

Nahverkehrsplan des Saarpfalz-Kreises 2019

1. Entwurf (September 2018, Ergänzungen Stand März 2019)

Inhaltsverzeichnis

1	Grundlagen und Rahmenbedingungen.....	9
1.1	Aufgaben und Ziele des Nahverkehrsplanes	9
1.2	Rechtliche Grundlagen.....	10
1.2.1	Europäischer Rechtsrahmen – Verordnung (EG) Nr. 1370/2007	10
1.2.2	Gesetze der Bundesrepublik Deutschland	11
1.2.2.1	Regionalisierungsgesetz (RegG).....	11
1.2.2.2	Personenbeförderungsgesetz (PBefG).....	11
1.2.3	Gesetze des Saarlandes	12
1.2.3.1	Gesetz über den Öffentlichen Personennahverkehr im Saarland (ÖPNVG) ...	12
1.2.3.2	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz Saarland (GVFG Saarland).....	13
1.3	Planerische Grundlagen.....	14
1.3.1	Rahmenplanung der Bundesrepublik Deutschland	14
1.3.2	Landesplanerische Grundlagen	14
1.3.3	Kreisentwicklungskonzept	15
1.3.4	Weitere Fachplanungsinstrumente und Studien auf Kreisebene	15
1.3.5	Planungen auf kommunaler Ebene: Gemeindeentwicklungskonzepte	16
1.4	Organisatorische Grundlagen.....	17
1.4.1	Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr des Saarlandes	17
1.4.2	Zweckverband der Aufgabenträger (ZPS)	17
1.4.3	Aufgabenträger.....	18
1.4.4	Weitere Besteller von ÖPNV-Leistungen	18
1.4.5	Verbund der Verkehrsunternehmen.....	19
1.4.6	Verkehrsunternehmen	19
1.4.7	Fahrgäste	20
1.5	Finanzielle Grundlagen	20
1.5.1	Bundesmittel.....	20
1.5.2	Landesmittel	21
1.5.3	Mittel des Kreises	21
1.5.4	Nutzerfinanzierung	22
2	Bestandsanalyse	23
2.1	Strukturdaten.....	23
2.1.1	Siedlungsstruktur.....	23
2.1.2	Bevölkerungsstruktur.....	25
2.1.2.1	Bevölkerungsstand und –verteilung	25
2.1.2.2	Bevölkerungsentwicklung.....	26
2.1.2.3	Altersstruktur.....	26
2.1.2.4	Bevölkerungsvorausschätzung	28

2.1.2.5 Demographiepakt.....	29
2.1.3 Motorisierter Individualverkehr.....	29
2.1.3.1 Straßeninfrastruktur	30
2.1.3.2 Pkw-Nutzung und Bestand.....	30
2.1.4 Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung.....	34
2.1.4.1 Verkehrsmittelwahl an weiterführenden Schulen.....	35
2.1.5 Arbeitsplatzstruktur und Pendler.....	36
2.1.5.1 Arbeitsplatzverteilung.....	36
2.1.5.2 Grenzüberschreitende Pendlerbeziehungen	38
2.1.6 Schulen, Hochschulen und Ausbildungsplätze	39
2.1.6.1 Schulen im Saarpfalz-Kreis.....	39
2.1.6.2 Hochschulen im Saarpfalz-Kreis	46
2.1.6.3 Berufliche Ausbildungsstellen im Saarpfalz-Kreis.....	47
2.1.6.4 Volkshochschulen	48
2.1.7 Einrichtungen für Senioren und Mobilitätseingeschränkte.....	48
2.1.7.1 Kliniken und Rehabilitationseinrichtungen.....	48
2.1.7.2 Pflege- und Senioreneinrichtungen	49
2.1.7.3 Behindertenwohnheime und -werkstätten	50
2.1.8 Tourismus und Freizeitverkehr	51
2.1.8.1 Touristische Kennzahlen.....	52
2.1.8.2 Tourismusschwerpunkte	53
2.2 Bestandsaufnahme Öffentlicher Verkehr.....	56
2.2.1 Schienenverkehr.....	56
2.2.1.1 Fernverkehr	56
2.2.1.2 Regional- und Nahverkehr	56
2.2.2 Busverkehr	58
2.2.2.1 Fernbuslinien	58
2.2.2.2 Landesweite Buslinien	58
2.2.2.3 Kreisbuslinien.....	60
2.2.2.4 Stadtverkehre.....	61
2.2.2.5 Grundschulverkehre.....	63
2.2.2.6 Anruf-Linien-Taxi-Verkehre	63
2.2.2.7 Linienbündel und Betreiber	64
2.2.2.8 Linien anderer Aufgabenträger.....	65
2.2.3 Infrastruktur	67
2.2.3.1 Bahnhöfe und Haltepunkte.....	67
2.2.3.2 ÖPNV-Verknüpfungspunkte	68
2.2.3.3 Intermodalität: Verknüpfung des ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln	72

2.2.3.4 Haltestellen	74
2.2.3.5 Betriebliche Infrastruktur	78
2.2.4 Fahrzeuge	79
2.2.4.1 Fahrzeugqualität	80
2.2.4.2 Fahrscheindrucker, Bordrechner und Datenfunk	82
2.2.5 Tarif und Vertrieb	82
2.2.5.1 saarVV-Tarif	82
2.2.5.2 Sondertarife im saarVV	83
2.2.5.3 Haustarife der saarVV-Partnerunternehmen	84
2.2.5.4 Übergangstarif Westpfalz / östliches Saarland	84
2.2.5.5 VRN-Tarif	85
2.2.5.6 Vertriebsformen im Saarpfalz-Kreis	85
2.2.6 Marketing und Kommunikation	86
2.2.6.1 Fahrpläne	86
2.2.6.2 Haltestellen und Fahrzeuge	88
2.2.6.3 Service und Beratung	88
2.2.6.4 Marketingmaßnahmen und Zielgruppenansprache	89
3 Zielvorgaben und Anforderungsprofil	91
3.1 Festlegungen und Rahmenbedingungen nach dem ÖPNV-Gesetz des Saarlandes	91
3.2 Aussagen anderer Planungsinstrumente	93
3.2.1 Übergeordnete Planungsinstrumente	93
3.2.2 Planungen des Saarpfalz-Kreises und des Biosphärenreservates Bliesgau	94
3.2.2.1 Kreisentwicklungskonzept	94
3.2.2.2 Masterplan 100 % Klimaschutz	95
3.2.2.3 Regionales Tourismuskonzept Saarpfalz-Kreis und Biosphärenreservat Bliesgau	97
3.2.3 Kommunale Planungen	97
3.2.4 Mängelanalyse	99
3.3 Anforderungsprofil an das Angebot	100
3.3.1 Definition von Achsen und Verkehrszeiten	101
3.3.2 Verbindungsqualität und Mängelanalyse	104
3.3.3 Funktionale Linienhierarchie	107
3.3.4 Verknüpfungspunkte	108
3.4 Anforderungsprofil Qualität	109
3.4.1 Fahrzeugqualität	109
3.4.2 Anforderungen an das Fahrpersonal	113
3.4.3 Vertragssteuerung, Evaluation	114
3.4.4 Anforderungen an die Haltestellen	114

3.4.5 Anforderungen an den Betrieb und Kundenservice.....	115
3.4.6 Anforderungen an den Kundenservice, Marketing	115
3.5 Sozialstandards.....	116
4 Maßnahmenkonzept.....	118
4.1 Behebung allgemeiner Mängel.....	118
4.1.1 Einrichtung von Verkehren von und nach Frankreich.....	118
4.1.2 Integration freigestellter Schüler- und Kindergartenverkehre	119
4.1.3 Integration von Haustarifen in den saarVV	119
4.1.4 Anbindung großflächiger Einzelhandelseinrichtungen	119
4.1.5 Einrichtung von Eilbuslinien für Berufspendler.....	120
4.1.6 Einrichtung einer Buslinie zur Erschließung von Gewerbegebieten in St. Ingbert	122
4.1.7 Erweiterung des Stadtbusangebotes DOLMUSCH	122
4.1.8 Einrichtung von Zubringerverkehren von der Gemeinde Mandelbachtal zum Schienenverkehr	122
4.1.9 Ausbau der Haltestelleninfrastruktur	123
4.2 Behebung von Erschließungsmängeln, Linienplanung	123
4.2.1 Verbesserte Anbindung der Ortslage Kleinottweiler	123
4.2.2 Verbesserung des Angebotes in Niederbexbach, Altstadt und Limbach	125
4.2.3 Verbesserte Anbindung der Ortslagen Bayerisch Kohlhof und Bliesberger Hof ..	125
4.2.4 Einrichtung einer Planungslinie Brebach – Niederwürzbach	125
4.2.5 Behebung von Erschließungsmängeln im Bickenalbtal an Wochenenden und Richtung Zweibrücken	127
4.2.6 Verbesserung der Verbindungsqualität für Ortsteile von Blieskastel und Mandelbachtal an Wochenenden durch die Linien R10, R14 und 504.....	128
4.2.7 Bessere Bedienung von Homburger Stadtteilen durch den Stadtbus an Sonntagen	129
4.2.8 Regelmäßige Anbindung des Industriegebietes Homburg Ost.....	129
4.2.9 Bessere Bedienung von St. Ingberter Stadtteilen durch den Stadtbus an Wochenenden	129
4.2.10 Verbesserung der Verbindungsqualität auf Hauptachsen: Verdichtung von Verkehren der Linien R6 und R7 sonntags	130
4.3 Zusammenfassung der Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes ...	131

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Kommunale Gliederung des Saarpfalz-Kreises	23
Abb.2: Zentrale Orte und Hierarchie der Siedlungsachsen im Saarland	24
Abb. 3: Altersstruktur der Bevölkerung im Saarpfalz-Kreis	27
Abb. 4: Entwicklung der Altersstruktur 2005 - 2015	27
Abb. 5: Entwicklung der Altersstruktur 2012 - 2035	28
Abb. 6: Modal Split in Deutschland	30
Abb. 7: Pkw-Dichte pro 1000 Einwohner im Vergleich Saarland – Deutschland	31
Abb. 8: Pkw pro 1000 Einwohner im Saarpfalz-Kreis.....	32
Abb. 9: Einschätzung der Bevölkerung bzgl. Anbindung mit dem Bus.	34
Abb. 10: Modal-Split im Schülerverkehr des Saarpfalz-Kreises	35
Abb. 11: Pendlerströme über die Grenzen des Saarpfalz-Kreises hinaus.....	39
Abb. 12: Schülerströme zu den Schulstandorten Homburg und St. Ingbert	44
Abb. 13: Schülerströme zu den restlichen Schulstandorten im Saarpfalz-Kreis	45
Abb. 14: Übersicht über ITF-Knotenpunkte und Linien im Taktverkehr im Saarpfalz-Kreis ...	72
Abb. 15: Standardmast Variante A einer neuen Haltestelle im Saarpfalz-Kreis	Fehler! Textmarke nicht definiert.
Abb. 16: Titel des Fahrplanbuches 2018	86
Abb. 17: Titel eines Faltfahrplans	87
Abb. 18: Beispiel eines gemeinsamen Fahrplanaushangs 2018 von Saar-Mobil	88
Abb. 19: „Wandern mit Bus und Bahn“ im Saarpfalz-Kreis erscheint seit 2009.....	90
Abb. 20: Darstellung der Verkehrszeiten anhand eines Zeitstrahls	104
Abb. 21: Beispiel eines Bestuhlungsplans einer Ausschreibung aus dem Jahr 2017.....	112
Abb. 22: Quellgebiet möglicher Eilbuslinien im südlichen Bliesgau.....	121
Abb. 23: mögliche Linienführungen zur regelmäßigen Anbindung Kleinottweilers	124
Abb. 24: Verlauf der Planungslinie Brebach – Niederwürzbach	126

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Einwohnerzahlen der Städte und Gemeinden (Stand 30.09.2016)	25
Tab. 2: Verkehrsmenge im Saarpfalz-Kreis auf ausgewählten Strecken.....	32
Tab. 3: Anzahl der Arbeitnehmer, Ein-/Auspendler.....	37
Tab. 4: Die größten Industriebetriebe und deren Standorte mit ÖPNV-Erreichbarkeit im Saarpfalz-Kreis.....	37
Tab. 5: Grundschulstandorte im Saarpfalz-Kreis	40
Tab. 6: Standorte weiterführender Schulen im Saarpfalz-Kreis	41
Tab. 7: Herkunft der Schüler am Schulstandort Homburg	41
Tab. 8: Herkunft der Schüler am Schulstandort St. Ingbert.....	42
Tab. 9: Sonder- und Förderschulen im Saarpfalz-Kreis	46
Tab. 10: Verteilung der Auszubildenden mit Ausbildungsplatz im Saarpfalz-Kreis nach Herkunftsort (Einpender)	47
Tab. 11: Kliniken und Reha-Einrichtungen im Saarpfalz-Kreis.....	48
Tab. 12: Senioren- und Pflegeheime im Saarpfalz-Kreis	49
Tab. 13: Wohneinrichtungen für Behinderte im Saarpfalz-Kreis, ab 10 Plätzen.....	50
Tab. 14: Werkstätten für Behinderte im Saarpfalz-Kreis	51
Tab. 15: Gästezahlen der Gemeinden im Saarpfalz-Kreis.....	52
Tab. 16: Touristische Sehenswürdigkeiten im Saarpfalz-Kreis	53
Tab. 17: Bedienungsangebot SPNV im Saarpfalz-Kreis	57
Tab. 18: Übersicht über ALT-Verkehre im Saarpfalz-Kreis	64
Tab. 19: Übersicht über die Linienbündel im Saarpfalz-Kreis (Bus und ALT-Linien)	65
Tab. 20: Linien anderer Aufgabenträger bzw. grenzüberschreitende Linien gemeinsamer Aufgabenträgerschaft im Saarpfalz-Kreis	65
Tab. 21: Frequentierung der Bahnhalte im Saarpfalz-Kreis (2016).....	67
Tab. 22: Intermodale Verknüpfungspunkte im Saarpfalz-Kreis	73
Tab. 23: Stand des barrierefreien Ausbaus von Haltestellen im Saarpfalz-Kreis.....	75
Tab. 24: Beschreibung der Qualität im Saarpfalz-Kreis eingesetzter Omnibusse	80
Tab. 25: Mängel im Angebot des ÖPNV des Saarpfalz-Kreises nach Abgleich mit Anforderungen aus Gesetzen und Planungen.	99
Tab. 26: Zuordnung der Achsen auf Hierarchieebenen im Saarpfalz-Kreis.....	101
Tab. 27: Anforderungsprofil zur Bedienungshäufigkeit des ÖPNV im Saarpfalz-Kreis.....	104
Tab. 28: Darstellung der Schwachstellen als Ergebnis der Analyse der Verbindungsqualität aller Ortslagen im Saarpfalz-Kreis	105
Tab. 29: Zusammenfassung der Maßnahmen, die aus dem vorliegenden Nahverkehrsplan resultieren	131

Abkürzungen

ca.	circa / ungefähr
DB AG	Deutsche Bahn AG
EU	Europäische Union
ggf.	gegebenenfalls
GVFG	Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
HVZ	Hauptverkehrszeit
i.d.R.	in der Regel
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Nebenverkehrszeit
ÖDA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG	Gesetz Nr. 1908 über den Öffentlichen Personennahverkehr im Saarland
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PKW	Personen-Kraftwagen
saarVV	Saarländischer Verkehrsverbund
SPNV	Schienen-Personennahverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit
VO	Verordnung
VU	Verkehrsunternehmen
z. B.	zum Beispiel
ZPS	Zweckverband Personennahverkehr Saarland

Impressum

Nahverkehrsplan des Saarpfalz-Kreises 2019

Herausgeber: Kreisverwaltung Saarpfalz-Kreis, Am Forum 1, 66424 Homburg

Redaktion: Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS), Am Hauptbahnhof 6-12, 66111 Saarbrücken

Bildnachweise: Titelbild Meyer/Saarpfalz-Touristik

Entwurf – Stand September 2018

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 Saarpfalz-Kreis als zuständiger Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV (Öffentlicher Straßen-Personenverkehr ÖSPV) stellt seinen 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 Nahverkehrsplanes 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. Mit dem vorliegenden Plan erfüllt der Saarpfalz-Kreis die Anforderungen des saarländischen ÖPNVG.

Der überwiegende Teil der Fläche des Saarpfalz-Kreises gehört zum Biosphärenreservat Bliesgau. Daraus leitet sich ab, dass die Themen Nachhaltigkeit und Klimaschutz eine besondere Rolle im Kreis spielen. Da Ressourcenverbrauch und Emissionen auch und insbesondere durch Mobilität verursacht werden, hat der Saarpfalz-Kreis bereits in den vergangenen Jahren den öffentlichen Nahverkehr ausgebaut. Im Rahmen von Ausschreibungen und Vergaben wurde das Angebot auf zahlreichen Verbindungen deutlich verbessert. Der Nahverkehrsplan möchte das so erreichte Angebot wo möglich sichern und wo nötig Vorschläge zur Weiterentwicklung machen.

In diesem Rahmen sind folgende grundsätzliche Planungsziele zu berücksichtigen:

- Der ÖSPV orientiert sich am übergeordneten Schienenverkehr und bildet mit den Linien des Schienen-Personennahverkehr sowie untereinander ein abgestimmtes Angebot in Form eines integralen Taktfahrplans (ITF, siehe Kapitel 2.2.3.2).
- 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;
- Anruf-Linien-Taxis 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 Saarpfalz-Kreis 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 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 03.12.2019 zwingend anzuwenden, wenn öffentliche Verkehrsleistungen zur Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Aufgaben zu vergeben sind. Artikel 5 eröffnet dabei die Möglichkeiten einer Vergabe nach allgemeinen Vergaberichtlinien (Absatz 1), wettbewerblichen Vergabeverfahren (Absatz 3) und Direktvergabeverfahren inkl. Inhouse-Vergabe (Absatz 2 und 4-6).

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

- Ausgleichsleistungen im Ausbildungsverkehr (§ 45a PBefG bzw. Nachfolgeregelung)
- Ausgleichsleistungen für die unentgeltliche Beförderung von Schwerbehinderten (Sozialgesetzbuch (SGB) IX § 145) 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 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 (siehe Kapitel 3.4.4).

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 (ÖDA) durch die Aufgabenträger an die Verkehrsunternehmen. Der ÖDA hat im Einklang mit dem Nahverkehrsplan zu stehen. Er soll insbesondere regeln: Die Anwendung des saarVV, den Umfang der fahrplanmäßigen Nahverkehrsleistung, Serviceleistungen, die Höhe des finanziellen Ausgleichs, die Einhaltung des Tariftreuegesetzes, 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 die Auftraggeber 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 (Amtsl. 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.

Unter anderem ist geregelt, dass nur Vorhaben im Rahmen dieses Gesetzes eine Zuwendung erhalten, die die Belange Behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätsbeeinträchtigung berücksichtigen und den Anforderungen der Barrierefreiheit nach § 10 des Saarländischen Behindertengleichstellungsgesetzes möglichst weitreichend entsprechen.

1.3 Planerische Grundlagen

Die Abstimmung des vorliegenden 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 (BVWP) 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 den Saarpfalz-Kreis ist im Bereich des Straßenbaus das einzig aufgenommene Projekt des BVWP die Neuführung der B 423 (Ortsumfahrung Schwarzenbach – Schwarzenacker). Im Bereich der Schienenverkehrsinfrastruktur ist die Ertüchtigung der Strecke Saarbrücken – Ludwigshafen vor allem für den Fernverkehr, die bereits in der Umsetzung ist, erwähnt. Schnittstellen zum hier vorliegenden NVP und Auswirkungen auf den ÖPNV im Saarpfalz-Kreis sind zwar vorhanden, aber in ihrem Ausmaß als gering einzuschätzen.

1.3.2 Landesplanerische Grundlagen

Der Verkehrsentwicklungsplan 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. Seitdem hat eine Aktualisierung des Planes nicht mehr stattgefunden. Im Gegensatz dazu steht die tatsächliche kontinuierliche Weiterentwicklung der Schienenverkehre, des Landesbusnetzes und der Tariflandschaft, die seit 1998 stattgefunden hat.

Eines der wichtigsten Vorhaben, 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 kann der VEP von 1998 nur noch bedingt als zeitgemäß angesehen werden. In den Nahverkehrsplan des Saarpfalz-Kreises werden deshalb nur der aktuelle Zustand des Landesnetzes und die für den Planungszeitraum von 5 Jahren als gesichert geltenden Ziele der Landesregierung übernommen.

Die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplanes im Bereich ÖPNV befindet sich im zuständigen Ministerium gerade in der Bearbeitung. Verwertbare neue Planungsergebnisse liegen noch nicht vor. Die Verabschiedung ist vor 2019 nicht zu erwarten.

Daher ist ein Abgleich der in diesem Nahverkehrsplan formulierten Ziele und Maßnahmen mit den Vorgaben des VEP ÖPNV des Landes nur bedingt möglich.

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 Saarpfalz-Kreis werden in Kapitel 2.1.1 dargestellt.

Es gibt weitere fachliche Planungsinstrumente auf Landesebene, die für die Entwicklung des Öffentlichen Nahverkehrs im Saarpfalz-Kreis 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).

1.3.3 Kreisentwicklungskonzept

Der Saarpfalz-Kreis hat 2017 ein Kreisentwicklungskonzept (KEK) erstellt. Dieses kann grundsätzlich als ein Instrument definiert werden, welches Leitlinien und Ziele für die Entwicklung des kreisangehörigen Raumes vorgibt. Das Konzept definiert den politischen Handlungsrahmen des Landkreises und widmet sich planerischen Fragestellungen in sozio-kulturellen, ökonomischen und ökologischen Themenfeldern sowie Aspekten der Daseinsvorsorge im Kreis. Der Saarpfalz-Kreis möchte mit seinem Kreisentwicklungskonzept seine räumliche Entwicklung vorausschauend, zusammenfassend, überörtlich und überfachlich unterstützen.

Obwohl es damit kein gesetzlich verbindliches Planungsinstrument ist, sind große Schnittmengen zum vorliegenden NVP auszumachen. Zahlreiche Erkenntnisse aus dem KEK fließen in den NVP ein und definierte Ziele des KEK werden nach Möglichkeit im NVP aufgenommen und ggf. konkretisiert.

1.3.4 Weitere Fachplanungsinstrumente und Studien auf Kreisebene

Die Anerkennung großer Teile des Saarpfalz-Kreises als Biosphärenreservat der UNESCO im Jahre 2009 führte in der begleitenden Planung zu einer Reihe weiterer Planungs- und Entwicklungsinstrumente, die Schnittstellen zum ÖPNV aufweisen. Zwar liegen Teile der Stadt Homburg und die Stadt Bexbach außerhalb des Biosphärenreservates Bliesgau – dennoch können hinsichtlich der Entwicklung einer nachhaltigen Mobilität viele Aussagen der im Folgenden genannten Konzepte Gültigkeit für das gesamte Kreisgebiet erlangen.

- Das Klimaschutzkonzept „Masterplan 100 % Klimaschutz“ für das Biosphärenreservat Bliesgau wurde 2014 aufgestellt. Es sieht nachhaltige Mobilität als eines von sechs Handlungsfeldern und leitet entsprechende Maßnahmen ab, die in diesem NVP Berücksichtigung finden, sofern sie noch als aktuell einzustufen sind (siehe Kapitel 3.2.2.2). Die Stadt St. Ingbert erstellt hieran anknüpfend aktuell ein

Klimaschutzteilkonzept zum Thema „umweltfreundliche Mobilität“ mit dem Namen „Zukunftsmobilität St. Ingbert 2035“.

- Lokale Entwicklungsstrategie (LES) Biosphärenreservat Bliesgau: Da der Bliesgau als LEADER-Region EU-Fördermittel erhält, muss der Verwendung derselben eine Strategie zu Grunde liegen. Diese nennt sich „Stadt und Land – Hand in Hand“ und wurde 2014 beschlossen. Der ÖPNV ist hier unzureichend beschrieben und spielt entsprechend bei Handlungsfeldern und Maßnahmen nur eine untergeordnete Rolle.
- Das regionale Tourismuskonzept des Saarpfalz-Kreises betrachtet neben dem gesamten Kreisgebiet das Biosphärenreservat Bliesgau, was zur Folge hat, dass die Gemeinde Kleinblittersdorf zur Betrachtung hinzukommt. Es wurde 2011 erstellt und besitzt grundsätzlich nach wie vor Gültigkeit unter Beachtung neuer Entwicklungen z. B. die Anerkennung des Bliesgaus als „Fahrtziel-Natur“-Gebiet 2012 und den Ausbau der Linie 501 zum Biosphärenbus. Im Rahmen einer SWOT-Analyse wird der Status Quo bewertet: Ein gutes ÖPNV-Angebot (Stärke) stünde einem zu niedrigen Bekanntheitsgrad (Schwäche) gegenüber. Im Konzept nimmt der ÖPNV eine zentralere Rolle ein als in der o.g. LES. Beispielsweise sieht ein Masterprojekt die Einführung eines Bliesgau-Tickets vor und folgert daraus die grundsätzliche Notwendigkeit des Ausbaus des ÖPNV.
- Anfang 2015 hat der Saarpfalz-Kreis mit seinen sieben Städten und Gemeinden einen Demographiepakt vereinbart, um allen Generationen eine lebenswerte Zukunft im Kreis zu gewährleisten. Diese Vereinbarung beinhaltet grundsätzliche Aussagen zur Mobilität lediglich im Bereich barrierearme Infrastruktur und Sicherstellung einer bedarfsgerechten, bezahlbaren Mobilität in allen Teilräumen des Kreises (siehe Kapitel 2.1.2.5).
- Der Sozialbericht für den Saarpfalz-Kreis von 2014 stellt kein Planungsinstrument dar, hat aber als Studie auch für den NVP Relevanz. Insbesondere sind hier Umfrageergebnisse zur Erreichbarkeit und Verfügbarkeit des ÖPNV auf Gemeindeebene interessant.
- Die Schulentwicklungsplanung des Saarpfalz-Kreises vom Mai 2017 analysiert für jeden Schulstandort die Herkunft der Schüler nach Gemeinden. Wohnortscharfe Angaben sind nicht vorhanden, aber viele weitere für den ÖPNV direkt oder indirekt relevante Daten, z. B. Prognosezahlen für die kommenden Jahre.

1.3.5 Planungen auf kommunaler Ebene: Gemeindeentwicklungskonzepte

Im Jahr 2008 hat das Saarland die Kommunen aufgefordert, integrierte Gemeindeentwicklungskonzepte (GEKO) zu erstellen. Hierzu wurde ein Leitfaden entworfen, der thematische Schwerpunkte setzt. Der ÖPNV ist Teil des Themenkomplexes „Technische Infrastruktur, Verkehr und Umwelt“. Im Saarpfalz-Kreis haben die Gemeinden Mandelbachtal (2015), Gersheim (2016), Kirkel (2013) sowie die Stadt Blieskastel (2017) ein solches GEKO aufgestellt. Die Stadt Homburg hat 2010 ein „Handbuch zur Stadtentwicklungsstrategie“ erstellt. In Bexbach existieren ein Stadtentwicklungskonzept von 2009 sowie ein teilräumliches Konzept für die Innenstadt von 2011. Die Stadt St. Ingbert besitzt keine aktuellen Konzepte.

In allen genannten Konzepten sind Aussagen zum ÖPNV enthalten. Diese sind allerdings eingeschränkt brauchbar, da sie oft schon veraltet sind, inzwischen umgesetzt wurden oder sich auf eine Beschreibung und Bewertung des Status Quo beschränken. Aussagen zur Verkehrsentwicklung sind oft sehr allgemein gehalten („ÖPNV muss optimiert werden“ etc.)

ohne Nennung konkreter Maßnahmen. Im Rahmen der Erstellung dieses NVP findet, wo es sich als sinnvoll erweist, ein Abgleich mit den kommunalen Konzepten statt.

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

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 „Rechtsverordnung zur Gewährung der ÖPNV-Pauschale gemäß § 15 des Gesetzes über den Öffentlichen Personennahverkehr Saarland (RVO ÖPNVG)“ vom August 2017.

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.

Der 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 Saarpfalz-Kreis ist gemäß § 5 Absatz 2 ÖPNVG der Landkreis selbst. Die entsprechenden Aufgaben werden im Geschäftsbereich 5, Fachbereich 53 (Regionalentwicklung) wahrgenommen. Planung, Organisation und Ausgestaltung des straßengebundenen ÖPNV sind die Aufgaben des Saarpfalz-Kreises, 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 Saarpfalz-Kreises innerhalb des Saarlandes sind der Zweckverband Personennahverkehr auf dem Gebiet des Regionalverbandes Saarbrücken und die Landeshauptstadt Saarbrücken im Westen sowie der Landkreis und die Kreisstadt Neunkirchen im Nordwesten. Im Osten grenzt der Saarpfalz-Kreis an den Zweckverband Personen-Nahverkehr Rheinland-Pfalz Süd mit den Landkreisen Kaiserslautern, Kusel und Südwestpfalz sowie mit der kreisfreien Stadt Zweibrücken. Südlicher Nachbar ist das französische Département Moselle mit der Communauté d'Agglomération Sarreguemines Confluences.

1.4.4 Weitere Besteller von ÖPNV-Leistungen

Auf dem Gebiet des Saarpfalz-Kreises bestellen und finanzieren auch Kommunen ÖPNV-Leistungen. Sie sind als Kostenträger für die Planung und Bestellung ihrer Leistung verantwortlich, die dann über den Saarpfalz-Kreis als Aufgabenträger vergeben wird. Drei Kommunen finanzieren eigene Stadtverkehre: Die Kreisstadt Homburg bestellt den Stadtbus „bussi“, die Mittelstadt St. Ingbert den Stadtbus „ingo“ jeweils mit zusätzlichen Schulverstärkerlinien. Außerdem bestellt die Stadt Blieskastel den Stadtbus „Dolmusch“.

Des Weiteren wird eine für Kunden kostenlose Ringlinie auf dem Gelände der Universitätskliniken des Saarlandes (Linie 560) von demselben bestellt und finanziert. Diverse Werksverkehre großer Betriebe unterliegen § 43 PBefG und fallen daher aus der Betrachtung dieses Nahverkehrsplanes weitgehend heraus.

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 17 Verkehrsunternehmen. 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. 8000 einzelnen Haltepositionen, mehr als 6.000 km Linienlänge auf denen über 70 Mio. Fahrgäste jährlich transportiert werden, mit rund 600 Omnibussen sowie Stadt- und Regionalbahnzügen. Das Verbundgebiet teilt sich in derzeit 145 Tarifwaben auf (Stand: 2018). Weitere Einzelheiten zum saarVV-Tarif werden in Kapitel 2.2.5 und Anlage 3 erläutert.

1.4.6 Verkehrsunternehmen

Die Verkehrsleistung wird von den beauftragten Verkehrsunternehmen (VU) erbracht. Im Saarpfalz-Kreis werden die Linien in Linienbündeln vergeben, die alle gemeinwirtschaftlich (mit Ausgleichszahlungen) betrieben werden, obwohl davon auszugehen ist, dass einzelne Linien eigenwirtschaftlich sind.

Im Saarland sind sowohl private VU, als auch kommunale Eigenbetriebe tätig. Im Saarpfalz-Kreis ist kein kommunales Unternehmen ansässig. Lediglich die Neunkircher Verkehrsgesellschaft mbH betreibt zwei reguläre Linien und zwei Schulverstärker sowie die Saarbahn GmbH zwei reguläre Linien sowie einen Schulverstärker, die alle in das Kreisgebiet hineinreichen.

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 Saarpfalz-Kreis Nord (Betriebsaufnahme 1.1.2016);
 - Linienbündel Saarpfalz-Kreis West (Betriebsaufnahme 1.1.2016);
 - Linienbündel Stadtbus St. Ingbert (Betriebsaufnahme 1.1.2016);
- Gassert-Reisen GmbH, Blieskastel und Marianne Feld GmbH, Saarbrücken
 - Linienbündel Stadt Blieskastel (Betriebsaufnahme 1.1.2016);
- DB Regio Bus Mitte GmbH, Mainz
 - Linienbündel Stadtbus Homburg: (Betriebsaufnahme 1.10.2016);
 - Linie 560 Ringverkehr Universitätsklinikum (Betriebsaufnahme 1.1.2018).
- Blietalverkehr GbR, Blieskastel
 - Linienbündel Saarpfalz-Kreis Süd (Betriebsaufnahme 1.1.2017);

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 Blietalverkehr GbR wird von den mittelständischen Unternehmen Fortuna-Reisen Walfried Munz GmbH und Sotram Reisen GmbH getragen. Zwei weitere Gesellschafter sind zwischenzeitlich ausgeschieden. Die DB

Regio Bus Mitte gehört zum Konzern der Deutschen Bahn AG und ist damit das einzige global agierende Unternehmen, das im Saarpfalz-Kreis im ÖPNV aktiv ist.

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 Saarpfalz-Kreis ist seit einiger Zeit kein eigener Fahrgastbeirat mehr aktiv. Im Jahre 1997 hat das inzwischen nicht mehr am Markt befindliche Verkehrsunternehmen Saar-Pfalz-Bus GmbH (bis 2009 Regionalbus Saar-Westpfalz, RSW) einen Fahrgastbeirat eingerichtet, der nicht mehr besteht. 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 Saarpfalz-Kreis hat sich in weiten Teilen für einen angebotsorientierten ÖPNV 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

Im Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG) gewährt der Bund den Ländern Finanzhilfen für Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden. Am 25. September 2015 einigten sich Bund und Länder auf eine Fortführung des GVFG für weitere 15 Jahre. Das GVFG Saarland ist am 1. Januar 2009 in Kraft getreten und wurde zuletzt geändert durch das Gesetz vom 13. Oktober 2015 (Amtsblatt I S. 790). Es regelt den Einsatz der Zahlungen, die das Land im Rahmen des Gesetzes zur Entflechtung von

Gemeinschaftsaufgaben und Finanzhilfen (Entflechtungsgesetz) erhält. In § 3 GVFG über die Voraussetzungen für die Gewährung der Zuwendung ist in Absatz 1 Punkt 1 b) festgelegt, dass das geplante Vorhaben in einem Generalverkehrsplan, in einem Nahverkehrsplan oder in für die Beurteilung gleichwertigen Unterlagen vorgesehen sein muss.

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

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

1.5.2 Landesmittel

Das ÖPNV-Gesetz des Saarlandes (siehe Kap. 1.2.3.1) sieht im § 15 eine ÖPNV-Pauschale von mindestens acht Millionen Euro als zweckgebundene Finanzierung von Verkehrsleistungen, insbesondere für Auszubildende und Studierende. Diese Pauschale fließt nach einem Schlüssel an die Aufgabenträger. Der Verteilungsschlüssel wurde in einer Rechtsverordnung vom 31.8.2017 festgelegt. Auf den Saarpfalz-Kreis entfallen demnach 10,18 % dieser Pauschale. Hinzu kommt ein geringer Betrag als Ausgleichszahlung für Verkehre, die durch Nutzung des Semestertickets entstehen.

Weiterhin läuft bis Ende 2019 im Rahmen des GVFG ein Sonderprogramm des Saarlandes „Barrierefreier Ausbau von Haltestellen im Saarland“. Das mit 18 Millionen Euro gedeckelte Förderprogramm sieht die 90%ige Förderung von Maßnahmen auf kommunaler Ebene vor. Der vorliegende Nahverkehrsplan macht hierzu in Kapitel 3.4.4 weitere Aussagen.

1.5.3 Mittel des Kreises

Der Saarpfalz-Kreis 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 Einnahmerisikos obliegen dem Kreis Aufgaben der Einnahmensicherung und –steigerung wie Marketing und zusätzliche Fahrschein- und Qualitätsprüfungen.

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 RegioBus-Linien in der Aufgabenträgerschaft des landesweiten Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS), die Stadtverkehre der Kommunen Homburg, St. Ingbert und Blieskastel (keine Aufgabenträger, sondern nur Besteller und Kostenträger) sowie den Zweckverband auf dem Gebiet des Regionalverbandes Saarbrücken (ZPRS) für den Gemeindeverkehr Kleinblittersdorf.

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 Abocentern 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.

2 Bestandsanalyse

2.1 Strukturdaten

2.1.1 Siedlungsstruktur

Der Saarpfalz-Kreis liegt im Südosten des Saarlandes. Im Westen grenzt er an den Regionalverband Saarbrücken (Gemeinde Kleinblittersdorf, Landeshauptstadt Saarbrücken, Stadt Sulzbach), im Norden an den Landkreis Neunkirchen (Gemeinde Spiesen-Elversberg und Stadt Neunkirchen), im Nordosten und Osten an die rheinland-pfälzischen Landkreise Kusel, Kaiserslautern und Südwestpfalz sowie an die kreisfreie Stadt Zweibrücken. Die südliche Grenze des Kreises bildet die deutsche Staatsgrenze zu Frankreich (Département Moselle, Région Grand-Est).

Abb. 1: Kommunale Gliederung des Saarpfalz-Kreises

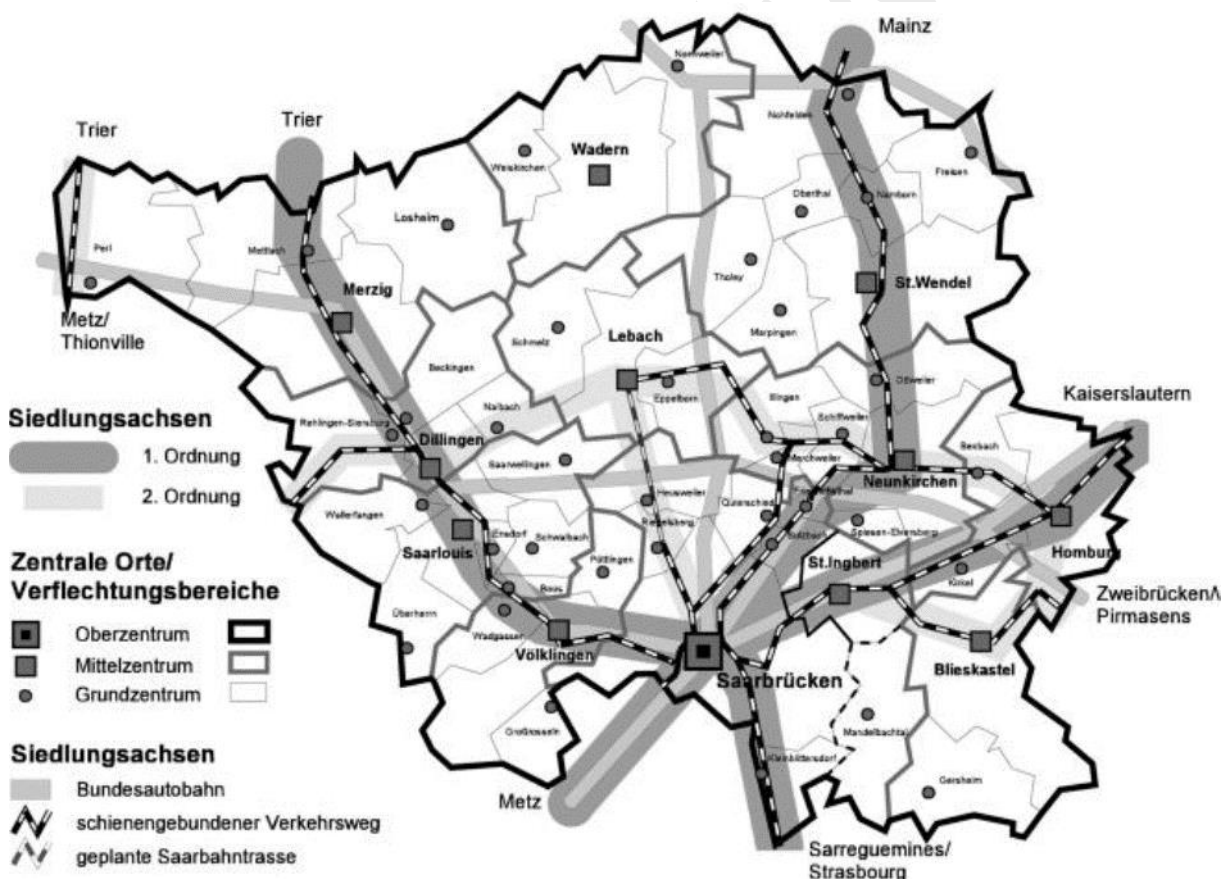


Der Saarpfalz-Kreis besteht aus den vier Städten Bexbach, Blieskastel, Homburg und St. Ingbert sowie den drei Gemeinden Gersheim, Kirkel und Mandelbachtal. Er weist eine Fläche von 418,4 km² auf. Homburg ist Kreisstadt und damit Verwaltungssitz des Kreises. Die Städte und Gemeinden gliedern sich in insgesamt 58 Stadt- bzw. Ortsteile (vgl. Abbildung 1):

- Stadt Bexbach: 6 Stadtteile (31,08 km²)
- Stadt Homburg: 8 Stadtteile (82,65 km²)
- Gemeinde Kirkel: 3 Ortsteile (31,36 km²)
- Stadt St. Ingbert: 5 Ortsteile (49,96 km²)
- Stadt Blieskastel: 17 Ortsteile (108,24 km²)
- Gemeinde Mandelbachtal: 8 Ortsteile (57,71 km²)
- Gemeinde Gersheim: 11 Ortsteile (57,39 km²)

Blieskastel ist bezüglich der Fläche und Anzahl der Ortsteile die größte Kommune im Saarpfalz-Kreis. Bexbach und Kirkel, mit ungefähr der gleichen Fläche, sind die kleinsten Kommunen.

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 werden die Kernstädte Homburg, St. Ingbert und Blieskastel als Mittelzentren eingestuft. Als Grundzentren gelten die Hauptorte von Bexbach, Kirkel, Gersheim und Mandelbachtal. In letztgenanntem Fall bewertet der LEP die beiden Orte Ommersheim und Ormesheim als bipolares Zentrum.

Die Stadt Bexbach und die Gemeinde Kirkel orientieren sich zentralörtlich zum Mittelzentrum Homburg. Gersheim liegt im Einzugsbereich des Mittelzentrums Blieskastel.

Mandelbachtal wird im Landesentwicklungsplan nicht eindeutig einem Mittelzentrum zugeordnet. Es gehört teilweise zum Verflechtungsbereich von St. Ingbert und teilweise zum Verflechtungsbereich der Landeshauptstadt Saarbrücken außerhalb des Saarpfalz-Kreises.

Abbildung 2 zeigt neben dem System der zentralen Orte auch den Verlauf bedeutender Siedlungsachsen im Saarland. Dabei werden Achsen erster und zweiter Ordnung unterschieden.

- Die Achse erster Ordnung Metz – Saarbrücken – Kaiserslautern - Mannheim folgt der BAB 6 und der Schienenverbindung Saarbrücken – Mannheim. Sie durchquert den Kreis über St. Ingbert – Kirkel – Homburg.

Außerdem berühren zwei Achsen zweiter Ordnung den Saarpfalz-Kreis:

- Eine verläuft von Rehlingen-Siersburg, Dillingen, Lebach, Neunkirchen kommend über Bexbach – Homburg nach Zweibrücken – Pirmasens.
- Die andere führt von St. Ingbert über Blieskastel nach Zweibrücken – Pirmasens.

Diese drei Achsen besitzen eine überregionale Bedeutung, folgen wichtigen Verkehrswegen und sind bezüglich des öffentlichen Verkehrs innerhalb des Saarpfalz-Kreises und teilweise darüber hinaus durch Schienenstrecken erschlossen.

Bei der Betrachtung der Siedlungsstruktur zeigen sich im Saarpfalz-Kreis erhebliche Unterschiede zwischen dem städtisch geprägten Norden und dem ländlich geprägten Süden. Dies drückt sich im LEP in der Zuordnung der Städte und Gemeinden zu Raumkategorien aus. Bexbach, Homburg und St. Ingbert sowie die Gemeinde Kirkel werden der Kategorien „Kernzone“ bzw. einzelne Ortslagen der „Randzone des Verdichtungsraumes“ zugeordnet. Die Stadt Blieskastel sowie die Gemeinden Mandelbachtal und Gersheim zählen zur Kategorie „ländlicher Raum“.

Die Anerkennung des Bliesgaus als Biosphärenreservat durch die UNESCO 2009 beinhaltet die Pflege und Weiterentwicklung dieser besonderen Kulturlandschaft. Die Kommunen St. Ingbert, Blieskastel, Kirkel, Mandelbachtal und Gersheim sowie der Süden Homburgs (Einöd, Beeden-Schwarzenbach, Kirrberg) bilden zusammen mit der Gemeinde Kleinblittersdorf (Regionalverband Saarbrücken) somit eine Modellregion von hohem ökologischem und touristischem Wert.

Bezüglich der Flächennutzung dominieren im Saarpfalz-Kreis die landwirtschaftlich genutzten Flächen (45%) sowie die Waldflächen (33%). Auf Siedlungen entfallen rund 13%. Abzüglich sonstiger Flächenanteile wie Gewässer und Parks dürften auf Verkehrsflächen rund 5-6% entfallen (Zahlengrundlagen: Gutachterausschuss Saarpfalz-Kreis und Bundesinstitut für Bau-, Stadt- und Raumforschung 2014).

2.1.2 Bevölkerungsstruktur

2.1.2.1 Bevölkerungsstand und –verteilung

Die Gesamtbevölkerung des Saarpfalz-Kreises beträgt 144.100 Einwohner (Stand: 31.12.2016, Quelle: Statistisches Landesamt). Die Verteilung auf die einzelnen Städte und Gemeinden wird in Tabelle 1 dargestellt.

Tab. 1: Einwohnerzahlen der Städte und Gemeinden (Stand 30.09.2016)

Stadt Bexbach	17.771
Stadt Homburg	42.011
Stadt St. Ingbert	36.150
Stadt Blieskastel	20.961
Gemeinde Kirkel	10.108
Gemeinde Mandelbachtal	10.815
Gemeinde Gersheim	6.468

Quelle: Statistisches Landesamt des Saarlandes, 2016

Der Saarpfalz-Kreis weist eine mittlere Bevölkerungsdichte von 346 EW/km² auf. Die Bevölkerungsdichte des Saarlandes beträgt 387 EW/km².

Innerhalb des Kreises ist die Bevölkerung jedoch sehr ungleich verteilt. Sie konzentriert sich vor allem im Norden, in den Städten Bexbach, Homburg und St. Ingbert sowie in der Gemeinde Kirkel, mit einer Bevölkerungsdichte zwischen 300 und 750 EW/km². In Blieskastel und den Gemeinden Gersheim und Mandelbachtal beträgt die Bevölkerungsdichte zwischen 100 und 200 EW/km² (Stand 2015).

2.1.2.2 Bevölkerungsentwicklung

Die Bevölkerungszahl des Saarpfalz-Kreises sinkt seit mehr als 15 Jahren kontinuierlich. Im Jahr 2015 gab es nach Angaben des statistischen Landesamtes dagegen im Vergleich zum Vorjahr einen leichten Anstieg um 0,73 % (1.052 Einwohner). 2016 sank die Bevölkerungszahl jedoch im Vergleich zu 2015 erneut leicht um 0,23 % (484 Einwohner). Langfristig sank die Bevölkerungszahl im Saarpfalz-Kreis von 1996 bis 2016 um 8,83 % (13.964 Einwohner).

Der Bevölkerungsrückgang betrifft vor allem die ländlich geprägten Gemeinden im Süden des Kreises. Die Städte und die Gemeinde Kirkel weisen geringere Rückgänge auf, in manchen Teilen sogar ein Wachstum. Eine Abschwächung des Bevölkerungsrückgangs ist seit 2014/2015 in allen Gemeinden zu erkennen.

Der Bevölkerungszuwachs 2015 entstand durch einen positiven Wanderungssaldo (4,9 je 1000 Einwohner). Die natürliche Bevölkerungsbewegung (Geburten/Sterbefälle) war negativ. Die Zuwanderung hat sich 2015 nach Zahlen des „Wegweisers Kommune“ der Bertelsmann-Stiftung, im Vergleich zu den Vorjahren, besonders in den Städten auffällig verstärkt. 2015 seien 20 % mehr Menschen in den Saarpfalz-Kreis gezogen als 2013.

Der langfristige Bevölkerungsrückgang wirkt sich auf die Auslastung verschiedener Infrastruktureinrichtungen, wie Kindergärten, Schulen und auch den ÖPNV aus.

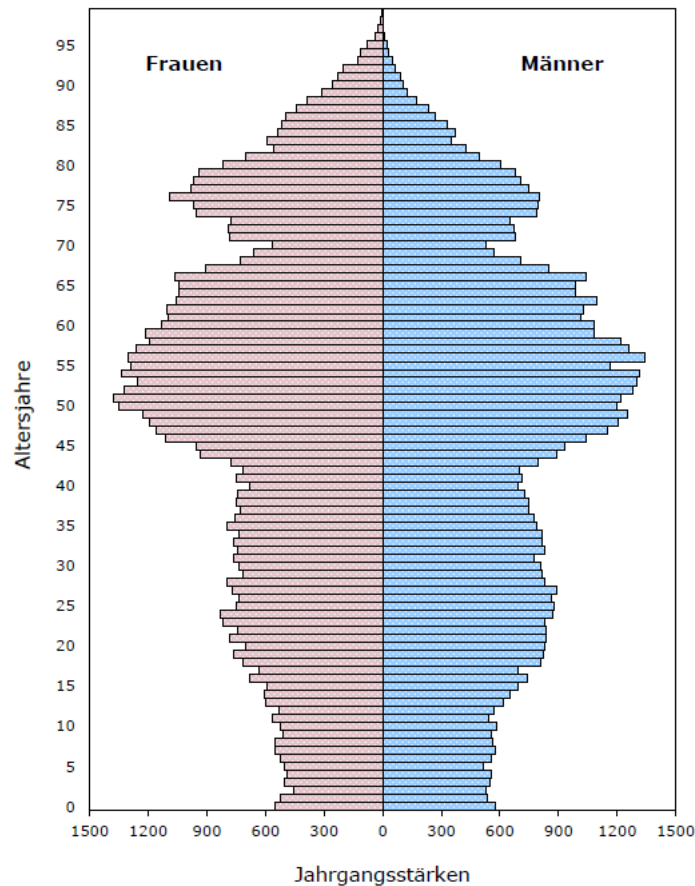
2.1.2.3 Altersstruktur

Durch den Geburtenrückgang schrumpft die Bevölkerung ohne ausgleichende Zuwanderung. Eine weitere Herausforderung für den ÖPNV liegt in einer zunehmenden Überalterung, die ebenfalls durch den Geburtenrückgang, aber auch durch das Erreichen eines immer höheren Lebensalters entsteht.

Das Durchschnittsalter im Saarpfalz-Kreis stieg von 44,3 Jahren 2006 auf 46,7 Jahre 2015. Damit liegt der Wert im Saarpfalz-Kreis leicht über dem Durchschnitt im Saarland. Dieser beträgt laut „Wegweiser Kommune“ 2015 46,0 Jahre.

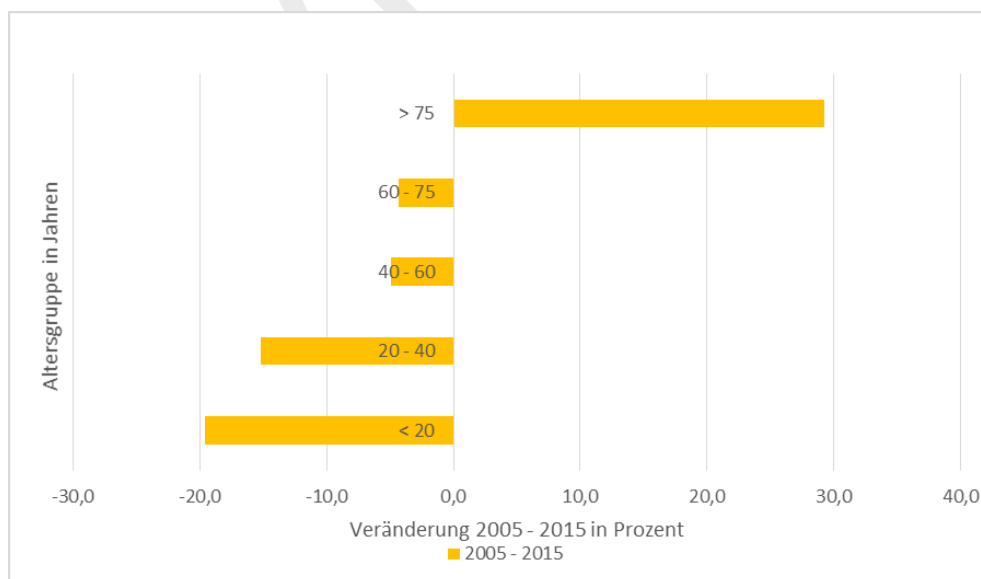
Abbildung 3 zeigt den Altersaufbau der Bevölkerung im Saarpfalz-Kreis. Die Überalterung ist an der sogenannten Bevölkerungspyramide deutlich zu erkennen, da vor allem die Jahrgänge im Alter von 45 Jahren bis 65 Jahren sehr viel größer sind als die Jahrgänge darunter.

Abb. 3: Altersstruktur der Bevölkerung im Saarpfalz-Kreis



Quelle: Statistisches Landesamt des Saarlandes, Stand: 29.07.2016

Abb. 4: Entwicklung der Altersstruktur 2005 - 2015



Quelle: Eigene Darstellung auf Grundlage von Zahlen des Statistischen Bundesamtes (Destatis), 2018

Abbildung 4 zeigt die Veränderung der Altersstruktur des Saarpfalz-Kreises zwischen 2005 und 2015. Vor allem die Gruppe der Hochbetagten (> 75 Jahre) ist stark angewachsen, während die Zahlen der Personen im mittleren Alter und der Kinder und Jugendlichen deutlich gesunken sind. Im Saarpfalz-Kreis ist also ein stark zunehmender Anteil der älteren Bevölkerung zu erkennen.

Die veränderte Altersstruktur der Bevölkerung wirkt sich auf die Infrastrukturangebote eines Gebietes aus. Auch bei der Planung des ÖPNV-Angebotes müssen die Bedürfnisse der älteren Bevölkerungsteile verstärkt berücksichtigt werden.

2.1.2.4 Bevölkerungsvorausschätzung

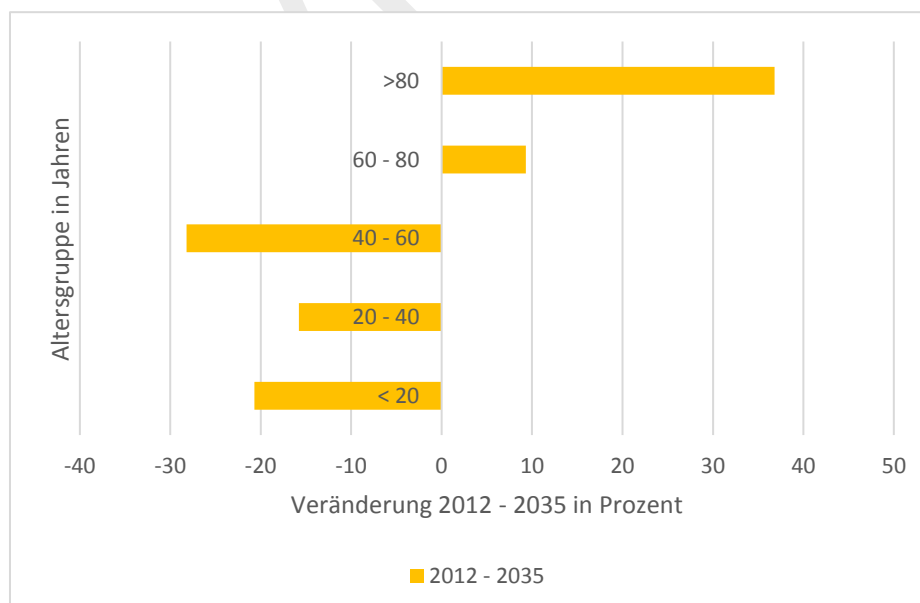
Die Raumordnungsprognose (ROP) 2035 des Bundesinstitutes für Bau-, Stadt und Raumforschung (BBSR) beinhaltet eine Bevölkerungsvorausberechnung bis zum Jahr 2035. Die Werte bis einschließlich 2012 sind aus der amtlichen Statistik entnommen. Ab 2013 handelt es sich um Prognosewerte. Dabei werden sowohl natürliche Bevölkerungsbewegungen, als auch Wanderungsbewegungen beachtet.

Für den Saarpfalz-Kreis wird in der Raumordnungsprognose von 2012 bis 2035 ein prozentualer Rückgang der Gesamtbevölkerung von 11,1 % auf 128.300 Einwohner prognostiziert. Dies bedeutet einen Rückgang um mehr als 10.000 Einwohner.

Im gesamten Saarland wird der Rückgang von 2012 bis 2035 nach Angaben von Statistischem Bundesamt (destatis) und Raumordnungsprognose 2035 10,1 % (bei stärkerer Zuwanderung) bis 13,3 % (bei schwächerer Zuwanderung) betragen.

Bei Betrachtung der Altersstruktur bis 2035 ist die zunehmende Überalterung der Bevölkerung zu erkennen. Das Durchschnittsalter des Saarpfalz-Kreises wird voraussichtlich um 7 %, auf 49,9 Jahre, ansteigen. Für die Gruppe der über 80-Jährigen wird bis 2035 ein Zuwachs von 36,3 % vorausgesagt, während alle Altersgruppen unter 60 Jahren schrumpfen werden. Die Anzahl der Personen der Altersgruppe 40 – 60 Jahre wird um 28% abnehmen. 2035 werden laut der ROP fast 40 % der Bevölkerung mehr als 60 Jahre alt sein.

Abb. 5: Entwicklung der Altersstruktur 2012 - 2035



Quelle: Eigene Darstellung nach BBSR, Raumordnungsprognose 2035 nach dem Zensus

Laut einer Prognose der Bertelsmann-Stiftung (auf Basis der Daten der statistischen Ämter) wird der Altenquotient (> 65-Jährige je 100 Personen der Altersgruppe 20 – 64 Jahre) im Saarpfalz-Kreis von 40,2 Personen im Jahr 2015 auf 59,7 Personen im Jahr 2030 steigen. Im Saarland wird der Altenquotient von 37,7 Personen im Jahr 2015 auf 57,2 Personen im Jahr 2030 steigen. Der Altenquotient wird also gleich stark ansteigen. Im Saarpfalz-Kreis liegt er jedoch bereits höher als im gesamten Saarland.

2.1.2.5 Demographiepakt

Die oben aufgeführten Zahlen und Prognosen machen einen Handlungsbedarf deutlich, der viele Bereiche des öffentlichen Lebens betrifft. Der Saarpfalz-Kreis hat dies in Form eines Demographiepaktes getan, der Anfang 2015 von allen Gemeinden und der Kreisverwaltung geschlossen wurde:

„Der demographische Wandel im Saarpfalz-Kreis bedeutet nicht nur eine Veränderung von Bevölkerungszahlen, sondern geht einher mit einem ökonomischen und sozialen Strukturwandel. Lebensformen, Erwerbsverläufe, Familienstrukturen und Generationsverhältnisse verändern sich. Der Saarpfalz-Kreis und die Kommunen kümmern sich um die regionalen und lokalen Herausforderungen. Ziel ist es, die folgenden gemeinsamen Leitziele ressourcenschonend umzusetzen und dabei alle gesellschaftlichen Akteure zu gewinnen, daran aktiv mitzuwirken. Der Prozess wird regelmäßig überprüft und in zeitlich angemessenen Abständen mit den im Prozess Beteiligten aktualisiert. Diesen Austausch zwischen Städten, Gemeinden und dem Saarpfalz-Kreis werden wir noch stärker systematisieren und intensivieren.“

Zwei der 14 formulierten Leitziele sind für die Mobilität und damit für diesen Nahverkehrsplan relevant:

„Auf dem Gebiet des Saarpfalz-Kreises werden wir gemeinsam bis 2030...

- ... eine barrierearme, alters- und altersngerechte sowie generationsorientierte Infrastruktur in unseren Städten und Gemeinden geschaffen haben, die es allen Generationen ermöglicht, dort mobil zu bleiben.
- ... eine bezahlbare, weil bedarfsgerechte Mobilität in allen Teilräumen des Kreisgebietes sichergestellt haben.“

Der Nahverkehrsplan hat unter anderem die Aufgabe, diesen Zielen gerecht zu werden und Antworten auf die Herausforderungen des demographischen Wandels zu geben.

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. Im Gegensatz dazu steht der öffentliche Verkehr, der für mehrere Menschen gemeinsam auf festgelegten Routen zu festgelegten Zeiten nutzbar ist. Zwar existieren hier auch flexible Bedienungsformen und punktuell dichte Taktungen, aber das System ist vergleichsweise unflexibel.

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 Saarpfalz-Kreis ist durch ein dichtes Netz an Straßen regional und überregional erschlossen. Die Bundesautobahnen BAB 6 (Saarbrücken – Mannheim) und BAB 8 (Luxemburg – München) kreuzen sich bei Kirkel-Limbach und sorgen mit sechs Anschlussstellen gemeinsam für eine gute Erreichbarkeit des Kreisgebietes aus dem deutschen und dem französischen Fernstraßennetz.

Die ehemalige Bundesstraße B40 (Saarbrücken – St. Ingbert – Rohrbach) bietet parallel zur BAB 6 eine zweite hochrangige Zufahrt zur Landeshauptstadt Saarbrücken. Sie wurde in den Saarpfalz-Kreis betreffenden Abschnitten 2016 zur Landesstraße L119. Die Bundesstraße B423 durchquert von Waldmohr kommend den Saarpfalz-Kreis in Nord-Süd-Richtung über Homburg, Blieskastel und Mandelbachtal nach Sarreguemines.

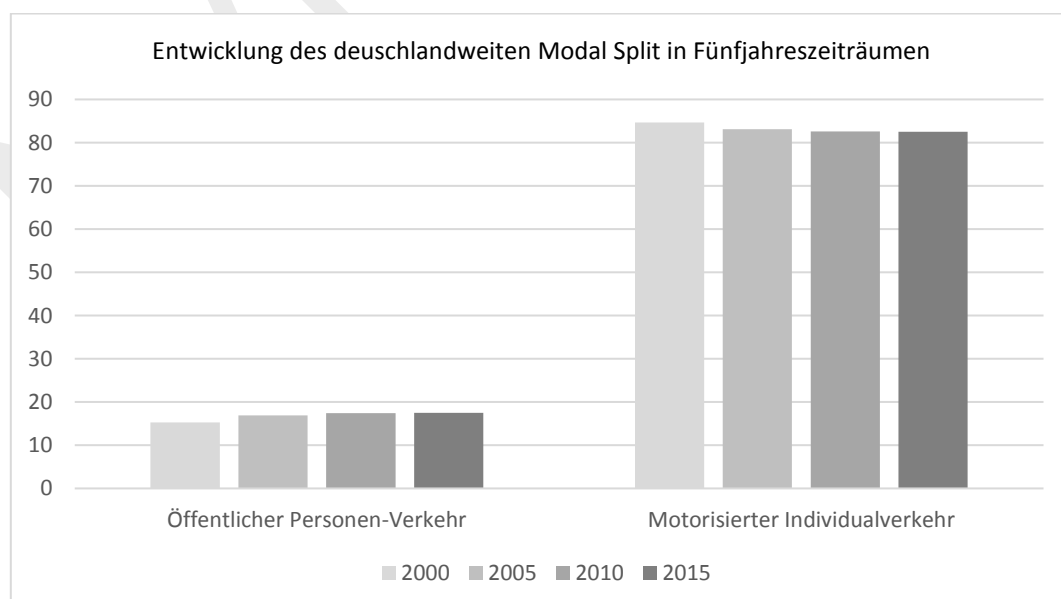
Ergänzt werden diese Verbindungen durch ein dichtes Netz von Landes- und Gemeindestraßen.

Aus diesem vorhandenen Infrastrukturangebot resultieren durchschnittliche bis gute Erreichbarkeiten mit dem MIV, bezogen auf Autobahnanschlüsse, Bahnhöfe, das Oberzentrum Saarbrücken, den Saarbrücker Flughafen und die Mittelzentren im Kreisgebiet (St. Ingbert, Homburg) und in der Nähe (z. B. Neunkirchen, Kaiserslautern, Sarreguemines).

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. Der durchschnittliche Besetzungsgrad liegt bei rund 1,5 Personen.

Abb. 6: Modal Split in Deutschland (Verkehrsleistung: prozentuale Werte der Personenkilometer im MIV und ÖV, Fern- und Nahverkehr, ohne Fahrrad- und Fußgängerverkehr)



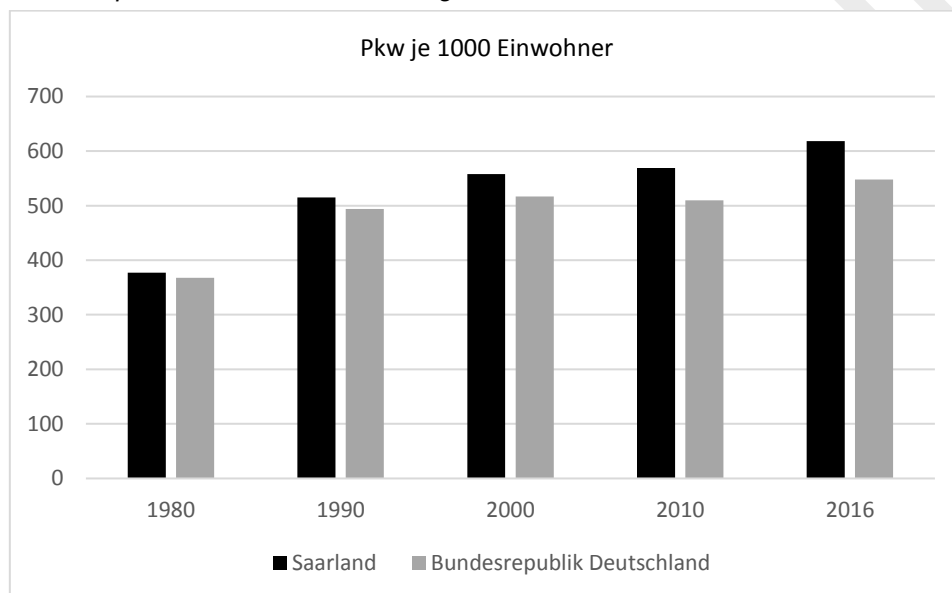
Quelle: ZPS nach Bundesministerium für Verkehr / DVV „Verkehr in Zahlen 2016/2017“

Die Darstellung verdeutlicht zum einen die erwähnte Dominanz des Individualverkehrs und damit vor allem des Pkw, zeigt aber bundesweit auch eine leichte Verschiebung zu Gunsten des öffentlichen Verkehrs.

Die hohe Verfügbarkeit und Nutzung des Pkw 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 lässt sich zum einen die im Laufe der vergangenen Jahrzehnte gestiegene Motorisierung ablesen, zum anderen aber auch, dass der Saarland-Trend sich immer weiter vom Bundestrend abhebt. Lag die Pkw-Dichte des Bundes 1980 bei 97,6% der saarländischen Dichte, verringerte sie sich im Vergleich bis 2016 auf 88,6 %.

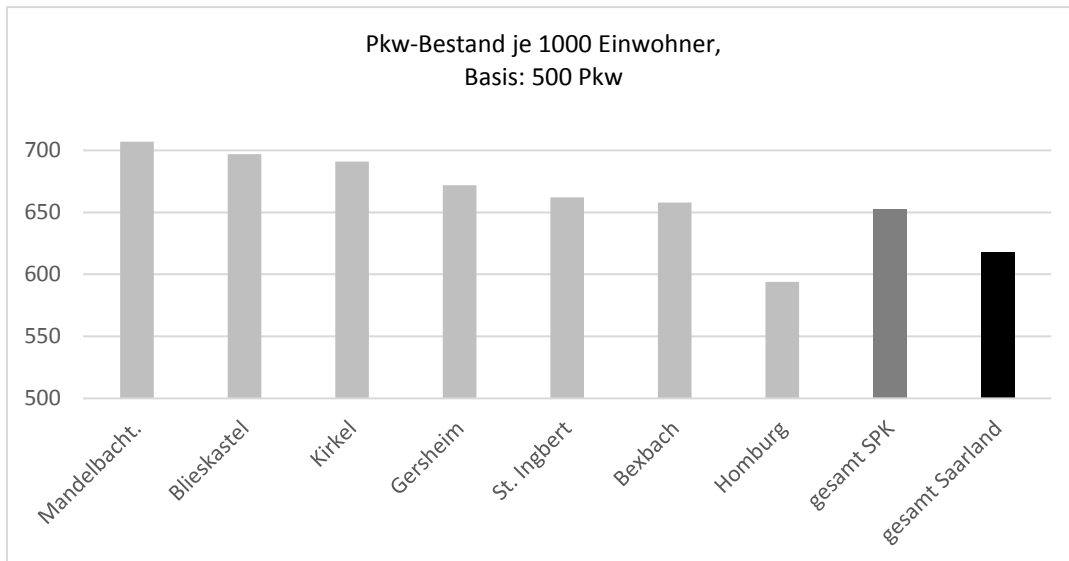
Abb. 7: Pkw-Dichte pro 1000 Einwohner im Vergleich Saarland – Deutschland



Quelle: ZPS nach Statistisches Amt des Saarlandes, Nov. 2016.

Da der Saarpfalz-Kreis überwiegend ländlich geprägt ist, steigt die Bedeutung des Pkw hier weiter in Relation zu anderen Verkehrsmitteln. Die folgende Tabelle zeigt dies anhand des gleichen Indikators:

Abb. 8: Pkw pro 1000 Einwohner im Saarpfalz-Kreis



Quelle: Statistisches Amt des Saarlandes, Jan. 2016.

Den höchsten Pkw-Bestand pro 1000 Einwohner weist die Gemeinde Mandelbachtal mit 707 auf, den geringsten die Stadt Homburg mit 594. Damit ist sie die einzige Kommune im Kreis, die sogar unter dem Landesdurchschnitt liegt. Alle anderen Gemeinden ebenso wie der gesamte Kreis mit 653 Pkw liegen deutlich über dem Landesschnitt von 618 und dem Bundesschnitt von 548.

Insgesamt sind im Saarpfalz-Kreis 111.590 Kraftfahrzeuge zugelassen, darunter 94.375 Pkw, wovon rund 7,5% gewerblichen Hintergrund haben. Dies entspricht sowohl bei den Kraftfahrzeugen als auch bei den Pkw einem Anteil von rund 15,3 % am saarländischen Gesamtbestand (Quelle: Statistisches Amt des Saarlandes, Jan. 2016).

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 sowie die Umgebung mit Lärm belastet. 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. Eine deutliche Trendwende hin zu anderen Antriebsarten und alternativen Verkehrsmitteln lässt sich trotz der Skandale und Absichtserklärungen bisher nicht erkennen. Gerade in einem Kreis, dessen Fläche überwiegend ein Biosphärenreservat bedeckt, besteht Handlungsbedarf.

Die Verkehrsbelastung ist an manchen Stellen im Saarpfalz-Kreis deutlich spürbar, wie die folgende Tabelle beispielhaft aufzeigt.

Tab. 2: Verkehrsmenge im Saarpfalz-Kreis auf ausgewählten Strecken

Streckenabschnitt	Verkehrsmenge = Kfz pro 24 Std.		
	2010	2015	+ / - (%)*
BAB 8 Spitzenwert Neunkircher Kreuz	50.350	50.300	0
BAB 6 und 8 Mittelwert im Saarpfalz-Kreis	40.182	42.270	+ 5
BAB 8 Tiefstwert bei Schwarzenacker (2015: Einöd)	32.802	29.800	- 9
B423 AS Homburg – Bexbacher Straße	21.694	24.700	+ 14
B423 Homburg Forum	21.541	27.000	+ 25
B423 Homburg Schwarzenbach	13.006	15.200	+ 17

B423 Einöd – Webenheim	11.971	12.000	0
B423 Blieskastel – Webenhm. (Bliesbrücke)	15.160	15.600	+ 3
B423 Blieskastel – Aßweiler	7.088	6.800	- 4
B423 Wittersheim – Bebelsheim	3.279	k.A.	k.A.
L105 Gersheim – Reinheim	2.798	3.000	+ 7
L107 Ommersheim Saarbrücker Straße	5.262	4.900	- 7
L110 Einöd – Zweibrücken	12.024	14.100	+ 17
L111 St. Ingbert Oststraße	10.059	11.400	+ 13
L111 Hassel – Niederwürzbach	7.022	7.400	+ 5
L113 Blieskastel Bliesgaustraße	11.558	9.900	- 14
L115 Bexbach Jägersburger Straße	16.298	17.200	+ 6
L118 Homburg Robert-Bosch-Straße	13.555	15.200	+ 12
L119 Rohrbach Kaiserstraße	12.869	13.000	+ 1
L119 St. Ingbert Kaiserstr. / Innovationspark	11.554	8.500	- 26
L119 Homburg Richard-Wagner-Straße	18.734	17.500	- 7
L119 Homburg – Limbach	14.754	14.600	- 1
L126 St. Ingbert – Abzw. Universität	11.331	12.000	+ 6
L201 Walsheim – Seyweiler	845	k.A.	k.A.
L201 Altheim – Hornbach	468	500	+ 7
L222 Limbach Windschnorr – Hauptstraße	7.670	9.100	+ 19
L235 St. Ingbert – Oberwürzb. (2015: Ober-Niederw.)	4.665	4.900	+ 5
L237 Ormesheim Adenauerstr.	2.959	2.800	- 5
L243 St. Ingbert Mühlwald – Elversberg	5.099	5.300	+ 4

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 1 % gerundet und Abweichungen < 1 % sind nicht berücksichtigt.

Die stärksten Verkehrsbelastungen werden im Saarpfalz-Kreis durch die Autobahnen verursacht, die einen hohen Anteil an Durchgangsverkehr aufnehmen, für den ÖPNV aber weniger wichtig sind. Die Verkehrsdichte schwankt zwischen 33.000 und 50.000 Kfz am Tag. Im Mittel werden ca. 40.000 Kfz am Tag erreicht.

Die Spitzenbelastung auf den Bundesstraßen des Saarpfalz-Kreises liegt bei 21.694 Kfz pro Tag (auf der B 423 zwischen Homburg und der Anschlussstelle Homburg der BAB 6). Ebenfalls sehr hoch ist das Verkehrsaufkommen in den Stadtbereichen Homburg (B 423 bis zu 21.541 Kfz/Tag Nähe Forum), Blieskastel (B 423 bis zu 15.160 Kfz/Tag auf der Bliesbrücke Blieskastel) und St. Ingbert (B 40 bis zu 17.609 Kfz/Tag im Bereich Mühlwaldstadion). Gerade in den Städten sind besonders viele Menschen von den Verkehrsemissionen beeinträchtigt. Im Verlauf der B423 sinkt das Verkehrsaufkommen zwischen Homburg und Blieskastel kaum. Im weniger dicht besiedelten Raum und besonders in Grenznähe ist die Situation dagegen deutlich entspannter. Der Mittelwert auf der B40 liegt bei ca. 10.900 Kfz am Tag. Auf der B423 werden im Mittel 11.500 Kfz am Tag gezählt. Bei Bebelshem/Wittersheim sinkt die Verkehrsdichte auf der B423 unter 3.500 Kfz am Tag.

Die Landesstraßen 1. Ordnung tragen aufgrund ihres hohen Netzanteils vielerorts die Hauptlast des Verkehrs in der Fläche. Auch für den ÖPNV haben sie höchste Bedeutung. Nutzungskonflikte treten in Abhängigkeit vom Ausbauzustand mit zunehmender Belastung vor allem in den Durchfahrten einwohnerstarker Ortslagen auf (z. B. Bexbach, Jägersburg, Einöd, Lautzkirchen, Webenheim). Der durchschnittliche tägliche Verkehr (DTV) liegt zwischen ca. 350 (L102 bei Riesweiler) und 18.500 (L119 Homburg Nähe Hauptbahnhof) Kfz am Tag. Die mittlere Belastung beträgt rd. 6.500 Kfz/Tag. Neben den Ortsdurchfahrten sind auch die Autobahnzubringer und die Zufahrten zu wichtigen Gewerbestandorten rund um St. Ingbert, Bexbach, Homburg und Blieskastel stark belastet.

Auf den Landesstraßen 2. Ordnung finden sich im Saarpfalz-Kreis nur örtlich Belastungen von über 5.000 Kfz/Tag. Zu nennen sind die L250 St. Ingbert – Neuweiler (9.759 Kfz/Tag), die

L237L Flughafenzufahrt (9.100 Kfz/Tag), die L226 bei Bexbach (8.797 Kfz/Tag), die L222 bei Kirkel (7.670 Kfz/Tag) und die L213 in Homburg (6.654 Kfz/Tag). Im Mittel werden auf den Landesstraßen 2. Ordnung ca. 3.500 Kfz pro Tag gezählt. Vor allem im Süden des Kreises und in Randlagen liegen die Belastungen deutlich darunter.

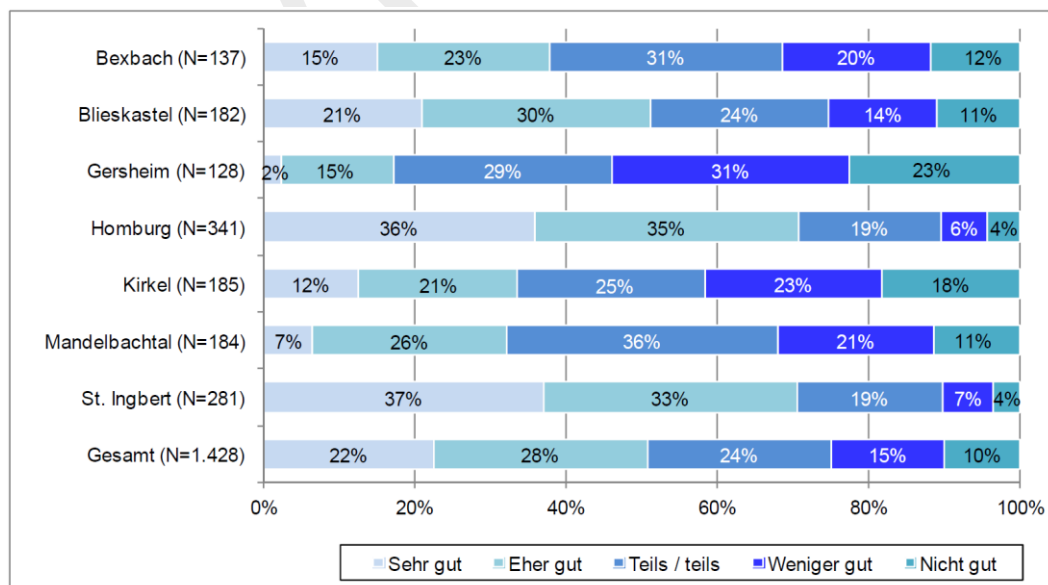
Im Vergleich der ermittelten Verkehrsmengen von 2010 und 2015 ist an den meisten Messstellen ein Zuwachs der Verkehrsmenge festzustellen. Manche Abweichungen sind auf Dauerbaustellen zurückzuführen, z. B. die massive Abnahme in der St. Ingberter Kaiserstraße um 26 %, die einer Zunahme in der Oststraße (L 111) von 13 % gegenübersteht oder die Verlagerung von der Autobahn A 8 Höhe Einöd auf die parallel verlaufende Landstraße L 110 (- 9 bzw. + 17 %).

Die überproportionale Bedeutung des Pkw birgt im Saarpfalz-Kreis noch deutliches Potenzial für die Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel. Hier setzt der vorliegende Nahverkehrsplan an.

2.1.4 Verkehrsmittelwahl der Bevölkerung

Im Jahr 2014 hat der Saarpfalz-Kreis durch die Hochschule für Technik und Wirtschaft des Saarlandes (HTW) und das ISG-Institut Köln einen Sozialbericht anfertigen lassen. Da Mobilität ein wichtiger Faktor zur Teilhabe am öffentlichen Leben ist, wurde eine Umfrage zur Einschätzung der Bevölkerung bezüglich ihrer Mobilität durchgeführt. Die Befragten sollten eine persönliche Bewertung zur Anbindung mit Auto, Bahn und Bus geben. Kreisweit schätzen 92% die Anbindung mit dem Auto (Dichte und Qualität des Straßennetzes) als „sehr gut“ oder „eher gut“ ein, mit der Bahn sind es nur 39%, mit dem Bus 50%. Entsprechend verhält sich die Negativ-Einschätzung („weniger oder nicht gut“): Auto 3%, Bahn 42%, Bus 25%. Erwartungsgemäß sind deutliche Unterschiede zwischen den Gemeinden zu erkennen. Während die durch Autobahn-, Bahn- und Stadtbusanbindung gut erschlossenen Städte im Norden und Westen (v.a. Homburg und St. Ingbert) für alle drei Verkehrsmittel – also auch für den ÖPNV – bessere Werte erzielen, fällt das Meinungsbild in den ländlich geprägten Gemeinden im Süden insgesamt, aber insbesondere für den ÖPNV, deutlich schlechter aus. Schlusslicht ist die Gemeinde Gersheim, in der nur 17 % die Busanbindung für gut erachten.

Abb. 9: Einschätzung der Bevölkerung bzgl. Anbindung mit dem Bus.



Quelle: ISG Bürgerbefragung 2013/14, Sozialbereich Saarpfalz-Kreis 2014. Befragungsergebnis von 1534 Personen.

Das ÖPNV-Angebot hat sich seit der Umfrage zwar verbessert. Dennoch liefern die Umfrageergebnisse ein Meinungsbild, das sich nicht signifikant geändert haben dürfte und entscheidend für die Verkehrsmittelwahl der realen und potentiellen Nutzer ist. Insofern lässt sich aus dem Sozialbericht indirekt auf den geringen Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehrsaufkommen schließen. Aktuelle Zahlen zur wirklichen Verkehrsmittelwahl (Modal Split) stehen im Saarpfalz-Kreis nicht zur Verfügung.

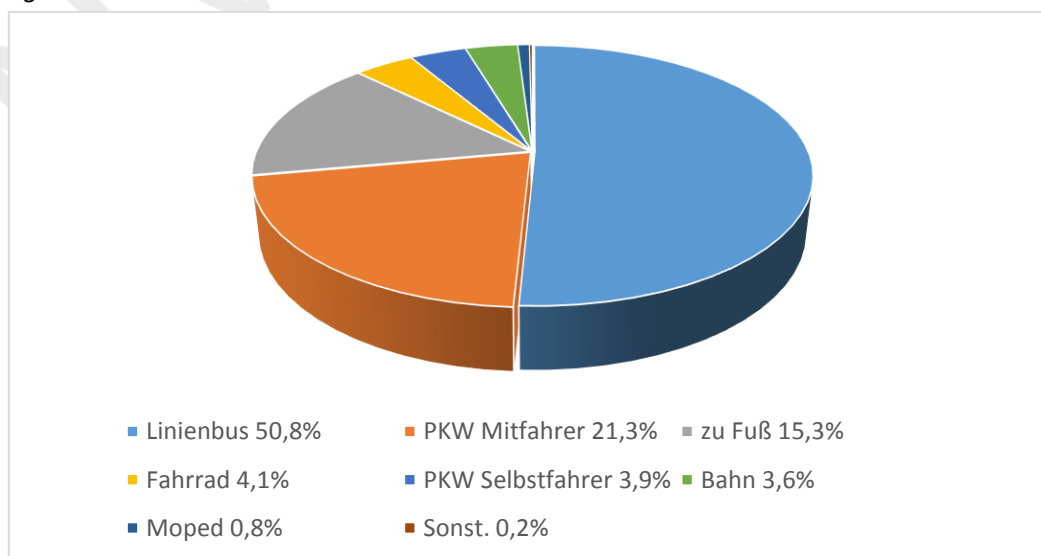
Hilfreich bei einer Einschätzung ist die 2017 veröffentlichte deutschlandweite Studie „Fahrrad-Monitor 2017“ der Sinus Markt- und Sozialforschung GmbH. Hier liegen auch Ergebnisse auf Landesebene vor, die den ÖPNV teilweise mitbetrachten. Im Saarland wurden 500 Personen unterschiedlichen Alters und sozialen 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 im Saarland eine 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 Saarpfalz-Kreis die wichtigste Kundengruppe darstellt, wurde im April 2018 eine Befragung von Schülern an weiterführenden Schulen zu deren Verkehrsmittelwahl durchgeführt. Von den knapp 12.000 Schülern (siehe Kapitel 2.1.6.1) wurden 50,2 % nach ihrem auf den Schulwegen meist benutzten Verkehrsmittel befragt. Es wurden die meisten Klassen an allen 19 Schulstandorten befragt. Da die Befragung während und kurz nach den Abiturprüfungen stattfand, sind die 12. Klassen unterrepräsentiert. Auch an den Berufsbildungszentren wurden weniger Schüler erreicht als an den anderen Schultypen, z. B. aufgrund des dort stattfindenden Blockunterrichts und damit wöchentlich wechselnden Schülern. Beides kann zu einem etwas niedrigeren Wert bei den PKW-Selfstfahrern zu Gunsten der anderen Verkehrsmittel führen.

Abb. 10: Modal-Split im Schülerverkehr des Saarpfalz-Kreises: Alle weiterführende Schulen mit Standort im Kreisgebiet.



Daraus wird die dominante Rolle des ÖPNV, v.a. des Busses bei der Schülerbeförderung deutlich. Betrachtet man die einzelnen Gemeinden und Standorte, werden allerdings Unterschiede deutlich:

- Der höchste Anteil des ÖPNV (Bus & Bahn) ist an Schulen in einem ländlichen Umfeld festzustellen: 85,5 % der Schüler an der Gemeinschaftsschule Gersheim nutzen den ÖPNV, gefolgt von der Mandelbachtalschule in Ommersheim mit 80,3 % und den beiden Schulen in Blieskastel mit 63,3 %. Dort sind im Gegenzug die Anteile des Rad- und Fußgängerverkehres sowie der PKW-Mitfahrer geringer.
- Der zweitstärkste Anteil entfällt auf die Mitfahrer im PKW (21,3 %). Diese Art der Beförderung ist grundsätzlich als die ungünstigste anzusehen, da sie im sensiblen Schulumfeld zu Verkehrsbelastung und damit zu Sicherheitsrisiken führt. Den höchsten Anteil weist die Waldorfschule in Bexbach mit 46,3 % auf. Aufgrund der besonderen Schulform hat sie einen großen Einzugsbereich (u.a. im Landkreis Neunkirchen, St. Wendel und angrenzendes Rheinland-Pfalz), was die Nutzung des ÖPNV unattraktiv macht, z. B. durch mehrmaliges Umsteigen oder lange Reisezeiten.
- Schulen, die stark in ihren Quartieren verankert sind, weisen einen relativ höheren Anteil Fußgänger-, Radfahrer- und PKW-Mitfahreranteil auf. Dies betrifft insbesondere die Galileo-Schule in Bexbach, die Robert-Bosch- und Sandrennbahn-Schule in Homburg sowie teilweise die Schmelzerwaldschule in St. Ingbert. Der hohe PKW-Anteil (z. B. Robert-Bosch-Schule 31 %) dürfte einem „Mitnahmeeffekt“ geschuldet sein: Die Eltern nehmen die Schüler auf dem Weg zur Arbeit im Auto mit zur Schule, was aufgrund der räumlichen Nähe keinen großen Umweg erfordert.
- Der Anteil des Radverkehrs ist mit 4,1 % durchweg gering. Nur das Johanneum ist mit 10 % Radverkehrsanteil die Ausnahme. Hier reduziert die abgelegene Lage den Fußgängerverkehr deutlich (nur 1,4 %), was dem Radverkehr für die in der Nähe wohnenden Schüler attraktiver macht.
- An den berufsbildenden Schulen mit Oberstufengymnasium erhöht sich durch den Besitz des Führerscheins bei älteren Schülern der Anteil der PKW-Selbstfahrer (31,7 bzw. 37,7 %) zu Ungunsten aller anderen Verkehrsmittel.

2.1.5 Arbeitsplatzstruktur und Pendler

2.1.5.1 Arbeitsplatzverteilung

Der Saarpfalz-Kreis hat eine weit über dem saarländischen Landesdurchschnitt liegende Arbeitsplatzdichte. Daher sind bei der Betrachtung der Arbeitsplatzstruktur des Saarpfalz-Kreises zwei grundsätzliche Feststellungen zu treffen:

1. Der Saarpfalz-Kreis insgesamt ist ein Arbeitsplatzschwerpunkt, woraus mehr Einpendler als Auspendler resultieren (Einpendlerüberschuss). Dies liegt vor allem an den großen Industriebetrieben rund um die Mittelzentren und am Universitätsklinikum Homburg.
2. Bezüglich der Arbeitsplatzdichte ist eine sehr deutliche Zweiteilung des Kreises festzustellen: Der Pendlerüberschuss konzentriert sich auf den städtisch und industriell geprägten Norden und Westen des Kreisgebietes, vor allem zwischen St. Ingbert, Bexbach und Homburg. Der ländlich geprägte Süden und Osten des Kreises (Blieskastel, Gersheim, Mandelbachtal) ist ein klassisches Auspendlergebiet mit einer geringen Dichte an Arbeitsplätzen.

