

KVS GmbH

Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On Demand“

Ergebnisbericht

Inhaltsverzeichnis

1	Ziel und Hintergrund des Vorhabens	9
2	Projektbeteiligte	11
3	Leitkonzept „On-Demand“	12
4	Hintergrund: Erläuterung zum System „On-Demand-Ridepooling“	19
4.1	Definition und Eigenschaften	19
4.2	Rechtliche Grundlagen	20
4.3	Einsatzmöglichkeiten.....	21
4.4	Funktionsweise eines On-Demand-Systems	22
4.5	Mögliche Potenziale des ODR-Systems am Beispiel Lebach	24
5	Problemanalyse am Beispiel der Stadt Lebach	26
5.1	Strukturdaten	26
5.1.1	Raumeinheit	26
5.1.2	Raumstruktur.....	26
5.1.3	Bevölkerungsentwicklung	29
5.1.4	Schul- und Ausbildungsstruktur	30
5.1.5	Wirtschaft und Versorgung	31
5.1.6	Verkehrsanbindung und Pendlerströme	31
5.2	Relevante Planungsgrundlagen.....	32
5.3	ÖPNV-Analyse.....	39
5.3.1	Organisation des ÖPNV	39
5.3.2	ÖPNV-Angebot im Bestand	39
5.3.3	Zeitliche und räumliche Angebotsdefizite im ÖPNV	48
5.3.4	Erreichbarkeitsdefizite im ÖPNV	53
5.3.5	Reisezeitdefizite („fehlende Verbindungen“).....	58
5.3.6	Fahrgastnachfrage	60
5.4	Andere Verkehrsträger	62

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

Ergebnisbericht

5.4.1	Sonstige Angebote zur Personenbeförderung	62
5.4.2	Motorisierter Individualverkehr (MIV)	62
5.4.3	Fahrradverkehr	63
5.4.4	Fußverkehr	64
5.4.5	Vernetzung der Verkehrsmittel	65
5.5	Bewertung und Schlussfolgerungen	66
5.5.1	Situation des ÖPNV	66
5.5.2	Gesamtheitliches Verkehrskonzept	66
6	Handlungs- und Lösungsansatz für den On-Demand-Verkehr	67
6.1	Entwicklung von ODR-Grundvarianten	68
6.1.1	Konzept Grundvariante 1	68
6.1.2	Konzept Grundvariante 2	73
6.1.3	Verbindungen in umliegende Gemeinden	78
6.2	Ableitung von ODR-Zwischenvarianten	79
6.2.1	Konzept Zwischenvariante A	79
6.2.2	Konzept Zwischenvariante B	79
6.2.3	Konzept Zwischenvariante C	79
6.2.4	Konzept Zwischenvariante D	80
6.3	Variantenübersicht und -bewertung	81
6.4	Fallbeispiele vergleichbarer Verkehrsangebote	82
7	Grundkonzeption	85
7.1	Bedienungsszenarien des On-Demand-Ridepooling	85
7.2	Bedienungszeiten	87
7.3	Ein- und Ausstiegspunkte	88
7.3.1	Anzahl der ODR-Haltepunkte	89
7.3.2	Positionierung der ODR-Haltepunkte	91
7.3.3	Kennzeichnung der ODR-Haltepunkte	92
7.4	Fahrzeugeinsatz	94

