

Entwurf / Gutachten

Nahverkehrsplan Landkreis Merzig-Wadern



(Platzhalter Foto, Titelbildgestaltung offen)

Bearbeitung:

Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS)

Redaktion: Markus Philipp

Mitwirkung: Michael Morschett und Lisa Guth

Aufgabenträger:

Landkreis Merzig-Wadern

Dezernent Volker Gräve

Mitwirkung: Claudia Stuffer, Martin Schnur, Wolfgang Lipski, Patrick Sauer

Entwurfsstadium, letzter Bearbeitungsstand: 26.02.2024

NVP-Entwurf

Inhaltsverzeichnis

1	Grundlagen und Rahmenbedingungen	8
1.1	Aufgaben und Ziele des Nahverkehrsplanes	9
1.2	Rechtliche Grundlagen	10
1.2.1	Europäischer Rechtsrahmen – Verordnung (EG) Nr. 1370/2007	10
1.2.2	Gesetze der Bundesrepublik Deutschland	11
1.2.2.1	Regionalisierungsgesetz (RegG)	11
1.2.2.2	Personenbeförderungsgesetz (PBefG)	11
1.2.2.3	Clean Vehicles Directive (CVD)	13
1.2.3	Gesetze und Richtlinien des Saarlandes	14
1.2.3.1	Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr im Saarland (ÖPNVG)	14
1.2.3.2	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Saarland (GVFG Saarland)	15
1.2.3.3	Saarländisches Tariftreue- und Fairer-Lohn-Gesetz (STFLG)	16
1.2.3.4	Förderrichtlinien des Saarlandes für den ÖPNV	17
1.3	Planerische Grundlagen	17
1.3.1	Rahmenplanung der Bundesrepublik Deutschland	17
1.3.2	Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV Saarland (VEP)	17
1.3.3	Sonstige Landesplanerische Grundlagen	18
1.3.4	Weitere Fachplanungsinstrumente und Studien auf Kreisebene	19
1.3.4.1	LEADER / Lokale Entwicklungsstrategie LES	19
1.3.4.2	Tourismusstrategie Saarschleifenland 2025	19
1.3.4.3	Geoportal	19
1.3.5	Planungen auf kommunaler Ebene: Gemeindeentwicklungskonzepte	20
1.3.6	Grenzüberschreitende Planungen	20
1.4	Organisatorische Grundlagen	20
1.4.1	Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz	20
1.4.2	Zweckverband der Aufgabenträger (ZPS)	21
1.4.3	Aufgabenträger	21
1.4.4	Weitere Besteller von ÖPNV-Leistungen	22
1.4.5	Verbund der Verkehrsunternehmen	22
1.4.6	Verkehrsunternehmen	22
1.4.7	Fahrgäste und Fahrgastverbände	23
1.5	Finanzielle Grundlagen	24
1.5.1	Bundesmittel	24
1.5.2	Landesmittel	24
1.5.3	Mittel des Landkreises	25
1.5.4	Nutzerfinanzierung	25
2	Bestandsanalyse	26
2.1	Strukturdaten	26
2.1.1	Siedlungsstruktur	26
2.1.2	Bevölkerungsstruktur	28
2.1.2.1	Einwohnerzahlen der Städte und Gemeinden	29
2.1.2.2	Bevölkerungsdichte, -verteilung und Altersstruktur	29

- 2.1.2.3 Bevölkerungsentwicklung, demografischer Wandel31
- 2.1.3. Modal Split34
- 2.1.4. Motorisierter Individualverkehr35
 - 2.1.4.1 PKW-Bestand und Dichte, Motorisierungsgrad36
 - 2.1.4.2. Straßeninfrastruktur37
- 2.1.5. Arbeitsplatzstruktur38
 - 2.1.5.1. Arbeitsplatzdichte39
 - 2.1.5.2. Arbeitsplatzschwerpunkte39
- 2.1.6. Pendler41
- 2.1.7 Schulen, Hochschulen und Ausbildungsplätze42
 - 2.1.7.1 Schulen im Landkreis Merzig-Wadern42
 - 2.1.7.2 Hochschulen im Umfeld des Landkreises Merzig-Wadern46
 - 2.1.7.3 Berufliche Ausbildungsstellen im Landkreis Merzig-Wadern47
 - 2.1.7.4 Volkshochschulen48
- 2.1.8. Mobilitätseingeschränkte / Senioren49
 - 2.1.8.1. Pflege- und Senioreneinrichtungen / Betreute Wohnformen49
 - 2.1.8.2. Kliniken und Reha-Einrichtungen50
 - 2.1.8.3 Wohn- und Werkstätten für Behinderte51
- 2.1.9 Tourismus- und Freizeitverkehr52
 - 2.1.9.1 Touristische Kennzahlen52
 - 2.1.9.2 Tourismusschwerpunkte54
- 2.2 Bestandsaufnahme Öffentlicher Verkehr57
 - 2.2.1 Aktuelle Einflussfaktoren mit systemprägender Wirkung57
 - 2.2.2 Schienenverkehr59
 - 2.2.2.1 Fernverkehr59
 - 2.2.2.2 Regional- und Nahverkehr59
 - 2.2.2.3 Stillgelegte Eisenbahnstrecken und Museumseisenbahn60
 - 2.2.2.4 Bahnhöfe und Haltepunkte61
 - 2.2.3 Busverkehr62
 - 2.2.3.1 Fernbuslinien62
 - 2.2.3.2 Internationale Buslinien („SaarLuxBus“)62
 - 2.2.3.3 Landesbusnetz63
 - 2.2.3.4 Linien auf Kreisebene68
 - 2.2.3.5 Grundschulverkehre71
 - 2.2.3.6 Stadt- und Gemeindeverkehre71
 - 2.2.3.7 Linienbündelung73
 - 2.2.3.8 Linien anderer Aufgabenträger73
 - 2.2.4 Alternative Bedienungsformen74
 - 2.2.4.1 Anruf-Linien-Taxi75
 - 2.2.4.2 Anruf-Sammel-Taxi Losheim am See76
 - 2.2.4.3 Jugendtaxi des Landkreises77
 - 2.2.4.4 Bürgerbusse80
 - 2.2.4.5 Sonstige Fahrdienste81

- 2.2.5 Infrastruktur82
 - 2.2.5.1 Intermodalität: Verknüpfung des ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln82
 - 2.2.5.2 Bushaltestellen84
 - 2.2.5.3 Betriebliche Infrastruktur88
- 2.2.6 Fahrzeuge89
 - 2.2.6.1 Fahrzeugqualität90
 - 2.2.6.2 Fahrscheindrucker, Bordrechner und Datenfunk91
- 2.2.7 Tarif und Vertrieb91
 - 2.2.7.1 saarVV-Tarif92
 - 2.2.7.2 Sondertarife im saarVV92
 - 2.2.7.3 Haustarife93
 - 2.2.7.4 Vertriebsstrukturen94
- 2.2.8. Marketing und Fahrgastinformation94
 - 2.2.8.1 Fahrpläne95
 - 2.2.8.2 Fahrgastinformation im und am Fahrzeug97
- 3 Zielvorgaben und Anforderungsprofil99
 - 3.1 Gesetzliche Vorgaben99
 - 3.1.1 Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz99
 - 3.1.2 Personenbeförderungsgesetz100
 - 3.1.3 Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr100
 - Festlegungen und Ziele des saarländischen ÖPNVG101
 - 3.2 Aussagen relevanter Planungsinstrumente104
 - 3.2.1 Landesentwicklungsplan104
 - 3.2.2 Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV Saarland105
 - 3.2.3 Lokale Entwicklungsstrategie (LES)108
 - 3.2.4 Tourismusstrategie Saarschleifenland 2025109
 - 3.2.5 Kommunale Planungen109
 - 3.2.6 Entwicklungskonzept Oberes Moseltal (EOM)111
 - 3.3 Netz- und Angebotsstruktur des ÖPNV113
 - 3.3.1 Hierarchische Netzgliederung114
 - 3.3.2. Verknüpfungspunkte und Schnittstellen118
 - 3.3.3 Erschließungsstandards120
 - 3.3.4 Bedienungsstandards121
 - 3.4 Anforderungsprofil Qualität für den ÖPNV123
 - 3.4.1 Fahrzeuge123
 - 3.4.2 Umsetzung der Antriebswende im ÖPNV126
 - 3.4.3 Personal127
 - 3.4.4 Sozialstandards127
 - 3.4.5 Betrieb128
 - 3.4.6 Vertriebsorganisation129
 - 3.4.7 Kundenkommunikation, Information und Marketing130
 - 3.4.8 Vertragssteuerung und Evaluation130
 - 3.4.9 Haltestellen131

- 3.4.10 Barrierefreiheit im ÖPNV132
- 4 Mängelanalyse und Maßnahmenkonzept135
 - 4.1 Integration von Haustarifen in den saarVV135
 - 4.2 Flächenerschließung des ländlichen Raumes durch alternative Bedienungsformen135
 - 4.3 Weiterentwicklung der grenzüberschreitenden Verkehre136
 - 4.4 Aufwertung der Verbindungskategorien im Landesnetz136
 - 4.5 Einrichtung von Mobilitätsstationen137
 - 4.6 Linienbezogene Maßnahmen zur Behebung von Erschließungsmängeln137
 - 4.7 Alternative Antriebe für den ÖPNV138
 - 4.8 Barrierefreier Haltestellenausbau138
 - 4.9 Prüfaufträge des NVP 2017139

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Kommunale Gliederung des Landkreises Merzig-Wadern	26
Abbildung 2: Zentrale Orte und Hierarchie der Siedlungsachsen im Saarland.....	27
Abbildung 3: Siedlungsstruktur im Landkreis Merzig-Wadern	28
Abbildung 4: Modellierte Einwohnerdichte im Jahr 2015	30
Abbildung 5: Altersstruktur der Bevölkerung im Landkreis Merzig-Wadern am 31.12.2022	31
Abbildung 6: Entwicklung der Einwohnerzahlen im Landkreis Merzig-Wadern der vergangenen 26 Jahre	32
Abbildung 7: Vorausgeschätzte Bevölkerungsentwicklung in Altersgruppen 2015 - 2030	33
Abbildung 8: Vorausgeschätzte Bevölkerungsentwicklung und –struktur in den Städten und Gemeinden.....	33
Abbildung 9: Verkehrsmittelwahl im Landkreis Merzig-Wadern in Prozent	35
Abbildung 10: Vergleich PKW – Bestand in den Kommunen im Landkreis Merzig-Wadern 2008 und 2022	37
Abbildung 11: Berufspendlerbeziehungen des Landkreises Merzig-Wadern	41
Abbildung 12: Logo des neuen Produktes PlusBus	65
Abbildung 13: Beispiel des Marketings zum neuen Produkt PlusBus	65
Abbildung 14: Beispiel des Marketings zum neuen Produkt ExpressBus.....	66
Abbildung 15: Ausschnitt Landkreis Merzig-Wadern aus schematischer Darstellung des Landesbusnetzes	67
Abbildung 16: Marketing für das Jugendtaxi	80
Abbildung 17: H-Schild im Landkreis Merzig-Wadern.....	85
Abbildung 18: Beispiel einer barrierefrei ausgebauten Haltestelle (Beckingen Grundschule), die den Mindestanforderungen genügt:	87
Abbildung 19: Beispiel einer vollständig barrierefrei ausgebauten Haltestelle (Morscholz, Kasper): ...	88
Abbildung 20: Umschlagseite Fahrplanbuch 2020.....	96
Abbildung 21: Beispiele von Faltfahrplänen und Fahrplanbroschüren, Stand 2020/2021	96
Abbildung 22: Beispiel einer Eigenwerbung (Heck) auf einem von drei Bussen der ARGE / Firma Müllenbach	98
Abbildung 23 Verbindungen im Landesnetz ÖPNV des Saarlandes	106
Abbildung 24 Hierarchie der ÖPNV-Achsen im Landkreis Merzig-Wadern	116

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Mindestbeschaffungsquoten sauberer Fahrzeuge bei Fahrzeugneuanschaffungen	14
Tabelle 2: Einwohnerzahlen der Städte und Gemeinden.....	29
Tabelle 3: Bevölkerungsdichte der Städte und Gemeinden.....	29
Tabelle 4: Aufteilung der Verkehrsmittel nach Wegen	34
Tabelle 5: Bestand der Personenkraftwagen in den Kommunen im Landkreis Merzig-Wadern	36
Tabelle 6: Verkehrsmengen im Landkreis Merzig – Wadern auf ausgewählten Strecken mit relativ hoher Belastung	37
Tabelle 7: Anzahl der Arbeitnehmer, Ein- Auspendler im Landkreis Merzig-Wadern.....	39
Tabelle 8: Industrie- und Dienstleistungsbetriebe und deren Standorte im Landkreis Merzig-Wadern.....	40
Tabelle 9: Grundschulen im Landkreis Merzig-Wadern	42
Tabelle 10: Weiterführende und berufsbildende Schulen im Landkreis Merzig-Wadern	43
Tabelle 11: Herkunft der Schüler am Schulstandort Merzig.....	44
Tabelle 12: Herkunft der Schüler am Schulstandort Wadern	45
Tabelle 13: Förderschulen im Landkreis Merzig-Wadern	46
Tabelle 14: Verteilung der Auszubildenden mit Ausbildungsplatz im Landkreis Merzig-Wadern nach Herkunftsort (Binnen- und Einpendler)	47
Tabelle 15: Pflege- und Senioreneinrichtungen	49
Tabelle 16: Betreute Wohnformen	50
Tabelle 17: Kliniken und Reha-Einrichtungen im Landkreis Merzig-Wadern	51
Tabelle 18: Behinderten Wohn- und Werkstätten im Landkreis Merzig-Wadern	51
Tabelle 19: Gästezahlen der Städte/Gemeinden im Landkreis Merzig-Wadern.....	53
Tabelle 20: Touristische Sehenswürdigkeiten (POI = „Points of Interest“) im Landkreis Merzig-Wadern	54
Tabelle 21: Besucherzahlen ausgewählter Sehenswürdigkeiten 2017-2019	56
Tabelle 22: Bedienungsangebot SPNV im Landkreis Merzig-Wadern.....	60
Tabelle 23: Frequentierung der Bahnhalte im Landkreis Merzig-Wadern (2021)	61
Tabelle 24: Linien des „Régime général des transports routiers“ (RGTR) im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Luxemburg und dem Saarland (Daten Stand 2022)	63
Tabelle 25: Kennzahlen der Linien des Landesbusnetzes im Landkreis Merzig-Wadern	68
Tabelle 26: Übersicht über die Linien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Merzig-Wadern.	68
Tabelle 27: Übersicht der Routen für den Marktbus Losheim am See montags, mittwochs und freitags	71
Tabelle 28: Übersicht der Marktbus-Fahrten in Losheim donnerstags	72
Tabelle 29: Fahrgastzahlen und Gesamtkosten Marktbus Losheim am See (2019-2022).....	72
Tabelle 30: Übersicht der Maadbus-Fahrten der Stadt Wadern mittwochs und freitags	72
Tabelle 31: Übersicht über die Linienbündel (Lose) im ÖPNV im Landkreis Merzig-Wadern	73

Tabelle 32: Linien anderer Aufgabenträger bzw. grenzüberschreitender Linien in gemeinsamer Aufgabenträgerschaft im Landkreis Merzig Wadern.....	74
Tabelle 33: Aktuelle Kenndaten des Anruf-Linien-Taxis der Linien 212 und 294 der Kreisstadt Merzig	75
Tabelle 34: Fahrgastzahlen und Kosten ALiTa Merzig Linie 212 und 294 (2019 – 2021)	76
Tabelle 35: Fahrpreise AST Losheim am See (Stand 01.01.2018)	76
Tabelle 36: Fahrgastzahlen und Kosten Anruf-Sammel-Taxi Gemeinde Losheim (2018 – 2021)	77
Tabelle 37: Jugendtaxi Landkreis Merzig-Wadern: Fahrtenanzahl, Nutzerzahlen, Kosten und Besetzungsgrad der Fahrzeuge (2010 - 2022).....	78
Tabelle 38: Jugendliche der Jahrgänge 1996-2007 im Landkreis Merzig-Wadern.....	79
Tabelle 39: Schienenhalte als Intermodale Verknüpfungspunkte im Landkreis Merzig-Wadern.....	82
Tabelle 40: Ausbaustand der Bushaltestellen auf Gemeindeebene im Landkreis Merzig-Wadern.....	86
Tabelle 41 Festlegungen des ÖPNV-Gesetzes zur Gestaltung des ÖPNV im Saarland	101
Tabelle 42 Verbindungen im LK Merzig-Wadern nach Kategorien gemäß VEP ÖPNV Saarland sowie Darstellung des jeweiligen aktuellen ÖPNV-Angebotes	106
Tabelle 43 <i>Anforderung an die ÖPNV-Qualität nach Verbindungskategorien gemäß VEP ÖPNV Saarland, S. 63</i>	107
Tabelle 44 Standorte „Im Niederborn / Zum Kreckelberg Perl“ und „Am Sportplatz / Moselstraße Mettlach-Orscholz“	113
Tabelle 45 Hauptachsen im Landkreis Merzig-Wadern	114
Tabelle 46 Erschließungsstandards nach VDV-Empfehlung mit ODR-Ergänzung.....	120
Tabelle 47 Darstellung der Verkehrszeiten	120
Tabelle 48 Regelangebot nach Verkehrsachsen und Verkehrszeiten	121
Tabelle 49 Anforderungen an die Qualität der Fahrzeuge	122
Tabelle 50 Anforderungen an die Qualität des Personals.....	126
Tabelle 51 Anforderungsprofil Sozialstandards.....	127
Tabelle 52 Anforderungen an die Ausstattung von Bushaltestellen im Landkreis Merzig-Wadern	130
Tabelle 53 Anforderungen an barrierefreie Haltestellen	131
Tabelle 54 Prüfaufträge des NVP Merzig-Wadern 2017	138

1 Grundlagen und Rahmenbedingungen

1.1 Aufgaben und Ziele des Nahverkehrsplanes

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) ist eine Aufgabe der öffentlichen Daseinsvorsorge. Ein Nahverkehrsplan (NVP) dient den Aufgabenträgern (AT) des ÖPNV als zentrales Planungs- und Ordnungsinstrument zur Formulierung ihrer Zielvorstellungen bei der bedarfsgerechten Fortentwicklung des ÖPNV sowie als genehmigungs- und wettbewerbsrechtliche Grundlage. Die Zuständigkeiten und Inhalte zur Aufstellung des Nahverkehrsplanes sind gesetzlich weitreichend vorgegeben (s. Kapitel 1.2).

Der Landkreis Merzig-Wadern als zuständiger Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV (Öffentlicher Straßen-Personenverkehr ÖSPV) stellt seit 1997 einen Nahverkehrsplan zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV-Angebots im Kreisgebiet auf. Insbesondere durch den demographischen Wandel, die wirtschaftliche und touristische Weiterentwicklung sowie durch sich ändernde technologische, rechtliche und weitere Rahmenbedingungen kommt es immer wieder zu strukturellem Wandel, der wiederum veränderte Mobilitätsbedürfnisse in der Bevölkerung mit sich bringt. Die wesentliche Aufgabe des NVP besteht darin, diese strukturellen Entwicklungen zu erkennen und aufzunehmen sowie planerische Lösungen für die notwendige Anpassung des Angebotes im öffentlichen Nahverkehr zu definieren. Dabei ist es unerheblich, ob die öffentlichen Mobilitätsangebote für die vor Ort lebenden Menschen oder für Einpendelnde und Gäste durch private oder öffentliche Unternehmen erbracht werden.

Nach § 11 Absatz 7 des Gesetzes über den Öffentlichen Personennahverkehr im Saarland (ÖPNVG) vom 30. November 2016 muss hierzu der Nahverkehrsplan spätestens alle 5 Jahre überprüft und gegebenenfalls fortgeschrieben werden. 2017 wurde letztmalig ein neuer Nahverkehrsplan erstellt und im Oktober 2017 verabschiedet.

Aufgrund der deutlich geänderten Rahmenbedingungen hat der Landkreis beschlossen, seinen NVP neu aufzustellen. Berücksichtigung finden die Auswirkungen der Corona-Pandemie ebenso wie die Tarifreform im Verkehrsverbund saarVV 2021. Mit der eigenwirtschaftlichen Übernahme des Betriebs der drei Linienbündel im Landkreis durch ein neues Verkehrsunternehmen 2020 haben sich Linien und Strukturen gegenüber 2017 deutlich verändert. Gesetzliche Grundlagen wie das Personenbeförderungsgesetz wurden geändert und aktualisiert. Mit dem 2021 beschlossenen Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV des Landes besteht zudem eine

neue planerische Grundlage. Die Umsetzung der „Clean Vehicles Directive (CVD)“ (siehe Kapitel 1.2.2.3) zur Dekarbonisierung des Verkehrs erfordert weitere Festlegungen durch den NVP.

Ein weiterer Grund für die Neuauflage des Nahverkehrsplanes ist in der Harmonisierung der Strukturen im saarländischen ÖPNV zu sehen. Der Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS) hat hierzu Rahmenvorgaben erstellt, die in die Gliederung und die Inhalte des vorliegenden NVP einfließen.

Folgende grundsätzliche Planungsziele sind zu berücksichtigen:

- Der ÖSPV orientiert sich am übergeordneten Schienenverkehr und bildet mit den Linien des Schienen-Personennahverkehrs sowie den übergeordneten PlusBus- und ExpressBus-Linien in sich ein abgestimmtes Angebot (siehe Kapitel 2.2.3.3).
- Der ÖSPV realisiert eine hierarchische Netzstruktur unter Berücksichtigung der Elemente:
 - Regionalbuslinien auf Siedlungs- und Entwicklungsachsen von landesweiter Bedeutung im Taktverkehr und als Lückenschluss zum Schienenverkehr;
 - Kreisbuslinien auf wichtigen Erschließungsachsen im Kreisgebiet mit vertaktetem Grundangebot;
 - Ergänzungs- und Schülerverkehrslinien im Taktverkehr oder am Bedarf orientiert;
 - Stadt- und Ortsverkehre in Räumen verdichteter Nachfrage;
 - alternative Bedienungsformen in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage.
- Der Schülerverkehr zu Grund- und weiterführenden Schulen muss in allen Gemeinden und Ortsteilen bedarfsgerecht gesichert sein.
- Auf wichtigen Linien und Achsen muss aus Gründen der Daseinsvorsorge ein möglichst vertaktetes Angebot auch außerhalb der Hauptverkehrszeit vorgehalten werden.
- Der Aufbau einer barrierefreien Infrastruktur ist angesichts des demographischen Wandels und der gesetzlichen Vorgaben unerlässlich.
- Um möglichst vielen Menschen eine nachhaltige Mobilität zu gewährleisten, ist die Abstimmung und Verknüpfung (Intermodalität) mit anderen Verkehrsmitteln (PKW, Fahrrad, Fußgänger, CarSharing etc.) anzustreben.

1.2 Rechtliche Grundlagen

Der ÖPNV in Deutschland wird durch gesetzliche Vorgaben der Europäischen Union (EU), der Bundesrepublik Deutschland sowie der einzelnen Bundesländer geregelt.

Mit Inkrafttreten des Regionalisierungsgesetzes 1996 wurden die Landkreise als zuständige Aufgabenträger für den Busverkehr benannt. Die Verordnung (VO) (EG) Nr. 1370/2007, das Personenbeförderungsgesetz (PBefG, zuletzt geändert am 16.04.2021) und das ÖPNV-Gesetz des Saarlandes vom 30. November 2016 bilden den zentralen Rechtsrahmen, nach dem die Aufgabenträger ihren ÖPNV gestalten. Die grundlegende europaweite Umgestaltung der Rahmenbedingungen (Regionalisierung, Wettbewerbliche Vergabe) stellt den Landkreis Merzig-Wadern als Aufgabenträger vor weitreichende Herausforderungen.

1.2.1 Europäischer Rechtsrahmen – Verordnung (EG) Nr. 1370/2007

Unter einer Vielzahl von Verordnungen, die europaweit den Öffentlichen Verkehr vereinheitlichen und für gleichermaßen faire Wettbewerbsbedingungen sorgen sollen, kommt der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 zentrale Bedeutung zu. Diese ist seit dem 03.12.2009 in Kraft und gilt in allen Mitgliedstaaten auf Straße und Schiene unmittelbar. Sie erfuhr im Jahre 2016 durch die VO (EG) 2016/2338 eine Ergänzung z. B. bezüglich des Schienenverkehrs und der Sozialstandards.

Die Verordnung regelt die Zulässigkeit finanzieller Ausgleichs seitens der öffentlichen Hand im Zuge der Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen und hat Vorrang gegenüber nationalem Recht, sofern dieses der Verordnung entgegensteht. Die VO 1370/2007 unterscheidet zwischen kommerziellen (eigenwirtschaftlichen) und nicht kommerziellen (gemeinwirtschaftlichen) Verkehren. Sie ist seit dem 03.12.2009 zwingend anzuwenden, wenn öffentliche Verkehrsleistungen zur Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Aufgaben zu vergeben sind. Artikel 5 eröffnet dabei die Möglichkeiten einer Vergabe nach allgemeinen Vergaberichtlinien (Absatz 1), wettbewerblichen Vergabeverfahren (Absatz 3) und Direktvergabeverfahren inkl. Inhouse-Vergabe (Absatz 2 und 4-6).

Bei Verkehrsleistungen, die ohne öffentliche Mittel betrieben werden und nicht im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDA) vergeben werden (sog. „kommerzielle“ Verkehre), greift die Verordnung nicht unmittelbar. Die Verkehrsleistung ist auch dann als kommerziell anzusehen, wenn sie neben den Fahrgeldeinnahmen durch eine der folgenden Leistungen mitfinanziert wird:

- Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr (§ 45a PBefG bzw. Nachfolgeregelung)
- Ausgleichsleistungen für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten (Sozialgesetzbuch (SGB) IX § 228 Abs. 7) oder
- Beihilfen nach primärem Gemeinschaftsrecht nach Art. 9 Abs. 2 der VO 1370/2007.

Ziel der sogenannten EU-Nahverkehrsordnung ist es, dass alle öffentlichen Mittel, die im Rahmen des ÖPNV fließen, transparent dargestellt sein müssen. Außerdem unterliegen alle Verkehre, für die öffentliche Ausgleichsleistungen gewährt werden, grundsätzlich einem Vergabeverfahren, sobald bestimmte Schwellenwerte überschritten sind.

Gemäß Artikel 4 Absatz 6 der VO 1370/2007 kann der Aufgabenträger die Betreiber eines öffentlichen Verkehrsdienstes verpflichten, bestimmte Qualitätsstandards einzuhalten und legt diese in den Unterlagen im Vergabeverfahren (erstmalig in der Vorabveröffentlichung im Supplement zum Amtsblatt der EU) und den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen fest. Dafür bilden die in diesem NVP beschriebenen Qualitätsanforderungen eine wesentliche Grundlage. Dies gilt ebenso für die im Nahverkehrsplan definierten Linienbündel.

1.2.2 Gesetze der Bundesrepublik Deutschland

1.2.2.1 Regionalisierungsgesetz (RegG)

Das Regionalisierungsgesetz trat am 01.01.1996 in Kraft und regelt die Zuständigkeit für den Öffentlichen Personenverkehr (ÖV) zwischen dem Bund und den Bundesländern. Das Regionalisierungsgesetz legt die „ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr“ als Aufgabe der Daseinsvorsorge fest. Es schafft durch Fortschreibung die Finanzierungsgrundlagen des Bundes, vor allem in Bezug auf die Sicherstellung des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV). Durch Bereitstellung der sog. Regionalisierungsmittel an die Länder wird, in der aktuell gültigen Fassung bis zum Jahr 2031, die Finanzierungsgrundlage durch den Bund gewährleistet. Für das Saarland liegt die Höhe der Mittel 2022 bei rund 110 Mio. Euro und soll bis 2031 auf 125 Mio. Euro ansteigen. Während

der Corona-Pandemie wurden die Regionalisierungsmittel 2020 und 2021 zum Ausgleich der entstandenen finanziellen Nachteile für das Saarland um 38,6 Mio. Euro aufgestockt.

Die Zuständigkeit für den Fernverkehr auf der Schiene liegt nach wie vor beim Bund. Die Bundesländer sind zuständig für den schienengebundenen Personennahverkehr (SPNV) und regeln durch eigene ÖPNV-Gesetze die Zuständigkeit für den straßengebundenen ÖPNV (ÖSPV) innerhalb des Landes. Hierfür tragen sie auch die Finanzierungsverantwortung.

1.2.2.2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, mit Oberleitungsbussen und mit Kraftfahrzeugen unterliegt den Vorschriften des PBefG. Das deutsche Gesetz wurde durch Novellierung im Jahr 2013 in Einklang mit der VO (EG) 1370/2007 gebracht.

Aussagen zum Nahverkehrsplan finden sich vor allem im § 8 des Gesetzes. Das Gesetz bestimmt als Aufgabenträger die Länder und die von ihnen ernannten Behörden.

Die Aufgabenträger sind verpflichtet, eine ausreichende Bedienung durch den öffentlichen Personennahverkehr bereitzustellen. Die Anforderungen sollen in einem Nahverkehrsplan beschrieben werden. Nach § 8 Abs. 4 Satz 1 sind Verkehrsleistungen im öffentlichen Personenverkehr vorrangig eigenwirtschaftlich zu erbringen. Die wettbewerblichen Regelungen für gemeinwirtschaftliche Vergaben werden von der VO (EG) 1370/ 2007 vorgegeben. § 8 Abs. 3 Satz 3 des PBefG legt außerdem fest, dass bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit für mobilitäts- oder sensorisch eingeschränkte Personen erreicht werden soll. Behindertenbeauftragte, einschlägige Verbände und Beiräte sind deshalb zur Aufstellung des Nahverkehrsplanes anzuhören. Einzelheiten regeln die Länder. Betroffen sind zum Beispiel Haltestellen und Fahrzeuge (Omnibusse). Zeitliche Vorgaben und Maßnahmen müssen beachtet werden. Können Umsetzungstermine nicht eingehalten werden, sind Ausnahmen möglich, wenn sie im Nahverkehrsplan benannt und begründet werden.

Die aktuelle Novellierung des PBefG im Jahr 2021 hat Vorschriften und Gestaltungsmöglichkeiten für den ÖPNV eröffnet, die auch Einfluss auf die Planungen des Landkreises Merzig-Wadern haben. Neu geregelt sind:

- Ziele von Klimaschutz und Nachhaltigkeit sind im NVP zu beachten (§ 1a)
- Genehmigungsfähigkeit von Mobilitätsplattformen (§ 1, § 2)
- Umgang mit Mobilitätsdaten (Bereitstellung § 3a, Verarbeitung § 3b, Löschung § 3c)
- Linienbedarfsverkehr (§ 44; § 12, (1) 3a.; § 17 (1) 7.; § 45, (2) 3.)
- Gebündelter Bedarfsverkehr (§ 50; § 12, (1) 4.c; § 13, 5a; § 17 (1) 8.; § 51a; § 64c)

Neben die bisherigen Formen der Bedarfsverkehre (Taxen, Mietwagen) und der Linienverkehre (§ 42 und § 43) werden neu der Linienbedarfsverkehr (§ 44) und der gebündelte Bedarfsverkehr (§ 50) gestellt.

Beim Linienbedarfsverkehr handelt es sich um eine neue Form des Linienverkehrs, vergleichbar mit den bisherigen Anrufsammeltaxi (AST)- und Anruflinientaxi (ALT)-Verkehren, die in der Zuständigkeit der Aufgabenträger stehen. Der Landkreis Merzig-Wadern muss deshalb diese Verkehrsform in seine Planungen für die ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV einbeziehen (§ 8 Abs. 3, S. 1 PBefG). Der Linienbedarfsverkehr dient der Beförderung von Fahrgästen auf vorherige Bestellung ohne festen Linienweg zwischen bestimmten Einstiegs- und Ausstiegspunkten innerhalb eines (vom AT) festgelegten

Bediengebietes und festgelegter Bedienzeiten. Es kommen ausschließlich Beförderungsentgelte und -bedingungen im Rahmen der Vorgaben des NVP, des ÖDA oder der Vorabbekanntmachung zur Anwendung. Im Landkreis Merzig-Wadern bietet sich der Linienbedarfsverkehr vornehmlich bei zu erwartender geringer Fahrgastnachfrage, also für die Erschließung strukturschwacher Bereiche und für die Bedienung in Tagesrandlagen an.

Gebündelter Bedarfsverkehr ist die Beförderung von Personen mit Pkw, bei der mehrere Beförderungsaufträge entlang ähnlicher Wegstrecken ausschließlich auf vorherige Bestellung ausgeführt werden. Bediengebiet ist die Gemeinde, in der der Unternehmer seinen Betriebsitz hat. Der gebündelte Bedarfsverkehr ist kein Planungsgegenstand des NVP, da die Aufgabenträger bei diesen Bedarfsverkehren keine Zuständigkeit besitzen. Über diese Verkehre entscheidet bei Antragstellung die jeweilige Genehmigungsbehörde. Sie kann räumliche und zeitliche Beschränkungen aussprechen. Der gebündelte Bedarfsverkehr konkurriert aber nicht nur mit Taxen und Mietwagen sondern auch mit dem aufgabenträgerinduzierten ÖPNV. Damit es dabei nicht zu unerwünschter Konkurrenz kommt, kann der NVP vorsorgen. Die örtlich zuständige Behörde kann z. B. für den gebündelten Bedarfsverkehr unmittelbar eine Obergrenze der zugelassenen Fahrzeuge festsetzen. Die Ermittlung der Fahrzeugobergrenze muss sich daran orientieren, ab welcher Zahl die Bedienform keinen Mehrwert mehr für den öffentlichen Verkehr erzeugt und das ausgewogene Nebeneinander aller Verkehrsformen im Bediengebiet gefährdet ist. Lenkende Aussagen sind auch bezüglich der Rückkehr zum Betriebssitz, der Anforderungen an den Abstellort, der Vorgaben zur Barrierefreiheit, der Emissionsstandards der Fahrzeuge und der Sozialstandards möglich. Der Aufgabenträger ist bei allen Genehmigungsanträgen zu gebündelten Bedarfsverkehren durch die Genehmigungsbehörde anzuhören und insbesondere bei der Festlegung einer Bündelungsquote und bei der Durchführung des Monitorings zu beteiligen.

1.2.2.3 Clean Vehicles Directive (CVD)

Am 20. Juni 2019 hat das Europäische Parlament die Richtlinie (EU) 2019/1161 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge erlassen. Diese Richtlinie macht mit dem Ziel der Dekarbonisierung des Verkehrssektors (Klimaneutralität) in der gesamten EU substantielle Vorgaben für die Beschaffung von neuen Fahrzeugen im ÖPNV. In Deutschland wurde die Richtlinie durch das „Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge“ umgesetzt und ist seit dem 02. August 2021 in Kraft. Mit dem Gesetz werden bei der öffentlichen Auftragsvergabe erstmals verbindliche Mindestziele für emissionsarme und –freie Pkw sowie leichte und schwere Nutzfahrzeuge, insbesondere für Busse im ÖPNV, vorgegeben. Im Busbereich beziehen sich die Vorgaben auf Kraftfahrzeuge der Klasse M3 (Fahrzeug zur Personenbeförderung, mehr als 8 Sitzplätze + Fahrersitz, zulässige Gesamtmasse > 5 t), Unterklasse I (typischer Stadtbus; z. B. Niederflur- und Low-Entry-Bus; Stehplätze und erweiterte Mehrzweckfläche vorhanden). Fahrzeuge der Klasse M3 Unterklasse II (typischer Überlandlinienbus; hauptsächlich zur Beförderung sitzender Fahrgäste ausgelegt, Mehrzweckfläche entspricht max. 2 Sitzreihen) sind vom Geltungsbereich ausgenommen.

Das Gesetz greift bei internen Vergaben, Vergaben nach Vergabeverordnung oder Sektorenverordnung sowie bei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen:

- deren geschätzter Auftragswert 1 Million Euro oder deren Personenverkehrsleistung 300.000 Kilometer pro Jahr übersteigt oder
- deren geschätzter Auftragswert 2 Millionen Euro oder deren Personenverkehrsleistung 600.000 Kilometer pro Jahr übersteigt – sofern an Auftragnehmer vergeben wird, die nicht mehr als 23 Straßenfahrzeuge betreiben.

Das Gesetz unterscheidet die Referenzzeiträume 02.08.2021 bis 31.12.2025 und 01.01.2026 bis 31.12.2030 sowie zwei Emissionsklassen. Als emissionsarm (sauber) gelten Fahrzeuge, die mit alternativen Kraft- oder Brennstoffen (Biokraftstoffe, Synthetische Kraftstoffe, Erdgas) bestimmte Schadstoffgrenzwerte nach RDE einhalten (auch Plug-In Hybridbusse). Emissionsfrei sind Fahrzeuge ohne Verbrennungsmotor (bzw. Verbrennungsmotoren mit maximalem Ausstoß von 1g CO₂/km) wie Batteriefahrzeuge, Brennstoffzellenfahrzeuge (Wasserstofftechnik) oder Oberleitungsfahrzeuge.

NVP-Entwurf

Tabelle 1: Mindestbeschaffungsquoten sauberer Fahrzeuge bei Fahrzeugneuanschaffungen

Fahrzeugklasse	als sauberes Fahrzeug gelten	Beschaffungsquote 02.08.21 – 31.12.25	Beschaffungs- quote 01.01.26 - 31.12.30
Pkw und leichte Nutzfzg. (< 5 t)	bis 50 g CO ₂ /km (ab 2026 0 g) 80% Luftschadstoffe nach RDE	38,5%	38,5%
Busse (>5 t = M3)	Nutzung alternativer Kraftstoffe	45% *	65% *

*Die Hälfte der beschafften Busse muss emissionsfrei sein, d.h. weniger als 1 g CO₂/km ausstoßen.

Quelle: Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG) Stand 9.6.2021 und Darstellung des saarländischen Verkehrsministeriums (ehem. MWAEV, 2021/22)

Diese Beschaffungsquoten werden den Bundesländern für ihre jeweiligen Zuständigkeitsbereiche verpflichtend vorgegeben. Zwar kann auf Landesebene eine sog. Branchenvereinbarung (Übererfüllung an einer Stelle entlastet andere AT) herangezogen werden, im Saarland zeichnet sich eine solche Lösung aber bisher nicht ab.

Die Umsetzung der CVD führt sowohl bei der Anschaffung von ÖPNV-Fahrzeugen als auch bei deren Betrieb (Ladeinfrastruktur, Mehrfahrzeuge, Betriebsstoffkosten u. a.) fallspezifisch voraussichtlich zu erheblichen Kostensteigerungen. Kostendämpfend könnte die Umrüstung vorhandener Fahrzeuge anstatt Neubeschaffung wirken.

Das Bundesverkehrsministerium bietet verschiedene Förderprogramme für die Beschaffung von sauberen Straßenfahrzeugen sowie der notwendigen Infrastruktur an (s. Richtlinie zur Förderung alternativer Antriebe von Bussen im Personenverkehr). Diese können je nach Ausgestaltung eines Vergabeverfahrens auch vom zuständigen Aufgabenträger genutzt werden.

Die Aufgabenträger müssen bei ihren Vergabeverfahren und bei den daraus resultierenden Verkehren die Einhaltung der CVD selbst überwachen. Hierzu müssen sie auch Dokumentationsverpflichtungen nachkommen.

Welche gesetzlichen Regelungen zu Lösung der Abgasproblematik nach Ablauf des Referenzzeitraums II ab 2031 gelten werden, ist zurzeit noch offen.

1.2.3 Gesetze und Richtlinien des Saarlandes

1.2.3.1 Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr im Saarland (ÖPNVG)

Am 1. Januar 2017 trat das novellierte ÖPNVG des Saarlandes vom 30. November 2016 in Kraft. Die Novellierung erfolgte u. a. auch zur Harmonisierung der Landesbestimmungen mit der VO (EG) 1370/2007 und mit dem PBefG. Das ÖPNVG regelt die konkreten Anforderungen an einen zeitgemäßen ÖPNV durch Vorgabe eines einheitlichen Rahmens auf Landesebene und formuliert Ziele für die Fortentwicklung des ÖPNV.

- § 4 Absatz 1 ÖPNVG schreibt die Anwendung des landesweiten Verbundtarifes des saarländischen Verkehrsverbundes (saarVV-Tarif) verbindlich für alle Verkehrsunternehmen im ÖPNV und SPNV vor.
- § 4 Absatz 2 setzt Eckwerte für die mittelstandsfreundliche Ausgestaltung von Linienbündeln im Rahmen eines Nahverkehrsplanes. Soweit es die technischen und wirtschaftlichen Voraussetzungen zulassen, sind Linienbündel und Lose so zu bilden, dass

sich auch kleine und mittlere Unternehmen, die über nicht mehr als 23 Kraftomnibusse verfügen, an der Vergabe beteiligen können.

- § 5 regelt die Aufgabenträgerschaft im ÖV des Saarlandes. Nach § 5 Absatz 1 ist das Land zuständig für den SPNV. Planung, Organisation und Ausgestaltung des straßengebundenen ÖPNV liegt nach § 5 Absatz 2 in der Aufgabenträgerschaft der Landkreise und des Regionalverbandes Saarbrücken. Diese können die Aufgabenträgerschaft auf Städte und Gemeinden mit eigenen Verkehrsunternehmen sowie auf von kreisangehörigen Gemeinden gebildete Zweckverbände übertragen.
- § 6 installiert zur Lösung aufgabenträgerübergreifender Fragestellungen den Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS) als Verbund der Aufgabenträger (siehe Kapitel 1.4.2). Dem stellt § 7 ÖPNVG den Verbund der Verkehrsunternehmen (SNS GmbH) (siehe Kapitel 1.4.5) mit dem landesweiten Verbundtarif saarVV gegenüber.
- § 8 regelt die Zusammenarbeit zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen.
- § 9 macht Vorgaben für die Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge durch die Aufgabenträger an die Verkehrsunternehmen. Der ÖDA hat im Einklang mit dem Nahverkehrsplan zu stehen. Er soll insbesondere regeln: die Anwendung des saarVV, den Umfang der fahrplanmäßigen Nahverkehrsleistung, Serviceleistungen, die Höhe des finanziellen Ausgleichs, die Einhaltung des Tarifreuegesetzes, die Bereitstellung von Erlösdaten, die Qualität der Leistung und ihre Kontrolle, Sanktionen bei Nicht- und Schlechterfüllung, Art und Umfang der gegebenenfalls gewährten ausschließlichen Rechte und Kriterien zur Informations- und Kommunikationstechnologie.
- § 10 regelt die Erstellung des Verkehrsentwicklungsplanes (VEP) des Landes.
- § 11 macht Vorgaben für die Erstellung der Nahverkehrspläne durch die Aufgabenträger. Absatz 1 legt fest, dass diese einen NVP erstellen und diesen nach Absatz 7 alle 5 Jahre überprüfen und wenn erforderlich fortschreiben müssen. Der NVP stellt nach dem ÖPNVG die „Ordnung der Nahverkehrsbeziehungen und den Bedarf an Nahverkehrsleistungen“ dar. Im Nahverkehrsplan sind insbesondere zu beachten:
 - die Vorgaben aus dem Verkehrsentwicklungsplan des Landes
 - die Ziele der Raumordnung und Landesplanung, des Umweltschutzes und des Städtebaus
 - die siedlungsstrukturelle und demografische Entwicklung
 - die Umsetzung der Barrierefreiheit im ÖPNV
 - die Bestandsaufnahme, Analyse und Prognose des Gesamtverkehrs
 - das Strecken- und Liniennetz (Bedienungs- und Verbindungsstandard, Beförderungs- und Erschließungsqualität) und Vorgaben zu seiner Entwicklung
 - Anforderungen an Fahrzeuge und sonstige Infrastruktur
 - Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit
 - Schnittstellen zum regionalen Verkehr
 - Hierarchie des Liniennetzes
 - Kriterien und Mindestanforderungen an die Informationstechnologie
 - Grenzüberschreitende Verbindungen

Die §§ 12 ff ÖPNVG regeln auf die Finanzierung des ÖPNV im Saarland sowie die Ausstattung der Aufgabenträger mit zweckgebundenen Finanzmitteln (siehe Kapitel 1.5).

1.2.3.2 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Saarland (GVFG Saarland)

Im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz gewährt der Bund den Ländern Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Am 25. September 2015 einigten sich Bund und Länder auf eine Fortführung des GVFG für weitere 15 Jahre. Die

Mittel wurden ab 2021 bundesweit auf eine Milliarde Euro jährlich aufgestockt und sollen zur Erreichung der Klimaziele bis zum Jahr 2030 noch einmal mehr als verdoppelt werden.

Das GVFG Saarland ist am 1. Januar 2009 in Kraft getreten und wurde zuletzt geändert durch das Gesetz vom 13. Oktober 2015 (Amtsblatt I S. 790). Es regelt den Einsatz der Zahlungen, die das Land im Rahmen des Gesetzes zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz) erhält. In § 3 über die Voraussetzungen für die Gewährung der Zuwendung ist in Absatz 1 Punkt 1. b) festgelegt, dass das geplante Vorhaben in einem Generalverkehrsplan, in einem Nahverkehrsplan oder in für die Beurteilung gleichwertigen Unterlagen vorgesehen sein muss.

Die Richtlinie zur Durchführung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes Saarland (RL-GVFG Saarland) vom 30. September 2009 regelt Einzelheiten zur Verwendung der GVFG-Mittel. Zuständige Bewilligungsbehörde ist das Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr des Saarlandes.

1.2.3.3 Saarländisches Tariftreue- und Fairer-Lohn-Gesetz (STFLG)

Das Folgegesetz zum Saarländischen Tariftreuegesetz (STTG) ist am 17.12.2021 in Kraft getreten. Es wirkt Verzerrungen im Wettbewerb um öffentliche Aufträge entgegen, indem die Wettbewerbsgleichheit aller Teilnehmer bei einer Vergabe öffentlicher Aufträge sichergestellt wird ohne in die Tarifautonomie einzugreifen. Es bestimmt zu diesem Zweck, dass öffentliche Aufträge nur an Unternehmen vergeben werden, die ihren Arbeitnehmern für die Ausführung der Leistungen die durch dieses Gesetz festgesetzten Arbeitsbedingungen gewähren und sich so tariftreu verhalten.

Das STFLG greift ab einem Auftragswert von 25.000 Euro netto. Wer einen Auftrag der öffentlichen Hand bekommt, muss für diesen Auftrag Tariflohn zahlen und die wesentlichen Kernarbeitsbedingungen des branchenspezifischen Tarifvertrages einhalten. Insofern ersetzt das Gesetz de facto auch den Mindestlohn in der ÖPNV-Branche.

Umgesetzt wird diese Verpflichtung über die obligatorische Vorlage einer Tariftreueerklärung. Der Hauptunternehmer haftet auch für die Einhaltung der Tariftreue durch Nach- und Verleihunternehmen.

Der Erlass einer Rechtsverordnung ist vorgesehen. Diese präzisiert, welche Tarifverträge im saarländischen Busgewerbe als repräsentativ gelten.

Auftraggeber im Bereich der öffentlichen Verkehrsdienste haben gemäß Artikel 4 Absatz 5 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 den ausgewählten Betreiber zu verpflichten, den Arbeitnehmern ein Angebot zur Übernahme zu den bisherigen Arbeitsbedingungen zu unterbreiten, die für die Erbringung der übergehenden Verkehrsleistung unmittelbar erforderlich sind.

Die vertragliche Bindung Öffentlicher Dienstleistungsaufträge an einen repräsentativen Tariflohn setzt die Verträge dem Risiko unerwartet hoher Tarifabschlüsse aus. Damit es infolge von Lohnkostensteigerungen nicht zu vorzeitigen Vertragsaukündigungen durch Verlust der Wirtschaftlichkeit kommt, sind entsprechende Schutzklauseln in den Dienstleistungsaufträgen geboten. Dabei empfiehlt sich auch die Nutzung des beim ZPS entwickelten und auf die speziellen saarländischen Verhältnisse zugeschnittenen Saarland-Indexes, der die künftige Personalkostenentwicklung besser abbilden kann als der allgemeingültigere Bundesindex.

1.2.3.4 Förderrichtlinien des Saarlandes für den ÖPNV

Das Förderprogramm des Saarlandes zu Gunsten des Öffentlichen Personennahverkehrs ist in den Richtlinien zur nachhaltigen Mobilität RL-NMOB (www.saarland.de/mwaev/DE/portale/verkehr/mobilitaetsfoerderung/nmob/nmob_node.html) des Ministeriums für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr niedergelegt. Die verschiedenen Fördertatbestände werden in Einzelrichtlinien abgebildet, die unter dem Dach der Richtlinien „Nachhaltige Mobilität“ zusammengefasst sind.

Mit der neuen Strategie der schlanken Richtlinien ist leicht ersichtlich, welche Maßnahmen, in welchem Umfang und unter welchen Bedingungen gefördert werden. Folgende einzelne Programme können speziell für den ÖPNV genutzt werden:

- NMOB Barrierefreiheit
- NMOB Bürgerbus
- NMOB Verkehrsträger sinnvoll verknüpfen
- NMOB Mobilität gut durchdacht

Daneben gibt es ein Förderprogramm Stadt und Land für den Radverkehr und ein Programm Sharing-Flotten für elektrische Fahrräder.

Ein leistungsstarkes Förderprogramm des Saarlandes steht gegenwärtig zur Bekämpfung der Folgen der Corona-Pandemie bereit. Ziel ist die Unterstützung der vorhandenen ÖPNV-Verkehrsunternehmen nach dem coronabedingten Fahrgastrückgang von 20-40% und die Verbesserung des Infektionsschutzes im Schülerverkehr durch zusätzliche Schülerbusse.

1.3 Planerische Grundlagen

Die Abstimmung des vorliegenden 4. Nahverkehrsplanes mit anderen vorhandenen Planungsinstrumenten ist grundsätzlich erforderlich. Einerseits beinhalten diese wichtige statistische Eckdaten, andererseits sollen im NVP getroffene Festlegungen diesen Planungen nicht entgegenstehen, sondern sie vielmehr aufgreifen und ergänzen, wo es sinnvoll und möglich ist.

1.3.1 Rahmenplanung der Bundesrepublik Deutschland

Der Bundesverkehrswegeplan ist der zentrale Rahmenplan zum Neu- und Ausbau überregionaler Verkehrsinfrastruktur in Deutschland. Der aktuelle BVWP hat den Zielhorizont 2030 und wurde am 3.8.2016 vom Bundeskabinett beschlossen. Er bezieht sich auf Bundesfernstraßen, Bundesschienenwege und Bundeswasserstraßen.

Für das Gebiet des Landkreises Merzig-Wadern nennt der BVWP den Ausbau der Autobahn BAB A8 zwischen den Anschlussstellen Merzig-Wellingen und Merzig-Schwemlingen. Als Vorhaben mit vordringlichem Bedarf wird die Ortsumfahrung Nunkirchen im Zuge der B 268 gelistet (Anlage 1 des BVWP, Projektlisten Straße).

1.3.2 Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV Saarland (VEP)

Der Verkehrsentwicklungsplan Öffentlicher Personennahverkehr des Saarlandes wurde auf der Basis des Regionalisierungsgesetzes erstmals 1996 verabschiedet und 1998 noch einmal geringfügig angepasst. Im Zeitraum von 2017 bis 2021 hat das damalige Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr (MWAEV) den in weiten Teilen veralteten Plan grundlegend überarbeitet und neu aufgestellt. Der Beschluss durch den saarländischen Ministerrat erfolgte am 13.07.2021.

Der VEP ÖPNV umfasst einerseits strategisch-konzeptionelle Leitbilder und Ziele für den gesamten ÖPNV im Saarland, benennt aber andererseits auch konkrete Planungsideen für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und das landesweite Busliniennetz.

Der VEP gibt folgende Oberziele für die Entwicklung des ÖPNV im Saarland aus:

- Einfacher Systemzugang
- Gleichberechtigte Teilhabe für alle (Inklusion)
- Gute Erreichbarkeit
- Vernetzter Umweltverbund
- Hohe Umweltqualität
- Effizienter Ressourceneinsatz
- Hohe Nutzerinnen- und Nutzerzufriedenheit
- Positives Image
- Hohe Sicherheit

Die Oberziele sollen bei allen Maßnahmen im ÖPNV beachtet werden. Um die in den verschiedenen Bereichen angestrebten Verbesserungen zu erreichen, macht der VEP Qualitätsvorgaben und definiert ein umfassendes Handlungskonzept. Die Qualitätsvorgaben des VEP finden als Basisqualität für die Busverkehrsleistungen in Kapitel 3.2.2 Eingang in diesen Nahverkehrsplan.

Das Handlungskonzept beinhaltet drei aufeinander aufbauende Szenarien (ÖPNV-Optimierung, ÖPNV-Offensive, ÖPNV-Vorrang) zur Weiterentwicklung des saarländischen ÖPNV, deren Umsetzung vom erzielbaren Kosten-Nutzen-Verhältnis und von der Verfügbarkeit finanzieller Mittel abhängt.

Ausgiebig analysiert der VEP die vorhandenen Schienenstrecken und Zuglinien in der Aufgabenträgerschaft des Saarlandes. Darauf aufbauend werden die Möglichkeiten zur Reaktivierung oder zur weiteren Ertüchtigung von Schienenstrecken geprüft. Eine Entscheidung über die jeweiligen Maßnahmen wird jedoch nicht final im VEP getroffen. Vielmehr wird zunächst herausgearbeitet, welche Strecken einer vertieften Untersuchung auf ihr Nutzen-Kosten-Verhältnis bzw. einer Machbarkeitsstudie unterzogen werden sollen. Im Landkreis Merzig-Wadern werden folgende Strecken genauer auf die Möglichkeit einer Reaktivierung geprüft:

- Merzig - Losheim (ehemalige Merzig - Büschfelder Eisenbahn)
- Dillingen / Saarlouis - Schmelz - Wadern bzw. Dillingen / Saarlouis - Lebach-Jabach ("Primstalbahn")

Bereits in der ersten Umsetzungsphase befindet sich die vom VEP initiierte Weiterentwicklung des saarlandweiten RegionalBus-Liniennetzes. Zum 01.03.2022 wurden landesweit zehn RegioBus-Linien (darunter auch R1, R2 und R3) als PlusBus zertifiziert und in ihrem Fahrplanaangebot verdichtet. Zusätzlich wurden mit den Linien X1 (Merzig – Wadern), X5 (Lebach – Saarlouis) und X6 (Neunkirchen – St. Ingbert) besonders schnelle ExpressBusse neu eingeführt. Die im Landkreis Merzig-Wadern verkehrenden Regional- und ExpressBus-Linien werden in Kapitel 2.2.3.3 beschrieben.

Weitere für den Nahverkehrsplan relevante Themen aus dem VEP, die in den folgenden Kapiteln aufgegriffen werden sind die Anbindung touristischer Ziele, Barrierefreiheit, vernetzte Mobilität, alternative Antriebe, Digitalisierung und Marketing.

1.3.3 Sonstige Landesplanerische Grundlagen

Der Landesentwicklungsplan des Saarlandes trat 2006 in Kraft und wird in die Bereiche „Siedlung“ und „Umwelt“ aufgeteilt. Für den ÖPNV ist der Teilbericht „Siedlung“ (LEP Siedlung)

maßgeblich. Dieser stellt als landesweiter Raumordnungsplan die bedeutenden Siedlungsachsen im Saarland dar und nimmt die Einordnung der Städte und Gemeinden in das System der zentralen Orte vor. Für den ÖPNV wichtige Ziele orientieren sich an den vorgegebenen Siedlungsachsen. Die Erreichbarkeit und die Verbindung der zentralen Orte sind zu gewährleisten. Die relevanten Siedlungsachsen und zentralen Orte für den Landkreis Merzig-Wadern werden in Kapitel 2.1.1 dargestellt.

Der Landesentwicklungsplan befindet sich im 2023 in der Fortschreibung und soll zeitnah verabschiedet werden.

Es gibt weitere Fachplanungen auf Landesebene, die für die Entwicklung des Öffentlichen Nahverkehrs im Landkreis Merzig-Wadern zumindest indirekt Bedeutung besitzen. Dazu gehören der „Krankenhausplan für das Saarland 2018 – 2025“ und die Tourismusstrategie 2025. Während der Krankenhausplan das Thema Mobilität und Erreichbarkeit überhaupt nicht behandelt (lediglich eine Aussage zur Wohnortnähe ist zu entnehmen), geht die Tourismusstrategie punktuell auf dieses Thema ein, insbesondere vor dem Hintergrund der Nachhaltigkeit: Beim Ausbau der naturtouristischen Infrastruktur wird die Entwicklung nachhaltiger Mobilitätskonzepte mittels ÖPNV gewünscht, z. B. die Schaffung zielgruppenorientierter Angebote für Rad- und Wandertouristen.

1.3.4 Weitere Fachplanungsinstrumente und Studien auf Kreisebene

1.3.4.1 LEADER / Lokale Entwicklungsstrategie LES

Die lokale Arbeitsgruppe (LAG) „Land zum Leben Merzig-Wadern e.V.“ hat für den Zeitraum 2023 bis 2027 die lokale Entwicklungsstrategie (LES) unter Einbindung der Öffentlichkeit entwickelt. Hier sind einige Aussagen zum ÖPNV enthalten. Die LES war elementarer Bestandteil der Bewerbung um die Anerkennung als LEADER-Region Merzig-Wadern und ist die Fördergrundlage für alle zukünftigen Projekte, die im LEADER-Prozess stattfinden. Im März 2022 wurde ein Förderantrag für das Projekt „On-Demand-Verkehre im Landkreis Merzig Wadern“ gestellt. Dieser wurde von der LAG bewilligt und auch vom Ministerium für Umwelt, Klimaschutz, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz genehmigt.