Tab. 3: Anzahl der Arbeitnehmer, Ein-/Auspendler

Gemeinde	Arbeitnehmer am		Wohn = Arbeitsort	Ein- pendler	Aus- pendler	Pendler- saldo	Zahl der Betriebe
	Wohnort	Arbeitsort					
Homburg	15.227	31.863	8.349	23.502	6.878	+ 16.624	1.153
St. Ingbert	13.268	17.477	4.993	12.473	8.274	+ 4.199	1.069
Blieskastel	7.899	5.471	1.611	3.858	6.288	- 2.430	463
Bexbach	6.818	4.305	1.162	3.138	5.656	- 2.518	407
Kirkel	3.762	3.348	524	2.822	3.238	- 416	274
Mandelbacht.	4.157	1.141	405	736	3.752	- 3.016	206
Gersheim	2.455	925	388	536	2.067	- 1.531	112
Σ Saarpfalz- Kreis	53.586	64.530	30.181	34.316	23.404	+ 10.912	3.684

Quelle: Beschäftigungsstatistik der Bundesagentur für Arbeit Juni 2016

Die Tabelle verdeutlicht die dominierende Bedeutung der beiden Mittelzentren Homburg und St. Ingbert als Arbeitsplatzschwerpunkte mit einem Einpendlerüberschuss, der sich auch in der Gesamtsumme für den Kreis durchsetzt. Alle anderen Gemeinden weisen ein Einpendlerdefizit auf, wobei die Bilanz für Kirkel fast ausgeglichen ist, in der Gemeinde Mandelbachtal hingegen rund 90 % der Arbeitnehmer auspendeln. Ein Grund hierfür ist neben der Strukturschwäche des ländlichen Raumes die Nähe zum Oberzentrum Saarbrücken.

Bezüglich Verteilung der Arbeitsplätze im Landkreis sind die größten Industriebetriebe ein guter Indikator. Die folgende Tabelle listet die Betriebe auf.

Tab. 4: Die größten Industriebetriebe und deren Standorte mit ÖPNV-Erreichbarkeit im Saarpfalz-Kreis

Betrieb	Standort(e)	Anzahl Beschäftigte	ÖPNV-Erschließung
Robert Bosch GmbH und Bosch-Rexroth AG	Homburg Bexbacher Straße	4450	Zubringer zum Bahnhof und lokale Erschließung (Bus 501, 508)
	Homburg-Erbach Berliner Straße		Zubringer zum Bahnhof und lokale Erschließung (Bus 501, 567)
	St. Ingbert Klebergelände	650	Anbindung zeitlich und räumlich mangelhaft
Schaeffler Technologies GmbH&Co. KG	Homburg-Erbach Berliner Straße	2700	Zubringer, lokale Erschließung (Bus 501, 567)
	Homburg-Erbach Ina- /Hasenackerstraße		Zubringer, lokale Erschließung (Stadtbus)
Festo AG &Co. KG	Rohrbach Industriegebiet	2500	Lokale Erschließung (Bus 506, 522, 547)
	Rohrbach Hasseler Straße		Bahnhofsnähe, lokale Erschließung (Bus 506)
Michelin Reifenwerke KGaA	Homburg-Erbach Berliner Straße	1400	Zubringer, lokale Erschließung (Bus 501, 567)
VOIT Automotive GmbH	St. Ingbert Saarbrücker Straße	1000	Bahnhofsnähe, lokale Erschließung (Bus 506)
Hager Elektro GmbH	Blieskastel Auf Scharlen	900	Zubringer, Lokale Erschließung (Bus 501, 506, 577), RegioBus R10
Thyssen-Krupp- Gerlach GmbH	Homburg Beeder Straße	800	Zubringer (281, 285, 287), Lokale Erschließung in der Nähe (Bus R14, 501, 507)

Baugruppe Peter Gross	St. Ingbert Dudweilerstraße	700	Zubringer, lokale Erschließung (Bus 160, 170)
Dr. Theiss Naturwaren GmbH	Homburg-Erbach Berliner Straße	400	Zubringer, lokale Erschließung (Bus 501, 567)
	Bexbach Vor dem Bahnhof		Keine Anbindung
	Blieskastel Auf Scharlen		Zubringer, Lokale Erschließung (Bus 501, 506, 577), RegioBus R10
Karlsberg Brauerei GmbH	Homburg Innenstadt	400	Lokale Erschließung und Bahnhofsnähe
Casar Drahtseilwerk Saar GmbH	Limbach Windschnorr	300	Bahnhof in der Nähe, lokale Erschließung (Bus 508)

Quelle: Zusammenstellung ZPS nach IHK Saarland September 2017

Wie bereits der oben dokumentierte Einpendlerüberschuss zeigt, sind Homburg und St. Ingbert die Standorte der größten Industriebetriebe im Kreis. Von den 17 erfassten Betriebsstandorten liegen acht in Homburg, vier in St. Ingbert (mit Stadtteil Rohrbach). Hinzu kommen Arbeitgeber der Dienstleistungsbranche, die in den beiden Gemeinden stark vertreten ist. Alleine das Universitätsklinikum des Saarlandes beschäftigt am Standort Homburg 5500 Arbeitnehmer. Im Stadtgebiet St. Ingbert sind die SAP mit 450 (Nähe Bahnhof), das Kreiskrankenhaus mit 430 und die Sparda TelefonieService GmbH (Kastanienweg) mit 390 Mitarbeitern die größten Dienstleister.

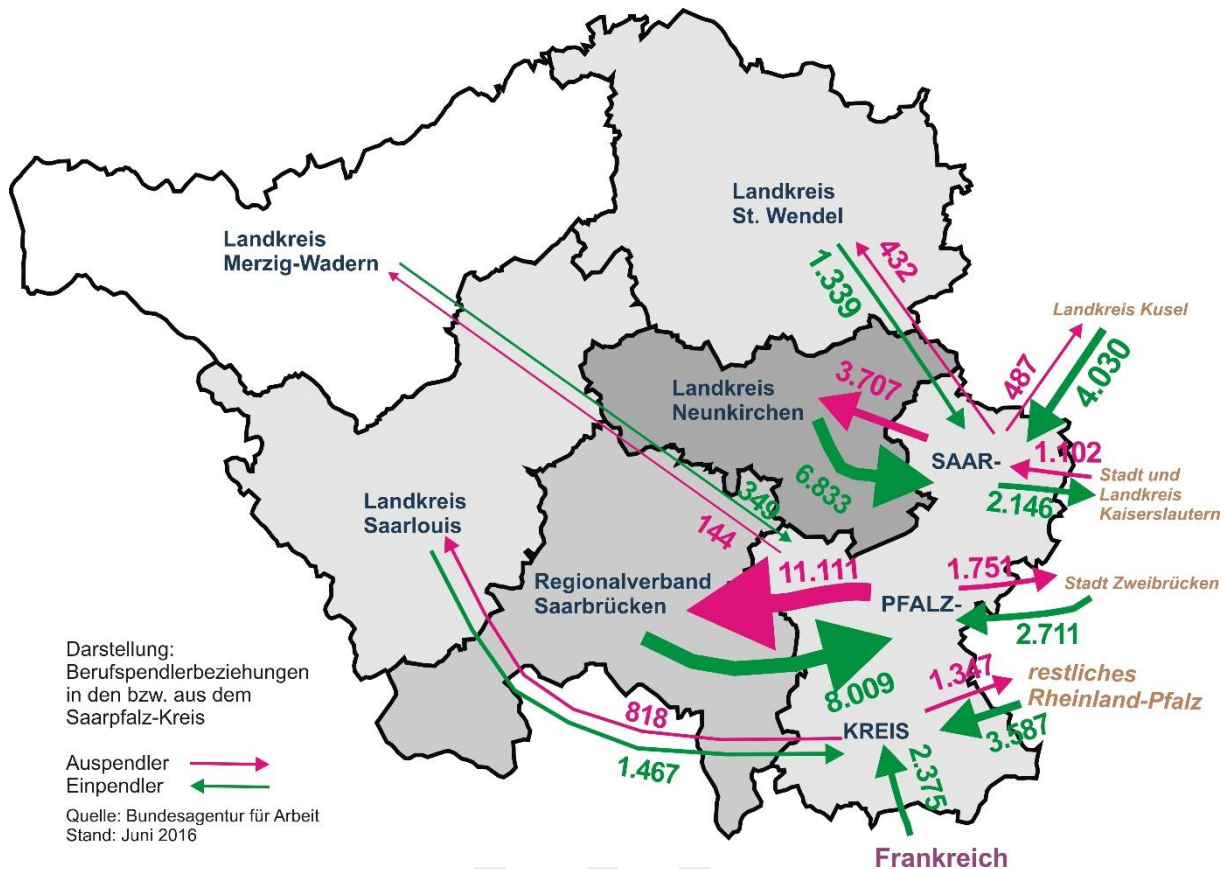
Die Anbindung der großen Industriestandorte durch den ÖPNV ist qualitativ sehr unterschiedlich. In Homburg und Rohrbach fahren unterschiedliche Buslinien gezielt die großen Betriebe zu den Arbeits- und Schichtwechselzeiten an. Zum einen sind dies eigens eingerichtete Linien und Fahrten (z. B. Linie 567), zum anderen aber auch einzelne Fahrten vertakteter Linien, die zu dem speziellen Zweck verlängert oder verschwenkt werden (z. B. die Linien 501, 506 und 508). Oft übernehmen diese Linien dann auch eine Zubringerfunktion zum nächst gelegenen Bahnhof, z. B. in Homburg oder Blieskastel-Lautzkirchen. Die Anbindung der Industriegebiete für Arbeitnehmer aus Rheinland-Pfalz (siehe Kap. 2.1.5.2) wird von einzelnen Fahrten der Linien 281, 285 und 287 übernommen sowie durch Umsteigebeziehungen auf andere Linien. Insgesamt hat der ÖPNV bei der Anbindung der großen Industriestandorte im Vergleich zum MIV eine sehr untergeordnete Bedeutung.

2.1.5.2 Grenzüberschreitende Pendlerbeziehungen

Ein großer Teil der in Kap. 2.1.5.1 aufgeführten Ein- und Auspendler überschreitet nicht nur Gemeindegrenzen, sondern auch die Grenzen des Saarpfalz-Kreises. Interessant für die Verkehrsströme sind Herkunft und Ziel der Pendler. Abbildung 11 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 Bereiche in Frankreich und Rheinland-Pfalz, 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. Die Zahl der Auspendler vom Saarpfalz-Kreis Richtung Frankreich fehlt, da sie aus der Erfassung der deutschen Behörden herausfällt. Sie dürfte aber vergleichsweise niedrig sein.

Abb. 11: Pendlerströme über die Grenzen des Saarpfalz-Kreises hinaus



Die Darstellung bestätigt den Überschuss der Einpendler im Saarpfalz-Kreis gegenüber fast allen umgebenden Landkreisen und Städten. Dies unterstreicht die Rolle des Kreises als wichtiger regionaler Wirtschaftsstandort. Besonders deutlich ist dies bezüglich der ländlich geprägten Nachbarregion (z. B. Landkreise St. Wendel und Kusel), wo die Zahl der Einpendler die der Auspendler teils um ein Vielfaches übersteigt. Die Ausnahme ist der Regionalverband Saarbrücken: Hier überwiegen die Auspendler, was klar mit der Funktion der Landeshauptstadt Saarbrücken als Oberzentrum der Region zu erklären ist.

2.1.6 Schulen, Hochschulen und Ausbildungsplätze

Der Saarpfalz-Kreis verfügt über eine breit gefächerte und räumlich verteilte Bildungsinfrastruktur. Hierzu gehören Kinderbetreuungseinrichtungen, Grundschulen, weiterführende Schulen, Sonderschulen, berufsbildende Schulen und Ausbildungsplätze, aber auch Hochschulen und Einrichtungen der Erwachsenenbildung.

2.1.6.1 Schulen im Saarpfalz-Kreis

Es sind alle wesentlichen Schulformen des deutschen Bildungssystems vorhanden. Im Schuljahr 2016/2017 wurden an allen Grundschulen, weiterführenden Schulen und Förderschulen insgesamt 13.295 Schüler erfasst. Für den ÖPNV ist die räumliche Verteilung der Schulstandorte und Herkunft der Schüler von grundlegendem Interesse.

Grundschulen

Im Saarpfalz-Kreis gibt es aktuell 22 Grundschulen, die bis auf eine Ausnahme in Trägerschaft der jeweiligen Gemeinden sind.

Tab. 5: Grundschulstandorte im Saarpfalz-Kreis

Kommune	Grundschule	Schülerzahl
Bexbach	Grundschule Bexbach	277
	Schillerschule Frankenholz	105
	Grundschule Oberbexbach	116
Blieskastel	Grundschule Breitung	155
	Dependance Blickweiler	
	Kirchbergschule Lautzkirchen	173
	Dependance Schlossbergschule Blieskastel	
Gersheim	Grundschule Am Weiher Niederwürzbach	164
	Dependance Aßweiler	
Gersheim	Grundschule Reinheim	157
	Grundschule Medelsheim	85
	Dependance Altheim	
Homburg	Grundschule Bruchhof	148
	Grundschule Einöd	245
	Dependance Beeden	
	Langenäckerschule Homburg-Erbach	297
	Luitpoldschule Homburg-Erbach	293
	Sonnenfeldschule Homburg Mitte	402
	Dependance Kirrberg	
Kirkel	Grundschule Limbach	212
	Grundschule Kirkel-Neuhäusel	137
Mandelbachtal	Arnold-Rütter-Schule Erfweiler-Ehlingen	163
	Theo-Carlen-Schule Ormesheim	144
St. Ingbert	Albert-Weisgerber-Schule	219
	Rischbachschule	277
	Dependance Wiesentalschule Stadtmitte	
	Südschule	287
	Pestalozzischule	283
	Dependance Eisenbergschule Hassel	
	Montessori-Grundschule Hasenfels Oberwürzbach	46
Summe		4385

Quelle: Leitstelle Lebenslanges Lernen des Saarpfalz-Kreises, Schuljahr 2016/2017

Die Ausgestaltung des Grundschulverkehrs liegt in der Zuständigkeit der Kommunen. Die meisten Grundschulen werden 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. Im Rahmen des für alle zugänglichen ÖPNV (genehmigt nach § 42 PBefG) werden die Grundschulverkehre der Gemeinden Blieskastel (Linien 547, 562, 568), Gersheim (Linien 551, 597), Homburg (Linie 574), Kirkel (Linie 551) und St. Ingbert (Linien 591, 592, 593) durchgeführt. Die Gemeinden Bexbach und Mandelbachtal bestellen ihren Grundschulverkehr als freigestellten Schülerverkehr nach § 1 Abs. 4d Freistellungsverordnung. Auch in Homburg gibt es noch einzelne Fahrten im freigestellten Schülerverkehr. Die zum Linienbündel Saarpfalz-Kreis Süd gehörige Linie 552 übernimmt zudem seit 2018 Grundschulverkehr in der Gemeinde Kleinblittersdorf (Regionalverband Saarbrücken).

Weiterführende Schulen

Die Landschaft der weiterführenden Schulen im Saarpfalz-Kreis ist vielfältig. Entsprechend ihrem zentralörtlichen Charakter, der hohen Einwohneranzahl und der großen Einzugsbereiche sind in den Städten Homburg und St. Ingbert die meisten Schulstandorte

angesiedelt (siehe Tabelle 6). Gemeinschaftsschulen gibt es in Bexbach, Blieskastel, Gersheim, Kirkel, Mandelbachtal und an zwei Standorten in Homburg. In St. Ingbert kommt noch eine klassische Realschule hinzu. Insgesamt sechs Gymnasien eröffnen den Schülerinnen und Schülern des Saarpfalz-Kreises die Möglichkeit, die Hochschulreife zu erlangen. Vier der sechs Gymnasien sind hierbei in Trägerschaft des Kreises. In privater Trägerschaft sind neben den verbleibenden beiden Gymnasien die genannte Realschule und die Waldorfschule in Bexbach.

Tab. 6: Standorte weiterführender Schulen im Saarpfalz-Kreis

Kommune	Weiterführende Schule	Schülerzahl
Bexbach	Galileo-Schule Bexbach (GS)	576
	Freie Waldorfschule	385
Blieskastel	Von-der-Leyen-Gymnasium	554
	Geschwister-Scholl-Schule (GS)	243
Gersheim	Gemeinschaftsschule Gersheim	541
Homburg	Saarpfalz-Gymnasium	768
	Männlich-Gymnasium	679
	Gymnasium Johanneum	823
	Robert-Bosch-Schule (GS)	374
	Neue Sandrennbahn Homburg-Erbach (GS)	415
	Berufsbildungszentrum mit Oberstufengymnasium	1724*
Kirkel	Gemeinschaftsschule Kirkel Limbach	294
Mandelbachtal	Mandelbachtalschule Ommersheim (GS)	301
St. Ingbert	Leibniz-Gymnasium	714
	Albertus-Magnus-Gymnasium	613
	Gemeinschaftsschule St. Ingbert-Rohrbach	441
	Albertus-Magnus-Realschule	549
	Schmelzerwaldschule (GS, läuft 2019 aus)	117
	Berufsbildungszentrum mit Oberstufengymnasium	1814*
Summe		11.925

GS = Gemeinschaftsschule des Saarpfalz-Kreises; * Schülerzahlen an den BBZ inkludieren alle Schüler inkl. Blockunterricht und verschiedenen Bildungszweigen, es sind nicht immer alle Schüler gemeinsam am Standort!
Quelle: Saarpfalz-Kreis, Stand März 2018

Die hohe Anzahl der Schüler auf 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. Zur Verkehrsmittelwahl der Schüler weiterführender Schulen siehe Kapitel 2.1.4.1. Dort wurde festgestellt, dass 54,4 % der Schüler regelmäßig den ÖPNV zum Pendeln nutzen. Daher machen die Schüler die Mehrzahl der beförderten Personen im ÖPNV des Saarpfalz-Kreises aus. Um deren Mobilitätsbedürfnisse abzubilden, ist es erforderlich, einen Blick auf die Herkunft der Schüler in Abhängigkeit von ihren Schulstandorten zu werfen. Hilfreiche Erkenntnisse liefert der Schulentwicklungsplan 2017 mit Daten des Schuljahres 2016/17.

Die beiden Mittelzentren Homburg und St. Ingbert bilden die zentralen Schulschwerpunkte. Ihr Einzugsbereich umfasst das gesamte Kreisgebiet und reicht auch darüber hinaus (siehe Tabelle 7).

Tab. 7: Herkunft der Schüler am Schulstandort Homburg

Schüler aus ↓	Jo-hanneum	Saarpfalz-Gymnasium	Männlich-Gymnasium	Neue Sandrennbahn	Robert-Bosch-Schule	Berufsbildungszentrum	Summe
Homburg	288	417	503	356	314	77	1.955
Rheinland-Pfalz	139	105	94	0	33	61	432

Bexbach	141	127	78	22	10	16	394
Kirkel	120	100	49	2	14	16	301
Blieskastel	35	7	4	0	1	22	69
Gersheim	27	1	1	0	1	15	45
LK Neunkirchen	26	4	3	2	0	4	39
St. Ingbert	0	1	2	0	0	13	16
Saarbrücken	0	0	3	0	1	2	6
Mandelbachtal	0	0	0	0	0	2	2
Sonstige	2	1	0	0	0	0	3
Summe	778	763	737	382	374	228	3.262

Quelle: Schulentwicklungsplan Saarpfalz-Kreis 2017

Fast 2000 Schüler und damit rund 60 % aller Schüler an den weiterführenden Schulen in Homburg bewegen sich innerhalb der Stadt Homburg. 40 % der Schüler pendeln von außerhalb ein. Hierbei stellen die Schüler aus Rheinland-Pfalz mit 432 die größte Gruppe dar. Stark vertreten sind aber auch die Schüler aus den direkt angrenzenden Kommunen Bexbach (394) und Kirkel (301). Die wenigsten Schüler kommen aus der Gemeinde Mandelbachtal, weil sie sich überwiegend nach Saarbrücken und St. Ingbert orientieren.

Eine spezielle verkehrliche Herausforderung stellt in Homburg die größte Schule, das private Johanneum dar, weil es dezentral in einer Sackgasse liegt und gleichzeitig überdurchschnittlich viele auswärtige Schüler anzieht. Verkehrsprobleme mit hohem Kfz-Aufkommen (Verkehrssicherheit, Lärm- und Schadstoff-Emissionen) und entsprechende Beschwerden sind hier an der Tagesordnung.

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

Schüler aus ↓	Leibniz-Gymn.	Albertus-Magnus-Gymnasium	Albertus-Magnus-Realschule	Gemein.-schule Rohrbach	Gemein.-schule Schmelzerwald	Berufsbildungszentrum	Summe
St. Ingbert	503	382	267	413	145	87	1.797
LK Neunkirchen	63	56	67	27	6	14	233
Saarbrücken	75	38	53	6	3	17	192
Mandelbachtal	63	47	40	0	4	11	165
Blieskastel	23	40	49	10	5	16	143
Kirkel	10	9	20	5	3	4	51
Bexbach	0	0	10	1	1	0	12
Homburg	0	0	2	2	0	1	5
Gersheim	1	0	0	0	0	1	2
Rheinland-Pfalz	0	0	0	1	1	1	3
Sonstige	0	22	8	0	0	0	30
Summe	738	594	516	465	168	152	2.633

Quelle: Schulentwicklungsplan Saarpfalz-Kreis 2017

Auch in St. Ingbert ist die mit Abstand größte Schülergruppe (1797) innerhalb der Stadtgrenzen unterwegs. Die Schülerströme aus den umliegenden Gemeinden, dem Landkreis Neunkirchen und der Stadt Saarbrücken bleiben alle deutlich unter 250 Schülern. Eine Besonderheit in St. Ingbert sind die Albertus-Magnus-Schulen in privater Trägerschaft, die einen größeren Einzugsbereich aufweisen als die staatlichen Schulen. In Einzelfällen entstehen so besondere Anforderungen an die Mobilität und damit den ÖPNV. Die Schmelzerwaldschule läuft seit 2016 aus und soll Mitte 2019 geschlossen werden. Die Schüler werden sich voraussichtlich nach Rohrbach und Ommersheim verteilen.

Am drittgrößten Schulstandort Bexbach mit zwei weiterführenden Schulen lässt sich eine deutliche Verteilung über die Gemeindegrenze hinaus feststellen: Von 851 Schülern kommen nur gut die Hälfte (442) aus Bexbach. Neunkirchen (125), Homburg (120) und Kirkel (59) sind

hier als Nachbargemeinden stärker vertreten. Durch die Waldorfschule als besondere Schulform vergrößert sich das Einzugsgebiet, z. B. kommen immerhin noch 26 Schüler aus Blieskastel, 11 aus Gersheim und 22 aus weiter entfernten Bereichen (u.a. Landkreise St. Wendel und Saarlouis). Die Lage der Galileo-Schule mitten im Wohngebiet mit engen Straßen ist für den ÖPNV zwar nicht optimal, aber mit kurzen Fußwegen und angepassten Fahrten auf einigen Buslinien (z. B. 505, 508) gibt es hier keine größeren Probleme.

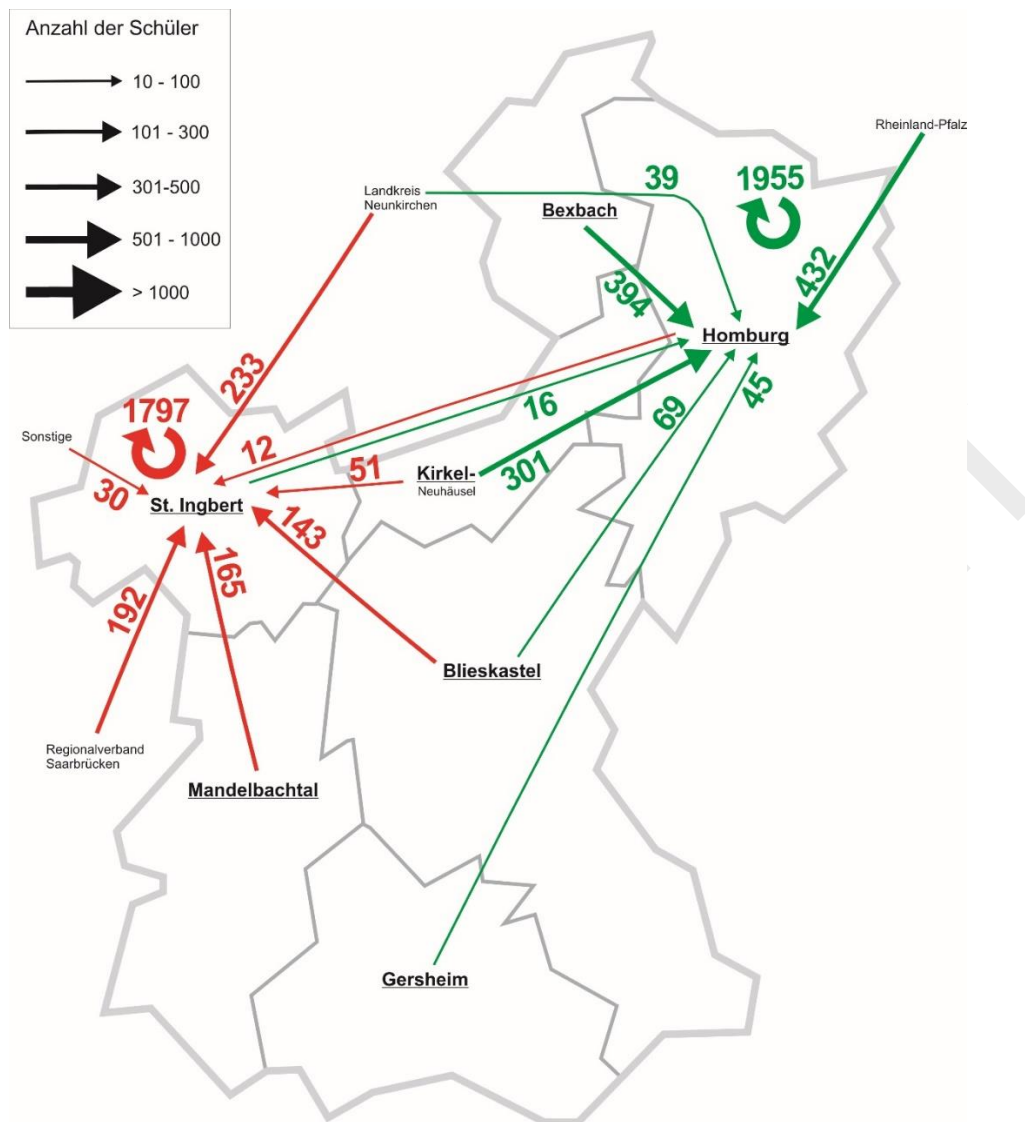
Etwas anders verhält es sich am Schulstandort Blieskastel mit zwei Schulen und insgesamt 840 Schülern: Hier kommen die meisten Schüler aus dem Stadtgebiet selbst (547 = 65%) sowie aus Gersheim (105), Mandelbachtal (90) und Kirkel (51). Alle anderen Schülerströme sind marginal. Da Blieskastel im ÖPNV einen Knotenpunkt mit Taktverkehren in viele Richtungen darstellt und die beiden Schulen zentral gelegen sind, entstehen keine besonderen Probleme in der Anbindung.

Am zweitkleinsten Schulstandort Kirkel-Limbach mit 285 Schülern sind fast ausschließlich Schüler im direkten und benachbarten Umfeld zu verzeichnen (Kirkel 115, Homburg 64, Neunkirchen 56 und Bexbach 47), was die Bedienung durch den ÖPNV erleichtert.

Einen Sonderfall stellen im Saarpfalz-Kreis die Schulstandorte in Ommersheim und Gersheim dar. Sie liegen wenig zentral in kleinen Ortslagen und erlangen durch Umfeld und Größe eine Qualität, die bei der Schulwahl eine Rolle spielt. Sehr auffällig in Ommersheim ist, dass knapp die Hälfte der 274 Schüler aus dem Regionalverband Saarbrücken kommt (130 = 47%). Die meisten (115) kommen direkt aus der Stadt Saarbrücken, nur 10 aus Kleinblittersdorf. Somit halten sich die Schülerströme antizyklisch zu den sonstigen auf Saarbrücken ausgerichteten Fahrgastströmen. Der Saarpfalz-Kreis hat hier reagiert und durch Einrichtung von besonderen Fahrten auf den Buslinien R10 und 568 Abhilfe geschaffen.

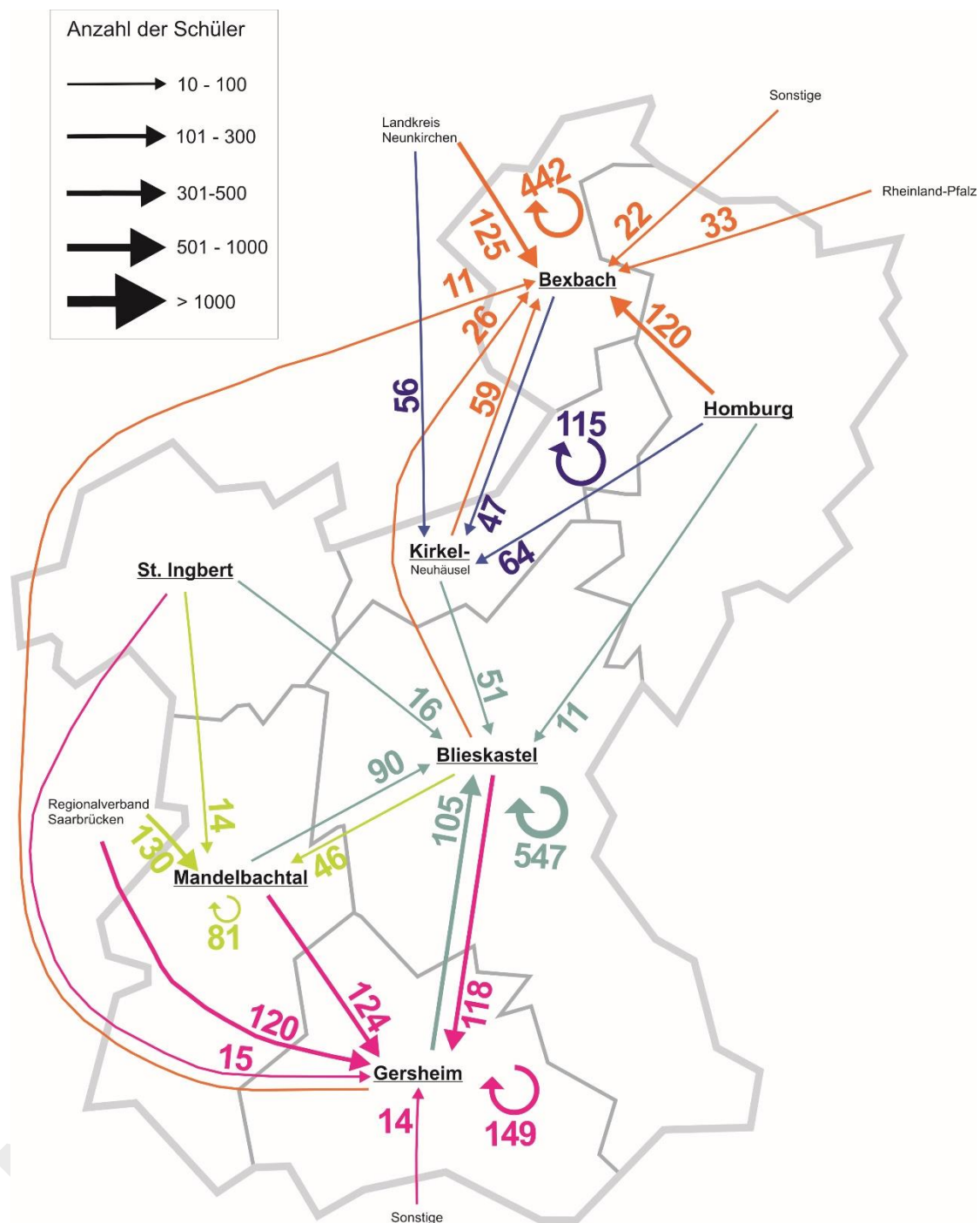
Die Gemeinschaftsschule Gersheim stellt mit 541 Schülern einen im Verhältnis zum schwach besiedelten Umland starken Schulstandort dar. Dies hat für viele Schüler die Folge, dass teils längere Wege überwiegend mit dem ÖPNV zurückgelegt werden müssen. Nur ein gutes Viertel der Schüler kommt direkt aus Gersheim (149). Auffällig hoch ist auch hier der Anteil der Schüler aus dem Regionalverband Saarbrücken mit rund 120, wovon 88 aus der Gemeinde Kleinblittersdorf, der Rest überwiegend aus Ensheim und Eschringen kommen. Mehrere Schulverstärkerlinien (Linien 551, 552, 556, 557) werden dem Mobilitätsbedürfnis gerecht. Der Standort ist zudem durch die Biosphärenbuslinie 501 und Taktverkehre der Linien 504 und 578 sehr gut angebunden.

Abb. 12: Schülerströme zu den Schulstandorten Homburg und St. Ingbert



Quelle: eigene Darstellung auf Datengrundlage des Schulentwicklungsplanes Saarpfalz-Kreis 2017

Abb. 13: Schülerströme zu den restlichen Schulstandorten im Saarpfalz-Kreis



Quelle: eigene Darstellung auf Datengrundlage des Schulentwicklungsplanes Saarpfalz-Kreis 2017

Förder- und Sonderschulen

Im Saarpfalz-Kreis gibt es mehrere Einrichtungen zur Ausbildung von körperlich und / oder kognitiv eingeschränkten Kindern und Jugendlichen. Vier der fünf Einrichtungen (siehe Tabelle 9) befinden sich in Trägerschaft des Kreises, Haus Sonne ist eine private Einrichtung. Da die Einrichtungen in Trägerschaft des Kreises einen klar vorgegebenen Einzugsbereich haben, entstehen keine langen oder exotischen Schülerwege.

Tab. 9: Sonder- und Förderschulen im Saarpfalz-Kreis

Kommune	Weiterführende Schule	Schülerzahl
Blieskastel	Franz-Carl-Schule Blieskastel	47
Gersheim	Förderschule geistige Entwicklung Haus Sonne Walsheim	33
Homburg	Siebenpfeifer-Schule	71
	Oberlin-Schule	32
St. Ingbert	Albert-Schweitzer-Schule	41
Summe		224

Quelle: Schulentwicklungsplan Saarpfalz-Kreis 2017

Der Transport dieser Schüler findet nur zum Teil mit dem ÖPNV statt. Von 224 Schülern sind nur ca. 60 – 70 mit Bus und Bahn unterwegs:

- Die Schüler der Siebenpfeifer-Schule kommen aus Homburg, Bexbach und Kirkel. Hier nutzen die meisten (53) den ÖPNV.
- Die Schüler der Franz-Carl-Schule kommen aus Blieskastel und Gersheim und nutzen nur zu einem geringen Teil den ÖPNV (ca. 10).
- Die Schüler der Albert-Schweitzer-Schule, der Oberlin-Schule und der Einrichtung Haus Sonne nutzen fast ausschließlich Sonderverkehre. Bei Haus Sonne ist zudem der Einzugsbereich größer als bei den anderen Einrichtungen (einige Schüler aus Saarbrücken und Rheinland-Pfalz).

2.1.6.2 Hochschulen im Saarpfalz-Kreis

Der Kreis besitzt mit dem Universitätsklinikum des Saarlandes einen wichtigen Hochschulstandort. Weitere universitäre Einrichtungen befinden sich in der unmittelbaren und regionalen Umgebung. Die Hochschulen erzeugen tägliche Pendlerströme, die nicht nur auf der Mobilität der Studierenden beruhen, sondern auch von Bediensteten (siehe Kap. 2.1.5.1) und Besuchern verursacht werden.

Das Universitätsklinikum Homburg verzeichnet in medizinischen Studiengängen zum Sommersemester 2017 rund 2.200 Studierende. Hinzu kommen rund 500 Studierende aus Beteiligungen der Medizinischen Fakultät an den Studiengängen Humanbiologie und Bioinformatik der Universität des Saarlandes. Die Nutzerquote des ÖPNV ist bei Studierenden besonders hoch, da sie das attraktive Semesterticket, welches als Solidarmodell über die Studiengebühren finanziert wird, nutzen können.

Die Stadtbuslinien 511, 512 und 571, die Kreisbuslinie 505 und die Linie 315 der Neunkircher Verkehrs GmbH binden das Klinikum an die nähere Umgebung und an den Umsteigeknoten Homburg Hauptbahnhof an. Ins Homburger Zentrum verkehren im regulären Taktverkehr bis zu fünf Fahrten pro Stunde. Insbesondere die Auslastung der Stadtbuslinien ist sehr hoch. Innerhalb des weitläufigen Klinikums wird der kostenlose Shuttlebus 560 im Ringverkehr betrieben.

Im Umfeld des Saarpfalz-Kreises befinden sich weitere Hochschulen, die tägliche Pendlerströme im ÖPNV verursachen:

- Universität des Saarlandes in Saarbrücken
- Hochschule für Technik und Wirtschaft in Saarbrücken
- Hochschule für Musik und Theater in Saarbrücken
- Deutsche Hochschule für Prävention und Gesundheitsmanagement in Saarbrücken
- Fachhochschule für Verwaltung des Saarlandes in Quierschied-Göttelborn
- Technische Universität in Kaiserslautern
- Fachhochschule in Kaiserslautern mit weiteren Standorten in Pirmasens und Zweibrücken

- Berufsakademie ASW in Neunkirchen

Bei der Anbindung des Kreisgebietes an diese Hochschulstandorte spielt die Schiene eine wichtige Rolle (Regionalbahn und Regionalexpress). Hinzu kommen Buslinien, die aus dem Kreisgebiet die Standorte bzw. für deren Erreichbarkeit relevante Verknüpfungspunkte anbinden, zum Beispiel die RegioBus-Linie R6 Richtung Neunkirchen, die Linie R7 Richtung Zweibrücken oder die Linie R10 Richtung Saarbrücken.

Bedeutung für die Universität des Saarlandes hat die Stadt St. Ingbert, weil sie als nahe gelegene Wohnstadt attraktiv ist. Hier wird eine direkte und schnelle Verbindung mit der Buslinie 170 in Aufgabenträgerschaft des Saarpfalz-Kreises und mit Kostenbeteiligung der Stadt St. Ingbert angeboten. Sie fährt zur Vorlesungszeit montags bis freitags alle 30 Minuten, in den Semesterferien und in den Abendstunden bis nach 20 Uhr noch stündlich.

2.1.6.3 Berufliche Ausbildungsstellen im Saarpfalz-Kreis

In Kapitel 2.1.5.1 wurde die Bedeutung des Saarpfalz-Kreises als Wirtschaftsstandort deutlich gemacht. Die großen Betriebe von Industrie, Handel und Verwaltung sind ein Indikator dafür, dass im Saarpfalz-Kreis auch zahlreiche Ausbildungsplätze existieren: Von den 1.731 Ausbildungsplätzen sind über die Hälfte in Homburg (915) angesiedelt. Ein weiterer Schwerpunkt ist St. Ingbert (488), mit Abstand folgen Bexbach (131) und Blieskastel (105).

Tabelle 10 gibt eine Übersicht über die Fahrbeziehungen der Auszubildenden, sofern ihr Ausbildungsplatz innerhalb des Saarpfalz-Kreises liegt. Dabei ist zu beachten, dass parallel noch berufsbildende Schulen besucht werden. Diese befinden sich in Homburg, St. Ingbert oder außerhalb des Kreisgebietes. Da also nicht immer die gleichen Wege zurückgelegt werden, wird die Bewegung der Auszubildenden komplexer, was wiederum höhere Ansprüche an den ÖPNV stellt.

Tab. 10: Verteilung der Auszubildenden mit Ausbildungsplatz im Saarpfalz-Kreis nach Herkunftsort (Einpendler):

Ausbildungsbetrieb in →	Bex- bach	Blies- kastel	Gers- heim	Hom- burg	Kirkel	Mandel- bachtal	St. Ingbert	Summe
Azubis kommen aus ↓								
Bexbach	28	3	0	35	2	0	4	72
Blieskastel	5	35	2	30	8	4	30	114
Gersheim	0	5	3	11	0	0	4	23
Homburg	15	6	0	330	8	0	17	376
Kirkel	3	1	0	25	4	0	18	51
Mandelbachtal	2	10	1	9	0	4	8	34
St. Ingbert	4	6	0	24	9	2	109	154
Saarbrücken	5	8	0	25	6	2	96	142
Neunkirchen	19	4	0	56	7	0	20	106
Zweibrücken	1	9	0	40	4	0	13	67
Sonstige Orte	49	18	1	330	20	5	169	592
Summe	131	105	7	915	68	17	488	1731

Quelle: eigene Zusammenstellung nach Daten der IHK Saarland, Dezember 2017

Die Tabelle zeigt, dass die meisten Fahrten der Azubis innerhalb der Stadtgrenzen der beiden Städte Homburg und St. Ingbert stattfinden. Dagegen drückt sich die Strukturschwäche des südlichen Bliesgaus durch die niedrigen Zahlen an Ausbildungsplätzen und Auszubildenden

in Gersheim und Mandelbachtal aus. Die hohe Anzahl der Azubis aus „sonstigen Orten“ mit Ausbildungsplatz in Homburg ist auf Einpendler ländlicher, grenznaher Gemeinden in Rheinland-Pfalz zurückzuführen.

Nach Daten der IHK des Saarlandes wohnen insgesamt 1.468 Auszubildende im Saarpfalz-Kreis. Davon haben 824 auch ihren Ausbildungsplatz im Kreisgebiet und fallen somit unter die obige Betrachtung. Die restlichen 644 pendeln aus dem Kreis aus. Knapp die Hälfte davon (317) pendeln nach Saarbrücken, 131 nach Neunkirchen.

2.1.6.4 Volkshochschulen

Als Einrichtungen der Erwachsenenbildung existieren im Saarpfalz-Kreis drei Volkshochschulen: Die der Städte St. Ingbert und Homburg sowie die Kreisvolkshochschule in Blieskastel. Die Hauptstandorte sind mit Linien des ÖPNV gut erreichbar, da sie zentral in den jeweiligen Innenstädten liegen.

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). 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 Saarpfalz-Kreis gibt es drei Kliniken für die stationäre und ambulante Krankenversorgung und Rehabilitation. Mit 97,1 Krankenhausbetten pro 10.000 Einwohner nimmt der Saarpfalz-Kreis den saarländischen Spitzenplatz ein. Das zeigt, dass die stationären Einrichtungen im Kreis ein großes Einzugsgebiet besitzen, wobei die landesweite Bedeutung der Universitätsklinik hervorzuheben ist.

Tab. 11: Kliniken und Reha-Einrichtungen im Saarpfalz-Kreis

Kommune	Name der Einrichtung	Standort	Anzahl der	
			Betten	Mitarbeiter
Homburg	Universitätsklinikum des Saarlandes	Homburg, Kirrberger Straße	1.290	5.000
Blieskastel	MediClin Bliestal-Klinik	Blieskastel-Lautzkirchen, Am Spitzenberg	508	351
St. Ingbert	Kreis Krankenhaus	St. Ingbert, Gesundheitspark Klaus-Tussing-Straße	151	ca. 180

Quelle: Kreientwicklungskonzept Saarpfalz-Kreis 2017 und Selbstauskünfte der Einrichtungen

Alle drei Klinikstandorte sind gut mit dem ÖPNV zu erreichen.

- Die Uniklinik (siehe Kap. 2.1.6.2) ist mit vier vertakteten Buslinien (Linien 315, 505, 511, 512) und zusätzlichen Verstärkerfahrten (Linie 571) sehr gut an die Stadt Homburg, die umliegenden Ortschaften sowie über den Hauptbahnhof Homburg an die Züge des Nah- und Fernverkehrs angebunden.

- Das Kreiskrankenhaus St. Ingbert ist mit der RegioBus-Linie R6 aus den benachbarten Stadtzentren und von den Bahnhöfen in Neunkirchen und St. Ingbert aus erreichbar. Die Linie 547 verkehrt nach Kirkel und Blieskastel. In Krankenhaushöhe verkehrt auch der Stadtbus St. Ingbert (Linie 523/524).
- Die Blietal-Klinik ist mit dem Blieskasteler Stadtbus 531 Montag bis Samstag gut an das nähere Umfeld (Stadtzentrum Blieskastel und Bahnhof Lautzkirchen) angebunden. Die Linie 547 bindet Blieskastel und St. Ingbert sowie Kirkel mit Bahnhof täglich an. Die Verkehre sind teilweise auf die Bedürfnisse der Patienten und Besucher ausgerichtet.

2.1.7.2 Pflege- und Senioreneinrichtungen

Im Saarpfalz-Kreis gibt es 18 vollstationäre Alten- und Pflegeheime an 17 Standorten mit insgesamt über 1500 Plätzen. Es überwiegen Langzeitpflegeplätze, zu einem geringeren Teil 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 auch für die Mitarbeiter und Besucher wichtig.

Tab. 12: Senioren- und Pflegeheime im Saarpfalz-Kreis

Kommune	Name der Einrichtung	Standort	Anzahl der	
			Plätze	Mitarbeiter *
Bexbach	Seniorenheim Höcherberg	Bexbach, Amselstraße 1	91	k.A.
	Seniorenzentrum Im Blumengarten	Bexbach, Niederbexbacher Straße 70	89	35
Blieskastel	Seniorenzentrum Auf dem Bellem	Lautzkirchen, Zur Kurklinik 16	98	k.A.
	Seniorenzentrum Haus am Berg	Blieskastel, Schloßbergstraße 50	50	k.A.
	Caritas-Altenzentrum St. Josef	Blieskastel, In den Lohgärten 6	65	27
Gersheim	DRK-Seniorenresidenz Gersheim	Gersheim, An der Mühle 2	79	32
Homburg	ASB-Seniorenresidenz St. Andreas	Erbach, St.-Andreas-Straße 5	53	30
	Diakoniezentrum Haus am Schlossberg	Homburg, Schwesternhausstraße 9	111	46
	Pro Seniore Residenz Am Steinhübel	Homburg, Am Steinhübel 8	200	k.A.
	Pro Seniore Residenz Erbach	Erbach, Glanstraße 1	87	60
	Pro Seniore Residenz Hohenburg	Homburg-Zentrum, Gerberstraße 18	124	71
	Seniorenheim vor den Unikliniken	Homburg, Ringstraße 78	51	19
Kirkel	ASB-Seniorenzentrum Kirkel	Limbach, Kirchenstraße 11	73	k.A.
Mandelbachtal	Caritas Seniorenzentrum	Ormesheim, Adenauerstraße 135a	58	22
St. Ingbert	Caritas Altenheim St. Barbara	St. Ingbert, St.-Barbara-Straße 28	132	35
	Fidelis-Haus / Bruder-Konrad-Haus	St. Ingbert, Karl-August-Woll-Straße 40	60/ 47	24/ 21
	Mathildienstift	St. Ingbert, Elversberger Straße 53	75	31

Quellen: Kreisentwicklungskonzept Saarpfalz-Kreis 2017, undatierte Qualitätsberichte der Einrichtungen, Übersicht des Seniorenbüros 2012 sowie Eigenauskünfte der Einrichtungen

* Mitarbeiteranzahl in einigen Einrichtungen auf Vollzeitstellen aufgerechnet.

Fast alle Einrichtungen liegen verkehrsgünstig in der Nähe einer Bushaltestelle mit Linien, die mindestens im Stundentakt, häufig aber mehrfach pro Stunde fahren und an das nächstliegende Zentrum, die weitere Umgebung oder Bahnhöfe anbinden. Bei neun Standorten ist die Haltestelle in unmittelbarer Nähe, bei sieben Standorten muss ein Fußweg von weniger als 500 Metern zurückgelegt werden. Lediglich der Standort des Seniorenheims Höcherberg liegt in einem weniger gut erschlossenen Wohngebiet mit einer Entfernung von über 600 Metern zu den nächsten Haltestellen mit regelmäßigem Bus- oder Bahnverkehr.

In Kirkel-Neuhäusel wird derzeit eine zentral gelegene Seniorenwohnanlage in der Goethestraße mit voraussichtlich rund 80 Plätzen geplant. Die ÖPNV-Anbindung ist durch die Bushaltestelle „Kirkel Ortsmitte“ und den in der Nähe befindlichen Bahnhof gegeben.

2.1.7.3 Behindertenwohnheime und -werkstätten

Im Saarpfalz-Kreis gibt es in entsprechenden Einrichtungen insgesamt 247 Wohnplätze für behinderte Menschen, darunter 216 in Wohnheimen, 27 in Außenwohngruppen und 4 in sogenannten Trainingsplätzen. In der folgenden Tabelle sind die Einrichtungen mit mehr als 10 Plätzen aufgelistet, für die das Angebot im ÖPNV eine Bedeutung haben kann.

Tab. 13: Wohneinrichtungen für Behinderte im Saarpfalz-Kreis, ab 10 Plätzen

Kommune	Name der Einrichtung	Standort	Anzahl Plätze
Blieskastel	Caritas-Förderzentrum Edith Stein	Lautzkirchen, Pfarrer-Peter-Straße 6a	27
	Haus Sonne	Böckweiler, Neukahlenberger Hof	16
Gersheim	Haus Sonne Kerneinrichtung	Walsheim, Brühlgasse 3	72
Homburg	Lebenshilfe Behindertenzentrum	Erbach, Kettelerstraße 37	39
	Psychosoziale Projekte, Wohnstätte	Homburg Zentrum, Goethestraße 2	12
St. Ingbert	Lebenshilfe-Wohnheim für Schwerstbehinderte	St. Ingbert, Gesundheitspark 10	20
	Wohnstätte Haus der Lebenshilfe	St. Ingbert, Im Schiffelland 4	34

Quelle: Saarland, Ministerium für Soziales, Stand 31.12.2015

Alle Wohneinrichtungen liegen in der Nähe von Haltestellen, die mindestens stündlich an das ÖPNV-Netz angebunden sind. Lediglich die Wohnheime Neukahlenberger Hof und Im Schiffelland St. Ingbert weisen außerhalb der Hauptverkehrszeit Schwächen in der Anbindung auf (Anruf-Linien-Taxi statt Busverkehr und fehlendes Sonntagsangebot in der Stadt St. Ingbert).

Die Werkstätten für Behinderte sind nur teilweise mit dem Wohnort der Behinderten identisch. Im Saarpfalz-Kreis gibt es insgesamt 430 Werkstattplätze.

Tab. 14: Werkstätten für Behinderte im Saarpfalz-Kreis

Kommune	Name der Einrichtung	Standort	Anzahl Plätze
Blieskastel	Saarpfalz-Werkstatt SWA der Lebenshilfe	Webenheim, Im Großen Gunterstal 15	180
	Blieskasteler Werkstätten	Lautzkirchen, Industriering 7	114
	Haus Sonne	Böckweiler, Neukahlenberger Hof	18
Gersheim	Haus Sonne	Walsheim, Brühlgasse 3	82
Homburg	Saarpfalz-Werkstatt SWA der Lebenshilfe	Erbach, Vogelbacher Weg 96	36

Quelle: Saarland, Ministerium für Soziales, Stand 22.12.2016

Neben privat organisierten oder besonderen Behindertentransporten nach der Freistellungsverordnung werden Behinderte auch mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu den Werkstätten befördert.

Der Schwerpunkt der Arbeitsplätze für Behinderte liegt mit über 70 % in der Stadt Blieskastel. Die SWA in Webenheim wird durch die eigens eingerichtete Linie 533 im Stadtverkehr Blieskastel sowie durch die in der Nähe verkehrenden Linien 501 und 577 angebunden und von zahlreichen Menschen mit Behinderung genutzt. Auch die Blieskasteler Werkstätten in Lautzkirchen sind gut durch den ÖPNV versorgt (Bus und Bahn), was von einigen der Beschäftigten auch genutzt wird.

Beim Haus Sonne ist davon auszugehen, dass der Großteil der Beschäftigten (s.o.) am gleichen Ort wohnt und arbeitet und daher kein regelmäßiges Mobilitätsbedürfnis entsteht.

Der Standort in Homburg-Erbach ist weit von den nächsten Haltestellen entfernt und daher unzureichend an den ÖPNV angebunden.

2.1.8 Tourismus und Freizeitverkehr

Der Saarpfalz-Kreis zeichnet sich durch ein starkes touristisches Profil aus. Dies liegt an der kulturellen Vielfalt und der landschaftlichen Schönheit weiter Teile des Kreisgebietes. Die besondere Kultur- und Naturlandschaft hat unter anderem dazu geführt, dass die UNESCO 2009 den Bliesgau als Biosphärenreservat anerkannt hat (Kreisgebiet ohne Stadt Bexbach und Teile der Stadt Homburg und mit Gemeinde Kleinblittersdorf).

Die touristische Infrastruktur des Kreises entwickelt sich bereits seit Jahrzehnten stetig weiter. Hierzu gehören Rad- und Wanderwege sowie punktuelle Einrichtungen wie Museen, Campingplätze oder Schwimmbäder. Hinzu kommt eine Vielzahl von Sehenswürdigkeiten, die im gesamten Kreisgebiet verteilt sind, z. B. Bau-, Boden- und Naturdenkmäler oder Kulturlandschaftselemente. Diese Infrastruktur hat eine intensive Freizeitnutzung durch Tagesgäste aus der Region aber auch durch Übernachtungsgäste zur Folge.

Bezüglich der Entwicklung nachhaltiger Mobilitätsangebote war die Aufnahme des Bliesgaus in die Kooperation „Fahrtziel Natur“ (mit DB, VCD, BUND und NABU) ein Meilenstein, der dem Bliesgau bundesweite Aufmerksamkeit als Tourismusdestination einbrachte. In Folge dessen wurden das ÖPNV-Angebot (z. B. Biosphärenbus 501) und das Marketing (z. B. Broschüre „Wandern mit Bus und Bahn“, Internetauftritte, Schulung von Leistungsträgern) ausgebaut. Eine Gästebefragung 2016 ergab, dass 4% über die Kooperation Fahrtziel Natur auf den Bliesgau aufmerksam geworden sind.

Die Hauptakteure der Tourismusarbeit des Kreises und des Biosphärenreservates sind die Saarpfalz-Touristik, ein Zweckverband von Kreisverwaltung und Kommunen, der Zweckverband Biosphärenreservat Bliesgau, die Tourismuszentrale Saarland als landesweite Marketingorganisation und die Kommunen selber. Zwischen den ersten drei genannten bestehen ein Kooperationsvertrag und eine enge Zusammenarbeit.

2.1.8.1 Touristische Kennzahlen

Tab. 15: Gästezahlen der Gemeinden im Saarpfalz-Kreis

Gebiet / Gemeinde	2015			2016		
	Ankünfte	Übernachtungen	Ø Aufenthaltsdauer	Ankünfte	Übernachtungen	Ø Aufenthaltsdauer
Bexbach	11.125	23.322	2,1	12.202	25.019	2,1
Blieskastel	9.489	165.775	17,5	9.732	166.379	17,1
Gersheim	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
Homburg	44.686	89.980	2,0	46.050	93.505	2,0
Kirkel	9.109	27.985	3,1	11.055	30.699	2,8
Mandelbachtal	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.	k. A.
St. Ingbert	19.128	52.062	2,7	20.040	51.534	2,6
Saarpfalz-Kreis gesamt	100.434	376.988	3,8	106.266	385.029	3,6
Saarland gesamt	983.750	2.979.537	3,0	1.021.439	3.020.012	3,0

Quelle: Tourismuszentrale Saarland

Für die Gemeinden Gersheim und Mandelbachtal liegen aus Gründen des Datenschutzes (Unterschreitung statistischer Schwellenwerte) keine Zahlen vor. Im Vergleich zu den übrigen Kommunen fällt die hohe Übernachtungszahl und Aufenthaltsdauer in der Stadt Blieskastel auf. Diese beruht fast ausschließlich auf der dortigen Kur- und Rehaklinik (siehe Kap. 2.1.7.1), deren Patienten in den touristischen Statistiken nach Vorgaben des Bundesstatistikgesetzes mitgeführt werden.

Landesweit und auf den Saarpfalz-Kreis bezogen ist ein Zuwachs der Gästezahlen zu verzeichnen, was zeigt, dass der Wirtschafts- und Mobilitätsfaktor Tourismus wachsende Bedeutung hat. Laut Tourismusbarometer (Sparkassenverband, MWA EV und dwif consulting 2017) lag die Auslastung der Übernachtungsplätze 2016 im Saarpfalz-Kreis bei 34,8%. Nicht erfasst sind hierbei die Ferienwohnungen, da sie in der Regel weniger als 10 Plätze aufweisen.

Eine Gästebefragung (607 Personen) von April bis November 2016 hat ergeben, dass 28% Übernachtungsgästen eine Mehrheit von 65% Tagesgästen gegenübersteht. Dies passt zu der Herkunft der Besucher der Internetseite der Saarpfalz-Touristik (Januar bis Oktober 2017, knapp 90.000 Nutzer), von denen 46 % aus dem Saarland kommen, 13 % aus Rheinland-Pfalz und 36 % aus anderen Bundesländern.

Die Gästebefragung hat weiterhin ergeben, dass lediglich 6,43 % aller Befragten mit öffentlichen Verkehrsmitteln angereist (Auto 80,56 %) sind. Vor Ort nutzten 63% das Auto und 19 % das Fahrrad als Verkehrsmittel, aber nur 5% den ÖPNV. Lediglich eine qualitative Nennung gab an, den Bliesgau explizit mit dem Bus erkundet zu haben. Kritisiert wurde die mangelnde Busverbindung zu den Blietal-Kliniken abends und an Wochenenden, was mit der Verbesserung des Angebotes der Linie 547 ab 1.1.2018 zumindest teilweise behoben ist.

Bezogen auf das Biosphärenreservat Bliesgau liegen erste Ergebnisse einer laufenden Studie der Universität Würzburg vor. Demnach besuchen rund 3,8 Millionen Menschen jährlich den Bliesgau. Die Zahl der Übernachtungsgäste wird hier auf 16,5% geschätzt. 18,1% der Besucher kommen aufgrund des Status als Biosphärenreservat, alle anderen Gäste folgen

anderen Motiven. Bezüglich der Verkehrsmittelnutzung stehen 76,5 % Autonutzung nur 1,7% Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel gegenüber. Von den 958 Befragten kennen nur knapp 40 % das tägliche Angebot des Biosphärenbusses 501. Somit liegt der Bekanntheitsgrad deutlich über der Nutzungshäufigkeit des Angebotes, ist aber verglichen mit dem Bekanntheitsgrad anderer Einrichtungen noch ausbaufähig.

2.1.8.2 Tourismusschwerpunkte

Der erste Schwerpunkt des Tourismus im Saarpfalz-Kreis liegt im Natur- und Aktivtourismus. Vor allem Wandern und Fahrradfahren, aber auch Kanutouren und Klettern werden nachgefragt.

Einer der wichtigsten Radwege der Region mit touristischer Nutzung ist der Bliestal-Freizeitweg entlang der Blies von Homburg bis ins französische Sarreguemines, der zu einem Großteil auf einer ehemaligen Bahntrasse verläuft. Durchschnittlich sind in der Sommersaison auf diesem Weg 16.000 bis 17.000 Radfahrer pro Monat im Bereich der Stadt Blieskastel unterwegs. In den Spitzenmonaten Juli und August sind es über 20.000 Radfahrer (Ergebnisse einer Dauerzählstelle 2016).

Das Netz der Wanderwege ist sehr dicht. Es gibt einige Premiumwanderwege, Fernwanderwege (z. B. einen Abschnitt des Jakobsweges) und zahlreiche lokale Rundwanderwege. Der Saarpfalz-Kreis bemüht sich zurzeit um die Zertifizierung als „Qualitätsregion Wanderbares Deutschland“. Es werden zahlreiche Führungen und geführte Wanderungen angeboten, die auch den Aspekt Umweltbildung im Biosphärenreservat als zentralen Bestandteil aufweisen (z. B. Orchideenwanderungen, Esselführungen, kulinarische Wanderungen).

Der zweite Schwerpunkt ist der Kulturtourismus, der sich vor allem an punktuellen Attraktionen orientiert. Beispiele sind die archäologischen Museen (Europäischer Kulturpark Bliesbruck-Reinheim, Römermuseum Schwarzenacker), die Altstadt Blieskastel oder Relikte der Industriekultur oder anderer kulturell interessanter Epochen.

Einen weiteren Schwerpunkt bildet der Genusstourismus, der von einer breiten Palette hochwertiger regionaler Produkte profitiert. Darauf aufbauend gibt es eine abwechslungsreiche Küche von bodenständiger Hausmannskost bis zur hochwertigen Sterneküche, kulinarische Führungen, regionale Märkte oder Aktionswochen (z. B. Bliesgau-Lammwoche).

Gesundheitstourismus ist insbesondere im Umfeld der Reha-Kliniken in Blieskastel-Lautkirchen zu verzeichnen (z. B. LEADER-gefördertes Projekt „Rehagast trifft Biosphäre“). Auch die Grenznähe zu Frankreich bringt touristische Aspekte mit sich, unter anderem in der grenzüberschreitenden touristischen Nutzung der Blies.

Tab. 16: Touristische Sehenswürdigkeiten im Saarpfalz-Kreis

Gemeinde	Ortsteil	Ziel	Besucher/Jahr	ÖV-Erreichbarkeit im Freizeitverkehr
Bexbach	Bexbach	Bergbaumuseum	10.000	Busanbindung Mo.-Sa., Bf. in der Nähe
	Bexbach	Blumengarten, Gulliver-Welt	ca. 20.000	Busanbindung Mo.-Sa., Bf. in der Nähe
Blieskastel	Blieskastel	Historische Altstadt	k.A.m.	Sehr gute tgl. Busanbindung, Bf. in der Nähe
	Blieskastel	Hallen- und Freibad	k.A.	Sehr gute tgl. Busanbindung

	Blieskastel	Gollenstein	k.A.m.	Über Fußweg zu erreichen
	Niederwürzbach	Naherholungsgebiet Weiher	k.A.m.	Sehr gute tgl. Bahn-/Busanbindung
Gersheim	Gersheim	Orchideengebiet	k.A.m.	Gute tgl. Busanbindung, Fußweg
	Reinheim	Europäischer Kulturpark	ca. 40.000	Sehr gute tgl. Busanbindung
	Rubenheim	Museum für dörfliche Alltagskultur & Aberglauben	ca. 1.300	Busanbindung Mo.-Sa.
	Walsheim	Freibad	k.A.	Busanbindung Mo.-Sa.
Homburg	Beeden	Biotop	k.A.m.	Sehr gute tgl. Busanbindung
	Homburg	Festung Hohenburg	k.A.m.	Über Fußweg zu erreichen
	Homburg	Schlossberghöhlen	21.133	Über Fußweg zu erreichen
	Homburg	Waldpark Schloss Karlsberg	k.A.m.	Gute tgl. Busanbindung, Fußweg
	Homburg	Kombibad „KOI“	k.A.	Gute tgl. Busanbindung
	Jägersburg	Naherholungsgebiet Weiher, Kletterpark	ca. 30.000 Kletterer / Jahr	Gute tgl. Busanbindung, Fußweg
	Schwarzenacker	Römermuseum	13.500	Sehr gute tgl. Busanbindung
	Wörschweiler	Klosterruine	k.A.m.	Über Wanderweg zu erreichen
Kirkel	Limbach	Solarfreibad	44.830	Busanbindung Mo.-Sa., ALT
	Neuhäusel	Burganlage	k.A.m.	Gute tgl. Busanbindung, Bf. in der Nähe
	Neuhäusel	Felsenpfad / Premiumwanderweg	ca. 10.000 Wanderer / Jahr	Gute tgl. Busanbindung, Bf. in der Nähe, Fußweg
	Neuhäusel	Naturfreibad	42.285	Gute tgl. Busanbindung, Bf. in der Nähe
Mandelbachtal	Bliesmengen-Bolchen	Naturbühne Gräfinthal	15.000 – 20.000	Sehr gute tgl. Busanbindung, Fußweg
	Bliesmengen-Bolchen	Kloster Gräfinthal	k.A.m.	Sehr gute tgl. Busanbindung, Fußweg
	Habkirchen	Zollmuseum	1.400	Sehr gute tgl. Busanbindung
	Ommersheim	Naherholungsgebiet Gangelbrunnen	k.A.m.	Gute tgl. Busanbindung
	Wittersheim	Kulturlandschaftszentrum Haus Lochfeld	ca. 5.000	Gute tgl. Busanbindung, Fußweg
St. Ingbert	Rohrbach	Glashütter Weiher	k.A.m.	Busanbindung Mo.-Sa., Fußweg

	Sengscheid	Naturdenkmal Großer Stiefel	k.A.m.	Busanbindung Mo.-Sa., Wanderweg
	St. Ingbert	Besucherbergwerk Rischbachstollen	k.A.	Busanbindung Mo.-Sa.
	St. Ingbert	Schwimmbad „das blau“	292.000	Gute tgl. Busanbindung
	St. Ingbert	Industriekathedrale Alte Schmelz	k.A.	Gute tgl. Busanbindung, Bf. in der Nähe

Quelle: eigene Zusammenstellung auf Grundlage einer Befragung der Einrichtungen und Träger, Datenstand: 2016 oder 2017, alle aufgeführten Busanbindungen verkehren im Taktverkehr alle 30 bis 180 Minuten, je nach Linie, Tageszeit und Wochentag. k.A.m. = keine Angabe möglich aufgrund der freien Zugänglichkeit der Sehenswürdigkeit; k.A. = keine Angabe über Zahlen seitens der Einrichtung

Wie Tabelle 16 zeigt, sind die wichtigsten touristischen und Freizeitziele im Kreisgebiet mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut oder sehr gut zu erreichen. Positiv wirkt sich aus, dass es neben drei Schienenstrecken weitere fünf RegioBus-Linien mit täglichem Taktverkehr gibt sowie mehrere Kreisbuslinien, die mindestens montags bis samstags einen Taktverkehr anbieten. Das Premiumprodukt, der Biosphärenbus 501, sorgt dafür, dass weite Teile des Kreisgebietes täglich und stündlich erreichbar sind. Davon profitieren touristische Ziele wie der Europäische Kulturpark. Einige wenige Ziele erfordern längere Fußwege, was aber teilweise aufgrund ihrer Lage, z. B. im Wald unvermeidbar ist. Lediglich die schwache Taktung einiger Linien am Wochenende (z. B. Linie R14) oder das Fehlen eines Angebotes an Sonn- und Feiertagen auf einigen Linien (Stadtverkehr St. Ingbert, Linie 504) fällt bei der zeitlichen Erreichbarkeit einiger Ziele negativ ins Gewicht.

Einige Tarifangebote sind insbesondere am Wochenende auf die Zielgruppe Freizeit- und Tourismusverkehr ausgerichtet. Hier gelten das Saarland-/Rheinland-Pfalz-Ticket der DB in allen Verkehrsmitteln sowie das Freizeitticket Saarpfalz-Kreis. Letzteres berechtigt für 6,50 Euro bis zu 5 Personen an Samstagen, Sonn- und Feiertagen zur ganztägigen Mitfahrt in allen Bussen im Kreisgebiet sowie darüber hinaus in der Gemeinde Kleinblittersdorf als Teil des Biosphärenreservates. Schwachpunkt ist die fehlende Anerkennung des Tickets im Schienenverkehr sowie in ein- und ausbrechenden Busverkehren angrenzender Aufgabenträger. Da unter der Woche dieses Angebot keine Gültigkeit besitzt (außer bei Großveranstaltungen auch an Werktagen), muss dann auf den regulären Tarif des Verkehrsverbundes saarVV zurückgegriffen werden, der die touristische Zielgruppe aufgrund seiner räumlichen und preislichen Ausgestaltung nur teilweise zufrieden stellt.

Im Jahr 2017 kam die Saarland-Card neu hinzu, die als All-Inclusive-Angebot einiger Übernachtungsbetriebe auch die Nutzung des ÖPNV im Saarland beinhaltet. Da der Anteil der Übernachtungsgäste wie oben nachgewiesen gering ist und nur wenige Betriebe die Saarland-Card anbieten, handelt es sich noch um ein Nischenangebot. Die Tourismuszentrale Saarland kümmert sich um weitere Akquise.

2.2 Bestandsaufnahme Öffentlicher Verkehr

2.2.1 Schienenverkehr

Die in Kapitel 2.1.1 dargestellten drei Hauptsiedlungsachsen entsprechen im Verlauf auch den drei vorhandenen Schienenstrecken, die den Saarpfalz-Kreis an das Netz des Nah- und Fernverkehrs anbinden. Es handelt sich um folgende Strecken:

- Kursbuchstrecke 670 Saarbrücken – Kaiserslautern – Mannheim (Güter-, Fern- und Nahverkehr) als Haupterschließungsachse, über St. Ingbert – Kirkel – Homburg
- Kursbuchstrecke 674 Saarbrücken – Pirmasens (nur Nahverkehr) über St. Ingbert – Blieskastel-Lautzkirchen – Einöd
- Kursbuchstrecke 683 Homburg – Illingen (Güter- und Nahverkehr) über Bexbach

2.2.1.1 Fernverkehr

Die Kursbuchstrecke 670 wird von einigen Fernverkehrszügen befahren. Die ICE/TGV-Linie Paris Est – Frankfurt Hbf. wird mit vier Fahrtenpaaren pro Werktag angeboten, wobei kein Halt im Saarpfalz-Kreis erfolgt. Die nächsten Halte sind an den Hauptbahnhöfen Saarbrücken und Kaiserslautern. Auf drei weiteren EC/IC-Linien wird jeweils ein Fahrtenpaar (morgens ab Saarbrücken, abends bis Saarbrücken Hbf.) mit Halt am Homburger Hauptbahnhof angeboten. Die Linien führen über Mannheim bis Graz, Dresden bzw. Stuttgart. Somit erfolgen an Werktagen sechs Fernverkehrshalte in Homburg Hbf. An Samstagen, Sonn- und Feiertagen reduziert sich das Fahrtenangebot etwas. Die durchgehende ICE/TGV-Linie wird auf 3-4 Fahrten pro Tag und Richtung reduziert, die anderen drei Verbindungen verkehren komplett nur Samstag morgens und Sonntag abends. In Summe halten pro Wochenendtag nur vier Fernverkehrszüge in Homburg.

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 Saarpfalz-Kreis von zentraler verkehrsstrategischer Bedeutung.

Das Angebot stellt sich wie folgt dar:

- Zwischen Homburg und Saarbrücken pendeln im Regeltakt (Mo. – Fr. tagsüber) drei Züge pro Richtung und Stunde: Eine Regionalbahn mit allen Unterwegshalten (Linie RB 71 Homburg – Trier), eine Regionalbahn ohne alle Unterwegshalte (RB 70 Kaiserslautern – Merzig, hält in der Regel nicht in Saarbrücken Ost, Schafbrücke, Rentrish, Rohrbach) und ein Regionalexpress (Linie RE 1 Mannheim – Koblenz, „SÜWEX“) mit Halt nur in St. Ingbert und Homburg. An Wochenenden reduziert sich das Angebot tagsüber kaum, lediglich in den Randzeiten.
- Zwischen Rohrbach und Saarbrücken kommt eine weitere Regionalbahn hinzu (RB-Linie 68 Saarbrücken – Pirmasens). Das hat zur Folge, dass zwischen Saarbrücken Hbf. und St. Ingbert ein Angebot von regulär vier Zugpaaren pro Stunde besteht. Diese sind allerdings aufgrund unterschiedlicher Rahmenbedingungen nicht gleichmäßig getaktet.
- Die Linie RB 68 zweigt bei Rohrbach von der Hauptstrecke ab und bedient die Nebenstrecke durch das Würzbachtal in Richtung Zweibrücken – Pirmasens täglich im Stundentakt. Zusätzlich gibt es Mo. – Fr. eine bzw. drei Verdichtungsfahrten pro Richtung.

- Die Linie RB 74 verbindet den Knotenpunkt Homburg mit Neunkirchen und Illingen, wobei täglich zwei Zugpaare je Stunde bis / ab Neunkirchen verkehren und darüber hinaus ein Stundentakt bis / ab Illingen besteht. An Wochenenden wird das Angebot nur in den Morgenstunden reduziert.
- Hinzu kommt die Linie RB 76 (Homburg – Neunkirchen – Quierschied – Saarbrücken), die nur Mo. – Fr. mit drei bzw. vier Fahrten am Tag pro Richtung Homburg über Neunkirchen und das Fischbachtal mit Saarbrücken Hbf. verbindet.
- Die S-Bahn Rhein-Neckar bindet Homburg zusätzlich an das benachbarte Rheinland-Pfalz und die Metropolregion Rhein-Neckar an. Die Linie S1 (Osterburken – Heidelberg – Mannheim – Kaiserslautern – Homburg) bedient an Wochentagen den Homburger Hauptbahnhof in der Regel stündlich von 6 bis 20 Uhr. Am Wochenende verkehrt die S1 mit Einschränkungen morgens. Eine Verlängerung der S1 nach Zweibrücken verbunden mit einer mit Reaktivierung des Streckenabschnitts Homburg – Einöd ist zurzeit in der Vorplanung.

Tab. 17: Bedienungsangebot SPNV im Saarpfalz-Kreis

KBS	Betrachteter Streckenabschnitt	Linien	Fahrten pro Tag und Richtung*		
			Mo.-Fr.	Sa.	So.
670	Saarbrücken – Homburg	RB 70, 71 RE1	39-40 14-15	37-39 13-14	35 14
674	Saarbrücken – Zweibrücken	RB 68	17-19	15-16	14-16
683	Homburg - Illingen	RB 74, 76	40-42	34-36	29

Quelle: Fahrplan 2016/2017

Alle Linien werden derzeit von der DB Regio Mitte bedient. Die Linien RB 74 und 76 werden ab Dezember 2019 nach Vergabe des Elektronetzes Saar 2017 durch die vlexx GmbH bedient.

Insgesamt besitzt der Saarpfalz-Kreis eine sehr gute Schienenanbindung an die benachbarten Städte und Ballungsräume Saarbrücken, Kaiserslautern, Neunkirchen, Zweibrücken und Pirmasens. Darüber hinaus sind mit dem schnellen SÜWEX sowie Regional- und S-Bahnen die Ballungsräume Trier, Koblenz und Rhein-Neckar gut angebunden. Auch innerhalb des Saarpfalz-Kreises erfüllt der SPNV eine wichtige Erschließungsfunktion, v.a. zwischen den Mittelzentren St. Ingbert und Homburg.

Im Saarpfalz-Kreis gibt es 12 Haltestellen des SPNV, wovon 5 als Bahnhöfe und 7 als Haltepunkte klassifiziert sind. Auf die entsprechende Infrastruktur wird in Kap. 2.2.4.1 näher eingegangen.

Betrachtet man das gesamte Biosphärenreservat Bliesgau, kommt eine weitere Schienenstrecke hinzu, die Kursbuchstrecke 684 (Saarbrücken – Kleinblittersdorf – Sarreguemines – Strasbourg), weil sie das Gebiet der Gemeinde Kleinblittersdorf im benachbarten Regionalverband Saarbrücken durchquert. Sie wird durch die Stadtbahn-Linie 1 (Sarreguemines – Saarbrücken – Lebach) der Saarbahn GmbH bedient. Diese verkehrt je nach Streckenabschnitt und Verkehrszeit im Viertelstunden- bis Stundentakt und hält in Kleinblittersdorf, Auersmacher und Hanweiler.

2.2.2 Busverkehr

Im Saarpfalz-Kreis existiert ein dichtes Netz an Linien im Öffentlichen Straßen-Personen-Verkehr (ÖSPV). Dieses umfasst Buslinien des Nah- und Fernverkehrs. Zunehmend gewinnen auch alternative Bedienungsformen des ÖPNV wie Anruf-Linien-Taxen an Bedeutung.

2.2.2.1 Fernbuslinien

Der Saarpfalz-Kreis wird von Buslinien im nationalen und internationalen Fernverkehr angefahren. Einzige Haltestelle im Saarpfalz-Kreis ist dabei zurzeit Homburg Hauptbahnhof. In allen Fällen handelt es sich um Unterwegs-Halte von Linien, auf deren Weg sich Homburg befindet. Die nationalen Linien nach § 42a PBefG beginnen und enden zum Großteil in Saarbrücken und führen dann über unterschiedliche Fahrwege nach Berlin oder München. Betreiber ist in der Regel die FlixBus DACH GmbH. Im internationalen Verkehr nach VO (EG) 1073 / 2009 bieten FlixBus DACH GmbH, Deutsche Touring oder andere Anbieter regelmäßige Verbindungen z. B. nach Wien, Paris, Polen oder Rumänien an.

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 regionale 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 Saarpfalz-Kreis berühren folgende R-Linien:

- R6 St. Ingbert Bahnhof – St. Ingbert Rendezvous-Platz – Spiesen – Elversberg
Neunkirchen Oberer Markt – Neunkirchen Stummendenkmal – Neunkirchen Bahnhof und zurück

- R7 Homburg Hauptbahnhof – Homburg Talstraße – Schwarzenbach – Schwarzenacker – Einöd – Zweibrücken Bahnhof – Zweibrücken Zentraler Omnibusbahnhof und zurück
- R8 Homburg Talstraße – Homburg Hauptbahnhof – Jägersburg – Waldmohr – Schöneberg-Kübelberg – Brücken – Kusel Bahnhof und zurück. Gemeinsam mit dem ZPS ist der Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Süd Aufgabenträger, der die Linie unter der Nummer 280 führt.
- R10 Saarbrücken Hauptbahnhof – Saarbrücken Flughafen – Aßweiler – Ballweiler – Blieskastel Busbahnhof – Blieskastel Freizeitzentrum und zurück
- R14 Homburg Hauptbahnhof – Homburg Talstraße – Wörschweiler – Lautzkirchen Bahnhof – Blieskastel Busbahnhof – Aßweiler – Ormesheim – Habkirchen – Bliessransbach – Saarland-Therme – Kleinblittersdorf Bahnhof und zurück

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

Für die RegioBus-Linien gelten saarlandweit möglichst 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.

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 ist der ZPS. Die Linienwege sind landesweit ausgelegt, weil die Fahrten in einem bis zum Zeitpunkt der Einführung nicht vom ÖPNV abgedeckten Zeitfenster zwischen den letzten und ersten Bahn- und Busfahrten stattfinden. Dieses Zeitfenster erstreckt sich grob von 2:00 bis 5:00 Uhr früh in den Nächten auf Samstage, Sonntage und Feiertage sowie auf besondere Tage wie Fastnacht. Zurzeit werden sieben Landes-Nachtbuslinien betrieben, wovon zwei den Saarpfalz-Kreis berühren.

- N1 Saarbrücken Trierer Straße – Saarbrücken Rathaus – Brebach – Eschringen – Ensheim – Ommersheim – Aßweiler – Ballweiler – Blieskastel
- N2 Saarbrücken Trierer Straße – Saarbrücken Rathaus – Saarbrücken Universität – Scheidt – St. Ingbert – Kirkel – Limbach – Homburg Talstraße – Homburg Hauptbahnhof (weiter nach Kleinottweiler – Bexbach bei Bedarf)

Ergänzend hierzu bietet der Kreis Anschlussverkehre mit Bussen oder Taxis an, die im Folgekapitel 2.2.2.3 beschrieben sind. Eine Besonderheit der Nachtbuslinien ist, dass der saarVV-Tarif und andere Tarife keine Anwendung finden. Es gilt vielmehr ausschließlich ein eigener Nachtbustarif: Für jede Fahrt muss ein Einzelfahrschein gelöst werden, der innerhalb eines Landkreises 2,50 € kostet, darüber hinaus 5,- € (Tarifstand 2018).

2.2.2.3 Kreisbuslinien

Um das Kreisgebiet ganzflächig optimal mit öffentlichen Verkehrsverbindungen zu versorgen, bestellt der Saarpfalz-Kreis seit den 90er Jahren Kreisbus-, Ergänzungs- und Schulverstärkerlinien. Sie verdichten das landesweite Netz der Schienen-, RegioBus- und Nachtbus-Verbindungen zeitlich und räumlich. Folgende Buslinien sind eingerichtet (in Klammern regelmäßige Ziele, die nicht auf dem regulären Linienverlauf liegen, wobei einmalige Fahrten am Tag nicht berücksichtigt sind):

- 501 (Biosphärenbus) Homburg Hauptbahnhof – Homburg Talstraße – Wörschweiler – Lautzkirchen Bahnhof – Blieskastel Busbahnhof – Breitung / Wolfersheim – Gersheim – (Walsheim –) Reinheim – Bliesransbach – Auersmacher – Kleinblittersdorf und zurück
- 504 St. Ingbert Rendezvous-Platz – St. Ingbert Bahnhof – Ommersheim – Aßweiler – Rubenheim – Gersheim – Walsheim und zurück
- 505 Bexbach Bahnhof – Oberbexbach – Höchen – (Waldmohr –) Jägersburg – Erbach – Homburg Hauptbahnhof – Homburg Talstraße – Homburg Universitätsklinikum (Rundfahrt) und zurück
- 506 Saarbrücken Hauptbahnhof – Saarbrücken Römerkastell – Scheidt – St. Ingbert – Rohrbach – (Festo –) Niederwürzbach – Alsbach – Lautzkirchen Bahnhof – Blieskastel Busbahnhof – Blieskastel Freizeitzentrum – Webenheim und zurück
- 507 Homburg Hauptbahnhof – Homburg Talstraße – Wörschweiler – Lautzkirchen Bahnhof – Blieskastel Busbahnhof – Aßweiler – Ormesheim – Habkirchen – Bliesransbach – Auersmacher – Kleinblittersdorf Bahnhof und zurück
- 508 Homburg Hauptbahnhof – Homburg Talstraße – Limbach – Altstadt – Niederbexbach – Bexbach Bahnhof und zurück
- 538 Schulverstärker Homburg – Limbach – Kinkel – Limbach – Altstadt – Niederbexbach – Bexbach und zurück
- 539 Schulverstärker Homburg – Erbach – Kleinottweiler – Bexbach und zurück
- 547 Blieskastel Freizeitzentrum – Blieskastel Busbahnhof – Lautzkirchen Bahnhof – Lautzkirchen Eichberg – Kinkel – Rohrbach Festo – St. Ingbert Kreiskrankenhaus – St. Ingbert Rendezvous-Platz (sowie drei Fahrtenpaare über Kinkel – Eschweiler Hof – Neunkirchen Lindenallee) und zurück
- 551 Schulverstärker Homburg – (Bexbach –) Blieskastel – Breitung / Wolfersheim – Gersheim – Reinheim und zurück
- 552 Schulverstärker Kleinblittersdorf – (Hanweiler –) Bliesransbach – Reinheim – Gersheim und zurück
- 556 Schulverstärker Gersheim – Rubenheim – Ormesheim / Ensheim – St. Ingbert und zurück
- 557 Schulverstärker (Gersheim –) Aßweiler – Niederwürzbach – Oberwürzbach – St. Ingbert und zurück
- 562 Blieskastel Busbahnhof – Blieskastel Freizeitzentrum – Webenheim – Zweibrücken und zurück
- 566 Schulverstärker Bexbach – Frankenholz – Münchwies und zurück
- 567 Homburg Hauptbahnhof – Erbach Industrie Ost – Bosch Werk Ost und zurück
- 568 Schulverstärker Blieskastel – Ballweiler – Aßweiler – Ommersheim – Brebach Bahnhof und zurück
- 577 Blieskastel – Böckweiler – Altheim – Medelsheim – Utweiler – Riesweiler – (Brenschelbach – Medelsheim –) Altheim – Böckweiler – Blieskastel
- 578 Brenschelbach – Altheim – Böckweiler – Medelsheim – Gersheim – Walsheim – Böckweiler – Altheim – Brenschelbach

- N51 Nachtbus Eschringen – Ormesheim – Rubenheim – Gersheim – Bliesmengen-Bolchen
- N52 Nachtbus Blieskastel Busbahnhof – Lautzkirchen – (Bierbach – Alsbach –) Niederwürzbach

Insbesondere den Linien 501, 504, 505, 506 und 508 kommt eine hohe Bedeutung zu, da sie auch außerhalb der Hauptverkehrszeit z. B. in den Abendstunden und am Wochenende im Takt verkehren und wichtige Verkehrs- und Siedlungsachsen abdecken. Die Details zu den einzelnen Linien sind in den Liniensteckbriefen im Anhang zusammengefasst.

Besonders herauszuheben ist die Linie 501, die unter dem Namen „Biosphärenbus“ die Nord-Süd-Achse des Kreises erschließt und zwar täglich immer zu denselben Zeiten im Stundentakt. Die aus dem Bliestalbus seit den 90er Jahren weiterentwickelte Linie hat mit Aufnahme des Bliesgaus in die Kooperation „Fahrtziel Natur“ im Jahre 2012 (siehe Kap. 2.1.8) eine weitere Aufwertung erfahren. Verbunden mit dem neuen Produktnamen „Biosphärenbus“ ist seitdem ein deutlich verbessertes Angebot an Wochenenden und ein intensives Marketing für den ÖPNV beispielsweise in Form von Broschüren, Pressearbeit oder der touristischen Begleitung durch Natur- und Landschaftsführer in den Fahrzeugen der Linie 501.

Die Linie 547 wurde zum 1.1.2018 für die probeweise Dauer von 3 Betriebsjahren nach St. Ingbert verlängert und das Angebot stark ausgeweitet, vor allem an Wochenenden. Auf Grundlage zu ermittelnder Nachfragedaten wird hier 2020 eine Entscheidung über den Fortbestand der Linie in erweiterter Form oder die erneute Reduzierung des Angebotes zu treffen sein.

Auf fast allen genannten RegioBus- und Kreisbus-Linien setzen die derzeitigen Betreiber (siehe Kapitel 2.2.2.7) Niederflur-Linienbusse mit einer Standardlänge von 12 Metern ein. Nur in wenigen Fällen insbesondere im Grundschul- und Schulverstärkerverkehr sind kleinere Fahrzeuge oder Fahrzeuge mit Hochboden im Einsatz. Im Raum Homburg kommen bedarfsgerecht auf einzelnen Fahrten auch Gelenkbusse zum Einsatz.

2.2.2.4 Stadtverkehre

Drei Kommunen im Saarpfalz-Kreis haben sich entschieden, zusätzlich zu den Regional- und Kreisbuslinien eigene Stadtverkehre zu bestellen. Es handelt sich um die Städte Homburg, St. Ingbert und Blieskastel. Die Stadtverkehre haben primär die Aufgabe, Stadtteile, die nicht an den Hapterschließungsachsen liegen, mit dem Stadtzentrum und untereinander zu verbinden sowie die Anschlüsse an den überörtlichen Bus- und Bahnverkehr herzustellen.

Der Stadtbus Homburg wurde 1998 unter dem Motto „Ein bussi für Einsteiger“ eingeführt. Auf zurzeit sechs Linien werden im Halbstundentakt (am Wochenende im Stundentakt) überwiegend Midibusse eingesetzt:

- 511 Homburg Hauptbahnhof – Homburg Talstraße – Universitätsklinikum – Kirrberg und zurück
- 512 Homburg Hauptbahnhof – Homburg Talstraße – Universitätsklinikum – Birkensiedlung und zurück
- 513 Homburg Hauptbahnhof – Homburg Talstraße – Sanddorf / Kombibad – Bruchhof und zurück
- 514 Homburg Hauptbahnhof – Erbach Inastraße – Berliner Wohnsiedlung – Erbach Buschstraße – Homburg Hauptbahnhof
- 515 Homburg Hauptbahnhof – Erbach Buschstraße – Berliner Wohnsiedlung – Erbach Inastraße – Homburg Hauptbahnhof

- 516 Homburg Talstraße – Homburg Marktplatz – Homburg Hauptbahnhof

Die Linien 511 und 512 sind in der Regel auf die Linien 514 und 515 durchgebunden. Die Linie 516 wird nur in eine Fahrtrichtung über umlauftechnische Einbindung zwischen den Linien 515 und 511 bedient.

Zusätzlich werden vier Linien im Schulverstärkerverkehr sowie als verstärkender Ab- und Zubringer zum Universitätsklinikum betrieben:

- 571 Kirrberg – Universitätsklinikum – Homburg Talstraße – Homburg Hauptbahnhof und zurück
- 572 Erbach – Homburg Hauptbahnhof – Homburg Johanneum und zurück
- 573 Homburg Johanneum – Homburg Talstraße / Hauptbahnhof – Sanddorf – Bruchhof und zurück
- 574 Zusammenfassung von Grundschulverkehren der Stadt Homburg

Ergänzend werden in der Stadt Homburg weitere Grundschulverkehre nach der Freistellungsverordnung durchgeführt.

Die Details zu den einzelnen Linien sind in den Liniensteckbriefen im Anhang dargestellt.

In St. Ingbert gibt es seit 2003 den Stadtbus „ingo“. Sein Konzept basiert auf einem Ringbussystem mit einem zentralen Verknüpfungspunkt, dem Rendezvous-Platz. Die Ringbusse ergänzen sich im Fahrtverlauf zu einem ungefähren Halbstunden-Takt. Folgende Linien werden montags bis samstags betrieben:

- 170 St. Ingbert Bahnhof – St. Ingbert Rendezvous-Platz – Universität Campus – St. Ingbert Rendezvous-Platz – St. Ingbert Bahnhof
- 521 St. Ingbert Rendezvous-Platz – Rohrbach Nord – St. Ingbert Rendezvous-Platz – Fliederstraße – St. Ingbert Rendezvous-Platz
- 522 St. Ingbert Rendezvous-Platz – Rohrbach Süd – St. Ingbert Rendezvous-Platz – Im Schmelzerwald – St. Ingbert Rendezvous-Platz
- 523 St. Ingbert Rendezvous-Platz – Roter Flur – Mühlwald – Hobels – St. Ingbert Rendezvous-Platz – Rischbach – Josefstal – St. Ingbert Rendezvous-Platz
- 524 St. Ingbert Rendezvous-Platz – Josefstal – Rischbach – St. Ingbert Rendezvous-Platz – Hobels – Mühlwald – Roter Flur – St. Ingbert Rendezvous-Platz
- 525 St. Ingbert Rendezvous-Platz – Glashütte – Hassel – Oberwürzbach – Reichenbrunn – Sengscheid – St. Ingbert Rendezvous-Platz
- 526 St. Ingbert Rendezvous-Platz – Sengscheid – Reichenbrunn – Oberwürzbach – Hassel – Glashütte – St. Ingbert Rendezvous-Platz

Zusätzlich werden folgende Schulverstärkerlinien angeboten:

- 581 (Hassel –) Rohrbach Süd – St. Ingbert Schulen und zurück
- 582 Rohrbach Nord / Johannesschule – (Mühlwald – Roter Flur –) St. Ingbert Rendezvous-Platz / Schulen und zurück
- 583 Mühlwald – Roter Flur – St. Ingbert Schulen und zurück
- 584 Hobels – Fliederstraße / Südviertel – St. Ingbert Schulen und zurück
- 585 Rischbach / Josefstal – St. Ingbert Rendezvous-Platz – St. Ingbert Schulen und zurück
- 586 (Rohrbach –) Hassel – Oberwürzbach – Reichenbrunn – Sengscheid – St. Ingbert Schulen und zurück
- 587 Hassel – St. Ingbert Schulen und zurück
- 588 St. Ingbert Schulen – Reichenbrunn – Oberwürzbach – Hassel – Rohrbach – St. Ingbert Rendezvous-Platz und zurück
- 591 – 593 Grundschulfahrten im Bereich St. Ingbert Mitte und Rentrish

Die Details zu den einzelnen Linien sind in den Liniensteckbriefen im Anhang dargestellt.