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

Ergebnisbericht

7.5	Buchung und Disposition.....	98
7.5.1	Exkurs: Grundsatzfragen zur On-Demand-Buchung.....	98
7.5.2	Exkurs: Ausstattung und Funktionen der Software.....	99
7.6	Tarifanwendung	101
7.6.1	Exkurs: Anwendung eines bestehenden ÖPNV-Tarifs.....	102
7.6.2	Exkurs: Komfortzuschlag	102
7.6.3	Exkurs: Dynamische Preisgestaltung.....	103
7.6.4	Exkurs: Tarifliche Sonderregelungen.....	104
7.6.5	Exkurs: Bewertung zum Tarifkonzept.....	104
7.7	Produktbildung und Marketing	106
7.8	Ergänzende konzeptionelle Ansätze (Ideensammlung)	107
8	Betriebskonzept	109
8.1	Bedienungsgebiet.....	109
8.2	Bedienungszeiten	110
8.3	Haltestellenkonzept	111
8.4	Fahrzeugeinsatzkonzept.....	126
8.5	Weitere Qualitätsstandards	127
8.6	Kommunikations- und Tarifkonzept.....	128
8.7	Buchungs- und Dispositions-konzept	130
8.8	Betriebsstandorte, Partner- und Personaleinsatz.....	131
8.9	Abschätzung der Investitions- und Betriebskosten.....	132
9	Umsetzungskonzept	134
9.1	Umsetzungsschritte.....	134
9.2	Umsetzungszeitplan	134
10	Beteiligung.....	136
10.1	Projektbeteiligung	136
10.2	Öffentlichkeitsarbeit.....	137
10.3	Auswertung der Online-Beteiligung (Bürgerbefragung)	138

Tabellenverzeichnis

Tabelle 1: Leitkonzept „On-Demand“ – Rahmenbedingungen Recht, Ökonomie, Betrieb	13
Tabelle 2: Leitkonzept „On-Demand“ – Ziele und strategische Ansätze.....	14
Tabelle 3: Leitkonzept „On-Demand“ – konzeptioneller Ansatz.....	15
Tabelle 4: Leitkonzept „On-Demand“ – Beteiligungsformen.....	18
Tabelle 5: Nutzung des On-Demand-Ridepooling als digitalisierter Bedarfsverkehr.....	19
Tabelle 6: Typische Merkmale flexibler Bedienformen im Personenbeförderungsrecht.....	20
Tabelle 7: Operative und funktionale Einsatzmöglichkeiten von On-Demand-Ridepooling.....	22
Tabelle 8: Potenziale des On-Demand-Ridepooling für Lebach.....	25
Tabelle 9: Bevölkerungsentwicklung Landkreis Saarlouis bis 2040 (Basisjahr: 2017).....	29
Tabelle 10: Schulstandorte in Lebach inkl. Schülerzahl (Schuljahr 2022/2023).....	30
Tabelle 11: Einrichtungen für Senioren und mobilitätseingeschränkte Menschen in Lebach.....	31
Tabelle 12: Angebotsstandards nach VEP ÖPNV Saarland.....	35
Tabelle 13: Zuordnung Verkehrszeit nach Betriebszeitfenster im NVP	37
Tabelle 14: Regelangebot nach Verkehrsachsen und Verkehrszeiten im NVP	37
Tabelle 15: Für Lebach relevante Verbindungen gem. VEP ÖPNV Saarland und NVP LK Saarlouis.....	38
Tabelle 16: Erschließungsstandards im NVP inkl. Nutzung virtueller ODR-Haltestellen.....	39
Tabelle 17: Taktangebot 1. Mobilitätsebene (Fahrplan 2022).....	40
Tabelle 18: Taktangebot 2. Mobilitätsebene (Fahrplan 2022).....	42
Tabelle 19: Taktangebot 3. Mobilitätsebene, Auszug KVS-Linien in Lebach (Fahrplan 2022)	43
Tabelle 20: Taktangebot 3. Mobilitätsebene, Auszug Linie 619 in Lebach (Fahrplan 2022).....	44
Tabelle 21: Taktangebot 3. Mobilitätsebene, Auszug KVS-Linien außerhalb Lebachs (Fahrplan 2022).....	45
Tabelle 22: Taktangebot 4. Mobilitätsebene (Fahrplan 2022).....	46
Tabelle 23: ÖPNV-Betriebszeiten Mo-Fr, Bestand	48
Tabelle 24: ÖPNV-Betriebszeiten Samstag, Bestand.....	49
Tabelle 25: ÖPNV-Betriebszeiten Sonntag, Bestand.....	49
Tabelle 26: Reisezeitverhältnisse fehlender dezentraler Verbindungen	59
Tabelle 27: Zeitliche Ausprägung Linien und ODR, Mo-Fr, Konzept Grundvariante 1	68
Tabelle 28: Zeitliche Ausprägung Linien und ODR, Samstag, Konzept Grundvariante 1	69
Tabelle 29: Zeitliche Ausprägung Linien und ODR, Sonntag, Konzept Grundvariante 1.....	69
Tabelle 30: Zeitliche Ausprägung Linien und ODR, Mo-Fr, Konzept Grundvariante 2	74
Tabelle 31: Zeitliche Ausprägung Linien und ODR, Samstag, Konzept Grundvariante 2	74

