

4. Nahverkehrsplan Landkreis St. Wendel



Redaktion: Markus Philipp/Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS)

Co-Redaktion: Klaus Theobald (Landkreis St. Wendel)

Mitarbeit: Jutta Wita (Landkreis St. Wendel)

September 2021

1 Grundlagen und Rahmenbedingungen	6
1.1 Aufgaben und Ziele des Nahverkehrsplanes	6
1.2 Rechtliche Grundlagen.....	7
1.2.1 Europäischer Rechtsrahmen – Verordnung (EG) Nr. 1370/2007	7
1.2.2 Gesetze der Bundesrepublik Deutschland.....	8
1.2.2.1 Regionalisierungsgesetz (RegG).....	8
1.2.2.2 Personenbeförderungsgesetz (PBefG).....	8
1.2.3 Gesetze des Saarlandes	9
1.2.3.1 Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr im Saarland (ÖPNVG).....	9
1.2.3.2 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Saarland (GVFG Saarland)	10
1.3 Planerische Grundlagen	11
1.3.1 Rahmenplanung der Bundesrepublik Deutschland	11
1.3.2 Landesplanerische Grundlagen.....	11
1.3.3 Weitere Fachplanungsinstrumente und Studien auf Kreisebene.....	12
1.3.4 Planungen auf kommunaler Ebene: Gemeindeentwicklungskonzepte.....	13
1.4 Organisatorische Grundlagen	13
1.4.1 Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr des Saarlandes (MWAEV)	13
1.4.2 Zweckverband der Aufgabenträger (ZPS)	14
1.4.3 Aufgabenträger	14
1.4.4 Weitere Besteller von ÖPNV-Leistungen	15
1.4.5 Verbund der Verkehrsunternehmen	15
1.4.6 Verkehrsunternehmen.....	15
1.4.7 Fahrgäste	16
1.5 Finanzielle Grundlagen	16
1.5.1 Bundesmittel.....	16
1.5.2 Landesmittel	17
1.5.3 Mittel des Kreises.....	17
1.5.4 Nutzerfinanzierung	17
2 Bestandsanalyse.....	19
2.1 Strukturdaten.....	19
2.1.1 Siedlungsstruktur	19

2.1.2 Bevölkerungsstruktur.....	21
2.1.2.1 Bevölkerungsstand und –verteilung	21
2.1.2.2 Bevölkerungsentwicklung.....	22
2.1.2.3 Altersstruktur	23
2.1.3 Motorisierter Individualverkehr	24
2.1.3.1 Straßeninfrastruktur	25
2.1.3.2 Pkw-Nutzung und -Bestand	25
2.1.4 Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung.....	29
2.1.4.1 Verkehrsmittelwahl an weiterführenden Schulen	30
2.1.5 Arbeitsplatzstruktur und Pendler	32
2.1.5.1 Arbeitsplatzverteilung.....	32
2.1.5.2 Grenzüberschreitende Pendlerbeziehungen.....	34
2.1.6 Schulen, Hochschulen und Ausbildungsplätze	36
2.1.6.1 Schulen im Landkreis St. Wendel.....	36
2.1.6.2 Hochschulen im Umfeld des Landkreises St. Wendel.....	41
2.1.6.3 Berufliche Ausbildungsstellen im Landkreis St. Wendel.....	42
2.1.6.4 Volkshochschulen	43
2.1.7 Einrichtungen für Senioren und Mobilitätseingeschränkte.....	43
2.1.7.1 Kliniken und Rehabilitationseinrichtungen.....	43
2.1.7.2 Pflege- und Senioreneinrichtungen	44
2.1.7.3 Behindertenwohnheime und –werkstätten	45
2.1.8 Tourismus- und Freizeitverkehr.....	46
2.1.8.1 Touristische Kennzahlen	46
2.1.8.2 Tourismusschwerpunkte.....	48
2.2 Bestandsaufnahme Öffentlicher Verkehr	51
2.2.1 Schienenverkehr	51
2.2.1.1 Fernverkehr.....	51
2.2.1.2 Regional- und Nahverkehr	51
2.2.1.3 Museumseisenbahn.....	52
2.2.1.4 Bahnhöfe und Haltepunkte.....	52
2.2.2 Busverkehr	53
2.2.2.1 Fernbuslinien	53
2.2.2.2 Landesweite Buslinien	54
2.2.2.3 Kreisbuslinien und Gemeindeverkehre	56
2.2.2.4 Grundschulverkehre	59
2.2.2.5 Anruf-Linien-Taxi-Verkehre	59
2.2.2.6 Linienbündel und Betreiber	59

2.2.2.7 Linien anderer Aufgabenträger.....	60
2.2.3 Infrastruktur.....	61
2.2.3.1 ÖPNV-Verknüpfungspunkte.....	62
2.2.3.2 Intermodalität: Verknüpfung des ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln.....	65
2.2.3.3 Bushaltestellen.....	67
2.2.3.4 Betriebliche Infrastruktur.....	72
2.2.4 Fahrzeuge.....	73
2.2.4.1 Fahrzeugqualität.....	73
2.2.4.2 Fahrscheindrucker, Bordrechner und Datenfunk.....	74
2.2.5 Tarif und Vertrieb.....	75
2.2.5.1 saarVV-Tarif (bis zum 30.6.2021/Tarifreform ab dem 1.7.2021).....	75
2.2.5.2 Sondertarife im saarVV.....	76
2.2.5.3 Haustarife der saarVV-Partnerunternehmen.....	77
2.2.5.4 Übergangstarif Westpfalz / östliches Saarland.....	77
2.2.5.5 Vertriebsformen im Landkreis St. Wendel.....	78
2.2.6 Marketing und Kommunikation.....	78
2.2.6.1 Fahrpläne.....	78
2.2.6.2 Marketing im und am Fahrzeug.....	80
2.2.6.3 Service und Beratung.....	81
2.2.6.4 Marketingmaßnahmen und Zielgruppenansprache.....	81
3 Zielvorgaben und Anforderungsprofil.....	82
3.1 Festlegungen und Rahmenbedingungen nach dem ÖPNV-Gesetz des Saarlandes.....	82
3.2 Aussagen anderer Planungsinstrumente.....	85
3.2.1 Übergeordnete Planungsinstrumente.....	85
3.2.2 Planungen auf Kreisebene.....	88
3.2.2.1 Lokale Entwicklungsstrategie (LES).....	88
3.2.2.2 Tourismus-Masterplan.....	89
3.2.2.3 Nationalpark Hunsrück-Hochwald.....	90
3.2.3 Kommunale Planungen.....	90
3.2.4 Mängelanalyse.....	93
3.3 Anforderungsprofil an das Angebot.....	94
3.3.1 Definition von Achsen und Verkehrszeiten.....	94
3.3.2 Verbindungsqualität und Mängelanalyse.....	96
3.4 Anforderungsprofil Qualität.....	99
3.4.1 Fahrzeugqualität.....	100
3.4.2 Anforderungen an das Personal im Kundenkontakt.....	104

3.4.3 Anforderungen an den Betrieb.....	105
3.4.4 Vertragssteuerung und Evaluation.....	107
3.4.5 Anforderungen an die Haltestellen.....	107
3.4.6 Anforderungen an den Kundenservice, Marketing.....	109
3.5 Sozialstandards.....	110
4 Maßnahmenkonzept.....	110
4.1 Behebung allgemeiner Mängel.....	111
4.1.1 Integration freigestellter Schülerverkehre.....	111
4.1.2 Integration von Haustarifen in den saarVV.....	111
4.1.3 Flächenerschließung des ländlichen Raumes durch alternative Bedienungsformen.....	111
4.1.4 Anbindung großflächiger Einzelhandelseinrichtungen.....	112
4.1.5 Einrichtung einer touristischen Buslinie und Verbesserung der Anbindung von Sehenswürdigkeiten.....	112
4.1.6 Einrichtung von Shuttleverkehren zu Veranstaltungen und Freizeitschwerpunkten.....	115
4.2 Behebung von Erschließungsmängeln.....	116
4.2.1 Anbindung Nonweiler – Wadern.....	116
4.2.2 Anbindung von Ortslagen zu Schwachlastzeiten – Einführung eines Rufbussystems.....	117
4.3 Zusammenfassung der Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes.....	121

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 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 St. Wendel 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 oder die wirtschaftliche und touristische Weiterentwicklung kommt es zu strukturellen Verschiebungen, die wiederum veränderte Mobilitätsbedürfnisse in der Bevölkerung mit sich bringen. Die wesentliche Aufgabe des NVP besteht darin, strukturelle 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. Der Nahverkehrsplan des Landkreises St. Wendel wurde 1997 erstellt und in den Jahren 2002 und 2010 fortgeschrieben.

Die vorliegende vierte Fassung des Nahverkehrsplanes ist nicht nur als Fortschreibung zu verstehen, sondern als Neufassung. Der Hauptgrund besteht in den seit der letzten Fortschreibung deutlich geänderten Rahmenbedingungen im ÖPNV des Landkreises und darüber hinaus. Da die dritte Fassung des NVP fast ein Jahrzehnt zurückliegt, haben sich gesetzliche, planerische und strukturelle Bedingungen teils grundlegend geändert. Als Folge von Vergabeverfahren und als Reaktion auf einen geänderten Bedarf wurden Linienverläufe und Angebotsstrukturen verändert. Andere Verkehrsunternehmen sind als Betreiber von Linien auf Schiene und Straße in Erscheinung getreten. Gesetzliche Grundlagen wie das saarländische ÖPNV-Gesetz wurden geändert und aktualisiert. Mit dem neuen Verkehrsentwicklungsplan des Landes entsteht zudem eine neue planerische Grundlage.

Ein weiterer Grund zur Aufstellung eines komplett überarbeiteten und neu verfassten Nahverkehrsplanes ist in der Harmonisierung der Strukturen im saarländischen ÖPNV zu sehen. Der Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS) hat hierzu Vorschläge erarbeitet, die in die Gliederung und die Inhalte des vorliegenden NVP einfließen.

Es sind folgende grundsätzliche Planungsziele zu berücksichtigen:

- Der ÖSPV orientiert sich am übergeordneten Schienenverkehr und bildet mit den Linien des Schienen-Personennahverkehrs sowie untereinander ein abgestimmtes Angebot in Form eines integralen Taktfahrplans (ITF, siehe Kapitel 2.2.3.1).

- Die Struktur des ÖSPV stellt eine hierarchische Netzstruktur dar unter Berücksichtigung folgender Elemente:
 - Regionalbuslinien auf Siedlungs- und Entwicklungsachsen von landesweiter Bedeutung und als Ergänzung zum Schienenverkehr (in Verantwortung des Landes bzw. des Zweckverbandes Personennahverkehr des Saarlandes ZPS) im Taktverkehr;
 - 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 entsprechenden Gesetzeslage erforderlich.
- Um möglichst vielen Menschen eine nachhaltige Mobilität mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu gewährleisten, ist eine 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 novellierte Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vom 12.10.2012 (zuletzt geändert am 20.07.2017) 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 St. Wendel als Aufgabenträger vor neue, 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 eine 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.

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 ab 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 (Absätze 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 neuen, 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.

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 nationalen Regelungen zum Betreiben eines öffentlichen Verkehrs sind im PBefG in Einklang mit der VO (EG) 1370/2007 neu geregelt worden. Das novellierte PBefG trat zum 1. Januar 2013 in Kraft. Die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, mit Oberleitungsomnibussen und mit Kraftfahrzeugen unterliegt den Vorschriften dieses Gesetzes.

Aussagen zum Nahverkehrsplan finden sich überwiegend 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. Die wettbewerblichen Regelungen für gemeinwirtschaftliche Vergaben werden

von der VO (EG) 1370/ 2007 vorgegeben. **§ 8 Abs. 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.

Im **Saarland** ist zum 11.03.2021 eine neue Förderrichtlinie für den barrierefreien Neu-, Um- und Ausbau von Bushaltestellen in Kraft getreten. Mit der Richtlinie zur Förderung der nachhaltigen Mobilität im Saarland (NMOB) – Teil Barrierefreiheit (RL-NMOB-Barrierefreiheit) möchte das Land die Städte, Gemeinden und Landkreise bei der Erreichung der Zielbestimmung „vollständige Barrierefreiheit“ unterstützen. Die Förderquote beträgt 90 % der zuwendungsfähigen Kosten.

Es werden Haltestellen gefördert, die folgende Kriterien erfüllen:

- hohes Fahrgastaufkommen im Vergleich zu anderen Haltestellen im Gebiet des Aufgabenträgers,
- hohe quantitative Bewertung des ÖPNV-Angebotes im Vergleich zu den anderen Haltestellen im Gebiet des Aufgabenträgers,
- sogenannte soziale Bedarfsschwerpunkte für mobilitätseingeschränkte Menschen müssen im unmittelbaren Einzugsbereich der Haltestelle vorhanden sein,
- die Haltestelle ist/wird in den nächsten drei Jahren barrierefrei erreichbar sein oder
- wird vom Antragsteller als „allgemein dringlich“ eingestuft.

1.2.3 Gesetze 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 aktuellen 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 fest.
- § 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) 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-Tarifs, 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 von Nahverkehrsplänen 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 neuen ÖPNVG des Saarlandes 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 bis zum 01. Januar 2022
 - 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 folgenden §§ 12 ff ÖPNVG gehen auf die Finanzierung des ÖPNV im Saarland sowie die Ausstattung der Aufgabenträger mit zweckgebundenen Finanzmitteln ein (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.

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.

1.3 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 diese 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 St. Wendel nennt der BVWP keine Maßnahmen. Daher besitzt dieses Planungsinstrument keine Bedeutung für den NVP des Landkreises.

1.3.2 Landesplanerische Grundlagen

Der 1. **Verkehrsentwicklungsplan (VEP)** des Saarlandes wurde vom Ministerium für Umwelt, Energie und Verkehr auf der Basis des Regionalisierungsgesetzes erstmals im August 1996 verabschiedet und im Januar 1998 geringfügig überarbeitet. Über zwei Jahrzehnte hat eine Aktualisierung des Planes nicht mehr stattgefunden. Im Gegensatz dazu stand die tatsächliche kontinuierliche Weiterentwicklung der Schienenverkehre, des Landesbusnetzes und der Tariflandschaft, die seit 1998 stattgefunden hat. Daher war das inzwischen zuständige Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr (MWAEV) seit 2017 mit der Fortschreibung bzw. Neuaufstellung des landesweiten VEP ÖPNV beschäftigt.

Am 13.07.2021 wurde im saarländischen Ministerrat die finale Version des **2. Verkehrsentwicklungsplans** für den saarländischen öffentlichen Personennahverkehr (VEP ÖPNV) beschlossen. Nach der Vorlage des VEP ÖPNV im Ministerrat im Februar dieses Jahres fand zunächst die Anhörung durch Landtag, Aufgabenträger, Kammern und Verbände sowie Verkehrsunternehmen, mit der Möglichkeit zur Stellungnahme statt. Der Entwurf des VEP ÖPNV wurde dann im Hinblick auf Hinweise, Anregungen und Verbesserungsvorschläge aus der Anhörung überarbeitet. Mit der nun erfolgten Beschlussfassung durch den Ministerrat liegt damit die finale Version des Verkehrsentwicklungsplans ÖPNV vor. Mit der Umsetzung der Maßnahmen kann nun begonnen werden.

Der Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV bezieht sich vor allem auf das vom Land verantwortete Nahverkehrsangebot auf den Eisenbahnstrecken und alle regionalen Buslinien, die das Schienennetz ergänzen. Darüber hinaus zeigt er saarlandweite Strategien in allen überregionalen Handlungsfeldern des ÖPNV auf und legt landesweite Standards fest, die auch auf der regionalen und lokalen Ebene von den Aufgabenträger des ÖPNV erfüllt werden sollen. Dabei handelt es sich grundsätzlich um mittel- und langfristige Strategien und Schritte zur Weiterentwicklung des ÖPNV. Auf dieser Grundlage werden konkrete Einzelmaßnahmen ausgearbeitet und sukzessive umgesetzt. Das gilt insbesondere für die vorgesehenen Infrastrukturvorhaben, wie etwa Reaktivierung und Neubau von Schienenstrecken, Bau oder Ausbau von Haltepunkten und Verknüpfungsanlagen.

Die zentralen Handlungsfelder im VEP ÖPNV sind: Landesnetz Bus und Bahn, Barrierefreiheit, Klima und Umwelt, Stationen und Haltestellen, Sicherheit, Tarif und Vertrieb, Digitalisierung, Vernetzte Mobilität, Tourismus sowie Marketing und Kommunikation.

Ein zentrales Handlungsfeld – Tarif und Vertrieb – wurde mit Datum 01.07.2021 bereits angegangen. An diesem Tag startete die Tarifreform im Saarländischen Verkehrsverbund. Die Tarife wurden vereinfacht und für viele günstiger gemacht. Kern der Tarifreform sind sogenannte Flatrates-Abos, die die bisher umstrittene Wabenstruktur in den Hintergrund rücken und im gesamten saarVV-Netz Gültigkeit besitzen. Bei den Schüler-Abos wurde ein Geschwister-Rabatt eingeführt, der die Familien entlastet. Mit den sogenannten Fair-Tickets wurden Sozialtarife eingeführt und die neuen Tages-Tickets für bis zu fünf Personen sprechen insbesondere Gelegenheitsfahrer an.

Eines der wichtigsten Vorhaben des VEP von 1998, die Bildung eines Verkehrsverbundes, ist 2005 mit der Gründung des saarVV umgesetzt worden. Im Regionalbusbereich sind inzwischen 14 RegioBus-Linien eingerichtet. Hinzu kommen sieben landesweite Nachtbuslinien. Die Situation im Schienenverkehr hat sich durch die Einführung der Stadtbahn zwischen Saargemünd und Lebach und durch den erfolgreichen Abschluss mehrerer wettbewerblicher Vergabeverfahren grundlegend gewandelt. An die Stelle des Monopolisten DB Regio sind inzwischen drei Schienenverkehrsunternehmen getreten. Außerdem wurden neue Produkte im Bereich der schnelleren Regionalverbindungen entwickelt (SÜWEX, vlexx).

Aufgrund veränderter rechtlicher, finanzieller und raumplanerischer Anforderungen sowie wegen der fortgeschrittenen Entwicklung der Verkehrssysteme konnte der VEP von 1998 nur noch bedingt als zeitgemäß angesehen werden. In den Nahverkehrsplan des Landkreises St. Wendel werden der aktuelle Zustand des Landesnetzes und die für den Planungszeitraum von 5 Jahren als gesichert geltenden Ziele der Landesregierung übernommen. Ein Abgleich der in diesem Nahverkehrsplan formulierten Ziele und Maßnahmen mit den Vorgaben des aktuellen VEP ÖPNV des Landes erfolgt an entsprechender Stelle.

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 eine 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 St. Wendel werden in Kapitel 2.1.1 dargestellt.

Es gibt weitere fachliche Planungsinstrumente auf Landesebene, die für die Entwicklung des Öffentlichen Nahverkehrs im Landkreis St. Wendel zumindest indirekt Bedeutung besitzen. Dazu gehören der Krankenhausplan des Saarlandes 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 (siehe Kapitel 2.1.8.2).

1.3.3 Weitere Fachplanungsinstrumente und Studien auf Kreisebene

Die Kulturlandschaftsinitiative „KuLanI“ hat zur Förderung und Entwicklung des ländlichen Raumes im Jahr 2014 die Lokale Entwicklungsstrategie (LES) St. Wendler Land 2014 – 2020 erstellt. Hier sind einige Aussagen zum ÖPNV enthalten. Mit der KuLanI verknüpft ist die Initiative „Null-Emission Landkreis St. Wendel“. Es existieren Leitbilder und Kooperationsvereinbarungen mit Schwerpunkt

Energieversorgung. Ein Konzept, welches den Verkehr betrachtet liegt hier nicht vor. Dennoch soll der Verkehr hier in Zukunft eine Rolle spielen.

Ebenfalls ohne Gesamtkonzept und sich an einzelnen, geförderten Projekten orientierend gibt es weitere Projekte und Initiativen wie „Landaufschwung“ oder „Region Vital“. Ein direkter Bezug zum ÖPNV ist hier bislang nicht erkennbar.

Im November 2019 wurde zudem ein „Tourismus-Masterplan 2025 St. Wendeler Land“ aufgestellt, der auf Grundlage der Tourismusstrategie des Landes eine Handlungsgrundlage darstellt und konkrete Maßnahmen und Ideen benennen soll.

1.3.4 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 St. Wendel haben die Gemeinden Freisen (2014), Marpingen (2013), Nonnweiler (2012), Oberthal (2013) und Tholey (2011) ein solches Konzept aufgestellt. Das Konzept der Gemeinde Namborn geht auf das Jahr 1994 zurück und stellt keine planerisch verwertbare Grundlage mehr dar. Die Gemeinde Nohfelden hat 2018 ein „Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept“ (ISEK) vorgelegt. Ähnlich ist hier die Kreisstadt St. Wendel mit dem „Städtebaulichen Entwicklungskonzept“ (SEKO) aus dem Jahr 2017 aufgestellt. Die in diesen Konzepten getroffenen Aussagen zum ÖPNV werden bei der Abschätzung der Zielvorgaben und des Anforderungsprofils des vorliegenden NVP (Kapitel 3) näher analysiert.

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 Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr des Saarlandes (MWAEV)

Im Saarland sind die Landesaufgaben zum Verkehr während der Legislaturperiode 2017 - 2022 beim Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr (MWAEV) angesiedelt. Das Ministerium erarbeitet die Landesgesetze und die nachgelagerten Verordnungen und Richtlinien im Verkehrsbereich.

Das Land ist zuständiger Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr nach dem Allgemeinen Eisenbahngesetz (AEG). Für das operative Geschäft bedient sich das MWAEV dabei der Managementebene des Zweckverbandes der Aufgabenträger (siehe Kap. 1.4.2). In dieser Funktion verwaltet das MWAEV auch die Landesmittel für den Schienenpersonennahverkehr (Betrieb und Infrastruktur). Durch die europaweite Ausschreibung von Schienenverkehrsleistungen konnten landesweit und in Kooperation mit den benachbarten Bundesländern in den letzten Jahren erhebliche Wettbewerbserlöse realisiert werden. Auf Basis des ÖPNVG ist das MWAEV 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. Verbandsvorsteher 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 und Ausgestaltung des im VEP des Saarlandes definierten landesweiten ÖPNV-Netzes im Straßenpersonennahverkehr (RegioBus-Linien, Nachtbuslinien) und die Entwurfsarbeiten und Abstimmung der Nahverkehrspläne. Außerdem ist der ZPS für die Datendrehscheibe und Fahrgastinformationsplattform „saarfahrplan“ (im Internet und als App) zuständig. Die Übertragung weiterer Dienstleistungen ist möglich.

Für das Saarland betreut der ZPS den Schienenpersonennahverkehr im Saarland. 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 öffentlichen Personennahverkehr im Landkreis St. Wendel ist gemäß § 5 Absatz 2 ÖPNVG der Landkreis selbst. Die entsprechenden Aufgaben werden in der Fachabteilung der Stabsstelle 2 des Landkreises St. Wendel „Öffentlicher Personennahverkehr“ wahrgenommen. Planung, Organisation und Ausgestaltung des straßengebundenen ÖPNV sind die Aufgaben des Landkreises St. Wendel, die er 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 innerhalb des Saarlandes sind der Landkreis Neunkirchen im Süden, der Landkreis Merzig-Wadern im Westen und der Landkreis Saarlouis im Südwesten. Im Norden und Osten grenzt der Landkreis St. Wendel an Rheinland-Pfalz und damit an das Gebiet der Zweckverbände Schienenpersonen-Nahverkehr (ZSPNV) Rheinland-Pfalz Nord und Süd. Für die östlich angrenzenden Verbandsgemeinden Waldmohr, Schöneberg-Kübelberg, Glan-Münchweiler und Kusel ist der südliche Zweckverband zuständig, für die nördlich angrenzenden Verbandsgemeinden Baumholder, Birkenfeld und Hermeskeil der ZSPNV Rheinland-Pfalz Nord.

1.4.4 Weitere Besteller von ÖPNV-Leistungen

In den fünf Kommunen St. Wendel, Marpingen, Nonnweiler, Oberthal und Tholey gibt es eigene Gemeindebusverkehre. Im Rahmen der laufenden Bruttoausschreibung sind diese Linien in die alleinige Aufgabenträgerschaft des Landkreises St. Wendel überführt worden. Damit obliegt die Planung dem Landkreis, die Finanzierung erfolgt über die Kreisumlage.

Gemäß § 3 (8) ÖPNVG des Saarlandes ist der Grundschulverkehr bis auf zwei Ausnahmen (Altverträge) in den ÖPNV des Landkreises integriert, weshalb auch hier die Gemeinden nicht als Kostenträger oder Besteller fungieren.

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 mit 2.150 MitarbeiterInnen. Der nach außen kommunizierte Markenname ist „Saarländischer Verkehrsverbund (saarVV)“. Sitz des Verbundes ist Völklingen.

Verbundgebiet und damit Anwendungsbereich des gemeinsamen saarVV-Tarifs ist das gesamte Bundesland. Das Verbundgebiet umfasst knapp 3700 Haltestellen mit ca. 7500 einzelnen Haltepositionen, mehr als 6.000 km Linienlänge auf denen rund 69 Mio. Fahrgäste jährlich befördert werden, mit 666 eigenen Omnibussen bzw. rund 900 inklusive Subunternehmen sowie Stadt- und Regionalbahnzügen. Das Verbundgebiet teilt sich in derzeit 145 Tarifwaben auf (Stand: 2019). Weitere Einzelheiten zum saarVV-Tarif werden in Kapitel 2.2.5 und Anlage 4 (Wabenplan) erläutert.

1.4.6 Verkehrsunternehmen

Die Verkehrsleistung wird von den beauftragten Verkehrsunternehmen (VU) erbracht. Im Landkreis St. Wendel werden die Linien in Linienbündeln vergeben, die alle gemeinwirtschaftlich (mit Ausgleichszahlungen) betrieben werden, obwohl einzelne Linien eigenwirtschaftlich sein können.

Im Saarland sind sowohl private VU als auch kommunale Eigenbetriebe tätig. Im Landkreis St. Wendel ist kein kommunales Unternehmen ansässig. Lediglich die Neunkircher Verkehrsgesellschaft mbH und die KVS GmbH Saarlouis betreiben je eine Linie, die in das Kreisgebiet hineinreicht. Weiterhin berühren aus Richtung der Landkreise Kusel, Birkenfeld und Merzig-Wadern Linien der DB-Tochterunternehmen DB Regio Bus Mitte und Omnibus Rhein-Nahe (ORN) das Kreisgebiet.

Folgende Verkehrsunternehmen führen zurzeit Linienverkehre nach § 42 PBefG, aufgeteilt auf die jeweiligen Linienbündel, im eigenen Namen, unter eigener Verantwortung und für eigene Rechnung im Landkreis durch:

- Saar-Mobil GmbH & Co. KG, Püttlingen
 - Linienbündel St. Wendel 2 (Betriebsaufnahme 1.1.2016);

- Linienbündel St. Wendel 3 (Betriebsaufnahme 1.1.2016);
- Stadtbus Zweibrücken GmbH, Zweibrücken
 - Linienbündel St. Wendel 1 (Betriebsaufnahme 1.1.2016).

Die Saar-Mobil GmbH & Co. KG ist ein Zusammenschluss der mittelständischen Busunternehmen Aloys Baron GmbH, Geschwister Bur GmbH, Marianne Feld GmbH, Gassert-Reisen GmbH und Lay-Reisen on Tour GmbH. Die Stadtbus Zweibrücken GmbH ist ein Unternehmen der Transdev SE & Co. KG, einer Tochter der Transdev Deutschland.

Die EU-weite **Neuausschreibung** aller drei Linienbündel mit integrierten Nachtbussen sowie der R20 mit **Betriebsaufnahme zum 01.01.2022** hat eine Vergabe an ein Verkehrsunternehmen – die Bietergemeinschaft Aloys Baron GmbH, Lay Reisen-on Tour GmbH und Saar-Mobil GmbH & Co. KG – ergeben.

1.4.7 Fahrgäste

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. Da dies nicht immer gelingen kann, gibt es verschiedene Instrumente, die dem Fahrgast zu seinem Recht verhelfen können.

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, Verbund und Aufgabenträger können Fahrgastbeiräte einrichten, um Kunden die Möglichkeit zu geben, sich selbst zu vertreten. Im Landkreis St. Wendel 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 Kooperations- und Dienstleistungsvertrag zwischen dem Saarland, dem ZPS und der SNS § 4(I) in Vorbereitung.

1.5 Finanzielle Grundlagen

Der Landkreis St. Wendel und seine Kommunen haben sich für einen rein angebotsorientierten ÖPNV als Grundgerüst entschieden. Im Gegensatz zu einem nutzerorientierten ÖPNV sind hier aufgrund des höheren Angebotsniveaus Zuschüsse für die Kostendeckung der Verkehrsleistung durch die Verkehrsunternehmen zu zahlen. Diese Mittel kommen aus verschiedenen Quellen.

1.5.1 Bundesmittel

Die durch den Bund zur Verfügung gestellten Regionalisierungsmittel (siehe Kap. 1.2.2.1) von derzeit rund 107 Millionen Euro fließen zum Großteil in den SPNV, werden aber zu einem geringen Teil auch Maßnahmen im ÖPNV im Saarland 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 ÖPNVG eine ÖPNV-Pauschale von mindestens acht Millionen Euro als zweckgebundene Finanzierung 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 festgelegt. Auf den Landkreis St. Wendel entfallen demnach 5,07 % dieser Pauschale. Hinzu kommt ein marginaler Betrag als Ausgleichszahlung für Verkehre, die durch Nutzung des Semestertickets entstehen.

1.5.3 Mittel des Kreises

Der Landkreis St. Wendel schreibt die zu vergebenden Linien in Form von Linienbündeln gemeinwirtschaftlich aus. Der entstehende Zuschussbedarf wird aus Mitteln des Kreishaushaltes gedeckt. Die Linienbündel werden als Brutto-Verträge ausgeschrieben, d.h. alle verkehrsrelevanten Einnahmen (v.a. Fahrgeld) stehen dem Kreis als Aufgabenträger zu. Durch Übernahme dieses Einnahmenrisikos obliegen dem Kreis Aufgaben der Einnahmensicherung und –steigerung wie Marketing und zusätzliche Fahrscheinprüfungen.

Da der Kreis in seinen Linienbündeln auch Linien anderer Aufgabenträger mit ausschreibt, entfallen auf diese anderen Aufgaben- und Kostenträger Finanzierungsanteile entsprechend der jeweiligen Linienleistung im Bündel. Dies betrifft die vier RegioBus-Linien R2, R4, R11 und R12 in der Aufgabenträgerschaft des landesweiten Zweckverbandes Personennahverkehr Saarland (ZPS) sowie umgekehrt ab 2020 eine Beteiligung des Landkreises an der Expressbuslinie 666 (Tholey – Saarbrücken) des ZPS. Ebenso beteiligt sich der Landkreis finanziell an der NVG-Linie 355 des Landkreises Neunkirchen, die eine Erschließungsfunktion in der Kreisstadt St. Wendel (Stadtteile Oberlinxweiler und Remmesweiler) wahrnimmt.

1.5.4 Nutzerfinanzierung

Einen wesentlichen Teil zur Finanzierung trägt der Nutzer durch das Entrichten von Fahrgeld bei. Dies geschieht zum einen in Form der durch die Fahrer oder in den Kundenzentren bar verkauften Fahrscheine, zum anderen durch Abonnements, deren Kosten von den jeweils zuständigen Abo-

Centern eingezogen werden. Diese Einnahmen fließen an den jeweiligen Verbund und werden dort nach einem Einnahmeaufteilungsschlüssel den Verkehrsunternehmen zugeteilt. Diese haben im Rahmen des unter 1.5.3 erwähnten Bruttovertrages die Einnahmen dem Aufgabenträger darzulegen und vom Vergütungsanspruch abzuziehen.

Als Resultat der bisherigen Abrechnungen aus den Jahren 2016 – 2019 (Vor-Corona-Zeit) kann festgestellt werden, dass der Fahrgast durch seine Fahrgelder über Bareinnahmen und Abonnements knapp 66 % der Kosten des Verkehrs deckt. Zuschüsse nach Kapitel 1.5.1 und 1.5.2 machen rund 23 % aus, was bedeutet, dass der Kreis noch eine Unterdeckung von rund 11 % schließen muss.

NVP-Entwurf

2 Bestandsanalyse

2.1 Strukturdaten

2.1.1 Siedlungsstruktur

Der Landkreis St. Wendel liegt im Nordosten des Saarlandes. Im Westen grenzt er an die Landkreise Merzig-Wadern und Saarlouis, im Norden an Rheinland-Pfalz (Kreise Trier-Saarburg und Birkenfeld), im Osten an den rheinland-pfälzischen Kreis Kusel sowie im Süden an den Landkreis Neunkirchen.

Abb. 1: Kommunale Gliederung des Landkreises St. Wendel



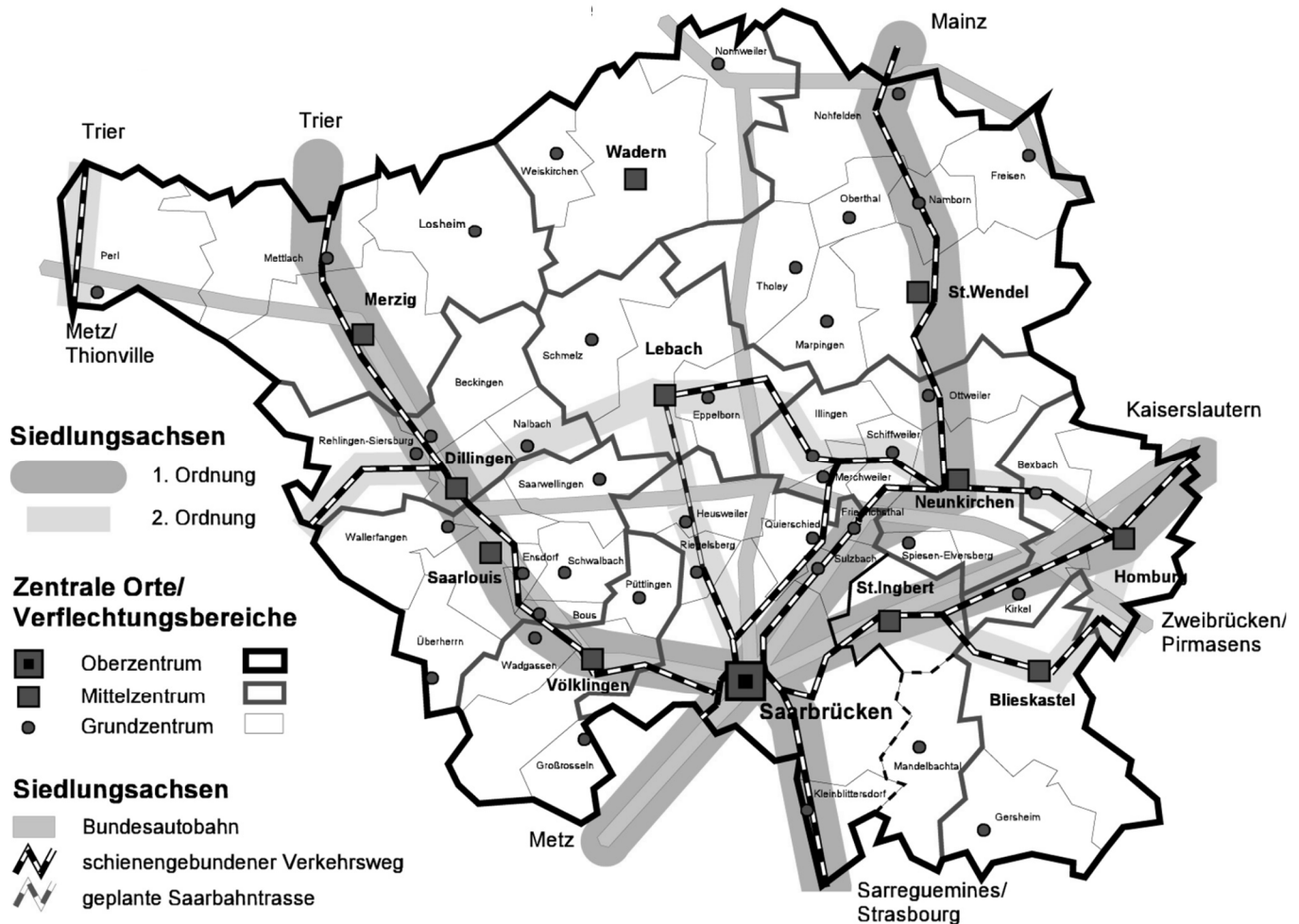
Der Landkreis besteht aus der Stadt St. Wendel und den sieben Gemeinden Freisen, Marpingen, Namborn, Nohfelden, Nonnweiler, Oberthal und Tholey. Er weist eine Fläche von 476,22 km² auf. St. Wendel ist Kreisstadt und damit Verwaltungssitz des Kreises. Die Städte und Gemeinden gliedern sich in insgesamt 72 Ortsteile, also Stadt- bzw. Ortsteile (vgl. Abbildung 1):

- Gemeinde Freisen: 8 Ortsteile (48,08 km²)
- Gemeinde Marpingen: 4 Ortsteile (39,73 km²)
- Gemeinde Namborn: 10 Ortsteile (26 km²)
- Gemeinde Nohfelden: 13 Ortsteile (100,71 km²)
- Gemeinde Nonnweiler: 8 Ortsteile (66,74 km²)

- Gemeinde Oberthal: 4 Ortsteile (23,86 km²)
- Stadt St. Wendel: 16 Stadtteile (113,54 km²)
- Gemeinde Tholey: 9 Ortsteile (57,56 km²)

Die Kreisstadt St. Wendel ist die flächenmäßig größte Kommune mit den meisten Ortsteilen, wobei ein großer Teil der Stadtfläche ländlich geprägte, dörfliche Stadtteile darstellen. Die flächenmäßig kleinsten Kommunen sind Oberthal und Namborn.

Abb. 2: Zentrale Orte und Hierarchie der Siedlungsachsen im Saarland



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

Im Landesentwicklungsplan Teilabschnitt Siedlung (LEP TA Siedlung) von 2006 wird die Kernstadt St. Wendel als Mittelzentrum eingestuft. Als Grundzentren gelten die Hauptorte der restlichen sieben Gemeinden.

Sieben der acht Kommunen orientieren sich am Mittelzentrum St. Wendel als Versorgungsmittelpunkt, was die Bedeutung der Stadt als dominantes Zentrum des Kreises unterstreicht. Nur die Gemeinde Nonweiler orientiert sich aufgrund der Nähe eher nach Wadern im benachbarten Kreis Merzig-Wadern.

Abbildung 2 zeigt neben dem System der zentralen Orte auch den Verlauf bedeutender Siedlungsachsen im Saarland. Dabei werden Achsen erster und zweiter Ordnung unterschieden. Den Landkreis St. Wendel durchläuft nur eine Achse erster Ordnung in Nord-Süd-Richtung:

- Die Achse Saarbrücken – Neunkirchen – St. Wendel – Nohfelden und weiter nach Rheinland-Pfalz folgt im Wesentlichen der Bundesstraße B41 Saarbrücken – Bad Kreuznach und der Schienenverbindung Saarbrücken – Mainz.

Verkehrsachsen zweiter Ordnung berühren den Landkreis St. Wendel nicht. Er wird allerdings von zwei Autobahnverbindungen im Norden (A 62) und Westen (A 1) durchquert, die im Kreisgebiet jedoch keine Siedlungsachsen ausbilden.

Alle Stadt- und Gemeindeteile des Landkreises St. Wendel zählen nach dem LEP TA Siedlung zur Raumkategorie „ländlicher Raum“. Damit ist der Landkreis der einzige im Saarland, der keinerlei Verdichtungszone oder eine Randzone zu einer Verdichtungszone enthält.

Dies unterstreichen die Daten zur Flächennutzung: Es dominieren deutlich die landwirtschaftlich genutzten Flächen (48,4 %, Landesdurchschnitt 42,9 %) sowie die Waldflächen (32,8 %, Landesdurchschnitt 33,3 %). Siedlungs- und Gewerbeflächen liegen mit 10,6 % anteilig deutlich unter dem Landesdurchschnitt von 18,2 %. Auf Verkehrsflächen entfallen 6,8 %. Hinzu kommen geringe Anteile an Wasser- (1 %), Erholungs- (1,3 %) und sonstiger Flächen (1,0 %) (Zahlengrundlagen: Flächenerhebung 2018, Statistisches Jahrbuch des Saarlandes 2019).

2.1.2 Bevölkerungsstruktur

2.1.2.1 Bevölkerungsstand und –verteilung

Die Gesamtbevölkerung des Landkreises beträgt 86.458 Einwohner (Stand: 31.12.2020, Quelle: Statistisches Landesamt). Das entspricht 8,8 % der Bevölkerung des Saarlandes. Die Verteilung auf die Kreisstadt und die einzelnen Gemeinden wird in Tabelle 1 dargestellt.

Tab. 1: Einwohnerzahlen der Städte und Gemeinden (Stand 31.12.2020)

Kommune	Einwohnerzahl	Bevölkerungsdichte (E/km ²)
Stadt St. Wendel	25.438	224
Gemeinde Tholey	12.050	209
Gemeinde Marpingen	9.961	250
Gemeinde Nohfelden	9.848	98
Gemeinde Nonweiler	8.466	128
Gemeinde Freisen	7.790	162
Gemeinde Namborn	6.964	268
Gemeinde Oberthal	5.941	249

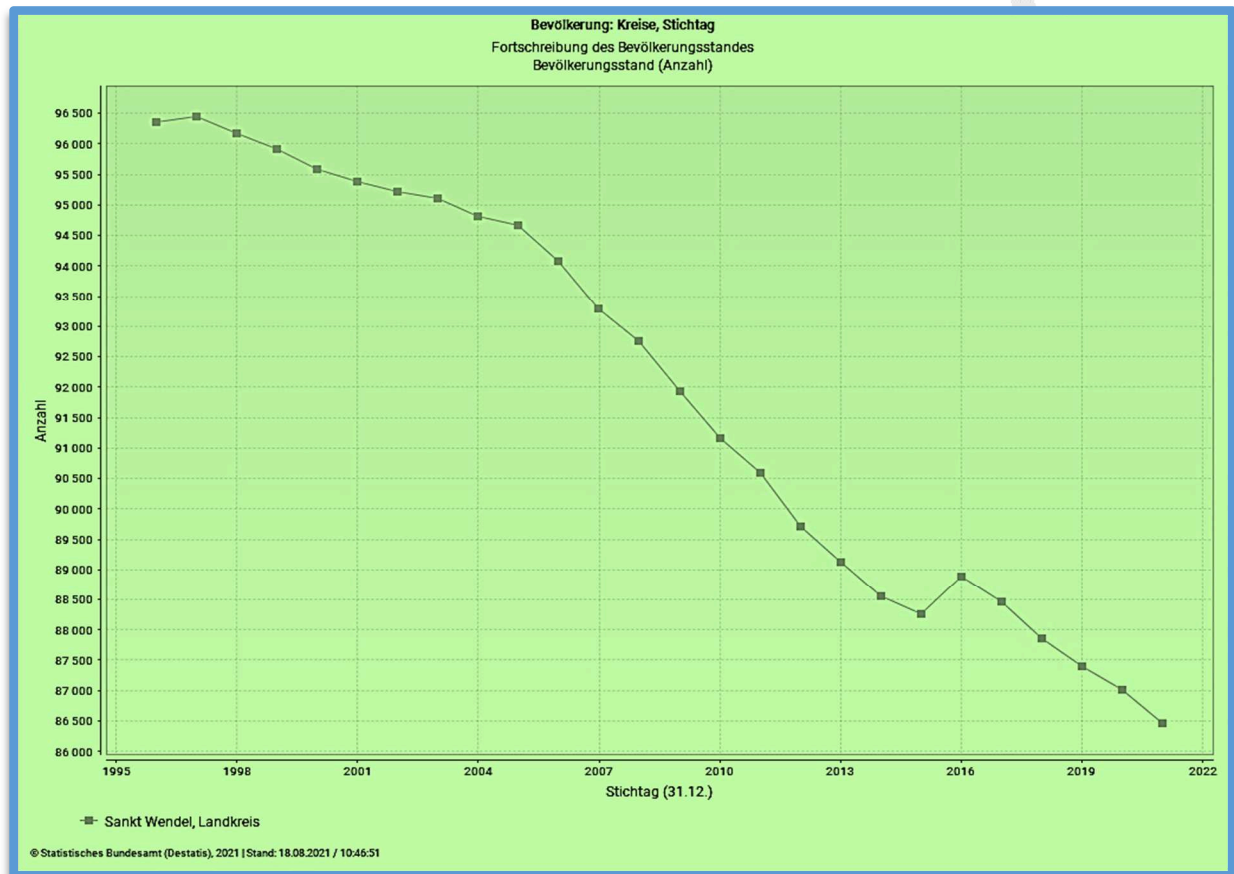
Quelle: Statistisches Landesamt des Saarlandes, Saarland Heute: Statistische Kurzinformationen 2021 (Stand 31.12.2020)

Der Kreis St. Wendel weist eine mittlere Bevölkerungsdichte von 182 E/km² auf. Dies liegt deutlich unter der Bevölkerungsdichte des Saarlandes mit 383 E/km² und ist die niedrigste Dichte auf Kreisebene im Saarland. Die Bevölkerungsdichte innerhalb des Landkreises schwankt vergleichsweise ausgeglichen und zwischen 98 (Nohfelden, niedrigste Dichte landesweit) und 268 E/km² (Namborn).

2.1.2.2 Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungszahl des Landkreises St. Wendel sinkt seit Jahren. Das Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung stellt für den Kreis von 2010 bis 2015 eine jährliche Bevölkerungsabnahme von durchschnittlich -0,34 % fest. Der Landkreis wird als einziger saarländischer Kreis verglichen am Bundesdurchschnitt als „überdurchschnittlich schrumpfend“ eingestuft. Das statistische Bundesamt stellt fest, dass die Einwohnerzahl von 96.347 im Jahre 1995 auf 86.458 im Jahre 2020 gesunken ist, was einem Rückgang von 10,3 % entspricht. Dieser Rückgang hat kontinuierlich stattgefunden:

Abb. 3: Entwicklung der Einwohnerzahlen des Landkreises St. Wendel der vergangenen 26 Jahre (Basis 86.000 Einwohner)



Quelle: Statistisches Bundesamt (Genesis-Online-Datenbank) 2021

Zu einem ähnlichen Ergebnis kommt der „Wegweiser Kommune“ der Bertelsmann-Stiftung 2016, wonach die Bevölkerung von 2011 bis 2015 um 1,4 % abgenommen hat. Für den Zeitraum von 2012 bis 2030 wird eine Negativentwicklung von -10,1 % prognostiziert.

Der Wanderungssaldo 2018 ist für den Landkreis St. Wendel leicht positiv, aber unter dem Landesdurchschnitt mit einem Wanderungsgewinn von 1,5 pro 1000 Einwohner (Saarland 2,1 lt. Statistischem Jahrbuch 2019). Dies bestätigt eine Untersuchung der Bertelsmann-Stiftung: 2016 stehen 51,1 Zuzüge 46,9 Fortzüge je 1000 Einwohner gegenüber. Allerdings wird dies in der Gesamtbetrachtung durch deutlich mehr Sterbefälle als Geburten überkompensiert (12,7 : 6,6). Diese Entwicklung soll sich in den nächsten Jahren fortsetzen.

Der „Wegweiser Kommune“ analysiert die demographischen Werte auch auf Gemeindeebene: Von 2011 bis 2019 verzeichnet die Stadt St. Wendel den geringsten Bevölkerungsrückgang mit -1,4 %. Bis 2030 soll die Bevölkerung um 8,4 % zurückgehen. In diesem Zeitraum weist lediglich Nohfelden einen

geringeren Rückgang von 7,3 % aus. Die stärksten Auswirkungen zeigt der demographische Wandel in Marpingen, mit einem bisherigen Rückgang von 5,2% und einem bis 2030 prognostizierten von 13,6 %. Der nachhaltige Bevölkerungsrückgang wirkt sich auf die Auslastung verschiedener Infrastruktureinrichtungen, wie Kindergärten, Schulen und auch den ÖPNV aus. Abnehmende Bevölkerung bedeutet bei gleichbleibendem Modal Split weniger Fahrgäste. Eine mögliche Folge der Nachfragerückgänge ist aber auch Zentralisierung und Zusammenlegung von Einrichtungen, was wieder durch ein gesteigertes Mobilitätsbedürfnis zu einer Nachfragesteigerung im ÖPNV führen kann. Letztendlich entscheidet sich im Einzelfall, welche Folgewirkungen diese Entwicklungen auf den ÖPNV haben werden.

2.1.2.3 Altersstruktur

Eine weitere Herausforderung für den ÖPNV liegt in der zunehmenden Überalterung der Gesellschaft, die ebenfalls durch den Geburtenrückgang, aber auch durch das Erreichen eines immer höheren Lebensalters entsteht.