Die Stadt Blieskastel betreibt seit Mai 1995 ein kleines Stadtbussystem mit dem Namen „Dolmusch“. Dieses aus dem türkischen entlehnte System sieht die Bedienung mit einem Kleinbus vor, der an bestimmten Streckenabschnitten auf Handzeichen Fahrgäste befördert. Ein Großteil der Linie wird aber im regulären Betrieb von Haltestelle zu Haltestelle bedient. Es wird ein Kleinbus auf zwei Strecken abwechselnd eingesetzt:

- 531 Blieskastel Busbahnhof – Lautzkirchen Bahnhof – Lautzkirchen In der Mühldell – Bliestal-Kliniken und zurück
- 532 Blieskastel Busbahnhof – Zollstraße – Schlossberg – Blieskastel Busbahnhof

Zusätzlich werden für eine Behinderteneinrichtung Einzelfahrten auf folgender Linie angeboten:

- 533 Blieskastel Busbahnhof – Webenheim SWA und zurück

2.2.2.5 Grundschulverkehre

Da die Grundschulen sich in Trägerschaft der Kommunen befinden, werden Grundschulverkehre auch von diesen bestellt und bezahlt. Dies kann mit oder ohne Beteiligung des Aufgabenträgers geschehen:

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. Hier wird der Landkreis als Aufgabenträger tätig und schließt einen Refinanzierungsvertrag mit der Kommune. Im Saarpfalz-Kreis gibt es folgende Varianten:
 - a. Integration von Grundschulverkehren in reguläre Linien, die in erster Linie auch anderen Fahrgästen zur Verfügung stehen;
 - b. Eigens für die Zielgruppe Grundschüler geplante Linienfahrten, die in Schulverstärkerlinien integriert sind (Linien 547, 551, 562, 568) oder eine eigene Linie bilden (Linien 574, 591, 592, 593, 597).

Die Kommunen haben sich mehrheitlich für die Varianten 2a und b entschieden. Nur die Stadt Bexbach, die Gemeinde Mandelbachtal und teilweise die Stadt Homburg bestellen freigestellten Verkehr gemäß Variante 1 (siehe auch Kapitel 2.1.6.1 unter „Grundschulen“).

2.2.2.6 Anruf-Linien-Taxi-Verkehre

Anruf-Linien-Taxis (im Saarpfalz-Kreis teilweise noch mit dem früher gebräuchlichen Begriff „Anruf-Sammel-Taxi“ AST bezeichnet) sind Linienverkehre nach § 42 PBefG, die nur nach Bedarf nach einem festen Fahrplan auf einer festen Strecke gefahren werden. Sie müssen mindestens eine Stunde vor Abfahrt vom Fahrgast telefonisch vorbestellt werden. Einige Verkehre kosten einen Servicezuschlag von 50 Cent oder einem Euro zum normalen Fahrpreis. Die Fahrten werden mit einem Auto oder einem Kleinbus mit maximal neun Sitzen ausgeführt.

Im Saarpfalz-Kreis gibt es 17 Linien mit ALT-Fahrleistungen. Darunter befinden sich vier Buslinien mit integrierten ALT-Fahrten insbesondere zur Schwachlastzeit und 14 eigene Linien, die ausschließlich aus ALT-Fahrten bestehen. Besteller sind der Landkreis und einzelne Kommunen.

Tab. 18: Übersicht über ALT-Verkehre im Saarpfalz-Kreis

Linie	Streckenverlauf	Charakteristik	Besteller	Taxi-Unternehmen
503	Blieskastel – Rubenheim – Walsheim	Reine ALT-Linie, Ergänzung 501	Saarpfalz-Kreis	Di Biase
504	St. Ingbert – Aßweiler – Walsheim	ALT-Fahrten innerhalb Fahrplan Buslinie 504	Saarpfalz-Kreis	Di Biase
507	Aßweiler – Bliesmengen-Bolchen	ALT-Fahrten innerhalb Fahrplan Buslinie 507	Saarpfalz-Kreis	Di Biase
508	Homburg – Limbach – Bexbach	ALT-Fahrten innerhalb Fahrplan Buslinie 508	Saarpfalz-Kreis	Burkhardt
527	St. Ingbert – Rentrish	Reine ALT-Linie	Stadt St. Ingbert	Di Biase
528	St. Ingbert – alle Stadtteile	Reine ALT-Linie, Spätverkehr	Stadt St. Ingbert	Di Biase
546	Kleinottweiler – Homburg	Reine ALT-Linie	Saarpfalz-Kreis	Zimmer
548	Kleinottweiler / Freibad – Bexbach Rothmühle	Reine ALT-Linie	Saarpfalz-Kreis	Burkhardt
558	Blieskastel – Aßweiler – Niederwürzbach	Reine ALT-Linie	Saarpfalz-Kreis	Di Biase
566	Bexbach – Frankenholz – Münchwies	ALT-Linie mit einem Busfahrtenpaar	Saarpfalz-Kreis	Burkhardt
575	Homburg – Campingplatz Königsbruch	Reine ALT-Linie	Stadt Homburg	Zimmer
579	Gersheim – Medelsheim – Utweiler	Reine ALT-Linie, Ergänzung Linie 578	Saarpfalz-Kreis	Di Biase
598	Blieskastel – Altheim – Brenschelbach	Reine ALT-Linie, Ergänzung Linie 577	Saarpfalz-Kreis	Di Biase
N53	St. Ingbert – alle Stadtteile	Reine ALT-Linie ohne Voranmeldung	Stadt St. Ingbert	Di Biase
N54	Homburg – Limbach – Bexbach – Höchen	Reine ALT-Linie, Nachtverkehr	Saarpfalz-Kreis	Burkhardt
N57	Homburg – Zweibrücken	Reine ALT-Linie, Nachtverkehr	Stadt Homburg	Zimmer
N58	Homburg – Schöneberg-Kübelberg	Reine ALT-Linie, Nachtverkehr	Stadt Homburg	Zimmer

Quelle: Saarpfalz-Kreis 2017

2.2.2.7 Linienbündel und Betreiber

Der Saarpfalz-Kreis vergibt die Verkehrsleistung im straßengebundenen ÖPNV als Aufgabenträger gemeinsam mit weiteren Aufgaben- und Kostenträgern gemeinwirtschaftlich in Form von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen gemäß VO (EG) Nr. 1370 / 2007 an Verkehrsunternehmen. Dies geschieht in Form von Linienbündeln, die eine sinnvolle Mischkalkulation von wirtschaftlicheren und weniger wirtschaftlicheren Linien ermöglichen sollen und mittelstandsfreundlich ausgelegt sind. Auf Kreisebene existieren die drei Bündel Nord, West und Süd sowie auf kommunaler Ebene die Stadtnetze Homburg, St. Ingbert und

Blieskastel. Alle Bündel wurden in den Jahren 2016 und 2017 im Rahmen eines Ausschreibungs- und Vergabeverfahren an die aktuellen Betreiber vergeben.

Tab. 19: Übersicht über die Linienbündel im Saarpfalz-Kreis (Bus und ALT-Linien)

Bündel	Linien	Laufzeit der aktuellen Vergabe	Linien-Kilometer / Jahr	Verkehrsunternehmen
Saarpfalz-Kreis Nord	R7, 505, 508, 546, 548, 566, 567, N54	01.01.2016 – 31.12.2023	824.000	Saar-Mobil GmbH & Co. KG
Saarpfalz-Kreis West	R6, R10, 504, 506, 556, 557, 568	01.01.2016 – 31.12.2023	1.601.300	Saar-Mobil GmbH & Co. KG
Stadt St. Ingbert	170, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588, 591, 592, 593, N53	01.01.2016 – 31.12.2023	667.600	Saar-Mobil GmbH & Co. KG
Stadt Blieskastel	531, 532, 533	01.01.2016 – 31.12.2020	51.700	Marianne Feld GmbH / Gassert-Reisen GmbH
Stadt Homburg	511, 512, 513, 514, 515, 516, 571, 572, 573, 574, 575, N57, N58	01.10.2016 – 31.07.2024	590.000	DB Regio Bus Mitte GmbH
Saarpfalz-Kreis Süd	R14, 147*, 501, 503, 507, 547, 551, 552, 558, 562, 577, 578, 579, 597, 598	01.01.2017 – 31.12.2024	1.826.050	Blietalverkehr GbR

Quelle: Saarpfalz-Kreis 2018

* Die Linie 147 im Linienbündel Saarpfalz-Kreis Süd (Hanweiler – Bliesransbach) bedient ausschließlich die Gemeinde Kleinblittersdorf im Regionalverband Saarbrücken und ist daher nicht Betrachtungsgegenstand dieses Nahverkehrsplanes. Die Aufgabenträgerschaft liegt beim Zweckverband Personennahverkehr auf dem Gebiet des Regionalverbandes Saarbrücken (ZPRS), Kostenträger ist die Gemeinde Kleinblittersdorf.

2.2.2.8 Linien anderer Aufgabenträger

Neben den Linien in Aufgabenträgerschaft des Saarpfalz-Kreises und des ZPS gibt es weitere Linien im ÖSPV, die in den Saarpfalz-Kreis hineinreichen, aber federführend oder ausschließlich anderen Aufgabenträgern zugeordnet sind. Da der Saarpfalz-Kreis im Schüler- und Berufsverkehr einen Einpendlerüberschuss aufweist (siehe Kap. 2.1.5.2), sorgen diese Linien für eine Anbindung des Umlandes an den Kreis. Im Falle der Linie 120 verhält es sich umgekehrt: Ormesheim liegt im Einzugsbereich der Landeshauptstadt Saarbrücken und wird historisch gewachsen durch die dortigen Verkehrsbetriebe bedient (bis 1961 Saarbrücker Straßenbahnlinie 3).

Tab. 20: Linien anderer Aufgabenträger bzw. grenzüberschreitende Linien gemeinsamer Aufgabenträgerschaft im Saarpfalz-Kreis

Linie	Fahrtstrecke	Verkehrsunternehmen	Zuständige Aufgabenträger
-------	--------------	---------------------	---------------------------

120	Ormesheim – Ensheim – Brebach Bahnhof	Saarbahn GmbH	Landeshauptstadt Saarbrücken
160	St. Ingbert – Neuweiler – Dudweiler / Sulzbach	Aloys Baron GmbH	ZPRS, SPK
222	Hengstbach – Zweibrücken – Einöd Globus – Ernstweiler	Verkehrsgesellschaft Zweibrücken mbH	Stadt Zweibrücken
232	Kirrberg – Mörsbach – Zweibrücken	DB Regio Bus Mitte GmbH	Landkreis Südwestpfalz, SPK
236	Zweibrücken – Hornbach – Brenschelbach	DB Regio Bus Mitte GmbH	Landkreis Südwestpfalz, SPK
237	Peppenkum – Altheim – Zweibrücken	DB Regio Bus Mitte GmbH	Landkreis Südwestpfalz, SPK
238	Homburg – Bechhofen – Martinshöhe	DB Regio Bus Mitte GmbH	Landkreis Südwestpfalz, Landkreis Kaiserslautern, SPK
279	Ruftaxi Homburg – Waldmohr – Schöneberg-Kübelberg	DB Regio Bus Mitte GmbH	Landkreis Kusel
281	Kusel – Quirnbach – Brücken – Homburg	DB Regio Bus Mitte GmbH	Landkreis Kusel, SPK
283	Glan-Münchweiler – Brücken – Homburg	DB Regio Bus Mitte GmbH	Landkreis Kusel, SPK
285	Glan-Münchweiler – Gries – Homburg	DB Regio Bus Mitte GmbH	Landkreis Kusel, SPK
286	Bruchmühlbach – Schöneberg – Homburg	DB Regio Bus Mitte GmbH	Landkreis Kusel, SPK
287	Dunzweiler – Waldmohr – Homburg	DB Regio Bus Mitte GmbH	Landkreis Kusel, SPK
288	Kusel / Breitenbach – Waldmohr – Homburg	DB Regio Bus Mitte GmbH	Landkreis Kusel, SPK
303, 304	Neunkirchen – Wellesweiler - Bexbach – Oberbexbach	Neunkircher Verkehrs GmbH	Stadt Neunkirchen
315	Neunkirchen – Kohlhof – Limbach – Universitätsklinik	Neunkircher Verkehrs GmbH	Stadt Neunkirchen
703	Neunkirchen – Wellesweiler – Bexbach – Frankenholz	Neunkircher Verkehrs GmbH	Stadt Neunkirchen
704	Bexbach – Wiebelskirchen / Münchwies – Frankenholz	Neunkircher Verkehrs GmbH	Stadt Neunkirchen
738	Furpach – Bexbach	Neunkircher Verkehrs GmbH	Stadt Neunkirchen
2592	Ruftaxi Homburg – Bechhofen – Martinshöhe	Landkreis Südwestpfalz	Landkreis Kusel, Landkreis Kaiserslautern
2980	Ruftaxi Homburg – Waldmohr – Herrschweiler-Pettersheim	Landkreis Kusel	Landkreis Kusel

Quelle: eig. Zusammenstellung, Fahrpläne gültig ab 2018. SPK = Saarpfalz-Kreis; ZPRS = Zweckverband Personennahverkehr auf dem Gebiet des Regionalverbandes Saarbrücken.

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

2.2.3.1 Bahnhöfe und Haltepunkte

Im Saarpfalz-Kreis gibt es 12 Haltestellen des SPNV, wovon 5 als Bahnhöfe und 7 als Haltepunkte klassifiziert sind.

Tab. 21: Frequentierung der Bahnhalte im Saarpfalz-Kreis (2016)

Bahnhof / Haltepunkt	Fahrgäste pro Tag (Einstiege plus Ausstiege)				gesamt pro Jahr
	Mo.-Fr. Schultage	Mo.-Fr. Ferien	Samstag	Sonntag	
Bf. Homburg (Saar) Hbf.	3 319	2 768	2 171	1 516	1 009 235
Bf. St. Ingbert	2 912	2 370	1 629	1 099	854 003
Bf. Bexbach	992	834	480	385	289 679
Hp. Kirkel	600	409	281	201	166 789
Bf. Rohrbach (Saar)	506	398	282	171	146 248
Hp. Limbach (b. Homburg Saar)	454	306	273	136	127 949
Hp. Blieskastel – Lautzkirchen	373	327	227	162	113 057
Bf. Würzbach (Saar)	233	166	178	101	70 012
Hp. Einöd	108	93	68	59	33 482
Hp. Bierbach (Saar)	105	69	58	28	29 087
Hp. Rentrish	81	67	64	49	25 753
Hp. Hassel	78	67	56	51	25 036

Quelle: MIPS/DB AG 2016, hier absteigend sortiert nach Fahrgastaufkommen.

Die mit Abstand wichtigsten Bahnhöfe in den beiden größten Städten Homburg und St. Ingbert sind zugleich Knotenpunkte und Verknüpfungspunkte zu anderen Verkehrsmitteln. Die Stadt Bexbach verfügt über den drittstärksten Bahnhof, ebenfalls mit Verknüpfungsfunktion. Die Stadt Blieskastel besitzt hingegen nur einen Haltepunkt im Ortsteil Lautzkirchen, weswegen hier der SPNV im Verhältnis zur Siedlungsgröße eine eher untergeordnete Rolle spielt. Ein Problem bei der Erschließung mit dem SPNV stellt an manchen Haltepunkten die fehlende Barrierefreiheit dar. Barrierefrei ausgebaut bzw. zugänglich sind z.Zt. Homburg Hbf. St. Ingbert, Limbach und Einöd. Der barrierefreie Umbau des Bf. Bexbach ist seit 2018 in Umsetzung. Lautzkirchen und Bierbach sollen 2019 folgen. Angesichts der relativ hohen Frequentierung und des vorhandenen Potenzials ist die fehlende Barrierefreiheit beim Haltepunkt Kirkel als deutlicher Mangel zu sehen.

2.2.3.2 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 liegen, sondern umgestiegen werden muss. Diese 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.

Ein planerischer Lösungsansatz und damit eine wesentliche Gestaltungsgrundlage eines guten ÖPNV kann daher ein Integraler Taktfahrplan (ITF) sein. Für den Saarpfalz-Kreis stellt er ein grundsätzliches Planungsziel dar (siehe Kapitel 1.1).

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

(nach Göbertshahn 1993)

Dem Integralen Taktfahrplan liegt ein hierarchisches Modell von Linien zu Grunde, wobei sich Linien unterer Kategorien zeitlich und räumlich an Linien höherer Kategorien anpassen. Im Saarpfalz-Kreis sind die Verbindungen auf der Schiene als höchste Kategorie anzusehen, gefolgt von den RegioBus-Linien, den Kreisbuslinien, den Stadtverkehren und zuletzt den Schulverstärkern und bedarfsgesteuerten Verkehren. 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.

Bereits in den vergangenen Jahrzehnten wurde schrittweise ein ITF im Saarpfalz-Kreis eingerichtet. Die folgenden ITF-Knoten wurden dabei als zentrale Umsteigepunkte fahrplantechnisch und baulich ertüchtigt (in alphabetischer Reihenfolge):

- **Aßweiler Busbahnhof:** Reiner Busknoten in ländlichem Raum zwischen den Ober- und Mittelzentren gelegen, der baulich mit 5 Bushaltepunkten zu einem zentralen Umsteigepunkt gestaltet wurde. Hier werden zwei RegioBus-Linien (R10, R14), zwei Kreisbus-Linien (504, 507) und weitere Zu- und Abbringer (Schulverstärker 556, 557, 568 und ALT 558) miteinander verknüpft. Damit werden Wegebeziehungen zwischen dem Oberzentrum Saarbrücken, den Mittelzentren St. Ingbert, Blieskastel und Homburg, sowie den Grundzentren Mandelbachtal-Ormesheim und Gersheim sowie diversen Ortsteilen in der Flächenerschließung abgebildet. Die Busse treffen sich an Werktagen im Stundentakt um die Minute .30. An Wochenenden wird der Knoten zwar angebunden, aber kaum als solcher genutzt. Zwischen den einzelnen Abfahrtsstellen besteht Barrierefreiheit.
- **Bexbach Bahnhof:** Umsteigeknoten zwischen Schiene und Bus, der aus dem Bahnsteig der Bahnstrecke Homburg – Neunkirchen und einer unmittelbar vor dem Bahnhof gelegenen Bushaltestelle besteht. Hier werden die Regionalbahnlinien RB74 (Homburg – Neunkirchen – Illingen) und RB76 (Saarbrücken – Wemmetsweiler Rathaus – Neunkirchen – Homburg) in zwei Fahrtrichtungen mit den Kreisbuslinien 505 und 508 sowie weiteren Zu- und Abbringerbussen (Linien 303, 304, Schulverstärker 538, 539, 551, 566 und 703 sowie ALT 508, 548, 566) verknüpft. Seit 2016 besteht ein zeitlich voll abgestimmter ITF zwischen der RB74 und den Kreisbuslinien 505 und 508 und dem ALT 566, sowie teilweise den Linien 303, 304 und ALT 548 um die Minute .00. Somit entsteht an allen Tagen eine Verknüpfung zwischen den Mittelzentren Neunkirchen und Homburg sowie dem Grundzentrum Bexbach und den umliegenden

Ortschaften. Bushaltestelle und Zuwege sind barrierefrei ausgebaut, der entsprechende Umbau des Bahnhofs ist 2018 geplant.

- Blieskastel Busbahnhof: Reiner Busknoten, der baulich mit 8 Bushalteplätzen zu einem zentralen Umsteigepunkt gestaltet wurde. Hier verkehren zwei RegioBus-Linien (R10, R14), sechs Kreisbuslinien (Biosphärenbus 501, 506, 507, 547, 562, 577), drei Stadtbuslinien (531-533) sowie weitere Zu- und Abbringer (Schulverstärker 551, 568, ALT-Linien 503, 558, 598). Damit bildet der Busbahnhof einen Umsteigepunkt zwischen dem Oberzentrum Saarbrücken, den Mittelzentren St. Ingbert, Homburg und Zweibrücken, den Grundzentren Kirkel, Gersheim und Mandelbachtal-Ormesheim sowie dem ITF-Knoten Aßweiler Busbahnhof. Es sind nicht alle Fahrtbeziehungen komplett aufeinander abgestimmt. Der ITF-Knoten ist zeitlich in zwei Teilknoten je Stunde aufgeteilt, einmal um die Minute .45/.50 und einmal um die Minute .15/.20. Innerhalb des Busbahnhofs besteht Barrierefreiheit. Außerdem sind ein Kiosk und eine Toilettenanlage vorhanden.
- Blieskastel-Lautzkirchen / Lautzkirchen Bahnhof: Umsteigeknoten zwischen Schiene und Bus, bestehend aus dem Bahnsteig der Bahnstrecke Saarbrücken – Pirmasens sowie eine Bushaltestelle in zwei Fahrtrichtungen in der Bliesgaustraße (über kurzen Fußweg zu erreichen) und eine Bushaltestelle in der Florianstraße (nur Linie 531 in eine Fahrtrichtung). Hier wird die Regionalbahnlinie RB68 (Saarbrücken – Pirmasens) in zwei Richtungen mit der RegioBus-Linie R14, den Kreisbuslinien 501 (Biosphärenbus), 506, 507 und 547, der Stadtbuslinie 531 sowie der Schulverstärkerlinie 551 verknüpft. Die Funktion des ITF-Knotens liegt vor allem in der Anbindung des Oberzentrums Saarbrücken und des Mittelzentrums St. Ingbert an die Buslinien in südlicher Richtung (Mittelzentrum Blieskastel, Grundzentrum Gersheim) sowie entgegengesetzt um die Minuten .20 beziehungsweise .40. Ein zeitlicher ITF-Knoten von und nach Homburg und Zweibrücken ist nicht eingerichtet. Die beiden Bushaltestellen sind mit einem Hochbord und Taststreifen ausgestattet. Der Bahnsteig soll 2019 barrierefrei ausgebaut werden.
- Homburg (Saar) Hauptbahnhof: Meistfrequentierter Knoten im Saarpfalz-Kreis mit Schiene- und Busanschlüssen. Als Umsteigepunkt umfasst er sieben Bahnsteige im Bahnhofsbereich und acht Bussteige am Bahnhofsvorplatz. Aufgrund der Vielzahl der Linien können nicht für alle Verkehrsbeziehungen zeitnahe Anschlüsse realisiert werden. Folgende Linien sind räumlich, meistens auch zeitlich miteinander verknüpft: ICE/EC, Regionalexpress-Linie RE1 (SÜWEX Koblenz – Mannheim), Regionalbahn-Linien RB70 (Kaiserslautern – Merzig), 71 (Homburg – Trier), 74 und 76 (Homburg – Neunkirchen – Illingen/Saarbrücken), S-Bahn-Linie S1 (Homburg – Osterburken), RegioBus-Linien R7, R8 (280), R14, Kreisbuslinien 501 (Biosphärenbus), 505, 507, 508 und 567, Stadtbuslinien 511-516 sowie zahlreiche nach Rheinland-Pfalz führende Linien, Schulverstärker und ALT-Linien. Der Homburger Hauptbahnhof übernimmt damit die Funktion eines Knotens zwischen den Oberzentren Mannheim, Kaiserslautern und Saarbrücken, den Mittelzentren Neunkirchen, Blieskastel, Kusel, Landstuhl und Zweibrücken, den Grundzentren Kirkel, Bexbach, Schöneberg-Kübelberg und Waldmohr sowie die Flächenerschließung der Stadt Homburg mit Universitätsklinikum und den umliegenden Ortschaften. Entsprechend der Zugankünfte und –abfahrten orientieren sich die ITF-Knoten zeitlich um die Minuten .30 und .00, wobei die Busabfahrten zeitlich nicht komprimiert erfolgen. Die dichte Busfolge macht auf den Hauptachsen (z. B. Richtung Blieskastel oder Universitätsklinikum) eine genaue Abstimmung am Knoten teilweise überflüssig, da Wartezeiten über 15 Minuten an Werktagen die Ausnahme sind. Der Homburger Hauptbahnhof ist barrierefrei ausgebaut. Außerdem sind hier Lotsen des Mobisaar-Service und Service-Personal der DB stationiert. Es gibt ein Reisezentrum der DB,

mehrere Geschäfte, Gastronomie, Toiletten, Fahrradständer und –boxen sowie einen Taxistand.

- St. Ingbert Bahnhof: Umsteigeknoten zwischen Schiene und Bus, bestehend aus drei Bahnsteigen und einem Busbahnhof mit vier Haltepositionen. Hier sind folgende Linien miteinander verknüpft: Regionalexpress-Linie RE1 (SÜWEX Koblenz – Mannheim), Regionalbahn-Linien RB68 (Saarbrücken – Pirmasens), 70 (Kaiserslautern – Merzig) und 71 (Homburg – Trier), RegioBus-Linie R6, Kreisbuslinie 504, Stadtbuslinien 170, 521/522, 523, 525/526 sowie mehrere Schulverstärkerlinien und die ALT-Linien 504 und 528 an Wochenenden. Der St. Ingberter Bahnhof übernimmt damit die Funktion einer Drehscheibe zwischen dem Oberzentrum Saarbrücken, den Mittelzentren Neunkirchen, Blieskastel, Zweibrücken und Homburg sowie den Grundzentren Kirkel und Mandelbachtal. Außerdem sind die umsteigefreie Anbindung des Kreiskrankenhauses, der Universität des Saarlandes und weiter Teile des Stadtgebietes hervorzuheben. Die ITF-Knoten orientieren sich zeitlich an den Durchfahrten der Züge und liegen um die Minuten .15/.20, .45/.50 und .00. Es sind nicht alle Linien aufeinander abgestimmt. Die meisten Fahrtbeziehungen sind jedoch durch gute zeitliche Verknüpfung dargestellt. Der Bahnhof St. Ingbert ist überwiegend barrierefrei ausgebaut. Es gibt ein Video-Reisezentrum der DB, einen Kiosk, eine Imbissbude, Fahrradständer und –boxen, einen Taxistand und eine CarSharing-Station (Fa. Ford). Der Bahnhof St. Ingbert ist der größte Bahnhof im Biosphärenreservat Bliesgau. Es gibt daher Pläne, den Bahnhof als Portal zum Schutzgebiet auszubauen. Das „Biosphärenbahnhof“ genannte Projekt wurde im Vorplanungsstadium mit LEADER-Mitteln gefördert.
- St. Ingbert Rendezvous-Platz: Reiner Busknoten in der Innenstadt, der 2003 durch Einführung des Stadtbussystems „ingo“ aus dem alten Busbahnhof entwickelt wurde. Um die Minuten .00 und .30 sind hier die Stadtbuslinien 521-526 nach dem Rendezvous-Prinzip miteinander verknüpft, d.h. alle Busse kommen gleichzeitig an und fahren gleichzeitig ab. In dieses spezielle ITF-Konzept sind die Stadtbuslinie 170, die Kreisbuslinien 504 und 506 integriert. Die RegioBus-Linie R6 sowie die Linien 160 und 547 fahren in zeitlichen Zwischenräumen, unter anderem aufgrund des Mangels an Halteplätzen. Damit wickelt der Rendezvous-Platz als zentraler Verknüpfungspunkt alle Verkehrsbeziehungen innerhalb der Stadt St. Ingbert, die Anbindung des Bahnhofs (s.o.) sowie zur Universität, in das Oberzentrum Saarbrücken mit Stadtteil Dudweiler, in das Mittelzentrum Neunkirchen und die Grundzentren Kirkel, Sulzbach und Mandelbachtal ab. Der Busbahnhof hat die Form einer achteckigen Insel und umfasst neun Halteplätze für Busse. Er ist teilweise barrierefrei ausgebaut. Am Rendezvous-Platz befinden sich ein Imbiss, eine Toilettenanlage, eine CarSharing-Station, Fahrradständer sowie das Stadtbusbüro mit Kundenberatung und Fahrscheinverkauf.

Weitere Knotenpunkte im Umfeld des Saarpfalz-Kreises spielen eine Rolle, was die Verknüpfung ein- und ausbrechender Verkehre angeht. Hierzu gehören Kleinblittersdorf Bahnhof, Zweibrücken Hauptbahnhof und ZOB, Schöneberg ZOB, Saarbrücken Universität, Dudweiler Dudoplatz oder Saarbrücken Hauptbahnhof.

An weiteren Haltestellen im Kreisgebiet bestehen Übergänge zwischen einzelnen Buslinien bzw. Bus- und Bahnlinien. Als Punkte mit regelmäßigem Übergang zwischen zwei Linien sind zu nennen (in alphabetischer Reihenfolge):

- Altheim Dorfbrunnen: Anschluss zwischen den Linien 577 und 578 von Riesweiler bzw. Brenschelbach Richtung Gersheim bzw. Blieskastel.
- Böckweiler Kirche: Anschluss von der Linie 577 aus Blieskastel auf die Linie 578 Richtung Brenschelbach.

- Einöd Bahnhof: Teilweise Abstimmung der RegioBus-Linie R7 auf die Abfahrten der RB68 von und nach Zweibrücken – Pirmasens und St. Ingbert – Saarbrücken.
- Gersheim Busbahnhof: Verknüpfungspunkt der Linien 501, 504 und 578.
- Herbitzheim Saargemünder Straße: Anschluss von der Linie 501 auf die Linie 504 von Erfweiler – Rubenheim Richtung Blieskastel – Homburg.
- Homburg Talstraße: Erster Berührungspunkt der Hauptachsen von / nach Homburg Universitätsklinikum (Linien 505, 511, 512), Zweibrücken (R7) und Blieskastel (R14, 501, 507).
- Kirkel Bahnhof: Verknüpfungspunkt für die Linie 547 von und nach Blieskastel – Blietal-Kliniken zur Bahn (RB70, 71) von und nach Homburg und Saarbrücken.
- Limbach Bahnhof Südseite: Anschluss zwischen der Bahn (RB70, 71) von und nach Saarbrücken – St. Ingbert auf den Bus Linie 508 von / nach Limbach – Niederbexbach – Bexbach.
- Seyweiler Kreuzung: Anschluss von der Linie 578 aus Gersheim auf die Linie 577 Richtung Riesweiler.
- Wörschweiler Kreuzung / Schwarzenacker Römermuseum: Zwischen diesen beiden Haltestellen besteht über einen Fußweg von ca. 7 Minuten eine Umsteigebeziehung zwischen den Linien R14, Biosphärenbus 501 und 507 sowie der Linie R7.

Bei planmäßiger Abwicklung des ÖPNV stellen die Übergänge an ITF-Knoten keine großen Hindernisse dar. Sie erlauben es dem Kunden, viele seiner Wege auch mit Umsteigen 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...), durch hohes Fahrgastaufkommen, knappe Fahrzeitberechnungen oder Witterungseinflüsse. Um dennoch die Anschlüsse zu halten, werden Wartezeiten der in der oben aufgeführten Hierarchie der Verkehrsmittel weiter unten angesiedelten Verkehrsmittel (vor allem Kreis- und Stadtbuslinien) definiert und über Fahrerweisungen umgesetzt. Schriftliche Weisungen gelten aktuell in St. Ingbert am Rendezvous-Platz für die meisten Stadtverkehrslinien (170, 521 – 526), am Busbahnhof Aßweiler (Linien R10, 504, 507) und im Linienbündel Süd an einigen ITF-Knoten und sonstigen Verknüpfungspunkten (z. B. im Linienkonzept Bickenalbtal der Linien 577 und 578). Die Wartezeit beträgt in der Regel drei, manchmal bis zu fünf Minuten. Längere Wartezeiten sind oft nicht möglich, da der Abbringer im ITF-Netz weitere Fahrplanzwänge einhalten muss.

Die Anschlusssicherung kann elektronisch mit Istzeit-Weisungen über das RBL verbessert werden. Dieses System ist bislang insbesondere unternehmensübergreifend nur eingeschränkt verfügbar, da es sich noch im Aufbau befindet.

Nahverkehrsplan Saarpfalz-Kreis 2019



2.2.3.3 Intermodalität: Verknüpfung des ÖPNV mit anderen Verkehrsmitteln

Den im Kapitel 2.2.3.2 vorgestellten ITF-Knoten und weiteren ÖPNV-Haltestellen und Bahnhöfen 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 der attraktiven Reisezeiten ins nächstgelegene Zentrum und der dichten Taktung und hohen Zuverlässigkeit kommt dem Schienenverkehr eine besondere Bedeutung als Glied in der Reisekette zu. In der Tabelle 22 sind die Bahnhöfe und Haltepunkte im Kreisgebiet mit Kennzahlen zur Intermodalität erfasst.

Tab. 22: Intermodale Verknüpfungspunkte im Saarpfalz-Kreis

Bahnhof / Haltepunkt	Anzahl der Abstellplätze und Auslastung (%)						
	P&R	%	B&R	%	Behinderten - P	Car-Sharing	E-Ladestation
Bf. Bexbach	28	46,4	16	31,3	2	0	2
Hp. Bierbach (Saar)	17	5,9	0	-	0	0	0
Hp. Blieskastel-Lautzk.	35	80	12	25,0	0	0	0
Hp. Einöd	24	95,8	14	14,3	0	0	0
Hp. Hassel	7	28,6	6	0,0	0	0	0
Bf. Homburg (Saar) Hbf.	232	45,7	191	50,3	5	0	2
Hp. Kirkel	70	67,1	25	0,0	0	0	2
Hp. Limbach	49	75,5	14	50,0	0	0	0
Hp. Rentrisch	51	9,8	0	-	0	0	0
Bf. Rohrbach (Saar)	28	71,4	37	2,7	0	0	0
Bf. St. Ingbert	91	79,1	65	27,7	5	1	2
Bf. Würzbach (Saar)	48	22,9	10	0,0	1	0	0
Summe	680	Ø 52,4	390	Ø 20,1	13	1	8

Quelle: Saarland / Peter M. Moik Verkehrsplanung: Erfassung Verkehrsstationen des SPNV sowie der Verknüpfungspunkte der RegioBus-Linien im Saarland 2016. Die Erhebung der Auslastungen fand an Schultagen Mo.-Do. 9-15 Uhr sowie Fr. 9-13 Uhr statt. Die Angaben zum CarSharing wurden durch den ZPS recherchiert.

Aus der Tabelle wird deutlich, dass P&R in der täglichen Nutzung des SPNV eine Rolle spielt, B&R dagegen weniger. Dies könnte daran liegen, dass das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel insgesamt wenig genutzt wird, eine größere Rolle im Freizeitverkehr spielt und Mitnahmemöglichkeiten für Fahrräder in Bussen und Bahnen des saarVV bestehen.

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 (2018) 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.

Auszug aus den Beförderungsbedingungen:

§ 11 Beförderung von Sachen

(...) Für die Zulassung von Fahrrädern zur Mitnahme gelten daneben besondere Bedingungen, die in der Anlage 1 beigefügt sind. Als Fahrräder gelten einsitzige Pedelecs und

versicherungsfreie Zweiräder ohne Hilfsmotor. Fahrräder im zusammengeklappten Zustand gelten als Sache. Im zusammengeklappten Zustand gelten Falträder als Sache und werden im Rahmen der geltenden Bestimmungen gemäß Ziffer 9.3 kostenlos befördert. Die Mitnahme von fahrbaren Gehhilfen (Rollatoren), Rollstühlen und Kinderwagen von mobilitätseingeschränkten Personen hat Vorrang.

Besondere Bedingungen für die Fahrradmitnahme

(Anlage zu § 11 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 Fahrer/innen mitgenommen werden.
 - DB, vlexx: Im Rahmen der vorhandenen Kapazitäten werden Fahrräder in den dazu vorgesehenen Gepäckwagen/-abteilen sowie Mehrzweckabteilen bzw. Einstiegsräumen der planmäßig verkehrenden Nahverkehrszüge (RB, RE, S-Bahn) mitgenommen. Die für die Fahrradmitnahme besonders geeigneten Züge sind in den Fahrplanveröffentlichungen mit einem Fahrradsymbol gekennzeichnet. Das Ein- und Ausladen der Fahrräder erfolgt durch die Reisenden. Es besteht kein Anspruch auf Fahrradmitnahme. 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.

2.2.3.4 Haltestellen

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 Saarpfalz-Kreis 659 Haltestellen. Manche Haltestellen bestehen nur aus einem Mast, sehr viele unterteilen sich in zwei Masten (zwei Fahrtrichtungen), einige auch aus mehr als zwei Masten (an Abzweigungen oder an 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.

Aufbauend auf diesen gesetzlichen Grundlagen bemüht sich der Saarpfalz-Kreis um die stetige Erneuerung und Ertüchtigung der bestehenden Haltestelleninfrastruktur.

Die Eigentumsverhältnisse der Haltestellenmasten sind im Saarpfalz-Kreis unterschiedlich:

- Haltestellen des ehemaligen Betreibers Saar-Pfalz-Bus wurden durch den Saarpfalz-Kreis erworben. Dabei handelt es sich um 703 Masten, die nicht nur im Saarpfalz-Kreis stehen, sondern auch entlang von Linien in Aufgabenträgerschaft des Kreises und des ZPS außerhalb des Kreisgebietes (Neunkirchen, Saarbrücken, Zweibrücken, Kleinblittersdorf und Spiesen-Elversberg).
- Einige Haltestellenmasten in St. Ingbert (278) und Blieskastel (27) mit eigenem Stadtverkehr gehören den Kommunen. Ein Teil der Masten im Stadtverkehr Homburg wurden ebenfalls vom Saarpfalz-Kreis übernommen, ein Teil an dem nur Linien des Stadtverkehrs halten, gehört weiterhin der Homburger Parkhaus- und Stadtbus GmbH (HPS). Weitere 9 Masten stehen in der Verantwortung der Universitätsklinik auf deren Gelände.
- Einige Masten sowohl innerhalb des Saarpfalz-Kreises, als auch außerhalb des Kreisgebietes mit Bedienung durch zu entsprechenden Bündeln zugehörigen Linien befinden sich im Eigentum von anderen Verkehrsunternehmen (Saarbahn, NVG, VGZ).

Für alle darüber hinausgehenden (i. d. R. baulichen) Ausstattungsmerkmale sind die jeweiligen Straßenbaulasträger zuständig. Dies sind die Städte und Gemeinden sowie das Landesamt für Straßenbau im Falle von Landes- und Bundesstraßen. Folgende Ausstattungsmerkmale fallen hierunter:

- Barrierefreier Ausbau der Haltestelle (Hochbord, Taststreifen, Rampen, Zuwegung, Querungshilfen),
- Beleuchtung,
- Wetterschutzeinrichtungen, z. B. Wartehäuschen,
- Sitzgelegenheiten, Anlehnmöblierung,
- Abfallbehältnisse,
- Fahrradabstellanlagen,
- Reinigung und Pflege der Infrastruktur,
- dynamische Fahrgastinformationstafeln (zurzeit Homburg Hauptbahnhof und Blieskastel Busbahnhof).

Der Haltestelle kommt vor dem Hintergrund der im PBefG § 8 (3) geforderten „vollständigen Barrierefreiheit im ÖPNV bis zum 1. Januar 2022“ eine besondere Bedeutung zu. Eine Aufgabe des Nahverkehrsplanes ist in diesem Zusammenhang die Dokumentation der Barrierefreiheit und die Definition von Ausnahmen (siehe Kapitel 3.4.4).

Im Rahmen der Bestandsaufnahme werden in der folgenden Tabelle die bereits barrierefrei ausgebauten Haltestellen dargestellt.

Tab. 23: Stand des barrierefreien Ausbaus von Haltestellen im Saarpfalz-Kreis

Kommune	Ortsteil	Ausgebaute Haltestellen	Anzahl der		
			Hst. ¹⁾	Pos. ²⁾	Plg. ³⁾
Stadt Bexbach	Bexbach Mitte	Bahnhof (2), Blumengarten (2), Güterstr. (1), Kunrath (2)	12	23	29

	Frankenholz	Apotheke (2)			
	Höchen	Abzw. Websweiler (2), Markt (2)			
	Kleinottweiler	Homburger Str. (2)			
	Niederbexbach	Ortsmitte (2)			
	Oberbexbach	Markt (2), Ortsanfang (2), Saarpfalz-Park (2)			
Stadt Blieskastel	Aßweiler	Aldi (2), Busbahnhof (5)	13	33	14
	Ballweiler	Schule (2)			
	Bierbach	Bahnhof (2)			
	Biesingen	Ortsmitte (1)			
	Blieskastel	Busbahnhof (7)			
	Böckweiler	Kirche (2)			
	Breitfurt	Hanfruthenweg (2)			
	Lautzkirchen	Bahnhof (2), Forsthaus (2)			
	Mimbach	Winterbergstr. (2)			
	Pinningen	Ortsmitte (2)			
	Webenheim	Auf Scharlen (2)			
Gemeinde Gersheim ⁴⁾	Bliesdalheim	In der Talsbach (1), Kirche (1)	13	16	29
	Gersheim	Busbahnhof (2), Rathaus (1)			
	Herbitzheim	Kremelstr. (1), Saargemünder Str. (1)			
	Niedergailbach	Kirche (1)			
	Peppenkum	Ortsmitte (2)			
	Reinheim	Kulturpark (2), Zum Litzelbach (1)			
	Rubenheim	Ortsmitte (1)			
	Seyweiler	Ortsmitte (1)			
	Walsheim	Im Pfarrgarten (1)			
Stadt Homburg	Homburg Zentrum	Amtsgericht (2), Cappelallee (2), Christian-Weber-Pl. (1), Emilienstr. (2), Enklerpl. (1), Friedhof (2), Hauptbahnhof (8), Mühlgraben (1), Robert-Koch-Str. (2), Rondell (1), Saarpfalz-Gymn. (2), Scheffelp. (1), Seniorenwohnheim (2), Stadtpark (2), Studentenwohnheim (2), Talstr. (2), Untere Allee (2), Warburgring (2), Zunderbaum (2), Zweibrücker Tor (2)	61	106	12
	Beeden	A. d. Kiesgrube (2), Bliesberger Str. (1), Ortsmitte (2), Pirminiusstr. (2), Schule (2)			
	Bruchhof	Am Gutshof (1), Gewerbegebiet (1), Schule (1)			
	Einöd	Krummrechstr. (1), Neunmorgenstr. (1)			
	Erbach	Abzw. Berliner Str. (2), Am Hochrech (2), Bernwardstr. (2), Buschstr. (2), Fabrikstr. (1), Grünewaldstr. (2), Inastr. (2), Karolinenstr. (2), Langenäckerstr. (2), Maxstr. (2), Moabiter Str. (1),			

		Schleburgstr. (2), Schongauer Str. (2), Wilmersdorfer Str. (1)			
	Jägersburg	Altbreitenfelderhof (2), Herrgottshübel (2)			
	Kirrborg	Am Collinger Berg (1), Kirchbergstr. (2), Lambsbachbrücke (1), Markt (2)			
	Reiskirchen	Denkmal (2), Friedhof (2), Ortsmitte (1)			
	Sanddorf	Friedhof (2), Heidestr. (1), Karlsberger Hof (1)			
	Schwarzenacker	Bierbacher Str. (2)			
	Schwarzenbach	Friedhof (2), Jugenddorf (2)			
	Universitätsklinikum	Hier liegen keine Angaben vor!			
	Wörschweiler	Kreuzung (1)			
Gemeinde Kirkel	Kirkel	Bildungszentrum (2)	6	12	k.A.
	Limbach	Rathaus (2), Post (2), Schule (2), Schwimmbad (2), Kolonie (2)			
Gemeinde Mandelbachtal	Bebelsheim	Feuerwehr (1)	17	20	7
	Bliesmg.-Bolchen	Sportplatz (1), Wingert (2)			
	Erfweiler-Ehlingen	Auf dem Hüwel (1), Busbf. (1), Rubenheimer Str. (1)			
	Habkirchen	Blieskasteler Str. (1)			
	Heckendalheim	Römerstr. (1), Wiesenstr. (1)			
	Ommersheim	Brunnen (1), Friedhof (1)			
	Ormesheim	Adenauerstr. (2), Koppelberg (1), Neumühle (1), Nikolausstr. (1), Rathaus (1)			
	Wittersheim	Gartenstr. (2)			
Stadt St. Ingbert	Hassel	Rittershofstr. (2), Rittersmühle (1), Wildgehege (2)	46	78	20
	Oberwürzbach	An de Pump (2), Kirche (2)			
	Rentrisch	Brudermühlenweg (2), Kulturhaus (1), Bahnhof (2)			
	Rohrbach	Alfred-Lippmann-Str. (1), Am Alten Forsthaus (1), Am Mühlenwäldchen (1), Im Talgarten (1), Keglerheim (2), Pestalozzistr. (1), Friedhof (1), Kirche (1), Umspannwerk (2)			
	St. Ingbert Mitte	Abzw. Sengscheid (2), Am Haseneck (2), Bahnhof (4), Betzentelstr. (1), Brauerei (2), Fritz-Zollnh.-Str. (1), Güttwerwieschen (2), Hans-Schöneberger-Str. (1), Hasseler Chaussee (2), Heinrich-Laur-Str. (1), Hobelsstr. (1), Karlstr. (2), Kastanienweg (2), Lendelfinger Weg (1), Lilienstr. (1), Martin-Luther-Kirche (2), Mühlwaldstadion (2), Peter-Eich-Str. (1), Poststr. (1), Preußenstr. (2), Rendezvous-Pl. (9), Saarbrücker Str. (2), St.-Barbara-Str. (2), Stadtwerke (1), Südendstr. (1), Theodor-			

		Heuss-Pl. (1), Wichernstr. (1), Wolfsholstr. (2), Zum Stiefel (1)			
--	--	---	--	--	--

Quelle: Selbstauskünfte der Gemeinden Dez. 2017 – März 2018

- 1) Anzahl der Haltestellen, die vollständig oder teilweise Merkmale eines barrierefreien Ausbaus (Hochbord, Taststreifen) aufweisen
- 2) Anzahl der Haltepositionen (= Masten) mit Merkmalen eines barrierefreien Ausbaus
- 3) Anzahl der Haltepositionen mit für die nähere Zukunft (2018/2019) geplanten Umbauten
- 4) Die Gemeinde Gersheim stuft 22 Haltepositionen als ungeeignet für einen barrierefreien Ausbau ein, beispielsweise aufgrund der Lage in unbefestigten Straßenrandstreifen oder der geringen Frequenz ausschließlich durch Schulverstärkerbusse.

Damit sind im Kreisgebiet 288 Haltepositionen an 168 Haltestellen komplett oder teilweise als barrierefrei dokumentiert (fehlend: Angaben über das Uniklinik-Gelände). Somit liegt die Ausbaquote behindertengerechter Haltestellen bei rund 25 %.

2.2.3.5 Betriebliche Infrastruktur

Im Saarpfalz-Kreis gibt es mit Ausnahme eines Standortes in der Stadt St. Ingbert keine zentralen Einrichtungen zur Abstellung und Wartung der im Linienverkehr eingesetzten Omnibusse. Die Fahrzeuge werden bei den jeweiligen Unternehmen dezentral gewartet und abgestellt. Die vier Unternehmen, die im Saarpfalz-Kreis die unter Kapitel 2.2.2.7 aufgeführten Linienbündel betreiben, weisen folgende Infrastruktur auf:

Saar-Mobil GmbH & Co. KG

Die Firmenzentrale und Verwaltung des Unternehmens befindet sich auf einem Grundstück des Gesellschafters Lay-Reisen GmbH in Püttlingen (Industriegelände Am Bahnhof). Die Abstellung der Fahrzeuge erfolgt dezentral (Stand 2018):

- Im Linienbündel Saarpfalz-Kreis Nord liegen Werkstatt und Abstellplatz in Bexbach (Saarpfalz-Park).
- Die Fahrzeuge des Stadtbusses St. Ingbert sowie einige weitere Fahrzeuge der Linienbündeln West und Stadt St. Ingbert werden in einem durch die Stadt St. Ingbert zur Verfügung gestellten Gebäude (14 Bus-Abstellplätze und drei Betriebsräume) im Gewerbegebiet „DNA-Gelände“ (Sophie-Krämer-Straße) abgestellt und gewartet. Hinzu kommt das Stadtbusbüro St. Ingbert (Rendezvous-Platz), das neben seiner Funktion im Kundenservice auch betriebliche Funktionen (Disposition, Fahreraufenthalt) wahrnimmt.
- Im Saarpfalz-Kreis setzt die Saar-Mobil GmbH zurzeit sechs Nachunternehmer ein. Diese besitzen eigene Betriebshöfe an ihren jeweiligen Standorten, teils mit Hallen und Werkstätten. Teilweise werden Fahrzeuge auch einzeln und dezentral abgestellt.
 - Gassert-Reisen GmbH: Betriebshof mit Büro, Werkstatt und Abstellplätzen in Blieskastel-Mimbach (Auf Scharlen) und Abstellplatz in Blieskastel (Blickweilerstraße);
 - Geschwister Bur GmbH: Betriebshof mit Büro, Werkstatt und Abstellplätzen in Kleinblittersdorf (Am Brichelberg);
 - Aloys Baron GmbH: Betriebshof mit Büro, Werkstatt und Abstellplätzen in Großrosseln-Dorf im Warndt (Ziegelei);
 - Marianne Feld GmbH: Büros, Werkstatt und Abstellplätze auf dem Gelände der Gesellschaft für Straßenbahnen im Saartal AG, Saarbrücken (Malstatter Straße);
 - Horst Becker-Touristik GmbH & Co KG: Betriebshof mit Büro, Werkstatt und Abstellplätzen in Spiesen-Elversberg (Hauptstraße);
 - Bach-Tours: Büros in Homburg-Einöd (Hauptstraße) und Zweibrücken (Speckgärten) sowie Abstellplatz.

Blietalverkehr GbR

Ein Büro der Blietalverkehr GbR existiert im City-Haus Blieskastel (Bliesgaustraße). Neben seiner Funktion als Anlaufstelle für Kunden beinhaltet es auch betriebliche Belange. Die Gesellschafter der GbR besitzen jeweils eigene Betriebshöfe (Stand August 2018).

- Walfried Munz GmbH (Fortuna-Reisen): Betriebshof mit Büro, Werkstatt, Tankstelle und Abstellplätzen in Bliesmengen-Bolchen (Am Höllenberg);
- Sotram GmbH: Betriebshof mit Büro, Werkstatt und Abstellplätzen in Blieskastel-Mimbach (Auf Scharlen) sowie Werkstatt und Firmenzentrale im französischen Sarreguemines;
- Als Subunternehmer ferner die Firma Hüther & Junkes: Betriebshof mit Büro, Werkstatt und Abstellplätzen in Homburg (Michelinstraße).

DB Regio Bus Mitte GmbH

Der Firmensitz dieses zum Konzern der Deutschen Bahn AG gehörigen Unternehmens befindet sich in Mainz (Erthalstraße). Die eigenen Fahrzeuge (Stadtbusse Homburg und dazugehörige Fahrzeuge im Schulverstärkerverkehr) sind auf einem Abstellplatz in Homburg-Erbach (Pappelstraße) abgestellt. Als Subunternehmer wird Hüther & Junkes eingesetzt (s.o.).

Gassert-Reisen GmbH / Marianne Feld GmbH

Die betriebliche Infrastruktur für das Linienbündel Blieskastel ist identisch mit der der Firma Gassert-Reisen (s.o.).

2.2.4 Fahrzeuge

Im Saarpfalz-Kreis sind in den im Kapitel 2.2.2.7 beschriebenen Linienbündeln über 150 Omnibusse im Einsatz. Die genaue Zahl unterliegt aus unterschiedlichen Gründen einer ständigen leichten Schwankung.

- Die Saar-Mobil GmbH & Co. KG hat auf ihren Linienbündeln Nord, West und Stadt St. Ingbert einen Fahrzeugpool von insgesamt 103 Fahrzeugen. Davon sind sieben Fahrzeuge mit spezieller Beklebung dem Stadtverkehr St. Ingbert („ingo“) vorbehalten. Die meisten Fahrzeuge sind Standard-Niederflurbusse (12 m Länge). Hinzu kommen vier Gelenkbusse im Raum Homburg und ein Kleinbus. Die von Standard abweichenden Fahrzeuggrößen kommen alle im Schulverkehr zum Einsatz. Lediglich sieben Fahrzeuge, insbesondere Ersatzbusse oder ältere Gelenkbusse, weisen keine Niederflurtechnik auf.
- Der Betreiber Blietalverkehr GbR greift für das Linienbündel Saarpfalz-Kreis Süd auf einen Pool von 42 Fahrzeugen im regulären Linienverkehr zurück. Hinzu kommen einige wenige Fahrzeuge für Grundschulverkehr und Ersatzfahrten. Von den regulären Fahrzeugen sind nur zwei nicht mit Niederflurtechnik ausgestattet. Alle Fahrzeuge sind Standardbusse mit 12 Meter Länge.
- Die DB Regio Mitte GmbH hat für das Linienbündel Stadt Homburg einen Fuhrpark von insgesamt 14 Fahrzeugen. Davon sind sieben mit spezieller Beklebung dem Stadtverkehr Homburg („bussi“) vorbehalten, alles Midibusse mit einer Länge von knapp 10 Metern. Hinzu kommen zwei weitere Midibusse für den Einsatz auf der Klinik-Ringlinie 560 sowie als Ersatzfahrzeug und fünf Standardbusse (12 Meter) für Schulverstärkerverkehr. Alle Fahrzeuge sind niederflurig.
- Gassert-Reisen GmbH setzt im gemeinsam mit der Firma Marianne Feld GmbH betriebenen Linienbündel Stadt Blieskastel („Dolmusch“) einen niederflurigen Kleinbus (Länge ca. 8 Meter) mit spezieller Beschriftung ein. Ein Ersatzfahrzeug ist vorhanden.

2.2.4.1 Fahrzeugqualität

Zusammenfassend gilt, dass die überwiegende Mehrzahl der im Kreis eingesetzten Fahrzeuge Niederflrbusse sind (ca. 95 %), die grundsätzlich einen barrierefreien Ein- und Ausstieg ermöglichen und die im Linienverkehr erforderliche und erwartete Beförderungsqualität besitzen. Bis auf wenige Ausnahmen im Stadtverkehr Homburg und Blieskastel werden Standardbusse eingesetzt. Dabei handelt es sich ausschließlich um Dieselfahrzeuge der gängigen Fabrikate, überwiegend Mercedes bzw. EvoBus, Setra und MAN.

Bei der Fahrzeugqualität wird auf Basis der zurückliegenden Ausschreibungen nach folgenden Fahrzeugkategorien unterschieden:

- Kategorie A: Fahrzeuge mit höchster Qualität für den Einsatz auf Kreis- und RegioBus-Linien.
- Kategorie B: Fahrzeuge mit Grundausstattung für den Betrieb von Verstärkerfahrten insbesondere im Schülerverkehr. Die Fahrzeuge müssen in der Lage sein, im regulären Linienverkehr mitzulaufen.
- Kategorie C: In den Linienbündeln Homburg und Süd sind dies Fahrzeuge mit Grundausstattung für den Grundschulverkehr. Sie laufen im regulären Linienverkehr im Regelfall nicht mit. In den Linienbündeln Saarpfalz-Kreis Nord, West und St. Ingbert handelt es sich bei der Kategorie C nur um Fahrzeuge mit Sondergrößen (Kleinbusse, Taxis etc.).

Für die jeweiligen Linienbündel sind in den aktuellen Verträgen folgende fahrzeug-bezogene Qualitätsstandards gefordert:

Tab. 24: Beschreibung der Qualität im Saarpfalz-Kreis eingesetzter Omnibusse

Qualitätsmerkmal laut Leistungsbeschreibung	Linienbündel Nord/West/IGB				Linienbündel HOM			Linienbündel Süd		
	A	B	C	ingo	A	B	C	A	B	C
Erfüllung aller Bestimmungen von PBefG, BOKraft und StVZO	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Niederflrfahrzeug	x			x	x			x		
Niederflrfahrzeug ab 1.2.2022		x				x	x		x	x
Neufahrzeug bei Vertragsbeginn				x	x			x		
Fahrzeugalter max. 12 Jahre	x									
Fahrzeugalter max. 15 Jahre									x	x
Fahrzeugalter max. 20 Jahre		x				x	x			
Gut erreichbare Haltewunschtasten an jeder Stange	x	x		x	x	x	x	x	x	
Aus gesamten Fahrgastraum einsehbare Wagen-Hält-Anzeige	x	x		x	x	x	x	x	x	
Bordmikrofon	x	x		x	x	x	x	x	x	
Wegfahrsperr / Türsicherung	x	x		x	x	x	x	x	x	
Notausstiegs Luke mit Belüftungsfunktion	x	x		x	x	x	x	x	x	
Ausreichende Innenraumbeleuchtung, Ausleuchtung der Türbereiche bei geöffneter Tür	x	x		x	x	x	x	x	x	
Sitze mit Polster und Stoffbezug	x	x		x	x	x	x	x	x	
Nur seitliche Griffe an den Sitzen								x		
Mindestsitzabstand 700 mm	x	x		x	x	x	x	x	x	
Keine Konferenzbestuhlung / Rundsitzgruppe								x		
Genauere Angaben der Sitzausrichtung, Begrenzung der Anzahl von Sitzen gegen und längs zur Fahrtrichtung	x			x	x			x		
Einrichtung und Kennzeichnung von mindestens 2 Sitzen für Schwerbehinderte	x	x		x	x	x	x	x	x	

Belüftung durch > 4 Klappfenster oder > 2 Klappfenster und Dachluken	x	x		x	x	x	x	x	x	
Heizung oder Klimaanlage mit Heizfunktion	x	x		x	x	x	x	x	x	
Abfallbehälter im Bereich der hinteren Tür	x	x		x	x	x	x	x	x	
Podestloser Durchgang zwischen den ersten beiden Türen	x	x		x	x	x	x	x	x	
Erfüllung der jeweils gültigen EU-Abgasnorm bei Erstzulassung	x	x		x	x	x	x	x	x	
Motorraumkapselung zur Dämpfung der Fahrgeräusche	x	x		x	x	x	x	x	x	
saarVV-Logo an der Front	x	x		x				x	x	
Frontgestaltung in einem saarVV-Design	x							x		
Spezielles Corporate Design				x	x					
Keine Banderolen, Logos, Design anderer Verbünde, ausgenommen VRN	x	x		x				x	x	
Elektronische Vollmatrix-Anzeige mit Liniennummer auf allen vier Fahrzeugseiten und Richtungsanzeige Front und Einstiegsseite	x	x		x	x	x	x	x	x	
Keine Anzeige des Schulbussymbols	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Ausstattung mit Lichtsignalanlagensteuerung				x	x					
Keine Werbefolie an Fenstern	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Meldetaster für Rollstuhlfahrer innen und außen	x			x				x		
Einsatz von Midibussen mit 9 – 11 m Länge, mind. 24 Sitzplätze					x					
Klapprahmen für Plakate hinter dem Fahrer	x			x	x			x		
Prospekthalter	x			x	x			x		
Platz zum Anbringen eines Liniennetzplanes im Bereich der Mehrzweckfläche	x			x	x			x		
Standardbus, mind. 42 Sitzplätze	x	x		x		x	x			
Standardbus, mind. 38 Sitzplätze								x	x	x
Gelenkbus: mind. 45 Sitzplätze		x				x	x		x	x
Low-Entry-Fahrzeuge sind nicht zugelassen				x				x		
2 Türen, mind. 1 (bei Gelenkbus mind. 2) mit > 1250 +/- 50 mm Breite	x	x		x	x	x	x	x	x	x
Auslegbare Rampe oder Hublift an der doppelbreiten Tür	x			x	x			x		
Fensterschutzstange an der Mehrzweckfläche	x			x	x			x		
Mehrzweckfläche	x			x	x			x		
Erweitere Mehrzweckfläche (Umfang entspricht 3 Sitzreihen)								x		
Klimaanlage im Fahrgastraum	x			x	x			x		
Haltestellenansage	x			x	x			x		
Digitale Haltestelleninnenanzeige	x			x	x			x		
TFT-Bildschirm mit Fahrtverlaufsanzeige bei Neufahrzeugen	x			x	x			x		
Fahrkartenverkauf aller vorgegebenen Tarife im Fahrzeug mit Fahrscheindrucker	x	x		x	x	x		x	x	
Regulärer Verkauf von Notfahrscheinen möglich							x			x
Fahrzeug in sauberem und gepflegtem Zustand	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Regelmäßige Pflege, Reinigung und Wartung, kurzfristige Beseitigung von Schäden	x	x	x	x	x	x	x	x	x	x
Lieferung von Echtzeitdaten über den elektronischen Bordrechner	x	x		x	x			x	x	
Einrichtung eines automatischen Fahrgastzählsystems bei Neufahrzeugen	x			x	x			x		
Keine Vermietung von Werbeflächen innen und außen am Fahrzeug	x			x	x	x		x		

Quelle: Leistungsbeschreibungen zur Ausschreibung der Busverkehrsleistungen in den Bündeln Saarpfalz-Kreis Nord / West / Stadt St. Ingbert, Stadt Homburg und Saarpfalz-Kreis Süd

Für das Linienbündel Blieskastel gelten spezielle, auf das besondere Fahrzeug und beschränkte Einsatzgebiet zugeschnittene Qualitätsstandards.

Die vertraglich geforderte Qualität und Ausstattung der Fahrzeuge wird durch Kontrollen der Aufgabenträger Saarpfalz-Kreis 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 anzupassen. Weitere Anforderungen sind dem Kapitel 3.4 zu entnehmen.

Um ständig einen reibungslosen Betrieb mit Bordrechnern zu gewährleisten, muss das Unternehmen einen ausreichenden Bestand an Ersatzgeräten einberechnen. Lediglich für Fahrzeuge, die ausschließlich im Grundschulverkehr eingesetzt werden, ist das Vorhalten eines Bordrechners nicht erforderlich.

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“. Neben den überwiegend rein innersaarländischen Verkehrsbeziehungen, reisen im Saarpfalz-Kreis, wie in Kapitel 2.1.5.2 dargestellt, viele Pendler von und nach Rheinland-Pfalz. Damit ist die Tariflandschaft hier vielfältiger als in vielen anderen Landkreisen.

2.2.5.1 saarVV-Tarif

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, Buslinien MS und 30)
- Nachtbusse mit dem Linienzusatz „N“.

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

Das Angebot des saarVV beinhaltet die in der folgenden Auflistung genannten Fahrscheinformate. Details sind den Tarifbestimmungen des saarVV (aktuelle Fassung vom 1.1.2018) 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.
- Tageskarte: Fahrkarte für einen Tag bis Betriebsschluss sowohl für eine Person als auch für Gruppen bis zu fünf Personen.
- Wochenkarte: Dauerkarte für eine Woche von Montag bis Montag 12 Uhr mit Ermäßigungen im Ausbildungsverkehr.
- Monatskarte: Dauerkarte für einen Monat vom Monatsersten bis zum ersten Werktag des Folgemonats 12 Uhr mit Ermäßigungen für Senioren und im Ausbildungsverkehr.
- Jahreskarte: Dauerkarte im Abonnement für mindestens 12 aufeinanderfolgende Monate. Hier gibt es an Zielgruppen orientierten Sonderformate Landkreis-Schüler-Ticket, SeniorenTicket, BürgerTicket und JobTicket.
- Zusatzkarten im Ausbildungsverkehr: AboFun, SaarFun und FerienTicket für landesweite 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.

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;
- Saarland Card: Touristisches Fahrkartenangebot mit zeitlich beschränkter Gültigkeit; gilt auch als Eintrittskarte für bestimmte touristische Attraktionen.

Weiterhin werden nach § 228 des IX. Sozialgesetzbuches Schwerbehindertenausweise als Fahrausweise anerkannt, sofern diese eine Wertmarke besitzen. Dafür stehen dem Verkehrsunternehmen Ausgleichszahlungen zu. Da es sich um Bundesgesetz handelt, werden die Ausweise auch im Saarpfalz-Kreis 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, die die kostenfreie Nutzung des ÖPNV im saarVV durch die Teilnehmer am Veranstaltungstag ermöglichen (z. B. Homburger Firmenlauf, Kongresse an der Universität 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, da verständliches und preisgünstiges Angebot zu bieten, wurden nach Einführung des Verkehrsbundes saarVV 2005 manche Tarifangebote der Verkehrsunternehmen beibehalten und weiterhin parallel zum saarVV-Tarif angeboten. Im Saarpfalz-Kreis handelt es sich um folgende Angebote:

- Homburg spezial: Für die Waben Homburg und Schwarzenacker gültige preisreduzierte Tages- und Monatskarte (mit weiterer Ermäßigung im Ausbildungsverkehr). Gilt in allen Bussen im genannten Raum.
- Ingo-Tarif: Alle fünf Waben des Stadtgebietes St. Ingbert werden zu einer Wabe zusammengefasst. Hier gilt das Fahrscheinangebot des saarVV in Höhe der Preisstufe 1. Dieses Angebot wurde 2018 um die Nutzungsmöglichkeit von Fahrten von und zur Universität (Linie 170) erweitert. Der Ingo-Tarif gilt nur in den Bussen der Linienbündel Saarpfalz-Kreis West, Süd und Stadt St. Ingbert im genannten Raum.
- Freizeitticket Saarpfalz-Kreis: Dieses Ticket ist eine Gruppentageskarte für 5 Personen. Es gilt an Samstagen, Sonntagen und gesetzlichen Feiertagen, in bekanntzugebenden Ausnahmefällen (Großveranstaltungen) gilt es auch an anderen Werktagen. Es wird nur in Buslinien der sechs saarpfälzischen Linienbündel anerkannt, damit auch außerhalb des Saarpfalz-Kreises in der Gemeinde Kleinblittersdorf. Es ist fester Bestandteil des Tourismusmarketings des Kreises und des Biosphärenreservates Bliesgau, auch aufgrund seines sehr attraktiven Preises von 6,50 € (Tarifstand 1.1.2018).
- Nachtbustarif: Für die Nutzung der Nachtbuslinien mit dem Linienzusatz „N“ (im Saarpfalz-Kreis N1, N2, N51 - N54, N57 und N58) gilt saarlandweit ein einheitlicher Tarif auf der Basis eines Einzelfahrscheins mit Festpreis für die Nutzung innerhalb eines Landkreises (2,50 €) und darüber hinaus (5,- €, Tarifstand 1.1.2018).

Grundsätzlich sollen die Haustarife nach § 4 (1) des saarländischen ÖPNV-Gesetz in die Struktur des saarVV überführt werden (siehe Kapitel 3.1).

2.2.5.4 Übergangstarif Westpfalz / östliches Saarland

Die Zahl der grenzüberschreitenden Pendler von und nach Rheinland-Pfalz insbesondere im Berufs- und Ausbildungsverkehr ist wie in Kapitel 2.1.5.2 und 2.1.6.1 dargestellt von Bedeutung. Diesem Umstand trägt im ÖPNV ein Tarif Rechnung, der eine Schnittmenge zwischen saarVV und VRN darstellt, der „Übergangstarif Westpfalz – östliches Saarland“. Sein Gültigkeitsbereich umfasst auf saarländischer Seite den gesamten Saarpfalz-Kreis sowie Teile der Landkreise Neunkirchen und St. Wendel. Auf rheinland-pfälzischer Seite umfasst er 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 VRN-Tarif

Das Tarifgebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Neckar (VRN) gehört flächenmäßig zu den größten Tarifgebieten Deutschlands. Es beginnt im Osten im Main-Tauber-Kreis (Baden-Württemberg) und im Landkreis Würzburg (Bayern) und zieht sich über das Ballungsgebiet Mannheim-Ludwigshafen-Heidelberg nach Westen bis an die saarländische Landesgrenze. Die Waben Homburg und Schwarzenacker des saarVV sind auch Teil des VRN-Tarifs:

- Für alle Fahrten, deren Start und Ziel im VRN-Gebiet liegen und die diese Waben allein als Transferwaben nutzen (Umstieg nur in Homburg am Hauptbahnhof);
- Für alle Fahrten aus dem VRN auf der Bahnstrecke bis Homburg Hbf. einschließlich. Einschränkungen gelten für Zeitkarten im Studierenden- und Ausbildungsverkehr.

Besonders betroffen von der Nutzung durch Fahrgäste mit Fahrkarten des VRN-Tarifs ist die RegioBus-Linie R7, da sie die beste Verbindung für Teile des Landkreises Kusel und Kaiserslautern Richtung Zweibrücken darstellt.

2.2.5.6 Vertriebsformen im Saarpfalz-Kreis

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

Im Saarpfalz-Kreis gibt es vier Stellen, an denen die Fahrgäste von Mitarbeitern vor Ort beraten werden und Fahrscheine der oben geschilderten Tarife erwerben können:

- Stadtbusbüro St. Ingbert, Rendezvous-Platz: Als Teil des Linienbündels Stadt St. Ingbert an das Unternehmen Saar-Mobil GmbH vergeben und montags bis freitags regelmäßig geöffnet.
- Stadtbusbüro Homburg, Talstraße: Von der Stadt Homburg finanziertes und betriebenes Stadtbusbüro mit Vertrieb und Beratung für die Tarife saarVV, Homburg spezial, ÜT und Freizeitticket; regelmäßige Öffnungszeiten von Montag bis Samstag.
- Kundencenter Bliestalverkehr, Blieskastel City-Haus: Freiwillige Leistung des Unternehmens Bliestalverkehr GbR im Rahmen der Vergabe des Linienbündels Saarpfalz-Kreis Süd; regelmäßige Öffnungszeiten von Montag bis Freitag.
- Reisezentrum der DB Vertrieb GmbH Homburg Hauptbahnhof: Neben Auskünften und Fahrscheinen der DB werden hier auch die Verbundtarife vertrieben; regelmäßige tägliche Öffnungszeiten.

Außerdem gibt es am Bahnhof St. Ingbert ein Video-Reisezentrum der DB, in dem man per Bildschirm persönlich beraten wird und Fahrscheine erwerben kann.

Der reine Vertrieb aller Fahrscheinarten außer Jahresabonnements erfolgt im Saarpfalz-Kreis an Bord der Omnibusse durch die Busfahrer und an den Automaten der DB.

Der saarVV betreibt ein landesweites 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. Auch die Saarbahn GmbH betreibt ein Kundenzentrum, in dem Fahrgäste den saarVV-Tarif inklusive Abonnements erhalten. Dieses „Saarbahn Service Center“ in der Saarbrücker Innenstadt (Nassauer Straße) ist montags bis freitags persönlich, elektronisch und telefonisch erreichbar.

Über die Internetseiten der Verbünde und Verkehrsbetriebe erhalten die Kunden Informationen zu den Tarifen. Der VRN bietet auch die Option des Handy- und Online-Tickets an. Dies soll beim saarVV ebenfalls in naher Zukunft umgesetzt werden.

2.2.6 Marketing und Kommunikation

Aus ökologischen, ökonomischen und sozialen Gründen ist eine stärkere Nutzung der öffentlichen Verkehrsmittel anzustreben. Dieses Ziel ist auch im Klimaschutzplan (siehe Kapitel 3.2.2.2) formuliert. 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 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.

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. Es gibt Printfahrpläne und Online-Fahrpläne. Im Saarpfalz-Kreis werden folgende Formate angeboten:

- Fahrplanbuch: Es gibt eine Übersicht über das Angebot aller ÖV-Linien im Saarpfalz-Kreis inkl. ein- und ausbrechender Verkehre anderer Aufgabenträger. Das Buch wird als Printprodukt herausgegeben und zum Herunterladen auf der Internetseite des Saarpfalz-Kreises 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 über 300 Seiten in einem gängigen Taschenformat und hat eine Auflage von z. Zt. 9.000 - 10.000 Exemplaren.



Abb. 15: Titel des Fahrplanbuches 2018

- Faltfahrpläne: Für die wichtigsten Linien werden zusätzlich Faltfahrpläne im Format A7 gedruckt, die insbesondere zum Einstecken gedacht sind. Diese Fahrpläne erscheinen z.Zt. für alle RegioBus-Linien sowie für die Kreislinien 501, 504 – 506 und 508 sowie

die Stadtverkehre in Homburg und St. Ingbert. Sie werden in einer Auflage von mehreren Tausend Stück (je nach Liniennachfrage) analog zum Fahrplanbuch verteilt. Auch sie werden teilweise zum Herunterladen im Internet angeboten.



Abb. 16: Titel eines Faltfahrplans

- 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 sofern vorhanden mit Echt-Zeit-Informationen hinterlegt. Durch Verknüpfung mit anderen Auskunftssystemen sind auch Fernverkehrsauskünfte möglich. Auf „saarfahrplan“ werden monatlich 5 – 6 Millionen Verbindungsanfragen landesweit registriert.
- Schulfahrpläne: Als besonderen Service für Schulen erstellt die Kreisverwaltung seit einigen Jahren Fahrpläne auf Papier und als PDF-Datei, die speziell für die täglichen Pendelwege der Schüler geeignet sind: Sie zeigen ausgewählte Fahrbeziehungen zwischen Wohn- und Schulorten aus, die an den üblichen Unterrichtsbeginn- und –Endzeiten orientiert sind. Es handelt sich um 53 Fahrpläne, die händisch erstellt werden.
- Aushangfahrpläne: An jeder durch reguläre Linien bedienten Haltestelle wird von den Verkehrsunternehmen ein Fahrplan ausgehängt. Folgende Merkmale der Aushangfahrpläne sind gemäß Leistungsbeschreibung in den Verkehrsverträgen vorgegeben:
 - Liniennummer und –verlauf
 - Wabenummer (Tarif)
 - Logo von Verkehrsverbund und Verkehrsunternehmen, ggf. Produktlogo der Stadtverkehre
 - Kontaktdaten des Verkehrsunternehmens
 - an die vorhandene Infrastruktur angepasste Größe der Aushänge in A4 oder A3.

Aus Gründen der Übersichtlichkeit für den Kunden und einer möglichst effizienten Nutzung der vorhandenen Aushangfläche hat der Saarpfalz-Kreis zwei Betreiber dazu veranlasst, gemeinsame Fahrplanaushänge zu erstellen und auszuhängen. Der Betreiber der Linienbündel West, Nord und St. Ingbert (Saar-Mobil GmbH & Co. KG) nimmt daher die Fahrplandaten des Betreibers des Linienbündels Süd (Bliestalverkehr GbR) mit auf und erstellt gemeinsame Aushänge.

Abb. 17: Beispiel eines gemeinsamen Fahrplanaushangs 2018 von Saar-Mobil (Linien 582, N2) und Bliestalverkehr (Linie 547).

Saar-Mobil GmbH
Industriegelände Am Bahnhof 7
66346 Püttlingen
Tel. 06898 56 315 0

Bliestalverkehr GbR
Bliesgaustraße 3
66440 Bliestal
Tel. 06842 / 9-91-66-62

Fahrplan in Echtzeit
Wabe 571

St. Ingbert Rendezvous-Pl. Bussteig C



saarVV
saarVV - Hotline:
06898 500 4000
ohne Gewähr, Änderungen vorbehalten

Bliestalverkehr

Saar-Mobil
gültig ab 01.01.18

Montag - Freitag			Sonn- und Feiertag		
Zeit	Linie	Fahrtziel	Zeit	Linie	Fahrtziel
03:32	N2	Bexbach Bahnhof 04:22	03:32	N2	Bexbach Bahnhof 04:22
07:10	582	Rohrbach Johannesschule 07:28 über St. Ingbert Dr.-Erhardt-Straße	10:06	547	Bliestal Freizeitzentrum 10:47
07:20	582	Rohrbach Johannesschule 07:32 über St. Ingbert das blau-Kreisel	12:06	547	Bliestal Freizeitzentrum 12:47
08:06	547	Bliestal Freizeitzentrum 08:47	14:06	547	Bliestal Freizeitzentrum 14:47
10:06	547	Bliestal Freizeitzentrum 10:47	16:06	547	Bliestal Freizeitzentrum 16:47
12:06	547	Bliestal Freizeitzentrum 12:47	18:06	547	Bliestal Freizeitzentrum 18:47
12:57	582	Rohrbach Johannesschule 13:15 über Rohrbach Ortsmitte			
14:06	547	Bliestal Freizeitzentrum 14:47			
16:06	547	Bliestal Freizeitzentrum 16:47			
18:06	547	Bliestal Freizeitzentrum 18:47			

Samstag		
Zeit	Linie	Fahrtziel
03:32	N2	Bexbach Bahnhof 04:22
10:06	547	Bliestal Freizeitzentrum 10:47
12:06	547	Bliestal Freizeitzentrum 12:47
14:06	547	Bliestal Freizeitzentrum 14:47
16:06	547	Bliestal Freizeitzentrum 16:47
18:06	547	Bliestal Freizeitzentrum 18:47

Verkehrshinweise	
Verkehr am 24. und 31.12.: Alle Fahrten, die bis einschließlich 16.00 Uhr beginnen, werden komplett ausgeführt. Fallen diese Tage auf einen Werktag, gilt der Samstagsfahrplan, fallen sie auf einen Sonntag, gilt der Sonntagsfahrplan.	
Erklärungen	
⑤ : Falsch; verkehrt nur am 09.02. und 12.02.2018	⑤ : nur an Schultagen im Saarland
★ : verkehrt nicht am 24. und 31.12.	■ : verkehrt nicht am 25. und 26.12.
Ferienzeiten	
02.01.18 - 05.01.18, 12.02.18 - 17.02.18, 26.03.18 - 29.03.18, 31.03.18 - 31.03.18, 03.04.18 - 06.04.18, 11.05.18 - 11.05.18, 25.06.18 - 03.08.18, 01.10.18 - 02.10.18, 04.10.18 - 12.10.18, 20.12.18 - 24.12.18, 27.12.18 - 31.12.18	

2.2.6.2 Haltestellen und Fahrzeuge

Den Einrichtungen vor Ort kommt im Marketing eine besondere Bedeutung zu, da sie für viele Fahrgäste und potentielle Kunden der erste Anlaufpunkt sind, um weitere Informationen zu erhalten. An den Haltestellen können zusätzlich zum Fahrplanaushang weitere Informationen in Abhängigkeit von der Bedeutung der Haltestelle und dem Platzangebot hinzukommen:

- Übersichtspläne Biosphärenreservat Bliesgau / Fahrtziel Natur: An derzeit ca. 30 Haltestellen mit Darstellung der wichtigen Linien mit Fahrleistung an Wochenenden, der wichtigen Ausflugsziele und Wanderwege sowie Angaben über Stellen mit weiteren Informationen (Telefonnummern, Öffnungszeiten Stadtbüro etc.);
- Plakataushänge in Vitrinen, z. B. St. Ingbert Bahnhof oder Rendezvous-Platz.

In den Fahrzeugen sind für Fahrgastinformationen und Marketingprodukte Prospekthalter im Einstiegsbereich vorzuhalten sowie Plakaträhmen hinter dem Fahrer oder im Ausstiegsbereich für aktuelle Aushänge (siehe Kapitel 2.2.4.1). Außerdem besteht die bisher nicht genutzte Möglichkeit des Aushangs von Liniennetzplänen in den Fahrzeugen, der Einspielung von Werbung für den Verbund oder Aktionen des Aufgabenträgers im TFT-Bildschirm, sowie Gestaltung der Busaußenflächen nach Wünschen des Aufgabenträgers oder im Corporate Design des Unternehmens oder Verkehrsverbundes.

2.2.6.3 Service und Beratung

Die Vertriebseinrichtungen (siehe Kapitel 2.2.5.6) und insbesondere die Kundenbüros in Homburg, St. Ingbert und Bliestal unterstützen das Marketing und die Fahrgastinformation durch:

- mündliche Beratung bzgl. Fahrplänen, aktuellen Änderungen, Tarife, Sonderangebote, Erreichbarkeit von touristischen Zielen und Veranstaltungen u.a.;

- Auslage von Fahrplänen gemäß Kapitel 2.2.6.1 sowie Informationsbroschüren aus dem Bereich ÖPNV, Tourismus, Veranstaltungen (Kommunen, Kreis, Biosphärenreservat, Tourismuszentrale Saarland) etc.;
- Aushang von Plakaten mit aktuellen Informationen und Hinweisen auf Marketingaktionen im ÖPNV oder Veranstaltungen;
- ggf. Verkauf und Verteilung von Artikeln des Merchandisings des Verbundes, der Aufgabenträger oder der Verkehrsunternehmen (z. B. Ingo-Fanartikel in St. Ingbert, Busmodelle, Werbegeschenke etc.).

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.

Zum Erreichen einer breiten Menge an potentiellen und vorhandenen Kunden des ÖPNV werden dauernd folgende grundsätzliche Marketingmaßnahmen durchgeführt:

- Aufbau und Pflege eines Netzwerkes an „Infostellen“ mit dauerhafter Verfügbarkeit von Fahrplänen, Infobroschüren, Tarifbroschüren der Verbünde mit Anträgen für Abonnements und Auslage besonderer Printprodukte mit ÖPNV-Bezug. Diese Infostellen in Form von Infoständern und Thekenaufstellern stehen in Rathäusern, Bürgerbüros, Kliniken, Tourist-Informationen sowie einigen Hotels und Gaststätten in allen Kommunen.
- Dauerhafte und aktive Pressearbeit im laufenden Tagesgeschäft (Fahrplanänderungen, Umleitungen etc.) und bei besonderen Aktionen (ÖPNV-Verbindungen zu Veranstaltungen, Herausgabe neuer Broschüren etc.) durch die Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger.

Um Zielgruppen zu erreichen, muss die Ansprache außerdem differenziert erfolgen. Ein bisheriger Schwerpunkt im Saarpfalz-Kreis waren der Schüler- und Freizeitverkehr.

Im Schülermarketing werden den Schulen Informationen und Material über den ÖPNV bereitgestellt und als Bestandteil der Verkehrsverträge Busschulen für Viert- und Fünftklässler als Sicherheitstraining in Fahrzeugen der Verkehrsunternehmen angeboten.

Aufgrund der Anerkennung des Bliesgaus als Biosphärenreservat 2009 und Aufnahme in die Kooperation Fahrtziel Natur 2012 spielt der Freizeit- und Tourismusverkehr eine besondere Rolle. Das Angebot wurde entsprechend ausgebaut. Um dies zu unterstützen, gibt es verschiedene Marketingmaßnahmen:

- Herausgabe weiterer Broschüren (bis 2017 „Biosphäre erfahren“, Neuauflage für 2019 geplant), um die Schnittstelle ÖPNV / Tourismus zu bewerben, z. B. zu bestimmten Themen oder Linien (Biosphärenbus 501)
- Herausgabe eines Wanderführers „Wandern mit Bus und Bahn“, der ausgewählte Wandertouren (Rund- und Zielwanderwege) in der Biosphäre und im gesamten Saarpfalz-Kreis mit Erreichbarkeit durch Bus und Bahn darstellt und beschreibt. Auch hier sind Komplementärinformationen zum ÖPNV und Tourismus jährlich aktualisiert enthalten.



Abb. 18: „Wandern mit Bus und Bahn“ im Saarpfalz-Kreis erscheint seit 2009

- Herausgabe anlassbezogener Flugblätter, z. B. zur Vermarktung neuer Linien;
- Organisation und Planung von Sonderverkehren zu Veranstaltungen wie Biosphärenfest, Webenheimer Bauernfest u.a.;
- Integration des ÖPNV, v.a. des Biosphärenbusses 501, in Touren der zertifizierten Natur- und Landschaftsführer mit Vermarktung durch die Saarpfalz-Touristik;
- ständige Zusammenarbeit mit Kooperationspartnern des Schutzgebietes und des Tourismus;
- Veröffentlichung von Informationen über ÖPNV-Erreichbarkeit in Publikationen Dritter;
- Zusammenarbeit mit der Tourismuszentrale Saarland und der Deutschen Bahn im Rahmen der Kooperation Fahrtziel Natur zwecks nationaler und internationaler Werbung für das Biosphärenreservat Bliesgau.

Weitere Zielgruppen des Marketings sind insbesondere Senioren und Berufspendler. Die Ansprache der Senioren erfolgt beispielsweise über Vorträge oder Präsenz bei Veranstaltungen sowie durch Kooperation mit dem Projekt „Mobisaar“. Die Ansprache der Berufstätigen erfolgt vor allem über eine im gesamten saarVV betriebene Werbekampagne für das JobTicket des saarVV (JobTicket-Büro bei Saarbahn GmbH), die im Saarpfalz-Kreis punktuell unterstützt werden kann.

3 Zielvorgaben und Anforderungsprofil

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 vorgestellt. Im folgenden Abschnitt werden die speziellen Vorgaben des ÖPNVG aufgeführt, die bei der Erstellung des Nahverkehrsplans relevant sind und bei der Planung des zukünftigen ÖPNV-Angebotes beachtet werden müssen. Nicht erwähnte Paragraphen haben entweder für den Nahverkehrsplan des Saarpfalz-Kreises keine Bedeutung oder sind bereits erfüllt, so dass kein weiterer Handlungsbedarf abgeleitet werden kann.

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 macht den Aufgabenträgern die Vorgabe, den ÖPNV im Rahmen ihrer Nahverkehrsplanung in allen Bereichen weiter zu entwickeln.

Leistungsstarke Nahverkehrsverbindungen im ÖPNV nach Frankreich

Im § 3 (2), § 4 (6) und § 11 (2) Punkt 12 ÖPNVG werden „leistungsstarke Nahverkehrsverbindungen auf Straße und Schiene“ im grenzüberschreitenden Verkehr mit Frankreich gefordert.

- Da der Saarpfalz-Kreis im Süden an Frankreich angrenzt, sind die Forderungen des ÖPNVG, den ÖPNV in Zusammenarbeit mit den zuständigen französischen Behörden auszubauen und zu stabilisieren sowie grenzüberschreitende Verbindungen zu definieren, im Nahverkehrsplan zu prüfen.

Integraler Taktfahrplan mit Schiene 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 Vermeidung von Parallelverkehren.

- Im Saarpfalz-Kreis existiert weitgehend ein ITF (siehe Kapitel 2.2.3.2). Parallelverkehre zu Angeboten auf der Schiene sind nur in gut begründeten Ausnahmefällen vorhanden, z. B. wenn die Mobilitätsbedürfnisse der Bürgerinnen und Bürger oder die erforderlichen Beförderungskapazitäten es notwendig machen. Der ITF ist kontinuierlich weiter zu entwickeln.

Integration von Sonderformen und freigestellten Linienverkehren in den ÖPNV nach § 42 PBefG

Freigestellte Schüler- und Kindergartenverkehre sowie Sonderformen des Linienverkehrs sollen nach § 3 (8) ÖPNVG in den ÖPNV nach § 42 PBefG integriert werden, außer dies ist nicht wirtschaftlich oder sachgerecht.

- Die Integration der restlichen freigestellten Schülerverkehre in den Kommunen Homburg, Bexbach und Mandelbachtal (siehe Kap. 2.1.6.1) ist zu prüfen. Die Integration von Verkehren zu Förder- und Sonderschulen sowie zu Behinderteneinrichtungen ist in manchen Fällen aufgrund der besonderen Bedürfnisse der Zielgruppe nicht praktikabel, sollte aber geprüft werden. Weiterhin ist zu prüfen, welche Berufsverkehre werksintern bestehen und ob deren Integration in den ÖPNV sachgerecht möglich ist.

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 2.2.5.4 dargestellten Haustarife im Saarpfalz-Kreis ist bis zum 1.1.2018 nicht erfolgt, befindet sich aber derzeit in der Abstimmung. Grund dafür war der drohende Verlust zahlreicher Fahrgäste und damit Einnahmen ohne adäquaten Ersatz. Derzeit wird mit der SNS GmbH an der Entwicklung geeigneter Verbundangebote in Kooperation mit den Aufgabenträgern gearbeitet.

Angebotsvielfalt im straßengebundenen ÖPNV

§ 4 (2) ÖPNVG verlangt zur Förderung der Unternehmensvielfalt im ÖPNV Linienbündel und Lose so zu bilden, dass mittelständische Unternehmen einen diskriminierungsfreien Marktzugang erhalten.

- Der NVP orientiert sich im Wesentlichen an den 2016 und 2017 im Rahmen von ÖDA's vergebenen Linienbündel (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 für die Zukunft geboten.

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 Saarpfalz-Kreis spielen alternative Bedienformen bereits heute zur Sicherung der Mobilität eine wichtige Rolle. In Zeiten knapper Haushaltsmittel und vor dem Hintergrund des demographischen Wandels bleibt es eine dauerhafte planerische Aufgabe zu prüfen, ob alternative Bedienformen bessere Lösungen bieten.

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 anzustrebenden Barrierefreiheit.

- Die Ausgestaltung der Fahrzeuge ist weitgehend mit den Qualitätsanforderungen des Saarpfalz-Kreises abgedeckt, müssen aber auch in Zukunft nach dem jeweiligen Stand der Technik fortentwickelt werden. Der Ausbau der Infrastruktur obliegt den Kommunen als Baulastträger im ÖSPV und der Deutschen Bahn im SPNV. Die Möglichkeiten des Saarpfalz-Kreises sind hier 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 Saarpfalz-Kreises werden die Linienbündel und Laufzeiten der jeweiligen ÖDA definiert. Alle im § 9 (2) dargestellten Punkte stellen im Saarpfalz-Kreis auch in Zukunft Teile der ÖDA dar.