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

Ergebnisbericht

Tabelle 32: Zeitliche Ausprägung Linien und ODR, Sonntag, Konzept Grundvariante 2.....	74
Tabelle 33: Direktverbindungen in Nachbarorte durch ODR-Fahrten (Korridore)	78
Tabelle 34: Zeitliche Ausprägung Linien und ODR, Mo-Fr, Konzept Zwischenvariante C.....	80
Tabelle 35: Zeitliche Ausprägung Linien und ODR, Mo-Fr, Konzept Zwischenvariante D.....	81
Tabelle 36: Beispielsysteme für On-Demand-Verkehre – Übersicht.....	84
Tabelle 37: Beispielsysteme für On-Demand-Verkehre – Betriebszeiten	88
Tabelle 38: Erschließungswirkung durch zusätzliche ODR-Haltestellen (Beispiel Lebach).....	90
Tabelle 39: Beispielsysteme für On-Demand-Verkehre – Kennzeichnung der ODR-Halte	94
Tabelle 40: Beispielsysteme für On-Demand-Verkehre – Fahrzeuganzahl (ohne Reservevorhaltung)	96
Tabelle 41: Beispielsysteme für On-Demand-Verkehre – Tarifkonzepte	105
Tabelle 42: Vorgesehene Übergabe-Haltestellen zum flitsaar-Bedienungsgebiet Lebach	110
Tabelle 43: Bedienungszeiten On-Demand-Angebot in Lebach.....	111
Tabelle 44: Stadtteil Aschbach – Verzeichnis On-Demand-Haltestellen	114
Tabelle 45: Stadtteil Dörsdorf – Verzeichnis On-Demand-Haltestellen	115
Tabelle 46: Stadtteil Eidenborn – Verzeichnis On-Demand-Haltestellen	116
Tabelle 47: Stadtteil Falscheid – Verzeichnis On-Demand-Haltestellen.....	117
Tabelle 48: Stadtteil Gresaubach – Verzeichnis On-Demand-Haltestellen	118
Tabelle 49: Stadtteil Knorscheid – Verzeichnis On-Demand-Haltestellen.....	119
Tabelle 50: Stadtteil Landsweiler – Verzeichnis On-Demand-Haltestellen	120
Tabelle 51: Stadtteil Lebach – Verzeichnis On-Demand-Haltestellen	121
Tabelle 52: Stadtteil Niedersaubach – Verzeichnis On-Demand-Haltestellen	123
Tabelle 53: Stadtteil Steinbach – Verzeichnis On-Demand-Haltestellen.....	124
Tabelle 54: Stadtteil Thalexweiler – Verzeichnis On-Demand-Haltestellen	125
Tabelle 55: Umsetzungszeitplan On-Demand-Verkehr in Lebach.....	135
Tabelle 56: Übersicht Termine des projektbegleitenden Lenkungskreises	136
Tabelle 57: 1. Termin des lokalen Arbeitskreises.....	137
Tabelle 58: Übersicht Termine Fachgespräche mit Akteuren anderer ODR-Systeme	137
Tabelle 59: Auftakttermin Öffentlichkeitsarbeit Mobilität On Demand in Lebach.....	138
Tabelle 60: Bürgerbefragung – Antworten zu Haushalten.....	140
Tabelle 61: Bürgerbefragung – Antworten zur Person	143
Tabelle 62: Bürgerbefragung – Antworten zur Arbeitsstätte.....	144
Tabelle 63: Bürgerbefragung – Antworten zu Ausbildungswegen.....	145
Tabelle 64: Bürgerbefragung – Antworten zu Einkaufswegen.....	146
Tabelle 65: Bürgerbefragung – Antworten zu Besorgungen.....	147