Während die unter 18jährigen heute 14,1 % der Gesamtbevölkerung im Landkreis St. Wendel ausmachen, liegt der Anteil der über 65jährigen bei 23,6 % und damit leicht über dem Landesdurchschnitt von 23,1 % (31.12.2016, Statistisches Landesamt des Saarlandes). 1995 waren die Altersklassen noch umgekehrt gewichtet: 20 % unter 18jährige standen damals 16,4 % über 65jährigen gegenüber (Statistisches Bundesamt).

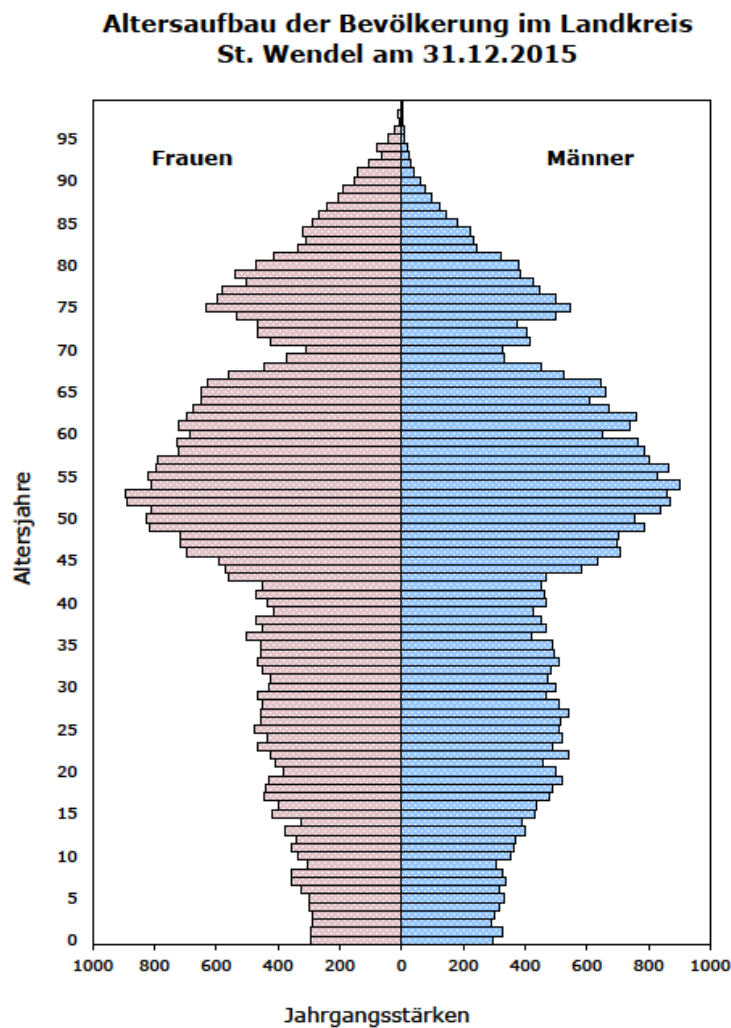
Die Unterschiede zwischen den Gemeinden sind zwar nicht sehr groß, jedoch ist Marpingen die Gemeinde mit den wenigsten Kindern und Jugendlichen (13,3 %), dafür aber mit den meisten Senioren (24,8 %). Oberthal und Tholey haben den höchsten Anteil junger Menschen (je 15 %) und Namborn mit 21,7 % den geringsten Anteil der über 65jährigen.

Marpingen ist auch die Gemeinde mit dem höchsten Durchschnittsalter (2016 = 47,9 Jahre, Prognose für 2030 = 51,5 Jahre). Tholey und Freisen hatten 2016 die jüngste Bevölkerung (Durchschnittsalter 46,4 Jahre). Die Prognose 2030 sieht allerdings Namborn mit 49,8 Jahren als „jüngste“ Gemeinde.

Das Durchschnittsalter im Landkreis St. Wendel wird von 2012 bis 2030 laut Prognose der Bertelsmann-Stiftung von 47,0 auf 50,6 Jahre ansteigen und liegt damit leicht über dem Landesmittel. Für den gleichen Zeitraum ist die Altersgruppe der über 65jährigen die einzige wachsende Bevölkerungsgruppe mit einer Zunahme von ca. 35 – 40%.

Abbildung 4 zeigt den Altersaufbau der Bevölkerung im Landkreis St. Wendel. Die Überalterung ist an der sogenannten Bevölkerungspyramide deutlich zu erkennen, da vor allem die Jahrgänge im Alter von 45 Jahren bis 65 Jahren sehr viel stärker sind als die folgenden Altersklassen.

Abb. 4: Altersstruktur der Bevölkerung im Landkreis St. Wendel



Quelle: Statistisches Landesamt des Saarlandes, Stand: 29.07.2016

Dieser sich in Zukunft noch verstärkende demographische Wandel wirkt sich auf die Infrastrukturangebote eines Gebietes aus. Auch bei der Planung des ÖPNV-Angebotes müssen die Bedürfnisse der älteren Bevölkerungsteile verstärkt berücksichtigt werden, z.B. was die Planung barrierefreier Wegeketten angeht oder die Zugänglichkeit des Systems ÖPNV insgesamt.

2.1.3 Motorisierter Individualverkehr

Der Individualverkehr zeichnet sich dadurch aus, dass der Nutzer in aller Regel frei über Zeiten und Wege entscheiden kann. Der motorisierte Individualverkehr (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 Gegensatz 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 vergleichsweise unflexibel. Die Belastungen der Umwelt sind allgemein 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.

2.1.3.1 Straßeninfrastruktur

Der Landkreis St. Wendel ist durch ein ausreichend dichtes Straßennetz erschlossen und an regionale und überregionale Ziele angebunden. Die zentrale Erschließungsachse, die auch einer Siedlungs- und Entwicklungsachse folgt, ist die Bundesstraße B41 zwischen Niederlinxweiler und Nohfelden (siehe Kap. 2.1.1). Vom Eintritt in den Landkreis im Süden bis nach Namborn weist sie das stärkste Verkehrsaufkommen in der Erschließung des Landkreises auf und ist teilweise vierspurig ausgebaut.

Nur die beiden Autobahnen BAB1 und BAB62 sind teilweise stärker befahren. Sie übernehmen zwar trotz ihrer randlichen Lage im Westen bzw. Norden des Kreises für den Landkreis eine Erschließungsaufgabe, werden aber hauptsächlich von Durchgangsverkehr zwischen den Oberzentren Saarbrücken, Kaiserslautern und Trier und darüber hinaus genutzt. Im Bereich der Gemeinde Nonnweiler geht die BAB62 in die BAB1 Richtung Trier – Köln über. An diesem Autobahndreieck wird die höchste Verkehrsdichte mit 25.900 Fahrzeugen am Tag erreicht – in einem ansonsten bevölkerungs- und strukturschwachen Bereich.

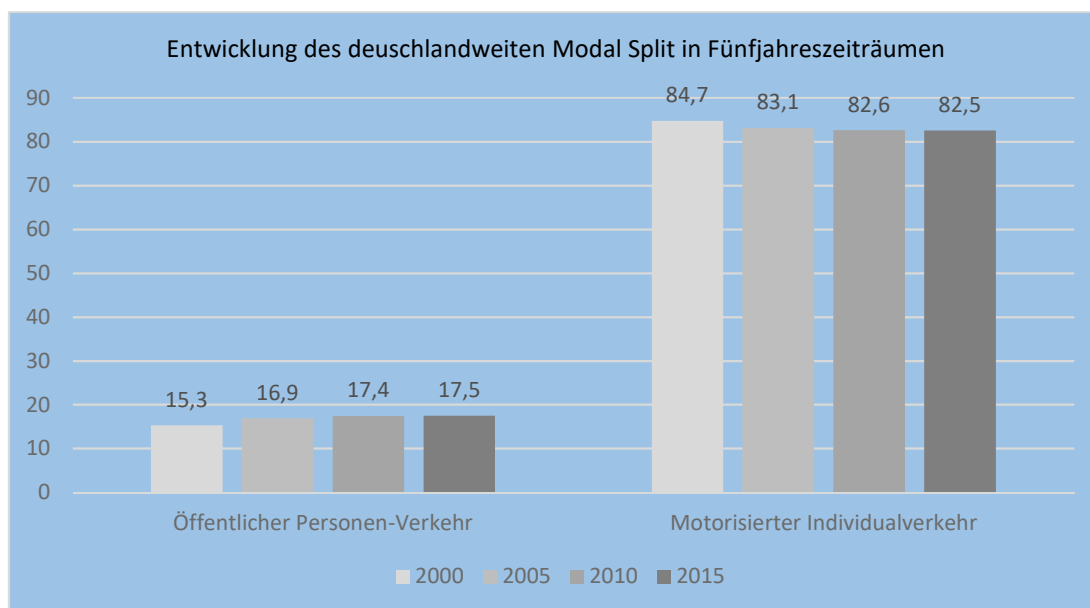
Weitere Bundesstraßen sind die B269 von Lebach bis St. Wendel und die B420 von Ottweiler in Richtung Kusel. Ergänzt werden die Bundesautobahnen und –straßen durch ein Netz an Landes- und Ortsstraßen, die sich um die Kreisstadt herum verdichten, wo im Gegensatz zum restlichen Kreisgebiet auch Verkehrsbelastungen von mehr als 10.000 Kfz pro Tag erreicht (s. u.) werden.

Aus der vorhandenen Straßeninfrastruktur resultieren akzeptable bis gute Erreichbarkeiten mit dem MIV, bezogen auf Autobahnanschlüsse, Bahnhöfe, die umliegenden Flughäfen (Hahn, Saarbrücken) und die für das Kreisgebiet relevanten Mittelzentren (St. Wendel, Wadern, Neunkirchen) sowie weitere Zentren in der Nähe (z.B. Idar-Oberstein, Kusel, Kaiserslautern, Homburg). Nicht ideal gestaltet sich die Erreichbarkeit der Landeshauptstadt Saarbrücken aus dem Landkreis St. Wendel. Zwar ist der Westrand des Kreises direkt über die BAB1 an die Landeshauptstadt angebunden, die Fahrwege und Fahrzeiten aus dem restlichen Kreisgebiet sind vergleichsweise unattraktiv.

2.1.3.2 Pkw-Nutzung und -Bestand

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 bei nur rund 1,5 Personen pro Fahrt.

Abb. 5: Modal Split in Deutschland (Verkehrsleistung: prozentuale Werte der Personenkilometer im MIV und ÖV, Fern- und Nahverkehr, ohne Fahrrad- und Fußgängerverkehr)



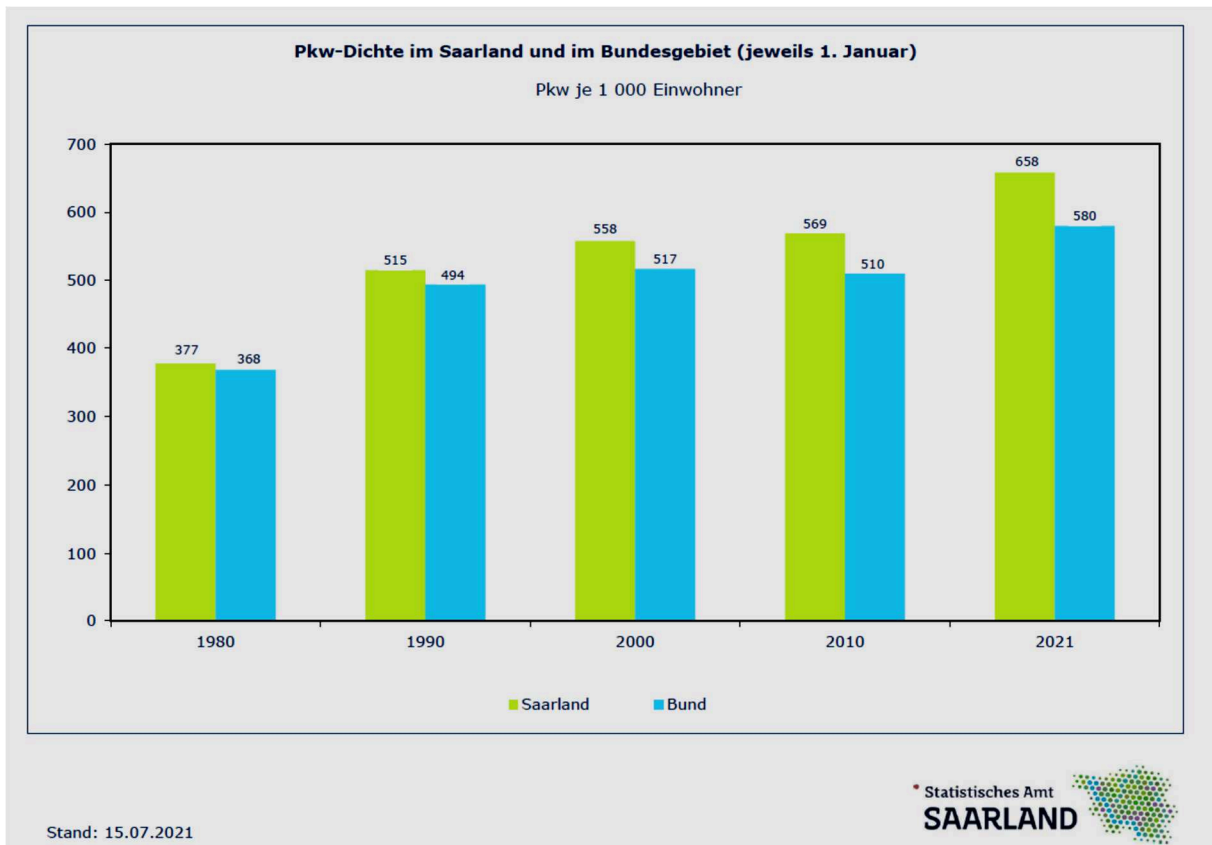
Quelle: ZPS nach Bundesministerium für Verkehr / DVV „Verkehr in Zahlen 2016/2017“

Die Darstellung in Abbildung 5 verdeutlicht zum einen die erwähnte Dominanz des Individualverkehrs und damit vor allem des Pkw, zeigt aber bundesweit auch eine langsame Verschiebung zu Gunsten des ÖPNV.

Die hohe Verfügbarkeit und Nutzung des Pkw speziell im Saarland beruht auch auf dem im Vergleich zum Bundesdurchschnitt und zu anderen Bundesländern sehr hohen Motorisierungsgrad. Ein Indikator für die überdurchschnittliche Nutzung des Pkw ist die Pkw-Dichte pro 1000 Einwohner.

An der folgenden Grafik (Abb. 6) lässt sich zum einen die im Laufe der vergangenen Jahrzehnte gestiegene Motorisierung ablesen, zum anderen aber auch, dass die Motorisierungsrate im Saarland im Vergleich zum Bundesdurchschnitt überproportional wächst. Lag die Pkw-Dichte des Bundes 1980 bei 97,6% der saarländischen Dichte, verringerte sie sich im Vergleich zum Saarland-Wert bis 2021 auf 88,2 %.

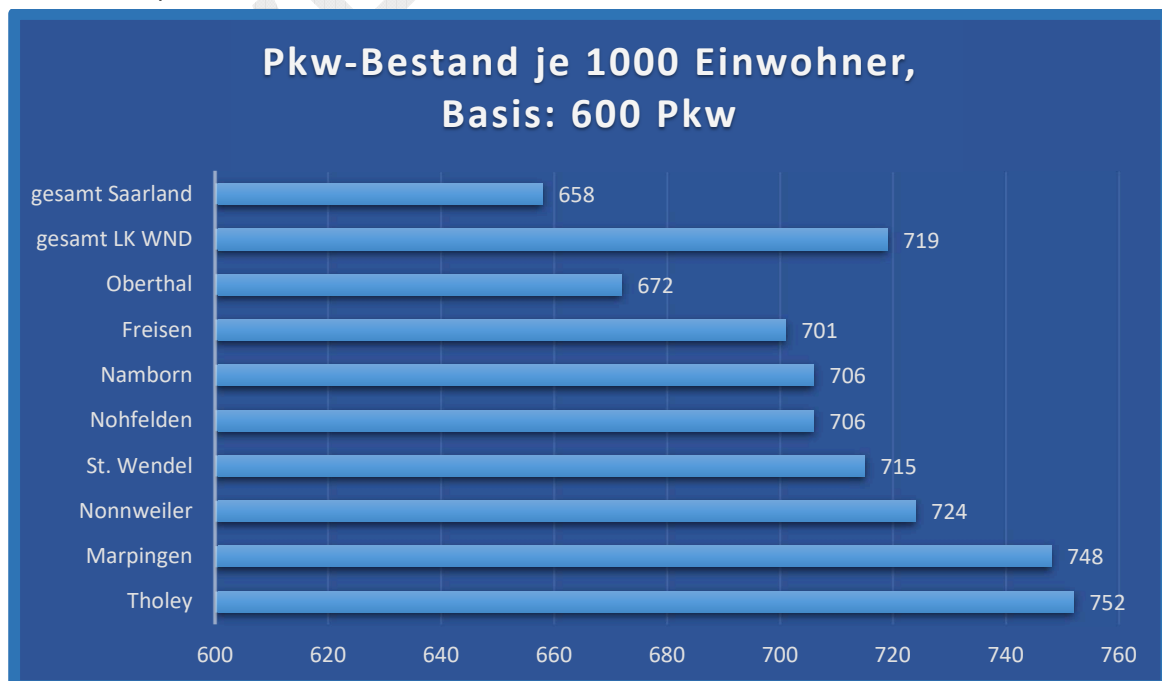
Abb. 6: Pkw-Dichte pro 1000 Einwohner im Vergleich Saarland – Deutschland



Quelle: Statistisches Amt des Saarlandes, Juli 2021

Da der Landkreis St. Wendel ländlich geprägt ist, steigt die Bedeutung des Pkw hier weiter in Relation zu anderen Verkehrsmitteln. Die folgende Grafik zeigt ebenfalls anhand der Pkw-Dichte den sehr hohen Motorisierungsgrad in allen Gemeinden des Landkreises:

Abb. 7: Pkw pro 1000 Einwohner im Landkreis St. Wendel



Quelle: Landkreis St. Wendel nach Statistisches Amt des Saarlandes, Jan. 2021

Den höchsten Pkw-Bestand pro 1000 Einwohner weist die Gemeinde Tholey mit 752 auf, den geringsten die Gemeinde Oberthal mit 672. Damit liegen alle Kommunen über dem Landesdurchschnitt von 658. Entsprechend weist der gesamte Kreis mit 719 Pkw pro 1000 Einwohner einen Wert deutlich über dem Landesschnitt und dem Bundesschnitt von 580 auf.

Insgesamt sind im Landkreis 76.581 Kraftfahrzeuge zugelassen, darunter 62.145 Pkw (hiervon rund 5,9% mit gewerblicher Verwendung). Dies entspricht sowohl bei den Kraftfahrzeugen als auch bei den Pkw einem Anteil von knapp 10 % am saarländischen Gesamtbestand (Quelle: Statistisches Amt des Saarlandes, Jan. 2021).

Die starke Nutzung des Pkw steht in deutlichem Widerspruch zu den Bestrebungen, den Individualverkehr aufgrund seiner negativen Auswirkungen auf Mensch, Raum und Ökosystem zu reduzieren. Durch das Autofahren werden Treibhausgase und Luftschadstoffe ausgestoßen, was mitverursachend für die Erwärmung des Weltklimas ist. Die Umgebung wird zudem mit Lärm belastet und es gehen Gefahren vom fließenden Verkehr aus. Der Bau von Straßen und sonstigen Verkehrsflächen wie Parkplätzen führt zu einem zunehmenden Flächenverbrauch und trägt zur Flächenversiegelung und -zerschneidung bei. Besonders umweltrelevant ist der Zuwachs bei den Dieselfahrzeugen in den letzten Jahren, der zu der aktuellen Diskussion um Feinstaubwerte und Fahrverbote beiträgt. Eine Trendwende hin zu anderen Antriebsarten und alternativen Verkehrsmitteln lässt sich trotz der Skandale und Absichtserklärungen der letzten Jahre bisher nicht erkennen. Zum 1.1.2021 waren im Landkreis St. Wendel von 62.145 Personenkraftwagen nur 1.274 mit Hybrid- oder Elektroantrieb ausgestattet, was 2,05 % entspricht (Saarland: 2,41 %, Statistisches Landesamt, Stand 1.1.2021).

Die **Verkehrsbelastung** ist im Landkreis punktuell deutlich spürbar, wie die folgende Tabelle beispielhaft aufzeigt.

Tab. 2: Verkehrsmengen im Landkreis St. Wendel auf ausgewählten Strecken mit relativ hoher Belastung

Streckenabschnitt	Verkehrsmenge = Kfz pro 24 Std.		
	2010	2015	+ / - (%)*
BAB 1 Spitzenwert Nonnweiler	24.861	25.900	+4,2
BAB 1 zwischen AS Tholey und AS Hasborn	18.388	19.800	+ 7,7
BAB 1 AS Braunshausen	15.978	19.200	+ 20,2
BAB 62 südl. AS Freisen	15.256	16.200	+ 6,2
B41 St. Wendel Mitte / Wendalinuspark	15.551	15.700	+ 1,0
B41 Niederlinxweiler	15.476	13.200	- 14,7
BAB 62 AS Türkismühle	13.839	14.200	+ 2,6
L132 St. Wendel Innenstadt / Kreuzung Bahnhof	14.416	13.300	- 7,7%
B41 Baltersweiler / Hofeld	13.751	13.900	+ 1,1
L134 St. Wendel – Bliesen	12.524	10.600	- 15,4
B269 St. Wendel – Winterbach	11.501	10.500	- 8,7
L132 Oberlinxweiler – St. Wendel	11.108	10.200	- 8,2
B269 Alsweiler – Tholey	10.058	9.500	- 5,5
L135 Tholey – Theley	9.559	9.500	0
B41 Hirstein	9.180	8.700	- 5,2
L133 Alsweiler – Marpingen	9.390	8.200	- 12,7
L135 Ortsdurchfahrt Neunkirchen / Nahe	7.186	6.700	- 6,8
L133 Ortsdurchfahrt Freisen	6.395	7.300	+ 14,2
L130 Oberlinxweiler – Remmesweiler	6.716	6.700	0
L131 St. Wendel – Werschweiler	5.477	5.500	0
L149 Ortsdurchfahrt Nonnweiler	5.249	5.600	+ 6,7
L147 Ortsdurchfahrt Primstal	6.453	4.800	- 25,6

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 St. Wendel durch die Autobahnen verursacht, die einen hohen Anteil an Transitverkehr aufnehmen, für den ÖPNV aber bisher keine Bedeutung haben. Die Verkehrsdichte liegt auf der BAB1 durchgängig bei über 15.000 Kfz am Tag, auf der weniger stark befahrenen BAB62 liegt sie abschnittsweise auch etwas darunter. Nur am Zusammenfluss der Autobahnen hinter dem Autobahndreieck Nonnweiler wird eine Belastung von über 25.000 Kfz am Tag erreicht. Dies findet jedoch in einem ansonsten dünn besiedelten Gebiet statt, in dem die Autobahn nur indirekt eine Bedeutung besitzt, indem sie diesen Bereich zerschneidet, aber dort kaum Quell- und Zielverkehre verursacht.

Die lokale Spitzenbelastung rangiert jedoch im landesweiten Vergleich weit unter den sonst üblichen Verkehrsmengen auf Autobahnen. Den 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.

Auch die Belastung auf den Bundes- und Landstraßen liegt im Landkreis St. Wendel weit unter dem Landesdurchschnitt, was den in Kapitel 2.1.2 geschilderten Bevölkerungsstrukturen, also der dünnen Besiedlung des Kreisgebietes, geschuldet ist. Lediglich die auf die Kreisstadt St. Wendel zu- und durch sie hindurchführenden Straßen B41, L131, L132 und L134 erreichen höhere Werte, ebenso die Ortsdurchfahrten der Grundzentren (Marpingen, Tholey, Freisen) und die Zuführungen zu den Autobahnanschlussstellen (kumulierende Verkehre). Die Belastung auf den Landstraßen erster und zweiter Ordnung beläuft sich ansonsten in der Fläche in der Regel auf unter 5.000 Fahrzeuge am Tag. Dies trifft auch für die Bundesstraßen B420 und den nördlichen Teil der B41 im Raum Nohfelden zu. Dementsprechend gibt es außer gelegentlich im Stadtbereich St. Wendels kaum Probleme mit Verkehrsstauungen.

Im Vergleich der ermittelten Verkehrsmengen von 2010 und 2015 ist an den Messstellen auf Autobahnen ein Zuwachs der Verkehrsmenge festzustellen, was dem Gesamttrend wachsender Verkehrsmengen entspricht. Auf Bundes- und Landstraßen hingegen ist an vielen Stellen ein Rückgang der Verkehrsmenge zu verzeichnen. Dies könnte außer punktuellen Phänomenen wie Dauerbaustellen mit Umleitungen auch dem allgemeinen demographischen Trend geschuldet sein.

Obwohl es im Landkreis St. Wendel kaum durch die Menge des Individualverkehrs selbst verursachte Verkehrsprobleme und damit kaum direkten Leidensdruck gibt (sieht man von Aspekten wie Flächenverbrauch, Lärm und Verkehrssicherheit ab), birgt die hohe Nutzung des privaten Pkw im Kreis noch deutliches Potential für den öffentlichen Personennahverkehr. Hier setzt der vorliegende 4. Nahverkehrsplan an.

2.1.4 Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung

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. Leider gibt es für den Landkreis St. Wendel die dazu notwendigen Befragungen oder Zählungen nicht, sodass ein einfacher Modal Split auf Landkreis- oder sogar Gemeindeebene nicht vorliegt. Es gibt aber Untersuchungen, die Rückschlüsse auf die Verkehrsmittelwahl im Landkreis zulassen.

Die Studie „Mobilität in Deutschland“ (2017) stellt bundesweit folgenden Modal Split fest:

Tab. 3: Aufteilung der Verkehrsmittel nach Wegen

Verkehrsmittel	Deutschlandweit	Raumtyp: Ländlicher Raum, deutschlandweit		Saarland gesamt
	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)

Festzustellen ist, dass die Werte des Motorisierten Individualverkehrs im Saarland allgemein bereits höher liegen, als deutschlandweit im ländlichen Raum – und das, obwohl das Saarland insgesamt als Verdichtungsraum zu werten ist. Für den Landkreis St. Wendel ergibt sich der Rückschluss, dass die Verteilung zu Gunsten des MIV und zu Ungunsten des ÖV noch deutlicher ausfallen müssen.

Dies wird durch eine Befragung im Rahmen des Gutachtens „Tarifreform Saarland“ (Probst & Consorten 2019) bestätigt. Hier wurden rund 170 Personen zu ihrem Mobilitätsverhalten befragt. Danach nutzen im Landkreis St. Wendel 73 % der Befragten täglich oder fast täglich den MIV als Fahrer, als Mitfahrer sind es 5 %, auf den Fußverkehr entfallen 34 %, den Fahrradverkehr 6% und den ÖPNV nur 3 %. Die Anzahl derer, die den ÖPNV nie nutzt, ist mit 59 % entsprechend hoch. Im landesweiten Vergleich liegt die Nutzung des ÖPNV im Landkreis St. Wendel als hauptsächliches Verkehrsmittel damit auf dem zweitschlechtesten Platz nach Merzig-Wadern.

Hilfreich bei einer Einschätzung ist 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 Autos 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.

2.1.4.1 Verkehrsmittelwahl an weiterführenden Schulen

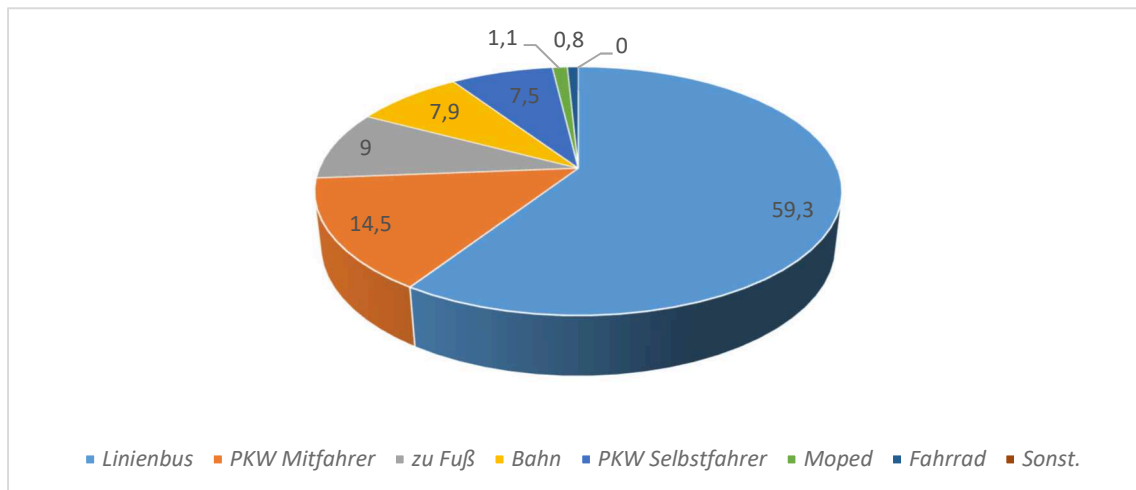
Da der Schülerverkehr im Landkreis St. Wendel die derzeit wichtigste Kundengruppe darstellt, wurde im September 2019 eine Befragung von Schülern an weiterführenden Schulen zu deren Verkehrsmittelwahl durchgeführt. Von den rund 7100 Schülern (siehe Kapitel 2.1.6.1) wurden 90,1 % (n = 6401 Schüler) nach ihrem auf den Schulwegen meist benutzten Verkehrsmittel befragt. Dabei wurden die meisten Schüler bzw. Klassen an allen fünf Schulstandorten bzw. 11 Schulen erfasst. Die Gemeinschaftsschule in Primstal und das Arnold-Janssen-Gymnasium (Missionshaus) sind in der Betrachtung nicht mehr enthalten, da beide Schulen auslaufen und nur noch geringe Schülerzahlen (< 100) aufweisen.

Der kreisweite Modal-Split stellt sich wie folgt dar:

- ÖPNV 67,2 % (Bus 59,3 %, Bahn 7,9 %),

- PKW 22,0 % (als Mitfahrer 14,5 %, als Selbstfahrer 7,5 %),
- zu Fuß 9,0 %,
- Moped 1,1 %,
- Fahrrad 0,8 %,
- Sonstiges unter 0,1 % (nur Einzelnennungen z.B. Skateboard, Taxi).

Abb. 8: Modal-Split im Schülerverkehr des Landkreises St. Wendel: Alle weiterführenden Schulen mit Standort im Kreisgebiet.



Quelle: Befragung durch Mitarbeiter des Landkreises im September 2019, n = 6401, aus dem Kreisgebiet auspendelnde Schüler sind nicht berücksichtigt.

Der äußerst dominante Anteil des ÖPNV im Schülertransport fällt im Landkreis St. Wendel mit 67,2 % auf. Der etwas dichter besiedelte und nur teilweise als ländlicher Raum einzustufende Saarpfalz-Kreis weist als Ergebnis einer gleich angelegten Befragung im April 2018 nur 54,4 % Schülerwege im ÖPNV aus. Beiden Befragungen ist zu entnehmen, dass bei abnehmender Siedlungs- und Infrastrukturdichte der Anteil des ÖPNV am Schülerverkehr wächst. So haben die Schulstandorte Freisen, Nohfelden und Tholey mit über 80 % ÖPNV-Anteil die höchsten Werte. Die dichter besiedelte Kreisstadt St. Wendel kommt nur auf 60,8 % für Bus und Bahn. Dafür haben dort die Nutzung des PKW (Mitfahrgelegenheit mit Eltern) und das Zufußgehen einen größeren Anteil.

Der größte Schulstandort des Kreises, die Gemeinschaftsschule in Türkismühle mit knapp 1200 Schülern, ist gleichzeitig der für den ÖPNV stärkste Standort. 82,8 % nutzen überwiegend den Bus (71,1 %) oder die Bahn (11,7 %) auf dem Schulweg.

Einen sehr geringen Stellenwert im Schülertransport hat landkreisweit das Fahrrad, welches nur an Schulstandorten in St. Wendel (v.a. Cusanus-Gymnasium und Gemeinschaftsschule) und der Waldorfschule in Nohfelden-Walhausen mehr als 1 % ausmacht.

Stark in ihrem näheren Umfeld verankerte Schulen weisen höhere Werte im Bereich des Fußgänger- und des PKW-Mitfahrerverkehrs auf. Dieser Effekt ist im Landkreis St. Wendel nur bei der Gemeinschaftsschule St. Wendel abzulesen, an der mit rund 22 % (außer an der Waldorfschule bis zum Schuljahr 2019/21) die meisten Schüler mit dem Auto gebracht werden und mit 18 % Fußgängerverkehr der höchste Wert kreisweit erreicht wird.

Vom Durchschnitt deutlich abweichende Werte sind bei der Waldorfschule (bis zum Schuljahr 2019/20) und den berufsbildenden Schulen festzustellen.

- Die Waldorfschule steuern 65,3 % der Schüler mit dem Auto als Mitfahrgelegenheit an. Auf den ÖPNV, überwiegend die Bahn zum Haltepunkt Walhausen (Saar), entfallen lediglich 24,9 % der Fahrten. Dies dürfte zum Zeitpunkt der zu Grunde liegenden Erfassung der mäßigen

Erreichbarkeit des Standorts mit dem ÖPNV v.a. auf der Straße, dem höheren Einzugsgebiet der Schule aufgrund ihrer besonderen Schulform und dem Sozialgefüge des Publikums geschuldet sein. Vergleichbare Werte wurden am Waldorfschulstandort Bexbach ermittelt. Allerdings wird eine Verschiebung zu Gunsten des ÖPNV erwartet, da ab dem Schuljahr 2020/21 die Anbindung des Standortes mit neu strukturierten Busfahrten erheblich verbessert wurde. Der Einzugsbereich des Schulstandortes wurde komplett in das ÖPNV-Netz integriert.

- An den drei berufsbildenden Schulen in St. Wendel ist der Anteil der Nutzer des Autos mit 13 – 16 % Mitfahrer und 20 – 30 % Selbstfahrer überdurchschnittlich hoch. Dies liegt in erster Linie an der Verfügbarkeit von Führerschein und eigenem Fahrzeug der älteren Schülerklientel.

2.1.5 Arbeitsplatzstruktur und Pendler

2.1.5.1 Arbeitsplatzverteilung

Die ländliche Struktur und geringe Siedlungsdichte des Landkreises St. Wendel gehen einher mit einer unter dem Landesdurchschnitt liegenden Dichte an Arbeitsplätzen. An wenigen Stellen, insbesondere in der Kreisstadt, ist aufgrund derer Funktion als Mittelzentrum und Standort einiger auch überregional wichtiger Betriebe eine höhere Dichte an Arbeitsplätzen auszumachen. Entsprechend müssen überproportional viele Einwohner den Landkreis verlassen, um zu ihrer Arbeitsstätte zu gelangen.

Tab. 4: Anzahl der Arbeitnehmer, Ein-/Auspendler im Landkreis St. Wendel

Gemeinde	Arbeitnehmer am		Wohn- = Arbeitsort	Ein- pendler	Aus- pendler	Pendler-saldo	Zahl der Betriebe
	Wohnort	Arbeitsort					
Freisen	3.096	2.112	694	1.417	2.401	-984	151
Marpingen	3.854	987	450	537	3.403	-2.866	150
Namborn	2.855	499	177	322	2.678	-2.356	78
Nohfelden	3.867	2.187	674	1.512	3.193	-1.681	148
Nonnweiler	3.304	4.050	1.030	3.016	2.273	+743	188
Oberthal	2.211	701	224	477	1.986	-1.509	89
St. Wendel	9.873	14.439	4.393	10.039	5.479	+4.560	796
Tholey	4.612	2.504	832	1.670	3.778	-2.108	257
Σ Landkreis St. Wendel	33.672	27.479	17.184	10.280	16.481	-6.201	1.857

Quelle: Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit Juni 2020

Die Tabelle belegt, dass lediglich die Kreisstadt St. Wendel einen deutlichen Einpendlerüberschuss aufweist. Nur Nonnweiler kann noch einen leichten Überschuss aufweisen, evtl. aufgrund der Ansiedlung größerer Unternehmen wie Nestlé-Wagner, dem zweitgrößten Arbeitgeber des Landkreises (s. Tabelle 5). Alle weiteren umliegenden Kommunen sind teils sehr deutlich ausgeprägte Auspendlergemeinden.

Der Landkreis St. Wendel verzeichnet seit 2014 einen Beschäftigungszuwachs von + 8,7 % (Saarland: 4,5 %, Quelle: Kreisreport Arbeitskammer 2019). Die im Jahr 2020 registrierten 27.479 Beschäftigten entsprechen einem Anteil von 7,13 % aller im Saarland sozialversicherungspflichtig Beschäftigten. 29,9 % dieser Beschäftigten gehen einer Teilzeitbeschäftigung, 21 % der Summe aller Beschäftigten (sozialversicherungspflichtig zuzüglich geringfügig entlohnt) einem Minijob nach. Die Arbeitslosenquote ist mit 3,6 % die niedrigste aller Kreise im Saarland (6,7 %) (Angaben Juli 2021).

Betrachtet man auch die Klein- und Kleinstbetriebe („Einmannfirmen“), weist der Landkreis St. Wendel 2017 über 4.500 Betriebe auf, v.a. aus dem Bereich Handwerk (1.100 Betriebe mit ca. 6.000 Beschäftigten). Von den über 27.000 sozialversicherungspflichtig Beschäftigten arbeiten rund 75 % in kleinen und mittleren Betrieben.

Die meisten Arbeitnehmer im Landkreis sind im Dienstleistungssektor beschäftigt, laut Bundesagentur für Arbeit 62,1 %. Hier liegen Schwerpunkte im Handel, der Instandhaltung

und Reparatur sowie im Bereich Pflege und Sozialwesen. 37,3 % der Beschäftigten arbeiten im produzierenden Gewerbe, wobei nicht die Primärproduktion überwiegt, sondern das verarbeitende Gewerbe. Land- und Forstwirtschaft machen nur 0,6 % der Erwerbstätigen aus.

Für die Verteilung der Arbeitsplätze im Landkreis sind die Standorte der größten Industrie- und Dienstleistungsbetriebe ein guter Indikator, zumal diese Standorte für eine gute Anbindung durch den ÖPNV interessant sind. Die folgende Tabelle listet die größten Betriebe auf.

Tab. 5: Die größten Industrie- und Dienstleistungsbetriebe und deren Standorte mit ÖPNV-Erreichbarkeit im Landkreis St. Wendel

Betrieb	Standort(e)	Beschäftigte ca.	ÖPNV-Erschließung
Fresenius Medical Care Deutschland GmbH	St. Wendel Gewerbegebiet West, Frankfurter Str.	1.850	Regionale Erschließung in der Nähe (Linie R4, R12), Gewerbegebiet nur eingeschränkt erschlossen (Linie 614)
Nestlé-Wagner GmbH	Nonnweiler-Otzenhausen Industriegebiet Münzbachtal, In den Schemeln	1.800	Lokale/Regionale Erschließung in der Nähe (u.a. Linie R200)
Globus Handelshof St. Wendel GmbH	Holding / Koordination St. Wendel Gewerbegebiet West, Leipziger Str.	1.000	Lokale Erschließung (Linie 355) in der Nähe, Gewerbegebiet eingeschränkt erschlossen (Linie 614)
Stiftung Hospital St. Wendel	Alter Woog, St. Wendel*	950	Zentrale Lage, lokale Erschließung und Bahnhof / ZOB in der Nähe
Marienkrankehaus St. Wendel	St. Wendel Am Hirschberg	700	Lokale Erschließung (Linie 623)
Globus Handelshof Warenhaus St. Wendel	St. Wendel Am Wirthembösch / Eisenbahnstr.	700	Bahnhofsnähe, regionale Erschließung (Linien R4, R12, 620)
Heeres-Instandsetzungs-Logistik GmbH	St. Wendel, Werkstr.	600	Lokale Erschließung in der Nähe, Bahnhof 10-20 Min. Fußweg
Lebenshilfe gGmbH St. Wendel	St. Wendel Werkstr. / Parkstr.	600	Lokale Erschließung (Linie 623), Bahnhofsnähe
Hörmann KG	Freisen, Bahnhofstr.	550	Lokale Erschließung in der Nähe (Linie 603/604)
	Nohfelden-Eckelhausen In der Bruchwiese	300	Lokale/Regionale Erschließung (Linie R200)
Diehl Defence GmbH	Freisen-Schwarzerden	500	Eingeschränkte lokale Erschließung (Linie 603/604)
	Nonnweiler-Mariahütte Karl-Diehl-Str.	380	Eingeschränkte lokale Erschließung (Linie 629)
Kreisverwaltung St. Wendel	St. Wendel, Mommstr.*	440	Überwiegend unmittelbare Bahnhofsnähe / ZOB, regionale Erschließung
Backes Bauunternehmung AG & Co. KG	Tholey-Theley, Gewerbegebiet Hanacker	350	Lokale Erschließung (Linie R4/601)
Kreissparkasse St. Wendel	St. Wendel Bahnhofstr.	300	Bahnhofsnähe, regionale Erschließung
Larosé Hygiene Service GmbH	Nonnweiler-Otzenhausen Industriegebiet Münzbachtal, In der Allwies	200	Lokale/Regionale Erschließung in der Nähe (u.a. Linie R200)
Stamer Music & Sales	St. Wendel Gewerbegebiet West, Tritschler Str.	200	Regionale Erschließung (Linie R4, R12)

Mediclin Bosenberg-Kliniken	St. Wendel Am Bosenberg	200	Eingeschränkte lokale Erschließung (Linie 621)
Volksbank e.G. St. Wendeler Land	St. Wendel Bahnhofstr.	200	Bahnhofsnähe, regionale Erschließung

Quelle: Zusammenstellung ZPS nach Landkreis St. Wendel / Wirtschaftsförderungsgesellschaft St. Wendeler Land mbH 2017, Eigenauskünfte der Unternehmen

* einzelne Arbeitsplätze befinden sich an anderen Standorten

Der mit Abstand größte Arbeitsplatzschwerpunkt des Landkreises ist das Gewerbegebiet St. Wendel West zwischen Oberlinxweiler, der B 41 und der Tholeyer Straße. Mit Fresenius und der Verwaltung der Globus-Holding sind hier der größte und drittgrößte Arbeitgeber ansässig. Die Zahl der Arbeitsplätze insgesamt liegt bei einigen Tausend. Die ÖPNV-Anbindung des weitläufigen Gebietes ist einerseits ganz im Norden entlang der Tholeyer Straße durch die regelmäßige Anbindung der beiden RegioBus-Linien R4 und R12 sehr gut. Andererseits besteht eine Anbindung durch die Linie 355 im äußeren Südosten (Weimarer Straße). Ein Verkehr für Schichtarbeiter und Berufspendler wird derzeit nur sehr eingeschränkt durch drei werktägliche Fahrten der Linie 614 angeboten.

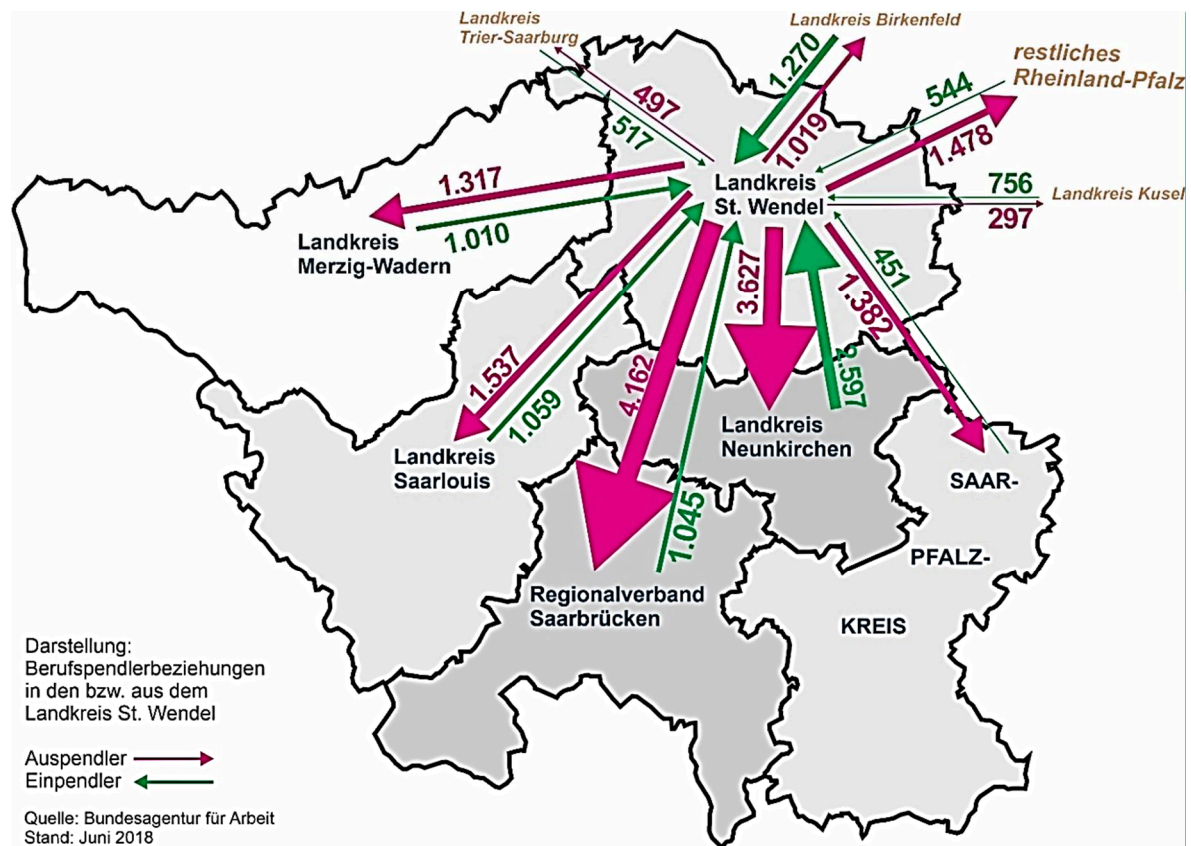
In einigen Gemeinden existieren zumeist etwas abseits der Orts- oder Ortsteilzentren Gewerbegebiete mit teils ansehnlichen Betriebsgrößen (z. B. Bliesen, Freisen, Marpingen, Oberthal, Otzenhausen, Schwarzerden, St. Wendel Süd, Tholey, Theley, Türkismühle). Die Anbindung an den ÖPNV stellt sich hier je nach Lage des Gebietes unterschiedlich dar: Einige Gewerbegebiete liegen direkt an einer Erschließungsachse des ÖPNV mit Haltestelle. Andere sind nur über Fußwege zur nächstgelegenen Haltestelle, die sich in der jeweiligen Ortslage oder an den Durchgangsstraßen befindet, zu erreichen. Eine eigene Erschließung dieser Gebiete erfolgt nicht.

2.1.5.2 Grenzüberschreitende Pendlerbeziehungen

Ein Teil der in Kap. 2.1.5.1 aufgeführten Ein- und Auspendler überschreitet nicht nur Gemeindegrenzen, sondern auch die Grenzen des Landkreises. Interessant für die Darstellung der Verkehrsströme sind Herkunft und Ziel der Pendler. Abbildung 9 zeigt die Quell-Zielbeziehung der Pendler, die die Grenzen des Kreisgebietes überschreiten. Darin sind alle saarländischen Landkreise berücksichtigt sowie die direkt an das Kreisgebiet angrenzenden rheinland-pfälzischen Landkreise, die täglichen Pendlerverkehr verursachen.

Die zu Grunde liegende Statistik der Bundesagentur für Arbeit enthält auch Pendler von und zu weiter entfernten Zielen. Bei diesen kann man jedoch davon ausgehen, dass es sich überwiegend um Wochenpendler bzw. Pendler mit dauerhaftem zweitem Wohnsitz handelt. Sie werden deshalb nicht abgebildet.

Abb. 9: Pendlerströme über die Grenzen des Landkreises St. Wendel hinaus



Quelle: eig. Darstellung nach Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit, Stand 30.6.2018.

Es zeigt sich, dass der Landkreis St. Wendel insgesamt einen negativen Pendlersaldo aufweist. Er verliert an alle anderen saarländischen Landkreise mehr Auspendler, als er Einpendler gewinnt, während sich dieses Verhältnis in Wechselwirkung mit den benachbarten Landkreisen in Rheinland-Pfalz umkehrt, allerdings auf quantitativ niedrigerem Niveau.