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 aktuell gültigen VEP von 1998 sind zu einem großen Teil überholt und entsprechen nicht mehr den aktuellen Rahmenbedingungen und Anforderungen an den ÖPNV (siehe Kapitel 1.3.2). Die Fortschreibung des VEP befindet sich in Arbeit, wird aber voraussichtlich nicht vor der Verabschiedung des vorliegenden NVP abgeschlossen. Dadurch ist eine Orientierung des NVP am VEP nicht vollumfänglich möglich.

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.

3.2 Aussagen anderer Planungsinstrumente

Die im Kapitel 1.3 vorgestellten Planungsinstrumente treffen zum Teil Aussagen zum ÖPNV oder formulieren Anforderungen an die Weiterentwicklung des ÖPNV. In diesem Kapitel werden diese Aussagen und Anforderungen dargestellt, 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 Saarpfalz-Kreises unmittelbar betreffen oder das Ergreifen von Maßnahmen erforderlich machen. Aus der im Bundesverkehrswegeplan aufgeführten Ertüchtigung der Schienenstrecke Saarbrücken – Ludwigshafen („POS“) könnten allerdings Fahrplanänderungen auf der Schiene resultieren, die sich im Sinne eines Integralen Taktfahrplans letztlich auf den Busverkehr auswirken. Konkrete Umsetzungsszenarien sind hierzu aber nicht bekannt.

Die Fortschreibung des Verkehrsentwicklungsplans des Saarlandes ist wie in den Kapiteln 1.3.2 und 3.1 geschildert noch nicht auf dem Stand, sachgerechte Vorgaben für den Nahverkehrsplan zu machen. Aus diesem Grund kann die Neufassung des VEP erst bei der Fortschreibung dieses NVP's in den nächsten Jahren Beachtung finden.

Der Landesentwicklungsplan Siedlung (siehe Kapitel 1.3.2) trifft an einigen Stellen Aussagen zum ÖPNV:

- Mittelzentren sind als ÖPNV-Schnittstellen definiert (S. 16). Im Saarpfalz-Kreis betrifft dies Blieskastel, Homburg und St. Ingbert. Alle anderen Gemeindehauptorte haben die Funktion von Grundzentren und sollen an „leistungsfähigen Haltepunkten des ÖPNV“ (S. 17) liegen. Von ihnen aus soll der ÖPNV in maximal 30 Minuten das nächste Mittelzentrum erreichen (S. 16). 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 wird eine Prüfung aller Ortslagen unter diesen Gesichtspunkten vorgenommen.
- 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) 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 und im Rahmen des Ausbaus einer entsprechenden Infrastruktur 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. Der Saarpfalz-Kreis hat hierzu schon weitgehend Lösungen erarbeitet, die im Rahmen der aktuellen Vergaben umgesetzt sind oder im Rahmen künftiger Vergaben umgesetzt werden sollen (z. B. Niederflurfahrzeuge mit erweiterter Mehrzweckfläche, dichte Taktung wichtiger Linien am Wochenende).

3.2.2 Planungen des Saarpfalz-Kreises und des Biosphärenreservates Bliesgau

Die Verzahnung des Nahverkehrsplans mit anderen Planungen auf Kreis- und 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 sind. Der Saarpfalz-Kreis ist als Teil des Biosphärenreservates gefordert, auch im Bereich der Mobilität neue und vor allem nachhaltige Wege zu gehen. Daher plant der Saarpfalz-Kreis die Erstellung eines Konzeptes zur nachhaltigen Mobilität, das eng mit dem Nahverkehrsplan abgestimmt und diesen in verschiedenen Bereichen konkretisierend ergänzen wird.

Die in den Kapiteln 1.3.3 bis 1.3.5 identifizierten Planungsinstrumente und Konzepte werden im Folgenden auf ihre Aussagen bzgl. ÖPNV überprüft.

3.2.2.1 Kreisentwicklungskonzept

Im KEK (siehe Kapitel 1.3.3) werden Daten erfasst, der Ist-Zustand bzw. Projekte beschrieben und Ziele bzw. Visionen aufgezeigt. Es erwähnt den ÖPNV wiederholt als Kriterium bei der Erreichbarkeit sozialer oder touristischer Infrastruktur. Dabei zieht es die Umfrageergebnisse

des Sozialberichtes heran (siehe Kapitel 2.1.4). Im Kapitel „Verkehr und Mobilität“ erfolgt eine Bestandsanalyse auf Basis des Jahres 2016. Dabei wird der ÖPNV mehrfach als wichtiger Baustein einer nachhaltigen Mobilität hervorgehoben.

Das Kapitel „Entwicklungsstrategie“ wird als Herzstück des KEK bezeichnet und soll einen Handlungs- und Orientierungsrahmen für die räumliche, gesellschaftliche und strukturelle Entwicklung des Saarpfalz-Kreises geben. Wirtschaftliche, soziale und ökologische Bedingungen sollen gleichermaßen Berücksichtigung finden. Handlungsempfehlungen werden in 13 Themenfelder eingeteilt, darunter das Themenfeld „Verkehr und Mobilität“. Die Aussagen bezüglich der Weiterentwicklung des ÖPNV sind oft sehr allgemein gehalten:

- Verknüpfung der Verkehrsmittel, integriertes Verkehrs- und Mobilitätskonzept
- Verkehrsvermeidung, Stärkung des Umweltverbundes
- ÖPNV soll „bedarfsgerecht und qualitativ ansprechend“ sein – als Beispiele werden „angemessene Taktung“ und „bezahlbare Tarifstrukturen“ angeführt. Konkret wird eine bessere Anbindung der ländlichen Gebiete in den Abendstunden gefordert. Dies wird auch im Rahmen des Themenfeldes „Dorfentwicklung und ländlicher Raum“ durch die Formulierung „Förderung des ÖPNV“ als Entwicklungsziel festgehalten.
- Der Schulbusverkehr soll sichergestellt und vermarktet werden.
- Die Bahnanbindung an umliegende Zentren und Räume soll verbessert werden, u. a. Erwähnung der Reaktivierung der Bahnstrecke Homburg – Zweibrücken.
- Bei der Entwicklung von Fahrplänen wird die Abstimmung mit angrenzenden Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen gefordert.

In der „Vision 2025“ gibt das KEK im Themenfeld „Verkehr und Mobilität“ vor, dass der ÖPNV und das Fahrrad die bevorzugten Verkehrsmittel für die täglichen Wege darstellen (vgl. S. 264 KEK). Damit gibt das KEK die grundlegende Richtung vor, den ÖPNV weiter zu entwickeln und auszubauen. Die konkreteren Maßnahmen, die dem Erreichen dieser Vision dienen, sind Aufgabe des Nahverkehrsplans.

3.2.2.2 Masterplan 100 % Klimaschutz

Im Rahmen einer Bestandsanalyse werden wie im vorliegenden Nahverkehrsplan der dominante Anteil des Autos an der Gesamtmobilität und die daraus resultierenden Nachteile für das Klima festgestellt. Eine Mitschuld daran wird dem ÖPNV gegeben, z. B. durch mangelnde Bedienungsqualität im ländlichen Raum und schlechte Anbindung großer Industrie- und Gewerbegebiete: „Währenddessen stagniert aktuell in der Regel das Bedienungsangebot im öffentlichen Personenverkehr oder wird aus wirtschaftlichen Gründen – z. B. im Sinne einer Fahrplanausdünnung – sogar zurückgenommen.“ (S. 33) Anzumerken ist, dass diese Analyse vor den Fahrplananpassungen im Zuge der Neuvergaben ab 2016 erfolgt ist. Durch mehr Angebot und bessere Erschließung auf vielen Linien ist diese Kritik vielerorts nicht mehr angebracht.

Aus der Bestandsanalyse heraus wurden sechs klimarelevante Handlungsfelder identifiziert, darunter „Nachhaltige Mobilität“. Darin zielt der Masterplan darauf ab, mehr Menschen von der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel zu überzeugen („Minimierung des karbonisierten Verkehrs“ / S. 125, „vorrangig eine Verlagerung vom Auto auf den ÖPNV im Alltag und auch für Freizeitaktivitäten“ / S. 203). Neben passiven Möglichkeiten, Klimaschutz durch Verkehrsvermeidung zu realisieren (dezentrale Versorgung, Einrichtung von Mobilitätspunkten und attraktiven Fußwegeverbindungen...) sind einige teils auch konkretere Maßnahmen im ÖPNV-Bereich aufgezählt:

- Einrichtung von Eilbuslinien zum schnellen Erreichen von Arbeitsplatzschwerpunkten aus ländlichen Gebieten heraus, z. B. Gersheim – Blieskastel – Homburg Nord.

- Einrichtung einer Gewerbebuslinie zur Erschließung der Gewerbegebiete in St. Ingbert (Dudweilerstraße, Klebergelände) und Rohrbach (Festo, Gewerbegebiet Geistkircher Hof) sowie Anbindung derselben an weiterführende Bahn- und Buslinien.
- Im Zusammenhang mit den beiden vorgenannten Punkten zum Alltagsverkehr ist auch die im Handlungsfeld 5 abgeleitete mittelfristige Einzelmaßnahme „Förderung der Nutzungsmöglichkeiten von JobTicket-Angeboten“ (S. 139) zu sehen.
- Schaffung von Angeboten für die Zielgruppen Einkaufspendler und Senioren:
 - Besondere Tarife (Shopping-Ticket, Seniorenfahrpreise),
 - Anreizsysteme (Bring- oder Begleitservice – letzteres durch „mobisaar“ bereits teilweise umgesetzt),
 - Grundsätzliche Anbindung von Einkaufszentren und Einkaufsbereichen durch Linien des ÖPNV,
 - Erweiterung des Angebotes zu Geschäftszeiten (ebenfalls teilweise durch Fahrplanverbesserungen auf zahlreichen Linien nach Neuvergabe umgesetzt).
- Verbesserung der Aufenthaltsqualität und Information an Haltestellen (Barrierefreiheit, Fahrradabstellanlage, Wetterschutz, bei höherem Haltestellenstandard auch Echt-Zeit- und Umsteige-Informationen, Infotainment).
- Anbringen von TFT-Bildschirmen in den Fahrzeugen mit Informationen über den ÖPNV und die Biosphäre (teilweise bereits im Rahmen der Vergaben umgesetzt).
- Verknüpfung des ÖPNV an ausgewählten Punkten mit CarSharing- und Fahrradverleih-Angeboten. Die im Masterplan erwähnten CarSharing-Stationen sind aufgrund ausbleibenden landesweiten Erfolges im Projekt „E-Mobil Saar“ außer in St. Ingbert (Ford-CarSharing) vorerst nicht mehr existent.
- Imagekampagne für ÖPNV- (und Fahrrad-) Nutzung im Rahmen eines ganzheitlichen Mobilitätsmanagements.
- Einrichtung von Theaterfahrten, Kinobus- oder Diskobuslinien im regionalen Freizeitverkehr (durch Spätfahrten, Nachtbusse und Anruf-Linien-Taxis teilweise bereits realisiert) sowie Erweiterung des Nachtbusangebotes inklusive tariflichem Anreiz (z. B. Kombiticket Fahrt plus Eintritt).
- Ausbau einer „Freizeitpartnerschaft“ zwischen Fahrrad und Bus durch „garantierte Fahrradmitnahme in den Linienbussen“ (vgl. S. 132 Masterplan). Durch die Einrichtung einer erweiterten Mehrzweckfläche ist dies bei den Neufahrzeugen im Rahmen der Ausschreibung des Linienbündels Süd teilweise bereits realisiert, kann aber Nutzungskonflikte nicht ausschließen. Eine Lösung ist aufgrund der Begrenzung des Platzangebotes in einem Linienbus und der unterschiedlichen Ansprüche nicht befriedigend möglich.
- Einführung einer Mobilitätskarte, die ÖPNV und mögliche Erweiterungen wie Fahrradverleih, CarSharing oder Rabatte in bestimmten Einrichtungen inkludiert.
- Im Tourismusverkehr bereits die Anreise ohne Auto propagieren, Intensivierung der Kooperation Fahrtziel Natur und entsprechende Kampagnen.
- Nutzung von ÖPNV- und touristischer Infrastruktur (Haltestellen, Bahnhöfe, Hotels, Gaststätten, Tourist-Infos) zur Weitergabe von Informationen über ÖPNV, Biosphäre und Freizeitangebote, z. B. mittels Bildschirmen, auch in den Fahrzeugen.
- Integration von ÖPNV-Informationen in die Wander- und Radwege-Beschilderung (z. B. Angabe der nächsten Haltestelle).
- Überprüfung des ÖPNV-Angebotes aus touristischer Sicht, ggf. Einrichtung neuer Buslinien, Anpassung bestehender Buslinien unter Beachtung des Alltagsverkehrs, Umbenennung von Haltestellen etc.
- Alternative Antriebsarten: Eine Einführung alternativer Antriebsarten, insbesondere Elektromobilität, Hybridtechnologien oder Brennstoffzelle, wird im Abgleich mit dem

jeweils aktuellen Stand der Technik vor dem Hintergrund einer ökologisch und ökonomisch sinnvollen Lösung mitgedacht. Hierbei wird zusätzlich auf mögliche Förderprogramme für Fahrzeuge und Ladeinfrastruktur geachtet.

Im Handlungsfeld 5 „Nachhaltige Mobilität“ wird bei allen drei identifizierten Verkehrsarten Alltags-, Freizeit- und Tourismusverkehr eine CO₂-Einsparung im Autoverkehr von mindestens 10 % angestrebt.

Auch zur Finanzierung macht das Klimaschutzkonzept Aussagen. Im Bereich des ÖPNV verweist es aber nur auf die Förderungen nach GVFG (siehe Kap. 1.5.1) sowie Förderprogramme der EU im grenzüberschreitenden Nahverkehr.

3.2.2.3 Regionales Tourismuskonzept Saarpfalz-Kreis und Biosphärenreservat Bliesgau

Das Konzept stammt aus dem Jahre 2011, besitzt grundsätzlich noch Gültigkeit, beachtet aber einige wichtige Entwicklungen im Tourismus und ÖPNV in den Folgejahren nicht (Kooperation Fahrtziel Natur, Einführung Biosphärenbus, Angebotsverbesserungen im Zuge der Neuvergaben).

Der ÖPNV taucht im Konzept bei den Querschnittsprojekten hoher Priorität mit dem Zeithorizont einer kurz- bis mittelfristigen Umsetzung auf.

- Allgemeines Thema Förderung der nachhaltigen Mobilität mit Nennung der Einführung eines „Bliesgau-Tickets“ (ohne nähere Beschreibung) und umweltfreundlichen Antrieben der Verkehrsmittel.
- Erwähnung des ÖPNV im Zusammenhang mit Optimierung und Ausbau barrierefreier Angebote.

Auf Angebotsseite macht das Konzept keine weiteren Aussagen. Die Bedeutung des ÖPNV im Tourismus ist allerdings seit der Aufnahme in die Kooperation Fahrtziel Natur 2012 deutlich gestiegen, was in diesem Konzept noch nicht berücksichtigt werden kann.

3.2.3 Kommunale Planungen

Grundsätzlich lässt sich feststellen, dass die kommunalen Planungen in Teilen eine veraltete Bestandsanalyse des ÖPNV vornehmen, einerseits aufgrund des Zeitpunkts ihrer Erstellung, andererseits aufgrund der Recherche in veralteten Unterlagen. An einzelnen Stellen sind auch sachliche Fehler festzustellen. Konkrete Aussagen zum Angebot des ÖPNV liegen nur in wenigen Fällen vor.

Bexbach: Teilräumliches Entwicklungskonzept der Stadtmitte Bexbach (2011) und Stadtentwicklungskonzept (2009)

Beide Konzepte betonen die Bedeutung des ÖPNV, was die Erreichbarkeit der Innenstadt und der Stadtteile angeht, gehen aber nicht näher auf Details ein. Der im Stadtentwicklungskonzept geforderte Integrale Taktfahrplan (vgl. S.37) ist am Bahnhof Bexbach weitgehend realisiert. Die Maßnahmen zum Umbau und zur Änderung der Verkehrsführung inklusive Aufwertung des Bahnhofsumfeldes sind teilweise abgeschlossen mitsamt ihren Wirkungen auf den ÖPNV. Als einziges dauerhaft umzusetzendes Projekt ist der barrierefreie Aus- und Umbau der Haltestellen genannt (vgl. S. 14 TEK).

Blieskastel: Gemeindeentwicklungskonzept der Stadt Blieskastel (2017)

Auch dieses Konzept weist Mängel und Kritikpunkte auf, die inzwischen behoben oder verbessert wurden. So wurde die Anbindung der Ortslage Alsbach und der südöstlichen Stadtteile mit den Fahrplanwechselterminen 2016 und 2017 deutlich verbessert. Auch die Forderung, den Schulverstärkerverkehr für jedermann nutzbar zu machen, ist erfüllt. Folgende Handlungsansätze werden darüber hinaus genannt:

- Erweiterung und Ergänzung des Stadtbusnetzes (Dolmusch) ohne konkrete Vorschläge bzgl. Verkehrszeiten oder Linienführungen.
- Verknüpfung von ÖPNV und Tourismus durch umlagefinanzierte Gästekarte zur kostenlosen Nutzung des ÖPNV.

Außerdem werden grundsätzliche und indirekte Maßnahmen zur Förderung eines nachhaltigen Verkehrs wie Reduzierung von Parkraum und Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsmittel aufgeführt.

Gersheim: Gemeindeentwicklungskonzept Gersheim (2016)

Einerseits wird der mittlerweile teils veraltete Stand des ÖPNV-Angebotes als größtenteils optimiert und ausreichend angesehen, zum anderen wird die Erreichbarkeit der umliegenden Zentren mit Ausnahme Blieskastels als nicht gut angesehen. Der Grund dafür liegt im Wesentlichen an der in der Gemeinde fehlenden Schienenanbindung und der Entfernung von den Zentren. Dieser Missstand ist allein der räumlichen Lage geschuldet und schwer zu beheben. Handlungsansätze wie Schnellbuslinien, wie sie in anderen Konzepten zu finden sind, werden nicht erwähnt.

Homburg: Handbuch zur Stadtentwicklungsstrategie 2025 (2010)

Die Aussagen zum ÖPNV sind hier sehr pauschal. Abgesehen von ebenfalls veralteten Angaben zum Angebot, sind nur wenige Aussagen enthalten, die Handlungsbedarf für die Zukunft ableiten lassen:

- Option auf Reaktivierung der Schienenverbindung Homburg – Zweibrücken (vgl. S.35).
- Forderung nach einem „Verkehrsmanagement“ der Linie R7 aufgrund der häufig vorkommenden Verspätungen. Im Rahmen eines Sitzungsprotokolls von 2007 wird hierzu auf die Beschleunigung des ÖPNV durch Umsetzung des Verkehrskonzeptes hingewiesen. Das Problem ist aktuell immer noch relevant und könnte durch effektive Nutzung der Ampelvorrangschaltung entschärft werden.

Kirkel: Integriertes Gemeindeentwicklungskonzept Gemeinde Kirkel (2013)

Die Analyse des ÖPNV-Angebotes ist auch hier nicht aktuell, so können die Angebotsverbesserungen der Linie 508 samstags und die tägliche Ausweitung der Linie 547 nicht berücksichtigt werden. Allerdings wird das Angebot als gut bezeichnet (vgl. S. 14), mehr Kritik wird bezüglich der Infrastruktur laut. Handlungsbedarf lässt sich an folgenden Stellen ableiten:

- Wenig Unterstell- und Sitzmöglichkeiten an Bushaltestellen.
- Mangelnde Barrierefreiheit im ÖPNV allgemein und im Besonderen am Bahnhof Kirkel. Zum Ausbau der Bushaltestellen wird das GVFG (siehe Kap. 1.2.3.2) als Finanzierungsinstrument herangezogen.
- Zustand der Fußgängerunterführungen in Bahnhöfen gestalterisch verbessern.
- Ausbau und bessere Vermarktung alternativer ÖPNV-Angebote wie Anruf-Linien-Taxis und Einführung eines Bürgerbusses (vgl. S. 255f GEKO).

Das im Konzept immer wieder betonte Thema Barrierefreiheit steht im Widerspruch zu den wenigen umgebauten Haltestellen im Gemeindegebiet (siehe Kap. 2.2.3.3). Hier liegt die Verantwortung jedoch direkt bei der Gemeinde.

Mandelbachtal: Integriertes Gemeindeentwicklungskonzept Gemeinde Mandelbachtal (2015)

Als Ergebnis der Bestandsanalyse auf teils veraltetem Stand wird der Gemeinde ein gutes ÖPNV-Angebot bescheinigt. Dennoch werden einige Mängel identifiziert und folgende Punkte als Handlungsempfehlungen ausgesprochen:

- Bessere Anbindung der nahe gelegenen Bahnhöfe Niederwürzbach und Hassel.
- Einführung eines Ringbusses für alle Gemeindeteile mit umsteigefreier Anbindung der „näheren Städte“ (vgl. S. 192) Saarbrücken, St. Ingbert, Blieskastel und Homburg.
- Mehr Fahrten in den Abendstunden und beim Nachtbus ohne nähere Angaben zu Zeiten oder Linienführungen.
- Einführung eines Bliesgau-Tickets bzw. einer „BliesgauCard“ für alle Verkehrsmittel verbunden mit verbesserter Fahrradmitnahmemöglichkeit in Bussen und freiem Eintritt in bestimmte Einrichtungen (S. 164 und S.166).
- Verbesserung der Schulverstärkerfahrten zu den umliegenden und in der Gemeinde liegenden Schulstandorten. Hierzu wird eine detaillierte Mängelanalyse erstellt (S. 95/96), die allerdings nur umsteigefreie Verbindungen berücksichtigt. Nimmt man Aßweiler als ITF-Knoten (siehe Kap. 2.2.3.2) hinzu, werden fast alle Mobilitätsbedürfnisse befriedigt. Lediglich die Ortslagen Reichenbrunn, Oberwürzbach und Seelbach erweisen sich in der Anbindung an den Schulstandort Ommersheim zu bestimmten Zeiten als problematisch.

Trotz der positiven Analyse wird grundsätzlicher Handlungsbedarf gesehen, da in der „Vision 2030“ von einer Anpassung des ÖPNV im Sinne einer besseren Barrierefreiheit und Erreichbarkeit gesprochen wird (S. 32 und S. 190). Letzteres bezieht sich auch auf die Schülerverkehre, allerdings kann aus Gründen der Wirtschaftlichkeit unterschiedlicher Nutzerinteressen nicht jedem Schüler zu jeder Zeit eine umsteigefreie Verbindung angeboten werden.

3.2.4 Ermittlung von Handlungsbedarf

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

Tab. 25: Mängel im Angebot des ÖPNV des Saarpfalz-Kreises nach Abgleich mit Anforderungen aus Gesetzen und Planungen.

Gesetzliche oder planerische Grundlage	Forderung	Mangel	Handlungsbedarf
§ 3 (2), § 4 (6), §11 (2) ÖPNVG	Aufbau leistungsstarker Nahverkehrsverbindungen auf Straße und Schiene nach Frankreich	Keine grenzüberschreitende ÖPNV-Verbindung vom	Siehe Kap. 4.1.1

		Saarpfalz-Kreis nach Frankreich.	
§ 3 (8) ÖPNVG	Integration freigestellter Schülerverkehre in den ÖPNV	Integration von einzelnen Schülerverkehren in Mandelbachtal, Bexbach und Homburg noch nicht erfolgt.	Siehe Kap. 4.1.2
§ 4 (1) ÖPNVG	Integration von Haustarifen in den saarVV	Integration von drei Haustarifen noch nicht erfolgt: Homburg spezial, Ingo-Tarif, Freizeitticket Saarpfalz-Kreis.	Siehe Kap. 4.1.3
LEP TA Siedlung Grundsatz Nr. 48	Einbindung großflächiger Einzelhandelseinrichtungen in den ÖPNV	Fehlende Integration einiger Standorte (z. B. Rewe Gersheim, Aldi Limbach Süd)	Siehe Kap. 4.1.4
Masterplan 100% Klimaschutz, Kap. 8.1.2	Einrichtung von Eilbuslinien, die sich an Arbeitszeiten orientieren.	Angebotsformat im Saarpfalz-Kreis bisher nicht vorhanden.	Siehe Kap. 4.1.5
Masterplan 100% Klimaschutz, Kap. 8.1.2	Einrichtung einer Buslinie zur Erschließung der Gewerbegebiete in St. Ingbert	Buslinie existiert in der beschriebenen Form nicht, Angebot nur in Teilen auf anderen Linien vorhanden.	Siehe Kap. 4.1.6
Gemeindeentwicklung skonzept Blieskastel, Kap. 8.1.3	Erweiterung / Ergänzung des Stadtbusangebotes „Dolmusch“	Linien 531-533 seit Jahren kaum verändert.	Siehe Kap. 4.1.7
Gemeindeentwicklung skonzept Mandelbachtal, Kap. 8.2.3 und 8.5.1	Einrichtung von Zubringerbussen zum Schienenverkehr (Bahnhof Niederwürzbach)	Eine direkte Linie existiert nicht, Umsteigeverbindungen sind sehr zeitaufwändig.	Siehe Kap. 4.1.8

Im Kapitel 4.1 werden die Mängel aus Tabelle 25 näher betrachtet und Empfehlungen in Form von möglichen Maßnahmen ausgesprochen.

3.3 Anforderungsprofil an das Angebot

Die Festlegung eines Anforderungsprofils für den ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Saarpfalz-Kreises stellt die Grundlage für den im Nahverkehrsplan zu definierenden Zielzustand. Im Anforderungsprofil werden die verkehrlichen Ziele und 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.

Bei der lokalen und regionalen Zuordnung des ÖPNV-Netzes im Saarpfalz-Kreis dient die nachfolgend aufgestellte Achsenhierarchie als Ordnungs- und Planungsrahmen:

- **Hauptachsen** sind definiert als Verbindungen der zentralen Orte untereinander (im Kreisgebiet Grund- und Mittelzentren sowie benachbarte Mittel- und Oberzentren), die sich durch ihr hohes Verkehrsaufkommen auszeichnen. Die zentralen Orte im Bereich der Hauptachsen sollen durch den ÖPNV direkt oder über ein gut funktionierendes Verknüpfungskonzept (z. B. ITF) erreicht werden.
- **Nebenachsen** zugeordnet werden Verbindungen zwischen Siedlungsschwerpunkten und 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 außerhalb der Haupt- und Nebenachsen wichtig.
 - In urbanen Räumen der Mittelzentren mit hoher Bevölkerungsdichte und geschlossener Siedlungsstruktur (Homburg und St. Ingbert) erfolgt eine Erschließung der Räume auch abseits der Haupt- und Nebenachsen, insbesondere in Wohngebieten. Hier ist die Erreichbarkeit des jeweiligen Stadtzentrums und Bahnhofs wichtig.

Tabelle 26 gibt einen Überblick über die Hierarchie der derzeitigen Verkehrsachsen im Saarpfalz-Kreis und ordnet – sofern möglich – die in der Bestandsanalyse und den Liniensteckbriefen dargestellten ÖPNV-Linien den Achsen zu. Bei der Klassifizierung sind die bestehenden Linien des ÖPNV, die Straßen als Achsen des MIV und das jeweilige Verkehrsaufkommen berücksichtigt unter besonderer Beachtung der Bedürfnisse des Ausbildungs-, Pendler- und Besorgungsverkehrs sowie touristischer Belange.

Tab. 26: Zuordnung der Achsen auf Hierarchieebenen im Saarpfalz-Kreis (in Klammern Ziele außerhalb des Kreisgebietes sowie ÖPNV-Linien mit abschnittweiser Abdeckung einer Achse)

Hierarchieebene	Achsen im Saarpfalz-Kreis	ÖPNV-Linien*
Hauptachsen (H)	(Kaiserslautern –) Homburg – Kirkel – St. Ingbert (– Saarbrücken)	RE1, RB70, RB71, S1 (506, 547)
	Homburg – Bexbach (– Neunkirchen)	RB74, RB76 (505, 508)
	Homburg – Einöd (– Zweibrücken)	R7
	Homburg – Jägersburg (– Waldmohr – Kusel)	R8/280, 505
	Homburg – Universitätsklinikum	505, 511, 512
	Homburg – Bierbach – Blieskastel	R14, 501, 507
	Blieskastel – Aßweiler – Heckendalheim – St. Ingbert / (– Saarbrücken)	R10, 504 (R14, 507)

	Habkirchen – Bliesmengen-Bolchen (– Bliesransbach – Kleinblittersdorf)	501, R14, 507
	(Zweibrücken –) Einöd – Blieskastel – Niederwürzbach – St. Ingbert	RB68 (506)
	St. Ingbert (– Neunkirchen)	R6
	Ormesheim (– Ensheim – Saarbrücken)	120 (R10)
Nebenachsen (N)	Bexbach – Höchen – Jägersburg	505
	Bexbach – Altstadt – Limbach – Homburg	508
	Blieskastel – Ballweiler – Aßweiler	R10
	Blieskastel – Webenheim – Einöd (– Zweibrücken)	562
	Blieskastel – Breitung – Gersheim – Niedergailbach – Reinheim – Habkirchen	501
	Blieskastel – Wolfersheim – Gersheim	501
	Gersheim – Rubenheim – Erfweiler-Ehlingen – Aßweiler	504
	Habkirchen – Wittersheim – Ormesheim – Aßweiler	R14, 507
	Gersheim – Walsheim	504, 578
	Homburg – Kirrberg	511
	Erbach – Reiskirchen – Jägersburg	505
	(Neunkirchen –) Bayrisch-Kohlhof – Limbach – Homburg	(315)
	Blieskastel – Kinkel	547
	St. Ingbert – Gewerbegebiet West (– Universität / Neuweiler)	160, 170
	Hassel – St. Ingbert	525/526, 506
	Oberwürzbach – Reichenbrunn – St. Ingbert	525/526
Flächen- erschließung ländlicher Raum (F)	Anbindung Kleinottweiler	ALT546, ALT548
	Bexbach – Rothmühle	ALT548
	Lautzkirchen – Alschbach	506
	Lautzkirchen – Bellem / Bliestalklinik	531, 547
	Blieskastel – Böckweiler – Altheim – Medelsheim – Utweiler – Brenschelbach	577
	Medelsheim/Altheim – Brenschelbach (–Zweibrücken)	(236)
	Medelsheim/Altheim – Walsheim – Gersheim	578
	Aßweiler – Seelbach – Niederwürzbach	ALT558
	Anbindung Blieskastel-Schlossberg, Agd	532
	Erbach – Homburg Industriegebiet Ost	567 (501)
	Einöd – Ingweiler	-
	Kirrberg – Zweibrücken	-

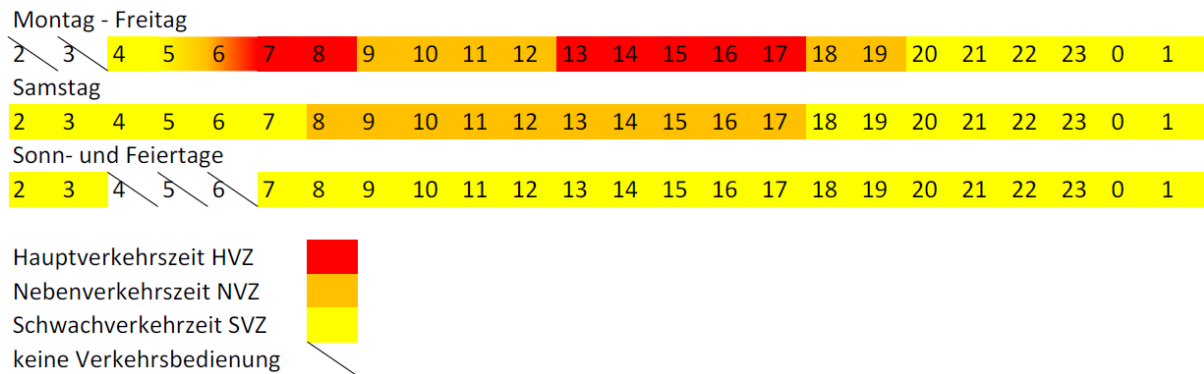
	Limbach – Bliesberger Hof – Beeden	(315)
	Kirkel – Siedlung Waldland – Gewerbegebiet Geistkirch – Rohrbach	547 (506)
	St. Ingbert – Gewerbegebiet Kleber	-
	St. Ingbert – Sengscheid	525/526
Flächen- erschließung Stadtteile (ES)	Homburg – Erbach West – Berliner Wohnpark	514, 515
	Anbindung Homburg-Birkensiedlung	512
	Homburg – Sanddorf – Bruchhof	513
	Homburg – Erbach Dürerstraße / Berliner Straße	R8/280, 505
	St. Ingbert – Hobels	523/524
	St. Ingbert – Rischbach / Josefstal	523/524
	St. Ingbert – Roter Flur / Mühlwald	523/524 (506, 547)
	St. Ingbert – Schmelzerwald – Südviertel	521/522
	St. Ingbert – Betzental / Schiffelland / Oststraße	525/526

Quelle: eigene Zusammenstellung. *Es sind nur die wesentlichen ÖPNV-Linien dargestellt. Anruf-Linien-Taxis finden nur Erwähnung, wenn sie die Haupteerschließungsfunktion haben, Schulverstärker etc. werden nicht berücksichtigt.

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. 19: Darstellung der Verkehrszeiten anhand eines Zeitstrahls



Bei besonderen Anlässen (z. B. Großveranstaltungen, verkaufsoffene Sonntage) relativiert sich die Festlegung in Abbildung 20.

3.3.2 Verbindungsqualität und Mängelanalyse

Im weiteren Verfahren wird die Anbindung eines jeden Siedlungsschwerpunktes (Ortslage, Stadtteile) an die für ihn relevanten Zentren überprüft. Dabei kann jeder Siedlungsschwerpunkt einem oder mehreren Zielen zugeordnet sein. Das so entstehende Netz wird nach der Achsenhierarchie (siehe Kapitel 3.3.1) klassifiziert. Zu dem räumlichen Raster kommt der zeitliche Aspekt der Verkehrszeiten mit unterschiedlicher Nachfrage hinzu. Auf der Grundlage dieser Raum-Zeit-Kategorisierung (siehe Tabelle 27) wird im Folgenden die gewünscht Bedienungshäufigkeit für alle Siedlungsschwerpunkte festgelegt.

Tab. 27: Anforderungsprofil zur Bedienungshäufigkeit des ÖPNV im Saarpfalz-Kreis

Anforderungsprofil Takt im ÖPNV in Minuten (')			
	zeitlich →		
↓ räumlich	HVZ	NVZ	SVZ
Hauptachse	30'	30'-60'	60'
Nebenachse	30'-60'	60'	60'-120'
Flächenerschließung ländl. Raum	60'	60'-120'	Bedarfsorientiert
Flächen-Erschließung Stadtteile	15'-30'	30'	30'-60'

Das Anforderungsprofil gibt vor, dass jede Ortslage an Werktagen tagsüber mindestens im Stundentakt an die Umgebung bzw. das nächste Zentrum angebunden sein soll. Der Stundentakt stellt einen 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 auch den immer stärker differenzierten Schulendzeiten (inkl. Nachmittagsbetreuung), den gleitenden Arbeitszeiten und einer differenzierten Freizeitgestaltung geschuldet. Außerdem trägt der gut merkbare Stundentakt zur Attraktivität des ÖPNV im Sinne des Klimaschutzes und des demographischen Wandels bei.

Auf besonders stark frequentierten Achsen und in dicht besiedelten Bereichen der Mittelzentren Homburg und St. Ingbert muss der Stundentakt v.a. in der Hauptverkehrszeit noch deutlich verdichtet und an den hohen Bedarf angepasst werden. Außerhalb der

Hauptverkehrszeit werden die Takte unter Berücksichtigung der Besiedlungsdichte, der Achsenhierarchie und des Bedarfes ausgedünnt.

Die Flächenerschließung im ländlichen Raum ist in der Schwachverkehrszeit „bedarfsorientiert“ vorzunehmen. Dies kann zum Beispiel durch einen nur punktuell verkehrenden Busverkehr geschehen, aber auch durch Anruf-Linien-Taxis oder ein Bürgerbus-System. In Bereichen und Zeiten extrem niedriger Nachfrage (z. B. nachts) kann auf ein Angebot verzichtet werden.

Die Tabelle „Verbindungsqualität in allen geschlossenen Ortschaften und Stadtteilen im Saarpfalz-Kreis“ (Anlage 1) stellt das derzeitige Angebot des ÖPNV für alle Ortslagen und Stadtteile im Saarpfalz-Kreis im Abgleich mit dem oben genannten Anforderungsprofil zusammen. Dabei werden für jeden Einzelfall drei mögliche Ergebnisse unterschieden:

😊 = Das derzeitige Angebot entspricht im Großen und Ganzen dem Anforderungsprofil oder übertrifft dieses noch.

😐 = Das derzeitige Angebot entspricht dem Anforderungsprofil nur in Teilen bzw. weist zu bestimmten Zeiten oder in bestimmten Bereichen Mängel auf. Auch die Nutzung von Anruf-Linien-Taxis wird auf Haupt- oder Nebenachsen als Mangel gesehen, weil hier Nutzungshemmnisse (Vorbestellung, Servicezuschlag) bestehen.

😞 = Das derzeitige Angebot liegt deutlich unter dem Anforderungsprofil oder es ist kein Angebot vorhanden.

Handlungsbedarf besteht vor allem dort, wo viele rote und gelbe Symbole die Verbindungsqualität beschreiben. Aber nicht alle gelben Symbole implizieren direkt einen Handlungsbedarf, da häufig aus wirtschaftlichen, systembedingten oder speziellen räumlichen Gründen das ÖPNV-Angebot dort nicht weiter optimiert werden kann.

Die folgende Tabelle fasst die als Ergebnis der Analyse der Verbindungsqualität aller Ortslagen im Saarpfalz-Kreis erkannten Schwachstellen zusammen. Sie stellt dar, in welchen Bereichen Mängel signifikant bestehen und beschreibt diese kurz. Dabei wird schon eine erste Bewertung vorgenommen. Die mit ☒ gekennzeichneten Schwachstellen werden aus den nachstehenden Gründen nicht weiter verfolgt. Die mit ☑ gekennzeichneten Schwachstellen werden in Kapitel 4 einer genaueren Prüfung unterzogen.

Tab. 28: Darstellung der Schwachstellen als Ergebnis der Analyse der Verbindungsqualität aller Ortslagen im Saarpfalz-Kreis

Ortslage / Stadtteil (Hierarchieebene) (H = Hauptachse, N = Nebenachse, F = Flächen- bedienung, ES = städtische Erschließung)	Schwachstelle / Angebotsmangel	
Bexbach-Kleinottweiler (F)	Ortslage (ca. 1.200 Einwohner) ohne regelmäßige Busanbindung, nur ALT und Schülerverkehr.	☑
Bexbach-Niederbexbach, Kirkel-Altstadt, - Limbach (N)	Am Wochenende zur SVZ kein Busangebot (Linie 508, nur Anruf-Linien-Taxi).	☑
Bexbach-Rothmühle (F)	Kein Busangebot, nur Anruf-Linien-Taxi.	☒ ¹⁾
Blieskastel: Altheim, Böckweiler, Pinningen, Riesweiler, Brenschelbach. (F)	Samstags zur Nebenverkehrszeit kein Busangebot (nur ALT).	☑

Gersheim: Seyweiler, Medelsheim, Peppenkum, Utweiler. (F)	Anbindung nach Zweibrücken nur punktuell im Schülerverkehr (Linie 237).	
Gersheim: Seyweiler, Medelsheim, Peppenkum, Utweiler. (F)	Anbindung der „Parr“ an Grundzentrum Gersheim zur SVZ und an Wochenenden nur über ALT oder gar nicht.	☑
Blieskastel: Ballweiler, Biesingen, Wecklingen, Aßweiler. Mandelbachtal: Ommersheim, Heckendalheim (H,N)	Taktung und Betriebszeiten der Linien R10, R14 und 504 in der SVZ und an Wochenenden unter dem Anforderungsprofil (teilweise nur 2-3-Stunden-Takt), sonst nur ALT.	☑
Blieskastel-Biesingen, Mandelbachtal-Wittersheim, -Bebelsheim, -Ormesheim, -Bliesmengen-Bolchen, -Habkirchen (H,N)	An Wochenenden Anbindung an St. Ingbert und Blieskastel unattraktiv, Bus-Linien in Aßweiler nicht abgestimmt, zur SVZ fast nur ALT.	☑
Blieskastel-Mitte (N)	Anbindung an Zweibrücken nur zur HVZ (Linie 562)	☒ ²⁾
Blieskastel-Schloßberg, -Agd (F)	Kein Angebot zur SVZ und sonntags (Linie 532)	☒ ³⁾
Blieskastel-Seelbach (F)	Ortslage (ca. 250 Einwohner) ohne regelmäßige Busanbindung, nur ALT und Schülerverkehr.	☑
Blieskastel-Webenheim (N,H)	Anbindung nach Homburg nur über Umstieg möglich, zeitlich nicht konkurrenzfähig.	☑
Gersheim-Rubenheim, -Walsheim (N)	Anbindung nach Blieskastel außerhalb der HVZ nur über Umstieg oder ALT.	☒ ⁴⁾
Homburg-Erbach West, Berliner Wohnpark, Birkenried, Bruchhof, Sanddorf, Kirrberg (N,ES)	Keine Anbindung an Sonntagen vor 14 Uhr (Linien 511-515).	☑
Homburg-Ingweiler (F)	Keine direkte ÖPNV-Anbindung, nur über Fußwege zu erreichen.	☒ ⁵⁾
Homburg-Industriegebiet Ost (F)	Keine regelmäßige ÖPNV-Anbindung, nur zu Schichtwechselzeiten, nicht am Wochenende.	☑
Homburg-Kirrberg (F)	Anbindung nach Zweibrücken nur punktuell im Schülerverkehr (Linie 232).	☒ ⁶⁾
Homburg-Zentrum, Schwarzenacker, Schwarzenbach, Einöd (H)	Anbindung an Zweibrücken an Sonntagen nur im 2-Stunden-Takt, genügt nicht dem Anforderungsprofil (Linie R7).	☑
Bayrisch-Kohlhof, Bliesberger Hof (N,F)	Anbindung an Homburg nur über Umstieg möglich, kein Angebot zur SVZ (Linie 315).	☑
St. Ingbert Gewerbegebiet Kleber (F)	Kein ÖPNV-Angebot.	☑
St. Ingbert: Hobels, Rischbach, Josefthal, Oberwürzbach, Reichenbrunn, Sengscheid, Schiffelland/Oststraße, Südviertel (N,ES)	ÖPNV-Angebot samstags ab 17 Uhr nur ALT, sonntags kein ÖPNV-Angebot.	☑
St. Ingbert-Zentrum (H)	Anbindung an Neunkirchen an Sonntagen nur im 2-Stunden-Takt, genügt nicht dem Anforderungsprofil (Linie R6)	☑

Begründungen der oben als nicht weiter zu verfolgen gekennzeichneten Maßnahmen (☒):

- 1) Auf eine Anbindung des Wohngebietes Bexbach-Rothmühle gemäß Anforderungsprofil wird aufgrund der geringen Größe, der zu erwartenden schwachen Nachfrage und der randlichen Lage im bestehenden ÖPNV-Netz verzichtet. Das bestehende ALT reicht hier aus.
- 2) Eine häufigere direkte Anbindung Blieskastels an Zweibrücken auch zur Nebenverkehrszeit ist aufgrund der zusätzlichen Möglichkeit eines Umstiegs auf die Schiene (Linie RB68) und den Regionalbus (Wörschweiler, kurzer Fußweg zur Haltestelle der R7 in Schwarzenacker) wirtschaftlich und verkehrlich nicht sinnvoll.
- 3) Die Anbindung des Schloßbergs und der Agd durch die Linie 532 am Samstagnachmittag und sonntags ist aufgrund der zu erwartenden geringen Nachfrage durch den Wegfall von Schüler- und Einkaufsverkehr nicht wirtschaftlich. Der Busbahnhof Blieskastel als zentraler Umsteigepunkt ist zudem aus beiden Wohngebieten fußläufig zu erreichen.
- 4) Durch die gute Vertaktung der Linien 501, 504 und 578 sowie das Zusatzangebot der ALT-Linie 503 sind Rubenheim und Walsheim ausreichend an Blieskastel angebunden. Die Einrichtung eines zusätzlichen Busangebotes außerhalb der Hauptverkehrszeit stellt in den beiden nachfrageschwachen Ortschaften ein unwirtschaftliches Überangebot dar.
- 5) Die Bedienung der Ortslage Ingweiler mittels einer Buslinie ist aufgrund fehlender Wendemöglichkeiten nicht realisierbar. Die Haltestelle Einöd Wustental liegt zudem in fußläufig zumutbarer Entfernung.
- 6) Die direkte Anbindung Kirrbergs an Zweibrücken ist abgesehen vom Schülerverkehr aufgrund der zu erwartenden sehr geringen Nachfrage wirtschaftlich nicht darstellbar. Eine vertretbare Alternative bietet die halbstündliche Umsteigeverbindung über Homburg.

Die in Tabelle 28 identifizierten Mängel werden in Kapitel 4.2 geprüft mit der Ableitung möglicher Maßnahmen.

3.3.3 Funktionale Linienhierarchie

Neben der raumordnerischen Einordnung basierend auf Achsenhierarchien (siehe Tabelle 26) besteht für die ÖPNV-Linien im Saarland ein funktionales Gliederungssystem.

Die oberen Stufen bilden dabei die Linien, denen vor allem regionale Verbindungsfunktion zukommt. Die untersten Stufen besetzen solche Linien, die nur zu bestimmten Zeiten, an bestimmten Zielgruppen orientiert oder bedarfsgesteuert verkehren.

Die auch in Zukunft beizubehaltende Hierarchie orientiert sich an der Aufgaben- und Kostenträgerschaft der jeweiligen Linie sowie an ihrer Bedeutung und entsprechend an ihrem Angebot (Verkehrszeiten, Taktung, Fahrthäufigkeit, Fahrtstrecke etc.). In Bezug auf Verknüpfung und Fahrplangestaltung orientieren sich grundsätzlich Linien niedrigerer Hierarchie an Linien höherer Hierarchie. Ausnahmen können in begründeten Einzelfällen erfolgen.

1. Stufe: RegioBus-Linien

Diese Linien mit landesweiter Bedeutung, einem hohen Bedienungsstandard und täglichem Angebot als Ergänzung zur Schiene sind in Kapitel 2.2.2.2 näher erläutert. Der Liniennummer ist der Buchstabe „R“ vorangestellt. RegioBus-Linien im Saarpfalz-Kreis sind derzeit die Linien R6, R7, R8 (in Rheinland-Pfalz als 280 geführt), R10 und R14. Die R-Linien befinden sich in der Aufgabenträgerschaft des ZPS.

2. Stufe: Kreisbus-Linien

Die Kreisbus-Linien ergänzen die Schiene und die RegioBus-Linien insbesondere auf Haupt- und Nebenachsen. Sie verlaufen überwiegend innerhalb des Kreisgebietes und bilden wichtige Verkehrsbeziehungen ab. Die Bedienung erfolgt im Taktverkehr an mindestens sechs Tagen pro Woche. Die Linien stehen in der Aufgabenträgerschaft des Saarpfalz-Kreises. Dem landesweiten gültigen Schema des saarVV folgend ist allen Linien im Saarpfalz-Kreis die Ziffer „5“ vorangestellt. Die Kreislinien mit hohem Standard haben die niedrigen Nummern 501 – 509. Davon sind derzeit die Linien 501, 504, 505, 506, 507 und 508 belegt. Die Linie 503 ist eine reine ALT-Linie, die aus einer in die Linie 501 integrierten Kreisbuslinie hervorgegangen ist.

Einzelne weitere Linien wurden in den letzten Jahren durch Erweiterung von Angebot und Bedienungszeiten sowie Einführung von Taktverkehren zu Kreislinien aufgewertet. Es handelt sich um die derzeitigen Linien 547, 562, 577 und 578.

3. Stufe: Orts- und Stadtverkehre

Auf kommunaler Ebene übernehmen weitere Linien die Feinerschließung der Ortschaften. Diese Linien befinden sich in aller Regel in der Kostenträgerschaft der jeweiligen Kommune (Besteller) und in Aufgabenträgerschaft des Kreises. Für die Stadtverkehrslinien sind die Liniennummern im 510er-Bereich (Stadtbus Homburg, 511-516), 520er-Bereich (Stadtbus St. Ingbert 521-528) und 530er Bereich (Stadtbus Blieskastel (531-533) vorgesehen. Eine Ausnahme bildet die St. Ingbert zugeordnete Linie 170, die früher als 100er Nummer dem Regionalverband Saarbrücken zugeordnet war.

4. Stufe: Schulverstärker-Linien

Diese Linien orientieren sich fast vollständig an den Bedürfnissen der Schüler vor Schulbeginn und nach Schulende. In Aufgaben- und Kostenträgerschaft des Kreises befinden sich die Linien 538, 539, 551, 552, 556, 557, 566, 568 und 597. In Kostenträgerschaft der Stadt Homburg befinden sich die Linien 571 bis 574. In Kostenträgerschaft der Stadt St. Ingbert befinden sich die Linien 581 bis 588 und 591 bis 593.

5. Stufe: Anruf-Linien-Taxis

Diese alternative und rein bedarfsgesteuerte Angebotsform wird in Kapitel 2.2.2.6 und Tabelle 18 inklusive der jeweiligen Besteller genauer dargestellt. Die ALT-Linien verkehren nur in Räumen und zu Zeiten geringer Nachfrage. Ihre Nummerierung folgt keinem bestimmten Schema, sondern hat sich im Laufe der Zeit entwickelt.

6. Stufe: Besondere Busverkehre

Unter diesem Punkt sind alle Verkehre zusammengefasst, die eine spezielle Funktion haben:

- Nachtbus- und Nachttaxi-Linien N1, N2, N51-N54, N57, N58: Sie verkehren in der Regel außerhalb der Verkehrszeiten anderer Linien.
- Linien 500, 510, 517 – Liniennummern, die nur zu besonderen Anlässen vergeben werden (z. B. Biosphärenfest, Silvesterverkehr Stadt Homburg).
- Linie 560 – Kostenloser Ringbusverkehr innerhalb des Geländes der Universitätsklinik Homburg.
- Linie 567 – Linie mit reiner Zu- und Abbringerfunktion für Schichtarbeiter und Berufstätige im Homburger Industriegebiet Ost.

3.3.4 Verknüpfungspunkte

In Kapitel 2.2.3.2 wurden die bestehenden Verknüpfungspunkte innerhalb des ÖPNV aufgelistet, beschrieben und ihre Einbindung in einen Integralen Taktfahrplan (ITF) dargestellt. Setzt man voraus, dass die Verkehre auf Straße und Schiene weitgehend störungsfrei

ablaufen, ist die Verknüpfung der meisten wichtigen Verkehrslinien an den ITF-Knotenpunkten gegeben und in dieser Form auch in Zukunft zu erhalten.

Funktionierende Anschlusssicherung setzt Maßnahmen zur Erhöhung der Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit voraus. Neben einer realitätskonformen Fahrtzeitgestaltung sollen Maßnahmen zur Beschleunigung im Busverkehr ergriffen werden. Dies hat der ZPS in seinen Qualitätskriterien für RegioBus-Linien wie folgt formuliert:

Zur Stabilisierung der Anschlüsse, zur Erhöhung der Zuverlässigkeit und zur Verkürzung der Reisezeit auf den R-Linien sollen Beschleunigungsmaßnahmen in Abstimmung mit Kommunen, Baulastträgern und Verkehrsunternehmen umgesetzt werden. Hierzu können gehören:

- *Beeinflussung und Steuerung von Lichtsignalanlagen durch heran nahende Fahrzeuge;*
- *Einrichtung von Busspuren in gleichermaßen von MIV und ÖPNV stark belegten Streckenabschnitten wie Einfallstraßen in Mittelstädten;*
- *Umbau von Haltestellen zu barrierefreien Buskaps zur Beschleunigung des Fahrgastwechsels und der Wiedereingliederung in den Verkehr.*

Da diese Maßnahmen grundsätzlich dem Straßenbaulastträger obliegen, kann hier nur auf die Notwendigkeit und Sinnhaftigkeit verwiesen werden.

Festzustellen ist, dass aufgrund teilweise veränderter Fahrplanlagen und ausgedünnter Takte an Wochenenden nicht alle Anschlüsse am Busbahnhof Aßweiler passen. Dieser Mangel lässt sich nur durch eine Verdichtung der Takte auf den Linien R10 und R14 sowie teilweise einer Änderung der Fahrplanlage beheben. Insofern ist dieses Problem mit den beiden entsprechenden in Tabelle 28 (Kapitel 3.3.2) festgestellten Mängeln einer näheren Prüfung zu unterziehen.

3.4 Anforderungsprofil Qualität

Nachdem im Kapitel 3.3 ein Anforderungsprofil bezüglich des Verkehrsangebotes der ÖPNV-Linien (Verkehrszeiten, Taktung etc.) formuliert wurde, wird im folgenden Kapitel ein Anforderungsprofil an die Qualität der Beförderungsleistung im engeren Sinne gestellt. 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 Saarpfalz-Kreis grundsätzlich und wendet die Kriterien weitgehend auf allen Linien in seiner Aufgabenträgerschaft an.

Die Qualitätskriterien gelten im Fall einer Abgabe eigenwirtschaftlicher Angebote auf zu vergebende Linienbündel. Im Falle von Vergabeverfahren (öffentliche Dienstleistungsaufträge) können in einzelnen, begründeten Punkten Abweichungen formuliert werden. Die folgenden Kriterien sind als Leitlinie für die Qualität des ÖPNV in Aufgabenträgerschaft des Saarpfalz-Kreises zu sehen.

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 Saarpfalz-Kreis die Qualitätskriterien des ZPS als Grundlage für alle Fahrzeuge, die nicht nur im Schüler- und im Schulverstärkerverkehr unterwegs sind. Diese Fahrzeuge werden in den laufenden Verkehrsverträgen als A-Fahrzeuge bezeichnet und werden auf allen RegioBus-, Kreisbus- und Stadtverkehrslinien auf Fahrten im Taktverkehr eingesetzt. Eventuell abweichende Details, z. B. für besondere Fahrzeuggrößen in Stadtverkehren oder Standards für Schulverstärkerverkehre (B- und C-Fahrzeuge), werden im jeweiligen Vergabeverfahren geregelt.

Folgende Qualitätsanforderungen müssen von A-Fahrzeugen erfüllt werden:

1. Grundsätzliches

- a. Erfüllung aller gesetzlichen Bestimmungen und Sicherheitsanforderungen;
- b. Versicherung aller eingesetzten Fahrzeuge bzgl. Sach- und Personenschäden;
- c. Zu Beginn einer Vertragslaufzeit sind Neufahrzeuge zu beschaffen. Dadurch steigt das Alter aller eingesetzten A-Fahrzeuge bis zum Ende der Vertragslaufzeit nicht wesentlich über 8 Jahre.
- d. Außengestaltung der Fahrzeugfront in einem vom Verkehrsverbund einheitlich vorgegebenen saarVV-Design mit saarVV-Logo auf der Front und mit dem Logo des jeweiligen Verkehrsunternehmens auf der Fahrzeugseite;
- e. Einheitliche Grundfarbe der Fahrzeugaußenfläche;
- f. Werbung Dritter an den Außenflächen sowie im Fahrzeuginnern ist an Fahrzeugen, die überwiegend in Linienbündeln im Saarpfalz-Kreis fahren, grundsätzlich nicht erlaubt.
- g. Für bestimmte Fahrzeuge kann der Aufgabenträger ein Corporate Design vorgeben;
- h. Keine Beklebung der Seitenscheiben (einzelne punkt- oder strichförmige Fortsetzungen einer möglichen Werbung auf den Seitenflächen werden toleriert - nicht mehr als 5% der Gesamtfensterfläche).

2. Barrierefreiheit

- a. Ausschließlicher Einsatz von Niederflurbussen; stufenloser Einstieg und stufenloser Mittelgang zwischen erster und zweiter Tür; Low-Entry-Fahrzeuge sind nicht zugelassen;
- b. Für Behinderte ausgewiesene Sitzplätze dürfen über maximal einstufige Podeste erreichbar sein;
- c. Vorhandensein einer Absenkvorrichtung (Kneeling) und Einsatz dieser Technik;
- d. Auslegbare Klapprampe an der doppelbreiten zweiten Tür;
- e. Meldetaster für Rollstuhlfahrer an der 2. Tür innen und außen;
- f. Kennzeichnung von 4 geeigneten Plätzen für Schwerbehinderte;
- g. Ausreichende Mehrzweckfläche zum Abstellen von Rollstühlen, Rollatoren, Kinderwagen und Fahrrädern;
- h. Neufahrzeuge müssen den Empfehlungen des saarländischen Verkehrsverbundes zur Mitnahme von E-Scootern im Bereich der Mehrzweckfläche genügen;
- i. Kontrastreiche Innenraumgestaltung für Sehbehinderte (spätestens ab 2022 nach DIN 32975).

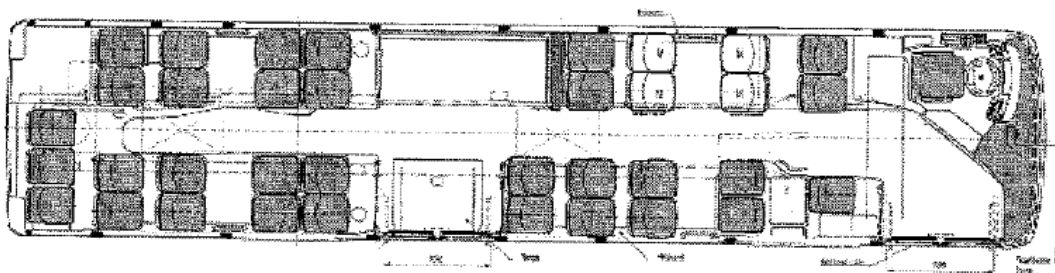
3. Technische Ausstattung

- a. Von jedem Sitzplatz aus muss eine Haltewunschtaste erreichbar sein (entweder durch Befestigung an vertikalen Stangen oder an der Seitenwand);
- b. Eine Wagen-Hält-Anzeige muss jederzeit funktionsfähig und aus dem gesamten Fahrzeug einsehbar sein;

- c. Fensterschutzstange im Bereich der Mehrzweckfläche sowie mindestens eine horizontale Haltestange in Deckennähe;
 - d. Bordmikrofon;
 - e. Wegfahrsperre bei geöffneter Tür;
 - f. ausreichende Innenraumbeleuchtung, zusätzliche Ausleuchtung der Ein- und Ausstiege bei geöffneter Tür;
 - g. Notausstiegsluken mit Belüftungsfunktion;
 - h. mindestens 4 Klappfenster (Gelenkbus: 8 Klappfenster);
 - i. Heizung und Klimaanlage oder Klimaanlage mit Heizfunktion für Fahrerplatz und Fahrgastraum gemäß VDV-Schrift 236;
 - j. Winterbereifung oder ein geeignetes Äquivalent ist in topographisch anspruchsvollen Bereichen in den Wintermonaten einzusetzen;
 - k. Der Vertrieb von Fahrkarten erfolgt über die im saarVV eingesetzte Bordrechnertechnologie. Die Bordrechner sind stets in funktionsfähigem Zustand zu halten. Die Beschaffung, Wartung der Bordrechner und die Pflege des Hintergrundsystems im eigenen Mandanten obliegt dem Verkehrsunternehmen auf eigene Kosten. Die im saarVV im Einsatz befindlichen Bordrechner erfüllen die Voraussetzungen der Funktionalitäten der jeweils angewandten VDV-Kernapplikation (z. Zt. Stufe 2).
 - l. Vorhandene bereits vom Land geförderte Bordrechner-Infrastruktur des Altbetreibers ist (Restlaufzeit der Förderung vorausgesetzt) vom jeweiligen Neubetreiber (kostenpflichtig zum Eigenanteil der Förderung) zu übernehmen. Es ist ein Antrag auf Übertragung der Förderung für die Restlaufzeit beim Ministerium zu stellen.
 - m. 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).
 - n. 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 mind. 4 und im Gelenkbus mind. 6 Videokameras verbaut werden. Zusätzlich müssen Alarmtaster (Aufzeichnung und Sicherung von Videodaten gegen Überschreibung) und ein Kontrollmonitor verbaut werden. Auswertungen müssen über Windows-Betriebssysteme möglich sein.
 - o. Neufahrzeuge haben über ein eingebautes Fahrgastzählsystem zu verfügen, was die aufbereitete Lieferung der Zählraten in einem allgemein lesbaren Format beinhaltet.
4. Umweltstandards
- a. Neufahrzeuge müssen der neuesten EU-Abgasnorm entsprechen, ältere Fahrzeuge mindestens Euro IV;
 - b. Motorraumkapselung zur Geräuschdämmung nach innen und außen;
 - c. Möglichkeit des Einsatzes alternativer Antriebsarten (Elektromotor, Hybridtechnologie) je nach Anforderungsprofil und technisch-wirtschaftlichen Gegebenheiten.
5. Fahrgastsitze
- a. 36 Sitzplätze in einem Standardbus, mindestens 48 in einem Gelenkbus;
 - b. Sitzabstand > 680 mm;

- c. Auf Sitzfläche und an Rückenlehne Polsterung mit Stoffbezug (Hartschalensitze mit einfachem Stoffbezug sind unzulässig);
 - d. Sitze entgegen der Fahrtrichtung sind nur in Verbindung mit Doppelsitzen, die gegenüber angeordnet sind, zugelassen und auf maximal 8 Sitze (entspricht je zwei Doppelsitzgruppen im vorderen und hinteren Fahrzeugteil) begrenzt.
6. Fahrgastinformation
- a. Elektronische Linienbeschilderung außen, gute Lesbarkeit auch aus größerer Entfernung:
 - Front mit Liniennummer und Fahrtziel;
 - Türseite mit Liniennummer, Fahrtziel und Fahrweg / wichtigen Unterwegshalten;
 - Heck mit Liniennummer;
 - Bei Neufahrzeugen zusätzlich Fahrerseite mit Liniennummer.
 - b. Haltestellenanzeige im Innenraum, bei Neufahrzeugen TFT-Bildschirm (Anzeige der nächsten Haltestellen und der Endstation, Fremdwerbung nicht zulässig, Einblendungen des Auftraggebers oder Verbundes sind zulässig);
 - c. Deutliche akustische Haltestellenansage;
 - d. 1 Klapprahmen für Plakate in A2 Hochformat hinter dem Fahrer;
 - e. Prospekthalter / Informationskasten in A5 für aktuelle Informationen im Einstiegsbereich.
7. Zustand, Wartung
- a. Sauberer und gepflegter Gesamtzustand;
 - b. Regelmäßige Reinigung und Wartung;
 - c. Abfallbehälter, Leerung mindestens einmal pro Einsatztag;
 - d. Rasche Beseitigung von groben Verschmutzungen und Behebung von Schäden, möglichst bis zum nächsten Einsatztag;
 - e. Zustand zum täglichen Betriebsbeginn: besenreiner Fußboden, saubere und trockene Sitze, kaum sichtbare Abnutzungsspuren, keine groben Verschmutzungen; saubere Fenster, Türen und Außenflächen.

Abb. 20: Beispiel eines Bestuhlungsplans einer Ausschreibung aus dem Jahr 2017, der als mögliches Vorbild der Fahrzeugausstattung dienen kann.



Insbesondere die erweiterte Mehrzweckfläche (vgl. Punkt 2g) in Abbildung 21 im Umfang von drei Sitzreihen hat sich in der Praxis bewährt.

Der im Punkt 4. (c) genannte Einsatz innovativer Antriebstechnologien (Elektro- und Hybridantrieb, Wasserstoff) soll unter der Prämisse der wirtschaftlichen und technischen Machbarkeit nach einer eventuellen Probephase erfolgen. Bei der Anschaffung von Fahrzeugen mit alternativen Antriebstechnologien sind die jeweils bestehenden Förderprogramme einzubeziehen. In der Prüfung der Wirtschaftlichkeit einer solchen Beschaffung ist zu berücksichtigen, welchen ökologischen Effekt Mehrkosten an anderer Stelle haben können. Dabei geht es um eine Abschätzung, ob mehr Investitionen in

schadstoffarme Technologien oder in ein besseres Angebot einen höheren ökologischen Mehrwert bringen.

3.4.2 Anforderungen an das Fahrpersonal

Dem Fahrpersonal 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 Ansprüche, aus denen sich Qualitätsanforderungen ableiten, die durch regelmäßige Schulungen und Trainings gefördert werden müssen. Die Qualitätskriterien des ZPS werden auch hier vom Saarpfalz-Kreis fast ohne Einschränkung übernommen:

1. Erscheinungsbild
 - a. Gepflegtes Gesamterscheinungsbild und seriöses Auftreten;
 - b. Tragen einer Dienstkleidung oder eines entsprechenden zivilen Äquivalents: Hemd / Bluse, lange Hose, Jacke / Weste / Pullover in gedeckten Farben und ohne dominante Aufdrucke, ggf. Krawatte; keine T-Shirts, Trainingsanzüge oder ähnliche Sportbekleidung.
2. Verhalten
 - c. Erfüllen aller gesetzlichen Anforderungen zum Führen von Omnibussen im Linienverkehr;
 - d. Gute Kenntnisse der deutschen Sprache in Wort und Schrift, gute mündliche Ausdrucksweise;
 - e. Höfliches, serviceorientiertes und deeskalierendes Auftreten gegenüber Fahrgästen und Verkehrsteilnehmern, ggf. Fähigkeit zur Durchsetzung des Hausrechtes;
 - f. Hilfsbereites Verhalten gegenüber Kunden, z. B. Weitergabe von Informationen, Hilfe beim Einstieg hilfsbedürftiger Personen;
 - g. Sehr gute Kenntnis der angewendeten Tarife und des Fahrplans, des Linienverlaufs und der Linien mit Umsteigebeziehungen (Bus und Schiene);
 - h. Ausreichende Kenntnisse der Umgebung z. B. zur Erreichbarkeit von Einrichtungen wie Rathäuser, Schulen, Kliniken, touristische Ziele;
 - i. Einhaltung des Fahrplans, keine verfrühten Abfahrten, pünktliches Abfahren, ggf. Abwarten von Anschlüssen gemäß Weisungen und auf Sicht;
 - j. Wirtschaftliche, rücksichtsvolle und ruckfreie Fahrweise, v.a. beim Anfahren nach Fahrgastwechseln;
 - k. Keine Mobiltelefonie während der Fahrt. Ausnahme: Kurze Dienstgespräche mit Freisprecheinrichtung;
 - l. Rauchen im Fahrzeug ist jederzeit untersagt.
3. Das Personal ist durch den Verkehrsbetrieb regelmäßig (mindestens einmal pro Jahr und anlassbezogen) zu schulen. Hierbei handelt es sich nicht um die gesetzlich vorgeschriebenen Schulungsmodulare zur Fortschreibung der EU-Führerscheine.
 - m. 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.
 - n. Aufgabenträger und Verkehrsverbund haben das Recht, an Schulungen teilzunehmen und Inhalte beizusteuern. Die jeweiligen Institutionen betreffende Inhalte sind mit diesen abzustimmen.

- o. Über Anzahl, Dauer und Teilnehmer der Schulungen ist ein Bericht anzufertigen.
- p. Die Schulungen sind für das Fahrpersonal verpflichtend und sind Teil der bezahlten Arbeitszeit.

3.4.3 Vertragssteuerung, Evaluation

Die Aufgabenträger haben das Recht, die Leistungen des Verkehrsunternehmens ständig zu prüfen. Dies geschieht auf der Grundlage von Kontrollen vor Ort, Auswertung von Berichten und Echtzeit-Daten. Im Falle von Schlechtleistung bzw. Vertragsverstößen muss als Regulierungssystem eine Malus-Regelung in Form von Vertragsstrafen (Pönalen) vorgegeben werden, welche von der Vergütung der Leistung abgezogen werden können. Näheres regeln die jeweiligen Vergabeverfahren. Schlechtleistung im Rahmen von möglichen eigenwirtschaftlichen Verkehren müssen analog sanktioniert werden.

Zur Erfolgskontrolle 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- und Kreisbus-Linien sind mindestens zwei einwöchige Zählungen pro Jahr durch die Verkehrsunternehmen (Vollerhebung) vorzusehen sowie Kontrollzählungen durch die Aufgabenträger möglich. Näheres wird im Rahmen der jeweiligen Vergaben geregelt.

3.4.4 Anforderungen an die Haltestellen

Die Bushaltestelle ist der Ort, an dem der Fahrgast häufig erstmalig mit dem System ÖPNV in Berührung kommt. Ähnlich wie dem Fahrer kommt der Haltestelle somit eine Schlüsselposition zu. Diese hat sie primär in Bezug auf Information, Sicherheit und Barrierefreiheit zu erfüllen, sekundär in Bezug auf die Aufenthaltsqualität.

Grundsätzlich werden Haltestellen nach ihrer Funktion in drei Kategorien unterteilt:

- **Typ 1: Haltestelle als Netzschwerpunkt** 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 Saarpfalz-Kreis sind dies folgende Haltestellen:
 - Aßweiler Busbahnhof,
 - Bexbach Bahnhof,
 - Blieskastel Busbahnhof,
 - Homburg Hauptbahnhof,
 - Homburg Talstraße,
 - Homburg Universitätsklinikum Parkhaus,
 - Lautzkirchen Bahnhof,
 - St. Ingbert Bahnhof,
 - St. Ingbert Rendezvous-Platz.
- **Typ 2: Zentrale Haltestelle:** Haltestelle in zentraler Lage in einem Ort oder Stadtteil, hohes bis mittleres Fahrgastaufkommen, meist Bedienung durch mehrere Linien. Ein barrierefreier Ausbau ist anzustreben.
 - Im Saarpfalz-Kreis sind dies grundsätzlich alle Haltestellen in zentraler Lage im Ort (meist frequentierte Haltestelle einer Ortslage), an weiteren Verknüpfungspunkten von Linien (siehe Kap. 2.2.3.2) 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.

Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger stimmen sich über die Ausstattung der Haltestellenmasten ab.

Für alle Ausstattungsmerkmale, die über den Haltestellenmast mit Fahrplanaushang hinausgehen, sind die jeweiligen Straßenbaulastträger zuständig. Außerdem nehmen diese in Abstimmung mit den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen die Wahl eines sicheren und sinnvollen Standortes der Haltestellen vor. Bauliche Maßnahmen an der Haltestelleninfrastruktur seitens der Baulastträger sind den Aufgabenträgern Saarpfalz-Kreis und ZPS rechtzeitig mitzuteilen. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund des laufenden barrierefreien Ausbaus der Haltestellen von Bedeutung (siehe Tabelle 23), deren Umsetzung ebenfalls den Baulastträgern obliegt.

Eine Ausstattung mit dynamischer Fahrgastinformation ist im Saarpfalz-Kreis bisher nur an den Haltestellen Blieskastel Busbahnhof und Homburg Hauptbahnhof erfolgt. Alle weiteren Haltestellen des Typs 1 sollen nach finanzieller und technischer Möglichkeit kurz- bis mittelfristig nachgerüstet werden. Dies betrifft insbesondere die wichtigen ITF-Knoten St. Ingbert (Bahnhof und Rendezvous-Platz) sowie Bexbach und Aßweiler.

Wie oben geschildert müssen alle Haltestellen des Typs 1 barrierefrei ausgebaut sein. Dies ist im Wesentlichen bereits erreicht. Typ 2 soll nach Möglichkeit ebenfalls komplett barrierefrei ausgebaut werden. Bei Typ 3 sind die jeweils vor Ort gegebenen Situationen zu beachten (z. B. Vorhandensein von Einrichtungen mit Relevanz für Mobilitätseingeschränkte im Einzugsgebiet). 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 Gehöfts o.ä.,
- 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 vorauszusetzen ist, dass behinderten Kindern beim Ein-/Ausstieg geholfen werden kann.

3.4.5 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 abgewickelt werden kann. Dazu gehört die Personalisierung durch einen verantwortlichen Betriebsleiter, dessen Stellvertreter und ausreichend Personal in Planung, Verwaltung, Technik und Disposition. Das Verkehrsunternehmen muss in der Lage sein, auf unvorhergesehene Ereignisse schnell zu reagieren und entsprechend ein Verkehrsmanagement personell hinterlegen. Für die größeren Linienbündel im Saarpfalz-Kreis soll hierfür mindestens eine Vollzeitstelle vorgesehen sein.

3.4.6 Anforderungen an den Kundenservice, Marketing

Der Kundenservice ist über mehrere Wege sicherzustellen:

- **Persönlicher Kundenkontakt:** Die bestehenden Beratungs- und Verkaufsstellen in Blieskastel, Homburg und St. Ingbert sind fortzuführen (siehe Kap. 2.2.5.6). Sie sollen mindestens fünf Tage in der Woche für mehrere Stunden geöffnet sein.

- **Telefonischer Kundenkontakt:** Das 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 sichergestellt sein.
- **Virtueller Kundenkontakt:** Die Erreichbarkeit des Verkehrsunternehmens per E-Mail für alle Anliegen des Unternehmens betreffend inkl. Erstbearbeitung und Rückmeldung an den Kunden muss gewährleistet sein. Außerdem muss das Unternehmen spätestens zum Start des Verkehrs nach Vergabe eine Internetseite einrichten, auf der tagesaktuell über Fahrpläne, Tarife, Erreichbarkeit und aktuelle Ereignisse wie Betriebsstörungen, Umleitungen, Marketingaktionen oder Sonderverkehre informiert wird. Eine Verlinkung zu saarfahrplan.de und der Internetseite des Verbundes saarVV ist herzustellen.

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

Der Saarpfalz-Kreis setzt das erfolgreiche und bewährte Marketing für den ÖPNV weiter fort. Hierzu gehören grundsätzliche Marketingmaßnahmen wie das Erstellen und Verteilen der Fahrplanpublikationen sowie Kampagnen zur Verbesserung des Images des ÖPNV. Die in den laufenden Verkehrsverträgen festgeschriebenen Mittel (berechnet pro Bündel oder pro Linienkilometer) sollen schwerpunktmäßig einem Image verbessernden Marketing im ÖPNV mit großer Breitenwirkung zukommen. Die zentralen Qualitäten des ÖPNV im Saarpfalz-Kreis (z. B. Taktverkehr / ITF, hohe Fahrzeugqualität) sollen über verschiedene Kanäle durch eine professionelle Marktdurchdringung ins Bewusstsein der Bevölkerung gelangen.

Hinzu kommen spezielle zielgruppenorientierte Aktionen, v. a. im Freizeitverkehr (z. B. Biosphärenbus), im Schülerverkehr (z. B. Durchführung von Busschulen durch die Verkehrsunternehmen, Infoveranstaltungen an Schulen) und Berufspendlerverkehr (z. B. zur Unterstützung der Vermarktung des JobTickets). Die in Kapitel 2.2.6.4 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 durch die vielfältigen Arbeitsbelastungen (Kundenbetreuung, Verkehrssicherheit, Kassenverantwortung, Schichtdienste...) dabei eine Schlüsselrolle zu. Zur Sicherung der Betriebsqualität sind folgende Regelungen zur Tariftreue, zu Sozialstandards und zu einer möglichen Personalübernahme als Teil der ausreichenden Verkehrsbedienung einzuhalten:

- Bei Abgabe eines Angebotes zum Betrieb von Linien in Aufgabenträgerschaft des Saarpfalz-Kreises und des ZPS ist eine Tariftreueerklärung nach dem Saarländischen Tarif-Treue-Gesetz (STTG) abzugeben, auch wenn ein eigenwirtschaftlicher Antrag erfolgt. Diese ist auch Bestandteil des Liniengenehmigungsantrages.
- Sozialstandards aus 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 geregelt werden.

4 Maßnahmenkonzept

Die Mängelanalysen in den Kapiteln 3.2.4 und 3.3.2 haben Schwachstellen im ÖPNV-Netz des Saarpfalz-Kreises identifiziert, die in diesem Kapitel näher beleuchtet und auf die Möglichkeiten zu deren Behebung geprüft werden. Dabei werden auch Ergebnisse aus dem Beteiligungsverfahren berücksichtigt. Aus der Prüfung resultieren verschiedene Empfehlungen für den weiteren Umgang mit einer Schwachstelle.

4.1 Behebung allgemeiner Mängel

In diesem Kapitel werden Mängel einer näheren Betrachtung unterzogen, die das Angebot des ÖPNV im Saarpfalz-Kreis allgemein betreffen und nicht auf bestimmte Linien, Ortslagen oder Achsen bezogen sind. Diese Schwachstellen sind bereits in Tabelle 25 in Kapitel 3.2.4 aufgeführt.

4.1.1 Einrichtung von Verkehren von und nach Frankreich

Zurzeit existieren im ÖPNV des Saarpfalz-Kreises keine grenzüberschreitenden Verbindungen nach Frankreich. Dies steht im Widerspruch zu der im ÖPNV-Gesetz §§ 3 (2), 4 (6) und 11 (2) Punkt 12 aufgestellten Direktive, solche Verkehre „leistungsstark“ aufzubauen (siehe Kapitel 3.1 und 3.2.4).

In der Vergangenheit wurden bereits mehrfach Verkehre in die französische Nachbarstadt Sarreguemines angeboten. Zuletzt verkehrte die Linie MS3 (Moselle-Saar-Linie) auf der Fahrtstrecke Homburg – Blieskastel – Habkirchen – Sarreguemines. Sie wurde im Dezember 2007 eröffnet und im Dezember 2012 eingestellt. Innerhalb des Saarpfalz-Kreises trat die Linie R14 ihre Nachfolge an, die nach Kleinblittersdorf verlängert dort einen Anschluss an die Stadtbahn-Linie 1 Richtung Sarreguemines ermöglicht. Die Stilllegung der Linie MS3 erfolgte, weil der organisatorische und finanzielle Aufwand in keinem tragbaren Verhältnis zu der sehr geringen Fahrgastnachfrage stand. Linienführung und Haltestellenandienung auf französischer Seite wurden durch rechtliche und organisatorische Hürden zudem erschwert. Dem gegenüber standen auf deutscher Seite eine geringe und auf französischer Seite so gut wie keine Nutzung der Linie. Zählungen des ehemaligen Betreibers ergaben zwischen 0 und 10 Fahrgästen pro Woche im französischen Linienabschnitt.

Weiterhin existieren Werksverkehre für Schichtarbeiter aus Frankreich in die Stadt Homburg zu den großen Betrieben, die nicht Bestandteil des öffentlichen Linienverkehrs sind.

Empfehlung:

- Die Einrichtung einer „leistungsstarken Nahverkehrsverbindung“ ins benachbarte Frankreich ist allenfalls nach Sarreguemines vertretbar. Verbindungen in die umliegenden sehr ländlich geprägten Bereiche oder in die Stadt Bitche lassen aufgrund der Strukturschwäche (niedrige Bevölkerungsdichte u.a.) der Gegend noch weniger Nutzung erwarten. Die Steigerung der Fahrgastnachfrage von und nach Sarreguemines ist nur zu erreichen, wenn sich einige Rahmenbedingungen grundsätzlich ändern. Hierzu zählen eine bessere Akzeptanz der Verkehre auf französischer Seite und die Integration der bestehenden Werksverkehre in den Linienverkehr (siehe auch ÖPNVG des Saarlandes § 3 (8) Satz 3). Da dies nicht absehbar ist, wird die Einrichtung einer solchen Linie vorerst nicht befürwortet. Als

Ersatz steht die Verbindung mit R14, 501 und 507 nach Kleinblittersdorf und Anschluss mit der Stadtbahn-Linie 1 nach Sarreguemines zur Verfügung.

➡ vorerst kein akuter Handlungsbedarf

4.1.2 Integration freigestellter Schüler- und Kindergartenverkehre

Mit der im ÖPNV-Gesetz des Saarlandes § 3 (8) geforderten Integration von freigestellten Schüler- und Kindergartenverkehren in den ÖPNV, sofern wirtschaftlich und sachgerecht, ist in weiten Teilen des Saarpfalz-Kreises bereits begonnen worden. Insbesondere in den Gemeinden Mandelbachtal und Bexbach besteht noch Handlungsbedarf. Gespräche mit der Stadt Homburg wurden 2018 aufgenommen.

Für die betroffenen Kommunen entstehen durch die Integration organisatorische und wirtschaftliche Vorteile, z. B. durch Synergien, die entstehen wenn der Grundschulverkehr in einem Bündel mit anderen Linien erbracht wird.

Der Saarpfalz-Kreis soll deshalb kurz- bis mittelfristig die betroffenen Verkehre überprüfen und gemeinsam mit den betroffenen Gemeinden und Verkehrsunternehmen Vorschläge erarbeiten, welche Fahrten des freigestellten Schülerverkehrs sachgerecht in den bestehenden Linienverkehr integriert werden können. Dabei besteht die Möglichkeit, Fahrten auf bereits bestehenden Buslinien zusätzlich abzubilden oder eigene Linien zu schaffen. Letzteres ist insbesondere dann anzustreben, wenn die betroffenen Grundschulverkehre bezüglich ihrer Streckenführung kaum zu bestehenden Linienführungen passen.

➡ kurz- bis mittelfristiger Handlungsbedarf

4.1.3 Integration von Haustarifen in den saarVV

Die im ÖPNV-Gesetz des Saarlandes § 4 (1) geforderte Integration der Haustarife in den Tarif des saarländischen Verkehrsverbundes saarVV ist seitens des Saarpfalz-Kreises und angeschlossener Kostenträger in drei Fällen geboten: ingo-Tarif, Tarif „Homburg Spezial“ und Freizeitticket Saarpfalz-Kreis.

Der Saarpfalz-Kreis hat die hierzu notwendigen Gespräche mit der SNS zur Eingliederung der Haustarife in den Verbundtarif 2019 aufgenommen. Dabei wird beachtet, dass durch den Verlust von räumlicher und zeitlicher Flexibilität (Anpassung an das Wabensystem und die Tarifbestimmungen des saarVV) und höhere Fahrpreise Kunden- und Einnahmerückgänge auftreten können. Im Einzelfall müssen die Änderungen abgewogen und im Konsens mit allen Beteiligten umgesetzt werden.

➡ kurzfristiger Handlungsbedarf, Maßnahmen eingeleitet

4.1.4 Anbindung großflächiger Einzelhandelseinrichtungen

Der Grundsatz Nr. 48 des Landesentwicklungsplanes, Teilabschnitt Siedlung des Saarlandes von 2006 (siehe Kapitel 1.3.2 und 3.2.4) sieht vor, großflächige Einzelhandelsmärkte in eine Anbindung durch den ÖPNV einzubeziehen. Fast alle Märkte im Saarpfalz-Kreis befinden sich im Einzugsbereich von regelmäßig bedienten Bushaltestellen oder Schienenhaltungen. Lediglich zwei Standorte sind nur über weitere Fußwege zu erreichen: der Rewe-Markt Gersheim und der Aldi-Markt Limbach Süd.

Die bestehende Infrastruktur aller Märkte ist fast ausschließlich auf den Motorisierten Individualverkehr ausgerichtet. Dies liegt darin begründet, dass viele Kunden ein größeres

Volumen an Waren einkaufen, dessen Abtransport mit dem Fahrrad, zu Fuß oder mit Bus und Bahn nicht praktikabel ist. Von daher ist die Nachfrage nach Leistungen des ÖPNV an solchen Standorten als gering anzusehen. Hinzu kommt die grundsätzliche Absicht des Saarpfalz-Kreises, die Innenentwicklung der Dörfer und Stadtzentren zu stärken (siehe Kreisentwicklungskonzept Kap. 5.11 und 5.12) und somit einer durch den ÖPNV bereits gut erreichbaren Versorgungslandschaft Priorität einzuräumen.

Um eine dennoch potentielle Nachfrage zu befriedigen, wird für die beiden oben genannten Standorte die Prüfung folgender Maßnahmen vorgeschlagen:

- Rewe-Markt Gersheim (Bliesstraße, L105): Die Modifizierung im Umfeld bestehender Linien ist nicht möglich. Beispielsweise eine Anbindung durch den Biosphärenbus 501 ist nicht zu empfehlen, da durch eine Linienführung über die Bliesstraße die Anbindung der Gemeinschaftsschule Gersheim, der gesamten Ortslage Niedergailbach und des Europäischen Kulturparks Reinheim entfällt. Daher ist zu prüfen, ob eine Verlängerung der ALT-Linie 579 (Utweiler – Gersheim – Erzentel) in Form einer bedarfsgesteuerten Stichfahrt zum Rewe-Markt umsetzbar ist.
- Aldi-Markt Limbach Süd (Gewerbegebiet an der Autobahn, Konrad-Zuse-Straße): Es wird die Schaffung eines ALT-Angebotes durch die Gemeinde Kirkel empfohlen. Synergien mit den umliegenden Betrieben, die einige Arbeits- und Ausbildungsplätze aufweisen, sind zu beachten und gegebenenfalls in die Angebotsplanung zu integrieren. Eine Einbindung in die in der Nähe verlaufenden Buslinie 508 kann geprüft werden, ist aber aufgrund des Integralen Taktfahrplans (Knoten in Homburg und Bexbach) schwierig.

➡ Handlungsbedarf auf Ebene der Kommunen (Einrichtung kommunaler Bedarfsverkehre)

4.1.5 Einrichtung von Eilbuslinien für Berufspendler

Der Masterplan 100% Klimaschutz im Biosphärenreservat Bliesgau sieht in Kapitel 8.1.2 die Einrichtung von Eilbuslinien vor, die Arbeitnehmer schneller als mit den herkömmlichen ÖPNV-Verbindungen an ihren Arbeitsplatz und nach Hause bringen. Dieses Thema wird seit längerem landesweit diskutiert und wurde in einzelnen Fällen bereits umgesetzt (Linien R13, 166, 172, 175, 321 und 473, alle in Richtung des Oberzentrums Saarbrücken).

Im Saarpfalz-Kreis entspricht heute nur die RegioBus-Linie R10 annähernd einem solchen Modell, da sie für die Ortschaften Aßweiler, Ommersheim, Heckendalheim und den Norden Ensheim eine attraktive Reisezeit in das Zentrum Saarbrückens ermöglicht. Dies ist durch die Fahrt über die Autobahn A 620 zwischen Fechingen und Bismarckbrücke möglich.

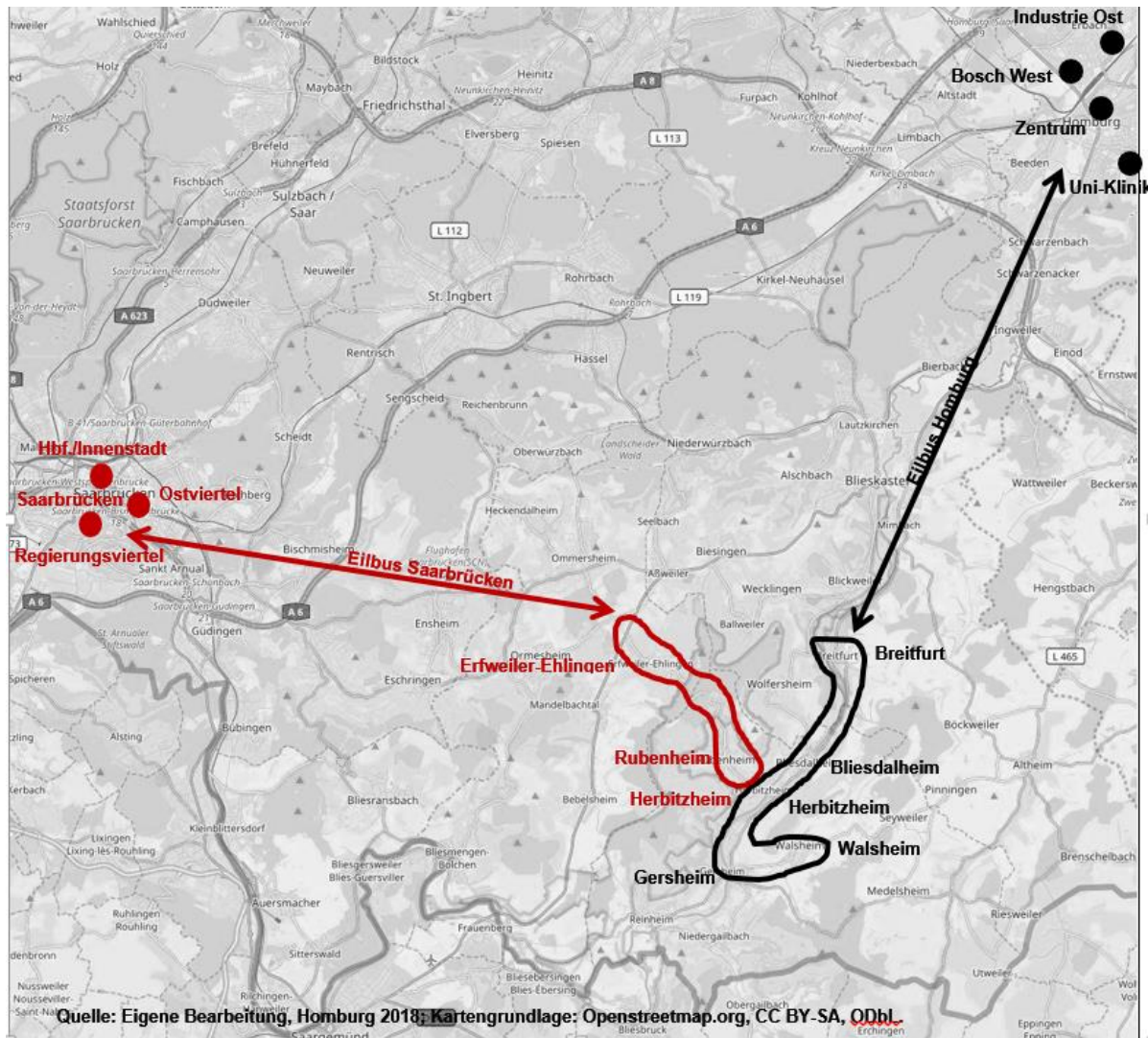
Insbesondere aus den Ortsteilen der Gemeinden Gersheim und Mandelbachtal sowie den südlichen Stadtteilen der Stadt Blieskastel, wo keine Schienenverbindung in der Nähe ist, verbessert ein Schnellbus nach und von Saarbrücken deutlich die Alternative zur Autonutzung. Bei der Umsetzung sind finanzielle, organisatorische und planerische Fragestellungen zwischen den beteiligten Aufgabenträgern zu klären.