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

Ergebnisbericht

Tabelle 66: Bürgerbefragung – Antworten zu Freizeitwegen	148
Tabelle 67: Bürgerbefragung – Antworten zu Besuchswegen	149
Tabelle 68: Bürgerbefragung – Antworten zu „Bring- und Holdiensten“	150
Tabelle 69: Bürgerbefragung – Antworten zu Mobilität allgemein	150
Tabelle 70: Bürgerbefragung – Antworten zum ÖPNV	151
Tabelle 71: Bürgerbefragung – Antworten zum On-Demand-Bedarfsverkehr	153

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Zusammenspiel der Bedienungsformen im ÖPNV.....	9
Abbildung 2: Projektbeteiligte im Rahmen des 4. Lenkungskreis-Treffens in Lebach, Mai 2023	11
Abbildung 3: Entwicklung zum gesamtheitlichen ÖPNV-System (Linienverkehr und ODR)	21
Abbildung 4: Fahrtanfrage und -auswahl per App – Beispiel „Rhesi“ im Rhein-Sieg-Kreis.....	23
Abbildung 5: Prinzip Buchung und Reisekette beim On-Demand-Ridepooling	24
Abbildung 6: Raumordnung des Saarlandes (Fokus: Lebach)	27
Abbildung 7: Stadtteile von Lebach mit Einwohnerzahl und Bevölkerungsdichte	28
Abbildung 8: Ansicht von Lebach vom Hoxberg aus in Richtung Norden	29
Abbildung 9: Verbindungen im Landesnetz Saarland	35
Abbildung 10: Achsen-Schema für den Landkreis Saarlouis im NVP	36
Abbildung 11: Zusammenspiel der Linien X 66 und 473 in Sotzweiler	47
Abbildung 12: ÖPNV-Linienverkehr Mo-Fr, Bestand (Fahrplan 2022)	50
Abbildung 13: ÖPNV-Linienverkehr Samstag, Bestand (Fahrplan 2022)	51
Abbildung 14: ÖPNV-Linienverkehr Sonntag, Bestand (Fahrplan 2022).....	52
Abbildung 15: Erreichbarkeitsanalyse Aschbach und Thalexweiler	53
Abbildung 16: Erreichbarkeitsanalyse Dörsdorf.....	54
Abbildung 17: Erreichbarkeitsanalyse Eidenborn und Falscheid	54
Abbildung 18: Erreichbarkeitsanalyse Gresaubach.....	55
Abbildung 19: Erreichbarkeitsanalyse Knorscheid	55
Abbildung 20: Erreichbarkeitsanalyse Landsweiler.....	56
Abbildung 21: Erreichbarkeitsanalyse Lebach (Kernstadtteil)	56
Abbildung 22: Erreichbarkeitsanalyse Niedersaubach.....	57
Abbildung 23: Erreichbarkeitsanalyse Steinbach	57
Abbildung 24: Fahrgastnachfrage Linie 464 Mo-Fr, Bestand (2022).....	60
Abbildung 25: Fahrgastnachfrage Linie 464 Samstag, Bestand (2022)	60
Abbildung 26: Fahrgastnachfrage Linie 464 Sonntag, Bestand (2022)	61