1.3.4.2 Tourismusstrategie Saarschleifenland 2025

Das im Februar 2025 aufgestellte Konzept befasst sich nicht mit dem Thema Mobilität und ÖPNV.

1.3.4.3 Geoportal

Der Landkreis Merzig-Wadern ist seit November 2018 Mitglied im neu gegründeten bundesweiten Netzwerk Daseinsvorsorge. Das Bundesministerium des Innern, für Bau und Heimat (BMI) und das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung (BBSR) bringt in diesem Netzwerk 23 Regionen aus dem gesamten Bundesgebiet zusammen. Im Rahmen des 2018 abgeschlossenen Modellvorhabens „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“ hat der Landkreis Merzig-Wadern eine Analyse der räumlichen Verteilung der Daseinsvorsorgeeinrichtungen vorgenommen und diese im sogenannten „Geoportal des Landkreises Merzig Wadern“ standortbezogen dargestellt. Hierzu gehören auch Angaben über Bushaltestellen im Kreisgebiet sowie zahlreiche andere Versorgungseinrichtungen oder Punkte der Daseinsvorsorge.

1.3.5 Planungen auf kommunaler Ebene: Gemeindeentwicklungskonzepte

Im Jahr 2008 hat das Saarland die Kommunen aufgefordert, integrierte Gemeindeentwicklungskonzepte (GEKO) zu erstellen. Hierzu wurde ein Leitfaden entworfen, der thematische Schwerpunkte setzt. Der ÖPNV ist Teil des Themenkomplexes „Technische Infrastruktur, Verkehr und Umwelt“.

Im Landkreis Merzig-Wadern haben die Gemeinden Mettlach (2012) und Perl (2016) ein GEKO vorgelegt. Die Gemeinde Losheim am See hat 2017 ein „Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept“ (ISEK) aufgestellt. Die Gemeinde Weiskirchen hat 2016 ein „Teilräumliches Entwicklungskonzept“ (TEKO) erstellt. Die Kreisstädte Merzig (2014) und Wadern (2011) haben jeweils ein „Städtebauliches Entwicklungskonzept“ (SEKO) vorgelegt. Von der Gemeinde Beckingen gibt es keine aktuell verwertbare Grundlage. Die in diesen Konzepten getroffenen Aussagen zum ÖPNV sind zwar veraltet, werden aber dennoch bei der Abschätzung der Zielvorgaben und des Anforderungsprofils des vorliegenden NVP (Kapitel 3.2.3) näher analysiert.

1.3.6 Grenzüberschreitende Planungen

Während der Landkreis Merzig-Wadern in Deutschland und im Saarland nur eine Randlage einnimmt, liegt er in der Großregion Saar-Lor-Lux zentral an der Schnittstelle zwischen dem Saarland (Deutschland), der Région Grand Est (Frankreich) und dem Großherzogtum Luxemburg. Insbesondere die wirtschaftliche und demographische Entwicklung muss deshalb immer auch im grenzüberschreitenden Kontext beleuchtet werden. Vor allem die dynamische Entwicklung des Großherzogtums Luxemburg hat spürbare Strahlkraft bis in den gesamten Landkreis Merzig-Wadern, der so von der Grenzlage profitiert. Grenzüberschreitende Planwerke (z. B. SMOT 2016) finden deshalb Eingang in den NVP.

1.4 Organisatorische Grundlagen

Die maßgeblichen Akteure im Öffentlichen Personennahverkehr des Saarlandes verteilen sich auf mehrere Organisationsebenen. Diese haben unterschiedliche Funktionen und Möglichkeiten zur Einflussnahme.

1.4.1 Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz

Im Saarland sind die Landesaufgaben zum Verkehr während der Legislaturperiode 2022 - 2026 beim Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz (MUKMAV) angesiedelt. Das Ministerium erarbeitet die Landesgesetze und die nachgelagerten Verordnungen und Richtlinien im Verkehrsbereich. Die Verantwortung für den Bereich Verkehr hatte bis 2022 das damalige Ministerium für Wirtschaft (MWAEV) inne.

Das Land ist zuständiger Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG). Für das operative Geschäft bedient sich das MUKMAV dabei der Managementebene des Zweckverbandes der Aufgabenträger (siehe Kapitel 1.4.2). In dieser Funktion verwaltet das MUKMAV auch die Landesmittel für den Schienenpersonennahverkehr (Betrieb und Infrastruktur). Durch die europaweite Ausschreibung von Schienen-

verkehrsleistungen konnten landesweit und in Kooperation mit den benachbarten Bundesländern in den letzten Jahren erhebliche Wettbewerbserlöse realisiert werden. Auf Basis des ÖPNVG ist das MUKMAV des Weiteren zuständig für die Komplementärfinanzierung des straßengebundenen ÖPNV. Neben den Mitteln aus dem GVFG, die den Kommunen für die Entwicklung der Infrastruktur zufließen, werden die Aufgabenträger (ÖPNV-Pauschale) und die Verkehrsunternehmen (Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr, verbundbedingte Ausgleichsleistungen, Ausgleichsleistungen nach dem Schwerbehindertengesetz) mit öffentlichen Mitteln ausgestattet. Über die Zuteilung dieser Mittel gibt es eine im August 2017 erlassene Rechtsverordnung (siehe Kap. 1.5.2).

1.4.2 Zweckverband der Aufgabenträger (ZPS)

Gemäß § 6 ÖPNVG nehmen die Aufgabenträger ihre Aufgaben zum Teil gemeinsam im Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS) wahr. Der ZPS wurde bereits 1996 gegründet und umfasst gegenwärtig die Aufgabenträger Saarland, Landkreis Merzig-Wadern, Landkreis St. Wendel, Landkreis Saarlouis, Landkreis Neunkirchen, Saarpfalz-Kreis, Zweckverband Personennahverkehr auf dem Gebiet des Regionalverbandes Saarbrücken, Stadt Neunkirchen, Stadt Saarbrücken und Stadt Völklingen. Vorstandsvorsteher ist der Landrat des Landkreises Neunkirchen, Herr Sören Meng.

Die Geschäftsstelle des ZPS ist die operative Ebene und nannte sich bis 31.8.2017 Verkehrsmanagement-Gesellschaft Saar mbH (VGS). Aufgrund der Bestimmungen des novellierten ÖPNVG wurde die VGS aufgelöst und alle Mitarbeiter in die neue Geschäftsstelle des ZPS überführt.

Die Aufgabenträger übertragen dem ZPS insbesondere die Aufgabenträgerschaft für die Planung, Organisation, Ausgestaltung und Vermarktung des im VEP des Saarlandes definierten landesweiten ÖPNV-Netzes auf der Straße (RegioBus- / PlusBus-, ExpressBus- und landesweite Nachtbuslinien) und die Entwurfsarbeiten und Abstimmungen der Nahverkehrspläne. Der ZPS erfüllt auch die Aufgaben einer Vergabestelle für die Aufgabenträger. Zudem ist er für die Datendrehscheibe und Fahrgastinformationsplattform „saarfahrplan“ (im Internet und als App) zuständig. Seit Juli 2021 baut der ZPS zusammen mit dem Verbund der Verkehrsunternehmen (SNS) das Kompetenzzentrum Digitalisierung im ÖPNV (KCD) als Organisationseinheit des ZPS auf. Die Übertragung weiterer Dienstleistungen ist möglich.

Für das Saarland betreut der ZPS den Schienenpersonennahverkehr. Hierzu gehören die Durchführung von Vergabeverfahren, die Weiterentwicklung von Infrastruktur und Fahrplänen sowie die Überwachung der Qualität der erbrachten Verkehrsleistung.

Der Zweckverband hat in Abstimmung mit seinen Mitgliedern und dem Verbund der Verkehrsunternehmen auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV hinzuwirken. Insbesondere soll er die Fortentwicklung des Verbundtarifs, ein koordiniertes Angebot im ÖPNV, einheitliche Beförderungsbedingungen, angemessene Kundenrechte, einheitliche Produkt- und Qualitätsstandards, Fahrgastinformations- und Betriebssysteme und ein übergreifendes Marketing mitgestalten.

1.4.3 Aufgabenträger

Aufgabenträger für den straßengebundenen Personennahverkehr im Landkreis Merzig-Wadern ist gemäß § 5 Absatz 2 ÖPNVG der Landkreis selbst. Planung, Organisation und Ausgestaltung des straßengebundenen ÖPNV sind Aufgaben der Abteilung ÖPNV des Landkreises, die diese innerhalb der gegebenen politischen und finanziellen Rahmenbedingungen durchführt. Hierzu zählt auch die Erstellung und Fortschreibung des Nahverkehrsplanes.

Das ÖPNVG benennt die Aufgabenträger als „örtlich zuständige Behörde“ nach der VO (EG) Nr. 1370/2007. Somit sind diese befugt „ausschließliche Rechte und Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge zu vergeben“ (Artikel 5 ÖPNVG, Abs. 2-5). Entscheidungen, die ausschließlich den Ortsverkehr oder den Nachbarortsverkehr betreffen, können nur im Einvernehmen mit den beteiligten Gemeinden erfolgen (vgl. Kap. 1.4.4). Grenzüberschreitende Planungen sind mit den benachbarten Aufgabenträgern abzustimmen. Benachbarte Aufgabenträger können zur gemeinsamen Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV Vereinbarungen schließen. Dies umfasst auch Vereinbarungen der Aufgabenträger zur Übertragung der Aufgabenträgerschaft für einzelne Linien.

Benachbarte Aufgabenträger des Landkreises Merzig-Wadern innerhalb des Saarlandes sind der Landkreis Saarlouis im Süden und der Landkreis St. Wendel im Osten. Im Norden grenzt der Landkreis Merzig-Wadern an den Landkreis Trier-Saarburg und damit an das Gebiet des Zweckverbandes Schienenpersonen-Nahverkehr (ZSPNV) Rheinland-Pfalz Nord. Die Westgrenze bildet zugleich die Staatsgrenze Deutschlands. Im Südwesten grenzt der Landkreis an Frankreich (Département Moselle) und im Westen bilden der luxemburgische Kanton Remich bzw. die Mosel (10 km gemeinschaftliches Deutsch-Luxemburgisches Hoheitsgebiet) die Grenze.

Mit dem benachbarten Aufgabenträger Landkreis Saarlouis wurde 2023 ein öffentlich-rechtlicher Vertrag geschlossen, der eine enge Zusammenarbeit bei der Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV in beiden Landkreisen vorsieht.

1.4.4 Weitere Besteller von ÖPNV-Leistungen

In der Gemeinde Losheim am See und in der Stadt Wadern gibt es mit den dortigen Marktbusen eigene Gemeindebusverkehre, die auch von den Kommunen finanziert werden.

Gemäß § 3 (8) ÖPNVG des Saarlandes ist der Grundschulverkehr in den ÖPNV des Landkreises integriert.

Gemäß § 45 Abs. 3 Schulordnungsgesetz Saarland (SchoG) sind die Schulträger (Städte und Gemeinden) für Beförderungskosten der Grundschüler zuständig.

1.4.5 Verbund der Verkehrsunternehmen

Die Verkehrsunternehmen im Saarland haben sich im Jahr 2005 zur Saarländischen Nahverkehrs-Service GmbH (SNS) zusammengeschlossen. Mittlerweile besteht die SNS aus 15 Verkehrsunternehmen. Der Markenname für den gemeinsamen Tarif ist „Saarländischer Verkehrsverbund (saarVV)“. Sitz des Verbundes ist Völklingen.

Verbundgebiet und damit Anwendungsbereich des saarVV-Tarifs ist das gesamte Bundesland. Das Verbundgebiet umfasst knapp 3.700 Haltestellen mit annähernd 8.000 einzelnen Haltepositionen, mehr als 6.000 km Linienlänge auf denen über 60 Mio. Fahrgäste (2020) transportiert werden, mit rund 770 Omnibussen sowie Stadt- und Regionalbahnzügen. Das Verbundgebiet teilt sich in derzeit 145 Tarifwaben auf (Stand: 2022). Weitere Einzelheiten zum saarVV-Tarif werden in Kapitel 2.2.7.1 und Anlage 3 (Wabenplan) erläutert.

1.4.6 Verkehrsunternehmen

Die Busverkehrsunternehmen (VU) erbringen die öffentliche Verkehrsleistung auf der Straße im Landkreis Merzig-Wadern. Dabei sind vor allem private VU, aber auch ein kommunaler Eigenbetrieb tätig.

Sämtliche Kreislinien, die in drei Linienbündeln zum 01.01.2020 vergeben wurden, werden voraussichtlich noch bis zum 31.12.2024 eigenwirtschaftlich (ohne Ausgleichszahlungen des Landkreises) von der ARGE Nahverkehrsgesellschaft Merzig-Wadern betrieben. Die ARGE ist ein Zusammenschluss der mittelständischen, örtlichen Busunternehmen Müllenbach Reisen GmbH und Nikolaus Kirsch GmbH.

Im Landkreis Merzig-Wadern ist kein kommunales Unternehmen ansässig. Lediglich die KVS GmbH Saarlouis betreibt fünf Linien (darunter die PlusBus-Linie R3), die aus dem Landkreis Saarlouis in das Kreisgebiet hineinreichen.

Im Rahmen des in Kap. 1.4.3 benannten Vertrages zwischen den Landkreisen Saarlouis und Merzig-Wadern wird in Kooperation beider Landkreise ein kommunales Verkehrsunternehmen gegründet.

Die PlusBus-Linie R1 und der ExpressBus X1, die zwischen Merzig und Wadern verkehren, werden seit 2022 von der Zarth GmbH aus Wadern betrieben. Aus dem Landkreis St. Wendel fahren die PlusBus-Linie R2 und zwei weitere von der Bietergemeinschaft Aloys Baron GmbH, Lay Reisen – on Tour GmbH, Saar-Mobil GmbH & Co. KG betriebene Linien in den Landkreis Merzig-Wadern. Aus dem Landkreis Trier-Saarburg berühren zwei Linien das Kreisgebiet, die vom Unternehmen Saargau Linie on Tour GmbH & Co. KG bedient werden. Das Unternehmen Voyages Emile Weber S.à.r.l. bedient die internationalen Verkehre zwischen Luxemburg und dem Saarland, von denen vier Linien auch den Landkreis Merzig-Wadern an Luxemburg anbinden.

1.4.7 Fahrgäste und Fahrgastverbände

Alle Bemühungen für einen guten ÖPNV und jede Erfüllung von Aufgaben in diesem Zusammenhang sollen letztendlich dem Fahrgast bzw. Kunden nutzen. Nur so kann auch höher gesteckten Zielen wie der Daseinsvorsorge, dem Klimaschutz, dem demographischen Wandel oder der Barrierefreiheit Rechnung getragen werden. Daher muss die Erfüllung der Bedürfnisse des Fahrgastes – wo immer möglich – im Mittelpunkt aller Planungen und Maßnahmen stehen.

In der EU gilt seit dem 1. März 2013 die Verordnung (EU) Nr. 181/2011 über die Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr (Bus-Fahrgastrechte-VO). Der Bundestag hat am 16. Mai 2013 dem Gesetzesentwurf der Bundesregierung vom 8. Februar 2013 zugestimmt, mit dem die Durchführung der EU-Verordnung in Deutschland geregelt wird. Das Eisenbahn-Bundesamt wird dabei zur nationalen Durchsetzungsstelle für Fahrgastrechte im Kraftomnibusverkehr bestimmt.

Fahrgastrechte und –interessen werden auch von den Verbraucherzentralen, dem Verkehrsclub Deutschland e.V. (VCD) und dem Fahrgastverband PRO BAHN e.V. vertreten. Spezielle Interessen mobilitätseingeschränkter Fahrgäste unterstützen die Behindertenverbände und –beiräte.

Verkehrsunternehmen und der Verbund und Aufgabenträger können Fahrgastbeiräte einrichten, um Kunden die Möglichkeit zu geben, sich selbst zu vertreten. Im Landkreis Merzig-Wadern ist kein Fahrgastbeirat aktiv. Ein Fahrgastbeirat auf Ebene des Verkehrsverbundes saarVV besteht seit der turnusgemäßen Auflösung Ende 2016 ebenfalls nicht mehr. Derzeit ist die Gründung eines neuen Gremiums auf landesweiter Ebene gemäß § 4 Abs. 1 I) Kooperations- und Dienstleistungsvertrag zwischen dem Saarland, dem ZPS und der SNS beabsichtigt.

1.5 Finanzielle Grundlagen

Im Landkreis Merzig-Wadern werden die Verkehre in der Aufgabenträgerschaft des Kreises derzeit ohne Ausgleichsleistungen der öffentlichen Hand, also eigenwirtschaftlich erbracht. Bei der anstehenden Ausschreibung der Linienbündel zum 01.01.2025 rechnet der Landkreis jedoch aufgrund der deutlich komplexeren Rahmenbedingungen insbesondere bedingt durch die Tarifreform im Saarland, die Corona-Pandemie, die Lohntarifabschlüsse und das Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz, nicht damit, dass weiterhin eigenwirtschaftlich Genehmigungen erteilt werden können.

Ausgleichszahlungen zur Aufrechterhaltung des ÖPNV als wesentlichem Bestandteil der Daseinsvorsorge kommen aus verschiedenen Quellen.

1.5.1 Bundesmittel

Die dem Saarland durch den Bund zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmittel (siehe Kap. 1.2.2.1) von derzeit rund 110 Millionen Euro fließen zum Großteil in den SPNV, werden aber zu einem geringen Teil auch für Maßnahmen im ÖPNV zur Verfügung gestellt.

Im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gewährt der Bund den Ländern Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Am 25. September 2015 einigten sich Bund und Länder auf eine Fortführung des GVFG für weitere 15 Jahre. Das GVFG Saarland ist am 1. Januar 2009 in Kraft getreten und wurde zuletzt geändert durch das Gesetz vom 13. Oktober 2015 (Amtsblatt I S. 790). Es regelt den Einsatz der Zahlungen, die das Land im Rahmen des Gesetzes zur Entflechtung von Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz) erhält. In § 3 GVFG über die Voraussetzungen für die Gewährung der Zuwendung ist in Absatz 1 Punkt 1 b) festgelegt, dass das geplante Vorhaben in einem Generalverkehrsplan, in einem Nahverkehrsplan oder in für die Beurteilung gleichwertigen Unterlagen vorgesehen sein muss.

Die Richtlinie zur Durchführung des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes Saarland (RL-GVFG Saarland) vom 30. September 2009 regelt Einzelheiten zur Verwendung der GVFG-Mittel.

Schwerbehinderte Fahrgäste können bei Erfüllung bestimmter Voraussetzungen kostenfrei den ÖPNV nutzen. Hierzu stellen Bund und Länder Ausgleichszahlungen nach §§ 148ff des neunten Sozialgesetzbuches (SGB Teil IX) zur Verfügung. Die Erstattung erfolgt auf der Grundlage eines Prozentsatzes der von den Verkehrsunternehmen nachgewiesenen Einnahmen.

1.5.2 Landesmittel

Das ÖPNV-Gesetz des Saarlandes (siehe Kap. 1.2.3.1) sieht im § 15 eine ÖPNV-Pauschale von mindestens acht Millionen Euro als zweckgebundene Vorfinanzierung von Verkehrsleistungen, insbesondere für Auszubildende und Studierende vor. Diese Pauschale fließt nach einem Schlüssel an die Aufgabenträger. Der Verteilungsschlüssel wurde in einer Rechtsverordnung vom 31.8.2017 (zuletzt geändert am 31.7.2019) festgelegt. Auf den Landkreis Merzig-Wadern entfallen demnach 5,94 % dieser Pauschale. Hinzu kommt ein marginaler Betrag als Ausgleichszahlung für Verkehre, die durch Nutzung des Semestertickets entstehen.

Im Zuge der Corona-Pandemie unterstützt das Saarland – wie die anderen Bundesländer – die Aufgabenträger und letztlich die Linienverkehrsunternehmen auf Basis der Richtlinie

„Corona-Billigkeitsleistungen“, indem es Schäden (Einnahmeverluste) im öffentlichen Personennahverkehr im Zusammenhang mit dem Ausbruch von COVID-19 ausgleicht. Die erforderlichen Mittel werden ursprünglich vom Bundesverkehrsministerium zur Verfügung gestellt. Die Unterstützung sichert (Stand März 2022) vorerst bis zum 31.12.2022 die Liquidität und den Fortbestand der saarländischen Verkehrsunternehmen und leistet so einen entscheidenden Beitrag zur Erhaltung der ÖPNV-Branche in dieser schwierigen Phase. Neben den Billigkeitsleistungen zum Ausgleich für entgangene Einnahmen finanziert das Land auch Schulverstärkerbusse, die durch ein zusätzliches Platzangebot im Schülerverkehr dafür sorgen, dass die Sicherheitsabstände zur Infektionsvorbeugung besser eingehalten werden können.

1.5.3 Mittel des Landkreises

Nach Auslaufen des bis 31.12.2024 bestehenden eigenwirtschaftlichen Verkehrs, der weitgehend ohne Zuschüsse des Landkreises auskommen muss, wird das Verkehrsangebot des Landkreises Merzig-Wadern in die Gemeinwirtschaftlichkeit überführt werden. Damit ist eine Finanzierung des ÖPNV aus Mitteln des Kreishaushaltes erforderlich. Um weitestgehend Synergien auch im finanziellen Bereich zu erreichen, wurde ein Vertrag mit dem Landkreis Saarlouis (vgl. Kap. 1.4.3) geschlossen. Dies erfolgt auch vor dem Hintergrund der finanziellen Herausforderungen bei der Einführung der Antriebswende im ÖPNV (CVD, siehe Kap. 1.2.2.3) samt des Aufbaus einer entsprechenden Infrastruktur.

1.5.4 Nutzerfinanzierung

Einen Teil zur Finanzierung tragen die Nutzer durch das Entrichten von Fahrgeld bei. Dies geschieht zum einen in Form der vom Fahrer oder in den Kundenzentren bar verkauften Fahrscheine, zum anderen durch Abonnements, deren Kosten von den jeweils zuständigen Abocentern eingezogen werden. Die Fahrgeldeinnahmen fließen an den Verkehrsverbund und werden dort nach einem Einnahmeaufteilungsschlüssel den Verkehrsunternehmen zugeteilt. Je nach Art des Verkehrsvertrages werden diese Einnahmen zu Gunsten des Aufgabenträgers verrechnet („Bruttovertrag“) oder verbleiben beim Verkehrsunternehmen („Nettovertrag“). Mit Einführung des Deutschlandtickets 2023 ist der Anteil der Nutzerfinanzierung durch günstige Preisgestaltung trotz höherer Nachfrage erheblich verringert worden. Eine Bezifferung dieses Anteils kann daher zum Zeitpunkt der Erstellung dieses NVP noch nicht vorgenommen werden.

2 Bestandsanalyse

2.1 Strukturdaten

2.1.1 Siedlungsstruktur

Der Landkreis Merzig-Wadern liegt im Nordwesten des Saarlandes. Im Osten grenzt er an den Landkreis St. Wendel, im Süden an den Landkreis Saarlouis, der Westen bildet die Staatsgrenze zu Luxemburg, der Südwesten die zu Frankreich und der Norden grenzt an Rheinland-Pfalz (Kreis Trier-Saarburg).

Abbildung 1: Kommunale Gliederung des Landkreises Merzig-Wadern

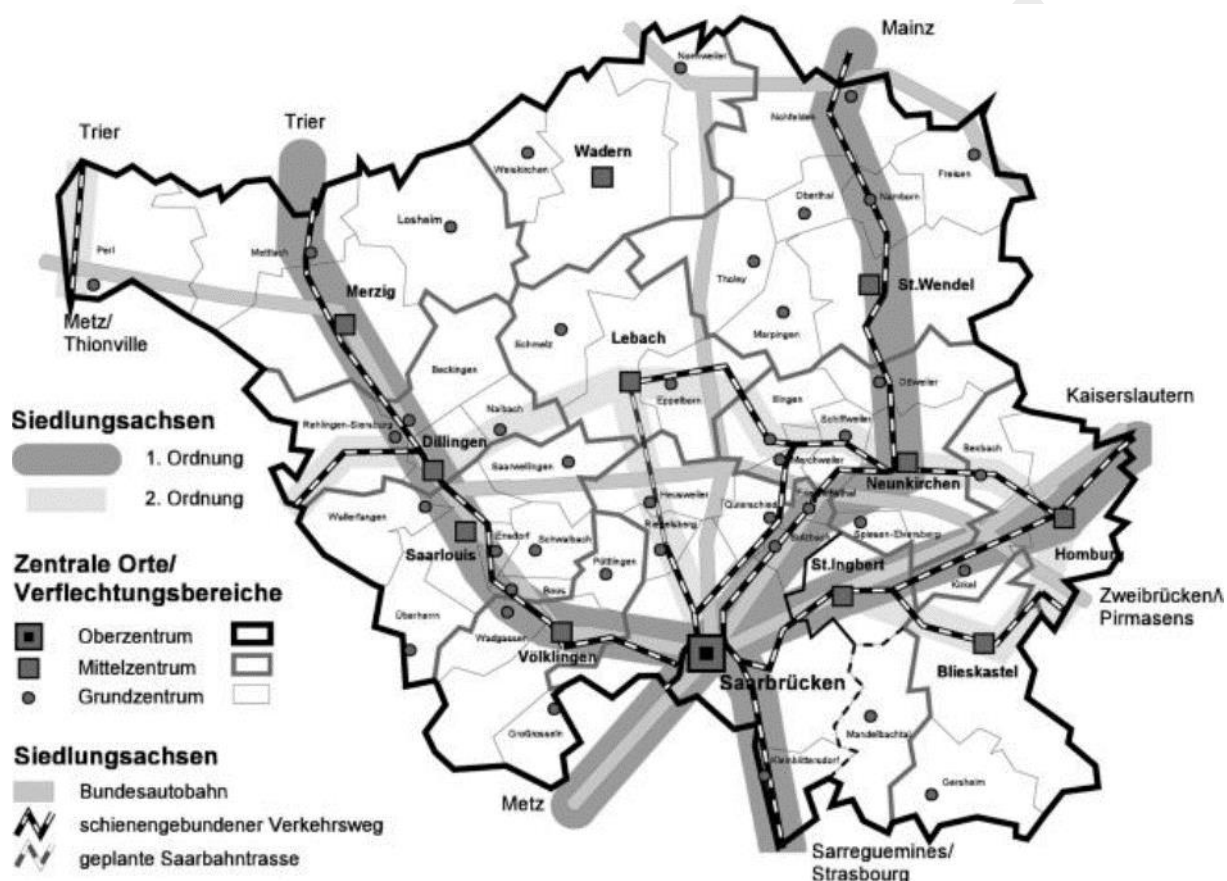


Der Landkreis besteht aus den beiden namensgebenden Städten Merzig und Wadern, sowie den 5 Gemeinden Beckingen, Losheim am See, Mettlach, Perl und Weiskirchen. Die Städte und Gemeinden gliedern sich insgesamt in 80 Stadt- bzw. Ortsteile und weisen eine Fläche von 556,21 km² auf. Die Stadt Merzig ist die Kreisstadt und somit der Verwaltungssitz des Landkreises.

Gemeinde Beckingen:	9 Ortsteile (51,68 km ²)
Gemeinde Losheim am See:	12 Ortsteile (96,79 km ²)
Stadt Merzig:	17 Ortsteile (108,81 km ²)
Gemeinde Mettlach:	10 Ortsteile (78,16 km ²)
Gemeinde Perl:	14 Ortsteile (75,11 km ²)
Stadt Wadern:	13 Stadtteile (110,96 km ²)
Gemeinde Weiskirchen:	5 Ortsteile (33,65 km ²)

Die Stadt Wadern ist flächenmäßig die größte Kommune im Landkreis und besteht seit 2019 nur noch aus 13 Stadtteilen, da sich die drei Ortschaften Wadrill, Gehweiler und Reidelbach zu dem Stadtteil Wadrilltal zusammengeschlossen haben. Die Kreisstadt Merzig ist die Stadt mit den meisten Ortsteilen im Landkreis. Die flächenmäßig kleinste Kommune Weiskirchen hat auch die wenigsten Ortsteile. Die 14 Ortsteile der Gemeinde Perl verteilen sich auf 11 Gemeindebezirke, da sich die Ortschaften Tettingen und Butzdorf mit Wochern sowie Oberleuken und Kesslingen mit Münzigen zusammengeschlossen haben.

Abbildung 2: Zentrale Orte und Hierarchie der Siedlungsachsen im Saarland



Quelle: Landesentwicklungsplan Teilabschnitt „Siedlung“, Ministerium für Umwelt Saarland, 2006

Im Landesentwicklungsplan Teilabschnitt Siedlung von 2006 werden die Stadt Merzig und die Stadt Wadern als Mittelzentrum eingestuft. Die Hauptorte aller Gemeinden gelten als Grundzentren.

Der Landesentwicklungsplan stellt außerdem die zum Landkreis St. Wendel zugehörige Gemeinde Nonnweiler als Teil des Verflechtungsbereiches des Mittelzentrums Wadern dar.

Das Grundzentrum Beckingen wird dagegen dem Verflechtungsbereich des im Landkreis Saarlouis liegenden Mittelzentrums Dillingen zugeordnet.

Zusätzlich zeigt die Abbildung 2 die Siedlungsachsen im Saarland in jeweils 1. und 2. Ordnung.

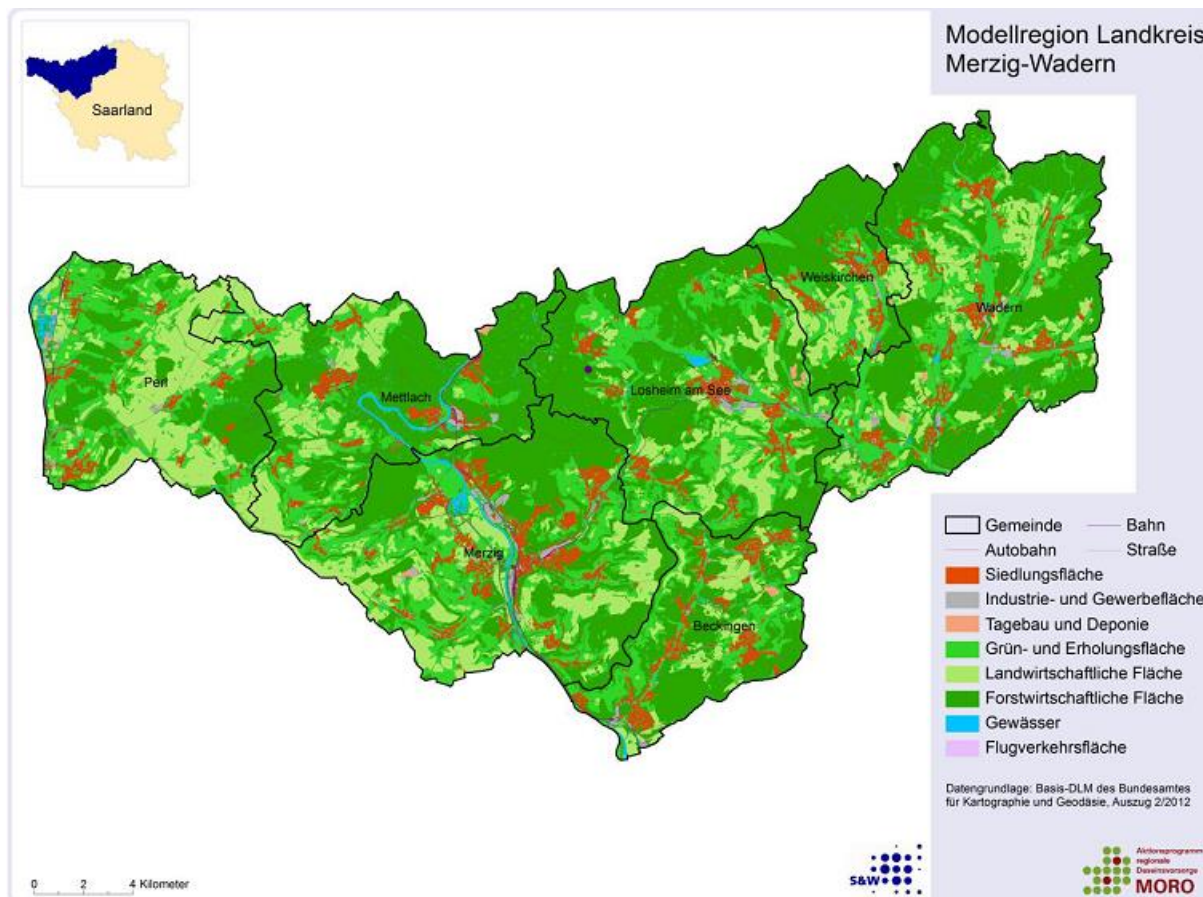
Durch den Landkreis Merzig-Wadern verläuft eine Achse 1. Ordnung von Saarbrücken in Richtung Trier durch Beckingen, Merzig und Mettlach. Eine Achse 2. Ordnung führt aus Metz/Thionville (Frankreich) entlang der Schienenverbindung über Perl bis nach Trier.

Fast alle Stadt- und Ortsteile des Landkreises gelten laut Raumkategorien des LEP TA Siedlung als „Ländlicher Raum“. Für eine sogenannte „Kernzone des Verdichtungsraumes“ reicht

die Konzentration von Wohn- und Arbeitsstätten, Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen in keiner der Kommunen im Landkreis aus.

Lediglich in der Gemeinde Beckingen zählen die Orte Beckingen und Saarfels zu den „Randzonen des Verdichtungsraumes“, da sie an die als Kernzone definierte Stadt Dillingen im Landkreis Saarlouis grenzen.

Abbildung 3: Siedlungsstruktur im Landkreis Merzig-Wadern



Quelle: „MORO“ Aktionsprogramm regionale Daseinsvorsorge, Begleitforschung Zentrale Daten-dienste: Björn Schwarze, Klaus Spiekermann „Kommunale Bevölkerungsvorausschätzung 2011 bis 2030 für den Landkreis Merzig-Wadern, Spiekermann & Wegener Stadt- und Regionalforschung Dortmund, November 2012

Abbildung 3 zeigt die Siedlungsstruktur im Landkreis auf. Aufgrund seiner großen Waldflächen (ca. 21 000 ha) wird er auch als der grüne Landkreis des Saarlandes bezeichnet. Er besitzt weitgehend eine ländliche Struktur. Das charakteristische Landschaftsbild besteht neben den großen Waldbeständen aus landwirtschaftlich genutzten Flächen und Streuobstwiesen.

2.1.2 Bevölkerungsstruktur

Die Gesamtbevölkerung des Landkreises beträgt 106.737 Einwohner (Quelle: eGo-Saar Schnittstelle für Bevölkerungsdaten / LK Merzig-Wadern Stand 31.12.2022). Das entspricht 10,5% der Bevölkerung des Saarlandes.

2.1.2.1 Einwohnerzahlen der Städte und Gemeinden

Tabelle 2: Einwohnerzahlen der Städte und Gemeinden

Kommune	Einwohnerzahl
Stadt Merzig	30.800
Gemeinde Losheim am See	16.534
Stadt Wadern	16.095
Gemeinde Beckingen	15.255
Gemeinde Mettlach	12.257
Gemeinde Perl	9.344
Gemeinde Weiskirchen	6.452

Quelle: eGo-Saar Schnittstelle für Bevölkerungsdaten / LK Merzig-Wadern (Stand: 31.12.22)

Die Kreisstadt Merzig weist im Vergleich zu den anderen Städten und Gemeinden die größte Einwohnerzahl auf. Gegenüber den nächstgrößeren Kommunen Losheim am See, Wadern und Beckingen ist dies in etwa das Doppelte an Einwohnern. Die wenigsten Menschen leben in der Gemeinde Weiskirchen.

2.1.2.2 Bevölkerungsdichte, -verteilung und Altersstruktur

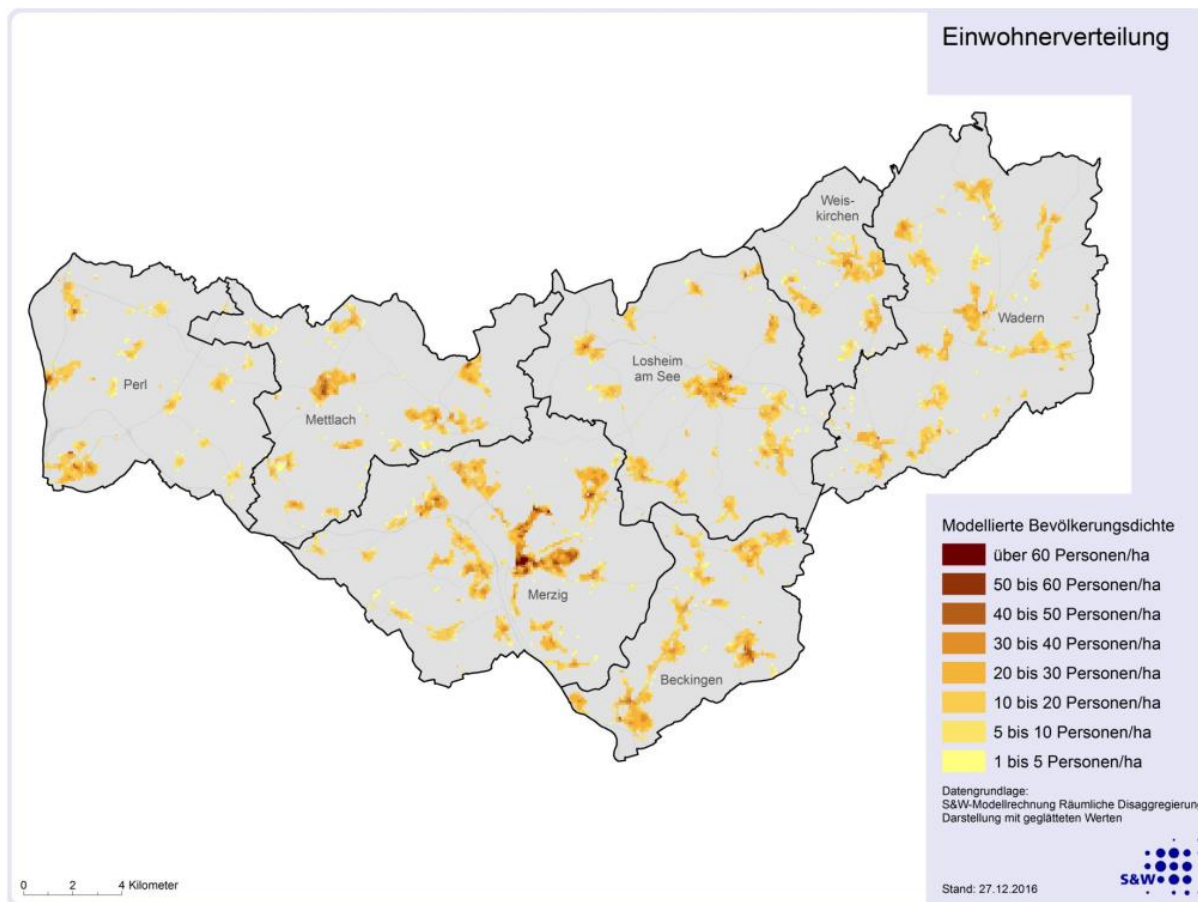
Tabelle 3: Bevölkerungsdichte der Städte und Gemeinden

Kommune	Bevölkerungsdichte (E/km ²)
Stadt Merzig	276
Gemeinde Beckingen	288
Gemeinde Weiskirchen	189
Gemeinde Losheim am See	167
Gemeinde Mettlach	156
Stadt Wadern	143
Gemeinde Perl	119

Quelle: Statistisches Landesamt des Saarlandes (Stand: 30.09.23)

Der Landkreis Merzig-Wadern weist insgesamt eine mittlere Bevölkerungsdichte von 188 E/m² auf. Diese liegt deutlich unter der Bevölkerungsdichte des Saarlandes mit 386 E/km². Die Bevölkerungsdichte innerhalb des Landkreises schwankt vergleichsweise gering. Lediglich die Gemeinde Beckingen und die Stadt Merzig haben eine etwas höhere Dichte.

Abbildung 4: Modellerte Einwohnerdichte im Jahr 2015



Quelle: BMVI-Modellvorhabens „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“ (30.12.2016)

Neben der geringen Bevölkerungsdichte liegt eine weitere Herausforderung für den ÖPNV in der zunehmenden Überalterung, die einerseits durch den Geburtenrückgang, aber auch durch das Erreichen eines immer höheren Lebensalters entsteht.

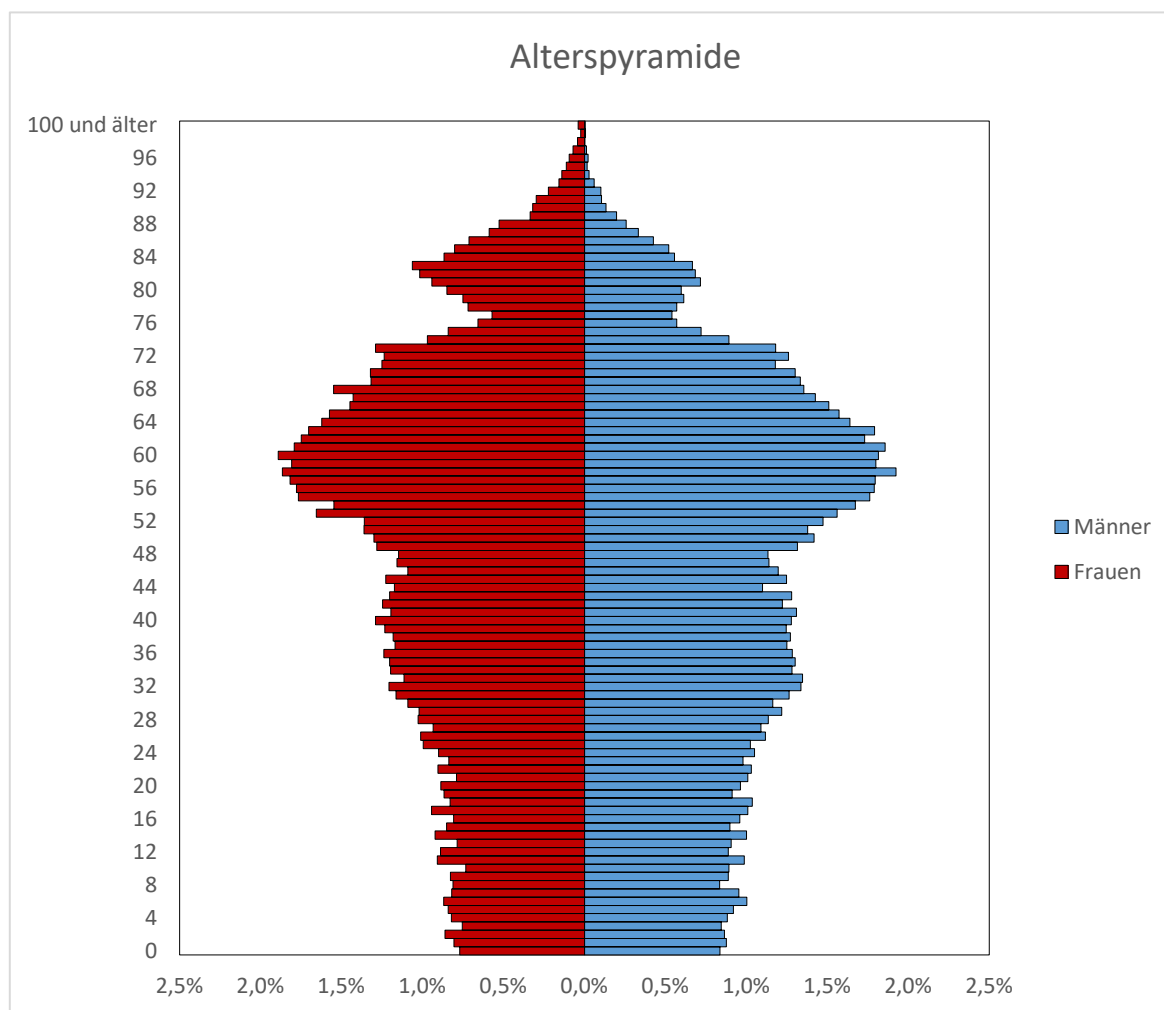
Während die unter 18jährigen Ende 2022 15,6 % der Gesamtbevölkerung im Landkreis Merzig-Wadern ausmachen, liegt der Anteil der über 65jährigen bei 22 %.

Die Unterschiede zwischen den Gemeinden sind zwar nicht groß, jedoch hat die Gemeinde Perl gemessen am Verhältnis ihrer Gesamteinwohner die meisten Kinder und Jugendlichen (16 %), dafür aber die wenigsten Senioren (18,2 %). Weiskirchen ist die Gemeinde mit den wenigsten Kindern und Jugendlichen (14,6 %) und die Stadt Wadern hat mit 23,3 % den größten Anteil der über 65jährigen.

Perl ist auch die Gemeinde mit dem niedrigsten Durchschnittsalter (2022 = 44 Jahre), während Wadern und Weiskirchen die älteste Bevölkerung im Landkreis haben. (Durchschnitt 2022 = 47 Jahre)

Die folgende Abbildung 5 zeigt den Altersaufbau der Bevölkerung im Landkreis Merzig-Wadern anhand der sogenannten Alterspyramide.

Abbildung 5: Altersstruktur der Bevölkerung im Landkreis Merzig-Wadern am 31.12.2022



Quelle: eGo-Saar Schnittstelle für Bevölkerungsdaten / LK Merzig-Wadern Stand 31.12.22), eigene Darstellung

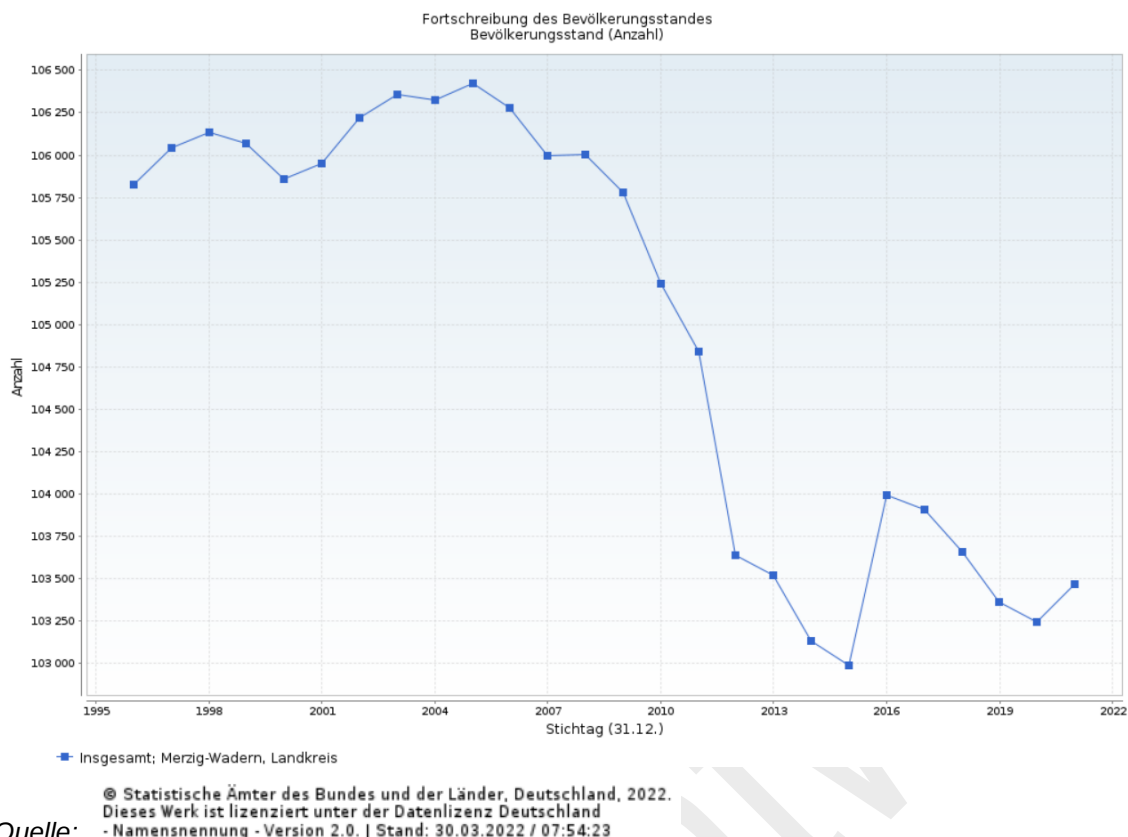
Dieser fortschreitende Alterungsprozess und die zunehmend schrumpfenden Einwohnerzahlen bestimmen den demographischen Wandel der Bevölkerung im Landkreis Merzig-Wadern.

2.1.2.3 Bevölkerungsentwicklung, demografischer Wandel

Der Landkreis Merzig-Wadern wurde als eine von bundesweit 18 Modellregionen ausgewählt, an dem vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) geförderten Modellvorhaben „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“ teilzunehmen.

Hierbei wurde durch die Studie „Kleinräumige Bevölkerungsvorausschätzung 2015-2030 für den Landkreis Merzig-Wadern“ (30.12.2016) festgestellt, dass das Saarland in den Jahren 2000 bis 2015 einen Einwohnerverlust von 7,5 % verzeichnete. Im Landkreis Merzig-Wadern gestaltete sich die Bevölkerungsentwicklung etwas moderater als im Landesdurchschnitt. Zwischen 2004 und 2014 setzte hier ein Einwohnerrückgang von insgesamt ca. 3 % ein, der in den Jahren 2009 – 2011 am stärksten war.

Abbildung 6: Entwicklung der Einwohnerzahlen im Landkreis Merzig-Wadern der vergangenen 26 Jahre



Quelle:

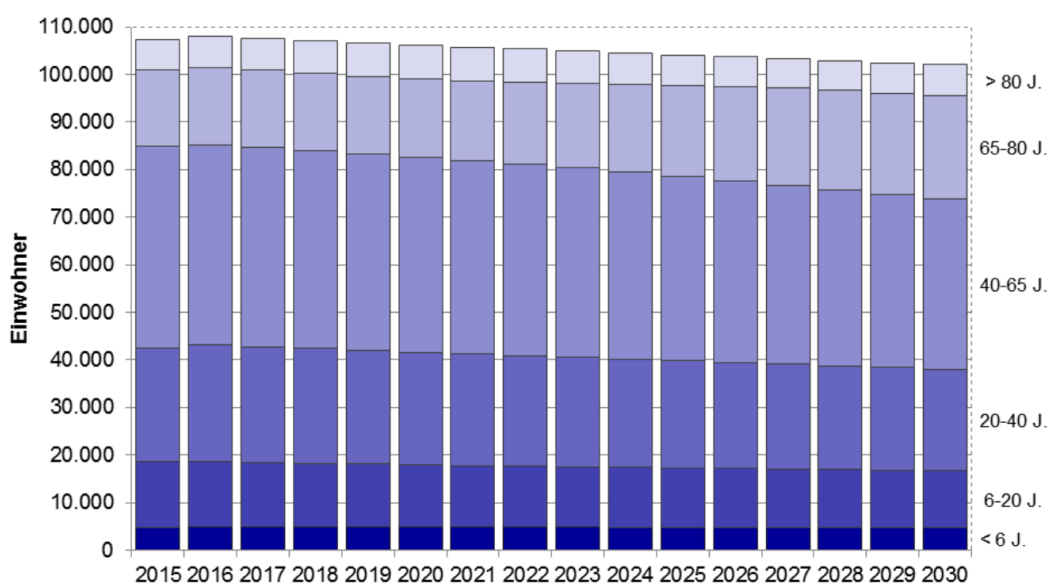
Das statistische Bundesamt stellte fest, dass die Einwohnerzahl im Landkreis von 105.824 im Jahre 1995 auf 103.471 (2020) gesunken ist. Dies entspricht einem Rückgang von 2,2 %.

Weiterhin weist die Studie „Kleinräumige Bevölkerungsvorausschätzung 2015 – 2030 für den Landkreis Merzig-Wadern“ (30.12.2016) im Jahre 2015 einen atypisch sprunghaften Anstieg aus. Dies kann auf einen erhöhten Zuzug von Flüchtlingen zurückgeführt werden und hielt bis zum Jahre 2016 an. Anschließend ging die Fluchtmigration wieder auf das Niveau der Vorjahre zurück.

Die Bevölkerungsvorausschätzung 2015 – 2030 sagt einen Einwohnerrückgang von 0,5 % für den Landkreis Merzig-Wadern voraus. In den kommenden 15 Jahren schrumpft die Bevölkerung um etwa 5.430 Einwohner und nähert sich damit der Marke von 100.000 Einwohnern an. Ohne Berücksichtigung der angenommenen Zuwanderungen beträgt der errechnete Bevölkerungsrückgang sogar 9,7 Prozent (natürliche Bevölkerungsentwicklung). Das heißt, durch die angenommene Zuwanderung reduziert sich der zu erwartende Bevölkerungsrückgang deutlich.

In den nächsten 15 Jahren erhöht sich die Zahl der über 65-Jährigen im Landkreis Merzig-Wadern von 22.500 auf 28.200 Personen um ein Viertel (+25 %). Die geburtenstarken Jahrgänge treten ins Rentenalter ein. Gleichzeitig schrumpft die Zahl der Personen im erwerbsfähigen Alter zwischen 20 und 65 Jahren um 9.000 Personen von 66.100 im Jahr 2015 auf 57.100 im Jahr 2030. Dies entspricht einem Rückgang von 13,6 %. Auch die Zahl der unter 20-Jährigen wird zurückgehen, von 18.700 Personen im Jahr 2015 auf 16.700 Personen im Jahr 2030. Dies entspricht einem Rückgang von 2.000 Menschen oder 10,8 Prozent.

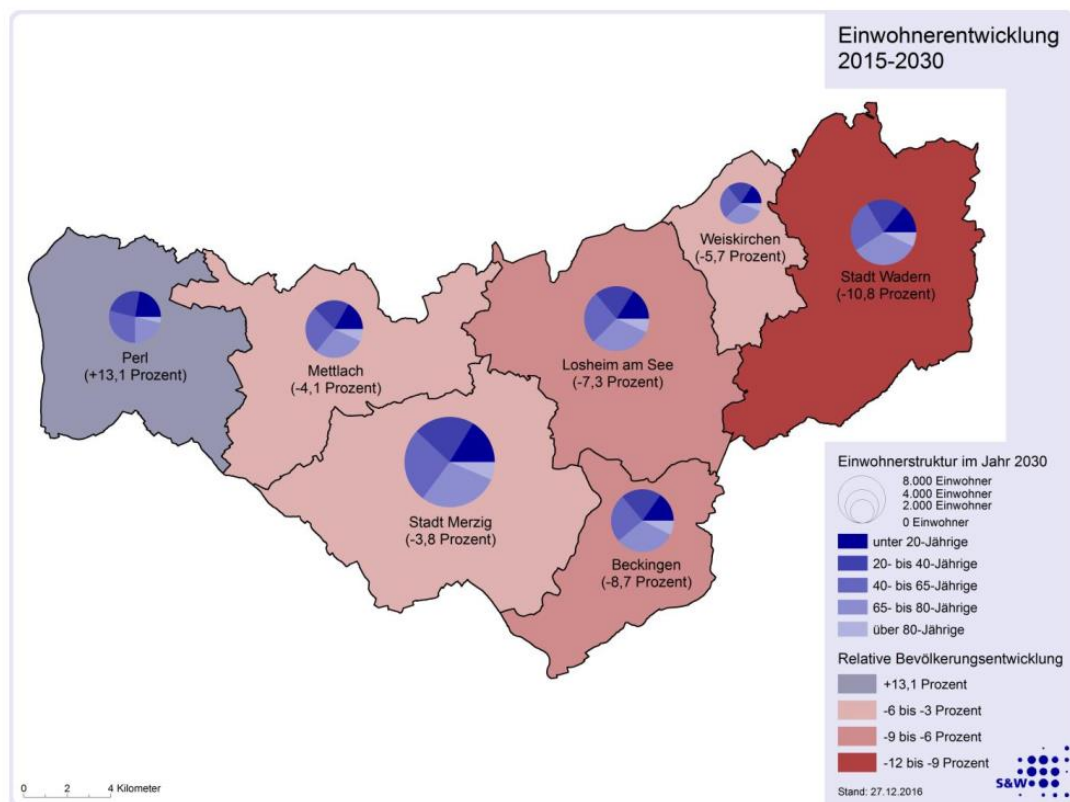
Abbildung 7: Vorausgeschätzte Bevölkerungsentwicklung in Altersgruppen 2015 - 2030



Quelle: BMVI-Modellvorhabens „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“ (30.12.2016)

Die vorausgeschätzten demographischen Veränderungen verlaufen in den einzelnen Städten und Gemeinden mit unterschiedlicher Geschwindigkeit und Intensität. Für das Gebiet des Landkreises Merzig-Wadern kann dabei ein Ost-West-Gefälle festgestellt werden.

Abbildung 8: Vorausgeschätzte Bevölkerungsentwicklung und –struktur in den Städten und Gemeinden



Quelle: BMVI-Modellvorhabens „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“ (30.12.2016)

Die im Westen des Landkreises gelegene Gemeinde Perl (Einzugsbereich Großherzogtum Luxemburg) soll bis 2030 weitere Bevölkerungszuwächse im Umfang von +13,1 Prozent erfahren. Dagegen schrumpft die Einwohnerzahl der Stadt Wadern im Osten des Landkreises um 10,8 Prozent. Die übrigen Kommunen liegen in der Prognose zwischen diesen beiden Extremen, aber alle auf der negativen Entwicklungsseite. Minus 8,7% in Beckingen, -7,3% in Losheim am See, -5,7% in Weiskirchen, -4,1% in Mettlach und -3,8% in Merzig lauten die Bevölkerungsprognosen bis 2030.