Neben Saarbrücken ist im Saarpfalz-Kreis auch der Arbeitsplatzschwerpunkt Homburg (siehe Kapitel 2.1.5.1, Tabelle 3 und 4) ein möglicher Ziel- bzw. Startpunkt für Eilbuslinien. Hier ist zu prüfen, ob entlang des Blietals ein Eilbus eingerichtet werden kann:

Das Quellgebiet dieser Linie sollten die Ortschaften des südlichen und mittleren Blietals innerhalb des Kreisgebietes sein (z. B. Bliesmengen-Bolchen, Habkirchen, Bebelshaus, Wittersheim, Reinheim, Niedergailbach, Gersheim, Herbitzheim, Rubenheim, Erfweiler-Ehlingen, Bliedahlheim, Breilfurt, Mimbach, Wolfersheim, Blickweiler, Webenheim). Diese können in zwei oder drei Linienachsen abgedeckt werden. Ab Blieskastel soll keine Zwischenbedienung mehr erfolgen, sondern in direkter Fahrt über die B423 die Ziele in

Homburg erreicht werden. Mögliche Ziele sind hier das Homburger Zentrum, die Unikliniken und Industrieschwerpunkte wie Bosch (West / Ost) und Industriegebiet Erbach / Berliner Straße. Mit einer Fahrzeiterparnis von 10-20 Minuten pro Fahrt im Vergleich zur regulären ÖPNV-Verbindung kann gerechnet werden.

Abb. 21: Quellgebiet möglicher Eilbuslinien im südlichen Bliesgau



Die Finanzierung einer solchen Linie hängt einerseits von der Nachfrage ab, dürfte aber in der Regel auf Seiten des Anbieters hohe Kosten verursachen: Zu den Spitzenverkehrszeiten, v.a. morgens, müssen zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden, die nur eine Lastrichtung haben. Dies hat die Anschaffung neuer Fahrzeuge, die Einstellung zusätzlicher Fahrer und einen hohen Anteil an Leerkilometern zur Folge.

Eine Möglichkeit zur Einrichtung einer solchen Linie bietet die Ausschreibung und Neuvergabe des Linienbündels Saarpfalz-Kreis Süd zum 1.1.2025. Dies eröffnet organisatorische, planerische und wirtschaftliche Synergien und dadurch Kostenersparnisse. Ein vorheriger Probetrieb (z. B. für bestimmte Achsen oder Ortslagen) kann hilfreich sein und sollte geprüft werden.

➔ planerischer Handlungsbedarf, Abstimmung und Klärung finanzieller Fragen innerhalb der Aufgabenträger

4.1.6 Einrichtung einer Buslinie zur Erschließung von Gewerbegebieten in St. Ingbert

Ebenfalls in Kapitel 8.1.2 des Masterplanes 100% Klimaschutz im Biosphärenreservat Bliesgau ist die Einrichtung einer Linie vorgesehen, die bisher nur schlecht oder gar nicht an den ÖPNV angebundene Gewerbe- und Industriegebiete nach den Bedürfnissen der dort Beschäftigten anbindet. Dies betrifft den Süden von St. Ingbert Mitte und von Rohrbach, entlang der Autobahn A 6 (Im Schiffelland, Hasseler Chaussée, Kleber-Gelände, verschiedene Standorte der Firma Festo). Bereits die Analyse in Tabelle 4 weist für manche Standorte, v.a. das Kleber-Gelände mit der Fa. Bosch, eine schlechte oder nicht ausreichende Anbindung nach.

In der Vergangenheit wurden mehrfach Lösungsansätze auch in Form von Gutachten verfolgt, den Mangel zu beseitigen. Sie wurden jedoch nie zu einem Abschluss gebracht. Neben einer lokalen Erschließung und einer Ergänzung bestehender ÖPNV-Linien (Linien 506, 547, 522, 525/526) geht es vor allem um eine gute Anbindung an die Bahnstrecke Saarbrücken – Kaiserslautern, um dem Bedarf von Pendlern aus dem weiteren Umfeld gerecht zu werden. Da es sich in beiden Fällen jedoch um Verkehre innerhalb der Stadt St. Ingbert handelt, ist die finanzielle und organisatorische Einbindung in den Stadtbus „ingo“ naheliegend, woraus sich auch die finanzielle Verantwortung auf Ebene der Stadt St. Ingbert ergibt.

➔ planerischer Handlungsbedarf auf Ebene der Stadt St. Ingbert

4.1.7 Erweiterung des Stadtbusangebotes DOLMUSCH

Dieses im Gemeindeentwicklungskonzept der Stadt Blieskastel nicht näher ausformulierte Ziel ist nach Angaben der Stadtverwaltung bereits durch die Angebotsausweitung des DOLMUSCH (Linie 531/532) im Jahr 2016 auf Samstag realisiert. Eine weitere Ausweitung des Stadtbus-Systems ist nicht vorgesehen.

Längerfristig ist aus der Sicht des Saarpfalz-Kreises die Einrichtung einer weiteren Stadtbuslinie wünschenswert, die die Stadtteile Webenheim und Alschbach an das Stadtzentrum anbindet. Bisher übernimmt die Kreis-Buslinie 506 diese Aufgabe und fährt in diesem Linienabschnitt überwiegend Stadtverkehr.

➔ vorerst kein Handlungsbedarf

4.1.8 Einrichtung von Zubringerverkehren von der Gemeinde Mandelbachtal zum Schienenverkehr

Im Gemeindeentwicklungskonzept Mandelbachtal wird die Anbindung der Gemeinde an die nahe gelegenen Bahnhöfe Hassel und Niederwürzbach als mangelhaft identifiziert. Das einzige Angebot besteht derzeit durch die ALT-Linie 558, die Aßweiler (Busbahnhof: Anschlüsse an diverse Buslinien in die Mandelbachtaler Ortsteile) und die Haltestelle Niederwürzbach Abzw. Bahnhof miteinander verbindet. Die einzige Möglichkeit zur Behebung dieses Mangels wäre die Einrichtung einer neuen Buslinie. Da diese alleine als Zubringerverkehr aufgrund der zu erwartenden geringen Nachfrage nur schwer darstellbar ist, sind Synergien mit anderen Verkehrsbedürfnissen zu schöpfen.

➔ planerischer Handlungsbedarf, siehe Kapitel 4.2.4

4.1.9 Ausbau der Haltestelleninfrastruktur

Wie in den Kapiteln 2.2.3.4 und 3.4.4 festgestellt wurde, sind noch nicht alle erforderlichen Haltestellen (Typ 1 und Typ 2) so ausgebaut, dass den Belangen behinderter Menschen und dem Servicegedanken (z. B. Fahrgastinformation) Rechnung getragen wird. Zu den erforderlichen Maßnahmen, die insbesondere durch die zuständigen Baulastträger einzuleiten sind, gehören:

- Fortlaufender barrierefreier Ausbau von Haltestellen gemäß Kapitel 3.4.4.
- Einrichtung weiterer dynamischer, elektronischer Fahrgastinformationssysteme an Verknüpfungspunkten, vorrangig in St. Ingbert, Bexbach und Aßweiler.
- Sukzessive Erneuerung der überalterten Haltestellenmasten durch den jeweiligen Eigentümer.

☞ kurz- und mittelfristiger Handlungsbedarf seitens der Baulastträger und Eigentümer

4.2 Behebung von Erschließungsmängeln, Linienplanung

Neben den eher allgemeinen bzw. strukturellen Mängeln im ÖPNV des Saarpfalz-Kreises (siehe Kapitel 4.1) wurden im Rahmen der Analyse auch eine Reihe räumlich und/oder zeitlich begrenzter Bedienungslücken aufgezeigt (siehe Kapitel 3.2.2, 3.2.3, 3.2.4, Tabelle 25; Kapitel 3.3.2, Tabelle 28). Im Folgenden werden mögliche Maßnahmen zur Behebung dieser Mängel entwickelt, nach ihrer Eignung bewertet und den jeweils zuständigen Aufgabenträgern zugeordnet. Dabei kann sich eine Maßnahme auch auf mehrere Mängel auswirken.

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

4.2.1 Verbesserte Anbindung der Ortslage Kleinottweiler

Die derzeitige ÖV-Anbindung des Bexbacher Stadtteils Kleinottweiler erfüllt nicht das in den Kapiteln 3.3 und 3.4 formulierte Anforderungsprofil. Die 1.200 Einwohner des Ortes werden nur durch eine regelmäßige Anruf-Linien-Taxi-Verbindung (ALT-Linien 546 nach Homburg und 548 nach Bexbach) erreicht. Damit verbunden ist der Zwang des zeitigen Vorbestellens, das Entrichten eines Servicezuschlages sowie der Nachteil der begrenzten Kapazität (Gruppenbeförderung nicht möglich). Die Zielgruppe Schüler wird gesondert mit einzelnen Fahrten der Schulverstärker-Linie 539 befördert.

Maßgeblich für die schlechte Bedienung ist die räumliche Lage des Ortes: Zur benachbarten Schienenstrecke Homburg – Bexbach – Neunkirchen ist ein attraktiver Zugang nicht realisierbar. Die umliegenden Ortslagen sind mit dem Mittelzentrum Homburg und dem Grundzentrum Bexbach durch die Buslinien 505 und 508 verbunden. Beide Buslinien müssten, um Kleinottweiler in den Linienverlauf aufzunehmen, entweder große Umwege oder Stichfahrten durchführen oder einen alternierenden Linienweg fahren. Dies würde für die meist größeren Nachbarorte Einbußen in der Bedienungsqualität bedeuten. Hinzu kommt, dass der bestehende ITF mit Anschlüssen an den Knotenpunkten Bexbach Bahnhof und Homburg Hauptbahnhof nicht mehr haltbar wäre.

Als planerische Lösung wird ein zusätzlicher Linienverkehr vorgeschlagen, die die Ortslage zumindest tagsüber im 60- oder 120-Minuten-Takt anbindet. Es wurden verschiedene Varianten untersucht, um Synergien durch Verknüpfung mit bestehenden Linien zu erreichen:

- Verlängerung eines Teils der Fahrten des Stadtbusses Homburg (Linien 514/515) über Erbach Berliner Wohnpark hinaus → Durch Zerstörung des Taktgefüges durch Verlängerung einzelner Fahrten keine planerisch sinnvolle Möglichkeit, Mehraufwand von einem Fahrzeug im Linienbündel Stadt Homburg.
- Umlenkung von Verstärkerfahrten der Linie 505 (Homburg – Kleinottweiler – Jägersburg – Waldmohr / Bexbach) → kein vertaktetes Angebot (Verstärkerfahrten nur morgens und nachmittags) sowie Reduzierung des Angebotes in Reiskirchen und Erbach.
- Umlegung der gesamten Linie 505 auf den Linienweg Bexbach – Jägersburg – Kleinottweiler – Homburg → Folge ist der Wegfall eines guten Bedienungsstandards für die Ortsteile Reiskirchen und Erbach. Dieser muss durch ein Ersatzangebot mit mindestens einem zusätzlichen Fahrzeug abgedeckt werden.

Alle drei genannten Gründe verschlechtern das bestehende Angebot an anderer Stelle und sind mit Mehraufwand (in der Regel ein Fahrzeug) verbunden. Somit sind diese Varianten abzulehnen.

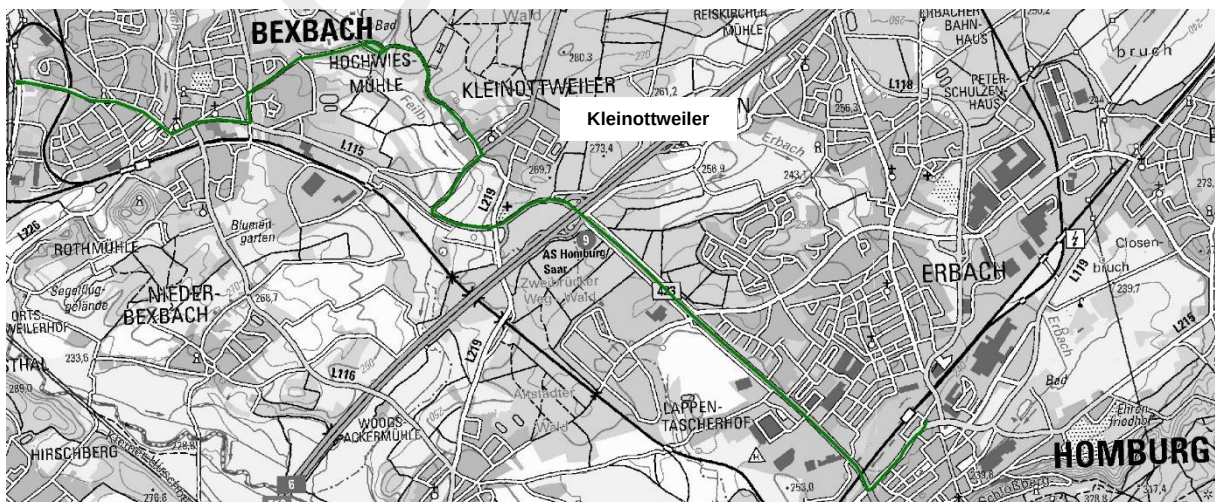
Vorgeschlagen wird hingegen folgende, neue Planungslinie (Abb. 23 **grüne Linie**):

- Homburg Hauptbahnhof – Homburg Bosch West – Bexbacher Straße / B 423 – Kleinottweiler Mühlenstraße – Freibad Hochwiesmühle – Hochwiesmühle – Bexbach Rathaus – Bexbach Wellesweilerstraße Kreisel und zurück.

Diese Variante würde Bexbacher Wohn- und Gewerbegebiete besser erschließen sowie einige ALT-Leistungen ersetzen. Da bei allen vorher betrachteten Varianten zusätzliche Fahrzeuge erforderlich sind, ist die Betrachtung dieser Variante mit ebenfalls einem zusätzlichen Fahrzeug planerisch und wirtschaftlich vergleichbar. Es könnte ein Kleinbus mit einer Kapazität von maximal 30 Plätzen eingesetzt werden, was die Kosten geringfügig senken würde und die Befahrbarkeit des Wohngebietes Hochwiesmühle erleichtert.

Die Detailplanung der einzelnen Varianten sowie entsprechende Kostenschätzungen müssen erfolgen, um hier eine konkrete Empfehlung zu Gunsten einer Variante abgeben zu können.

Abb. 22: mögliche Linienführung zur regelmäßigen Anbindung Kleinottweilers



➡ planerischer Handlungsbedarf, Detailplanung und Kostenschätzung der Varianten, Abstimmung und Klärung finanzieller Fragen mit den betroffenen Kommunen

4.2.2 Verbesserung des Angebotes in Niederbexbach, Altstadt und Limbach

Für die Anbindung des Bexbacher Ortsteils Niederbexbach sowie der Kirkeler Ortsteile Limbach und Altstadt an das Mittelzentrum Homburg sowie an das Grundzentrum Bexbach ist bisher im regelmäßigen ÖPNV nur die Kreisbuslinie 508 zuständig. Für Teile der Ortslage Limbach bietet sich Richtung Homburg und Saarbrücken zusätzlich die Bahnverbindung mit den Linien RB 70 und RB 71 an. Da die Verkehrszeiten der Buslinie 508 sich auf die Haupt- und Nebenverkehrszeit (siehe Abbildung 20) konzentrieren, entstehen insbesondere zur Schwachverkehrszeit, aber auch samstagsnachts Defizite zum in Tabelle 27 gesetzten Anforderungsprofil für Nebenachsen. Abhilfe schafft teilweise das Angebot an Anruf-Linien-Taxi-Fahrten im Fahrplan der Linie 508, welches aber mit Nutzungshemmnissen (Vorbestellung, Servicezuschlag, kleines Fahrzeug) verbunden ist.

Die Nachfrage auf der Linie 508 ist bei den bisher angebotenen Fahrten außerhalb der HVZ so gering, dass eine Ausweitung des Angebotes an Wochenenden und in den Abendstunden kaum sinnvoll erscheint. Die Besetzung nach 19 Uhr an Werktagen liegt bei 1-4 Personen, an Samstagen bei knapp 4 Personen pro Fahrt (Stichprobenzählung April 2018). Wirtschaftlich am ehesten darstellbar ist die Ausweitung des Angebotes an Samstagen bis ca. 19 Uhr. Sollten sich im Rahmen einer veränderten Umlaufplanung wirtschaftliche Synergien ergeben, wäre für den Samstag auch denkbar, die Taktung auf 120 Minuten zu reduzieren, dafür aber die Verkehrszeit zu verlängern.

➔ behutsamer Ausbau der Linie 508 samstagsnachts wirtschaftlich zu prüfen, sonst mittel- bis langfristig Sicherung des bestehenden Angebotes

4.2.3 Verbesserte Anbindung der Ortslagen Bayerisch Kohlhof und Bliesberger Hof

Die Kirkeler Ortsteile Bayerisch Kohlhof südwestlich und Bliesberger Hof östlich von Limbach werden im ÖPNV nur von Schulverstärkern und der Buslinie 315 der NVG mbH bedient. Die Linie 315 schafft täglich ein vertaktetes Angebot, allerdings wird das Mittelzentrum Homburg nicht umsteigefrei erreicht, sondern nur die Unikliniken und das Mittelzentrum Neunkirchen. Nach Homburg ist ein Umstieg in Beeden bzw. der Uniklinik erforderlich. Zur Schwachverkehrszeit existiert kein Angebot.

Beide Ortslagen liegen abseits der regelmäßig bedienten ÖPNV-Achsen. Zur Schließung dieser Bedienungslücke lassen sich vorhandene Linien nicht ohne größere Eingriffe modifizieren (z. B. durch geänderte Linienwege oder Stichfahrten), die zudem Nachteile für andere Orte und für die ITF-Knoten Bexbach Bahnhof und Homburg Hauptbahnhof bedeuten. Eine eigene Linie ist aufgrund der geringen Nachfrage und des geringen Potenzials wirtschaftlich nicht darstellbar. Um zumindest zur Schwachlastzeit eine bessere Anbindung zu gewährleisten, ist die Aufnahme beider Bereiche in die ALT-Fahrten der Linie 508 zu prüfen.

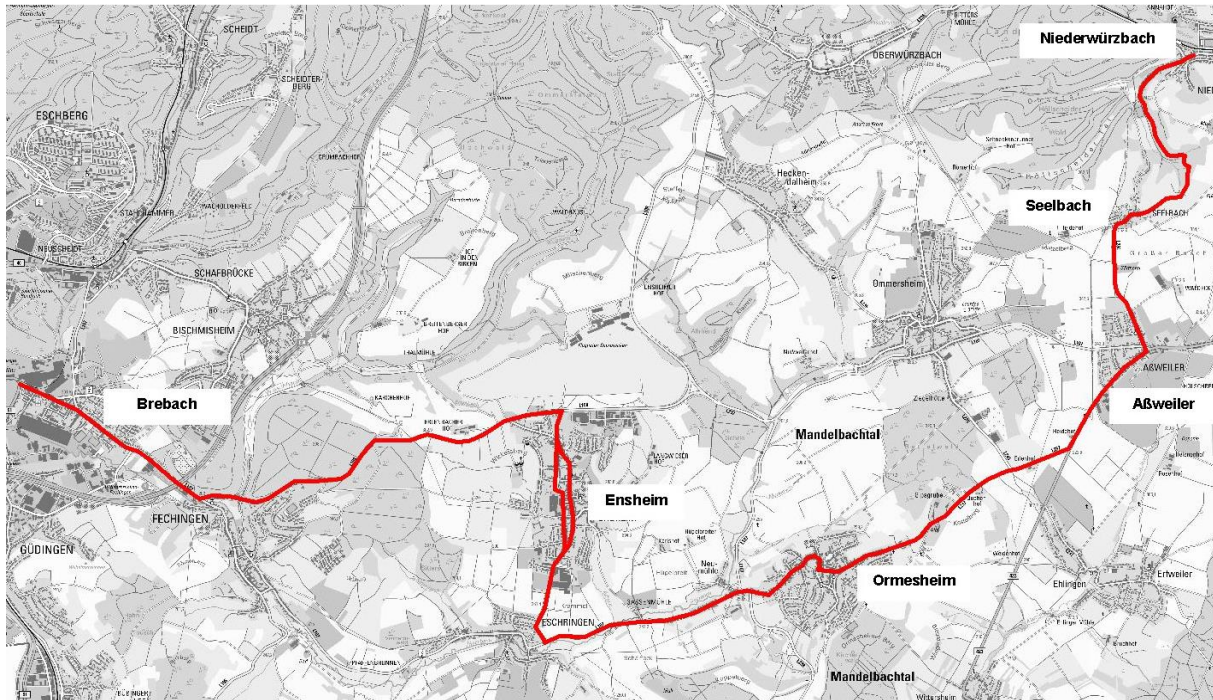
➔ Prüfung der Ausweitung der ALT-Fahrten auf der Linie 508 um die Haltestellen Bayerisch Kohlhof, In der Moosbach, Limbach Kolonie, Bliesberger Hof, Haydnstraße und Neue Siedlung.

4.2.4 Einrichtung einer Planungslinie Brebach – Niederwürzbach

Zur Behebung mehrerer Bedienungslücken wird die Einrichtung einer neuen Buslinie auf folgendem Linienweg vorgeschlagen:

- (Saarbrücken Römerkastell –) Saarbrücken Brebach Bahnhof – Fechingen Heringsmühle – Ensheim – Eschringen Am Rebenberg – Ormesheim – Aßweiler – Seelbach – Niederwürzbach Abzw. Bahnhof und zurück.

Abb. 23: Verlauf der Planungslinie Brebach – Niederwürzbach



Durch die Einrichtung dieser Linie könnten in einem Schritt drei Mängel behoben werden:

1. Historisch bedingt wird bis heute die Buslinie 120 der Saarbahn GmbH in der Aufgabenträgerschaft der Landeshauptstadt Saarbrücken bis Ormesheim betrieben. Dafür leistet der Saarpfalz-Kreis Ausgleichszahlungen in Höhe eines höheren fünfstelligen Betrages jährlich an die Stadt Saarbrücken. Um die Anbindung Ormesheims wirtschaftlicher zu gestalten und besser in das Liniennetz des Saarpfalz-Kreises einzubinden, ist eine Übernahme des Verkehrs der Linie 120 auf dem Abschnitt Ormesheim in die Aufgabenträgerschaft des Saarpfalz-Kreises verkehrlich und wirtschaftlich abzuwägen.
2. Die Gemeinde Mandelbachtal stellt in ihrem Gemeindeentwicklungskonzept fest, dass die Anbindung der Gemeinde-Ortsteile an die Bahnstationen im Würzbachtal unzureichend bis nicht vorhanden ist (siehe Kapitel 3.2.3, 3.2.4 (Tab. 25) und 4.1.8). Durch die projektierte Linie Brebach – Niederwürzbach wird an dieser Stelle Abhilfe geschaffen.
3. Der Blieskasteler Stadtteil Seelbach ist in das ÖPNV-Netz nur durch wenige Bedarfsfahrten im Schulverstärkerverkehr und eine Anruf-Linien-Taxi-Verbindung (Linie 558 Aßweiler – Niederwürzbach) integriert. Eine regelmäßige Busanbindung fehlt (siehe Kapitel 3.3.2, Tab. 28). Durch die projektierte Linie Brebach – Niederwürzbach wird auch an dieser Stelle Abhilfe geschaffen.

Die Planungslinie Brebach – Niederwürzbach kann auf dem Abschnitt Brebach – Aßweiler täglich und stündlich als Ersatz für die Linie 120 (und eventuell teilweise die Linien R14 und 507) sowie im weiteren Abschnitt nach Niederwürzbach mit reduziertem, bedarfsgesteuertem Angebot verkehren. Zum Einsatz kämen in der Haupt- und Nebenverkehrszeit zwei Fahrzeuge, in der Schwachverkehrszeit, evtl. auf verkürztem Linienweg, ein Fahrzeug.

Die konkrete Planung einer solchen Linie kann in mehreren Varianten auf Basis der aktuellen Betriebskosten erfolgen. Als Zeitpunkt einer möglichen Inbetriebnahme bietet sich die nächste Vergabe des Linienbündels Saarpfalz-Kreis West (siehe Kapitel 2.2.2.7) zum 1.1.2024 an.

Davon unberührt bleiben die Schulverstärkerfahrten der Linien 841 (Ormesheim – Sittersweg) und 852 (Ilseplatz – Ormesheim) der Saarbahn GmbH.

➡ planerischer Handlungsbedarf, Detailplanung der neuen Linie mit Kostenabschätzung

4.2.5 Behebung von Erschließungsmängeln im Bickenalbtal an Wochenenden und Richtung Zweibrücken

Das Bickenalbtal umfasst die östlichen Ortsteile der Gemeinde Gersheim (Medelsheim, Peppenkum, Seyweiler, Utweiler) und die südöstlichen Stadtteile der Stadt Blieskastel (Böckweiler, Altheim, Pinningen, Riesweiler, Brenschelbach). Zusammen kommen diese Orte auf 2.530 Einwohner (Stand Anfang 2018). Somit ist das Bickenalbtal der struktur- und einwohnerschwächste Bereich im Saarpfalz-Kreis, was die Anbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln wirtschaftlich schwierig macht. Hinzu kommt die disperse Orientierung dieses Raumes an drei umliegende Zentren in verschiedenen Richtungen: Blieskastel, Gersheim und Zweibrücken.

Derzeit existieren teilweise integral vertaktete Buslinien an Werktagen Richtung Blieskastel (Linie 577) und Gersheim (Linie 578). An Werktagen nach 19 Uhr und an Wochenenden verkehren die Anruf-Linien-Taxis der Linien 579 und 598. Mit der Neuvergabe des Linienbündels Saarpfalz-Kreis Süd zum 1.1.2017 wurde das Busangebot ausgebaut. Ziel dieser Maßnahme war, gerade in strukturschwachen Gegenden, den zunehmend älteren Menschen und den Schülern eine Teilhabe am öffentlichen Leben zu ermöglichen, ohne vom Privatauto abhängig zu sein.

Die Mängelanalyse stellt dennoch fest, dass abends und an Wochenenden das derzeitige ALT-Angebot nicht ganz dem Anforderungsprofil (siehe Tab. 27) entspricht.

Noch signifikanter ist der Schwachpunkt, dass außer sehr punktuell im Schülerverkehr (Linie 237) eine Anbindung an die Mittelstadt Zweibrücken fehlt. Traditionell sind die meisten Ortslagen des Bickenalbtals eher nach Zweibrücken als nach Homburg ausgerichtet. Diesem Sachverhalt wird das ÖV-Angebot nicht gerecht.

Aufgrund der geringen zu erwartenden Nachfrage werden folgende dosierte Maßnahmen zur weiteren Planung und wirtschaftlichen Prüfung vorgeschlagen:

1. Einrichtung einzelner zusätzlicher Busfahrtenpaare der Linie 577 an Samstagen in Richtung Blieskastel, um Besorgungen zu ermöglichen und Freizeitaktivitäten zu erleichtern (z. B. Pilgerwanderungen auf dem Jakobsweg ab Böckweiler oder Medelsheim). Hier sind mögliche Synergien mit Fahrten anderer Linien durch Umlaufbildung zu prüfen.
2. Anbindung des Bickenalbtals an Zweibrücken:
 - Verlängerung einzelner Fahrten der Linie 578 an Vor- und Nachmittagen bis und ab Zweibrücken, entweder ab Brenschelbach über Hornbach oder ab Böckweiler über Mittelbach. Erstgenannter Fahrweg dauert deutlich länger als der zweite. In jedem Fall sind die Anschlüsse von und zur Linie 577 sowie die Unterrichtszeiten an den Schulstandorten Gersheim und Blieskastel zu berücksichtigen.
 - Alternativ Prüfung einer zusätzlichen Schnellbuslinie (ohne Zwischenbedienung in Rheinland-Pfalz) Zweibrücken – Böckweiler – Altheim –

Zweibrücken, die sich in Böckweiler in den ITF-Knoten der Linien 577 und 578 einfügt.

3. Ausdehnung des ALT-Angebotes der Linien 579 und 598 auf die Abendstunden bis ca. 22 Uhr.
4. Einsatz kleinerer Fahrzeuge (Kapazität bis ca. 30 Personen) auf den Linien 577 und 578.

➡ planerischer Handlungsbedarf (Detailplanung der Linie 578 mit verlängerten Fahrten bis und ab Zweibrücken unter Berücksichtigung der bestehenden Schülerverkehre des Schulstandortes Gersheim und Anschlüsse der Linien 577 und 578 untereinander; Ausweitung ALT-Fahrten und Prüfung von Busfahrten an Samstagen)

4.2.6 Verbesserung der Verbindungsqualität für Ortsteile von Blieskastel und Mandelbachtal an Wochenenden durch die Linien R10, R14 und 504

In Kapitel 3.3.2 (Tab. 28) wurde festgestellt, dass einige Ortsteile der Stadt Blieskastel und der Gemeinde Mandelbachtal bezüglich ihrer gegenseitigen Verknüpfung und Anbindung an die umliegenden Zentren nicht dem in Tabelle 27 gestellten Anforderungsprofil genügen. Auf den dort festgelegten Haupt- und Nebenachsen sollte ein Stunden- bis Zweistunden-Takt zur Schwachverkehrszeit die Regel sein.

- Die RegioBus-Linie R10 verkehrt an Wochenenden in Intervallen zwischen 60 und 240 Minuten, in der Regel jedoch alle zwei Stunden. Schon die Einrichtung weniger Zusatzfahrten reicht zur Einrichtung eines durchgängigen Zweistunden-Taktes aus. Verdichtungen sind v.a. sonntags nachmittags und abends notwendig.
- Die RegioBus-Linie R14 verkehrt an Wochenenden auf verkürztem Linienweg Kleinblittersdorf – Blieskastel mit Anschluss an Biosphärenbus 501 von und nach Homburg im Drei-Stunden-Takt. Hier bietet sich an, diesen zumindest probeweise auf einen Zwei-Stunden-Takt auszubauen, um zu prüfen, ob die geringe Nachfrage dadurch belebt werden kann. Zielgruppen wie Wanderer oder Besucher der Saarland-Therme scheuen die Nutzung der R14 vermutlich auch aufgrund des dünnen Taktes und der langen Wartezeit bis zum nächsten Bus.
- Die Linie 504 verkehrt samstags von 6:00 bis vor 18:00 Uhr im Stunden- bis Zwei-Stunden-Takt. Anschließend sowie sonntags ganztägig wird die Fahrleistung von ALT-Fahrten nach Bedarf übernommen. Hier wäre eine Ausweitung des Zwei-Stunden-Taktes auf Samstagabend zu prüfen. An Sonntagen könnten gezielt ausgesuchte Fahrplanlagen mit Bussen bedient werden.

Zielvorstellung zum Erreichen des Mindest-Anforderungsprofils könnte auf allen drei Linien während der Schwachlastzeit zumindest zeitweise ein Zwei-Stunden-Takt mit ITF-Knoten in Aßweiler sein. Über die Finanzierung der Zusatzleistungen müssen die jeweiligen Aufgabenträger ZPS (Linien R10 und R14) und Saarpfalz-Kreis (Linie 504) entscheiden. Alle Angebotsverbesserungen sind durch ein intensives Marketing zu begleiten.

➡ planerischer Handlungsbedarf: Detailplanung zur Taktverdichtung (Zielzustand 2-Stunden-Takt) samstags und sonntags auf den Linie R10, R14 und 504.

➡ Kostenschätzung und Wirtschaftlichkeitsprüfung auf Grundlage der Detailplanung durch die jeweiligen Aufgaben- und Kostenträger, anschließend Entscheidung für oder gegen Taktverdichtung oder für eine eingeschränkte Variante der Taktverdichtung zu bestimmten Zeiten.

4.2.7 Bessere Bedienung von Homburger Stadtteilen durch den Stadtbus an Sonntagen

Der Betrieb des Stadtbusses Homburg (Linien 511 - 516) beginnt an Sonn- und Feiertagen erst gegen 14:00 Uhr. Das Erreichen vieler Veranstaltungen (z. B. Konzerte, Gottesdienste, private Feiern etc.) oder Ziele (z. B. Wanderungen oder Ausflüge in die weitere Umgebung durch Umstieg auf andere Bus- oder Bahnlinien) ist deshalb per ÖPNV für viele Einwohner Homburgs nicht möglich. Auch der Betrieb der Homburg anbindenden Bahn-, RegioBus- und Kreisbus-Linien beginnt wesentlich früher sonntagmorgens. Eine morgendliche Ausweitung des Angebotes und eine Anpassung der Betriebszeiten des Stadtbusnetzes an die anderen Linien tragen dem Anforderungsprofil (Tab. 27) und dem Gesamtangebot zu Gunsten der Bevölkerung Rechnung.

Es ist zu prüfen, mit welchem wirtschaftlichen Mehraufwand der Betriebsbeginn an Sonn- und Feiertagen zwischen 8:00 und 10:00 Uhr verbunden ist. Planung und Entscheidung darüber obliegen der Stadt Homburg als Besteller der Verkehre.

Im Gegenzug können ggf. Einsparpotenziale realisiert werden, indem das Betriebsende von derzeit ca. 22:00 Uhr vorverlegt wird. Zur Abwägung sind Nachfragedaten und Fahrgasterhebungen auszuwerten.

➔ planerischer Handlungsbedarf, Detailplanung mit Kostenschätzung einer Ausweitung oder zeitlichen Verlagerung des Taktes an Sonntagvormittagen durch die Stadt Homburg.

4.2.8 Regelmäßige Anbindung des Industriegebietes Homburg Ost

Das Homburger Industriegebiet Ost (hier arbeiten mehrere Tausend Beschäftigte in den Werken von Bosch, Schaeffler, Michelin, Dr. Theis u.a., siehe Kapitel 2.1.5.1, Tabelle 4) wird derzeit nur durch einzelne Fahrten der Linien 501 und 567 angebunden. Diese Fahrten sind im Wesentlichen an den Schichtzeiten (6 / 14 / 21 Uhr) orientiert. Einige zusätzliche Fahrten orientieren sich an Zwischenschichten und Bürozeiten (7 / 16-18 Uhr).

Zur besseren Aktivierung des Fahrgastpotenzials stellt sich grundsätzlich die Frage nach der Gewinnung von Berufspendlern als Fahrgäste. Dieses Thema birgt einerseits viel Potenzial, aber auch hohes Risiko, da Berufspendler sich vor allem in ländlicheren Gebieten oft sehr Auto-affin verhalten. Angebotsverbesserungen sind gemeinsam mit den Themen Parkraummanagement, JobTicket (siehe Kapitel 2.2.5.1), mögliche Einführung von Eilbuslinien (siehe Kap. 4.1.5) und einer Analyse des Bedarfs und der Herkunft der Mitarbeiter zu behandeln. Die Einbindung in ein betriebliches Mobilitätsmanagement ist erforderlich.

➔ Aufbau von Strukturen eines betrieblichen Mobilitätsmanagements des Saarpfalz-Kreises gemeinsam mit dem saarVV und den betroffenen Unternehmen. Ableitung von Empfehlungen und Planungsvorschlägen aus Erkenntnissen weitergehender Untersuchungen.

4.2.9 Bessere Bedienung von St. Ingberter Stadtteilen durch den Stadtbus an Wochenenden

Der St. Ingberter Stadtbus „ingo“ (Linien 521 – 526) stellt an Samstagen seinen Betrieb gegen 17:00 Uhr ein (Ausnahme: ALT-Linie 528 bis 1:30 Uhr). An Sonntagen wird kein Verkehr angeboten. Dieser Mangel wird teilweise durch die RegioBus-Line R6 und die Kreisbus-Linien 506 und 547 abgefangen. Die Stadtteile Hassel, Rohrbach, Mühlwald und Rentrish sowie das Kreiskrankenhaus erhalten so eine Anbindung an das Stadtzentrum, den Bahnhof und die Umgebung.

Die Stadtteile Rischbach, Josefstal, Reichenbrunn, Sengscheid und Oberwürzbach sind an Sonntagen vom ÖPNV abgeschnitten.

Aus der Bevölkerung gibt es seit Jahren die Forderung nach einem Sonntagsangebot des „ingo“. Daher wird vorgeschlagen, als Ergänzung zu den bestehenden RegioBus- und Kreislinien ein Mindestangebot an Sonn- und Feiertagsfahrten anzubieten, welches so wirtschaftlich konzipiert ist, dass ein Bus und ein Fahrer die Leistung unter Beachtung der Umlauf-, Lenk- und Ruhezeiten abdecken können.

- Mögliche Linienführung: St. Ingbert Rendezvous-Platz – Rischbach / Josefstal – Rendezvous-Platz – Bahnhof – Sengscheid – Reichenbrunn – Oberwürzbach – Hassel – Rohrbach – Rendezvous-Platz und umgekehrt zurück (gegenläufiger Ringverkehr). Die Linienführung zur Schwachverkehrszeit kann von den etablierten „ingo“-Linien abweichen, um planerische und wirtschaftliche Synergien zu erreichen und vorrangig die Stadtteile anzubinden, die nicht durch andere ÖPNV-Linien tangiert werden.
- Betriebszeit sonntags von 10:00 bis 18:00 Uhr im Zwei-Stunden-Takt

An Samstagen ist zu prüfen, ob die Verlängerung des Angebotes in die Abendstunden eine adäquate Nachfrage nach sich zieht.

➡ planerischer Handlungsbedarf, Detailplanung mit Kostenschätzung einer Erweiterung des Stadtbusses „ingo“ an Samstagabenden, Sonn- und Feiertagen durch die Stadt St. Ingbert.

4.2.10 Verbesserung der Verbindungsqualität auf Hauptachsen: Verdichtung von Verkehren der Linien R6 und R7 sonntags

Alle Achsen, die von RegioBus-Linien (siehe Kapitel 2.2.2.2) erschlossen sind, werden in der Analyse in Kapitel 3.3.1 (Tabelle 26) als Hauptachsen definiert. Insbesondere die Linien R6 und R7 im Saarpfalz-Kreis weisen eine dichte Taktung und hohe Fahrgastnachfrage auf. An Sonntagen genügt allerdings das derzeitige Angebot eines durchgängigen Zwei-Stunden-Taktes nicht dem Anforderungsprofil für Hauptachsen, das hier einen durchgängigen Stundentakt vorsieht.

Beide Linien liegen in der planerischen und finanziellen Verantwortung des Zweckverbandes Personennahverkehr Saarland (ZPS). Dieser soll eine mögliche Taktverdichtung am Wochenende planerisch und finanziell prüfen.

➡ Kostenschätzung und Wirtschaftlichkeitsprüfung durch den Aufgabenträger ZPS, anschließend Entscheidung für oder gegen eine Taktverdichtung oder für eine eingeschränkte Variante der Taktverdichtung zu bestimmten Zeiten.

4.3 Zusammenfassung der Maßnahmen zur Verbesserung des ÖPNV-Angebotes

Die folgende Tabelle fasst alle in Kapitel 4.1 und 4.2 benannten Maßnahmen sowie die jeweiligen Zuständigkeiten zusammen.

-  = weitere Maßnahmen durch den Saarpfalz-Kreis erforderlich und in die Wege zu leiten
-  = weitere Maßnahmen durch Dritte erforderlich
-  = vorerst keine weiteren Maßnahmen erforderlich

Tab. 29: Zusammenfassung der Maßnahmen, die aus dem vorliegenden Nahverkehrsplan resultieren

Nr.	Maßnahme	Weiteres Vorgehen	Zuständigkeit
1 	Einrichtung von Verkehren von und nach Frankreich	Vorerst kein akuter Handlungsbedarf	Saarpfalz-Kreis, ZPS, französische Behörden
2  	Integration freigestellter Schülerverkehre in den Linienverkehr	Handlungsbedarf kurz- bis mittelfristig, Einzelfallprüfung	Saarpfalz-Kreis mit betroffenen Kommunen
3  	Integration von Haustarifen in den saarVV	Handlungsbedarf kurzfristig	Saarpfalz-Kreis mit betroffenen VU, saarVV, ZPS
4 	Anbindung großflächiger Einzelhandelseinrichtungen	Einrichtung kommunaler Bedarfsverkehre (ALT)	Gemeinden Kirkel und Gersheim
5  	Einrichtung von Eilbuslinien für Pendler	Planung eines neuen Linienformates, wirtschaftliche Prüfung	Saarpfalz-Kreis, ZPS
6 	Buslinie zu den Gewerbegebieten St. Ingbert	Planung und wirtschaftliche Prüfung eines Angebotes	Stadt St. Ingbert
7 	Erweiterung des Stadtbus Blieskastel	Kein Handlungsbedarf	Stadt Blieskastel
8 	Anbindung Mandelbachtal an Schienenverkehr	Einrichtung einer neuen Linie, siehe	Saarpfalz-Kreis
9  	Sukzessiver Ausbau und Erneuerung der Haltestellen	Laufende Planung und Umsetzung	Baulastträger, Saarpfalz-Kreis, betroffene Kommunen
10  	Verbesserung der Anbindung Kleinottweilers	Planerische und wirtschaftliche Prüfung verschiedener Varianten	Saarpfalz-Kreis, Stadt Homburg, Stadt Bexbach
11 	Angebotsverbesserung Niederbexbach, Limbach, Altstadt	Prüfung Erweiterung Busangebot Linie 508 samstags	Saarpfalz-Kreis

12 !	Angebotsverbesserung Bayerisch Kohlhof, Bliesberger Hof	Räumliche Ausweitung von ALT- Fahrten der Linie 508	Saarpfalz-Kreis
13 !	Einrichtung Buslinie Brebach – Niederwürzbach	Planung und wirtschaftliche Prüfung eines Angebotes	Saarpfalz-Kreis
14 !	Anbindung des Bickenalbtals an Wochenenden und Richtung Zweibrücken	Planerische und wirtschaftliche Prüfung einer Ergänzung und Modifizierung des Angebotes	Saarpfalz-Kreis
15 ! ?	Taktverdichtung, Angebotsverbesserung der Linien R10, R14 und 504	Planerische und wirtschaftliche Prüfung	ZPS, Saarpfalz-Kreis
16 ?	Ausweitung der Betriebszeiten des Stadtbus Homburg sonntags	Planerische und wirtschaftliche Prüfung einer Ausweitung oder Verschiebung der Betriebszeiten	Stadt Homburg
17 !	Verbesserte Anbindung Homburg Industriegebiet Ost	Aufbau eines betrieblichen Mobilitätsmanagements als Planungsgrundlage	Saarpfalz-Kreis, Saarland / ZPS, Firmen / Betriebe
18 ?	Verbesserte Anbindung St. Ingberter Stadtteile an Wochenenden	Planerische und wirtschaftliche Prüfung eines Stadtbusangebotes an Sonntagen	Stadt St. Ingbert
19 ?	Taktverdichtung der Linien R6 und R7 an Sonntagen	Planerische und wirtschaftliche Prüfung	ZPS

**Anlage 1: Verbindungsqualität in allen geschlossenen Ortschaften und Stadtteilen im Saarpfalz-Kreis
Abgleich an definiertem Anforderungsprofil (siehe Abb. 20 und Tab. 27)**

Gemeinde	Ortsteil	Anbindung an mit Linie(n)	Achsen- typ	Mo.-Fr.			Sa.		So.
				HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ
Bexbach	Bexbach Mitte	Homburg	RB74, 505, 508	H	😊	😊	😊	😊	😊
		Neunkirchen	RB74, 303/304	H	😊	😊	😊	😊	😊
Bexbach	Frankenholz	Homburg	505	N	😊	😊	😊	😊	😊
		Bexbach	505	N	😊	😊	😊	😊	😊
Bexbach	Höchen	Homburg	505	N	😊	😊	😊	😊	😊
		Bexbach	505	N	😊	😊	😊	😊	😊
Bexbach	Kleinottweiler	Homburg	SV, ALT546	F	😞	😞	😡	😞	😞
		Bexbach	SV, ALT548	F	😞	😞	😡	😡	😞
Bexbach	Niederbexbach	Homburg	508	N	😊	😊	😊	😊	😊
		Bexbach	508	N	😊	😊	😊	😊	😊
Bexbach	Oberbexbach	Homburg	505	N	😊	😊	😊	😊	😊
		Bexbach	303/304, 505	N	😊	😊	😊	😊	😊
Bexbach	Rothmühle	Bexbach	ALT548	F	😞	😞	😡	😞	😞
Blieskastel	Alschbach	Blieskastel	506	F	😊	😊	😊	😊	😊
Blieskastel	Altheim	Blieskastel	577, ALT598	F	😊	😊	😊	😊	😊
		Zweibrücken	SV	F	😞	😡	😡	😡	😡
Blieskastel	Aßweiler	Blieskastel	R10, R14, 507	H	😊	😊	😊	😊	😊
		St. Ingbert	504	H	😊	😊	😊	😊	😊
		Saarbrücken	R10	H	😊	😊	😊	😊	😊
Blieskastel	Ballweiler	Blieskastel	R10	N	😊	😊	😊	😊	😊
		Saarbrücken	R10	N	😊	😊	😊	😊	😊
Blieskastel	Bellem	Blieskastel	531, 547	F	😊	😊	😊	😊	😊
Blieskastel	Bierbach	Blieskastel	R14, 501, 507	H	😊	😊	😊	😊	😊
		Homburg	R14, 501, 507	H	😊	😊	😊	😊	😊
Blieskastel	Biesingen	Blieskastel	R10, R14, 507	H	😊	😊	😊	😊	😊
		Saarbrücken	R10	H	😊	😊	😊	😊	😊
		St. Ingbert	R10 (U)	H	😊	😊	😡	😡	😡
Blieskastel	Blickweiler	Blieskastel	R10, 501	N	😊	😊	😊	😊	😊
Blieskastel	Blieskastel Mitte	Homburg	R14, 501, 507	H	😊	😊	😊	😊	😊
		Saarbrücken	RB68, R10, 506	H	😊	😊	😊	😊	😊
		St. Ingbert	RB68, 506	H	😊	😊	😊	😊	😊
		Zweibrücken	562	N	😊	😊	😡	😡	😊
Blieskastel	Böckweiler	Blieskastel	577, ALT598	F	😊	😊	😊	😊	😊
Blieskastel	Breitfurt	Blieskastel	501	H	😊	😊	😊	😊	😊
		Gersheim	501	H	😊	😊	😊	😊	😊
Blieskastel	Brenschelbach	Blieskastel	577, 578 (U), ALT598	F	😊	😊	😊	😊	😊
		Zweibrücken	SV	F	😞	😡	😡	😡	😡
		Gersheim	578, ALT579	F	😊	😊	😊	😊	😊
Blieskastel	Lautzkirchen	Blieskastel	R14, 501, 506, 507, 531, 547	H	😊	😊	😊	😊	😊
		Homburg	R14, 501, 507	H	😊	😊	😊	😊	😊
		St. Ingbert	RB68, 506	H	😊	😊	😊	😊	😊
Blieskastel	Mimbach	Blieskastel	501, 577	H	😊	😊	😊	😊	😊
		Gersheim	501	H	😊	😊	😊	😊	😊
Blieskastel	Niederwürzbach	Blieskastel	RB68, 506	H	😊	😊	😊	😊	😊
		St. Ingbert	RB68, 506	H	😊	😊	😊	😊	😊
Blieskastel	Pinningen	Blieskastel	577, ALT598	F	😊	😊	😊	😊	😊
		Zweibrücken	SV	F	😞	😡	😡	😡	😡
Blieskastel	Riesweiler	Blieskastel	577, ALT598	F	😊	😊	😊	😊	😊
		Gersheim	577 (U)	F	😞	😞	😡	😡	😡
		Zweibrücken	SV	F	😞	😡	😡	😡	😡
Blieskastel	Schloßberg, Agd	Blieskastel	532	F	😊	😊	😡	😊	😡
Blieskastel	Seelbach	Aßweiler	SV, ALT558	F	😡	😡	😊	😡	😊
		St. Ingbert	SV, ALT558 (U)	F	😡	😡	😊	😊	😡
Blieskastel	Webenheim	Blieskastel	506, 562	N	😊	😊	😊	😊	😊
		Homburg	506 (U), 562 (U)	H	😊	😊	😊	😊	😊
Blieskastel	Wecklingen	Blieskastel	R10	N	😊	😊	😊	😊	😊
		Saarbrücken	R10	N	😊	😊	😊	😊	😊

**Anlage 1: Verbindungsqualität in allen geschlossenen Ortschaften und Stadtteilen im Saarpfalz-Kreis
Abgleich an definiertem Anforderungsprofil (siehe Abb. 20 und Tab. 27)**

Gemeinde	Ortsteil	Anbindung an mit Linie(n)	Achsen- typ	Mo.-Fr.			Sa.		So.
				HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ
Blieskastel	Wolfersheim	Blieskastel 501, ALT503	N	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Gersheim 501, ALT503	N	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Gersheim	Bliesdalheim	Blieskastel 501	H	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Gersheim 501	H	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Gersheim	Gersheim	Blieskastel 501	H	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Saarbrücken 501 (U)	H	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Gersheim	Herbitzheim	Aßweiler 504	N	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Gersheim 501, 504	H	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Blieskastel 501, ALT503	H	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Gersheim	Medelsheim	Gersheim 578, 578(U), ALT579	F	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Blieskastel 577, ALT598	F	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Gersheim	Niedergailbach	Gersheim 501	F	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Saarbrücken 501 (U)	F	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Gersheim	Peppenkum	Gersheim 577 (U), ALT579	F	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Blieskastel 577, ALT598	F	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Zweibrücken SV	F	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Gersheim	Reinheim	Gersheim 501	H	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Saarbrücken 501 (U)	H	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Gersheim	Rubenheim	Aßweiler 504	N	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Blieskastel 504 (U), SV, ALT503	N	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Gersheim 504	N	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Gersheim	Seyweiler	Blieskastel 577, ALT598	F	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Gersheim 578, ALT579	F	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Gersheim	Utweiler	Gersheim 577 (U), ALT579, ALT598	F	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Blieskastel 577, ALT598	F	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Zweibrücken SV	F	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Gersheim	Walsheim	Blieskastel 504(U), SV, ALT503	N	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Gersheim 504, 578	N	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Homburg	Altbreitenfelderhof	Homburg 505	N	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Bexbach 505	N	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Homburg	Beeden	Homburg R14, 315, 501, 507	H	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Zweibrücken R14, 501, 507 (U)	N	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Blieskastel R14, 501, 507	H	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Homburg	Berliner Wohnpark	Homburg 514, 515	ES	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Homburg	Birkensiedlung	Homburg 512	ES	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Homburg	Bruchhof	Homburg 513	ES	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Homburg	Einöd	Homburg R7	H	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Zweibrücken R7	H	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Homburg	Erbach	Homburg 280, 505, 514, 515	ES	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Homburg	Industriegebiet Ost	Homburg 501, 567	F	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Homburg	Ingweiler	Homburg R7	F	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Zweibrücken R7	F	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Homburg	Jägersburg	Homburg 280, 505	H	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Bexbach 505	N	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Homburg	Kirrberg	Homburg 511	N	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Zweibrücken SV	F	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Homburg	Reiskirchen	Homburg 505	N	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Homburg	Sanddorf	Homburg 513	ES	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Homburg	Schwarzenacker	Homburg R7	H	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Zweibrücken R7	H	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Homburg	Schwarzenbach	Homburg R7	H	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Zweibrücken R7	H	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Homburg	Universitätsklinikum	Homburg 505, 511, 512	H	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Saarbrücken 505, 511, 512 (U)	H	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Homburg	Websweiler	Homburg 505	N	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Bexbach 505	N	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Homburg	Wörschweiler	Homburg R14, 501, 507	H	😊	😊	😊	😊	😊	😊

**Anlage 1: Verbindungsqualität in allen geschlossenen Ortschaften und Stadtteilen im Saarpfalz-Kreis
Abgleich an definiertem Anforderungsprofil (siehe Abb. 20 und Tab. 27)**

Gemeinde	Ortsteil	Anbindung an mit Linie(n)	Achsen- typ	Mo.-Fr.			Sa.		So.
				HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ
Homburg	Zentrum	Blieskastel R14, 501, 507	H	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Zweibrücken R7	N	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Saarbrücken RB70, RB71, RE1	H	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Kaiserslautern RB70, S1, RE1	H	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Neunkirchen RB74	H	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Kirkel	Altstadt	Zweibrücken R7	H	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Homburg 508	N	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Kirkel	Bayrisch Kohlhof	Bexbach 508	N	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Neunkirchen 315	N	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Kirkel	Bliesberger Hof	Homburg 315 (U)	N	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Homburg 315 (U)	F	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Kirkel	Limbach Hauptstr.	Homburg 508	N	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Bexbach 508	N	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Kirkel	Limbach Windschnorr	Homburg RB70, RB71, 508	H	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Bexbach 508	N	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Kirkel	Neuhäusel	St. Ingbert RB70, RB71, 547	H	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Blieskastel 547	N	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Homburg RB70, RB71	H	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Kirkel	Siedlung Waldland	St. Ingbert 547	F	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Kirkel 547	F	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Mandelbachtal	Bebelsheim	Aßweiler R14, 507	N	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		St. Ingbert R14, 507 (U)	N	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Mandelbachtal	Bliesmengen-Bolchen	Saarbrücken R14, 501, 507 (U)	H	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		St. Ingbert R14, 507 (U)	N	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Mandelbachtal	Ehlingen	Aßweiler R14, 504, 507	N	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Blieskastel R14, 507	N	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		St. Ingbert 504	N	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Mandelbachtal	Erfweiler	Aßweiler 504	N	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Blieskastel 504 (U), SV	N	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		St. Ingbert 504	N	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Mandelbachtal	Habkirchen	Saarbrücken R14, 501, 507 (U)	H	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		St. Ingbert R14, 507 (U)	N	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Gersheim 501	H	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Mandelbachtal	Heckendalheim	Saarbrücken R10	H	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		St. Ingbert 504	H	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Mandelbachtal	Ommersheim	Saarbrücken R10	H	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		St. Ingbert 504	H	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Mandelbachtal	Ormesheim	Saarbrücken 120	H	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Aßweiler R14, 507	N	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		St. Ingbert R14, 507 (U), SV	N	😊	😊	😊	😊	😊	😊
Mandelbachtal	Wittersheim	St. Ingbert R14, 507 (U)	N	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Aßweiler R14, 507	N	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Saarbrücken R14, 507 (U)	N	😊	😊	😊	😊	😊	😊
St. Ingbert	Gewerbegebiet Geistkirch	St. Ingbert 506, 547	F	😊	😊	😊	😊	😊	😊
St. Ingbert	Gewerbegebiet Kleber	St. Ingbert -	F	😊	😊	😊	😊	😊	😊
St. Ingbert	Gewerbegebiet West	St. Ingbert 160, 170	N	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Saarbrücken 170 (U)	N	😊	😊	😊	😊	😊	😊
St. Ingbert	Hassel	St. Ingbert RB68, 506, 525, 526	N	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Blieskastel RB68 (U), 506	N	😊	😊	😊	😊	😊	😊
St. Ingbert	Hobels	St. Ingbert 523, 524	ES	😊	😊	😊	😊	😊	😊
St. Ingbert	Rischbach / Josefstal	St. Ingbert 523, 524	ES	😊	😊	😊	😊	😊	😊
St. Ingbert	Mühlwald	St. Ingbert 506, 523, 524, 547	ES	😊	😊	😊	😊	😊	😊
St. Ingbert	Oberwürzb. / Reichenb.	St. Ingbert 525, 526	N	😊	😊	😊	😊	😊	😊
St. Ingbert	Rentrisch	St. Ingbert RB70, RB71, 506	H	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Saarbrücken RB70, RB71, 506	H	😊	😊	😊	😊	😊	😊
St. Ingbert	Rohrbach	St. Ingbert RB70, RB71, 506, 521, 522, 547	H	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Homburg RB70, RB71	H	😊	😊	😊	😊	😊	😊

**Anlage 1: Verbindungsqualität in allen geschlossenen Ortschaften und Stadtteilen im Saarpfalz-Kreis
Abgleich an definiertem Anforderungsprofil (siehe Abb. 20 und Tab. 27)**

Gemeinde	Ortsteil	Anbindung an mit Linie(n)	Achsen- typ	Mo.-Fr.			Sa.		So.
				HVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	SVZ
St. Ingbert	Roter Flur	St. Ingbert 523, 524	ES	😊	😊	😊	😊	😞	😞
St. Ingbert	Schiffelland / Oststraße	St. Ingbert 525, 526	ES	😊	😊	😊	😊	😞	😞
St. Ingbert	Schmelzerwald	St. Ingbert 522	ES	😊	😊	😊	😊	😞	😞
St. Ingbert	Schüren	St. Ingbert R6	H	😊	😊	😊	😊	😊	😊
St. Ingbert	Sengscheid	St. Ingbert 525, 526	F	😊	😊	😊	😊	😊	😞
St. Ingbert	Südviertel	St. Ingbert 504, 521, 522	ES	😊	😊	😊	😊	😞	😞
St. Ingbert	Zentrum	Saarbrücken RB68, RB70, RB71, RE1, 506	H	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Homburg RB70, RB71, RE1	H	😊	😊	😊	😊	😊	😊
		Neunkirchen R6	H	😊	😊	😊	😊	😊	😊

Erläuterungen zu Symbolen und Abkürzungen:

- 😊 Angebot entspricht den oder übertrifft die Anforderungen
- 😊 Angebot entspricht den Anforderungen nur teilweise
- 😞 Angebot nicht vorhanden oder deutlich unter den Anforderungen
- (U) Umstieg in andere Linie erforderlich
- ALT Anruf-Linien-Taxi, nur mit Vorbestellung, i.d.R. Zuschlag
- SV nur Schulverstärker-Verkehr

Achsentyp (siehe Kap. 3.3.1, Tab.26)

H	Hauptachse
N	Nebenachse
F	Flächenerschließung ländl. Raum
ES	Flächenerschließung Stadtteile

Verkehrszeiten (siehe Kap. 3.3.1, Abb. 20)

- HVZ Hauptverkehrszeit
- NVZ Nebenverkehrszeit
- SVZ Schwachverkehrszeit

Anlage 2: Liniensteckbriefe

Im Folgenden werden alle Linien, die in diesem Nahverkehrsplan betrachtet werden, in Form von Steckbriefen dargestellt. Es handelt sich um die Linien in Aufgabenträgerschaft des Saarpfalz-Kreises (siehe Kapitel 2.2.2.3 und 2.2.2.4) sowie informativ die Linien in Aufgabenträgerschaft des Zweckverbandes Personennahverkehr Saarland (RegioBus- und landesweite Nachtbus-Linien, siehe Kapitel 2.2.2.2). Dabei werden alle Linien mit einer tabellarischen Darstellung zur Strecke, zu ihrer Funktion, zum Angebot, zu Verknüpfungen und weiteren Besonderheiten beschrieben.

Eine kartographische Darstellung erfolgt jeweils im Anschluss. Auf die Kartierung wird bei reinen Schulverstärkern verzichtet aufgrund deren zeitlich eingeschränkter Bedienung und räumlich oft komplexerer Erschließung. Das Gleiche gilt für Linien mit ausschließlicher oder überwiegender Leistungserbringung durch Anruf-Linien-Taxis.

Dargestellte Linien:

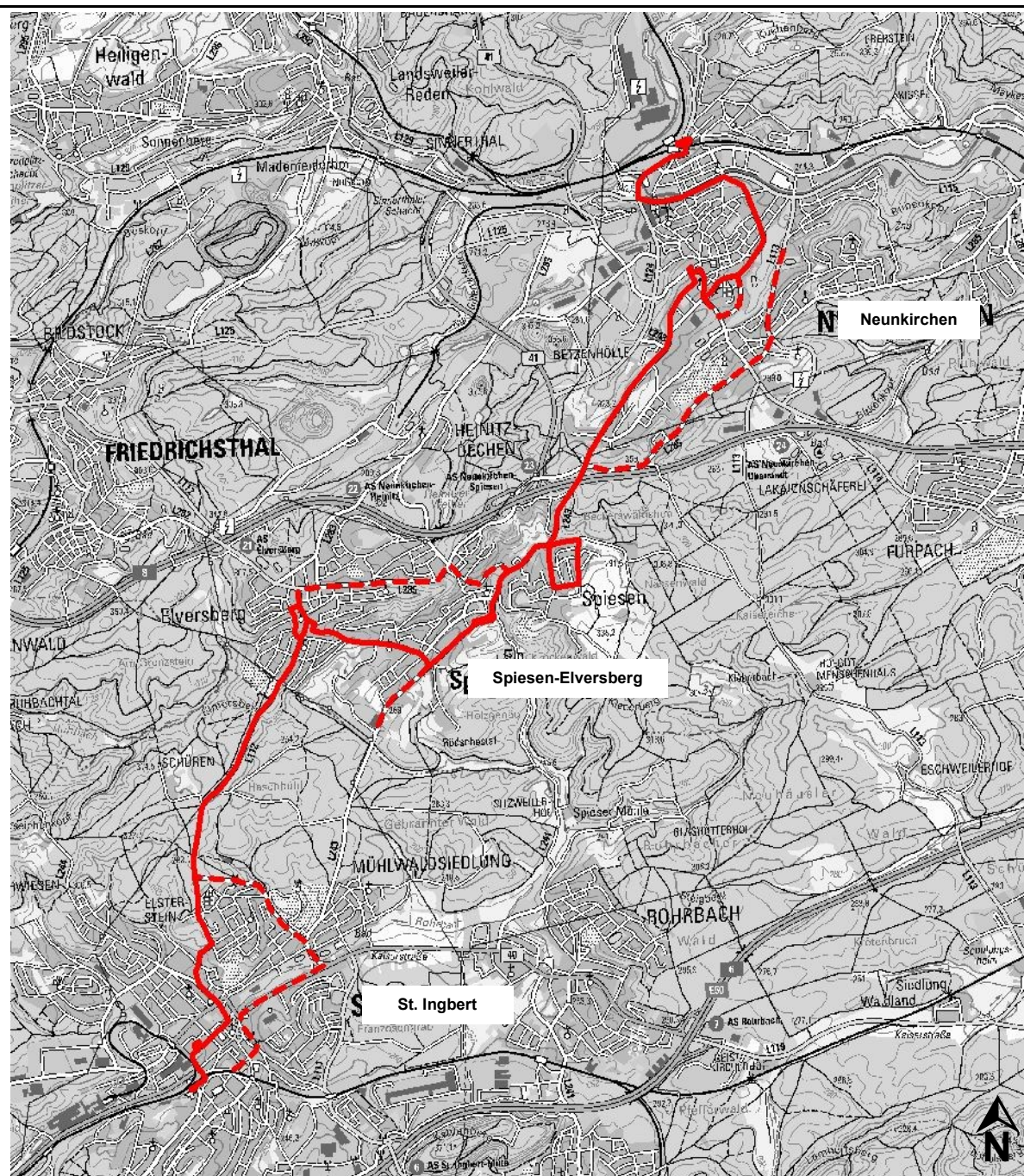
R6, R7, R8/280, R10, R14, 501, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 531, 532, 533, 538, 539, 546, 547, 548, 551, 552, 556, 557, 558, 560, 562, 566, 567, 568, 571, 572, 573, 574, 575, 577, 578, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588, 591-593 zusammengefasst, 597, N1, N2, N51, N52, N53, N54, N57 und N58.

Erläuterungen zu den Tabellen:

- Die Angaben zum Mindestbedienungsstandard sind vereinfacht, d.h. Uhrzeiten gerundet und Taktungen ohne Einzelabweichungen dargestellt.
- Zeile „Fahrten“: Dargestellt ist die Anzahl der Fahrten pro Tag und Richtung. S = nur an Schultagen, F = Fahrt nur in den Schulferien. Ergänzen sich eine S- und F-Fahrt in ähnlicher Zeitlage und ähnlichem Streckenverlauf, werden sie als eine normale Fahrt gewertet.
- Die statistischen Kenngrößen (Kilometerleistung und Fahrplanstunden pro Jahr sowie Linienlängen) sind den Fahrplänen der jeweiligen Ausschreibungen entnommen. Nach Betriebsaufnahme haben sich insbesondere bei Schulverstärkerlinien durch Zu- und Abbestellungen Abweichungen ergeben. In Einzelfällen ist das auch bei Taktfahrten der Fall, z.B. der Verlängerung der Linie R6 zum St. Ingberter Bahnhof ab 2017. Die Kennzahlen sollen lediglich einen Eindruck vermitteln und erheben keinen Anspruch auf Genauigkeit.

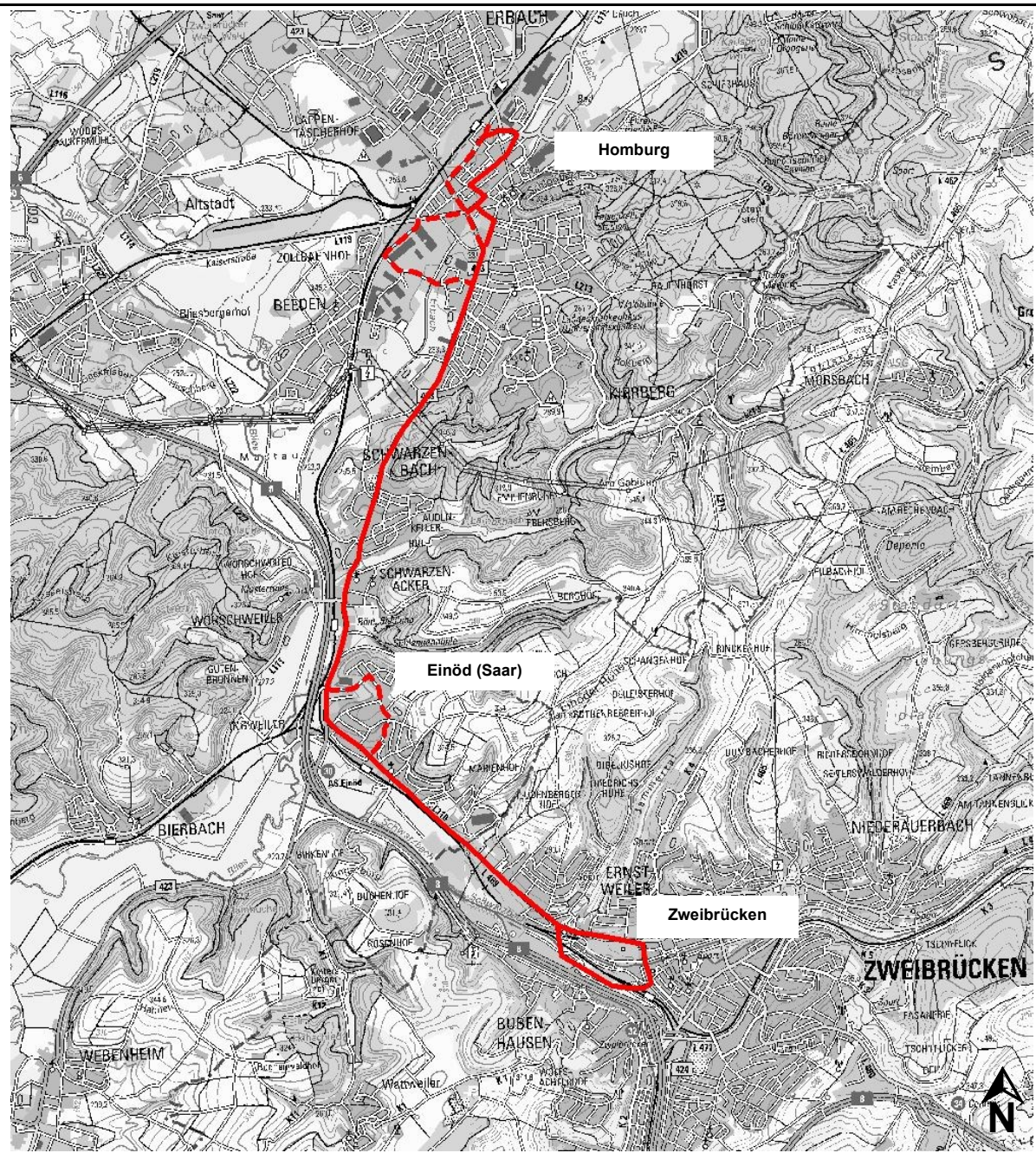
Linien-Nr.	R6		intern: 776			
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2023		Linienbündel: Saarpfalz-Kreis West			
Linienverlauf	St. Ingbert – Spiesen-Elversberg – Neunkirchen u.z.					
Bediente Ortslagen (wichtige Haltestellen)	St. Ingbert Mitte (Bahnhof, Rendezvous-Platz, Kreiskrankenhaus), Schüren, Elversberg, Spiesen, Neunkirchen (Oberer Markt, Städt. Krankenhaus, Berufsschule, Krankenhäuser, Stummdenkmal, Bahnhof)					
Kategorie	RegioBus-Linie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	- Lückenschluss zwischen den Bahnhöfen Neunkirchen und St. Ingbert (Ergänzung zur Schiene) sowie Direktverbindung der beiden Stadtzentren - Anbindung Ortslage Spiesen-Elversberg an umliegende Mittelzentren - Anbindung dreier Krankenhäuser und mehrerer Schulen an ihr Umfeld - Verknüpfung mit anderen Buslinien in den beiden Stadtzentren und in Spiesen-Elversberg					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa*		So/Feiertage*	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
	Neunkirchen – St. Ingbert					
Bedienungszeitraum (Spätfahrten nach 0:00 unter Besonderheiten)	5:00-23:30	4:30 – 0:00	5:00 – 23:30	5:00 – 0:00	8:00 – 22:30	7:00 – 0:00
Takt	30' – 60'	30' – 60'	30' – 60'	30' – 60'	120'	120'
Fahrten	35 + 6S	34 + 5S	27	28	9	10
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.					
St. Ingbert Bahnhof	170, Stadtbus „ingo“, 504, RB68, RB70, RB71, RE1					
St. Ingbert Rendezvous-Platz	160, 170, Stadtbus „ingo“, 504, 506, 547, ALT528, div. Schulverstärkerlinien					
St. Ingbert Kreiskrankenhaus	547					
Elversberg Kirche	104, 309					
Neunkirchen Stummdenkmal	Stadtbuslinien Neunkirchen, R12					
Neunkirchen Bahnhof	Stadtbuslinien Neunkirchen, RE3, RB73, RB74					
Ausführendes Unternehmen	Saar-Mobil GmbH & Co. KG Püttlingen					
Fahrzeugstandard	Standard-Niederflurbus 12 Meter mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag, Fahrzeugkategorie A und B					
Bus-km-Aufwand pro Jahr (lt. Ausschreibungsfahrplan)	374.500 km, 15.140 Fahrplanstunden. Länge Regelfahrt: 15,0 (hin), 15,4 km (zurück) mit Schleifenfahrt Spiesen Haberdell 16,6 / 16,9 km					
Besonderheiten	- Umlauftechnische Verknüpfung einiger Fahrten mit Linie 170. * Sa. & So. früh eine Spätfahrt pro Richtung zwischen 0:00 und 1:00 - Im 30-Min.-Takt bedient jede zweite Fahrt das Wohngebiet Spiesen Haberdell, im Stundentakt jede Fahrt (Schleifenfahrt). 6 Fahrten mit abweichendem Linienweg im Schülerverkehr 2 Fahrten bis St. Ingbert Saarbrücker Str. (Mo.-Sa. an 5:52 Uhr, Mo.-Fr. an 20:58 Uhr)					
Hauptsächliche Nachfrage	Alle Verkehrsarten: Schüler-, Berufs-, Freizeit- und Besorgungsverkehr.					

Kartografische Darstellung der Linie R6



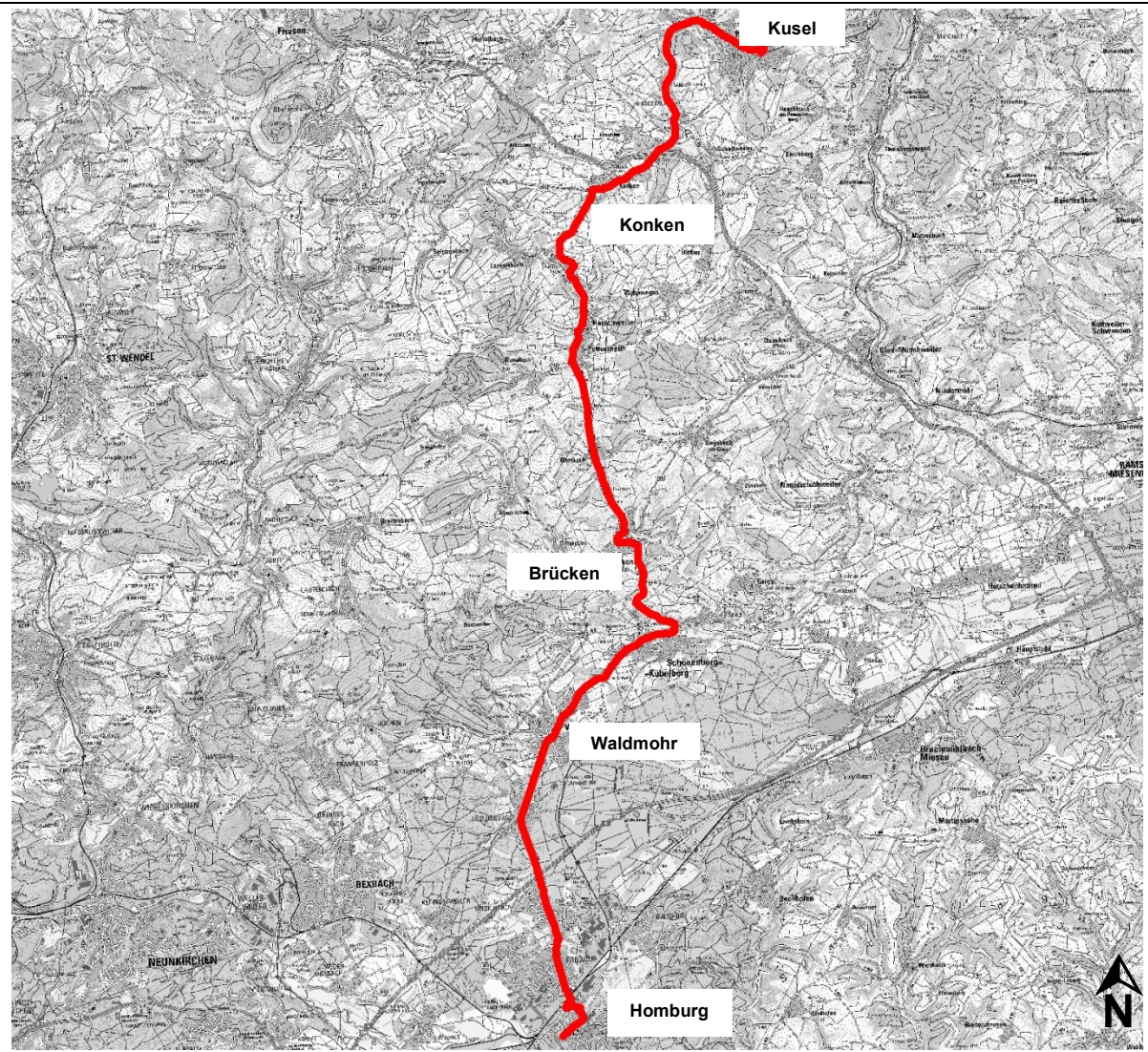
Linien-Nr.	R7		intern: 777			
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2023		Linienbündel: Saarpfalz-Kreis Nord			
Linienverlauf	Homburg – Schwarzenacker – Einöd – Zweibrücken u.z.					
Bediente Ortslagen (wichtige Haltestellen)	Homburg (Hauptbahnhof, Talstraße, Amtsgericht, Birkensiedlung), Schwarzenbach, Schwarzenacker, Einöd, Ernstweiler, Zweibrücken (Hauptbahnhof, ZOB, Goetheplatz)					
Kategorie	RegioBus-Linie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	• Verbindung der Bahnhöfe und Innenstädte von Homburg und Zweibrücken (Lückenschluss in den Schienenverbindungen) • Anbindung Homburger Stadtteile Birkensiedlung, Schwarzenbach, Schwarzenacker, Einöd sowie des Zweibrücker Stadtteils Ernstweiler an umliegende Mittelzentren • Anbindung mehrerer Schulen, des Jugenddorfes und des Römermuseums an das nähere und weitere Umfeld • Verknüpfung mit anderen Buslinien in den beiden Stadtzentren und an die Bahnlinie Saarbrücken – Pirmasens in Einöd					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage*	
	Hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
	Homburg - Zweibrücken					
Bedienungszeitraum	4:45 - 22:45	4:40 – 23:15	4:45 – 23:45	5:15 – 0:15	7:45 – 22:45	8:15 – 23:20
Takt	30' – 60'	30' – 60'	30' – 60'	30' – 60'	120'	120'
Fahrten (S=Schulverstärker)	34 + 5S	35 + 5S	31	30	9	9
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.					
Homburg Hauptbahnhof	R8/280, R14, 238, Stadtbus „bussi“, 501, 505, 507, 508, 567, div. Schulverstärkerlinien, ALT546, RB70, RB71, RB74, RB76, RE1, S1					
Homburg Talstraße	R8/280, R14, 238, Stadtbus „bussi“, 501, 505, 507, 508, div. Schulverstärkerlinien, ALT546					
Schwarzenacker Römermuseum	Ca. 7 Min Fußweg bis Wörschweiler Kreuzung: R14, 501, 507, 551					
Schwarzenbach Jugenddorf	551					
Einöd Bahnhof	RB68					
Zweibrücken Hauptbahnhof	RB68, 231 – 236, 240, div. Ruftaxi-Linien					
Zweibrücken ZOB	221 – 226, 229, 231 – 237, 240					
Ausführendes Unternehmen	Saar-Mobil GmbH & Co. KG Püttlingen					
Fahrzeugstandard	Standard-Niederflurbus 12 Meter mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag, Fahrzeugkategorie A und B					
Bus-km-Aufwand pro Jahr lt. Ausschreibungsfahrplan	237.900 km, 12.749 Fahrplanstunden. Länge Regelfahrt: 12,9 (hin), 12,5 km (zurück)					
Besonderheiten	• *So. früh ein Fahrtenpaar im Spätverkehr zwischen 0:20 und 1:30 • 3 Schulfahrten mit abweichendem Fahrweg • 2 Verstärkerfahrten Fr.-nachmittags ab Jugenddorf ohne Halt zum Homburger Hauptbahnhof • 1 Frühfahrt Zweibrücken – Homburg Mo.-Fr. über Villeroy & Boch					
Hauptsächliche Nachfrage	Alle Verkehrsarten: Schüler-, Berufs-, Freizeit- und Besorgungsverkehr.					

Kartografische Darstellung der Linie R7



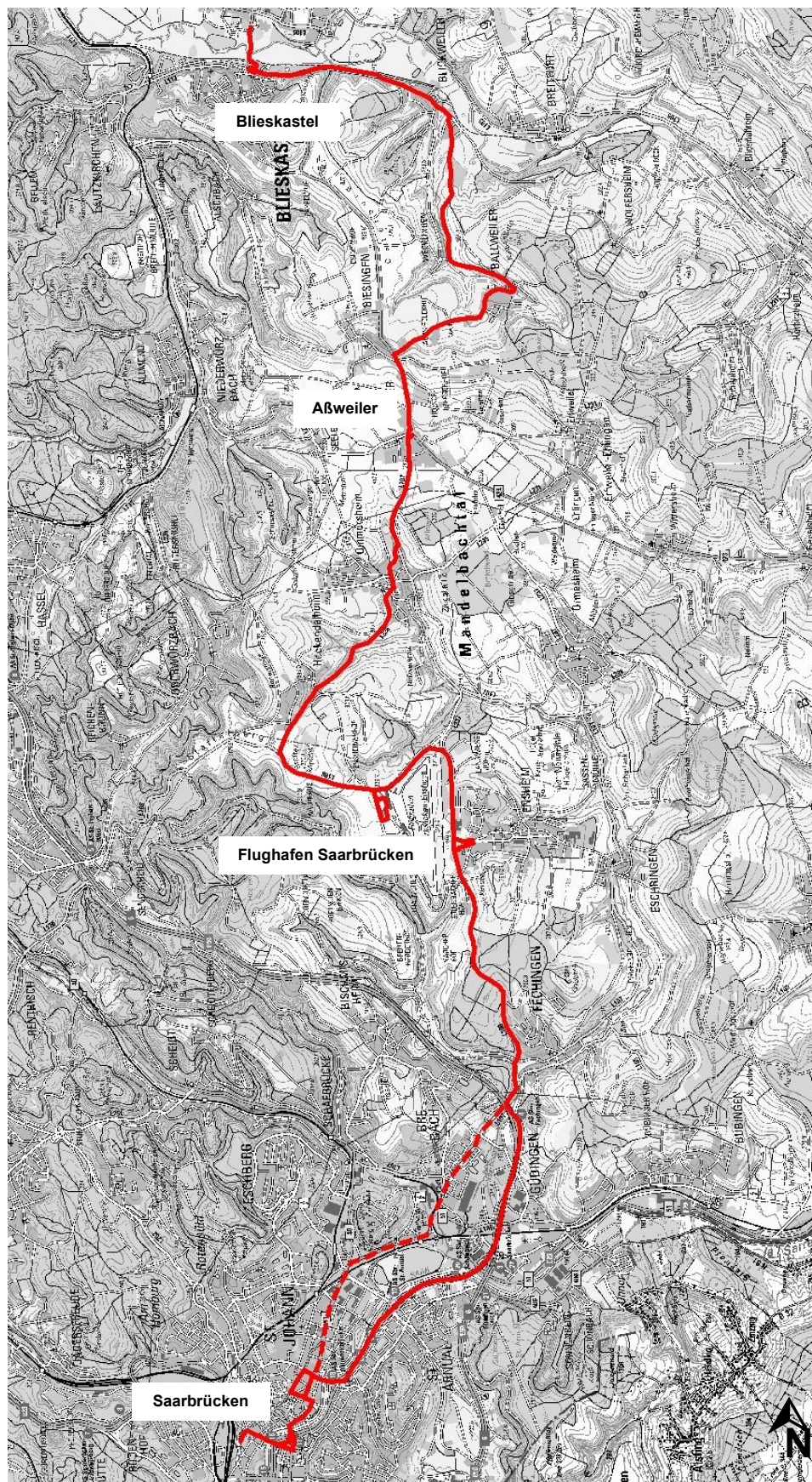
Linien-Nr.	R8		VRN: 280			
Genehmigte Laufzeit bis	8.6.2024		Linienbündel: Pfälzer Bergland			
Linienverlauf	Homburg – Jägersburg – Waldmohr – Schöneberg-Kübelberg – Brücken – Herrschweiler-Pettersheim – Kusel u.z.					
Bediente Ortslagen (wichtige Haltestellen)	Homburg (Talstraße, Hauptbahnhof), Erbach, Jägersburg, Waldmohr, Kübelberg, Schöneberg (ZOB), Brücken, Ohmbach, Herrschweiler-Pettersheim, Langenbach, Konken, Bledesbach, Diedelkopf, Kusel (Krankenhaus Vorplatz, Gymnasium, Bahnhof)					
Kategorie	RegioBus-Linie / RegioLinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	• Verbindung der Stadtzentren und Bahnhöfe Kusel und Homburg • Anbindung der bedienten Ortslagen an die Mittelzentren Homburg und Kusel sowie untereinander • Verknüpfung mit anderen Buslinien in Homburg, Schöneberg und Kusel • Touristische Anbindung des Glan-Blies-Radweges und diverser Wanderwege					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
	Homburg - Kusel					
Bedienungszeitraum	6:00 - 22:15	5:20 – 21:45	7:00 – 22:00	5:40 – 22:40	9:00 – 20:00	7:40 – 18:40
Takt	60'	60'	120'	120'	120'	120'
Fahrten	16	16	8	8	6	6
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.					
Homburg Hauptbahnhof	R7, R14, 238, Stadtbus „bussi“, 501, 505, 507, 508, 567, div. Schulverstärkerlinien, ALT546, RB70, RB71, RB74, RB76, RE1, S1					
Homburg Talstraße	R7, R14, 238, Stadtbus „bussi“, 501, 505, 507, 508, div. Schulverstärkerlinien, ALT546					
Schöneberg ZOB	285, 286, 287, 288, div. Ruftaxi-Linien					
Brücken Ortsmitte	281, 283, 288					
Kusel Bahnhof	270, 271, 274, 275, 276, 277, 281, 288, 292 – 298, div. Ruftaxi-Linien					
Ausführendes Unternehmen	DB-Regio Bus Mitte GmbH Mainz					
Fahrzeugstandard	Standard-Niederflurbus 12 Meter mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag, Fahrzeugkategorie A					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	288.300 km					
Besonderheiten	• 3 Fahrten mit abweichendem Fahrweg an Schultagen • Mo.-Fr. alternierende Bedienung von Langenbach und Krottelbach jeweils im Zwei-Stunden-Takt • So.-früh 1 Ruftaxi-Fahrt der Linie 2980 als Ergänzung zw. Homburg und Herrschweiler-Pettersheim					
Hauptsächliche Nachfrage	Alle Verkehrsarten: Berufs-, Freizeit-, Schüler- und Besorgungsverkehr.					

Kartografische Darstellung der Linie R8



Linien-Nr.	R10		intern: 780			
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2023		Linienbündel: Saarpfalz-Kreis West			
Linienverlauf	Saarbrücken – Saarbrücken Flughafen – Aßweiler – Blieskastel u.z.					
Bediente Ortslagen (wichtige Haltestellen)	Saarbrücken (Hauptbahnhof, Hansahaus / Ludwigskirche, Wilhelm-Heinrich-Brücke, Flughafen), Fechingen, Ensheim, Heckendalheim, Ommersheim, Aßweiler (Busbahnhof), Biesingen, Ballweiler, Wecklingen, Blickweiler, Blieskastel (Busbahnhof, Freizeitzentrum)					
Kategorie	RegioBus-Linie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	- Anbindung des westlichen Bliesgaus an das Oberzentrum Saarbrücken sowie der Ortslagen untereinander - Verbindung zwischen dem Mittelzentrum Blieskastel und dem Oberzentrum Saarbrücken - Anbindung des Saarbrücker Flughafens und mehrerer Schulen in Blieskastel, Ommersheim und Saarbrücken an ihr Umfeld - Verknüpfung mit anderen Buslinien in Blieskastel und Aßweiler sowie Anbindung an Bus- und Bahnlinien in Saarbrücken - Funktion eines Schnellverkehrs durch Streckenführung über Autobahn A 620					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
	Saarbrücken - Blieskastel					
Bedienungszeitraum	5:20 - 21:30	4:15 – 23:15	5:20 – 0:40	6:15 – 23:15	9:50 – 21:50	10:45 – 23:15
Takt	30' – 60'	60'	120'	120'	120' – 180'	60'-240'
Fahrten	18	21	11	9	6	6
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.					
Saarbrücken Hauptbahnhof	R13, Lux.-Express, MS, 172, 321, 473, 506, Stadtbuslinien Saarbrücken, Saarbahn 1, ICE/TGV, RE1, RE3, RE19, RB68, RB70, RB71, RB72, RB73, RB76					
Saarbrücken Wilh.-Heinrich-Br. / Hansahaus/Ludwigskirche	Stadtbuslinien Saarbrücken, 150					
Saarbrücken Landwehrplatz	Stadtbahn 1, 126, 128, 321, 473					
Heckendalheim Römerstr.	504, 556					
Aßweiler Busbahnhof	R14, 504, 507, 556, 557, 568, ALT558					
Blieskastel Busbahnhof	R14, 501, 506, 507, 531-533, 547, 551, 562, 568, 577, ALT503, 558, 598					
Ausführendes Unternehmen	Saar-Mobil GmbH & Co. KG Püttlingen					
Fahrzeugstandard	Standard-Niederflurbus 12 Meter mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag, Fahrzeugkategorie A					
Bus-km-Aufwand pro Jahr lt. Ausschreibungsfahrplan	404.600 km, 11.712 Fahrplanstunden. Länge Regelfahrt: 33,4 km					
Besonderheiten	1 Fahrt Mo.-Fr. morgens als Flughafenzubringer am Flughafen gebrochen 1 Fahrt Mo.-Fr. morgens Saarbrücken – Blieskastel über Römerkastel – Brebach Bahnhof – Kurt-Schumacher-Str. mit Aufnahme von Umsteigern der Linien 1, 131 und 137.					
Hauptsächliche Nachfrage	Alle Verkehrsarten: Schüler-, Berufs-, Freizeit- und Besorgungsverkehr.					