Insgesamt überschreiten täglich 24.565 Pendler die Grenzen des Landkreises St. Wendel. 62% tun dies als Auspendler, 38% sind Einpendler. Gegenüber allen anderen saarländischen Kreisen weist der Landkreis St. Wendel einen negativen Pendlersaldo aus. Die stärkste Pendlerbeziehung von täglich über 6.200 Grenzüberschreitungen in beiden Richtungen besteht mit dem direkt benachbarten Landkreis Neunkirchen. Hier gibt es in beide Richtungen starke Verkehrsströme. Der Regionalverband Saarbrücken mit der Landeshauptstadt als Oberzentrum zieht zwar mit täglich 4.162 Auspendlern mehr Arbeitskräfte aus dem Landkreis St. Wendel als Neunkirchen an, entsendet aber nur knapp über 1.000 Einpendler. Die Bilanz zum Saarpfalz-Kreis fällt aufgrund der niedrigen Einpendlerzahl von nur 451 Pendlern deutlich negativ aus. Dem gegenüber gestaltet sich der Saldo mit den Landkreisen Saarlouis und Merzig-Wadern etwas ausgeglichener.

Bezogen auf die benachbarten Landkreise in Rheinland-Pfalz (Birkenfeld, Kusel und Trier-Saarburg) kehrt sich die Pendlerbilanz um: Hier pendeln mehr Personen in den Landkreis St. Wendel ein, als in Gegenrichtung aus. Dies ist auf die noch niedrigere Dichte an Arbeitsplätzen jenseits der Landesgrenze zurückzuführen. Was die nahegelegenen rheinland-pfälzischen Zentren Trier und Kaiserslautern angeht, so ist die Zahl der Einpendler als vernachlässigbar einzustufen. Die Auspendler liegen mit 348 bzw. 210 Erwerbstätigen am Tag auch im niedrigeren Bereich.

Fasst man die Pendlerbewegungen zwischen dem Landkreis St. Wendel und dem Landkreis Neunkirchen sowie dem Regionalverband Saarbrücken zusammen, so ergibt sich eine deutliche Massierung der Pendlerströme auf der in Kapitel 2.1.1 dargestellten Entwicklungs- und Verkehrsachse erster Ordnung: Saarbrücken – Neunkirchen – Landkreis St. Wendel – Landkreis Birkenfeld. Mit 13.720 Grenzüberschreitungen bewegen sich allein ca. 56 % aller Pendler auf dieser Verkehrsachse.

2.1.6 Schulen, Hochschulen und Ausbildungsplätze

Der Landkreis St. Wendel verfügt über eine breit gefächerte und räumlich verteilte Bildungsinfrastruktur. Hierzu gehören Kinderbetreuungseinrichtungen, Grundschulen, weiterführende Schulen, Sonderschulen, berufsbildende Schulen und Ausbildungsplätze, aber auch Einrichtungen der Erwachsenenbildung.

2.1.6.1 Schulen im Landkreis St. Wendel

Es sind alle wesentlichen Schulformen des deutschen Bildungssystems vorhanden. Im Schuljahr 2020/2021 wurden an allen Grundschulen, weiterführenden Schulen und Förderschulen insgesamt 9.653 Schüler erfasst. Für den ÖPNV ist die räumliche Verteilung der Schulstandorte und Herkunft der Schüler von grundlegendem Interesse.

➤ Grundschulen

Die Zahl der Grundschulen hat sich in den letzten Jahren verringert. Waren laut 3. Nahverkehrsplan 2010 noch 16 Standorte im Landkreis St. Wendel aktiv, sind es inzwischen nur noch 14. Die Standorte in Tholey und Marpingen-Urexweiler wurden aufgegeben. Die Grundschulen befinden sich in Trägerschaft der jeweiligen Gemeinden.

Tab. 6: Grundschulstandorte im Landkreis St. Wendel

Kommune	Grundschule	Schülerzahl
Freisen	Grundschule Oberkirchen	244
Marpingen	Grundschule Marpingen	275
Namborn	Grundschule Marienschule Namborn	184
Nohfelden	Grundschule Gonesweiler	152
	Grundschule Sötern	134
Nonweiler	Grundschule Nonweiler	118
	Grundschule Primstal	111
Oberthal	Grundschule Oberthal	197
St. Wendel	Nikolaus-Obertreis-Schule	290
	Grundschule Bliesen	149
	Grundschule Niederkirchen	111
	Grundschule Oberlinxweiler	139
Tholey	Grundschule Hasborn-Dautweiler	236
	Grundschule Theley	165
Σ Landkreis St. Wendel		2.505

Quelle: Ministerium für Bildung und Kultur des Saarlandes / Selbstauskünfte der Schulen, Stand Schuljahr 2020/2021

Die Ausgestaltung des Grundschulverkehrs liegt in der Zuständigkeit der Kommunen. Grundsätzlich werden die Grundschulen von eigens geplanten Linien und Fahrten angedient, 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, hat der Landkreis St. Wendel in seiner Funktion als Aufgabenträger die Stadt bzw. die Gemeinden gebeten, dieser gesetzlichen Vorgabe Folge zu leisten.

Derzeit werden die meisten Grundschulverkehre in den sieben Gemeinden sowie in der Stadt im Rahmen des für alle zugänglichen ÖPNV durchgeführt. Lediglich die Stadt St. Wendel bestellt ihren Grundschulverkehr für den Schulstandort Niederkirchen als freigestellten Schülerkehr nach § 1 Abs. 4d Freistellungsverordnung. In Nonnweiler sind ab dem laufenden Schuljahr 2021/2022 alle Grundschulverkehre in den ÖPNV integriert sein.

➤ Weiterführende Schulen

Das Spektrum der weiterführenden Schulen im Landkreis St. Wendel ist vielfältig. Dominiert wird die Schullandschaft vom Mittelzentrum St. Wendel. (siehe Tabelle 7). Zwei Gymnasien, das Wendalinum und das Cusanus in der Trägerschaft des Landkreises, eröffnen den Schülerinnen und Schülern hier die Möglichkeit, die Hochschulreife zu erlangen. Hinzu kommt das Berufsbildungszentrum Dr.-Walter-Bruch-Schule mit seinem Oberstufenzweig. In privater Trägerschaft ist die Waldorfschule in Nohfelden-Walhausen. Gemeinschaftsschulen gibt es außer in St. Wendel in Freisen, Marpingen, Nohfelden-Türkismühle und Tholey-Theley.

Tab. 7: Standorte weiterführender Schulen im Landkreis St. Wendel

Kommune	Weiterführende Schule	Schülerzahl
Freisen	Gemeinschaftsschule	666
Marpingen	Gemeinschaftsschule	826
Nohfelden	Gemeinschaftsschule Türkismühle	1.116
	Freie Waldorfschule Walhausen	298
St. Wendel	Gemeinschaftsschule	279
	Cusanus-Gymnasium	652
	Gymnasium Wendalinum	844
	Berufsbildende Schulen	
	Techn.-gewerbl. BBZ Dr.-Walter-Bruch-Schule	455
Tholey	Kaufm. BBZ Dr.-Walter-Bruch-Schule/Oberstufengymnasium	680
	Sozialpfl. BBZ Dr.-Walter-Bruch-Schule	558
Tholey	Gemeinschaftsschule Schaumberg Theley	596
Σ Landkreis St. Wendel		6.970

Quelle: Landkreis St. Wendel Haushaltsplan 2021 / Eigenauskünfte der Schulen, Stand Schuljahr 2020/2021

Die hohe Anzahl der Schüler an weiterführenden Schulen und die Tatsache, dass die Schulstandorte in der Regel weiter vom Wohnort entfernt sind und in vielen Fällen Ortsgrenzen überschritten werden, haben eine sehr große Bedeutung für den Schülerverkehr im ÖPNV. Dies bildet sich auch in dem in Kapitel 2.1.4.1 dargestellten Modal Split an weiterführenden Schulen ab.

Der Einzugsbereich der weiterführenden Schulen der Kreisstadt St. Wendel als Schulschwerpunkt umfasst das gesamte Kreisgebiet und reicht auch darüber hinaus (siehe Tabelle 8).

Dies ist u.a. der Tatsache geschuldet, dass innerhalb des Kreises Gymnasien nur in St. Wendel ansässig sind.

Tab. 8: Herkunft der Schüler am Schulstandort St. Wendel

Schüler aus ↓	Cusanus-Gymnasium	Gymnasium Wendalinum	Arnold-Janssen-Gymn.**	Gemeinschaftsschule	BBZ* / Dr.-Walter-Bruch-Schule	Summe
St. Wendel	238	350	46	182	86	902
Tholey	104	89	44	5	31	273
Namborn	66	71	25	56	32	250
Marpingen	23	130	22	0	21	196
Oberthal	55	56	7	24	32	174
Freisen	43	61	18	6	35	163
Nohfelden	44	16	10	3	28	101
LK Neunkirchen	9	23	14	5	0	51
Nonweiler	0	0	7	0	23	30
LK Saarlouis	9	0	0	0	0	9
Rheinland-Pfalz	2	0	2	0	0	4
Sonstige	0	1	1	1	0	3
Summe	593	797	196	282	288	2156

Quelle: LK St. Wendel / Eigenauskünfte der Schulen Schuljahr 2018/2019

* nur Teil der Schülermenge erfasst, ** wurde zwischenzeitlich geschlossen

Hinzu kommen die Schüler der berufsbildenden Dr.-Walter-Bruch-Schulen (siehe Tab. 7). Damit ist St. Wendel mit rund 3.500 Schülern erwartungsgemäß der stärkste Standort weiterführender Schulen im Kreisgebiet. Die größte zentrale Wirkung besitzen die beiden Gymnasien in der Trägerschaft des Landkreises. Die mit Abstand meisten Schüler am Schulstandort St. Wendel kommen aus dem Stadtgebiet selbst (41,8 %), gefolgt von der zwar nicht direkt angrenzenden, aber sehr nahe gelegenen Gemeinde Tholey (12,6 %) sowie den direkt angrenzenden Gemeinden Namborn (11,6 %), Marpingen (9,1 %), Oberthal (8,1 %) und Freisen (7,6 %). Mit Abstand folgen die Gemeinden Nohfelden (4,7 %) und Nonweiler (1,4 %) sowie der benachbarte Landkreis Neunkirchen (2,4 %). Schuleinpendler von Rheinland-Pfalz und weiter her sind vernachlässigbar. Die Gymnasiasten – anders als die Berufsschüler – aus der Gemeinde Nonweiler orientieren sich nicht nach St. Wendel (s. unten).

Der zweitgrößte Schulstandort und neben der Kreisstadt einzige mit mehr als einer weiterführenden Schule ist Nohfelden. Hier fällt die schülerstärkste Schule des Kreisgebietes überhaupt auf, die Gemeinschaftsschule in Türkismühle mit über 1.100 Schülern. Die meisten dieser Schüler kommen aus dem benachbarten Rheinland-Pfalz (35,4 %) und aus Nohfelden selbst (28,0 %). Auch die benachbarten Gemeinden Nonweiler (12,2 %) und Namborn (10,2 %) entsenden noch einige Schüler an diesen Standort. St. Wendel (8,6 %) und Freisen (5,4 %) folgen mit Abstand, andere Quellgebiete sind vernachlässigbar.

Die Gemeinschaftsschule in Primstal hat ihren Betrieb mit Ablauf des Schuljahres 2019 / 2020 eingestellt. Verbleibende Schüler sollten an den Standort Türkismühle geschickt werden. Daher liegen von diesem Schulstandort keine Pendlerzahlen mehr vor. Es ist aber in der Folge mit einer weiteren Stärkung des Standortes Türkismühle und einem Anstieg der Schüler aus der Gemeinde Nonweiler zu rechnen.

Die freie Waldorfschule in Walhausen (298 Schüler Stand 2020) rekrutiert ihre meisten Schüler trotz der besonderen Schulform aus der näheren Umgebung, nämlich in der Heimatgemeinde Nohfelden (19,5 %) und der Kreisstadt St. Wendel (17,1 %). Alle anderen Schüler kommen aus den restlichen Gemeinden des Kreises und in wenigen, teils weit entfernt liegenden Fällen aus dem übrigen Saarland (11,4 %). Aus Rheinland-Pfalz kommen immerhin rund 31,5 % der Schüler.

Die Gemeinschaftsschulen in Marpingen, Freisen und Theley werden im Wesentlichen von Schülern aus ihrem näheren Umfeld aufgesucht:

- Am Schulstandort Marpingen mit über 800 Schülern kommen 31,2 % aus der Gemeinde, 24,8 % aus dem Nachbarkreis Neunkirchen, 22,8 % aus der Kreisstadt St. Wendel (v.a. aus der Kernstadt sowie den westlichen, zu Marpingen gelegenen Stadtteilen Winterbach, Bliesen,

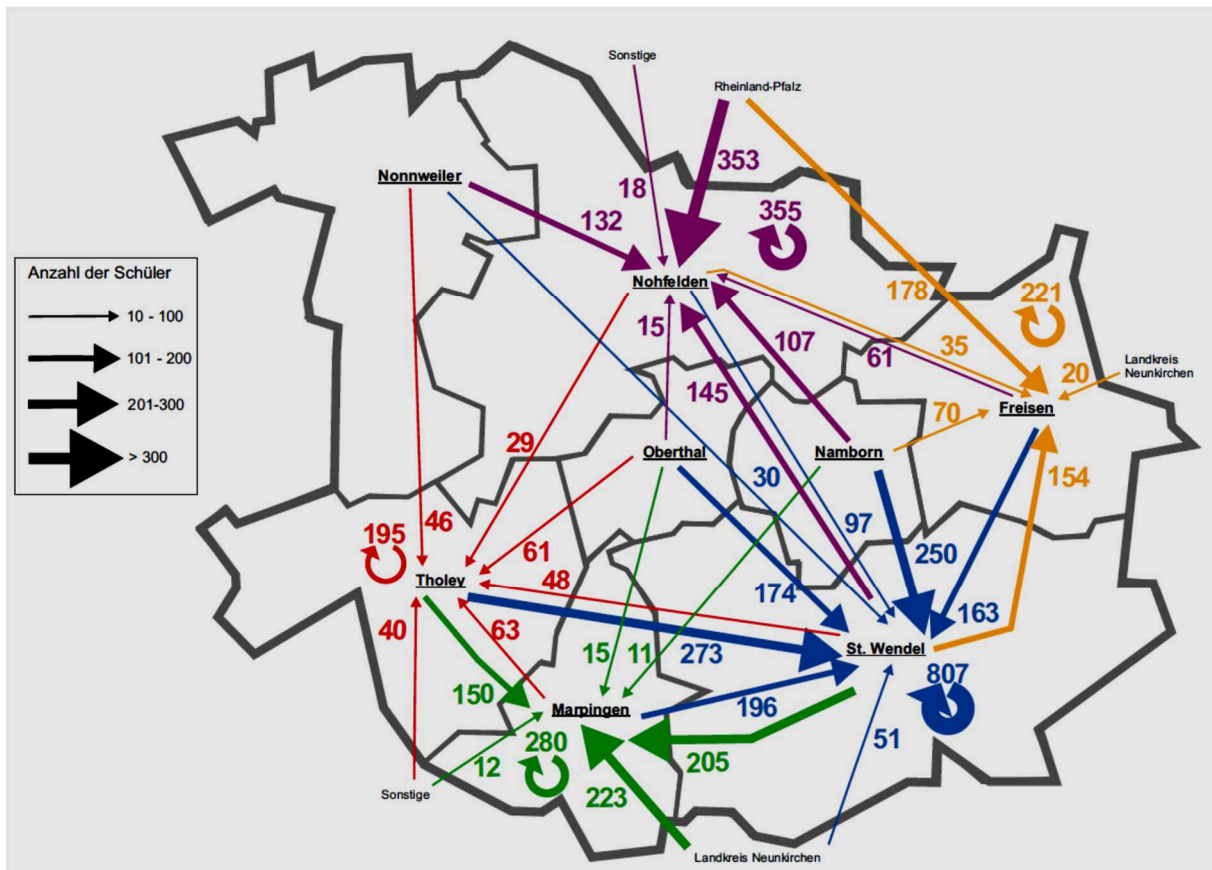
Oberlinxweiler und Remmesweiler). 16,7 % der Schüler kommen noch aus der Nachbargemeinde Tholey, der Rest ist vernachlässigbar.

- Am Schulstandort Freisen mit nahezu 700 Schülern kommen 32,1 % aus der eigenen Gemeinde, 25,9 % aus dem direkt benachbarten Rheinland-Pfalz und 22,4 % aus St. Wendel, hier insbesondere aus der Kernstadt sowie den nordöstlichen Stadtteilen, z.B. Hoof, Leitersweiler oder Niederkirchen. Auch aus Namborn (10,2 %), Nohfelden (5,1 %) und dem Landkreis Neunkirchen (2,9 %, v.a. Ottweiler, Fürth) pendeln Schüler nach Freisen, der Rest ist vernachlässigbar.
- Der Schulstandort mit der kleinsten weiterführenden Schule außerhalb der Kreisstadt ist der Tholeyer Ortsteil Theley mit rund 600 Schülern. 39,6 % kommen aus der Gemeinde selbst, der Rest verteilt sich relativ gleichmäßig (je ca. 6 – 13 %) über die benachbarten Gemeinden Marpingen, Oberthal, St. Wendel, Nonnweiler und Nohfelden. Aus dem Landkreis Saarlouis pendeln immerhin noch 8,1 % der Schüler ein, vor allem aus den östlichen Lebacher Stadtteilen wie Steinbach.

Schülerverkehr im Landkreis St. Wendel wird auch durch auspendelnde Schüler verursacht, da sich im näheren Umfeld des Kreises Schulstandorte befinden, die gerne besucht werden (Zahlen Stand Schuljahr 2018/2019). Insbesondere Wadern und Hermeskeil haben für die dünn besiedelten Teile des nördlichen und westlichen Landkreises eine Bedeutung:

- Nach Hermeskeil pendeln täglich über 180 Schüler:
 - o Das Gymnasium in Hermeskeil führt diese Liste mit 153 Schülern aus dem Landkreis St. Wendel an. Diese kommen fast ausschließlich aus Ortsteilen der nördlichen Gemeinden Nohfelden und Nonnweiler.
 - o Die Geschwister-Scholl-Schule in Hermeskeil zählt zudem 31 Schüler aus dem Landkreis St. Wendel, die überwiegend aus Nonnweiler kommen.
- Nach Wadern pendeln täglich knapp 200 Schüler:
 - o Das Hochwald-Gymnasium Wadern hat 122 Schüler aus dem Landkreis St. Wendel, die überwiegend aus den Gemeinden Tholey und Nonnweiler kommen.
 - o 73 Schüler der Anton-Graf-Schule Wadern kommen aus der Gemeinde Nonnweiler.

Abb. 10: Schülerströme zu den Schulstandorten im Landkreis St. Wendel



Quelle: eigene Darstellung auf Datengrundlage des Schulentwicklungsplanes 2017

➤ Förder- und Sonderschulen

Im Landkreis St. Wendel gibt es mehrere Einrichtungen zur Ausbildung von körperlich und / oder kognitiv eingeschränkten Kindern und Jugendlichen. Die Einrichtungen in Namborn und Oberthal (siehe Tabelle 9) befinden sich in Trägerschaft des Kreises. Die ehemalige Wingertschule in St. Wendel ist eine Einrichtung des Landes und hat den Landkreis St. Wendel verlassen.

Tab. 9: Sonder- und Förderschulen im Landkreis St. Wendel

Kommune	Schule	Schülerzahl
Namborn	Änne-Meier-Schule Baltersweiler – Förderschule für geistige Entwicklung	56
Oberthal	Bliestalschule Oberthal – Förderschule Lernen mit Sonderpädagogischem Förderzentrum	122
Summe		178

Quelle: Landkreis St. Wendel Haushaltsplan 2021

Die Beförderung der Sonder- und Förderschüler findet nur in Einzelfällen am Standort Oberthal mit dem ÖPNV statt. Alle anderen Schüler werden mit vom Landkreis organisierten Spezialtransporten oder privat befördert.

2.1.6.2 Hochschulen im Umfeld des Landkreises St. Wendel

Im Landkreis St. Wendel 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, Hochschule für Musik und Theater, Deutsche Hochschule für Prävention und Gesundheitsmanagement
- Homburg: Universitätsklinikum des Saarlandes
- Quierschied-Göttelborn: Fachhochschule für Verwaltung des Saarlandes
- Neunkirchen: Berufsakademie ASW
- Trier: Universität und Fachhochschule Trier
- Birkenfeld-Neubrück: Umwelt-Campus der Hochschule Trier
- Idar-Oberstein: Fachbereich Edelstein und Schmuck der Hochschule Trier
- Kaiserslautern: Technische Universität, Fachhochschule
- Pirmasens und Zweibrücken: Außenstellen der FH Kaiserslautern

Bezogen auf die jeweilige Institution zeigt die folgende Aufstellung, wie viele Studierende aus dem Landkreis St. Wendel dort eingeschrieben sind. Es kann jedoch seitens der Hochschulen keine Aussage darüber getroffen werden, welche Studierenden täglich zum Hochschulstandort pendeln und welche nach Wohnortwechsel an den Hochschulstandort höchstens wöchentliche Pendlerbewegungen aufweisen.

Tab. 10: Anzahl der Studierenden aus dem Landkreis St. Wendel an umliegenden Hochschulen

Hochschule		Anzahl Studierender aus LK WND Sommersemester 2019
Universität des Saarlandes		473
Hochschule Trier	Gesamt	348
	davon Standort Birkenfeld	301
	davon Standort Trier	47
Universität Trier		221
Hochschule für Technik und Wirtschaft Saarbrücken		195
Technische Universität Kaiserslautern		125

Quelle: *Selbstauskünfte der Hochschulen, Stand Sommersemester 2019*

Erwartungsgemäß pendeln die meisten Studierenden, rund 500, an die Universität des Saarlandes mit ihren Standorten in Saarbrücken und Homburg. Rechnet man die HTW in Saarbrücken hinzu, ist die Landeshauptstadt das mit Abstand wichtigste Ziel der Studierenden. Zwar sind an den Trierer Hochschulen insgesamt mehr Studierende aus dem Landkreis St. Wendel eingeschrieben als an der Universität des Saarlandes, aber durch die räumliche Nähe des Standortes Birkenfeld-Neubrück und die daraus resultierende Dominanz von über 300 Studierenden, ist die Zahl der real nach Trier pendelnden mit rund 270 deutlich geringer. Knapp 100 Studierende aus der Kreisstadt St. Wendel kommen an den „Umwelt-Campus“ in Neubrück. Aus der direkt angrenzenden Gemeinde Nohfelden sind es 43, aber auch aus allen anderen Gemeinden pendeln Studierende nach Neubrück.

Kaiserslautern und die weiteren Standorte spielen im Vergleich nur eine untergeordnete Rolle.

Die Standorte Saarbrücken, Homburg, Idar-Oberstein und Neubrück sind primär mit Verbindungen des Schienenverkehrs zu erreichen (Regionalexpress RE 3 und Regionalbahn RB 73 mit Umstieg in städtische Buslinien). Hinzu kommen Buslinien, die aus dem Kreisgebiet die Standorte direkt bzw. über

für deren Erreichbarkeit relevante Verknüpfungspunkte anbinden, zum Beispiel die RegioBus-Linie R200 Richtung Trier.

2.1.6.3 Berufliche Ausbildungsstellen im Landkreis St. Wendel

In Kapitel 2.1.5 wurde der Landkreis St. Wendel als Wirtschaftsstandort dargestellt. Die großen Betriebe von Industrie, Handel und Verwaltung sind ein Indikator dafür, dass im Landkreis auch zahlreiche Ausbildungsplätze existieren: Von den 511 Ausbildungsplätzen sind über die Hälfte in der Kreisstadt angesiedelt (267). In Freisen, Nohfelden und Nonnweiler sind aufgrund der dort ansässigen größeren Betriebe ebenfalls einige Ausbildungsplätze vorhanden, alle anderen Gemeinden sind vernachlässigbar.

Tabelle 11 gibt eine Übersicht über die Fahrbeziehungen der Auszubildenden, sofern ihr Ausbildungsplatz innerhalb des Landkreises St. Wendel liegt. Dabei gilt es zu beachten, dass parallel noch berufsbildende Schulen besucht werden. Drei Berufsbildungszentren befinden sich in der Kreisstadt St. Wendel (s. o.), weitere in Neunkirchen, St. Ingbert, Homburg oder Saarbrücken. Da also nicht immer die gleichen Wege zurückgelegt werden, ist die Bewegung der Auszubildenden komplexer, was wiederum höhere Ansprüche an den ÖPNV stellt.

Tab. 11: Verteilung der Auszubildenden mit Ausbildungsplatz im Landkreis St. Wendel nach Herkunftsort (Einpendler):

Ausbildungs- betrieb in →	Freisen	Marpingen	Namborn	Nohfelden	Nonnweiler	Oberthal	St. Wendel	Tholey	Summe
Azubis kommen aus ↓									
Freisen	11	0	0	4	0	0	19	0	34
Marpingen	0	5	0	1	4	0	13	1	24
Namborn	3	0	2	3	0	1	13	0	22
Nohfelden	5	0	0	16	6	0	17	2	46
Nonnweiler	4	0	0	3	19	0	5	1	32
Oberthal	0	0	0	4	1	2	17	0	24
St. Wendel	6	0	1	8	6	0	86	0	107
Tholey	1	1	0	3	3	0	9	7	24
Rheinland-Pfalz	22	1	0	12	13	0	18	2	68
Landkreis NK	2	3	0	4	2	0	44	5	60
Landkreis MZG	0	0	0	5	14	0	2	0	21
Landkreis SLS	1	0	0	4	5	0	4	4	18
Sonstige Orte	3	0	0	3	4	0	20	1	31
Summe	58	10	3	70	77	3	267	23	511

Quelle: eigene Zusammenstellung nach Daten der IHK Saarland, April 2019

Die Tabelle zeigt, dass die größte Gruppe der Azubis bei der Fahrt zu ihren Betrieben innerhalb der Stadtgrenzen der Stadt St. Wendel verbleibt. Die nächst höheren Pendlerwerte betreffen Azubis, die in unmittelbare Nachbargemeinden fahren, auch grenzüberschreitend aus Rheinland-Pfalz und aus dem Landkreis Neunkirchen. Weitere Wege sind eher selten.

Nach Tab. 11 gehen 511 Azubis ihrer Arbeit im Kreisgebiet St. Wendel nach, es wohnen dort nach Daten der Industrie- und Handelskammer des Saarlandes (IHK) allerdings insgesamt 633 Auszubildende. Von diesen haben 313 auch ihren Ausbildungsplatz im Kreisgebiet und fallen somit unter die obige Betrachtung (Tab 11). Die restlichen 320 pendeln aus dem Kreis aus, davon 107 in den Regionalverband

Saarbrücken, 70 in den Landkreis Neunkirchen, 45 in den Saarpfalz-Kreis, 39 in den Landkreis Merzig-Wadern und 32 in den Landkreis Saarlouis. Lediglich 27 verlassen das Saarland.

Zusammenfassend gilt für die Azubis im Landkreis St. Wendel: Ihre Anzahl ist entsprechend der ländlichen Prägung des Kreises überschaubar. Etwa die Hälfte pendelt innerhalb der Kreisgrenzen. Es pendeln mehr Azubis aus (320) als ein (198). Für den ÖPNV sind die verzweigten Ströme der Azubis nur schwer zu fassen. Relevant ist daher eine lokale und regionale Anbindung der großen Firmenstandorte in St. Wendel, Nonnweiler, Nohfelden und Freisen wie im Kapitel 2.1.5.1 erläutert. Die auspendelnden Azubis befinden sich überwiegend im Zielbereich der den Landkreis St. Wendel erschließenden Schienenstrecke Richtung Neunkirchen – Saarbrücken.

2.1.6.4 Volkshochschulen

Als Einrichtungen der Erwachsenenbildung existieren im Landkreis St. Wendel zwei Volkshochschulen: die der Stadt St. Wendel und die Kreisvolkshochschule in St. Wendel. Letztere betreibt Außenstellen in Alsweiler, Scheuern, Lindscheid, Freisen, Marpingen, Namborn, Nohfelden, Nonnweiler, Oberthal, Niederkirchen, Osterbrücken, Theley, Tholey und Urexweiler. Diese Außenstellen haben keine eigenen Räumlichkeiten, sondern bedienen sich Einrichtungen Dritter wie Schulen, Dorfgemeinschaftshäuser oder Sportstätten. Nach Angaben der VHS-Verwaltung sind hiervon die Standorte Nohfelden, Nonnweiler und Theley am stärksten frequentiert.

Die Hauptstandorte in St. Wendel mit Verwaltung und Unterrichtsaktivitäten sind mit Linien des ÖPNV gut erreichbar, da sie zentral in der Innenstadt liegen. Die teils dezentral angebotenen Kurse sind nicht alle räumlich und zeitlich am Angebot des ÖPNV ausgerichtet.

2.1.7 Einrichtungen für Senioren und Mobilitätseingeschränkte

Bedingt durch die demographische Entwicklung nimmt der Anteil älterer Menschen in unserer Gesellschaft zu (siehe Kap. 2.1.2.3). Dadurch rücken Maßnahmen zur Verbesserung der Teilhabe nicht mehr vollständig mobiler Menschen, die durch Alter, Behinderungen oder Krankheiten eingeschränkt sind, immer stärker in den Blickpunkt. Der öffentliche Nahverkehr spielt hierbei eine zentrale Rolle. Er hat nicht nur die Aufgabe barrierefrei zu arbeiten, 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 attraktiv sein soll.

2.1.7.1 Kliniken und Rehabilitationseinrichtungen

Im Landkreis St. Wendel gibt es drei Kliniken für die stationäre und ambulante Krankenversorgung und Rehabilitation. Weitere Einrichtungen befinden sich im regionalen Umfeld, z.B. in Ottweiler, Lebach, Neunkirchen, Hermeskeil oder Kusel.

Tab. 12: Kliniken und Reha-Einrichtungen im Landkreis St. Wendel

Kommune	Name der Einrichtung	Standort	Anzahl der	
			Betten	Mitarbeiter
Nohfelden	Saarwald-Klinik	Buchwaldstraße, Nohfelden	90	60
St. Wendel	Marienkrankenhaus	Am Hirschberg, St. Wendel	308	750
St. Wendel	Mediclin Reha-Klinik Bosenbergklinik	Am Bosenberg, St. Wendel	278	250

Quelle: Internet- / Selbstauskünfte der Einrichtungen

Durch die Funktion als Reha-Klinik und die überregionale Expertise, z. B. im Bereich der Hals-Nasen-Ohren-Kunde, ist die Bosenbergklinik als Standort auch für Reha-Patienten mit einem besonderen Mobilitätsbedürfnis, z. B. an Wochenenden, hervorzuheben.

Die beiden großen Klinikstandorte liegen am Rande der Kreisstadt St. Wendel. Sie sind montags bis freitags über die Stadtbuslinien 621 bzw. 623 („CITY-Mobil“) mit Kleinfahrzeugen im Stunden- bzw. Zwei-Stunden-Takt an das Netz des ÖPNV sowie den St. Wendeler Bahnhof angebunden. An Wochenenden besteht keine Anbindung der beiden Standorte. Der kleine Klinikstandort in Nohfelden (Mutter-Kind-Klinik) liegt zwar abgelegen, aber dennoch in der Nähe einer Bushaltestelle mit ganzwöchigem Taktverkehr auf der Linie R11 (seit 2020 auch an den Wochenenden und Feiertagen), der Linie 602 (Mo. – Sa.) und im Einzugsbereich dreier Bahnhöfe.

2.1.7.2 Pflege- und Senioreneinrichtungen

Im Landkreis St. Wendel gibt es 15 Alten- und Pflegeheime an 16 Standorten mit insgesamt über 2300 Plätzen. Es überwiegen Langzeitpflegeplätze, zu einem geringeren Teil (ca. 7 %) gibt es aber auch Kurzzeit- und Tagespflegeplätze. In diesen Einrichtungen sind Menschen unterschiedlicher Behinderungsgrade untergebracht. Eine gute Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist auch hier nicht nur für die Bewohner, sondern ebenso für die Mitarbeiter und Besucher wichtig. Zwar liegen nicht von allen Einrichtungen Angaben zur Anzahl der Mitarbeiter vor, aber mit geschätzt rund 1000 Mitarbeitern gehören die Einrichtungen insgesamt auch zu bedeutenden Arbeitgebern im Kreis.

Tab. 13: Senioren- und Pflegeheime im Landkreis St. Wendel

Kommune	Name der Einrichtung	Standort	Anzahl Plätze*	Mitarbeiter
Freisen	Altenhilfezentrum St. Remigius	Burgstraße 32, Freisen	152 (76)	k.A.
Marpingen	Seniorenpark Illtal GmbH	Knoppstraße 11, Marpingen-Urexweiler	170 (85)	50
	AWO-Seniorenzentrum „Residenz zur alten Mühle“	Am Kirmesplatz 12-14, Marpingen	61 (38)	61
Namborn	Altenhilfezentrum St. Laurentius	Auf der Acht 9, Namborn-Eisweiler	143 (67)	k.A.
Nohfelden	Alten- und Pflegeheim GmbH Haus Bostalsee	Bosbachstraße 21a, Nohfelden-Bosen	161 (81)	90
	Caritas SeniorenZentrum Haus am See	Zur Altenheimstätte, Nohfelden-Neunkirchen/ Nahe	158 (79)	65
Nonnweiler	Alten- und Pflegeheim GmbH Haus St. Hubertus	Ringwallstraße 40, Nonnweiler-Otzenhausen	74	55
	Schwesternverband Haus am Ringwall	Hochwaldstr. 41, Nonnweiler-Otzenhausen	176 (88)	87
	Alten- und Pflegeheim Haus Petersberg	In der Mess 32, Nonnweiler-Kastel	114 (57)	65
Oberthal	Seniorenheim St. Stephanus	Rosenstraße 4, Oberthal	146 (73)	88
St. Wendel	Seniorenzentrum Im Ostertal GmbH	Frohnhoferstraße 9-11, St. Wendel-Werschweiler	148 (74)	70
	Altenhilfezentrum Stiftung Hospital St. Wendel	Alter Woog 1, St. Wendel	510 (255)	k.A.
	Seniorenheim St. Stephanus, Tagespflege Bliesen	Klosterstraße 1, St. Wendel-Bliesen	17	Siehe Standort Oberthal

Tholey	Seniorenhaus Theley	Primstalstraße 30a, Tholey-Theley	22 (11)	k.A.
	(GFA)mbH-Seniorenheim Tholey	Jahnstr. 2a, Tholey	126	55
	Caritas-SeniorenHaus Hasborn	Im Wohnpark 2, Tholey-Hasborn	144 (72)	k.A.

* Schließt Heimplätze, stationäre Pflegeplätze, Kurzzeit- und Tagespflegeplätze mit ein. In Klammern = feste bzw. vollstationäre Heimplätze.

Quelle: Landkreis St. Wendel / Eigenauskünfte der Einrichtungen 2019/2021

Die Erreichbarkeit der Einrichtungen mit dem ÖPNV ist unterschiedlich. Während die Heime in Urexweiler, Bosen, Neunkirchen/Nahe, Otzenhausen, Bliessen, Tholey und Hasborn im Einzugsbereich einer täglich und im Taktverkehr angefahrenen Haltestelle liegen (RegioBus-Linien), sind die Einrichtungen in den anderen Ortschaften entweder weiter von Haltestellen entfernt oder in der Nähe einer Haltestelle, die nur ein zeitlich oder räumlich eingeschränktes Bedienungsangebot aufweist (z.B. kein Verkehr an Wochenenden). Insbesondere die Heime in Eisweiler und Kastel sind mit öffentlichen Verkehrsmitteln schwierig zu erreichen, vor allem für ältere oder behinderte Menschen. Die größte aller Einrichtungen zeichnet sich durch ihre zentrale Lage im Innenstadtbereich St. Wendels aus. Der Bahnhof liegt etwa 10 Fußminuten entfernt, weitere Bushaltestellen befinden sich in der Nähe.

2.1.7.3 Behindertenwohnheime und –werkstätten

Im Landkreis St. Wendel gibt es in entsprechenden Einrichtungen insgesamt 164 Wohnplätze für behinderte Menschen. In der folgenden Tabelle sind die Einrichtungen gemäß §1 des saarländischen Heimgesetzes aufgelistet, für die das Angebot im ÖPNV eine Bedeutung haben kann.

Tab. 14: Wohneinrichtungen für Behinderte im Landkreis St. Wendel

Kommune	Name der Einrichtung	Standort	Anzahl Plätze
Nohfelden	AWO-Heim für chronisch Alkoholranke	Gonnesweiler Frühlingsstraße 24	20
Nonnweiler	AWO-Heim für psychisch Kranke	Nonnweiler Am Hammerberg 1	30
St. Wendel	Lebenshilfe-Wohnheim Haus Günter Wegmann für Behinderte mit Wohngruppe	St. Wendel Urweilerstraße 33	59
	Lebenshilfe-Wohnheim für geistig Behinderte Haus Bernhard Müller	St. Wendel Beethovenstr. 37	11
	Lebenshilfe-Wohnheim für geistig Behinderte Haus August-Ludwig und Hanni Deppe	St. Wendel Schmollstraße 1	35
	AWO-Wohngruppe für psychisch Behinderte	St. Wendel Alsfassener Straße 53a	9

Quelle: Saarland, Ministerium für Soziales, Gesundheit, Frauen und Familie, Stand 7.1.2020; Lebenshilfe St. Wendel 2021

Die Einrichtungen in der Kreisstadt St. Wendel befinden sich alle in der Nähe von regelmäßig angebotenen Haltestellen des ÖPNV (RegioBus R2, R4, R12, Kreisbuslinie 603/604) bzw. in Bahnhofsnähe. Die Einrichtung in Nonnweiler befindet sich unmittelbar an einer Haltestelle u.a. der RegioBus-Linie R200. Von der Einrichtung in Nohfelden-Gonnesweiler ist ein Fußweg zur nächsten Haltestelle zurückzulegen. Allerdings ist auch hier eine tägliche Anbindung durch den RegioBus R11 gegeben.

Die drei im Landkreis St. Wendel vorhandenen Behindertenwerkstätten fallen räumlich nicht mit den Wohneinrichtungen zusammen, was eine Beförderung der Beschäftigten nötig macht.

Tab. 15: Werkstätten für Behinderte im Landkreis St. Wendel

Kommune	Name der Einrichtung	Standort	Anzahl Plätze
St. Wendel	WZB gGmbH	Wendelinushof	> 100
	DPS Saarwork GmbH	Schengener Str. 1, St. Wendel (Gewerbegebiet West)	32
Marpingen	WZB / Lebenshilfe gGmbH	Urexweiler Remmesweilerstr. 18	202

Quelle: Saarland, Ministerium für Soziales, Stand 22.12.2016

Am größten Standort in Urexweiler werden die meisten Beschäftigten mit eigenen Fahrdiensten gefahren, nur etwa 30 Personen nutzen den ÖPNV (Quelle: Auskünfte der Einrichtungen). Eine eigene Haltestelle in Höhe der Einrichtung wurde 2017 gebaut (Linie 355).

Die Hälfte der Beschäftigten am Wendelinushof nutzt den ÖPNV, die andere Hälfte eigene Fahrdienste. Auf der „CITY-Mobil“- Linie 621, die den Wendelinushof von montags bis freitags im Zweistundentakt mit dem ZOB verbindet, wurden eigens dafür vorgesehene Hin- und Rückfahrten eingerichtet.

Am kleinsten Standort im Gewerbegebiet West nutzen die meisten Behinderten den ÖPNV, wofür 2018 eine eigene Haltestelle (Schengener Straße) eingerichtet wurde. Aufgrund dieses Bedarfs wurde die Linie 614 mit einer zusätzlichen Hin- und einer zusätzlichen Rückfahrt (nur freitags) verstärkt.

2.1.8 Tourismus- und Freizeitverkehr

Der Landkreis St. Wendel zeichnet sich durch ein stark wachsendes touristisches Profil aus. Dies liegt vor allem an der kulturellen Vielfalt und der landschaftlichen Schönheit weiter Teile des Kreisgebietes, wobei insbesondere stehende Gewässer wie der Bostalsee und die Talsperre Nonnweiler sowie Ausflugsberge wie der Peterberg und der Schaumberg im Vordergrund stehen. Die besondere Kultur- und Naturlandschaft hat unter anderem dazu geführt, dass es zwei Großschutzgebiete gibt, die den Landkreis St. Wendel berühren: den Naturpark Saar-Hunsrück und den Nationalpark Hunsrück-Hochwald.

Die touristische Infrastruktur des Kreises entwickelt sich bereits seit Jahrzehnten stetig weiter. So entstanden Rad- und Wanderwege, künstliche Seen, Aussichtspunkte, Museen oder Schwimmbäder. Hinzu kommt eine Vielzahl von Sehenswürdigkeiten, die im gesamten Kreisgebiet verteilt liegen, z. B. Bau-, Boden- und Naturdenkmäler oder Kulturlandschaftselemente. Diese Infrastruktur hat eine zunehmende Freizeitnutzung durch Tagesgäste aus der Region, aber auch durch Übernachtungsgäste hervorgerufen.

Die Hauptakteure der Tourismusarbeit des Kreises und der Großschutzgebiete sind die Tourist-Information St. Wendeler Land, ein Eigenbetrieb des Landkreises, die touristisch aktiven Kommunen sowie der Naturpark Saar-Hunsrück e. V. und das Nationalparkamt Hunsrück-Hochwald.

2.1.8.1 Touristische Kennzahlen

Im saarländischen Tourismus nimmt der Landkreis St. Wendel einen Spitzenplatz im Vergleich zu den anderen Landkreisen ein. Er erreicht den zweithöchsten Wert der Ankünfte hinter dem Regionalverband Saarbrücken. Was die Anzahl der Übernachtungen angeht, liegt er aufgrund der höheren Verweildauer der Gäste mit 996.398 Übernachtungen sogar vor dem Regionalverband

Saarbrücken (Stand 2018, statistisches Landesamt). Fast ein Drittel der Übernachtungen im Saarland entfallen auf das St. Wendeler Land.

Tab. 16: Gästezahlen der Gemeinden im Landkreis St. Wendel

Gebiet / Gemeinde	2017			2018			Übern. +/- (%)
	Ankünfte	Über-nach-tungen	Ø Aufent-halts-dauer	Ankünfte	Über-nach-tungen	Ø Aufent-halts-dauer	
Freisen	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Marpingen	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
Namborn	0	0	0	0	0	0	0
Nohfelden	179.945	725.383	4,0	201.320	771.131	3,8	+6,3
Nonnweiler	11.874	27.847	2,3	12.226	26.473	2,2	-4,9
Oberthal	8.700	21.752	2,5	8.785	22.694	2,6	+4,3
St. Wendel	27.398	139.430	5,1	28.549	143.809	5,0	+3,1
Tholey	11.997	23.896	2,0	11.728	26.023	2,2	+8,9
Σ Landkreis St. Wendel	243.382	945.591	3,9	265.728	996.398	3,7	+5,4
Saarland gesamt	1.064.947	3.088.723	2,9	1.073.865	3.158.555	2,9	+2,3

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

Für die Gemeinden Freisen und Marpingen liegen aus Gründen des Datenschutzes (Unterschreitung statistischer Schwellenwerte) in Tabelle 16 keine Zahlen vor. Werden jedoch die kleineren Übernachtungsbetriebe bis neun Betten hinzugezählt, steigt die Anzahl der Übernachtungen im Kreis 2018 nach Angaben der Tourist-Info St. Wendeler Land auf über 1.025.000 an. Die Zahl der Ankünfte steigt auf knapp 270.800.

Im Vergleich zu den übrigen Kommunen fällt die sehr hohe Übernachtungszahl in der Gemeinde Nohfelden auf, was der herausragenden Bedeutung des touristischen Schwerpunktes rund um den Bostalsee und vor allem der dortigen Einrichtung der Center-Parcs Europe N.V. (Eröffnung Juli 2013) geschuldet ist. Weitere Hotelstandorte wie Victors, Merkers oder die Seezeitlodge verstärken den Effekt in jüngster Zeit. In der Gemeinde Nohfelden finden drei Viertel aller Gästeankünfte und rund 77 % der Übernachtungen im Landkreis statt. Besonders deutlich zeigt sich der Effekt, der überwiegend durch Center-Parcs hervorgerufen wird, in der Steigerung der Übernachtungszahlen im Landkreis von 2012 auf 2017 um +168,4 %, von 2013 auf 2018 waren es noch +74,1 %. Zur Ermittlung der „normalen“ Steigerung auf Landesebene wurde sogar die Gemeinde Nohfelden herausgerechnet (22,8 % zu 6,7 % ohne Nohfelden lt. Sparkassen-Tourismusbarometer 2019). Die längste Aufenthaltsdauer hat jedoch nicht Nohfelden, sondern die Kreisstadt St. Wendel mit durchschnittlich fünf Übernachtungen.

Das Sparkassen-Tourismusbarometer 2019 bestätigt die positive Gesamtentwicklung und gibt zudem eine Auslastung der Schlafgelegenheiten von 46,2 % an, was wie alle Trends im St. Wendeler Land eine deutliche Zunahme (2012: 22,5 %, 2013: 29,7 %) und landesweit die zweitbeste Auslastung ergibt.

Von 2017 auf 2018 ist (außer in der Gemeinde Nonnweiler) eine weitere Steigerung im Tourismus festzustellen, die zudem erneut über dem Landesdurchschnitt liegt. Dies unterstreicht die Nachhaltigkeit der Entwicklung im Landkreis St. Wendel als florierendem Tourismusstandort. Zunehmend entstehen hier auch ein Mobilitätsbedürfnis und eine entsprechende Verkehrsmenge, deren Abwicklung aus Gründen der ökologischen Nachhaltigkeit und Wirtschaftlichkeit verstärkt über den ÖPNV anzustreben ist. Die Aufgabe des Nahverkehrsplanes besteht darin, Lösungsmöglichkeiten aufzuzeigen, wie mehr Tourismus- und Freizeitverkehr auf den ÖPNV verlagert werden kann.

2.1.8.2 Tourismusschwerpunkte

Wie im Kapitel 2.1.8.1 geschildert, liegt der Schwerpunkt der touristischen Aktivität und damit der Mobilität im Freizeitsektor rund um den Bostalsee mit der Einrichtung des Center-Parcs. Dieser Aktivtourismus findet jedoch weitgehend in einem teilgeschlossenen System statt (s.u.). Er ist zudem sehr auf die Zielgruppe der Familien und jungen Paare fokussiert. Den Tourismus zeichnet im St. Wendeler Land ansonsten ein ausgeprägter Wander- und Naturtourismus aus. Hier sind insbesondere der jüngst entstandene Nationalpark mit seinem „Nationalpark-Tor Keltenpark“ in Otzenhausen sowie der Saar-Hunsrück-Steig samt Traumschleifen bzw. Premiumwanderwege und diverse Rad- und Mountainbike-Touren wichtig.

Ergänzend ist auch Kulturtourismus vorhanden, v.a. in der Kreisstadt St. Wendel und rund um den Bostalsee, der durch diverse Veranstaltungen wie Märkte und Konzerte gekennzeichnet ist. Aber auch der klassische Kulturtourismus in Form von Zielen wie der Tholeyer Abtei ist vorhanden, aber macht nicht die Masse des Freizeitverkehrs aus. Nicht zuletzt fokussiert sich ein gewisser Gesundheitstourismus vor allem um den Standort der Bosenbergklinik in St. Wendel (u.a. im landesweiten „Netzwerk hören“, siehe auch Kap. 2.1.7.1).