2.1.3. Modal Split

Um die Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung zu beschreiben, bedient man sich des „Modal Splits“, einer statistischen Methode, die die verschiedenen Verkehrsmittel prozentual auf die Nutzungshäufigkeit aufteilt. Für den Landkreis Merzig-Wadern fehlen leider die hier notwendigen Basisdaten, sodass ein einfacher Modal Split ohne Durchführung von Befragungen und Zählungen auf Landkreis- oder sogar Gemeindeebene nicht ermittelt werden kann. Es gibt aber Untersuchungen, die Rückschlüsse auf die Verkehrsmittelwahl im Landkreis zulassen. Die Studie „Mobilität in Deutschland“ (2017) stellt bundesweit folgenden Modal Split fest:

Tabelle 4: Aufteilung der Verkehrsmittel nach Wegen

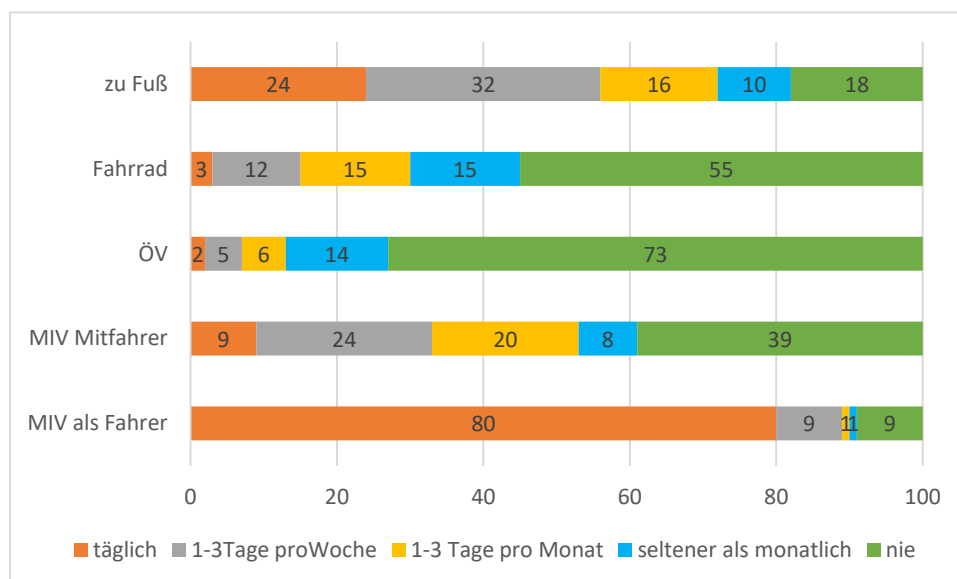
	Deutschlandweit	Raumtyp: Ländlicher Raum, deutschlandweit		Saarland gesamt
Verkehrsmittel	Modal Split	Mittelstadt	Kleinstädtischer, dörflicher Raum	Benutztes Hauptverkehrsmittel
MIV-Fahrer	43 %	49 %	55 %	56 %
MIV-Mitfahrer	14 %	16 %	15 %	16 %
Zu Fuß	22 %	20 %	17 %	19 %
Fahrrad	11 %	9 %	7 %	3 %
Öffentlicher Verkehr	10 %	6 %	5 %	6 %

Quelle: Infas, Mobilität in Deutschland 2017 (Dezember 2018)

Allgemein liegen die Werte des Motorisierten Individualverkehrs (MIV) im Saarland bereits höher als deutschlandweit im ländlichen Raum – und das, obwohl das Saarland insgesamt als Verdichtungsraum zu werten ist. Für den Landkreis Merzig-Wadern ist anzunehmen, dass die Verteilung zu Gunsten des MIV und zu Ungunsten des ÖV noch deutlicher ausfallen muss.

Dies wird durch eine Befragung im Rahmen des Gutachtens „Tarifreform Saarland“ (Probst & Consorten 2019) bestätigt. Hier wurden rund 170 Personen aus dem Landkreis zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt. Danach nutzen im Landkreis Merzig-Wadern 80 % der Befragten täglich oder fast täglich den MIV als Fahrer, als Mitfahrer sind es 9 %, auf den Fußverkehr entfallen 24 %, den Fahrradverkehr 3% und den ÖPNV nur 2 %. Die Anzahl derer, die den ÖPNV nie nutzt (über 16 Jahre), ist mit 73 % entsprechend hoch. Im landesweiten Vergleich liegt die Nutzung des ÖPNV im Landkreis Merzig-Wadern als hauptsächliches Verkehrsmittel damit auf dem letzten Platz.

Abbildung 9: Verkehrsmittelwahl im Landkreis Merzig-Wadern in Prozent



Quelle: Entwurf ZPS nach PROBST & CONSORTEN: Befragung zum ÖPNV (September 2018)

Hilfreich bei einer Einschätzung des Mobilitätsverhaltens ist zudem die 2017 veröffentlichte deutschlandweite Studie „Fahrrad-Monitor 2017“ der Sinus Markt- und Sozialforschung GmbH. Hier liegen auch Ergebnisse auf Landesebene vor, die den ÖPNV teilweise mitbetrachten. Im Saarland wurden 500 Personen unterschiedlichen Alters und sozialen Milieus befragt.

Auf die Frage nach der Häufigkeit der ÖPNV-Nutzung antworten 15%, dass sie den ÖPNV regelmäßig, also täglich (7%) oder mehrmals pro Woche (8%) nutzen. Bei den über 30-jährigen sinkt der Anteil auf deutlich unter 10%. Das Auto nutzen hingegen 86%, darunter 64% täglich. Im Bundesdurchschnitt liegt die regelmäßige (tägliche oder mehrmals wöchentliche) Nutzung des ÖPNV bei 39%, des MIV bei 64%, also zeigt sich auch hier die für das Saarland typische, deutliche Verschiebung zu Ungunsten des ÖPNV. Auch die Beliebtheit des ÖPNV bleibt im Saarland hinter dem Bundesdurchschnitt zurück: Während im Saarland 22% den ÖPNV gerne oder sehr gerne nutzen, sind es deutschlandweit 34% der Befragten.

2.1.4. Motorisierter Individualverkehr

Der Individualverkehr zeichnet sich dadurch aus, dass der Nutzer in aller Regel frei über Zeiten und Wege entscheiden kann. Der MIV legt hierbei ein Verkehrsmittel mit Antrieb zu Grunde, in der Regel ein Verbrennungs- oder Elektromotor. Entsprechend ist die Nutzung des MIV mit umweltschädigenden Emissionen verbunden. Im Wettbewerb dazu steht der öffentliche Verkehr, der meist für mehrere Menschen gemeinsam auf festgelegten Routen zu festgelegten Zeiten nutzbar ist. Zwar existieren hier auch alternative Bedienungsformen und punktuell dichte Taktungen, aber das System ist oft vergleichsweise unflexibel. Die Belastungen der Umwelt sowie die Kosten für den Einzelnen sind allerdings im ÖPNV geringer. Die hohe Flexibilität des motorisierten Individualverkehrs, die damit verbundene Bequemlichkeit und das oft immer noch mit dem eigenen Fahrzeug verbundene positive Image führen dazu, dass der MIV in Deutschland mit ca. 80 % der Verkehrsleistung im Personentransport die weitaus am stärksten genutzte Verkehrsart ist. Er ist damit der größte Konkurrent des ÖPNV.

2.1.4.1 PKW-Bestand und Dichte, Motorisierungsgrad

Den Großteil des MIV macht der Personenkraftwagen (Pkw) aus, aber auch Motorräder, Mopeds, Wohnmobile etc. gehören zu den Kraftfahrzeugen. Der Pkw ist das von den Deutschen mit Abstand meistgenutzte Verkehrsmittel. Dabei liegt der durchschnittliche Besetzungsgrad seit vielen Jahren konstant bei nur rund 1,5 Personen pro Fahrt.

Insgesamt sind im Landkreis Merzig-Wadern 89.695 Kraftfahrzeuge zugelassen, was einen Motorisierungsgrad von 867 Kfz/1.000 Einwohner bedeutet. Darunter befinden sich 72.679 Pkw (hiervon 4.412 gewerbliche Halter), 7.334 Krafträder, 4.327 Lkw, 4.765 Zugmaschinen und 590 sonstige Kraftfahrzeuge. Im Landkreis Merzig-Wadern sind somit 11,55 % der Kraftfahrzeuge des Saarlandes und 11,21 % der Pkw des Saarlandes zugelassen (Quelle: Statistisches Amt des Saarlandes, Jan. 2022).

Tabelle 5: Bestand der Personenkraftwagen in den Kommunen im Landkreis Merzig-Wadern

Kommune	Personenkraftwagen insgesamt	Pkw je Einwohner
Beckingen	10.711	0,718
Losheim am See	11.750	0,735
Merzig	20.465	0,691
Mettlach	8.261	0,686
Perl	5.705	0,643
Wadern	11.229	0,715
Weiskirchen	4.558	0,724
Summe Landkreis	72.679	0,703

Quelle: Statistisches Amt des Saarlandes, Jan. 2022

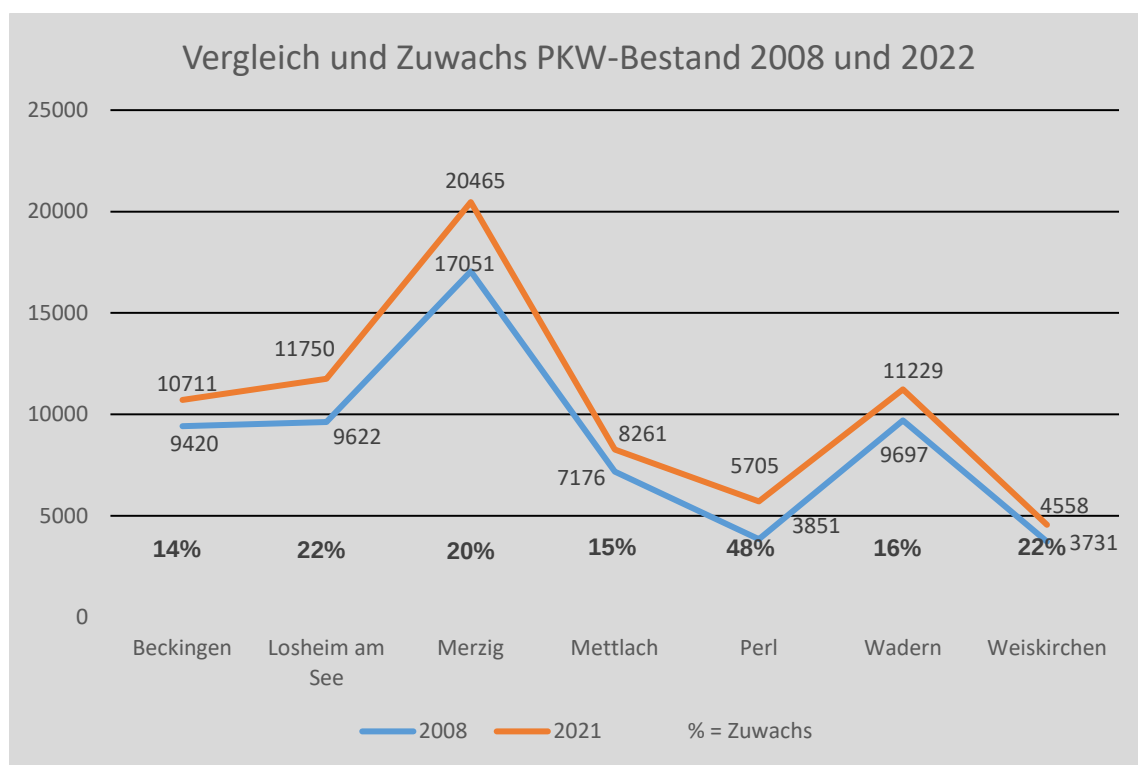
Bedingt durch die Einwohnerzahlen sind die meisten Pkw in der Kreisstadt Merzig gemeldet und die wenigsten in der Gemeinde Weiskirchen. Die Pkw-Dichte je 1.000 Einwohner und damit die individuelle Motorisierung liegt in den Kommunen sehr hoch zwischen 686 und 724, nur die Gemeinde Perl bleibt mit 643 etwas niedriger.

Die Anzahl der zugelassenen Personenkraftwagen im Landkreis Merzig-Wadern ist seit der Jahrtausendwende noch einmal stark angestiegen. Wie sich die Situation für die einzelnen Kommunen im Vergleich der Jahre 2008 und 2022 darstellt, fasst Abbildung 10 zusammen.

Die höchste Zuwachsrate hat die Gemeinde Perl (48 %). Vergleichsweise moderat um ca. 14 % stieg der Pkw-Bestand in Beckingen. Durchschnittlich ist der Pkw-Bestand von 2008 bis 2022 um ca. 22 % gestiegen.

Aus einem steigenden PKW-Bestand und einer rückläufigen Bevölkerung resultiert trotz bereits hohem Ausgangsniveau ein überproportional wachsender Motorisierungsgrad.

Abbildung 10: Vergleich PKW – Bestand in den Kommunen im Landkreis Merzig-Wadern 2008 und 2022



Quelle: Eigene Darstellung nach Statistisches Amt des Saarlandes, Jan. 2022

2.1.4.2. Straßeninfrastruktur

Die Straßeninfrastruktur im Landkreis Merzig – Wadern weist eine gute Erschließung durch seinen relativ guten Ausbauzustand und die letztlich doch kurzen Wege in der Region auf.

Tabelle 6: Verkehrsmengen im Landkreis Merzig – Wadern auf ausgewählten Strecken mit relativ hoher Belastung

Streckenabschnitt	Verkehrsmenge = Kfz pro 24 Std.		
	2010	2015	+ / - (%)*
BAB 8 südl. AS Merzig	26.720	32.000	+19,8
BAB 8 zwischen AS Schwemlingen und AS Merzig	27.095	26.700	-2,5
L173 Hilbringen – Merzig	25.003	26.100	+4,4
BAB 8 Höhe Büdingen	22.709	21.800	-4,1
L157 Merzig Zentrum - Hilbringen	20.169	20.300	0
BAB 8 AS Perl - Borg	20.363	20.000	0
L157 Ortsdurchfahrt Merzig	17.835	17.900	0
L174 Merzig - Besseringen	15.787	16.200	+2,6
L157 Merzig - Brotdorf	14.844	15.500	+4,4

B51 Ortsdurchfahrt Mettlach	14.873	15.300	0
B51 Mettlach - Besseringen	13.525	12.700	-6,5
L157 Ortsdurchfahrt Losheim am See	13.397	12.300	-8,9
B51 Besseringen – BAB 8 AS Schwemlingen	11.356	12.000	+5,7
B406 Nennig - Remich	10.295	11.800	+14,6
L148 Ortsdurchfahrt Nunkirchen	11.589	11.100	-4,4
B419 Ortsdurchfahrt Perl	9.938	10.100	+16,3
B268 Losheim am See - Nunkirchen	10.293	9.900	-4,0
L149 Ortsdurchfahrt Dagstuhl	8.839	9.100	+3,0
L170 Ortsdurchfahrt Perl	8.558	7.300	-17,2
B407 Borg – BAB 8 AS Perl-Borg	5.866	5.700	-2,9

Quelle: Verkehrsmengenkarte des Saarlandes, Ausgaben 2010 und 2015

Die Vergleichbarkeit der Zahlen ist nur eingeschränkt möglich, da 2010 exakte Zählergebnisse und 2015 gerundete Ergebnisse angegeben werden. Die Abweichungswerte sind auf 0,1 % gerundet und Abweichungen < 1 % sind nicht berücksichtigt. (=0)

Die stärksten Verkehrsbelastungen werden im Landkreis Merzig – Wadern durch die Autobahn verursacht, die einen hohen Anteil an Transitverkehr und lediglich einen kleinen Anteil Binnen- und grenzüberschreitenden Verkehr nach Luxemburg aufnimmt. Die Verkehrsdichte liegt auf der BAB 8 im Bereich Merzig bei 26.700 Kfz am Tag und sinkt bis zur Landesgrenze nach Luxemburg auf 20.000 Kfz am Tag ab.

Die lokale Spitzenbelastung rangiert jedoch im landesweiten Vergleich weit unter den sonst üblichen Verkehrsmengen auf Autobahnen. Den saarländischen Spitzenwert mit 95.000 Fahrzeugen am Tag hält die BAB 620 in Saarbrücken, auf der BAB 8 am Autobahnkreuz Neunkirchen sind rund 50.000 Fahrzeuge am Tag unterwegs.

Die kreisweit stärksten Belastungen auf Bundes- und Landesstraßen weisen die L173 zwischen Hilbringen und Merzig (26.100 Kfz am Tag) sowie die L157 zwischen Merzig Zentrum in Richtung Hilbringen auf. An der Landesgrenze zu Luxemburg bleiben die Verkehrsmengen auf den Straßen B406, B407, B419 und L170 unter der Menge von 12.000 Kfz am Tag.

Im Vergleich der ermittelten Verkehrsmengen von 2010 und 2015 ist an den Messstellen auf der Autobahn ein Insgesamt höherer Zuwachs der Verkehrsmenge festzustellen, was dem Gesamttrend wachsender Verkehrsmengen entspricht. Auf den Bundes- und Landesstraßen hält es sich Insgesamt in der Waage. An vereinzelten Stellen ist jedoch ein erhöhter Zuwachs bzw. ein erhöhter Rückgang zu verzeichnen. Auf einen Vergleichswert der Verkehrsmengenzählung 2021 wurde verzichtet aufgrund den damals herrschenden Auswirkungen der Corona-Pandemie.

2.1.5. Arbeitsplatzstruktur

Im Landkreis Merzig-Wadern gab es laut Bundesagentur für Arbeit im Juni 2022 34.347 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort bzw. 31.250 Sozialversicherungsbeschäftigte am Arbeitsort (s. Tabelle 7). Insgesamt ergibt sich daraus ein negativer Pendlersaldo, der für die Gemeinden Beckingen und Losheim am See am größten ist.

Tabelle 7: Anzahl der Arbeitnehmer, Ein- Auspendler im Landkreis Merzig-Wadern

Gemeinde	Arbeitnehmer am		Wohn- = Arbeitsort	Ein- pendler	Aus- pendler	Pendler- saldo	Zahl der Betriebe
	Wohnort	Arbeitsort					
Beckingen	5.681	1.924	760	1.164	4.921	-3.757	238
Losheim a.S.	6.016	4.318	1.832	2.484	4.184	-1.700	387
Merzig	9.898	11.688	4.182	7.501	5.716	1.785	777
Mettlach	3.158	4.028	950	3.075	2.208	867	194
Perl	1.266	1.612	486	1.123	780	343	164
Wadern	5.955	5.736	1.889	3.846	4.066	-220	379
Weiskirchen	2.373	1.944	561	1.382	1.812	-430	130
Σ LK Merzig- Wadern	34.347	31.250	19.143	12.092	15.204	-3.112	2.269

Quelle: Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit / Pendleratlas Juni 2022

Die mit Abstand meisten Arbeitsplätze innerhalb des Landkreises sind in der Kreisstadt Merzig angesiedelt. Hier gibt es – wie auch in Perl und Mettlach – einen Einpendlerüberschuss. Die wenigsten Arbeitsplätze verzeichnet die Gemeinde Weiskirchen.

Nennenswert ist zudem der Binnensaldo der Stadt Merzig, wo mehr als 4000 Berufstätige auch innerhalb der Stadtgrenzen wohnen.

2.1.5.1. Arbeitsplatzdichte

Die Arbeitsplatzdichte errechnet sich aus der Zahl der Erwerbstätigen, die ihren Arbeitsort in diesem Bundesland bzw. Landkreis haben, bezogen auf die Zahl der Einwohnerinnen und Einwohner im erwerbsfähigen Alter von 15 bis unter 65 Jahren.

Zum Stichtag 30.06.2022 betrug im Landkreis Merzig-Wadern die Zahl der sozialversicherungspflichtigen Beschäftigten am Arbeitsplatz 31.250. Die Bevölkerung im erwerbsfähigen Alter lag bei 67.149 Personen. Hieraus ergibt sich eine Arbeitsplatzdichte von 465 pro 1.000 Einwohner, was unter dem saarlandweiten Mittelwert von 524 liegt.

Im Vergleich mit den anderen Landkreisen liegt der Landkreis Merzig-Wadern mit seiner Arbeitsplatzdichte aufgrund der ländlichen Struktur und der dünnen Besiedlung auf dem letzten Platz (Quelle: Eigene Berechnung nach Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit Juni 2022).

2.1.5.2. Arbeitsplatzschwerpunkte

Aus Tabelle 7 errechnet sich eine durchschnittliche Größe der Unternehmen im Landkreis Merzig-Wadern mit 13,6 Arbeitnehmern. Es dominieren somit kleine und mittlere Betriebe, die sich zudem weitgehend flächig verteilen. Die größeren Industrie- und Dienstleistungsbetriebe und deren Standorte zeigt die folgende Tabelle.

Tabelle 8: Industrie- und Dienstleistungsbetriebe und deren Standorte im Landkreis Merzig-Wadern.

Unternehmen	Standort	Mitarbeiter ca.	ÖPNV-Erschließung
Villeroy & Boch AG General- direktion	Saaruferstraße, Mett- lach	>1.800	Bahnhofsnähe, regionale Erschließung
Thyssenkrupp Automotive Body Solutions	Schloßstr., Wadern- Lockweiler	>1.000	Regionale Erschließung (Linie R2)
Kohlpharma GmbH (Inkl. Avie, 7xPharma, Me- dig)	Im Holzhau, Merzig	>1.000	Eingeschränkte lokale Erschließung (Linien 243, 252)
CQLT SaarGummi Deutsch- land GmbH	Eisenbahnstraße, Wa- dern-Büschfeld	>906	Regionale (Linie R3) und lokale Erschließung (Li- nien 225, 470)
unimed Abrechnungsservice für Kliniken und Chefärzte GmbH	Michael-Uwer-Str., Wa- dern	>800	Regionale Erschließung durch ZOB in der Nähe (Linien R1, R2, R3 u.a.)
SHG Klinikum Merzig gGmbH	Trierer Str., Merzig	>549	Lokale Erschließung (Linie 250)
Globus Handelshof Losheim am See GmbH	Haagstr., Losheim am See	>500	Regionale Erschließung in der Nähe (Linien R1, X1) und lokale Erschlie- ßung
Landkreis Merzig-Wadern	Bahnhofstr., Merzig	>450	Bahnhofsnähe, regionale und lokale Erschließung
Stadtverwaltung Kreisstadt Merzig	Brauerstr., Merzig	>400	Regionale Erschließung (Linien R1, X1)
LANDS' END GmbH	In der Langwiese, Mett- lach	>315	Eingeschränkte regio- nale / lokale Erschlie- ßung (Linie 250)
Johannesbad Saarschleife GmbH & Co. KG	Cloefstr., Mettlach-Or- scholz	>300	Eingeschränkte lokale Erschließung (Linie 250)
Homanit GmbH & Co. KG	Niederlosheimerstr., Losheim am See	>294	Eingeschränkte lokale Erschließung (Li- nie 225)
Holzhauer KG	Handwerkstr., Merzig	>200	Eingeschränkte lokale Erschließung (Linien 243, 250)
HACO - Center, Haas & Bir- tel GmbH & Co.	Franz-Haase-Str., Wa- dern	>191	Regionale Erschließung durch ZOB in der Nähe (Linien R1, R2, R3 u.a.)
MHA ZENTGRAF GmbH & Co. KG	Ballerner Str., Merzig	>158	Eingeschränkte lokale Erschließung (Linien 260, 261, 262)
KÜS-Bundesgeschäftsstelle	Zur KÜS, Losheim am See	>150	Regionale Erschließung in der Nähe (Linien R1, X1, ca. 15 Min. Fußweg)

Quelle: Landkreis Merzig-Wadern, 2022

Einen ausgeprägten Arbeitsplatzschwerpunkt gibt es im Landkreis Merzig-Wadern nicht. Sämtliche Unternehmen mit mehr als 150 Mitarbeitern verteilen sich aber auf die Standorte Mettlach, Merzig, Wadern und Losheim am See sowie deren Ortsteile. Mehr als 1.000 Be-
dienstete haben Villeroy & Boch in Mettlach, Thyssenkrupp in Wadern-Lockweiler und Kohl-
pharma am nördlichen Rand von Merzig.

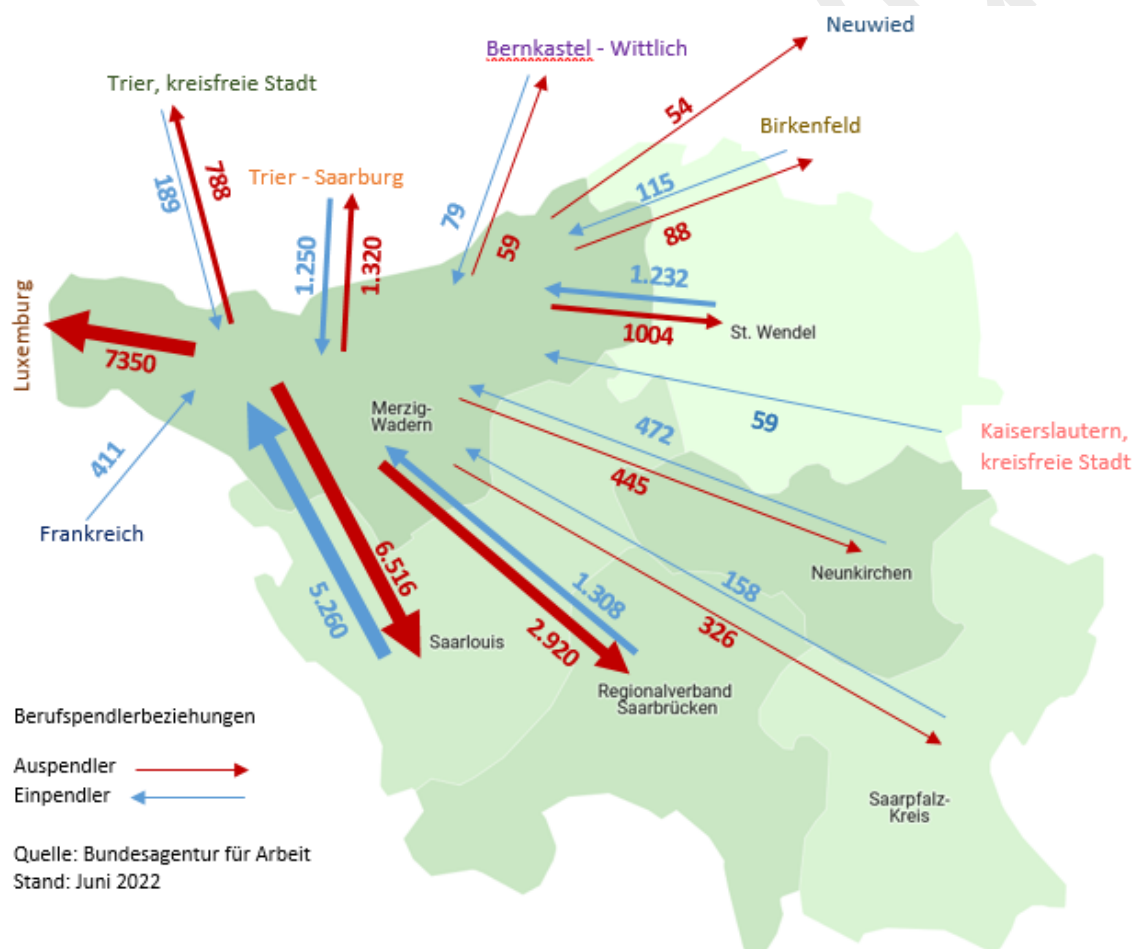
In Mettlach sorgt die Nähe des Bahnhofs zum Standort von Villeroy & Boch für eine gute
SPNV-Anbindung. Thyssenkrupp hat mit den PlusBus-Linien R2 und R3 eine tägliche Anbin-
dung. In Merzig besteht zu Tagesrandzeiten eine Anbindung durch den Bedarfsverkehr „A-
LiTa“ der Linie 294. Die Qualität der ÖPNV-Anbindung weiterer Arbeitsplatzschwerpunkte

schwankt jedoch insgesamt erheblich je nach Lage und Fahrplanangebot der vorhandenen Haltestellen. Einige Arbeitsplatzschwerpunkte sind an Werktagen tagsüber zwar unweit einer an den ÖPNV regelmäßig angebundenen Haltestelle gelegen, weisen aber für Schichtarbeitszeiten oder an Wochenenden (z. B. Klinikbetrieb Orscholz) Schwachstellen in der Anbindung auf.

2.1.6. Pendler

Im Landkreis Merzig-Wadern wohnen 34.347 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte. Davon pendeln 15.204 (44,3 %) zur Arbeit in einen anderen Landkreis (Auspendler). Entgegengesetzt pendeln 12.092 Beschäftigte von außerhalb zur sozialversicherungspflichtigen Beschäftigung in den Landkreis Merzig-Wadern (Einpendler). Der Saldo von Aus- und Einpendlern beläuft sich auf -3.112 (Pendler saldo). Ihren Arbeitsort im Landkreis Merzig-Wadern haben damit 31.250 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, von ihnen sind 38,7 % Einpendler. (Quelle: Pendleratlas der Bundesagentur für Arbeit Stand Juni 2022)

Abbildung 11: Berufspendlerbeziehungen des Landkreises Merzig-Wadern



Quelle: Eigene Darstellung nach Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit, Stand Juni 2022

Die häufigsten Ziele der Berufspendler aus dem Landkreis waren im Juni 2022 das Großherzogtum Luxemburg (März 2022: 7.350) und der benachbarte Landkreis Saarlouis (6.516 Auspendler). Während mit dem Kreis Saarlouis die Bilanz einigermaßen ausgeglichen ist (5.260 Einpendler), fehlen Einpendler aus Luxemburg fast vollständig. Ursache sind die dynamische

Wirtschaft und die hohen Löhne in Luxemburg. Die Wirtschaftskraft der Landeshauptstadt Saarbrücken und ihrer Umgebung findet ihren Niederschlag in immerhin noch 2.920 Auspendlern. Auch das Oberzentrum Trier (788) und der Landkreis St. Wendel (1.004) sind für Auspendler durchaus attraktiv.

Die Pendlerbilanz zu den übrigen Landkreisen im Saarland und Rheinland-Pfalz gestaltet sich auf niedrigerem Niveau mehr oder weniger ausgeglichen. Zwischen dem Landkreis Merzig-Wadern und dem Kreis Trier-Saargau pendeln täglich in beide Richtungen ca. 1.300 Berufstätige. Nach und aus Neunkirchen sind es 472 bzw. 445 Pendler.

Aus Frankreich pendeln täglich rund 411 Berufstätige in den Landkreis Merzig-Wadern. Die Gegenrichtung ist vernachlässigbar.

2.1.7 Schulen, Hochschulen und Ausbildungsplätze

Der Landkreis Merzig-Wadern verfügt über eine breit gefächerte und räumlich verteilte Bildungsinfrastruktur. Hierzu gehören Kinderbetreuungseinrichtungen, Grundschulen, weiterführende Schulen, berufsbildende Schulen, Förderschulen und Ausbildungsplätze, aber auch Einrichtungen der Erwachsenenbildung.

2.1.7.1 Schulen im Landkreis Merzig-Wadern

Es sind alle wesentlichen Schulformen des deutschen Bildungssystems vorhanden. Im Schuljahr 2023/2024 wurden an allen Grundschulen, weiterführenden Schulen und Förderschulen insgesamt 12.221 Schüler unterrichtet. Für den ÖPNV ist die räumliche Verteilung der Schulstandorte und Herkunft der Schüler von grundlegendem Interesse.

➤ Grundschulen

Im Landkreis Merzig-Wadern existieren 19 Grundschulen, wobei die Grundschule Wadrill-Steinberg und die Grundschule Weiskirchen-Konfeld-Thailen an je 2 Standorten unterrichten. Die private Forscherschule Bietzen hat 2019 ihren Betrieb eingestellt. Nach einem Beschluss des Merziger Stadtrates und Befürwortung des Kultusministeriums soll die Grundschule Bietzen nach Renovierung als Dependence der Kreuzbergschule wieder in Betrieb gehen.

Die Grundschulen befinden sich in Trägerschaft der jeweiligen Städte und Gemeinden.

Tabelle 9: Grundschulen im Landkreis Merzig-Wadern

Stadt / Gemeinde	Grundschule	Schülerzahl
Gemeinde Beckingen	Grundschule Beckingen	160
	Grundschule Düppenweiler - Grundschule St. Valentin	186
	Grundschule Reimsbach	175
Gemeinde Losheim am See	Grundschule Losheim - Nicolaus-Voltz-Grundschule	267
	Grundschule Bachem-Britten	151
	Grundschule Wahlen	164
Stadt Merzig	Grundschule Besseringen	89
	Grundschule Brotdorf	143
	Grundschule Hilbringen	166
	Grundschule Kreuzberg	306
	Grundschule Schwemlingen - Grundschule Saargau	171
	Grundschule St. Josef	181

Gemeinde Mettlach	Grundschule Mettlach - Langwies	171
	Grundschule Orscholz	236
Gemeinde Perl	Grundschule Dreiländereck der Gemeinde Perl	327
Stadt Wadern	Grundschule Lockweiler	231
	Grundschule Nunkirchen	163
	Grundschule Wadrill-Steinberg (2 Standorte)	170
Gemeinde Weiskirchen	Grundschule Weiskirchen-Konfeld/Thailen (2 Standorte)	225
Summe	19	3.682

Quelle: eigene Zusammenstellung, Selbstauskünfte der Einrichtungen, Stand Schuljahr 2023/2024

Die Ausgestaltung des Grundschulverkehrs liegt in der Zuständigkeit der Kommunen. Grundsätzlich werden die Grundschulen von eigens geplanten Linien und Fahrten bedient, die sich direkt an den Bedürfnissen der Grundschüler orientieren. Diese Verkehre unterliegen entweder der Freistellungsverordnung oder dem Personenbeförderungsgesetz.

Nach § 3 Abs. 8 des saarländischen ÖPNVG soll der freigestellte Schüler- und Kindergartenverkehr in den öffentlichen Linienverkehr nach § 42 PBefG integriert werden, um das Angebot an ÖPNV-Leistungen in den einzelnen Kommunen für die gesamte Bevölkerung zu erhöhen. Im Landkreis Merzig-Wadern sind derzeit alle Grundschulverkehre in den fünf Gemeinden sowie in den Städten Merzig und Wadern in den Linienverkehr integriert, sodass sie für alle ÖPNV-Nutzer zur Verfügung stehen.

➤ Weiterführende Schulen

Das Spektrum der weiterführenden Schulen im Landkreis Merzig-Wadern umfasst vier Gymnasien, sechs Gemeinschaftsschulen und zwei Berufsbildungszentren.

Da der Schulstandort Stadt Merzig mit ca. 45 % des gesamten Schüleraufkommens am größten ist, findet hier auch der meiste Schülertransport statt.

Die beiden Merziger Gymnasien, das Peter-Wust-Gymnasium und das Gymnasium am Stefansberg, eröffnen den Schülern die Möglichkeit zur Erlangung der Allgemeinen Hochschulreife. An der Gemeinschaftsschule Christian-Kretzschmar können Hauptschulabschluss, Mittlerer Bildungsabschluss sowie die Allgemeine Hochschulreife erworben werden. Das Oberstufengymnasium der Jean-François-Boch-Schule BBZ Merzig bildet gemeinsam mit den Gemeinschaftsschulen Christian-Kretzschmar-Schule Merzig und der Friedrich-Bernhard-Karcher-Schule Beckingen einen Oberstufenverbund, der den Schülerinnen und Schülern die Möglichkeit bietet, die Allgemeine Hochschulreife zu erlangen.

Tabelle 10: Weiterführende und berufsbildende Schulen im Landkreis Merzig-Wadern

Stadt / Gemeinde	Weiterführende oder berufsbildende Schule	Schulart	Schülerzahl
Beckingen	Friedrich-Bernhard-Karcher-Schule Beckingen	Gemeinschaftsschule und Gebundene Ganztagschule	293
Losheim am See	Peter-Dewes-Gemeinschaftsschule Losheim am See	Gemeinschaftsschule	788
Merzig	Christian-Kretzschmar-Schule Merzig	Gemeinschaftsschule	580
	Gymnasium am Stefansberg Merzig (GAS)	Gymnasium	1.011
	Peter-Wust-Gymnasium Merzig (PWG)	Gymnasium	782

	Jean-François-Boch-Schule - Berufsbildungszentrum Merzig (Standorte Waldstraße und Von-Boch-Straße)	Berufsbildende Schule	1.346
Mettlach	Gemeinschaftsschule an der Saarschleife Mettlach-Orscholz	Gemeinschaftsschule	661
Perl	Deutsch-Luxemburgisches Schengen-Lyzeum Perl	Gymnasium	833
Wadern	Graf-Anton-Schule Wadern	Gemeinschaftsschule	359
	Hochwald-Gymnasium Wadern	Gymnasium	715
	Berufsbildungszentrum Hochwald, Nunkirchen	Berufsbildende Schule	506
Weiskirchen	Eichenlaubschule Weiskirchen	Gemeinschaftsschule	480
Summe	12		8.354

Quelle: eigene Zusammenstellung, Selbstauskünfte der Einrichtungen, Stand Schuljahr 2023/2024

Durch die hohe Anzahl der Schüler an weiterführenden Schulen und die Tatsache, dass diese Schulstandorte in der Regel nicht am Wohnort liegen, in vielen Fällen Ortsgrenzen überschritten werden, kommt dem ÖPNV im Schülerverkehr eine große Bedeutung zu.

Der Einzugsbereich der weiterführenden Schulen der Stadt Merzig als Schulschwerpunkt umfasst einen großen Teil des Kreisgebietes und reicht auch darüber hinaus (siehe Tabelle 11). Dies liegt auch daran, dass innerhalb des Kreises nur noch in Wadern und Perl Gymnasien ansässig sind.

Tabelle 11: Herkunft der Schüler am Schulstandort Merzig

Schüler aus	Gymnasium am Stefansberg	Peter-Wust-Gymnasium	Christian-Kretzschmar-Schule	BBZ Jean-François-Boch-Schule	Summe
Merzig	459	421	486	496	1.862
Mettlach	169	61	34	171	435
Losheim	140	112	16	169	437
Beckingen	119	131	26	96	372
LK Saarlouis	67	27	13	93	200
Perl	49	29	3	76	157
Rheinland-Pfalz	3	0	0	101	104
Wadern	0	0	0	65	65
Weiskirchen	0	1	0	52	53
RV Saarbrücken	1	0	2	8	11
LK St. Wendel	0	0	0	9	9
LK Neunkirchen	0	0	0	2	2
Frankreich	4	0	0	3	7
Luxemburg	0	0	0	5	5
Gesamt:	1.059	790	525	1.315	3.719

Quelle: eigene Zusammenstellung, Selbstauskünfte der Einrichtungen, Stand Schuljahr 2023/2024

Erwartungsgemäß kommen am Schulstandort Merzig mit Abstand die meisten Schüler aus dem Stadtgebiet selbst bzw. den Ortsteilen von Merzig (50,1 %), gefolgt von den angrenzenden Gemeinden Losheim am See (11,8 %), Mettlach (11,7 %), und der Gemeinde Beckingen (10,0 %). Mit Abstand folgen die Gemeinde Perl (4,2 %), die Stadt Wadern (1,7 %) und die Gemeinde Weiskirchen (1,4 %) als nicht direkt angrenzende Kommunen. Da Wadern selbst

über ein Gymnasium und über eine Gemeinschaftsschule verfügt, sind alle Schüler, die aus Wadern einpendeln, dem BBZ zuzuordnen.

Bemerkenswert ist die hohe Schülerzahl, die aus dem benachbarten Landkreis Saarlouis (5,4 %) den Schulstandort Merzig besucht. Die Hälfte dieser Schüler besuchen die beiden Merziger Gymnasien, obwohl es in Dillingen und Saarlouis insgesamt fünf Gymnasien gibt. Weitere Einpendler kommen aus dem Landkreis St. Wendel, Landkreis Neunkirchen, Regionalverband Saarbrücken, aus Rheinland-Pfalz, Frankreich und Luxemburg. Hierbei handelt es sich überwiegend um Schüler der beiden Berufsbildungszentren.

Der zweitgrößte Schulstandort und neben Merzig einziger mit mehr als einer weiterführenden Schule ist Wadern. Als größter Standort ist hier das Hochwaldgymnasium mit 715 Schülern zu nennen, gefolgt vom Berufsbildungszentrum Hochwald in Nunkirchen (506 Schüler) und der Graf-Anton-Gemeinschaftsschule in Wadern (359 Schüler) (Tabelle 12).

Tabelle 12: Herkunft der Schüler am Schulstandort Wadern

Schüler aus	Hochwald-Gymnasium	Graf-Anton-Schule Wadern	Berufsbildungszentrum Hochwald	Summe
Wadern	316	272	195	783
Weiskirchen	112	7	73	192
Nonnweiler (LK WND)	93	42	28	163
Losheim	59	4	72	135
Schmelz (LK SLS)	68	33	40	141
Tholey (LK WND)	67	0	14	81
Rheinland-Pfalz	0	0	10	10
Merzig	0	0	16	16
Lebach (LK SLS)	0	0	12	12
Beckingen	0	1	9	10
Mettlach + Perl	0	0	5	5
LK Saarlouis Sonstige	0	0	6	6
Marpingen (LK WND)	0	0	1	1
Nohfelden ((LK WND)	0	0	11	11
LK St. Wendel Sonstige	0	0	6	6
Sonstige	0	0	8	8
Summe:	715	359	506	1.580

Quelle: eigene Zusammenstellung, Selbstauskünfte der Einrichtungen, Stand Schuljahr 2023/2024

Tabelle 12 ist zu entnehmen, dass die meisten Schüler aus Wadern und seinen Ortsteilen kommen (49,6 %). Das Einzugsgebiet des Hochwaldgymnasiums erstreckt sich schwerpunktmäßig auf die benachbarten Gemeinden Weiskirchen und Losheim mit zusammen 171 Schülern, gefolgt von Schülern aus dem Landkreis St. Wendel (Nonnweiler und Tholey) mit 160 Schülern und aus dem Landkreis Saarlouis (Schmelz) mit 68 Schülern. Für die Graf-Anton-Schule Wadern stellen nach Wadern selbst die Gemeinden Nonnweiler und Schmelz die wichtigsten Quellgebiete dar.

Das Berufsbildungszentrum Hochwald hat seinen Standort in Nunkirchen. Das Einzugsgebiet umfasst hauptsächlich die Stadt Wadern und ihre Stadtteile (38,5 %) und die benachbarten Gemeinden Weiskirchen (14,4 %) und Losheim am See (14,2 %). Geringer ist die Schüleranzahl aus den übrigen Gemeinden des Landkreis Merzig-Wadern (5,9 %), wohingegen die

Landkreise St. Wendel (11,9 %) und LK Saarlouis (11,5 %) aufgrund ihrer räumlichen Nähe zu Nunkirchen relativ stark vertreten sind.

Der Schulstandort Wadern stellt somit für einige Gemeinden der angrenzenden Landkreise St. Wendel und Saarlouis attraktive Alternativen zu den eigenen Schulangeboten dar.

➤ Förder- und Sonderschulen

Im Landkreis Merzig-Wadern gibt es vier Schulen für Kinder und Jugendliche, die in ihren Bildungs-, Entwicklungs- und Lernmöglichkeiten beeinträchtigt sind und dadurch einen erhöhten Förderbedarf benötigen.

Tabelle 13: Förderschulen im Landkreis Merzig-Wadern

Stadt/Gemeinde	Schule	Schülerzahl
Gemeinde Losheim am See	Schule Am Kappwald - Förderschule Lernen Niederlosheim	48
Stadt Merzig	Schule Auf der Wild - Förderschule Lernen Brotdorf	30
	Schule Zum Broch - Förderschule geistige Entwicklung Merchingen	73
Stadt Wadern	Förderschule Lernen Noswendel	34
Summe Landkreis Merzig-Wadern	4	185

Quelle: eigene Zusammenstellung, Selbstauskünfte der Einrichtungen, Stand Schuljahr 2023/2024

Die Förderschulen obliegen der Trägerschaft des Landkreises Merzig-Wadern. Die Beförderung der Förderschüler findet sowohl mit vom Landkreis organisierten Spezialbussen als auch mit dem ÖPNV statt. Teilweise werden die Schüler auch privat zur Schule gefahren.

2.1.7.2 Hochschulen im Umfeld des Landkreises Merzig-Wadern

Im Landkreis Merzig-Wadern sind keine Hochschulen oder vergleichbare Einrichtungen ansässig. Im näheren und weiteren Umfeld des Kreises befinden sich allerdings einige Hochschulen, die tägliche und wöchentliche Pendlerströme verursachen und damit eine Relevanz für den ÖPNV besitzen. Die Standorte sind folgende:

- Saarbrücken: Universität des Saarlandes, Hochschule für Technik und Wirtschaft (HTW), Hochschule der Bildenden Künste Saar, Hochschule für Musik und Theater, Deutsche Hochschule für Prävention und Gesundheitsmanagement
- Homburg: Universitätsklinikum des Saarlandes
- Quierschied-Göttelborn: Fachhochschule für Verwaltung des Saarlandes, HTW-Studiengang Architektur
- Neunkirchen: Berufsakademie ASW
- Trier: Universität und Fachhochschule Trier
- Birkenfeld-Neubrück: Umwelt-Campus der Universität Trier
- Idar-Oberstein: Fachbereich Edelstein und Schmuck der Hochschule Trier
- Kaiserslautern: Technische Universität, Fachhochschule
- Pirmasens und Zweibrücken: Außenstellen der FH Kaiserslautern
- Luxembourg Stadt und Esch-sur-Alzette-Belval: Universität Luxembourg

Mit Ausnahme des Standortes Göttelborn sind alle Hochschulstandorte über das Schienennetz erreichbar, ab Merzig Bahnhof entweder direkt oder mit einmaligem Umsteigen. In der Regel

ist innerhalb der Orte bzw. Städte noch ein kurzer Weg zum Hochschulstandort zurückzulegen, der durch Busverbindungen der lokalen Verkehrsbetriebe gut zu bewerkstelligen ist.

2.1.7.3 Berufliche Ausbildungsstellen im Landkreis Merzig-Wadern

In Kapitel 2.1.5 wurde der Landkreis Merzig-Wadern als Wirtschaftsstandort dargestellt. Neben einer Vielzahl kleiner und mittelständiger Betriebe gewährleisten insbesondere die großen Betriebe von Industrie, Handel und Verwaltung die Bereitstellung von Ausbildungsplätzen in nennenswerter Anzahl. Die insgesamt 612 Ausbildungsplätze sind über alle Gemeinden des Kreises verteilt, wobei die meisten in der Kreisstadt Merzig angesiedelt sind (229). Knapp unter 100 Ausbildungsplätze existieren in Wadern, Mettlach und Losheim. Jeweils nur zwischen 30 und 40 Ausbildungsplätze gibt es in Beckingen, Perl und Weiskirchen (Quelle: IHK Saarland 2022).

Tabelle 14 gibt eine Übersicht über die Fahrbeziehungen der Auszubildenden, sofern ihr Ausbildungsplatz innerhalb des Landkreises Merzig-Wadern liegt. Dabei gilt es zu beachten, dass parallel noch berufsbildende Schulen besucht werden. Zwei Berufsbildungszentren befinden sich im Landkreis (siehe Kapitel 2.1.7.1), weitere in Dillingen, Saarlouis, Völklingen, Saarbrücken oder St. Ingbert. Da also nicht immer die gleichen Wege zurückgelegt werden, ist die Bewegung der Auszubildenden in der Realität komplexer, was wiederum höhere Ansprüche an den ÖPNV stellt.

Tabelle 14: Verteilung der Auszubildenden mit Ausbildungsplatz im Landkreis Merzig-Wadern nach Herkunftsort (Binnen- und Einpendler)

Ausbildungs- betrieb in →	Beckingen	Losheim	Merzig	Mettlach	Perl	Wadern	Weiskirchen	Summe
Azubis kommen aus ↓								
Beckingen	10	6	19	3	1	1	0	40
Losheim	1	25	36	7	0	3	4	76
Merzig	3	2	77	17	9	3	2	113
Mettlach	0	3	20	28	1	0	1	53
Perl	0	4	7	3	15	0	0	29
Wadern	0	18	3	1	0	28	7	57
Weiskirchen	0	9	3	1	0	6	6	25
LK Saarlouis	15	8	36	14	5	16	3	97
LK Trier-Saarburg	0	2	5	9	6	10	5	37
LK St. Wendel	0	4	1	3	0	18	4	30
RV Saarbrücken	1	2	12	4	0	3	1	23
Sonstiges	2	2	10	4	2	5	7	32
Summe	32	85	229	94	39	93	40	612

Quelle: eigene Zusammenstellung nach Daten der IHK Saarland, Oktober 2022

Aus der Tabelle ergibt sich, dass eine große Gruppe von Azubis (189 = knapp 31 %) bei der Fahrt zu ihren Betrieben innerhalb der Grenzen ihrer Gemeinde verbleibt. Die höchste Anziehungskraft üben die Kommunen aus, in denen auch große Betriebe und Verwaltungen existieren: Merzig, Wadern und Mettlach, die 68 % der Ausbildungsplätze im Landkreis auf sich vereinen. Aus den Nachbarkreisen Saarlouis, St. Wendel und Trier-Saarburg pendeln knapp 27 % der Azubis ein. Auszubildende von weiter her spielen mit knapp 9 % eine untergeordnete Rolle. Ihre Quellgebiete sind neben dem Regionalverband Saarbrücken beispielsweise die Landkreise Neunkirchen, Saarpfalz und Birkenfeld.

Gemäß Tabelle 14 gehen 612 Azubis ihrer Arbeit im Kreisgebiet Merzig-Wadern nach, es wohnen dort nach Daten der Industrie- und Handelskammer des Saarlandes (IHK) allerdings insgesamt 734 Auszubildende. Von diesen haben 393 auch ihren Ausbildungsplatz im Kreisgebiet und fallen somit unter die obige Betrachtung. Die restlichen 341 pendeln zur Arbeit aus dem Kreis aus, davon 163 (gut 22 %) in den benachbarten Landkreis Saarlouis, hier insbesondere in die Städte Dillingen (61) und Saarlouis (59). Nennenswert sind noch die Landeshauptstadt Saarbrücken mit 49 sowie Nonnweiler mit 17 auspendelnden Auszubildenden. 53 verlassen das Saarland für ihre Arbeit, teils auch in Entfernungen, bei denen das tägliche Pendeln ausscheidet.

Zusammenfassend gilt für die Azubis im Landkreis Merzig-Wadern: Ihre Anzahl ist entsprechend der ländlichen Prägung des Kreises überschaubar. Es gibt 953 Azubis mit Wohn- oder Ausbildungsort im Landkreis. Gut 41 % pendelt innerhalb der Kreisgrenzen. Es pendeln mehr Azubis aus (341) als ein (219). Für den ÖPNV ist somit die Anbindung der Schwerpunkte Merzig, Mettlach, Dillingen oder Saarlouis wichtig, was grundsätzlich bereits durch die Schienenverbindung gegeben ist. Relevant ist jedoch zusätzlich die Anbindung der oftmals weiter von den Bahnhöfen entfernten Betriebe. Somit stellt auch hier die sogenannte „letzte Meile“ sowie die bedarfsgerechte Anbindung zu eventuellen Schichtzeiten die größte Herausforderung dar.

2.1.7.4 Volkshochschulen

Die Volkshochschule im Landkreis Merzig-Wadern e.V. mit Hauptsitz in Merzig unweit des Bahnhofs hat ihre Angebote der Erwachsenenbildung auf das gesamte Kreisgebiet Merzig-Wadern mit der Einrichtung örtlicher Volkshochschulen ausgedehnt.

Es existieren örtliche Kursangebote über nachfolgende Volkshochschulen:

- VHS Merzig
- VHS Mettlach-Orscholz
- VHS Beckingen-Haustadttert
- VHS Losheim am See
- VHS Perl-Obermosel
- VHS Wadern
- VHS Weiskirchen

Die Kurse finden in den jeweiligen Kommunen an verschiedenen Veranstaltungsorten statt. Diese befinden sich schwerpunktmäßig an zentralen und damit durch den ÖPNV gut erreichbaren Einrichtungen wie Schulen, Pfarrsäle, Kulturhäuser oder Sporteinrichtungen.

2.1.8. Mobilitätseingeschränkte / Senioren

Bedingt durch die demographische Entwicklung nimmt der Anteil älterer Menschen in unserer Gesellschaft zu (siehe Kap. 2.1.2.2). Dadurch rücken Maßnahmen zur Verbesserung der Teilhabe von Menschen mit Beeinträchtigungen z. B. durch Alter, Behinderungen oder Krankheiten immer stärker in den Blickpunkt. Der öffentliche Nahverkehr spielt hierbei eine zentrale Rolle. Er hat nicht nur die Aufgabe möglichst barrierefrei zur Verfügung zu stehen, er muss auch die Anbindung der Einrichtungen gewährleisten, in denen sich die Betroffenen aufhalten und besucht werden können. Nicht zuletzt sind Kliniken und Heime auch Arbeitgeber, für deren Beschäftigte eine gute Bus- oder Bahnanbindung wünschenswert ist. Dies ist jedoch aufgrund der vielfältigen Arbeits- bzw. Schichtzeiten schwer zu gewährleisten.

2.1.8.1. Pflege- und Senioreneinrichtungen / Betreute Wohnformen

Im Landkreis Merzig-Wadern gibt es 21 vollstationäre Alten- und Pflegeheime mit mehr als 1.700 Plätzen. Vier Einrichtungen mit 357 Wohnungen bieten betreutes Wohnen an. Die nachfolgenden Tabellen 15 und 16 zeigen die Aufteilung der einzelnen Einrichtungen auf die Kommunen.

Tabelle 15: Pflege- und Senioreneinrichtungen

Kommune	Name der Einrichtung	Standort	Plätze
Beckingen	Seniorenheim Oppen GmbH	Oppener Str. 46, Beckingen-Oppen	40
	Seniorenbetreuung „Haus Blandine“ KG	Herrenschwamm 6, Beckingen-Düppenweiler	89
	AWO Seniorenzentrum „Rosenresidenz“	Dillinger Str. 8, Beckingen	88
	Seniorenresidenz „St.-Marzel-lus“ / Alten- und Pflegeheim Beckingen GmbH	Karcherstr. 3, Beckingen	34
Losheim am See	Residenz Losheim am See	Zum Stausee 82, Losheim am See	44
	Alten und Pflegeheim „Haus Weiherberg“	Weiherberg 56, Losheim am See	99
	Wohnstiftung Myosotis	Saarstr. 24, Losheim am See-Britten	84
	Wohnpark „Haus Vogelschau“	Saarstr. 47, Losheim am See-Britten	67
	Senioren- und Pflegeheim „Zur Mühle“	Am Mühlenberg 3, Losheim am See-Waldhölzbach	57
Merzig	AWO Seniorenhaus „Klosterkuppe“ Merzig	Schillerstr. 23a, Merzig	109
	SHG Seniorenzentrum von Fellenberg-Stift	Torstraße 28, Merzig	95
	Alten- und Pflegeheim „Kloster Marienau“ CTT	Zum Schotzberg 1b, Merzig-Schwemlingen	69
	Laurentiushöhe-Schwemlingen Schwesternverband Pflege und Assistenz gGmbH	Haardter Weg 30, Merzig-Schwemlingen	220
Mettlach	SRS Pflegezentrum Saar-schleife GmbH	Alfred-Becker-Straße 13, Mettlach-Orscholz	64
	DRK Klinik für Geriatrie und Rehabilitation Mettlach/ Seniorenzentrum „Haus Wildrose“	Saaruferstr. 10, Mettlach	48
Perl	Alten- und Pflegeheim „St. Franziskus“	Franziskusstr. 1, Perl-Besch	72

	Seniorengalerie Moselpark Perl	Auf dem Sabel 16, Perl	130
Wadern	Alten- und Pflegeheim „St. Sebastian“ CTT	Weiskircher Str. 28, Wadern-Nunkirchen	78
	St. Maria Altenheim Wadern	Johannisstraße 27, Wadern	62
	Pflegeheim „Haus Mühlberg“ gGmbH	Messbachweg 3, Wadern-Krettnich	51
Weiskirchen	AWO Seniorenresidenz „St. Mattheis“	In der Perch 3, Weiskirchen	101

Quellen: eigene Internetrecherche sowie Selbstauskünfte der Einrichtungen

Tabelle 16 zeigt die vier Einrichtungen, die betreutes Wohnen für mobilere Menschen anbieten. Diese leben hier in einer besonderen Form des altersgerechten Wohnens. In diesen Häusern werden älteren, behinderten oder pflegedürftigen Menschen Wohnraum und falls notwendig auch Betreuungs-, Pflege- und Versorgungsleistungen angeboten.