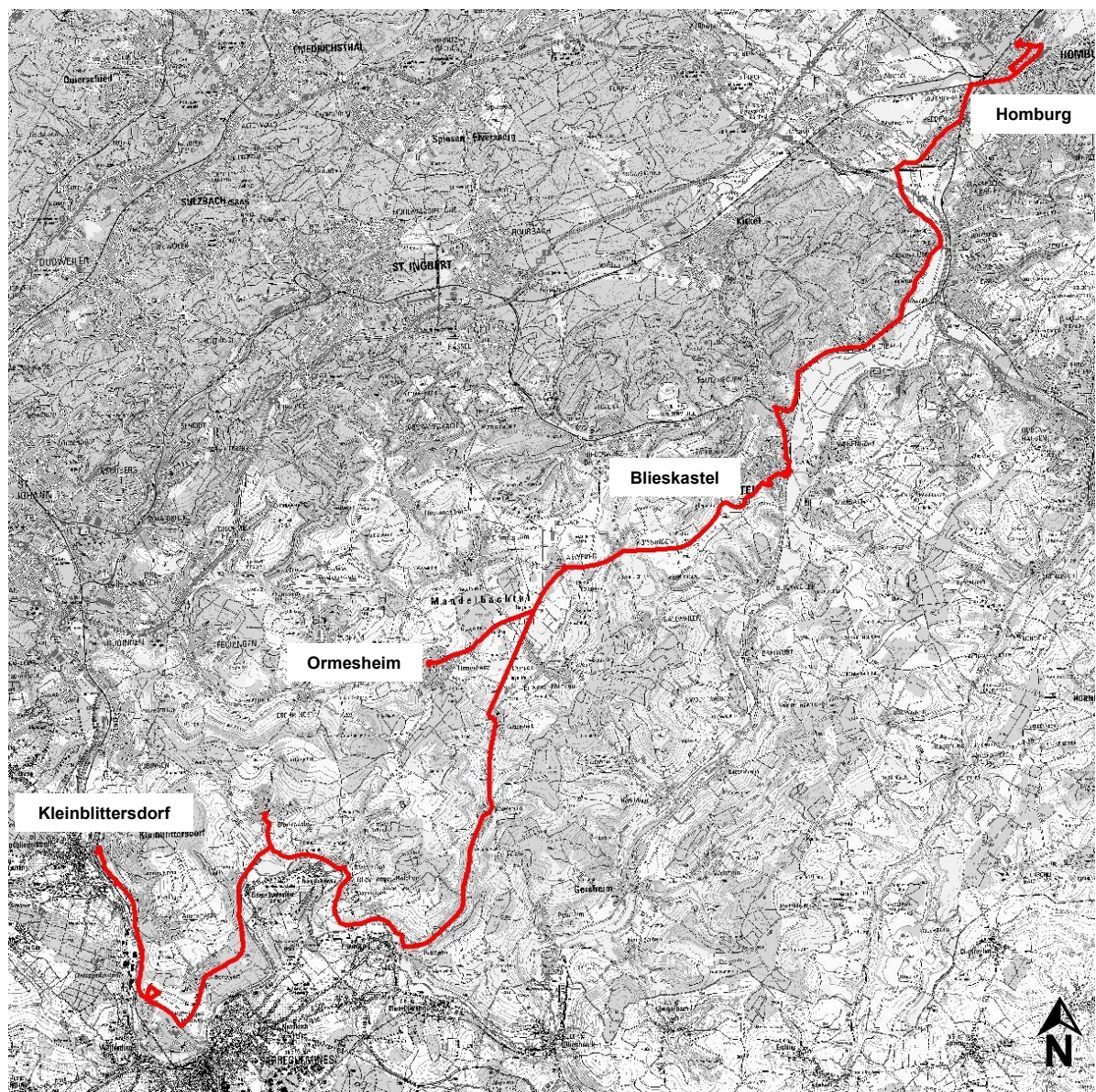
Kartografische Darstellung der Linie R10



Linien-Nr.	R14		intern: 784			
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2024		Linienbündel: Saarpfalz-Kreis Süd			
Linienverlauf	Kleinblittersdorf – Saarland-Therme – Bliesransbach – Ormesheim - Aßweiler - Blieskastel – Homburg u.z.					
Wichtige Haltestellen	Kleinblittersdorf (Bahnhof), Rilchingen-Hanweiler (Therme), Sitterswald, Bliesransbach, Bliesmengen-Bolchen, Habkirchen, Bebelnheim, Wittersheim, Ehlingen, Ormesheim, Aßweiler (Busbahnhof), Biesingen, Blieskastel (Busbahnhof), Lautzkirchen (Bahnhof), Bierbach, Wörschweiler, Beeden, Homburg (Talstraße, Hauptbahnhof)					
Kategorie	RegioBus-Linie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	- Anbindung der bedienten Ortslagen untereinander, an die Mittelzentren Blieskastel und Homburg, die Grundzentren Ormesheim/Aßweiler und Kleinblittersdorf sowie über Umstieg an das Oberzentrum Saarbrücken - Anbindung an den Schienenverkehr in Form eines ITF in Homburg, Lautzkirchen und Kleinblittersdorf - Verknüpfung mit anderen Buslinien in Homburg sowie in Form eines ITF in Blieskastel und Aßweiler - Primäre Erschließungslinie des Mandelbachtals und der Saarland-Therme					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
	Kleinblittersdorf - Homburg					
Bedienungszeitraum	6:20 -20:20	8:45 – 20:20	6:30 – 19:10	7:50 – 20:50	9:10 – 19:10	10:50 – 20:50
Takt	120‘	120‘	180‘	180‘	180‘	180‘
Fahrten	7	6	5	5	4	4
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.					
Homburg Hauptbahnhof	R7, R8/280, 238, Stadtbus „bussi“, 501, 505, 508, 567, div. Schulverstärkerlinien, ALT546, RB70, RB71, RB74, RB76, RE1, S1					
Homburg Talstraße	R7, R8/280, 238, Stadtbus „bussi“, 501, 505, 508, div. Schulverstärkerlinien, ALT546					
Lautzkirchen Bahnhof	RB68					
Blieskastel Busbahnhof	R10, 501, 506, 531-533, 547, 551, 562, 568, 577, ALT503, 558, 598					
Aßweiler Busbahnhof	R10, 504, 556, 557, 568, ALT558					
Ormesheim Rathaus	120					
Habkirchen Bliesk. Str. / Hofgut	501					
Kleinblittersdorf Bahnhof	147, Stadtbahn 1, 501					
Ausführendes Unternehmen	Blietalverkehr GbR Blieskastel					
Fahrzeugstandard	Standard-Niederflurbus 12 Meter mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag, Fahrzeugkategorie A / Neufahrzeug					
Bus-km-Aufwand pro Jahr (lt. Ausschreibungsfahrplan)	224.805 km, 6.067 Fahrplanstunden. Länge Regelfahrt: 58,7 km (hin), 57,1 km (zurück).					
Besonderheiten	Bildet Mo.-Fr. mit Linie 507 zwischen Kleinblittersdorf Bahnhof und Elsässer Str. sowie Sitterswald Nauwieser Str. und Homburg Hbf. ein Linienpaar mit einer teilweisen Verdichtung zum Stundentakt.					

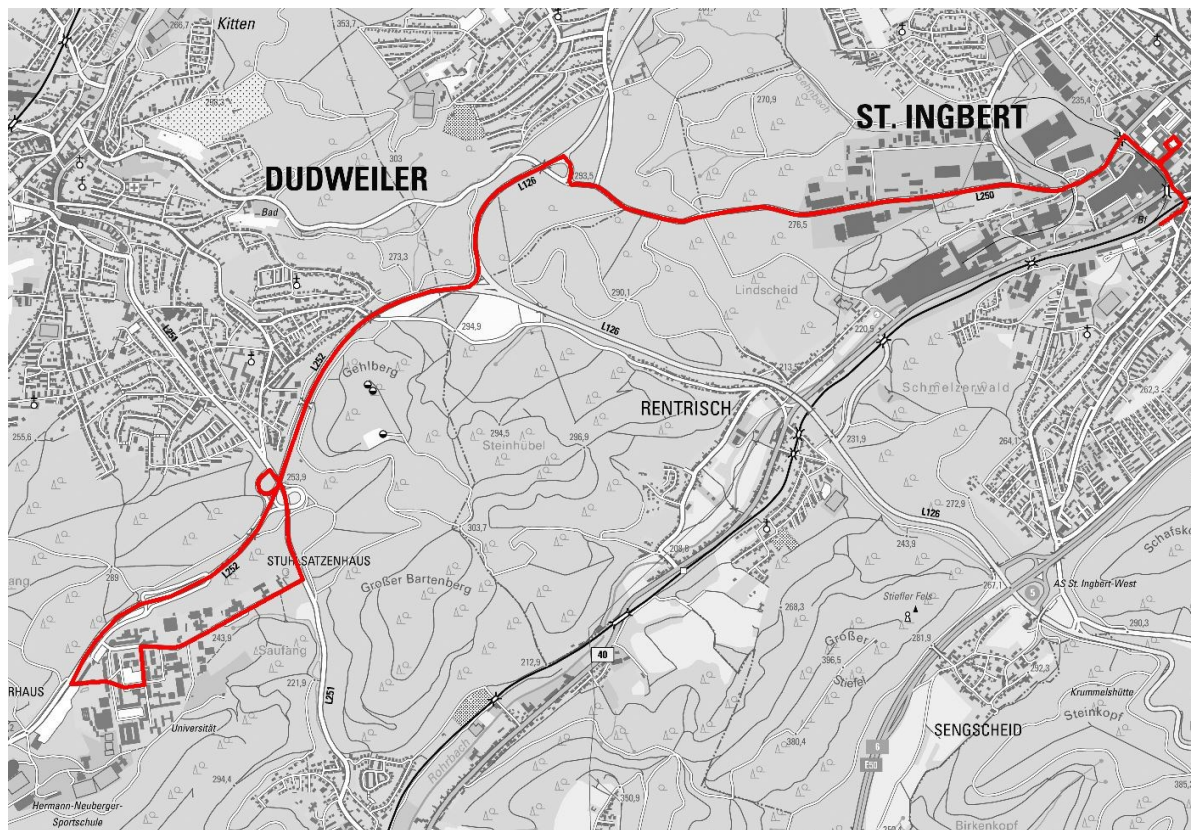
	• Durch Überlagerung mit Linie 501 zwischen Blieskastel und Homburg überwiegend Halbstundentakt. • Der Abschnitt Homburg – Blieskastel wird Sa. / So. nicht bedient, Abstimmung auf Anschlüsse von und zur Linie 501 • Die erste Fahrt Mo.-Sa. bedient nicht die Therme und Ormesheim
Hauptsächliche Nachfrage	Alle Verkehrsarten: Schüler-, Berufs-, Freizeit- und Besorgungsverkehr.

Kartografische Darstellung der Linie R14



Linien-Nr.	170		
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2023	Linienbündel: Stadt St. Ingbert	
Linienverlauf	St. Ingbert Bahnhof – Rendezvous-Platz – Universität Campus – Rendezvous-Platz – St. Ingbert Bahnhof		
Bediente Ortslagen (wichtige Haltestellen)	St. Ingbert Mitte (Rendezvous-Platz, Bahnhof), Saarbrücken Universität (Busterminal, Mensa, Campus)		
Funktion / Verkehrsaufgabe	- Anbindung der Mittelstadt St. Ingbert an die Universität des Saarlandes auf direktem Weg - Erschließung des Gewerbegebietes Dudweiler Straße - Verknüpfung mit anderen Buslinien am Rendezvous-Platz - Bahnanschlüsse am St. Ingberter Bahnhof von und nach Homburg – Kaiserslautern und Lautzkirchen – Zweibrücken – Pirmasens.		
Mindestbedienungsstandard	Mo – Fr Vorlesungszeit	Mo – Fr vorlesungsfrei	Sa./So/Feiertage
	Ringfahrten	Ringfahrten	-
	St. Ingbert Bahnhof – Universität – St. Ingbert Bahnhof		
Bedienungszeitraum	7:27 – 20:31	7:27 – 20:31	-
Takt	30' (ab 17:57 Uhr 60')	60'	-
Fahrten	25	14	-
Verknüpfungen:			
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.		
St. Ingbert Rendezvous-Platz	R6, 160, Stadtbuss „ingo“, 504, 506, 547, div. Schulverstärkerlinien, ALT528		
St. Ingbert Bahnhof	R6, 170, 504, RB68, RB70, RB71, RE1		
Universität Busterminal – Botanischer Garten	101, 102, 109, 111, 112, 124, 136, 138, 150, 163		
Ausführendes Unternehmen	Saar-Mobil GmbH & Co. KG Püttlingen		
Fahrzeugstandard	Standard-Niederflurbus 12 Meter mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag, Fahrzeugkategorie A, Neufahrzeug mit speziellem Außendesign		
Bus-Aufwand pro Jahr (lt. Ausschreibungsfahrplan)	79.800 km, 2.394 Fahrplanstunden, Länge Regelfahrt: 17,6 km.		
Besonderheiten	- Die Linie wird an Vorlesungstagen bis 18 Uhr zu einem Halbstundentakt verdichtet, morgens 8:00 eine Verstärkerfahrt nur bis Universität - Die meisten Fahrten sind umlauftechnisch am St. Ingberter Bahnhof mit der RegioBus-Linie R6 verknüpft - Kein Angebot an Samstagen, Sonn- und Feiertagen. - Sondertarif: ingo-Tarif gilt bis und ab Universität auf der Linie 170		
Hauptsächliche Nachfrage	Studentenverkehr, wenig Berufs- und Freizeitverkehr		

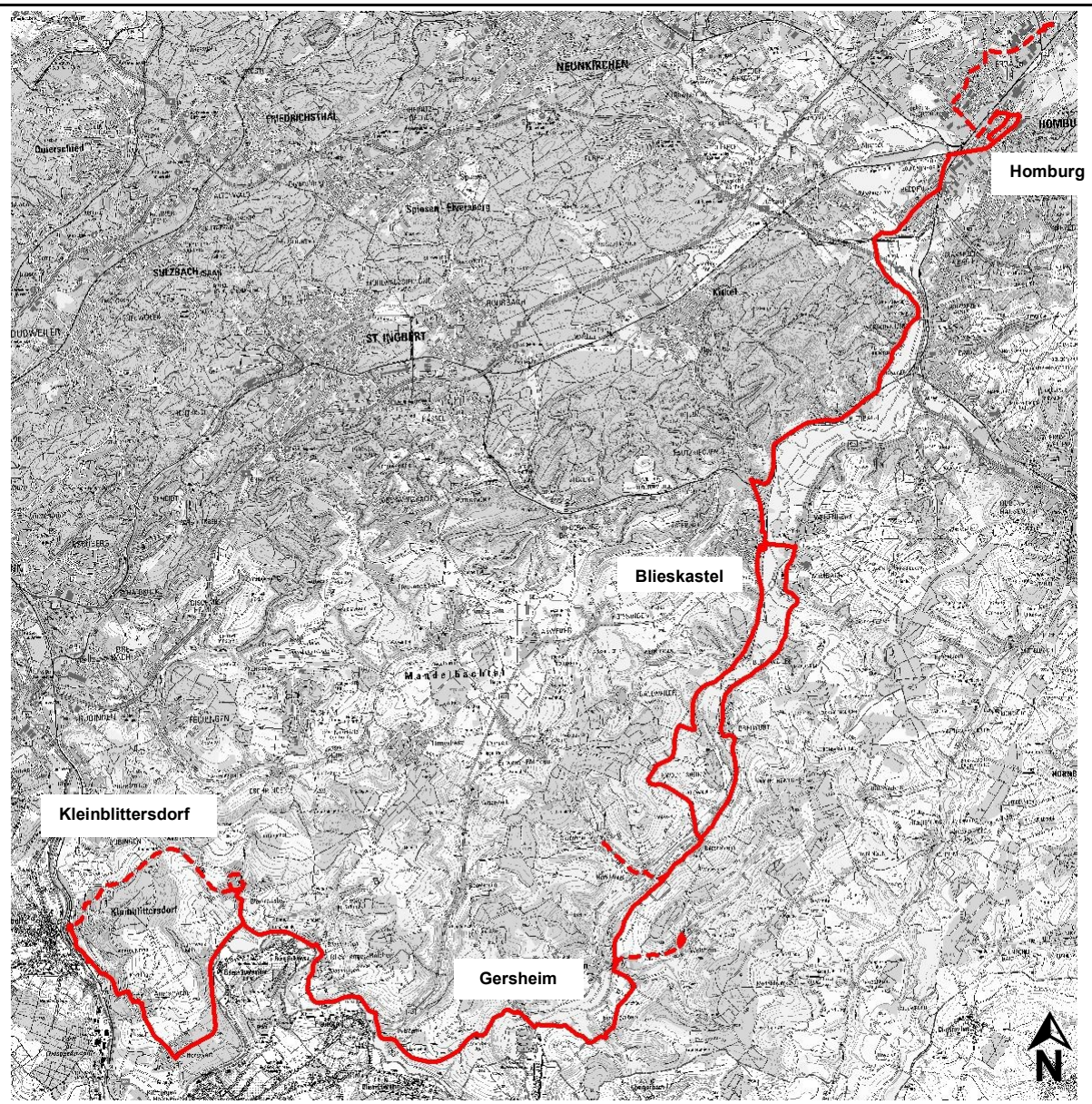
Kartografische Darstellung der Linie 170



Linien-Nr.	501					
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2024		Linienbündel: Saarpfalz-Kreis Süd			
Linienverlauf	Kleinblittersdorf – Auersmacher – Bliesransbach – Gersheim – Wolfersheim / Breitfurt – Blieskastel – Homburg u.z.					
Bediente Ortslagen (wichtige Haltestellen)	Kleinblittersdorf (Bahnhof), Auersmacher, Sitterswald, Bliesransbach, Bliesmengen-Bolchen, Habkirchen, Reinheim, Gersheim (Ringstraße, Busbahnhof), Herbitzheim, Bliesdalheim, Breitfurt, Mimbach, Wolfersheim, Blickweiler, Blieskastel (Busbahnhof), Lautzkirchen (Bahnhof), Bierbach, Wörschweiler, Beeden, Homburg (Talstraße, Hauptbahnhof).					
Kategorie	Kreisbuslinie – „Biosphärenbus“					
Funktion / Verkehrsaufgabe	• Zentrale Erschließungslinie entlang des südlichen Blietals und durch das Biosphärenreservat. • Verbindung der Ortslagen untereinander, Anbindung an die Mittelzentren Blieskastel und Homburg, die Grundzentren Gersheim und Kleinblittersdorf sowie über Umstieg an das Oberzentrum Saarbrücken • Anbindung an den Schienenverkehr in Form eines ITF in Homburg, Lautzkirchen und Kleinblittersdorf • Verknüpfung mit anderen Buslinien in Homburg sowie in Form eines ITF in Blieskastel • Einzelne umsteigefreie Verbindungen bzw. Zubringer zu den Industriegebieten in Homburg (Bosch West / Bosch Ost)					
Mindestbedienstungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
	Kleinblittersdorf – Homburg					
Bedienstungszeitraum (Spätfahrten nach 0:00 unter Besonderheiten)	4:30 – 23:50	4:00 – 23:50	4:30 – 0:45	4:55 – 0:00	7:10 – 23:50	7:15 – 23:45
Takt	60‘	60‘	60‘	60‘	60‘	60‘
Fahrten durchlaufend	16	19 + 1 Fr.	17	19	15	15
Fahrten in Teilabschnitten	18 + 1F	16	10	3	4	3
Verknüpfungen:						
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.					
Homburg Hauptbahnhof	R7, R8/280, 238, Stadtbuss „bussi“, 505, 508, 567, div. Schulverstärkerlinien, ALT546, RB70, RB71, RB74, RB76, RE1, S1					
Homburg Talstraße	R7, R8/280, 238, Stadtbuss „bussi“, 505, 508, div. Schulverstärkerlinien, ALT546					
Lautzkirchen Bahnhof	RB68					
Blieskastel Busbahnhof	R10, R14, 506, 507, 531-533, 547, 551, 562, 568, 577, ALT503, 558, 598					
Herbitzheim Saargemünder Str.	504					
Gersheim Busbahnhof	504, 578, ALT579					
Habkirchen Bliesk. Str. / Hofgut	R14, 507					
Sitterswald Ellwiesergarten	147					
Kleinblittersdorf Bahnhof	147, Stadtbahn 1					
Ausführendes Unternehmen	Blietstälverkehr GbR Blieskastel					
Fahrzeugstandard	Standard-Niederflurbus 12 Meter mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag, Fahrzeugkategorie A / Neufahrzeug					

Bus-km-Aufwand pro Jahr (lt. Ausschreibungsfahrplan)	875.317 km, 24.021 Fahrplanstunden. Länge Regelfahrt über Wolfersheim: 54,0 km (hin), 53,3 km (zurück), über Breilfurt: 54,5, km (hin), 53,2 km (zurück)
Besonderheiten	• Im mittleren Linienverlauf teilt sich die Linie in zwei jeweils zweistündlich alternierend bediente Äste Wolfersheim – Blickweiler und Breilfurt – Mimbach. In der HVZ werden hier Verstärker ab und bis Blieskastel angeboten, die einen Stundentakt ergeben. • In den Morgen- und späten Abendstunden werden Fahrten auf Teilabschnitten angeboten (Homburg – Blieskastel / Kleinblittersdorf – Gersheim etc.). • Abweichende Linienverläufe: ○ über Rubenheim: Mo.-Fr. 12, Sa. 2 Fahrten ○ über Walsheim: Mo.-Fr. 7, Sa. 7, So. 2 Fahrten ○ über Wintringer Hof: Mo.-Sa. 1 Fahrt • Mo. - Fr. 6 Fahrten bis und 7 ab Erbach Bosch Werk West und Ost, samstags 1 bzw. 3 Fahrten. • Mehrere Spätfahrten Samstag und Sonntag früh zwischen 0:00 und 2:00 Uhr auf Teilstrecken ab Kleinblittersdorf, Homburg und Blieskastel • Eine Fahrt morgens Walsheim-Blieskastel wird nur in den Ferien ausgeführt (Schultage: Linie 551)
Hauptsächliche Nachfrage	Alle Verkehrsarten: Schüler-, Berufs-, Freizeit- und Besorgungsverkehr.

Kartografische Darstellung der Linie 501

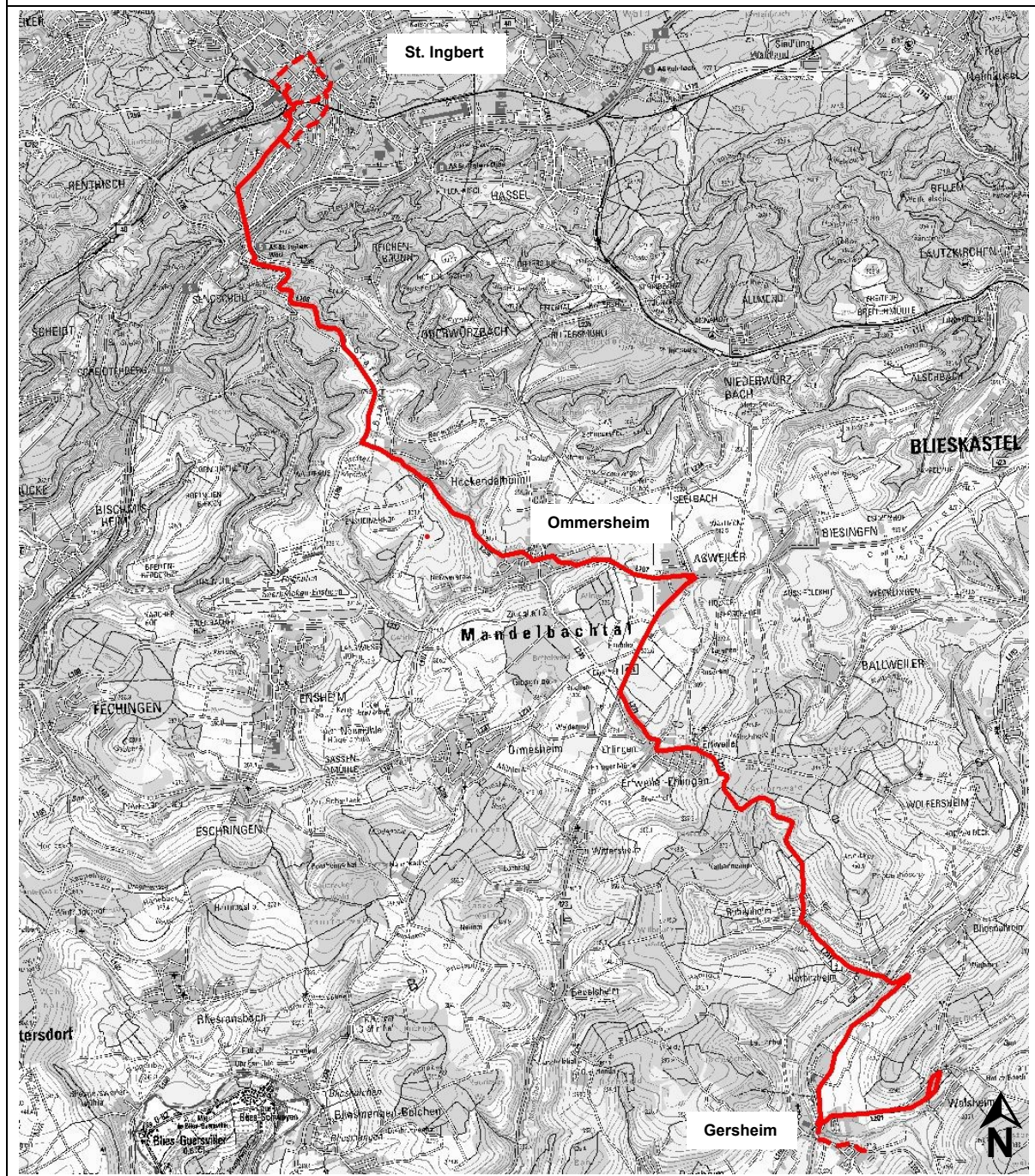


Linien-Nr.	503					
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2024		Linienbündel: Saarpfalz-Kreis Süd			
Linienverlauf	Blieskastel – Wolfersheim – Rubenheim – Gersheim - Walsheim					
Bediente Ortslagen (wichtige Haltestellen)	Blieskastel (Busbahnhof), Blickweiler, Wolfersheim, Bliesdalheim, Rubenheim, Gersheim (Busbahnhof), Walsheim					
Kategorie	Anruf-Linien-Taxi (ALT)					
Funktion / Verkehrsaufgabe	- Bedarfsgesteuerte differenzierte Bedienung in Lücken der Linie 501 - Verbesserung der Anbindung von Rubenheim und Walsheim - Kein Parallelverkehr zur Linie 501, nur Ergänzung, daher nur teilweise Bedienung der Haltestellen auf der Fahrtstrecke					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
	Blieskastel – Walsheim					
Bedienungszeitraum (Spätfahrten nach 0:00 unter Besonderheiten)	8:50 – 23:25	8:45 – 23:10	7:50 – 20:15	7:45 – 23:10	7:50 – 23:50	7:45 – 23:10
Takt	teilw. 60'	60'	60'	60'	60'	60'
Fahrten	10	15	13	16	16	16
Verknüpfungen:						
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.					
Blieskastel Busbahnhof	R10, R14, 501, 506, 507, 531-533, 547, 551, 562, 568, 577, ALT503, 558, 598					
Rubenheim Ortsmitte	504					
Gersheim Busbahnhof	501, 504, 578, ALT579					
Ausführendes Unternehmen	Taxi Di Biase i.A. von Bliestalverkehr GbR Blieskastel					
Fahrzeugstandard	Personenkraftwagen, bei Bedarf Kleinbus < 8 Plätze					
km-Aufwand pro Jahr	Nachfragebedingt					
Besonderheiten	- Für manche Haltestellen besteht ein Ein- oder Ausstiegsverbot, um Parallelverkehr zur Linie 501 zu vermeiden. - Telefonische Vorbestellung mindestens 60 Minuten vor gewünschter Abfahrt. - Service-Zuschlag zum regulären Tarif: 50 Cent.					
Hauptsächliche Nachfrage	Freizeit- und Besorgungsverkehr					

Linien-Nr.		504					
Genehmigte Laufzeit bis		31.12.2023		Linienbündel: Saarpfalz-Kreis West			
Linienverlauf		Walsheim – Gersheim – Rubenheim – Aßweiler – St. Ingbert u.z.					
Bediente Ortslagen (wichtige Haltestellen)		Walsheim, Gersheim (Busbahnhof), Herbitzheim, Rubenheim Erfweiler (Busbahnhof), Ehlingen, Aßweiler (Busbahnhof),Ommersheim, Heckendalheim, St. Ingbert (Bahnhof, Rendezvous-Platz).					
Kategorie		Kreisbuslinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe		- Anbindung des südlichen und mittleren Bliesgaus (Grundzentren Gersheim und Mandelbachtal) an das Mittelzentrum St. Ingbert sowie der Ortslagen untereinander. - Anbindung mehrerer Schulen in Gersheim, Ommersheim und St. Ingbert an ihr Umfeld - Verknüpfung mit anderen Buslinien in Gersheim / Herbitzheim, Aßweiler und St. Ingbert sowie Bahnanschluss in St. Ingbert, bevorzugt an den RE1 „SÜWEX“ Richtung Koblenz und Mannheim.					
Mindestbedienungsstandard		Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
		hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
		Walsheim – St. Ingbert					
Bedienungszeitraum	Bus	4:50 - 20:55	6:05 – 21:55	6:00 – 16:55	7:05 – 17:55	-	-
	ALT	21:00 - 22:55	22:05 – 23:55	18:00 – 22:55	18:05 – 23:55	10:00 – 20:55	10:05 – 20:55
Takt (Bus / ALT)		60'/60'	60'/60'	60-120' / 60'	60-120'/60'	60'/60'	60'/60'
Fahrten (Bus / ALT)		19+4S / 2	18+3S/ 2	7 / 5	7 / 5	- / 11	- / 11
Verknüpfungen:							
Verknüpfungspunkt		Verknüpfung mit Linien-Nr.					
Gersheim Busbahnhof		501, 578, ALT503, ALT579					
Herbitzheim Saargemünder Str.		501					
Aßweiler Busbahnhof		R10, R14, 507, 556, 557, 568, ALT558					
Heckendalheim Römerstr.		R10, 556					
St. Ingbert Preußenstraße		557					
St. Ingbert Bahnhof		R6, 170, Stadtbus „ingo“, RB68, RB70, RB71, RE1					
St. Ingbert Rendezvus-Platz		R6, 160, 170, Stadtbus „ingo“, 506, 547, ALT528, div. Schulverstärkerlinien					
Ausführendes Unternehmen		Saar-Mobil GmbH & Co. KG Püttlingen; Anruf-Linien-Taxi-Fahrten: Taxi Di Biase i.A. Saar-Mobil					
Fahrzeugstandard		Standard-Niederflurbus 12 Meter mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag, Fahrzeugkategorie A und B					
Bus-km-Aufwand pro Jahr (lt. Ausschreibungsfahrplan)		278.800 km, 8.857 Fahrplanstunden. Länge Regelfahrt: 26,3 km.					
Besonderheiten		- Nachmittags 2 Fahrtenpaare St. Ingbert - Erfweiler u.z. zur Verdichtung auf 30'-Takt - Zu nachfrageschwachen Zeiten Ersatz der Busfahrten durch Anruf-Linien-Taxi (ALT, Mo.-Fr. ab 21/22 Uhr, Sa. ab 17/18 Uhr, So. ganztägig)					

	○ Telefonische Vorbestellung mindestens 60 Minuten vor gewünschter Abfahrt. ○ Service-Zuschlag zum regulären Tarif: 50 Cent. • 8 Fahrten mit abweichendem Linienweg im Schülerverkehr
Hauptsächliche Nachfrage	Alle Verkehrsarten: Schüler-, Berufs-, Freizeit- und Besorgungsverkehr.

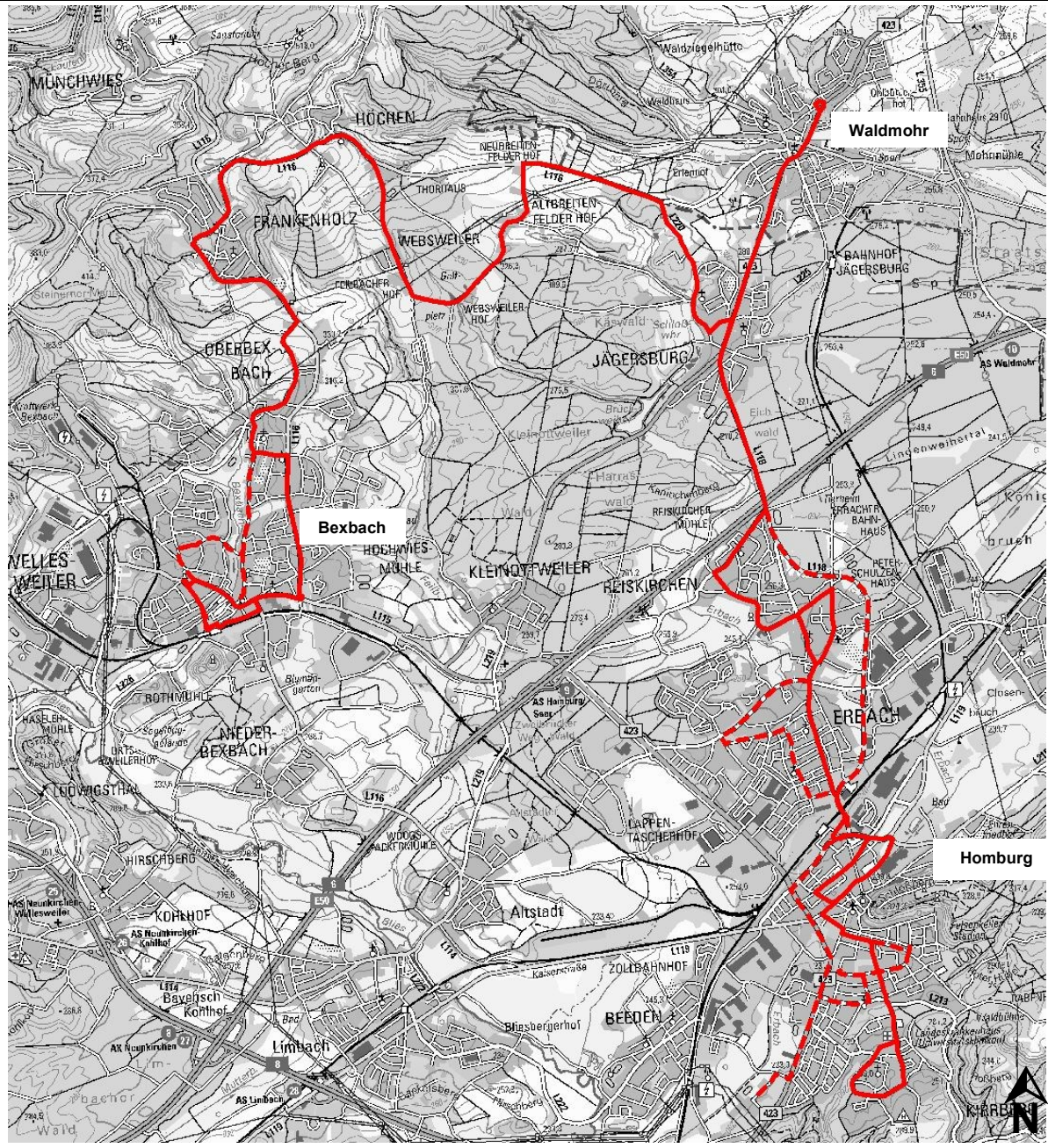
Kartografische Darstellung der Linie 504:



Linien-Nr.	505					
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2023		Linienbündel: Saarpfalz-Kreis Nord			
Linienverlauf	Bexbach – Höchen – Jägersburg – Homburg – Homburg Universitätsklinikum u.z.					
Bediente Ortschaften (wichtige Haltestellen)	Bexbach (Bahnhof, Ev. / Kath. Kirche), Oberbexbach, Frankenholz, Höchen, Altbreitenfelderhof, Jägersburg, Reiskirchen, Erbach, Homburg (Hauptbahnhof, Talstraße, Amtsgericht, Uniklinik Parkhaus / Haupteingang)					
Kategorie	Kreisbuslinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	- Anbindung des Grundzentrums Bexbach, der Orte auf dem Höcherberg und der Homburger Stadtteile Erbach, Reiskirchen und Jägersburg an das Mittelzentrum Homburg und die Universitätsklinik sowie der Ortschaften untereinander. - Zusätzliche Anbindung der Universitätsklinik an das Homburger Zentrum und den Hauptbahnhof (Schleifenfahrt auf dem Klinikgelände). - Anbindung mehrerer Schulen in Homburg und Bexbach an ihr Umfeld - Tägliche Anbindung des Naherholungsgebietes Jägersburger Weiher - Verknüpfung mit anderen Buslinien in Homburg, Jägersburg und Bexbach sowie Bahnanschluss in Bexbach (ITF-Knoten) und Homburg.					
Mindestbedienungsstandard	Mo – Fr		Sa		So/Feiertage*	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
	Bexbach – Universitätsklinikum					
Bedienungszeitraum	4:55 – 21:50	5:20 – 23:15	4:55 – 0:10	5:55 – 0:15	4:55 – 21:50	6:15 – 23:15
Takt	60‘	60‘	60-120‘	60-120‘	60-120‘	60-120‘
Fahrten	23 +11S	25 + 8S	14	15	12	12
Verknüpfungen:						
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.					
Bexbach Bahnhof	303, 304, 508, ALT548, ALT566, RB74					
Oberbexbach Markt	303, 304					
Jägersburg Ortsmitte	R8/280					
Homburg Hauptbahnhof	R7, R8/280, R14, 238, Stadtbus „bussi“, 501, 507, 508, 567, div. Schulverstärkerlinien, ALT546, RB70, RB71, RB74, RB76, RE1, S1					
Homburg Talstraße	R7, R8/280, R14, 238, Stadtbus „bussi“, 501, 507, 508, div. Schulverstärkerlinien, ALT546					
Uni Haupteingang / Parkhaus	315, 511, 560					
Ausführendes Unternehmen	Saar-Mobil GmbH & Co. KG Püttlingen					
Fahrzeugstandard	Standard-Niederflurbus 12 Meter mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag, Fahrzeugkategorie A und B, auf einzelnen Fahrten im Schülerverkehr Gelenkbusse 18 Meter					
Bus-km-Aufwand pro Jahr (lt. Ausschreibungsfahrplan)	376.700 km, 13.329 Fahrplanstunden. Länge Regelfahrt: 27,5 km (hin), 25,9 km (zurück)					
Besonderheiten	* eine Fahrt pro Richtung So.-früh zwischen 0:00 und 2:00 Uhr - Nachmittags 5 Verstärkerfahrten zur Taktverdichtung zwischen Homburg und Jägersburg unter Einbeziehung von Waldmohr, davon zwei Fahrten bis Bexbach					

	16 Schulfahrten mit abweichendem Fahrweg (Anbindung Schulen in Homburg und Bexbach)
Hauptsächliche Nachfrage	Alle Verkehrsarten: Schüler-, Berufs-, Freizeit- und Besorgungsverkehr.

Kartografische Darstellung der Linie 505

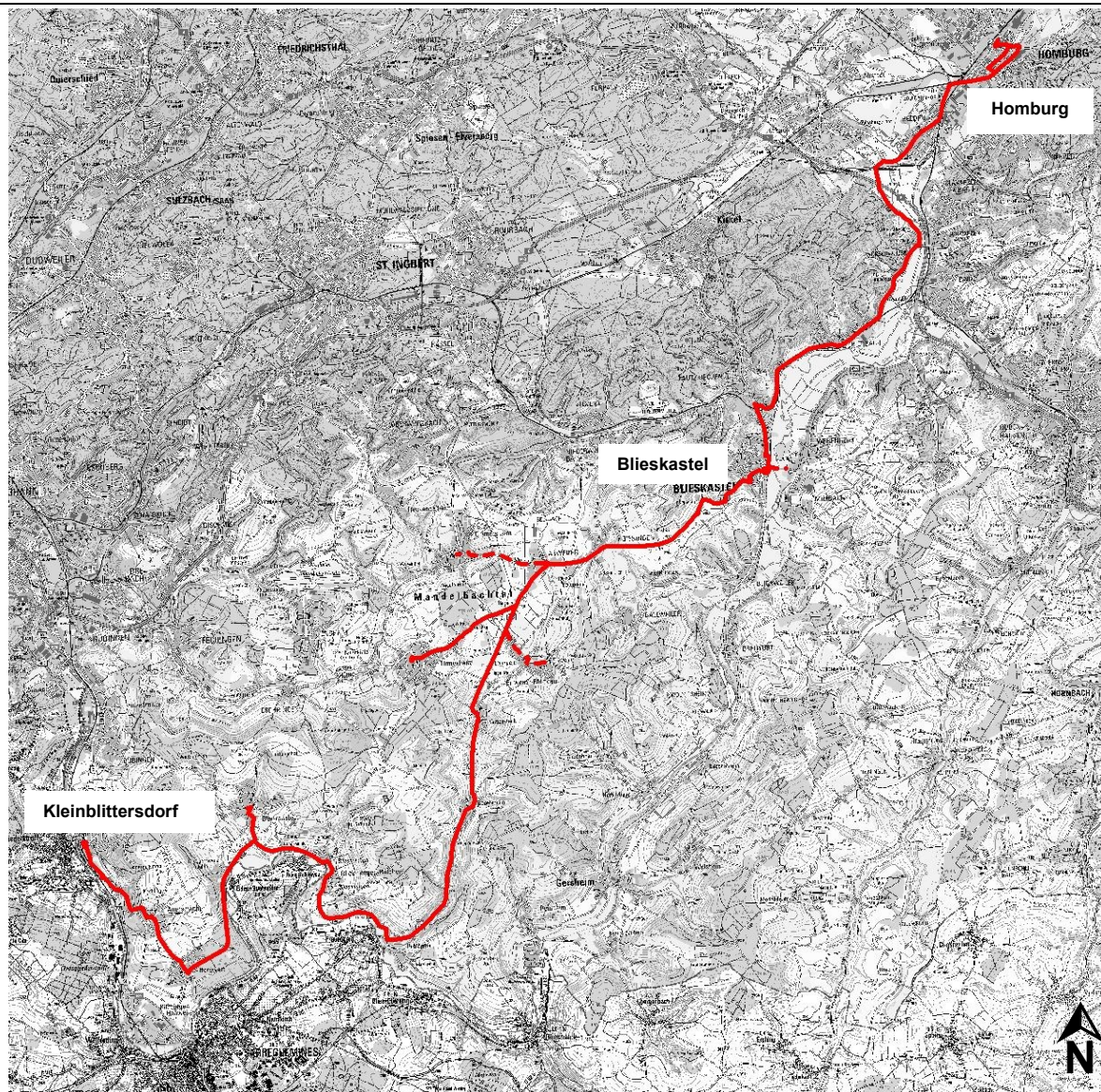


Linien-Nr.	506					
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2023		Linienbündel: Saarpfalz-Kreis West			
Linienverlauf	Saarbrücken – St. Ingbert – Niederwürzbach – Blieskastel – Webenheim – Mimbach u.z.					
Bediente Ortschaften (wichtige Haltestellen)	Saarbrücken (Hauptbahnhof, HansaHaus / Ludwigskirche, Wilhelm-Heinrich-Brücke, Römerkastell), Schafrücke, Scheidt, Rentrisch, St. Ingbert (Rendezvous-Platz, das blau), Rohrbach, Hassel, Niederwürzbach, Alschbach, Lautzkirchen (Bahnhof), Blieskastel (Busbahnhof, Freizeitzentrum), Webenheim, Mimbach.					
Kategorie	Kreisbuslinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	- Anbindung des Würzbachtals und Blieskastels an das Mittelzentrum St. Ingbert und Oberzentrum Saarbrücken sowie Feinerschließung der Ortschaften untereinander. - Tägliche Anbindung der St. Ingberter Stadtteile Hassel, Rohrbach, Mühlwald und Rentrisch an das Stadtzentrum (Ergänzung zum Stadtbus). - Tägliche Anbindung der Blieskasteler Stadtteile Alschbach, Lautzkirchen und Webenheim an das Stadtzentrum. - Anbindung der nördlichen Ortschaft von Scheidt an Saarbrücken. - Ergänzung zur Bahnverbindung zwischen Saarbrücken, St. Ingbert und dem Würzbachtal durch Flächenbedienung. - Verknüpfung mit anderen Buslinien in Saarbrücken, St. Ingbert, und Blieskastel sowie Anbindung an Bus- und Bahnlinien in Saarbrücken, Verknüpfung mit der Stadtbahn am Römerkastell, Landwehrplatz und Hauptbahnhof.					
Mindestbedienstungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage*	
	Hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
	Saarbrücken – Blieskastel					
Bedienungszeitraum	5:20 – 22:50	4:25 – 22:00	6:20 – 23:50	6:10 – 23:40	10:20 – 21:50	8:10 – 19:40
Takt	60'	60'	60-120'	60-120'	120'	120'
Fahrten	20 + 3S	19 + 5S	10	10	7	6
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.					
Saarbrücken Hauptbahnhof	R10, R13, Lux.-Express, MS, 172, 321, 473, Stadtbuslinien Saarbrücken, Saarbahn 1, ICE/TGV, RE1, RE3, RE19, RB68, RB70 - RB73, RB76					
Saarbrücken Wilh.-Heinrich-Br. / HansaHaus/Ludwigskirche	Stadtbuslinien Saarbrücken, 150					
Saarbrücken Landwehrplatz	Stadtbahn 1, 126, 128, 321, 473					
Scheidt Bahnhof	135, 138, RB70, RB71					
St. Ingbert Rendezvous-Platz	R6, 160, 170, Stadtbus „ingo“, 504, 547, ALT528, div. Schulverstärkerlinien					
Lautzkirchen Bahnhof	RB68					
Blieskastel Busbahnhof	R10, R14, 501, 507, 531-533, 547, 551, 562, 568, 577, ALT503, 558, 598					
Ausführendes Unternehmen	Saar-Mobil GmbH & Co. KG Püttlingen					
Fahrzeugstandard	Standard-Niederflurbus 12 Meter mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag, Fahrzeugkategorie A und B					
Bus-km-Aufwand pro Jahr (lt. Ausschreibungsfahrplan)	454.500 km, 17.002 Fahrplanstunden. Länge Regelfahrt: 38,4 km (hin), 39,8 km (zurück)					

Linien-Nr.		507					
Genehmigte Laufzeit bis		31.12.2024		Linienbündel: Saarpfalz-Kreis Süd			
Linienverlauf		Kleinblittersdorf – Auersmacher – Bliesransbach – Ormesheim - Aßweiler - Blieskastel – Homburg u.z.					
Bediente Ortslagen (wichtige Haltestellen)		Kleinblittersdorf (Bahnhof), Auersmacher, Sitterswald, Bliesransbach, Bliesmengen-Bolchen, Habkirchen, Bebelshiem, Wittersheim, Ehlingen, Ormesheim, Ommersheim, Aßweiler (Busbahnhof), Biesingen, Blieskastel (Busbahnhof), Lautzkirchen (Bahnhof), Bierbach, Wörschweiler, Beeden, Homburg (Talstraße, Hauptbahnhof)					
Kategorie		Kreisbuslinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe		- Anbindung der bedienten Ortslagen untereinander, an die Mittelzentren Blieskastel und Homburg, die Grundzentren Ormesheim/Aßweiler und Kleinblittersdorf sowie über Umstieg an das Oberzentrum Saarbrücken - Anbindung an den Schienenverkehr in Form eines ITF in Homburg, Lautzkirchen und Kleinblittersdorf - Verknüpfung mit anderen Buslinien in Homburg sowie in Form eines ITF in Blieskastel und Aßweiler - Verdichtung der Linie R14 auf der gesamten Fahrtstrecke und zusätzlich der 501 zwischen Homburg und Blieskastel					
Mindestbedienungsstandard		Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
		hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
		Kleinblittersdorf - Homburg					
Bedienungszeitraum	Bus	5:15 – 20:40	9:45 – 19:20	-	-	-	-
	ALT	4:30 – 23:20	6:35 – 23:55	6:00 – 22:20	7:35 - 0:45	10:00 – 20:20	10:35 – 20:55
Takt (Bus / ALT)		120-240'/60'	120'/60'	- / 60-120'	- / 60-120'	- / 60'	- / 60'
Fahrten (Bus / ALT)		9 + 2S / 6	5+1S/ 10	- / 12	- / 12	- / 11	- / 12
Verknüpfungen							
Verknüpfungspunkt		Verknüpfung mit Linien-Nr.					
Homburg Hauptbahnhof		R7, R8/280, 238, Stadtbus „bussi“, 501, 505, 508, 567, div. Schulverstärkerlinien, ALT546, RB70, RB71, RB74, RB76, RE1, S1					
Homburg Talstraße		R7, R8/280, 238, Stadtbus „bussi“, 501, 505, 508, div. Schulverstärkerlinien, ALT546					
Lautzkirchen Bahnhof		RB68					
Blieskastel Busbahnhof		R10, 501, 506, 531-533, 547, 551, 562, 568, 577, ALT503, ALT558, ALT598					
Aßweiler Busbahnhof		R10, 504, 556, 557, 568, ALT558					
Ormesheim Rathaus		120					
Habkirchen Bliesk. Str. / Hofgut		501					
Kleinblittersdorf Bahnhof		147, Stadtbahn 1, 501					
Ausführendes Unternehmen		Blietalverkehr GbR Blieskastel, Anruf-Linien-Taxi-Fahrten: Taxi Di Biase i.A. Blietalverkehr					
Fahrzeugstandard		Standard-Niederflurbus 12 Meter mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag, Fahrzeugkategorie A / Neufahrzeug und B					

Bus-km-Aufwand pro Jahr (lt. Ausschreibung)	168.243 km, 4.738 Fahrplanstunden. Länge Regelfahrt: 55,6 km (hin), 54,3 km (rück)
Besonderheiten	• Bildet Mo.-Fr. mit Linie R14 zwischen Kleinblittersdorf Bahnhof und Elsässer Str. sowie Sitterswald Nauwieser Str. und Homburg Hbf. ein Linienpaar mit einer teilweisen Verdichtung zum Stundentakt • Zu nachfrageschwachen Zeiten Ersatz der Busfahrten auf dem Abschnitt Aßweiler – Bliesmengen-Bolchen durch Anruf-Linien-Taxi (ALT, Mo.-Fr. ein Fahrtenpaar früh, ab 21/22 Uhr, Sa. & So. ganztägig) ○ Telefonische Vorbestellung mindestens 60 Minuten vor gewünschter Abfahrt. ○ Service-Zuschlag zum regulären Tarif: 50 Cent. • Durch Überlagerung mit Linie 501 zwischen Blieskastel und Homburg überwiegend Halbstundentakt. • 3 Fahrten mit abweichendem Linienweg im Schülerverkehr
Hauptsächliche Nachfrage	Alle Verkehrsarten: Schüler-, Berufs-, Freizeit- und Besorgungsverkehr.

Kartografische Darstellung der Linie 507

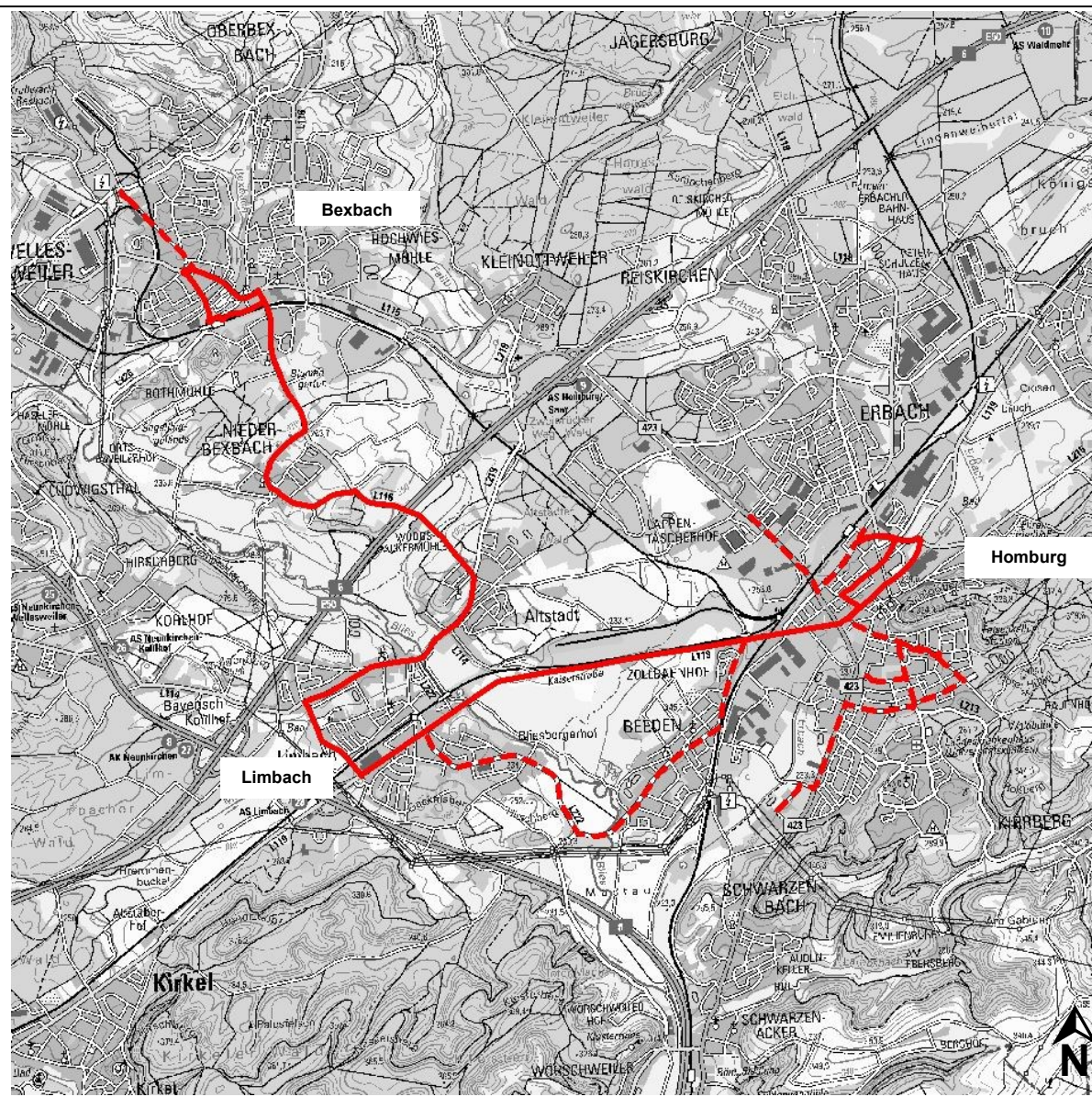


Linien-Nr.		508					
Genehmigte Laufzeit bis		31.12.2023		Linienbündel: Saarpfalz-Kreis Nord			
Linienverlauf		Bexbach – Niederbexbach – Limbach – Homburg u.z.					
Bediente Ortslagen (wichtige Haltestellen)		Bexbach (Bahnhof, Blumengarten), Niederbexbach, Altstadt, Limbach, Homburg (Talstraße, Hauptbahnhof)					
Kategorie		Kreisbuslinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe		- Anbindung von Altstadt, Limbach und Niederbexbach an das Grundzentrum Bexbach und das Mittelzentrum Homburg sowie untereinander. - Anbindung mehrerer Schulen in Homburg, Limbach und Bexbach sowie des Bosch-Werkes Homburg an ihr Umfeld - Verknüpfung mit anderen Buslinien in Homburg und Bexbach sowie Bahnanschluss in Bexbach (ITF-Knoten), Limbach und Homburg.					
Mindestbedienungsstandard		Mo – Fr		Sa		So/Feiertage*	
		hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
		Bexbach – Homburg					
Bedienungszeitraum	Bus	5:05 – 21:50	5:10 – 22:20	5:05 – 13:30	6:20 – 14:55	-	-
	ALT	21:05 – 23:30	21:25 – 23:55	14:05 – 23:30	15:25 – 23:55	8:05 – 23:30	8:25 – 23:55
Takt (Bus / ALT)		60' / 60'	60' / 60'	60' / 60'	60' / 60'	- / 60'	- / 60'
Fahrten (Bus / ALT)		16+1F+1S / 3	18+2S / 3	8 / 10	9 / 9	- / 16	- / 14
Verknüpfungen:							
Verknüpfungspunkt		Verknüpfung mit Linien-Nr.					
Bexbach Bahnhof		303, 304, 505, ALT548, ALT566, RB74					
Limbach Bahnhof Südseite		RB70, RB71					
Homburg Talstraße		R7, R8/280, R14, 238, Stadtbus „bussi“, 501, 505, 507, div. Schulverstärkerlinien, ALT546					
Homburg Hauptbahnhof		R7, R8/280, R14, 238, Stadtbus „bussi“, 501, 505, 507, 567, div. Schulverstärkerlinien, ALT546, RB70, RB71, RB74, RB76, RE1, S1					
Ausführendes Unternehmen		Saar-Mobil GmbH & Co. KG Püttlingen, Anruf-Linien-Taxi-Fahrten: Taxi Burkhardt i.A. Saar-Mobil					
Fahrzeugstandard		Standard-Niederflurbus 12 Meter mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag, Fahrzeugkategorie A und B, auf einzelnen Fahrten im Schülerverkehr Gelenkbusse 18 Meter					
Bus-km-Aufwand pro Jahr (lt. Ausschreibung)		203.600 km, 7.367 Fahrplanstunden (inkl. Linie 538/539, die diese erst 2017 herausgetrennt wurden). Länge Regelfahrt: 14,6 km (hin), 15,8 km (rück).					
Besonderheiten		- Anbindung des Bosch-Werk West Mo.-Fr. mit je 5 Hin- und Rückfahrten, Sa. je 1, v.a. zu Schichtwechselzeiten. * 1 Spät-Fahrt ALT Homburg – Bexbach zw. 0:00 und 1:00 Uhr - Zu nachfrageschwachen Zeiten Ersatz der Busfahrten durch Anruf-Linien-Taxi (ALT, Mo.-Fr. ab 21:00 Uhr, Sa. ab 14/15:00 Uhr, So-. ganztägig) - Telefonische Vorbestellung mindestens 60 Minuten vor gewünschter Abfahrt. - Service-Zuschlag zum regulären Tarif: 50 Cent. 6 Schulfahrten mit abweichendem Fahrweg					

Hauptsächliche Nachfrage

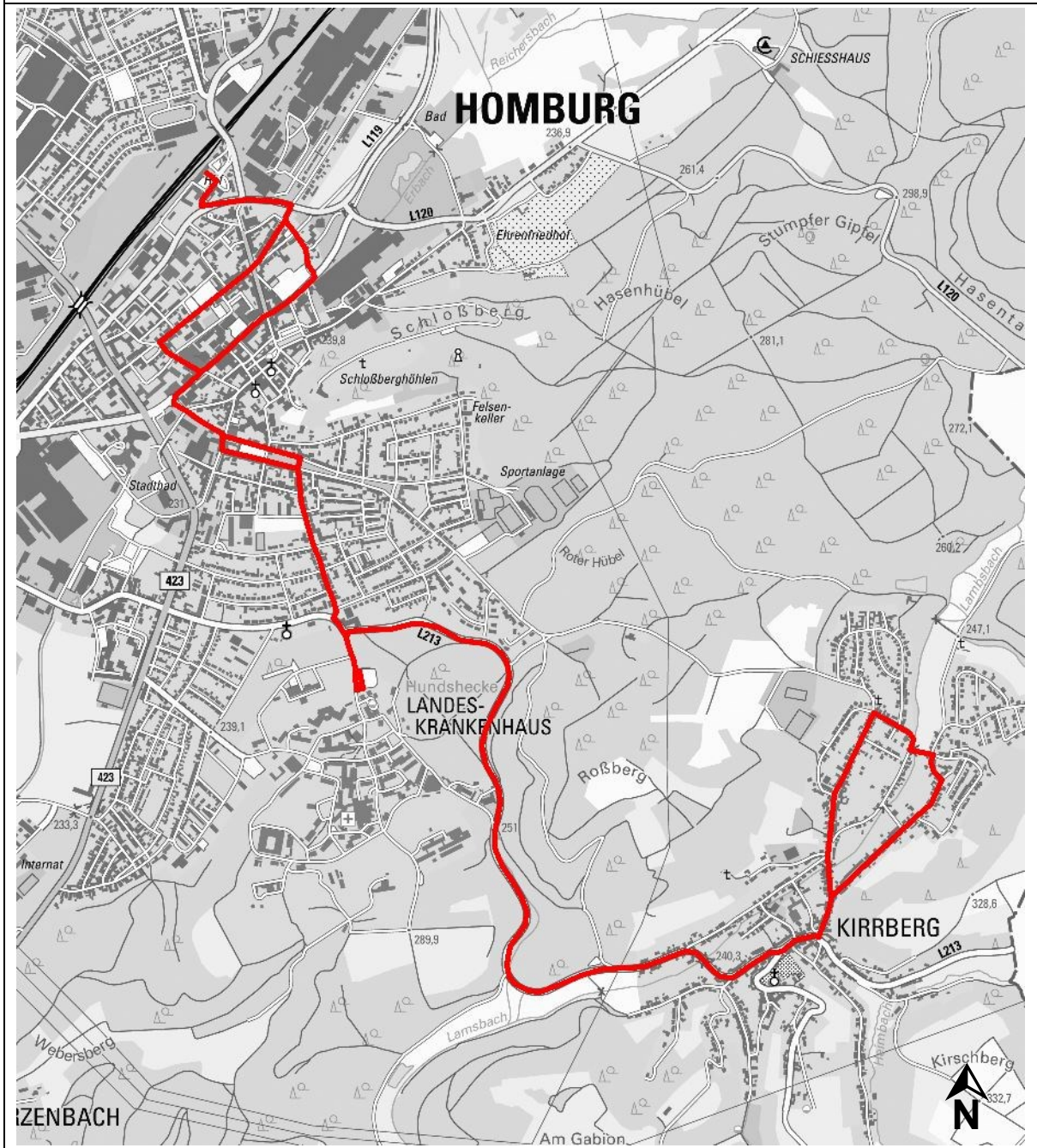
Alle Verkehrsarten: Schüler-, Berufs-, Freizeit- und Besorgungsverkehr.

Kartografische Darstellung der Linie 508



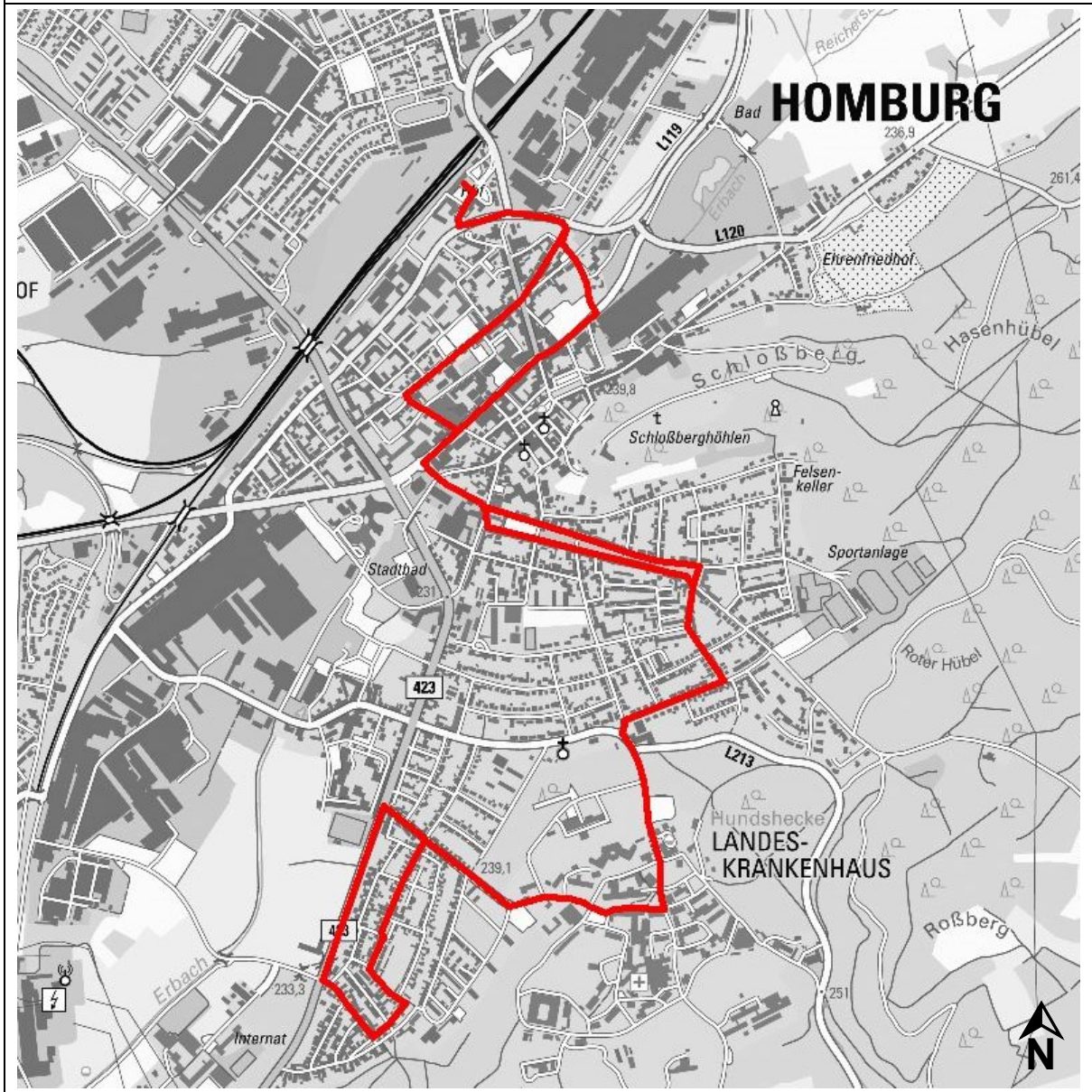
Linien-Nr.	511					
Genehmigte Laufzeit bis	31.07.2024		Linienbündel: Stadt Homburg			
Linienverlauf	Homburg Hauptbahnhof – Universitätsklinik - Kirrberg u.z.					
Bediente Ortlagen (wichtige Haltestellen)	Homburg (Hauptbahnhof, Talstraße, Amtsgericht, Uniklinik Parkhaus), Kirrberg					
Kategorie	Stadtbuslinie „bussi“					
Funktion / Verkehrsaufgabe	- Anbindung des Stadtteils Kirrberg an das Stadtzentrum und den Hauptbahnhof. - Anbindung der Universitätsklinik an das Homburger Zentrum und den Hauptbahnhof. - Verknüpfung mit anderen Buslinien in Homburg Talstr. sowie Bus- und Bahnlinien am Hauptbahnhof					
Mindestbedienungsstandard	Mo – Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
	Homburg – Kirrberg					
Bedienungszeitraum	5:30 – 21:20	5:15 – 21:40	6:30 – 21:50	5:15 – 22:10	13:30 – 21:50	13:45 – 22:10
Takt	30‘	30‘	60‘	60‘	60‘	60‘
Fahrten	31	32	16	17	9	9
Verknüpfungen:						
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.					
Homburg Hauptbahnhof	R7, R8/280, R14, 238, Stadtbus „bussi“, 501, 505, 507, 508, 567, div. Schulverstärkerlinien, ALT546, RB70, RB71, RB74, RB76, RE1, S1					
Homburg Talstraße	R7, R8/280, R14, 238, Stadtbus „bussi“, 501, 505, 507, 508, div. Schulverstärkerlinien, ALT546					
Uni Haupteingang / Parkhaus	315, 505, 512, 560					
Ausführendes Unternehmen	DB Regio Bus Mitte GmbH Mainz					
Fahrzeugstandard	Midi-Niederflurbus 9-11 Meter mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag, Fahrzeugkategorie A					
Bus-Aufwand pro Jahr (lt. Ausschreibungsfahrplan)	154.300 km, 6.623 Fahrplanstunden; Länge Regelfahrt 6,5 km (hin), 8,7 km (zurück)					
Besonderheiten	Umlauftechnische Durchbindung auf Linie 514, damit umsteigefreie Verbindung in den Stadtteil Erbach (nur in Fahrtrichtung Erbach)					
Hauptsächliche Nachfrage	Alle Verkehrsarten: Schüler-, Berufs-, Freizeit- und Besorgungsverkehr, Studierenden-, Patienten- und Besucherverkehr zur Uniklinik.					

Kartografische Darstellung der Linie 511



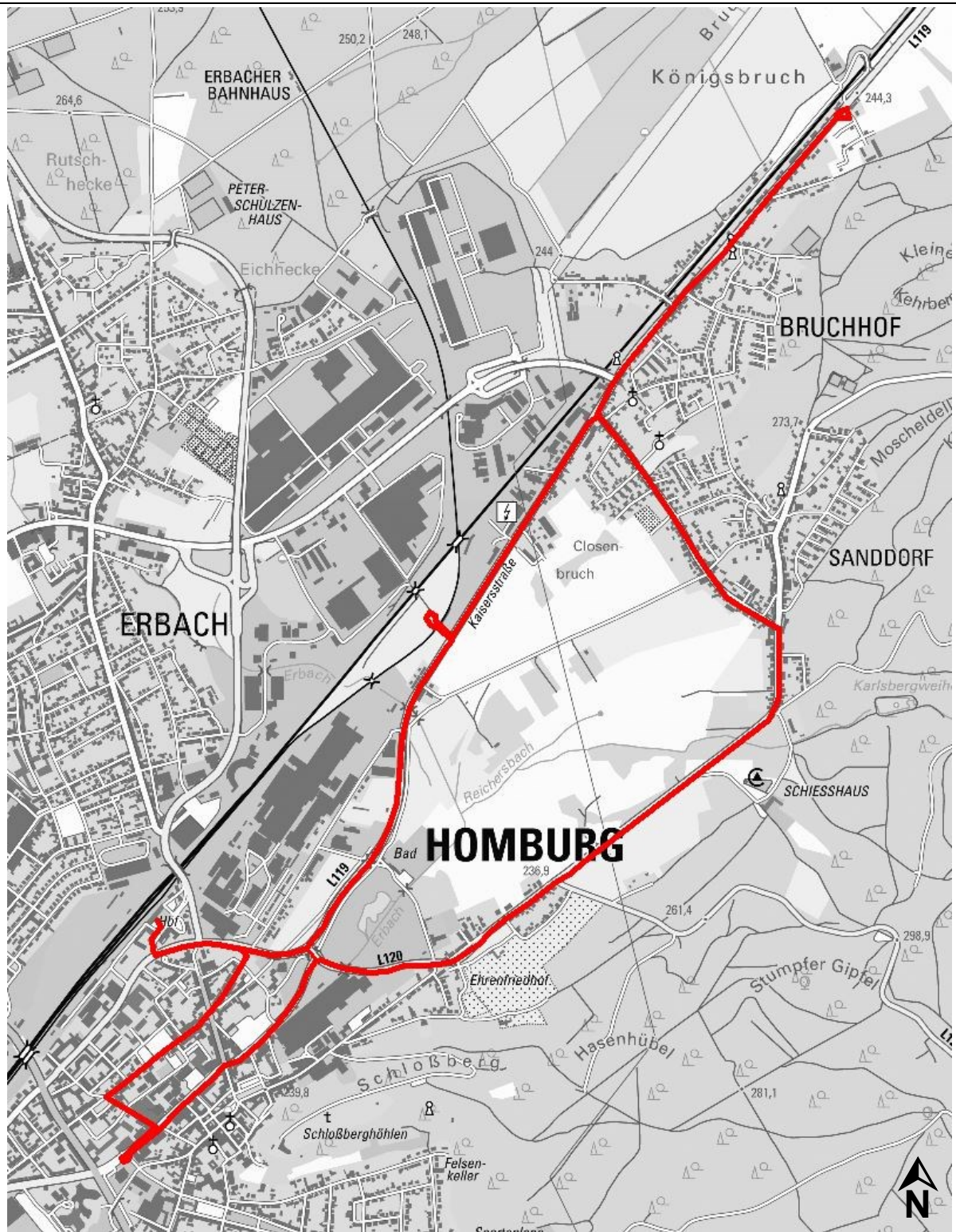
Linien-Nr.	512					
Genehmigte Laufzeit bis	31.07.2024		Linienbündel: Stadt Homburg			
Linienverlauf	Homburg Hauptbahnhof – Universitätsklinik – Birkensiedlung u.z.					
Bediente Ortslagen (wichtige Haltestellen)	Homburg (Hauptbahnhof, Talstraße, Amtsgericht, Saarpfalz-Gymnasium, Uniklinik Haupteingang, Buchenweg, Birkensiedlung)					
Kategorie	Stadtbuslinie „bussi“					
Funktion / Verkehrsaufgabe	- Anbindung des Stadtteils Birkensiedlung an das Stadtzentrum und den Hauptbahnhof. - Anbindung der Universitätsklinik an das Homburger Zentrum und den Hauptbahnhof. - Verknüpfung mit anderen Buslinien in Homburg Talstr. sowie Bus- und Bahnlinien am Hauptbahnhof					
Mindestbedienungsstandard	Mo – Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
	Homburg – Birkensiedlung					
Bedienungszeitraum	5:35 – 22:25	5:50 – 21:50	5:35 – 21:55	5:50 – 21:20	14:40 – 21:50	14:00 – 21:20
Takt	30‘	30‘	60‘	60‘	60‘	60‘
Fahrten	32	30	17	16	8	8
Verknüpfungen:						
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.					
Homburg Hauptbahnhof	R7, R8/280, R14, 238, Stadtbus „bussi“, 501, 505, 507, 508, 567, div. Schulverstärkerlinien, ALT546, RB70, RB71, RB74, RB76, RE1, S1					
Homburg Talstraße	R7, R8/280, R14, 238, Stadtbus „bussi“, 501, 505, 507, 508, div. Schulverstärkerlinien, ALT546					
Uni Haupteingang / Parkhaus	315, 505, 511, 560					
Birkensiedlung	R7					
Ausführendes Unternehmen	DB Regio Bus Mitte GmbH Mainz					
Fahrzeugstandard	Midi-Niederflurbus 9-11 Meter mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag, Fahrzeugkategorie A					
Bus-Aufwand pro Jahr (lt. Ausschreibung)	102.100 km, 5.294 Fahrplanstunden, Länge Regelfahrt 5,3 km (hin), 5,9 km (zurück)					
Besonderheiten	Umlauftechnische Durchbindung auf Linie 515, damit umsteigefreie Verbindung in den Stadtteil Erbach (nur in Fahrtrichtung Erbach)					
Hauptsächliche Nachfrage	Alle Verkehrsarten: Schüler-, Berufs-, Freizeit- und Besorgungsverkehr, Studierenden-, Patienten- und Besucherverkehr zur Uniklinik.					

Kartografische Darstellung der Linie 512



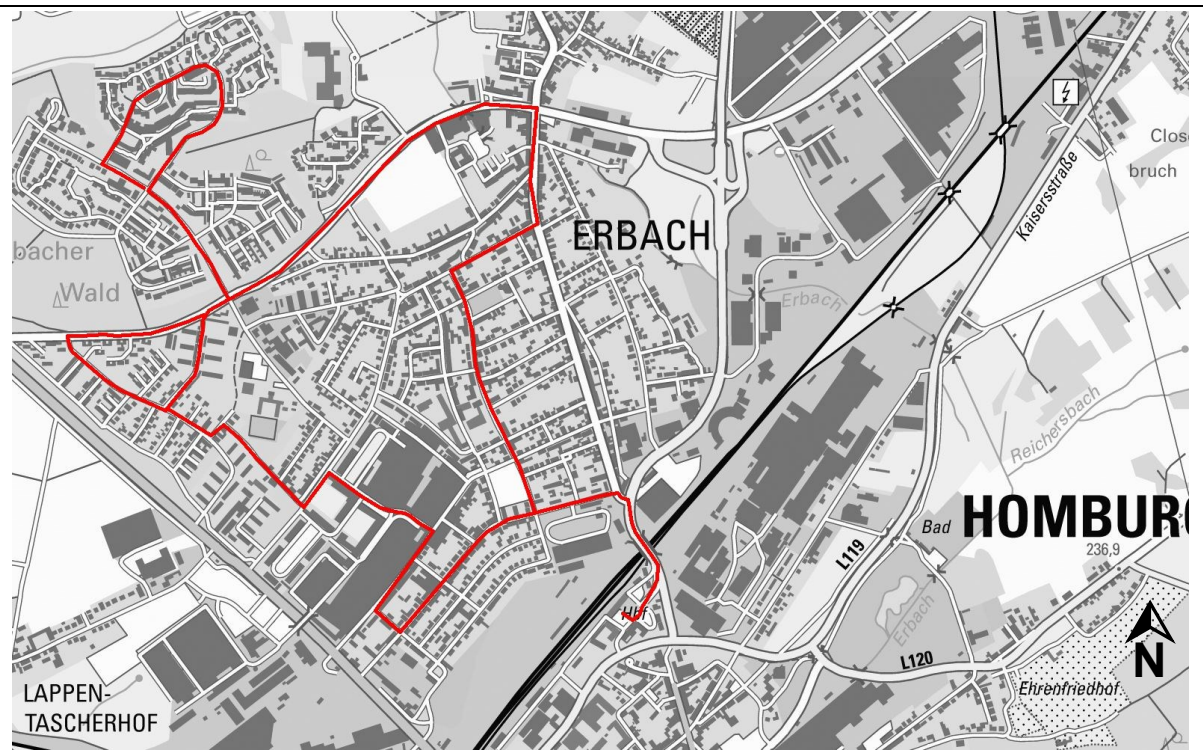
Linien-Nr.	513					
Genehmigte Laufzeit bis	31.07.2024		Linienbündel: Stadt Homburg			
Linienverlauf	Homburg Hauptbahnhof – Talstraße – Kombibad / Sanddorf – Bruchhof u.z.					
Bediente Ortlagen (wichtige Haltestellen)	Homburg (Hauptbahnhof, Talstraße, Christian-Weber-Platz, Kombibad), Sanddorf, Bruchhof					
Kategorie	Stadtbuslinie „bussi“					
Funktion / Verkehrsaufgabe	- Anbindung der Stadtteile Bruchhof und Sanddorf an das Stadtzentrum und den Hauptbahnhof. - Anbindung von Freizeitzielen: Kombibad „KOI“ und Waldpark Schloss Karlsberg mit Premiumwanderweg. - Verknüpfung mit anderen Buslinien in Homburg Talstr. sowie Bus- und Bahnlinien am Hauptbahnhof					
Mindestbedienungsstandard	Mo – Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
	Homburg – Bruchhof					
Bedienungszeitraum	5:35 – 22:45	5:20 – 21:30	6:00 – 22:45	5:20 – 21:35	14:00 – 22:20	14:20 – 21:35
Takt	30‘	30‘	60‘	60‘	60‘	60‘
Fahrten	32	32	18	17	9	8
Verknüpfungen:						
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.					
Homburg Hauptbahnhof	R7, R8/280, R14, 238, Stadtbus „bussi“, 501, 505, 507, 508, 567, div. Schulverstärkerlinien, ALT546, RB70, RB71, RB74, RB76, RE1, S1					
Homburg Talstraße	R7, R8/280, R14, 238, Stadtbus „bussi“, 501, 505, 507, 508, div. Schulverstärkerlinien, ALT546					
Ausführendes Unternehmen	DB Regio Bus Mitte GmbH Mainz					
Fahrzeugstandard	Midi-Niederflurbus 9-11 Meter mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag, Fahrzeugkategorie A					
Bus-Aufwand pro Jahr (lt. Ausschreibung)	124.100 km, 4.723 Fahrplanstunden, Länge Regelfahrt hin & zurück: 11,9 km (über Kombibad), 12,5 km (über Sanddorf)					
Besonderheiten	- Fahrt wird im Innenstadtbereich in der Regel als Ring ausgeführt: Von Bruchhof kommend Hauptbahnhof – Rondell – Talstr. – Christian-Weber-Pl. – Bruchhof. - Alternierende Bedienung von Sanddorf und Kombibad jeweils im Stunden- bzw. Zweistundentakt.					
Hauptsächliche Nachfrage	Alle Verkehrsarten: Schüler-, Berufs-, Freizeit- und Besorgungsverkehr.					

Kartografische Darstellung der Linie 513



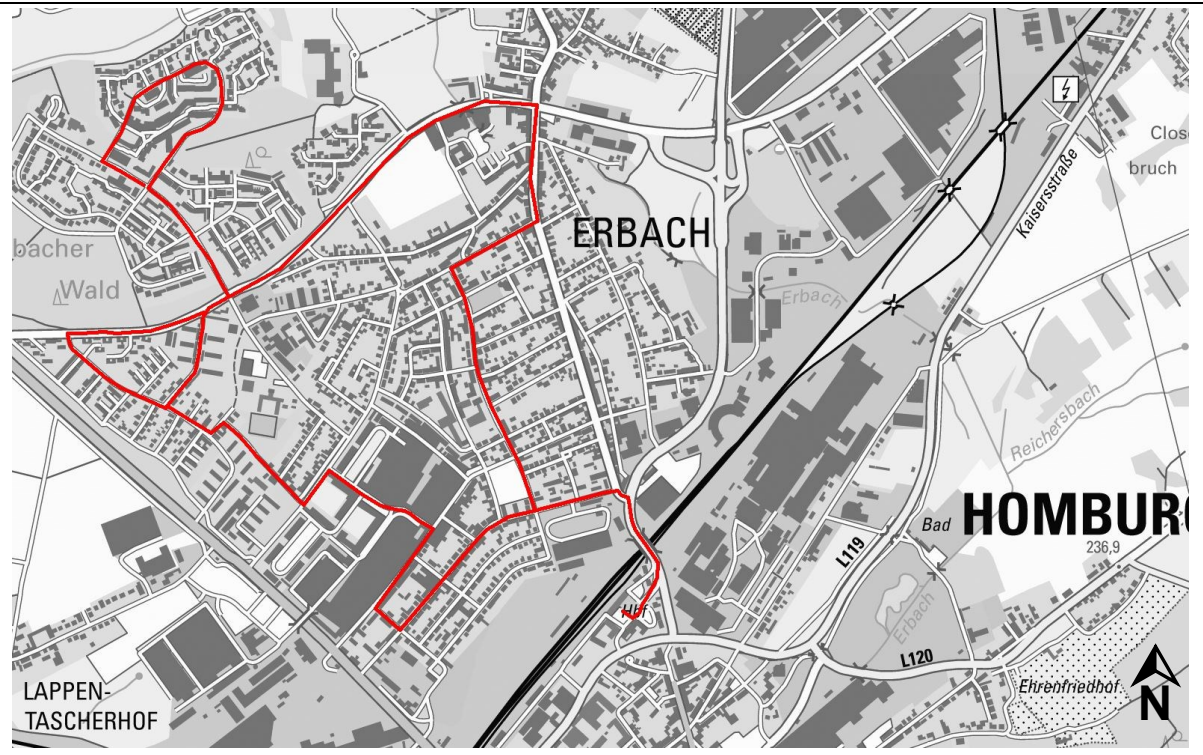
Linien-Nr.	514		
Genehmigte Laufzeit bis	31.07.2024	Linienbündel: Stadt Homburg	
Linienverlauf	Homburg Hauptbahnhof – Erbach Inastraße – Berliner Wohnpark – Erbach Buschstraße – Homburg Hauptbahnhof		
Bediente Ortschaften (wichtige Haltestellen)	Homburg (Hauptbahnhof), Erbach (Inastraße – Wilmersdorfer Straße – Buschstraße)		
Kategorie	Stadtbuslinie „bussi“		
Funktion / Verkehrsaufgabe	• Ringförmige Anbindung des Stadtteils Erbach an den Homburger Hauptbahnhof und die Innenstadt sowie Binnverkehr. • Verknüpfung mit anderen Bus- und Bahnlinien am Hauptbahnhof		
Mindestbedienungsstandard	Mo – Fr	Sa	So/Feiertage
	Ringfahrten	Ringfahrten	Ringfahrten
	Homburg Hbf. – Berliner Wohnpark – Homburg Hbf.		
Bedienungszeitraum	5:15 – 23:00	5:15 – 23:00	14:10 – 21:45
Takt	30‘	60‘	60‘
Fahrten	34	18	8
Verknüpfungen:			
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.		
Homburg Hauptbahnhof	R7, R8/280, R14, 238, Stadtbus „bussi“, 501, 505, 507, 508, 567, div. Schulverstärkerlinien, ALT546, RB70, RB71, RB74, RB76, RE1, S1		
Erbach Buschstr.	R8/280, 505, div. Schulverstärkerlinien		
Ausführendes Unternehmen	DB Regio Bus Mitte GmbH		
Fahrzeugstandard	Midi-Niederflurbus 9-11 Meter mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag, Fahrzeugkategorie A		
Bus-Aufwand pro Jahr (lt. Ausschreibung)	89.000 km, 4.188 Fahrplanstunden, Länge Regelfahrt: 8,5 km.		
Besonderheiten	• Die Fahrt wird als Ringverkehr gegenläufig zur Linie 515 ausgeführt. Dadurch entsteht eine Überlagerung teilweise zu einem 15- bzw. 30-Minuten-Takt. • Am Hauptbahnhof gehen mit Ausnahme weniger Frühfahrten alle Fahrten der Linie 511 auf die Linie 514 über, wodurch Kirrberg, die Uniklinik und Innenstadt an Erbach umsteigefrei angebunden wird. • Die Fahrten zum Hauptbahnhof werden mit kurzer Wartezeit durchgebunden auf die Linie 512, wodurch eine umsteigefreie Anbindung Erbachs an die Innenstadt, Uniklinik und Birkensiedlung entsteht.		
Hauptsächliche Nachfrage	Alle Verkehrsarten: Schüler-, Berufs-, Freizeit- und Besorgungsverkehr.		

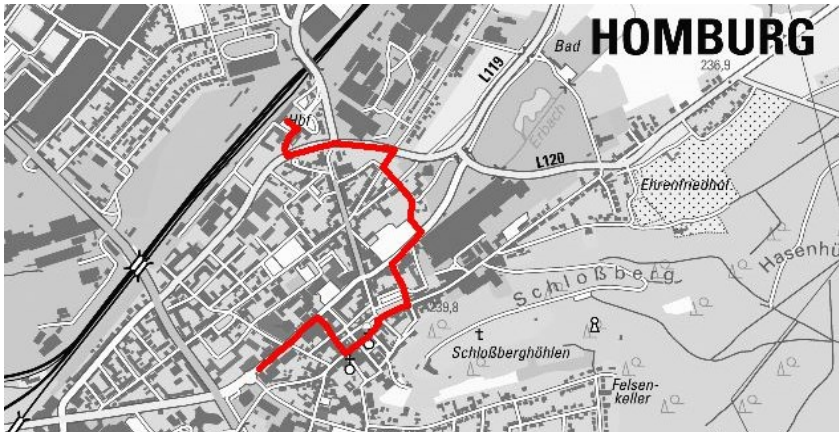
Kartografische Darstellung der Linie 514



Linien-Nr.	515		
Genehmigte Laufzeit bis	31.07.2024	Linienbündel: Stadt Homburg	
Linienverlauf	Homburg Hauptbahnhof – Erbach Buschstraße – Berliner Wohnpark Erbach Inastraße – Homburg Hauptbahnhof		
Bediente Ortschaften (wichtige Haltestellen)	Homburg (Hauptbahnhof), Erbach (Buschstraße – Wilmersdorfer Straße – Inastraße)		
Kategorie	Stadtbuslinie „bussi“		
Funktion / Verkehrsaufgabe	• Ringförmige Anbindung des Stadtteils Erbach an den Homburger Hauptbahnhof und die Innenstadt sowie Binnverkehr. • Verknüpfung mit anderen Bus- und Bahnlinien am Hauptbahnhof		
Mindestbedienungsstandard	Mo – Fr	Sa	So/Feiertage
	Ringfahrten	Ringfahrten	Ringfahrten
	Homburg Hbf. – Berliner Wohnpark – Homburg Hbf. – Talstr.		
Bedienungszeitraum	5:30 – 22:20	6:20 – 21:50	14:25 – 21:50
Takt	30'	60'	60'
Fahrten	32	16	8
Verknüpfungen:			
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.		
Homburg Hauptbahnhof	R7, R8/280, R14, 238, Stadtbus „bussi“, 501, 505, 507, 508, 567, div. Schulverstärkerlinien, ALT546, RB70, RB71, RB74, RB76, RE1, S1		
Homburg Talstraße	R7, R8/280, R14, 238, Stadtbus „bussi“, 501, 505, 507, 508, div. Schulverstärkerlinien, ALT546		
Erbach Buschstr.	R8/280, 505, div. Schulverstärkerlinien		
Ausführendes Unternehmen	DB Regio Bus Mitte GmbH		
Fahrzeugstandard	Midi-Niederflurbus 9-11 Meter mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag, Fahrzeugkategorie A		
Bus-Aufwand pro Jahr (lt. Ausschreibung)	91.000 km, 4.318 Fahrplanstunden, Länge Regelfahrt: 9,8 km		
Besonderheiten	• Die Fahrt wird als Ringverkehr gegenläufig zur Linie 514 ausgeführt. Dadurch entsteht eine Überlagerung teilweise zu einem 15-30-Minuten-Takt. • Am Hauptbahnhof gehen mit Ausnahme zweier Frühfahrten alle Fahrten der Linie 512 auf die Linie 515 über, wodurch die Birkensiedlung, Uniklinik und Innenstadt an Erbach umsteigefrei angebunden werden. • Auf der Fahrt Richtung Innenstadt fährt die 515 bis Talstr. und geht dort i.d.R. auf die Linie 516 über.		
Hauptsächliche Nachfrage	Alle Verkehrsarten: Schüler-, Berufs-, Freizeit- und Besorgungsverkehr.		