Tab. 17: Touristische Sehenswürdigkeiten („Points of Interest“ = POI) im Landkreis St. Wendel

Gemeinde	Ortsteil	Ziel	Besucher / Jahr	ÖPNV- Erreichbarkeit Freizeitverkehr
Freisen	Freisen	Edelsteindorado	k.A.	Anbindung über Fußweg nur Mo.-Sa.
	Freisen	Naturwildpark	k.A.	Anbindung über Wanderweg nur Mo.-Sa.
	Freisen	Mineralienmuseum	k.A.	Anbindung nur Mo.-Sa.
	Oberkirchen	Mineralogisches Museum	838	Anbindung nur Mo.-Sa.
	Oberkirchen	Weiselbergbad	68.888	Anbindung nur Mo.-Sa.
	Reitscheid	Landwirtschaftsmuseum	180	Anbindung nur Mo.-Sa.
Marpingen	Alsweiler	Hiwwelhaus	830	Gute tägliche Busanbindung
	Marpingen	Marienverehrungsstätte Härtelwald	k.A.m.	Gute tägliche Busanbindung, Fußweg
	Marpingen	Segelflugplatz	Ca. 2.000 (Veranstaltungen)	Gute tägliche Busanbindung, Fußweg
Namborn	Baltersweiler	Straße der Skulpturen	k.A.m.	Bahnhof in der Nähe, Busanbindung Mo.-Sa.
	Eisweiler	Liebenburg	k.A.m.	Bahnhof in der Nähe
Nohfelden	Bosen	Freizeitzentrum Bostalsee	ca. 800.000	Gute tägliche Busanbindung
	Bosen	Center-Parcs	k.A., siehe Kap. 2.1.8.1	Gute tägliche Busanbindung
	Bosen	Kunstzentrum Bosener Mühle	Kurse & ÜN 671 plus >> 1000 Einzelbesucher	Gute tägliche Busanbindung
	Gonnesweiler	St.-Nepumuk-Kapelle	k.A.m.	Gute tägliche Busanbindung
	Gonnesweiler	Ehem. Englischer Garten	k.A.	Gute tägliche Busanbindung
	Mosberg-Richweiler	Weltraumatelier	170 (seit 2018 im Aufbau!)	Keine adäquate ÖPNV-Anbindung
	Nohfelden	Museum für Mode und Tracht	395	Bahnhof in der Nähe, tägliche Busanbindung
	Nohfelden	Burg Veldenz	k.A.m.	Bahnhof in der Nähe, tägliche Busanbindung
	Selbach	Kathreinenkapelle	k.A.m.	Gute tägliche Busanbindung
	Selbach	Nahequelle & Wildpark	k.A.m.	Gute tägliche Busanbindung, Fußweg

	Türkismühle	Heilkräutergarten	k.A.	Bahnhof in der Nähe, tägliche Busanbindung
	Walhausen	Schaumeiler	Ca. 2000 (Köhlertage) plus Einzelbesucher	Bahnhof in der Nähe, Fußweg
	Walhausen	Hinkelstein	k.A.m.	Bahnhof in der Nähe, Fußweg
Nonnweiler	Braunshausen	Peterberg Sommer-rodelbahn, Alm und Kapelle	Ca. 120.000	Anbindung nur Mo.-Fr. *, Fußweg
	Braunshausen	Peterberg Sternwarte	865 + freie Veranstaltungen	Anbindung nur Mo.-Fr. tagsüber, Fußweg
	Nonnweiler	Hochwaldbad	k.A.	Gute tägliche Busanbindung
	Nonnweiler	Hochwalddom	k.A.m.	Gute tägliche Busanbindung
	Otzenhausen	Talsperre, Keltenpark, Ringwall, Nationalparktor	k.A.m.	Gute tägliche Busanbindung
	Primstal	Naturfreibad	k.A.	Gute tägliche Busanbindung
	Sitzerath	Nagelschmiede	k.A.	Keine adäquate ÖPNV-Anbindung
	Sitzerath	Landgasthof Paulus & Paradiesgarten	k.A.	Anbindung nur Mo.-Fr. tagsüber
Oberthal	Güdesweiler	Valentinskapelle mit Kreuzweg	k.A.m.	Anbindung über Fußweg nur Mo.-Fr.
St. Wendel	Niederkirchen	Margarethenkirche & Biblischer Garten	k.A.m.	Anbindung nur Mo.-Sa.
	St. Wendel	Historische Altstadt und Wendelinusbasilika	k.A.m.	Zentral gelegen, Bahnhofsnähe
	St. Wendel	Wendelinuskapelle	k.A.m.	Bahnhof in der Nähe, Busanbindung Mo.-Sa., Fußweg
	St. Wendel	Mia-Münster-Haus	10.440	Zentral gelegen, Bahnhofsnähe
	St. Wendel	Wendelinus-Freizeitpark	k.A.m.	Gute tägliche Busanbindung
	St. Wendel	Missionshaus & völkerkundliches Museum	500	Keine adäquate ÖPNV-Anbindung, längerer Fußweg
	St. Wendel	Wendelinusbad	k.A.	Gute tägliche Busanbindung
	St. Wendel	Freibad	k.A.	Bahnhof in der Nähe, Busanbindung Mo.-Sa., Fußweg
	St. Wendel	Wendelinushof & Kräutergarten	256.727	Anbindung nur Mo.-Fr.
Tholey	Bergweiler	Blasiuskapelle	k.A.m.	Gute tägliche Busanbindung
	Neipel	Heimatmuseum	600	Gute tägliche Busanbindung (ü.Dorf)
	Theley	Hofgut Imsbach	8.500 (5.500 Übernachtungsgäste)	Anbindung nur Mo.-Fr., eingeschränkt Sa., Fußweg
	Theley	Johann-Adams-Mühle	Museum 12.500 Gastro ca. 36.000	Anbindung nur Mo.-Fr., eingeschränkt Sa.
	Theley	Benediktinerabtei mit Abteikirche & Klostergarten	< 100.000 nach Renov. erwartet	Gute tägliche Busanbindung
	Theley	Römischer Vicus Wareswald	Ca. 3.000	Gute tägliche Busanbindung, Fußweg
	Theley	Erlebnisbad Schaumberg	220.000	Gute tägliche Busanbindung
	Theley	Museum Theulegium	1.000	Gute tägliche Busanbindung
	Theley	Schaumbergturm	Ca. 20.000	Busanbindung Mo.-Sa.
	Theley	Schaumbergplateau	200.000-250.000	Busanbindung Mo.-Sa.

Quelle: eigene Zusammenstellung auf Grundlage einer Befragung der Einrichtungen und Träger, Datenstand: 2018 (teilweise 2017), k.A.m. = keine Angabe möglich aufgrund der freien Zugänglichkeit der Sehenswürdigkeit; k.A. = keine Angabe über Zahlen seitens der Einrichtung.

Wie bereits anhand der Übernachtungszahlen in Kap 2.1.8.1 deutlich wurde, ist der Bostalsee mit der Einrichtung Center-Parcs der touristische Schwerpunkt im Kreisgebiet und darüber hinaus. Bei der Betrachtung des Center-Parcs muss jedoch berücksichtigt werden, dass mehr als die Hälfte der Gäste Verkehr nur durch An- und Abreise erzeugen. Nach Angaben einer Untersuchung aus dem Jahre 2017 verlassen nur 40 % der Gäste das Gelände während ihres Aufenthaltes und nur rund 33 % verbinden damit Ausflüge oder andere touristische Aktivitäten. Dieses quasi teilgeschlossene System ist dem Konzept der Center-Parcs geschuldet. Somit ist das Potenzial für den ÖPNV hier geringer als auf den ersten Blick zu vermuten ist. Dennoch liegt die Herausforderung für den Landkreis darin, einen steigenden Anteil der Besucher für Ziele außerhalb des Park-Geländes zu interessieren und den entstehenden Verkehr über nachhaltige Mobilitätsformen abzuwickeln. Umgekehrt ist jedoch zu beobachten, dass Einheimische und Tagestouristen aus der Region Center-Parcs und sein Umfeld als Ziel ansteuern, ohne dort zu übernachten.

Weiterhin kristallisieren sich als weitere touristische Schwerpunkte der Gipfel des Schaumberges mit Turm und der nahe gelegenen Ortschaft Tholey (Abtei, Ausgrabungen) sowie der Peterberg und zukünftig auch das Nationalpark-Tor am keltischen Ringwall in Otzenhausen heraus.

Der Peterberg mit der Sommerrodelbahn als bisheriges Herzstück soll in den kommenden Jahren zu einem Zentrum für Aktivurlaub und Outdoor-Events entwickelt werden. Somit ist hier mit einer verstärkten touristischen Nutzung zu rechnen. Als Schwäche wurde im Rahmen eines touristischen Gesamtkonzeptes für die Gemeinde Nonnweiler (Erlebniskonkto / Profound 2018) die insbesondere am Wochenende fehlende ÖPNV-Anbindung im Bereich des Peterberges (Braunshausen) identifiziert.

Durch den 2015 entstandenen Nationalpark Hunsrück-Hochwald entsteht ganz im Norden des Kreises ein neuer Tourismusschwerpunkt. Über „Nationalpark-Tore“ werden die Besucher konzentriert ins Schutzgebiet gelenkt. Das im Saarland gelegene „Nationalpark-Tor Keltenpark“ liegt zwischen der Talsperre Nonnweiler und dem keltischen Ringwall bei Otzenhausen. Zum vorhandenen Keltendorf und Ausgangspunkt von Wanderwegen soll ein Informations- und Besucherzentrum gebaut werden, dessen Planungen 2019 konkret begonnen haben. Darin kommt dem ÖPNV eine wichtige Rolle als Zubringer zu. Hier wird auch eine Verbindung dieses touristischen Zentrums mit anderen Zentren wie dem Peterberg und dem Bostalsee mit den Center-Parcs gefordert. Vor dem Besucherzentrum soll eine neue Bushaltestelle mit Wendemöglichkeit eingerichtet werden, die die derzeitige auf dem Waldparkplatz, die einen provisorischen Charakter hat, ersetzen soll. Durch die Linie R200 ist dort allerdings schon heute eine gute, tägliche Anbindung des Standortes an sein Umfeld und den Schienenverkehr gegeben. Nach Angaben des Nationalparkamtes ist geplant, die Kooperation mit Bildungsträgern wie Schulen und KiTa's deutlich auszubauen, die den ÖPNV verstärkt nutzen.

Für das Nationalparkamt ist auch eine Verbindung der Tore untereinander wichtig. Die drei geplanten Nationalpark-Tore (Keltenpark, Erbeskopf sowie Wildenburg) haben drei verschiedene Themenschwerpunkte, die aber in sich miteinander verbunden sind. Eine Mobilitätsstudie des Nationalparks (Planersocietät 2015) macht bezüglich der Linienführung möglicher „Nationalparklinien“ unter Einbindung der „Hotspots“ Nationalpark-Tor, Peterberg und Center-Parcs Bostalsee bereits konkrete Vorschläge, die im vorliegenden 4. Nahverkehrsplan in Kapitel 3.2.2.3 Beachtung finden. Weiterhin spielt die tarifliche Einbindung der möglichen ÖPNV-Angebote z.B. über die SaarlandCARD (siehe Kap. 2.2.5.2) oder grenzüberschreitende Lösungen eine wichtige Rolle.

2.2 Bestandsaufnahme Öffentlicher Verkehr

2.2.1 Schienenverkehr

Die in Kapitel 2.1.1 dargestellte Hauptsiedlungsachse entspricht im Verlauf auch der einzigen vorhandenen Schienenstrecke, die den Landkreis St. Wendel zentral in Nord-Süd-Richtung durchquert und an das Netz des Nah- und Regionalverkehrs anbindet. Es handelt sich um folgende Strecke:

- Kursbuchstrecke 680 (Nahestrecke) Saarbrücken – Neunkirchen – St. Wendel – Idar-Oberstein – Bad Kreuznach – Mainz (– Frankfurt)

2.2.1.1 Fernverkehr

Die Kursbuchstrecke (KBS) 680 wird nicht von Fernverkehrszügen befahren. Anschlüsse an den Fernverkehr bestehen in Saarbrücken, Kaiserslautern, Mainz und Frankfurt / Main. Die nächstgelegene Verbindung des Eisenbahnfernverkehrs ist die ICE/TGV-Linie Paris Est – Frankfurt / Main Hauptbahnhof mit vier Fahrtenpaaren pro Werktag und Halt in Saarbrücken und Kaiserslautern Hauptbahnhof. Hinzu kommen drei weitere EC/IC-Linien mit jeweils einem Fahrtenpaar (morgens ab / abends bis Saarbrücken Hbf.) mit Halt auch am Homburger Hauptbahnhof. 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 die Hauptbahnhöfe in Mainz und Frankfurt, die mit Regionalzügen erreicht werden können, sowie Mannheim mit Umsteigeverbindungen.

2.2.1.2 Regional- und Nahverkehr

Der regionale Schienenpersonennahverkehr (SPNV) auf Eisenbahnstrecken nach dem Allgemeinen Eisenbahn-Gesetz (AEG) liegt in der Aufgabenträgerschaft des Landes, ist aber für den Landkreis St. Wendel von wesentlicher verkehrsstrategischer Bedeutung.

Das Angebot stellt sich wie folgt dar:

- Der Regionalexpress RE 3 (Frankfurt – Mainz – St. Wendel – Saarbrücken) verkehrt auf der KBS 680 in beide Richtungen überwiegend im Stundentakt. Er hält nur in Türkismühle und St. Wendel, in zwei Ausnahmefällen auch in Walhausen (Schulstandort Waldorfschule).
- Die Regionalbahnlinie RB 73 verkehrt montags bis freitags im Regeltakt halbstündlich zwischen Saarbrücken Hbf. und St. Wendel mit allen Unterwegshalten. Sie fährt dann stündlich über St. Wendel hinaus über Türkismühle und Nohfelden bis Neubrücke (Nahe) in Rheinland-Pfalz. Am Wochenende wird die Linie nur stündlich bedient. Die Anzahl der Samstagsfahrten lt. Tabelle 18 wurde zum Fahrplanwechsel deutlich von 35 bzw. 38 auf 19 bzw. 23 reduziert.
- Die Regionalbahnlinie RB 33 verkehrt regulär zwischen Idar-Oberstein und Mainz mit allen Unterwegshalten. Lediglich eine Fahrt reicht montags bis freitags morgens ins Saarland hinein, bis Saarbrücken.

Tab. 18: Bedienungsangebot SPNV im Landkreis St. Wendel

Betrachteter Streckenabschnitt	Linien	Fahrten pro Tag und Richtung		
		Mo.-Fr.	Sa.	So.
Saarbrücken – St. Wendel – Mainz	RE 3	18	18	18
Mainz – St. Wendel – Saarbrücken	RE 3	18	18	17
	RB 33	1	0	0
Saarbrücken – St. Wendel	RB 73	37	19	18
St. Wendel – Saarbrücken	RB 73	41	23	19
St. Wendel – Türkismühle – Neubrücke	RB 73	20	18	17
Neubrücke – Türkismühle – St. Wendel	RB 73	24	23	18

Quelle: vlexx-Fahrplan 2020

Die Linien RE 3 und RB 33 werden seit Dezember 2014 von der vlexx GmbH betrieben, die Linie RB 73 wurde bis Dezember 2019 von der Deutschen Bahn AG betrieben und ging dann im Rahmen der Vergabe des „Elektronetzes Saar“ ebenfalls an die vlexx GmbH über.

Die Bedienungszeiten der Bahnlinien beginnen an Werktagen bereits früh gegen vier Uhr und enden nach Mitternacht. An Wochenenden kann man fast von einem durchgängigen Angebot sprechen, wobei der Verkehr sonntags morgens etwas ausgedünnt ist.

Damit besitzt der Landkreis eine gute Schienenanbindung an die benachbarten Städte und Ballungsräume Saarbrücken, Neunkirchen, Rhein-Main und Rhein-Neckar. Auch innerhalb des Landkreises erfüllt der SPNV eine Erschließungsfunktion, v. a. zwischen den Verknüpfungspunkten Türkismühle und St. Wendel sowie den Grundzentren Nohfelden und Namborn.

2.2.1.3 Museumseisenbahn

Auf der für den regulären Personenverkehr stillgelegten Bahnstrecke durch das Ostertal im östlichen Landkreis St. Wendel wird eine Museumseisenbahn betrieben. Historische Lokomotiven und Reisezugwagen kommen an einzelnen Tagen auf der Strecke Ottweiler – Schwarzerden auf einer Streckenlänge von rund 21 km zum Einsatz. Im Landkreis St. Wendel gibt es die Haltepunkte Schwarzerden, Oberkirchen Süd, Happersweiler, Osterbrücken, Marth, Niederkirchen, Werschweiler und Dörrenbach. Im Landkreis Neunkirchen hält der Museumszug an den Haltepunkten Fürth, Ottweiler-Wingertsweiher und Ottweiler Bahnhof. Dort besteht Anschluss an den Nah- und Regionalverkehr.

Im Jahre 2019 werden an 24 Betriebstagen (darunter 3 nicht öffentliche) in der Regel drei Fahrtenpaare angeboten.

2.2.1.4 Bahnhöfe und Haltepunkte

Im Landkreis St. Wendel gibt es 9 Haltestellen des SPNV, wovon 2 als Bahnhöfe und 7 als Haltepunkte klassifiziert sind.

Tab. 19: Frequentierung der Bahnhalte im Landkreis St. Wendel (2018)

Bahnhof / Haltepunkt	Fahrgäste pro Tag (Einstiege plus Ausstiege)				gesamt pro Jahr
	Mo.-Fr. Schultage	Mo.-Fr. Ferien*	Samstag	Sonntag	
Bf. St. Wendel	3.306	1.333	1.948	1.034	874.558
Bf. Türkismühle	1.203	164	133	51	248.569
Hp. Niederlinxweiler	294	205	168	63	80.831
Hp. Oberlinxweiler	206	145	126	51	57.602
Hp. Namborn	205	83	84	53	51.540
Hp. Hofeld	173	108	74	37	45.439
Hp. Walhausen Saar	162	46	35	13	36.104
Hp. Baltersweiler	115	83	72	52	33.837
Hp. Nohfelden	73	18	20	12	16.661

* Für die Linien RE 3 und RB 33 keine gesonderte Erhebung an Ferientagen, daher kommt es bei den Werten für St. Wendel und Türkismühle zu Verschiebungen zugunsten der Schultage.

Quelle: MIPS/DB AG 2018 und vlexx GmbH 2018, hier absteigend sortiert nach Fahrgastaufkommen.

Erwartungsgemäß weist der Bahnhof St. Wendel mit Abstand die höchste Frequenz auf, was mit der Funktion St. Wendels als Mittelzentrum, Kreisstadt und ÖPNV- Verknüpfungspunkt einhergeht. Dem Bahnhof Türkismühle kommt an Werktagen mit einer großen P&R-Anlage sowie regionalen und lokalen Buslinien ebenfalls noch eine herausgehobene Funktion als Verknüpfungspunkt zu, die sich in den Fahrgastzahlen abbildet. Er übernimmt damit auch die Funktion des wichtigen Bahnhofs der Gemeinde Nohfelden, während der Haltepunkt Nohfelden selber, der vor rund 20 Jahren reaktiviert wurde, in seiner Bedeutung weit zurücksteht.

Ein Problem bei der Erschließung mit dem SPNV stellt an Haltepunkten und Bahnhöfen häufig die fehlende Barrierefreiheit dar. Im Landkreis St. Wendel gelten laut einer Stationserfassung des Jahres 2018 im Auftrag des Saarlandes die Stationen Nohfelden, Türkismühle, Walhausen, Hofeld, Baltersweiler, St. Wendel, Nieder- und Oberlinxweiler als stufenfrei bzw. barrierearm. Nur über Stufen zu erreichen ist lediglich der Haltepunkt Namborn. Damit sind die Haltepunkte im Landkreis St. Wendel im landesweiten Vergleich bezüglich Barrieren vergleichsweise sehr gut aufgestellt.

2.2.2 Busverkehr

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

2.2.2.1 Fernbuslinien

Im Landkreis St. Wendel gibt es keine regelmäßigen Halte von Fernbussen. Die nächsten Stationen im nationalen und internationalen Fernbusverkehr befinden sich in Neunkirchen

(Lindenallee), Merzig (Bahnhofstraße), Saarbrücken (Busbahnhof Dudweilerstraße), Homburg (Bahnhofsvorplatz) und Trier (Hauptbahnhof Kürenzer Straße).

2.2.2.2 Landesweite Buslinien

➤ RegioBus-Linien

Als Ergänzung zu den Schienenstrecken im Nah- und Regionalverkehr gibt es im Saarland seit Ende 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, R200) ist der Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS) als gemeinsame Organisation der zehn saarländischen Aufgabenträger.

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).

Den Landkreis St. Wendel berühren folgende R-Linien:

- R2 St. Wendel Bahnhof / ZOB – Bliesen – Oberthal – Gronig – Selbach – Primstal – Krettnich – Lockweiler – Dagstuhl – Wadern ZOB und zurück (mit integrierten Verkehren des Landkreises zwischen St. Wendel und Oberthal / Steinberg-Deckenhardt);
- R4 St. Wendel Bahnhof / ZOB – Winterbach – Alsweiler – Tholey – (Theley – Hasborn – Bergweiler -) Sotzweiler – Thalexweiler – Aschbach – Neububach – Lebach und zurück (mit integrierten Verkehren des Landkreises zwischen Tholey und Hasborn);
- R11 Nohfelden – Türkismühle – Gonnweiler – Center-Parcs – Eckelhausen – Bosen – Neunkirchen / Nahe – Selbach und zurück (mit integrierten Verkehren des Landkreises zwischen Türkismühle und Selbach);
- R12 St. Wendel Bahnhof / ZOB – Winterbach – Alsweiler – Marpingen – Urexweiler – Hirzweiler – Welschbach – Stennweiler – Schiffweiler – Landsweiler – Neunkirchen und zurück;
- R200 Türkismühle – Sötern – Eisen – Schwarzenbach – Otzenhausen – Nonnweiler – Hermeskeil – Reinsfeld – Trier und zurück.

Entsprechend der oben genannten Definition verkehren alle fünf Linien täglich nach einem integralen Taktfahrplan. Dabei variiert die Taktdichte je nach Linie, Linienabschnitt, Tageszeit und -art zwischen 30 und 180 Minuten. Details sind den zugehörigen Liniensteckbriefen in der Anlage 2 zu entnehmen.

Für die RegioBus-Linien gelten saarlandweit einheitliche und im Kundeninteresse anspruchsvolle 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, Fahrgastzählungen, Marketing, Vertragssteuerung und Sonstiges. Da diese Qualitätskriterien voll umfänglich erst in zukünftigen Ausschreibungen bzw. Vergaben greifen, werden sie im Kapitel 3 „Zielvorgaben und Anforderungsprofil“ detailliert dargestellt.

Die Linie R200 wird bisher vom ZPS gemeinsam mit dem federführenden Aufgabenträger Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (ZSPNV Nord) bestellt. Nach der E-U-weiten Neuausschreibung wird sie in R20 ab dem 01.01.2022 umbenannt, gehört zum Linienbündel 3 des Landkreises, wird vom ZPS bestellt und betreut und verkehrt nur noch zwischen dem Bahnhof in Türkismühle und Hermeskeil.

➤ **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 und Feiertage sowie besondere Tage wie Fastnacht. Sie richten sich am Angebot des Nachtlebens aus und bringen die Nachtschwärmer aus den Zentren zurück nach Hause und dienen somit der Verkehrssicherheit.

Drei der sieben Nachtbuslinien berühren bzw. erschließen den Landkreis St. Wendel:

- N3 Saarbrücken Trierer Straße – Saarbrücken Rathaus – Elversberg – Neunkirchen – Wiebelskirchen – Ottweiler – Niederlinxweiler – Oberlinxweiler – St. Wendel Bahnhof / ZOB und zurück;
- N6 St. Wendel Ziegeleistraße – Bahnhof / ZOB – Oberlinxweiler – Remmesweiler – Urexweiler – Marpingen – Berschweiler – Alsweiler – Tholey – Theley – Hasborn – Bergweiler – Sotzweiler – Thalexweiler – Aschbach – Neububach – Lebach;
- N7 St. Wendel Bahnhof / ZOB – Winterbach – Bliesen – Oberthal – Gronig – Selbach – Neunkirchen Nahe – Eiweiler – Primstal – Krettnich – Lockweiler – Dagstuhl – Wadern ZOB.

Ergänzend hierzu und den Nachtfahrten der Linien R2 und R4 bietet der Kreis weitere Nachtbuslinien an, die im Folgekapitel 2.2.2.3 beschrieben sind. Damit besitzt der Landkreis St. Wendel ein sehr dichtes Netz an Nachtbuslinien, das die Kreisstadt St. Wendel (und damit Saarbrücken und Neunkirchen über die Linie N3) an alle geschlossenen Ortschaften auf Kreisgebiet anbindet. Eine Besonderheit der Nachtbuslinien ist der eigene Nachtbustarif im saarVV (siehe Kap. 2.2.5.3).

Auch die Nachtbuslinien wurden komplett in Abhängigkeit ihrer aktuellen Liniengenehmigungsdauer in die E-U-weite Neuausschreibung mit Umsetzungstermin 01.01.2022 aufgenommen.

2.2.2.3 Kreisbuslinien und Gemeindeverkehre

Schon im ersten Nahverkehrsplan 1997 hat sich der Kreis entschieden, das Kreisgebiet flächig gut mit öffentlichen Verkehrsverbindungen zu versorgen und einen angebotsorientierten Busverkehr anzubieten. Daher bestellt der Landkreis seit Jahren Kreisbus-, Gemeindebus-, Ergänzungs- und Schulverstärkerlinien. Sie verdichten das landesweite Netz der Schienen-, RegioBus- und Nachtbus-Verbindungen zeitlich und räumlich. Folgende Buslinien sind eingerichtet (in Klammern regelmäßig angeordnete Orte, die nicht auf dem Hauptlinienweg liegen, wobei einmalige Fahrten am Tag nicht berücksichtigt sind):

Tab. 20: Übersicht über die Linien in Aufgabenträgerschaft des Landkreis St. Wendel

Linie	Fahrtstrecke	Besonderheiten
601	St. Wendel Bahnhof/ZOB – Winterbach – Alsweiler – Tholey – Theley – Hasborn-Dautweiler – Theley und zurück	in Linie R4 integriert
602	St. Wendel Bahnhof/ZOB – Baltersweiler – Mauschbach – Hofeld – Eisweiler – (Namborn –) Pinsweiler – Hirstein – Gehweiler - (Asweiler – Eitzweiler –) Wolfersweiler – Nohfelden – Türkismühle und zurück	
603	St. Wendel Bahnhof/ZOB – Baltersweiler – (Hofeld -) Furschweiler – Grügelborn – (Roschberg –) Reitscheid – Freisen – (Schwarzerden -) Oberkirchen – Happersweiler – Osterbrücken – (bzw. Dörrenbach – Saal – Bubach – Marth -) Hoof – Leitersweiler – Urweiler - St. Wendel Bahnhof/ZOB	
604	St. Wendel Bahnhof/ZOB – Urweiler – Leitersweiler – Hoof – (Marth – Bubach – Saal –) Osterbrücken – Happersweiler – Oberkirchen (- Schwarzerden) – Freisen – Reitscheid – Grügelborn (- Roschberg) – Furschweiler – Hofeld – Mauschbach – Baltersweiler – St. Wendel Bahnhof/ZOB	
606	Marpingen – Alsweiler und zurück	Gemeindeverkehr Marpingen
608	Marpingen – Rheinstraße – Habenichts – Urexweiler bzw. Winterbach und zurück	Gemeindeverkehr Marpingen
609	Marpingen – Berschweiler – Dirmingen und zurück	Gemeindeverkehr Marpingen
610	Primstal (- Eiweiler) – Bohnental – Hasborn – Theley – Tholey – Alsweiler – Winterbach (- Marpingen – Urexweiler) – St. Wendel Bahnhof/ZOB – St. Wendel Schulen und zurück	überwiegend Schulverstärker
611	Lebach – Aschbach / Bohnental – Hasborn – Theley – Tholey (- Marpingen) und zurück	Schulverstärker
612	Niederlinxweiler / Remmesweiler – Oberlinxweiler und zurück	Grundschulverkehr
613	Hasborn-Dautweiler – Bergweiler – Sotzweiler / Bohnental und zurück	Grundschulverkehr
614	St. Wendel Bahnhof/ZOB – St. Wendel Fresenius und zurück	
617	Eiweiler / Wadern – Primstal – Kastel – Braunshausen – Nonnweiler – Otzenhausen – Schwarzenbach / Hermeskeil / Sitzerath - Bierfeld und zurück	Überwiegend Schulverstärker und Grundschulverkehr
(610/) 619	Tholey – Schaumberg – Theley (- Johann-Adams-Mühle) – Leitzweiler – Hasborn – Dörsdorf – Scheuern – Neipel – Dorf – Lindscheid – Niederhofen – Überroth – Dautweiler – Hasborn – Leitzweiler – (Johann-Adams-Mühle -) Theley – Schaumberg – Tholey (durchgebunden auf Fahrten der L 610 von / nach WND)	Gemeindeverkehr Tholey, Durchbindung mit Linie 610 nach St. Wendel
620	St. Wendel Bahnhof/ZOB – Alsfassen – St. Wendel Bahnhof/ZOB	Stadtbus St. Wendel

621	St. Wendel Bahnhof/ZOB – Bosenbergklinik – Wendelinushof – St. Wendel Bahnhof/ZOB	Stadtbus St. Wendel
623	St. Wendel Bahnhof/ZOB (– Schlaufenglan) – Krankenhaus (– Werschweiler – Dörrenbach) und zurück	Stadtbus St. Wendel
624	St. Wendel Bahnhof/ZOB – St. Wendel UTZ / Krankenhaus / Missionshaus bzw. Cusanus-Gymnasium und zurück	Schulverstärker
627	Oberthal – Güdesweiler – Steinberg-Deckenhardt und zurück	Gemeindeverkehr Oberthal, zum Großteil Durchbindung als Linie R2 nach St. Wendel
628	Oberthal – Gronig – Oberthal	Gemeindeverkehr Oberthal
629	Primstal – Kastel – Braunshausen – Otzenhausen – Nonnweiler – Bierfeld – Sitzerath und zurück	Gemeindeverkehr Nonnweiler
631	Steinberg-Deckenhardt – Güdesweiler / Theley – Selbach – Oberthal – Bliesen – St. Wendel Bahnhof/ZOB – St. Wendel Schulen und zurück	Überwiegend Schulverstärker
632	Eisen – Bosen / Türkismühle – Gonesweiler – Neunkirchen/Nahe (– Primstal / Selbach) – Theley und zurück	Schulverstärker
633	St. Wendel / Alsfassen – Obertreisschule und zurück	Grundschulverkehr
634	Landkreis Birkenfeld (verschiedene Fahrwege) – Nohfelden / Eisen – Sötern – Türkismühle und zurück	Schulverstärker
635	Gronig – Oberthal – Bliesen – Winterbach – Alsweiler – Marpingen und zurück	Schulverstärker
636	Winterbach – Bliesen und zurück	Grundschulverkehr
638	Türkismühle (– Mosberg-Richweiler) – Nohfelden – Wolfersweiler – Asweiler – Eitzweiler – Freisen (– Oberkirchen) und zurück	überwiegend Schulverstärker
639	Grügelborn – Roschberg – Furschweiler / Baltersweiler / Gehweiler – Hirstein – Eisweiler – Namborn und zurück	Grundschulverkehr
641	Türkismühle – Sötern – Eisen (– Börfink) – Schwarzenbach – Otzenhausen – Nonnweiler – Sitzerath (– Hermeskeil / Wadern) und zurück	Überwiegend Schulverstärker
642	Türkismühle – Walhausen – Steinberg-Deckenhardt – Oberthal – Bliesen bzw. Türkismühle – Selbach – Gronig – Oberthal und zurück	Schulverstärker
643	Türkismühle – Gonesweiler / Eckelhausen – Primstal – Braunshausen / Sötern – Nonnweiler – Hermeskeil bzw. Otzenhausen – Sötern – Bosen – Gonesweiler – Türkismühle	überwiegend Schulverstärker
644	Ottweiler – Fürth – Dörrenbach – Werschweiler – Saal – Bubach – Niederkirchen – Marth – Hoof (–Selchenbach – Freisen / Osterbrücken – Freisen – Thallichtenberg – Kusel) und zurück	
645	Türkismühle / Sötern – Selbach – Bosen – Gonesweiler – Türkismühle und zurück	Grundschul- und Schulverstärkerverkehr
646	(Frauenberg - Sonnenberg –) Birkenfeld – Dambach – Türkismühle und zurück	Schulverstärker
647	Selbach – Neunkirchen/Nahe – Eiweiler (– Primstal) und zurück	Verknüpfung mit R11
648	Walhausen/Türkismühle – Selbach – Wadern – Sitzerath u. zurück	Schulverstärker
N62	St. Wendel Bahnhof/ZOB – St. Wendel Ziegeleistraße/Flash – Bliesen – Oberthal – Güdesweiler – Steinberg-Deckenhardt – Namborn – Eisweiler – Pinsweiler – Hirstein – Gehweiler – Asweiler-Eitzweiler – Wolfersweiler – Mosberg-Richweiler – Walhausen – Nohfelden – Türkismühle – Gonesweiler – Neunkirchen/Nahe – Bosen – Eckelhausen – Sötern – Eisen – Schwarzenbach – Otzenhausen	Nachtbus
N63	St. Wendel Ziegeleistraße/Flash – St. Wendel Bahnhof/ZOB – Baltersweiler – Mausbach – Hofeld – Furschweiler – Grügelborn – Roschberg – Reitscheid – Freisen – Schwarzerden	Nachtbus

N64	St. Wendel Ziegeleistraße/Flash – St. Wendel Bahnhof/ZOB – Urweiler – Leitersweiler – Hoof – Oberkirchen – Happersweiler – Osterbrücken – Hoof – Marth – Niederkirchen – Saal – Bubach – Dörrenbach – Werschweiler	Nachtbus
N65	St. Wendel Bahnhof/ZOB – Winterbach – Alweiler – Tholey – Theley – Hasborn – Bergweiler – Sotzweiler – Thalexweiler – Aschbach – Neububach – Lebach	Nachtbus, nur Faschingsverkehr, sonst Linie R4
N66	Hasborn – Dautweiler – Überroth – Niederhofen – Lindscheid – Dorf – Neipel – Scheuern	Nachtbus Linientaxi
N67	St. Wendel Bahnhof/ZOB – Oberlinxweiler – Remmesweiler – Urexweiler – Marpingen – Berschweiler	Nachtbus
N68	(Selbach – Neunkirchen/Nahe – Eiweiler –) Primstal – Kastel – Braunshausen – Nonnweiler – Bierfeld - Sitzerath	Nachtbus Linientaxi

Quelle: Fahrplanbuch Landkreis St. Wendel 2021

Abb. 11: Ein Bus der Fa. Saar-Mobil im August 2020 auf der Linie 629 (Gemeindeverkehr Nonnweiler) am ITF-Knoten Primstal Hohlstraße (vgl. Kapitel 2.2.3.1). Foto: © Markus Philipp, ZPS.



Insbesondere den Kreisbuslinien 601 – 604 kommt eine höhere Bedeutung zu, da sie auch außerhalb der Hauptverkehrszeit z. B. in den Abendstunden und am Wochenende zumeist im Takt verkehren und teilweise wichtige Verkehrs- und Siedlungsachsen abdecken. Auch die Linien 644 und 647 verkehren montags bis freitags tagsüber zu bestimmten Zeiten im Taktverkehr, um Teile des Ostertals und Eiweiler anzubinden. Die Gemeindelinien von Tholey, Marpingen, Oberthal und Nonnweiler sowie der Stadtverkehr St. Wendel verkehren auch überwiegend im Taktverkehr. An Samstagen bietet allerdings nur der Tholeyer Gemeindebus Fahrten an. An Sonntagen fahren im Landkreis St. Wendel außer den RegioBus- und Nachtbus-Linien keine weiteren Linien. Die Nachtbuslinien stellen ein sehr spezielles Segment für Discobesucher und Nachtschwärmer dar, die im Kreis auch aus Gründen der Verkehrssicherheit einen hohen Stellenwert einnehmen und jede Ortslage an St. Wendel und die landesweite Nachtbuslinie N3 anbinden.

Die Details zu den einzelnen Linien sind in den Liniensteckbriefen in Anlage 2 zusammengefasst.

Auf fast allen genannten RegioBus- und Kreisbus-Linien setzen die derzeitigen Betreiber (siehe Kapitel 2.2.2.6) Niederflur-Linienbusse mit einer Standardlänge von 12 Metern ein. Auf den Gemeindelinien

St. Wendel und Marpingen werden kleinere Fahrzeuge eingesetzt. Auch im Grundschul- und Schulverstärkerverkehr oder als Abbringer von Nachtbussen sind von der Norm abweichende Fahrzeuge im Einsatz, wie Linientaxis, Fahrzeuge mit Hochboden und im Einzelfall mit Überlänge.

2.2.2.4 Grundschulverkehre

Die Grundschulen befinden sich in Trägerschaft der Kommunen. Die Busverkehre für Grundschüler können auch von den Kommunen bestellt und bezahlt werden. Im Landkreis St. Wendel gibt es zwei Möglichkeiten:

1. Nicht öffentlich zugängliche Grundschulverkehre fahren auf Basis der Freistellungsverordnung. Der Landkreis als Aufgabenträger ist nicht eingebunden.
2. Grundschulfahrten können aber auch in den Verkehr nach dem Personenbeförderungsgesetz (§ 42 oder § 43 PBefG) integriert werden und damit für alle Fahrgäste zugänglich sein. Dieses Ziel entspricht dem § 3 Absatz 8 des ÖPNVG des Saarlandes. In diesem Fall ist der Landkreis Besteller und finanziert die Verkehre wie reguläre Linienverkehre. Die Kommunen beteiligen sich an der Finanzierung, indem sie die Schüler-Abonnements von den Verkehrsunternehmen erwerben. Die planerische Umsetzung dieser Verkehre ist im Landkreis St. Wendel in zwei Varianten möglich:
 - a. Integration von Grundschulverkehren in genehmigte Linien mit einem Regelangebot, das in erster Linie anderen Fahrgästen zur Verfügung steht;
 - b. Eigens für die Zielgruppe Grundschüler geplante Linienfahrten, die in Schulverstärkerlinien integriert sind (Linien 617, 638, 641, 645) oder eine eigene Linie bilden (Linien 612, 613, 633, 636, 639). Auch diese können von anderen Fahrgästen genutzt werden.

Die Kommunen und der Landkreis haben sich überwiegend für die Variante 2b entschieden. Lediglich die Stadt St. Wendel bestellt teilweise freigestellten Verkehr für einen Grundschulstandort gemäß Variante 1 (siehe auch Kapitel 2.1.6.1 unter „Grundschulen“).

2.2.2.5 Anruf-Linien-Taxi-Verkehre

Im Landkreis St. Wendel existieren derzeit keine bedarfsgesteuerten Verkehre mit Vorbestellung wie Anruf-Linien- / Anruf-Sammel-Taxis oder Rufbusse. Auf den Linien N66 und N68 verkehren zwar kleine Fahrzeuge (Linientaxis), jedoch ohne die Notwendigkeit einer Vorbestellung. Gleiches galt für eine Nachtfahrt der Linie R11 an Wochenenden bis Februar 2020. Die Fahrt wurde wegen Ausscheidens des Taxiunternehmers auf Linienbus umgestellt.

2.2.2.6 Linienbündel und Betreiber

Der Landkreis St. Wendel vergibt die Verkehrsleistung im straßengebundenen ÖPNV als Aufgabenträger in der Regel gemeinsam mit weiteren Aufgaben- und Kostenträgern gemeinwirtschaftlich in Form von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen gemäß VO (EG) Nr. 1370/2007 an Verkehrsunternehmen. Hierzu werden Linienbündel (Lose) gebildet, die eine sinnvolle Mischkalkulation von wirtschaftlich ergiebigen und weniger rentablen Linien in einem Bereich ermöglichen und mittelstandsfreundlich ausgelegt sind. Auf Kreisebene existieren derzeit drei Bündel zuzüglich der gesondert vergebenen Nachbusverkehre des Landkreises. Letztere wurden dergestalt harmonisiert, dass sie in die nächste Ausschreibung der anderen Linienbündel integriert werden. Die drei großen Bündel wurden Anfang 2016 im Rahmen eines Ausschreibungs- und Vergabeverfahrens vergeben.

Tab. 21: Übersicht über die Linienbündel im ÖSPV im Landkreis St. Wendel

Bündel	Linien	vorgesehene Laufzeit der Vergabe 2016	Linien-Kilometer / Jahr	Verkehrsunternehmen seit 2016, Stand 2021 bzw. ab 1.1.2022
St. Wendel 1**	R4, R12, 601, 606, 608, 609, 610, 611, 613, 619	1.1.2016 - 31.12.2023**	1.246.700 km ^A 1.301.000 km ^B 1.327.300 km ^C	Stadtbus Zweibrücken GmbH Bietergemeinschaft Aloys Baron GmbH, Lay Reisen- on Tour GmbH und Saar- Mobil GmbH & Co.KG ^C
St. Wendel 2*	R2, 602, 603, 604, 612, 614, 620, 621, 623, 624, 627, 628, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 638, 639, 644	1.1.2016 - 31.12.2023*	1.400.100 km ^A 1.544.000 km ^B 1.589.300 km ^C	Bietergemeinschaft Aloys Baron GmbH, Lay Reisen- on Tour GmbH und Saar- Mobil GmbH & Co.KG
St. Wendel 3*	R11/640, 617, 629, 641, 642, 643, 645, 646, 647, 648 ^C , R20 ^C	1.1.2016 - 31.12.2023*	481.600 km ^A 571.165 km ^B 827.800 km ^C	Bietergemeinschaft Aloys Baron GmbH, Lay Reisen- on Tour GmbH und Saar- Mobil GmbH & Co.KG
Nachtbus St. Wendel	N62, N63, N64, N65, N66, N67, N68 (inkl. N3, N6, N7) ^C	1.1.2017 - 31.12.2023	26.360 km 65.200 km ^C	Bietergemeinschaft Aloys Baron GmbH, Lay Reisen- on Tour GmbH und Saar- Mobil GmbH & Co.KG

Quelle: Landkreis St. Wendel

^A laut Ausschreibungsfahrplan 2015, ^B Fahrleistung 2019, ^C Fahrleistung nach Neuausschreibung zum 1.1.2022/bei den Nachtbuslinien N6 bzw. N62 – N68 ab 1.1.2024

*Die Linienbündel St. Wendel 2 und 3 sind am 1.1.2020 infolge einer Entbindung aufgrund drohender Insolvenz des Betreibers (v. a. durch 2019 massiv gestiegene Fahrerlöhne) in eine Notmaßnahme mit der Laufzeit bis 31.12.2021 überführt worden. Der Betreiber bleibt unverändert. **Gleiches gilt für das Linienbündel 1 ab dem 1.1.2021.

2.2.2.7 Linien anderer Aufgabenträger

Neben den Linien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises St. Wendel und des ZPS gibt es weitere Linien im ÖSPV, die in den Landkreis hineinreichen, aber teilweise oder ausschließlich anderen Aufgabenträgern zugeordnet sind. Die Linien des ZPS (RegioBus- und landesweite Nachtbus-Linien) sind mit Ausnahme der Linie 666 bereits im Kapitel 2.2.2.2 dargestellt.

Der Landkreis Merzig-Wadern beteiligt sich finanziell zu einem geringen Teil an der Linie 617 (Schülerverkehr Richtung Wadern). Der Landkreis St. Wendel bestellt und finanziert einen Teil der Linien 355 (in Aufgabenträgerschaft des Landkreises Neunkirchen) und 666 (in Aufgabenträgerschaft des ZPS). Die Linie 355 übernimmt in der Kreisstadt St. Wendel eine innerstädtische Erschließungsfunktion (Stadtbuslinie) für die Stadtteile Remmesweiler und Oberlinxweiler. Außerdem besteht eine Kooperation des Landkreises St. Wendel mit dem Landkreis Kusel zur Durchführung der Schülerverkehre auf der Linie 644 und auf den Linien 292, 293 und 294 (Linienbündel Pfälzer Bergland).

Tab. 22: Linien anderer Aufgabenträger bzw. grenzüberschreitende Linien in gemeinsamer Aufgabenträgerschaft im Landkreis St. Wendel

Linie	Fahrtstrecke	Verkehrsunternehmen	Zuständige Aufgabenträger
201	Wadern – Wadrill – Sitzerrath/Hermeskeil	ARGE Nahverkehr Merzig-Wadern	Landkreis Merzig-Wadern
202	Sitzerath – Löstertal - Wadern	ARGE Nahverkehr Merzig-Wadern	Landkreis Merzig-Wadern
292	Kusel – Thallichtenberg – Oberkirchen – Freisen – Baumholder	DB Regio Bus Mitte GmbH	Landkreis Kusel
293	Kusel – Bledesbach – Ehweiler – Selchenbach / Haupersweiler – Oberkirchen (– Langenbach)	DB Regio Bus Mitte GmbH	Landkreis Kusel
294	Kusel – Diedelkopf – Osterbrücken – Hoof (– Schwarzerden)	DB Regio Bus Mitte GmbH	Landkreis Kusel
322	Nohfelden – (Baumholder – Heimbach) - Birkenfeld	DB Regio Bus Mitte GmbH	Landkreis Birkenfeld
325	Baumholder – (Hopstädten) – Freisen - Birkenfeld	DB Regio Bus Mitte GmbH	Landkreis Birkenfeld
336	Birkenfeld – Brücken – Achtelsbach – Eisen – Bosen – Neunkirchen Nahe – Gonnweiler – Türkismühle	DB Regio Bus Mitte GmbH	Landkreis Birkenfeld
355	Ottweiler – Mainzweiler – (Marpingen –) Remmesweiler – Oberlinxweiler – St. Wendel	Neunkircher Verkehrs-GmbH (NVG)	Landkreis Neunkirchen
467	Schmelz – Michelbach – Limbach – Dorf – Lindscheid – Neipel	Kreisverkehrsbetriebe Saarlouis GmbH (KVS)	Landkreis Saarlouis
473	Saarbrücken / Lebach – Steinbach – Dörsdorf – Bohnental (Hasborn-Dautweiler – Sotzweiler)	Kreisverkehrsbetriebe Saarlouis GmbH (KVS)	Landkreis Saarlouis (Fahrten bis und ab Saarbrücken nur bis 31.12.2019)
666	Tholey / Theley – Saarbrücken (Expressbuslinie)	Saar-Mobil GmbH & Co. KG	ZPS (seit 1.1.2020)

Quelle: eig. Zusammenstellung nach Landkreis Fahrplanbuch, Fahrpläne gültig ab Dez. 2021

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

2.2.3 Infrastruktur

Die technische und bauliche Infrastruktur stellt den notwendigen Unterbau für die Versorgung eines Gebietes mit Leistungen des ÖPNV dar. Hierbei sind insbesondere die Verkehrswege, Haltepunkte und öffentliche sowie nichtöffentliche Anlagen gemeint, die die Durchführung und Aufrechterhaltung des Verkehrs ermöglichen.

Bezüglich des Schienenverkehrs behandelt Kapitel 2.2.1.4 die im Landkreis St. Wendel liegenden Bahnhöfe und Haltepunkte. Weitere Infrastruktur wie die Fahrwege oder die Anlagen zur Energieversorgung sind nicht Bestandteil dieses Nahverkehrsplans, da der Landkreis St. Wendel hier keine Zuständigkeit besitzt.

Die Infrastruktur im Öffentlichen Straßen-Personenverkehr (ÖSPV) steht dagegen in einem direkten Bezug zu den Verkehren in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises. Straßen, Haltestellen mit dem Haltestellenmobiliar, barrierefreie Zuwege u. a. entscheiden über die Realisierbarkeit eines attraktiven Busverkehrs. Die Zuständigkeit für die Infrastruktur selbst liegt allerdings in den meisten Fällen nicht beim Kreis, sondern bei den Kommunen, beim Saarland oder bei den Verkehrsbetrieben. Somit sind für die Infrastrukturentwicklung des ÖSPV Kooperationen unabdingbar. Dieses Kapitel erstellt eine Bestandsanalyse der vorhandenen Infrastruktur.

2.2.3.1 ÖPNV-Verknüpfungspunkte

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 ein Zwang zum Umsteigen 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.

Eine planerische Lösung und damit eine wesentliche Gestaltungsgrundlage für einen guten ÖPNV bietet ein Integraler Taktfahrplan (ITF). Im Landkreis St. Wendel gilt er seit der Aufstellung des ersten Nahverkehrsplanes 1997 als grundsätzliches Planungsziel (siehe Kapitel 1.1 sowie 1. NVP (1997) S. 2 und S. 55 „Takt St. Wendeler Land“).

Definition: Als Integraler Taktfahrplan (ITF) wird ein Konzept verstanden, bei dem die Taktfahrpläne einzelner Linien über eine systematische Koordination in Knotenpunkten zu einem netzweiten, vertakteten Angebotssystem verknüpft werden.

(nach Göbertshahn 1993)

Dem ITF liegt ein hierarchisches Modell von Linien zu Grunde, wobei sich Linien unterer Kategorien zeitlich und räumlich an Linien höherer Kategorien anpassen. Im Landkreis St. Wendel ist die Schienenverbindung als höchste Kategorie anzusehen, gefolgt von den RegioBus-Linien, den Kreisbuslinien, den Stadt- und Gemeindeverkehren und zuletzt den Schulverstärkern. Wesentliche Elemente eines flächendeckenden ITF-Konzeptes sind die Knotenpunkte (Umsteigepunkte, auch ITF-Knoten genannt), die in Summe vertaktet, also miteinander verbunden sind, um flächendeckend Anschlüsse herzustellen.

In den letzten 20 Jahren wurde den Vorgaben der Nahverkehrspläne folgend bereits in weiten Teilen des Kreisgebietes ein umfassender ITF eingerichtet. Dabei haben sich zwei wesentliche Verknüpfungspunkte herauskristallisiert:

- St. Wendel Bahnhof/ZOB: Direkt neben dem DB-Bahnhof St. Wendel mit Halt der Linien RE 3 (Saarbrücken – Frankfurt) und RB 73 (Saarbrücken – Neubrücke) liegt der baulich ertüchtigte Zentrale Omnibusbahnhof (ZOB). Hier sind wesentliche Linien auf das Angebot auf der Schiene ausgerichtet: Die RegioBus-Linien R2, R4/601 und R12, die Kreisbuslinien 602 und 604 sind mit ihren meisten Abfahrten auf die Züge der Linie RE 3 von und nach Saarbrücken abgestimmt. Dabei kommt der RE 3 aus Saarbrücken zur Minute „21“ an, die meisten Busankünfte und -abfahrten liegen kurz vor bzw. kurz nach der Minute „30“. Die abbringende Abfahrt des RE 3 Richtung Saarbrücken fällt auf die Minute „36“. Einige Fahrten der Kreisbuslinien 603, 631 und der Stadtbuslinien 620, 621, 623 und 624 sind ebenfalls auf die Züge von und nach Saarbrücken angepasst. Dabei entstehen in der Regel Übergangszeiten von nicht weniger als vier und nicht mehr als 15 Minuten. Alle Halteplätze des ZOB sind überdacht und mit dynamischer Fahrgastinformation ausgestattet. Rampen, niederflurgerechte Bussteige, abgesenkte

Bordsteine und Blindenleiteinrichtungen gestalten den ZOB weitgehend barrierefrei. Im Bahnhof besteht diesbezüglich noch Nachholbedarf.