Tabelle 16: Betreute Wohnformen

Stadt/Gemeinde	Name/Träger	Standort	Anzahl Wohnungen
Losheim am See	Residenz Losheim am See	Zum Stausee 82, Losheim am See	153
	Wohnstift Myosotis	Saarstr. 24, Britten	28
Mettlach	Seniorenresidenz Saar-schleife SRS	Alfred-Becker-Str. 1-12, Orscholz	70
Perl	Seniorengalerie Moselpark Perl	Auf dem Sabel 16-22, Perl	106

Quellen: Internetseiten des Landkreises Merzig-Wadern und der jeweiligen Einrichtungen, Auskünfte der Einrichtungen

Die Erreichbarkeit der Einrichtungen mit dem ÖPNV ist unterschiedlich. Die Heime in Merzig, Losheim am See (Ortsteil Losheim), Weiskirchen und Wadern (Einrichtungen OT Wadern, Nunkirchen) liegen im Einzugsbereich einer täglich im Taktverkehr angefahrenen Haltestelle (PlusBus-Linien). Dagegen sind die Einrichtungen in anderen Ortschaften entweder weiter von Haltestellen entfernt (z. B. Wadern-Krettnich) oder in der Nähe einer Haltestelle, die nur ein zeitlich oder räumlich eingeschränktes Bedienungsangebot aufweist (z. B. kein Verkehr abends und an Wochenenden). Beispielsweise sind die Heime in Britten, Waldhölzbach und Düppenweiler mit öffentlichen Verkehrsmitteln schwierig zu erreichen, vor allem für ältere oder behinderte Menschen. Ähnliches gilt auch die Einrichtung mit den meisten Plätzen am Ortsrand von Merzig-Schwemlingen, wo abends und an Wochenenden kein ÖPNV-Angebot besteht. Die beiden Einrichtungen in der Innenstadt Merzig weisen den besten Zugang zum ÖPNV-Netz auf. Die nächsten Haltestellen sind fußläufig schnell erreichbar und auch der Bahnhof Merzig ist mit verschiedenen Linien direkt angebunden.

2.1.8.2. Kliniken und Reha-Einrichtungen

Im Landkreis Merzig-Wadern existieren noch an vier Standorten Einrichtungen der stationären und ambulanten Krankenheilung sowie der Rehabilitation (Reha), nachdem die Marienhauskliniken an den Standorten Wadern und Losheim am See sowie das Rehazentrum Kreuzberg in Merzig in den letzten Jahren schließen mussten.

Tabelle 17: Kliniken und Reha-Einrichtungen im Landkreis Merzig-Wadern

Kommune	Name der Einrichtung	Standort	Mitarbeiter	Anzahl Betten
Merzig	SHG Klinikum Merzig	Trierer Straße 148, Merzig	Ca. 550	364
Mettlach	Johannesbad Saarschleife GmbH & Co. KG / Rehaklinik Saarschleife	Cloefstraße 1a, Mettlach-Orscholz	Ca. 300	520
	DRK-Klinik für Geriatrie und Rehabilitation Mettlach	Saaruferstraße 10, Mettlach	Ca. 130	31
Weiskirchen	Hochwald-Klinikum	Am Kurzentrum 1, Weiskirchen	Ca. 300	190

Quellen: eigene Internetrecherche sowie Selbstauskünfte der Einrichtungen

Der Standort der DRK-Klinik für Geriatrie und Rehabilitation Mettlach ist gut an das ÖPNV-Netz angebunden durch die Nähe zum Mettlacher Bahnhof mit seinem gut vertakteten Bahnangebot (RE 1 und RB 71). Auch die Bushaltestellen Mettlach Bahnhof und Schiffsanlegestelle (Linie 250) sind fußläufig erreichbar. Die Reha-Klinik in Orscholz liegt zwar unmittelbar an der gleichnamigen Haltestelle, Anbindung und Fahrthäufigkeit weisen jedoch Lücken auf (v. a. am Wochenende). Das Reha-Zentrum in Weiskirchen liegt sehr weit vom Ortszentrum entfernt, und damit von der Haltestelle der PlusBus-Linie R1. Das Klinikum wird werktags lediglich mit 3 Busfahrten am Tag angebunden, was einen deutlichen Erschließungsmangel darstellt.

2.1.8.3 Wohn- und Werkstätten für Behinderte

Im Landkreis Merzig-Wadern gibt es in neun Einrichtungen insgesamt 393 Wohn- und Arbeitsplätze für behinderte Menschen.

Tabelle 18: Behinderten Wohn- und Werkstätten im Landkreis Merzig-Wadern

Kommune	Name der Einrichtung	Standort	Plätze
Losheim am See	AWO Wohnheim Igelsborn	Zum Igelsborn 15, Losheim am See (Nähe Scheiden)	26
	Markusbrücke Außenwohngruppe Felsenhof	Lindenweg, Losheim am See-Britten	3
	Markusbrücke Haus Vogelschau	Vogelschau 9, Losheim am See, Britten	22
Merzig	Laurentiushöhe Schwesternverband Pflege und Assistenz gGmbH	Haardter Weg 30, Merzig-Schwemlingen	165
	Außenwohngruppen	Stadt Merzig	52
Wadern	AWO Wohnverbund Wadern-Nunkirchen	Poststr. 7, Wadern	37
		Weiskircher Straße 34, Wadern-Nunkirchen	31
	Markusbrücke Wohnheim Felsenhof	Zum Fels 24, Wadern-Bardenbach	42
	AWO Therapeutischer Bauernhof	Münchweiler 12 Wadern-Münchweiler	10
	Außenwohngruppe Bauernhof Münchweiler	Im Flürchen 34, Wadern-Nunkirchen	5

Quellen: eigene Internetrecherche sowie Selbstauskünfte der Einrichtungen

Zu vielen dieser Wohn- und Werkstätten gibt es Erschließungsmängel mit dem ÖPNV. Zwar wird die größte Einrichtung, die „Laurentiushöhe“ in Schwemlingen, wochentags mit der Linie

244 relativ gut angebunden, es mangelt jedoch an der Wochenend-Bedienung. In den Ortsteilen Britten und Scheiden, die der Gemeinde Losheim angehören, bestehen keine regelmäßigen Busanbindungen.

Die Einrichtungen in Bardenbach und Nunkirchen sind über die in der Nähe verkehrende Plus-Bus-Linie R3 gut erschlossen.

Eine Potentialabschätzung für den ÖPNV ist schwierig, da die Einrichtungen häufig einen auf die Zielgruppe ausgerichteten, behindertengerechten Transport selbst organisieren.

2.1.9 Tourismus- und Freizeitverkehr

Der Landkreis Merzig-Wadern zeichnet sich im Landesvergleich durch sein starkes touristisches Profil aus. Angezogen durch seine naturnahe Landschaft mit unterschiedlichen Landschaftsbildern, einer Vielzahl an Freizeitmöglichkeiten und Sehenswürdigkeiten verbringen viele Freizeit- und Übernachtungstouristen ihre Zeit im „Grünen Kreis“.

2.1.9.1 Touristische Kennzahlen

Im saarländischen Tourismus nimmt der Landkreis Merzig-Wadern im Vergleich zu den anderen Landkreisen, hinter dem Regionalverband Saarbrücken und dem Landkreis St. Wendel, den dritten Platz bezüglich der Übernachtungszahlen ein.

Tabelle 19 stellt die Kennzahlen des Tourismus im Saarland und im Landkreis, aufgeteilt nach Kommunen, dar. Die Tabelle beinhaltet die Ankünfte, Übernachtungen und die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Gäste in Beherbergungsbetrieben (einschließlich Campingplätze) für die Jahre 2017 bis 2019 (letzte Jahrgänge ohne Corona-Beeinflussung). Die durchschnittliche Aufenthaltsdauer der Gäste im Landkreis beträgt 3,3 Nächte. In den Gemeinden Weiskirchen (5,7 Nächte) und Mettlach (4,4) ist die durchschnittliche Aufenthaltsdauer am längsten. Diese hohen Übernachtungszahlen sind auf die dortigen Rehakliniken zurückzuführen.

Tabelle 19 Gästezahlen der Städte/Gemeinden im Landkreis Merzig-Wadern

	2017			2018			
Gebiet / Gemeinde	Ankünfte	Über-nach-tun-gen	Ø Aufent-haltsdauer	Ankünfte	Über-nach-tun-gen	Ø Aufent-halts-dauer	+ / - (%)
Lk Merzig-Wadern ge-samt	177.997	589.576	3,3	187.756	630.651	3,4	+ 7,0
Gemeinde Beckingen	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Gemeinde Losheim am See	33.718	69.095	2,0	35.900	77.917	2,2	+ 12,8
Stadt Merzig	16.675	32.451	1,9	20.954	43.141	2,1	+ 32,9
Gemeinde Mettlach	52.265	215.232	4,1	51.286	227.388	4,4	+ 5,6
Gemeinde Perl	34.998	61.385	1,8	39.292	69.445	1,8	+ 13,1
Stadt Wadern	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Gemeinde Weiskirchen	33.447	197.200	5,9	33.555	199.486	5,9	+ 1,2
Saarland gesamt	1.064.947	3.088.723	2,9	1.073.865	3.158.555	2,9	+ 2,3

	2019			
Gebiet / Gemeinde	Ankünfte	Über-nach-tun-gen	Ø Aufent-haltsdauer	+ / - (%)
Lk Merzig-Wadern gesamt	191.961	620.993	3,2	-1,5
Gemeinde Beckingen	1.284	3.633	2,8	+ 0,2
Gemeinde Losheim am See	42.391	85.146	2,0	+ 9,3
Stadt Merzig	23.301	45.002	1,9	+ 4,3
Gemeinde Mettlach	43.068	206.138	4,8	-9,3
Gemeinde Perl	38.237	67.454	1,8	-2,9
Stadt wadern	5.953	10.633	1,8	+ 10,2
Gemeinde Weiskirchen	37.727	202.987	5,4	+ 2,0
Saarland gesamt	1.122.563	3.216.255	2,9	+ 1,8

Durchschnittliche Aufenthaltsdauer in Tagen, Veränderung der Übernachtungen in letzter Spalte gegenüber dem Vorjahr

Quelle: Statistisches Landesamt des Saarlandes (Angaben auf Basis der Beherbergungsbetriebe mit mindestens 10 Übernachtungsmöglichkeiten (Hotels, Gasthöfe, Erholungs- und Ferienhäuser,

Campingplätze, Heilstätten, Sanatorien)), Eigene Erhebungen, Berechnungen Saarschleifenland Tourismus GmbH.

Nach eigenen Erhebungen und Berechnungen der Saarschleifenland Tourismus GmbH können zu den in Tabelle 19 genannten Übernachtungszahlen insgesamt noch zusätzliche ca. 200.000 Übernachtungen pro Jahr in nicht meldepflichtigen Betrieben, Privatzimmern und Ferienwohnungen dazu gerechnet werden.

2.1.9.2 Tourismusschwerpunkte

Die touristische Infrastruktur des Kreises entwickelt sich seit Jahrzehnten stetig weiter. Ursache ist eine zunehmende Freizeitnutzung nicht nur durch Übernachtungsgäste, sondern auch durch Einheimische und Tagesgäste aus der Region.

Die landschaftliche Schönheit weiter Teile des Kreisgebietes lockt viele Besucher an, ihre Freizeit oder ein paar Urlaubstage im „Grünen Landkreis“ zu verbringen. Den Landkreis Merzig-Wadern zeichnet deshalb ein aktiv ausgeprägter Wander- und Naturtourismus aus. Naturnahe Hauptattraktionen sind u. a. die Saarschleife in Mettlach-Orscholz – das Wahrzeichen des Saarlandes – der Baumwipfelpfad an der Cloef bei Orscholz, der Stausee in Losheim am See, der Wolfspark in Merzig, der Wild- und Wanderpark in Weiskirchen-Rappweiler und die Erlebniswelt Litermont bei Beckingen-Düppenweiler. Die vielfältigen Rad- und Wanderwege durch Streuobstwiesen, Täler, Wälder, Schluchten, entlang der Saar oder in Richtung Frankreich z. B. entlang des Bildhauersymposiums „Steine an der Grenze“ oder das Naturschutzgebiet Wolferskopf bei Beckingen sind weitere Beispiele. Wanderer begehen bevorzugt den Saar-Hunsrück-Steig samt Traumschleifen bzw. Premiumwanderwegen (z. B. der ausgezeichnete Felsenweg). Radfahrer können diverse Rad- und Mountainbike-Touren nutzen.

Das Wanderwegenetz des Landkreises umfasst ca. 405 Kilometer und die ausgewiesenen touristischen Radwege ca. 350 Kilometer. Das hierbei nutzbare Wegenetz ist jedoch wesentlich umfangreicher. Straßenbegleitende Radwege, asphaltierte Wirtschaftswege, und sonstige Wege die zum Wandern oder Radfahren genutzt werden sind hier nicht mit einberechnet und können nur geschätzt werden.

Hinzu kommt eine Vielzahl von Sehenswürdigkeiten die sich in den sieben Kommunen des Landkreises verteilen. Besonders erwähnenswert sind die Römische Villa Perl-Borg, der Mosaikfußboden in Perl-Nennig, das Kupferbergwerk in Beckingen-Düppenweiler, der Museumsbahnhof in Losheim am See sowie verschiedene Museen, Schlösser, Burgen und Gärten.

Tabelle 20: Touristische Sehenswürdigkeiten (POI = „Points of Interest“) im Landkreis Merzig-Wadern

Gemeinde	Ortsteil	Ziel	Besucher/ Jahr	ÖV-Erreichbarkeit
Beckingen	Beckingen	NSG Wolferskopf	k.A.m.	Gut: Wanderwege ab Bf. Beckingen u. Linie 230
	Beckingen	Saargarten, Fußballgolf	k.A.	Gut: über Bahnhof Beckingen
	Düppenweiler	Kupferbergwerk	k.A.	Eingeschränkt: KVS-Buslinie 424 von Dillingen
	Düppenweiler	Erlebniswelt Litermont	k.A.m.	Eingeschränkt: KVS-Buslinie 424 von Dillingen
Losheim am See	Losheim	Stausee, Strandbad und Seegarten	370.700	Gut: PlusBus R1, Linie 224
	Losheim	Museumsbahnhof	k.A.m.	Gut: PlusBus R1, Linie 230 u.a.

Merzig	Besseringen	B-Werk Besseringen	2.561	Eingeschränkt: Linien 250 und 252, aber keine Busverbindung am Wochenende
	Bietzen	Bietzener Heilquelle	k.A.m.	Gut: über Bahnhof Fremersdorf
	Hilbringen	Garten der Begegnung	k.A.m.	Eingeschränkt: Linien 260 und 262. Am Wochenende ALiTa-Verkehr
	Hilbringen	Kletterhafen, Trampolini, Das Bad	k.A.	Eingeschränkt: Linien 260 und 262. Am Wochenende ALiTa-Verkehr, PlusBus R1 Sa./So.
	Merzig	Museum Fellenbergmühle	k.A.	Gut: PlusBus R1
	Merzig	Schloss Fellenberg	4.120	Gut: PlusBus R1
	Merzig	Garten der Sinne	19.214 (Apr.-Okt)	Eingeschränkt: ALiTa 240 tagsüber auf Bestellung
	Merzig	St. Peter Expeditions-museum	445	Gut: PlusBus R1
	Merzig	Wolfspark Werner Freund	k.A.m.	Eingeschränkt: Linie 241 (Fußweg), ALiTa 240 täglich auf Vorbestellung
	Wellingen	Steine an der Grenze	k.A.m.	Mangelhaft: Linie 260, Sa. wenig, So. keine Busverbindung
Mettlach	Mettlach	Burg Montclair	9.655 (Feb.-Nov.)	Eingeschränkt: Linie 250; Linie 255 Saarschleifenbus an Wochenenden zw. Ostern und 3. Oktober
	Mettlach	Keramik-Erlebniszentrum	k.A.	Gut: Über Bahnhof Mettlach sowie Linie 250 und Linie 255 Saarschleifenbus an Wochenenden zw. Ostern und 3. Oktober
	Orscholz	Saarschleife Gesundheitszentrum	k.A.	Eingeschränkt: Linie 250 (Mo-Fr); Linie 255 Saarschleifenbus an Wochenenden zw. Ostern und 3. Oktober
	Orscholz	Baumwipfelpfad, Cloef, Cloef-Atrium	Ca. 300.000	Eingeschränkt: Linie 250 (Mo-Fr); Linie 255 Saarschleifenbus an Wochenenden zw. Ostern und 3. Oktober
Perl	Borg	Römische Villa	50.642	Eingeschränkt: Linie 250/255 von Merzig
	Nennig	Römisches Mosaik	14.597	Eingeschränkt: Linie 250/255 von Merzig
	Perl	Barockgarten	k.A.m.	Eingeschränkt: Linie 260 von Merzig, am Wochenende ALiTa
Wadern	Dagstuhl	Burg Dagstuhl, Schlosskapelle und Garten	k.A.m.	Gut: PlusBus R2, ALiTa 210 auf Vorbestellung
	Oberlöstern	Gallo-röm. Monumental-Grabhügel	k.A.m.	Eingeschränkt: Am Wochenende ALiTa
	Noswendel	Noswendeler See	k.A.m.	Gut: PlusBus R3
	Wadern	Stadtmuseum	k.A.	Gut: Unweit ZOB Wadern (PlusBus R1, R2, R3 u. a.)
Weiskirchen	Weiskirchen	Staudengarten, Kurpark, Vitalis	k.A.	Gut: PlusBus R1, ALiTa 213 tagsüber auf Bestellung

	Weiskirchen	Wild-, Wanderpark	k.A.m.	Eingeschränkt: ALiTa 213 tagsüber auf Bestellung
--	-------------	-------------------	--------	--

Quellen: Tabelle „Sehenswertes im Saarland“, Bearbeitung Saarschleifenland-Tourismus, ÖV-Erreichbarkeit: Eigene Zusammenstellung. Datenstand: 2019

(k.A.m. = keine Angabe möglich aufgrund der freien Zugänglichkeit der Sehenswürdigkeit; k.A. = keine Angabe über Zahlen seitens der Einrichtung.)

Abgerundet wird das touristische und Freizeit-Angebot durch kulturelle Aspekte wie Konzerte, Märkte und Ausstellungen, v. a. in der Kreisstadt Merzig (Theaterzelt, Stadthalle) und am Losheimer Stausee, wo immer wieder bekannte Sänger/-innen gastieren. Orscholz und Weiskirchen (Heilklimatische Kurorte) ziehen zudem Gesundheitstouristen über ihre Rehakliniken in den Kreis.

Einkaufstourismus spielt in Mettlach eine Rolle, das durch seine Outlet-Center-Angebote auch viele Tagestouristen anzieht.

Besuchermagnete für Aktivurlauber sind u. a. der Kletterpark Merzig, der Waldseilgarten in Weiskirchen, die Frei- und Hallenbäder oder der Stausee in Losheim am See, welcher Bade Gäste und Spaziergänger anlockt.

Nach Angaben des Deutschen Wissenschaftlichen Instituts für Fremdenverkehr (DWIF) finden im Landkreis Merzig-Wadern pro Jahr rund 10 Millionen Tagesausflüge statt.

Tabelle 21 Besucherzahlen ausgewählter Sehenswürdigkeiten 2017-2019

Sehenswürdigkeit	2017	2018	2019	Bem.
Losheim am See, Strandbad, Seegarten, Seerundgang	283.155	345.200	370.700	Stausee gesamt inkl. Spaziergänger am See
Merzig, Garten der Sinne	15.551	16.399	19.214	Saison: 1. April-31. Oktober
Merzig, Schloss Fellenberg	6.847	2.962	4.120	
Mettlach, Burg Montclair	28.246	22.792	9.655	2019: Erst ab 4. Juli
Mettlach-Orscholz, Baumwipfelpfad	244.986	217.304	203.052	
Perl, Villa Borg	49.061	46.786	50.642	Saison: 1. Feb.-30. Nov.

Quelle: Saarschleifenland Tourismus GmbH auf Basis des DWIF

Die besondere Kultur- und Naturlandschaft im Landkreis Merzig-Wadern hat zwei bedeutende Schutzgebiete hervorgebracht: das Großschutzgebiet Naturpark Saar-Hunsrück und das Naturschutzgebiet Wolferskopf bei Beckingen, welches durch seine Orchideenvorkommen viele Naturliebhaber anzieht.

Die Hauptakteure der Tourismusarbeit des Landkreises und des Naturparks-Saar-Hunsrück ist die Saarschleifenland Tourismus GmbH des Landkreises Merzig-Wadern, die touristisch aktiven Kommunen mit ihren Touristeninfos sowie der Naturpark Saar-Hunsrück e. V.

Der stetig wachsende Freizeit- und Tourismussektor im Landkreis Merzig-Wadern verursacht Mobilitätsbedürfnisse und erzeugt entsprechende Verkehrsmengen. Aus Gründen der ökologischen Nachhaltigkeit, des Umweltschutzes und der Wirtschaftlichkeit ist es geboten, diesen Tourismus- und Freizeitverkehr verstärkt über den ÖPNV abzuwickeln. Die Aufgabe des Nahverkehrsplanes besteht in diesem Zusammenhang darin, Lösungsmöglichkeiten aufzuzeigen, wie durch bessere Busanbindungen der touristischen Ziele mehr Tourismus- und Freizeitverkehr auf den ÖPNV verlagert werden kann.

2.2 Bestandsaufnahme Öffentlicher Verkehr

2.2.1 Aktuelle Einflussfaktoren mit systemprägender Wirkung

Der ÖPNV als ganzheitliches Mobilitätsangebot ist ständig sich wandelnden Anforderungen zur Erfüllung von Verkehrsbedürfnissen ausgesetzt. Gerade die letzten Jahre haben durch die weitreichenden Auswirkungen der Corona-Pandemie und des Krieges in der Ukraine deutlich gemacht, dass der ÖPNV unmittelbar nicht nur auf lokale, sondern auch auf globale Rahmenbedingungen reagieren muss. Um diesen Ansprüchen gerecht zu werden, sind immer wieder geeignete Systemanpassungen zu prüfen und oft kurzfristig umzusetzen.

In ihrer Wirkung schon länger bekannte, aber dafür umso nachhaltigere Einflussgrößen sind der demographische und der klimatische Wandel:

- Der demographische Wandel hin zu einer alternden Bevölkerung ändert die Anforderungen der Nutzer an den ÖPNV. Barrierefreiheit und einfacher Systemzugang werden für einen steigenden Anteil älterer Menschen wichtiger. Zudem wächst die Bedeutung des Besorgungs- und Freizeitverkehrs gegenüber dem klassischen Schüler- und Berufsverkehr (s. Kapitel 2.1.2). Die gesamte Verkehrsnachfrage entwickelt sich zeitlich und räumlich dispers und wird dadurch für ein öffentliches Verkehrsangebot schwieriger zu bedienen. Dies ist in ländlich geprägten Räumen wie dem Landkreis Merzig-Wadern mit niedriger Verkehrsdichte, geringer ÖPNV-Nachfrage und einer traditionell hohen Affinität zum Auto verstärkt zu spüren.
Eine weitere Auswirkung des demographischen Wandels ist die Verknappung an Arbeitskräften in allen Bereichen. Die Verfügbarkeit qualifizierter Mitarbeiter im ÖPNV vom Techniker und Busfahrer bis zum Verkehrsplaner und Entscheider sowie die adäquate soziale Absicherung dieser Arbeitskräfte stellt deshalb eine wachsende Herausforderung dar. Als Gegenmaßnahme wurde 2021 das saarländische „Tariftreue- und Fairer-Lohn-Gesetz“ (s. Kapitel 1.2.3.3) mit darin verankerten tarifvertraglich geregelten Arbeitsbedingungen verabschiedet. Auch die letzten Tarifabschlüsse u. a. für das Fahrpersonal unterstützen die Bemühungen, die Berufe im ÖPNV attraktiver zu machen. Sie bedeuten allerdings gleichzeitig erhebliche Mehrkosten für die Aufgabenträger mit gemeinwirtschaftlichen Verkehren.
- Die Erwärmung des Weltklimas mit den bekannten und teilweise katastrophalen Auswirkungen rückt den ÖPNV als klimafreundlichere Alternative verstärkt in den Fokus, um klassischen individuellen Autoverkehr zu ersetzen. Damit mehr Menschen eine nachhaltige Mobilitätsalternative erhalten, müssen allerdings noch bestehende Zugangshemmnisse abgebaut werden. Hierbei helfen einfachere und günstigere Tarife, eine Verdichtung des Angebotes insbesondere im ländlichen Raum sowie die Einführung flexibler Bedienformen. Zusätzlich soll der ÖPNV auch selber emissionsärmer werden, was durch die europäische „Clean Vehicle Directive“ (CVD) (s. Kapitel 1.2.2.3) angestoßen wird und eine neue, zusätzliche Herausforderung durch Technologiewechsel hin zu sauberen Antrieben darstellt.

Zu den Herausforderungen, denen sich der ÖPNV aktuell kurzfristig und flexibel stellen muss, zählen insbesondere folgende Entwicklungen:

- Seit März 2020 hat die Corona-Pandemie unsere Gesellschaft nachhaltig verändert. Die Nachfrage im ÖPNV ist infolge von Quarantäneanordnungen, Kontaktverboten und Berührungssängsten schlagartig gesunken. 2020 wurden rund 12 % weniger Fahrgäste befördert als 2019 bei einem Einnahmerückgang von knapp 20 % (vgl. Geschäftsbericht SNS / saarVV 2020, September 2021). Ob sich die vorherige Nachfrage wieder

dauerhaft einstellen wird oder ob diese, wie ursprünglich geplant, sogar deutlich übertroffen wird, ist noch nicht vollständig absehbar, wenngleich Impulse wie das Deutschlandticket zu einer Aufwärtsbewegung geführt haben.

Für die Sicherung der Liquidität der Verkehrsunternehmen und damit auch für die Aufrechterhaltung des ÖPNV in der Corona-Pandemie waren und sind Liquiditätshilfen von fundamentaler Bedeutung. Die Einnahmeausfälle der Verkehrsunternehmen werden zur Vermeidung von Angebotsreduzierungen und Insolvenzen durch den sog. Corona-Rettungsschirm aus staatlichen Mitteln seit März 2020 bis Ende 2022 kompensiert. Allein der Bund hat 2020 2,5 Milliarden Euro an Corona-Billigkeitsleistungen zum Ausgleich gewährt. Hinzu kommen weitere Mittel der Länder und der Aufgabenträger für Entlastungen im Schülerverkehr oder zur Förderung von Maßnahmen des Infektionsschutzes in den Fahrzeugen.

Die Corona-Pandemie hat auch das Sicherheitsempfinden in der Bevölkerung verändert. Das Tragen von Schutzmasken, Hand- und Oberflächendesinfektion und der Einbau von Trennschutzscheiben in den Fahrzeugen sind nur Beispiele für diese neue Entwicklung.

- Der Einmarsch russischer Truppen in die Ukraine im Februar 2022 hat in Deutschland zu einer Verknappung von Energieträgern (v. a. Erdgas) geführt. Dieser kurzfristig aufgetretene Engpass trifft Deutschland in einer Phase der klimabedingten Umorientierung der Energieversorgung besonders empfindlich. Die Energiekrise in Folge des angespannten Verhältnisses zwischen der EU und Russland führt zu massiven Kostensteigerungen, die einerseits den ÖPNV direkt treffen (z. B. über Kraftstoffpreise), andererseits aber neue Kundenströme erzeugen, da der ÖPNV nach wie vor eine kostengünstige Alternative zur individuellen Mobilität darstellt.

Aufbauend auf den Erkenntnissen aus dem in 2022 über drei Monate eingeführten „9-Euro-Tickets“ wurde im Mai 2023 das Deutschlandticket (z. Zt. 49.- Euro / Monat) eingeführt. Das Deutschlandticket gilt bundesweit als Quantensprung bei der Tarifgestaltung des öffentlichen Personennahverkehrs. Erstmals wird ein einfaches, in der Preisgestaltung nicht mehr an den Produktionskosten der Verkehrsunternehmen sondern an sozialen und politisch motivierten Kriterien orientiertes Ticket für alle Fahrgäste angeboten. Deutliche Verlagerungen von Verkehrsströmen auf den ÖPNV werden daraus erwartet und müssen dauerhaft beobachtet und ausgewertet werden.

- Der zunehmend schlechte bauliche Zustand der Versorgungsinfrastruktur (z. B. Leitungen, Straßen, Brücken) verursacht vermehrt Baumaßnahmen, die zudem aufgrund neuer Arbeitsstättenrichtlinien fast nur noch unter Vollsperrung von Straßen durchgeführt werden dürfen. Dadurch werden die Strukturen des ÖPNV immer wieder gestört. Zur Aufrechterhaltung der notwendigen Bedienung bis hin zur Sicherung der Daseinsvorsorge muss das Verkehrsangebot modifiziert und in den meisten Fällen durch Umleitungen und zusätzliche Pendelverkehre ausgebaut werden. Hierdurch verringert sich die Attraktivität des Angebotes für den Fahrgast bei gleichzeitig steigenden Kosten für den Aufgabenträger.

In den folgenden Kapiteln wird der ÖPNV im Landkreis Merzig-Wadern in seiner derzeitigen Struktur dargestellt. Modifikationen durch die in diesem Kapitel beschriebenen neuen Außenflüsse sind bereits aufgetreten und sind für die Zukunft wahrscheinlich. In diesem Spannungsfeld zwischen deutlich gestiegenen Anforderungen und dem Ziel dennoch wesentlich mehr Menschen von der Nutzung von Bus und Bahn zu überzeugen ist die Entwicklung des ÖPNV in den kommenden Jahren zu sehen. Dieser Nahverkehrsplan hat die Aufgabe im Rahmen der Möglichkeiten des Landkreises Merzig-Wadern als lokaler Aufgabenträger diese Entwicklung mitzugestalten.

2.2.2 Schienenverkehr

Beide in Kapitel 2.1.1 dargestellten Siedlungsachsen im Landkreis Merzig-Wadern entsprechen in ihrem Verlauf vorhandenen Schienenstrecken:

- Die Siedlungsachse erster Ordnung entlang des Saartales wird durch die Kursbuchstrecke (KBS) 685 (Saarstrecke) Saarbrücken – Saarlouis – Merzig – Saarburg – Trier mit den Linien RE1, RB70 und RB71 erschlossen.
- Die Siedlungsachse zweiter Ordnung entlang des oberen Moseltales wird durch die KBS 692 (Obermoselstrecke) Trier – Perl (- Thionville – Metz) mit den Linien RE16 und RB82 erschlossen.

2.2.2.1 Fernverkehr

Keine der Schienenstrecken im Landkreis Merzig-Wadern wird von Fernverkehrszügen befahren. Anschlüsse an den Fernverkehr bestehen in Saarbrücken, Koblenz oder Mainz. Die nächstgelegene regelmäßige Verbindung des Eisenbahnfernverkehrs ist die ICE/TGV-Linie Paris Gare de l'Est – Frankfurt (Main) Hauptbahnhof mit vier Fahrtenpaaren pro Werktag und Halt in Saarbrücken Hauptbahnhof. Hinzu kommen drei weitere ICE/EC/IC-Zugpaare (morgens ab / abends bis Saarbrücken Hbf.). Die Linien führen über Mannheim bis Graz, Berlin bzw. Stuttgart. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen reduziert sich das Fahrtenangebot etwas. Eine weitere Möglichkeit, Fernverkehrsangebote zu erreichen besteht über Umsteigeverbindungen in Koblenz und Mannheim. Beide Knotenpunkte können von Merzig aus mit schnellen Regionalzügen der Linie RE1 erreicht werden.

2.2.2.2 Regional- und Nahverkehr

Der regionale Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf Eisenbahnstrecken nach der Eisenbahnbau- und Betriebsordnung (EBO) liegt in der Aufgabenträgerschaft des Landes, ist aber für den Landkreis Merzig-Wadern von wesentlicher verkehrsstrategischer Bedeutung.

Das Angebot stellt sich wie folgt dar:

- Der Regionalexpress RE1 (Mannheim – Kaiserslautern – Saarbrücken – Merzig – Trier – Koblenz) verkehrt im Saarland auf der KBS 670 und 685 in beide Richtungen überwiegend im Stundentakt. Er hält im Landkreis Merzig-Wadern nur in Merzig Bahnhof und Mettlach.
- Die Regionalbahnlinien RB70 (Merzig – Kaiserslautern) und RB71 (Trier – Homburg) verkehren montags bis freitags im Regeltakt jeweils stündlich, sodass durch Überlagerung ab Merzig Bahnhof Richtung Saarbrücken ungefähr ein Halbstundentakt entsteht. Die RB-Linien bedienen alle Unterwegshalte. Am Wochenende ist das Angebot reduziert, weil die Linie RB70 nicht zwischen Merzig und Saarbrücken verkehrt.
- Der Regionalexpress RE16 (Trier – Perl – Thionville – Metz) ist derzeit ein Angebot, welches sich überwiegend an den Ausflugsverkehr in der grenzüberschreitenden Großregion richtet. Daher gibt es hier nur 2 Fahrtenpaare an Samstagen und Sonn- und Feiertagen. Ab 2025 soll das Angebot auf der Strecke zu einem täglichen Zweistunden-Takt deutlich ausgebaut werden.
- Die Regionalbahnlinie RB82 (Wittlich – Trier – Perl) verkehrt mit allen Unterwegshalten täglich überwiegend im Stundentakt.

Tabelle 22: Bedienungsangebot SPNV im Landkreis Merzig-Wadern

Betrachteter Streckenabschnitt	Linien	Fahrten pro Tag und Richtung		
		Mo.-Fr.	Sa.	So.
(Mannheim -) Saarbrücken – Merzig – Trier (- Koblenz)	RE1	19	18	18
(Koblenz -) Trier – Merzig – Saarbrücken (-Mannheim)	RE1	19	18	18
(Kaiserslautern -) Saarbrücken - Merzig	RB70	18	4	3
Merzig – Saarbrücken (- Kaiserslautern)	RB70	16	3	1
(Homburg -) Saarbrücken – Merzig – Trier	RB71	19 + 1 Fahrt ab MZG	18	17
Trier – Merzig – Saarbrücken (- Homburg)	RB71	20	19	17
Trier – Perl – Metz	RE16	0	2	2
Metz – Perl - Trier	RE16	0	2	2
(Wittlich –) Trier - Perl	RB82	17 + 1 Fahrt RB 81 (v. Koblenz)	16 + 1 Fahrt RB 81 (v. KO)	14 + 1 Fahrt RB81 (v. KO)
Perl – Trier (- Wittlich)	RE82	17 + 1 Fahrt RB 81 (v. Koblenz)	16	14

Quelle: DB-Fahrplan / saarfahrplan.de 2022

Mit insgesamt 94 Abfahrten pro Werktag (Mo.-Fr.) ist erwartungsgemäß der Bahnhof Merzig der wichtigste SPNV-Halt im Landkreis.

Alle Linien werden von der Deutschen Bahn (DB) AG (DB Regio Mitte) betrieben. Die Linie RE1 ist Bestandteil der Vergabe „RE-Netz Südwest E-Traktion“ (Vertragslaufzeit bis 2029). Die Züge werden als „SÜWEX“ vermarktet. Die Linien RB70 und RB71 sind Bestandteil der Vergabe „Elektronetz Saar Los 1“ (Vertragslaufzeit bis 2034). Die Linie RB82 ist Bestandteil der Vergabe „Moseltalbahn“ (Vertragslaufzeit bis 2024), ab Dezember 2024 „Mosel-Lux-RB“.

Die Bedienungszeiten der Bahnlinien beginnen an Werktagen bereits früh gegen vier Uhr und enden nach Mitternacht. An Wochenenden ist der Verkehr morgens etwas ausgedünnt.

Insgesamt besitzt der westliche Landkreis eine gute Schienenanbindung an die benachbarten Städte und Ballungsräume Saarbrücken, Trier, Koblenz und Rhein-Neckar. Auch innerhalb des Landkreises erfüllt der SPNV eine Erschließungsfunktion, v. a. zwischen der Kreisstadt Merzig (Mittelzentrum) und den Grundzentren Mettlach und Beckingen. Hinzu kommt die Gemeinde Perl, welche über die Schiene ausschließlich nach Rheinland-Pfalz ausgerichtet ist. Somit sind vier Kommunen im Landkreis an den SPNV angebunden.

2.2.2.3 Stillgelegte Eisenbahnstrecken und Museumseisenbahn

Neben den beiden in Betrieb befindlichen Schienenstrecken im Landkreis Merzig-Wadern gibt es drei weitere, stillgelegte Strecken. Dies sind:

- Merzig – Waldwisse – Hombourg-Budange; Bahnstrecke abgebaut;

- Merzig – Losheim – Büschfeld (Merzig-Büschfelder-Eisenbahn); Strecke teilweise abgebaut, teilweise Museumsbahn;
- Dillingen – Schmelz – Büschfeld – Wadern – Nonnweiler (Primstalbahn); Strecke teilweise abgebaut, teilweise noch mit Güterverkehr auf dem Abschnitt im Landkreis Saarlouis.

Auf der Merzig-Büschfelder Eisenbahn zwischen Merzig Ost, Losheim und Dellborner Mühle (bei Niederlosheim) betreibt der Museums-Eisenbahn-Club Losheim (MECL) - Eisenbahnfreunde Losheim e. V. eine touristische Museumsbahn. Nachdem die Strecke für den Museumsbetrieb zwischenzeitlich aus Sicherheitsgründen zu großen Teilen stillgelegt werden musste, kämpft der lokale Betreiberverein um eine Aufrechterhaltung des Museumsbetriebes. Im Jahr 2022 werden nach einer Corona-Pause wieder mehrere Fahrtage mit bis zu drei Fahrten im Abschnitt zwischen Losheim und Bachem („Großer Wald“) angeboten.

In der Vergangenheit wurden mehrfach Studien zur Reaktivierung der stillgelegten Strecken erstellt, die aber wegen fehlender Wirtschaftlichkeit nicht zu greifbaren Resultaten fortgeführt wurden. Der VEP ÖPNV Saarland 2021 behandelt dieses Thema noch einmal systematisch und kommt zu differenzierteren Empfehlungen (s. Kapitel 3.2.2).

2.2.2.4 Bahnhöfe und Haltepunkte

Im Landkreis Merzig-Wadern gibt es 10 Haltestellen des SPNV, wovon 5 als Bahnhöfe (Merzig, Mettlach, Saarlörsbach, Perl und Nennig) und 5 als Haltepunkte klassifiziert sind.

Tabelle 23: Frequentierung der Bahnhalte im Landkreis Merzig-Wadern (2021)

Bahnhof / Haltepunkt	Fahrgäste pro Tag (Einstiege plus Ausstiege)				gesamt pro Jahr
	Mo.-Fr. Schultage	Mo.-Fr. Ferien	Samstag	Sonntag	
Merzig (Saar)	1675	1325	914	646	486.496
Mettlach	589	510	326	325	179.937
Merzig (Saar) Stadtmitte	626	412	318	191	172.229
Beckingen (Saar)	553	429	250	202	156.536
Besseringen	236	175	150	99	69.377
Saarlörsbach	189	94	73	29	47.173
Fremersdorf	116	72	84	47	33.689
Perl	82	89	105	76	31.168
Nennig	54	50	51	36	18.180
Besch	24	24	20	11	7.733

Quelle: ZPS / RES-Zahlen DB Regio AG 2. Halbjahr 2021, hier absteigend sortiert nach Fahrgastaufkommen. Jahreswert anhand eines Normjahres hochgerechnet (190 Schultage, 60 Ferientage, 52 Samstage, 63 Sonn- und Feiertage).

Tabelle 23 listet die Fahrgastzahlen der einzelnen Stationen im Jahr 2021. Diese Werte sind teilweise deutlich niedriger als die im NVP 2017 genannten Fahrgastzahlen (z. B. Merzig Bahnhof -32,4 %). Dies liegt in erster Linie an den Fahrgastrückgängen in Folge der Corona-Pandemie und bedarf einer erneuten Betrachtung in naher Zukunft.

Erwartungsgemäß weist der Bahnhof Merzig mit Abstand die höchste Frequenz auf, was mit der Funktion Merzigs als Mittelzentrum, Kreisstadt und ÖPNV- Verknüpfungspunkt einhergeht. Es folgen das Grundzentrum Mettlach, welches zudem touristische Bedeutung besitzt sowie der attraktiv gelegene, aber nur von der Linie RB71 angebundene Haltepunkt Merzig Stadtmitte.

Alle Stationen der Obermoselstrecke sind nur schwach frequentiert. Dabei fällt hier die relative Bedeutung des Freizeitverkehrs ins Auge. Perl verzeichnet an Ferientagen und Samstagen sogar mehr Fahrgäste als an regulären Schultagen.

Ein Problem bei der Erschließung mit dem SPNV stellt an Haltepunkten und Bahnhöfen häufig die fehlende Barrierefreiheit dar. Laut der Stationserfassung 2018 im Auftrag des Saarlandes gelten die Stationen Fremersdorf, Besseringen, Nennig und Saarlöcherbach als nicht stufenfrei, was einen Anteil von 40 % der im Landkreis befindlichen SPNV-Halte ausmacht.

2.2.3 Busverkehr

Der öffentliche Nahverkehr auf der Straße im Landkreis Merzig-Wadern (Öffentlicher Straßen-Personen-Verkehr, ÖSPV) wird überwiegend mit Bussen durchgeführt, die im klassischen Linien- und Schülerverkehr unterwegs sind.

2.2.3.1 Fernbuslinien

Die Stadt Merzig ist Haltepunkt für mehrere internationale Fernbuslinien. Deren Schwerpunkte liegen v. a. in Sizilien und auf dem Balkan. Das Busunternehmen Intermezzo Reisen GmbH fährt zum Beispiel viermal in der Woche von Merzig nach San Giovanni Gemini in Sizilien und zurück. Ebenfalls nach Sizilien fahren die ARC-Reisen GmbH (Leverkusen – Merzig – Agrigento) und Cuffaro Tours (Mainz – Merzig – Menfi). Das Unternehmen SemiTimes UG bietet täglich Rückfahrverbindungen in die Balkanländer Bosnien Herzegovina (Sarajevo, Zvornik), Serbien (Vushtrii) und Montenegro (Podgorica) an. Viermal in der Woche fährt die Bus-Linien GmbH von Rotterdam über Merzig nach Sarajevo und zurück. Die FlixBus GmbH bietet viermal in der Woche gegenläufige Fahrten von Brüssel nach Bukarest über Merzig an.

Abfahrt der Fernbusse ist entweder an der Stadthalle oder am ZOB Merzig Bahnhof. Die Stadt Merzig ist bestrebt, alle Abfahrten an den ZOB zu verlegen. Eine explizite Zubringerfunktion durch den ÖPNV spielt aufgrund der geringen Bedeutung dieser Halte keine Rolle und ist aufgrund der wechselnden und schlecht kommunizierten Abfahrtszeiten nicht umsetzbar.

2.2.3.2 Internationale Buslinien („SaarLuxBus“)

Der SaarLuxBus fährt im Landkreis Merzig-Wadern im Auftrag des Großherzogtums Luxemburg und wird von diesem finanziert. Für die grenzüberschreitenden Fahrten gibt es einen attraktiven Sondertarif (RegioZone 1). Die Möglichkeit einer direkten Einflussnahme auf diese Verkehre besteht für die deutschen Aufgabenträger nicht.

Die fünf Linien des SaarLuxBus sind als internationale Linienverkehre nicht nach dem deutschen Personenbeförderungsgesetz sondern nach der europäischen Verordnung (EG) Nr. 1073/2009 genehmigt. Sie gewährleisten die Erreichbarkeit Luxemburgs für die Berufspendler aus dem Landkreis Merzig-Wadern und aus dem Landkreis Saarlouis und haben Schnellbus-Charakter. Für die Fläche sind lokale Lösungen, die es ermöglichen, kleinere Verkehrsströme wirtschaftlich zu bedienen, derzeit nicht vorgesehen. Innerhalb Deutschlands ist eine Zwischenbedienung zudem nicht gestattet.

Auf die Linien 401 (früher Liniennummer 159), 402 (früher 315), 403 (früher 158), 404 (früher 155) und 405 (früher 156) entfallen insgesamt knapp 2,27 Mio. Fahrplan-km pro Jahr, davon wird rund die Hälfte in Deutschland erbracht.

Tabelle 24: Linien des „Régime général des transports routiers“ (RGTR) im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Luxemburg und dem Saarland (Daten Stand 2022)

Linie	Verlauf	VU	Fpl-km/Jahr in Deutschland	Anzahl Fahrten(paare) / Tag			Laufzeit bis
				Mo-Fr	Sa	So/F	
401	Losheim – Orscholz – Luxembourg Kirchberg	Emile Weber S.à.r.l.	135.302	22-23	0	0	31.12.2026
402	Nennig – Perl – Luxembourg Gare	Emile Weber S.à.r.l.	156.000	22	18-19	8-9	31.12.2026
403	Merzig – Orscholz – Luxembourg Kirchberg	Emile Weber S.à.r.l.	113.926	22-23	0	0	31.12.2026
404	Merzig – Leudelange	Emile Weber S.à.r.l.	388.994 inkl. Linie 407	12-14	0	0	31.12.2026
405	Saarlouis – Merzig – Luxembourg Kirchberg	Emile Weber S.à.r.l.	345.628	12	0	0	31.12.2026
407	Merzig – Luxembourg Kirchberg	Emile Weber S.à.r.l.	s.o.	13-15	0	0	?

Quelle: Fahrplan RGTR (www.mobiliteit.lu) Stand Dez. 2023

Zusätzlich gibt es aus Luxemburg sechs einbrechende Buslinien zum Schengen-Lyzeum in Perl (Linien L01 – L 06), die im Landkreis Merzig-Wadern nur die Haltestelle an der Schule bedienen und bedarfsgerecht Schüler aus vielen Ortslagen im Großherzogtum Luxemburg befördern. Eine weitere Buslinie 02 des französischen TER (Transport Express Régional) verkehrt werktags (5 Fahrtenpaare) und samstags (2 Fahrtenpaare) zwischen Perl und Thionville und ersetzt hier bis voraussichtlich Dezember 2024 die nur an Sonn- und Feiertagen verkehrenden Züge. Weiterhin durchfährt die Express-Linie L40 (Saarbrücken – Luxembourg) auf der Autobahn A8 den Landkreis Merzig-Wadern täglich ohne Halt.

2.2.3.3 Landesbusnetz

RegioBus-Linien / „PlusBus“

Als Ergänzung zu den Schienenstrecken im Nah- und Regionalverkehr gibt es im Saarland seit September 1997 ein Netz regionaler Buslinien, die so genannten „RegioBus“-Linien (kurz „R-Linien“). Aufgabenträger für dieses Netz aus inzwischen 14 Linien (R1 – R8, R10 – R14, R20) ist der Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS) als gemeinsame Organisation der zehn saarländischen Aufgabenträger (s. Kap. 1.4.2). Die RegioBus-Linien bilden das Rückgrat des regionalen Busverkehrs im Saarland.

Die Verbandsversammlung des ZPS hat am 28. September 2017 folgende Definition der RegioBus-Linien beschlossen:

Die RegioBus-Linien stehen im öffentlichen Verkehrsinteresse des Saarlandes. Aufgabenträger für die RegioBus-Linien ist der Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS). Der Betrieb der Linien ist nach den geltenden Gesetzen (z. B. PBefG, ÖPNVG) und Verordnungen (z. B. BOKraft) durchzuführen.

Gemeinsam mit den Schienenverbindungen bilden die RegioBus-Linien das Grundnetz des saarländischen ÖPNV und ergänzen das Schienennetz primär auf den wichtigsten Verkehrsachsen. In Ergänzungsfunktion zum Bahnnetz halten sie ein hohes Bedienungs- und Qualitätsniveau vor: Sie verbinden schnell und auf direktem Weg zentrale Orte und überqueren dabei in der Regel eine Landkreisgrenze. Die RegioBus-Linien fahren im Takt bis in die späten Abendstunden und halten auch am Wochenende ein gutes Angebot bereit. Als übergeordnete Buslinien sind sie untereinander und auf die Fahrpläne des Bahnnetzes abgestimmt und sorgen damit für leichtes Umsteigen.

R-Linien haben landesweit im planerischen Sinne Vorrang, d.h. untergeordnete Verkehre wie Kreis- und Ortsbuslinien, Saisonverkehre oder Schulverstärker richten sich zeitlich und räumlich an den R-Linien aus. Parallelverkehre sind zu vermeiden, außer es besteht expliziter Bedarf z. B. aufgrund hoher Nachfrage (Schüler-, Berufsverkehr) oder sich kreuzender Direktverbindungen (überlagernde Linienteilstrecken).

Der Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV 2021 des Saarlandes (Kap. 6.7) gibt die Einführung neuer Produktkategorien im Landesnetz Bus vor: PlusBus und ExpressBus. Der PlusBus beinhaltet auf der Basis einer vom Mitteldeutschen Verkehrsverbund (MDV) bundesweit eingeführten Marke ein Qualitätsversprechen, welches im VEP wie folgt definiert wird:

- Ganztägiges Angebot Mo. – Fr. 5 – 23 Uhr, Sa. 6 – 23 Uhr, So. 8 – 22 Uhr; bedarfsweise Nachtverkehre
- Direkte Linienführung unter Bedienung aller Haltestellen, Vermeidung von Umwegfahrten
- Fahrthäufigkeit bzw. Taktung Mo. – Sa. mindestens alle 60 Minuten, So. alle 120 Minuten.

Damit gehen die im VEP gesetzten Standards noch über die Standards des MDV hinaus. Diese lauten:

- Ganztägiges Angebot Mo.-Fr. 5 – 21 Uhr (15 Fahrtenpaare, mind. 13 Fahrtenpaare bei Taktlücken zw. 9 und 12 sowie 18 und 21 Uhr), Sa. 6 Fahrtenpaare, So. 4 Fahrtenpaare.
- Exakter Takt (Mo.-Fr. alle 60 Minuten) mit Abweichungen auf max. 2 Fahrten sowie im Anschlussverkehr SPNV, Schul- und Freizeitverkehr (max. 5 Minuten).
- Direkter Linienweg mit Abweichungen bei max. 2 Fahren und im Schul- und Freizeitverkehr.
- Gleicher Fahrplan an Schul- und Ferientagen.
- Einheitliche Abfahrtsminuten auch am Wochenende.
- Verknüpfung von wichtigen SPNV- und ÖPNV-Halten mit max. 10-15 Min. Wartezeit beim Umstieg.
- Keine Integration von alternativen Bedienungsformen möglich.

Zum 1.3.2022 wurden auf zehn Landesbuslinien die PlusBus-Standards eingeführt. Auf acht Linien gingen damit auch Angebotsverbesserungen schwerpunktmäßig in den Abendstunden und am Wochenende einher. Im Landkreis Merzig-Wadern betrifft das alle drei R-Linien

- R1 (Merzig Das Bad -) Merzig Bahnhof – Brotdorf – Bachem (- Rimlingen) – Losheim am See (- Stausee) – Mitlosheim – Rappweiler – Weiskirchen – Konfeld – Steinberg – Morscholz – Wadern ZOB
- R2 Sankt Wendel Bahnhof / ZOB – Bliesen – Oberthal – Gronig – Selbach – Primstal – Krettnich – Lockweiler – Dagstuhl – Wadern ZOB und zurück (mit integrierten Verkehren des Landkreises zwischen Sankt Wendel und Oberthal / Steinberg-Deckenhardt)

- R3 Lebach Bahnhof – Lebach Krankenhaus – Schmelz – Außen – Michelbach – Nunkirchen – Büschfeld – Bardenbach – Noswendel – Wadern ZOB

Abbildung 12: Logo des neuen Produktes PlusBus



Quelle: © MDV GmbH / ZPS

Abbildung 13: Beispiel des Marketings zum neuen Produkt PlusBus



Quelle: ZPS

Entsprechend der oben genannten Definition verkehren alle drei Linien täglich nach einem integralen Taktfahrplan. Dabei variiert die Taktdichte je nach Linie, Linienabschnitt, Tageszeit und -art zwischen 30 und 120 Minuten. Details sind den zugehörigen Liniensteckbriefen in der Anlage 1 zu entnehmen.

Für die RegioBus-Linien und damit auch die neu eingeführte Marke PlusBus gelten eine Reihe weiterer, saarlandweit einheitlicher und im Kundeninteresse anspruchsvoller Qualitätsstandards, die ebenfalls von der Verbandsversammlung des ZPS im September 2017 beschlossen wurden. Diese Standards betreffen Bedienungsqualität, Fahrzeugausstattung, Anforderungen an das Fahrpersonal, Tarif, Tariftreue, Vertrieb und Kundenservice, Fahrgastzahlungen, Marketing, Vertragssteuerung und Sonstiges. Diese Qualitätskriterien wurden voll umfänglich in Ausschreibungen bzw. Vergaben der Jahre 2021 / 2022 integriert. Da sie im Sinne einer für den Kunden einheitlichen, guten Qualität empfehlenden Charakter für alle Aufgabenträger im Saarland haben, werden sie im Kapitel 3 „Zielvorgaben und Anforderungsprofil“ aufgegriffen.

ExpressBus

Der VEP ÖPNV Saarland 2021 sieht die Einführung von ExpressBus-Linien als neue Produktkategorie vor, um das Reisezeitverhältnis zwischen dem PKW und dem ÖPNV zu verringern und damit den ÖPNV v. a. für Berufs- und Ausbildungspendler attraktiver zu machen.

Der VEP definiert dabei folgende Standards:

- Schnelle Verbindungen über längere Entfernungen mit konkurrenzfähigen Reisezeiten im Vergleich zum Pkw.
- Regelmäßiges Angebot zur schnellen Verbindung zwischen zentralen Orten oder zur zeitweisen Bedienung auf nachfragestarken Verkehrsbeziehungen (vor allem im Berufsverkehr).
- Direkter, schneller Linienweg mit Bedienung von wichtigen Haltestellen sowie möglicher Inanspruchnahme von Schnellstraßen und Autobahnen.
- Verkehrszeiten und Taktungen sollen den jeweiligen Verbindungsanforderungen entsprechen und sind nicht vorgegeben.

Neben mehreren im Saarland bereits bestehenden Linien, die komplett oder in Abschnitten die Anforderungen eines ExpressBus erfüllen (z. B. die Linie X66 in Aufgabenträgerschaft des ZPS oder die Linie 110 als Gemeinschaftsverkehr der Städte Saarbrücken und Völklingen) wurden ab 1.3.2022 auf drei PlusBus- bzw. RegioBus-Linien ExpressBusse als zusätzliches Angebot eingeführt. Im Landkreis Merzig-Wadern betrifft dies eine Linie:

- X1 Merzig Bahnhof – Brotdorf – Bachem – Losheim am See – Mitlosheim – Rappweiler – Weiskirchen – Wadern ZOB

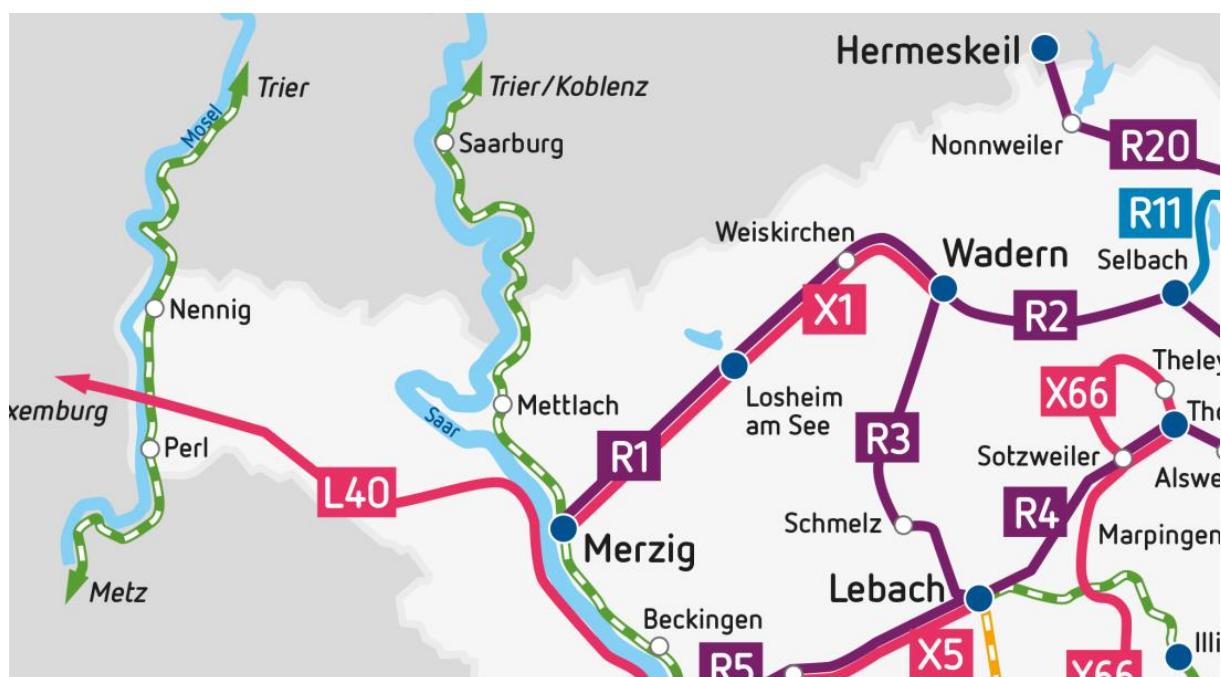
Auf dem gegenüber der R1 gestrafften Fahrweg werden zudem nicht alle Haltestellen bedient. Dabei wird auf der Gesamtstrecke ein Fahrzeitvorteil von 16 Minuten zwischen Wadern und Merzig sowie 14 Minuten zwischen Merzig und Wadern im Vergleich zur Linie R1 erreicht. Die X1 fährt werktags zwei Mal morgens Richtung Merzig und drei Mal nachmittags Richtung Wadern. So entsteht gemeinsam mit der Linie R1 in der Nachmittagsspitze zeitweise ein 20-Minuten-Takt zwischen Merzig und Losheim am See.