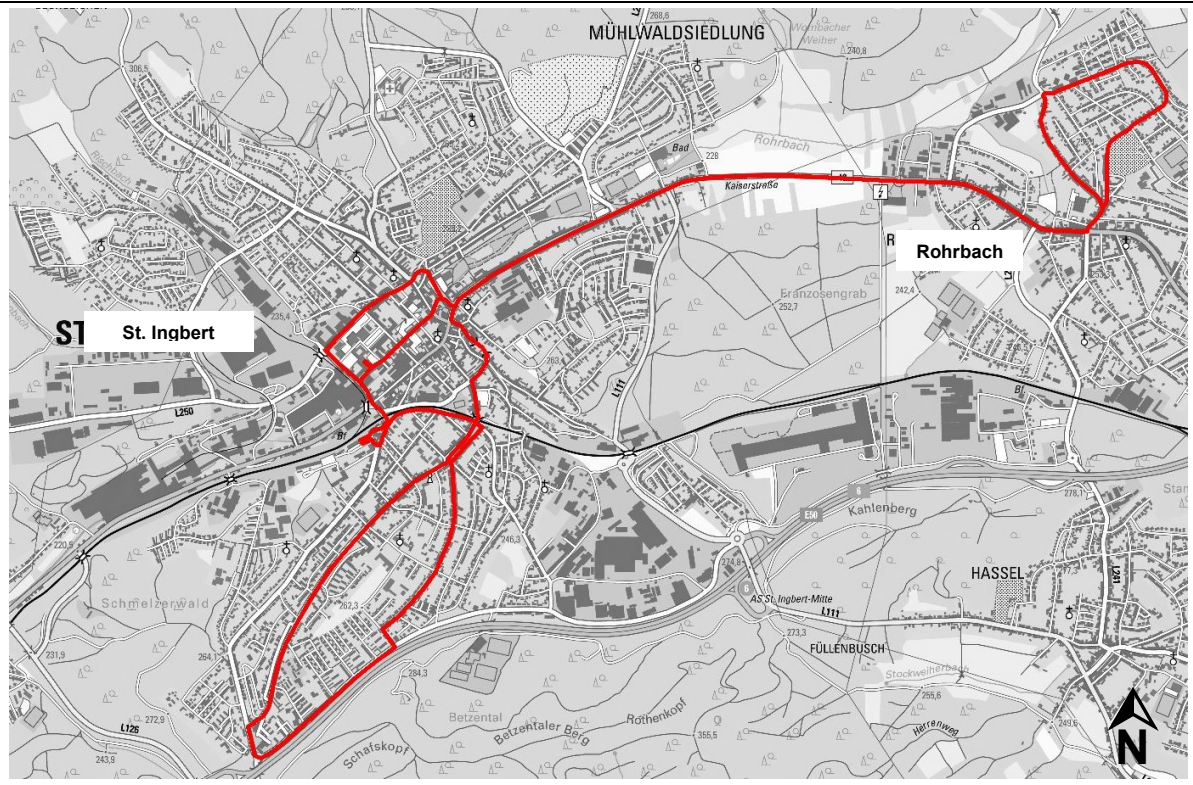
Kartografische Darstellung der Linie 515



Linien-Nr.	516		
Genehmigte Laufzeit bis	31.07.2024	Linienbündel: Stadt Homburg	
Linienverlauf	Homburg Talstraße – Marktplatz – Homburg Hauptbahnhof		
Bediente Ortslagen (wichtige Haltestellen)	Homburg (Talstraße, Marktplatz, Hauptbahnhof)		
Kategorie	Stadtbuslinie „bussi“		
Funktion / Verkehrsaufgabe	- Anbindung des historischen Marktplatzes an den Homburger Hauptbahnhof - Verknüpfung mit anderen Bus- und Bahnlinien am Hauptbahnhof		
Mindestbedienungsstandard	Mo – Fr	Sa	So/Feiertage
	Nur eine Richtung	Nur eine Richtung	Nur eine Richtung
	Homburg Talstraße – Marktplatz – Homburg Hbf.		
Bedienungszeitraum	7:50 – 21:25	7:50 – 21:55	14:20 – 21:55
Takt	30‘	60‘	60‘
Fahrten	27	15	8
Verknüpfungen:			
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.		
Homburg Talstraße	R7, R8/280, R14, 238, Stadtbus „bussi“, 501, 505, 507, 508, div. Schulverstärkerlinien, ALT546		
Homburg Hauptbahnhof	R7, R8/280, R14, 238, Stadtbus „bussi“, 501, 505, 507, 508, 567, div. Schulverstärkerlinien, ALT546, RB70, RB71, RB74, RB76, RE1, S1		
Ausführendes Unternehmen	DB Regio Bus Mitte GmbH		
Fahrzeugstandard	Midi-Niederflurbus 9-11 Meter mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag, Fahrzeugkategorie A		
Bus-Aufwand pro Jahr (lt. Ausschreibungsfahrplan)	14.100 km, 670 Fahrplanstunden, Fahrtlänge: 1,7 km.		
Besonderheiten	- Die Linie wird nur in eine Fahrtrichtung bedient, um den Marktplatz auf Wunsch von Einzelhändlern und Kommunalpolitikern an den ÖPNV anzuschließen. - Die Linie wird in Verlängerung der von Erbach kommenden Linie 515 bedient. Am Hauptbahnhof wird in der Regel nach kurzer Standzeit die Linie 511 angeschlossen.		
Hauptsächliche Nachfrage	Freizeit- und Besorgungsverkehr		
Kartografische Darstellung der Linie 516			
			

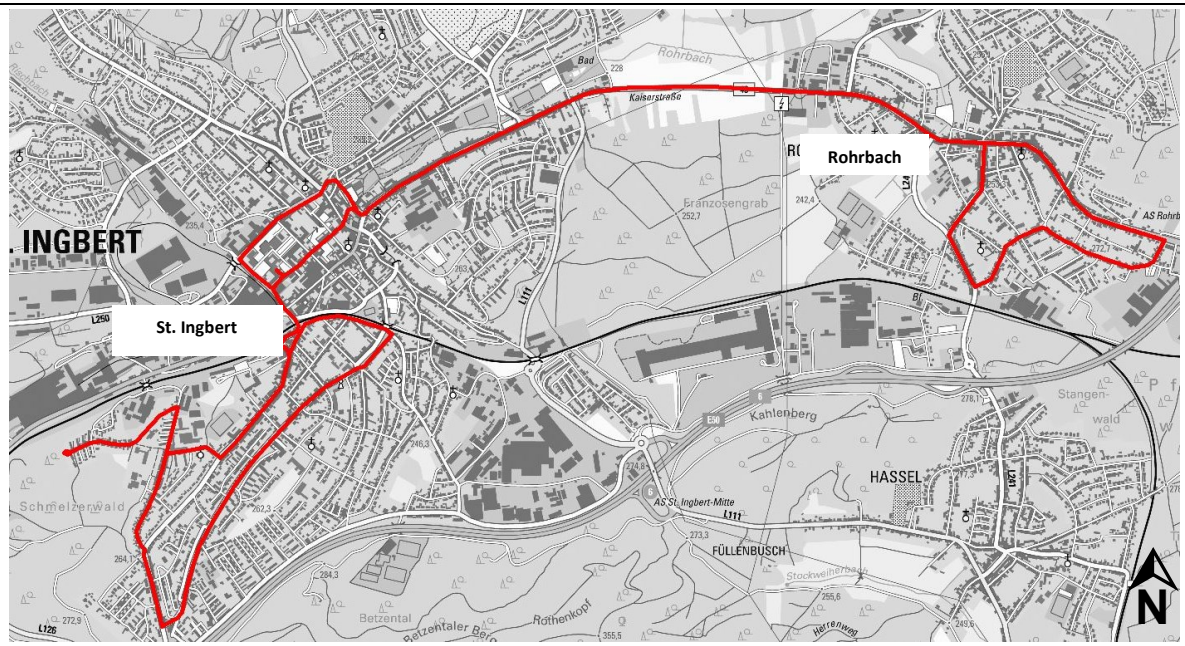
Linien-Nr.	521		
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2023	Linienbündel: Stadt St. Ingbert	
Linienverlauf	St. Ingbert Rendezvous-Platz – Rohrbach Nord – Rendezvous-Platz – Fliederstraße – Rendezvous-Platz		
Bediente Ortschaften (wichtige Haltestellen)	St. Ingbert Mitte (Rendezvous-Platz, Poststraße / Kohlenstraße, das blau – Kreisel, Schillerschule, Fliederstraße, Bahnhof), Rohrbach Ortsmitte / Nord		
Kategorie	Stadtbuslinie „ingo“		
Funktion / Verkehrsaufgabe	• Ringförmige Anbindung des nördlichen Bereichs des Stadtteils Rohrbach sowie des Südviertels (Wiesenstraße / Albert-Weisgerber-Allee) an das Stadtzentrum sowie Binnenverkehr. • Verknüpfung mit anderen Buslinien am Rendezvous-Platz • Direktverbindung des Südviertels zum Bahnhof mit entsprechenden Anschlüssen		
Mindestbedienungsstandard	Mo – Fr	Sa	So/Feiertage
	Ringfahrten	Ringfahrten	Ringfahrten
	Rendezvous-Platz – Rohrbach – Fliederstr. – Rendezvous-Platz		
Bedienungszeitraum	5:10 – 22:25	6:10 – 16:25	-
Takt	60'	60'	-
Fahrten	18	11	-
Verknüpfungen:			
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.		
St. Ingbert Rendezvous-Platz	R6, 160, 170, Stadtbus „ingo“, 504, 506, 547, div. Schulverstärkerlinien, ALT528		
St. Ingbert Bahnhof	R6, 170, 504, RB68, RB70, RB71, RE1		
Das blau-Kreisel	591		
Rohrbach Ortsmitte/Keglerheim	506, 547		
Ausführendes Unternehmen	Saar-Mobil GmbH & Co. KG		
Fahrzeugstandard	Standard-Niederflurbus 12 Meter mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag, Fahrzeugkategorie A, Neufahrzeug mit speziellem Außendesign		
Bus-Aufwand pro Jahr (lt. Ausschreibungsfahrplan)	89.601 km, 4.384 Fahrplanstunden, Länge Regelfahrt: 18,3 km.		
Besonderheiten	• Die Linie verbindet in Form von zwei abwechselnd befahrenen Ringverkehren jeweils das Stadtzentrum und die durchfahrenen Gebiete. • Durch Überlagerung in Teilabschnitten (Rohrbach Zentrum, Albert-Weisgerber-Allee) mit Linie 522 Verdichtung zu 30-Min.-Takt • Eine Spätfahrt der Linie 522 ab 22:30 deckt durch Bedienung mit einem Kleinbus auch Rohrbach Nord mit ab. • Ergänzung Do. & Fr. von 23:30 – 1:30 sowie Sa. 17:30 – 1:30 durch ALT-Linie 528. • Kein Angebot an Sonn- und Feiertagen.		
Hauptsächliche Nachfrage	Alle Verkehrsarten: Schüler-, Berufs-, Freizeit- und Besorgungsverkehr.		

Kartografische Darstellung der Linie 521



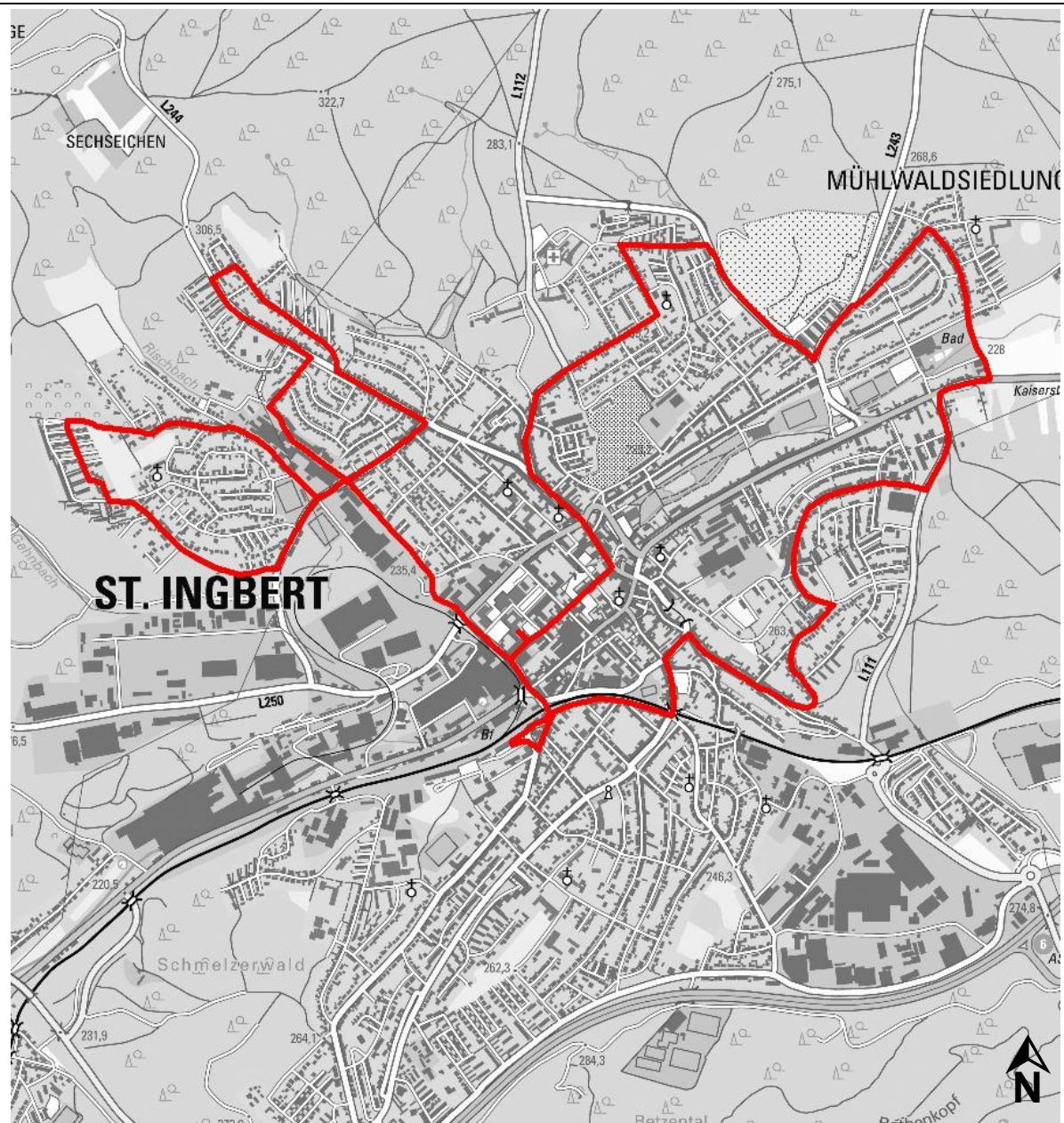
Linien-Nr.	522		
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2023	Linienbündel: Stadt St. Ingbert	
Linienverlauf	St. Ingbert Rendezvous-Platz – Rohrbach Süd – Rendezvous-Platz – Schmelzerwald – Rendezvous-Platz		
Bediente Ortschaften (wichtige Haltestellen)	St. Ingbert Mitte (Rendezvous-Platz, Poststr. / Kohlenstraße, das blau – Kreisel, Bahnhof, Berufsbildungszentrum, Lautzentelstraße, Im Schmelzerwald Schillerschule), Rohrbach Ortsmitte / Süd.		
Kategorie	Stadtbuslinie „ingo“		
Funktion / Verkehrsaufgabe	• Ringförmige Anbindung des südlichen Bereichs des Stadtteils Rohrbach sowie des Südviertels (Schmelzerwald, Lautzentel, Albert-Weisgerber-Allee) an das Stadtzentrum sowie Binnenverkehr. • Verknüpfung mit anderen Buslinien am Rendezvous-Platz • Direktverbindung von Rohrbach und Südviertel zum Bahnhof mit entsprechenden Bahnanschlüssen		
Mindestbedienungsstandard	Mo – Fr	Sa	So/Feiertage
	Ringfahrten	Ringfahrten	Ringfahrten
	Rendezvous-Platz – Rohrbach – Schmelzerwald – Rendezvous-Platz		
Bedienungszeitraum	5:05 – 22:50	6:05 – 14:25	-
Takt	60'	60'	-
Fahrten	18	9	-
Verknüpfungen:			
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.		
St. Ingbert Rendezvous-Platz	R6, 160, 170, Stadtbus „ingo“, 504, 506, 547, div. Schulverstärkerlinien, ALT528		
St. Ingbert Bahnhof	R6, 170, 504, RB68, RB70, RB71, RE1		
Das blau-Kreisel	591		
Rohrbach Ortsmitte/Keglerheim	506, 547		
Ausführendes Unternehmen	Saar-Mobil GmbH & Co. KG		
Fahrzeugstandard	Standard-Niederflurbus 12 Meter mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag, Fahrzeugkategorie A, Neufahrzeug mit speziellem Außendesign		
Bus-Aufwand pro Jahr (lt. Ausschreibungsfahrplan)	86.501 km, 4.186 Fahrplanstunden (zuzüglich Leistung Kleinbus: 4,400 km, 150 Fahrplanstunden), Länge Regelfahrt: 19,6 km.		
Besonderheiten	• Die Linie verbindet in Form von zwei abwechselnd befahrenen Ringverkehren jeweils das Stadtzentrum und die durchfahrenen Gebiete. • Durch Überlagerung in Teilabschnitten (Rohrbach Zentrum, Albert-Weisgerber-Allee) mit Linie 521 Verdichtung zu 30-Min.-Takt • 2 Spätfahrten nach 22:00 Uhr an Werktagen werden mit Kleinbus ausgeführt. • Ergänzung Do. & Fr. von 23:30 – 1:30 sowie Sa. 17:30 – 1:30 durch ALT-Linie 528. • Kein Angebot an Sonn- und Feiertagen.		
Hauptsächliche Nachfrage	Alle Verkehrsarten: Schüler-, Berufs-, Freizeit- und Besorgungsverkehr.		

Kartografische Darstellung der Linie 522



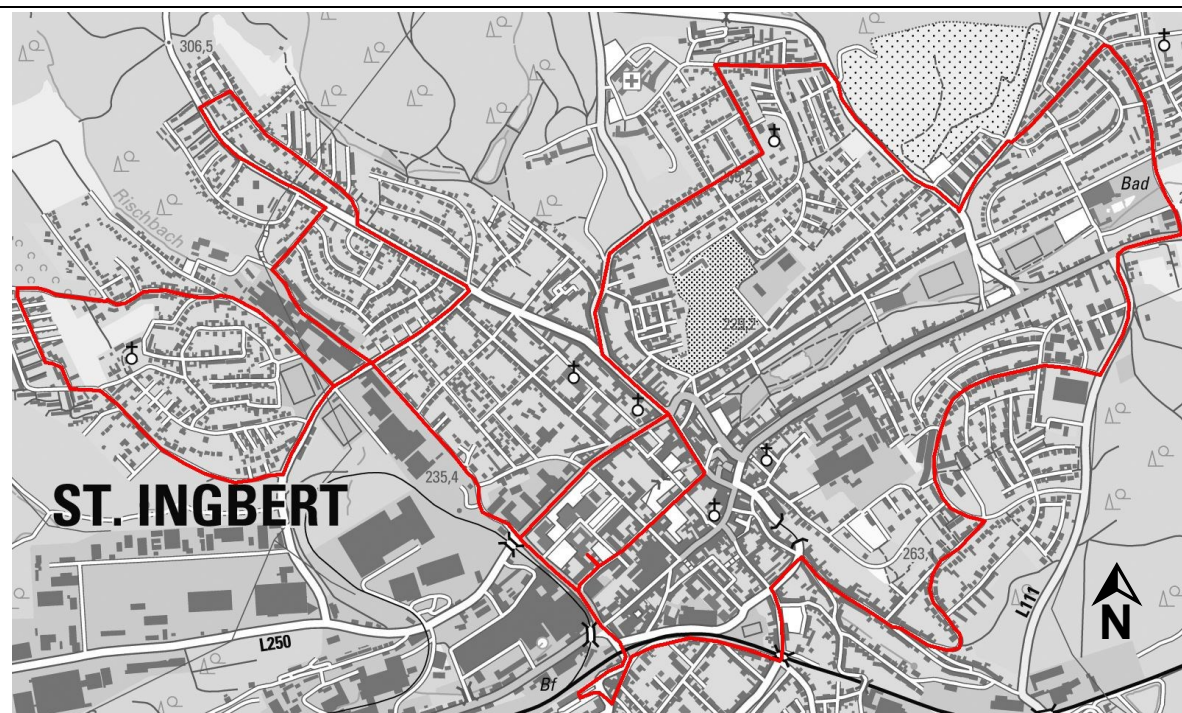
Linien-Nr.	523		
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2023	Linienbündel: Stadt St. Ingbert	
Linienverlauf	St. Ingbert Rendezvous-Platz – Mühlwald – Hobels – Rendezvous-Platz –Rischbach – Josefstal – Rendezvous-Platz		
Bediente Ortslagen (wichtige Haltestellen)	St. Ingbert Mitte (Rendezvous-Platz, Poststraße / Kohlenstraße, Pirminiuskirche, Waldfriedhof, Lendelfinger Weg, das blau-Kreisel, Hobels, Bahnhof, Karlstraße, Rockentalstraße, Goldene Au, Triftstraße)		
Kategorie	Stadtbuslinie „ingo“		
Funktion / Verkehrsaufgabe	• Ringförmige Anbindung der Stadtteile Rischbach, Josefstal, Hobels, Mühlwald und Roter Flur (inkl. Friedhöfe) an das Stadtzentrum sowie Binnenverkehr. • Verknüpfung mit anderen Buslinien am Rendezvous-Platz • Direktverbindung der Stadtteile Roter Flur, Mühlwald und Hobels zum Bahnhof mit entsprechenden Bahnanschlüssen		
Mindestbedienungsstandard	Mo – Fr	Sa	So/Feiertage
	Ringfahrten	Ringfahrten	Ringfahrten
	Rendezvous-Platz – Mühlwald – Rischbach – Rendezvous-Platz		
Bedienungszeitraum	5:10 – 22:50	6:10 – 16:55	-
Takt	60‘	60‘	-
Fahrten	18	11	-
Verknüpfungen:			
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.		
St. Ingbert Rendezvous-Platz	R6, 160, 170, Stadtbus „ingo“, 504, 506, 547, div. Schulverstärkerlinien, ALT528		
St. Ingbert Bahnhof	R6, 170, 504, RB68, RB70, RB71, RE1		
Ausführendes Unternehmen	Saar-Mobil GmbH & Co. KG Püttlingen		
Fahrzeugstandard	Standard-Niederflurbus 12 Meter mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag, Fahrzeugkategorie A, Neufahrzeug mit speziellem Außendesign		
Bus-Aufwand pro Jahr (lt. Ausschreibungsfahrplan)	77.001 km, 4.505 Fahrplanstunden, Länge Regelfahrt: 15,5 km.		
Besonderheiten	• Die Linie verbindet in Form von zwei abwechselnd befahrenen Ringverkehren jeweils das Stadtzentrum und die durchfahrenen Gebiete. • Durch Überlagerung mit gegenläufiger Linie 524 nicht symmetrische Verdichtung auf 2 Fahren pro Stunde • Ergänzung Do. & Fr. von 23:30 – 1:30 sowie Sa. 17:30 – 1:30 durch ALT-Linie 528. • Kein Angebot an Sonn- und Feiertagen.		
Hauptsächliche Nachfrage	Alle Verkehrsarten: Schüler-, Berufs-, Freizeit- und Besorgungsverkehr.		

Kartografische Darstellung der Linie 523



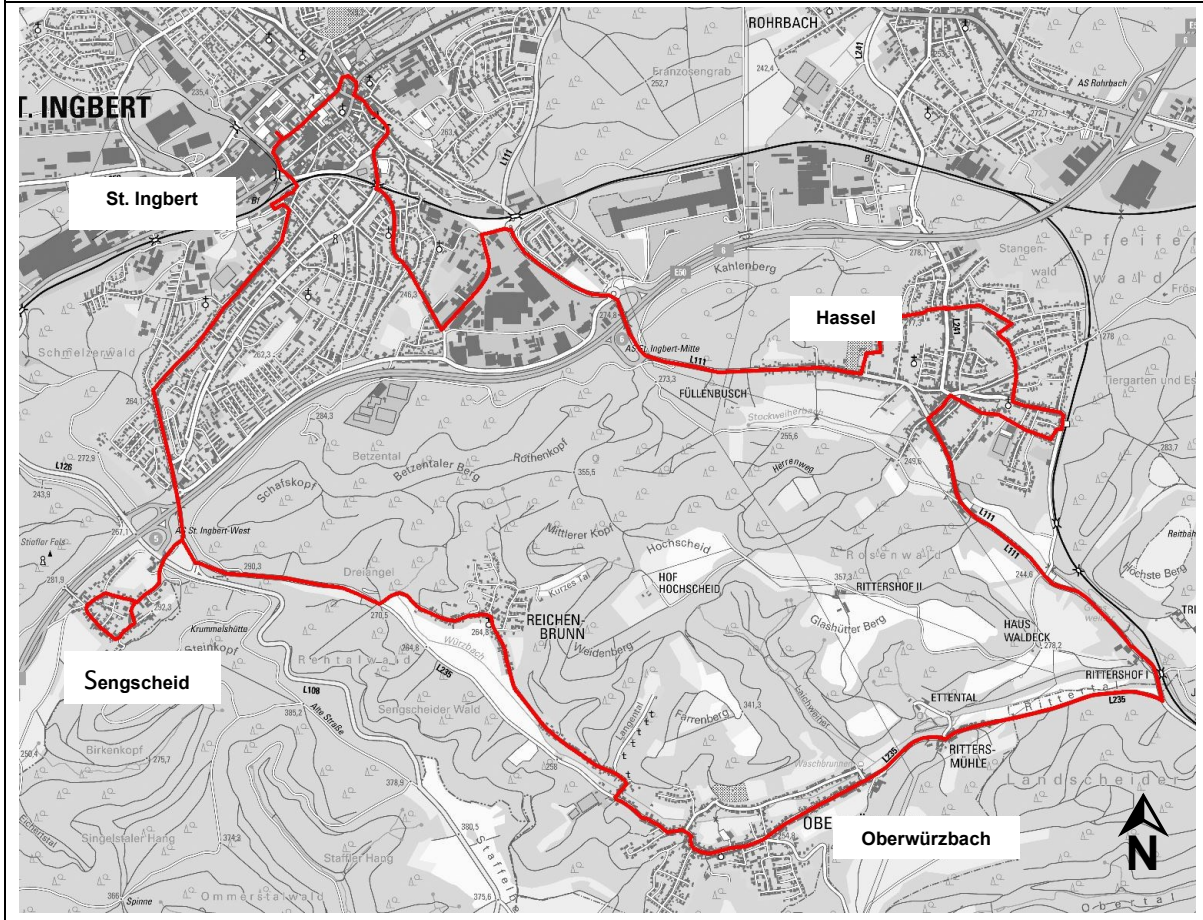
Linien-Nr.	524		
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2023	Linienbündel: Stadt St. Ingbert	
Linienverlauf	St. Ingbert Rendezvous-Platz – Josefstal– Rischbach– Rendezvous-Platz – Hobels – Mühlwald – Rendezvous-Platz		
Bediente Ortschaften (wichtige Haltestellen)	St. Ingbert Mitte (Rendezvous-Platz, Poststraße / Kohlenstraße, Pirminiuskirche, Waldfriedhof, Lendelfinger Weg, das blau-Kreisel, Hobels, Bahnhof, Karlstraße, Rockentalstraße, Goldene Au, Triftstraße)		
Kategorie	Stadtbuslinie „ingo“		
Funktion / Verkehrsaufgabe	• Ringförmige Anbindung der Stadtteile Rischbach, Josefstal, Hobels, Mühlwald und Roter Flur (inkl. Friedhöfe) an das Stadtzentrum sowie Binnenverkehr. • Verknüpfung mit anderen Buslinien am Rendezvous-Platz		
Mindestbedienungsstandard	Mo – Fr	Sa	So/Feiertage
	Ringfahrten	Ringfahrten	Ringfahrten
	Rendezvous-Platz – Rischbach – Mühlwald – Rendezvous-Platz		
Bedienungszeitraum	5:00 – 19:45	6:00 – 13:45	-
Takt	60'	60'	-
Fahrten	15	8	-
Verknüpfungen:			
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.		
St. Ingbert Rendezvous-Platz	R6, 160, 170, Stadtbus „ingo“, 504, 506, 547, div. Schulverstärkerlinien, ALT528		
St. Ingbert Bahnhof	R6, 170, 504, RB68, RB70, RB71, RE1		
Ausführendes Unternehmen	Saar-Mobil GmbH & Co. KG		
Fahrzeugstandard	Standard-Niederflurbus 12 Meter mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag, Fahrzeugkategorie A, Neufahrzeug mit speziellem Außendesign		
Bus-Aufwand pro Jahr (lt. Ausschreibungsfahrplan)	61.950 km, 3.965 Fahrplanstunden, Länge Regelfahrt: 15,2 km.		
Besonderheiten	• Die Linie verbindet in Form von zwei abwechselnd befahrenen Ringverkehren jeweils das Stadtzentrum und die durchfahrenen Gebiete. • Durch Überlagerung mit gegenläufiger Linie 523 nicht symmetrische Verdichtung auf 2 Fahren pro Stunde • Ergänzung Do. & Fr. von 23:30 – 1:30 sowie Sa. 17:30 – 1:30 durch ALT-Linie 528. • Kein Angebot an Sonn- und Feiertagen.		
Hauptsächliche Nachfrage	Alle Verkehrsarten: Schüler-, Berufs-, Freizeit- und Besorgungsverkehr.		

Kartografische Darstellung der Linie 524



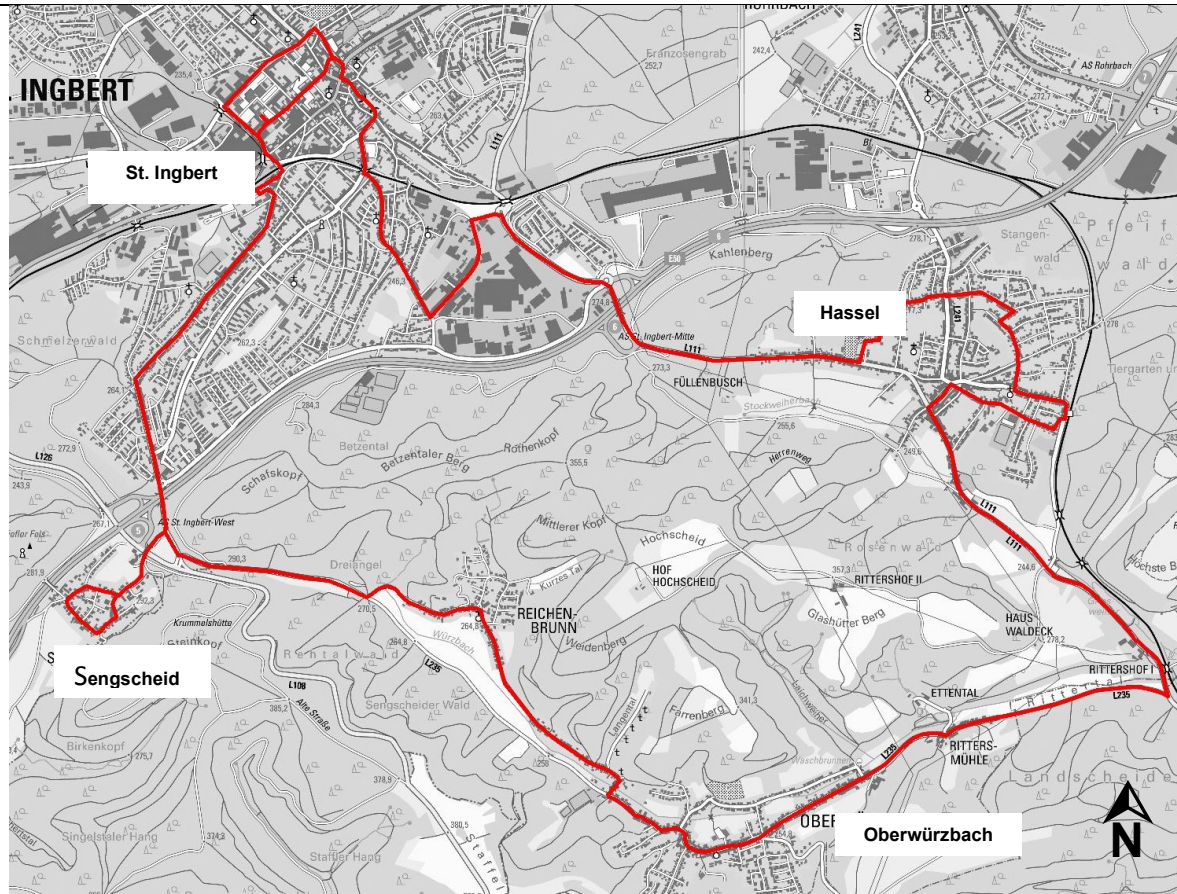
Linien-Nr.	525		
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2023	Linienbündel: Stadt St. Ingbert	
Linienverlauf	St. Ingbert Rendezvous-Platz – Hassel – Oberwürzbach – Reichenbrunn – Sengscheid – Rendezvous-Platz		
Bediente Ortslagen (wichtige Haltestellen)	St. Ingbert Mitte (Rendezvous-Platz, Poststraße, Winnweg, Hasseler Chaussee, Bahnhof), Hassel, Oberwürzbach, Reichenbrunn, Sengscheid		
Kategorie	Stadtbuslinie „ingo“		
Funktion / Verkehrsaufgabe	• Ringförmige Anbindung der Stadtteile Betzentel, Hassel, Oberwürzbach, Reichenbrunn, Sengscheid und Südviertel an das Stadtzentrum sowie Binnenverkehr. • Anschluss an die Bahn am St. Ingberter Bahnhof • Verknüpfung mit anderen Buslinien am Rendezvous-Platz		
Mindestbedienungsstandard	Mo – Fr	Sa	So/Feiertage
	Ringfahrten	Ringfahrten	-
	Rendezvous-Platz – Hassel – Oberwürzbach – Rendezvous-Platz		
Bedienungszeitraum	5:25 – 19:25	6:25 – 13:25	-
Takt	60'	60'	-
Fahrten	15	8	-
Verknüpfungen:			
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.		
St. Ingbert Rendezvous-Platz	R6, 160, 170, Stadtbus „ingo“, 504, 506, 547, div. Schulverstärkerlinien, ALT528		
Hassel Bahnhof	RB68		
Hassel Marktplatz	506, 588		
St. Ingbert Bahnhof	R6, 170, 504, RB68, RB70, RB71, RE1		
Ausführendes Unternehmen	Saar-Mobil GmbH & Co. KG Püttlingen		
Fahrzeugstandard	Standard-Niederflurbus 12 Meter mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag, Fahrzeugkategorie A, Neufahrzeug mit speziellem Außendesign		
Bus-Aufwand pro Jahr (lt. Ausschreibungsfahrplan)	81.586 km, 3.423 Fahrplanstunden, Länge Regelfahrt: 21,1 km.		
Besonderheiten	• Die Linie verbindet in Form eines stündlich befahrenen Ringes das Stadtzentrum und die durchfahrenen Gebiete. • Durch Überlagerung mit gegenläufiger Linie 526 nicht symmetrische Verdichtung auf 2 Fahrten pro Stunde • Ergänzung Do. & Fr. von 23:30 – 1:30 sowie Sa. 17:30 – 1:30 durch ALT-Linie 528. • Kein Angebot an Sonn- und Feiertagen.		
Hauptsächliche Nachfrage	Alle Verkehrsarten: Schüler-, Berufs-, Freizeit- und Besorgungsverkehr.		

Kartografische Darstellung der Linie 525



Linien-Nr.	526		
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2023	Linienbündel: Stadt St. Ingbert	
Linienverlauf	St. Ingbert Rendezvous-Platz – Sengscheid – Reichenbrunn – Oberwürzbach – Hassel – Rendezvous-Platz		
Bediente Ortslagen (wichtige Haltestellen)	St. Ingbert (Rendezvous-Platz, Bahnhof, Hasseler Chaussee, Winnweg, Kohlenstraße), Sengscheid, Reichenbrunn, Oberwürzbach, Hassel		
Kategorie	Stadtbuslinie „ingo“		
Funktion / Verkehrsaufgabe	• Ringförmige Anbindung der Stadtteile Südviertel, Sengscheid, Reichenbrunn, Oberwürzbach, Hassel und Betzental an das Stadtzentrum sowie Binnenverkehr. • Anschluss an die Bahn am St. Ingberter Bahnhof • Verknüpfung mit anderen Buslinien am Rendezvous-Platz		
Mindestbedienungsstandard	Mo – Fr	Sa	So/Feiertage
	Ringfahrten	Ringfahrten	-
	Rendezvous-Platz – Oberwürzbach – Hassel – Rendezvous-Platz		
Bedienungszeitraum	5:00 – 23:00	6:00 – 17:20	-
Takt	60'	60'	-
Fahrten	19	12	-
Verknüpfungen:			
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.		
St. Ingbert Rendezvous-Platz	R6, 160, 170, Stadtbus „ingo“, 504, 506, 547, div. Schulverstärkerlinien, ALT528		
St. Ingbert Bahnhof	R6, 170, 504, RB68, RB70, RB71, RE1		
Hassel Marktplatz	506		
Hassel Bahnhof	RB68		
Ausführendes Unternehmen	Saar-Mobil GmbH & Co. KG		
Fahrzeugstandard	Standard-Niederflurbus 12 Meter mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag, Fahrzeugkategorie A, Neufahrzeug mit speziellem Außendesign		
Bus-Aufwand pro Jahr (lt. Ausschreibungsfahrplan)	95.778 km, 4.500 Fahrplanstunden, Länge Regelfahrt: 22,2 km.		
Besonderheiten	• Die Linie verbindet in Form eines stündlich befahrenen Ringes das Stadtzentrum und die durchfahrenen Gebiete. • Durch Überlagerung mit gegenläufiger Linie 525 nicht symmetrische Verdichtung auf 2 Fahrten pro Stunde • Ergänzung Do. & Fr. von 23:30 – 1:30 sowie Sa. 17:30 – 1:30 durch ALT-Linie 528. • Kein Angebot an Sonn- und Feiertagen.		
Hauptsächliche Nachfrage	Alle Verkehrsarten: Schüler-, Berufs-, Freizeit- und Besorgungsverkehr.		

Kartografische Darstellung der Linie 526

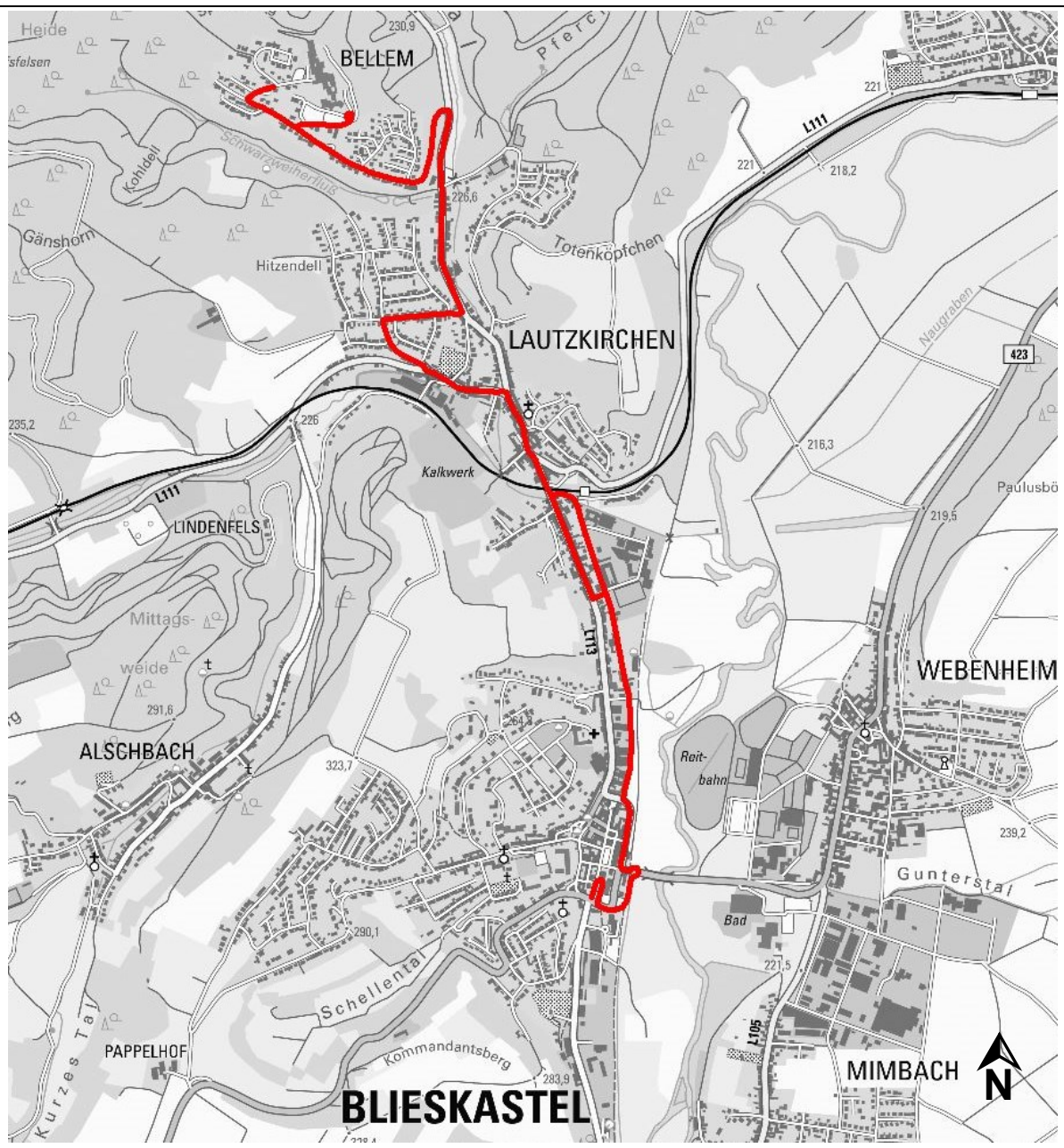


Linien-Nr.	527		
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2023	Linienbündel: Stadt St. Ingbert	
Linienverlauf	St. Ingbert Rendezvous-Platz – Rentrisch – Rendezvous-Platz		
Wichtige Haltestellen	St. Ingbert (Rendezvous-Platz), Rentrisch		
Kategorie	Anruf-Linien-Taxi		
Funktion / Verkehrsaufgabe	- Ergänzung der Linie 506 in den Abendstunden und Samstag morgens - Feinerschließung aller Ortsteile von Rentrisch - Verknüpfung mit anderen Buslinien am Rendezvous-Platz		
Mindestbedienungsstandard	Mo – Fr	Sa	So/Feiertage
	Ringfahrten	Ringfahrten	-
	Rendezvous-Platz – Hassel – Oberwürzbach – Rendezvous-Platz		
Bedienungszeitraum	19:30 – 22:55	7:30 – 9:55	-
Takt	60‘	120‘	-
Fahrten	4	2	-
Verknüpfungen:			
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.		
St. Ingbert Rendezvous-Platz	R6, 160, 170, Stadtbus „ingo“, 504, 506, 547, div. Schulverstärkerlinien, ALT528		
Ausführendes Unternehmen	Taxi Di Biase i.A. Saar-Mobil GmbH & Co. KG Püttlingen		
Fahrzeugstandard	Personenkraftwagen oder Kleinbus		
Bus-Aufwand pro Jahr	Nur auf Nachfrage		
Besonderheiten	- Telefonische Vorbestellung mindestens 60 Minuten vor gewünschter Abfahrt. - Service-Zuschlag zum regulären Tarif: 50 Cent.		
Hauptsächliche Nachfrage	Freizeit- und Besorgungsverkehr, punktuell Berufsverkehr.		

Linien-Nr.	528		
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2023	Linienbündel: Stadt St. Ingbert	
Linienverlauf	St. Ingbert Rendezvous-Platz – alle Stadtteile		
Bediente Ortschaften (wichtige Haltestellen)	Bindet im Stadtbereich St. Ingbert, Hassel, Rohrbach, Rentrisch und Oberwürzbach alle Haltestellen auf Nachfrage an.		
Kategorie	Anruf-Linien-Taxi		
Funktion / Verkehrsaufgabe	Bedarfsgesteuerte Bedienung aller Stadtteile St. Ingberts ab bzw. bis Rendezvous-Platz nach Bedienungsende durch die Linien 521 – 526: Donnerstag auf Freitag, Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag jeweils im Spätverkehr		
Mindestbedienungsstandard	Do. auf Fr.	Fr. auf Sa.	Sa. auf So.
			-
	Rendezvous-Platz – Stadtteile – Rendezvous-Platz		
Bedienungszeitraum	23:30 – 1:50	23:30 – 1:50	17:30 – 1:50
Takt	60‘	60‘	60‘
Fahrten	3	3	9
Verknüpfungen:			
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.		
St. Ingbert Rendezvous-Platz	R6, 506		
Ausführendes Unternehmen	Taxi Di Biase i.A. Saar-Mobil GmbH & Co. KG Püttlingen		
Fahrzeugstandard	Personenkraftwagen, Kleinbus		
Bus-Aufwand pro Jahr	Nur auf Nachfrage		
Besonderheiten	- Telefonische Vorbestellung mindestens 60 Minuten vor gewünschter Abfahrt. - Service-Zuschlag zum regulären Tarif: 50 Cent.		
Hauptsächliche Nachfrage	Freizeitverkehr, punktuell Berufs- und Besorgungsverkehr.		

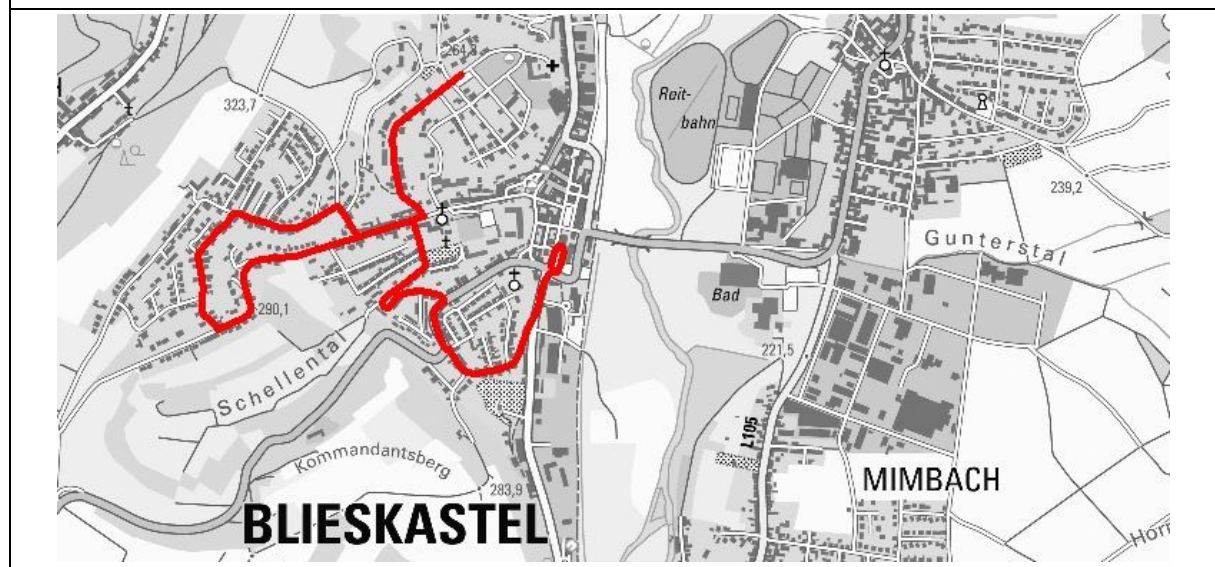
Linien-Nr.	531		
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2020	Linienbündel: Stadt Blieskastel	
Linienverlauf	Blieskastel Busbahnhof – Lautzkirchen Bahnhof – Lautzkichen Bliestal-Kliniken		
Bediente Ortschaften (wichtige Haltestellen)	Blieskastel (Busbahnhof, City-Haus), Lautzkirchen (Bahnhof, Kirche, In der Mühldehl, Am Eichberg, Bliestal-Kliniken)		
Kategorie	Stadtbuslinie „Dolmusch“		
Funktion / Verkehrsaufgabe	- Anbindung der Wohngebiete des Ortsteils Lautzkirchen und der Bliestal-Klinik an das Stadtzentrum. - Anschluss an die Bahn am Bahnhof Lautzkirchen - Verknüpfung mit anderen Buslinien am Busbahnhof		
Mindestbedienungsstandard	Mo – Fr	Sa	So/Feiertage
	Hin & Rück	Hin & Rück	-
	Blieskastel Busbahnhof – Bliestal-Kliniken – Blieskastel Busbahnhof		
Bedienungszeitraum	6:15 – 18:45	9:15 – 13:45	-
Takt	60‘	60‘	-
Fahrten	13	5	-
Verknüpfungen:			
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.		
Blieskastel Busbahnhof	R10, R14, 501, 506, 507, 532, 533, 547, 551, 562, 568, 577, ALT503, ALT598		
Lautzkirchen Bahnhof	RB68		
Ausführendes Unternehmen	Gassert-Reisen GmbH Blieskastel & Marianne Feld GmbH Saarbrücken		
Fahrzeugstandard	Kleinbus mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag		
Bus-Aufwand pro Jahr (lt. Ausschreibungsfahrplan)	35.204 km (Variante 2, mit Samstagsverkehr)		
Besonderheiten	- Im Bereich In der Mühldehl und Am Spitzenberg hält der Bus auf Handzeichen an den gewünschten Stellen. - Am Busbahnhof Durchbindung von und zu Fahrten der Linie 532. - Kein Angebot an Sonn- und Feiertagen.		
Hauptsächliche Nachfrage	Berufs-, Freizeit- und Besorgungsverkehr, Besucher und Patienten der Klinik, nachrangig Schülerverkehr.		

Kartografische Darstellung der Linie 531



Linien-Nr.	532		
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2020	Linienbündel: Stadt Blieskastel	
Linienverlauf	Blieskastel Busbahnhof – Auf der Agd – Schlossberg – Busbahnhof		
Bediente Ortslagen (wichtige Haltestellen)	Blieskastel (Busbahnhof, Auf der Agd, Tiergartenstraße, Klosterstraße, Alte Chaussee, Gollensteinstraße)		
Kategorie	Stadtbuslinie „Dolmusch“		
Funktion / Verkehrsaufgabe	- Anbindung der Wohngebiete ??? und Schlossberg des an das Stadtzentrum. - Verknüpfung mit anderen Buslinien am Busbahnhof		
Mindestbedienungsstandard	Mo – Fr	Sa	So/Feiertage
	Hin & Rück	Hin & Rück	-
	Blieskastel Busbahnhof – Blietal-Kliniken – Blieskastel Busbahnhof		
Bedienungszeitraum	6:45 – 18:05	8:50 – 13:05	-
Takt	60‘	60‘	-
Fahrten	12	5	-
Verknüpfungen:			
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.		
Blieskastel Busbahnhof	R10, R14, 501, 506, 507, 531, 533, 547, 551, 562, 568, 577, ALT503, ALT598		
Lautzkirchen Bahnhof	RB68		
Ausführendes Unternehmen	Gassert-Reisen GmbH Blieskastel & Marianne Feld GmbH Saarbrücken		
Fahrzeugstandard	Kleinbus mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag		
Bus-Aufwand pro Jahr (lt. Ausschreibungsfahrplan)	14.690 km (Variante 2, mit Samstagsverkehr)		
Besonderheiten	- Im Bereich Auf der Agd hält der Bus auf Handzeichen an den gewünschten Stellen. - Am Busbahnhof Durchbindung von und zu Fahrten der Linie 531. - Kein Angebot an Sonn- und Feiertagen.		
Hauptsächliche Nachfrage	Berufs-, Freizeit- und Besorgungsverkehr, Besucher und Patienten der Kliniken, nachrangig Schülerverkehr.		

Kartografische Darstellung der Linie 532



Linien-Nr.	533		
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2020	Linienbündel: Stadt Blieskastel	
Linienverlauf	Blieskastel Busbahnhof – Webenheim SWA		
Bediente Ortslagen (wichtige Haltestellen)	Blieskastel (Busbahnhof, Freizeitzentrum), Webenheim (SWA)		
Kategorisierung	Stadtbuslinie „Dolmusch“		
Funktion / Verkehrsaufgabe	- Anbindung der Behindertenwerkstätten an das Stadtzentrum. - Verknüpfung mit anderen Buslinien am Busbahnhof		
Mindestbedienungsstandard	Mo – Fr		Sa
	Hin	Rück	So/Feiertage
	Blieskastel Busbahnhof – Bliestal-Kliniken – Blieskastel Busbahnhof		
Bedienungszeitraum	7:45 – 16:10	-	-
Takt	EF	-	-
Fahrten	1 Fahrt hin, 1 zurück	-	-
Verknüpfungen:			
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.		
Blieskastel Busbahnhof	R10, R14, 501, 506, 507, 531, 532, 547, 551, 562, 568, 577, ALT503, ALT598		
Ausführendes Unternehmen	Gassert-Reisen GmbH Blieskastel & Marianne Feld GmbH Saarbrücken		
Fahrzeugstandard	Kleinbus mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag		
Bus-Aufwand pro Jahr (lt. Ausschreibungsfahrplan)	775 km		
Besonderheiten	- Punktuelle Bedienung der Behindertenwerkstätten durch eine Fahrt morgens hin (7:47) und eine Fahrt nachmittags zurück, Mo. – Do. um 16:07 Uhr und Fr. um 15:07 Uhr - Am Busbahnhof Durchbindung von und zu Fahrten der Linie 531 und 532. - Kein Angebot an Sams-, Sonn- und Feiertagen.		
Hauptsächliche Nachfrage	Behinderte Arbeitnehmer		

Kartografische Darstellung der Linie 533



Linien-Nr.	538					
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2023		Linienbündel: Saarpfalz-Kreis Nord			
Linienverlauf	Homburg – Beeden – Limbach – Kirkel / Niederbexbach – Bexbach (- Oberbexbach)					
Bediente Ortschaften (wichtige Haltestellen)	Homburg (Saarpfalz-Gymnasium, Johanneum, Robert-Bosch-Schule / Virchowstraße, Talstraße, Hauptbahnhof), Kirkel, Limbach, Altstadt, Niederbexbach, Bexbach (Bahnhof, Feuerwehr)					
Kategorie	Kreisbuslinie, Schulverstärker					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Zu- und Abbringer für Schüler aus der Gemeinde Kirkel mit allen Ortsteilen sowie Beeden, Niederbexbach und teilweise Oberbexbach an die Schulstandorte Homburg, Bexbach und Limbach (weiterführende Schulen) Schulverstärkerfahrten zur Kreisbuslinie 508					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
	Homburg – Kirkel / Bexbach					
Bedienungszeitraum	7:15 – 15:35	6:45 – 14:00	-	-	-	-
Takt	EF	EF	-	-	-	-
Fahrten	8S	3S	-	-	-	-
Verknüpfungen:						
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.					
Homburg Hauptbahnhof	R7, R8/280, R14, 238, Stadtbuss „bussi“, 501, 505, 507, 508, 567, div. Schulverstärkerlinien, ALT546, RB70, RB71, RB74, RB76, RE1, S1					
Beeden Pirminiusstraße	R14, 501, 507					
Limbach Friedrich- / Kaiserstr.	Interner Anschluss Linie 538					
Bexbach Bahnhof	303, 304, 505, 508, ALT548, ALT566, RB74					
Ausführendes Unternehmen	Saar-Mobil GmbH & Co. KG Püttlingen					
Fahrzeugstandard	Standard-Niederflurbus 12 Meter mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag, Fahrzeugkategorie B					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	Genaue Angaben liegen noch nicht vor, da die Linie erst 2017 aus Schulverstärker-Fahrten der Linie 508 herausgetrennt wurde.					
Besonderheiten	• alle Fahrten werden nur an Schultagen ausgeführt					
Hauptsächliche Nachfrage	Schülerverkehr					

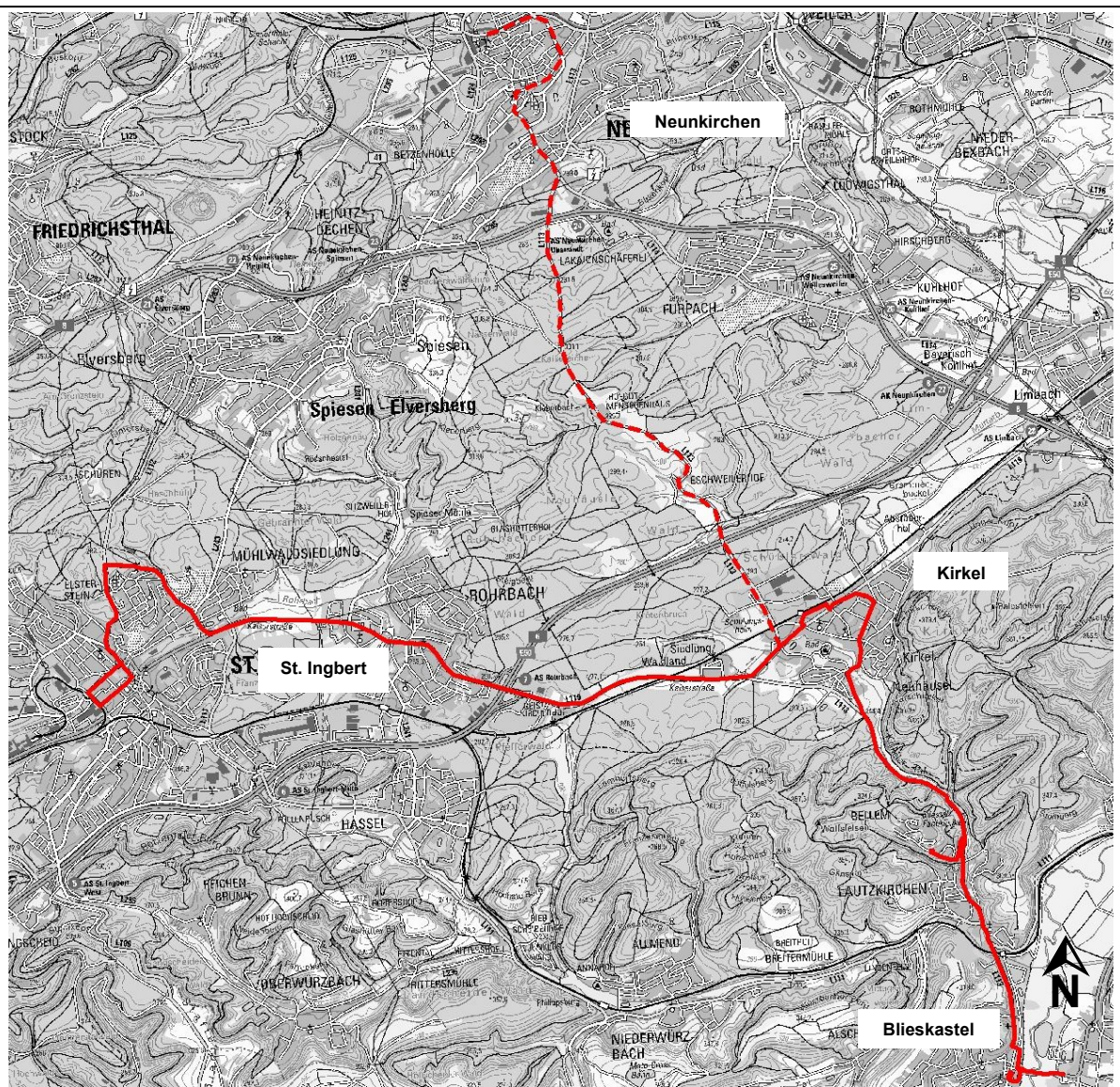
Linien-Nr.	539					
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2023		Linienbündel: Saarpfalz-Kreis Nord			
Linienverlauf	Homburg – (Erbach – Jägersburg -) Kleinottweiler – Limbach / Bexbach (- Oberbexbach)					
Bediente Ortschaften (wichtige Haltestellen)	Homburg (Saarpfalz-Gymnasium, Johanneum, Robert-Bosch-Schule, Talstraße, Hauptbahnhof), Erbach, Reiskirchen, Jägersburg, Kleinottweiler, Limbach (Schule), Bexbach (Bahnhof, Feuerwehr)					
Kategorie	Kreisbuslinie, Schulverstärker					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Zu- und Abbringer für Schüler aus nordwestlichen Stadtteilen der Stadt Homburg sowie Kleinottweiler an die Schulstandorte Homburg, Bexbach und Limbach (weiterführende Schulen) Schulverstärkerfahrten zur Kreisbuslinie 508					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
	Homburg – Limbach / Bexbach					
Bedienungszeitraum	7:10 – 15:40	7:00 – 13:55	-	-	-	-
Takt	EF	EF	-	-	-	-
Fahrten	6S	5S	-	-	-	-
Verknüpfungen:						
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.					
Homburg Hauptbahnhof	R7, R8/280, R14, 238, Stadtbuss „bussi“, 501, 505, 507, 508, 567, div. Schulverstärkerlinien, ALT546, RB70, RB71, RB74, RB76, RE1, S1					
Kleinottweiler Homburger Str.	Interner Anschluss Linie 539					
Bexbach Bahnhof	303, 304, 505, 508, ALT548, ALT566, RB74					
Ausführendes Unternehmen	Saar-Mobil GmbH & Co. KG Püttlingen					
Fahrzeugstandard	Standard-Niederflurbus 12 Meter mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag, Fahrzeugkategorie B					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	Genauere Angaben liegen noch nicht vor, da die Linie erst 2017 aus Schulverstärker-Fahrten der Linie 508 herausgetrennt wurde.					
Besonderheiten	• alle Fahrten werden nur an Schultagen ausgeführt • eine Fahrt mit reiner Zubringerfunktion zur Sandrennbahnschule Homburg					
Hauptsächliche Nachfrage	Schülerverkehr					

Linien-Nr.	546					
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2023		Linienbündel: Saarpfalz-Kreis Nord			
Linienverlauf	Homburg – Lappentascherhof – Kleinottweiler					
Bediente Ortslagen (wichtige Haltestellen)	Homburg (Hauptbahnhof, Talstraße, Lappentascherhof), Kleinottweiler					
Kategorie	Anruf-Linien-Taxi					
Funktion / Verkehrsaufgabe	- Schaffung eines rein bedarfsgesteuerten ÖPNV-Angebotes für die Ortsteile Homburg-Lappentascherhof und Bexbach-Kleinottweiler ohne regelmäßiges ÖPNV-Angebot. - Verknüpfung mit Bus- und Bahn-Linien in Homburg (Talstraße und Hauptbahnhof)					
Mindestbedienungsstandard	Mo – Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
	Homburg – Kleinottweiler					
Bedienungszeitraum	6:15 – 19:25	5:25 – 19:35	6:15 – 19:25	5:25 – 19:35	6:15 – 19:25	5:25 – 19:35
Takt	60‘	60‘	60‘	60‘	60‘	60‘
Fahrten	14	15	14	15	14	15
Verknüpfungen:						
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.					
Homburg Hauptbahnhof	R7, R8/280, R14, 238, Stadtbus „bussi“, 501, 505, 507, 508, 567, div. Schulverstärkerlinien, RB70, RB71, RB74, RB76, RE1, S1					
Homburg Talstraße	R7, R8/280, R14, 238, Stadtbus „bussi“, 501, 505, 507, 508, div. Schulverstärkerlinien					
Ausführendes Unternehmen	Taxi Zimmer i.A. Saar-Mobil GmbH & Co. KG Püttlingen					
Fahrzeugstandard	Personenkraftwagen oder Kleinbus					
Bus-Aufwand pro Jahr	Nur auf Nachfrage					
Besonderheiten	- Telefonische Vorbestellung mindestens 60 Minuten vor gewünschter Abfahrt. - Service-Zuschlag zum regulären Tarif: 50 Cent. - Keine Bedienung innerhalb der Ortslagen Homburg und Kleinottweiler					
Hauptsächliche Nachfrage	Freizeit- und Besorgungsverkehr, punktuell Schüler- und Berufsverkehr.					

Linien-Nr.	547					
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2024		Linienbündel: Saarpfalz-Kreis Süd			
Linienverlauf	Blieskastel – Lautzkirchen – Kirkel – St. Ingbert / Neunkirchen					
Bediente Ortschaften (wichtige Haltestellen)	Blieskastel (Freizeitzentrum, Busbahnhof), Lautzkirchen (Bahnhof, Am Eichberg), Kirkel (Bahnhof, Siedlung Waldland), Neunkirchen (Oberer Markt, Lindenallee), Rohrbach (Festo, Ortsmitte), St. Ingbert Mitte (Waldfriedhof, Kreiskrankenhaus, Rendezvous-Platz)					
Kategorie	Kreisbuslinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	• Regelmäßige Anbindung der Ortschaft Kirkel mit Siedlung Waldland an die Mittelzentren St. Ingbert, Neunkirchen und Blieskastel mit Schulstandorten • Anbindung von Blieskastel und der Blietal-Klinik (Am Eichberg) an den Lautzkircher und Kirkeler Bahnhof mit Bahnanschlüssen • Anbindung der Blietal-Klinik an ihr Umfeld, v.a. für Ausflügler am Wochenende • Direktverbindung von Blieskastel, Lautzkirchen, Kirkel und Rohrbach an das Kreiskrankenhaus • Verknüpfung mit anderen Buslinien in Blieskastel, Neunkirchen und St. Ingbert					
Mindestbedienungsstandard	Mo – Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
	Blieskastel – St. Ingbert					
Bedienungszeitraum	6:10 – 19:30	6:40 – 18:45	9:10 – 17:50	10:05 – 18:45	9:10 – 17:50	10:05 – 18:45
Takt	60'-120'	60 – 120'	120'	120'	120'	120'
Fahrten	11 + 1S	11 + 3S	5	5	5	5
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.					
Blieskastel Busbahnhof	R10, R14, 501, 506, 507, 531-533, 551, 562, 568, 577, ALT503, 558, 598					
Lautzkirchen Bahnhof	RB68					
Kirkel Bahnhof	RB70, RB71					
Neunkirchen Scheib	302, 304, 305, 315					
Neunkirchen Oberer Markt	R6					
Neunkirchen Lindenallee	R12, 303, 311, 312					
St. Ingbert Kreiskrankenhaus	R6					
St. Ingbert Rendezvous-Platz	R6, 160, 170, Stadtbuss „ingo“, 504, 506, ALT528, div. Schulverstärkerlinien					
Ausführendes Unternehmen	Blietalverkehr GbR Blieskastel					
Fahrzeugstandard	Standard-Niederflurbus 12 Meter mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag, Fahrzeugkategorie A / Neufahrzeug und B					
Bus-km-Aufwand pro Jahr (nach Angebotserweiterung zum 1.1.2018)	153.803 km, 4.806 Fahrplanstunden, Länge Regelfahrt: 22,3 km (hin), 22,7 km (zurück)					
Besonderheiten	• 3 Fahrtenpaare Mo.-Fr. verkehren bis / ab Neunkirchen,					

	• 4 Fahrten bedienen nur den Abschnitt Kirkel – Blieskastel (davon 3 nur an Schultagen), umgekehrt sind es 3 Fahrten (davon 1 nur an Schultagen) • Eine Schulverstärkerfahrt wird nur an Schultagen in Rheinland-Pfalz ausgeführt (Zubringer Zweibrücken) • Die Linie beinhaltet auf weiteren Fahrten auch Grundsulverkehr innerhalb der Stadt Blieskastel • In der bestehenden Form Modellprojekt bis Ende 2020 (siehe Kap. 2.2.2.3)
Hauptsächliche Nachfrage	Alle Verkehrsarten: Schüler-, Berufs-, Freizeit- und Besorgungsverkehr.

Kartografische Darstellung der Line 547



Linien-Nr.	548					
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2023		Linienbündel: Saarpfalz-Kreis Nord			
Linienverlauf	Kleinottweiler - (Freibad -) Hochwiesmühle – Bexbach – Rothmühle					
Bediente Ortslagen (wichtige Haltestellen)	Kleinottweiler, Bexbach (Freibad, Hochwiesmühle, Bahnhof, Rothmühle)					
Kategorie	Anruf-Linien-Taxi					
Funktion / Verkehrsaufgabe	- Schaffung eines rein bedarfsgesteuerten ÖPNV-Angebotes für die Bexbacher Ortsteile Kleinottweiler, Hochwiesmühle und Rothmühle ohne regelmäßiges ÖPNV-Angebot. - Verknüpfung mit Bus- und Bahn-Linien am Bexbacher Bahnhof					
Mindestbedienungsstandard (zu den Fahrten zum Freibad siehe Besonderheiten)	Mo – Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
	Bexbach – Kleinottweiler					
Bedienungszeitraum	6:00 – 20:05	6:15 – 19:25	6:00 – 20:05	6:15 – 19:25	6:00 – 20:05	6:15 – 19:25
Takt	60'	60'	60'	60'	60'	60'
Fahrten	15 + 2S	14	15	14	15	14
Verknüpfungen:						
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.					
Bexbach Bahnhof	303, 304, 505, 508, ALT566, RB74					
Ausführendes Unternehmen	Taxi Burkhardt i.A. Saar-Mobil GmbH & Co. KG Püttlingen					
Fahrzeugstandard	Personenkraftwagen oder Kleinbus					
Bus-Aufwand pro Jahr	Nur auf Nachfrage					
Besonderheiten	- Telefonische Vorbestellung mindestens 60 Minuten vor gewünschter Abfahrt. - Service-Zuschlag zum regulären Tarif: 50 Cent. - Keine Bedienung innerhalb der Ortslagen Bexbach Mitte und Kleinottweiler - In den Sommerferien im Saarland zusätzliche Fahrten von und zum Freibad Hochwiesmühle mit jeweils 11 Fahrtenpaaren im Stundentakt von ca. 8:30 -19:30 Uhr an allen Verkehrstagen. - Zusätzlich 2 Schulfahrten nach Bedarf von Bexbach Feuerwehr nach Kleinottweiler nachmittags.					
Hauptsächliche Nachfrage	Freizeit- und Besorgungsverkehr, punktuell Berufs- und Schülerverkehr.					

Linien-Nr.	551					
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2024		Linienbündel: Saarpfalz-Kreis Süd			
Linienverlauf	Homburg - / Bexbach – Kirkel – Blieskastel – Gersheim (- Reinheim)					
Bediente Ortschaften (wichtige Haltestellen)	Homburg (Hauptbahnhof, Talstraße, Saarpfalz-Gymnasium, Robert-Bosch-Schule, Johanneum), Bexbach (Waldorfschule), Niederbexbach, Altstadt, Limbach, Kirkel, Beeden, Wörschweiler, Bierbach, Lautzkirchen, Blieskastel (Busbahnhof, Freizeitzentrum), Blickweiler, Wolfersheim, Mimbach, Breitung, Bliesdalheim, Herbitzheim, Gersheim (Busbahnhof, Schulhof), Reinheim, Aßweiler, Ehlingen, Erfweiler, Rubenheim					
Kategorie	Kreisbuslinie, Schulverstärker					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Zu- und Abbringer für Schüler aus dem mittleren Blietal an die Schulstandorte Homburg, Blieskastel und Gersheim sowie die Waldorfschule Bexbach (weiterführende Schulen), Anbindung des Schulstandortes Limbach an Kirkel Schulverstärkerfahrten zur Kreisbuslinie 501 auf deren nördlichem Ast					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
	Homburg – Reinheim					
Bedienungszeitraum	7:00 – 16:30	6:25 – 15:45	-	-	-	-
Takt	EF	EF	-	-	-	-
Fahrten	14S	11S	-	-	-	-
Verknüpfungen:						
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.					
Homburg Hauptbahnhof	R7, R8/280, R14, 238, Stadtbus „bussi“, 501, 505, 507, 508, 567, div. Schulverstärkerlinien, ALT546, RB70, RB71, RB74, RB76, RE1, S1					
Homburg Talstraße	R7, R8/280, R14, 238, Stadtbus „bussi“, 501, 505, 507, 508, div. Schulverstärkerlinien, ALT546					
Lautzkirchen Bahnhof	RB68					
Blieskastel Busbahnhof	R10, R14, 501, 506, 507, 531-533, 551, 562, 568, 577, ALT503, ALT598					
Blickweiler Ortsmitte	568					
Gersheim Busbahnhof	501, 504, 552, 578, ALT503, ALT579					
Ausführendes Unternehmen	Blietalverkehr GbR Blieskastel					
Fahrzeugstandard	Standard-Niederflurbus 12 Meter mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag, Fahrzeugkategorie B					
Bus-Aufwand pro Jahr	106.160 km, 3.195 Fahrplanstunden					
Besonderheiten	• alle Fahrten werden nur an Schultagen ausgeführt • Eine Fahrt ab Waldorfschule wird nur bei Bedarf vor Ort ausgeführt • Zwei Schulverstärkerfahrten werden nur an Schultagen in Rheinland-Pfalz ausgeführt (Zubringer Zweibrücken) • Eine Fahrt morgens stark abweichend vom Linienweg ab Aßweiler über Erfweiler bis Blieskastel • Die Linie beinhaltet auf weiteren Fahrten auch Grundschulverkehr innerhalb der Gemeinden Gersheim und Kirkel					
Hauptsächliche Nachfrage	Schülerverkehr					

Linien-Nr.	552					
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2024		Linienbündel: Saarpfalz-Kreis Süd			
Linienverlauf	Gersheim – Reinheim – Bliesmengen-Bolchen – Kleinblittersdorf					
Bediente Ortschaften (wichtige Haltestellen)	Gersheim (Busbahnhof, Schulhof), Reinheim, Habkirchen, Bliesmengen-Bolchen, Bliesransbach, Wintringer Hof, Sitterswald, Auersmacher, Rilchingen-Hanweiler, Kleinblittersdorf (Bahnhof, Schulzentrum)					
Kategorie	Kreisbuslinie, Schulverstärker					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Zu- und Abbringer für Schüler aus dem unteren Blietal an die Schulstandorte Gersheim und Kleinblittersdorf (weiterführende Schulen) Schulverstärkerfahrten zur Kreisbuslinie 501 auf deren südlichem Ast					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
	Kleinblittersdorf – Gersheim					
Bedienungszeitraum	7:05 – 15:15	6:35 – 16:10	-	-	-	-
Takt	EF	EF	-	-	-	-
Fahrten	7S	6S	-	-	-	-
Verknüpfungen:						
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.					
Gersheim Busbahnhof	501, 504, 551, 578, ALT503, ALT579					
Kleinblittersdorf Bahnhof	Stadtbahn 1, R14, 147, 501, 507					
Ausführendes Unternehmen	Blietalverkehr GbR Blieskastel					
Fahrzeugstandard	Standard-Niederflurbus 12 Meter mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag, Fahrzeugkategorie B					
Bus-Aufwand pro Jahr	42.819 km, 1.178 Fahrplanstunden					
Besonderheiten	- alle Fahrten werden nur an Schultagen ausgeführt - eine Fahrt nachmittags wird im Abschnitt Bliesransbach – Kleinblittersdorf nur bei Bedarf ausgeführt - seit Mitte 2018 zusätzlich Grundschulverkehr innerhalb der Gemeinde Kleinblittersdorf					
Hauptsächliche Nachfrage	Schülerverkehr					

Linien-Nr.	556					
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2023		Linienbündel: Saarpfalz-Kreis West			
Linienverlauf	Gersheim – Erfweiler-Ehlingen – Ormesheim – (Ommersheim – Aßweiler -) Ensheim – St. Ingbert					
Bediente Ortslagen (wichtige Haltestellen)	St. Ingbert Mitte (Rendezvous-Platz, Albertus Magnus-Gymnasium, Schillerschule, Heinrich-Laur-Straße, Ensheim, Heckendalheim, Ommersheim, Aßweiler, Ormesheim, Ehlingen, Erfweiler, Rubenheim, Herbitzheim, Gersheim (Busbahnhof, Schulhof))					
Kategorie	Kreisbuslinie, Schulverstärker					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Zu- und Abbringer für Schüler aus Ortsteilen den Gemeinden Mandelbachtal, und Gersheim sowie der Städte Saarbrücken (Ensheim, Eschringen) und St. Ingbert an die Schulstandorte St. Ingbert, Gersheim und Mandelbachtal (weiterführende Schulen)					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
	Gersheim – St. Ingbert					
Bedienungszeitraum	6:40 – 14:15	7:10 – 23:10*	-	-	-	-
Takt	EF	EF	-	-	-	-
Fahrten	6S	9S+2Spät*	-	-	-	-
Verknüpfungen:						
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.					
Aßweiler Busbahnhof	R10, R14, 504, 507, 557, 568, ALT558					
Eschringen Am Rebenberg / Ensheim Marktweg	120					
St. Ingbert Rendezvous-Platz	R6, Stadtbus „ingo“, 504, 506, 547, div. Schulverstärkerlinien					
Ausführendes Unternehmen	Saar-Mobil GmbH & Co. KG Püttlingen					
Fahrzeugstandard	Standard-Niederflurbus 12 Meter mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag, Fahrzeugkategorie B					
Bus-km-Aufwand pro Jahr (lt. Ausschreibungsfahrplan)	40.700 km, 1.291 Fahrplanstunden.					
Besonderheiten	• Bis auf zwei Fahrten werden alle nur an Schultagen ausgeführt • * 2 Fahrten im Spätverkehr freitags von Ensheim mit Anschlussaufnahme in Eschringen Am Rebenberg nach Ormesheim Buchenhof mit Kleinbus (22 und 23 Uhr)					
Hauptsächliche Nachfrage	Schülerverkehr					

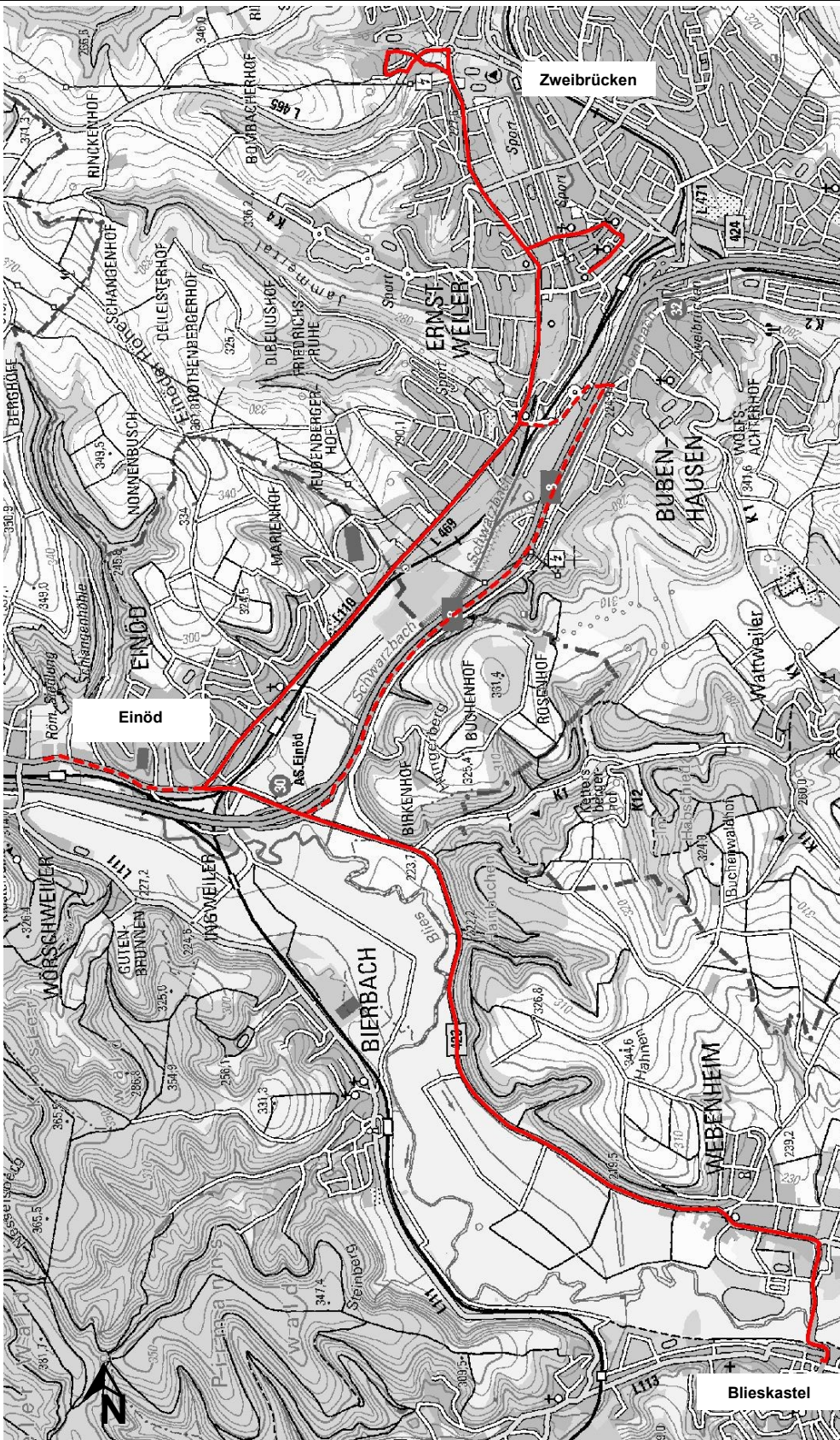
Linien-Nr.	557					
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2023		Linienbündel: Saarpfalz-Kreis West			
Linienverlauf	St. Ingbert – Oberwürzbach – Aßweiler Gersheim – Aßweiler – Niederwürzbach / Oberwürzbach – St. Ingbert / Rohrbach					
Bediente Ortslagen (wichtige Haltestellen)	St. Ingbert (Rendezvous-Platz, Albertus Magnus-Gymnasium, Schillerschule, Heinrich-Laur-Straße), Oberwürzbach, Niederwürzbach, Seelbach, Aßweiler, Ehlingen, Wittersheim, Bebelsheim, Erfweiler, Rubenheim, Herbitzheim, Gersheim (Busbahnhof, Schulhof)					
Kategorie	Kreisbuslinie, Schulverstärker					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Zu- und Abbringer für Schüler aus Ortsteilen der Gemeinden Mandelbachtal und Gersheim sowie der Stadt St. Ingbert an die Schulstandorte St. Ingbert, Gersheim und Mandelbachtal (weiterführende Schulen)					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
	Gersheim – St. Ingbert					
Bedienungszeitraum	6:45 – 14:02	12:02 – 14:23	-	-	-	-
Takt	EF	EF	-	-	-	-
Fahrten	4S	3S	-	-	-	-
Verknüpfungen:						
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.					
Aßweiler Busbahnhof	R10, R14, 504, 507, 556, 568, ALT558					
St. Ingbert Rendezvous-Platz	R6, Stadtbus „ingo“, 504, 506, 547, div. Schulverstärkerlinien					
Ausführendes Unternehmen	Saar-Mobil GmbH & Co. KG Püttlingen					
Fahrzeugstandard	Standard-Niederflurbus 12 Meter mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag, Fahrzeugkategorie B					
Bus-km-Aufwand pro Jahr (lt. Ausschreibungsfahrplan)	12.700 km, 627 Fahrplanstunden					
Besonderheiten	• alle Fahrten werden nur an Schultagen ausgeführt					
Hauptsächliche Nachfrage	Schülerverkehr					

Linien-Nr.	558					
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2024		Linienbündel: Saarpfalz-Kreis Süd			
Linienverlauf	Niederwürzbach – Seelbach – Aßweiler (- Blieskastel)					
Bediente Ortslagen (wichtige Haltestellen)	Niederwürzbach (Abzw. Bahnhof), Seelbach, Aßweiler (Busbahnhof), Blieskastel (Busbahnhof)					
Kategorie	Anruf-Linien-Taxi					
Funktion / Verkehrsaufgabe	- Schaffung eines rein bedarfsgesteuerten ÖPNV-Angebotes für den Blieskasteler Ortsteil Seelbach ohne regelmäßiges ÖPNV-Angebot. - Verknüpfung mit der Bahn am Würzbacher Bahnhof - Verknüpfung mit Buslinien in Aßweiler und Blieskastel					
Mindestbedienungsstandard	Mo – Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
	Niederwürzbach – Blieskastel					
Bedienungszeitraum	6:25 – 21:40	5:55 – 23:40	6:20 – 23:30	6:35 – 22:35	7:20 – 22:30	6:25 – 22:35
Takt	20'+40'/60'	20'+40'/60'	60 – 120'	60 – 120'	60 – 120'	60'
Fahrten	31	34	18	18	16	17
Verknüpfungen:						
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.					
Niederwürzbach Abzw. Bahnhof	Fußweg zum Bahnhof Würzbach – RB68					
Aßweiler Busbahnhof	R10, R14, 504, 507, 556, 557, 568					
Blieskastel Busbahnhof	R10, R14, 501, 506, 547, ALT503, ALT598					
Ausführendes Unternehmen	Taxi Di Biase i.A. Bliestalverkehr GbR Blieskastel					
Fahrzeugstandard	Personenkraftwagen oder Kleinbus					
Bus-Aufwand pro Jahr	Nur auf Nachfrage					
Besonderheiten	- Telefonische Vorbestellung mindestens 60 Minuten vor gewünschter Abfahrt. - Kein Service-Zuschlag					
Hauptsächliche Nachfrage	Freizeit- und Besorgungsverkehr, punktuell Berufs- und Schülerverkehr.					

Linien-Nr.	560		
Konzessionierte Laufzeit bis		Linienbündel: Universitätsklinikum Homburg	
Linienverlauf	Homburg Uniklinik Parkhaus – Haupteingang – Pneumologie – Versorgungszentrum – Augenklinik – Parkhaus		
Bediente Ortschaften (wichtige Haltestellen)	Universitätsklinikum Homburg (Alle Haltestellen im Linienverlauf innerhalb des Klinikgeländes)		
Kategorisierung	Uni-Klinik-Bus		
Funktion / Verkehrsaufgabe	- Feinerschließung des weitläufigen Uniklinikgeländes - Verknüpfung mit anderen Buslinien an den Haltestellen Parkhaus und Haupteingang		
Mindestbedienungsstandard	Mo – Fr	Sa	So/Feiertage
	Ringfahrten	-	-
	Uniklinik Rundfahrten		
Bedienungszeitraum	7:00 – 16:15	-	-
Takt	15‘	-	-
Fahrten	37	-	-
Verknüpfungen:			
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.		
Uniklinik Parkhaus	315, 505, 511, 571		
Uniklinik Haupteingang	505, 512, 571		
Ausführendes Unternehmen	DB Regio Bus Mitte GmbH Mainz		
Fahrzeugstandard	Midi-Niederflurbus 9-11 Meter mit speziellem Außendesign		
Bus-Aufwand pro Jahr	35.169 km, 2.312 Fahrplanstunden, Länge Regelfahrt: 3,8 km		
Besonderheiten	Die Nutzung der Linie ist kostenlos.		
Hauptsächliche Nachfrage	Studierenden-, Berufs-, Besucher- und Patientenverkehr		

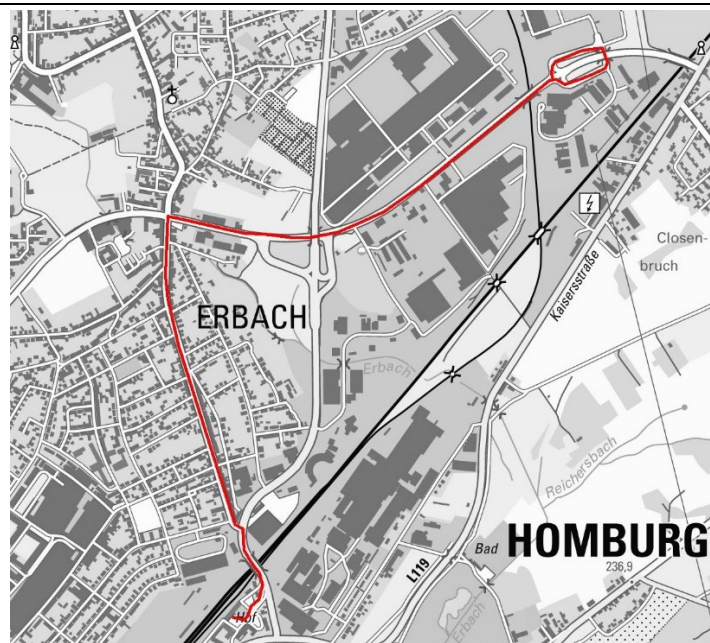
Linien-Nr.	562					
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2024		Linienbündel: Saarpfalz-Kreis Süd			
Linienverlauf	Blieskastel – Webenheim – Einöd – Zweibrücken					
Bediente Ortschaften (wichtige Haltestellen)	Blieskastel (Busbahnhof, Freizeitzentrum), Webenheim, Einöd, Ernstweiler, Zweibrücken (ZOB, Mannlich-Realschule, Hofenfels-Gymnasium)					
Kategorie	Kreisbuslinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	- Regelmäßige Anbindung des Mittelzentrums Blieskastel an das benachbarte Mittelzentrum Zweibrücken mit Schulstandorten - Verknüpfung mit anderen Buslinien in Blieskastel und Zweibrücken					
Mindestbedienungsstandard	Mo – Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
	Blieskastel – Zweibrücken					
Bedienungszeitraum	7:00 – 18:10	7:35 – 18:45	-	-	-	-
Takt	EF	60'/EF	-	-	-	-
Fahrten	5 + 1S	6 + 2S	-	-	-	-
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.					
Blieskastel Busbahnhof	R10, R14, 501, 506, 507, 531-533, 547, 551, 568, 577, ALT503, ALT558, ALT598					
Einöd Bahnhof	R7, RB68					
Zweibrücken ZOB	221 – 226, 229, 231 – 237, 240					
Ausführendes Unternehmen	Blietalverkehr GbR Blieskastel					
Fahrzeugstandard	Standard-Niederflurbus 12 Meter mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag, Fahrzeugkategorie A / Neufahrzeug und B					
Bus-km-Aufwand pro Jahr (lt. Ausschreibungsfahrplan)	45.718 km, 1.487 Fahrplanstunden, Länge Regelfahrt: 12,9 km (hin), 12,3 km (zurück)					
Besonderheiten	- Die meisten Schulfahrten orientieren sich an Schultagen in Rheinland-Pfalz - An Schultagen drei Schnellfahrten ohne Zwischenbedienung in Einöd und Ernstweiler - Eine Schulfahrt mit abweichendem Linienweg ab Schwarzenacker über Einöd Ospelstraße bis Blieskastel					
Hauptsächliche Nachfrage	Alle Verkehrsarten: Schüler-, Berufs-, Freizeit- und Besorgungsverkehr.					