- Türkismühle Bahnhof: Unmittelbar neben dem Bahnhof mit Halt der Linien RE 3 (Saarbrücken – Frankfurt) und RB 73 (Saarbrücken – Neubrücke) liegt ebenfalls ein kürzlich baulich ertüchtigter Busbahnhof. Folgende Buslinien sind hier auf die Schienenverbindungen der Linie RE 3 von und nach Saarbrücken und teilweise Mainz – Frankfurt ausgerichtet: Die RegioBus-Linien R11 und R200 sowie die Kreisbuslinie 602 und vereinzelte Abfahrten und Ankünfte diverser Schulverstärkerlinien. Die Busse kommen um die Minute „17“ bzw. „19“ an, der RE 3 aus Saarbrücken nach Frankfurt kommt zur Minute „33“, in der Gegenrichtung um „25“, die Busse fahren zu den Minuten „37“, „38“ und „40“ wieder ab. Der Verknüpfungspunkt ist seit seiner Umgestaltung 2018 mittels Fahrstühlen und entsprechenden Bahn- und Bussteigen barrierefrei ausgebaut und verfügt über dynamische Fahrgastinformationen und Überdachungen an allen Haltepositionen.

Weitere Verknüpfungspunkte im Landkreis stellen den Übergang innerhalb des Bussystems sicher und sind damit Bestandteile des ITF:

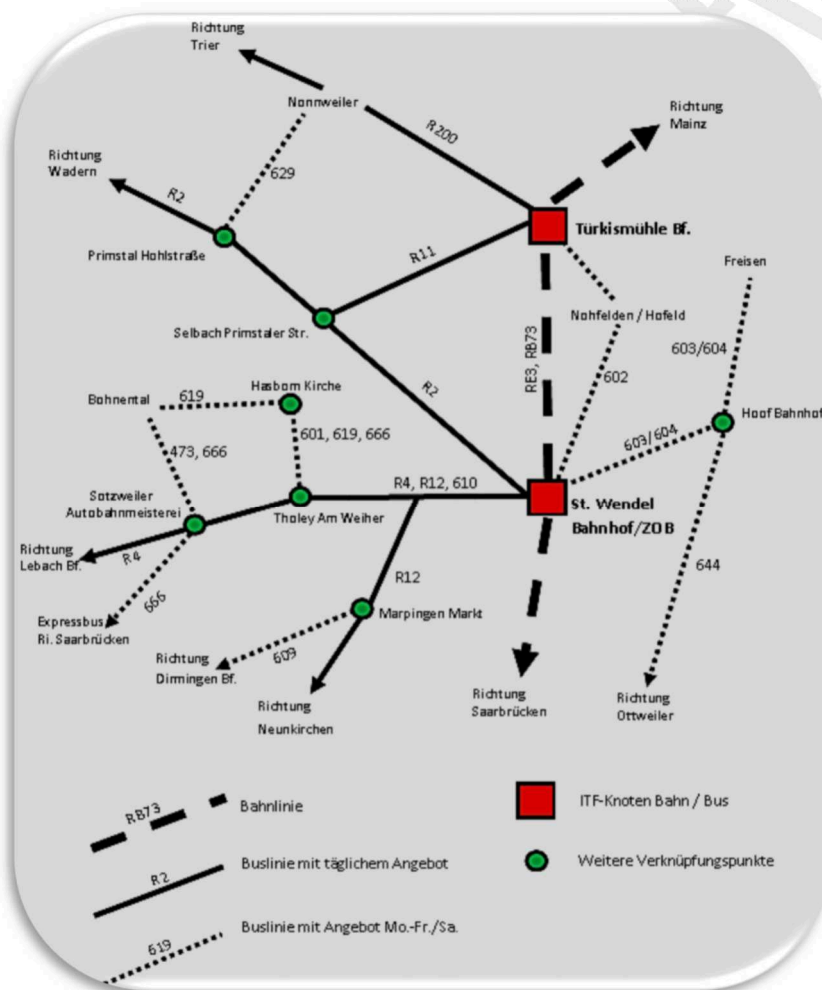
- Marpingen Markt: Diese Haltestelle im Ortszentrum des Grundzentrums Marpingen dient im Wesentlichen der Verknüpfung der RegioBus-Linie R12 mit den Gemeindeverkehren der „Marpinger Schees“, v.a. der Linie 609 von und nach Dirmingen Bahnhof (dort Anschluss an Linie RB 72 Saarbrücken – Lebach-Jabach). Die Haltestelle ist nur in Fahrtrichtung Neunkirchen barrierefrei ausgebaut und verfügt über ein Wetterschutzhäuschen.
- Tholey Am Weiher: An dieser Haltestelle erfolgt ein Übergang von Fahrten der Kreisbuslinie 610 in der Regel ohne Umstieg auf den Gemeindeverkehr der Linie 619 Richtung Theley und den Ortschaften des Bohnentals. Ein gleichartiger Übergang ist zwischen der R4 und der 601 eingerichtet. Einzelne weitere Umsteigebeziehungen sind vorhanden. Die Haltestelle ist barrierefrei ausgebaut und verfügt über Wetterschutzhäuschen. Auch die Haltestelle Hasborn Kirche übernimmt in einzelnen Fällen eine Verknüpfungsfunktion o.g. Linien.
- Selbach Primstaler Straße: Hier existiert eine Verknüpfung der RegioBus-Linie R2 von und nach St. Wendel mit der RegioBus-Linie R11 von und nach Türkismühle. Die Verknüpfung soll im Wesentlichen die Ortschaften im Verlauf der jeweiligen Linienwege untereinander besser verbinden (z. B. Oberthal mit Nohfelden/mit dem Freizeitzentrum am Bostalsee). Über die Linie 647 wird zusätzlich der Nohfelder Ortsteil Eiweiler in den Knoten einbezogen. Außer einem Wetterschutz existiert keine besondere Infrastruktur. Auch ein barrierefreier Ausbau fehlt bislang.
- Primstal Hohlstraße: Diese Haltestelle im Ortszentrum der Ortschaft Nonnweiler-Primstal verknüpft die RegioBus-Linie R2 von und nach Wadern und St. Wendel mit der Gemeindelinie 629 von und nach Nonnweiler („Nonnibus“). Die Linie 629 kommt zur Minute „51“ an, die Linie R2 fährt zu den Minuten „56“ und „58“ durch und die Linie 629 zur Minute „03“ wieder zurück – damit ist auch hier die klassische Funktionsweise eines ITF-Knotens gegeben. Mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 wurde die Linienführung des Gemeindebusses so optimiert, dass die Anschlusssicherheit beim Umsteigen deutlich erhöht wurde. Die Haltestelle ist nur teilweise barrierefrei ausgebaut und verfügt neben einem Wetterschutzhäuschen über keine besondere Infrastruktur.
- Hoof Bahnhof: Dieser kleine Knotenpunkt hat die Aufgabe, zu bestimmten Zeiten die ringförmig gegenläufigen Kreislinien 603 und 604 (St. Wendel – Freisen) mit der Linie 644 von und nach Ottweiler zu verknüpfen sowie die St. Wendeler Stadtteile im Ostertal an das Stadtzentrum anzubinden. Die Haltestelle ist nicht barrierefrei ausgebaut und verfügt neben einem Wetterschutz über keine besondere Infrastruktur.

- Sotzweiler Autobahnmeisterei: Nahe der Auffahrt auf die BAB 1 treffen sich nach dem Rendezvous-Prinzip die Linien 666 (Expressbuslinie Tholey – Saarbrücken) und die Zubringerlinie 473 der KVS GmbH. In Einzelfällen ist zudem ein Übergang zwischen der R4 und 666 möglich. Eine bauliche Ausgestaltung des Umsteigepunktes durch die Gemeinde Tholey als Baulastträger ist in Vorbereitung.

Weitere Knotenpunkte in der Nachbarschaft des Landkreises St. Wendel spielen eine Rolle, was die Verknüpfung ein- und ausbrechender Verkehre angeht. Hierzu gehören Dirmingen Bahnhof (Linie 609), Hermeskeil Donatusplatz (Linie R200), Hirzweiler Kirche (Linie R12), Lebach Bahnhof (Linie R4), Neubrücke Bahnhof (Linien RE3, RB73), Ottweiler Bahnhof (Linien RE3, RB73, 355, 644) und Wadern ZOB (Linie R2).

Bei störungsfreiem Ablauf des Verkehrs stellen die Übergänge an den ITF-Knoten keine großen Hindernisse dar. Sie erlauben es dem Kunden, Wege mit Umsteigebeziehungen in einem zeitlich vertretbaren Rahmen abzuwickeln. Allerdings ist die Einhaltung der Fahrpläne oft nicht möglich. Verspätungen entstehen insbesondere durch Baustellen und Umleitungen, durch Zwischenfälle auf der Strecke (Stau, Falschparker, Unfälle...), durch hohes Fahrgastaufkommen, knappe Fahrzeitberechnungen oder Witterungseinflüsse. Um dennoch die Anschlüsse zu halten, können Wartezeiten definiert und über Fahrerweisungen umgesetzt werden.

Abb. 12: Schema der ITF-Knotenpunkte und verbindenden Linien im Landkreis St. Wendel



Quelle: eigene Darstellung auf Grundlage des Fahrplans 2021

2.2.3.2 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.

Den im Kapitel 2.2.3.1 vorgestellten Verknüpfungspunkten sowie den in Kapitel 2.2.1.4 aufgeführten Schienenhaltungen 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 23 sind die Bahnhöfe und Haltepunkte im Kreisgebiet mit Kennzahlen zur Intermodalität erfasst.

Tab. 23: Schienenhalle als Intermodale Verknüpfungspunkte im Landkreis St. Wendel

Bahnhof Haltepunkt	Anzahl der Abstellplätze und Auslastung (%)					
	P&R	%	B&R	%	Behinderten Parkplätze	Busverknüpfung
Bf. St. Wendel	183	61,7	36	11,1	1	Ja, ZOB
Bf. Türkismühle	160	93,8	32	43,8	3	Ja
Hp. Niederlinxweiler	15	40,0	0	-	0	Nein
Hp. Oberlinxweiler	51	74,5	20	5,0	0	Nein
Hp. Namborn	20	70,0	0	-	0	Nein
Hp. Hofeld	15	40,0	0	-	0	In der Nähe
Hp. Walhausen Saar	45	8,9	0	-	0	Nein
Hp. Baltersweiler	17	64,7	0	-	0	In der Nähe
Hp. Nohfelden	8	0,0	0	-	0	In der Nähe
Summe / Ø	514	50,4	88	20,0	4	

Quelle: Saarland / Peter M. Moik Verkehrsplanung: Erfassung aller Verkehrsstationen des SPNV sowie der Verknüpfungspunkte der Bus-Linien im Saarland 2018. Die Erhebung der Auslastungen fand an Schultagen Mo.-Do. 9-15 Uhr sowie Fr. 9-13 Uhr statt.

Aus der Tabelle wird deutlich, dass P&R in der täglichen Nutzung des SPNV eine Rolle spielt, B&R dagegen kaum. Das liegt v. a. daran, dass das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel insgesamt wenig genutzt wird. Die Nutzung des Rades erstreckt sich vielmehr auf den Freizeitverkehr im Landkreis, in dessen Nutzungszeitraum Mitnahmemöglichkeiten und Kapazitäten für Fahrräder in Bussen und Bahnen des saarVV bestehen (s.u.) und somit die Notwendigkeit des Abstellens entfällt. Außerdem gibt es kaum Anreiz dazu, da nur an drei Stationen eine offizielle Abstellmöglichkeit besteht. Hier besteht seitens der DB und der Gemeinden Handlungsbedarf.

Sonstige Verknüpfungen mit anderen Mobilitätsformen sind im Landkreis St. Wendel kaum vertreten:

- Ein CarSharing-Angebot wie in Saarbrücken oder St. Ingbert oder Leihfahrräder an ÖPNV-Verknüpfungspunkten existieren nicht. Ein Verleih von Elektrofahrrädern existiert nur am Bostalsee vor rein touristischem Hintergrund.
- Die vorhandene Mietwageninfrastruktur orientiert sich nicht an den Bahnhöfen.
- Eine Verknüpfung zu fest eingerichteten Taxiständen besteht nur am Bahnhof St. Wendel.
- Ladestationen für Elektrofahrzeuge (E-Velos und Elektro-Autos) existieren ebenfalls nur gegenüber des Bahnhofs St. Wendel (2 Plätze). Weitere Ladestationen für Fahrräder oder Autos sind unabhängig vom ÖPNV-Netz angesiedelt (z.B. bei Autohändlern).

Die Mitnahmemöglichkeit von Fahrrädern im ÖPNV spielt eine wichtige Rolle für die Intermodalität und wird insbesondere in den Zügen genutzt. Die Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen des saarVV (2020) regeln die Mitnahme wie folgt:

Auszug aus den Tarifbestimmungen:

„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.

In den übrigen Zeiten ist ein Einzelfahrschein der entsprechenden Preisstufe für Kinder zu erwerben. Das Betriebspersonal entscheidet im Einzelfall über die Mitnahme.

Auszug aus den Beförderungsbedingungen:

§ 12 Beförderung von Sachen

(...) Für die Zulassung von Fahrrädern zur Mitnahme gelten daneben besondere Bedingungen, die in der Anlage 1 beigelegt sind. Als Fahrräder gelten einsitzige Pedelecs und versicherungsfreie Zweiräder ohne Hilfsmotor. Im zusammengeklappten Zustand gelten Falträder als Sache. Im zusammengeklappten Zustand gelten Fahrräder als Sache und werden im Rahmen der geltenden Bestimmungen gemäß Ziffer 9.3 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 im zusammengeklappten 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: 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 unentgeltlich mitgenommen werden.*
- *DB Regio AG, vlexx GmbH: Im Rahmen der vorhandenen Kapazitäten werden Fahrräder in den dazu vorgesehenen Gepäckwagen/-abteilen sowie Mehrzweckabteilen bzw. Einstiegräumen 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. Es sind Fahrradkarten erforderlich, sofern keine anderen tariflichen Regelungen getroffen sind (derzeit kostenlose Fahrradbeförderung auf Strecken innerhalb des Saarlandes montags bis freitags ab 9.00 Uhr, samstags, sonntags und feiertags ganztägig). Darüber hinaus gelten die Bestimmungen der BB Personenverkehr der DB AG und die Beförderungsbedingungen der vlexx GmbH.“*

Um in insbesondere touristischen Verkehren eine erweiterte Fahrradmitnahme zu ermöglichen, führen die Fahrzeuge der RegioBus-Linie R200 (Türkismühle – Trier) von April bis Oktober im derzeit laufenden Vertrag einen Fahrradträger am Heck mit fünf Plätzen mit.

2.2.3.3 Bushaltestellen

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

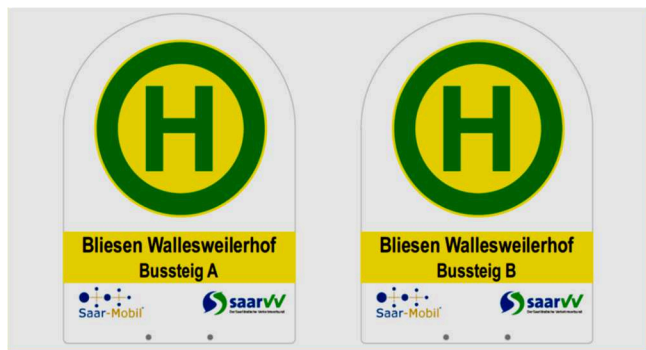
Insgesamt gibt es im Landkreis St. Wendel 374 Haltestellen, die aktiv von Linienfahrten im ÖPNV gemäß § 42 PBefG angefahren werden. Manche Haltestellen bestehen nur aus einem Mast, die meisten unterteilen sich in zwei Masten für die zwei Fahrtrichtungen. Einige Haltestellen bestehen aus mehr als zwei Masten, z.B. an Kreuzungspunkten oder Busbahnhöfen.

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 St. Wendel bisher grundsätzlich dem Verkehrsunternehmen, das das jeweilige Los (siehe Kap. 2.2.2.6) betreibt und welches den größten Angebotsumfang an der jeweiligen Haltestelle einnimmt. Aktuell gehören die meisten Haltestellen den Betreibern Saar-Mobil GmbH & Co. KG und Stadtbus Zweibrücken GmbH. Mit der Fa. Saar-Mobil GmbH & Co. KG wurde im August 2020 für die Linienbündel 2 und 3 ein Gestattungsvertrag bezüglich der Modernisierung der Haltestelleninfrastruktur (Mast, Bodenhülse, Schild, Fahrplanaushangkästen) abgeschlossen. Im Zuge der Erneuerung und Modernisierung hat sich Saar-Mobil für die Einführung eines eigenen Typs von Haltestellenschild entschieden:

Abb. 14: Erstes neues Haltestellenschild
„Bliesen Roter Stein“ (März 2021)

Abb. 13: Haltestellen-Kompaktschild 650 x 470 mm



Quelle: Saar-Mobil GmbH & Co. KG



Im Rahmen der Neuausschreibung für die nächsten 10 Jahre mit Start 1.1.2022 wird Folgendes in der Leistungsbeschreibung unter Punkt 5 „Haltestelleninfrastruktur“ zu dieser Thematik ausgesagt:

- Grundsätzlich befinden sich alle Haltestellenmasten der 3 Linienbündel im Besitz des Landkreises St. Wendel. Ausnahmen sind die modernisierten Haltestellenmasten in den Linienbündeln 2 und 3.
- Der Auftragnehmer ist zuständig für die Herstellung der Nutzertauglichkeit der Haltestellen.
- Die Beschaffung, Anbringung, Entfernung und Unterhaltung des Haltestellenmastes und –schilds hat der Auftragnehmer auf eigene Kosten vorzunehmen. Eventuell entstehende Kosten für die Herstellung der Nutzertauglichkeit vorhandener Einrichtungen sind mit dem Ausgleichsbetrag abgegolten.
- Die Kosten der Modernisierung der Haltestellen der Bündel 2 und 3 werden vom Auftraggeber übernommen, die Zahlung erfolgt auf jährlicher Basis in Höhe von je 10% des angemessenen Zeitwertes.
- Beim Linienbündel 1 gibt es keine Ablösekosten. Hier hat der Auftragnehmer die Nutzungstauglichkeit zu prüfen und ggf. auf eigene Kosten, wie oben beschrieben herzustellen.
- Im Falle einer mit dem Auftraggeber abgestimmten Modernisierung im Linienbündel 1, werden diese Kosten vom Auftraggeber übernommen.
- Mit Ende der Betriebslaufzeit gehen die Haltestellenmasten ohne gesondertes Entgelt in das Eigentum des Landkreises über.

Für alle weiteren (i. d. R. baulichen) Ausstattungen sind die jeweiligen Straßenbaulastträger zuständig. Dies sind die Städte und Gemeinden sowie 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. Wartehäuschen,
- Sitzgelegenheiten, Anlehnmöblierung,
- Abfallbehältnisse,
- Fahrradabstellanlagen,

- Reinigung und Pflege der Infrastruktur,
- dynamische Fahrgastinformationstafeln (zurzeit St. Wendel ZOB und Türkismühle Bahnhof).

§ 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 der Barrierefreiheit und die Definition von zulässigen und begründeten Ausnahmen (siehe Kapitel 3.4.5).

Auf Basis einer Bestandsaufnahme bei den für den Ausbau zuständigen Gemeinden wird in der Tabelle 24 der erreichte Stand des barrierefreien oder –armen Ausbaus der Haltestellen im Kreisgebiet zusammengefasst.

Von einigen Kommunen liegen nur lückenhafte oder undifferenzierte Angaben vor. Dennoch kann ein grobes Bild vom Ausbauzustand im Hinblick auf die erforderliche Barrierefreiheit erstellt werden.

Tab. 24: Ausbaustand der Bushaltestellen auf Gemeindeebene im Landkreis St. Wendel

Gemeinde	Ausbaustand	Anzahl Haltestellen	Bemerkungen
Freisen	Ausgebaut beidseitig	13	Angaben der Gemeinde zu Planungen und nicht ausgebauten Haltestellen lückenhaft
	Teilweise ausgebaut oder in Planung	4	
	Nicht ausgebaut	0	
	Ausbau nicht vorgesehen oder sachgerecht	0	
	Keine Angaben	12	
	Summe	29	
	Anteil vollständig ausgebauter Haltestellen	44,8 %	
Marpingen	Ausgebaut	7	Angaben zu Haltestellen der „Schees“ in Wohngebieten fehlen
	Teilweise ausgebaut oder in Planung	8	
	Nicht ausgebaut	6	
	Ausbau nicht vorgesehen	2	
	Keine Angaben	10	
	Summe	33	
	Anteil vollständig ausgebauter Haltestellen	21,2 %	
Namborn	Ausgebaut	11	
	Teilweise ausgebaut oder in Planung	13	
	Nicht ausgebaut	1	
	Ausbau nicht vorgesehen	2	
	Keine Angaben	0	
	Summe	27	
	Anteil vollständig ausgebauter Haltestellen	40,7 %	
Nohfelden	Ausgebaut	22	
	Teilweise ausgebaut oder in Planung	17	
	Nicht ausgebaut	15	
	Ausbau nicht vorgesehen	1	
	Keine Angaben	3	
	Summe	58	
	Anteil vollständig ausgebauter Haltestellen	37,9 %	

Nonnweiler	Ausgebaut	16	
	Teilweise ausgebaut oder in Planung	15	
	Nicht ausgebaut	0	
	Ausbau nicht vorgesehen	9	
	Keine Angaben	2	
	Summe	42	
	Anteil vollständig ausgebauter Haltestellen	38,1 %	
Oberthal	Ausgebaut	11	
	Teilweise ausgebaut oder in Planung	1	
	Nicht ausgebaut	5	
	Ausbau nicht vorgesehen	15	
	Keine Angaben	1	
	Summe	33	
	Anteil vollständig ausgebauter Haltestellen	33,3 %	
St. Wendel	Ausgebaut	20	Angaben der Gemeinde zu Planungen fehlen
	Teilweise ausgebaut oder in Planung	11	
	Nicht ausgebaut	63	
	Ausbau nicht vorgesehen	0	
	Keine Angaben	7	
	Summe	101	
	Anteil vollständig ausgebauter Haltestellen	19,8 %	
Tholey	Ausgebaut	28	
	Teilweise ausgebaut oder in Planung	17	
	Nicht ausgebaut	7	
	Ausbau nicht vorgesehen	0	
	Keine Angaben	0	
	Summe	52	
	Anteil vollständig ausgebauter Haltestellen	53,8 %	
Landkreis St. Wendel gesamt	Vollständig ausgebaut	128 (34,1 %)	
	Teilweise ausgebaut oder in Planung	86 (22,9 %)	
	Nicht ausgebaut	97 (25,9 %)	
	Ausbau nicht vorgesehen	29 (7,7 %)	
	Keine Angaben	35 (9,3 %)	
	Summe	375	

Quelle: Auskünfte der Gemeinden, Stand 2018 – 2020

Die Tabelle 24 belegt, dass im Landkreis St. Wendel noch erheblicher Nachholbedarf beim Ausbau von Haltestellen besteht. Erst ein Drittel der Haltestellen sind komplett ausgebaut. Ein knappes Viertel ist entweder teilweise (z.B. in eine Fahrtrichtung) ausgebaut oder in der kurz- bis mittelfristigen Planung. Dieser Handlungsbedarf wird im Kapitel 3.4.5 näher thematisiert.

Abb. 15: St. Wendel - Werschweiler Kirmesplatz, Beispiel einer vollständig barrierefrei ausgebauten Haltestelle (Hochbord, Taststreifen, abgesenkter Bordstein in der Zuwegung) und zusätzlicher Ausstattung (Wetterschutz, Mülleimer). Foto: © ZPS, Andreas Mischke.



Abb. 16: Nonnweiler Dorfplatz, Beispiel einer barrierefrei ausgebauten Haltestelle, die den Mindestanforderungen genügt: Mast mit neuem Schild, Fahrplanaushänge, Hochbord, Taststreifen. Foto © ZPS, Markus Philipp.



2.2.3.4 Betriebliche Infrastruktur

Im Landkreis St. Wendel erbringen, abgesehen von wenigen aus- und einbrechenden Verkehren, die beiden Verkehrsunternehmen Saar-Mobil GmbH & Co. KG und Stadtbus Zweibrücken GmbH bis Ende des Jahres 2021 den Nahverkehr mit Bussen und müssen eine entsprechende betriebliche Infrastruktur zur Aufrechterhaltung des Betriebes vorhalten. Im Rahmen einer Eu-weiten Ausschreibung aller 3 Linienbündel ist die Bietergemeinschaft Aloys Baron GmbH, Lay Reisen-on Tour GmbH und Saar-Mobil GmbH & Co. KG ab dem 1.1.2022 alleiniges Verkehrsunternehmen im Auftrag des ÖPNV-Aufgabenträgers Landkreis St. Wendel.

Saar-Mobil GmbH & Co. KG (Stand 2021)

Saar-Mobil ist ein Zusammenschluss der privaten mittelständischen Busunternehmen Aloys Baron GmbH (Großrosseln), Geschwister-Bur GmbH (Kleinblittersdorf), Marianne Feld GmbH (Saarbrücken), Gassert-Reisen GmbH (Blieskastel) und Lay-Reisen On Tour GmbH (Püttlingen).

Im Landkreis St. Wendel fahren die Gesellschafter Baron und Lay-Reisen als Auftragsunternehmen für Saar-Mobil. Ferner beauftragt Saar-Mobil folgende Subunternehmer mit Fahrleistung: Buchholz-Reisen GmbH (Lebach), GRS-Reisen (Ottweiler), Manfred Harz GmbH & Co. KG (Saarbrücken), Lorenz-Reisen e.K. (St. Wendel), PB Bus UG (Freisen), Marx-Reisen GmbH (Morbach), Michael Schirra GmbH (Wadern) und Zarth GmbH (Wadern, ein Unternehmen der Voyages Emile Weber S.à.r.l.). Alle Unternehmen besitzen an ihrem jeweiligen Firmen-Standort einen Betriebshof mit entsprechender technischer und organisatorischer Infrastruktur.

Darüber hinaus besitzt Saar-Mobil in zentraler Lage unweit des ZOB St. Wendel (Mommstraße) einen eigenen Betriebshof. Hier gibt es neben der Abstellmöglichkeit für ca. 40 Busse auch eine Wasch- und Wartungsanlage für Omnibusse sowie Räumlichkeiten für das Personal.

Abb: 17 Betriebshof Fa. Saar-Mobil GmbH & Co. KG. Fotos © J. Bonenberger



Stadtbus Zweibrücken GmbH (Stand 2021)

Die Stadtbus Zweibrücken GmbH ist ein Unternehmen der international aktiven Transdev-Gruppe mit Sitz in Issy-lès-Moulineaux bzw. der deutschen Transdev SE & Co. KG mit Sitz in Moers. Sie setzt im Landkreis St. Wendel eigene Fahrzeuge ein und greift auf die Leistung folgender Auftragsunternehmer zurück: Reisedienst Krauss & Wolff GmbH (Kirchheimbolanden, Behles-Gruppe), Dieter Schmidt GmbH (Marpingen) und Zarth GmbH (Wadern, ein Unternehmen der Voyages Emile Weber S.à.r.l.). Auch diese Unternehmen besitzen an ihrem jeweiligen Firmensitz eigene Infrastruktur in Form eines Betriebshofes.

Stadtbus Zweibrücken nutzt zur Abstellung der eigenen Fahrzeuge die Infrastruktur von Saar-Mobil in der St. Wendeler Mommstraße. Wartungs- und Instandhaltungsarbeiten werden in Vertragswerkstätten und am firmeneigenen Standort Zweibrücken (Betriebshof) vorgenommen.

2.2.4 Fahrzeuge

Im Landkreis St. Wendel sind für die im Kapitel 2.2.2.6 beschriebenen Linienbündel St. Wendel 1, 2 und 3 rund 190 Omnibusse gemeldet (Stand Fahrplan 2019 / 2020). Einige Fahrzeuge, die für die drei genannten Bündel gemeldet sind, fahren auch an anderen Stellen des Landes im Auftrag anderer Aufgabenträger, z.B. im Landkreis Saarlouis oder im Saarpfalz-Kreis. Die Zahl der an Schultagen tatsächlich benötigten und eingesetzten Fahrzeuge schwankt zwischen 95 und 110. Hierbei handelt es sich um einen Fahrzeugpool zweier Verkehrsunternehmen und ihrer Auftragsunternehmen.

- Die Saar-Mobil GmbH & Co. KG setzt auf ihren Linienbündeln 2 und 3 einen Fahrzeugpool von insgesamt 130 möglichen bzw. gemeldeten Fahrzeugen ein. Zur Abdeckung des täglichen Bedarfs werden ca. 60 Fahrzeuge benötigt. Die meisten Fahrzeuge sind Standard-Niederflurbusse (12 m Länge). Gelenkbusse sind bisher nicht erforderlich. Dafür kommen vier Fahrzeuge mit einer Überlänge > 12 Metern zum Einsatz sowie sieben Klein- bzw. Minibusse (z. B. im Stadtverkehr St. Wendel „City-Sprinter“). Die von der Standardgröße abweichenden Fahrzeuge fahren oft nur im Schulverkehr. Sechs gemeldete Fahrzeuge, insbesondere Ersatzbusse, weisen keine Niederflurtechnik auf (Hochbodenbusse, i.d.R. Überland- bzw. Reisebusse).
- Der Betreiber Stadtbus Zweibrücken GmbH greift für das Linienbündel 1 im regulären Linienverkehr auf einen Pool von 63 Fahrzeugen zurück, von denen sieben Fahrzeuge auch für Saar-Mobil fahren. Weitere Fahrzeuge verkehren u. a. im Landkreis Saarlouis. Im täglichen Einsatz des Linienbündels 1 befinden sich rund 35 Fahrzeuge. Von den Standardfahrzeugen sind nur drei nicht mit Niederflurtechnik ausgestattet. Fahrzeuge mit Überlänge sind drei gemeldet, die im Schulverstärkerverkehr eingesetzt sind. Drei Kleinbusse mit teils eingeschränkter Barrierefreiheit sind auf den Gemeindelinien in Marpingen („Schees“) eingesetzt, einer in der Gemeinde Tholey.

Ab dem 1.1.2022 kommen nach der EU-weiten Ausschreibung und den dabei zu Grunde gelegten Vorgaben der Aufgabenträger Landkreis und ZPS durch die Bietergemeinschaft Aloys Baron GmbH, Lay Reisen-on Tour GmbH und Saar-Mobil GmbH & Co. KG in der Loskombination der drei Linienbündel 90 Fahrzeuge zum Einsatz. Es handelt sich um 80 Standard-Niederflurbusse (12 m Länge), 6 Niederflur-Großbusse (15 m Länge bzw. Gelenkbus) sowie 4 Niederflur-Minibusse. Ab dem 1.1.2024 kommen für das Nachtbusangebot zwei Nachtbus-Linientaxis hinzu.

2.2.4.1 Fahrzeugqualität

Die überwiegende Mehrzahl der aktuell im Kreis eingesetzten Fahrzeuge sind Niederflurbusse, die grundsätzlich einen barrierefreien Ein- und Ausstieg ermöglichen und die im Linienverkehr erforderliche und erwartete Beförderungsqualität besitzen. Bis auf wenige Ausnahmen im Stadt- und Gemeindeverkehr sowie auf Schulverstärkerlinien werden Standardbusse eingesetzt. Dabei handelt es sich ausschließlich um Dieselfahrzeuge der gängigen Fabrikate, überwiegend Mercedes bzw. EvoBus, Setra und MAN, in Einzelfällen auch Iveco, Solaris, Renault, VW und VDL.

Bei der Fahrzeugqualität wird auf Basis der letzten europaweiten Vergabeverfahren (01.01.2016) nicht nach Fahrzeugkategorien unterschieden. Grundsätzlich werden jedoch in der dem Verkehrsvertrag zu Grunde liegenden Leistungsbeschreibung folgende Kriterien gefordert:

- Einhaltung aller einschlägigen Rechtsvorschriften, z.B. BOKraft, StVZO, PBefG,
- mindestens 40 – 42 Sitzplätze in Abhängigkeit von der Gesamtkapazität,
- Sitze mit Stoffbezug,
- maximales Fahrzeugalter 16 Jahre,
- keine Hochflurfahrzeuge nach dem 1.1.2022,
- Neufahrzeuge mit folgenden Merkmalen:
 - Ausreichend dimensionierte Klimaanlage,
 - TFT-Monitor zur Fahrgastinformation (Haltestellen- und Verlaufsanzeige),
 - mindestens Abgasnorm Euro VI,
 - Fahrgastzählsystem.
- Genaue Angaben zum Pflegezustand,
- Prospekthalter im Fahrzeug,
- elektronischer Bordrechner für Vertrieb und Datenfunk (siehe Kap 2.2.4.2).

Außerdem sind die Belange mobilitätseingeschränkter Menschen zu beachten und definierte Umweltstandards einzuhalten. Es gibt zudem Vorgaben zur Meldung von Fahrzeugen.

Für bestimmte Linien gelten zusätzliche Kriterien:

- a) RegioBus-Linien (R2, R4, R11, R12): maximales Alter 12 Jahre (außer Fahrzeuge mit Überlänge im Schülerverkehr), ab 2019 (3. Betriebsjahr) 8 Jahre; Klimaanlage, Haltestellenansage, ausschließlich Niederflurfahrzeuge)
- b) „CITY-Mobil St. Wendel“ (Linien 620, 621, 623): Maximales Alter 8 Jahre, Klimaanlage.

Die vertraglich geforderte Qualität und Ausstattung der Fahrzeuge wird durch Kontrollen der Aufgabenträger Landkreis St. Wendel und Zweckverband Personennahverkehr Saarland regelmäßig überprüft. Im Rahmen der Vertragssteuerung werden bei Feststellung von Ausstattungsmängeln Vertragsstrafen verhängt.

2.2.4.2 Fahrscheindrucker, Bordrechner und Datenfunk

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

- Als Fahrscheindrucker Vertrieb und Abrechnung der verkauften Fahrscheine;
- als Prüfgerät Prüfung der E-Tickets;
- als Datenlieferant zum ITCS („Intermodal Transport Control System“, ehemals auch RBL = Rechnergestütztes Betriebsleitsystem genannt). Über dieses erfolgt auch die Echtzeit-Datenlieferung zum Betrieb der Fahrgastinformationssysteme („saarfahrplan“ im Internet und als App, dynamische Fahrgastinformation vor Ort).

Die Bordrechner stammen derzeit aus dem Hause Atron (Typ AFR4) und sind dem jeweiligen Stand der Technik und den aktuell gültigen Tarifbestimmungen anzupassen. Weitere Anforderungen sind dem Kapitel 3.4.1 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.

2.2.5 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“. Es dominieren die rein innersaarländischen Verkehrsbeziehungen, die über den saarVV-Tarif abgebildet werden. Allerdings reisen im Landkreis St. Wendel, wie in Kapitel 2.1.5.2 und 2.1.6.1 dargestellt, auch einige Pendler und Schüler von und nach Rheinland-Pfalz. Die Tariflandschaft wird dadurch etwas vielfältiger.

2.2.5.1 saarVV-Tarif (bis zum 30.6.2021/Tarifreform ab dem 1.7.2021)

a) Im Saarland gilt seit dem 1. August 2005 flächendeckend der Tarif des Saarländischen Verkehrsverbundes („saarVV“). Der saarVV ist ein Tarifverbund der Verkehrsunternehmen, die im Saarland ÖPNV-Leistung erbringen. Im Rahmen von Ausschreibungen und Vergaben ist die Teilnahme am saarVV verpflichtend. Die Zusammenarbeit der Verkehrsunternehmen erfolgt unter dem Dach der Saarländischen Nahverkehrs-Service GmbH (SNS).

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)
- Eingeschränkte Anwendung in Nachtbussen mit dem Linienzusatz „N“ (siehe Kap. 2.2.5.3).

Die Grundlage des bisherigen saarVV-Tarifs (endet am 30.6.2021) ist ein Wabenplan (siehe Anlage 4), 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 (Fassung vom 1.1.2020) 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 die an Zielgruppen orientierten Sonderformate Landkreis-Schüler-Ticket, SeniorenTicket, BürgerTicket und JobTicket.
- Zusatzkarten im Ausbildungsverkehr: AboFun, SaarFun und FerienTicket mit landesweiter Gültigkeit.
- saarVV-Card: Festpreiskarte mit Berechtigung zum Erwerb ermäßigter Einzelfahrscheine.

- Zuschlagskarten für die erste Wagenklasse in Zügen des Nahverkehrs für Einzel-, Wochen-, Monats- und Jahreskarten.

b) Die Tarifreform ab 1. Juli 2021 im saarländischen ÖPNV unter dem Slogan „*Sei schlauVV, fahr saarVV*“ war ein Meilenstein für die Nutzung von Bus- und Bahn im Saarland, die dadurch günstiger und einfacher wurde. Die größte Tarifreform im öffentlichen Personennahverkehr seit Gründung des saarVV im Jahr 2005 gestaltet den ÖPNV deutlich attraktiver. Von der Tarifreform sollen sowohl Stammkunden, Gelegenheitskunden als auch Neukunden profitieren. So sollen noch mehr Menschen im Saarland Busse und Bahnen für ihre klimafreundliche Mobilität nutzen.

Die Basis ist der Verkehrsentwicklungsplan Öffentlicher Personennahverkehr (VEP ÖPNV).

Am 23. Februar 2021 wurde der Verkehrsentwicklungsplan Öffentlicher Personennahverkehr (VEP ÖPNV) im saarländischen Ministerrat verabschiedet. Zu den größten Handlungsfeldern des VEP ÖPNV gehört die Tarifreform. Mit jährlich rund 15 Millionen Euro wird die Tarifreform vollständig mit Landesmitteln finanziert.

Im Gesamtkonzept des VEP ÖPNV ist u. a. das Gutachten des Planungsbüros Probst & Consorten aus 2019 berücksichtigt, in dem die Stärken und Schwächen des bisherigen Tarifs analysiert werden. Das bisher als zu komplex, unverständlich und teilweise zu teuer empfundene Tarifsysteem wurde durch ein wesentlich einfacheres, übersichtlicheres und günstigeres Preissystem abgelöst (s. Anlage 5, Tarifblatt saarVV), das für viele Nutzergruppen besondere Anreize (Flatrate-Angebote als Kern) bietet. Die Reform legt auch großen Wert auf die verstärkte sozialverträgliche Gestaltung der ÖPNV-Tarifstruktur. Auch mit dem komplizierten Wabensystem müssen die Fahrgäste sich nicht mehr auseinandersetzen, es rückt in den Hintergrund und dient lediglich saarVV-internen Zwecken.

Im Mai 2021 ging die Marketing-Kampagne zur saarländischen Tarifreform an den Start.

2.2.5.2 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.

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 auch im Landkreis in allen Verkehrsmitteln des Nahverkehrs anerkannt.

Hinzu kommen wenig genutzte Sondertarife (z. B. JuleiCard), 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, Kongresse an der Universität, Vorstellungen des Saarländischen Staatstheaters etc.). Den Fahrschein als Legitimation ersetzen dann äquivalente Dokumente wie Eintrittskarten oder Startnummern.

2.2.5.3 Haustarife der saarVV-Partnerunternehmen

Um Fahrgästen ein attraktives, gut verständliches und preisgünstiges Angebot zu bieten, wurden nach Einführung des Verkehrsbundes saarVV im Jahre 2005 manche Tarifangebote der Verkehrsunternehmen als Haustarif beibehalten und weiterhin parallel zum saarVV-Tarif angeboten. Im Landkreis St. Wendel gibt es lediglich zwei Haustarife:

- Nachtbustarif: Für die Nutzung der Nachtbuslinien mit dem Linienzusatz „N“ (im Landkreis St. Wendel N3, N6, N7, N62 – N64, N66 – N68) gilt saarlandweit ein einheitlicher, mit dem Einzelfahrschein vergleichbarer Tarif mit Festpreis für die Nutzung innerhalb eines Landkreises (2,50 €) und darüber hinaus (5,- €, Tarifstand 2021). Seit 1.10.2019 werden auch Zeitkarten des saarVV in den Nachtbussen anerkannt (Wochen-, Monats-, Jahreskarten mit Zusatzkarten und Semesterticket).
- Für den grenzüberschreitenden Verkehr der Linien 634, 641, 643 und 646 des Verkehrsunternehmens Saar-Mobil gilt ein wabenbasierter Haustarif mit 12 Preisstufen. Dieser beinhaltet im Saarland alle Gemeinden des Landkreises St. Wendel außer Tholey und Marpingen. Hier werden folgende Fahrkartenarten angeboten:
 - Einzelfahrschein,
 - Tageskarten, Gruppentageskarten, Kindertageskarten,
 - Wochen-, Monats- und Jahreskarten jeweils für Jedermann und Schüler

In Abstimmung mit der Fa. Saar-Mobil soll die Gültigkeit des Haustarif-Schüler-Tickets auf den Buslinien der Fa. Saar-Mobil im Landkreis erweitert werden. Ein entsprechender Antrag wird seitens des Verkehrsunternehmens bei der Genehmigungsbehörde im MWAEV gestellt. Alle betroffenen Karteninhaber – unabhängig von der Wabenanzahl – können nach Genehmigungserteilung des Tarifs an Schultagen ab 12.00 Uhr und in den Ferien als auch an Wochenenden und Feiertagen ohne Zeitbegrenzung im Landkreis (Linienbündel 2 und 3), ab dem 1.1.2022 im gesamten, unterwegs sein.

Grundsätzlich sollen die Haustarife nach § 4 (1) des saarländischen ÖPNV-Gesetzes in die Struktur des saarVV überführt werden (siehe Kapitel 3.1). Bei grenzüberschreitenden Haustarifen ist dies nicht zielführend.

2.2.5.4 Übergangstarif Westpfalz / östliches Saarland

Um die grenzüberschreitenden Pendlerbeziehungen vor allem in den Landkreis Kusel und insbesondere im Berufs- und Ausbildungsverkehr tariflich abzubilden, findet der „Übergangstarif Westpfalz – östliches Saarland“ auch im Landkreis St. Wendel Anwendung. Er ist eine Art Schnittmenge zwischen den Tarifgebieten des saarVV und des VRN in Rheinland-Pfalz. Sein Gültigkeitsbereich umfasst auf saarländischer Seite den gesamten Saarpfalz-Kreis sowie Teile der Landkreise Neunkirchen und St. Wendel. Die Stadt St. Wendel liegt komplett im Gebiet des ÜT, die Gemeinden Freisen und Namborn zum Teil. Seit 1.1.2020 wird zudem das „Saar-Westpfalz-Ticket Ausbildung“ für verbundüberschreitende Fahrten auf dem Linienabschnitt zwischen Freisen und Türkismühle im Bus anerkannt. Auf rheinland-pfälzischer Seite umfasst der Tarif überwiegend die Landkreise Kusel, Kaiserslautern, Donnersberg, Südwestpfalz und die kreisfreien Städte Pirmasens, Zweibrücken und Kaiserslautern.

Der Übergangstarif ist wie der saarVV- und der VRN-Tarif ein Wabentarif. Das Angebot an Fahrscheinen umfasst

- Einzelfahrkarten (mit Kinder- und BahnCard-Ermäßigung),
- Tageskarten für eine bis fünf Personen,
- Wochen-, Monats- und Jahreskarten (alle auch mit Ermäßigung im Ausbildungsverkehr),

- Außerdem werden Zuschläge für die erste Wagenklasse in den Nahverkehrszügen angeboten.

2.2.5.5 Vertriebsformen im Landkreis St. Wendel

Der Kunde hat verschiedene Möglichkeiten, seine Fahrscheine und die damit zusammenhängenden Informationen oder eine mögliche Beratung zu bekommen.

Im Landkreis St. Wendel gibt es eine zentrale Stelle, an der die Fahrgäste von Mitarbeitern vor Ort beraten werden und Fahrscheine erwerben können: Im „TourRondo“ (Mobilitätszentrale am Bahnhof/ZOB St. Wendel) sind Beratungs- und Verkaufsschalter der DB und der Firma Saar-Mobil eingerichtet. Während die DB in Zusammenarbeit mit vlexx tägliche Beratungszeiten anbietet, ist der Schalter von Saar-Mobil montags bis freitags geöffnet (mindestens jedoch 40 Stunden/Woche). Diese Verkaufsstelle ist im Rahmen der Vergabe des Linienbündels 2 zu besetzen und vertrieblich für den gesamten Landkreis tätig.

Der reine Vertrieb aller Fahrscheinarten außer Jahresabonnements erfolgt im Landkreis St. Wendel zudem an Bord der Omnibusse durch die Busfahrer und an den Automaten der DB bzw. vlexx an allen Bahnhöfen und Haltepunkten.

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 (service@saarvv.de) erreichbar. Der Auskunftsservice ist täglich, der Abo-Service nur montags bis freitags erreichbar.

Über die Internetseiten der Verbände und Verkehrsbetriebe erhalten die Kunden Informationen zu den Tarifen. Der saarVV bietet zudem auch seit 2019 die Option des Handy- und Online-Tickets an.

2.2.6 Marketing und Kommunikation

Aus ökologischen, ökonomischen und sozialen Gründen ist eine stärkere Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel anzustreben. Grundvoraussetzung hierfür ist ein gutes Angebot, das die vielfältige, flexible und komfortable Nutzung des ÖV zulässt.

Häufig herrscht in der öffentlichen Wahrnehmung ein deutliches Defizit, was Kenntnisse über die Angebote im ÖPNV auf Schiene und Straße angeht. Fahrtenangebot oder Nutzungskosten werden falsch eingeschätzt. Entsprechend müssen Marketingmaßnahmen gezielt Botschaften transportieren, um die Wahrnehmung des ÖPNV zu verbessern und die Nutzung zu erhöhen. Dies kommt finanziell auch dem Aufgabenträger zugute und damit letztlich dem Fahrgast, da die Existenz des Angebotes so gesichert werden kann.

Der Landkreis St. Wendel betreibt ein vielfältiges Marketing, um den ÖPNV im Bewusstsein der Bevölkerung zu verankern. Dabei stehen zwei Hauptziele im Vordergrund: Bestehende Kunden halten und neue Kunden gewinnen.

Im Rahmen der laufenden Verkehrsverträge ist ein Budget von 3 Cent pro Buskilometer für das Marketing von den Betreibern einzukalkulieren und bereitzustellen. Dieses Budget ruft der Landkreis ab, um seine Marketing- und Kommunikationsmaßnahmen zu finanzieren.

2.2.6.1 Fahrpläne

Die Basisinformation der Fahrgäste über das ÖPNV-Angebot sind Fahrpläne, in denen die Linienverläufe, Haltestellen, Fahrtzeiten und verschiedene sonstige Hilfen und Informationen

(Kundenservice, Tarif...) veröffentlicht werden. Die Fahrpläne werden als Printprodukte und online angeboten. Im Landkreis St. Wendel werden folgende Formate angeboten:

- Fahrplanbuch: Es gibt eine Übersicht über das Angebot aller ÖV-Linien im Landkreis inkl. ein- und ausbrechender Verkehre anderer Aufgabenträger. Das Buch wird als Printprodukt herausgegeben und zum Herunterladen auf der Internetseite des Landkreises und der Verkehrsunternehmen zur Verfügung gestellt. Es wird in Verkaufsstellen, Bussen und weiteren Informationsstellen (Ämter, Tourist-Informationen etc.) ausgelegt. Das Buch hat einen Umfang von knapp 250 Seiten in einem gängigen Taschenformat und hat eine Auflage von z. Zt. 2.500 Exemplaren.