Abbildung 14: Beispiel des Marketings zum neuen Produkt ExpressBus



Quelle: ZPS

Abbildung 15: Ausschnitt Landkreis Merzig-Wadern aus schematischer Darstellung des Landesbusnetzes



Quelle: ZPS, Stand 01/2024

Nachtbus-Linien

Um insbesondere jugendlichen Fahrgästen ein sicheres Rückfahrangebot nach dem Besuch von Diskotheken oder ähnlichen Freizeiteinrichtungen und Veranstaltungen zu geben, wurden im Saarland schrittweise ab 2009 landesweite Nachtbuslinien eingerichtet. Aufgabenträger und alleiniger Kostenträger dieser Linien N1 – N7 ist der ZPS. Diese Linien schließen die nächtliche Bedienungslücke zwischen 2 und 5 Uhr im Schienen- und Busverkehr in den Nächten auf Samstage, Sonntage, Feiertage und besondere Tage wie Fastnacht. Sie richten sich am Angebot des Nachtlebens aus, bringen die Nachtschwärmer aus den Zentren zurück nach Hause und dienen somit der Verkehrssicherheit.

Zwei der sieben Nachtbuslinien berühren bzw. erschließen den Landkreis Merzig-Wadern mit jeweils einer Fahrt pro Betriebstag:

N5 Saarbrücken Rathaus – Saarbrücken Trierer Straße – Hostenbach – Schaffhausen – Wadgassen – Bous – Ensdorf – Saarlouis – Roden – Dillingen – Beckingen – Saarfels – Merzig – Besseringen – Mettlach – Saarlörsbach;

N7 St. Wendel Bahnhof / ZOB – Winterbach – Bliesen – Oberthal – Gronig – Selbach – Neunkirchen Nahe – Eiweiler – Primstal – Krettnich – Lockweiler – Dagstuhl – Wadern ZOB.

Ergänzend bieten auch die PlusBus-Linien R1 und R3 je eine Spätfahrt in den Nächten auf Sonn- und Feiertage an, die in der 2-Uhr-Zeitlage Merzig bzw. Lebach mit Wadern verbinden.

Tabelle 25: Kennzahlen der Linien des Landesbusnetzes im Landkreis Merzig-Wadern

Linie	VU	Fahrplan- km im Jahr**	Fahrten/Tag (2022)			Ø Fahrgäste/ Tag (2023)*			genehmigt bis...
			Mo- Fr	Sa	So/F	Mo- Fr	Sa	So/F	
R1 Wadern - Losheim – Merzig	Zarth	506.650	69	41	28	1700	1000	500	31.12.2031
R2 St. Wendel - Oberthal - Wadern	Saar- Mobil	446.400	63	38	17	1000	600	200	31.12.2031
R3 Wadern – Schmelz – Lebach	KVS	370.900	44	37	18	1200	650	250	31.12.2028
X1 Merzig – Los- heim – Wadern	Zarth	35.300	5	0	0	120	0	0	31.12.2031
N5 Saarbrücken – Saarhölzbach	Saar- Mobil	6.740	0	1	1	0	14	14	31.12.2029
N7 St. Wendel – Wadern	Saar- Mobil	6.400	0	1	1	0	2	11	31.12.2031

* gerundet auf Basis der Wochenzählungen März & Oktober 2023 (Schulwochen), N5 / N7 gemittelt aus Langzeitwert Mrz.-Mai 2023)

** Fahrplanstand 10.12.2023

Quelle: ZPS

2.2.3.4 Linien auf Kreisebene

Zahlreiche weitere Linien auf Kreisebene verdichten das Landesbus- und Bahnnetz. Sie befinden sich in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Merzig-Wadern. Dieser kommt damit im Rahmen der Daseinsvorsorge seiner Aufgabe nach, der Bevölkerung ein ausreichendes ÖV-Angebot sicherzustellen. Tabelle 26 listet die vorhandenen Kreislinien im Landkreis Merzig-Wadern auf.

Tabelle 26 Übersicht über die Linien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Merzig-Wadern.

Linie	Fahrtstrecke	Besonderheiten / Funktion
201	Wadern – Wadrill – Sitzerath – Hermeskeil und zurück	grenzüberschreitender Verkehr nach Rheinland-Pfalz - Weiterführende Schulen - Grundschule / KiTa / KiGa - Allg. Daseinsvorsorge - Maadbus Wadern - Verknüpfung mit Regio-Bus-Linien
202	Wadern – Löstertal – Sitzerath und zurück	- Weiterführende Schulen - Allg. Daseinsvorsorge - Maadbus Wadern
203	Reidelbach – Wadern – Lockweiler und zurück	- Weiterführende Schulen - Allg. Daseinsvorsorge - Maadbus Wadern
204	Losheim – Weiskirchen – Wadern und zurück	- Weiterführende Schulen - Grundschule

		- Allg. Daseinsvorsorge - Maadbus Wadern
206	Nunkirchen – Bardenbach – Wadern und zurück	Nur an Schultagen - Weiterführende Schulen - Grundschule
207	Schulverkehr Wadern	Zu- und Abbringer Wadern Gymnasium nur an Schultagen
208	Grundschulverkehr Steinberg / Wadrill	nur an Schultagen - Grundschule / KiTa / KiGa
209	Grundschulverkehr Lockweiler	nur an Schultagen - Grundschule / KiTa / KiGa
211	Weiskirchen – Wadern und zurück	- Weiterführende Schulen - Allg. Daseinsvorsorge - Maadbus Wadern
214	Weiskirchen – Scheiden – Britten – Merzig und zurück	Nur an Schultagen - Weiterführende Schulen - Grundschule
215	Biringen – Mechern – Merzig und zurück	- Weiterführende Schulen - Grundschule - Allg. Daseinsvorsorge
216	Losheim – Weiskirchen – Nunkirchen und zurück	Nur an Schultagen - Weiterführende Schulen
218	Schulverkehr Weiskirchen	Nur an Schultagen - Weiterführende Schulen - Grundschule
223	Weiskirchen – Losheim – Bachem – Merzig und zurück	- Weiterführende Schulen - Grundschule - Allg. Daseinsvorsorge
224	Merzig – Britten – Losheim und zurück	- Weiterführende Schulen - Grundschule / KiTa / KiGa - Allg. Daseinsvorsorge
225	Losheim – Nunkirchen – Wadern und zurück	- Weiterführende Schulen - Grundschule / KiTa / KiGa - Allg. Daseinsvorsorge
226	Losheim – Waldhölzbach – Rappweiler - Losheim	- Weiterführende Schulen - Grundschule - Allg. Daseinsvorsorge
230	Losheim – Oppen – Beckingen – Merzig und zurück	- Weiterführende Schulen - Grundschule - Allg. Daseinsvorsorge - Verknüpfung mit Bahn
231	Oppen – Beckingen – Dillingen und zurück	- Weiterführende Schulen - Grundschule
232	Düppenweiler – Beckingen – Merzig und zurück	- Weiterführende Schulen - Grundschule
233	Dillingen – Beckingen – Bietzen - Merzig	- Weiterführende Schulen - Grundschule - Allg. Daseinsvorsorge
234	Losheim – Oppen – Düppenweiler – Ford – Dillinger Hütte und zurück	- Berufsverkehr - Weiterführende Schulen
235	Oppen - Merchingen – Merzig und zurück	- Weiterführende Schulen - Grundschule - Allg. Daseinsvorsorge
236	Oppen – Hargarten – Merzig und zurück	Nur an Schultagen - Weiterführende Schulen
238	Grundschulverkehr Düppenweiler	nur an Schultagen

		- Grundschule
239	Grundschulverkehr Reimsbach	nur an Schultagen - Grundschule
241	Merzig Bahnhof – Reisberg und zurück	- Weiterführende Schulen - Grundschule / KiTa / KiGa - Allg. Daseinsvorsorge
242	Merzig Bahnhof – Gipsberg und zurück	- Weiterführende Schulen - Allg. Daseinsvorsorge
243	Merzig – Besseringen - Merzig	- Weiterführende Schulen - Allg. Daseinsvorsorge
244	Merzig – Hilbringen – Schwemlingen - Merzig	- Weiterführende Schulen - Grundschule - Allg. Daseinsvorsorge
246	Dillingen/Beckingen – Fremersdorf – Merzig und zurück	Nur an Schultagen - Weiterführende Schulen
247	Schülerverkehr Kernstadt Merzig	nur an Schultagen - Weiterführende Schulen - Grundschule
248	Grundschulverkehr Schwemlingen	nur an Schultagen - Grundschule
250	Merzig – Mettlach – Orscholz – Nennig und zurück	- Weiterführende Schulen - Grundschule - Allg. Daseinsvorsorge - Verknüpfung mit Bahn
252	Merzig – Besseringen – Nohn – Orscholz – Perl und zurück	- Weiterführende Schulen - Grundschule - Allg. Daseinsvorsorge
255	Nennig – Orscholz – Mettlach – Merzig und zurück	„Saarschleifenbus“ - Freizeitverkehr
258	Grundschulverkehr Mettlach	nur an Schultagen - Grundschule
260	Merzig – Tünsdorf – Perl – Nennig und zurück	- Weiterführende Schulen - Grundschule - Allg. Daseinsvorsorge - Verknüpfung mit Bahn
261	Merzig – Schwemlingen – Tünsdorf – Orscholz und zurück	- Weiterführende Schulen - Grundschule - Allg. Daseinsvorsorge
262	Merzig – Schwemlingen – Nohn – Orscholz – Oberleuken und zurück	- Weiterführende Schulen - Grundschule - Allg. Daseinsvorsorge
263	Eft – Perl – Nennig und zurück	- Weiterführende Schulen - Grundschule / KiGa / KiTa - Allg. Daseinsvorsorge
265	Mettlach – Orscholz – Borg – Perl und zurück	- Weiterführende Schulen - Grundschule / KiGa / KiTa

Quelle: Fahrplanbuch Landkreis Merzig-Wadern 2020

Die Details zu den einzelnen Linien sind in den Liniensteckbriefen in Anlage 1 zusammengefasst.

Alle in Tabelle 26 aufgelisteten Verkehre sind öffentliche Linienverkehre nach § 42 PBefG, die von jedermann genutzt werden können. Dies gilt auch für Linien und Fahrten, die sich rein an den Bedürfnissen von Schülern orientieren.

Seit Ende 2023 verkehren drei weitere Linien als Anruf-Linien-Taxis zunächst bis 31.3.2025 befristet im Rahmen eines LEADER-Projektes: 210 (Wadern – Altland – Vogelsbüsch), 213 (Weiskirchen – Kurklinik / Wildpark), 240 (Merzig Bahnhof – Garten der Sinne / Wolfspark Werner Freund / Auf der Ell).

2.2.3.5 Grundschulverkehre

Für die Beförderung der Grundschüler ist die jeweilige Stadt / Gemeinde als Schulwegkostenträger zuständig. Gemäß § 3 Abs. 8 ÖPNVG des Saarlandes ist diese Beförderung in den Linienverkehr nach § 42 PBefG zu integrieren. Im Landkreis Merzig-Wadern sind alle Grundschulverkehre in den Linienverkehr integriert, sodass es keine „Freigestellten Verkehre“ gibt. Die Städte / Gemeinden tragen die Fahrtkosten durch den Erwerb von Schülerjahres-Abo's über das zuständige Verkehrsunternehmen beim saarVV. Besondere Zusatzleistungen wie z. B. Schwimm- oder Turnhallenfahrten werden über einen gesonderten Vertrag zwischen Stadt/Gemeinde und dem Verkehrsunternehmen abgerechnet. Im Fall der gemeinwirtschaftlichen Erbringung der Fahrleistungen sind diese Leistungen im Verkehrsvertrag zu berücksichtigen.

2.2.3.6 Stadt- und Gemeindeverkehre

Marktbus Losheim am See

Der Marktbus der Gemeinde Losheim am See wurde im Jahr 2001 eingerichtet. Diese Art von Gemeindeverkehr ist eine Kombination aus Fahrten auf bestehenden und zusätzlich eingerichteten Verbindungen.

Mit dem Marktbus können die Einwohner von allen Ortsteilen der Gemeinde Losheim am See sowie von Rappweiler und Zwalbach aus der Gemeinde Weiskirchen montags, mittwochs und freitags in die Ortsmitte von Losheim, zum Globus-Handelshof und zum Globus Baumarkt fahren. Die einzelnen Fahrten sind durch die Linien R1 und 222 abgedeckt und als Marktbus-Routen in der nachfolgenden Tabelle gekennzeichnet.

Tabelle 27: Übersicht der Routen für den Marktbus Losheim am See montags, mittwochs und freitags

Route	Linie	Fahrweg	Hinfahrt	Rückfahrt
			Mo, Mi, Fr	Mo, Mi, Fr
1	222	Mitlosheim – Rappweiler – Zwalbach – Waldhölzbach – Scheiden – Bergen – Britten – Hausbach – Losheim	08:35 Uhr	11:15 Uhr
2	222	Rimlingen-Bachem-Losheim	09:10 Uhr	11:30 Uhr
3	R1	Mitlosheim-Losheim	08:32 Uhr	11:17 Uhr
4	222	Rissenthal-Wahlen-Niederlosheim-Losheim	08:40 Uhr	11:00 Uhr

Quelle: Gemeinde Losheim am See, 2022

Ab Februar 2023 wurden die Marktbusfahrten auf der Linie 222 um Nachmittagsfahrten donnerstags erweitert. Für diesen zusätzlichen Verkehrstag wurden die Fahrwege angepasst und entsprechen nicht den Routen aus Tabelle 27.

Tabelle 28: Übersicht der Marktbus-Fahrten in Losheim donnerstags

Linie	Fahrweg	Hinfahrt	Rückfahrt
		Donnerstag	Donnerstag
222	Niederlosheim - Losheim	14:16 Uhr	17:05 Uhr / 18:08 Uhr
222	Bachem – Hausbach – Britten – Bergen - Losheim	14:31 Uhr	17:30
222	Bergen – Scheiden- Waldhölzbach – Zwalbach – Rappweiler - Mitlosheim-Losheim	15:10 Uhr S / 14:47 Uhr F	18:00
222	Rissenthal-Wahlen-Niederlosheim-Losheim	16:27 Uhr	17:05 Uhr / 18:08 Uhr
222	Wahlen - Losheim	14:40 Uhr	17:05 Uhr / 18:08 Uhr

Quelle: Gemeinde Losheim am See, 2023

Es wird ein genehmigter Haustarif angewendet, der auf allen als Marktfahrten ausgewiesenen Routen 1,00 € pro Fahrt entspricht. Der Marktbus wird von der Gemeinde Losheim am See finanziert, welche zusätzlich einige in Losheim ansässige Sponsoren für dieses Projekt gewinnen konnte.

Tabelle 29: Fahrgastzahlen und Gesamtkosten Marktbus Losheim am See (2019-2022)

Jahr	Fahrgastzahlen	Gesamtkosten (€)
2019	4.090	12.066,70
2020	2.001	6.125,20
2021	2.360	8.029,59
2022	1.895	5.745,91

Quelle: Gemeinde Losheim am See, 2019-2022

Die fallenden Fahrgastzahlen sind der Corona-Pandemie geschuldet. Ein Aufschwung ab dem Jahr 2023 ist wieder zu erwarten.

Marktbus Wadern

Mit dem Marktbus („MaadBus“) der Stadt Wadern kann von jedem Stadtteil aus jeden Mittwoch und Freitag für 1 € pro Fahrt die Stadt erreicht werden. Zudem besteht eine Anbindung nach Thailen aus der Gemeinde Weiskirchen. Je nach Linie werden morgens 1-3 Hin- und mittags 1-2 Rückfahrten angeboten.

Die „Maadbus-Fahrten“ sind alle in bestehenden Linien integriert. Das Angebot stellt einen genehmigten Haustarif dar, der gemeinsam von der Stadt Wadern und dort ansässigen Sponsoren finanziert wird.

Tabelle 30 Übersicht der Maadbus-Fahrten der Stadt Wadern mittwochs und freitags

Linie	Fahrweg	Hinfahrt	Rückfahrt
		Mi, Fr	Mi, Fr
R1	Steinberg – Morscholz - Wadern	08:39/09:39 Uhr	11:07/12:07 Uhr
R2	Krettnich – Lockweiler – Dagstuhl – Wadern	08:03/09:03 Uhr	11:42/12:42 Uhr
R3	Nunkirchen – Büschfeld – Bardenbach – Noswendel – Dagstuhl – Wadern	07:43/08:43 Uhr	11:56/13:05 Uhr

201	Wadrill – Gehweiler – Wedern – Wadern	07:50/09:50 Uhr	11:20 Uhr
202	Oberlöstern – Kostenbach – Buweiler – Rathen – Niederlöstern – Wadern	08:13 Uhr	11:20 Uhr
203	Reidelbach – Steinberg – Morscholz – Wadern	08:30 Uhr	11:16 Uhr
209	Lockweiler – Altland – Vogelsbüsch – Wadern	08:37 Uhr	11:26 Uhr
211/ 204	Thailen – Wadern	08:25 Uhr	11:21 Uhr

Quelle: Stadt Wadern, 2020

Eine Information über Fahrgastzahlen und Kosten konnten seitens der Stadt Wadern aufgrund fehlender Daten nicht zur Verfügung gestellt werden.

2.2.3.7 Linienbündelung

Im Landkreis Merzig-Wadern sind die Verkehrsleistungen in drei Linienbündel (Lose) aufgeteilt. Dies ermöglicht eine sinnvolle Mischkalkulation von wirtschaftlich ergiebigen und weniger rentablen Linien. Diese Linienbündel sind mittelstandsfreundlich dimensioniert, sodass sich auch kleinere und mittlere Unternehmen erfolgreich an einer wettbewerblichen Vergabe beteiligen konnten. So sind im Landkreis Merzig-Wadern drei bestehende Bündel definiert, die 2017 europaweit vorveröffentlicht und anschließend im Rahmen eines eigenwirtschaftlichen Antrages vergeben wurden.

Tabelle 31: Übersicht über die Linienbündel (Lose) im ÖPNV im Landkreis Merzig-Wadern

Bündel	Linien	Genehmigungslaufzeit bis	Linien-Kilometer / Jahr
Merzig Ost	201, 202, 203, 204, 206, 207, 208, 209, 211, 214, 216, 218, 223	31.12.2024	1.094.381 km*
Merzig Mitte	222, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 238, 239, 241, 242, 246, 247	31.12.2024	759.812 km*
Merzig West	243, 244, 248, 250, 252, 255, 258, 260, 261, 262, 263, 265	31.12.2024	502.234 km*

Quelle: Landkreis Merzig-Wadern

*Linien-Kilometer Stand 01.01.2020

Die Linienbündel Merzig Ost, Mitte und West sind bis zum 31.12.2024 auf die ARGE Nahverkehrsgesellschaft Merzig-Wadern genehmigt.

Die Linien 215, 224, 225 und 226 gehören aktuell keinem Linienbündel an, werden allerdings nach Genehmigungsablauf 14.12.2024 (Linie 224, 225, 226) und 31.03.2027 (Linie 215) zu den Linienbündeln Mitte bzw. West hinzukommen. Derzeit werden diese Linien von der Nikolaus Kirsch GmbH betrieben.

2.2.3.8 Linien anderer Aufgabenträger

Neben den Linien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Merzig-Wadern und des ZPS gibt es weitere Linien im ÖPNV, die die Landesgrenze überqueren und benachbarten Aufgabenträgern zugeordnet sind. Sie haben ihren verkehrlichen Schwerpunkt im Nachbarkreis. Der

Landkreis Merzig-Wadern hat grenzüberschreitende Linien zu den Landkreisen Saarlouis, St. Wendel und Trier-Saarburg.

Tabelle 32: Linien anderer Aufgabenträger bzw. grenzüberschreitender Linien in gemeinsamer Aufgabenträgerschaft im Landkreis Merzig Wadern

Linie	Fahrtstrecke	Verkehrsunternehmen	Zuständige Aufgabenträger
248	Ayl – Saarburg – Trassem - Orscholz	Saargau Linie on Tour GmbH & Co. KG	Landkreis Trier-Saarburg
249	Nennig – Perl – Kirf - Saarburg	Saargau Linie on Tour GmbH & Co. KG	Landkreis Trier-Saarburg
411	Saarlouis – Dillingen – Beckingen – Rehlingen-Siersburg – Eimersdorf (- Fremersdorf)	KVS GmbH	Landkreis Saarlouis
424	Düppenweiler – Diefflen – Dillingen	KVS GmbH	Landkreis Saarlouis
462	Saarlouis – Dillingen – Rehlingen – Siersburg - Fremersdorf – Gerlfangen – Biringen	KVS GmbH	Landkreis Saarlouis
470	Lebach – Schmelz – Nunkirchen - Wadern	KVS GmbH	Landkreis Saarlouis
617	Wadern – Primstal – Braunshausen – Nonnweiler - Hermeskeil	Saar-Mobil GmbH & Co. KG	Landkreis St. Wendel
641	Walhausen – Türkismühle – Nonnweiler – Hermeskeil / Wadern	Saar-Mobil GmbH & Co. KG	Landkreis St. Wendel
648	Sitzerath - Wadern - Primstal - Selbach - Gonnweiler - Walhausen	Saar-Mobil GmbH & Co. KG	Landkreis St. Wendel

Quelle: eigene Zusammenstellung nach Fahrplänen der Landkreise und Verkehrsunternehmen, gültig ab Dez. 2022

Diese Linien fallen nicht in Betracht des vorliegenden Nahverkehrsplanes, sondern werden rein nachrichtlich dargestellt. Bezüglich möglicher Änderungen ist das Benehmen der jeweiligen Aufgabenträger herzustellen.

2.2.4 Alternative Bedienungsformen

Dort, wo der klassische Verkehr mit großen Fahrzeugen und festen Fahrplänen an seine wirtschaftlichen und organisatorischen Grenzen stößt, können alternative Bedienungsformen im ÖPNV einen Lückenschluss darstellen. Hierbei handelt es sich um Sonderformen des ÖPNV mit meist kleineren Gefäße (Kleinbusse, Autos etc.), die räumlich und zeitlich flexibler eingesetzt werden als die Verkehrsmittel des klassischen ÖPNV (Linienbedarfsverkehre). Dies ist insbesondere in Gegenden geringer Bevölkerungsdichte und entsprechend disperser Nachfrage der Fall, ebenso wie zu verkehrsschwachen Zeiten wie Abendstunden und Wochenenden. Beides trifft für den Landkreis Merzig-Wadern zu.

Die alternativen Bedienungsformen verfolgen v.a. folgende Ziele:

- Ergänzung des ÖPNV und damit Verbesserung der zeitlichen und räumlichen Erreichbarkeiten aller Quellort- und Zieltypen (gute Flächenversorgung)

- Verbesserung von Flexibilität und Selbständigkeit der Bürger (intensives Eingehen auf Fahrgastbedürfnisse)
- Verbesserung der Teilhabe durch mehr Mobilität der ländlichen Bevölkerung
- Soziale Kontakte werden ermöglicht und gefördert, auch durch Identifikation mit lokalem Charakter der Bedienungsform (z.B. Bürgerbus)

Die Zuordnung von Angebotstypen zum Oberbegriff „Alternative Bedienungsform“ oder „Linienbedarfsverkehr“ ist nicht eindeutig gegeben. Folgende Modelle dürfen aber als zugehörig angesehen werden:

- Taxiverkehre wie Anruf-Sammel- oder Anruf-Linien-Taxi
- Linientaxi
- Anruf-Linien-Bus, Rufbus
- On-Demand-Verkehr mit unterschiedlichen Fahrzeuggrößen („Ridepooling“)
- Bürgerbus
- Zielgruppenspezifische Angebote wie Jugend- oder Seniorentaxi

Die im Landkreis Merzig-Wadern verkehrenden alternativen Bedienungsformen werden im Folgenden erläutert.

2.2.4.1 Anruf-Linien-Taxi

Das Anruf-Linien-Taxi (ALiTa) verkehrt fahrplangebunden auf einem festen Streckennetz von Haltestelle zu Haltestelle nur nach Bedarf. Die Kreislinien 201, 202, 230, 260 und 262 werden jeweils durch Fahrten des Anruf-Linien-Taxis in Schwachlast- und Randzeiten ergänzt. Eine Fahrt mit dem ALiTa muss mindestens 60 Minuten vor Fahrtbeginn telefonisch angemeldet werden. Anwendung findet der Tarif des saarländischen Verkehrsverbundes (saarVV) entsprechend der Preisstufen – vorab erworbene Zeitkarten sowie Schwerbehinderten-Ausweise sind gültig.

Die Details zu den integrierten ALiTa-Fahrten der Linien 201, 202, 230, 260 und 262 sind in den Liniensteckbriefen in Anlage 1 zusammengefasst.

Ein weiteres Angebot an Anruf-Linien-Taxen bietet die Kreisstadt Merzig mit den Linien 212 und 294. Diese ALiTa-Linien ergänzen das bereits bestehende Linienangebot und verbinden alle Stadtteile der Stadt Merzig mit der Innenstadt, die Linie 212 sogar bis Biringen im Landkreis Saarlouis, von Montag – Freitag sowie an Wochenenden und Feiertagen zu den im Fahrplan veröffentlichten Zeiten. Bei diesem Angebot wird zusätzlich ein Servicezuschlag von 3,50 € pro Fahrt erhoben.

Tabelle 33: Aktuelle Kenndaten des Anruf-Linien-Taxis der Linien 212 und 294 der Kreisstadt Merzig

Linie	Verlauf	VU	Anzahl Fahrten/Tag			Genehmigt bis:
			Mo-Fr	Sa	So/F	
294 A-LiTa	Merzig – Besseringen	ARGE GbR	11	30	5	Das ALiTa Merzig wird immer nur für ein Jahr beantragt.
294 A-LiTa	Merzig – Gipsberg	ARGE GbR	38	31	5	
294 A-LiTa	Merzig – Menningen	ARGE GbR	13	27	5	
294 A-LiTa	Merzig – Merchingen	ARGE GbR	17	30	5	

294 A-LiTa	Merzig – Reisberg	ARGE GbR	5	16	5	
294 A-LiTa	Merzig – Wellingen	ARGE GbR	24	25	5	
212 A-LiTa	Birgingen – Silwingen – Mondorf – Mechern – Hilbringen - Merzig	N. Kirsch GmbH	6	14	6	

Quelle: Fahrplanbuch Landkreis Merzig-Wadern 2020

Tabelle 34: Fahrgastzahlen und Kosten ALiTa Merzig Linie 212 und 294 (2019 – 2021)

Jahr	Fahrgäste	Gesamtkosten
2019	3.163	33.376,00 €
2020	3.633	43.764,63 €
2021	5.351	70.109,82 €
2022	5.069	66.245, 34 €

Quelle: Stadt Merzig

Weiterhin kommen die ALiTa-Linien 210, 213 und 240 hinzu (siehe Kap. 2.2.3.4)

2.2.4.2 Anruf-Sammel-Taxi Losheim am See

Das Anruf-Sammel-Taxi (AST) befördert Fahrgäste von einer festen Einstiegshaltestelle bis zu einem beliebigen Ziel im Bediengebiet – sogar bis direkt vor die Haustür. Bei dieser alternativen Bedienungsform gibt es zwar ein festes Haltestellennetz, der Fahrweg von Haltestelle zu Haltestelle ist jedoch beliebig und den jeweiligen Wünschen der Fahrgäste angepasst.

Im Landkreis Merzig-Wadern wurde ein AST in der Gemeinde Losheim am See eingerichtet, um die Angebotslücken im Busverkehr zwischen den Ortsteilen der Gemeinde und dem Gemeindezentrum zu schließen. Besonders gekennzeichnete Mietwagen und Taxis ergänzen im Fahrplan mit ausgewiesenen AST-Fahrten das vorhandene Liniverkehrsangebot. Das Anruf-Sammel-Taxi fährt zu den im eigenen Fahrplan veröffentlichten Zeiten und muss mindestens 30 Minuten vor Fahrtbeginn angemeldet werden. Die Fahrtkosten werden in der Tabelle 34 dargestellt und setzen sich aus Haustarif und Servicezuschlag zusammen.

Tabelle 35: Fahrpreise AST Losheim am See (Stand 01.01.2018)

Fahrten zwischen	Losheim und den Ortsteilen Mitlosheim, Niederlosheim, Rissenthal	Losheim und den benachbarten Ortsteilen	Nicht benachbarten Ortsteilen
	Einzelfahrschein	Einzelfahrschein	Einzelfahrschein
Erwachsene	6,40 €	7,10 €	8,60 €
Kinder und Auszubildende	5,80 €	6,30 €	7,60 €
Service-Zuschlag	4,00 €	4,00 €	5,00 €

Quelle: Gemeinde Losheim am See

Schwerbehinderte mit Freifahrtausweis und Inhaber von einer auf der AST-Strecke gültigen Zeitkarte, zahlen nur den Servicezuschlag.

Das Anruf-Sammel-Taxi umfasst 25.840 Fahrplankilometer, wird derzeit von der Nikolaus Kirsch GmbH betrieben und wird immer für 1 Jahr genehmigt. Die Laufzeit verlängert sich automatisch um ein weiteres Jahr, sofern der Vertrag nicht gekündigt wurde.

In der nachfolgenden Tabelle werden die Kosten und Fahrgastzahlen dargestellt.

Tabelle 36: Fahrgastzahlen und Kosten Anruf-Sammel-Taxi Gemeinde Losheim (2018 – 2021)

Jahr	Fahrgäste	Gesamtkosten
2018	1.132	12.362,10 €
2019	872	9.574,30 €
2020	595	7.241,20 €
2021	444	5.558,00 €

Quelle: Gemeinde Losheim am See

Die fallenden Fahrgastzahlen sind der Corona-Pandemie geschuldet. Ein Aufschwung ab dem Jahr 2023 ist wieder zu erwarten.

2.2.4.3 Jugendtaxi des Landkreises

Als gemeinsames Projekt des Landkreises mit den Mietwagen- und Taxiunternehmen wurde das Jugendtaxi im Juli 2010 gestartet. Ziel war und ist es hierbei, Jugendlichen und jungen Erwachsenen nach Besuch einer Feier oder Veranstaltung die Möglichkeit einer sicheren Heimkehr an ihren Wohnort zu bieten.

Im Rahmen von Fahrten mit dem „Jugendtaxi“ bezuschusst der Landkreis Merzig-Wadern den Jugendlichen und jungen Erwachsenen zwischen 14 und 25 Jahren die Heimfahrt von einer Veranstaltung.

Für das Jugendtaxi gelten die folgenden Nutzungsbedingungen:

- Alle Jugendlichen und jungen Erwachsenen zwischen 14 und 25 Jahren, die mit erstem Wohnsitz im Landkreis Merzig-Wadern gemeldet sind, können das Jugendtaxi nutzen.
- Gefördert werden Heimfahrten am Wochenende, in den Nächten von Freitag auf Samstag und von Samstag auf Sonntag, vor gesetzlichen Feiertagen und in der Faschingszeit (vom "Fetten Donnerstag" bis zur Nacht vor Aschermittwoch) jeweils zwischen 22 und 6 Uhr.
- Ab 2024 gilt die Taxiermäßigung in allen saarländischen Schulferien ab 18:00 Uhr
- Der Landkreis steuert zu Heimfahrten seit Juli 2021 pro Fahrt und Person 4,- € bei.
- Das Fahrtziel muss im Landkreis Merzig-Wadern liegen. Gefördert wird nur die Rückfahrt von einer Veranstaltung zum Wohnort, wo die Fahrt beginnt spielt dabei keine Rolle.

Vom Fahrtwunsch bis zur Realisierung der Fahrt sind folgende Schritte erforderlich:

- Die Jugendlichen bestellen telefonisch ein Jugendtaxi zum Veranstaltungsort.
- Ein sogenannter Mitfahrschein muss ausgefüllt und von allen Mitfahrern unterschrieben werden (möglichst vor Fahrtantritt). Diese Mitfahrscheine können auf den Internetseiten des Landkreises heruntergeladen werden. Des Weiteren besitzen alle Taxi- und Mietwagenunternehmen Mitfahrschein-Blöcke.
- Am Ende der Fahrt zieht der Fahrer den Zuschussbetrag von 4,- € pro Fahrgast direkt vom Fahrpreis ab, den Rest begleicht der Fahrgast oder die "Fahrgemeinschaft".
- Das Mietwagen- bzw. Taxiunternehmen reicht beim Landkreis eine Rechnung über die Beförderung mit dem Jugendtaxi zusammen mit den Mitfahrscheinen ein (meist monatlich) und erhält den Zuschussbetrag zurück. Beträgt der Zuschussbetrag (z. B. 4 Personen = 16,- €) mehr als der eigentliche Taxipreis (z. B. bei einer Ortsfahrt), so erhält das Taxi- bzw. Mietwagenunternehmen nur den realen Fahrpreis.



Während der Projektlaufzeit des Jugendtaxi gab es immer wieder Anpassungen bzw. Verbesserungen der Beförderungskriterien zu Gunsten der Nutzer. So wurde im Mai 2011, mit Einführung der Nachtbuslinien, der Nutzungszeitraum von 5.00 auf 6.00 Uhr ausgeweitet. Des Weiteren wurde im Laufe der Zeit das Zielgruppenalter von 14 - 23 auf 14 - 25 Jahre erhöht (2018). Ab Mitte Juli 2021 wurde der Zuschussanteil pro berechnete Person auf 4,00 € aufgestockt (statt 3,00 € von Juli 2010 – bis Juli 2021).

In den Sommer-, Herbst- und Weihnachtsferien 2023 wurde unter dem Motto „Sicher mit dem Jugendtaxi unterwegs“ die Nutzungszeiten des Jugendtaxi ausgeweitet. Während dieser Ferien konnte das Jugendtaxi täglich schon ab 18:00 Uhr (bis 6:00 Uhr) bestellt werden.

In den Sommerferien (21.07-03.09.2023) machten (trotz schlechtem Wetter) 661 Jugendliche von der Sommerferienaktion Gebrauch. Es wurden zusätzlich zu den „gewohnten Zeiten“ 243 Fahrten von den Mietwagen- und Taxiunternehmen durchgeführt. Der Zuschuss hierfür belief sich auf 2.608,70 €.

In den Herbstferien (20.10.-05.11.2023) nutzten 160 Jugendliche das Ferienangebot. Es wurden 53 zusätzliche Fahrten durchgeführt, wodurch der Landkreis einen Zuschuss von 630,10 € zahlte.

Die Weihnachtsferien (20.12.2023-02.01.2024) weisen folgende Statistik auf: 47 zusätzliche Fahrten, 126 zusätzlich beförderte Jugendliche, einen Zuschussbedarf von 503,60 €. (Stand: 25.01.2024).

Ab 2024 soll dieses Ferienangebot generell für alle saarländischen Ferien Gültigkeit haben.

Tabelle 37 zeigt die Anzahl der Fahrten, die beförderten Jugendlichen, den durchschnittlichen Besetzungsgrad sowie die dem Landkreis Merzig-Wadern entstandenen Zuschusskosten seit Projektbeginn im Juli 2010.

Tabelle 37: Jugendtaxi Landkreis Merzig-Wadern: Fahrtenanzahl, Nutzerzahlen, Kosten und Besetzungsgrad der Fahrzeuge (2010 - 2022)

Jahr	Monat	Anzahl der Fahrten	Beförderte Jugendliche	Zuschuss-höhe	Durchschnittliche Besetzung Ø Person/Fahrt	Sonstiges
2010	Juli - Dezember	2.609	6.160	17.875,19 €	2,4	
2011	Januar - Dezember	8.494	21.228	61.874,80 €	2,5	1)
2012	Januar - Dezember	10.536	26.967	78.939,06 €	2,6	
2013	Januar - Dezember	10.295	25.493	75.078,13 €	2,5	
2014	Januar - Dezember	8.458	21.716	64.047,18 €	2,6	
2015	Januar - Dezember	5.593	14.824	44.158,20 €	2,7	
2016	Januar - Dezember	4.709	12.085	35.975,10 €	2,6	
2017	Januar - Dezember	4.224	10.874	32.388,80 €	2,6	
2018	Januar - Dezember	5.100	14.493	43.300,00 €	2,8	2)
2019	Januar - Dezember	5.115	14.337	42.660,20 €	2,8	
2020	Januar - Dezember	2.198	6.363	18.992,60 €	2,9	Coronabedingt weniger Nutzer
2021	Januar - Dezember	1.716	4.938	18.348,40 €	2,9	3)
2022	Januar-Dezember	3.149	8.555	33.943,40 €	2,7	

2023	Januar-Dezember	3.647	10.023	40.803,00 €	2,8	
2010-2023	Juli 2010 - Dezember 2023	75.843	198.056	608.084,06 €	2,6	

Quelle: Landkreis Merzig-Wadern, Stand 25.01.2024

- 1) Ab Mai 2011: Nutzungszeitraum von 5:00 auf 6:00 Uhr ausgeweitet
- 2) 2018: Alter von 23 auf 25 Jahre hochgesetzt
- 3) Ab Mitte Juli 2021: Zuschuss erhöht von 3,00 € auf 4,00 €

Pro Fahrt wurden im Durchschnitt der letzten zwölf Jahre (gemäß Tabelle 37) 2,7 Jugendliche mit dem Jugendtaxi befördert. Ein Anstieg der Nutzerzahlen ist bis 2013 zu erkennen, danach ist ein Rückgang bis 2017 zu verzeichnen, 2018 und 2019 stiegen die Zahlen wieder etwas an (mehr Nutzerpotential durch Hochsetzung des Alters auf 25 Jahre). Im Jahr 2020 brachen die Nutzerzahlen aufgrund der Corona-Pandemie stark ein. Der Besetzungsgrad der Taxis liegt zwischen 2,4 in der Anfangszeit und steigt auf durchschnittlich 2,7 Personen. Die maximale Auslastung gab es interessanterweise während der Pandemie 2020 – 2021 mit 2,9 Personen / Fahrt.

Tabelle 38 zeigt die Anzahl der Jugendlichen im Alter von 14-25 Jahren nach Kommunen im Landkreis Merzig-Wadern im Jahr 2021. Diese sind gleichzusetzen mit den potenziellen Nutzern für das Jugendtaxi (2021: 11.764).

Tabelle 38: Jugendliche der Jahrgänge 1996-2007 im Landkreis Merzig-Wadern

Gemeinde/Stadt:	Anzahl Jugendliche im Alter von 14-25 Jahre (Jahrgang 1996-2007)	Einwohner (gesamt)
Gemeinde Beckingen	1.622	15.222
Gemeinde Losheim am See	1.794	16.417
Stadt Merzig	3.541	30.469
Gemeinde Mettlach	1.389	12.181
Gemeinde Perl	1.069	9.186
Stadt Wadern	1.647	15.887
Gemeinde Weiskirchen	702	6.386
Gesamtsumme Landkreis Merzig-Wadern	11.764	105.748

Quelle: eGo-Saar Schnittstelle für Bevölkerungsdaten / Landkreis Merzig-Wadern, Auswertung: Landkreis Merzig-Wadern, Stand: 31.12.2021

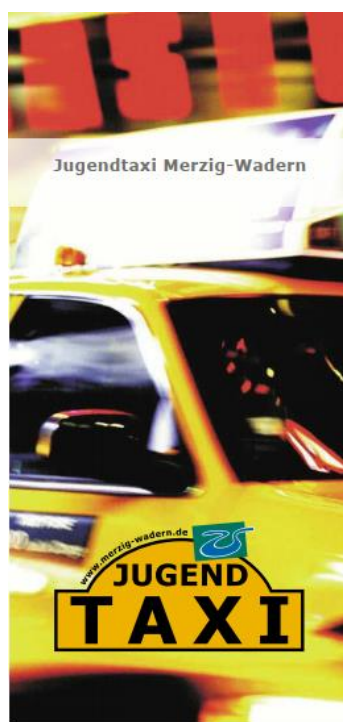
Zurzeit beteiligen sich 12 Mietwagen- und Taxiunternehmen an dem Projekt (Stand: 20.12.2023).

Als Werbemittel für das Jugendtaxi und zur Abwicklung des Projektes wurden gedruckt:

- Flyer
- Poster
- Visitenkarten
- Taxischilder: Die Taxi- und Mietwagenunternehmen erhielten Schilder mit dem Jugendtaxilogo zur Anbringung in ihren Fahrzeugen.
- Mitfahrscheine: Blöcke für die Mietwagen- und Taxiunternehmen
- Kugelschreiber, Lineale, Radiergummis.

Die Bewerbung des Jugendtaxis erfolgte in der Anfangsphase zusammen mit dem ehemaligen Nachtbusangebot des Landkreises (bis Ende Dezember 2012 in Betrieb) und dem Saar BOB in den Tageszeitungen, Amtsblättern der Kommunen, Kreiszeitung, dies immer in Zusammenarbeit mit dem Jugendamt des Landkreises.

Abbildung 16: Marketing für das Jugendtaxi



Flyer Jugendtaxi

Visitenkarte Jugendtaxi



Flyer Ferienaktionen

2.2.4.4 Bürgerbusse

Bürgerbusse sind lokale Nahverkehrsangebote, die in der Regel innerhalb einer Gemeinde die Anbindung an speziellen Bedürfnissen der Bürger zur Teilhabe am öffentlichen Leben unterstützen sollen. Sie beruhen in der Regel auf bürgerschaftlichen Initiativen, die oft ehrenamtlich und über Förder- oder Spendengelder getragen werden (z. B. in Form von Vereinen). Sie stellen in der Nahverkehrsplanung eine mögliche Ergänzung zum ÖPNV dar, indem sie das Angebot dort ergänzen, wo der ÖPNV wirtschaftlich, organisatorisch und verkehrlich an seine Grenzen stößt.

Die im Landkreis vorhandenen Bürgerbusse stellen ein besonders schätzenswertes bürgerliches Engagement dar. Sie gehen auf spezielle, örtlich vorhandene Bedürfnisse ein. Daher unterstützt der Landkreis Merzig-Wadern derartige Initiativen, wenn sie den Zielen der Nahverkehrsplanung und der Landesplanung nicht widersprechen.

DOKI-Bus, Wehingen

Das Projekt des sogenannten „Dorf- und Kinder-Busses“ wurde 2018 ins Leben gerufen. Es wurde durch Mittel des Modellvorhabens „Langfristige Sicherung von Versorgung und Mobilität in ländlichen Räumen“ finanziert. Der Betrieb des Busses wurde bis Oktober 2022 über eine Förderung aus dem „Europäischen Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums“ (ELER) im Rahmen eines LEADER-Projektes und Spenden gesichert. Derzeit wird der DOKI-Bus über Spenden, Sponsoren und Zuschüsse des Landkreises Merzig-Wadern finanziert.

Der DOKI-Bus bietet Versorgungsfahrten (Einkaufen, Arztbesuche, kommunikative Treffen etc.) im Bereich der Gemeinde Mettlach an. Einbezogen sind die Ortsteile Wehingen, Bethingen, Nohn und Tünsdorf, jeweils zu den Versorgungszentren Orscholz und Mettlach. Das Angebot wird nach den örtlichen Erfordernissen gestaltet und durch den Förder- und Trägerverein Wehingen e.V. organisiert. Zusätzlich wird der DOKI-Bus für den täglichen Transport der Kindergartenkinder in den Kindergarten Tünsdorf eingesetzt.

SeniorenMobil Merzig und Beckingen

Das Projekt SeniorenMobil besteht bereits seit 1994 und ist ein Angebot der AG Altenhilfe e.V. Aus allen Stadtteilen der Kreisstadt Merzig können sich Senioren zu Hause an festen Terminen ab 09:00 Uhr abholen lassen, um Einkäufe zu erledigen. Nach der Einkaufsfahrt zu größeren Lebensmittelgeschäften werden die Teilnehmer gegen 12 Uhr wieder nach Hause gefahren. Die Finanzierung erfolgt hauptsächlich aus Mitteln des Trägers und durch Spenden und Sponsorenmittel.

Ende 2021 wurde das Projekt auf das Gebiet der Gemeinde Beckingen ausgeweitet und über ein LEADER-Projekt finanziert. In der Gemeinde Beckingen werden Gruppenfahrten an festgelegten Fahrtagen nach Ortschaften aufgeteilt und zu den verschiedenen örtlichen Geschäften angeboten. Geplant sind zwei Fahrtage pro Woche, einmal für das obere Haustadter Tal und einmal für die übrigen Ortschaften der Gemeinde Beckingen.

Die Anmeldungen für das SeniorenMobil gehen an das Seniorenbüro in Merzig, bei dem die Fahrgastlisten erstellt werden.

2.2.4.5 Sonstige Fahrdienste

„Bürgerbus“ Perl

Der Bürgerbus der Gemeinde Perl befindet in Trägerschaft der Gemeinde selbst. Das Fahrzeug gehört der Gemeinde. Sein Betrieb wird durch Spenden von Werbepartnern finanziert. Der Kleinbus steht gemeindeangehörigen Vereinen, Schulen und Organisationen aber auch Bürgerinnen und Bürgern, die sich zu Versorgungsfahrten zusammenschließen, unentgeltlich zur Verfügung. Die Weitergabe des Fahrzeuges erfolgt in Gemeinderegie. Bei dieser Variante handelt es sich um einen Gemeindebus, der durch Verleih zur Verfügung gestellt wird. Ein öffentlicher Verkehr im Sinne eines der Allgemeinheit zugänglichen, nutzbaren Angebots besteht nur dann, wenn das Fahrzeug an Einzelpersonen zur Bildung von Fahrgemeinschaften verliehen wird.

Fahr- und Begleitsdienst der „Arzt- und Einkaufsfahrten Seniorengenossenschaft Saarschleife e.V.“ in Mettlach

Die Seniorengenossenschaft Saarschleife e.V. bietet seit 2016 für ihre Mitglieder Fahrten zum Einkauf, zum Arzt oder Freizeitfahrten zu kulturellen Veranstaltungen in der Region an. Die Anmeldung erfolgt telefonisch. An 5 Tagen in der Woche (10 – 12 Uhr) können die Fahrten bei der Seniorengenossenschaft angemeldet werden. Der Verein finanziert sich im Wesentlichen durch moderate Mitgliedsbeiträge, Spenden, öffentliche und private Zuwendungen.

2.2.5 Infrastruktur

2.2.5.1 Intermodalität: Verknüpfung des ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln

Multimodales Verkehrsverhalten ist ein vielversprechender Ansatz zur effizienten, kostenbewussten und ökologischen Mobilität der Zukunft. Dies bedeutet, dass ein Verkehrsteilnehmer nicht nur ein, sondern unterschiedliche Verkehrsmittel benutzt – je nach Bedarf und Situation. Wenn auf einem Weg unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt werden, spricht man von Intermodalität, also einem Übergang von einem auf das andere Verkehrsmittel. Um solche Wegeketten möglichst attraktiv zu machen, ist die zeitliche und räumliche Gestaltung des Übergangs von entscheidender Bedeutung.

Die in diesem Kapitel dargestellten Verknüpfungspunkte entsprechen den in Kapitel 2.2.2.4 aufgeführten Schienenhalten. Ihnen kommt neben der Vernetzung innerhalb des ÖPNV auch eine Bedeutung in der Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln zu. Diese geschieht insbesondere durch Park and Ride (P&R, Verknüpfung mit dem Auto), Bike and Ride (B&R, Verknüpfung mit dem Fahrrad) sowie eine gute und möglichst barrierefreie Anbindung über Fußwege.

Aufgrund seiner attraktiven Reisezeiten sowie der dichten Taktung und hohen Zuverlässigkeit kommt dem Schienenverkehr eine besondere Bedeutung als Glied in der Reisekette zu. In der Tabelle 39 sind die Bahnhöfe und Haltepunkte im Kreisgebiet mit Kennzahlen zur Intermodalität erfasst.

Tabelle 39: Schienenhalte als Intermodale Verknüpfungspunkte im Landkreis Merzig-Wadern

Bahnhof / Haltepunkt	Anzahl der Abstellplätze					Busverknüpfung (räumlich)
	P&R	Auslastung ³	B&R	Auslastg. ³	Behinderten-Parkplätze	
Merzig Bahnhof	100 ²	80,5 %	104 ³	16,3 %	4 ³	Ja, ZOB
Beckingen	80 ²	88,6 %	18 ³	38,9 %	2 ³	Ja
Mettlach	50 ² /40 ¹	82,9 %	0 ²	-	1 ³	Ja
Merzig Stadtmitte	0 ²	-	10 ³	40,0 %	0 ³	Ja
Saarlörsbach	15 ¹	28,6 %	0 ¹	-	0 ³	Nein
Fremersdorf	13 ³	15,4 %	0 ³	-	0 ³	Nein
Perl	54 ¹	25,5 %	0 ¹	-	0 ¹	In der Nähe
Nennig	23 ¹	54,5 %	9 ¹	0 %	3 ¹	Ja
Besch	3 ¹	0 %	0 ¹	-	0 ¹	In der Nähe

Quellen: ¹ Gemeinden des Landkreises Merzig-Wadern;

² Multimodale Mobilitätshubs im Landkreis Merzig-Wadern (SteinbacherConsult 2022);

³ Erfassung aller Verkehrsstationen des SPNV sowie der wichtigen Verknüpfungspunkte der Buslinien im Saarland 2018 (Verkehrsplanung Peter M. Moik 2019).

Aus der Tabelle wird deutlich, dass P&R für die tägliche Nutzung des SPNV eine Rolle spielt: Die meisten Parkplatzangebote werden gut bis mäßig genutzt. B&R besitzt hingegen weniger Bedeutung, vor allem fehlt es an der nötigen Infrastruktur. Doch auch dort, wo sie ausreichend vorhanden ist, ist die Nutzung nur mäßig. Ein anderer Einflussfaktor hierfür kann die geringe Nutzung des Fahrrades als Alltagsverkehrsmittel sein. Die Nutzung des Rades erfolgt vielmehr hauptsächlich im Freizeitverkehr. In dessen Nutzungszeitraum nach der morgendlichen HVZ bestehen ausreichende Mitnahmemöglichkeiten und Kapazitäten für Fahrräder in Bussen und Bahnen des saarVV (s. u.). Somit entfällt hier die Notwendigkeit des Abstellens.

Außer den SPNV-Stationen sind weitere wichtige Haltestellen im Landkreis relevant für eine Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln. Dies sind insbesondere Wadern ZOB, Losheim Bahnhof jeweils mit Anbindung durch eine PlusBus- und eine ExpressBus-Linie sowie Nunkirchen Kirche oder Perl. Genaue Daten zur Verknüpfung mit dem MIV oder Radverkehr liegen hier leider nicht vor.

Zur Kanalisierung und Verlagerung der Pendlerströme des MIV in Richtung Luxemburg wurden P&R-Plätze zum Umstieg vom Pkw auf die Linien des SaarLux-Busses (s. Kap. 2.2.3.2) eingerichtet. Hierzu zählen die Umsteigeparkplätze an den Haltestellen Nennig Zoll, Orscholz Sportplatz und Merzig Hilbringer Brücke. Zum gleichen Zweck genutzt werden auch Merzig Bahnhof, Losheim Bahnhof, Nennig Bahnhof, Nennig Römische Villa, Perl Schengen-Lyzeum.

Verknüpfungen mit sonstigen Mobilitätsformen sind im Landkreis Merzig-Wadern kaum vertreten:

- Ein CarSharing-Angebot oder Leihfahrräder an ÖPNV-Verknüpfungspunkten existiert bisher nicht.
- Fest eingerichtete Taxisstände in unmittelbarer Nähe zu ÖPNV-Verknüpfungspunkten gibt es am Merziger Bahnhof und am Waderner ZOB.
- Ladestationen für Elektro-Autos existieren nur vereinzelt in Merzig und Mettlach an den Bahnhöfen sowie an den Verknüpfungspunkten Losheim Bahnhof und ZOB Wadern. Ladestationen für E-Bikes sind nur in Merzig am Bahnhof vorhanden. Weitere Lademöglichkeiten für Elektrofahrzeuge gibt es unabhängig vom ÖPNV-Netz.
- Vereinzelt existieren Mitfahrerparkplätze zur Bildung von Fahrgemeinschaften, z. B. in der Stadt Merzig (Gewerbegebiet Besseringen, Saarbrücke, Wellingen) oder an der A8 in der Gemeinde Perl für Pendler Richtung Luxemburg oder Saarlouis / Saarbrücken.

Die Mitnahmeregelung von Fahrrädern im ÖPNV spielt eine wichtige Rolle für die Intermodalität und wird insbesondere in den Zügen genutzt. Die Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen des saarVV (2022) regeln die Mitnahme wie folgt:

9.2 Fahrräder

Fahrräder können im Rahmen der Beförderungsbedingungen (insbesondere unter Berücksichtigung vorhandener Platzkapazitäten) zurzeit montags bis freitags ab 9.00 Uhr, samstags, sonn- und feiertags ganztägig unentgeltlich mitgenommen werden.“

Auszug aus den Beförderungsbedingungen:

§ 12 Beförderung von Sachen

(...) Für die Zulassung von Fahrrädern zur Mitnahme gelten daneben besondere Bedingungen, die in der Anlage 1 beigefügt sind. Als Fahrräder gelten einsitzige Pedelecs und versicherungsfreie Zweiräder ohne Hilfsmotor. Fahrräder im zusammengeklappten Zustand gelten als Sache. Im zusammengeklappten Zustand gelten Falträder als Sache und werden im Rahmen der geltenden Bestimmungen gemäß

Ziffer 9.2 der Tarifbestimmungen kostenlos befördert. Die Mitnahme von fahrbaren Gehhilfen (Rollatoren), Rollstühlen und Kinderwagen von mobilitätseingeschränkten Personen hat Vorrang.

Besondere Bedingungen für die Fahrradmitnahme

Anlage zu § 12 Abs. 1 der Beförderungsbedingungen)

1. In den Fahrzeugen der Verbundunternehmen ist die Mitnahme von Fahrrädern gestattet.
2. Als Fahrräder gelten einsitzige Pedelecs und Zweiräder ohne Hilfsmotor. Fahrräder in zusammengeklapptem Zustand gelten als Sache.
3. Jeder Fahrgast darf nur ein Fahrrad mit sich führen.
4. Die Beförderung von Fahrrädern erfolgt nur im Rahmen der vorhandenen Platzkapazitäten. In Bussen erfolgt die Mitnahme nur auf dafür geeigneten Abstellflächen, in Zügen in dafür gekennzeichneten Wagenteilen bzw. in den Einstiegsräumen der Wagen.
5. Fahrräder werden auf eigene Gefahr mitgenommen. Jede Haftung des Verkehrsunternehmens bei Beschädigung des Fahrrades ist ausgeschlossen.
6. Die Beförderung von fahrbaren Gehhilfen (Rollatoren), Rollstühlen und Kinderwagen hat Vorrang.
7. Unternehmensbezogene Regelungen: Keine, außer:

Saarbahn GmbH

An Werktagen ab 9.00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen ganztägig können pro Bus bis zu 3, pro Bahn bis zu 6 Fahrräder von ihren Fahrerinnen bzw. Fahrern unentgeltlich mitgenommen werden.

DB Regio AG, vlexx GmbH

Im Rahmen der vorhandenen Kapazitäten werden Fahrräder in den dazu vorgesehenen Gepäckwagen/-abteilen sowie Mehrzweckabteilen bzw. Einstiegsräumen der planmäßig verkehrenden Nahverkehrszüge (RB, RE, S-Bahn) mitgenommen. Die für die Fahrradmitnahme besonders geeigneten Züge sind in den Fahrplanveröffentlichungen mit einem Fahrradsymbol gekennzeichnet. Das Ein- und Ausladen der Fahrräder erfolgt durch die Reisenden. Es besteht kein Anspruch auf Fahrradmitnahme.

2.2.5.2 Bushaltestellen

Haltestellen sind die Zugangspunkte zum ÖPNV. Zusätzlich sind sie eine Visitenkarte des öffentlichen Verkehrs, da der (potenzielle) Fahrgast hier die erste Berührung mit dem straßengebundenen ÖPNV hat. Neben dem Erscheinungsbild ist die vollständige und gut verständliche Präsentation der benötigten Informationen sehr wichtig.

Insgesamt gibt es im Landkreis Merzig-Wadern 444 Haltestellen, die aktiv von Linienfahrten im ÖPNV gemäß § 42 PBefG angefahren werden. Manche Haltestellen bestehen nur aus einem Mast, die meisten unterteilen sich in zwei Masten für die zwei Fahrtrichtungen. Einige Haltestellen bestehen aus mehr als zwei Masten, z.B. an Kreuzungspunkten oder Busbahnhöfen. Die Anzahl der Haltestellen-Maste im Landkreis Merzig-Wadern beträgt ca. 750.

Jeder Mast besteht aus einem Pfosten oder einer Stele mit dem „H“-Schild (StVO-Zeichen 224) und einem in einem witterungsresistenten Kasten angebrachten Aushangfahrplan, der nach § 40 (4) PBefG die Abfahrtszeiten enthalten muss. Weiterhin verlangt die BO Kraft (§ 32) das Anbringen der Liniennummern, des Namens der betreibenden Unternehmen oder des Verbundes, den Namen der Haltestelle und an stärker frequentierten Haltestellen einen Abfallbehälter.

Die Haltestellenmasten gehören im Landkreis Merzig-Wadern bisher grundsätzlich dem Verkehrsunternehmen, das den größten Angebotsumfang an der jeweiligen Haltestelle einnimmt.

Aktuell gehören seit 2020 die meisten Haltestellen dem Betreiber ARGE Nahverkehrsgesellschaft Merzig-Wadern mbH (NMW), welches die Linienbündel 1-3 des Landkreises Merzig-Wadern eigenwirtschaftlich betreibt. Der Fa. Zarth GmbH gehören seit 2020 die Haltestellen der Linien R1 und des Saar-Lux-Busses. Die KVS GmbH hat mit Übernahme der Linien R3 und 470 auch die Haltestellen an deren Verlauf übernommen.