Kartografische Darstellung der Linie 562



Linien-Nr.		566					
Genehmigte Laufzeit bis		31.12.2023		Linienbündel: Saarpfalz-Kreis Nord			
Linienverlauf		Bexbach Kraftwerk – Bexbach Bahnhof – Frankenholz – Münchwies u.z.					
Bediente Ortschaften (wichtige Haltestellen)		Bexbach (Bahnhof, Katholische Kirche), Oberbexbach, Frankenholz, Münchwies					
Kategorie		Schulverstärker und Anruf-Linien-Taxi					
Funktion / Verkehrsaufgabe		• Rein bedarfsgesteuerte Anbindung von Münchwies an das Grundzentrum Bexbach mit Schulstandort. • Bedarfsgesteuerte Anbindung des Industriegebietes Kraftwerk • Verknüpfung mit anderen Bus- und Bahnlinien am Bexbacher Bahnhof					
Mindestbedienungsstandard		Mo – Fr		Sa		So/Feiertage	
		hin	zurück	Hin	zurück	hin	zurück
		Bexbach – Münchwies					
Bedienungszeitraum	Bus	13:45 – 14:00	6:40 – 7:00	-	-	-	-
	ALT	9:05 – 20:15	4:40 – 19:55	9:05 – 20:15	5:40 – 18:55	-	-
Takt (Bus / ALT)		EF / 60'	EF / 60'	- / 60'	- / 60'	-	-
Fahrten (Bus / ALT)		1S / 12	1S / 16	- / 12	- / 14	-	-
Verknüpfungen:							
Verknüpfungspunkt		Verknüpfung mit Linien-Nr.					
Bexbach Bahnhof		303, 304, 505, 508, ALT548, RB74					
Münchwies Schule		304					
Ausführendes Unternehmen		Saar-Mobil GmbH & Co. KG Püttlingen, Anruf-Linien-Taxi-Fahrten: Taxi Burkhardt i.A. Saar-Mobil GmbH & Co. KG					
Fahrzeugstandard		Standard-Niederflurbus 12 Meter mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag, Fahrzeugkategorie B, Anruf-Linien-Taxi: Personenkraftwagen oder Kleinbus					
Bus-km-Aufwand pro Jahr (lt. Ausschreibungsfahrplan)		3.300 km, 114 Fahrplanstunden.					
Besonderheiten		• Außer einem Fahrtenpaar mit Busverkehr besteht die Linie nur aus ALT-Fahrten ◦ Telefonische Vorbestellung mindestens 60 Minuten vor gewünschter Abfahrt. ◦ Service-Zuschlag zum regulären Tarif: 50 Cent. • Keine Bedienung innerhalb von Bexbach / Oberbexbach / Frankenholz und Münchwies, reine Anbindung von Münchwies an die anderen Ortsteile und umgekehrt					
Hauptsächliche Nachfrage		Alle Verkehrsarten: Schüler-, Berufs-, Freizeit- und Besorgungsverkehr.					

Linien-Nr.	567					
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2023		Linienbündel: Saarpfalz-Kreis Nord			
Linienverlauf	Homburg Hauptbahnhof – Erbach – Bosch Werk Ost u.z.					
Bediente Ortslagen (wichtige Haltestellen)	Homburg (Hauptbahnhof), Erbach (Industrie Ost, Bosch Werk Ost)					
Kategorie	Kreisbuslinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	- Anbindung des Industriegebiets Erbach Ost an den Homburger Hauptbahnhof zu Schichtwechselzeiten - Verknüpfung mit anderen Buslinien und Bahnlinien in Homburg Hauptbahnhof.					
Mindestbedienungsstandard	Mo – Fr		Sa		So/Feiertage*	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
	Homburg – Bosch Werk Ost					
Bedienungszeitraum	5:40 – 21:50	6:15 – 22:20				
Takt	EF	EF				
Fahrten	3	4				
Verknüpfungen:						
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.					
Homburg Hauptbahnhof	R7, R8/280, R14, 238, Stadtbus „bussi“, 501, 505, 507, 508, div. Schulverstärkerlinien, ALT546, RB70, RB71, RB74, RB76, RE1, S1					
Ausführendes Unternehmen	Saar-Mobil GmbH & Co. KG Püttlingen					
Fahrzeugstandard	Standard-Niederflurbus 12 Meter mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag, Fahrzeugkategorie A					
Bus-km-Aufwand pro Jahr	21.700 km, 133 Fahrplanstunden, Fahrtlänge: 3,6 km (hin), 3,2 km (zurück)					
Besonderheiten	Keine					
Hauptsächliche Nachfrage	Berufsverkehr zu Schichtwechselzeiten					
Kartografische Darstellung der Linie 567						



Linien-Nr.	568					
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2023		Linienbündel: Saarpfalz-Kreis West			
Linienverlauf	Blieskastel – Aßweiler – (Erfweiler /Seelbach -) Ommersheim / Ormesheim – Ensheim – Brebach (- Bübingen)					
Bediente Ortslagen (wichtige Haltestellen)	Blieskastel (Schulzentrum, Freizeitzentrum, Busbahnhof), Blickweiler, Wecklingen, Ballweiler, Biesingen, Erfweiler, Ehlingen, Aßweiler, Ommersheim, Heckendalheim, Ormesheim, Ensheim, Eschringen, Fechingen, Brebach (Bahnhof), Güdingen, Bübingen					
Kategorie	Kreisbuslinie, Schulverstärker					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Zu- und Abbringer für Schüler aus Ortsteilen der Gemeinden Mandelbachtal zu den Schulstandort Blieskastel und Ommersheim (weiterführende Schulen) sowie aus Stadtteilen der Stadt Saarbrücken zum Schulstandort Ommersheim					
Mindestbedienungsstandard	Mo - Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
	Blieskastel – Brebach					
Bedienungszeitraum	6:45 – 15:35	5:35 – 13:15	-	-	-	-
Takt	EF	EF	-	-	-	-
Fahrten	8S	1 + 4S	-	-	-	-
Verknüpfungen:						
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.					
Blieskastel Busbahnhof	R10, R14, 501, 506, 507, 531-533, 547, 551, 562, 577, ALT503, ALT598					
Blickweiler Ortsmitte	551					
Aßweiler Busbahnhof	R10, R14, 504, 507, 556, 557, ALT558					
Brebach Bahnhof	Stadtbahn 1, 120, 126, 130, 131, 137					
Ausführendes Unternehmen	Saar-Mobil GmbH & Co. KG Püttlingen					
Fahrzeugstandard	Standard-Niederflurbus 12 Meter mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag, Fahrzeugkategorie B					
Bus-km-Aufwand pro Jahr (lt. Ausschreibungsfahrplan)	35.500 km, 1.045 Fahrplanstunden					
Besonderheiten	• Eine frühe Fahrt 5:35 Uhr ab Aßweiler bis Blieskastel verkehrt an allen Tagen Mo.-Fr. (Ergänzungsfahrt zur Linie R10) • Alle anderen Fahrten werden nur an Schultagen ausgeführt, eine davon auch an Schultagen in Rheinland-Pfalz. • Je eine Fahrt mit stark abweichender Linienführung beginnt in Erfweiler und endet mit Stichfahrt zur Fechinger Nachtweide in Bübingen.					
Hauptsächliche Nachfrage	Schülerverkehr, wenig Berufsverkehr					

Linien-Nr.	571					
Genehmigte Laufzeit bis	31.07.2024		Linienbündel: Stadt Homburg			
Linienverlauf	Homburg Hauptbahnhof – Universitätsklinik - Kirrberg u.z.					
Bediente Ortlagen (wichtige Haltestellen)	Homburg (Hauptbahnhof, Talstraße, Uniklinik Parkhaus), Kirrberg					
Kategorie	Schul- und Uni-Verstärkerlinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Verstärkung der Linie 511 zu nachfragestarken Zeiten, an den Zielgruppen Schüler (3 Fahrten) und Studierende / Mitarbeiter der Universitätsklinik (6 Fahrten) ausgerichtet.					
Mindestbedienungsstandard	Mo – Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
	Homburg – Kirrberg					
Bedienungszeitraum	7:45 – 22:45	7:05 – 22:35	-	22:20 – 22:35	-	-
Takt	EF	EF	-	EF	-	-
Fahrten	1 + 4S	2 + 1S	-	1	-	-
Verknüpfungen:						
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.					
Homburg Hauptbahnhof	R7, R8/280, R14, 238, Stadtbus „bussi“, 501, 505, 507, 508, 567, div. Schulverstärkerlinien, ALT546, RB70, RB71, RB74, RB76, RE1, S1					
Homburg Talstraße	R7, R8/280, R14, 238, Stadtbus „bussi“, 501, 505, 507, 508, div. Schulverstärkerlinien, ALT546					
Homburg Robert-Bosch-Schule	508, 538 (Anbindung Johanneum)					
Uni Haupteingang / Parkhaus	315, 505, 512, 560					
Ausführendes Unternehmen	DB Regio Bus Mitte GmbH Mainz					
Fahrzeugstandard	Standardbus 12 Meter mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag, Fahrzeugkategorie B					
Bus-Aufwand pro Jahr	Die Leistung ist im Rahmen der Ausschreibung in die Linie 511 integriert					
Besonderheiten	- Eine Spätfahrt nach 22 Uhr als Ab- und Zubringer zur Uniklinik 2 Expressfahrten (nur an Schultagen) morgens ab Homburg Hbf. ohne Halt zur Uniklinik					
Hauptsächliche Nachfrage	Schülerverkehr, Berufs-, Studierenden- und Patientenverkehr zur Uniklinik.					

Linien-Nr.	572					
Genehmigte Laufzeit bis	31.07.2024		Linienbündel: Stadt Homburg			
Linienverlauf	Berliner Wohnpark – Erbach – Homburg Hauptbahnhof – Homburg Schulen / Johanneum u.z.					
Bediente Ortslagen (wichtige Haltestellen)	Erbach (Wilmersdorfer Straße, Sandrennbahnschule), Homburg (Hauptbahnhof, Talstraße / Schweizer Stuben, Saarpfalz-Gymnasium, Robert-Bosch-Schule, Johanneum)					
Kategorie	Schulverstärkerlinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	- Verstärkung der Linien 514/515 zu nachfragestarken Zeiten für die Zielgruppe Schüler. - Ab- und Zubringerfunktion für die Schulstandorte Erbach Sandrennbahnschule und Homburg Johanneum mit Verknüpfung zu anderen Buslinien in der Innenstadt sowie Bus- und Bahnlinien am Hauptbahnhof					
Mindestbedienungsstandard	Mo – Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
	Berliner Wohnpark – Johanneum					
Bedienungszeitraum	7:00 – 13:15	7:40 – 17:10	-	-	-	-
Takt	EF	EF	-	-	-	-
Fahrten	4S	7S	-	-	-	-
Verknüpfungen:						
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.					
Homburg Hauptbahnhof	R7, R8/280, R14, 238, Stadtbus „bussi“, 501, 505, 507, 508, 567, div. Schulverstärkerlinien, ALT546, RB70, RB71, RB74, RB76, RE1, S1					
Homburg Schweizer Stuben / Talstraße	R7, R8/280, R14, 238, Stadtbus „bussi“, 501, 505, 507, 508, div. Schulverstärkerlinien, ALT546					
Ausführendes Unternehmen	DB Regio Bus Mitte GmbH Mainz					
Fahrzeugstandard	Standardbus 12 Meter mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag, Fahrzeugkategorie B					
Bus-Aufwand pro Jahr	Die Leistung ist im Rahmen der Ausschreibung in die Linie 512 integriert					
Besonderheiten	- Alle Fahrten werden nur an Schultagen ausgeführt 2 Fahrten mit Zu- und 6 Fahrten mit Abbringerfunktion für abgelegenen Schulstandort Johanneum 1 Fahrt mit Zu- und 2 Fahrten mit Abbringerfunktion für Sandrennbahnschule 1 Fahrt ab und 2 Fahrten bis Berliner Wohnpark, eine über Lappentascher Hof Abzweigung.					
Hauptsächliche Nachfrage	Schülerverkehr					

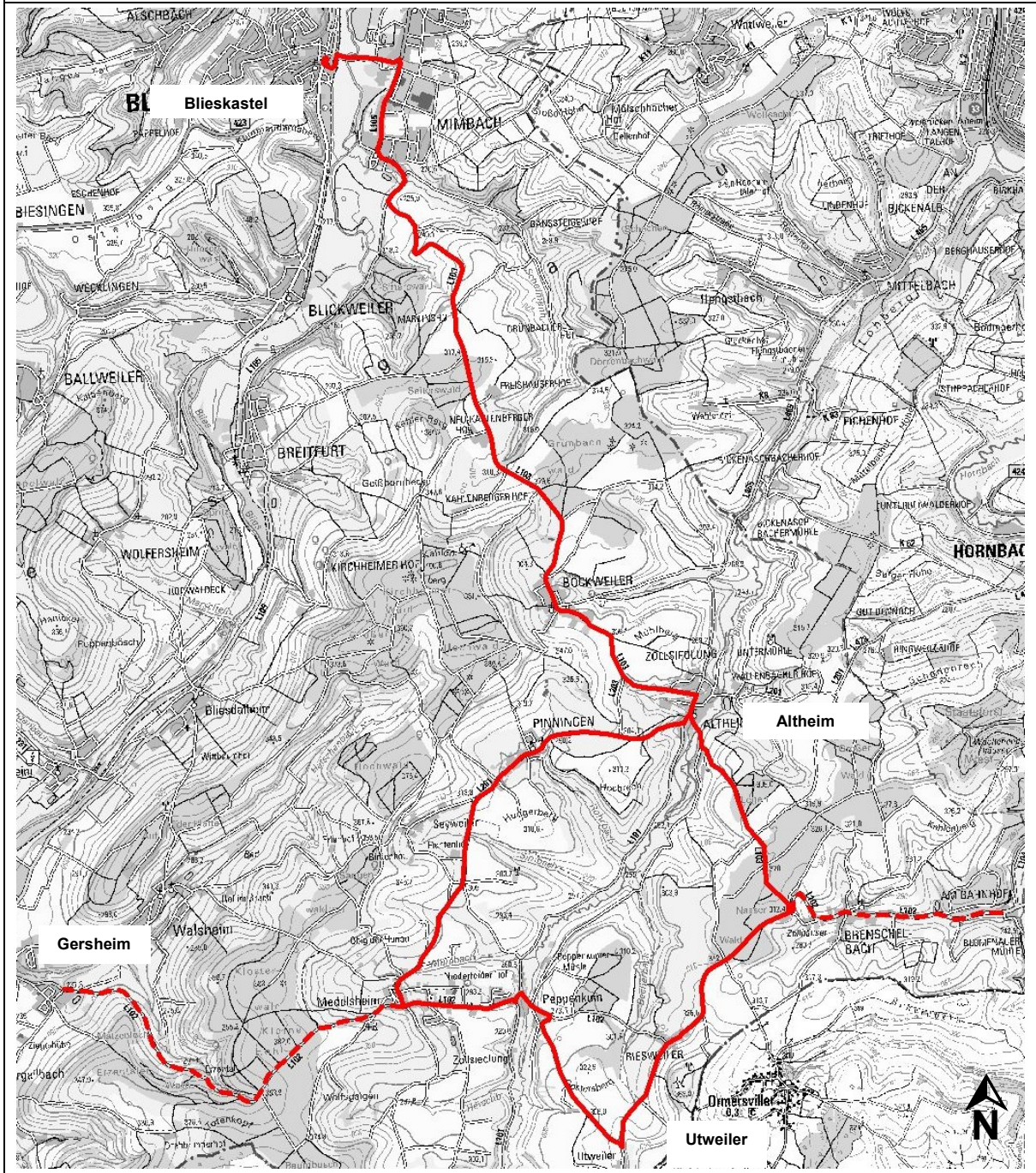
Linien-Nr.	573					
Genehmigte Laufzeit bis	31.07.2024		Linienbündel: Stadt Homburg			
Linienverlauf	Homburg Johanneum – Hauptbahnhof – Bruchhof - Bechhofen u.z.					
Bediente Ortschaften (wichtige Haltestellen)	Homburg (Johanneum, Virchowstraße, Hauptbahnhof), Sanddorf, Bruchhof, Bechhofen					
Kategorie	Schulverstärkerlinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	• Verstärkung der Linien 513 und 238 zu nachfragestarken Zeiten für die Zielgruppe Schüler. • Ab- und Zubringerfunktion für den Schulstandort Johanneum Homburg mit Verknüpfung zu anderen Buslinien in der Innenstadt					
Mindestbedienungsstandard	Mo – Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
	Bechhofen – Johanneum					
Bedienungszeitraum	7:00 – 7:25	14:14 – 14:35	-	-	-	-
Takt	EF	EF	-	-	-	-
Fahrten	1S	1S	-	-	-	-
Verknüpfungen:						
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.					
Homburg Hauptbahnhof	R7, R8/280, R14, 238, Stadtbuss „bussi“, 501, 505, 507, 508, 567, div. Schulverstärkerlinien, ALT546, RB70, RB71, RB74, RB76, RE1, S1					
Homburg Schweizer Stuben / Talstraße	R7, R8/280, R14, 238, Stadtbuss „bussi“, 501, 505, 507, 508, div. Schulverstärkerlinien, ALT546					
Ausführendes Unternehmen	DB Regio Bus Mitte GmbH Mainz					
Fahrzeugstandard	Standardbus 12 Meter mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag, Fahrzeugkategorie B					
Bus-Aufwand pro Jahr	Die Leistung ist im Rahmen der Ausschreibung in die Linie 513 integriert					
Besonderheiten	• Alle Fahrten werden nur an Schultagen ausgeführt • Die Hinfahrt erfolgt nur ab Bruchhof, die Rückfahrt bis Bechhofen					
Hauptsächliche Nachfrage	Schülerverkehr					

Linien-Nr.	574					
Konzessionierte Laufzeit bis	31.07.2024		Linienbündel: Stadt Homburg			
Linienverlauf	Grundschulverkehr Homburg					
Bediente Ortslagen (wichtige Haltestellen)	Homburg, Einöd, Schwarzenacker, Schwarzenbach, Wörschweiler, Bruchhof, Sanddorf, Erbach, Reiskirchen (Wohngebiete und Grundschulstandorte)					
Kategorisierung	Grundschulverkehr					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Ab- und Zubringerfunktion für die Grundschulstandorte Bruchhof, Sonnenfeld, Luitpold und Einöd an ihre Einzugsgebiete					
Mindestbedienungsstandard	Mo – Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
	Wohngebiet – Grundschule					
Bedienungszeitraum	7:40 – 7:55	12:40 – 13:55	-	-	-	-
Takt	EF	EF	-	-	-	-
Fahrten	5S	6S	-	-	-	-
Verknüpfungen:						
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.					
Homburg Hauptbahnhof	R7, R8/280, R14, 238, Stadtbus „bussi“, 501, 505, 507, 508, 567, div. Schulverstärkerlinien, ALT546, RB70, RB71, RB74, RB76, RE1, S1					
Homburg Schweizer Stuben / Talstraße	R7, R8/280, R14, 238, Stadtbus „bussi“, 501, 505, 507, 508, div. Schulverstärkerlinien, ALT546					
Ausführendes Unternehmen	DB Regio Bus Mitte GmbH Mainz					
Fahrzeugstandard	Standardbus 12 Meter mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag, Fahrzeugkategorie C					
Bus-Aufwand pro Jahr (lt. Ausschreibung)	6.700 km, 301 Fahrplanstunden					
Besonderheiten	- Alle Fahrten werden nur an Schultagen ausgeführt - Die Fahrten können kurzfristig geänderten Bedarfen angepasst werden - Nicht freigestellter Grundschulverkehr - Morgens werden 5 Fahrten gleichzeitig durchgeführt, mittags 3 Fahrten gleichzeitig und 3 weitere hintereinander					
Hauptsächliche Nachfrage	Grundschulverkehr					

Linien-Nr.	575					
Genehmigte Laufzeit bis	31.07.2024		Linienbündel: Stadt Homburg			
Linienverlauf	Homburg Hauptbahnhof – Kombibad – Campingplatz Königsbruch					
Bediente Ortslagen (wichtige Haltestellen)	Homburg (Hauptbahnhof, Kombibad), Bruchhof (Königsbruch)					
Kategorie	Anruf-Linien-Taxi					
Funktion / Verkehrsaufgabe	- Schaffung eines saisonalen, rein bedarfsgesteuerten ÖPNV-Angebotes für den abgelegenen Campingplatz Königsbruch. - Anbindung an das Kombibad „KOI“ - Verknüpfung mit Bus- und Bahn-Linien am Homburger Hauptbahnhof					
Mindestbedienungsstandard	Mo – Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	Hin	zurück	hin	zurück
	Königsbruch – Homburg					
Bedienungszeitraum	9:40 – 16:55	10:15 – 17:35	9:00 – 17:20	10:35 – 18:55	-	-
Takt	EF	EF	EF	EF	-	-
Fahrten	4	4	4	4	-	-
Verknüpfungen:						
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.					
Homburg Hauptbahnhof	R7, R8/280, R14, 238, Stadtbus „bussi“, 501, 505, 507, 508, 567, div. Schulverstärkerlinien, ALT546, RB70, RB71, RB74, RB76, RE1, S1					
Ausführendes Unternehmen	Taxi Zimmer i.A. DB Regio Bus Mitte GmbH Mainz					
Fahrzeugstandard	Personenkraftwagen oder Kleinbus					
Bus-Aufwand pro Jahr	Nur auf Nachfrage					
Besonderheiten	- Telefonische Vorbestellung mindestens 60 Minuten vor gewünschter Abfahrt. - Service-Zuschlag zum regulären Tarif: 50 Cent. - Keine Bedienung innerhalb der Ortslagen Homburg und Bruchhof - Saisonverkehr vom 1.5. bis 30.9.					
Hauptsächliche Nachfrage	Freizeitverkehr					

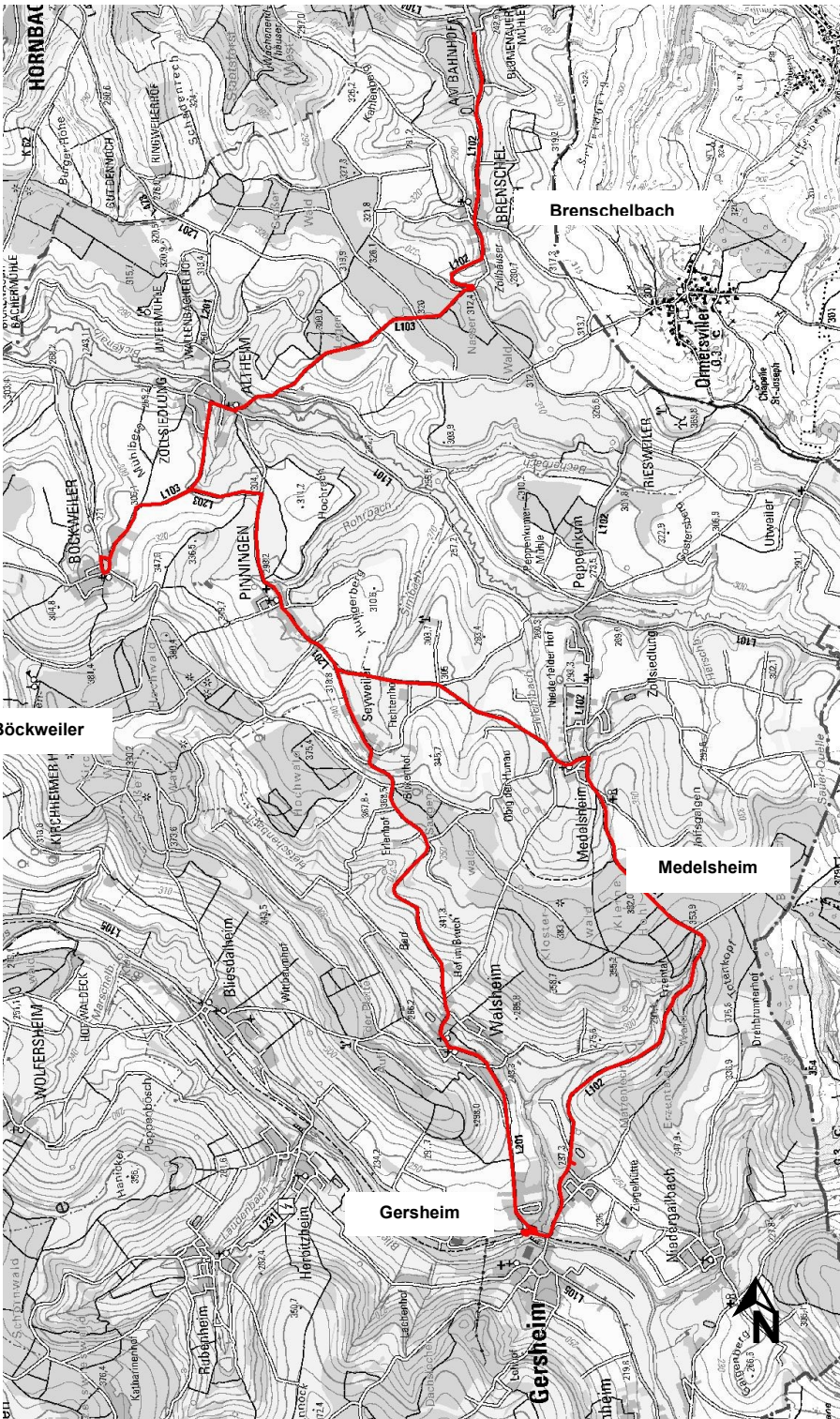
Linien-Nr.	577					
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2024		Linienbündel: Saarpfalz-Kreis Süd			
Linienverlauf	Blieskastel – Böckweiler – Altheim – Riesweiler – (Brenschelbach-) Altheim – Böckweiler – Blieskastel					
Bediente Ortschaften (wichtige Haltestellen)	Blieskastel (Busbahnhof, Freizeitzentrum), Böckweiler, Altheim, Pinningen, Seyweiler, Medelsheim, Peppenkum, Utweiler, Riesweiler, Brenschelbach					
Kategorie	Kreisbuslinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	- Schaffung eines regelmäßigen Verkehrsangebotes für die saarländischen Ortschaften des Bickenalbtals (Stadt Blieskastel und Gemeinde Gersheim) an das Mittelzentrum Blieskastel sowie untereinander unter Einbeziehung des Schülerverkehrs zu den Schulstandorten Blieskastel und Gersheim - Verknüpfung mit anderen Buslinien in Blieskastel					
Mindestbedienungsstandard	Mo – Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	Ringfahrten	-	-	-	-
Bedienungszeitraum	5:55 – 9:05	6:35 – 19:15	-	-	-	-
Takt	EF	60 – 120‘	-	-	-	-
Fahrten	2 + 3S	9 + 1S	-	-	-	-
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.					
Blieskastel Busbahnhof	R10, R14, 501, 506, 507, 531-533, 547, 551, 562, 568, ALT503, ALT558					
Böckweiler Kirche	578					
Seyweiler Kreuzung	578					
Altheim Dorfbrunnen	578					
Ausführendes Unternehmen	Bliestalverkehr GbR Blieskastel					
Fahrzeugstandard	Standard-Niederflurbus 12 Meter mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag, Fahrzeugkategorie A / Neufahrzeug und B					
Bus-km-Aufwand pro Jahr (lt. Ausschreibungsfahrplan)	104.140 km, 2.557 Fahrplanstunden, Länge Regelfahrt: 36,5 km					
Besonderheiten	3 Fahrten werden als reine Hinfahrten ab Brenschelbach über Riesweiler bis Blieskastel ausgeführt, eine davon nur an Schultagen - An Schultagen 2 weitere Verstärkerfahrten Pinningen – Blieskastel und Riesweiler – Gersheim Schule - Alle anderen Fahrten werden in Form eines Ringes gegen den Uhrzeigersinn ausgeführt, unter Anbindung aller Ortschaften, außer Brenschelbach (nur auf 2 dieser Fahrten, sonst über Verknüpfung mit Linie 578), 1 Ringfahrt nur an Schultagen - Integraler Taktfahrplan über drei Verknüpfungspunkte mit Linie 578 zur Anbindung von Gersheim, Seyweiler und Brenschelbach - An Wochenenden und abends Ergänzung durch ALT-Linie 598					
Hauptsächliche Nachfrage	Alle Verkehrsarten: Schüler-, Berufs-, Freizeit- und Besorgungsverkehr.					

Kartografische Darstellung der Linie 577



Linien-Nr.	578					
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2024		Linienbündel: Saarpfalz-Kreis Süd			
Linienverlauf	Brenschelbach – Altheim – Böckweiler – Walsheim / Medelsheim – Gersheim					
Bediente Ortslagen (wichtige Haltestellen)	Gersheim (Busbahnhof, Schulhof), Walsheim, Seyweiler, Pinnungen, Böckweiler, Altheim, Brenschelbach, Medelsheim					
Kategorie	Kreisbuslinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	- Schaffung eines regelmäßigen Verkehrsangebotes für Ortslagen des Bickenalbtals (Stadt Blieskastel und Gemeinde Gersheim) an das Grundzentrum Gersheim sowie untereinander unter Einbeziehung des Schülerverkehrs zu den Schulstandorten Blieskastel (über Umstieg) und Gersheim - Verknüpfung mit anderen Buslinien in Gersheim					
Mindestbedienungsstandard	Mo – Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	rück	-	-	-	-
	Brenschelbach – Gersheim					
Bedienungszeitraum	7:10 – 17:25	10:05 – 17:50	-	-	-	-
Takt	60'-120'	60'	-	-	-	-
Fahrten	9	8	-	-	-	-
Verknüpfungen						
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.					
Gersheim Busbahnhof	501, 504, 556, 557					
Böckweiler Kirche	577					
Seyweiler Kreuzung	577					
Altheim Dorfbrunnen	577					
Ausführendes Unternehmen	Bliestalverkehr GbR Blieskastel					
Fahrzeugstandard	Standard-Niederflurbus 12 Meter mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag, Fahrzeugkategorie A / Neufahrzeug und B					
Bus-km-Aufwand pro Jahr (lt. Ausschreibungsfahrplan)	69.449 km, 1.868 Fahrplanstunden, Länge Regelfahrt: 19,6 km (hin), 18,6 km (zurück)					
Besonderheiten	- Die Fahrten werden Richtung Gersheim über Medelsheim – Erzental ausgeführt, zurück über Walsheim – Seyweiler (kleiner Ringverkehr) - Morgens eine Fahrt direkt über Walsheim nach Gersheim, an Schultagen bis zur Schule - Integraler Taktfahrplan über drei Verknüpfungspunkte mit Linie 577 zur Anbindung von Blieskastel, Medelsheim, Peppenkum, Utweiler und Riesweiler - An Wochenenden und abends Ergänzung durch ALT-Linie 579					
Hauptsächliche Nachfrage	Alle Verkehrsarten: Schüler-, Berufs-, Freizeit- und Besorgungsverkehr.					

Kartografische Darstellung der Linie 578



Linien-Nr.	579					
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2024		Linienbündel: Saarpfalz-Kreis Süd			
Linienverlauf	Erzental – Gersweiler – Utweiler					
Bediente Ortschaften (wichtige Haltestellen)	Gersheim (Erzental, Busbahnhof), Walsheim, Seyweiler, Medelsheim, Peppenkum, Utweiler Brunnen					
Kategorie	Anruf-Linien-Taxi					
Funktion / Verkehrsaufgabe	- Rein bedarfsgesteuertes ÖPNV-Angebot für die östlichen Ortsteile der Gemeinde Gersheim zur Schwachlastzeit zur Anbindung an das Grundzentrum - Verknüpfung mit Buslinien in Gersheim					
Mindestbedienungsstandard	Mo – Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
	Gersheim – Utweiler					
Bedienungszeitraum	18:00 – 20:25	15:50 – 17:55	8:00 – 20:25	8:25 – 19:55	8:00 – 20:25	8:25 – 19:55
Takt	60'	60'	60'	60'	60'	60'
Fahrten	3	5	13	12	13	12
Verknüpfungen:						
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.					
Gersheim Busbahnhof	501, 504					
Ausführendes Unternehmen	Taxi Di Biase i.A. Bliestalverkehr GbR Blieskastel					
Fahrzeugstandard	Personenkraftwagen oder Kleinbus					
Bus-Aufwand pro Jahr	Nur auf Nachfrage					
Besonderheiten	- Telefonische Vorbestellung mindestens 60 Minuten vor gewünschter Abfahrt. - Service-Zuschlag zum regulären Tarif: 50 :Cent - Ergänzung zur Buslinie 578 2 (Schüler-)Fahrten nachmittags ab Gersheim Busbahnhof und Schule bis Erzental					
Hauptsächliche Nachfrage	Freizeit- und Besorgungsverkehr, punktuell Berufs- und Schülerverkehr.					

Linien-Nr.	581					
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2023		Linienbündel: Stadt St. Ingbert			
Linienverlauf	(Hassel –) Rohrbach Süd – St. Ingbert Schulen u.z.					
Bediente Ortslagen (wichtige Haltestellen)	Hassel (Marktplatz), Rohrbach (Ortsmitte, Umspannwerk), St. Ingbert Mitte (Wollbachstraße, Schillerschule, Berufsbildungszentrum)					
Kategorie	Schulverstärkerlinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	• Verstärkung der Linien 506 und 521/522 zu nachfragestarken Zeiten für die Zielgruppe Schüler. • Ab- und Zubringerfunktion für die Schulstandorte in St. Ingbert Mitte (weiterführende Schulen) schwerpunktmäßig Richtung Rohrbach Süd					
Mindestbedienungsstandard	Mo – Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
	Rohrbach Süd – St. Ingbert					
Bedienungszeitraum	6:35 – 7:00	12:50 – 14:30	-	-	-	-
Takt	EF	EF	-	-	-	-
Fahrten	2S	2S	-	-	-	-
Verknüpfungen:						
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.					
	Keine					
Ausführendes Unternehmen	Saar-Mobil GmbH & Co. KG Püttlingen					
Fahrzeugstandard	Standardbus 12 Meter mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag, Fahrzeugkategorie B					
Bus-Aufwand pro Jahr (lt. Ausschreibungsfahrplan)	7.524 km, 361 Fahrplanstunden					
Besonderheiten	• Alle Fahrten werden nur an Schultagen ausgeführt • 1 Fahrt morgens ab Hassel, 1 Fahrt mittags bis Rohrbach Johannesschule					
Hauptsächliche Nachfrage	Schülerverkehr					

Linien-Nr.	582					
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2023		Linienbündel: Stadt St. Ingbert			
Linienverlauf	Rohrbach Nord / Johannesschule – (Mühlwald -) St. Ingbert Schulen / Rendezvous-Platz u.z.					
Bediente Ortschaften (wichtige Haltestellen)	Rohrbach (Johannesschule, Am Mühlenwäldchen, Ortsmitte, Umspannwerk), St. Ingbert Mitte (das blau, Lendelfinger Weg, Pirminiuskirche, Rendezvous-Platz, Wolbachstraße, Schillerschule, Berufsbildungszentrum, Heinrich-Laur-Straße)					
Kategorie	Schulverstärkerlinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	• Verstärkung der Linien 506 und 521/522 und 523/524 zu nachfragestarken Zeiten für die Zielgruppe Schüler. • Ab- und Zubringerfunktion für die Schulstandorte in St. Ingbert Mitte (weiterführende Schulen) Richtung Rohrbach Nord und Rohrbach Gemeinschaftsschule schwerpunktmäßig Richtung St. Ingbert Zentrum • Teilweise Anbindung von Stadtteilen im Bereich Mitte an die Schulstandorte (Mühlwald, Roter Flur, Hobels)					
Mindestbedienungsstandard	Mo – Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
	Rohrbach Nord – St. Ingbert					
Bedienungszeitraum	6:45 – 16:15	7:10 – 13:10	-	-	-	-
Takt	EF	EF	-	-	-	-
Fahrten	8S	6S	-	-	-	-
Verknüpfungen:						
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.					
St. Ingbert Rendezvous-Platz	R6, 160, 170, Stadtbus „ingo“, 504, 506, 547, div. Schulverstärkerlinien					
St. Ingbert Martin-Luther-Kirche	R6					
St. Ingbert das blau – Kreisel	591					
Ausführendes Unternehmen	Saar-Mobil GmbH & Co. KG Püttlingen					
Fahrzeugstandard	Standardbus 12 Meter mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag, Fahrzeugkategorie B					
Bus-Aufwand pro Jahr (lt. Ausschreibungsfahrplan)	17.309 km, 722 Fahrplanstunden					
Besonderheiten	• Alle Fahrten werden nur an Schultagen ausgeführt • 2 Fahrten nachmittags entfallen mittwochs • 1 Schnellverkehrsfahrt ohne Halt Rendezvous-Platz – Johannesschule morgens • Abweichende Fahrwege: 1 Fahrt morgens ab Spiesen Spieser Mühle, 3 Fahrten über Roter Flur – Mühlwald, 1 Fahrt über Hobels.					
Hauptsächliche Nachfrage	Schülerverkehr					

Linien-Nr.	583					
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2023		Linienbündel: Stadt St. Ingbert			
Linienverlauf	Mühlwald – Roter Flur – St. Ingbert Schulen u.z.					
Bediente Ortslagen (wichtige Haltestellen)	St. Ingbert Mitte (Roter Flur, Rendezvous-Platz, Schillerschule, Wollbachstraße, Heinrich-Laur-Straße, Berufsbildungszentrum)					
Kategorie	Schulverstärkerlinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	• Verstärkung der Linien 523/524 zu nachfragestarken Zeiten für die Zielgruppe Schüler. • Ab- und Zubringerfunktion für die Schulstandorte in St. Ingbert Mitte (weiterführende Schulen) Richtung Mühlwald und Roter Flur					
Mindestbedienungsstandard	Mo – Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
	Rohrbach Nord – St. Ingbert					
Bedienungszeitraum	6:55 – 7:15	12:00 – 13:15	-	-	-	-
Takt	EF	EF	-	-	-	-
Fahrten	1S	2S	-	-	-	-
Verknüpfungen:						
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.					
St. Ingbert Martin-Luther-Kirche	R6					
Ausführendes Unternehmen	Saar-Mobil GmbH & Co. KG Püttlingen					
Fahrzeugstandard	Standardbus 12 Meter mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag, Fahrzeugkategorie B					
Bus-Aufwand pro Jahr (lt. Ausschreibungsfahrplan)	3.781 km, 190 Fahrplanstunden					
Besonderheiten	• Alle Fahrten werden nur an Schultagen ausgeführt					
Hauptsächliche Nachfrage	Schülerverkehr					

Linien-Nr.	584					
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2023		Linienbündel: Stadt St. Ingbert			
Linienverlauf	Hobels – Südviertel – St. Ingbert Schulen / Rendezvous-Platz u.z.					
Bediente Ortslagen (wichtige Haltestellen)	St. Ingbert Mitte (Stadtwerke, Hobels, Wollbachstraße, Schillerschule, Fliederstraße / Tulpenstraße, Heinrich-Laur-Str. / Berufsbildungszentrum, Rendezvous-Platz)					
Kategorie	Schulverstärkerlinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	• Verstärkung der Linien 521/522 und 523/524 zu nachfragestarken Zeiten für die Zielgruppe Schüler. • Ab- und Zubringerfunktion für die Schulstandorte in St. Ingbert Mitte (weiterführende Schulen) Richtung Südviertel und Hobels					
Mindestbedienungsstandard	Mo – Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
	Rohrbach Nord – St. Ingbert					
Bedienungszeitraum	6:55 – 7:15	12:00 – 15:00	-	-	-	-
Takt	EF	EF	-	-	-	-
Fahrten	1S	4S	-	-	-	-
Verknüpfungen:						
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.					
Ausführendes Unternehmen	Saar-Mobil GmbH & Co. KG Püttlingen					
Fahrzeugstandard	Standardbus 12 Meter mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag, Fahrzeugkategorie B					
Bus-Aufwand pro Jahr (lt. Ausschreibungsfahrplan)	5.529 km, 228 Fahrplanstunden					
Besonderheiten	• Alle Fahrten werden nur an Schultagen ausgeführt					
Hauptsächliche Nachfrage	Schülerverkehr					

Linien-Nr.	585					
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2023		Linienbündel: Stadt St. Ingbert			
Linienverlauf	Josefatal – Rischbach – St. Ingbert Rendezvous-Platz – Schulen u.z.					
Bediente Ortschaften (wichtige Haltestellen)	St. Ingbert Mitte (Rischbach / Josefstal, Rendezvous-Platz, Albertus-Magnus-Gymnasium, Schillerschule, Heinrich-Laur-Str. / Berufsbildungszentrum)					
Kategorie	Schulverstärkerlinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	• Verstärkung der Linien 523/524 zu nachfragestarken Zeiten für die Zielgruppe Schüler. • Ab- und Zubringerfunktion für die Schulstandorte in St. Ingbert Mitte (weiterführende Schulen) Richtung Rischbach und Josefstal • Ab-/Zubringerfahrten Rendezvous-Platz an die Schulstandorte					
Mindestbedienungsstandard	Mo – Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
	Rohrbach Nord – St. Ingbert					
Bedienungszeitraum	6:55 – 7:20	12:00 – 16:20	-	-	-	-
Takt	EF	EF	-	-	-	-
Fahrten	4S	6S	-	-	-	-
Verknüpfungen:						
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.					
St. Ingbert Bahnhof	RB70, RB71					
Ausführendes Unternehmen	Saar-Mobil GmbH & Co. KG Püttlingen					
Fahrzeugstandard	Standardbus 12 Meter mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag, Fahrzeugkategorie B					
Bus-Aufwand pro Jahr (lt. Ausschreibungsfahrplan)	5.320 km, 285 Fahrplanstunden					
Besonderheiten	• Alle Fahrten werden nur an Schultagen ausgeführt • 5 Fahrten als reine Zu- / Abbringer vom Rendezvous-Platz an die Schulen, 5 Fahrten mit Erschließung der Stadtviertel • Eine Nachmittagsfahrt verkehrt nicht mittwochs					
Hauptsächliche Nachfrage	Schülerverkehr					

Linien-Nr.	586					
Genehmigung Laufzeit bis	31.12.2023		Linienbündel: Stadt St. Ingbert			
Linienverlauf	(Rohrbach -) Hassel – Oberwürzbach – St. Ingbert Rendezvous-Platz / Schulen u.z.					
Bediente Ortschaften (wichtige Haltestellen)	St. Ingbert Mitte (Rendezvous-Platz, Albertus-Magnus-Gymnasium, Schillerschule, Heinrich-Laur-Straße), Reichenbrunn, Oberwürzbach, Hassel					
Kategorie	Schulverstärkerlinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	• Verstärkung der Linien 525/526 zu nachfragestarken Zeiten für die Zielgruppe Schüler. • Ab- und Zubringerfunktion für die Schulstandorte in St. Ingbert Mitte (weiterführende Schulen) Richtung Sengscheid, Reichenbrunn, Oberwürzbach und Hassel • Grundschulverkehr für den Schulstandort Südschule					
Mindestbedienungsstandard	Mo – Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
	Hassel – St. Ingbert					
Bedienungszeitraum	6:45 – 7:45	7:20 – 15:30	-	-	-	-
Takt	EF	EF	-	-	-	-
Fahrten	2S	8S	-	-	-	-
Verknüpfungen:						
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.					
St. Ingbert Rendezvous-Platz	R6, 160, 170, Stadtbus „ingo“, 504, 506, 547, div. Schulverstärkerlinien					
Ausführendes Unternehmen	Saar-Mobil GmbH & Co. KG Püttlingen					
Fahrzeugstandard	Standardbus 12 Meter mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag, Fahrzeugkategorie B					
Bus-Aufwand pro Jahr (lt. Ausschreibungsfahrplan)	15.732 km, 551 Fahrplanstunden					
Besonderheiten	• Alle Fahrten werden nur an Schultagen ausgeführt • 1 Hinfahrt und 4 Rückfahrten werden für Grundschüler der Südschule ausgeführt					
Hauptsächliche Nachfrage	Schülerverkehr					

Linien-Nr.	587					
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2023		Linienbündel: Stadt St. Ingbert			
Linienverlauf	Hassel – Betzental – St. Ingbert Schulen u.z.					
Bediente Ortschaften (wichtige Haltestellen)	St. Ingbert Mitte (Albertus-Magnus-Gymnasium / Wollbachstraße, Schillerschule, Heinrich-Laur-Str. / Berufsbildungszentrum, Betzentalstraße), Hassel					
Kategorie	Schulverstärkerlinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	• Verstärkung der Linien 525/526 zu nachfragestarken Zeiten für die Zielgruppe Schüler. • Ab- und Zubringerfunktion für die Schulstandorte in St. Ingbert Mitte (weiterführende Schulen) Richtung Betzental und Hassel					
Mindestbedienungsstandard	Mo – Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
	Hassel – St. Ingbert					
Bedienungszeitraum	6:50 – 7:10	6:30 – 13:15	-	-	-	-
Takt	EF	EF	-	-	-	-
Fahrten	2S	3S	-	-	-	-
Verknüpfungen:						
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.					
Hassel Marktplatz	506					
Ausführendes Unternehmen	Saar-Mobil GmbH & Co. KG Püttlingen					
Fahrzeugstandard	Standardbus 12 Meter mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag, Fahrzeugkategorie B					
Bus-Aufwand pro Jahr (lt. Ausschreibungsfahrplan)	7.011 km, 323 Fahrplanstunden					
Besonderheiten	• Alle Fahrten werden nur an Schultagen ausgeführt • Eine Fahrt früh beginnt am Rendezvous-Platz Richtung Hassel					
Hauptsächliche Nachfrage	Schülerverkehr					

Linien-Nr.	588					
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2023		Linienbündel: Stadt St. Ingbert			
Linienverlauf	Oberwürzbach – Hassel – Rohrbach (– St. Ingbert) u.z.					
Bediente Ortslagen (wichtige Haltestellen)	Reichenbrunn, Oberwürzbach, Hassel, Rohrbach Süd / Ortsmitte (Johannesschule), St. Ingbert Mitte (Rendezvous-Platz)					
Kategorie	Schulverstärkerlinie					
Funktion / Verkehrsaufgabe	• Verstärkung der Linien 506 und 525/526 zu nachfragestarken Zeiten für die Zielgruppe Schüler. • Ab- und Zubringerfunktion für den Schulstandort in Rohrbach (Grund- und weiterführende Schule) Richtung Hassel, Oberwürzbach und St. Ingbert					
Mindestbedienungsstandard	Mo – Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
	Oberwürzbach – Rohrbach					
Bedienungszeitraum	7:20 – 13:50	7:30 – 16:25	-	-	-	-
Takt	EF	EF	-	-	-	-
Fahrten	4S	7S	-	-	-	-
Verknüpfungen:						
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.					
Hassel Marktplatz	525					
St. Ingbert Rendezvous-Platz	R6, 160, 170, Stadtbus „ingo“, 504, 506, 547, div. Schulverstärkerlinien					
Ausführendes Unternehmen	Saar-Mobil GmbH & Co. KG Püttlingen					
Fahrzeugstandard	Standardbus 12 Meter mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag, Fahrzeugkategorie B					
Bus-Aufwand pro Jahr (lt. Ausschreibungsfahrplan)	17.803 km, 608 Fahrplanstunden					
Besonderheiten	• Alle Fahrten werden nur an Schultagen ausgeführt • 4 Fahrten werden für Grundschüler der Pestalozzischule mit Dependance Eisenbergschule ausgeführt, weitere Schulfahrten in Kombination für Grund- und weiterführende Schulen • 1 Rückfahrt (Grundschule) wird nur montags ausgeführt • 1 Rückfahrt wird nicht mittwochs ausgeführt. Diese verläuft bei Bedarf über Reichenbrunn hinaus bis Rentrisch. • 3 Fahrten ab Hassel bzw. Johannesschule werden bis St. Ingbert Rendezvous-Platz ausgeführt.					
Hauptsächliche Nachfrage	Schülerverkehr					

Linien-Nr.	591, 592, 593					
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2023		Linienbündel: Stadt St. Ingbert			
Linienverlauf	Grundschulverkehr St. Ingbert					
Bediente Ortslagen (wichtige Haltestellen)	St. Ingbert Mitte (Pirminiuskirche, Südschule, Rischbachschule), Rentrisch (Wohngebiete und Grundschulstandorte)					
Kategorisierung	Grundschulverkehr					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Ab- und Zubringerfunktion für die Grundschulstandorte Albert-Weisgerber (591), Südschule (592), Rischbachschule (593) an ihre Einzugsgebiete Hobels / Südviertel (591), Blieskasteler Straße (592) und Rentrisch (593)					
Mindestbedienungsstandard	Mo – Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
	Wohngebiet – Grundschule					
Bedienungszeitraum	7:20 – 7:45	7:20 – 13:45	-	-	-	-
Takt	EF	EF	-	-	-	-
Fahrten	3S + 1F	7S + 1F	-	-	-	-
Verknüpfungen:						
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.					
St. Ingbert Rendezvous-Platz	R6, 160, 170, Stadtbus „ingo“, 504, 506, 547, div. Schulverstärkerlinien					
St. Ingbert das blau – Kreisel	582					
Ausführendes Unternehmen	Saar-Mobil GmbH & Co. KG Püttlingen					
Fahrzeugstandard	Standardbus 12 Meter mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag, Fahrzeugkategorie B					
Bus-Aufwand pro Jahr (lt. Ausschreibungsfahrplan)	Linie 591: 4.047 km, 152 Fahrplanstunden Linie 592: 1.805 km, 76 Fahrplanstunden Linie 593: 5.014 km, 258 Fahrplanstunden					
Besonderheiten	2 Fahrten werden zur Erschließung von Rentrisch (Linie 593) auch in den Ferien ausgeführt - Alle anderen Fahrten werden nur an Schultagen ausgeführt					
Hauptsächliche Nachfrage	Grundschulverkehr, punktuell Berufs- und anderer Schülerverkehr					

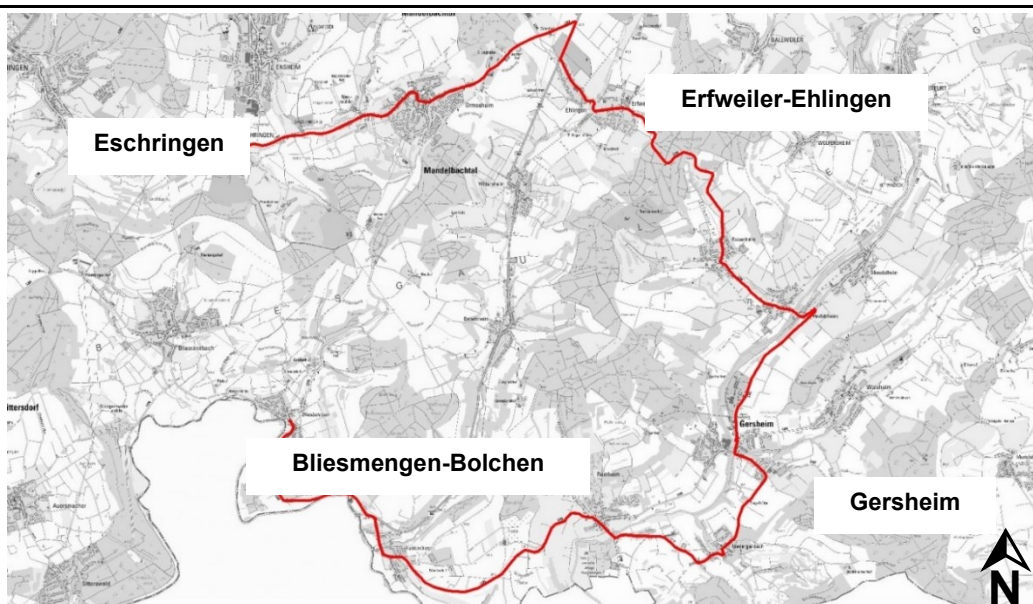
Linien-Nr.	597					
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2024		Linienbündel: Saarpfalz-Kreis Süd			
Linienverlauf	Grundschulverkehr Altheim-Medelsheim					
Bediente Ortschaften (wichtige Haltestellen)	Gersheim, Walsheim, Seyweiler, Medelsheim, Peppenkum, Utweiler, Riesweiler, Brenschelbach, Altheim, Pinningen, Böckweiler					
Kategorie	Grundschulverkehr					
Funktion / Verkehrsaufgabe	Ab- und Zubringerfunktion für die Grundschulstandorte Altheim und Medelsheim an ihre Einzugsgebiete inklusive Fahrten für die Kindertagesstätte Peppenkum					
Mindestbedienungsstandard	Mo – Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
	Wohngebiet – Grundschule					
Bedienungszeitraum	7:20 – 12:25	11:45 – 16:50	-	-	-	-
Takt	EF	EF	-	-	-	-
Fahrten	5S	12S*	-	-	-	-
Verknüpfungen:						
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.					
	Keine					
Ausführendes Unternehmen	Bliestalverkehr GbR Blieskastel					
Fahrzeugstandard	Standardbus 12 Meter mit Ausstattungsmerkmalen lt. Leistungsbeschreibung als Anlage zum Verkehrsvertrag, Fahrzeugkategorie C					
Bus-Aufwand pro Jahr (lt. Ausschreibungsfahrplan)	35.404 km, 1.034 Fahrplanstunden					
Besonderheiten	- Alle Fahrten werden nur an Schultagen ausgeführt * viele Rückfahrten finden nur an bestimmten Verkehrstagen statt bzw. variieren je nach Wochentag und teilweise Wochentyp, sodass niemals 12 Fahrten an einem Tag durchgeführt werden					
Hauptsächliche Nachfrage	Grundschulverkehr, Kindergartenverkehr					

Linien-Nr.	598					
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2024		Linienbündel: Saarpfalz-Kreis Süd			
Linienverlauf	Blieskastel – Riesweiler – Brenschelbach					
Bediente Ortslagen (wichtige Haltestellen)	Blieskastel (Busbahnhof), Böckweiler, Altheim, Pinningen, Seyweiler, Medelsheim, Peppenkum, Utweiler, Riesweiler, Brenschelbach					
Kategorie	Anruf-Linien-Taxi					
Funktion / Verkehrsaufgabe	- Rein bedarfsgesteuertes ÖPNV-Angebot für die südöstlichen Ortsteile der Stadt Blieskastel und östlichen Ortsteile der Gemeinde Gersheim (Bickenalbtal) zur Schwachlastzeit zur Anbindung an das Mittelzentrum Blieskastel - Verknüpfung mit Buslinien in Blieskastel					
Mindestbedienungsstandard	Mo – Fr		Sa		So/Feiertage	
	hin	zurück	hin	zurück	hin	zurück
	Blieskastel – Brenschelbach					
Bedienungszeitraum	10:20 – 22:15	5:20 – 20:45	7:50 – 22:15	5:40 – 21:45	8:50 – 21:15	8:20 – 20:45
Takt	EF	EF	60‘	60‘	60‘	60‘
Fahrten	5	4	15	15	13	13
Verknüpfungen:						
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.					
Blieskastel Busbahnhof	R10, R14, 501, 506, 507, 531-532, 547, 551, 562, ALT503, ALT558					
Altheim Dorfbrunnen	577					
Ausführendes Unternehmen	Taxi Di Biase i.A. Bliestalverkehr GbR Blieskastel					
Fahrzeugstandard	Personenkraftwagen oder Kleinbus					
Bus-Aufwand pro Jahr	Nur auf Nachfrage					
Besonderheiten	- Telefonische Vorbestellung mindestens 60 Minuten vor gewünschter Abfahrt. - Service-Zuschlag zum regulären Tarif: 50 :Cent - Ergänzung zur Buslinie 577 2 Zubringerfahrten nachmittags ab Brenschelbach zur Linie 577 in Altheim					
Hauptsächliche Nachfrage	Freizeit- und Besorgungsverkehr, punktuell Berufsverkehr.					

Linien-Nr.	N1	intern: 8001	
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2020	Linienbündel: Einzelvergabe	
Linienverlauf	Saarbrücken – Brebach – Ensheim – Aßweiler – Ballweiler – Blieskastel		
Bediente Ortschaften (wichtige Haltestellen)	Saarbrücken (Trierer Straße, Rathaus, Römerkastell), Brebach, Fechingen, Eschringen, Ensheim, Heckendalheim, Ommersheim, Aßweiler (Busbahnhof), Biesingen, Ballweiler, Wecklingen, Blickweiler, Blieskastel (Busbahnhof)		
Kategorie	Landesweite Nachtbus-Linie		
Funktion / Verkehrsaufgabe	- Abbringer für nächtlichen Freizeitverkehr aus dem Oberzentrum Saarbrücken in den westlichen Bliesgau und das Mittelzentrum Blieskastel - Zubringer für die Anschlusslinien N51 und N52		
Mindestbedienungsstandard	Mo – Fr	Sa	So/Feiertage
	zurück	zurück	zurück
	Saarbrücken – Blieskastel		
Bedienungszeitraum	_*	3:00 – 4:05	3:00 – 4:05
Takt	_*	EF	EF
Fahrten	_*	1	1
Verknüpfungen			
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.		
Eschringen Mühle	N51		
Blieskastel Busbahnhof	N52		
Ausführendes Unternehmen	Saar-Mobil GmbH &Co. KG Püttlingen		
Fahrzeugstandard	Standardlinienbus mit Ausstattungsmerkmalen gemäß Leistungsbeschreibung Anlage A4 zum Verkehrsvertrag		
Bus-km-Aufwand pro Jahr	4.081 km (117 Einsatztage)		
Besonderheiten	- Die Fahrten verkehren grundsätzlich in allen Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag außer am 25. und 26.12. früh * verkehrt nur in der Nacht (früh) von Faschings-Freitag und Rosenmontag		
Hauptsächliche Nachfrage	Freizeitverkehr		

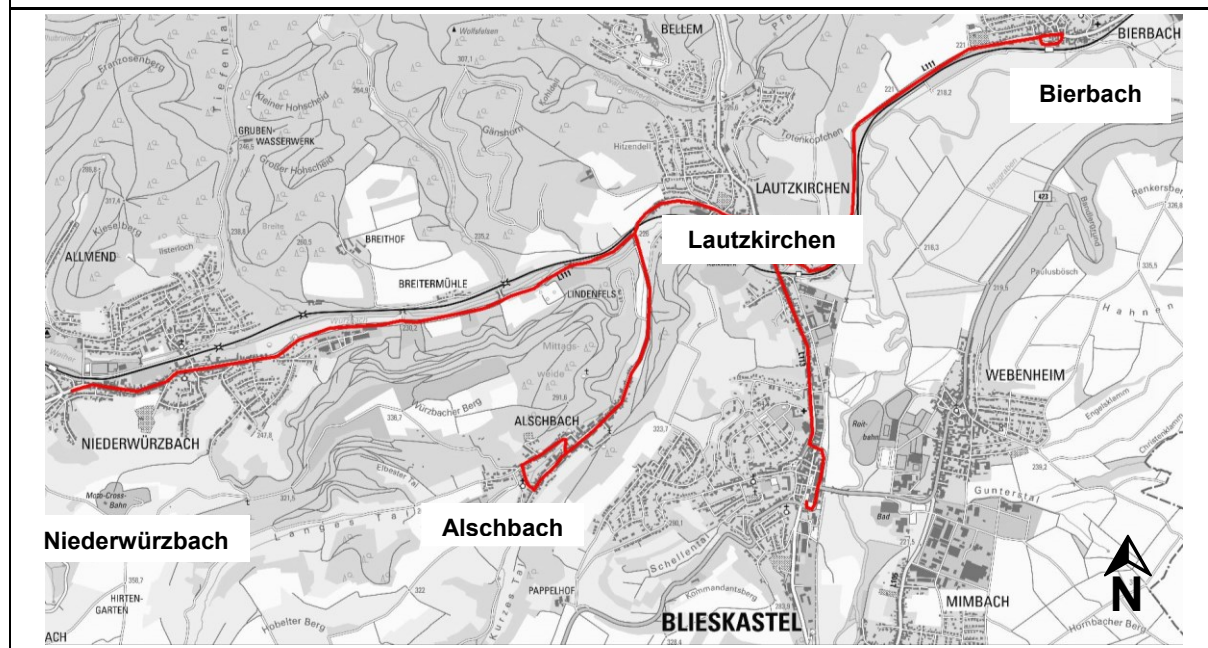
Linien-Nr.	N2	intern: 8002	
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2020	Linienbündel: Einzelvergabe	
Linienverlauf	Saarbrücken – Universität – St. Ingbert – Kirkel – Homburg (– Bexbach)		
Bediente Ortschaften (wichtige Haltestellen)	Saarbrücken (Trierer Straße, Rathaus, Universität Campus, Universität Mensa), Scheidt, Rentrisch, St. Ingbert (Rendezvous-Platz), Rohrbach, Kirkel, Limbach, Beeden, Homburg (Talstraße, Christian-Weber-Platz, Hauptbahnhof), Kleinottweiler, Bexbach (Bahnhof)		
Kategorie	Landesweite Nachtbus-Linie		
Funktion / Verkehrsaufgabe	- Abbringer für nächtlichen Freizeitverkehr aus dem Oberzentrum Saarbrücken in die Mittelzentren St. Ingbert und Homburg sowie die bedienten Ortsteile und Gemeinden entlang des Linienweges - Zubringer zu den Nacht-Taxi-Linien N53, N54, N58		
Mindestbedienungsstandard	Mo – Fr	Sa	So/Feiertage
	zurück	zurück	zurück
	Saarbrücken – Blieskastel		
Bedienungszeitraum	-*	3:00 – 4:20	3:00 – 4:20
Takt	-*	EF	EF
Fahrten	-*	1	1
Verknüpfungen			
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.		
St. Ingbert Rendezvous-Platz	N53		
Homburg Christian-Weber-Platz	ALT N58		
Homburg Hauptbahnhof	ALT N54		
Ausführendes Unternehmen	Saar-Mobil GmbH & Co. KG Püttlingen		
Fahrzeugstandard	Standardlinienbus mit Ausstattungsmerkmalen gemäß Leistungsbeschreibung Anlage A4 zum Verkehrsvertrag		
Bus-km-Aufwand pro Jahr	4.512 km (117 Einsatztage, ohne optionale Fahrten bis Bexbach)		
Besonderheiten	- Die Fahrten verkehren grundsätzlich in allen Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag außer am 25. und 26.12. früh * verkehrt nur in der Nacht (früh) von Faschings-Freitag und Rosenmontag - Ab Homburg Hauptbahnhof bis Bexbach Bahnhof nur noch Ausstieg möglich – Fahrabschnitt wird nur bei Bedarf ausgeführt		
Hauptsächliche Nachfrage	Freizeitverkehr		

Linien-Nr.	N51	intern: 8051	
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2020	Linienbündel: Einzellinien N51/N52	
Linienverlauf	Eschringen – Gersheim – Bliesmengen-Bolchen		
Bediente Ortslagen (wichtige Haltestellen)	Eschringen (Mühle), Ormesheim, Ehlingen, Erfweiler, Rubenheim, Herbitzheim, Gersheim, Niedergailbach, Reinheim, Habkirchen, Bliesmengen-Bolchen		
Kategorie	Nachtbus-Linie		
Funktion / Verkehrsaufgabe	Abbringer für nächtlichen Freizeitverkehr durch Übernahme von Fahrgästen aus Linie N1 aus dem Oberzentrum Saarbrücken in den südlichen Bliesgau		
Mindestbedienungsstandard	Mo – Fr	Sa	So/Feiertage
	zurück	zurück	zurück
	Eschringen – Bliesmgengen-Bolchen		
Bedienungszeitraum	-*	3:30 – 4:15	3:30 – 4:15
Takt	-*	EF	EF
Fahrten	-*	1	1
Verknüpfungen			
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.		
Eschringen Mühle	N1		
Ausführendes Unternehmen	Saar-Mobil GmbH & Co. KG Püttlingen		
Fahrzeugstandard	Lt. Verkehrsvertrag Fahrzeugkategorie B gemäß Leitungsbeschreibung Linienbündel Nord / West / St. Ingbert		
Bus-km-Aufwand pro Jahr	3.278 km, 80 Fahrplanstunden, Länge Regelfahrt 28,75 km		
Besonderheiten	- Die Fahrten verkehren grundsätzlich in allen Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag außer am 25. und 26.12. früh * verkehrt nur in der Nacht (früh) von Faschings-Freitag und Rosenmontag		
Hauptsächliche Nachfrage	Freizeitverkehr		
Kartografische Darstellung der Nachtbuslinie N 51			



Linien-Nr.	N52		intern: 8052
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2020	Linienbündel: Einzellinien N51/N52	
Linienverlauf	Blieskastel – Lautzkirchen – Niederwürzbach		
Bediente Ortslagen (wichtige Haltestellen)	Blieskastel (Busbahnhof), Lautzkirchen, Bierbach, Alsbach, Niederwürzbach		
Kategorie	Nachtbus-Linie		
Funktion / Verkehrsaufgabe	- Abbringer für nächtlichen Freizeitverkehr durch Übernahme von Fahrgästen aus Linie N1 aus dem Oberzentrum Saarbrücken in die nördlichen Stadtteile von Blieskastel - Zubringer für die Anschlusslinien N51 und N52		
Mindestbedienungsstandard	Mo – Fr	Sa	So/Feiertage
	zurück	zurück	zurück
	Blieskastel – Niederwürzbach		
Bedienungszeitraum	–*	4:05 – 4:20	4:05 – 4:20
Takt	–*	EF	EF
Fahrten	–*	1	1
Verknüpfungen			
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.		
Blieskastel Busbahnhof	N1		
Ausführendes Unternehmen	Saar-Mobil GmbH &Co. KG Püttlingen		
Fahrzeugstandard	Lt. Verkehrsvertrag Fahrzeugkategorie B gemäß Leitungsbeschreibung Linienbündel Nord / West / St. Ingbert		
Bus-km-Aufwand pro Jahr	787 km, 23 Fahrplanstunden, Länge Regelfahrt: 6,9 km		
Besonderheiten	- Die Fahrten verkehren grundsätzlich in allen Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag außer am 25. und 26.12. früh * verkehrt nur in der Nacht (früh) von Faschings-Freitag und Rosenmontag		
Hauptsächliche Nachfrage	Freizeitverkehr		

Kartografische Darstellung der Nachtbuslinie N 52



Linien-Nr.	N53		intern: 8053
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2023	Linienbündel: Stadt St. Ingbert	
Linienverlauf	St. Ingbert Rendezvous-Platz – Stadtteile		
Bediente Ortslagen (wichtige Haltestellen)	St. Ingbert Mitte, Rentrisch, Rohrbach, Oberwürzbach, Hassel (alle Haltestellen nach Bedarf)		
Kategorisierung	LinienTaxi		
Funktion / Verkehrsaufgabe	Abbringer für nächtlichen Freizeitverkehr aus dem Oberzentrum Saarbrücken durch Übernahme von Fahrgästen aus Linie N2 in die Stadtteile der Stadt St. Ingbert		
Mindestbedienungsstandard	Mo – Fr	Sa	So/Feiertage
	zurück	zurück	zurück
	Saarbrücken – Blieskastel		
Bedienungszeitraum	-*	3:30 – x	3:30 – x
Takt	-*	EF	EF
Fahrten	-*	1	1
Verknüpfungen			
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.		
St. Ingbert Rendezvous-Platz	N2		
Ausführendes Unternehmen	Taxi Di Biase, i.A. Saar-Mobil GmbH & Co. KG Püttlingen		
Fahrzeugstandard	Personenkraftwagen oder Kleinbus		
Bus-km-Aufwand pro Jahr	Nach Bedarf		
Besonderheiten	- Die Fahrten verkehren grundsätzlich in allen Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag außer am 25. und 26.12. früh * verkehrt nur in der Nacht (früh) von Faschings-Freitag und Rosenmontag		
Hauptsächliche Nachfrage	Freizeitverkehr		

Linien-Nr.	N54		intern: 8054
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2023	Linienbündel: Saarpfalz-Kreis Nord	
Linienverlauf	Homburg – Limbach – Bexbach – Höchen		
Bediente Ortschaften (wichtige Haltestellen)	Homburg (Hauptbahnhof), Limbach, Altstadt, Niederbexbach, Bexbach (Bahnhof), Oberbexbach, Frankenholz, Höchen		
Kategorie	Anruf-Linien-Taxi		
Funktion / Verkehrsaufgabe	- Abbringer für nächtlichen Freizeitverkehr aus dem Mittelzentrum Homburg in einige Ortsteile von Kirkel und Bexbach - Letzte Fahrt: Übernahme von Fahrgästen aus Linie N2 aus dem Oberzentrum Saarbrücken		
Mindestbedienungsstandard	Mo – Fr	Sa	So/Feiertage
	zurück	zurück	zurück
	Saarbrücken – Blieskastel		
Bedienungszeitraum	_*	0:00 – 5:00	0:00 – 5:00
Takt	_*	60‘	60‘
Fahrten	_*	5	5
Verknüpfungen			
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.		
St. Ingbert Rendezvous-Platz	N2		
Ausführendes Unternehmen	Taxi Burkhardt i.A. Saar-Mobil GmbH & Co. KG Püttlingen		
Fahrzeugstandard	Personenkraftwagen oder Kleinbus		
Bus-km-Aufwand pro Jahr	Nach Bedarf		
Besonderheiten	- Die Fahrten verkehren grundsätzlich in allen Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag außer am 25. und 26.12. früh * verkehrt nur in der Nacht (früh) von Faschings-Freitag und Rosenmontag - Telefonische Vorbestellung mindestens 60 Minuten vor gewünschter Abfahrt. - Service-Zuschlag zum regulären Tarif: 50 Cent. - Ab Bexbach Bahnhof kein Zustieg mehr möglich, Bedienung nur bei Bedarf		
Hauptsächliche Nachfrage	Freizeitverkehr		

Linien-Nr.	N57	intern: 8057	
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2023	Linienbündel: Saarpfalz-Kreis Nord	
Linienverlauf	Homburg – Einöd – Zweibrücken		
Bediente Ortschaften (wichtige Haltestellen)	Homburg (Christian-Weber-Platz), Schwarzenbach, Schwarzenacker, Einöd, Zweibrücken (Hauptbahnhof, ZOB)		
Kategorie	Antuf-Linien-Taxi		
Funktion / Verkehrsaufgabe	Abbringer für nächtlichen Freizeitverkehr aus dem Mittelzentrum Homburg in einige südliche Stadtteile sowie in die Nachbarstadt Zweibrücken		
Mindestbedienungsstandard	Mo – Fr	Sa	So/Feiertage
	zurück	zurück	zurück
	Homburg – Zweibrücken		
Bedienungszeitraum	-*	0:35 – 3:50	0:35 – 3:50
Takt	-*	60'	60'
Fahrten	-*	4	4
Verknüpfungen			
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.		
Keine Verknüpfungen			
Ausführendes Unternehmen	Taxi Zimmer i.A. Saar-Mobil GmbH & Co. KG Püttlingen		
Fahrzeugstandard	Personenkraftwagen oder Kleinbus		
Bus-km-Aufwand pro Jahr	Nach Bedarf		
Besonderheiten	- Die Fahrten verkehren grundsätzlich in allen Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag außer am 25. und 26.12. früh * verkehrt nur in der Nacht (früh) von Faschings-Freitag und Rosenmontag - Telefonische Vorbestellung mindestens 60 Minuten vor gewünschter Abfahrt. - Service-Zuschlag zum regulären Tarif: 50 Cent. - Zustieg ist nur am Christian-Weber-Platz möglich		
Hauptsächliche Nachfrage	Freizeitverkehr		

Linien-Nr.	N58		intern: 8058
Genehmigte Laufzeit bis	31.12.2023	Linienbündel: Saarpfalz-Kreis Nord	
Linienverlauf	Homburg – Jägersburg – Schöneberg		
Bediente Ortschaften (wichtige Haltestellen)	Homburg (Christian-Weber-Platz), Erbach, Reiskirchen, Jägersburg, Waldmohr, Kübelberg, Schöneberg (ZOB)		
Kategorie	Anruf-Linien-Taxi		
Funktion / Verkehrsaufgabe	- Abbringer für nächtlichen Freizeitverkehr aus dem Mittelzentrum Homburg in einige nördliche Stadtteile sowie in die rheinland-pfälzischen Gemeinden Waldmohr und Schöneberg-Kübelberg - Letzte Fahrt: Übernahme von Fahrgästen aus Linie N2 aus dem Oberzentrum Saarbrücken		
Mindestbedienungsstandard	Mo – Fr	Sa	So/Feiertage
	zurück	zurück	zurück
	Homburg – Zweibrücken		
Bedienungszeitraum	_*	0:00 – 4:20	0:00 – 4:20
Takt	_*	60‘	60‘
Fahrten	_*	5	5
Verknüpfungen			
Verknüpfungspunkt	Verknüpfung mit Linien-Nr.		
Keine Verknüpfungen			
Ausführendes Unternehmen	Taxi Zimmer i.A. DB Regio Bus Mitte GmbH Mainz		
Fahrzeugstandard	Personenkraftwagen oder Kleinbus		
Bus-km-Aufwand pro Jahr	Nach Bedarf		
Besonderheiten	- Die Fahrten verkehren grundsätzlich in allen Nächten von Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag außer am 25. und 26.12. früh * verkehrt nur in der Nacht (früh) von Faschings-Freitag und Rosenmontag - Telefonische Vorbestellung mindestens 60 Minuten vor gewünschter Abfahrt. - Service-Zuschlag zum regulären Tarif: 50 Cent. - Ein Zustieg ist nur am Christian-Weber-Platz möglich		
Hauptsächliche Nachfrage	Freizeitverkehr		



Alle Dienstleistungen unter einem Dach!

Zwei Center für alle Fragen

saarVV Call- & Abo-Center
Hohenzollernstraße 8
66333 Völklingen
Tel.: 06898 500 4000
Fax: 06898 500 4100
E-Mail: service@saarVV.de
Mo. - Sa.: 6 Uhr - 19 Uhr
Sonn- und Feiertage: 8 Uhr - 18 Uhr

Das saarVV Call- & Abo-Center ist nur telefonisch und per E-Mail erreichbar. Wochentags ab 17 Uhr sowie samstags, sonn- und feiertags erhalten Sie keine Auskünfte zum Abo.

Abo-Service der Saarbahn GmbH
Saarbahn Service Center (SSC)
Saarbahn Service Center (SSC)
Nassauer Straße 2-4
66111 Saarbrücken
Tel.: 0681 5003-354
E-Mail: abo@saarbahn.de,
Mo. - Fr.: 8 Uhr - 18 Uhr

Weitere Infos online unter www.saarVV.de und www.saarbahn.de

Fahrpreis ermitteln

Das Saarland wurde zur Ermittlung des Fahrpreises in Waben unterteilt. Diese sind durch Wabennummern und Wabennamen gekennzeichnet. Jede Wabe entspricht einer Preisstufe.

Der Preis Ihrer Fahrkarte richtet sich danach, wie viele Waben Sie während einer Fahrt durchfahren. Start- und Zielwabe werden mitgezählt. Bei Umwegen sind alle tatsächlich durchfahrenen Waben zu zählen. Jede Wabe zählt jedoch nur einmal, egal wie oft Sie diese durchfahren.

So zählen Sie richtig

Beispiel 1: Von Hilbringen (Wabennummer 231) zum Bahnhof in Dillingen (Wabennummer 411): Von Hilbringen geht es mit dem Bus zum Bahnhof nach Merzig. Hier fahren Sie weiter mit der Bahn bis Dillingen Bahnhof. Sie durchqueren insgesamt 4 Waben (231, 237, 211, 411) und lösen deshalb eine Fahrkarte der Preisstufe 4. Sie haben alternativ die Möglichkeit, diese Strecke nur mit dem Bus zurückzulegen. Dabei durchfahren Sie ebenfalls 4 Waben und lösen eine Fahrkarte der Preisstufe 4. Sie können auf dieser Strecke also zum gleichen Preis Bus und Bahn fahren – einfach wie Sie möchten.

Beispiel 2: Vom Bahnhof St. Wendel (Wabennummer 671) zum Bahnhof Ottweiler (Wabennummer 351): Mit dem Zug von St. Wendel Bahnhof nach Ottweiler Bahnhof durchfahren Sie 2 Waben (671 und 351). Sie lösen deshalb eine Fahrkarte der Preisstufe 2. Fahren Sie jedoch von St. Wendel Bahnhof mit dem Zug nach Oberlinxweiler und steigen dort um in den Bus über Remmesweiler zum Bahnhof Ottweiler, durchqueren Sie 3 Waben (671, 679 und 351) und müssen eine Fahrkarte der Preisstufe 3 lösen.

Großwaben

Sonderregelung für die Großwaben Saarbrücken (111) und Völklingen (191): Im Wabenplan sind die Großwaben grün/gelb schraffiert. Bei Fahrten innerhalb der Großwaben Völklingen oder Saarbrücken gilt die Preisstufe 0.

Großwabe Saarbrücken (111): Bei Fahrten aus, durch oder in die Großwabe Saarbrücken (111) zählt die Großwabe Saarbrücken als 2 Waben. Beispiel: Für die Strecke Saarbrücken Hauptbahnhof nach Sulzbach Bahnhof (181) zählen Sie insgesamt 3 Waben: 2 Waben für die Großwabe Saarbrücken und 1 Wabe für Sulzbach.

Großwabe Völklingen (191): Bei Fahrten aus, durch oder in die Großwabe Völklingen wird nur 1 Wabe gezählt. Beispiel: Für die Strecke Völklingen nach Saarbrücken Hauptbahnhof (111) zählen Sie insgesamt 3 Waben: 1 Wabe für die Großwabe Völklingen und 2 Waben für die Großwabe Saarbrücken.

Wabe Saargemünd (911): Der saarVV-Tarif gilt auf der Schienenstrecke bis Saargemünd nur in der Saarbahn.

Legende

	491	Wabennummer
		Ort/Ortsteil
		Ort/Ortsteil mit Saarbahn-Halt
		Ort/Ortsteil mit DB-Halt
		Körtingen
		Überherrn
		Stadt/Wabenname
		Fahrziel außerhalb saarVV
		Angrenzende Länder und Verkehrsverbünde

Mach's kurz!

Mit der Einzelfahrkarte Kurzstrecke bis zu fünf Haltestellenabschnitte fahren. Jetzt auch im ganzen saarVV-Netz gültig.



- 5 Haltestellenabschnitte
- bis zu 2 Waben
- 30 Minuten gültig

www.saarvv.de



Ein Land – ein Ticket



Die landesweite Fahrplanauskunft mit Tarifauskunft unter www.saarVV.de

saarVV Call- & Abo-Center
Tel.: 06898 500 4000

Es gelten die Tarifbestimmungen und die Beförderungsbedingungen des saarVV. Für Druckfehler, Irrtümer und Änderungen wird nicht gehaftet.

Wabenplan

IMMER UMWELTFREUNDLICH UND GÜNSTIG UNTERWEGS.

2018



www.saarVV.de





Anstelle eines Erwachsenen können bis zu 3 Kinder unter 6 Jahren oder maximal 1 Hund mitgenommen werden. Hinweis: Jedes weitere Kind, unabhängig von seinem Alter, wird als erwachsene Person gezählt. Reisegruppen (ab 10 zu einem gemeinsamen Reisezweck zusammengeschlossene Personen) erhalten eine Gruppenermäßigung im saarVV! Bitte vergessen Sie nicht, sich 3 Tage vor Fahrtantritt beim Verkehrsunternehmen vor Ort anzumelden. Alle Tageskarten sind übertragbar, Sie können Ihr Ticket also auch an Freunde oder die Familie weitergeben!

Zeitkarten für Jedermann

Zeitkarten lohnen sich für alle, die häufig Bus und Bahn fahren. Wie auch immer Ihre Pläne aussehen, bei uns finden Sie das passende Ticket. Damit Sie günstig und flexibel unterwegs sind, gibt es bei uns Wochen-, Monats- oder Jahreskarten.

Damit fahren Sie so oft Sie wollen, egal ob mit Bus oder Bahn. Und falls Sie mal über Ihren Geltungsbereich hinaus fahren wollen: Kaufen Sie einfach eine Anschlussfahrkarte hinzu. Flexibler und günstiger geht es nicht! Wählen Sie im Wabenplan genau den Bereich aus, in dem Sie fahren möchten. Der Preis Ihrer Zeitkarte ist abhängig von der Anzahl der genutzten Waben. So zahlen Sie nur für Leistungen, die Sie wirklich brauchen.

Ein großes Plus bei unseren allgemeinen Zeitkarten: Sie sind übertragbar, d. h. auch Ihre Lieben können die Tickets nutzen! Weiterer Vorteil: Sie profitieren von unserer Mitnahmeregelung*. Sie wünschen mehr Komfort? Kein Problem: Bei Zahlung eines Zuschlags sind Sie in der 1. Klasse mobil.

Wochenkarte

Dieses Ticket ist für die eingetragene Kalenderwoche sowie bis 12 Uhr des 1. Werktages der folgenden Woche gültig.

Monatskarte

Die Monatskarte ist für den eingetragenen Kalendermonat und bis 12 Uhr des 1. Werktages des folgenden Monats gültig. Ist dieser ein Samstag, gelten die Karten bis 12 Uhr des nachfolgenden Werktages.

Jahreskarte

Im Abo gilt die Jahreskarte ab dem 1. eines Monats bis zum letzten Tag des Vormonats des folgenden Jahres. Bei Einmalzahlung ist die Jahreskarte ab dem 1. Tag bis 12 Uhr des gleichen Tages des Folgejahres gültig.

BürgerTicket

Das BürgerTicket ist Ihre persönliche Jahreskarte und ideal, wenn Sie viel unterwegs sind – egal ob beruflich oder privat. Sie entscheiden dabei, wohin die Reise geht und wählen individuell den für Sie passenden



Geltungsbereich: Ihren Landkreis oder den Regionalverband Saarbrücken. Und wenn Sie mal weiter fahren wollen, kaufen Sie einfach eine Anschlussfahrkarte hinzu oder das BürgerTicket für das gesamte saarVV-Netz. Das BürgerTicket können Sie als Abonnement beziehen oder per Einmalzahlung erwerben. Dabei sparen Sie gegenüber der Jahreskarte bis zu 40 %! Sie möchten lieber in der 1. Klasse fahren? Bei Zahlung eines Zuschlags ist auch das möglich! Weiterer Vorteil: Sie profitieren von unserer Mitnahmeregelung*.

SeniorenTicket

Das Ticket für alle ab 65 Jahren, die jeden Tag viel vorhaben! Sie erhalten das SeniorenTicket entweder ein ganzes Jahr lang bequem als Abo oder als Monatskarte. Mit dem neuen Tarif für die Monatskarte sind Sie ab 2018 noch günstiger in allen Bussen und Bahnen unterwegs. Dann ist die Monatskarte jeweils in den Preisstufen 0, 1, 2 und 3 erhältlich, erst ab Preisstufe 4 wird sie zur Netzkarte. Gegenüber einer normalen Monatskarte sparen Sie in den Preisstufen 0 bis 3 rund 20 %, ab der Preisstufe 4 sogar mehr als 35 %. Übrigens: Auch hier gilt die Mitnahmeregelung*. Sie legen Wert auf Komfort? Bei Zahlung eines Zuschlags können Sie auch die 1. Klasse nutzen!

JobTicket und JobTicket-Plus

Für Pendler bietet das JobTicket jetzt deutlich attraktivere Konditionen und mit dem JobTicket-Plus eine neue Ticketvariante. JobTickets sind als vergünstigte Monatskarten im Abo ausschließlich über den Arbeitgeber zu beziehen. Nur 3 Beschäftigte sind notwendig, damit Unternehmen das JobTicket anbieten können. Beim **JobTicket** greift der Mengenrabatt: Je nach Anzahl der JobTicket-Nutzer im Unternehmen ist der Rabatt

*Mitnahmeregelung

	Monatskarte	Jahreskarte	JobTicket	BürgerTicket	SeniorenTicket
Täglich bis zu 3 Kinder unter 6 Jahren	✓	✓	✓	✓	✓
Montags bis freitags ab 19 Uhr, samstags, sonntags und feiertags 2 weitere Personen ohne Aufpreis	✓	✓	✓	✓	✗
Kostenlose Mitnahme eines Hundes	✓	✓	✓	✓	✓

zwischen 10 % und 20 % gestaffelt. Je mehr mitmachen, umso höher ist der Rabatt. Beim **JobTicket-Plus** ist der Fahrtkostenzuschuss des Arbeitgebers ausschlaggebend für die Rabattstaffelung: Abhängig von diesem Zuschuss, der dann vom Verkehrsunternehmen mit der gleichen Summe verdoppelt wird, ist sogar eine Ersparnis von bis zu 40 % auf den regulären Ticketpreis möglich. Beim JobTicket/JobTicket-Plus gilt die gleiche attraktive Mitnahmeregelung* wie bei der Zeitkarte für Jedermann.



Gut zu wissen

Den Abo-Antrag bitte vollständig und gut leserlich in Blockschrift ausfüllen und an das auf dem Antrag anzukreuzende Verkehrsunternehmen (saarVV Call- & Abo-Center oder Saarbahn Service-Center) senden. Geht der Antrag bis zum 10. des Monats ein, kann das JobTicket bis zum Folgemonat zugestellt werden.

Ein Abonnement kann zum Ende eines jeden Kalendermonats gekündigt werden. Die Kündigung hat schriftlich bis zum 10. des Monats zu erfolgen. Wird das Abonnement vor Ablauf der 12-Monatsfrist gekündigt, so wird zu dem Abonnementpreis der Unterschied zwischen dem monatlichen Abonnementpreis und einer allgemeinen Monatskarte für den zurückliegenden Zeitraum erhoben. Dies gilt nicht, wenn der Kunde mindestens 1 Jahr am Abonnementverfahren teilgenommen hat.

Sie haben Ihre Fahrkarte verloren oder sie wurde beschädigt? Kein Problem: Karten im Abonnement (eTicket-Format) ersetzen wir bei Verlust gegen ein Entgelt von 10 Euro. Beschädigte, verschmutzte, aber noch lesbare Zeitkarten werden gegen ein Entgelt von 5 Euro ausgetauscht. Verlorene gemeldete Originalkarten sind ungültig. Bitte senden Sie diese bei Wiederauffinden an das jeweilige Verkehrsunternehmen zurück.

Klasse mobil! Unsere Angebote für Schüler und Azubis



Landkreis SchülerTicket

Morgens zur Schule, danach zu Freunden und zum Sport oder abends ins Kino – das alles geht mit dem Landkreis SchülerTicket! Hiermit seid ihr ein Jahr lang rund um die Uhr in eurem Landkreis bzw. im Regionalverband Saarbrücken mobil. Das Ticket gibt es entweder bequem als Abo oder es kommt per Post zu euch nach Hause. Und wenn ihr mal über euren Landkreis hinaus unterwegs seid, könnt ihr Anschlussfahrkarten zukaufen. Oder ihr nutzt die Zusatzkarten SaarFun oder AboFun.

Ihr könnt das Ticket in einem dieser Landkreise bzw. im Regionalverband Saarbrücken nutzen



Zeitkarten für Schüler & Azubis

Bei uns bekommt ihr günstige Wochen-, Monats- oder Jahreskarten (SchülerAbo-Karte) – was gerade am besten zu euch passt. Ihr fahrt supergünstig und so oft ihr wollt – sowohl zu eurer Schule/Ausbildungsstelle als auch in der Freizeit. Und wenn ihr mal weiter raus wollt: Ihr könnt jederzeit Anschlussfahrkarten und Zusatztickets hinzukaufen!

Voraussetzung: Ihr seid zwischen 6 und 14 Jahre alt oder Schüler/Azubi im Alter ab 15 Jahren und habt einen entsprechenden Berechtigungsnachweis. Wählt im Wabenplan einfach den Bereich aus, den ihr tatsächlich nutzen wollt. Die Wabenanzahl bestimmt den Preis des Tickets. Ihr könnt dann in allen Bussen und Bahnen fahren (außer ICE und IC/EC).

SchülerAbo-Karte

Sparen ist echt easy: Mit der SchülerAbo-Karte fahrt ihr 12 Monate lang, zahlt aber nur für 10! Damit kommt ihr sorglos zur Schule oder zu euren Freizeitzielen. Denn einmal gekauft, seid ihr damit das ganze Jahr über mobil! Die SchülerAbo-Karte kommt entweder bequem per Post zu euch nach Hause oder ihr holt sie an einer der Verkaufsstellen ab. Und wenn ihr mal über euren Geltungsbereich hinaus unterwegs seid, könnt ihr Anschlussfahrkarten zukaufen. Oder ihr nutzt die Zusatzkarte AboFun.

AboFun

Euer Zusatzticket ab 11 Uhr

Wenn ihr das Landkreis SchülerTicket oder die SchülerAbo-Karte besitzt, könnt ihr den Geltungsbereich mit AboFun erweitern: An Schultagen seid ihr mit der Zusatzkarte ab 11 Uhr, an den übrigen Tagen den ganzen Tag lang mobil – im gesamten saarVV-Netz! AboFun bekommt ihr entweder im Jahresabo oder im Einzelkauf. AboFun im Jahresabo könnt ihr direkt mit der SchülerAbo-Karte oder dem Landkreis SchülerTicket bestellen, dann habt ihr für beide Tickets nur eine Karte, die bequem per Post kommt. Bei monatlicher Nutzung bekommt ihr AboFun als Extrakarte. AboFun ist nur zusammen mit der SchülerAbo-Karte oder dem Landkreis SchülerTicket gültig. Daher müsst ihr auch die jeweilige Abo-Nummer auf der AboFun-Karte eintragen und immer beide dabei haben.

SaarFun

Euer Zusatzticket ohne Zeitlimit

Wenn ihr das ganze saarVV-Netz nutzen wollt, könnt ihr das mit diesem Ticket – zusätzlich zum Landkreis SchülerTicket! Als Schüler oder Azubi seid ihr täglich in allen Bussen und Bahnen im saarVV-Netz unterwegs – und zwar zeitlich unbegrenzt! SaarFun bekommt ihr entweder im Jahresabo oder im Einzelkauf. SaarFun im Jahresabo könnt ihr direkt mit dem Landkreis SchülerTicket bestellen, dann habt ihr für beide Tickets nur eine Karte, die bequem per Post kommt. Bei monatlicher Nutzung bekommt ihr SaarFun als Extrakarte. Die Zusatzkarte ist nur zusammen mit dem Landkreis SchülerTicket gültig. Daher müsst ihr auch die Abo-Nummer auf der SaarFun-Karte eintragen und immer beide dabei haben.