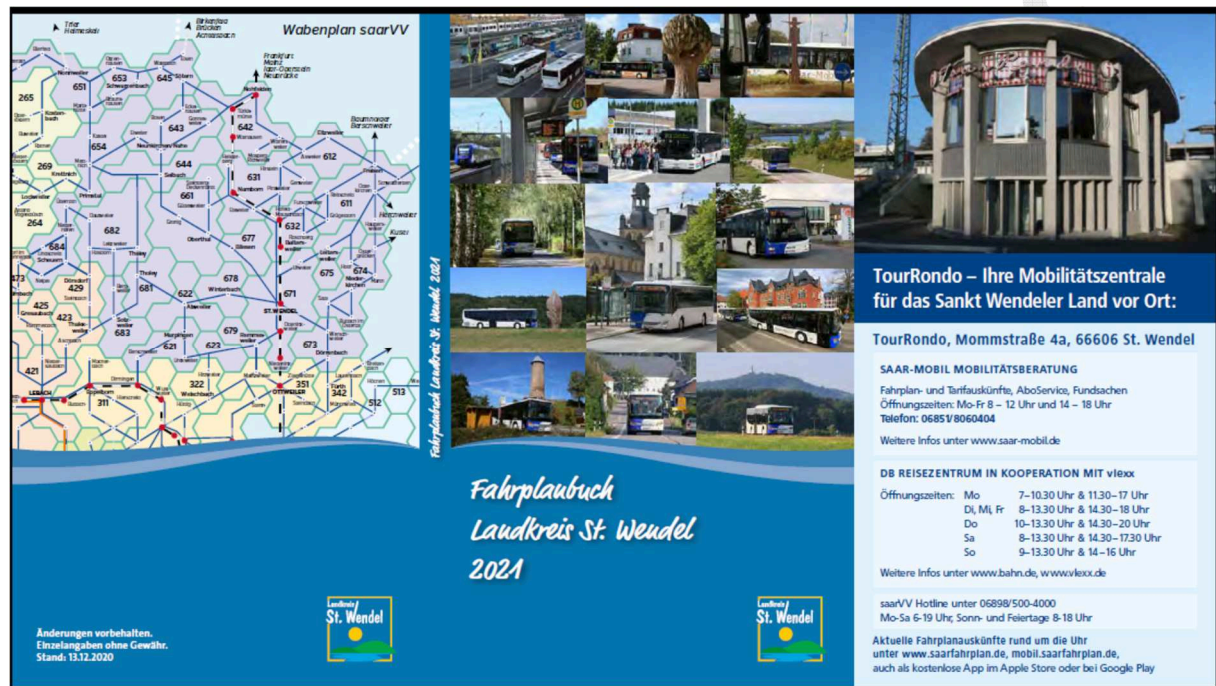


Abb. 18: Umschlaggestaltung des Fahrplanbuches 2021

- Faltfahrpläne und Fahrplanbroschüren: Für ausgewählte Linien mit einer bestimmten Zielgruppe als Nutzer werden zusätzlich Faltfahrpläne bzw. Fahrplanbroschüren im Format A7 bzw. DIN lang gedruckt, die insbesondere zum Einstecken gedacht sind. Diese Fahrpläne erscheinen z.Zt. für folgende Linien:
 - RegioBus-Linien R2, R4, R11, R12, R200 als Produkte der Aufgabenträger ZPS und ZSPNV Rheinland-Pfalz Nord
 - CITY-Mobil St. Wendel
 - Nachtbusse im Landkreis
 - Gemeindebus Nonweiler (Fahrplanbroschüre Februar 2021)

Abb. 19: Titel von Faltfahrplänen und Fahrplanbroschüren, Stand 2019/2020/2021



- Internetseite „saarfahrplan.de“ mit App für IOS und Android: Alle veröffentlichten Linienverkehre im Saarland inklusive ein- und ausbrechender Linien auf der Straße und der Schiene werden in der Online-Auskunft des ZPS dargestellt und mit Echt-Zeit-Informationen hinterlegt. Diese Fahrplanauskunft ist auch per App für Smartphones angepasst und um die Funktion des Erwerbs von Einzel- und Tageskarten („Handy-Ticket“) erweitert worden. Durch Verknüpfung mit anderen Auskunftssystemen sind auch Fernverkehrsauskünfte möglich. Auf „saarfahrplan“ werden aktuell monatlich über 4 Millionen Verbindungsanfragen landesweit registriert.
- Aushangfahrpläne: An jeder durch reguläre Linien bedienten Haltestelle wird von den Verkehrsunternehmen ein gut lesbarer Fahrplan aufgehängt. Folgende Merkmale der Aushangfahrpläne sind gemäß Leistungsbeschreibung in den Verkehrsverträgen vorgegeben:
 - Liniennummer und –verlauf
 - Wabenummer (Tarif)
 - Logo von Verkehrsverbund und Verkehrsunternehmen
 - Kontaktdaten des Verkehrsunternehmens
 - an die vorhandene Infrastruktur angepasste Größe der Aushänge in A4 oder A3.

2.2.6.2 Marketing im und am Fahrzeug

In den Bussen sind für Fahrgastinformationen und Marketingprodukte Prospekthalter im Einstiegsbereich vorzuhalten. Hinter dem Fahrer oder im Ausstiegsbereich sind zudem Möglichkeiten für die Anbringung aktuell zu haltender Plakataushänge vorzusehen (siehe Kapitel 3.4.1 Punkt 3 m). Weiterhin besteht die Möglichkeit der Einspielung von Informationen auf den TFT-Bildschirmen vieler Fahrzeuge (z. B. Werbung für den Verbund oder besondere Aktionen des Aufgabenträgers oder des Verkehrsunternehmens).

Busaußenflächen können vorrangig nach Wünschen des Aufgabenträgers aber auch mit Eigenwerbung des Unternehmens oder des Verkehrsverbundes gestaltet werden (siehe Kapitel 2.2.6.4 und 3.4.1 Punkt 4 c und d).

2.2.6.3 Service und Beratung

Die zentrale Informations- und Vertriebs Einrichtung im Landkreis St. Wendel ist das TourRondo am Bahnhof St. Wendel (siehe Kapitel 2.2.5.5). Es unterstützt das Marketing und die Fahrgastinformation durch:

- mündliche Beratung bzgl. Fahrplänen, aktuellen Änderungen, Tarifen, Sonderangeboten, Erreichbarkeit von touristischen Zielen und Veranstaltungen u.a.;
- Auslage von Fahrplänen (siehe Kapitel 2.2.6.1) sowie Informationsbroschüren aus den Bereichen ÖPNV, Tourismus, Veranstaltungen (Kommunen, Kreis, Tourismuszentrale Saarland, Nachbarregionen) etc.;
- Aushang von Plakaten mit aktuellen Informationen und Hinweisen auf Marketingaktionen im ÖPNV oder Veranstaltungen;
- Verteilung von Artikeln des Merchandisings des Verbundes, der Aufgabenträger oder der Verkehrsunternehmen (z.B. Werbegeschenke);
- Ausstellen von Bescheinigungen bzgl. Gültigkeit von Tickest (z.B. Seniorenticket zwecks Rabattierung durch den Landkreis; siehe Kapitel 2.2.6.4).

Außerdem beteiligen sich die Mitarbeiter der Kreisverwaltung und des vom Kreis eingesetzten Kontrollpersonals an Fahrgastberatung und Marketingaktionen.

2.2.6.4 Marketingmaßnahmen und Zielgruppenansprache

Das Angebot des öffentlichen Nahverkehrs muss die unterschiedlichen Mobilitätsbedürfnisse von verschiedenen Nutzergruppen befriedigen. Dazu gehören die fast täglich pendelnden Schüler, Auszubildenden oder Berufstätigen, mehr oder weniger regelmäßig mobile Senioren und seltene oder einmalige Fahrten von Menschen im Freizeit- und Tourismusverkehr.

Um bestimmte Zielgruppen zu erreichen, erfolgt die Ansprache der bestehenden und potentiellen Kundschaft außerdem differenziert. Folgende zielgruppenspezifischen Aktionen können beispielhaft erwähnt werden:

➤ Allgemeines Marketing

Abb. 20 Imagebroschüre zum ÖPNV im Landkreis St. Wendel 2019



- Herausgabe einer Imagebroschüre
- Verteilen von Werbegeschenken, z.B. Nikolaus-Aktion
- Einrichten von kostenlosen Sonderverkehren zu Events, v.a. am Bostalsee (Seefest, einzelne Konzerte)
- Schalten von Anzeigen in der Wochenpresse oder bestimmten Veröffentlichungen (z.B. Malbuch)

- Erstattung der Kosten für die Rabattkarte saarVV-Card (siehe Kapitel 2.2.5.1) für Inhaber der Ehrenamtskarte
 - Flankierende Presse- und Öffentlichkeitsarbeit
- *Zielgruppe Schüler und Jugendliche*
 - Verteilung von Werbegeschenken an Schulen und in Bussen (z.B. Textmarker, Turnbeutel, Reflektor-Anhänger für Grundschüler).
 - *Zielgruppe Nachtschwärmer*
 - Aktion 2019/2020 zur Erstattung von Fahrgeldern bei Sammeln von Nachtbustickets
 - Beklebung zweier Fahrzeuge mit Werbung für die kreisweiten Nachtbusverbindungen
 - Verteilung spezieller Werbegeschenke im Nachtbus-Design (Rucksäcke, Kopfhörer).
 - *Zielgruppe Senioren*
 - Nachträgliche Rabattierung (Quartal) des saarVV-SeniorenTickets durch den Landkreis (Rückzahlung eines Teilbetrages in Höhe von 20 € pro Monat).
 - *Zielgruppe Pendler/JobTicket*
 - Finanzierung oder Rabattierung von Fahrscheinen im Zusammenhang mit Baustellensituationen, auch als indirektes Marketing für JobTickets
 - „Winter-JobTicket“ für Mitarbeiter der Kreisverwaltung (50 % Rabatt auf Monatskarten) ab Dezember 2019.

3 Zielvorgaben und Anforderungsprofil

Das vorliegende Kapitel formuliert Ziele und Anforderungen an das ÖPNV-Angebot im Landkreis St. Wendel für die nächsten Jahre, um den aktuellen Herausforderungen wie demographischer Wandel, „Teilhabe für alle“ oder Klimawandel gerechter zu werden.

Die dazu erforderlichen Maßnahmen ergeben sich aus der kritischen Betrachtung des Status Quo (s. Kapitel 2) mit Hilfe einer Mängelanalyse.

Vorangestellt wird eine Prüfung der Anforderungen, die sich aus gesetzlichen Vorgaben und bereits vorhandenen Planwerken ergeben (Kapitel 3.1 und 3.2). Danach werden die Anforderungen an das Angebot (Kapitel 3.3) und die anzustrebenden Qualitätsstandards des ÖPNV (Kapitel 3.4) definiert.

3.1 Festlegungen und Rahmenbedingungen nach dem ÖPNV-Gesetz des Saarlandes

In Kapitel 1.2.3.1 wird das Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr im Saarland (ÖPNVG) mit seinen wesentlichen Inhalten kurz vorgestellt. Im folgenden Abschnitt werden darüber hinaus die speziellen Vorgaben des ÖPNVG aufgeführt, die bei der Erstellung von Nahverkehrsplänen relevant sind und bei der Planung des zukünftigen ÖPNV-Angebotes beachtet werden müssen. Einzelne Paragraphen, die entweder für den Nahverkehrsplan des Landkreises St. Wendel keine Bedeutung

haben (z. B. Einrichtung von Verkehren nach Frankreich) oder deren Vorgaben im Landkreis bereits erfüllt sind, sodass kein weiterer Handlungsbedarf abgeleitet werden kann, werden nicht erwähnt.

Ausbau des ÖPNV als Alternative zum Motorisierten Individualverkehr (MIV)

§ 3 (1) und (6) ÖPNVG fordern den vorrangigen Ausbau des ÖPNV als umweltverträgliche Alternative zum MIV sowie zur Herstellung und Sicherung möglichst gleichwertiger Lebensbedingungen im Rahmen der Daseinsvorsorge. Hierzu nennt das Gesetz eine Reihe von Einzelzielen (vgl. § 3 (4)) sowie planerische Ansätze (vgl. § 3 (3), (5) und (7)).

- Das ÖPNVG gibt den Aufgabenträgern die Vorgabe, den ÖPNV im Rahmen ihrer Nahverkehrsplanung in allen Bereichen weiter zu entwickeln. Der Landkreis St. Wendel verfolgt dieses Ziel kontinuierlich und nachhaltig.

Integraler Taktfahrplan mit Schienenverkehr als Grundangebot

§ 3 (3) ÖPNVG benennt den Schienenpersonennahverkehr als Grundangebot im ÖPNV. Der weitere ÖPNV soll sich an ihm orientieren, durch die Realisierung eines Integralen Taktfahrplans und die Vermeidung von Parallelverkehren.

- Im Landkreis St. Wendel existiert ein vornehmlich auf die Schienenverknüpfungspunkte St. Wendel und Türkismühle ausgerichteter ITF (siehe Kapitel 2.2.3.1). Parallelverkehre zu den Angeboten der Schiene sind nur vorhanden, wenn diese eine zusätzliche Flächen- oder Zwischenbedienung leisten, die für die Erfüllung der Mobilitätsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger notwendig ist (z. B. Linien R12, 355 oder 602). Der ITF ist kontinuierlich weiter zu entwickeln.

Infrastruktur zur Verknüpfung des MIV mit dem ÖPNV

Es sollen nach § 3 (7) ÖPNVG Infrastrukturmaßnahmen unterstützt werden, die einen möglichst frühzeitigen Übergang vom Individualverkehr auf den ÖPNV ermöglichen.

- Damit sind insbesondere P&R-Anlagen gemeint, die entlang der Schienenverbindung Saarbrücken – Neubrücke bereits an allen Haltepunkten im Landkreis existieren (siehe Kapitel 2.2.3.2). Ihr weiterer Ausbau liegt aber oft nicht allein in der Macht des Kreises, sondern hängt vor allem von der Kooperationsbereitschaft der betroffenen Grundstückseigentümer (DB Immobilien, Gemeinde u. a.) ab.

Integration von Sonderformen des Linienverkehrs und freigestellten Verkehren in den ÖPNV nach § 42 PBefG

Freigestellte Schüler- und Kindergartenverkehre sowie Sonderformen des Linienverkehrs (nach § 43 PBefG) sollen nach § 3 (8) ÖPNVG in den für alle zugänglichen Linienverkehr nach § 42 PBefG überführt werden, außer dies ist wirtschaftlich oder sachgerecht nicht vertretbar.

- Die Integration des noch vorhandenen freigestellten Schülerverkehrs in St. Wendel (siehe Kap. 2.1.6.1) ist zu prüfen. Die Integration von Verkehren zu Förder- und Sonderschulen sowie zu Behinderteneinrichtungen ist in vielen Fällen aufgrund der besonderen Bedürfnisse der Zielgruppe nicht praktikabel und sollte daher nur in unproblematischen Fällen erfolgen.

Integration von Haustarifen in den saarVV

§ 4 (1) ÖPNVG fordert die Integration der noch bestehenden Haustarife in den Verbundtarif innerhalb eines Jahres nach Inkrafttreten. Die Integration der im Kapitel 2.2.5.3 dargestellten Haustarife betrifft

nur den Nachtbustarif. Hier ist unter Beteiligung der übrigen Nachtbusaufgabenträger zu prüfen, ob es zweckmäßig ist, diesen Tarif in den saarVV-Tarif zu integrieren.

Angebotsvielfalt im straßengebundenen ÖPNV

§ 4 (2) ÖPNVG verlangt zur Förderung der Unternehmensvielfalt im ÖPNV Linienbündel und Lose so zu vergeben, dass mittelständischen Unternehmen ein diskriminierungsfreier Marktzugang ermöglicht wird.

- Der NVP orientiert sich im Wesentlichen an den 2016 im Rahmen Öffentlicher Dienstleistungsaufträge vergebenen Linienbündeln (vgl. § 9 (1) ÖPNVG). Diese haben sich mit Blick auf den Bewerberkreis und die Gewinner der Vergabeverfahren als mittelstandsfreundlich erwiesen. Der mittelstandsfreundliche Zuschnitt von Linienbündeln bleibt auch in Zukunft das Ziel, wurde auch bei der EU-weiten Neuausschreibung mit Vergabetermin zum 1.1.2022 (Laufzeit für 10 Jahre bis zum 31.12.2031) zu Grunde gelegt.

Ausbau alternativer Bedienungsformen

§ 4 (3) ÖPNVG stärkt die Option, in Gebieten und zu Uhrzeiten mit geringer Nachfrage durch alternative Bedienungsformen die ÖV-Versorgung wirtschaftlich und nachhaltig zu sichern.

- Im Landkreis St. Wendel existieren, wie in Kapitel 2.2.2.5 ausgeführt, aktuell keine alternativen Bedienungsformen oder bedarfsgesteuerten Verkehre. Zur besseren Anbindung unterversorgter Bereiche vor allem im ländlichen Raum und während der Schwachlastzeiten ist die bedarfsgerechte Versorgung genau zu prüfen. Gegebenenfalls sind passende Bedienkonzepte zu entwickeln.

Modernisierung technischer Anlagen

Gemäß § 4 (4) und § 11 (2) Satz 4 ÖPNVG sollen Fahrzeuge, bauliche Anlagen und insbesondere die Fahrgastinformation bei Neuinvestitionen kontinuierlich modernisiert werden, auch vor dem Hintergrund der bis zum 1.1.2022 zu realisierenden Barrierefreiheit.

- Die Ausgestaltung der Fahrzeuge ist schon heute gemäß den in Kapitel 2.2.4.1 formulierten Anforderungen weitgehend barrierefrei erfolgt und mit den aktuellen Qualitätsanforderungen konform. Verbesserungen müssen aber auch in Zukunft nach dem jeweiligen Stand der Technik umgesetzt werden. Der behindertengerechte Ausbau der Infrastruktur obliegt den Baulastträgern. Im ÖSPV sind dies v. a. die Kommunen. Im SPNV sind meist Tochtergesellschaften der Deutschen Bahn gefordert. Bei den Haltestellen besteht nach wie vor Handlungsbedarf (s. Kapitel 2.2.3.3). Die Einflussmöglichkeiten des Landkreises beim Ausbau der Infrastruktur sind allerdings beschränkt.

Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge

Die Vorgaben der Nahverkehrspläne sind gemäß § 9 (1) ÖPNVG mit den zu vergebenden Öffentlichen Dienstleistungsaufträgen (ÖDA) in Einklang zu bringen.

- Im Nahverkehrsplan des Landkreises St. Wendel werden die Linienbündel und die Laufzeiten der jeweiligen ÖDA definiert. Alle im § 9 (2) ÖPNVG dargestellten Punkte werden im Landkreis St. Wendel auch in Zukunft im Rahmen von ÖDA geregelt.

Verkehrsentwicklungsplan des Saarlandes (VEP)

Gemäß § 10 (1) und (2) sowie § 11 (2) ÖPNVG sind im Nahverkehrsplan die Vorgaben des Verkehrsentwicklungsplanes des Saarlandes zu beachten.

- Die Vorgaben des am 13. Juli 2021 vom saarländischen Ministerrat verabschiedeten VEP definieren die aktuellen Rahmenbedingungen und Anforderungen an den ÖPNV (siehe Kapitel 1.3.2) im Saarland. Sie liefern eine Orientierung für den aktuellen NVP.

Vorgaben nach § 11 (2) ÖPNVG

§ 11 (2) ÖPNVG listet zusammenfassend 12 Vorgaben, die bei der Erstellung von Nahverkehrsplänen abzuarbeiten sind. Diese sind weitgehend abgedeckt durch die vorstehenden Paragraphen.

- Alle Vorgaben des § 11 (2) werden im vorliegenden NVP beachtet und bearbeitet.

Verwendung der ÖPNV-Pauschale

§ 15 (1-3) ÖPNVG macht Vorgaben zur Verwendung der in Kapitel 1.5.2 dargestellten ÖPNV-Pauschale – insbesondere bezüglich der Förderung des Schüler-, Auszubildenden- und Studierendenverkehrs.

- Der Landkreis St. Wendel entspricht diesen Vorgaben durch Finanzierung eines entsprechenden Angebotes und erbringt die geforderten Verwendungsnachweise.

3.2 Aussagen anderer Planungsinstrumente

Die im Kapitel 1.3 in Kurzform vorgestellten Planungsinstrumente treffen zum Teil Aussagen zum ÖPNV oder formulieren Anforderungen an die Weiterentwicklung des ÖPNV. In diesem Kapitel werden diese Aussagen und Anforderungen näher beleuchtet, um zu prüfen, ob sie für mögliche Maßnahmen im Sinne des vorliegenden NVP relevant sind.

3.2.1 Übergeordnete Planungsinstrumente

Die Rahmenplanungen der Bundesrepublik Deutschland (siehe Kapitel 1.3.1) treffen keine Aussagen, die den NVP des Landkreises St. Wendel unmittelbar betreffen oder das Ergreifen von Maßnahmen erforderlich machen.

Die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans des Saarlandes wurde, wie in den Kapiteln 1.3.2 und 3.1 geschildert, mit dem Beschluss des saarländischen Ministerrates am 13. Juli 2021 finalisiert und liefert konkrete Vorgaben für den Nahverkehrsplan.

Laut MWAEV bezieht sich der VEP ÖPNV vor allem auf das vom Land verantwortete Nahverkehrsangebot auf den Bahnstrecken und alle regionalen Buslinien, die das Schienennetz ergänzen. 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 Aufgabenträgern des ÖPNV (Landkreise, Regionalverband Saarbrücken) erfüllt werden sollen. Es handelt sich grundsätzlich um mittel- und langfristige Strategien zur Weiterentwicklung des ÖPNV.

Zentrale Handlungsfelder sind:

- Landesnetz Bus und Bahn
 - Produktkategorien Plus-Bus und Express-Bus
 - Einführung einer S-Bahn-Saarland mit schnellen und regelmäßigen Verbindungen
 - Reaktivierung und Neubau von Schienenstrecken
- Barrierefreiheit
- Klima und Umwelt
- Stationen und Haltestellen
- Sicherheit

- Tarif und Vertrieb (Start der großen Tarifreform am 1.7.2021 mit dem Slogan „Sei schlauVV fahr saarVV“)
- Digitalisierung
- Vernetzte Mobilität
- Tourismus
- Marketing und Kommunikation

Die Handlungsfelder dienen als Arbeitsgrundlage für definierte 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.

Als für den Landkreis St. Wendel wichtige Verbindungen werden folgende Abschnitte des Landesnetzes Saarland identifiziert:

- Kategorie A bzw. B, Oberzentrum – Oberzentrum bzw. Oberzentrum – Mittelzentrum:
 - Saarbrücken – Neunkirchen – St. Wendel – Mainz – Frankfurt a.M.
- Kategorie C, Mittelzentrum – Mittelzentrum:
 - St. Wendel – Neunkirchen / Homburg
 - St. Wendel – Wadern
 - St. Wendel – Lebach
 - St. Wendel – Kusel / Landkreis Kusel
- Den Verbindungen des Landesnetzes werden grundsätzliche Fahrthäufigkeiten, Takte und Bedienungszeiträume zugewiesen. Es wird ein Reisezeitverhältnis Auto zu ÖPNV von 1 zu 1,5 verlangt.
- Es werden Fahrzeugstandards für Bahn und Bus festgelegt, die bezüglich der Verkehre in Aufgabenträgerschaft des Landkreises St. Wendel in Kapitel 3.4.1 Beachtung finden.
- Reaktivierungen von Schienenverbindungen oder neue Haltepunkte an Schienenstrecken sind im Landkreis St. Wendel nicht geplant.
- Die bestehenden Regionalbahn-Linien sollen in ein streng vertaktetes S-Bahn-Netz überführt werden, für das der 30-Minuten-Takt das Grundangebot darstellt.
- Im Landesnetz Bus werden die Produktkategorien PlusBus (bisher RegioBus) und neu einzuführende ExpressBus-Linien unterschieden sowie NachtBus und übrige Buslinien, die folgende Produkteigenschaften aufweisen:
 - PlusBus
 - ganztägiges Angebot in festem Takt, min. alle 60 Minuten
 - regelmäßige Fahrten auch abends und an Wochenenden und Feiertagen
 - direkte Linienführung ohne Umwege mit attraktiven Reisezeiten
 - Angebot regionaler und direkter Verbindungen zwischen zentralen Orten, die nicht im SPNV abgedeckt sind
 - ExpressBus
 - Ergänzung des Angebotes zu bestimmten Zeiten
 - schnelle Verbindungen über längere Entfernungen mit konkurrenzfähigen Reisezeiten im Vergleich zum PKW
 - direkter, schneller Linienweg mit Bedienung nachfragestarker Haltestellen an Siedlungsgebieten sowie von Verknüpfungspunkten

Folgende Verbindungen sollen damit abgedeckt werden:

- Plus-Bus

- Merzig – Losheim – Wadern – St. Wendel
- St. Wendel – Kusel
- St. Wendel - Tholey – Lebach
- Express-Bus
 - St. Wendel – Wadern – Hermeskeil
 - Nohfelden - Türkismühle – Hermeskeil – Trier
- Es wird eine Qualitätsoffensive für Verknüpfungspunkte, v.a. Bahnhöfe und Haltepunkte, gefordert. Das besondere Augenmerk liegt auf den Kriterien Barrierefreiheit, Ausstattung, Fahrgastinformation und Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln.
- Emissionsfreie Antriebsarten für Bahnen und Busse sollen geprüft und eingeführt werden.
- Als lokale Ergänzungen zum ÖPNV sind Bürgerbusse zu fördern.

Die planerischen Aspekte des VEP Saarland geben grundsätzliche Impulse für die Weiterentwicklung des ÖPNV im Land. Sie bilden aber nicht in jedem Einzelfall die Realität und die aktuellen Erfordernisse des ÖPNV ab. Hier muss der Nahverkehrsplan zusätzlich beispielsweise auch lokale Bedürfnisse der Nutzer und Zwänge aufgrund der Gegebenheiten vor Ort sowie ausschreibungs- und vergabetechnische Grundlagen aufnehmen.

Der Landesentwicklungsplan Siedlung (siehe Kapitel 1.3.2 und 2.1.1) macht an einigen Stellen Aussagen zum ÖPNV:

- Mittelzentren sind als ÖPNV-Schnittstellen definiert (S. 16 LEP). Im Landkreis St. Wendel erfüllt nur die Kreisstadt St. Wendel diese zentralörtliche Funktion. Im saarländischen Umfeld des Kreises sind auch Lebach, Neunkirchen und Wadern als Mittelzentren definiert. Die Gemeindehauptorte haben die Funktion von Grundzentren und sollen an „leistungsfähigen Haltepunkten des ÖPNV“ (S. 17 LEP) liegen. Von ihnen aus soll der ÖPNV in maximal 30 Minuten das nächste Mittelzentrum erreichen (S. 16 LEP). Weiterhin müssen alle Orte im Verflechtungsbereich an den ihnen zugeordneten zentralen Ort (Mittel- oder Grundzentrum) angebunden werden. Mittelzentren sind durch ein „leistungsfähiges ÖPNV-Netz“ an das Oberzentrum Saarbrücken anzubinden. In Kapitel 3.3.2 und Anlage 1 wird eine Prüfung aller Ortslagen unter diesen Gesichtspunkten vorgenommen.
- Die Verflechtungs- bzw. Einzugsbereiche der Zentren sind in Anlage A1 „Zentralörtliche Gliederung“ des LEP dargestellt. Als Besonderheit zeigt sich, dass in immerhin fünf Gemeinden ein bipolares Zentrum ausgemacht wird:
 - Gemeinde Freisen mit Freisen und Oberkirchen
 - Gemeinde Namborn mit Namborn und Hofeld
 - Gemeinde Nohfelden mit Nohfelden und Türkismühle
 - Gemeinde Nonnweiler mit Nonnweiler und Otzenhausen – Besonderheit: Die gesamte Gemeinde ist landkreisgrenzüberschreitend dem Verflechtungsbereich von Wadern statt St. Wendel zugeordnet.
 - Gemeinde Tholey mit Tholey und Theley

Die Orts- / Stadtteile der Gemeinden Marpingen, Oberthal und der Stadt St. Wendel sind monozentrisch auf ihren jeweiligen Hauptort ausgerichtet.
- Die wichtige Rolle des öffentlichen Nahverkehrs im Rahmen der Daseinsvorsorge sowie bei der Bewältigung von Problemen des demographischen Wandels und des Umweltschutzes wird im LEP Siedlung an vielen Stellen betont. Insofern kann hier von einem grundsätzlichen Interesse an einem guten Nahverkehrsangebot gesprochen werden.

- Großflächige Einzelhandelseinrichtungen sollen nach dem Grundsatz Nr. 48 des LEP Siedlung (S. 39 LEP) in das Netz des ÖPNV eingebunden sein. Die Baunutzungsverordnung (§ 11) sieht hier eine Regelgröße von mehr als 1.200 m² Geschossfläche vor.

Als weiterer fachlicher Rahmenplan auf Landesebene mit Aussagen zum ÖPNV wurde in Kapitel 1.3.2 die Tourismusstrategie 2025 des Saarlandes genannt. Hier sind nur wenige Aussagen zum ÖPNV festzustellen. Als themenspezifisches Handlungsfeld werden Natur- und Aktivtourismus ausgemacht. Im Rahmen des Ausbaus einer entsprechenden Infrastruktur wird die Ausarbeitung nachhaltiger Mobilitätskonzepte mittels ÖPNV gefordert (vgl. S. 58 und S. 61 Tourismusstrategie). Dabei spielt die Erreichbarkeit von Ausgangs- und Endpunkten von Rad- und Wanderwegen eine Rolle sowie die Gestaltung der Fahrzeuge in Bezug auf Barrierefreiheit und Fahrradmitnahme. Im Landkreis St. Wendel wurden hierzu schon Lösungen erarbeitet, die im Rahmen der aktuellen Vergaben umgesetzt wurden oder im Rahmen künftiger Vergaben umgesetzt werden sollen (z.B. Fahrradträger auf Linie R200, bessere Anbindung des Schaumbergplateaus, Verbindung zwischen Schaumberg und Bostalsee oder Einbeziehen des Nationalpark-Tores bei Otzenhausen).

3.2.2 Planungen auf Kreisebene

Die Verzahnung des Nahverkehrsplans mit anderen Planungen auf kommunaler Ebene ist von wesentlicher Bedeutung für eine positive Entwicklung des ÖPNV, weil sinnvolle und abgestimmte Planung mit wirtschaftlichem, ökologischem und sozialem Mehrwert nur über einen großen politischen und gesellschaftlichen Konsens zu erreichen ist. Die in den Kapiteln 1.3.3 und 1.3.4 identifizierten Planungsinstrumente und Konzepte werden im Folgenden auf ihre Aussagen bzgl. ÖPNV überprüft.

3.2.2.1 Lokale Entwicklungsstrategie (LES)

Die 2015 erstellte „Lokale Entwicklungsstrategie“ für die „Leader“-Förderperiode 2014 – 2020 wurde federführend von der Kulturlandschaftsinitiative St. Wendeler Land (KuLanI) erarbeitet. Sie hat das Ziel, den Fördermitteln einen Rahmen zu geben, um die Regionalentwicklung im ländlichen Raum des St. Wendeler Landes durch Impulse und projektbezogene Vorhaben voranzubringen. Da die Inhalte der LES bereits 2014 verfasst wurden, ist die Bestandsanalyse auf der Grundlage inzwischen teilweise veralteter Bedingungen erfolgt (insbesondere nach der Neuvergabe der Linienbündel im Jahre 2016).

Der ÖPNV wird im Rahmen einer Analyse zu Infrastruktur und Versorgung betrachtet (S. 29 f, S. 51). Das Angebot wird als insgesamt gut bewertet, v.a. aufgrund der leistungsfähigen Bahnverbindung und des dichten Netzes von RegioBus-Linien und lokalen Verkehren. Als Problem mit Handlungsbedarf wird die Versorgung mit öffentlich zugänglicher Mobilität in den Abendstunden und am Wochenende identifiziert. An diesen Sachverhalten hat sich auch in den Folgejahren nicht viel geändert. Konkret wird die Einführung von flexiblen, bedarfsorientierten Bedienformen als Lösungsansatz genannt, um den Herausforderungen des demographischen Wandels und der Sicherung der Wohnstandortqualität zu begegnen. Die Art der flexiblen Bedienformen wird nicht weiter konkretisiert.

Die Analyse der touristischen Infrastruktur benennt als Aufgabe des ÖPNV die Vernetzung touristischer Ziele. Diese sei bislang unzureichend (S. 50, S. 78), wird aber auch nur als „untergeordnetes Ziel“ definiert. Konkret wird das Thema „Kelten und Römer“ im Zusammenhang mit dem ÖPNV gesehen. Auf die heutige Situation übertragen, wäre die Einbindung des Standortes Otzenhausen in die touristische Landschaft mittels Busverbindungen eine mögliche Konsequenz. Als Ergebnis des Beteiligungsprozesses wird eine „Rund-Bus-Linie“ zu Freizeitstandorten als Projektidee erwähnt.

3.2.2.2 Tourismus-Masterplan

Der „Tourismus-Masterplan St. Wendeler Land 2025“ betrachtet das vorhandene ÖPNV-Angebot wenig differenziert und beurteilt es pauschal als Schwäche und „schlecht“ (S. 7). Allerdings gibt die seit 2018 verstärkte Klimadebatte und Ausrichtung des Saarlandes insgesamt als nachhaltiges Reiseziel Anlass dazu, die Mobilität vor Ort näher zu betrachten (S. 6).

Mit dem Ziel der Entwicklung eines nachhaltigen Tourismus und der Vernetzung kulturhistorischer Standorte werden im Handlungsfeld „Inwertsetzung kultureller Leuchttürme“ einige Vorschläge zur Entwicklung des ÖPNV herausgearbeitet (S. 24 f):

- „Prüfung einer Buslinie zur Verbindung der touristischen Sehenswürdigkeiten“ inkl. Auswahl betroffener Ziele und Linienführung unter Beachtung des Bedarfs Einheimischer. Diese Maßnahme ist mit der Priorität „niedrig“ versehen.
- „Vertretung touristischer Interessen bei überregionalen und regionalen Verkehrsträgern zur Verbesserung der Mobilität innerhalb des Landkreises“: Hier wird in Unkenntnis der aktuellen Situation noch die DB als möglicher Kooperationspartner angeführt, die Rolle des Landkreises als Aufgabenträger hingegen nicht erkannt. Inhaltlich werden folgende Impulse gegeben:
 - o Verbesserung der Taktverkehre in den Abendstunden und am Wochenende,
 - o Sicherung des derzeitigen Angebotes,
 - o Verbesserung der Anbindung von Sehenswürdigkeiten,
 - o bessere Anbindung von Veranstaltungen z.B. durch Shuttle-Verkehre,
 - o ergänzende, innovative Formen des ÖPNV, z.B. „Rufbusse, Sammeltaxen, Elektromobilität, autonomes Fahren etc.“ - als Vorbild wird ein Mini-Elektro-Rufbus in Brandenburg angeführt.

Diese Maßnahme ist mit der Priorität „mittel“ versehen.

Beim Ausbau der tourismusrelevanten Infrastrukturen wie der Beschilderung an den Rad- und Wanderwegen oder im Umfeld der Sehenswürdigkeiten spielt der ÖPNV leider keine Rolle.

Erreichbarkeitsanalyse

Im Frühjahr 2020 hat der ZPS auf Bitten der Teilnehmer des landesweiten „Lenkungskreises Mobilität/Tourismus“ unter Federführung der Tourismuszentrale Saarland eine „Analyse der touristischen „Points of Interest“ (POI) und Unterkünfte im Saarland auf deren ÖPNV-Erreichbarkeit“ erstellt. Dabei wurden im Landkreis St. Wendel 23 Sehenswürdigkeiten und 19 Übernachtungsstätten analysiert. Besondere Beachtung fand hierbei die Bewertung der Erreichbarkeit zu Zeiten des Freizeit- und Tourismusverkehrs, also auch und schwerpunktmäßig an Wochenenden und in den Abendstunden. Defizite wurden an folgenden Stellen identifiziert:

- Fehlende Erreichbarkeit des Freizeitentrums Peterberg in Braunshausen außerhalb der Hauptverkehrszeit;
- Fehlende Erreichbarkeit der Bosenbergklinik zu den touristisch relevanten Zeiten;
- Mangelnde Erreichbarkeit einzelner Ziele: Wildpark Freisen, Weltraumatelier Mosberg-Richweiler, Hofgut Imsbach, Seezeit-Lodge in Gonnweiler (durch fehlende Angebote in der touristisch relevanten Verkehrszeit oder Abgelegenheit der Ziele);
- Für viele weitere Ziele wurde eine Erreichbarkeit mit weiterem Verbesserungspotential ermittelt, z.B. Schaumbergplateau sonntags oder in den Abendstunden.

3.2.2.3 Nationalpark Hunsrück-Hochwald

Im Jahr 2015 hat das Büro Planersocietät im Auftrag des rheinland-pfälzischen Ministeriums für Umwelt, Landwirtschaft, Ernährung, Weinbau und Forsten eine „Mobilitätsstudie Nationalpark Hunsrück-Hochwald“ erstellt. Sie sieht die Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität im Nationalpark als wesentliches Ziel, um dem Schutzgedanken Rechnung zu tragen und die schädlichen Auswirkungen des motorisierten Individualverkehrs (MIV) gering zu halten.

Die Analyse zeigt, dass 2015 eine vor allem im südlichen Bereich des Nationalparks sehr gute Anbindung des MIV über die Autobahnen in den Gemeinden Nonnweiler und Nohfelden einer eher schlechteren Anbindung mit dem ÖPNV gegenübersteht. Zwar ist das „Nationalparktor“ Otzenhausen durch die Linie R200 täglich vertaktet angebunden, aber im Vergleich zum MIV liegt das Reisezeitverhältnis in die umliegenden Zentren oft weit über der allgemein als akzeptabel definierten Grenze von 1,5. Dies hat sich auch seit Erstellen der Studie wenig geändert. Hinzu kommt das nach wie vor uneinheitliche TarifsysteM, sofern man die Grenze des Saarlandes überschreitet.

Als mögliche Konzeption werden für den ÖPNV zwei Varianten von Nationalparklinien vorgeschlagen (Mobilitätsstudie S. 89 f), die beide im Saarland vom Bahnhof Türkismühle ausgehend über den Center-Parcs Bostalsee und das Nationalparktor Otzenhausen in Richtung Hermeskeil und Thalfang verlaufen. Der touristische Nutzen für den gesamten Landkreis St. Wendel ist bei diesen Varianten eher gering, da sie nach Rheinland-Pfalz ausgerichtet sind und wichtige touristische Ziele des Landkreises wie den Schaumberg, die Abtei Tholey oder die Kreisstadt St. Wendel nicht oder nur indirekt über Umsteigeverbindungen betrachten. Dennoch sollte eine Beteiligung des Landkreises St. Wendel an möglichen Projekten erfolgen.

Im Bereich der Tarifentwicklung wird ein „HunsrückPass“ vorgeschlagen, der als touristisches Produkt (freie Eintritte, Ermäßigungen) die Nutzung von Bus und Bahn einschließt. Auch dieses Angebot bezieht weitere Ziele im Saarland außerhalb der Nationalparkregion nicht mit ein. Hinzu kommt, dass das Saarland mit der SaarlandCARD (siehe Kap. 2.2.5.2) bereits ein vergleichbares Produkt vorweisen kann.

Für die Schnittstelle zum Radverkehr wird die Einführung eines einheitlichen Fahrradbusangebotes angestrebt, welches die zum Zeitpunkt der Studie noch in Teilen vorhandenen auf saarländischer Seite inzwischen in den regulären Linienverkehr (Linie R200) integrierten Radbusverkehre zusammenfassen soll. Eine Integration in einen möglichen HunsrückPass, eine einheitliche Bedienungsstruktur und ein zentraler Ansprechpartner sollen dazu verhelfen.

Weiterhin werden Ansprüche an die Infrastruktur gestellt (moderner Fahrzeugpark, barrierefreie Haltestellen), die sowieso Bestandteil des Nahverkehrsplanes St. Wendel sind und teilweise auch bereits umgesetzt wurden.

3.2.3 Kommunale Planungen

Betrachtungsgegenstand sind die in Kapitel 1.3.4 aufgeführten Konzepte der Gemeinden aus den letzten zehn Jahren. Die den Konzepten zu Grunde liegenden Bestandsanalysen des ÖPNV sind teilweise veraltet. Viele Konzepte wurden vor der Neuvergabe der Linienbündel 2016 erstellt. Auch der Ausbau der Barrierefreiheit ist seitdem vorangekommen. Dennoch lassen sich einige Aussagen ableiten, die weiter Gültigkeit besitzen, da sich an vielen Angeboten und Strukturen kaum etwas geändert hat.

Freisen: Integriertes Gemeindeentwicklungskonzept (ohne Jahresangabe, vermutlich 2014)

Das Konzept weist typische Mängel der ÖPNV-Erschließung in ländlichen Gebieten nach. Als Lösungsansatz werden aber nur der inzwischen bereits teilweise erfolgte barrierefreie Ausbau von Haltestellen sowie die Einführung flexibler Bedienungsformen (Sammel-Taxi, Bürgerbus, Mitfahrzentrale) benannt (S. 135). Darüber hinaus wird die Sicherung des bestehenden ÖPNV-Angebotes gefordert, das angesichts sinkender Einwohner- und Nutzerzahlen als „ausreichend“ bewertet wird.

Als Ergebnisse eines Beteiligungsverfahrens wird neben der Einführung eines Sammeltaxis die verbesserte Anbindung des Hochschulstandortes Birkenfeld (S. 176) genannt.

Marpingen: Integriertes Gemeindeentwicklungskonzept für die Gemeinde Marpingen (März 2013)

Das ÖPNV-Angebot wird als insgesamt gut bewertet, allerdings wird noch Ausbaubedarf an den Wochenenden gesehen. Auch werden alternative Bedienkonzepte erwähnt, beispielsweise für den Ortsteil Berschweiler (S. 151). Die im GEKO formulierten Ziele und Handlungsansätze verlangen ebenfalls einen Ausbau der flexiblen, bedarfsgerechten Bedienungsformen. Als Beispiele werden Rufbusse und Anruf-Sammel-Taxis angeführt (S. 216 f). Der inzwischen weitergeführte Ausbau der Barrierefreiheit (Niederflurbusse, barrierefreie Haltestellen und Fahrgastinformationssysteme) wird im Zusammenhang mit GVFG-Förderungen (siehe Kapitel 1.5.1) ebenfalls thematisiert.

Nohfelden: Integriertes Städtebauliches Entwicklungskonzept (ISEK) im Förderprogramm „Kleinere Städte und Gemeinden“ (Juni 2018)

Das ISEK baut auf dem im Jahr 2013 vorgelegten GEKO auf, das mit dem ISEK gleichzeitig eine Aktualisierung erfährt (S. 6 f). In der Analyse wird der ÖPNV aufgrund der durch die Gemeinde verlaufenden Schienenverbindung mit drei Haltepunkten insgesamt als gut bewertet. Die Anbindung einzelner Ortsteile wie Eiweiler, Eisen oder Wolfersweiler an die Zentren wird als zeitlich wenig attraktiv empfunden. Gleiches gilt für die Anbindung der Oberzentren in Rheinland-Pfalz (Trier, Kaiserslautern) im Vergleich zur PKW-Fahrzeit (S. 23 f).

Konkrete Maßnahmen für den ÖPNV nennt das ISEK aufgrund seiner Schwerpunktsetzung für den ÖPNV kaum. Lediglich das Fehlen einer Haltestelle im Ortskern Sötern (S. 56) sowie die schlechte Anbindung Gonesweilers in den Abendstunden (S. 44) werden thematisiert.

Nonweiler: Gemeindeentwicklungskonzept Nonweiler (Juli 2011)

Die Analyse des ÖPNV-Angebotes deckt die üblichen, bisher kaum veränderten Schwächen des Angebotes in der Erschließung des sehr ländlich geprägten Raumes auf. Insbesondere in den Ortslagen ohne direkte Anbindung an die Schiene (Sitzerath, Bierfeld, Braunshausen, Kastel) wird eine schlechte Verbindungsqualität festgestellt. Die Anbindung der Ortsteile an den lokalen ÖPNV wird sehr zurückhaltend mit „ordentlich“, „ausreichend“ oder „zufriedenstellend“ betitelt. Am schlechtesten schneidet Sitzerath ab. Die gute Anbindung der Ortslage Primstal durch die Linie R2 bleibt unerwähnt. Die ehemals „Nonnibus“ genannte Linie 629, die fälschlicherweise als „alternatives Angebot“ beschrieben wird und mit dem Fahrplanwechsel 2020/21 grundlegend überarbeitet wurde (s. v. a. Kapitel 2.2.3.1), wird einerseits positiv bewertet. Andererseits beschränken sich die Maßnahmenvorschläge darauf, für dieses Angebot aus wirtschaftlichen Gründen eine Alternative zu finden. Dabei wird ein Bürgerbus favorisiert (S. 149 f). Zu den Tagesrandzeiten und an Sonntagen wird eine Subventionierung von Taxifahrten für Jugendliche und Senioren vorgeschlagen (S. 154).

Für den Bereich der Freizeitmobilität wird sehr allgemein eine Verbesserung der ÖPNV-Anbindung von Freizeitstandorten in Kooperation mit weiteren Akteuren als Handlungsansatz beschrieben.

Oberthal: Gemeindeentwicklungskonzept (Oktober 2012)

Die eingehende und weitgehend sachgerechte Analyse des damaligen ÖPNV-Angebotes, welches zum Großteil noch dem heutigen entspricht, stellt als Schwäche eine Unterversorgung für die Ortsteile Gronig, Gudesweiler und insbesondere Steinberg-Deckenhardt („mäßig“, S. 115, 131) fest. Es wird im Rahmen der möglichen Handlungsansätze auf ein Bürgerbusmodell verwiesen, welches eine höhere Flexibilität und bessere Wirtschaftlichkeit für die Erschließung innerhalb der Gemeinde und an den Gemeindehauptort Oberthal gewährleisten soll (S. 117, 149).

Betrachtet wird auch die Erreichbarkeit der Zentren St. Wendel und Saarbrücken sowie des Tourismusschwerpunktes rund um den Bostalsee. Während die Zentren als mit dem ÖPNV gut erreichbar bewertet werden, wird die Erreichbarkeit des Bostalsees als „relativ passabel“ bezeichnet. Dies kann mit Umstieg in Selbach auch heute noch bestätigt werden. Als mögliche Handlungsansätze werden pauschal die Optimierung des Angebotes und die Einrichtung eines Shuttlebusses für Oberthaler Übernachtungsgäste erwähnt (S. 155)

St. Wendel: Stadtentwicklungskonzept Kreisstadt St. Wendel (SEKO, Oktober 2017)

In der Bestandsanalyse wird das teils fehlerhaft, teils unvollständig dargestellte ÖPNV-Angebot insgesamt gut bewertet. Interessant ist in diesem Zusammenhang eine Bürgerbefragung im Jahr 2015, wonach die Bewohner von Bliessen, Ober- und Niederlinxweiler in Sachen ÖPNV keinen Handlungsbedarf sehen, die Bewohner von Saal, Niederkirchen und Osterbrücken die Qualität hingegen schlecht und den Handlungsbedarf hoch einschätzen (S. 88). Dies bestätigen auch Rückmeldungen aus dem Beteiligungsverfahren (S. 123). Insbesondere in Bezug auf die letztgenannten Ostertal-Dörfer wird als Handlungsansatz sogleich die Prüfung flexibler Mobilitäts- und Angebotskonzepte gefordert. Auch das Modell eines auf Ehrenamt basierenden Bürgerbusses mit dem Fahrtziel Innenstadt wird in Betracht gezogen (S. 90).

Im Bereich Tourismus und Freizeit wird der Ende 2015 eingestellte 3-Seen-Radbus (R230) als Verbindung der Ziele untereinander positiv bewertet.

Tholey: Gemeindeentwicklungskonzept mit integriertem Zukunftsprogramm (Januar 2011)

Die Bestandsanalyse des ÖPNV erscheint nur sehr knapp und wenig konkret. Dass damals wie heute eine gut vertaktete RegioBus-Linie schnelle Anschlüsse an die Zentren und die Schiene schafft, wird nicht erwähnt. Stattdessen wird von einem „zielgruppenspezifisch reduziertem Angebot“ gesprochen und die Forderung nach einer flexibleren Gestaltung der Fahrpläne im außerschulischen Bereich aufgestellt. Da dies aus heutiger Sicht nicht sachgerecht ist, liefert das GEKO an dieser Stelle keine ernst zu nehmende Grundlage für den NVP.

Im Bereich der Leitbilder und Ziele wird eine touristische Ausrichtung des ÖPNV gefordert (S. 88). Allerdings wird der Tourismus hier eher als förderlich für die Sicherung eines ÖPNV-Angebotes gesehen und weniger der ÖPNV als für den Tourismus bedeutsam. Immerhin wird im Marketing ein Veranstaltungskalender mit Integration von ÖPNV-Informationen angeregt.

Außerdem wird die Einführung eines Marktbusses vorgeschlagen. Da dieser alleine auf die Zielgruppe ohne eigenes Auto ausgerichtet sein soll (S. 126), zeigt, dass der Aspekt des Klimaschutzes nicht berücksichtigt wurde.

Zusammenfassend lässt sich bei der Betrachtung der Gemeindeplanungen feststellen, dass der ÖPNV in den meisten Planungen zwar eine Rolle spielt, konkrete planerische Ansätze sind jedoch kaum vorhanden. Ein Thema, das immer wieder als Handlungsbedarf identifiziert wird, ist die Einführung von flexiblen oder bedarfsgesteuerten Bedienungsformen (Rufbusse, Anruf-Linien- / Sammel-Taxis) und Bürgerbus-Angeboten ohne diese genauer in Umfang und ihrer möglichen Struktur zu beschreiben.