Da an vielen Haltestellen mehrere Linien verkehren und oft auch verschiedene Verkehrsunternehmen beteiligt sind, hat der Landkreis Merzig-Wadern beschlossen, die Kosten für Modernisierung und Instandhaltung der Haltestellenmasten selbst zu übernehmen. Infolge dessen soll auch das Eigentum an den Haltestellen, nach Auslauf der eigenwirtschaftlichen Genehmigungen der ARGE Nahverkehrsgesellschaft mbH zum 01.01.2025 an den Landkreis Merzig-Wadern übergehen. Im Zuge der Haltestellen-Erneuerung hat sich der Landkreis Merzig-Wadern für die Einführung eines einheitlichen H-Schildes entschieden, das wie nachstehend abgebildet ausgeführt sein soll.

Abbildung 17: H-Schild im Landkreis Merzig-Wadern



Foto: ÖPNV-Abteilung des Landkreises Merzig-Wadern

Für alle weiteren (i. d. R. baulichen) Ausstattungskomponenten sind die jeweiligen Straßenbaulastträger zuständig. Dies sind innerorts die Städte und Gemeinden sowie außerorts der Landesbetrieb für Straßenbau im Falle von Landes- und Bundesstraßen. Folgende Ausstattungsmerkmale fallen hierunter:

- Barrierefreier Ausbau der Haltestelle (Hochbord, Blindenleitstreifen, Rampen, Absenkungen, Zuwegung, Querungshilfen)
- Beleuchtung
- Wetterschutzeinrichtungen, z. B. Wartehallen
- Sitzgelegenheiten, Anlehnmöblierung
- Abfallbehältnisse
- Fahrradabstellanlagen
- Reinigung und Pflege der Infrastruktur
- dynamische Fahrgastinformationstafeln, Braillebeschriftung, TTS-Taster (Vorlesefunktion für Sehbehinderte)

Barrierefreiheit

§ 8 (3) PBefG fordert bis zum 01. Januar 2022 die vollständige Barrierefreiheit im ÖPNV. Dies gilt für die Haltestellen und die Fahrzeuge. Eine Aufgabe des Nahverkehrsplanes ist in diesem Zusammenhang die Dokumentation des Standes der Zielerreichung und die Definition von zulässigen und begründeten Ausnahmen (siehe Kapitel 3.4.10).

Auf Basis einer Bestandsaufnahme bei den für den Ausbau zuständigen Gemeinden wird in der Tabelle 40 der erreichte Stand des barrierefreien oder –armen Ausbaus der Haltestellen im Kreisgebiet zusammengefasst.

Von einigen Kommunen liegen nur lückenhafte oder undifferenzierte Angaben vor. Auf Grundlage einer von der Straßenverkehrsbehörde des Landkreises und von Mitarbeitern der ÖPNV-Abteilung des Landkreises Merzig-Wadern erstellten Haltestellenliste konnte dennoch ein relativ genaues Abbild vom Ausbauzustand im Hinblick auf die erforderliche Barrierefreiheit erstellt werden. Rückmeldungen der Gemeinden sind in den Bemerkungen wiedergegeben.

Tabelle 40: Ausbaustand der Bushaltestellen auf Gemeindeebene im Landkreis Merzig-Wadern

Gemeinde	Ausbauzustand	Anzahl	Anmerkungen
Beckingen	Gesamtanzahl Hst.-Maste	86	Es ist beabsichtigt, grundsätzlich alle Haltestellen barrierefrei umzubauen. Die 2018 begonnenen und 2020 weiter geführten Maßnahmen gerieten ins Stocken, weil die nötigen Zuschüsse aufgrund von unterschiedlichen Auslegungen der DIN 32984 und damit verbundener Ausbaufehler nicht geflossen sind. Zwischenzeitlich gibt es aber eine Einigung mit dem Zuschussgeber, so dass die Arbeiten 2023 wieder aufgenommen werden sollen.
	Ausgebaute Maste	45	
	Nicht ausgebaute Maste	41	
	Anteil vollständig ausgebauter Maste	52,3 %	
Losheim am See	Gesamtanzahl Hst.-Maste	107	
	Ausgebaute Maste	33	
	Nicht ausgebaute Maste	74	
	Anteil vollständig ausgebauter Maste	30,8 %	
Merzig	Gesamtanzahl Hst.-Maste	194	
	Ausgebaute Maste	77	
	Nicht ausgebaute Maste	117	
	Anteil vollständig ausgebauter Maste	39,7 %	
Mettlach	Gesamtanzahl Hst.-Maste	84	
	Ausgebaute Maste	25	
	Nicht ausgebaute Maste	59	
	Anteil vollständig ausgebauter Maste	29,8 %	
Perl	Gesamtanzahl Hst.-Maste	88	
	Ausgebaute Maste	44	
	Nicht ausgebaute Maste	44	
	Anteil vollständig ausgebauter Maste	50,0 %	
Wadern	Gesamtanzahl Hst.-Maste	143	Die Stadt Wadern hat für 2023/2024 weitere Umbauten von Haltestellen (vor allem in der Grundschulbeförderung) geplant, wenn sie gefördert werden.
	Ausgebaute Maste	97	
	Nicht ausgebaute Maste	46	
	Anteil vollständig ausgebauter Maste	67,8 %	
Weiskirchen	Gesamtanzahl Hst.-Maste	53	
	Ausgebaute Maste	19	

	Nicht ausgebaute Maste	34	Aktuell sind keine Ausbaumaßnahmen beauftragt bzw. in Planung, was jedoch nicht ausschließt, dass künftige Maßnahmen mit zuschussgeberseitiger finanzieller Unterstützung umgesetzt werden.
	Anteil vollständig ausgebauter Maste	35,8 %	
Landkreis Merzig – Wadern gesamt	Gesamtanzahl Hst.-Maste	755	
	Ausgebaute Maste	340	
	Nicht ausgebaute Maste	415	
	Anteil vollständig ausgebauter Maste	45,0 %	

Quelle: Auskünfte der Gemeinden; Straßenverkehrsbehörde Merzig-Wadern in Zusammenarbeit mit der ÖPNV-Abteilung des LK Merzig-Wadern, Stand I/2023

Anmerkung zur Tabelle 40: Der Begriff „Mast“ versteht eine Halteposition eines Fahrzeugs, die mit einem Mast mit H-Schild gekennzeichnet ist. Ein Haltestellenbereich mit ein und demselben Namen besteht aus mindestens einem Mast, sehr häufig zwei Masten, in einigen Fällen auch mehreren Masten.

Die Tabelle 40 zeigt, dass im Landkreis Merzig-Wadern noch Nachholbedarf beim barrierefreien Ausbau von Haltestellen besteht. Betrachtet man die Ebene der Masten, so wurden an 45 % Ausbaumaßnahmen vorgenommen. Auf eine komplette Haltestelle bezogen sind damit nur gut ein Drittel (34,7 %) vollständig ausgebaut (Stand März 2023). Der Mangel im Ausbau der Haltestellen liegt überwiegend an den unpassenden örtlichen Gegebenheiten oder an fehlenden Fördermitteln. Diese Thematik wird im Kapitel 3.4.10 aufgegriffen.

Abbildung 18: Beispiel einer barrierefrei ausgebauten Haltestelle (Beckingen Grundschule), die den Mindestanforderungen genügt:

Mast mit neuem Schild, Fahrplanaushang, Hochbord, Taststreifen.



Foto: ÖPNV-Abteilung des Landkreises Merzig-Wadern

Abbildung 19: Beispiel einer vollständig barrierefrei ausgebauten Haltestelle (Morscholz, Kasper): Hochbord, Taststreifen, abgesenkter Bordstein in der Zuwegung und zusätzlicher Ausstattung (Wartehalle, Abfallkorb) sowie Mast mit neuem Schild und Fahrplanaushang.



Foto: ÖPNV-Abteilung des Landkreises Merzig-Wadern

2.2.5.3 Betriebliche Infrastruktur

Für den Nahverkehr mit Bussen muss im Unternehmen eine geeignete betriebliche Infrastruktur zur Aufrechterhaltung des Betriebes vorgehalten werden. Im Landkreis Merzig-Wadern haben acht Busunternehmen ihren Standort, die teils eigenverantwortlich, teils als Subunternehmer im Einsatz sind. Diese Busunternehmen können folgende Infrastruktur aufweisen.

1. **Michael Schirra GmbH**, Mittelbachweg 2, 66687 Wadern-Lockweiler
3 Abstellplätze in einer Halle; 9 Abstellplätze im Freien; automatische Waschanlage mit Wasseraufbereitung; Tankstelle für Dieselmotorkraftstoffe; Aufenthaltsraum mit Toiletten und kleiner Küchenzeile; keine Lademöglichkeit für E-Busse;
Voll ausgestattete Werkstatt, alle Reparaturen und Lackierung möglich; Bremsenprüfstand und TÜV-Abnahme neben dem Betriebshof bei der Gerd Schirra Mercedes-Benz Werkstatt Mittelbachweg 1.
2. **Zarth GmbH**, Am Hals 3, 66687 Wadern
Inhaber: Voyages Emile Weber (Canach, Luxemburg)
Ca. 5 Abstellplätze in einer Halle; ca. 40 Abstellplätze im Freien; automatische Waschanlage mit Wasseraufbereitung; Werkstatt mit allen Anlagen, alle Reparaturen und Lackierung möglich; Bremsenprüfstand; Tankstelle für Dieselmotorkraftstoffe; Aufenthaltsraum mit Toiletten und kleine Küchenzeile; Umkleideraum; keine Lademöglichkeit für E-Busse.
3. **Jakob Orth GmbH**, Mitlosheimer Str. 34, 66679 Losheim am See-Mitlosheim
4 Abstellplätze in einer Halle; 4 Abstellplätze im Freien; automatische Waschanlage mit Wasseraufbereitung; Aufenthaltsraum mit Toiletten; keine Lademöglichkeit für E-

Busse. In der Straße „Lannenbach“ im Ortsteil Mitlosheim, ca. 600 Meter vom Betriebshof entfernt: Werkstatt mit allen Anlagen, alle Reparaturen und Lackierung möglich, keine Lademöglichkeit für E-Busse.

In der Streifstraße im Ortsteil Losheim: 5 Abstellplätze in einer Halle; 7 Abstellplätze im Freien; Tankstelle für Dieselmotorkraftstoffe; Aufenthaltsraum mit Toiletten; keine Lademöglichkeit für E-Busse.

4. **Gastauer-Reisen GmbH**, Niederlosheimer Str. 112 A, 66679 Losheim am See-Mitlosheim
2 Abstellplätze in einer Halle; 7 Abstellplätze im Freien; keine Waschanlage; Aufenthaltsraum mit Toiletten; keine Lademöglichkeit für E-Busse.
5. **Nikolaus Kirsch GmbH**, Trierer Str. 113, 66663 Merzig
2 Abstellplätze in einer Halle; 1 Abstellplatz im Freien; keine Waschanlage; kein Aufenthaltsraum; Toilette vorhanden; keine Werkstatt, keine Lademöglichkeit für E-Busse.
6. **Müllenbach Reisen GmbH**, Auf den Wacken 6, 66701 Beckingen-Düppenweiler
Ca. 35 Abstellplätze im Freien; automatische Waschanlage mit Wasseraufbereitung; Werkstatt mit allen Anlagen, alle Reparaturen möglich; Lackierhalle; Bremsenprüfstand; Tankstelle für Dieselmotorkraftstoffe; Aufenthaltsraum mit Toiletten, Küche und Umkleieraum; Keine Lademöglichkeit für E-Busse.
7. **Gebr. Müller Reisen GmbH**, In der Dörrwiese 8, 66706 Perl
5 Abstellplätze in einer Halle; 15 Abstellplätze im Freien; automatische Waschanlage mit Wasseraufbereitung; Werkstatt mit allen Anlagen, alle Reparaturen und Lackierung möglich; Bremsenprüfstand; Tankstelle für Dieselmotorkraftstoffe; Aufenthaltsraum mit Toiletten und kleine Küchenzeile; keine Lademöglichkeit für E-Busse.
8. **Schulligen Reisen GmbH**, Bergstr. 13, 66679 Losheim am See-Britten
6 Abstellplätze im Freien; automatische Waschanlage mit Wasseraufbereitung; Werkstatt für kleinere Reparaturen mit Räderwechsel; kein Bremsenprüfstand; Tankstelle für Dieselmotorkraftstoffe; Aufenthaltsraum mit Toiletten; keine Lademöglichkeit für E-Busse; Großer Betriebshof mit allen Anlagen in Saarburg der auch für den Standort Britten mitgenutzt wird. Dezentrale Abstellung z. B. an Haltestellen, auf den Saarwiesen Merzig sowie Merzig Ost.

2.2.6 Fahrzeuge

Im Landkreis Merzig-Wadern sind für die in Kapitel 2.2.3.6 beschriebenen Linienbündel Ost, Mitte und West sowie für die Linien 215, 224, 225 und 226 ca. 79 Fahrzeuge gemeldet (Stand Fahrplan 2020). Hierbei handelt es sich um einen Fahrzeugpool zweier Verkehrsunternehmen und ihrer Auftragsunternehmen.

- ARGE Nahverkehrsgesellschaft Merzig-Wadern setzt auf den oben genannten Linienbündeln insgesamt 64 Fahrzeuge ein. Zur Abdeckung des täglichen Bedarfs werden 54 Fahrzeuge benötigt. Die meisten Busse sind Niederflerbusse (12 m Länge). Gelenkbusse sind bisher nicht erforderlich. Des Weiteren kommen 3 Kleinbusse < 10 Sitzplätze zum Einsatz, die überwiegend als Schulverstärker eingesetzt werden. Drei der gemeldeten Fahrzeuge, insbesondere Ersatzbusse, weisen keine Niederflertechnik auf (Hochbodenbusse, i. d. R. Überland- bzw. Reisebusse).
- Die Nikolaus Kirsch GmbH betreibt die vier Linien, die derzeit nicht den Linienbündeln angehören. Hier greift das Unternehmen auf einen Pool von 15 Fahrzeugen zurück. Im

täglichen Einsatz werden 10 Fahrzeuge benötigt. Neben 7 Standardbussen kommt 1 Kleinbus zum Einsatz.

Aufgrund von Fahrplananpassungen seit 2020 kann der Bedarf der eingesetzten Fahrzeuge variieren. Die Anzahl und Qualität der für die Vergabe der Linienbündel ab 01.01.2025 benötigten Fahrzeuge werden in Kapitel 3.4.1 definiert.

Die Linien R1 und X1 des Aufgabenträgers ZPS gemäß Kapitel 1.4.2 werden mit 12-m-Niederflur-Standard-Überlandbussen betrieben. Es existiert ein Pool von derzeit 12 Neufahrzeugen des Herstellers Setra mit Zulassung ab Dezember 2021 sowie drei ältere Ersatzfahrzeuge des Herstellers MAN. Die Fahrzeuge werden auch im Landkreis Saarlouis als Nachunternehmen der KVS GmbH eingesetzt.

2.2.6.1 Fahrzeugqualität

Die überwiegende Mehrzahl der aktuell im Kreis eingesetzten Fahrzeuge sind Niederflurbusse, die grundsätzlich einen barrierefreien Ein- und Ausstieg ermöglichen und die für den Linienverkehr übliche Ausstattung besitzen. Bis auf wenige Ausnahmen werden Standardbusse eingesetzt. Dabei handelt es sich ausschließlich um Dieselfahrzeuge der gängigen Fabrikate, überwiegend Mercedes, MAN, Setra, in Einzelfällen auch Iveco und Neoplan.

Bei der Fahrzeugqualität wurden in der letzten europaweiten Vergabe 2018 drei Fahrzeugkategorien unterschieden. Für den aktuellen eigenwirtschaftlichen Verkehr im Landkreis Merzig-Wadern sind Fahrzeuge der Kategorien A, B und C eingesetzt. Sie unterscheiden folgende Merkmale:

- Alle Kategorien: Einhaltung aller einschlägigen Rechtsvorschriften, z.B. BOKraft, StVZO, PBefG
- Fahrzeuge der Kategorie A und B gemäß Vorgaben im NVP 2017 (S. 88f und Anlage 1 / beispielhafter Auszug):
 - Fahrzeuge der Kategorie A = Neufahrzeuge (Zulassung ab Betriebsaufnahme)
 - Fahrzeugalter Kategorie B während der Vertragslaufzeit beträgt maximal 14 Jahre,
 - Niederflurfahrzeug
 - Mindestens 38 Sitzplätze für Standardbusse und 10 Sitzplätze für Kleinbusse,
 - die Vorschrift ECE-R-107 (Bestimmung von Fahrzeugklassen und Konstruktionsmerkmalen) muss in der aktuell geltenden Fassung für alle Fahrzeuge eingehalten werden,
 - Türen: Kleinbus 1 Tür und Standardbus: 2 Türen (Davon mindestens eine Doppeltür im hinteren Bereich mit einer Durchgangsbreite von 1.200 mm)
- Fahrzeuge der Kategorie C:
 - Maximales Fahrzeugalter während der Vertragslaufzeit beträgt 20 Jahre,
 - der Schadstoffausstoß der Fahrzeuge muss in Umweltzonen die entsprechenden Anforderungen erfüllen.
 - Türen: Kleinbus 1 Tür, Standardbus 2 Türen.

Die Fahrzeuge der Kategorie C kommen stellenweise während Spitzenverkehrszeiten zum Einsatz oder stehen als Ersatzfahrzeuge bereit.

2.2.6.2 Fahrscheindrucker, Bordrechner und Datenfunk

Jedes Fahrzeug ist mit einem funktionsfähigen Bordrechner ausgestattet, der technisch vollumfänglich in das Fahrzeug integriert ist, um seine Funktionen zu erfüllen (Montage einer Halteplatte am Fahrerarbeitsplatz, Verkabelung etc.). Der Bordrechner übernimmt mehrere Funktionen:

- Als Fahrscheindrucker Vertrieb und Abrechnung der verkauften Fahrscheine,
- als Prüfgerät Prüfung und Aktualisierung der elektronischen und Handy-Tickets nach dem Standard der VDV KA und UIC,
- als Datenlieferant zum ITCS („Intermodal Transport Control System“, ehemals auch RBL = Rechnergestütztes Betriebsleitsystem genannt). Über dieses erfolgt auch die Lieferung der Echtzeitdaten an die Datendrehscheibe, u.a. zum Betrieb der Fahrgastinformationssysteme (Schnittstelle zu „saarfahrplan“ im Internet und als App sowie weiteren Auskunftssystemen z. B. DB-Navigator, dynamische Fahrgastinformationssysteme vor Ort). Es ist ebenfalls eine automatisierte Anschlusssicherung über das System realisierbar.
- Steuerung von Fahrgastanzeigen und Zielbeschilderung

Die aktuellen Bordrechner stammen aus dem Hause Atron (Typ AFR4, Stand 2023) und sind dem jeweiligen Stand der Technik und den aktuell gültigen Tarifbestimmungen anzupassen. Weitere Anforderungen sind den Kapiteln 3.4.1 und 3.4.6 zu entnehmen. Um ständig einen reibungslosen Betrieb mit Bordrechnern zu gewährleisten, muss das Unternehmen einen ausreichenden Bestand an Ersatzgeräten vorhalten. Im Falle eines nicht vorhersehbaren Ausfalls der Vertriebstechnik muss jeder Fahrer Notfahrscheine mitführen, die von Hand ausgestellt werden.

Ende 2022 wurde landesweit die Anschaffung einer neuen Bordrechnertechnologie im Rahmen der Erweiterung der Vertriebskanäle im saarVV mit bargeldlosen Bezahlssystemen beschlossen. Hierbei werden die Altgeräte gegen neue Bordrechner ersetzt, durch die es zukünftig möglich sein wird nicht nur bar, sondern auch kontaktlos mit EC- und Kreditkarte sowie Apple- und Google-Pay zu bezahlen (Atron AFR5). Die Einführung dieser Technologie soll im Laufe des Jahres 2024 erfolgen.

Des Weiteren ermöglichen die neuen Bordrechner innovative digitale Projekte, die für die Zukunft geplant sind wie z. B. der Einsatz von Informationssystemen in den Fahrzeugen mit Echtzeit oder die Ausstattung mit Fahrgastzählsystemen zur Übermittlung von Besetzungsprognosen über die Auskunftsplattform an wartende Fahrgäste.

Die neuen Bordrechner, die im Eigentum des Landkreises Merzig-Wadern stehen werden, werden den Betreibern unentgeltlich zur Verfügung gestellt. Hierbei wird ein Überlassungsvertrag zwischen Verkehrsunternehmen und dem Landkreis Merzig-Wadern geschlossen, der auch beinhaltet, dass nach Aufforderung durch den Aufgabenträger, die Bordrechner unentgeltlich an einen neuen Betreiber der Linienverkehre übergeben werden müssen. Der Einsatz der neuen Bordrechner auf den Linien im Landkreis Merzig-Wadern ist Voraussetzung für den Betrieb der Linienbündel. Für die Wartung der Geräte ist der Betreiber verantwortlich, näheres wird in einem Überlassungsvertrag geregelt.

2.2.7 Tarif und Vertrieb

Den Zugang zu öffentlichen Verkehrsmitteln bekommt jeder Fahrgast durch den Erwerb eines Fahrausweises oder Fahrscheines oder eines anerkannten Äquivalentes. Die Summe der Fahrscheinarten, ihre Gültigkeit, ihre Preise und die dazugehörigen Tarifbestimmungen ergeben den „Tarif“.

2.2.7.1 saarVV-Tarif

Im Saarland gilt seit dem 1. August 2005 flächendeckend der Tarif des Saarländischen Verkehrsverbundes („saarVV“, SNS gemäß Kap 1.4.5). Im Rahmen von Ausschreibungen und Vergaben ist die Teilnahme am saarVV verpflichtend.

Unter dem Werbeslogan „Ein Land, ein Ticket“ ist zusammengefasst, dass der saarVV mit seinem im § 7 (1) Punkt 1 des saarländischen ÖPNV-Gesetzes festgeschriebenen Tarif die Nutzung aller Verkehrsmittel ermöglicht – unabhängig vom Verkehrsunternehmen und der Art des Fahrweges (Straße oder Schiene). Es gibt nur wenige öffentliche Verkehrsmittel, in denen der saarVV-Tarif auch innerhalb des Saarlandes nicht gilt:

- Züge des Fernverkehrs (ICE, EC)
- Grenzüberschreitende Linien (z. B. Saar-Lux-Bus, siehe Kap. 2.2.3.2)

Die Grundlage des saarVV-Tarifs ist ein Wabenplan (siehe Anlage 3), in dem das Saarland in Tarifwaben eingeteilt ist. Die zu zahlende Preisstufe ergibt sich aus der Anzahl der durchfahrenen Waben (Wabentarif). Zusätzlich gibt es Flächentarife, die gleich einen gesamten Landkreis oder das Saarland („Netz“) als Grundlage haben.

Das Angebot des saarVV beinhaltet die in der folgenden Auflistung genannten Fahrscheinformate. Details sind den Tarifbestimmungen des saarVV (aktuelle Fassung vom 1.5.2023) zu entnehmen.

- Einzelfahrschein: Dieser Fahrschein gilt für eine Fahrt mit der Möglichkeit einer Ermäßigung für Kinder und Inhaber einer BahnCard der DB oder der saarVV-Card (s. u.).
- Kurzstrecke: Einzelfahrschein zum niedrigeren Preis für maximal fünf Haltestellenabschnitte und max. zwei Waben ohne Umstieg.
- Tageskarte: Fahrkarte für einen Tag bis Betriebsschluss in der Version für eine Person oder für Gruppen bis zu fünf Personen.
- Wochenkarte: Dauerkarte für eine Woche von Montag bis Montag 12 Uhr mit Ermäßigungen im Ausbildungsverkehr.
- Monatskarte: Dauerkarte für einen Monat vom Monatsersten bis zum ersten Werktag des Folgemonats 12 Uhr mit Ermäßigungen für Senioren und im Ausbildungsverkehr.
- Jahreskarte: Dauerkarte im Abonnement für mindestens 12 aufeinanderfolgende Monate. Hier gibt es an Zielgruppen orientierte Sonderformate Saarland-, Kreis-, 9-Uhr-, Ü65- und Schüler-/Azubi-Abo sowie JobTicket-Ermäßigungen.
- Deutschlandticket und auf der Basis des D-Tickets ermäßigte Job-Tickets und das Junge-Leute-Ticket: Deutschlandweite Nutzung des Nahverkehrs auf Basis eines Abonnements.
- Zuschlagskarten für die erste Wagenklasse in Zügen des Nahverkehrs für Einzel-, Wochen-, Monats- und Jahreskarten.

Mit der Einführung des Deutschlandtickets (49.- Euro im Monat) ab Mai 2023 werden die meisten Zeitkarten des saarVV preislich unterlaufen und verlieren an Bedeutung.

2.2.7.2 Sondertarife im saarVV

Die Sondertarife gelten zum Teil zeitlich begrenzt innerhalb des gesamten saarVV-Gebietes. Die wichtigsten sind:

- Semesterticket: Über die Studiengebühr solidarisch finanzierte Fahrscheinart nur für Studierende einiger saarländischer Hochschulen. Dieser Fahrschein wird nicht öffentlich vertrieben und gilt jeweils für ein Semester;

- Saarland-/Rheinland-Pfalz-Ticket: Für den Freizeitverkehr konzipiertes Einzel- oder Gruppen-Tagesticket der Deutschen Bahn AG, im gesamten saarVV anerkannt. Es gilt wochentags ab 9:00 Uhr, am Wochenende und an Feiertagen ganztägig;
- SaarlandCARD: Touristisches Fahrkartenangebot mit zeitlich beschränkter Gültigkeit; gilt auch als Eintrittskarte für bestimmte touristische Attraktionen.
- Fair-Ticket, Fair-Ticket-Plus: vergünstigte Monatskarte mit Sozialcharakter, landesweit gültig in Verbindung mit der SozialCard.

Weiterhin werden nach § 228 Sozialgesetzbuch IX (SGB IX) Schwerbehindertenausweise als Fahrausweise anerkannt, sofern diese eine Wertmarke besitzen. Dafür stehen dem Verkehrsunternehmen Ausgleichszahlungen zu. Da es sich um ein Bundesgesetz handelt, werden die Ausweise im Landkreis nur in Verkehren nach dem PBefG anerkannt. Die Beförderung auf Linien nach EU-Verordnung ist ausgenommen.

Hinzu kommen einzelne Marketingmaßnahmen, in deren Rahmen der saarVV Verträge mit Veranstaltern schließt, was die kostenfreie Nutzung des ÖPNV im saarVV durch die Teilnehmer am Veranstaltungstag ermöglicht (Firmenläufe, Fußballspiele, Kongresse an der Universität, Vorstellungen des Saarländischen Staatstheaters etc.). Den Fahrschein als Legitimation ersetzen dann äquivalente Dokumente wie Eintrittskarten oder Startnummern.

2.2.7.3 Haustarife

Haustarife werden vom Verkehrsunternehmen in ihrem Gültigkeitsbereich definiert und sind nicht Teil von Verbundtarifen. Im Landkreis Merzig-Wadern gibt es Haustarife jeweils auf folgenden grenzüberschreitenden Linien:

- Auf der Linie 201 zwischen Wadern und Hermeskeil gilt für die länderübergreifenden Relationen ein Zonentarif mit insgesamt 12 Preisstufen. Es werden Einzel-, Tages-, Gruppen- und Zeitkarten angeboten. Der Vertrieb erfolgt über das Verkehrsunternehmen ARGE Nahverkehrsgesellschaft Merzig-Wadern.
- Auf den Linien 248 und 249 zwischen Perl / Orscholz / Nennig und Saarburg gilt ein Einheitstarif für die länderübergreifenden Relationen. Einzeltickets sowie Wochen-, Monats-, und Jahreskarten werden auf den Fahrten jeweils für Schüler und Erwachsene vom Betreiber, Saargau Linie on Tour GmbH vertrieben.
- Auf den grenzüberschreitenden Linien 401 bis 405 des SaarLux-Busses gilt mit dem Regiotarif ein 2-Zonen-Tarif des Verkehrsunternehmens Voyages Emile Weber und des Aufgabenträgers RGTR Luxembourg. Für Verkehre innerhalb des Saarlandes gilt ein Beförderungsverbot.

Grundsätzlich sollen Haustarife nach ÖPNVG des Saarlandes § 4 (1) (vgl. Kap. 1.2.3.1) in den Verbundtarif des saarVV integriert werden. Um Fahrgästen in besonderen Fällen ein günstiges Angebot zu bieten, wurden nach Einführung des Verbundtarifs drei Angebote der jeweils zuständigen Verkehrsunternehmen beibehalten, die in Kap. 2.2.7.3 näher beschrieben sind:

- Marktbus Losheim auf den Linien R1 und 222
- Maadbus Wadern auf den Linien R1, R2, R3, 201, 202, 203, 204/211 und 209.
- Stauseebus Losheim auf der Linie 224

Alle drei Tarife gelten für Einzelfahrten zu jeweils 1,- € an definierten Tagen und sind nach wie vor als Haustarif genehmigt.

2.2.7.4 Vertriebsstrukturen

Den Kunden werden mehrere mögliche Wege angeboten, sich über die Angebote des ÖPNV im Landkreis Merzig-Wadern und darüber hinaus zu informieren, einen Fahrschein zu erwerben oder ein Abonnement abzuschließen. Die Kundenbetreuung erfolgt nach Vorgaben und Standards des saarVV.

Der saarVV betreibt ein landesweit agierendes Call- und Abo-Center mit Sitz in Völklingen zur Information über Fahrpläne, Tarife und zur Verwaltung der Abonnements. Dieses ist nur telefonisch (06898 / 500 4000) und elektronisch (Mail: service@saarvv.de; www.saarvv.de) erreichbar. Der telefonische Auskunftsservice ist täglich, der Abo-Service nur montags bis freitags erreichbar. Der saarVV bietet zudem auch seit 2019 die Option des Handy- und Online-Tickets an.

Im Landkreis bestehen mehrere Verkaufs- und Informationsstellen, an denen ebenfalls Abo-Anträge abgegeben werden können und Fahrschiene im Direktverkauf erworben werden können. Dies sind:

- Servicebüro der ARGE Nahverkehrsgesellschaft, Friedrichstraße 10, Merzig. Haltestelle Merzig, Neues Rathaus. Öffnungszeiten Montag – Freitag 7:30 – 17:00.
- Fa. Schulligen-Reisen, Bergstraße 13, Britten. Haltestelle Britten, Bergstraße. Öffnungszeiten Montag – Freitag 7:30 - 18:00; Samstag 8:30 – 13:00.
- Dubois Getränkewelt, Im Brühl 3, Wadern. Haltestelle Wadern ZOB. Öffnungszeiten Montag – Freitag 8:30 – 18:30; Samstag 8:00 – 14:00.

An diesen Servicestellen werden auch alle Kundenanliegen entgegengenommen sowie Fund-sachen angenommen und zurückgegeben.

Der Verkauf aller Fahrscheinarten außer Jahresabonnements und elektronischen Formaten erfolgt im Landkreis Merzig-Wadern zudem an Bord der Omnibusse durch den Busfahrer und an den Automaten der DB an allen Bahnhöfen und Haltepunkten des Schienenverkehrs.

2.2.8. Marketing und Fahrgastinformation

Durch gezielte Marketingmaßnahmen kann die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs erhöht werden. Voraussetzung hierfür ist ein gutes und attraktives Angebot mit einer flexiblen und komfortablen Nutzung von Bus und Bahn. Eine enge Zusammenarbeit von Verkehrsunternehmen und dem Aufgabenträger Landkreis Merzig-Wadern ist im Bereich Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation sehr wichtig, um die Bevölkerung über die Angebote im ÖPNV zu informieren, die öffentliche Wahrnehmung des ÖPNV zu verbessern und so mehr Kundenzufriedenheit unter den bereits bestehenden Kunden zu erreichen bzw. neue Kunden zu gewinnen. Genaue Kenntnisse über die ÖPNV-Angebote im Landkreis bestehen in weiten Teilen der Bevölkerung oft nicht, z.B. das Fahrangebot wie z.B. Fahrrouten, -zeiten, -häufigkeit oder die Tarife betreffend.

Bei den Marketingmaßnahmen im Landkreis Merzig-Wadern standen bisher Printprodukte an erster Stelle, wobei für jüngere Leute Social-Media-Kanäle (digitale Kommunikationskanäle, z.B. Instagram, Facebook ...) als Informationsquellen eine größere Rolle spielen. Eine verstärkte Ausrichtung auf diese Kanäle findet mehr und mehr statt.

Die Gemeinde Losheim am See (AST und Marktbuss), die Städte Merzig (ALiTa) und Wadern (Maadbus) bewerben regelmäßig bzw. im Rahmen von Veranstaltungen ihre ÖPNV-Angebote in ihren amtlichen Bekanntmachungsblättern. Auch auf den Internetseiten der jeweiligen Kommunen sind hier Informationen zu bekommen. Zudem gibt es Printprodukte, z.B. für das AST Losheim.

Im Rahmen der Einführung neuer Produkte oder Angebote finden seitens Dritter weitere Marketing- und Kommunikationsmaßnahmen statt. Die Einführung der Marke „PlusBus“ auf der Linie R1 sowie des ExpressBusses X1 im März 2022 hatte eine längerfristige Marketingkampagne des zuständigen Aufgabenträgers ZPS zur Folge. Hierzu gehörten Radiowerbespots, Großflächenreklame, Zeitungsanzeigen und ähnliches. Außerdem wurde ein Bus der Firma Zarth GmbH im PlusBus-Design beklebt.

Für die Tarifreform des saarVV im Jahre 2021 sowie die Einführung des Deutschland-Tickets im Mai 2023 hat die SNS jeweils eine größere Kampagne gestartet, die ebenfalls Großflächenreklame, Busbeklebung, Print- und Online-Informationen etc. umfasst.

Der Landkreis Merzig-Wadern unterstützt die Marketingmaßnahmen des saarVV und ZPS und führt darüber hinaus noch lokal angepasste Marketingmaßnahmen durch.

2.2.8.1 Fahrpläne

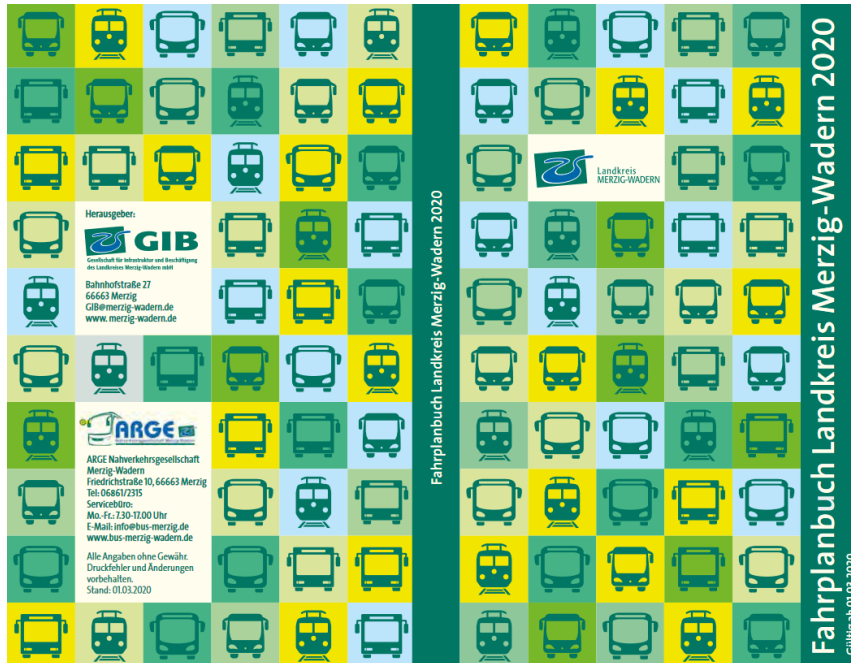
Gedruckte Fahrpläne bieten den Fahrgästen Grundinformation über das ÖPNV-Angebot. In diesen Druckwerken werden Linienverläufe, Haltestellen, Fahrtzeiten, Kontaktdaten Verkehrsunternehmen / Servicebüros / Call & Abocenter, Tarifinformationen, usw. übersichtlich dargestellt und als Information veröffentlicht.

Des Weiteren sind die Fahrpläne der jeweiligen Verkehrsunternehmen im Internet auf deren Webseiten verfügbar.

Als Printprodukte sind folgende Fahrpläne / Fahrplanauszüge verfügbar:

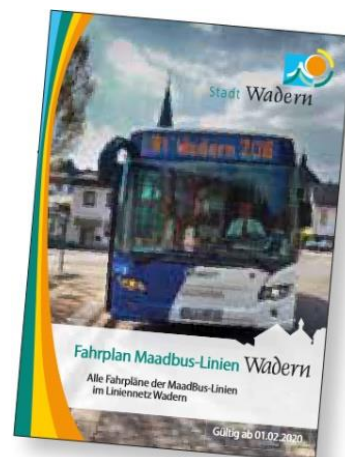
- **Fahrplanbuch:**
Der Landkreis Merzig-Wadern legte als Herausgeber in den Jahren 2018-2020 ein Fahrplanheft mit allen im Landkreis existierenden Bus- und Zugfahrplänen und Zusatzinformationen (s.o.) auf. Aufgrund verschiedener, größerer Fahrplananpassungen ist das Fahrplanbuch von 2020 nicht mehr gültig und wurde 2021-2023 nicht mehr aufgelegt. Eine Neuauflage ist geplant und soll wieder z.B. in den Bussen, ÖPNV-Vertriebsstellen, Kommunen, Tourist-Infos etc. ausgelegt werden.
Das Fahrplanbuch wird ebenfalls auf der Internetseite des Landkreises als PDF-Datei eingestellt und kann den Verkehrsunternehmen und Kommunen für die Veröffentlichung auf deren Internetseiten zur Verfügung gestellt werden.

Abbildung 20: Umschlagseite Fahrplanbuch 2020



- Fahrplanauszüge: Faltfahrpläne, Flyer
 - Für ausgewählte Linien werden zusätzlich Faltfahrpläne bzw. Fahrplanbroschüren gedruckt, sodass die Nutzer neben der gezielten Information über diese Buslinien auch ein Druckwerk zum Einstecken in handlichem Format besitzen.
 - Faltfahrpläne der PlusBus- und ExpressBus-Linien R1 / X1, R2 und R3 (bisher Printprodukte des ZPS, z. Zt. Umstellung von Print- auf Online-Fahrpläne)
 - Faltfahrplan landesweite Nachtbuslinien (Herausgeber ZPS, s.o.)
 - Flyer ALiTa-Fahrten der Linien 201, 202, 210, 213, 240, 260 und 262 (Herausgeber Landkreis Merzig-Wadern)
 - Faltfahrpläne Marktbus Wadern (Herausgeber Stadt Wadern)
 - Infoblätter AST (Herausgeber Gemeinde Losheim am See)

Abbildung 21: Beispiele von Faltfahrplänen und Fahrplanbroschüren, Stand 2020/2021 (ALiTa Merzig & Maadbus Wadern)



- Internetseite „saarfahrplan.de“ (inklusive App für IOS und Android):
Die Online-Auskunft www.saarfahrplan.de ist eine erweiterte Verbindungsauskunft für alle öffentlichen Linienverkehre im Saarland auf der Straße und Schiene. Sie wird mit Echtzeit-Daten hinterlegt, d.h. aktuell erkannte Verspätungen von Bus und Bahn werden angezeigt und in den Fahrtvorschlägen berücksichtigt. Es sind zudem Tarifinformationen und weitere komplementäre Infos hinterlegt. Durch die Erweiterung der App um die Funktion des Erwerbs von Einzel- und Tageskarten („Handy-Ticket“, Ausweitung auf Zeitkarten geplant) besteht die Möglichkeit, diese Fahrkarten über das Smartphone zu kaufen. Als Zahlungsart kann man die Möglichkeiten SEPA-Lastschrift oder Kreditkarte (MasterCard, Visa, American Express) wählen. Durch die Verknüpfung der saarfahrplan-App mit anderen Auskunftssystemen sind auch einzelne Fernverkehrsauskünfte möglich. Die Daten der App sind umgekehrt für andere Auskunftssysteme verfügbar, z. B. DB-Navigator oder Google Maps.
- Aushangfahrpläne:
Das Verkehrsunternehmen hängt an jeder durch reguläre Linien bedienten Bushaltestelle einen gut lesbaren Fahrplan aus. Diese werden an die vorhandenen Aushangkästen in Format und Größe angepasst (A4 oder A3).
Folgende Informationen sind in der Regel auf den Aushangfahrplänen enthalten:
 - Name der Abfahrtshaltestelle
 - Liniennummer(n)
 - Abfahrtszeit und Fahrtziel
 - Optional Linienverlauf
 - Wabenummer (Tarif)
 - Logo von Verkehrsverbund und Verkehrsunternehmen
 - Kontaktdaten des Verkehrsunternehmens
 - Optional QR-Code als Informationsquelle.

2.2.8.2 Fahrgastinformation im und am Fahrzeug

In den Bussen sind geeignete Möglichkeiten zur Veröffentlichung von Fahrgastinformationen und Marketingprodukten vorzuhalten, wie z.B. Plätze zur Anbringung von Plakaten mit aktuellen Informationen (meist hinter dem Fahrer und im Ausstiegsbereich), Prospekthalter für Printmedien beim Fahrer im Eingangsbereich, sowie die Möglichkeit kleinere Werbegeschenke an die Kunden auszugeben (2022: Kugelschreiber-Aktion des Landkreises mit Werbung für die Nutzung von Bus und Bahn).

Des Weiteren können Busaußenflächen mit Eigen- sowie Fremdwerbung ausgestattet werden. Eigenwerbung sind Werbebotschaften des Verkehrsverbundes oder Aufgabenträgers (z. B. Kampagnen zur saarVV-Tarifreform oder „PlusBus“). Eine solche Nutzung kann in Verkehrsverträgen geregelt werden.

Abbildung 22: Beispiel einer Eigenwerbung (Heck) auf einem von drei Bussen der ARGE / Firma Müllenbach



Foto: ÖPNV-Abteilung des Landkreises Merzig-Wadern

3 Zielvorgaben und Anforderungsprofil

Im folgenden Kapitel werden die grundsätzlichen Festlegungen und Standards zum zukünftigen ÖPNV im Landkreis Merzig-Wadern entwickelt. Dazu sind die bestehenden und für den ÖPNV bedeutsamen Vorgaben, Zielsetzungen und planerischen Aussagen zusammen zu fassen.

Zusätzlich werden die Anforderungen an die Netz- und Angebotsstruktur sowie die Qualitätsstandards des in der Verantwortung des Landkreises als Aufgabenträger befindlichen ÖPNV konkretisiert. Dieses Anforderungsprofil stellt das Rahmenkonzept für den ÖPNV im Landkreis Merzig-Wadern dar und legt die verbindlichen Standards fest.

In Kapitel 3.1 und 3.2 werden die maßgeblichen gesetzlichen und verkehrspolitischen Ziele für den Nahverkehr beleuchtet. Diese leiten sich aus Europa-, Bundes- und Landesrecht ab, sowie aus den Zielen der Landes- und Regionalplanung sowie kommunalpolitischen Konzepten und Zielvorstellungen.

Im Kapitel 3.3 und 3.4 werden die Anforderungen des Landkreises Merzig-Wadern an das Angebot und die anzustrebende Qualität des ÖPNV definiert.

Es ist zu beachten, dass die Anforderungen primär für den lokalen Nahverkehr (ÖSPV) angewendet werden, der dem Landkreis als AT unterstellt ist. Das Landesnetz (Schiene, Regio-, Plus- und ExpressBus) oder in benachbarte Gebiete ausbrechende Linien unter Beteiligung bzw. Verantwortung anderer AT, können eigene Anforderungen aufweisen, obwohl sie das Gebiet des Landkreises Merzig-Wadern erschließen oder tangieren.

3.1 Gesetzliche Vorgaben

Die Verordnungen und Gesetze, die hier im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben greifen, werden auch im Kapitel 1.4. im Grundlagen-Teil beschrieben, insbesondere die VO (EG) 1370/2007 und das Regionalisierungsgesetz.

Die **europäische Verordnung (EG) 1370/2007 bzw. (EU) 2016/2338** gibt den Rechtsrahmen für die Vereinheitlichung der fairen Wettbewerbsbedingungen im Öffentlichen Verkehr wieder. Dabei regelt die Verordnung die Zulässigkeit und Modalitäten des finanziellen Ausgleichs seitens der öffentlichen Hand bei der Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verkehrsleistungen. Es wird zwischen eigenwirtschaftlichem und gemeinwirtschaftlichem Verkehr unterschieden. Zusätzlich organisiert die Verordnung die Vergabe von Dienstleistungsaufträgen im Verkehr und eröffnet die Möglichkeit zum Erlass Allgemeiner Vorschriften.

Im **Regionalisierungsgesetz** RegG wird geregelt, in welcher Höhe das Steueraufkommen des Bundes für den ÖV auf die einzelnen Länder aufzuteilen ist (siehe auch Kapitel 1.2.2.1). Diese Mittel sollen insbesondere den SPNV finanzieren. Aber auch investive Maßnahmen im schienen- und straßengebundenen ÖPNV-Bereich (z. B. Infrastrukturvorhaben oder Beschaffung von Bussen) sind möglich. Im RegG werden auch die finanziellen Unterstützungen der Länder zum Ausgleich der COVID-Pandemie (§7 RegG), der Umsetzung des 9-Euro-Tickets (§8 RegG) sowie des Deutschland-Tickets (§9 RegG) geregelt.

3.1.1 Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz

Am 14. Juni 2021 wurde das Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (**Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz**) und zur Änderung vergaberechtlicher Vorschriften

als Umsetzung zur europäischen Richtlinie 2019/1161 im Bundesgesetzblatt (BGBl) veröffentlicht. Mit diesem Gesetz, welches die europäische **Clean Vehicles Directive** (CVD) national umsetzt, werden erstmals verbindliche Mindestziele bei der Beschaffung von Nutzfahrzeugen durch die öffentliche Auftragsvergabe vorgegeben. Das unmittelbare Ziel des Gesetzes ist, die Nachfrage für saubere (emissionsarme und emissionsfreie) Nutzfahrzeuge anzuregen und langfristig die Schadstoffemissionen im Sektor Verkehr zu verringern. In Kap. 1.2.2.3 sowie in Tabelle 1 sind die Anforderungen dargestellt (siehe auch Kap. 3.4.2).

3.1.2 Personenbeförderungsgesetz

Das PBefG gibt vor, dass der AT (hier der Landkreis Merzig-Wadern) eine ausreichende, den Grundsätzen des Klimaschutzes und der Nachhaltigkeit entsprechende Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im ÖPNV sicherstellt. Dazu sind die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes sowie dessen Umweltqualität und Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistung zu definieren (vgl. §8 Abs. 3 PBefG). Bei der Umsetzung der Anforderungen sind zudem folgende Punkte zu beachten:

- Die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen sollten mit dem Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit bis zum 01. Januar 2022 berücksichtigt werden. Da das Ziel zum genannten Zeitpunkt nicht vollständig erreicht wurde, ist mangels einer neuen gesetzlichen Regelung eine Entfristung eingetreten, die Verpflichtung besteht aber weiterhin.
- Die jeweils zuständigen Baulastträger (i. d. R. Städte und Gemeinden) sind für den Fortgang des barrierefreien Ausbaus der Haltestellen auf ihrem Gebiet verantwortlich und sollen diese im Rahmen der gegebenen finanziellen und organisatorischen Möglichkeiten zügig weiter umsetzen.
- Die Beteiligung der vorhandenen VU bei der Aufstellung des NVP ist zu gewährleisten und
- die Anhörung der Behindertenbeauftragten oder der Behindertenbeiräte, der Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände sowie die angemessene und diskriminierungsfreie Berücksichtigung ihrer Interessen sind sicherzustellen.

Die Anforderungen des PBefG zur Barrierefreiheit haben grundsätzliche Bedeutung für die zukünftige Entwicklung des ÖPNV im Landkreis Merzig-Wadern.

3.1.3 Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr

Das Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr im Saarland (ÖPNVG) beinhaltet die Rahmenbedingungen für die Planung, Organisation und Finanzierung des öffentlichen Personennahverkehrs auf Schienen und Straßen im Saarland.

§ 11 ÖPNVG formuliert die Anforderungen des Gesetzes an die Erstellung eines Nahverkehrsplanes im Saarland. Im Absatz 2 werden hierzu 12 konkrete Vorgaben ausgesprochen:

- Die Vorgaben aus dem Verkehrsentwicklungsplan des Landes und
- die Ziele der Raumordnung und Landesplanung, des Umweltschutzes und des Städtebaus sind zu beachten.
- Siedlungsstrukturelle und demografische Entwicklungen und die sich daraus ergebenden Potentiale für den ÖPNV einschließlich möglicher flexibler Bedienformen und Bürgerbusangebote sind zu berücksichtigen.

- Für in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkte Menschen ist im ÖPNV die Gewährleistung einer uneingeschränkten Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs zu gewährleisten.
- Eine Bestandsaufnahme, Analyse und Prognose des Gesamtverkehrs, einschließlich der Verkehrsinfrastruktur und dessen Bewertung, ist zu erarbeiten.
- Das Strecken- und Liniennetz sowie Vorgaben zur integrierten Steuerung der Verkehrsentwicklung, insbesondere zu Bedienungs- und Verbindungsstandards sowie zur Beförderungs- und Erschließungsqualität, sind darzustellen.
- Anforderungen an Fahrzeuge und die sonstige Infrastruktur sind festzulegen.
- Die Grundsätze der Wirtschaftlichkeit und Sparsamkeit sind zu beachten.
- Die Schnittstellen zum regionalen Verkehr und zu anderen Verkehrsträgern sind darzustellen.
- Die Hierarchie des Liniennetzes (außerhalb des Lokalverkehrs) ist zu verdeutlichen.
- Kriterien und Mindestanforderungen an die Informations- und Kommunikationstechnologie (Echtzeitinformation und Anschlussmanagement) und
- grenzüberschreitende Verbindungen mit angrenzenden Gebietskörperschaften in Deutschland, Frankreich und Luxemburg sind zu definieren.

Aus diesen gesetzlichen Vorgaben sind die grundlegenden Ziele und Leitlinien für die Gestaltung des ÖPNV im Landkreis Merzig-Wadern abzuleiten.

Festlegungen und Ziele des saarländischen ÖPNVG

Nachfolgend werden die Grundsätze zur Rolle, Ausgestaltung und Planung des ÖPNV im Landkreis Merzig-Wadern in Anlehnung an die §§ 3 und 4 des ÖPNVG aufgeführt:

Tabelle 41 Festlegungen des ÖPNV-Gesetzes zur Gestaltung des ÖPNV im Saarland

Thema	Ziele und Anforderungen des saarländischen ÖPNV-Gesetzes
ÖPNV und Daseinsvorsorge	§ 3 Abs. 1 sieht den ÖPNV als Teil des Gesamtverkehrssystems als Aufgabe der Daseinsvorsorge: Sicherung möglichst gleichwertiger Lebensbedingungen und Alternative zum motorisierten Individualverkehr.
→ Jedem im Landkreis Merzig-Wadern soll ein Zugang zum öffentlichen Personennahverkehr ermöglicht werden.	
Länderübergreifende Abstimmung	§ 3 Abs. 2 fordert in Anlehnung an die Frankreichstrategie des Saarlandes eine enge Abstimmung zwischen Deutschland und Frankreich zur Verbesserung der grenzüberschreitenden Mobilität und leistungsstarke Nahverkehrsverbindungen auf Straße und Schiene.
→ Ein grenzüberschreitendes Angebot zwischen dem Landkreis Merzig-Wadern und dem französischen Département Moselle ist aufgrund der geringen Nachfrage und Verkehrsdichte kaum vorhanden (nur Mosel-Korridor Thionville – Perl – Trier).	
Verknüpfung mit dem SPNV	§ 3 Abs. 3 sieht die Verknüpfung mit dem SPNV und eine Vermeidung von Parallelverkehren vor. Die Verkehrsangebote sollen weitest möglich einem Integralen Taktfahrplan entsprechen.
→ Das Angebot des Straßenpersonennahverkehrs ist auf das Angebot des Schienenpersonennahverkehrs an den Bahnhöfen Merzig, Mettlach und Beckingen sowie situationsbedingt weiteren Bahnhöfen abzustimmen. Zudem sind definierte Verknüpfungspunkte zu berücksichtigen.	

Anforderungen an den ÖPNV	§ 3 Abs. 4 stellt Anforderungen an die Qualität des ÖPNV: „Eine regelmäßige und zuverlässige Bedienung, möglichst kurze Reisezeiten, Anschluss- und Übergangssicherheit, Pünktlichkeit, Sicherheit, kundenfreundliches Verhalten, Sauberkeit und aktuelle Fahrgastinformationen, ein leicht zugängliches und transparentes Fahrpreis- und Vertriebssystem sowie ausreichende Kapazitäten sind als wichtigste Leistungsmerkmale des öffentlichen Personennahverkehrs anzustreben. Technische Lösungen zur Steigerung der Nutzerfreundlichkeit des Systems und zur Senkung bestehender Zugangshemmnisse sollen weiterentwickelt und eingesetzt werden.“
→ I. V. m. § 3 Abs. 1 als Alternative zum motorisierten Individualverkehr ist der ÖPNV im Landkreis Merzig-Wadern stark und qualitativ hochwertig aufzustellen. Die in Absatz 4 genannten Kriterien sollen sich in den Qualitätsstandards des Landkreises wiederfinden.	
Verknüpfung mit der Raumordnung/ Stadtplanung	§ 3 Abs. 5 verlangt eine angemessene Anbindung von Wohngebieten an Arbeitsstätten, Versorgungs- und Dienstleistungszentren, soziale und kulturelle Einrichtungen sowie Erholungsgebiete.
→ I. V. m. § 3 Abs. 1 Daseinsvorsorge ist sicherzustellen, dass die verschiedenen Ziele innerhalb und auch außerhalb (ggf. durch Fahrtverknüpfungen) des Landkreises Merzig-Wadern mit dem ÖPNV erreichbar sind.	
Vorrang des ÖPNV	Nach § 3 Abs. 6 soll der ÖPNV bei Ausbau und Finanzierung Vorrang vor dem MIV genießen, sofern er wirtschaftlich ist und Nachfrage besteht.
→ Im Landkreis Merzig-Wadern sind in Anlehnung an die Absätze 1 (gleichwertige Lebensverhältnisse und Daseinsvorsorge), 3 (Wegeketten und ITF) und 5 (Erreichbarkeit der Ziele) Infrastruktur- und Finanzierungsmaßnahmen entsprechend zu bewerten.	
Übergang zum ÖPNV	§ 3 Abs. 7 sieht eine möglichst frühzeitige Verknüpfung des MIV mit dem ÖPNV vor, sofern ein verkehrlicher Bedarf besteht
→ Im Landkreis Merzig-Wadern soll der Übergang vom Individualverkehr auf den ÖPNV erleichtert werden. Hierfür sind auch i. V. m. dem Absatz 3 des ÖPNVG P+R-Anlagen an Haltepunkten sowie an ausgewählten Verknüpfungspunkten z. B. im Verkehr nach Luxemburg umzusetzen.	
Umwandlung freigestellter Verkehr	§ 3 Abs. 8 verlangt die Überführung von Sonderformen des Linienverkehrs (Schulbusse, Berufsverkehre nach Freistellungsverordnung) in den ÖPNV gemäß § 42 PBefG sofern dies wirtschaftlich und sachgerecht ist.
→ Im Landkreis Merzig-Wadern verkehren neben den konventionellen Linienfahrten zusätzliche Fahrten, die auf den Bedarf der Schüler und die entsprechenden Schulzeiten ausgerichtet sind. Diese Fahrten sind gem. Kap. 2.2.3.4 für alle Fahrgäste zugänglich und fallen somit unter den § 42 des PBefG. → Des Weiteren existieren Sonderfahrten (z. B. Schulsportfahrten), deren Integration in den regulären ÖPNV aufgrund der besonderen Bedürfnisse und Betreuung der Zielgruppe nicht sachgerecht ist.	
Integration von Haustarifen in den saarVV	§ 4 Abs. 1 sieht die Integration des ÖPNV in einen Verkehrsverbund mit einem gemeinsamen Tarif vor. Haustarife sind in diesen zu integrieren.

→ Mit der Gründung der Saarländischen Nahverkehrs-Service GmbH (SNS) und damit des saarländischen Verkehrsverbundes (saarVV) ist in diesem Bereich ein wichtiger Schritt getan. → Innerhalb des Landkreises Merzig-Wadern sind noch Haustarife (z. B. Marktbus Losheim, Stauseebus oder Maadbus Wadern) vorhanden. Diese sollen aufgrund ihrer hohen Attraktivität für die spezielle Zielgruppe zunächst beibehalten werden. Daneben wird im grenzüberschreitenden Verkehr sowie für die Nachtbuslinien ein Haustarif angeboten. Die Integration dieser Tarife in den saarVV-Tarif ist zu prüfen.	
Marktzugang und Angebotsvielfalt für die VU	Im Interesse eines funktionierenden Wettbewerbs ist die Verkehrsleistung im straßengebundenen ÖPNV auf Linienbündel und Lose aufzuteilen (vgl. § 4 Abs. 2).
→ Die Verkehrsleistung in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Merzig-Wadern ist auf drei Linienbündel aufgeteilt. Dieser mittelstandsfreundliche Zuschnitt soll beibehalten werden.	
Einsatz von alternativen Angebotsformen	Die Möglichkeit alternativer Bedienungsformen soll bei geringer Nachfrage Berücksichtigung finden, wenn hierdurch der öffentliche Personennahverkehr wirtschaftlich und bedarfsgerecht gesichert werden kann (vgl. § 4 Abs. 3).
→ Im Landkreis Merzig-Wadern werden bereits einige Angebote nach Voranmeldung erbracht („ALiTa“). Neben dem fahrplangebundenen Liniensystem verfolgt der Landkreis das Ziel, die Netzstruktur künftig um flexible, in den ÖPNV integrierte Linienbedarfsverkehre gemäß § 44 PBefG zu ergänzen. Dies kann in Synergie mit dem benachbarten Landkreis Saarlouis erfolgen.	
Neuinvestitionen (Fahrzeug, bauliche Anlagen und Fahrgastinformationssysteme) gemäß Stand der Technik	Die Fahrzeuge, die baulichen Anlagen und die Fahrgastinformationssysteme sollen bei Neuinvestitionen dem Stand der Technik und den Belangen des Umweltschutzes sowie den Anforderungen an Sicherheit und Barrierefreiheit entsprechen (vgl. § 4 Abs. 4).
→ Bei Neuinvestitionen und Neuvergaben werden die vorgegebenen (Qualitäts-) Anforderungen im Landkreis Merzig-Wadern eingehalten. Diese orientieren sich am Stand der Technik.	
Übermittlung von Soll- und Echtzeitfahrplaninformationen	§ 4 Abs. 5 fordert die Zurverfügungstellung von Soll- und Echtzeitfahrplaninformationen nach den anerkannten Regeln der Technik an den Aufgabenträger und den Fahrgast.
→ Die im Landkreis Merzig-Wadern aktiven VU beliefern die landesweite Datendrehscheibe beim ZPS mit den geforderten Daten. Diese stellt wiederum die aufbereiteten Daten den Fahrgästen zur zeitgemäßen Information zur Verfügung. Einzelheiten sind in den Verkehrsverträgen zu regeln.	
Länderübergreifende Abstimmung	Gemäß § 4 Abs. 6 ist der Landesgrenzen überschreitende ÖPNV mit dem ÖPNV der Nachbarländer abzustimmen und bedarfsgerecht gemäß den Grundsätzen der Wirtschaftlichkeit weiterzuentwickeln.
→ Der Landkreis Merzig-Wadern weist länderübergreifende Angebote Richtung Luxemburg und Rheinland-Pfalz auf. ○ Grenzüberschreitende Verkehrsbeziehungen mit dem Großherzogtum Luxemburg sind sehr ausgeprägt und dementsprechend auch im ÖPNV weiter zu entwickeln. Die Einflussnahme auf diese Verkehre ist begrenzt, aber es bestehen Kooperationen mit den benachbarten AT. ○ Verkehre in Richtung Rheinland-Pfalz liegen entweder in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises selber (Richtung Hermeskeil) oder bei rheinland-pfälzischen Aufgabenträgern (Saargau).	

3.2 Aussagen relevanter Planungsinstrumente

Neben den gesetzlichen Zielvorgaben machen auch mehrere der in Kapitel 1.3 vorgestellten Planungsinstrumente Aussagen zum ÖPNV oder formulieren Anforderungen an dessen Weiterentwicklung.

Die Rahmenplanungen der Bundesrepublik Deutschland gemäß Kapitel 1.3.1 beinhalten keine Aussagen, die den ÖPNV im Landkreis Merzig-Wadern unmittelbar betreffen oder das Ergreifen von Maßnahmen erforderlich machen.

3.2.1 Landesentwicklungsplan

Der Landesentwicklungsplan von 2006 mit den Teilabschnitten Siedlung und Umwelt befindet sich während der Erstellung dieses Nahverkehrsplans in der Fortschreibung und liegt als Entwurfsfassung vom Juli 2023 vor. Insofern werden beide Fassungen des LEP analysiert.

In beiden Fassungen wird in Bezug auf Ziele und Grundsätze für zentrale Orte formuliert:

(G5) „Zur Funktionsstärkung der zentralen Orte soll ihre Anbindung an ein leistungsfähiges ÖPNV-System gesichert werden. Die Linienführung sowie die Vertaktung des ÖPNV soll so optimiert werden, dass die zentralen Orte von jedem Ort ihres Verflechtungsbereiches in zumutbarem Zeitaufwand zu erreichen sind. Die Mittelzentren sollen mittels eines leistungsfähigen ÖPNV-Netzes an das Oberzentrum angebunden werden.“

Die Verflechtungs- bzw. Einzugsbereiche der Zentren sind in Anlage A1 „Zentralörtliche Gliederung“ des LEP dargestellt. Zu den Verflechtungsbereichen der Mittelzentren gehören:

- Merzig: Losheim am See, Merzig, Mettlach / Orscholz (bipolares Zentrum) und Perl
- Wadern: Wadern, Weiskirchen und aus dem Landkreis St. Wendel zusätzlich Nonnweiler / Otzenhausen (bipolares Zentrum)

Die Gemeinde Beckingen wird nicht dem Mittelzentrum Merzig, sondern dem Verflechtungsraum des Mittelzentrums Dillingen im Landkreis Saarlouis zugeordnet.

Ausdrücklich definiert der LEP die Mittelzentren als ÖPNV-Schnittstellen. Im Landkreis Merzig-Wadern erfüllen die Kreisstadt Merzig sowie Wadern diese zentralörtliche Funktion. Im Kreisumfeld sind auch Dillingen, Saarlouis, Lebach und St. Wendel als Mittelzentren und damit ÖPNV-Knoten definiert. Die Gemeindehauptorte haben die Funktion von Grundzentren und sollen über "leistungsfähige Haltepunkte des ÖPNV" verfügen.

Weitere Grundsätze des LEP sind auf die Vorgaben der Siedlungsachsen ausgerichtet:

(G12, neu: G9) „Die dort vorhandenen Wohn- und Arbeitsstätten, zentralen Einrichtungen der Daseinsvorsorge, öffentliche und private Dienstleistungen sowie sonstige Infrastruktureinrichtungen sollen an die aktuellen Rahmenbedingungen angepasst und – soweit möglich – in ihrem Bestand dauerhaft gesichert werden. Eine **Anbindung dieser Einrichtungen an das Nahverkehrssystem** sowie eine Erreichbarkeit dieser Einrichtungen untereinander in kurzer Fußwegedistanz soll angestrebt werden.“

In der Entwurfsfassung des LEP von 2023 wird zudem eine Anbindung an das Radverkehrsnetz ergänzt.

(G13, neu: G10) „Die zentralen Orte sollen durch ein **leistungsfähiges Nahschnellverkehrssystem im Taktverkehr** erschlossen sein bzw. werden. Hierbei soll dem schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr Vorrang...
...vor dem nichtschienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr eingeräumt werden.“ (2006)

...eingräumt werden. Eine Ergänzung soll durch den nichtschienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr erfolgen.“ (Entwurf 2023)

3.2.2 Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV Saarland

Der Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV Saarland (VEP ÖPNV) aus dem Jahr 2021 beinhaltet strategisch-konzeptionelle Leitbilder und Ziele für den gesamten ÖPNV im Saarland mit Aussagen über den SPNV sowie das landesweite Busliniennetz. Damit bezieht sich der VEP ÖPNV vor allem auf das vom Land verantwortete Nahverkehrsangebot. Er zeigt saarlandweite Strategien in allen überregionalen Handlungsfeldern des ÖPNV auf und legt landesweite Standards fest, die auch auf der regionalen und lokalen Ebene von den AT des ÖPNV erfüllt werden sollen. Es handelt sich grundsätzlich um mittel- und langfristige Strategien zur Weiterentwicklung des ÖPNV.

Zentrale Handlungsfelder sind:

- Landesnetz Bus und Bahn (Einführung einer S-Bahn Saarland mit schnellen und regelmäßigen Verbindungen, Reaktivierung und Neubau von Schienenstrecken und Einführung Produktkategorien PlusBus und ExpressBus)
- Barrierefreiheit
- Klima und Umwelt
- Stationen und Haltestellen
- Sicherheit
- Tarif und Vertrieb
- Digitalisierung
- Vernetzte Mobilität
- Tourismus
- Marketing und Kommunikation

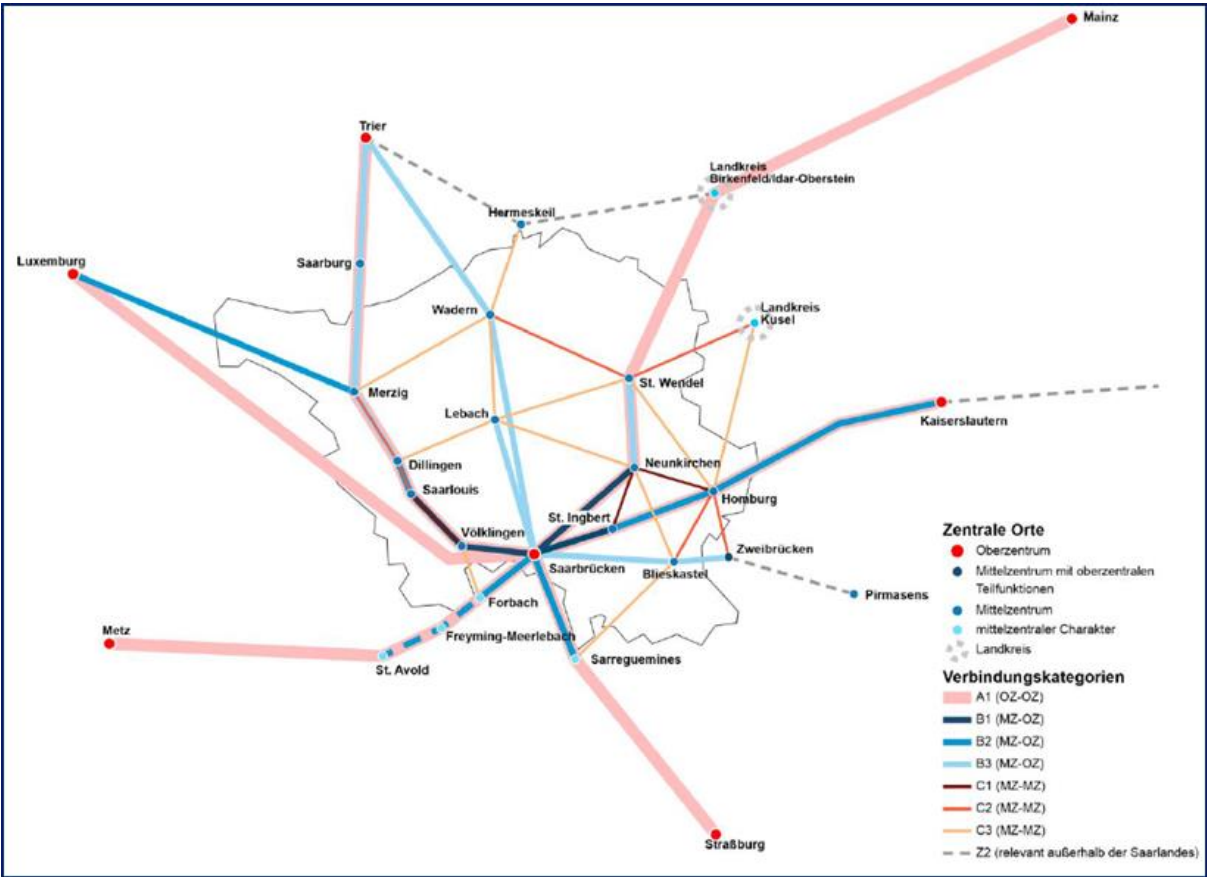
Die Handlungsfelder dienen als Arbeitsgrundlage zur Erreichung definierter Oberziele wie:

- Gleichberechtigte Teilhabe für alle
- Vereinfachter Zugang zu Bus und Bahn, v.a. für Neukunden
- Bessere Erreichbarkeit der ÖPNV-Angebote
- Engere Verknüpfung von Verkehrsmitteln
- Verbessertes Sicherheitsgefühl.

Der Teil B des VEP ÖPNV geht auf die Vorgaben und Standards für den ÖPNV ein. Hierbei wird auf Basis raumordnerischer Verfahren die landesweit integrierte und abgestimmte Netz- und Angebotsgestaltung formuliert, die auch die lokalen Nahverkehrsangebote beinhaltet.

Die Abbildung 23 zeigt, welche Verbindung im Landesnetz Saarland welcher Verbindungskategorie zuzuordnen ist. Dabei entstehen Verkehrsachsen, die nicht zwingend nur den Linienverlauf des ÖPNV-Angebotes abbilden, sondern auch vom Individualverkehr (IV) abgedeckt werden.

Abbildung 23 Verbindungen im Landesnetz ÖPNV des Saarlandes



Quelle: VEP ÖPNV Saarland 2021, S. 61

Das Kreisgebiet durchqueren zwei Verkehrsachsen der Verbindungskategorie A1 (Oberzentrum – Oberzentrum). Dies sind die Verbindung Saarbrücken – Trier durch das Saartal und die Verbindung Saarbrücken – Luxemburg über die Bundesautobahn A 620 / A 8 (wenngleich Letztere luftlinienartig dargestellt das Kreisgebiet nicht tangiert, so verläuft die A8 doch über Merzig). Im Landkreis Merzig-Wadern sind zudem Verbindungen der Kategorien B (Mittelzentrum - Oberzentrum) sowie C (Mittelzentrum – Mittelzentrum) vorhanden.

Tabelle 42 Verbindungen im LK Merzig-Wadern nach Kategorien gemäß VEP ÖPNV Saarland sowie Darstellung des jeweiligen aktuellen ÖPNV-Angebotes

A: Oberzentrum – Oberzentrum		Verkehrsmittel	Umstieg?
A1	Saarbrücken (- Merzig) – Luxemburg	Express-Bus	Nein
	Saarbrücken – Merzig – Trier	Bahn (RE, RB)	Nein
B: Mittelzentrum – Oberzentrum		Verkehrsmittel	Umstieg?
B2	Merzig – Luxemburg	SaarLuxBus	Nein
B3	Saarbrücken – Wadern	Bahn & PlusBus	Ja
	Wadern – Trier	Bus & Bus / Bahn & Plus-Bus	Ja
	Merzig – Trier	Bahn (RE, RB)	Nein
C: Mittelzentrum – Mittelzentrum		Verkehrsmittel	Umstieg?

C2	Merzig – Dillingen Wadern – St. Wendel	Bahn (RE, RB) PlusBus	Nein Nein
C3	Wadern – Merzig Wadern – Lebach Wadern – Hermeskeil	PlusBus PlusBus Bus	Nein Nein Nein

Den einzelnen Verbindungskategorien werden im VEP Anforderungen an die Verbindungsqualität, z. B. Fahrtenhäufigkeit und Bedienungszeitraum zugewiesen. Tabelle 43 stellt die Anforderungen an die Verbindungskategorien im Landkreis Merzig-Wadern dar.

Tabelle 43 Anforderung an die ÖPNV-Qualität nach Verbindungskategorien gemäß VEP ÖPNV Saarland, S. 63

Kategorie	Fahrtenhäufigkeit	Bedienungszeitraum	Max. Umstiege	Reisezeitverhältnis MIV/ÖPNV
A1	60'-Takt	Erste Ankunft im Oberzentrum: vor 9 Uhr Letzte Abfahrt im Oberzentrum: nach 20 Uhr	Nur Direktverbindungen	1,5

B2	30'-Takt, nachfragegerechte Verdichtung während Hauptverkehrszeiten 60'-Takt samstags 120'-Takt sonntags	Mo-Fr: 05:00-23:00 Uhr Sa: 06:00-23:00 Uhr So: 08:00-22:00 Uhr	Direktverbindungen (Ausnahme: durch max. 1 Umstieg Bus/SPNV wird Reisezeit verkürzt)	1,5
B3	60'-Takt, nachfragegerechte Verdichtung während Hauptverkehrszeiten 120'-Takt sonntags	Mo-Fr: 05:00-23:00 Uhr Sa: 06:00-23:00 Uhr So: 08:00-22:00 Uhr	Max. 1 Umstieg	1,5
C2	30'-Takt nur Mo-Fr 6–20 Uhr und Sa 9–20 Uhr, 60'-Takt in den übrigen Zeiten 120'-Takt sonntags	Mo-Fr: 05:00-23:00 Uhr Sa: 06:00-22:00 Uhr So: 08:00-22:00 Uhr	Direktverbindungen (Ausnahme: durch max. 1 Umstieg Bus/SPNV wird Reisezeit verkürzt)	1,5
C3	60'-Takt 120'-Takt sonntags	Mo-Fr: 05:00-23:00 Uhr Sa: 06:00-22:00 Uhr So: 08:00-22:00 Uhr	Max. 1 Umstieg	1,5

Im Landkreis Merzig-Wadern werden fast alle Verbindungskategorien gemäß VEP durch Linien des SPNV, des Landesbusnetzes sowie des vom Großherzogtum Luxemburg bestellten Busverkehrs gemäß Kapitel 2.2.3.2 abgedeckt. Die geforderten Qualitätskriterien werden dabei im Wesentlichen eingehalten.

Dennoch können zwei Schwachstellen bestimmt werden:

- Die Direktverbindung Saarbrücken – Wadern gemäß Kategorie B3 existiert nicht, zudem wird hier das Reisezeitverhältnis nicht eingehalten.
- Zwischen St. Wendel und Wadern besteht nur ein 60-Minuten-Takt, der aufgrund der geringen Bevölkerungsdichte des Korridors aber bisher ausreicht.

Lediglich die Verbindung Wadern – Hermeskeil (mit möglichem Umstieg nach Trier) wird von Verkehrsleistung in Aufgabenträgerschaft des Landkreises abgedeckt. Sie erreicht die vorgegebenen Standards nicht vollständig.

Auf der lokalen Ebene, also für Verbindungen, die nicht dem Landesnetz zugeordnet werden und deren Zuständigkeiten bei kommunalen AT liegen, definiert der VEP ÖPNV in seinem Kapitel 6.6 weitere Vorgaben. Die Versorgungsfunktion soll mit einem ausreichenden ÖPNV-Angebot sichergestellt werden. *„Hierbei sind insbesondere die **Grundzentren**, auch außerhalb der Schulzeiten, regelmäßig an das per Landesentwicklungsplanung zugeordnete Mittelzentrum anzubinden. Anzustreben ist auf diesen Relationen mindestens **eine Verbindung pro Stunde**. Weiterhin sollten Ortsteile ohne zentralörtliche Versorgungsfunktionen an Werktagen möglichst eine regelmäßige Anbindung an einen Ortsteil mit Versorgungsbereichen aufweisen. Ausnahmen von diesen Vorgaben sind zu begründen.“* (S. 68)

Für eine integrierte Netzgestaltung zwischen Landesnetz und dem kommunalen Angebot ist auf das gleiche Taktmuster (15'/30'/60'/120') zurückzugreifen. Des Weiteren sollen die An- und Abfahrzeiten des lokalen Verkehrs an den **Verknüpfungspunkten zum Landesnetz zeitlich abgestimmt** und die Wege untereinander räumlich naheliegend, attraktiv sowie möglichst barrierefrei ausgestaltet werden. Daneben sind auch die kommunalen Angebote in einen **Integralen Taktfahrplan** (ITF) zu integrieren.

Im Teil B des VEP wird zudem das Thema der **Reaktivierung** und des Neubaus von Schienenstrecken betrachtet. Im Landkreis Merzig-Wadern ist die Strecke Merzig – Losheim mit einem positiven Nutzen-Kosten-Faktor versehen und wird im Rahmen von Studien derzeit näher untersucht. Bei einer möglichen Realisierung ist das regionale und lokale Busnetz an die neuen Rahmenbedingungen anzupassen.

Im ÖPNV soll die Reisekette von Haustür zu Haustür barrierefrei sein. Hierzu sollen alle Fahrzeuge sowie Haltestellen und Stationen **barrierefrei ausgestaltet** sein.

Des Weiteren soll eine enge Verzahnung zwischen Flächenentwicklung und dem ÖPNV-Netz stattfinden. Damit ist gemeint, dass neue Flächen dort auszuweisen sind, wo bereits ein ÖPNV-Angebot vorhanden ist. Ist dies nicht der Fall, soll frühzeitig eine ÖPNV-Anbindung und -Erschließung geplant werden.

Die **sozialen Standards**, die für das Landesnetz im VEP ÖPNV definiert wurden, sind auch auf der kommunalen Ebene anzuwenden. Insbesondere sind die Regelungen der Tariftreue sowie der Personalübernahme einzuhalten. Diese finden sich auch im Kapitel 3.4.4 wieder.

3.2.3 Lokale Entwicklungsstrategie (LES)

Die 2022 erstellte „Lokale Entwicklungsstrategie“ für die „Leader e.V.“- Förderperiode 2023 – 2027 wurde federführend von der LAG „Land zum Leben Merzig Wadern“ erarbeitet. Sie hat

das Ziel, den Fördermitteln einen Rahmen zu geben, um die Regionalentwicklung im ländlichen Raum durch Impulse und projektbezogene Vorhaben voranzubringen. In der LES wird die Region Merzig-Wadern mit all ihren Potenzialen und Möglichkeiten beschrieben.

Der ÖPNV wird im Rahmen einer Analyse zum Themenfeld Mobilität betrachtet (S.36 - 39). Hieraus geht hervor, dass das Angebot insgesamt nicht den Erwartungen der Mehrzahl der Menschen entspricht. Der liniengebundene ÖV mit festen Fahrtzeiten und Haltestellen kommt der zunehmenden Individualisierung und Erwartungshaltung der Menschen an flexibler und jederzeit verfügbarer Mobilität nicht nach. Auch die Transparenz und Verständlichkeit der vorhandenen Angebote ist in den Köpfen der Menschen nur unzureichend präsent. Dazu werden Beispiele wie komplexe Fahrpläne oder das Buchungssystem für Tickets genannt.

Insgesamt wird die Versorgung mit öffentlich zugänglicher Mobilität vor allem in den Abend- und Nachtstunden sowie am Wochenende als Problem mit Handlungsbedarf genannt, da zahlreiche Linien nur zu bestimmten Tageszeiten im Taktverkehr befahren werden. Durch den Ausbau weiterer flexibler und bedarfsorientierter Bedienformen, besteht daher die Chance diese Lücken zu schließen.

Positiv hervorgehoben wird die bestehende Busverbindung nach Luxemburg (jedoch mit Schwächen v. a. bezüglich der Haltepunkte) sowie die Bahnanbindung von Merzig, Mettlach und Beckingen (Strecke Saarbrücken - Trier) und Perl (Strecke Trier - Perl).

3.2.4 Tourismusstrategie Saarschleifenland 2025

Die Tourismusstrategie des Saarschleifenlandes basiert auf der „Tourismusstrategie Saarland 2025“, deren Ziele und Handlungsfelder hinsichtlich ihrer spezifischen Eignung für das Saarschleifenland überprüft, gewichtet und punktuell ergänzt wurden.

Auf die Entwicklung des ÖV wird nicht weiter eingegangen. Lediglich im Handlungsfeld „Qualitätssicherung und -entwicklung im Wandertourismus“ wird als Maßnahme die Verbesserung der Erreichbarkeit der Wanderwege ohne eigenes Fahrzeug durch innovative Mobilitätskonzepte (z. B. digitale Mitnahmeplattform, Wandertaxi) beschrieben. Dieser Maßnahme ist die Priorität „mittel“ zugeordnet.

3.2.5 Kommunale Planungen

Betrachtungsgegenstand sind hier die in den Kapitel 1.3.5 erwähnten Konzepte der Städte und Gemeinden. Diese Konzepte wurden alle vor der Neuvergabe der Linienbündel 2020 erstellt, bei der in allen Kommunen das ÖPNV-Angebot insgesamt bereits verbessert wurde. Daher ist die Anwendbarkeit dieser Konzepte nur eingeschränkt gegeben.

Auch der Ausbau der Barrierefreiheit ist seitdem vorangekommen. Die im Laufe der Jahre veralteten Haltestellen werden derzeit erneuert und auf einen Standard gesetzt. Dennoch lassen sich einige Aussagen ableiten, die weiter Gültigkeit besitzen:

Beckingen: Es liegt kein Entwicklungskonzept vor.

Losheim am See: Gemeindeentwicklungskonzept (GEKO 2014) und Integriertes städtebauliches Entwicklungskonzept für den Ortsteil Losheim (ISEK 2017)

Das ISEK baut auf dem im Jahr 2014 vorgelegten GEKO auf und soll für den Ortsteil Losheim konkretisiert werden. Das GEKO weist bereits auf den Ausbau der ÖPNV-Verbindungen zwischen Hauptort, Ortsteilen und der Kreisstadt Merzig hin und fordert eine dichtere Taktung der

Buslinien, insbesondere im östlichen Gemeindegebiet (Niederlosheim, Wahlen) und im weiteren Verlauf zu den Nachbargemeinden (Nunkirchen, Wadern). Im ISEK wird zusätzlich auf unzureichende Anbindungen an den Stausee Losheim aufmerksam gemacht.

Dennoch bewertet das ISEK insgesamt, sowohl die Anbindung an die Saarschiene, als auch die Verbindungen innerhalb der Gemeinde Losheim an Werktagen, als „gut“. Am Wochenende wird die Taktfrequenz der Busse für eine touristische Nutzung jedoch als nicht ausreichend eingeschätzt.

Die Ergänzungen durch das Anruf-Sammel-Taxi und den Marktbus Losheim seien eine wichtige Stütze für die Nahversorgungsläden im Ortskern (S. 25 f).

Als zusätzliches Handlungsfeld nennt das ISEK die Haltestelle „Losheim Sparkasse“, die aufgrund des mangelhaften Zustandes verbessert und barrierefrei ausgebaut werden soll.

Merzig: Integriertes Stadtentwicklungskonzept Kreisstadt Merzig (ISEK 2014)

Das ISEK der Stadt Merzig weist konkret auf das lückenhafte Busangebot aufgrund verstreut gelegener Stadtteile hin. Zudem müsse die ÖPNV-Anbindung in Richtung Luxemburg weiter optimiert werden.

Als positiv wird die Verbesserung des Busangebotes durch das Anruf-Linien-Taxi der Kreisstadt Merzig genannt (S. 159).

Die Ortsteile werden in Form von Kurzprofilen, u. a. für den ÖPNV anhand eines Standortcheck in den Ampelfarben kategorisiert. Dabei werden 5 Orte in die Farbe Grün, 7 in Gelb und 5 in Rot eingruppiert. (S. 166 f) Mängel werden in den Ortsteilen Fitten, Mechern, Menningen, Mondorf und Silwingen gesehen. Eine konkrete Beschreibung dieser Kategorisierung ist nicht vorhanden.

Mettlach: Integriertes Gemeindeentwicklungskonzept (IGEK 2012)

Das ÖPNV-Angebot wird zwischen den Ortsteilen insgesamt als unzureichend bewertet, da diese vor allem außerhalb der Schul- und Arbeitszeiten nur sehr unregelmäßig bedient werden. Des Weiteren stelle die Erreichbarkeit der Freizeiteinrichtungen mit dem ÖPNV ein großes Defizit dar. Positiv hervorgehoben wird das Jugendtaxi des Landkreises Merzig-Wadern. Gerade für die ländlich geprägten Ortsteile der Gemeinde stellt dieses Angebot eine interessante Alternative zum eher mäßig ausgebauten ÖPNV dar. Die Anzahl und die Lage der Haltestellen werden in Bezug auf eine fußläufige Erreichbarkeit als ausreichend eingestuft. Einige Haltestellen weisen jedoch bezüglich der Ausstattung und der Gestaltung Defizite auf (S. 127 f).

Seitens der Bevölkerung besteht eine große Nachfrage für den SaarLuxBus, der sein Angebot, seit der Erstellung des Konzeptes, stetig verbessert hat. Mit der inzwischen erfolgten, verstärkten Ausrichtung der Verkehre auf Luxemburg als Quell- und Zielbereich (Bedienungsverbot) wurde diese Nutzungsmöglichkeit jedoch deutlich eingeschränkt.

Als Stärke wird die durch die Gemeinde verlaufende Schienenverbindung mit zwei Haltepunkten in Mettlach und Saarlöbzbach bewertet. Gleiches gilt für die Landes-Nachtbuslinie N5, die ebenfalls die beiden Ortsteile anbindet (S.158 f).

Als Möglichkeiten zur Verbesserung des ÖPNV nennt das IGEK den Ausbau von Busverbindungen zwischen den Ortsteilen, die Aufwertung der Haltestellen und des Ausbaus der Barrierefreiheit, sowie zusätzliche alternative ÖPNV-Angebote (S. 158). Letzteres wurde mittlerweile in Form des „DOKI“-Busses in Wehingen und des Seniorenfahrdienstes Mettlach ergänzt (siehe Kap. 2.2.4.4 – 2.2.4.5).

Eine Verbesserung des ÖPNV-Angebotes soll bis zum Jahr 2025 erreicht werden (S. 163 f).

Perl: Gemeindeentwicklungskonzept (GEKO 2016)

Das ÖPNV-Angebot wird trotz der Versorgung durch drei Haltepunkte an einer SPNV-Strecke (Perl, Besch und Nennig) als nicht ideal bewertet. Hierbei wird die fehlende Anbindung im grenzüberschreitenden Verkehr nach Luxembourg in Form einer fehlenden Bahnverbindung bemängelt (S. 8).

Für den Busverkehr wird auf die schlechte Anbindung kleinerer Ortsteile aufmerksam gemacht. Als Stärken wird vor allem aufgrund der Nähe zu Luxemburg das Angebot des Saar-LuxBus genannt. (S. 36) Insgesamt dient das bestehende ÖPNV-Angebot durch seine Betriebszeiten und Takte vorwiegend zur Schüler- und Berufspendlerbeförderung. Für eine touristische Nutzung bzw. als Alternative zum MIV für die Einwohner der Gemeinde ist das Angebot zu sporadisch (S. 130).

Als konkrete Maßnahmen werden alternative ÖPNV-Bedienformen mit verschiedenen Beispielen in Form von Rufbus oder Anruf-Sammel-Taxi genannt. Ebenfalls wird das Thema eines Bürgerbusses thematisiert. (S. 133)

Wadern: Stadtentwicklungskonzept (SEKO 2011)

Die Bestandsanalyse des ÖPNV fällt insgesamt gut aus. Durch die zahlreichen Busverbindungen, insbesondere Marktbus, Nachtbusse und drei R-Linien, bewertet das SEKO den ÖPNV in der Stadt Wadern als für alle Altersgruppen sehr attraktiv. Einzig der fehlende Schienenverkehr wird bemängelt (S. 101 f).

Eine Verbesserung des ÖPNV durch Schienenverkehr sei zwar wünschenswert, aber durch den Rückbau der ehemaligen Gleisverbindung nicht realistisch (S. 107).

Zur Erreichung ihrer Oberziele verfolgt die Stadt Wadern eine Verkehrsentwicklungsstrategie, bei der eine weitere Anpassung des ÖPNV an die sich wandelnden Bedürfnisse mit flexiblen Systemen (Rufbus) erfolgen soll (S. 131 f).

Weiskirchen: Teilräumliches Entwicklungskonzept (TEKO 2016)

Das aus dem Jahr 2016 stammende Konzept nimmt lediglich eine Bestandsanalyse des ÖPNV im damaligen Fahrplanstand vor.

Als Mangel werden fehlende alternative Nahverkehrsangebote wie beispielsweise Sammel-Taxen oder Bürgerbusse erwähnt. Konkrete Maßnahmen werden allerdings nicht genannt (S.16).

Als Ziel wird zudem der barrierefreie Ausbau der Haltestelle „Kirche“ verfolgt (S. 33, inzwischen umgesetzt).

3.2.6 Entwicklungskonzept Oberes Moseltal (EOM)

Das grenzüberschreitende Entwicklungskonzept Oberes Moseltal (EOM) ist eine gemeinsame Initiative der Landesplanungsministerien in Luxemburg, Rheinland-Pfalz und dem Saarland mit dem Ziel die Entwicklung des deutsch-luxemburgischen Grenzgebietes zu optimieren. Die engen funktionalen Verflechtungen in der Großregion führen u. a. zu besonderen Nutzungsansprüchen zwischen den Zentren Luxemburg, Saarbrücken und Trier. Der Planungsraum des EOM besteht auf rheinland-pfälzischer Seite aus den Verbandsgemeinden Irrel (Eifelkreis Bit-

burg-Prüm), den Gemeinden des Kreises Trier-Saarburg und der Stadt Trier. Auf saarländischer Seite gehören die Gemeinden Perl und Mettlach sowie das Mittelzentrum Merzig zum Planungsraum. In Luxemburg sind es die Kantone Echternach, Grevenmacher (mit Ausnahme der Gemeinde Junglinster) und Remich.

Im vom EOM entwickelten „Leitbild“ von 2018 wird der westliche Teil des Landkreises Merzig-Wadern als Grenzregion näher betrachtet. Dabei orientiert sich das EOM am SMOT (Schéma stratégique de mobilité transfrontalière 2016), dessen Maßnahmenvorschläge für den Planungsraum im Rahmen des EOM umgesetzt werden könnten.

Im Handlungsfeld „Verkehrsinfrastruktur und Mobilitätsangebote“ werden folgende Ziele für den ÖPNV genannt:

- Bahnverbindungen Perl - Trier und Merzig - Trier stärken und multimodal vernetzen,
- Busverkehre grenzüberschreitend ausbauen und multimodal vernetzen,
- Mobilitätshubs als multimodale Schnittstellen für die Grenzraumverkehre ausbauen.

Multimodale Mobilitätshubs

Als Multimodale Mobilitäts-Hubs wird Infrastruktur bezeichnet, an der verschiedene Verkehrsmittel vernetzt werden und Ein- und Umstiegsoptionen von einem auf das andere Verkehrsmittel bestehen - vom Pkw oder dem Fahrrad, Pedelec oder E-Bike auf den ÖPNV. Die Standorte sind mit entsprechender Infrastruktur wie sichere Parkmöglichkeiten, Ladestationen für E-Bikes und E-Autos sowie Haltestellen des ÖPNV ausgestattet. Diese Knotenpunkte dienen dazu, dass die vorhandenen Verkehrsmittel effizienter ausgelastet werden und weniger Verkehr auf der Straße entsteht. Multimodale Mobilitätshubs können an bereits vorhandenen Strukturen wie „Park & Ride“- und „Bike & Ride“-Angeboten eingerichtet werden. Durch die Erweiterung und den bedarfsorientierten Ausbau dieser Standorte mit Ladeinfrastruktur für Elektromobilität und Abstellmöglichkeiten für Fahrräder oder den Anschluss an weitere Mobilitätsangebote (Linienverkehr und alternative Mobilitätsformen) werden bereits bestehende Strukturen aufgewertet.

Im Rahmen eines LEADER-Projektes wurde durch die Stabsstelle Regionale Daseinsvorsorge des Landkreises Merzig-Wadern die Standortstudie „Multimodale Mobilitätshubs im Landkreis Merzig-Wadern“ erarbeitet. Die Studie umfasst eine Bestandsaufnahme sowie eine Standortanalyse für potenzielle Hub-Standorte im gesamten Landkreis. Dabei wurden folgende Ziele definiert:

Langfristige / übergeordnete Ziele

- Attraktivitätssteigerung des Angebotes des ÖPNV durch die Vernetzung der verschiedenen Verkehrsmittel
- Verknüpfung von Versorgung, Mobilität und Ladeinfrastruktur
- Reduzierung des MIV (Verkehrsentlastung) und des Pendelverkehrs
- Beitrag zur CO₂-Reduzierung und damit zum Klimaschutz leisten

Die Studie schlägt zwei Standorte zur direkten Umsetzung vor und priorisiert zusätzlich sechs weitere Standorte im Gebiet des Landkreises Merzig-Wadern:

Umsetzungsvorschlag:

- Schengen-Lyzeum & Bahnhof Perl
- Sportplatz Mettlach-Orscholz

Diese beiden Standorte wurden im Rahmen der geführten Einzelgespräche mit den Kommunen neu aufgenommen. Beide Standorte haben für den Pendlerverkehr zwischen Deutschland

und Luxemburg eine besondere Bedeutung. Die Parkflächen werden von Pendlern stark frequentiert, um von dort die Busverbindung (Perl: Linie 402, Orscholz: Linie 401, 403) nach Luxemburg zu nutzen.

Tabelle 44 Standorte „Im Niederborn / Zum Kreckelberg Perl“ und „Am Sportplatz / Moselstraße Mettlach-Orscholz“

	
Standort „Im Niederborn / Zum Kreckelsberg Perl“ - Bereits bestehender Mitfahrer-parkplatz - unmittelbare Nähe Bushaltestellen - unmittelbare Nähe Schengen-Lyzeum - Nähe PerlBad mit Fahrradladestation	Standort „Am Sportplatz / Moselstraße Mettlach-Orscholz“ - Parkplatz am Sportplatz wird bereits von Pendlern genutzt - unmittelbare Nähe Bushaltestelle - Fläche Gewerbebetrieb von der Gemeinde gekauft

Quelle: Geoportal Landkreis Merzig-Wadern

Priorisierte Standorte:

- Mettlach Bahnhof & Abteibräu
- Losheim Bahnhof & Carl-Dewes-Platz
- Losheim Westufer Stausee
- Weiskirchen Hochwaldhalle
- Wadern Busbahnhof
- Wadern-Nunkirchen (Feuerwehr-Areal)

Weitere zehn Standorte könnten durch zusätzliche Ausstattungsmerkmale (z. B. Ladestationen) für bestimmte Nutzergruppen (z. B. Touristen) aufgewertet werden.

3.3 Netz- und Angebotsstruktur des ÖPNV

Die Festlegung eines Anforderungsprofils für den ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Merzig-Wadern stellt die Grundlage für den im Nahverkehrsplan zu definierenden Ziel-

zustand dar. Im Anforderungsprofil werden die verkehrlichen Ziele und die gewünschte Qualität des ÖPNV formuliert. Durch Abgleich mit der Bestandsanalyse (Kapitel 2) unter Berücksichtigung von gesetzlichen und planerischen Rahmenbedingungen sowie Ansprüchen anderer Planungen (siehe Kapitel 3.1 und 3.2) entsteht eine Mängelanalyse, aus der dann ein Handlungsbedarf mit Prüfaufträgen zur möglichen Behebung der Mängel abgeleitet wird (Kapitel 4).

3.3.1 Hierarchische Netzgliederung

Die Instrumente der Raumordnung (räumliche Gliederung und Hierarchiebildung) bieten ein interdisziplinäres Planungswerkzeug zur Bestimmung der bedarfsgerechten Strukturen des ÖPNV. Insbesondere im ländlichen Raum mit räumlich und zeitlich stark variierender Nachfrage basiert der passende Bedienungsstandard auf dem hierarchischen Aufbau von Netzstruktur, Angebotsstruktur und Verknüpfungskonzept.

Der lokalen und regionalen Zuordnung des ÖPNV-Netzes im Landkreis Merzig-Wadern liegt die nachfolgend aufgestellte Achsenhierarchie als Ordnungs- und Planungsrahmen zu Grunde:

- **Hauptachsen** sind definiert als Verbindungen der zentralen Orte untereinander (im Kreisgebiet die Grundzentren mit den Mittelzentren Merzig und Wadern sowie mit den benachbarten Mittelzentren Dillingen, Lebach und St. Wendel und das Oberzentrum Saarbrücken mit der Kreisstadt Merzig), die sich durch ihr hohes Verkehrsaufkommen auszeichnen. Die zentralen Orte im Bereich der Hauptachsen sollen durch den ÖPNV direkt oder über ein gut funktionierendes Verknüpfungskonzept (z. B. ITF) erreicht werden.

Tabelle 45 Hauptachsen im Landkreis Merzig-Wadern

Achse	Verkehrsachse Straße	Verkehrslinie(n) ÖPNV
(Saarbrücken – Saarlouis -) Merzig – Mettlach (- Saarburg – Trier)	A8, B51	RE1, RB70, RB71
Merzig – Losheim – Weiskirchen – Wadern	L157, L151/L365	R1, X1
Merzig – Tünsdorf – Perl – Nennig	A8, L170, B407, B419	260
Wadern – Nunkirchen (- Lebach)	L148, B268	R3, 470
Wadern – Krettnich (- Primstal – St. Wendel)	L148, L134	R2

Diese Hauptachsen sind mit Ausnahme der Verbindung ins Moseltal (Perl / Nennig) mit überwiegend vertakteten und täglichen ÖPNV-Angeboten belegt. Die Hauptachse in Nord-Süd-Richtung (Trier – Merzig – Saarbrücken) ist Teil der Siedlungsachse 1. Ordnung des LEP lt. Kap. 2.1.1, Abb. 2.

- **Nebenachsen** beinhalten Verbindungen zwischen Siedlungsschwerpunkten (geschlossenen Ortslagen) und den diesen jeweils zugeordneten Grund- und Mittelzentren. Nebenachsen können auch eine Verlängerung oder ein Abzweig von einer Hauptachse oder eine Verbindung zweier Hauptachsen sein.
- Die **Flächenerschließung (Ergänzungsachsen)** bildet alle sonstigen Verkehrsverbindungen ab. Dabei wird zwischen ländlichen und städtischen Räumen unterschieden:

- In ländlich strukturierten Bedienungsgebieten mit geringer Bevölkerungsdichte ist v. a. die Erreichbarkeit der zentralen Orte und Schulstandorte von Siedlungen außerhalb der Haupt- und Nebenachsen wichtig (z. B. Siedlungen an Stichstraßen oder Gehöfte). Dies trifft insbesondere für die kleineren Ortslagen des Landkreises Merzig-Wadern im stark ländlich geprägten Raum zu.
- In urbanen Räumen der Mittelzentren mit hoher Bevölkerungsdichte und geschlossener Siedlungsstruktur erfolgt eine Erschließung der Räume auch abseits der Haupt- und Nebenachsen, insbesondere in Wohngebieten. Hier ist die Erreichbarkeit des jeweiligen Stadtzentrums und Bahnhofs wichtig. Im Landkreis Merzig-Wadern ist hier nur die Kernstadt Merzig eingeschränkt betroffen (z. B. Stadtteile Reisberg, Gipsberg oder Hilbringen-Seitert).

Bezüglich der Achsen lässt sich zusammenfassend feststellen, dass der konzentrische Zulauf auf die Zentren Merzig und Wadern dominiert. Eine Anbindung der Grundzentren Mettlach, Perl, Losheim am See, Weiskirchen und Beckingen an die Kreisstadt ist in jedem Fall durch den bestehenden ÖPNV gegeben.

Abbildung 24 Hierarchie der ÖPNV-Achsen im Landkreis Merzig-Wadern

NVP-Entwurf

3.3.2. Verknüpfungspunkte und Schnittstellen

Die Verknüpfung der unterschiedlichen Linien und Verkehrsmittel im ÖPNV ist ein wesentliches Ziel einer am Kunden orientierten Verkehrsplanung, weil viele Wege nicht innerhalb des Verlaufs einer Linie zurückgelegt werden, sondern die Notwendigkeit des Umsteigens besteht. Die damit verbundenen Fahrtunterbrechungen stellen vor allem in der Wahrnehmung der Kunden, aber auch im täglichen Betrieb eine Schwachstelle dar, da sie zeitliche Verzögerungen und Unsicherheiten z. B. im Falle von Verspätungen mit sich bringen.

Verknüpfungspunkte bzw. Umsteigepunkte werden durch aufeinander abgestimmte Fahrpläne der einzelnen Linien an definierten Knotenpunkten geschaffen. Kurze Wartezeiten und sichere Anschlussmöglichkeiten in alle Richtungen steigern die Attraktivität der Umsteigevorgänge. Besonders an Knotenpunkten zwischen Linien mit übergeordneter Funktion im Verkehrsnetz (z. B. SPNV, RegioBus-Linien) und bei Linien mit vorrangiger Bedeutung der Erschließungsfunktion innerhalb des Landkreises Merzig-Wadern sind diese Anforderungen zu erfüllen.

Planerische Lösungen für einen guten ÖPNV bietet ein sogenannter **Integraler Taktfahrplan** (ITF), worunter man ein Modell versteht, in dem der Fahrplan nicht für jede Linie einzeln geplant wird, sondern bei dem die Taktfahrpläne unterschiedlicher Bahn- und Buslinien integriert betrachtet und aufeinander abgestimmt werden. Dadurch soll ein flächendeckendes Verkehrsnetz angeboten werden, in dem die Anschlüsse optimiert sind. Im Saarland werden die Schienenverbindungen als höchste Kategorie im hierarchischen Modell eingestuft, gefolgt von den Regio- und PlusBus-Linien, Kreisbuslinien, den Stadt- und Gemeindeverkehren und zuletzt den Schulverstärkern.

Im Landkreis Merzig-Wadern bestehen Übergangspunkte zum SPNV insbesondere an den Bahnhöfen Merzig, Beckingen und Mettlach. Weitere Verknüpfungen zwischen Schienen- und Busverkehr ergeben sich in Merzig Stadtmitte, Besseringen, Nennig, Besch und Perl. Dem Bahnhof Merzig kommt hier als wesentlichem Verknüpfungspunkt eine zentrale Rolle zu.

Merzig Bahnhof

ist Haltepunkt auf der Saarstrecke mit den Bahnlinien RE 1, RB70 und RB71. Der Fahrplan der PlusBus- / ExpressBus – Linie R1 / X1 ist auf die Züge nach Saarbrücken und Trier abgestimmt. Weiterhin sind folgende untergeordnete Linien größtenteils auf die Züge von / nach Saarbrücken und teilweise Trier abgestimmt:

- Linie 232 (Merzig Bf. – Merzig Bietzerberg)
- Linie 241 (Merzig Bf. – Merzig Reisberg)
- Linie 242 (Merzig Bf. – Merzig Gipsberg)
- Linie 243 (Merzig Bf. – Merzig Besseringen)
- Linie 244 (Merzig Bf. – Merzig Schwemlingen)
- Linie 250, 255 (Merzig Bf. – Mettlach (- Orscholz –Nennig))
- Linie 260 (Merzig Bf. – Tünsdorf – Perl – Nennig).

Auf der Linie 260 besteht zudem bei den meisten Fahrten Anschluss auf die PlusBus-Linie R1 / X1.

Der Busbahnhof Merzig Bahnhof stellt auch für den Busverkehr der Kreislinien untereinander eine wichtige Schnittstelle dar. Vor allem im Schulverstärkerverkehr werden Umsteigeverbindungen zu den Schulen in der Waldstraße (Gymnasium am Stefansberg, BBZ Merzig) oder zum Peter-Wust-Gymnasium (Haltestelle Merchinger Straße) genutzt.

Hinzu kommen die Buslinien nach Luxemburg (siehe Kap. 2.2.3.2), welche nicht planmäßig auf deutsche Linien abgestimmt sind, aber im Halbstunden- bzw. Stundentakt nach Luxemburg Kirchberg (Linie 403) oder im Stundentakt nach Leudelage (Linie 404) verkehren. Zusätzlich bedient die Linie 405 von Saarlouis kommend Merzig Bahnhof Richtung Luxembourg.

Bahnhof Beckingen

Hier bestehen Anschlussverbindungen aus dem Haustadter Tal und aus Düppenweiler auf die RB70 und 71 von / nach Saarbrücken mit folgenden Linien:

- Linie 230 (Losheim – Oppen - Beckingen – Merzig)
- Linie 232 (Düppenweiler – Beckingen – Merzig)
- Linie 411 (KVS GmbH, Saarlouis – Dillingen – Beckingen - Rehlingen-Siersburg – Gerlfangen)

Mettlach Bahnhof

Hier bestehen Verknüpfungen der Linie 250 mit vielen Fahrten des regionalen Bahnverkehrs. Somit sind auch die vom Bahnhof Mettlach weiter entfernten Mettlacher Wohngebiete Keuchingen und Ludwinus-Siedlung und der Ortsteil Orscholz an das Schienennetz angebunden. Bei den weiteren oben genannten Schienen-Verknüpfungspunkten Merzig Stadtmitte, Besseringen, Nennig, Besch und Perl liegen zwar Bahnhaltepunkt und Bushaltestelle räumlich relativ nahe zusammen, eine Verknüpfung, die über einzelne zufällige Anschlüsse hinausgeht, besteht jedoch nicht bzw. nur für den Schülerverkehr.

Der SPNV-Haltepunkt Fremersdorf liegt zwar auf dem Gebiet des Landkreises Merzig-Wadern (der Ort selbst liegt im Kreis Saarlouis), hat aber keine Verknüpfungsfunktion.

Weitere Umsteigepunkte, die im ÖPNV-Netz eine wichtige Rolle einnehmen, gibt es auch innerhalb des Bussystems:

Wadern Busbahnhof

Die ÖPNV-Grundbedienung der Stadt Wadern erfolgt vorwiegend über die PlusBus- und ExpressBus-Linien R1 / X1, R2 und R3.

Die PlusBus-Linie R1 verbindet mit Anschluss an die Bahn die Kreisstadt Merzig, die Gemeinden Losheim am See und Weiskirchen mit dem Mittelzentrum Wadern täglich im Taktverkehr. Im Berufsverkehr wird die R1 durch Fahrten der Linie X1 verstärkt.

In Wadern besteht Anschluss zwischen den Linien R1 und R3. Zur Linie R2 besteht zeitnahe Anschluss nur bei Fahrten am Wochenende.

Über die Linie 201 wird Wadern via Hermeskeil an die Linie 200 des VRT von und nach Trier mit einzelnen Fahrten angebunden. Am Wochenende schafft das Anruf-Linien-Taxi (ALiTa) der 201 im Zweistundentakt eine Anbindung an die Linien 200 und R1.

Die Linie 202 dient der Anbindung des Löstertals an Wadern. Mo – Fr bestehen einzelne Verknüpfungen an die R1, und am Wochenende sind alle ALiTa-Fahrten auf die R1 angebunden.

Des Weiteren existieren in Wadern weitere linienübergreifende Verknüpfungen, vor allem auch in der Schülerbeförderung, da Wadern ein wichtiger Schulstandort ist.

Weiskirchen

Die Umsteigeverbindungen in Weiskirchen beschränken sich v. a. auf die PlusBus-Linie R1 und den Schülerverkehr. Wichtigste Umstiegshaltestellen sind Weiskirchen Kirche und Weiskirchen Abzw. Konfeld.

Losheim am See Bahnhof

Die ÖPNV-Grundbedienung der Gemeinde Losheim am See erfolgt vorwiegend über die PlusBus-Linie R1 und die Linien 224, 226 und 230. Zwischen diesen Linien, der luxemburgischen Linie 401 Richtung Kirchberg sowie allen weiteren Linien können Umsteigebeziehungen entstehen, die insbesondere am Bahnhof stattfinden.

In Anlehnung an den VEP ÖPNV ist es sinnvoll, Verknüpfungspunkte im Landkreis Merzig-Wadern zu **digitalen Mobilitätsstationen** weiterzuentwickeln. Hierbei steht nicht nur der Umstieg zwischen den ÖPNV- und SPNV-Angeboten untereinander im Fokus, sondern ein multimodales Angebot, welches durch die Digitalisierung leichter genutzt werden kann.

Es werden im VEP ÖPNV Mobilitätsstationen in drei Kategorien (S, M und L) unterschieden. Auf der Landkreisebene in Merzig-Wadern kommt davon allein die Kategorie S in den Mittelzentren in Betracht. Die definierte Basisausstattung beinhaltet für diese Kategorie: SPNV-Halt oder Busverknüpfung, P+R- bzw. B+R-Anlagen, Schließfächer für Fahrradutensilien, Lademöglichkeit für E-Autos und Elektroräder, Packstation.

Aufgrund ihrer verkehrlichen Bedeutung sollen im Landkreis Merzig-Wadern für weitere wichtige Haltestellen besondere Ausstattungsstandards etabliert werden. Hierzu wird neben der vom Land definierten Kategorie S auch die nachrangige Kategorie Mini für kleinere Zentren optional vorgeschlagen:

- **Mobilitätsstation S:** Zentrale Haltestelle im **Mittelzentrum**, mit bedeutender Funktion im Verkehrsnetz, an der räumlich und zeitlich abgestimmte ÖPNV-Verknüpfungen zwischen mehreren Verkehrsmitteln und Linien bestehen (Merzig Bahnhof, Wadern ZOB). Basisausstattung: s. oben.
- **Mobilitätsstation „Mini“:** Haltestelle, die entweder zentral im **Grundzentrum** liegt und an der räumlich und i.d.R. zeitlich abgestimmte ÖPNV-Verknüpfungen bestehen (mit und ohne Schnittstelle zum Individualverkehr) oder Haltestelle in einem Ortsteil oder einer Gemeinde, die in ihrer Aufenthaltsqualität aufgewertet wird und einen Umstieg auf alternative Angebote (z. B. Fahrrad, E-Roller) vorhält. Basisausstattung: wettergeschützte Haltestelle, B+R-Anlagen, Abstellflächen für E-Roller, Anlehnbügel für Fahrräder, ggf. WLAN und elektronische, dynamische Fahrgastinformation.

In welchen Ortsteilen oder Gemeinden eine Mobilitätsstation „Mini“ umgesetzt werden soll, liegt im Verantwortungsbereich der Kommunen.

3.3.3 Erschließungsstandards

Der Einzugsbereich der Haltestellen im Landkreis Merzig-Wadern orientiert sich grundsätzlich an den Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV). In Anlehnung an diese Leitlinie wurden für alle Städte und Gemeinden im Landkreis eine untere Einzugs-grenze von 300 m und eine obere Einzugs-grenze von 600 m festgelegt.

Diese Luftlinienentfernungen werden in der Literatur als maximale Grenze der Einzugs-bereiche für Bushaltestellen definiert und als zumutbar für die Erreichbarkeit der Wohnstandorte und sonstigen ÖPNV-relevanten Nutzungen angesehen.

Neben dem konventionellen ÖPNV könnten zur Verbesserung des Angebotes sowie der Attraktivitätssteigerung des ÖPNV im Landkreis Merzig-Wadern auch flexible Bedienformen (z. B. On-Demand-Ridepooling (ODR)-Systeme) integriert werden.

Tabelle 46 Erschließungsstandards nach VDV-Empfehlung mit ODR-Ergänzung

Erschließungsstands für den Landkreis Merzig-Wadern	
Max. Einzugsbereich von Haltestellen des SPNV	600 m – 1.000 m
Max. Einzugsbereiche von Haltestellen des ÖSPV	300 m – 600 m
Einzugsbereich von virtuellen Haltestellen des flexibler Bedienformen (z. B. ODR)	200 m

Aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen ist eine vollständige Abdeckung aller Nutzflächen (z. B. Siedlungs- oder Industrieflächen) mit dem konventionellen SPNV / ÖPNV nicht immer möglich, weshalb eine Fläche als erschlossen gilt, wenn mindestens 80 % der Bevölkerung innerhalb der definierten Einzugsradien lebt oder arbeitet. Eine höhere Quote ist bei Einführung von flexiblen Bedienformen erreichbar.

3.3.4 Bedienungsstandards

Um der realen Verkehrsnachfrage gerecht zu werden, wird die Definition der rein räumlichen Verkehrsachsen gemäß Kapitel 3.3.1 um eine zeitliche Komponente erweitert. Hierzu werden drei Verkehrszeitentypen mit unterschiedlicher Nachfrageintensität definiert:

- **Hauptverkehrszeit (HVZ):** Zeiten starker bis sehr starker Verkehrsnachfrage, vor allem durch Beginn und Ende der Arbeits- und Schul- / Ausbildungszeiten verursacht. Sekundär auch durch Besorgungsverkehr geprägt.
- **Nebenverkehrszeit (NVZ):** Zeiten mäßiger Verkehrsnachfrage, je nach Zeitlage durch Freizeit- und Besorgungsverkehr oder Berufsverkehr (z. B. Schichtwechsel) verursacht.
- **Schwachverkehrszeit (SVZ):** Zeiten geringer Verkehrsnachfrage außerhalb der Haupt- und Nebenverkehrszeit, vor allem mit Freizeitverkehren belegt.

Tabelle 47 Darstellung der Verkehrszeiten

Verkehrstag	HVZ	NVZ	SVZ	Nachtverkehr
Mo – Fr	06:00 – 09:00 Uhr 13:00 – 18:00 Uhr	09:00 – 12:00 Uhr 18:00 – 20:00 Uhr	04:00 – 06:00 Uhr 20:00 – 24:00 Uhr	00:00 – 05:00 Uhr
Sa	-	08:00 – 18:00 Uhr	04:00 – 08:00 Uhr 18:00 – 24:00 Uhr	00:00 – 05:00 Uhr
So / Feiertag	-	-	07:00 – 24:00 Uhr	00:00 – 07:00 Uhr

Tabelle 48 Regelangebot nach Verkehrsachsen und Verkehrszeiten

Achsentyp	Richtwert für Taktung			
	HVZ	NVZ	SVZ	Nachtverkehr
Hauptachsen	30' – 60'	60' – 120'	120' – 180'	Bedarf
Nebenachsen	60'	60' – 120'	Bedarf	Bedarf
Flächenerschließung	60' – 120'	Bedarf	Bedarf	-

„Bedarf“: nachfrageorientiertes Angebot (z. B. Schulverstärkerverkehr, Rufbus / ODR, ALiTa, Nachtbus...)

Im Einzelfall kann die Taktung bedarfsorientiert vom strengen Taktschema abweichen. Auch können Verdichtungen des Taktes auf Teilstrecken einer Achse erfolgen. Einzelne Fahrten, vor allem zur SVZ, können mit einem ALiTa statt mit einem Linienbus abgedeckt werden.