3.2.4 Mängelanalyse

Die in den Kapiteln 3.1 und 3.2 analysierten Gesetze und Planungen zeigen im Abgleich mit der durchgeführten Bestandsanalyse (Kapitel 2) in einigen Bereichen Abweichungen zum bestehenden ÖPNV-Angebot auf. Im vorliegenden 4. Nahverkehrsplan werden diese Differenzen zunächst als Mängel interpretiert und deshalb im Einzelnen weiter untersucht. Tabelle 25 fasst die elf Mängel zusammen und nennt ihre jeweilige Grundlage, die in der Spalte Forderung dargestellt ist.

Tab. 25: Mängel im Angebot des ÖPNV des Landkreises St. Wendel nach Abgleich mit Anforderungen aus Gesetzen und Planungen.

Nr.	Gesetzliche oder planerische Grundlage	Forderung	Mangel
1	§ 3 (8) ÖPNVG	Integration freigestellter Schülerverkehre in den ÖPNV	Mögliche Integration von Schülerverkehren in St. Wendel ist teilweise noch nicht erfolgt.
2	§ 4 (1) ÖPNVG	Integration von Haustarifen in den saarVV	Anwendung des landesweiten Nachtbustarifs auch im Landkreis St. Wendel
3	§ 4 (3) ÖPNVG LES S. 30, 51 Masterplan Tourismus „K6“ GEKO Freisen Kap. 7.2.6 GEKO Marpingen Kap. 10.4.4 SEKO St. Wendel S. 90	Bessere Erschließung in der Fläche des ländlichen Raumes durch Einrichtung alternativer Bedienungsformen	Keine alternativen Bedienungsformen im LK St. Wendel vorhanden
4	LEP TA Siedlung Anlage A1	Nonnweiler gehört zum Verflechtungsbereich Wadern	Regelmäßige Busverbindung zwischen Nonnweiler und Wadern nur über Umstieg
5	LEP TA Siedlung Grundsatz Nr. 48	Einbindung großflächiger Einzelhandelsgeschäfte in den ÖPNV	Einzelne Standorte sind nicht optimal an den ÖPNV angebunden (z.B. St. Wendel A.-Balthasar-Str.)
6	VEP Saarland Entwurf Kap. 14.7 / OR3 GEKO Freisen Kap. 7.2.6 GEKO Marpingen Kap. 9.1.4 GEKO Nonnweiler S. 64, 104 GEKO Oberthal Kap. 1.3 u.a. SEKO St. Wendel S. 90	Einführung von Bürgerbussen als ÖPNV-Ergänzung	Keine Bürgerbusse im Landkreis St. Wendel vorhanden (in der Gemeinde Tholey geplant und kurz vor der Einführung)

7	Mobilitätsstudie Nationalpark Hunsrück-Hochwald, S. 87 f, S. 110	Einführung von Nationalpark-Buslinien als Ringverkehre im nördlichen Landkreis Richtung Rheinland-Pfalz	Buslinien nicht vorhanden oder nur in Abschnitten mit regulärem Linienverkehr abgedeckt (z.B. Bahnlinie RE3, Buslinie R200)
8	Mobilitätsstudie Nationalpark Hunsrück-Hochwald, S. 111	Einführung einer Gästekarte mit inkludierter ÖPNV-Nutzung innerhalb des Nationalparks	Tarifangebot nicht vorhanden
9	Masterplan Tourismus „K5“ LES S. 92	Einrichtung einer Buslinie zur Verbindung von Sehenswürdigkeiten untereinander	Buslinie nicht vorhanden
10	Masterplan Tourismus „K6“ Erreichbarkeitsanalyse ZPS	Verbesserung der Taktung abends und am Wochenende sowie verbesserte Anbindung von Sehenswürdigkeiten (z.B. Peterberg, Bosenbergklinik, Schaumbergplateau)	Nicht in allen Fällen durch bestehendes Linienangebot abgedeckt
11	Masterplan Tourismus „K6“ GEKO Oberthal Kap. 2.1	Einrichtung von Shuttleverkehren zu Veranstaltungen und zu Freizeitschwerpunkten	Nicht zu allen größeren Veranstaltungen stehen passende ÖPNV-Angebote bereit.

Die Mängel aus Tabelle 25 werden in den Kapiteln 4.1 und 4.2 näher beleuchtet. Anschließend werden Empfehlungen in Form von möglichen Maßnahmen oder Handlungsbedarf für die weitere Handhabung ausgesprochen.

3.3 Anforderungsprofil an das Angebot

Die Festlegung eines Anforderungsprofils für den ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Landkreises St. Wendel stellt die Grundlage für den im Nahverkehrsplan zu definierenden Zielzustand 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 zur möglichen Behebung der Mängel abgeleitet wird. Abschließend werden fallweise die Eignung und die Realisierbarkeit der in Frage kommenden Verbesserungsmaßnahmen geprüft.

3.3.1 Definition von Achsen und Verkehrszeiten

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 St. Wendel 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 dem Mittelzentrum Kreisstadt St. Wendel sowie mit den benachbarten Mittelzentren Lebach, Neunkirchen, Wadern und das Oberzentrum Saarbrücken mit der Kreisstadt St. Wendel), die sich durch ihr hohes Verkehrsaufkommen auszeichnen (vgl. Kap. 2.1.3.2, Tab. 2). Die zentralen Orte im Bereich der Hauptachsen sollen durch den ÖPNV direkt oder über ein gut funktionierendes Verknüpfungskonzept (z. B. ITF) erreicht werden.

Folgende Hauptachsen können im Landkreis St. Wendel identifiziert werden:

Achse	Verkehrsachse Straße	Verkehrslinie(n) ÖPNV
(Mainz –) Nohfelden-Türkismühle – Namborn – St. Wendel (– Neunkirchen – Saarbrücken)	B41, A623	RE3, RB73, 602
St. Wendel – Tholey (– Lebach) bzw. St. Wendel – Tholey – Theley – Primstal (– Wadern)	B269, L135, L147, L148	R2, R4, 601, 610, 610/619
St. Wendel – Oberthal – Primstal (– Wadern)	L134, L147, L148	R2
St. Wendel – Marpingen (– Eppelborn / Illingen)	B269, L133	R12
(Trier – Hermeskeil –) Nonnweiler – Nohfelden-Türkismühle	A1, A62, L330	R200, R20 ab 01.01.2022
St. Wendel – Freisen (– Kusel)	A62, L132, L133	602, 603, 604, 644

Diese Hauptachsen sind mit Ausnahme der verkehrsschwachen Verbindung nach Kusel und der Querverbindung zwischen Theley und Primstal mit überwiegend vertakteten und täglichen ÖPNV-Angeboten belegt. Die Hauptachse in Nord-Süd-Richtung (Nohfelden – St. Wendel – Neunkirchen) ist Teil der Siedlungsachse 1. Ordnung des LEP lt. Kap. 2.1.1, Abb. 2. Die dort identifizierten Siedlungsachsen 2. Ordnung orientieren sich im Wesentlichen an den im Landkreis St. Wendel nur tangential verlaufenden Autobahnverbindungen der A1 und A62 und besitzen für den ÖPNV damit eine geringere Bedeutung.

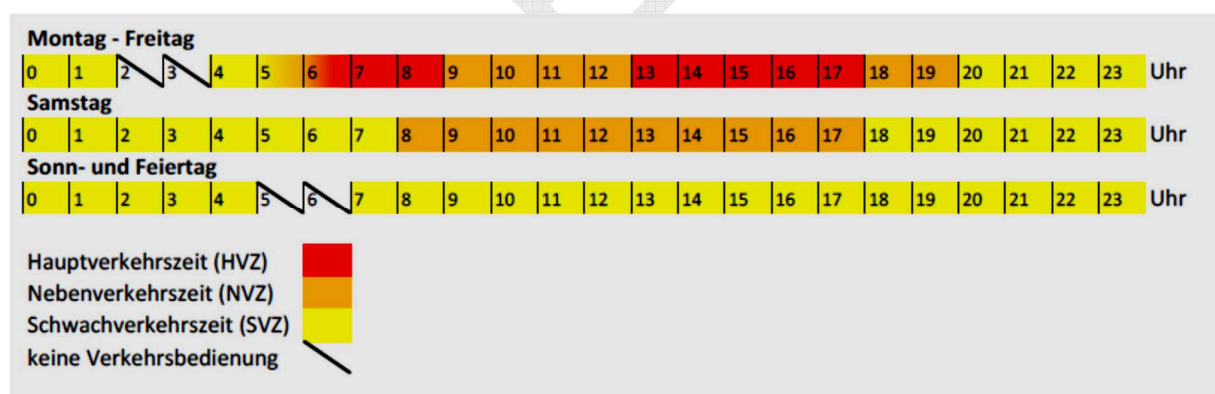
- **Nebenachsen** beinhalten Verbindungen zwischen Siedlungsschwerpunkten (geschlossenen Ortslagen) und diesen jeweils zugeordneten Grund- und Mittelzentren. Nebenachsen können auch eine Verlängerung oder ein Abzweig von einer Hauptachse oder eine Verbindung zweier Hauptachsen sein.
- Die **Flächenerschließung** 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 den Landkreis St. Wendel aufgrund seiner sehr ländlichen Struktur 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 St. Wendel ist hier nur die Kernstadt St. Wendel eingeschränkt betroffen (z. B. Stadtteile Alsfassen oder Schlaufenglan).

Bezüglich der Achsen lässt sich zusammenfassend feststellen, dass der konzentrische Zulauf auf die Kreisstadt dominiert. Eine Anbindung von den Grundzentren Freisen, Marpingen, Namborn, Nohfelden, Oberthal und Tholey an die Kreisstadt ist in jedem Fall durch den bestehenden ÖPNV abgedeckt. Lediglich Nonnweiler hat keine direkte Verbindung nach St. Wendel, ist aber mit Umstieg an den ITF-Knoten Türkismühle Bahnhof und Primstal Hohlstraße adäquat versorgt. Zudem weist Nonnweiler eine stärkere Verflechtung mit den Zentren Hermeskeil, Wadern und Trier auf, was im LEP TA Siedlung ebenfalls festgestellt wurde (siehe Kap. 2.1.1).

Um der realen Verkehrsnachfrage gerecht zu werden, wird die Definition der rein räumlichen Verkehrsachsen um eine zeitliche Komponente erweitert. Hierzu werden Zeiten unterschiedlicher Nachfrageintensität definiert und in drei Verkehrszeitentypen aufgeteilt:

- **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.
 - Montag – Freitag 6:30 – 9:00 Uhr und 13:00 – 18:00 Uhr
- **Nebenverkehrszeit (NVZ):** Zeiten mäßiger Verkehrsnachfrage, je nach Zeitlage durch Freizeit- und Besorgungsverkehr oder Berufsverkehr (z. B. Schichtwechsel) verursacht.
 - Montag – Freitag 5:30 – 6:30 Uhr, 9:00 – 13:00 Uhr und 18:00 – 20:00 Uhr
 - Samstag 8:00 – 18:00 Uhr
- **Schwachverkehrszeit (SVZ):** Zeiten geringer Verkehrsnachfrage außerhalb der Haupt- und Nebenverkehrszeit, vor allem mit Freizeitverkehren belegt.
 - Montag – Freitag 4:00 – 5:30 Uhr und 20:00 – 1:00 Uhr
 - Samstag vor 8:00 Uhr und nach 18:00 Uhr
 - Sonn- und feiertags ganztags

Abb. 21: Darstellung der Verkehrszeiten anhand eines Zeitstrahls



Bei besonderen Anlässen (z. B. Großveranstaltungen, verkaufsoffene Sonntage) relativiert sich die Festlegung in Abbildung 21.

3.3.2 Verbindungsqualität und Mängelanalyse

Im weiteren Verfahren wird die Anbindung eines jeden Siedlungsschwerpunktes (Ortslage, Stadtteil) an die für ihn relevanten Zentren überprüft. Dabei kann jeder Siedlungsschwerpunkt einem oder mehreren Zielen zugeordnet sein, z. B. dem Gemeindehauptort (Grundzentrum) und der Kreisstadt St. Wendel. Das so entstehende Netz wird nach der Achsenhierarchie (siehe Kapitel 3.3.1) klassifiziert. Zu diesem räumlichen Raster kommt der zeitliche Aspekt der Verkehrszeiten mit unterschiedlicher Nachfrage hinzu. Auf der Grundlage dieser Raum-Zeit-Kategorisierung (siehe Tabelle 26) wird im Folgenden die gewünschte Bedienungshäufigkeit für alle Siedlungsschwerpunkte festgelegt.

Tab. 26: Anforderungsprofil zur Bedienungshäufigkeit des ÖPNV im Landkreis St. Wendel

Anforderungsprofil Takt im ÖPNV in Minuten (')			
zeitlich →	HVZ	NVZ	SVZ
↓ räumlich			
Hauptachse	30'	30'-60'	60'-120'
Nebenachse	30'-60'	60'	Bedarf
Flächenerschließung	60'	120'-Bedarf	Bedarf

Bedarf = nachfrageorientiertes Angebot (Schülerverkehr, Rufbus, Nachtbus...)

Dieses Anforderungsprofil gibt vor, dass jede Ortslage an Werktagen tagsüber, vorzugsweise in einem Stundentakt, 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, auch auf Neben- und Erschließungsachsen. Dies ist u.a. den immer stärker differenzierten Schulendzeiten (inkl. Nachmittagsbetreuung), den gleitenden Arbeitszeiten und einer individuellen Freizeitgestaltung geschuldet.

Der Stundentakt ist für die Nutzer im Landkreis ein gut einprägsames Angebot, welches zur Attraktivität des ÖPNV im Sinne des Klimaschutzes und des demographischen Wandels beiträgt.

Auf stärker frequentierten Achsen und in dicht besiedelten Bereichen rund um das Mittelzentrum St. Wendel wird der Stundentakt bereits im bestehenden Fahrplanangebot v.a. in der Hauptverkehrszeit deutlich 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 und im ländlichen Raum ist in der Schwachverkehrszeit „bedarfsorientiert“ vorgesehen. Dies kann zum Beispiel durch einen nur punktuell verkehrenden Busverkehr geschehen, aber auch durch Anruf-Linien-Taxis oder ein Rufbus-System. Wenn Bereiche und Zeiten extrem niedriger Nachfrage zusammenfallen (z. B. nachts), kann auf ein Angebot verzichtet werden.

Die Tabelle „ÖPNV-Verbindungsqualität aller Ortslagen im Landkreis St. Wendel“ (Anlage 1) stellt das derzeitige Angebot des ÖPNV (Stand Fahrplan 2020 bzw. 2021) für alle Ortslagen im Landkreis St. Wendel im Abgleich mit dem oben genannten Anforderungsprofil (Tab. 26) zusammen. Dabei werden für jeden Einzelfall drei mögliche Wertungen vorgenommen, die aufgrund der unterschiedlichen Nachfrage montags bis freitags anders gewichtet werden als samstags, sonn- und feiertags.

- **Grünes Feld** = Das derzeitige Angebot entspricht im Großen und Ganzen dem Anforderungsprofil oder übertrifft dieses noch. Montag bis Freitag besteht mindestens ein Stundentakt zur HVZ und NVZ. Samstags und sonntags ist ebenfalls ein Angebot mindestens im 120-Minuten-Takt vorhanden. In der SVZ ist täglich ein Angebot vorhanden, was aber nicht zwangsweise vertaktet sein muss.
- **Gelbes Feld** = Das derzeitige Angebot entspricht dem Anforderungsprofil nur in Teilen bzw. weist zu bestimmten Zeiten oder in bestimmten Bereichen Mängel auf. Dies kann ein Takt mit Lücken oder Sprüngen montags bis freitags sein, samstags und sonntags oder in der SVZ sind nur einzelne Fahrten vorhanden.

- **Rotes Feld** = Das derzeitige Angebot liegt eindeutig unter dem Anforderungsprofil. Montags bis freitags können dies Einzelfahrten oder nur am Schülerverkehr orientierte Angebote sein, an Wochenenden und zur SVZ existiert in der Regel gar kein Angebot.

Handlungsbedarf entsteht dort, wo gelbe und rote Felder die Verbindungsqualität beschreiben. Dabei implizieren nicht alle gelben Felder unbedingt Handlungsbedarf, da das ÖPNV-Angebot aufgrund äußerer Zwänge (räumlich, wirtschaftlich oder systembedingt) dort nicht weiter optimiert werden kann.

Die folgende Tabelle fasst die als Ergebnis der Analyse der Verbindungsqualität aller Ortslagen des Landkreises St. Wendel (Anlage 1) erkannten Schwachstellen zusammen. Sie stellt dar, in welchen Bereichen Mängel signifikant bestehen und beschreibt diese kurz.

Tab. 27: Darstellung der Schwachstellen als Ergebnis der Analyse der Verbindungsqualität aller Ortslagen im Landkreis St. Wendel

Nr.	Gemeinde - Ortslage / Stadtteil	Beschreibung der Schwachstelle / des Angebotsmangels
1	Freisen – Asweiler, Eitzweiler	Kein durchgängiger Taktverkehr der Linie 602 samstags, keine Anbindung an Samstagabenden und Sonn-/Feiertagen.
2	Freisen – Freisen, Grügelborn, Happersweiler, Oberkirchen, Reitscheid	Keine Anbindung an Sonn-/Feiertagen, kein durchgängiger Taktverkehr der Linien 603, 604 außerhalb der HVZ.
3	Freisen - Schwarzerden	Anbindung nur Mo.-Fr., kein durchgängiger Taktverkehr. Grundangebot Linien 603, 604 auf direktem Weg Freisen – Oberkirchen ohne Anbindung von Schwarzerden durch abseitige Lage.
4	Marpingen – Berschweiler	Keine Anbindung zur Schwachlastzeit und an Wochenenden (Ausnahme Nachtbus) durch eingeschränkte Betriebszeiten Linie 609.
5	Namborn – Eisweiler, Gehweiler, Hirstein, Pinsweiler	Keine oder nur unzureichende Anbindung durch Linie 602 zur Schwachlastzeit, samstags und sonntags
6	Namborn - Furschweiler	Keine Anbindung an Sonn-/Feiertagen, kein durchgängiger Taktverkehr der Linien 603, 604 außerhalb der HVZ, Taktverzerrung auf Ringverkehr der Linien 603, 604. Gemeindezentrum nur über Umstieg erreichbar.
7	Namborn - Heisterberg	Keine liniengebundene ÖPNV-Anbindung (außer einzelne Schulverstärkerfahrten) durch abseitige Lage, Fußweg an Haltestelle Namborn Pfarrhaus (Linie 602) 25-30 Minuten über Land.
8	Namborn – Roschberg	Anbindung nur Mo.-Fr. tagsüber durch Stichfahrten der Linien 603, 604 aufgrund abseitiger Lage. Kein Angebot zur Schwachlastzeit und am Wochenende. Gemeindezentrum nur über Umstieg erreichbar.
9	Nohfelden – Mosberg-Richweiler	Keine Anbindung am späten Nachmittag und zur Schwachlastzeit, überwiegend an Schülerverkehr ausgerichtet aufgrund abseitiger Lage. Fußweg an Haltestelle Wolfersweiler Walhauser Str. (Linie 602) ca. 20 Min. über Land.
10	Nohfelden – Eiweiler	Kein Angebot zur Schwachlastzeit und an Wochenenden sowie Takt mit Lücken, Gemeindezentrum nur über Wendefahrt in Selbach mit Durchbindung der Linie 647 auf Linie R11 erreichbar aufgrund abseitiger Lage.

11	Nohfelden – Neunkirchen/ Nahe	Keine Anbindung zur abendlichen Schwachlastzeit durch Abkürzung von Fahrten der Linie R11 ab 20 Uhr.
12	Nohfelden – Wolfersweiler	Keine Anbindung an Samstagabenden und Sonn-/Feiertagen, Linie 602 samstags ohne durchgängigen Taktverkehr.
13	Nonnweiler – Bierfeld, Braunshausen, Kastel, Sitzerath	Anbindung nur Mo.-Fr. über lokalen Verkehr der Linie 629, kein Angebot an Abenden und Wochenenden.
14	Nonnweiler – Schwarzenbach (Ortmitte)	Samstags und sonntags nur 240-Minuten-Takt durch alternierende Stichfahrten der Linie R200
15	Oberthal – Güdesweiler, Steinberg-Deckenhardt	Keine Anbindung in den Abendstunden, samstags und sonn-/ feiertags durch Linie 627
16	St. Wendel – Bubach, Dörrenbach, Hoof, Leitersweiler, Marth, Niederkirchen, Osterbrücken, Saal, Urweiler, Werschweiler	Keine durchgehend vertaktete Anbindung, keine Anbindung des Ostertals in den Abendstunden und sonntags (samstags keine Anbindung von Werschweiler und Dörrenbach) durch Linien 603, 604, 623 und 644.
17	Tholey – Bergweiler	Keine durchgehend vertaktete Anbindung Mo. – Fr. und keine Anbindung in den Abendstunden außer Sa./So. durch veränderte Linienführung Linie R4 wochentags/an Wochenenden.
18	Tholey – Lindscheid, Neipel, Scheuern	Taktverkehr Mo. – Fr. nur tagsüber und Einzelfahrten samstags durch Linie 610/619. Kein Angebot zur Schwachlastzeit und an Sonntagen.

Zusammenfassend ist festzustellen, dass die Schwachstellen insbesondere bei kleineren oder abseitigen Ortslagen zur Schwachverkehrszeit, also in den Abendstunden und an den Wochenenden liegen. Dabei wird das Nachtbusangebot als sehr spezielles Segment für Nachtschwärmer (vgl. Kap. 2.2.2.3) nicht in die Wertung einbezogen. Alle 18 in Tabelle 27 identifizierten Mängel werden in Kapitel 4.2 zusammenfassend geprüft mit der Ableitung möglicher Maßnahmen, insbesondere der Einführung eines differenzierten, bedarfsgesteuerten Angebots wie eines Rufbusses.

3.4 Anforderungsprofil Qualität

Nachdem im Kapitel 3.3 das Anforderungsprofil bezüglich des Verkehrsangebotes der ÖPNV-Linien (Verkehrszeiten, Taktung etc.) formuliert wurde, wird im folgenden Kapitel das Anforderungsprofil an die Qualität der Beförderungsleistung im engeren Sinne erstellt. Dies betrifft in erster Linie das Fahrzeug und das Fahrpersonal.

Der Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS) hat im September 2017 Qualitätskriterien beschlossen, die nach Möglichkeit und in Absprache mit den anderen Aufgabenträgern auf allen RegioBus-Linien im Saarland Anwendung finden. Dieses Ziel unterstützt der Landkreis St. Wendel grundsätzlich. Er hat die Kriterien im Rahmen jüngster Vergabeverfahren mit dem ZPS weiterentwickelt und sieht deren Anwendung grundsätzlich auf allen Linien in seiner Aufgabenträgerschaft vor.

Die Qualitätskriterien gelten als Mindestanforderungen im Fall einer Abgabe eigenwirtschaftlicher Angebote auf zu vergebende Linienbündel und Linien. Im Falle von Vergabeverfahren (öffentliche Dienstleistungsaufträge) können sie in einzelnen Punkten gezielt weiter verfeinert und konkretisiert werden. Die folgenden Kriterien sind als dauerhaft zu gewährleistende Mindeststandards die wesentliche Leitlinie für die Qualität des ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Landkreises St. Wendel.

Sofern die Qualitätsstandards nicht eingehalten werden, greift ein Qualitätsmanagementsystem der Aufgabenträger (siehe Kapitel 3.4.4). Hieraus können Vertragsstrafen bzw. Vergütungsminderungen (Pönale) resultieren.

3.4.1 Fahrzeugqualität

Die Qualität und Ausstattung der eingesetzten Omnibusse spielt eine wichtige Rolle, möchte man dem Kunden einen attraktiven und barrierefreien ÖPNV bieten.

Daher dienen im Landkreis St. Wendel die Qualitätskriterien des ZPS als Grundlage für alle Fahrzeuge, die nicht ausschließlich im Schüler- und im Schulverstärkerverkehr unterwegs sind. Eventuell abweichende Details z.B. für spezielle Fahrzeuggrößen in Stadt- und Gemeindeverkehren oder Standards für Schulverstärkerverkehre werden im jeweiligen Vergabeverfahren geregelt.

Folgende Qualitätsanforderungen gelten als Mindeststandards:

1. Fahrzeugalter

- a. Die im regelmäßigen Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge sollen nicht älter als 10 Jahre sein, das maximale Durchschnittsalter soll 6 Jahre nicht übersteigen. Für auf Nachtbuslinien eingesetzte Fahrzeuge gilt ein Höchstalter von 10 Jahren.
- b. Das Erfordernis der Einhaltung des Durchschnittsalters von 6 Jahren kann entfallen, sofern bei Betriebsaufnahme die im regelmäßigen Linienverkehr eingesetzten Fahrzeuge Neufahrzeuge sind.
- c. Als regelmäßiger Linienverkehr wird der Grundtakt einer Linie bezeichnet, der je nach Verkehrstagestyp über den Tag hinweg angeboten wird.
- d. Für den übrigen Linienverkehr, insbesondere im Schulverstärkerverkehr, soll ein Fahrzeughöchstalter von 16 Jahren nicht überschritten werden.
- e. Ein Neufahrzeug ist ein Fahrzeug mit Erstzulassung nach Kauf vom Hersteller oder Händler oder nach Kauf von einem Vorbesitzer, wenn dieser das Fahrzeug noch nicht eingesetzt hat und das Fahrzeug nicht älter als sechs Monate ab Erstkaufdatum ist. Die im Punkt 5 für Neufahrzeuge geforderte zusätzliche Ausstattung ist während der gesamten Vertragslaufzeit zu gewährleisten.

2. Technische Merkmale

- a. Angemessene Motorleistung (gem. § 35 StVZO) entsprechend den topographischen Anforderungen, betrieblichen Gegebenheiten und Fahrplanvorgaben.
- b. Einsatz von Standardlinienbussen (Länge 12 m; sonstige Fahrzeuggrößen sind nach Maßgabe der Aufgabenträger zugelassen) in Niederflurbauweise; stufenloser Einstieg und stufenloser Mittelgang zwischen erster und zweiter Tür; Low-Entry-Varianten können zugelassen werden.
- c. Von jedem Sitzplatz aus soll eine Haltewunschtaaste erreichbar sein (entweder an vertikalen Stangen oder an der Seitenwand).
- d. Eine „Wagen hält“-Anzeige muss aus dem gesamten Fahrzeug gut einsehbar sein.
- e. Zum sicheren Halt der Fahrgäste sind folgende Einrichtungen vorzusehen: Fensterschutzstange im Bereich der Mehrzweckfläche, mindestens eine horizontale Haltestange in Deckennähe und an den Fahrgastsitzen seitlich zum Gang hin angebrachte Griffe.

- f. Bordmikrofon und Lautsprecher für akustische Fahrgastinformation.
- g. Wegfahrsperrung bei geöffneter Tür.
- h. Mindestens eine doppelbreite Tür mit einer lichten Durchgangsbreite von 1250 mm (+/- 50 mm) im mittleren Fahrzeugbereich sowie eine Tür von mind. 850 mm Durchgangsbreite vorne.
- i. Ausreichende Innenraumbeleuchtung, zusätzliche Ausleuchtung der Ein- und Ausstiege bei geöffneter Tür.
- j. Die Fahrzeuge sind entweder mit 4 Klappfenstern oder mit 2 Klappfenstern und 2 Dachluken mit Notausstiegsfunktion auszustatten, um eine ausreichende Belüftung sicherzustellen.
- k. 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.
- l. Winterbereifung oder ein geeignetes Äquivalent ist in topographisch anspruchsvollen Bereichen sowie auf allen Nachtbuslinien in den Wintermonaten einzusetzen.
- m. Ausstattung aller Fahrzeuge mit Bordrechnern: Der Vertrieb von Fahrkarten aller in den jeweiligen Verbänden und Tarifgebieten genehmigten Bartarif-Fahrausweisarten hat über die im saarVV eingesetzte Bordrechnertechnologie zu erfolgen. Die Beschaffung, Wartung der Bordrechner und die Pflege des Hintergrundsystems im eigenen Mandanten obliegt dem Verkehrsunternehmen auf eigene Kosten.
- n. Lieferung von kontinuierlichen Echtzeitdaten nach den VDV-Spezifikationen 453/454 für jedes eingesetzte Fahrzeug (Ist-Daten, interne und externe Anschlusssicherung, Prognosedaten). Die Positionsbestimmung muss dabei in GPS-Qualität erfolgen. Die Lieferung der Echtzeitdaten erfolgt an die Landesdatendrehscheibe des Saarlandes (Saarfahrplan).
- o. Die eingesetzten Fahrzeuge müssen den Vorgaben der gültigen EU-Abgasnorm entsprechen.
- p. Motorraumkapselung zur Geräuschdämmung nach innen und außen.
- q. Alle technischen Merkmale des Fahrzeugs müssen stets funktionsfähig und einsatzbereit sein.

3. *Barrierefreiheit, Fahrgastkomfort und -information*

- a. Für Behinderte ausgewiesene Sitzplätze müssen ebenerdig gut erreichbar sein. Sie dürfen maximal auf einstufigen Podesten stehen.
- b. Vorhandensein einer Absenkvorrichtung (Kneeling) und Einsatz dieser Technik.
- c. Auslegbare Klapprampe an der doppelbreiten zweiten Tür inklusive Meldetaster für Rollstuhlfahrer innen und außen.
- d. Kennzeichnung von 4 geeigneten Plätzen für Mobilitätseingeschränkte in Türnähe.
- e. Ausreichend dimensionierte und einfach zugängliche Mehrzweckfläche zum Abstellen von Rollstühlen, Rollatoren, Kinderwagen und Fahrrädern gegenüber oder in Fahrtrichtung vor der zweiten Tür. Es besteht die Möglichkeit begründeter Ausnahmen.
- f. Kontrastreiche Innenraumgestaltung für Sehbehinderte.
- g. Mindestens 36 Sitzplätze in einem Standardbus, mindestens 48 in einem Gelenkbus mit einem Mindestsitzabstand von 680 mm.
- h. Auf Sitzfläche und an Rückenlehne der Sitze Polsterung mit Stoffbezug (vorzugsweise Überlandbestuhlung; Hartschalensitze mit einfachem Stoffbezug sind im regelmäßigen Linienverkehr unzulässig).

- i. Maximal acht Sitze gegen die Fahrtrichtung (z. B. zwei 4er Sitzgruppen im vorderen und hinteren Fahrzeugteil), Konferenzbestuhlung ist nicht zugelassen.
- j. Elektronische Linienbeschilderung außen: Front mit Liniennummer und Fahrtziel; Türseite mit Liniennummer, Fahrtziel und Fahrweg / wichtigen Unterwegshalten; Heck mit Liniennummer. Die Linienbeschilderung ist über den Bordrechner zu steuern.
- k. Elektronische Innenanzeige der nächsten Haltestelle, im regelmäßigen Linienverkehr und auf Nachtbuslinien in Form eines TFT-Bildschirms (Anzeige der nächsten Haltestellen und der Endstation, „Wagen hält“-Anzeige, keine Fremdwerbung, Einblendungen des Aufgabenträgers oder Verkehrsverbundes sind zulässig).
- l. Deutliche akustische Haltestellenansage: Die Ansage muss auch bei Hintergrundgeräuschen (z. B. Klimaanlage, Motorengeräusch, Stimmen) eindeutig verständlich sein.
- m. Klapprahmen für Plakat in A2 Hochformat hinter dem Fahrer und Prospekthalter / Informationskasten in A5 für aktuelle Informationen im Einstiegsbereich.

4. Erscheinungsbild, Wartung und Sauberkeit

- a. Außengestaltung der Fahrzeugfront in einem vom Verkehrsverbund einheitlich vorgegebenen saarVV-Design mit saarVV-Logo und mit dem Logo des jeweiligen Verkehrsunternehmens. Weitere, vom Aufgabenträger vorgegebene Vorlagen sind möglich.
- b. Einheitliche Grundfarbe der Fahrzeugaußenfläche.
- c. Werbung an den Außenflächen ist nach Maßgabe der Aufgabenträger möglich, Inhalte sind mit dem Aufgabenträger abzustimmen.
- d. Keine Beklebung der Seitenscheiben (einzelne punkt- oder strichförmige Fortsetzungen einer möglichen Werbung auf den Seitenflächen werden toleriert - nicht mehr als 5% der Gesamtfensterfläche).
- e. Sauberer und gepflegter Gesamtzustand, der durch regelmäßige Reinigung (mindestens einmal pro Woche) und Wartung gewährleistet wird. Beides ist bei Nachfragen dem AT schriftlich zu belegen. Rasche Beseitigung von groben Verschmutzungen und Behebung von Schäden, möglichst bis zum nächsten Einsatztag.
- f. Vorhandensein eines Abfallbehältnisses, Leerung mindestens einmal pro Einsatztag.
- g. Zustand zum täglichen Betriebsbeginn: besenreiner Fußboden, saubere und trockene Sitze, kaum sichtbare Abnutzungsspuren, keine groben Verschmutzungen; saubere Fenster, Türen und Außenflächen.
- h. Fahrzeuge mit Schäden, von denen eine Gefährdung ausgeht (innen und außen), sind bis zur Behebung des Schadens aus dem Betrieb zu nehmen.

5. Zusätzliche Anforderungen an Neufahrzeuge

- a. Neufahrzeuge sind mit einem Videoüberwachungssystem auszustatten. Der Videospeicher muss über eine Schnittstelle zum IBIS-Datenbus verfügen und Datentelegramme nach dem VDV-300-Standard empfangen können. Systemtechnisch müssen im Solo-Bus mindestens 4 und im Gelenkbus mindestens 6 Videokameras verbaut werden. Zusätzlich müssen Alarmtaster (Aufzeichnung von Videodaten, Schutz vor Überschreitung) und ein Kontrollmonitor verbaut werden. Auswertungen müssen über Windows-Betriebssysteme möglich sein.
- b. Neufahrzeuge haben über ein eingebautes, vollautomatisches Fahrgastzählsystem zu verfügen, was die dauerhafte Zählung und aufbereitete Lieferung der Zählraten in einem allgemein lesbaren Format beinhaltet.
- c. Neufahrzeuge sind mit einem für die Fahrgäste kostenlosen WLAN-Zugang auszurüsten (WLAN-Router mit leistungsfähiger Antenne für den Überlandverkehr). Die Wahl des WLAN-Anbieters obliegt dem Verkehrsunternehmen. Der WLAN-Zugang ist nicht über Zwangswerbung zu schalten. Auf den vorhandenen WLAN-Zugang ist mit gängigen Symbolen (Aufkleber an den Eingangstüren) hinzuweisen.
- d. Die Mehrzweckfläche gemäß Punkt 3. e) besitzt einen Umfang von drei Doppelsitzen.
- e. Neufahrzeuge müssen den Empfehlungen zur Mitnahme von E-Scootern im Bereich der Mehrzweckfläche genügen.
- f. Es sind gemäß Punkt 3. h) grundsätzlich keine Sitzplätze mit Hartschalen und einfachem Stoffbezug zulässig.
- g. Zusätzlich zu den Anforderungen in Punkt 3. j) müssen Neufahrzeuge auch eine elektronische Anzeige der Liniennummer an der Fahrerseite aufweisen.
- h. Neufahrzeuge müssen gemäß Punkt 3. k) grundsätzlich mit einem TFT-Bildschirm im Fahrgastraum ausgestattet sein.

6. Clean Vehicles Directive (CVD): Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG)

Am 02. August 2021 ist auf Bundesebene das Saubere Fahrzeuge Beschaffungsgesetz (SaubFahrzeugBeschG) in Kraft getreten, welches die Umsetzung der Mindestbeschaffungsquoten an sauberen Fahrzeugen bei Verkehrsdienstleistungen regelt, wie sie durch die Clean Vehicles Directive (CVD) vorgegeben sind. Im Bereich des ÖPNV bedeutet dies, dass bei Ausschreibungen, die nach dem 02. August 2021 erfolgen, eine Mindestvorgabe von 45% sauberen Fahrzeugen zu berücksichtigen sind, ab dem 01. Januar 2026 dann 65%, wobei jeweils die Hälfte davon vollständig emissionsfrei zu sein hat. Das SaubFahrzeugBeschG sieht vor, dass die Länder jeweils als Ganzes diese Quoten zu erfüllen haben. Dies macht einen Abstimmungsprozess zwischen den Aufgabenträgern des ÖPNV, den Verkehrsunternehmen und dem Verkehrsministerium (MWAEV) notwendig.

Da der Landkreis St. Wendel vor Gültigkeit der CVD seine drei Linienbündel für den Zeitraum vom 01. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2031 neu vergeben hat, gelten die Regelungen erst ab dem Zeitpunkt 01. Januar 2032, d.h., dass der Landkreis bis zu diesem Zeitpunkt bei den vom Land zu erfüllenden Quoten nicht mitgerechnet wird. Bei während der Vertragslaufzeit neu eingeführten Mobilitätsformen, wie Rufbussen oder On-Demand-Verkehren (s. Kapitel 4.2.2), ist zu prüfen, ob und in welchem Umfang der Einsatz von Fahrzeugen in Abhängigkeit von Förderungen und den gesetzlichen Anforderungen nach der CVD machbar ist.

3.4.2 Anforderungen an das Personal im Kundenkontakt

Dem Fahrpersonal sowie dem sonstigen Personal im direkten oder indirekten Kundenkontakt kommt im ÖPNV eine Schlüsselrolle zu. In der Regel übernehmen Fahrerinnen und Fahrer den ersten und häufig auch einzigen Kundenkontakt. Sie fungieren neben ihrer Tätigkeit des verantwortungsvollen Fahrens auch als Verkäufer, Berater, Kontrolleur, Service- und Aufsichtsperson. Dies stellt an das Fahrpersonal besondere Ansprüche, aus denen sich Qualitätsanforderungen ableiten, die durch regelmäßige Schulung und praxisnahes Training gefördert werden müssen.

1. Grundsätzliche Anforderungen

- a. Gepflegtes Gesamterscheinungsbild und seriöses Auftreten sowie Tragen einer Dienstkleidung oder eines entsprechenden zivilen Äquivalents.
- b. Gute Kenntnisse der deutschen Sprache in Wort und Schrift, gute mündliche Ausdrucksweise.
- c. Höfliches, serviceorientiertes und deeskalierendes Auftreten gegenüber Fahrgästen und Verkehrsteilnehmern, im Bedarfsfall Fähigkeit zur Durchsetzung des Hausrechtes.
- d. Hilfsbereites Verhalten gegenüber Kunden, z. B. Weitergabe von Informationen, Hilfe beim Einstieg hilfsbedürftiger Personen.
- e. Sehr gute Kenntnis der angewendeten Tarife und des Fahrplans, des Linienverlaufs und der Linien mit Umsteigebeziehungen (Bus und Schiene).

2. Zusätzliche Qualifikationen und Verhaltensregeln des Fahrpersonals

- a. Einhaltung des Fahrplans, keine verfrühten Abfahrten, pünktliches Abfahren, ggf. Abwarten von Anschlüssen gemäß Weisungen / Wartezeitverzeichnis und auf Sicht.
- b. An Starthaltestellen: Einhalten einer Bereitstellzeit von mind. 1 Minute zur Aufnahme und Bedienung von Kunden, die in der Dienstplanung als Arbeitszeit gewertet werden muss.
- c. Rücksichtsvolle und ruckfreie Fahrweise, v. a. beim Anfahren nach Fahrgastwechseln.
- d. Mitführen aller für das Führen des Fahrzeugs und den Vertrieb von Fahrkarten notwendigen Ausrüstungsgegenstände, insbesondere Wechselgeld, Notfahrtscheine und Fahrscheinpapier.
- e. Keine Mobiltelefonie oder sonstige Nutzung mobiler Endgeräte während der Fahrt. Ausnahme: Kurze Dienstgespräche mit Freisprecheinrichtung.
- f. Rauchen im Fahrzeug ist jederzeit untersagt (betrifft auch E-Zigaretten).

3. Schulungen

- a. Das Personal ist durch den Verkehrsbetrieb regelmäßig (mindestens einmal pro Jahr und Person sowie anlassbezogen) zu schulen. Hierbei handelt es sich nicht um die gesetzlich vorgeschriebenen Schulungsmodulare zur Fortschreibung der EU-Führerscheine.
- b. Inhalte der Schulung sollen Orts- und Linienkunde, Tarife, Umgang mit dem Drucker, aktuelle Ereignisse und Entwicklungen (Tarif-, Linien- und Fahrtzeitänderungen, Marketingaktionen, Zählungen etc.) sowie Sicherheit und Kundenorientierung sein.
- c. Die Schulungen sind für das Fahrpersonal verpflichtend und sind Teil der bezahlten Arbeitszeit.

3.4.3 Anforderungen an den Betrieb

Die Betriebsführung durch die Verkehrsunternehmen muss so organisiert sein, dass jederzeit alle gesetzlichen Vorgaben erfüllt werden, und der Betrieb auch bei außerplanmäßigen Vorkommnissen (Fahrzeugausfälle, Umleitungen etc.) stabil fortgeführt werden kann. Dazu gehören die Bestellung eines verantwortlichen Betriebsleiters / Verkehrsleiters, eines Stellvertreters und eine ausreichende Personalisierung in den Bereichen Planung, Verwaltung, Technik und Disposition. Das Verkehrsunternehmen muss in der Lage sein, auf unvorhergesehene Ereignisse schnell zu reagieren und hierfür ein Verkehrsmanagement personell hinterlegen.

1. Betriebs- und Meldepflichten

- a. Der Auftragnehmer ist verpflichtet, einen Betriebsleiter nach BOKraft oder einen sonstigen verantwortlichen Ansprechpartner mit ausreichenden Entscheidungs- und Handlungskompetenzen einzusetzen, der in besonderen Situationen auch kurzfristig und flexibel nach Anforderung durch den Auftraggeber und zeitlich wie räumlich uneingeschränkt für das zu betreibende Linienbündel zur Verfügung steht. Er muss über gute Fähigkeiten zur mündlichen und schriftlichen Kommunikation in deutscher Sprache verfügen. Die enge Kooperation mit dem Auftraggeber ist jederzeit zu gewährleisten. Der verantwortliche Ansprechpartner ist dem Auftraggeber namentlich zu benennen. Personelle Veränderungen sind unverzüglich, möglichst im Voraus, mitzuteilen. Bei Abwesenheit der genannten Personen von über einer Woche ist vom Auftragnehmer eine Vertretung zu benennen, welche die oben definierten Anforderungen erfüllt. Ausnahmen sind mit dem Auftraggeber schriftlich abzustimmen.
- b. Die Fahrpläne sind verbindlich einzuhalten. Insbesondere sind die Fahrten pünktlich anzutreten, soweit keine verspäteten Anschlüsse abzuwarten sind. Fahrten, die über 60 Minuten verspätet sind, gelten als ausgefallen, ebenso Fahrten, bei denen an drei aufeinanderfolgenden oder sämtlichen Haltestellen früher als vor der im Fahrplan angegebenen Zeit abgefahren wird bzw. regulär zu bedienende Haltestellen ausgelassen wurden.
- c. Es besteht 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.
- d. Ausreichende Pufferzeiten zur Sicherstellung der Pünktlichkeit und der Anschlüsse/Umsteigebeziehungen im Fahrweg und in den Umläufen sind zu berücksichtigen.
- e. Das Verkehrsunternehmen hat unverzüglich zumindest mündlich/telefonisch den Aufgabenträger über alle auftretenden gravierenden Störungen bei den Fahrzeugen und im Betriebsablauf sowie über gravierende Abweichungen von den definierten Standards zu unterrichten.
- f. Darüber hinaus hat das Verkehrsunternehmen mindestens vierteljährlich einen kurz gefassten Qualitätsbericht mit folgenden Inhalten an den Aufgabenträger zu senden: Beschwerden, Verspätungen und Störungen im Betriebsablauf, Kapazitätsprobleme, Fahrtausfälle.

2. Haltestellenausstattung

- a. Das Verkehrsunternehmen trägt unabhängig von den Eigentumsverhältnissen der Haltestellen Sorge für das korrekte Anbringen des Haltestellenzeichens gemäß § 224 StVO und eines Haltestellenaushangs.
- b. Haltestellenaushänge mit Bekanntgabe aller Abfahrten sind gut lesbar zu gestalten und aktuell zu halten. Dies umfasst auch Hinweise auf Umleitungen und veränderte Verkehre z. B. aufgrund von Baustellen. Bedienen mehrere Unternehmen einen Mast, sind Absprachen über den Aushang, dessen Gestaltung und die Pflege zu treffen.
- c. Das Verkehrsunternehmen hat dafür Sorge zu tragen, dass bei Fahrplanänderungen die Aushänge bis zum Inkrafttreten des neuen Fahrplanes ausgewechselt werden.
- d. Weitere Ausstattungsmerkmale (z. B. Haltestellenbezeichnung, Liniennummern, Logos, Liniennetzpläne) sollen auf Wunsch des Aufgabenträgers ergänzt werden.

3. Fahrgastinformation, Vertrieb und Kundenservice

- a. Sicherstellung einer telefonischen Erreichbarkeit des Unternehmens zu den üblichen Bürozeiten und Bekanntgabe dieser Erreichbarkeit in allen verfügbaren Medien.
- b. Vorhaltung und Bekanntgabe einer E-Mail-Adresse für alle Anliegen des Unternehmens betreffend mit entsprechender zentraler Erstbearbeitung und Rückmeldung an den Kunden.
- c. Vorhaltung einer Internetseite mit allen relevanten Informationen, die tagesaktuell zu halten sind.
- d. Mitarbeit an der Herausgabe, Erstellung und Verteilung einer gemeinsamen Fahrplanpublikation des Aufgabenträgers sowie von Faltfahrplänen.
- e. Kostenlose und rechtzeitige Lieferung tagesaktueller und anlassbezogener Fahrplandaten durch die Verkehrsunternehmen für Auskunftsportale wie saarfahrplan.de. Der Vertrieb der Fahrscheine ist Sache des Verkehrsunternehmens.
- f. Es erfolgt grundsätzlich eine aktive Mitwirkung an Marketing- und Kommunikationsmaßnahmen der Verkehrsverbände und Aufgabenträger.
- g. Es sind das gesamte Fahrkartensortiment des saarVV-Verbundtarifes inklusive der Übergangstarife zu Nachbarverbänden sowie, falls erforderlich, die Tarife eines Nachbarverbandes anzubieten. Die Tarifbestimmungen und Beförderungsbedingungen der jeweiligen Verbände sind anzuwenden. Die Anwendung von Haustarifen ist nur in begründeten und genehmigten Ausnahmefällen möglich.
- h. Die Annahme und Bearbeitung von Beschwerden liegt im Verantwortungsbereich des Verkehrsunternehmens. Es hat ein professionell arbeitendes Beschwerdemanagement bereitzuhalten. Beschwerden sind zu dokumentieren, und die Kommunikation mit dem Kunden muss zeitnah erfolgen.

4. Qualitätssicherung

- a. Es bestehen Berichtspflichten des Verkehrsunternehmens an die beteiligten Aufgabenträger (z. B. Listen der eingesetzten Fahrzeuge und Fahrer sowie Betriebstagebuch mit Dokumentation von Fahrtausfällen, Beschwerden und anderen Vorkommnissen, Pünktlichkeit). Dazu gehört die Lieferung der Echtzeitdaten und eine entsprechende Pünktlichkeitsauswertung.
- b. Es werden Vertragsstrafen (Pönalen) festgesetzt, die bei Nicht-Einhaltung von Kriterien Anwendung finden.

3.4.4 Vertragssteuerung und Evaluation

Die Aufgabenträger behalten sich vor, die Leistungen der Verkehrsunternehmen ständig zu prüfen. Dies geschieht auf der Grundlage von Kontrollen vor Ort und im Fahrzeug, durch Auswertung von Berichten gemäß Kapitel 3.4.3 Punkt 4a und durch Erhebung und Auswertung von Echtzeit-Daten. Für den Fall von Schlechtleistungen bzw. Vertragsverstößen wird seitens der Aufgabenträger als Regulierungssystem eine Malus-Regelung in Form von Vertragsstrafen (Pönalen) vorgegeben, welche von der Vergütung der Leistung abgezogen werden können. Dieses Regulierungssystem wird bereits in der Vorinformation eines Vergabeverfahrens nach VO (EG) 1370 Art. 7 (2) spezifiziert und gilt deshalb sowohl für eigenwirtschaftliche Verkehre als auch für Verkehre mit öffentlichem Dienstleistungsauftrag. Näheres regeln die jeweiligen Vergabeverfahren.

Zur Erfolgskontrolle, zu Planungszwecken und als Grundlage für eine Aufteilung der Einnahmen müssen regelmäßig Fahrgastzählungen stattfinden. Diese Zählungen können durch den Aufgabenträger und das Verkehrsunternehmen erfolgen. Für die RegioBus-Linien sind bereits zwei einwöchige Zählungen pro Jahr durch die Verkehrsunternehmen (Vollerhebung) und eine Kontrollzählung durch den ZPS (50%-Stichprobe) üblich. Diese Zählungen können bei voller Verfügbarkeit zuverlässiger, automatisierter Zählensysteme nach Ermessen des Aufgabenträgers durch elektronische Zählungen ersetzt werden. Näheres wird im Rahmen der jeweiligen Vergaben geregelt.

3.4.5 Anforderungen an die Haltestellen

Die Bushaltestelle ist der Ort, an dem der Fahrgast in der Regel mit dem System ÖPNV erstmals in Berührung tritt. Ähnlich wie dem Fahrer kommt der Haltestelle somit eine Schlüsselposition zu. Diese hat sie primär in Bezug auf Information, Sicherheit und Barrierefreiheit zu erfüllen. Nicht zu vernachlässigen ist darüber hinaus die Bedeutung der Aufenthaltsqualität der Haltestellen.

Grundsätzlich werden Haltestellen nach ihrer Funktion in mehrere Kategorien unterteilt:

- **Typ 1: Haltestelle als Netzschnittpunkt** mit Verknüpfungsfunktion zum Schienenverkehr, wichtige Schnittstelle innerhalb des Busverkehrs oder dauerhaft sehr hohe Nachfrage aufgrund der zentralen oder besonderen Lage. Ein barrierefreier Ausbau ist unabdingbar. Im Landkreis St. Wendel sind dies folgende Haltestellen:
 - St. Wendel Bahnhof / ZOB
 - Türkismühle Bahnhof
- **Typ 2: Zentrale Haltestelle:** Haltestelle in zentraler Lage in einem Ort oder Stadtteil; hohes bis mittleres Fahrgastaufkommen; meist Bedienung durch mehrere Linien. Hinzu kommen Haltestellen, die regelmäßig Umsteigebeziehungen aufweisen, auch außerhalb geschlossener Ortschaften (z. B. Sotzweiler Autobahnmeisterei). Ein barrierefreier Ausbau ist anzustreben.
 - Im Landkreis St. Wendel sind dies grundsätzlich alle Haltestellen in zentraler Lage im Ort (am stärksten frequentierte Haltestelle einer Ortslage), an weiteren Verknüpfungspunkten von Linien (siehe Kapitel 2.2.3.1) sowie an wichtigen Zielen wie Krankenhäusern, Schulen, Versorgungsschwerpunkten (Einkaufsmärkte, Fußgängerzonen) oder touristischen Zielen.
- **Typ 3: Standardhaltestellen**, die nicht unter Typ 1 und 2 fallen. Hier ist ein barrierefreier Ausbau wünschenswert, aber im Einzelfall zu prüfen.

Die Verkehrsunternehmen sind in Abstimmung mit dem Landkreis St. Wendel als Aufgabenträger für die Ausstattung und Ausgestaltung der Haltestellenmasten zuständig. Die im Landkreis

aufzustellenden Masten sind in Kapitel 2.2.3.3 beschrieben. Damit verbunden ist ein vollständig und korrekt beschriftetes Haltestellenschild (H-Symbol, Name der Haltestelle, Linien, Logos etc.). An zentralen Haltestellen geht der Informationsgehalt je nach organisatorischer oder finanzieller Machbarkeit auch darüber hinaus. Die Angabe der Linien und Fahrtrichtungen an den Masten, Informationen zum Tarif, Umgebungsplan oder Liniennetzplan in zusätzlichen Vitrinen oder Aushangkästen sind optionale Ausstattungsmerkmale, die seitens der Aufgabenträger im Vergabeverfahren gefordert werden können.

Für alle weiteren, in der Regel baulichen Ausstattungsmerkmale sind die jeweiligen Straßenbaulastträger zuständig. Dies sind die Städte und Gemeinden sowie das Landesamt für Straßenbau im Falle von Landes- und Bundesstraßen. Folgende Ausstattungen fallen hierunter:

- Barrierefreier Ausbau der Haltestelle (Hochbord, Taststreifen, Rampen, Zuwegung, Querungshilfen u. a.),
- Beleuchtung,
- Wetterschutzeinrichtungen (z.B. Wartehäuschen),
- Sitzgelegenheiten, Anlehnmöblierung,
- Abfallbehältnisse,
- Fahrradabstellanlagen,
- Reinigung und Pflege der Infrastruktur.

Außerdem entscheiden die Straßenbaulastträger in Abstimmung mit den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen über die Wahl eines sicheren und sinnvollen Standortes der Haltestellen.

Bauliche Maßnahmen an der Haltestelleninfrastruktur seitens der oben genannten Baulastträger sollen den Aufgabenträgern Landkreis St. Wendel und Zweckverband Personennahverkehr (ZPS) benannt werden. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund des laufenden barrierefreien Ausbaus der Haltestellen von Bedeutung (siehe Tabelle 24).

Eine Ausstattung mit **dynamischer Fahrgastinformation (DFI)** ist im Landkreis St. Wendel an den beiden Haltestellen des Typs 1, St. Wendel ZOB und Türkismühle Bahnhof, erfolgt. Eine Einrichtung von DFI an anderen Haltestellen ist in entsprechend reduzierter Ausführung der Anzeigetechnik zu prüfen. So können an Verknüpfungspunkten gemäß Kapitel 2.2.3.1 Anzeigen in eine bestehende Infrastruktur (Wetterschutz, Mast) integriert werden.



Abb. 22: Links in Haltestellenmast integrierte DFI (Ludwigshafen, Foto © rnv GmbH) und rechts in Rückwand des Wetterschutzes integrierte DFI der Firma Lumino (Mainz, Foto www.antenne-mainz.de)

Die Einrichtung von DFI an weiteren Haltestellen ist auch vor dem Hintergrund der möglichen Förderung nach GVFG (siehe Kapitel 1.5.1) zu prüfen. Damit verbunden ist die Verpflichtung, dass der

Fördermittelnehmer (Landkreis oder Kommune) die Instandhaltung der geförderten Infrastruktur übernimmt, also sich um die technische Pflege der DFI kümmert.

Barrierefreier Ausbau: Wie oben geschildert müssen alle Haltestellen des Typs 1 barrierefrei ausgebaut sein. Dies ist an den Umsteigepunkten in St. Wendel und Türkismühle bereits erreicht. Haltestellen des Typs 2 sollen nach Möglichkeit ebenfalls komplett barrierefrei ausgebaut werden. Bei Typ 3 sind die jeweils vor Ort gegebenen Situationen zu beachten. Ein barrierefreier Ausbau ist grundsätzlich sehr schwierig und unverhältnismäßig, wenn

- die Haltestelle außerhalb einer geschlossenen Ortslage ohne Siedlungsschwerpunkt liegt, z.B. an einer Abzweigung oder in der Nähe eines Gehöftes,
- die Haltestelle nicht über befestigte Wege erreichbar ist und diese auch nicht ohne besonders großen Aufwand angelegt werden können,
- 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.

Da die Analyse in Kapitel 2.2.3.3 ergeben hat, dass nur gut ein Drittel der Haltestellen im Landkreis St. Wendel ausgebaut ist, besteht seitens der zuständigen Baulastträger hier noch ein erheblicher Handlungsbedarf zur Erfüllung der Anforderungen des PBefG.

3.4.6 Anforderungen an den Kundenservice, Marketing

Der Kundenservice ist über mehrere Wege sicherzustellen:

- **Persönlicher Kundenkontakt:** Die bestehende Beratungs- und Verkaufsstelle in St. Wendel (TourRondo) ist fortzuführen (siehe Kapitel 2.2.5.5). Sie soll mindestens fünf Tage in der Woche für mehrere Stunden geöffnet sein.
- **Telefonischer Kundenkontakt:** Jedes Verkehrsunternehmen muss zusätzlich zur Kundenhotline des Verbundes saarVV die telefonische Erreichbarkeit sicherstellen. Dies dient der Information der Fahrgäste über Fahrpläne und Tarife sowie der Bearbeitung von Beschwerden und Fundsachenanfragen. Die telefonische Erreichbarkeit muss zu den üblichen Geschäftszeiten durchgängig gegeben sein.
- **Online-Kundenkontakt:** Die Erreichbarkeit der Verkehrsunternehmen per E-Mail für alle Anliegen den Verkehr betreffend inkl. Erstbearbeitung und Rückmeldung an den Kunden muss gewährleistet sein. Außerdem muss jedes Unternehmen spätestens zur Betriebsaufnahme des Verkehrs eine Internetseite einrichten, auf der tagesaktuell über Fahrpläne, Tarife, Erreichbarkeit und aktuelle Ereignisse wie Betriebsstörungen, Umleitungen, Marketingaktionen oder Sonderverkehre informiert wird. Eine Verlinkung zur Auskunftsplattform saarfahrplan.de und zur Internetseite des Verbundes saarVV ist herzustellen.

Um Fahrgastinformation und Marketing sicherzustellen, verpflichten sich die Verkehrsunternehmen zur regelmäßigen Mitarbeit an den entsprechenden Publikationen der Aufgabenträger (Fahrplanbuch, Faltfahrpläne, Broschüren etc.) und stellen insbesondere über ihr Verkehrsmanagement die erforderlichen Fahrplandaten inklusive Echtzeit tagesaktuell zur Verfügung. Außerdem sind sie verpflichtet, sich an den Marketingaktionen des saarVV im dort üblichen Umfang zu beteiligen und den damit verbundenen Aufwand zu tragen. Näheres hierzu regeln die jeweiligen Vergabeverfahren und Verträge.

Der Landkreis St. Wendel setzt das erfolgreiche und bewährte Marketing für seinen ÖPNV weiter fort. Die in den laufenden Verkehrsverträgen festgeschriebenen Marketing-Mittel sollen

schwerpunktmäßig der Imageverbesserung im ÖPNV mit großer Breitenwirkung zukommen. Die zentralen Qualitäten des ÖPNV im Landkreis (z. B. Taktverkehr / ITF, hohe Fahrzeugqualität) sollen über verschiedene Kanäle durch eine professionelle Marktdurchdringung ins Bewusstsein der Bevölkerung transportiert werden.

Hinzu kommen spezielle zielgruppenorientierte Aktionen, v. a. im Freizeitverkehr (z. B. Sonderverkehre, touristische Angebote), im Schülerverkehr (z. B. Durchführung von Busschulen durch die Verkehrsunternehmen), für Senioren (z. B. Rabattaktion) und Berufspendlerverkehr (z. B. zur Unterstützung der Vermarktung des JobTickets). Die in Kapitel 2.2.6 dargestellten Maßnahmen sollen auch in Zukunft fortgeführt, angepasst und ausgebaut werden.

3.5 Sozialstandards

Eine faire und leistungsgerechte Entlohnung des Personals ist unverzichtbar. Dem Fahrpersonal kommt aufgrund vielfältiger Arbeitsbelastungen (Kundenbetreuung, Verkehrssicherheit, Kassenverantwortung, Fahrplantreue, Schichtdienste...) dabei eine Schlüsselrolle zu. Zur nachhaltigen Sicherung der Betriebsqualität sind folgende Regelungen zur Tariftreue, zu Sozialstandards und zu einer möglichen Personalübernahme als Teil der ausreichenden Verkehrsbedienug einzuhalten:

- Bei Abgabe eines Angebotes zum Betrieb von Linien in Aufgabenträgerschaft des Landkreises St. Wendel ist eine aktuelle Tariftreueerklärung nach dem Saarländischen Tarif-Treue-Gesetz (STTG) abzugeben. Diese ist auch im Falle einer eigenwirtschaftlichen Linienbeantragung bei der Genehmigungsbehörde vorzulegen.
- Sozialstandards aus den im Saarland gültigen Tarifverträgen sind mindestens einzuhalten.
- An geeigneten Standorten, z. B. Betriebshöfen, muss das Verkehrsunternehmen seinen Mitarbeitern Sozialräume zur Verfügung stellen, die den gesetzlichen Bestimmungen entsprechen und mindestens einen ruhigen, beheizbaren Pausenraum mit Sitzmöglichkeiten, Toiletten, Versorgung mit Trinkwasser und die Möglichkeit zur betrieblichen Information (z. B. Aushang von Weisungen, Vorhandensein eines Ansprechpartners) bieten.
- Erfolgt eine zugelassene Vergabe von Fahrleistung an Subunternehmer, sind bei diesen die gleichen Bedingungen anzuwenden.

Zusätzliche Regelungen zu den Sozialstandards können im Rahmen der jeweiligen Vergabeverfahren getroffen werden.

4 Maßnahmenkonzept

In den vorangegangenen Kapiteln fand ein Abgleich des Status Quo im ÖPNV des Landkreises St. Wendel (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, Qualität und Sozialstandards (Kapitel 3.3. bis 3.5) statt. Dabei sind Schwachstellen im ÖPNV-Netz des Landkreises St. Wendel identifiziert worden, die in diesem Kapitel näher beleuchtet und auf Möglichkeiten zu ihrer Behebung geprüft werden. Dabei werden auch Ergebnisse des Beteiligungsverfahrens berücksichtigt. Aus der Prüfung resultieren Empfehlungen und Maßnahmen für den weiteren Umgang mit den Schwachstellen.

4.1 Behebung allgemeiner Mängel

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. Diese Schwachstellen sind bereits in Tabelle 25 in Kapitel 3.2.4 aufgeführt.

4.1.1 Integration freigestellter Schülerverkehre

Die im ÖPNV-Gesetz des Saarlandes § 3 (8) geforderte Integration von freigestellten Schüler- und Kindergartenverkehren in den allgemein zugänglichen ÖPNV, sofern wirtschaftlich und sachgerecht, ist im Landkreise St. Wendel bereits weitgehend umgesetzt. Nur in Teilen der Stadt St. Wendel existieren noch freigestellte Schülerverkehre. Mit Beginn des laufenden Schuljahres 2021/22 wurden die letzten freigestellten Schülerverkehre in der Gemeinde Nonweiler (Klassenstufen 1 und 2) in den ÖPNV integriert.

Es wird erneut eine Überprüfung der Integrationsmöglichkeiten weiterer Fahrten in den ÖPNV gemeinsam mit der Stadt und dem Verkehrsunternehmen vor diesem Hintergrund angeregt. Sollten sich sachgerechte Lösungen abzeichnen, sind Vorschläge zu erarbeiten, welche Fahrten des freigestellten Schülerverkehrs in den bestehenden Linienverkehr integriert werden können. Dabei besteht die Möglichkeit, Fahrten auf bereits bestehenden Buslinien abzubilden oder eigene Linien zu schaffen. Letzteres ist insbesondere dann anzustreben, wenn die betroffenen Grundschulverkehre bezüglich ihrer Streckenführung nicht oder kaum zu bestehenden Linien passen.

Ein Vorteil des nicht in den allgemein zugänglichen ÖPNV integrierten Schülerverkehrs ist eine besser steuerbare Sitzplatzgarantie für Grundschulkinder, die oftmals ausdrücklich gewünscht ist.

➡ vorerst kein dringender Handlungsbedarf, mittelfristig erneute Prüfung erforderlich

4.1.2 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 St. Wendel nur im Falle des Nachtbustarifs geboten.

Da es sich beim Nachtbustarif um einen landesweit angewendeten Tarif handelt, kann der Landkreis St. Wendel kurz- bis mittelfristig nur unter Einbeziehung der weiteren Beteiligten die Eingliederung dieses Haustarifs in den Verbundtarif anstreben. Dies wäre beispielsweise mit der Einziehung einer Sonderpreisstufe „Nachtarif“ in den bestehenden saarVV-Tarif möglich, die dann der üblichen Einnahmenaufteilung im Verbund unterliegt. Entsprechende Planungen sind auf Landesebene für das Jahr 2021 abzusehen.

Die von Saar-Mobil GmbH & Co. KG und Nikolaus Kirsch GmbH im Norden des Landkreises zum Landkreis Birkenfeld und Landkreis Trier-Saarburg hin angewendeten Haustarife sind grenzüberschreitend und können von daher nicht in den saarVV integriert werden.

➡ Handlungsbedarf auf Landesebene

4.1.3 Flächenerschließung des ländlichen Raumes durch alternative Bedienungsformen

Gerade für den ländlichen Raum mit geringer Bevölkerungsdichte, geringer Nachfrage und geringem Nachfragepotential sehen neben dem ÖPNV-Gesetz des Saarlandes § 4 (3) und dem Verkehrsentwicklungsplan des Saarlandes zahlreiche Planungen wie das „Smart-Cities“-Projekt

(Digitalisierungskonzept mit Bundesförderung), die Lokale Entwicklungsstrategie, der Masterplan Tourismus sowie einige Gemeindeentwicklungskonzepte die Einrichtung alternativer Bedienungsformen im ÖPNV vor. Obwohl der Landkreis St. Wendel der Landkreis mit der geringsten Bevölkerungsdichte und gleichzeitig der höchsten Motorisierung im Saarland ist, gibt es hier aktuell keine alternativen Bedienkonzepte (siehe Kapitel 2.2.2.5). Der Gemeindebus Marpingen („Marpinger Schees“) war zu Anfang größtenteils als AST-Verkehr konzipiert. Der hohe Nutzungsgrad hat dazu geführt, hier einen festen Linienverkehr einzurichten. Auch in den Gemeinden Tholey und Nohfelden gab es AST-Verkehre, die allerdings aufgrund geringer Nachfrage eingestellt wurden. Einzig die Gemeinde Tholey plant die Einführung eines Bürgerbusses.

Zu den gängigen alternativen Bedienungsformen gehören:

- Anruf-Sammel-Taxi (AST) bzw. Anruf-Linien-Taxi (ALT)
- Rufbus
- Bürgerbus

Häufig werden andere Bezeichnungen für diese Konzepte benutzt (Anrufbus, Taxibus, Telebus etc.), die aber letztlich die selbe Form der Verkehrsleistung beschreiben. Unterschiede bestehen in der Fahrzeuggröße (regulärer PKW oder Klein- bis Midibus) und in der Organisation der Angebote (z. B. über die Kommune, die Unternehmen des ÖPNV oder über ehrenamtlich organisierte Vereine).

Der Landkreis St. Wendel beabsichtigt die Einführung eines Rufbus-Systems, welches insbesondere außerhalb der Haupt- und Nebenverkehrszeit (vor allem in den Abendstunden und am Wochenende) sowie abseits der Achsen des Schienenverkehrs und der vertakteten RegioBus-Linien den ÖPNV ergänzen soll. Hierauf wird im Kapitel 4.2.2 im Rahmen der Schwachstellenanalyse der Verbindungsqualität auf Ortsteilebene näher eingegangen.

➡ kurzfristiger Handlungsbedarf durch Integration von Rufbusleistungen in bestehende oder neue Verkehrsverträge

4.1.4 Anbindung großflächiger Einzelhandelseinrichtungen

Der Grundsatz Nr. 48 des Landesentwicklungsplanes, Teilabschnitt Siedlung des Saarlandes von 2006 (siehe Kapitel 1.3.2 und 3.2.1), sieht vor, großflächige Einzelhandels-Märkte in eine Anbindung durch den ÖPNV einzubeziehen. Fast alle Märkte von Aldi, dm, Edeka, Globus, Lidl, Netto, Norma, Rossmann, REWE und Wasgau im Landkreis St. Wendel befinden sich im Einzugsbereich von regelmäßig bedienten Bushaltestellen oder Schienenhaltepunkten. Lediglich ein Lidl-Markt in St. Wendel (August-Balthasar-Straße) ist nicht unmittelbar an den ÖPNV angebunden, über einen Fußweg von wenigen Minuten ist allerdings die Haltestelle Fausenmühle zu erreichen, an der regelmäßig die Buslinie 355 hält.

Die bestehende Infrastruktur aller Märkte ist fast ausschließlich auf den motorisierten Individualverkehr ausgerichtet. Dies liegt darin begründet, dass viele Kunden ein größeres Warenvolumen einkaufen, dessen Abtransport mit dem Fahrrad, zu Fuß oder mit Bus und Bahn nicht praktikabel ist. Von daher ist eine ÖPNV-Nachfrage an solchen Standorten nur schwer mobilisierbar.

➡ vorerst kein Handlungsbedarf

4.1.5 Einrichtung einer touristischen Buslinie und Verbesserung der Anbindung von Sehenswürdigkeiten

Als touristische Schwerpunkte im Landkreis St. Wendel gelten:

- Bostalsee mit Center-Parcs
- Kreisstadt St. Wendel
- Tholey mit Abtei und Schaumbergplateau

- Talsperre Nonnweiler und keltischer Ringwall (Otzenhausen / Nationalparktor)
- Freizeitzentrum Peterberg

Für eine bessere Erreichbarkeit ohne den motorisierten Individualverkehr gilt es, diese Schwerpunkte an die zentralen Orte der Umgebung und den Schienenverkehr anzubinden. Dies ist in den ersten vier Fällen durch die Führung der Linien R11, R4, 601, 610/619 und R200 gegeben. Nur der Peterberg wies bisher die in Kap. 3.2.2.2 aufgezeigten Erschließungsmängel auf, die auch die Ortslage Braunshausen betreffen. Hier ist allerdings mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2020 in der Zeitlage montags bis freitags eine erhebliche Verbesserung eingetreten. Die Gemeindebuslinie 629 bindet den Nonnweiler Ortsteil Braunshausen nun stündlich statt wie bisher im Zweistundentakt an den kleinen ITF-Knoten Primstal Hohlstraße und damit an die RegioBus-Linie 2 Richtung St. Wendel und Wadern (s. Kapitel 2.2.3.1 sowie 4.2.1). Von der Haltestelle Braunshausen Kirche ist das Freizeitzentrum Peterberg fußläufig in rund 15 Minuten erreichbar.

Weiter gilt es, die touristischen Schwerpunkte untereinander zu vernetzen, was gegenwärtig nur teilweise der Fall ist, z. B. in Form einer guten Verbindung zwischen St. Wendel und Tholey mit dem Schaumbergplateau.

Der Handlungsbedarf besteht darin, vor allem an Wochenenden das bestehende ÖPNV-Angebot aufzuwerten, zu verbessern und neue Verbindungen zu schaffen.

Schaumbergregion und Bostalsee

In einem ersten Schritt will der Landkreis St. Wendel auf der Grundlage des bestehenden Angebotes der Linien R4, 601 und 610/619 ein Angebot schaffen, welches die Bedienungslücke zwischen der Achse St. Wendel – Tholey – Schaumberg und dem Freizeitschwerpunkt Bostalsee schließt.

Diese Angebotsausweitung gelingt über eine teilweise Änderung der Linienverläufe der vorgenannten Linien:

- Montags bis freitags: Hier ist geplant, die Linie 610/619 von und nach St. Wendel stündlich alternierend ab/bis Tholey als Gemeindebus Tholey ins Bohnental bzw. als Freizeitlinie nach Selbach mit Anknüpfung zur RegioBus-Linie R11 anzubieten (Der Gemeindebus Tholey erhält durch den seitens der Gemeinde geplanten Bürgerbus eine Ergänzung (s. Kapitel 4.1.3)). Andere Optionen sind nicht ausgeschlossen, auch im Rahmen der geplanten Einführung von Rufbussen.
- Samstags, sonntags, feiertags: An diesen Tagen bietet sich die Einrichtung einer eigenen Freizeitbuslinie oder der Ausbau bzw. die Verlängerung der Linien R11 sowie 610/619 zu einem Freizeitbus an, indem mindestens die Kreisstadt St. Wendel, der Schaumberg und der Bostalsee miteinander verbunden werden:
 - o Planlinie „Freizeit“ (Wochenende/feiertags, integriert die bisherige Linie R11 bzw. 610/619): Türkismühle – Center-Parcs – Bosen – Selbach – Theley (- Johann-Adams-Mühle) – Schaumbergplateau – Tholey – Winterbach – St. Wendel.

Mit dieser Linie werden folgende touristischen Schwerpunkte untereinander und an das regionale Schienen- und Busnetz angebunden: St. Wendel (Altstadt, Wendelinuspark), Tholey (Abtei, Schaumbergplateau, Schaumbergbad), Theley (Johann-Adams-Mühle, Hofgut Imsbach), Selbach (Nahequelle), Bostalsee mit Center-Parcs und zahlreiche Rad-, Spazier-, Wander- und Premium-Wanderwege. Eine Bedienung der Strecke soll mindestens von 9 bis 20 Uhr im Zweistunden-Takt erfolgen. Die Ausdehnung auf einen Stundentakt und weitere Fahrten in den Abendstunden sind für das Sommerhalbjahr zu prüfen.

Eine verkehrliche Verknüpfung mit der RegioBus-Linie R4 muss erfolgen. Dies kann durch Überlagerung der beiden Linien zu einem durchgängigen Stundentakt erfolgen oder durch

eine sinnvolle Kombination beider Linien unter Vermeidung von Parallelverkehren. Eine Verknüpfung mit der RegioBus-Linie R12 in Alsweiler wäre ebenfalls zu überprüfen.

Abb. 23: Angebotsstruktur St. Wendel – Schaumbergregion - Bostalsee Mo.-Fr.: alternierende Linienführung 610/619 (Gemeindebus Tholey bzw. Verknüpfung St. Wendel – Tholey - Schaumbergplateau – Johann-Adams-Mühle – Bostalsee mit R11 in Selbach)



Abb. 24: Planlinie „Freizeitlinie St. Wendel - Schaumberg & Bostalsee“ Sa. / So. / Feiertage



Zusätzlich ist mit den rheinland-pfälzischen Aufgabenträgern abzustimmen, in wie weit Linien aus und in Richtung Rheinland-Pfalz bis an den Bostalsee reichen (z. B. Planlinie 890 des Zweckverbands Rhein-Nahe-Nahverkehrsverbund, Stand Oktober 2020: Türkismühle Bhf. – Center-Parcs - Gonnweiler – Neunkirchen/Nahe – Bosen – Eckelhausen – Sötern – Eisen – Achtelsbach – Birkenfeld – Oberhambach Ferienpark – Hunsrückhaus Erbeskopf Nationalparktor – Kempfeld Wildenburg/Nationalparktor - Rhaunen) und welche verkehrlichen Funktionen sie übernehmen sollen. In einem ersten Schritt wurde im Februar 2021 seitens des Landkreises St. Wendel aus planerischer Sicht (Streckenverlauf mit Nicht-Berücksichtigung des saarländischen Nationalparktores „Keltischer Ringwall“ in Otzenhausen, mangelhafte Verknüpfung der Linie mit der Bahn in Türkismühle, überdimensionierte Fahrtenhäufigkeit) sowie in Bezug zu den damit verbundenen hohen finanziellen Auswirkungen eine Beteiligung an dieser Linie abgelehnt.

Im Zusammenhang mit einer Neukonzeption oder der alleinigen Umsetzung durch die RNN wäre eine Verknüpfung mit der Planlinie „Freizeit“ in Türkismühle anzustreben.

Nationalpark Hunsrück-Hochwald

Ein zweiter touristischer Schwerpunkt für die Einrichtung einer Freizeitbuslinie liegt im Bereich der Gemeinde Nonnweiler mit den „Aushängeschildern“ Peterberg, Talsperre Nonnweiler und Nonnweiler-Otzenhausen (Nationalparktor „Keltischer Ringwall“ mit Keltenpark und Keltendorf). Die Einbindung dieser Ziele in die ÖPNV-Erschließung des Nationalparks Hunsrück-Hochwald zu touristisch relevanten Zeiten (Wochenende, Ferien) durch eine weitere Planlinie „Hochwald“ ist wünschenswert. Hingegen ist eine Verbindung oder Verknüpfung mit der Freizeitlinie rund um den Schaumberg oder den Bostalsee aufgrund der daraus resultierenden Linienlänge zu hinterfragen. Eine Verknüpfung aller drei touristischen Verkehre wäre sinnvoll (Planlinie Schaumbergregion, Planlinie 890, Planlinie Hochwald); alternativ kann über eine stärkere Einbindung des ITF-Knotens Primstal Hohlstraße in die Planlinie Hochwald nachgedacht werden.

- | |
|---|
| <p>☞ kurzfristiger Handlungsbedarf durch Umsetzung eines überarbeiteten Linienkonzeptes im Linienbündel 1 zur verbesserten Anbindung von Schaumbergplateau und Johann-Adams-Mühle sowie Schaffung einer Direktverbindung Theley – Selbach erforderlich.</p> |
| <p>☞ kurzfristiger Handlungsbedarf durch Einrichtung einer Freizeitlinie an Wochenenden oder Aufwertung der Linien R11 und 610/619 zur Verbindung der touristischen Schwerpunkte St. Wendel, Schaumbergregion und Bostalsee.</p> |
| <p>☞ kurz- bis mittelfristiger Handlungsbedarf durch Schaffung einer Anbindung der touristischen Schwerpunkte in der Gemeinde Nonnweiler im Rahmen des Nationalparks Hunsrück-Hochwald in Abstimmung mit den Partnern auf rheinland-pfälzischer Seite.</p> |

4.1.6 Einrichtung von Shuttleverkehren zu Veranstaltungen und Freizeitschwerpunkten

Bereits in den vergangenen Jahren wurden Sonder- oder Shuttleverkehre zum Seefest am Bostalsee, zum Schüler-Ferien-Fest St. Wendel, zu den Walhauser Köhlertagen, zu Einzelevents (Trachtenfest, Landessportveranstaltungen etc.) oder weiteren Großveranstaltungen auch von privaten Veranstaltern angeboten. Die Finanzierung und Planung dieser Angebote liegt nicht alleine beim Landkreis St. Wendel und den ausführenden Verkehrsunternehmen. Hier sind vor allem die jeweiligen Veranstalter gefordert. Sie müssen ein Interesse dafür entwickeln, die Zahl der anreisenden PKW zu reduzieren. Durch finanzielle Unterstützung und inhaltliche Zuarbeit können bedarfsgerechte ÖPNV-

Angebote aufgestellt werden. Alle politisch und organisatorisch Verantwortlichen sind aufgefordert, darauf hinzuwirken.

➡ teilweise Handlungsbedarf bei Veranstaltern in Abstimmung mit Landkreis St. Wendel und Verkehrsunternehmen

4.2 Behebung von Erschließungsmängeln

Neben den eher allgemeinen bzw. strukturellen Mängeln im ÖPNV des Landkreises St. Wendel (siehe Kapitel 4.1) wurden im Rahmen der Analyse auch eine Reihe räumlich und/oder zeitlich begrenzter Bedienungslücken aufgezeigt (siehe Kap. 3.3.2, Tabelle 27 und Anlage 1 des Nahverkehrsplanes). Im Folgenden werden mögliche Maßnahmen zur Behebung dieser Mängel aufgezeigt, nach ihrer Eignung bewertet und dem jeweiligen Aufgabenträger zugeordnet. Dabei kann sich eine Maßnahme auf mehrere Mängel auswirken, insbesondere, was die flächige Erschließung des Landkreises zu Schwachlastzeiten angeht.

Auch im Rahmen dieser Erwägungen werden Ergebnisse aus dem Beteiligungsverfahren berücksichtigt.

4.2.1 Anbindung Nonnweiler – Wadern

Da der Landesentwicklungsplan Siedlung die Gemeinde Nonnweiler zum Verflechtungsbereich des Mittelzentrums Stadt Wadern im benachbarten Landkreis Merzig-Wadern zählt, wird hier seitens der Raumordnung eine entsprechende Verkehrsnachfrage angenommen. Diese wird von den höchstens durchschnittlichen täglichen Verkehrsmengen im Individualverkehr auf den Landesstraßen L146, L147 und L148 (ca. 2.000 – 8.000 Kfz/24h) eher nicht bestätigt.

Eine direkte und hochwertige, da umsteigefreie Verbindung im ÖPNV nach Wadern besteht derzeit nur vom Ortsteil Primstal aus (RegioBus-Linie R2). Alle anderen Ortsteile inklusive des Gemeindehauptortes Nonnweiler sind durch Schulverstärkerfahrten, Einzelfahrten in einzelnen Ortsteilen (Linien 201, 202, 617, 641) sowie vor allem über den Umstieg in Primstal Hohlstraße (kleiner ITF-Knoten Linie R2 mit Linie 629, siehe Kapitel 2.2.3.1) mit Wadern verbunden. Der ITF-Knoten sowie die Fahrthäufigkeit der Linie 629 wurden zum Fahrplanwechsel im Dezember 2020 weiter verbessert. Für die Orte Kastel, Braunshausen, Bierfeld, Sitzerath, Nonnweiler und Otzenhausen besteht nun ein Stundentakt Richtung Primstal und zurück von ca. 8 bis 18 Uhr. Der zeitliche Übergang wurde durch Zugabe einer Minute zusätzlicher Umsteigezeit stabilisiert.

Für die bestehende Fahrgastnachfrage auf der Relation Nonnweiler – Wadern reichen die vorhandenen Fahrtangebote derzeit aus. Verbesserungswünsche und Beschwerden werden kaum registriert. Daher kann davon ausgegangen werden, dass vor allem die mit Umstieg angebotene Verbindung über Primstal sowie auch die zielgruppenspezifischen Angebote v. a. im Schülerverkehr vorerst ausreichen, um das Mobilitätsbedürfnis zwischen Nonnweiler und Wadern abzubilden. Dennoch sollte die Vorgabe des Landesentwicklungsplans Siedlung als Anregung im Bestreben zur Verbesserung des ÖPNV nicht gänzlich fallengelassen werden. Die Umsetzung einer direkten, vertakteten Linie setzt allerdings eine Abstimmung mit dem benachbarten Aufgabenträger Landkreis Merzig-Wadern voraus. Dieser hat in seinem Nahverkehrsplan (2017, Kap. 3.1.1, Tabelle 37 und Tabelle 39) die Achse lediglich als Ergänzungssachse des ländlichen Raumes identifiziert und das derzeitige Angebot sowie flexible Bedienformen als ausreichend angesehen.

➡ vorerst kein Handlungsbedarf

4.2.2 Anbindung von Ortslagen zu Schwachlastzeiten – Einführung eines Rufbussystems

Einige Ortslagen im Landkreis St. Wendel besitzen nach der Angebotsanalyse von Kapitel 3.3.2 und gemäß Anlage 1 insbesondere zu Schwachlastzeiten kein adäquates oder gar kein ÖPNV-Angebot. Dies betrifft insbesondere die Abendstunden, Sonntage/Feiertage und teilweise die Samstage. Per Definition aus Kapitel 3.3.1 (Abb. 21) sind die Schwachlastzeiten folgende Zeitfenster, die bei der folgenden Betrachtung maßgeblich sind:

- Mo. – Fr. vor 6:30 Uhr
- Mo. – Fr. nach 20:00 Uhr
- Sa. vor 8:00 Uhr
- Sa. nach 18:00 Uhr
- Sonn- und Feiertage ganztägig

Räumlich betrachtet handelt es sich um Ortslagen, die abseits der Linien des Landesnetzes liegen (Regionalbahn RB 73, Regionalexpress RE3, RegioBus-Linien R2, R4, R11, R12, R200), die auch zu Schwachlastzeiten ein Angebot beinhalten.

Tab. 28: Ortslagen mit unzureichendem ÖPNV-Angebot zu Schwachlastzeiten

Gemeinde	Ortslage	Angebot fehlt		
		Mo.-Fr. nach 20 Uhr	Samstags vor 8, nach 18 Uhr	sonntags
Freisen	Asweiler		(X)	X
	Eitzweiler		(X)	X
	Freisen		(X)	X
	Grügelborn		(X)	X
	Haupersweiler		(X)	X
	Oberkirchen		(X)	X
	Reitscheid		(X)	X
	Schwarzerden	(X)	X	X
Marpingen	Berschweiler	X	X	X
Namborn	Eisweiler	(X)	(X)	(X)
	Gehweiler	(X)	(X)	X
	Heisterberg	X	X	X
	Hirstein	(X)	(X)	X
	Pinsweiler	(X)	(X)	X
	Roschberg	(X)	X	X
Nohfelden	Eiweiler	X	X	X
	Mosberg-Richweiler	X	X	X
	Neunkirchen (Nahe)	X	(X)	
	Wolfersweiler		(X)	X
Nonnweiler	Bierfeld	X	X	X

	Braunshausen	X	X	X
	Kastel	X	X	X
	Sitzerath	X	X	X
Oberthal	Güdesweiler	(X)	X	X
	Steinberg-Deckenhardt	X	X	X
St. Wendel	Bosenbergklinik	X	X	X
	Bubach	(X)	(X)	X
	Dörrenbach	(X)	X	X
	Hoof	(X)		X
	Leitersweiler	(X)		X
	Marth	(X)	(X)	X
	Niederkirchen	(X)	(X)	X
	Osterbrücken	(X)		X
	Remmesweiler	(X)		X
	Saal	(X)	(X)	X
	Urweiler	(X)		X
	Werschweiler	(X)	X	X
Tholey	Bergweiler	X		
	Lindscheid	X	(X)	X
	Neipel	X	(X)	X
	Scheuern	X	(X)	X
	Überroth-Niederhofen	X	(X)	X

X = Angebot zur Schwachlastzeit ist nicht vorhanden (Ausnahme Nachtbuslinien, siehe Kap. 3.3.2)

(X) = Angebot zur Schwachlastzeit nur eingeschränkt vorhanden (Einzelfahrten oder zeitlich eingeschränkt)

Für alle Ortslagen der Tab. 28 wird die Einrichtung eines Rufbussystems im Landkreis St. Wendel vorgeschlagen. Ferner ist daran gedacht, den Rufbus dort zum Einsatz zu bringen, wo bei bestehenden Buslinien im Rahmen akribischer Zählungen nachgewiesen werden kann, dass die Nachfrage deren Permanenz nicht rechtfertigt.

Das Rufbussystem soll sich durch folgende Eigenschaften auszeichnen:

1. Angebotsstruktur
 - Eine Rufbuslinie bedient einen räumlich definierten Bereich mit mehreren Ortschaften.
 - Es gibt keinen festen Linienweg.
 - Die Fahrzeiten sind Richtwerte und werden bei Bestellung des Verkehrs kommuniziert. Lediglich eventuelle Ankunftszeiten an Verknüpfungspunkten mit anderen Verkehrsmitteln des ÖPNV (z. B. St. Wendel ZOB/Bahnhof) müssen festgelegt sein.
 - Verkehrszeiten:

- Mo.-Fr. 20:00 – ca. 23:00 Uhr,
 - Sa. ca. 7:00 – 23:00 Uhr in Ergänzung zu eventuell bestehendem Busverkehr,
 - So./feiertags ca. 9:00 – 19:00 Uhr (optional 23:00 Uhr).
- Buchung einer Fahrt telefonisch über Call-Center und digital über Rufbus-App oder – Internetseite, mindestens 30 oder 60 Minuten vor eventuell im Fahrplan festgelegter Abfahrt.
 - Integration des Angebots in die Vertriebsstrukturen des saarVV, die Landesdatendrehscheibe des ZPS (saarfahrplan) und Projekte des Landkreises St. Wendel im Rahmen des Aufbaus einer digitalen Infrastruktur (Modellvorhaben „Smart Cities“, s. u.).
2. Tarif
- Vollumfängliche Integration in den Tarif des saarVV.
 - Optional Zuschlag von max. 1 € pro Fahrt (vergleichbar mit „Komfortzuschlag“ bei ALT- oder AST-Linien in anderen saarländischen Landkreisen).
 - Vertrieb und Kontrolle von Fahrkarten im Fahrzeug durch Vorhaltung einer entsprechenden Bordrechnertechnologie.
3. Fahrzeug
- Niederflur-Minibus mit 10-20 Sitzplätzen.
 - Möglichkeit der Mitnahme von Kinderwagen und Rollstühlen (Barrierefreiheit, Rampe).
 - Beschilderung des Fahrzeugs außen und Fahrgastinformation innen.
 - In Betrachtung der jeweiligen technischen Möglichkeiten und Förderkulissen ist der Einsatz von Fahrzeugen mit alternativen Antriebsarten zu prüfen (s. Kapitel 3.4.1 (6) CVD).

Die detaillierte Planung des Angebots mit der genauen Festlegung der Verkehrszeiten und –räume nimmt der Landkreis St. Wendel im Rahmen eines gesonderten Planungsauftrages vor. Die Verkehre müssen nach den geltenden Rechtsvorschriften des Vergaberechts entweder als Zubestellung im Rahmen bestehender Linienbündel oder als eigenständige Linien an einen geeigneten Betreiber vergeben werden.

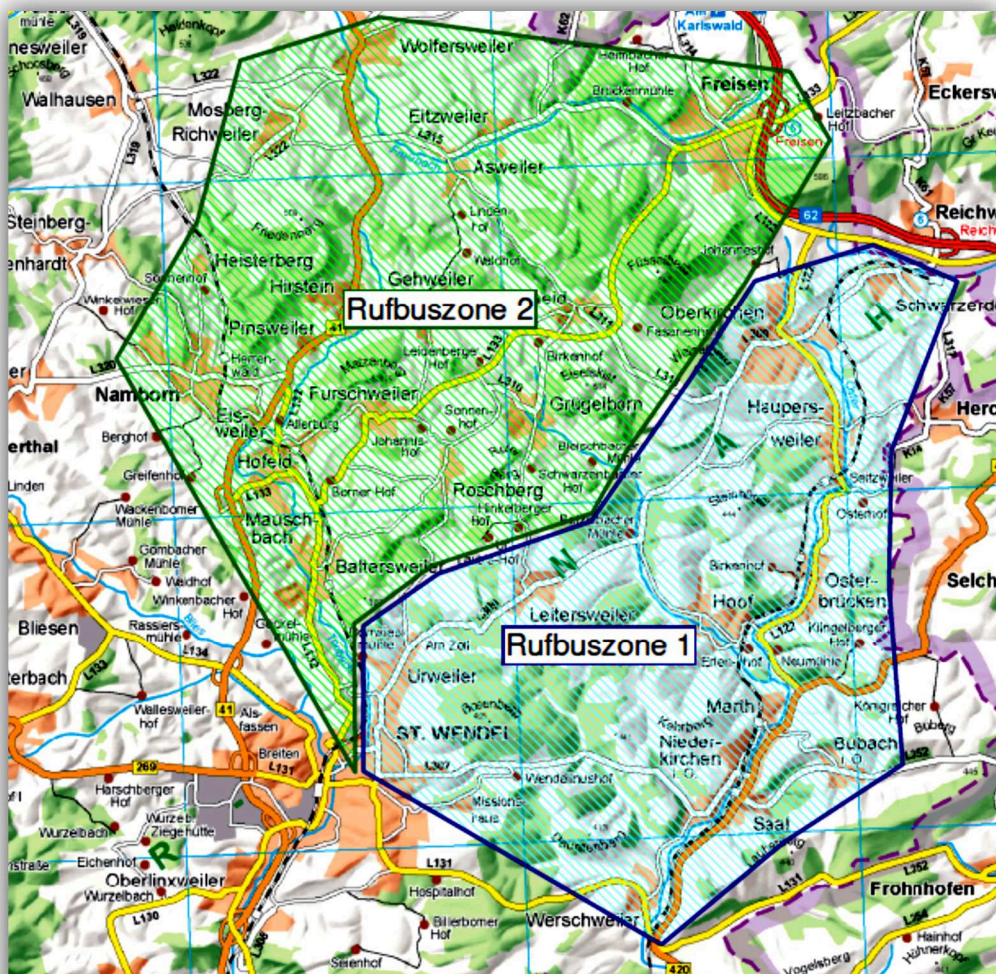
Ein flexibles Rufbussystem, dessen Anforderung zunehmend auf digitalem Wege stattfinden wird, ist ideal geeignet, um in das Modellvorhaben „S(mar)t. Wendeler Land“ integriert zu werden. Hier wurde das Themenfeld Mobilität bereits identifiziert, um unterschiedliche Mobilitätsangebote miteinander zu verknüpfen und zu vernetzen. Der Oberbegriff „Smart Cities“ definiert sich wie folgt: „Smart Cities ist ein ganzheitlicher Ansatz, um Städte und Regionen zukunftsfähig, digital und nachhaltig zu gestalten.“ Gerade der Punkt der Nachhaltigkeit spricht für eine Verlagerung vom Autoverkehr hin auf alternative, da klimafreundlichere Angebote. Neben Sharing-Systemen, Bürgerbussen und Mitfahrzentralen ist der Rufbus eine sehr gute Möglichkeit, den klassischen ÖPNV gerade im ländlichen Raum entsprechend zu erweitern, zu flexibilisieren, effizienter zu machen und zu modernisieren. Die gesteckten Ziele sind mit Hilfe des Rufbusses zu erreichen: Entwicklung einer nachhaltigen (emissionsarmen), bezahlbaren und datengestützten Mobilität, die durch Verkehrsanbindung peripherer Ortsteile landkreisinterne Disparitäten ausgleicht. Eine wesentliche Rolle kommt der Kommunikation des Angebotes zu. Dazu gehören sowohl die Beteiligung von Bürgern und externen wie internen Experten im Rahmen eines Kompetenzcenters Digitalisierung als auch klassisches und digitales Marketing.

Es wird daher empfohlen, die in Tab. 28 aufgeführten Orte mittelfristig in ein Gesamtkonzept kreisweit einzusetzender Rufbusse zu integrieren. Kurzfristig wird empfohlen, als erste Realisierungsstufe den Rufbus in Gemeinden bzw. Ortslagen einzusetzen, die abseits von regelmäßigen Anbindungen durch RegioBus- oder Regionalbahnlinien liegen. Dies betrifft insbesondere den östlichen Landkreis mit der kompletten Gemeinde Freisen, den St. Wendeler Stadtteilen im Ostertal und Teile der Gemeinde Namborn.

Daraus ließen sich beispielsweise folgende, mit jeweils einem Fahrzeug funktionierende Rufbusbereiche im Zulauf auf die Kreisstadt St. Wendel, ableiten:

- Rufbuszone 1: Ostertal
 - o Zulauf auf und Abbringer von Stadt St. Wendel mit Innenstadt, Bahnhof & ZOB, Krankenhaus & Bosenbergklinik
 - o Verbindung zwischen den angefahrenen Ortschaften
 - o Potential: ca. 8.300 Einwohner im Einzugsbereich
 - o Bediente Ortschaften
 - Gemeinde Freisen: Schwarzerden, Oberkirchen, Happersweiler
 - Stadt St. Wendel: Osterbrücken, Hoof, Marth, Niederkirchen, Saal, Bubach i.O., Werschweiler, Dörrenbach, Leitersweiler, Urweiler
- Rufbuszone 2: Freisen – Namborn - Nohfelden
 - o Zulauf auf und Abbringer von Bahn-Haltepunkt Namborn bzw. Stadt St. Wendel mit Innenstadt, Bahnhof & ZOB, Krankenhaus & Bosenbergklinik
 - o Verbindung zwischen den angefahrenen Ortschaften
 - o Potential: ca. 9.200 Einwohner im Einzugsbereich
 - o Bediente Ortschaften
 - Gemeinde Freisen: Freisen, Asweiler, Eitzweiler, Grügelborn, Reitscheid
 - Gemeinde Namborn: Namborn, Gehweiler, Hirstein, Furschweiler, Roschberg, Pinsweiler, Heisterberg
 - Gemeinde Nohfelden: Wolfersweiler, Mosberg-Richweiler

Abb. 25: Mögliche Abgrenzung von Rufbusbereichen



<p>➔ kurzfristiger Handlungsbedarf durch Einführung eines Rufbussystems für Teile der Gemeinden Freisen, Namborn, Nohfelden und der Stadt St. Wendel</p>
<p>➔ mittelfristiger Handlungsbedarf durch Erweiterung des Rufbussystems auf alle betroffenen Teile des Landkreises St. Wendel</p>
<p>➔ Integration des Rufbussystems in die digitalen Systeme der bestehenden (saarVV, saarfahrplan) und aufzubauenden Strukturen („S(mar)t. Wendeler Mobilität“)</p>

4.3 Zusammenfassung der Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes

Nach Analyse der Schwachstellen ergeben sich im Wesentlichen zwei Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV, die in der Handlungsvollmacht des Landkreises St. Wendel liegen.

Zum einen geht es um die Neuordnung der Verkehre rund um den Schaumberg, den ITF-Knoten Selbach und den Bostalsee, vor allem vor einem touristischen Hintergrund. Die Neuordnung und Aufwertung des bestehenden Angebotes sowie zusätzliche Verkehre, vor allem am Wochenende, sind hier gefragt. Hinzu kommt insbesondere in Abstimmung mit den rheinland-pfälzischen Nachbarn die Aufwertung des ÖPNV für den Freizeitverkehr im Nationalpark Hunsrück-Hochwald rund um Nonnweiler und den Peterberg.

Zum anderen sind die zahlreichen Angebotsschwächen zu den Schwachlastzeiten durch die schrittweise Einführung eines bedarfsgesteuerten ÖPNV, vorzugsweise eines Rufbus-Systems, zu beheben. Zusammen mit der Sicherung des bestehenden Angebotes auf Grundlage der in Anlage 2 (Liniensteckbriefe) dargestellten Linien sowie dem Angebot im Schienenverkehr entsteht somit ein gutes ÖPNV-Angebot, das den Erfordernissen der Zeit vom demographischen Wandel über die Barrierefreiheit bis zum Klimawandel gerecht werden kann.