Dieses Anforderungsprofil gibt vor, dass jede Ortslage an Werktagen tagsüber, vorzugsweise in einem Stunden- bis Zweistundentakt, an die Umgebung bzw. das nächste Zentrum angebunden sein soll. Dieser Takt stellt einen angebotsorientierten Mindestbedienungsstandard dar, der ÖPNV-Kunden eine flexible und regelmäßige Nutzung ermöglicht. Auf vielen Linien existiert dieses Angebot bereits. Dies ist u. a. den immer stärker differenzierten Schulendzeiten (inkl. Nachmittagsbetreuung), den gleitenden Arbeitszeiten und einer individuellen Freizeitgestaltung geschuldet.

Auf stärker frequentierten Achsen und in dicht besiedelten Bereichen rund um die Mittelzentren Merzig und Wadern wird der Stundentakt bereits im bestehenden Fahrplanangebot v.a. in der Hauptverkehrszeit verdichtet und an den höheren Bedarf angepasst. Außerhalb der Hauptverkehrszeit werden die Takte in Abhängigkeit von der Besiedlungsdichte, der Achsenhierarchie und der Fahrgastnachfrage ausgedünnt.

Die Flächenerschließung auf Nebenachsen im ländlichen Raum richtet sich in der Schwachverkehrszeit nach dem Bedarf. Dies kann zum Beispiel auch durch einen nur punktuell verkehrenden Busverkehr geschehen, aber auch durch Anruf-Linien-Taxis oder ein Rufbus- bzw. On-Demand-System. Wenn Bereiche und Zeiten extrem niedriger Nachfrage zusammenfallen (z. B. nachts), kann auf ein Angebot verzichtet werden.

Folgende Haupt- und Nebenachsen weisen bezüglich des Anforderungsprofils gemäß Tabelle 48 Mängel auf:

- Hauptachse Merzig – Perl – Nennig (Linie 260): Bedienungslücke Mo. – Fr. nach 18 Uhr sowie Sa. tagsüber. So. besteht ein Angebot mit ALiTa.
- Nebenachse Wadern – Wadrill – Hermeskeil (Linie 201): Bedienungslücken Mo. – Fr. in der HVZ und NVZ. Sa. und So. besteht ein Angebot mit ALiTa mit Mängeln nach 18 Uhr.
- Nebenachse Merzig – Bietzerberg – Beckingen – Haustadtertal – Losheim / Nunkirchen (Linie 230): Bedienungslücke Mo.-Fr. nach 20 Uhr und Sa. in der NVZ. Fehlende Einbindung der Achse nach Nunkirchen (nur einzelne Fahrten).
- Nebenachse Merzig – Mettlach – Orscholz – Nennig (Linien 250 und 255): Bedienungslücken Mo.-Fr. nach 20 Uhr sowie Sa. tagsüber. Deutliche Erschließungsmängel im

Abschnitt Orscholz – Nennig. Sonntags Anbindung nur über Saisonverkehr. Kein A-LiTa-Angebot.

Gerade bei der Anbindung des Saargaus durch die Linie 250, 255 und 260 ergeben sich Bedienungslücken, die dem Bedarf des Freizeitverkehrs z. B. am Hotspot Orscholz nicht ausreichend genügen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Schwachstellen insbesondere auf Neben- und Ergänzungsachsen bei kleineren oder abseitigen Ortslagen zur Neben- und Schwachverkehrszeit, also in den Abendstunden und an den Wochenenden liegen. Die vier identifizierten Mängel werden in Kapitel 4 zusammenfassend geprüft und mögliche Maßnahmen zur Behebung abgeleitet.

3.4 Anforderungsprofil Qualität für den ÖPNV

Der Landkreis Merzig-Wadern definiert im NVP Anforderungen und Standards zur Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit ÖPNV-Leistungen. Die nachfolgend genannten Qualitätsstandards gelten sowohl für die Liniengenehmigungen haltenden Verkehrsunternehmen als auch vollumfänglich für deren mit der Leistungserbringung beauftragte Subunternehmer.

3.4.1 Fahrzeuge

Ein attraktives Angebot im ÖPNV wird nicht allein durch ein hochwertiges Fahrtenangebot charakterisiert, sondern auch durch den Komfort und die Gestaltung der eingesetzten Fahrzeuge. Vor diesem Hintergrund ist der Einsatz hochwertig ausgestatteter Fahrzeuge mit den folgenden Spezifikationen im Landkreis Merzig-Wadern anzustreben.

Tabelle 49 Anforderungen an die Qualität der Fahrzeuge

Definition der Fahrzeugarten		
Jeweils geeignet nach Fahrgastaufkommen und Streckenführung	Gelenkbus	Ca. 18 m Länge
	Standardlinienbus	Ca. 12 m Länge
	Midibusse	Ca. 10 m Länge
	Minibusse	Ca. 7-8 m Länge
	Personenkraftwagen	
Anforderungen an das Fahrzeugalter		
Durchschnittsalter	< 8 Jahre	
Maximales Alter	10 Jahre	
Gelenkbusse (werden in der Regel nur in den Verkehrsspitzen eingesetzt)	Ausnahmsweise bis zu 15 Jahren	
Fahrzeuge für den Schulverstärkerverkehr	< 15 Jahre	

Gebrauchte Fahrzeuge, die nicht älter als 10 Jahre alt und mit einem emissionsfreien Antrieb um-/ ausgerüstet sind, und deren Karosserie aufbereitet sowie der Fahrgastraum einschließlich der Sitze erneuert wurden, gelten ab dem Tag der Wiederzulassung als fabrikneu im Sinne der Berechnung des Fahrzeugalters.	
Fahrzeugausstattung	
Es sind die technischen Voraussetzungen zur Beeinflussung entsprechend ausgerüsteter Lichtsignalanlagen im Kreisgebiet zu erfüllen.	
Die Fahrzeuge sind mit Bordrechnern mit integrierten Ortungssystemen und Kommunikation über ein Betriebsleitsystem (RBL, ITCS) auszurüsten.	
Vorzusehen ist die Ausstattung mit einem Elektronischen Fahrgeldmanagement (EFM) im saarVV.	
Vorzusehen ist die Ausstattung mit analogen oder digitalen Funkgeräten zum Kontakt intern und/oder mit einer Betriebsleitstelle. Ggf. dienstliche Mobilfunkgeräte.	
Heizung und Klimaanlage oder Klimaanlage mit Heizfunktion für Fahrerplatz und Fahrgastraum gemäß VDV-Schrift 236 müssen voll funktionsfähig vorhanden sein. Sie sind temperaturabhängig zur Erzeugung eines angenehmen Innenklimas einzusetzen.	
Die Eignung für die Elektrorollstuhl-Mitnahme wird für mindestens 50 % der eingesetzten Fahrzeuge gewährleistet; sie ist Pflicht bei Neubeschaffungen von Fahrzeugen.	
Mindestens 70 % der eingesetzten Busse in den Linienbündeln West, Mitte, Ost des Landkreises Merzig-Wadern verfügen über eine Videoaufzeichnungsanlage mit mindestens 4 digitalen Kameras und einer Aufzeichnungsmöglichkeit gemäß Datenschutzgesetz.	
Mindestens 35 % der eingesetzten Busse in den Linienbündeln West, Mitte, Ost des Landkreises Merzig-Wadern sind mit automatischen Fahrgastzählssystemen auszustatten (die Daten werden an das RBL übertragen und erfassen Ein- und Aussteiger sowie den Besetzungsgrad).	
Aus dem gesamten Fahrgastraum gut einsehbare Wagen-Hält-Anzeige	
Anforderungen an die Barrierefreiheit	
Es sind ausschließlich Busse einzusetzen, welche die Rahmenvorgaben zur Barrierefreiheit gem. § 4 BGG erfüllen.	
Einstiegshöhe	NF-/LE-Fahrzeuge, max. 34 cm
Einstiegshilfe	Kneeling-Funktion, Manuelle Rollstuhlrampe oder automatische Rollstuhlrampe an der 2. Tür, bei Minibussen an der 1. Tür auszustatten
Rollstuhlplätze mit Begleitersitzen gemäß gesetzl. Vorgaben.	
Haltewunschtaaste bzw. Informationssprechstelle am Rollstuhlplatz.	
Bei Neufahrzeugen sind die Haltewunschtaasten so anzubringen, dass diese von jedem Sitzplatz erreichbar sind.	

Kontrastreiche Innenraumgestaltung für Menschen mit Seheinschränkungen nach DIN32975 (insbes. kontrastreiche Haltestangen und Kennzeichnung von Stufen und Ab-sätzen).	
Die für Beförderung von Menschen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, ausgewiesenen Sitzplätze sollen stufenlos und podestfrei erreichbar sein. Sie dürfen maximal auf einstufigen Podesten angeordnet werden.	
Anforderungen an den Umwelt- und Klimaschutz	
Vorgabe zur Schadstoffemissionsklasse	Euro VI bzw. lokal emissionsfreie Neufahr-zeuge
Emissionsfreie Antriebe / Einsatz regenera-tiver Energien	Anwendung Clean Vehicle Directive
Lärmemission	Max. Lautstärke 80 dB (A) (bei einem Schaltgetriebe 83 dB (A))
Anforderungen an die Fahrgastinformation	
Informationsdisplays mit mindestens 17 Zoll Bildschirmdiagonale mit Anzeige der nächsten drei bis vier Halte, der Linie und des Fahrziels im Fahrzeuginneren.	
Elektronische Linienbeschilderung außen: Front mit Liniennummer und Fahrtziel; Türseite mit Liniennummer, Fahrtziel und Fahrweg / wichtigen Unterwegshalten; Heck mit Linien-nummer. Die Linienbeschilderung ist über den Bordrechner zu steuern und bei Dunkelheit erkennbar. Bei Neufahrzeugen Linienanzeige auf der Fahrerseite.	
Automatische, akustische Haltestellenansage im Fahrzeug.	
Informationsdisplays mit Angabe von Anschlüssen in Echtzeit im Fahrzeuginneren.	
Klapprahmen für Plakat in A2 Hochformat hinter dem Fahrer und Prospekthalter / Informa-tionskasten in A5 für aktuelle Informationen im Einstiegsbereich.	
Technische Voraussetzungen für die Bereitstellung von Echtzeitfahrplandaten der Fahrten in Auskunftssystemen: Die Lieferung von kontinuierlichen Echtzeitdaten nach den VDV-Spezifikationen 453/454 für jedes eingesetzte Fahrzeug (Ist-Daten, Anschlusssicherung, Prognosedaten) ist sicherzustellen. Die Positionsbestimmung muss dabei in GPS-Qualität erfolgen. Die Lieferung von kontinuierlichen Echtzeitdaten nach § 6 Abs. 5 ÖPNVG erfolgt an die Landesdatendrehscheibe des Saarlandes (saarfahrplan.de).	
Anforderungen an den Fahrgastkomfort	
Vollklimatisierung und Innenraumheizung	obligatorisch
Zu öffnende Fenster / Dachluken	Mind. 4 pro Fahrzeug
Ausstattung mit WLAN	obligatorisch
Steckdosen	USB-Steckdose an min. 4 Sitzgruppen
Armlehnen	Außen wünschenswert
Sitzbeschaffenheit	Polstersitz
Fahrradmitnahme	Mehrzweckbereich für die Fahrradmitnahme

Werbung	Fahrzeugwerbung ist mit Ausnahme der Seitenfensterflächen zulässig. Die Mindestfläche für das Anbringen eines Unternehmens- und saarVV-Logos ist freizuhalten. Auf den Seitenfenstern dürfen punkt- oder strichförmige Fortsetzungen der übrigen Fahrzeugwerbung angebracht werden, soweit nicht mehr als 5 % der Gesamtseitenfensterfläche beklebt wird.
Wartung und Pflege	
Alle Busse sind täglich innen zu reinigen.	
Vorhandensein eines Abfallbehälters, Leerung mindestens einmal pro Einsatztag.	
Die Außenreinigung hat, je nach Witterung, im Winter mindestens zweimal in der Woche und im Sommer einmal in 14 Tagen zu erfolgen.	
Schäden, verursacht durch Vandalismus, sind umgehend zu beseitigen.	

abweichende Qualitätskriterien bei Verkehrsleistungen im Landesnetz und von anderen Aufgabenträgern sind möglich

3.4.2 Umsetzung der Antriebswende im ÖPNV

Zur Umsetzung eines nachhaltigen ÖPNV im Landkreis Merzig-Wadern werden zunehmend höhere Anforderungen an die Umweltqualität des ÖPNV gestellt. Die Richtlinie (EU) 2019/1161 „Clean Vehicles Directive“ (CVD) und das daraus abgeleitete „Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge“ (SaubFahrzeugBeschG) schaffen hierzu den legalen Rahmen auf EU- und Bundesebene. Mit diesem Gesetz werden verbindliche Mindestziele für den CO₂-Ausstoss bei der Beschaffung von Nutzfahrzeugen durch öffentliche Auftragsvergaben vorgegeben. Das unmittelbare Ziel des Gesetzes ist die Nachfrage für saubere, das heißt emissionsarme und emissionsfreie, Nutzfahrzeuge anzuregen und so die Schadstoffemissionen im Sektor Verkehr zu verringern.

Die Verkehrsunternehmen im Landkreis Merzig-Wadern sind dazu angehalten, bei der Neubeschaffung von Nutzfahrzeugen bis Ende 2025 einen Anteil von 45 % emissionsarmer und -freier Fahrzeuge zu beschaffen. Davon muss die Hälfte der neubeschafften Busse einen emissionsfreien Antrieb besitzen. Das zweite Mindestziel läuft bis Ende 2030. Bis zu diesem Zeitpunkt müssen 65 % der neubeschafften Fahrzeuge emissionsfrei oder -arm sein und ebenfalls mindestens zur Hälfte aus emissionsfreien Bussen bestehen.

Alle Beschaffungen neuer ÖPNV-Fahrzeuge für den Einsatz im Landkreis Merzig-Wadern ab dem 02.08.2021 haben die gesetzlichen Vorgaben der „Clean Vehicles Directive“ sowie des „Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetzes“ zu erfüllen. Es sind dabei bevorzugt – nach Möglichkeit ausschließlich – lokal emissionsfreie Busse zu beschaffen. Sofern für die Beschaffung lokal emissionsfreier Fahrzeuge die Akquise von Fördermitteln in Aussicht gestellt wird, soll diese Vorgabe verfolgt werden.

Es ist möglich, dass das Saarland eine Landesquote für die Beschaffung der Fahrzeuge ansetzt. Dies wird derzeit in den einzelnen Bundesländern diskutiert, jedoch ist in dieser Hinsicht noch keine Entscheidung getroffen.

3.4.3 Personal

Dem Fahrpersonal, Verkaufspersonal sowie Sicherheits- und Servicepersonal im direkten oder indirekten Kundenkontakt kommt im ÖPNV eine Schlüsselrolle zu. Besonders das Fahrpersonal übernimmt neben der Tätigkeit des verantwortungsvollen Fahrens auch die Tätigkeit eines Verkäufers, Beraters, Kontrolleurs oder einer Service- und Aufsichtsperson. Vor diesem Hintergrund werden an das Fahrpersonal hohe Ansprüche gestellt. Die Einhaltung der folgenden Qualitätskriterien muss durch regelmäßige Schulungen und praxisnahes Training gefördert werden.

Diese Anforderungen sind in den Bereichen der Linienbündel West, Mitte und Ost im Landkreis Merzig-Wadern beim eingesetzten Service- und Fahrpersonal zu erfüllen:

Tabelle 50 Anforderungen an die Qualität des Personals

Anforderungen Personal
Gepflegtes Gesamterscheinungsbild sowie eine einheitliche Dienstkleidung.
Kenntnis der deutschen Sprache, mindestens nach dem Niveau B1.
Höfliches, serviceorientiertes und deeskalierendes Auftreten gegenüber Fahrgästen und Verkehrsteilnehmern.
Fahrscheinverkauf und Durchführung von Kundendurchsagen, Kommunikation mit der Leitstelle.
Gewährleistung einer rücksichtsvollen Fahrweise.
Teilnahme an Schulungen zu relevanten Themen wie Netz-, Orts-, Tarif- und Fahrplankenntnissen sowie Anwendung der Kenntnisse im täglichen Betrieb.
Das Personal ist in der Lage, Hilfs- und Rettungsmaßnahmen einzuleiten.
Jeder Fahrer hat ein aktuelles erweitertes Führungszeugnis gemäß § 30 a Bundeszentralregistergesetz vorzulegen. (Jugendschutz!)
Rauchen im Fahrzeug ist jederzeit untersagt (Betrifft auch E-Zigaretten).
Einhaltung des Fahrplanes, keine verfrühten Abfahrten, pünktliches Abfahren, ggf. Abwarten von Anschlüssen gemäß Weisungen und/oder Wartezeitenverzeichnis und auf Sicht.
Keine Mobiltelefonie oder sonstige Nutzung mobiler Endgeräte während der Fahrt.

3.4.4 Sozialstandards

Zur Sicherung eines angemessenen Arbeitsumfeldes für das Personal im ÖPNV werden Sozialstandards vorgegeben. Maßgebend sind mindestens die Inhalte des Saarländischen Tarif-treue- und Fairer-Lohn-Gesetzes - STFLG, insbesondere die Vorgaben für Nachunternehmer (§ 7) und den Betreiberwechsel (§ 9).

Für die auf den Linienbündel West, Mitte, Ost im Landkreis Merzig-Wadern zu erbringenden Leistungen werden die folgenden Sozialstandards festgelegt:

Tabelle 51 Anforderungsprofil Sozialstandards

Anforderungen Sozialstandards
Das den Betrieb durchführende Verkehrsunternehmen darf keine Leiharbeiter beschäftigen.
Die zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Vergabe geltenden Sozialstandards gemäß den Vorgaben des STTG sind auch zukünftig als Mindestarbeitsbedingungen während der Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrages einzuhalten.
Die Vergütung des eingesetzten Personals hat sich mindestens nach dem TV-N Saar in seiner jeweils gültigen Fassung zu richten. Der TV-N Saar gilt auch für Personal von Auftragsunternehmern (gemäß Kreistagsbeschluss vom 01.07.2014).
Der Landkreis Merzig-Wadern verlangt im Falle eines möglichen Betreiberwechsels, dass der zukünftige Betreiber zusagt, dass er die Arbeitnehmer des bisherigen Betreibers zu den Arbeitsbedingungen übernimmt, die diesen von dem vorherigen Betreiber gewährt wurden.

Bei Lenkzeit- oder Arbeitsschutzpausen ab 20 Minuten Dauer muss dem Fahrpersonal der Zugang und das Verweilen in einem Pausenraum nach Arbeitsstättenregel ASR A4.2 mit WC-Zugang und Waschgelegenheit ermöglicht werden.

Die Wegezeiten zu/ab der Wohnung bzw. den Sozialräumen sind als Arbeitszeit zu vergüten und werden nicht als Freizeit gewertet. Entstehende Fahrtkosten zu/ab der Wohnung bzw. den Sozialräumen sind dem betroffenen Personal zu ersetzen.

Vorstehende Regelungen gelten ebenfalls für Nachunternehmer.

3.4.5 Betrieb

Das Verkehrsunternehmen, das für die Erbringung der Leistungen in den Linienbündeln West, Mitte und Ost im Landkreis Merzig-Wadern verantwortlich ist, sorgt für einen reibungslosen Betriebsablauf und besetzt eine Leitstelle mit fachlich versiertem Personal, welches die Betriebsabläufe kennt und beherrscht. Die Leitstelle ist zu den Betriebszeiten zu besetzen, damit der Betrieb auch bei außerplanmäßigen Vorkommnissen (Fahrzeugausfällen, Umleitungen etc.) stabil fortgeführt werden kann. Für die Betriebszeiten ist mindestens die Erreichbarkeit (Telefon, Funk) eines entscheidungsbefugten Mitarbeiters sicherzustellen. Im Rahmen des Störungsmanagements sind ausreichend Ersatzfahrzeuge und eine ausreichende Ersatzreserve (Werkstattmitarbeiter) vorzuhalten. Zu Betriebsbeginn sind durch geeignete organisatorische Maßnahmen (Fahrzeugbereitstellung, Tanken, Schadensfeststellung) Fahrtausfälle zu vermeiden.

Das verantwortliche Verkehrsunternehmen betreibt die ortsfeste sowie die zukünftig geplante Infrastruktur für den Busbetrieb. Zur ortsfesten Infrastruktur gehören Betriebshof, Abstellanlagen sowie Betriebsleit- und Fahrgastinformationssysteme.

Darüber hinaus gelten die nachfolgenden Anforderungen, vorbehaltlich weitergehender Qualitätsstandards benachbarter oder übergeordneter Aufgabenträger, für alle auf dem Gebiet des Landkreises zu erbringenden Leistungen im straßengebundenen ÖPNV.

Die Fahrpläne sind verbindlich und pünktlich einzuhalten. Dabei gilt der Verkehrsbetrieb als pünktlich, wenn mindestens 90 % aller Beförderungsleistungen nachweislich pünktlich erbracht werden. Dabei ist eine Fahrt pünktlich, wenn die Abfahrt innerhalb von 120 Sekunden ab der fahrplanmäßigen Abfahrtsminute erfolgt. Zur Nachweisführung und zu Planungszwecken hat das Verkehrsunternehmen eine repräsentative Pünktlichkeitsstatistik zu führen.

Es besteht grundsätzlich Anschlusssicherung an den Übergangspunkten zum Schienenverkehr und zu anderen Buslinien gemäß Weisungen und Wartezeitverzeichnis. An Verknüpfungspunkten zur Schiene sind ausreichend Umsteigezeiten (im Idealfall 5-10 Minuten) einzukalkulieren. Es besteht eine Pflicht zu Nutzung von automatischer Anschlusssicherung. Ausreichende Pufferzeiten zur Sicherstellung der Pünktlichkeit und der Anschlüsse/Umsteigebeziehungen im Fahrweg und in den Umläufen sind zu berücksichtigen.

Das Verkehrsunternehmen ist verpflichtet ein Beschwerdemanagement zu betreiben. Die Auswertung und Berichterstattung des Beschwerdemanagements erfolgt mindestens einmal jährlich an den Aufgabenträger. Zusätzlich wird die Pünktlichkeitsstatistik über alle Linien dem Aufgabenträger einmal jährlich zur Verfügung gestellt.

3.4.6 Vertriebsorganisation

Für den Vertrieb auf den ÖPNV-Linien im Gebiet des Landkreises Merzig-Wadern gelten spezielle Anforderungen. Die jeweils gültigen saarVV-Vertriebsrichtlinien müssen von allen Verkehrsunternehmen im Landkreis Merzig-Wadern beachtet werden. Dabei erfolgt der Vertrieb von Fahrkarten über die im saarVV eingesetzten Bordrechnertechnologien. Die geförderte Infrastruktur des Altbetreibers ist (Restlaufzeit der Förderung vorausgesetzt) vom jeweiligen Neubetreiber (kostenpflichtig zum Eigenanteil der Förderung) zu übernehmen.

Der Verkauf von Fahrausweisen des Bartarifs und der Zeitkarten ist durch das Fahrpersonal in allen eingesetzten Bussen ohne zeitliche Einschränkungen zu gewährleisten. Zudem sind e-Tickets und / oder über QR- / Barcode generierte Tickets in den Fahrzeugen auszulesen.

Für die flexiblen Systeme und bedarfsorientierten Angebote sind Möglichkeiten zur telefonischen Voranmeldung einzurichten. Diese sollen durch eine App-basierte Lösung ergänzt werden. Bei den flexiblen Systemen ist sicherzustellen, dass keine zeitlich parallelen Fahrten zum konventionellen SPNV / ÖPNV ermöglicht werden.

Die Verkehrsunternehmen arbeiten bei der Planung, Einführung und Anwendung eines Elektronischen Fahrgeldmanagements (EFM) sowie der Implementierung und Umsetzung dieses Systems im Rahmen der entsprechenden Vereinbarungen/Verträge mit dem saarVV zusammen.

Die Verkehrsunternehmen wirken mit bei der Umsetzung eines verbundweiten intermodalen Informations- und Vertriebssystems unter Einbindung von Mobilitätsdienstleistern in Abstimmung mit dem saarVV.

Zusätzlich gelten folgende Anforderungen zur Vertriebsorganisation für die ÖPNV-Linien der Linienbündel West, Mitte und Ost des Landkreis Merzig-Wadern:

- Es sind Verkaufsmöglichkeiten des Fahrausweissortiments an regionalen Vorverkaufsstellen im Einzugsbereich der betroffenen Linien vorzuhalten.
- In der Kreisstadt Merzig wird ein Kundenzentrum in unmittelbarer Bahnhofsnähe, zu den Kernzeiten 07:00 - 16:00 Uhr Mo-Fr betrieben.

Dabei müssen folgende Leistungen angeboten werden:

- Ausführliche und umfangreiche Informationen zum Fahrplan des Bus- und Bahnverkehrs (über den unmittelbaren Einzugsbereich hinaus / Erreichbarkeit von Zielen in der Region).
- Ausführliche Tarifinformationen für den ÖPNV und SPNV in der Stadt und der Region.
- Fahrkartenverkauf der Tarife des saarVV und des Haustarifs.
- Entgegennahme von Beschwerden.

In der Stadt Wadern wird eine Verkaufsstelle für den Fahrkartenverkauf in der unmittelbaren Nähe des ZOB montags bis freitags, mindestens zu den Kernzeiten 09:00 - 12:00 Uhr, betrieben.

3.4.7 Kundenkommunikation, Information und Marketing

Zwischen dem saarVV und den Verkehrsunternehmen sind Kundeninformationen zum Liniennetz, Fahrplan, zur Betriebsabwicklung und zu den Tarifen abzustimmen, um Doppelungen zu meiden und Synergien zu nutzen.

Der saarVV betreibt ein landesweites Beschwerdemanagement, in das alle Beschwerden verkehrsmittelübergreifend aufgenommen werden und dann entsprechend an die einzelnen Verkehrsunternehmen weitergeleitet werden. Diese sind verantwortlich für die Aufnahme und die serviceorientierte Beantwortung von Beschwerden und Anregungen sowie deren Auswertung innerhalb von 14 Tagen.

Das Beschwerdeaufkommen wird systematisch ausgewertet. Die Auswertung wird auf Verlangen dem Aufgabenträger zur Verfügung gestellt mit dem Ziel, anhand der Ergebnisse Maßnahmen zu einer (weiteren) Qualitätssteigerung im ÖPNV einleiten zu können.

Zudem sind mit den vorgenannten Vertriebskanälen (vgl. Kapitel 3.4.6) der persönliche, der telefonische und / oder auch der internetgestützte Kundeninformationsaustausch sicher zu stellen:

- **Persönlicher Kundenkontakt:** Die bestehenden Beratungs- und Verkaufsstellen in Merzig und Wadern sind mindestens zu den Öffnungszeiten gemäß Kapitel 3.4.6 sicherzustellen oder adäquat zu besetzen.
- **Telefonischer Kundenkontakt:** Die telefonische Erreichbarkeit der Verkehrsunternehmen muss zusätzlich zur Erreichbarkeit der Kundenhotline des saarVV zu den üblichen Geschäftszeiten gewährleistet sein. Dies soll der Information der Fahrgäste über Fahrpläne, Tarife und Örtlichkeiten sowie der Bearbeitung von Beschwerden und Fundsachenanfragen dienen.
- **Online-Kundenkontakt:** Die Erreichbarkeit der Verkehrsunternehmen per E-Mail für alle den Verkehr betreffenden Anliegen inkl. Erstbearbeitung und Rückmeldung an den Kunden muss gewährleistet sein. Eine Internetpräsenz ist zu betreiben, die tagesaktuell über Fahrpläne, Tarife, Erreichbarkeit und aktuelle Betriebsstörungen, Umleitungen, Marketingaktionen oder Sonderverkehre informiert. Eine Verlinkung zum saarVV und zum „saarfahrplan“ muss gegeben sein.

Der Landkreis Merzig-Wadern und die Verkehrsunternehmen betreiben kontinuierliche Marketingaktivitäten. Dazu gehört die Abstimmung eines jährlichen Marketing- und Kommunikationsplans mit dem saarVV, der Geschäftsstelle des Zweckverbandes Personennahverkehr Saarland (ZPS) bzgl. Landesbusnetz und anderen im Verbund integrierten Unternehmen.

Ergänzende Serviceleistungen wie Sonderverkehre, Programme für besondere Nutzergruppen (beispielsweise Busschule-Sicherheitstrainings), gezielte Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, Marktforschung oder Maßnahmen zur Imageförderung sollen nach Möglichkeit und Anlass durchgeführt werden.

3.4.8 Vertragssteuerung und Evaluation

Der Aufgabenträger behält sich vor, die Leistungen der Verkehrsunternehmen zu überprüfen. Diese Qualitätsprüfungen finden in Form von offenen oder verdeckten Kontrollen vor Ort und

in Fahrzeugen, durch Auswertung von Berichten sowie durch Erhebung und Auswertung von Echtzeitdaten statt.

Bei Schlechtleistungen bzw. Vertragsverstößen wird seitens der Aufgabenträger als Regulierungssystem eine Malus-Regelung in Form von Vertragsstrafen (Pönalen) vorgegeben. Die Vertragsstrafen können von der Vergütung der Leistung abgezogen werden. Dies gilt sowohl für eigenwirtschaftliche Verkehre als auch für Verkehre mit öffentlichem Dienstleistungsauftrag. Näheres regeln die jeweiligen Vergabeverfahren.

Regelmäßige Fahrgastzählungen werden zur Erfolgskontrolle und zu Planungszwecken durchgeführt. Diese können durch Aufgabenträger oder das Verkehrsunternehmen durchgeführt und Teil des öffentlichen Dienstleistungsauftrages werden.

3.4.9 Haltestellen

Die Infrastruktur bildet eine wichtige Grundlage für einen funktionierenden und kundenorientierten ÖPNV. Der Straßenraum, die Haltestellen mit dem dazugehörigen Haltestellenmobiliar sowie barrierefreie Zuwege sind zentrale Elemente hierbei. In der folgenden Tabelle 52 werden die Mindestanforderungen an die Ausstattungen der Haltestellen sowie die Wartung und Pflege von Aushängen und Fahrgastinformationen, Fahrplänen und Haltestellen definiert.

Tabelle 52 Anforderungen an die Ausstattung von Bushaltestellen im Landkreis Merzig-Wadern

Anforderungen an die Haltestellen		
Ausstattung	Haltestellenschild	• Zeichen 224 StVO reflektierend • Haltestellennamen • Name Verkehrsunternehmen • Name / Logo Verkehrsverbund
	Aushangfahrplan	Vom Verkehrsunternehmen zu erstellen mit folgenden Angaben: • Haltestellenname • Liniennummer • Abfahrtszeiten und Endhaltestelle • Linienverlauf • Name und Kontakt Verkehrsunternehmen • Name und Kontakt Verkehrsverbund
	Weitere Ausstattungsmerkmale	Weitere Ausstattungsmerkmale wie Abfallbehälter, Beleuchtung, Wetterschutz oder Sitzgelegenheiten obliegen der Gemeinde oder dem jeweiligen Baulastträger
Pflege und Wartung	Fahrpläne	• Bei Änderungen und Fahrplanwechsel an allen Haltestellen rechtzeitig zu erneuern. Dies umfasst auch Hinweise auf Umleitungen und veränderte Verkehre z. B. aufgrund von Baustellen. • Regelmäßig zu kontrollieren (Lesbarkeit und Aktualität des Fahrplans, Zustand des Aushangkastens) • Ggf. diese unverzüglich auszutauschen

Werden die Haltestellen des konventionellen ÖPNV auch mit einem flexiblen System angefahren, so ist dies mit einem einheitlichen, wiedererkennbaren Schild am Haltestellenmast zu kennzeichnen. Weitere virtuelle Haltestellen können im Einzugsbereich mit Schildern (mit Manschette an Laternenmasten) kenntlich gemacht werden.

3.4.10 Barrierefreiheit im ÖPNV

Der ÖPNV im Landkreis Merzig-Wadern ist gemäß PBefG (siehe Kapitel 1.2.2.2) so auszugestalten, dass er das Ziel einer vollständigen Barrierefreiheit erfüllt. Die barrierefreie Gestaltung dient der Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der gesamten Bevölkerung mit öffentlichen Verkehrsleistungen. Bei der Umsetzung von Bauvorhaben ist die barrierefreie Ausgestaltung vorrangig zu berücksichtigen. Die einschlägigen Bestimmungen und Richtlinien sind einzuhalten.

Die Herstellung eines vollständig barrierefreien ÖPNV umfasst alle Systembereiche des öffentlichen Verkehrs. Dies betrifft im ÖSPV des Landkreises Merzig-Wadern:

- die bauliche und technische Gestaltung von Bushaltestellen inkl. der Wegeanbindung zum Erreichen oder Verlassen der Haltestelle,
- die Anforderungen an die im ÖSPV eingesetzten Fahrzeuge (siehe Kapitel 3.4.1) und
- das Vorhalten von Fahrgastinformationen an Haltestellen und in den Fahrzeugen bzw. das Angebot sonstiger Hilfestellungen zur Nutzung des ÖPNV. Folgende grundsätzliche Anforderung für die Installation einer barrierefreien Haltestelle müssen erfüllt sein:

Tabelle 53 Anforderungen an barrierefreie Haltestellen

Erreichbarkeit und Zugänglichkeit der Haltestelle	Die Haltestelle muss mindestens über eine barrierefreie und verkehrssichere Zuwegung verfügen
Oberfläche	Oberflächen von Wartezonen und Zuwegungen müssen befestigt sowie rutschhemmend, eben und erschütterungsarm berollbar sein.
Flächen- und Raumbedarf	Ausreichend breite Haltestellenfläche , um auch Rollstuhlfahrern, ggf. in Verbindung mit einer Klapprampe des Busses, eine ausreichende Beweglichkeit zu ermöglichen (Mindestbreite Gehweg / Aufenthaltsbereich, frei von jeglichem Mobiliar: 1,80 m)
Längs- und Querneigung	Die Längsneigung im Bereich der barrierefreien Haltestellen und Zuwege darf 6 % nicht überschreiten. (Ist aus topographischen Gründen eine höhere Längsneigung zwingend, kann die betroffene Haltestelle nicht vollständig barrierefrei ausgebaut werden.) Die Querneigung von Wegen sollte nicht mehr als 2 % betragen, wenn eine Längsneigung vorhanden ist.
Bodenindikatoren an Bushaltestellen	Taktile und kontrastreiche Bodenindikatoren und Leitelemente; Einheitliche und korrekte Umsetzung der Systematik
Haltestellenmast und Aushangfahrpläne	Gut lesbares und verständliches Fahrplanlayout der Aushänge (ideal ist 1x DIN A3 hoch je Linie) bei mittlerer Höhe der Fahrplanaushänge

	von 1,35 m. Bei gleichzeitiger Befestigung von Fahrplanaushängen und Abfallbehälter an einem Mast ist der Abfallbehälter so anzuordnen, dass die Zugänglichkeit und Lesbarkeit des Fahrplans nicht beeinträchtigt wird. Bei neu eingerichteten Haltestellen ist darauf zu achten, dass der Abfallbehälter nicht am gleichen Mast befestigt wird wie die Fahrplanaushänge.
Weitere Ausstattungselemente	Sitzgelegenheiten mit Armlehne für das erleichterte Aufstehen. Witterungsschutz (soweit baulich am Ort der Haltestelle möglich), transparent, mit integrierter Sitzgelegenheit, Beleuchtung und Fahrplanvitrine, angeordnet mit der offenen Seite zur Straße. Gute Beleuchtung der Haltestelle, insb. Ausleuchtung der Fahrplanaushänge, Empfehlung 25-50 lux
	Dynamischer Fahrgastinformationszeiger mit der Anzeige von Abfahrtszeiten, Störungen und weiteren Informationen; Auffindbarkeit und Nutzbarkeit nach dem Zwei-Sinne-Prinzip.
Höhe der Haltekante – Busbord	Zielhöhe der Haltekante an Bushaltestellen beträgt 18 cm; wenn diese Höhe nicht umzusetzen ist, gilt eine Höhe von 16 cm bei ausschließlicher Bedienung mit Kleinbussen
Wagenfußbodenhöhe und Absenkfunktion des Busses	Gute Anfahrbarkeit der Haltestelle, so dass der Abstand zwischen Bus und Bordstein im Bereich der Türen max. 5 cm beträgt (ideal ist ein Abstand von max. 2 cm)

Wünschenswert ist, dass alle wesentlichen Informationen auch von Menschen mit sensorischen Einschränkungen wahrgenommen werden können. Dies wird über das Zwei-Sinne-Prinzip erreicht, welches sicherstellt, dass wesentliche Informationen und Orientierungshilfen mindestens für zwei der drei Sinne Sehen, Hören und Fühlen (Tasten) gegeben werden.

Detailliertere Anforderungen befinden sich im Leitfaden zur Richtlinie NMOB Barrierefreiheit: Standards für die Herstellung barrierefreier Bushaltestellen im Saarland vom Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz des Saarlandes. Diese Anforderungen sind mit den beauftragten Verkehrsunternehmen abzustimmen.

Um die Prioritäten festlegen zu können, welche Bushaltestellen vorrangig nezugestalten sind, sind die Haltestellen in 3 Kategorien zu gliedern. Maßgeblich für die Kategorisierung sind die folgenden Kriterien:

- Fahrgastzahlen (Ein- und Aussteiger),
- Fahrplanangebot (Zahl der Ankünfte / Abfahrten und regelmäßige Umsteigebeziehungen),
- Lage der Haltestellen (zu ÖPNV-relevanten Zieleinrichtungen).

In folgende Kategorien werden Haltestellen im Landkreis Merzig-Wadern grundsätzlich unterteilt:

- **Kategorie 1: Haltestelle als Netzschwerpunkt** mit Verknüpfungsfunktion zum Schienenverkehr, als wichtige Schnittstelle innerhalb des Busverkehrs oder mit dauerhaft

sehr hoher Nachfrage aufgrund der zentralen Lage. Ein barrierefreier Ausbau ist unabdingbar. Im Landkreis Merzig-Wadern sind dies folgende Haltestellen: Merzig Bahnhof, Wadern ZOB, Beckingen Bahnhof.

- **Kategorie 2: Zentrale Haltestelle**, in zentraler Lage im Ort oder Stadtteil mit hohem bis mittlerem Fahrgastaufkommen. Bedienung meist durch mehrere Linien. Außerdem Haltestellen, die regelmäßige Umsteigebeziehungen aufweisen, auch außerhalb geschlossener Ortschaften oder in der Nähe von wichtigen, stark frequentierten Zielen (z. B. Krankenhäuser, große Altenheime, Einkaufsmärkte). Ein barrierefreier Ausbau ist prioritär anzustreben.
- **Kategorie 3: Standardhaltestellen**, die nicht unter Typ 1 oder Typ 2 fallen. Hier ist der barrierefreie Ausbau wünschenswert und in Abhängigkeit von den Bedingungen vor Ort und der Wirtschaftlichkeit zu prüfen.

Ausnahmetatbestände zur vollständigen Barrierefreiheit:

- Die Längsneigung im Bereich der barrierefreien Haltestellen und Zuwege darf 6 % nicht überschreiten. Ist aus topographischen Gründen eine höhere Längsneigung zwingend, kann die betroffene Haltestelle nicht vollständig barrierefrei ausgebaut werden.
- Des Weiteren kann es bei bestimmten Haltestellen vorkommen, dass aus folgenden Gründen eine vollständige Barrierefreiheit nicht möglich oder sinnvoll umzusetzen ist:
 - wenn die Haltestelle außerhalb einer geschlossenen Ortslage ohne Siedlungsschwerpunkt liegt, z. B. an einer Abzweigung oder in der Nähe eines Gehöfts;
 - wenn die Haltestelle nicht über befestigte Wege erreichbar ist und diese auch nicht ohne verhältnismäßig großen Aufwand angelegt werden können (z. B. außerhalb der Ortschaften an unbefestigtem Fahrbahnrand);
 - wenn die Haltestelle nur dem Zweck der zeitlich eingeschränkten Schülerbeförderung dient, z. B. an Grundschulen oder in Wohngebieten, wo vorausgesetzt werden kann, dass behinderten Kindern beim Ein-/Ausstieg geholfen wird;
 - wenn Haltestellen auf Privatgelände liegen oder nur temporär eingerichtet sind.

Ein Verzicht auf barrierefreien Ausbau einer Haltestelle ist vom zuständigen Baulastträger bzw. der betroffenen Kommune jeweils zu begründen. Sind Ausnahmetatbestände zur vollständigen Barrierefreiheit vorhanden, ist zu prüfen, ob ein Teilbereich der Haltestelle bedingt barrierefrei ausgebaut werden kann. Hierunter ist zu verstehen, dass einige bauliche Maßnahmen an der Haltestelle nicht den maximalen Anforderungen zur vollständigen Barrierefreiheit entsprechen.

Eine Umsetzung der Maßnahmen kann nur im Rahmen der gegebenen finanziellen Möglichkeiten stattfinden.

4 Mängelanalyse und Maßnahmenkonzept

In den vorangegangenen Kapiteln fand ein Abgleich des Status Quo im ÖPNV des Landkreises Merzig-Wadern (Kapitel 2.2) mit den Zielvorgaben unterschiedlicher gesetzlicher und planerischer Grundlagen (Kapitel 3.1 und 3.2) sowie mit dem selbst gesteckten Anforderungsprofil im Bereich Angebot und Qualität (Kapitel 3.3. und 3.4) statt. Dabei werden Schwachstellen im ÖPNV benannt, deren Behebung in Form von Prüfaufträgen angegangen werden soll. Zudem werden auch die Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens berücksichtigt. Aus der Prüfung resultieren Empfehlungen und Maßnahmen für den weiteren Umgang mit den Schwachstellen in den kommenden Jahren.

In diesem Kapitel werden Mängel einer näheren Betrachtung unterzogen, die das Angebot des ÖPNV im Landkreis allgemein betreffen und nicht auf bestimmte Linien oder Ortslagen bezogen sind.

4.1 Integration von Haustarifen in den saarVV

Die im ÖPNV-Gesetz des Saarlandes § 4 (1) geforderte Integration von Haustarifen in den Tarif des saarländischen Verkehrsverbundes saarVV ist seitens des Landkreises Merzig-Wadern im Falle der Tarife Marktbuss Wadern und Marktbuss Losheim geboten (siehe Kap. 3.1.3, Tabelle 41). Aufgrund der hohen Attraktivität für die speziellen Zielgruppen und der starken Nutzung sollen die Strukturen der Tarife und die kundenfreundlichen Preise jedoch beibehalten werden.

Hinzu kommt der Nachtbustarif als landesweit angewendeter Tarif, der nur unter Beteiligung der Landesebene eine vollständige Integration erfahren kann. Beim Landkreis Merzig-Wadern ist die Einflussnahme hierauf begrenzt.

Die von Verkehrsunternehmen im Norden des Landkreises zu Rheinland-Pfalz hin angewendeten Haustarife sind grenzüberschreitend und können von daher nicht ohne weitere Abstimmung mit den rheinland-pfälzischen Zuständigkeiten in den saarVV bzw. VRT integriert werden. Aus diesem Grund ist es wünschenswert einen Übergangstarif zwischen dem saarVV und dem VRT oder Ausweitung der beiden Verbundtarife in den Nachbarverbund zu schaffen.

Auch der grenzüberschreitende Tarif der Saar-Lux-Bus-Linien (Regio Zonen) kann nur nach Abstimmung mit Luxemburg verändert werden.

Prüfauftrag 1 ➔ Prüfung von Möglichkeiten zur Integration der Haustarife in die Verbundtarife (saarVV, VRT) unter Beibehaltung der hohen Attraktivität für die Kunden und Prüfung der Ausweitung der Verbundtarife in den Nachbarverbund.

4.2 Flächenerschließung des ländlichen Raumes durch alternative Bedienungsformen

Mit der Novellierung des PBefG im Jahr 2021 wurde neben den Linienverkehren nach § 42 und § 43 als ÖPNV der sogenannte „Linienbedarfsverkehr“ im neuen § 44 PBefG zusätzlich aufgenommen. Der Linienbedarfsverkehr zeichnet sich dadurch aus, dass er Fahrgäste – auf vorherige Bestellung bei einer zentralen Mobilitätsplattform – ohne festen Linienweg zwischen bestimmten Ein- und Ausstiegspunkten innerhalb eines festgelegten Gebiets und festgelegter

Bedienzeiten befördert. Im Rahmen des veröffentlichten Bedienungszeitraums ist für den Linienbedarfsverkehr kein fester Fahrplan erforderlich, so dass eine Bestellung durch Fahrgäste „jederzeit“ innerhalb der bestimmten Wartezeit erfolgen kann. Alle weiteren Merkmale des ÖPNV (Betriebspflicht, Beförderungspflicht und Tarifpflicht) bleiben bestehen.

Auf Basis des § 44 PBefG können erstmals „gepoolte“ Verkehre, die bisher nur mit Hilfe einer Experimentierklausel (§ 2, Abs. 7 PBefG) befristet genehmigt werden konnten, als sogenannter On-Demand-Verkehr rechtlich in einen dauerhaften Betrieb überführt werden. Das Ridepooling erfolgt App-gestützt über eine Mobilitätsplattform, die im Saarland landesweit einheitlich zur Verfügung steht.

Die Planung des On-Demand-Verkehrs liegt in der Zuständigkeit der lokalen Aufgabenträger. Der Nahverkehrsplan kann hierfür präzise Vorgaben machen oder aber einen Prüfauftrag für seinen Gültigkeitszeitraum aussprechen.

Mit dem Ziel der Entwicklung einer verlässlichen und attraktiven Mobilitätsstrategie für dünn besiedelte Räume sowie zu Zeiten schwacher Nachfrage betreibt der Landkreis Merzig-Wadern seit geraumer Zeit Anruf-Linien-Taxi-Linien („ALiTa“ gemäß Kap. 2.2.4.1). Durch Erweiterung des ALiTa um die Komponenten einer Mobilitätsplattform kann dieses in einen On-Demand-Verkehr überführt werden.

Prüfauftrag 2 ➡ Prüfung von unterschiedlichen alternativen Bedienformen zur besseren Abdeckung von räumlichen und zeitlichen Bedienungslücken im Landkreis Merzig-Wadern unter Berücksichtigung verkehrlicher und wirtschaftlicher Auswirkungen:

Beibehaltung und Ausweitung der ALiTa-Verkehre und / oder Erweiterung um Komponenten nach einem On-Demand-Ridepool-System. Dabei ist auf entsprechende Förderprogramme zu achten.

4.3 Weiterentwicklung der grenzüberschreitenden Verkehre

Im Landkreis Merzig-Wadern sind die grenzüberschreitenden Verkehre in Richtung Großherzogtum Luxemburg sehr stark ausgeprägt. Die getakteten Buslinien 401 bis 405 und 407 verkehren auf Basis internationaler Genehmigungen im Auftrag des RGTR und sollen vor allem zur Reduzierung des Berufsverkehrs beitragen. In Richtung Région Grand-Est und Rheinland-Pfalz beschränkt sich der ÖPNV dagegen überwiegend auf die Beförderung von Schülern (ausgenommen Linie 201 Wadern – Hermeskeil) und den Schienenverkehr im Moseltal.

Es liegt im Interesse des Landkreises Merzig-Wadern die Verkehre von und nach Luxembourg weiter zu entwickeln und gemeinsam mit den zuständigen Aufgabenträgern zu optimieren. Dabei sind Lösungen, die auch eine Binnenerschließung innerhalb des Landkreises Merzig-Wadern gewährleisten, wünschenswert.

Prüfauftrag 3 ➡ Aufnahme von Gesprächen mit den beteiligten Aufgabenträgern zur Optimierung der grenzüberschreitenden Busverkehre, insbesondere des SaarLuxBus unter Berücksichtigung einer besseren Nutzung der Verkehre für Verkehrsbedürfnisse innerhalb des Landkreises Merzig-Wadern.

4.4 Aufwertung der Verbindungskategorien im Landesnetz

In Kapitel 3.2.2 wurden laut Tabelle 42 und 43 zwei Verbindungen im Landesnetz als nicht den Anforderungen (Bedienungshäufigkeit, Reisezeit) genügend identifiziert. Es handelt sich um die Relationen:

- Saarbrücken – Wadern und
- Wadern – St. Wendel.

Die Zuständigkeit für diese Verbindungen liegt beim ZPS.

Prüfauftrag 4 ➡ Für eine Verbesserung des Angebotes auf den genannten Achsen liegt ein Prüfauftrag nicht in der Zuständigkeit des Landkreises Merzig-Wadern, sondern auf Landesebene. Eine Beteiligung des Landkreises an den Angeboten ist allerdings möglich und im Rahmen eventueller Planungen zu prüfen.

4.5 Einrichtung von Mobilitätsstationen

In Anlehnung an den VEP ÖPNV sollen die Verknüpfungspunkte im Saarland zu digitalen Mobilitätsstationen ausgebaut werden. Zudem soll in jedem Stadt- / Ortsteil oder jeder Stadt / Gemeinde der Standort für eine zentrale Mobilitätsstation definiert und ausgestaltet werden. Bei der Ausgestaltung der Mobilitätsstationen sind die mindestens geforderten Ausstattungsmerkmale gemäß Kapitel 3.3.2 zu beachten (z. B. Fahrradabstellanlagen, Abstellflächen für Elektroroller oder Wartehäuschen).

Prüfauftrag 5 ➡ Zur Attraktivitätssteigerung des ÖPNV vor Ort in den Kommunen und Stadt-/Ortsteilen ist gemeinsam mit dem Landkreis Merzig-Wadern als ÖPNV-Aufgabenträger zu prüfen, welche Haltestelle jeweils als zentrale Mobilitätsstation ausgebaut werden kann.

Mit der veröffentlichten Broschüre „Mobilitätsstationen im Saarland. Ein Leitfaden.“ (2. Auflage Juli 2023) gibt das MUKMAV eine Anleitung zur einheitlichen Gestaltung von Mobilitätsstationen im Saarland, die zu beachten ist. Zudem werden Fördermöglichkeiten in diesem Zusammenhang aufgezeigt, die zu nutzen sind.

4.6 Linienbezogene Maßnahmen zur Behebung von Erschließungsmängeln

Nach dem Mindestanforderungsprofil gemäß Tabelle 48 weisen folgende Achsen im Landkreis Merzig-Wadern Bedienungslücken insbesondere in den Schwachlastzeiten (Abendstunden, Samstag und Sonntag) auf:

- Hauptachse Merzig – Perl – Nennig
- Nebenachse Wadern – Wadrill – Hermeskeil
- Nebenachse Merzig – Bietzerberg – Beckingen – Haustadttertäl – Losheim / Nunkirchen
- Nebenachse Merzig – Mettlach – Orscholz – Nennig

Prüfauftrag 6 ➡ Da die Verkehrsleistung des Status quo weitestgehend beibehalten werden soll, ist zu prüfen, ob eine Aufwertung der Bedienqualität an Samstagen und in den Schwachlastzeiten durch

- Leistungsverchiebungen,
 - Synergien mit Verkehren im benachbarten Landkreis Saarlouis (bestehende Linien der KVS) oder im Landesbusnetz,
 - Zubestellung einzelner Leistungen bei geringem wirtschaftlichem Mehraufwand
- umsetzbar ist. Dabei kann räumlich und / oder zeitlich begrenzt auch auf das Instrument bedarfsgesteuerter Verkehre gemäß Prüfauftrag 2 zurückgegriffen werden.

Eine solche Prüfung ist erst nach Aufnahme des Betriebes durch die neu zu gründende Nahverkehrsgesellschaft des Landkreises Merzig-Wadern und damit deren Kooperation mit dem Verkehrsunternehmen des benachbarten Landkreises Saarlouis vsl. ab 2025 sinnvoll.

4.7 Alternative Antriebe für den ÖPNV

Gemäß der Richtlinie (EU) 2019/1161 „Clean Vehicle Directive“ (CVD) bzw. dem Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG) sind die gesetzlichen Vorgaben bei der Beschaffung neuer ÖPNV-Fahrzeuge für den Einsatz im Landkreis Merzig-Wadern zu erfüllen.

Sofern für die Beschaffung lokal emissionsfreier Fahrzeuge die Akquise von Fördermitteln in Aussicht gestellt wird, soll diese Vorgabe verfolgt werden.

Im Landkreis Saarlouis werden durch die KVS GmbH als kreiseigenem Verkehrsunternehmen in 2024/2025 insgesamt 20 lokal emissionsfreie, batteriebetriebene Busse gefördert und beschafft. Die entsprechende Infrastruktur (Betriebshof, Ladestationen) wird im Landkreis Saarlouis derzeit geschaffen. Der Landkreis Merzig-Wadern beabsichtigt zukünftig in Kooperation mit dem Landkreis Saarlouis an der Beschaffung emissionsfreier Fahrzeuge zu arbeiten.

Prüfaufrag 7 ➡ Der Landkreis Merzig-Wadern verfolgt gemäß Kapitel 3.4.2 gemeinsam mit dem Landkreis Saarlouis im Sinne einer zukünftig nachhaltigeren Mobilitätsentwicklung das Ziel, den Einsatz alternativer Antriebstechnologien im lokalen ÖPNV sukzessive auszubauen und weiter zu entwickeln. Die Schaffung der entsprechenden Infrastruktur sowie die Beschaffung von geeigneten Fahrzeugen sind unter Ausnutzung der gegebenen Förderkulisse und unter Beachtung landesweiter Synergien weiter voranzutreiben.

4.8 Barrierefreier Haltestellenausbau

Bezugnehmend auf die gesetzlichen Vorgaben ist der barrierefreie Haltestellenausbau voranzubringen. In den Kommunen sind viele Haltestellen vorhanden, die Ausbaupotential aufweisen. Der barrierefreie Ausbau von Haltestellen im Landkreis Merzig-Wadern soll deshalb weiter betrieben werden. Dabei sind die Rahmenvorgaben im Anforderungsprofil (Kapitel 3.4.10.) zu beachten. Bei Neubauten ist auf die korrekte barrierefreie Ausgestaltung zu achten.

Mit der Richtlinie NMOB – Barrierefreiheit (Stand 2023) gibt das Saarland seinen Kommunen einen Leitfaden zur einheitlichen Gestaltung der Haltestellen an die Hand. Werden diese Vorgaben (nach Abstimmung mit dem Landkreis als Aufgabenträger und den betroffenen Verkehrsunternehmen) eingehalten, so wird eine Förderung seitens des Saarlandes in Aussicht gestellt.

Prüfaufrag 8 ➡ Der Ausbau von barrierefreien Haltestellen ist durch die jeweils zuständigen Baulastträger im Rahmen aller zur Verfügung stehenden wirtschaftlichen und organisatorischen Möglichkeiten unter Ausnutzung vorhandener Förderprogramme voranzutreiben und zu dokumentieren. Nicht alle Haltestellen im Landkreis Merzig-Wadern eignen sich für den vollständigen barrierefreien Umbau (Zuwegung, Grundstücksrechte, Fahrgastfrequenz etc.). In solchen Fällen ist zu prüfen, ob ein teilweiser barrierefreier Ausbau (vgl. Kapitel 3.4.10) zweckmäßig sein kann.

Zur Priorisierung des Umbaus von Bushaltestellen sind diese in die drei Kategorien gemäß Kapitel 3.4.10 zu gliedern. Es hat eine Abstimmung zwischen ÖPNV-Aufgabenträger und den zuständigen Baulastträgern und Verkehrsunternehmen stattzufinden.

4.9 Prüfaufträge des NVP 2017

Der Nahverkehrsplan des Landkreises Merzig-Wadern von November 2017 listet im Kapitel 3.5 „Planungsperspektive“ die damaligen Anforderungen und Prüfaufträge auf. Tabelle 54 fasst die Prüfaufträge zusammen und bewertet sie einzeln nach ihrem zwischenzeitlichen Erfüllungsgrad.

Tabelle 54 Prüfaufträge des NVP Merzig-Wadern 2017

Prüfauftrag	Umsetzung	Handlungsbedarf
1. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes	Ist 2024 erfolgt.	✓
2. Herstellung der vollständigen Barrierefreiheit	Ist bisher nicht vollständig erfolgt, wird kontinuierlich weiterverfolgt (Prüfauftrag 7)	?
3. Reform und Entflechtung der Linienstruktur	Ist mit Vergabe zum 1.1.2020 erfolgt. Ggf. Weiterentwicklung nach geplanter Direktvergabe ab 1.1.2025.	✓
4. Harmonisierung der Laufzeiten der Linien	Ist noch nicht bei allen Linien erfolgt, da noch nicht alle Laufzeiten beendet sind.	?
5. Integration kommunaler Ergänzungsangebote (Merzig, Wadern, Losheim) in das Planungsszenario des Landkreises	Bisher noch nicht erfolgt	✗
6. Einrichtung touristischer Verkehre im Landkreis	Teilweise umgesetzt durch Saisonverkehr der Linie 255. Weitere Bedienungslücken gemäß Prüfauftrag 6 zu schließen	?
7. Durchführung von Qualitätskontrollen im ÖPNV	Anlassbezogene Umsetzung durch die Kreisverwaltung und die Genehmigungsbehörde des Landes.	✓
8. Einrichtung eines Fahrgastbeirates auf Landkreisebene	Bisher nicht umgesetzt. Landesweiter Fahrgastbeirat wurde im Oktober 2023 umgesetzt.	✗
9. Einrichtung von freiem WLAN in den Bussen	Wird in den zukünftigen Anforderungen an Fahrzeuge gemäß Kapitel 3.4.1 gefordert	✓
10. Herausgabe eines Kreisfahrplanheftes	Wurde gemäß Kapitel 2.2.8.1 bis einschl. 2020 umgesetzt und soll 2025 wieder erfolgen.	✓

✓ = Umgesetzt oder Umsetzung konkret geplant

? = aufgrund äußerer Umstände nur teilweise umgesetzt, weiter in Planung oder kontinuierlicher Umsetzung

✗ = bisher nicht umgesetzt, keine konkreten Planungen