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

Ergebnisbericht

Abbildung 27: Fahrgastnachfrage Linie 473 Mo-Fr, Bestand (2022).....	61
Abbildung 28; Fahrgastnachfrage Linie 473 Samstag, Bestand (2022)	62
Abbildung 29: Fahrgastnachfrage Linie 473 Sonntag, Bestand (2022)	62
Abbildung 30: ÖPNV-Linien- und On-Demand-Verkehr Mo-Fr, Konzept Grundvariante 1.....	70
Abbildung 31: ÖPNV-Linien- und On-Demand-Verkehr Samstag, Konzept Grundvariante 1	71
Abbildung 32: ÖPNV-Linien- und On-Demand-Verkehr Sonntag, Konzept Grundvariante 1	72
Abbildung 33: ÖPNV-Linien- und On-Demand-Verkehr Mo-Fr, Konzept Grundvariante 2.....	75
Abbildung 34: ÖPNV-Linien- und On-Demand-Verkehr Samstag, Konzept Grundvariante 2	76
Abbildung 35: ÖPNV-Linien- und On-Demand-Verkehr Sonntag, Konzept Grundvariante 2	77
Abbildung 36: Übersicht der Grundvarianten und Ableitung möglicher Zwischenvarianten	81
Abbildung 37: Übersicht der Zwischenvarianten	82
Abbildung 38: Bodenaufkleber zur Kennzeichnung für ODR-Haltepunkt (Bsp. Rhesi, LahnStar)	93
Abbildung 39: Beschilderung zur Kennzeichnung für ODR-Haltepunkt (Bsp. Hofer Landbus, Flexo) ...	93
Abbildung 40: Beispielsysteme für On-Demand-Verkehre – Typen und Gestaltung der Fahrzeuge....	97
Abbildung 41: Teilprojekte, Inhalte und Wirkungslogik aus der Förderskizze (Juli 2023)	108
Abbildung 42: Logo der On-Demand-Marke „flitsaar“	109
Abbildung 43: Kurzform des flitsaar-Logos	112
Abbildung 44: Stadtteil Aschbach – Karte Erreichbarkeit/On-Demand-Haltepunkte.....	114
Abbildung 45: Stadtteil Dörsdorf – Karte Erreichbarkeit/On-Demand-Haltepunkte	115
Abbildung 46: Stadtteil Eidenborn – Karte Erreichbarkeit/On-Demand-Haltepunkte	116
Abbildung 47: Stadtteil Falscheid – Karte Erreichbarkeit/On-Demand-Haltepunkte	117
Abbildung 48: Stadtteil Gresaubach – Karte Erreichbarkeit/On-Demand-Haltepunkte.....	118
Abbildung 49: Stadtteil Knorscheid – Karte Erreichbarkeit/On-Demand-Haltepunkte	119
Abbildung 50: Stadtteil Landsweiler – Karte Erreichbarkeit/On-Demand-Haltepunkte.....	120
Abbildung 51: Stadtteil Lebach – Karte Erreichbarkeit/On-Demand-Haltepunkte.....	121
Abbildung 52: Stadtteil Niedersaubach – Karte Erreichbarkeit/On-Demand-Haltepunkte	123
Abbildung 53: Stadtteil Steinbach – Karte Erreichbarkeit/On-Demand-Haltepunkte	124
Abbildung 54: Stadtteil Thalexweiler – Karte Erreichbarkeit/On-Demand-Haltepunkte.....	125
Abbildung 55: Barrierefreie Nutzung des flitsaar-Services im SaarVV	127
Abbildung 56: Beispiel flitsaar-Anzeige zur Einführungskampagne.....	128
Abbildung 57: Beispiele flitsaar-Onlinebanner	129
Abbildung 58: Beispiele flitsaar-Social-Media-Posts	129
Abbildung 59: Beispiel flitsaar-Fahrzeuggestaltung – Kleinbus	129
Abbildung 60: Bedingungen und mögliche Betriebseinrichtungen für den ODR-Betrieb in Lebach ..	131

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

Ergebnisbericht

Abbildung 61: Betriebsstunden pro Jahr im ODR-„light“ und -„Vollbetrieb“ mit 4 Fahrzeugen	132
Abbildung 62: Kostenberechnung ODR-Betrieb pro Jahr, Variante „light“ (Preisstand: 2023)	133
Abbildung 63: Kostenberechnung ODR-Betrieb pro Jahr, Variante „Vollbetrieb“ (Preisstand: 2023)	133
Abbildung 64: Projektwebseite der KVS zum On-Demand-Verkehr	138



KVS GmbH

Oberförstereistraße 2

66740 Saarlouis

www.kvs.de



BPV Consult GmbH

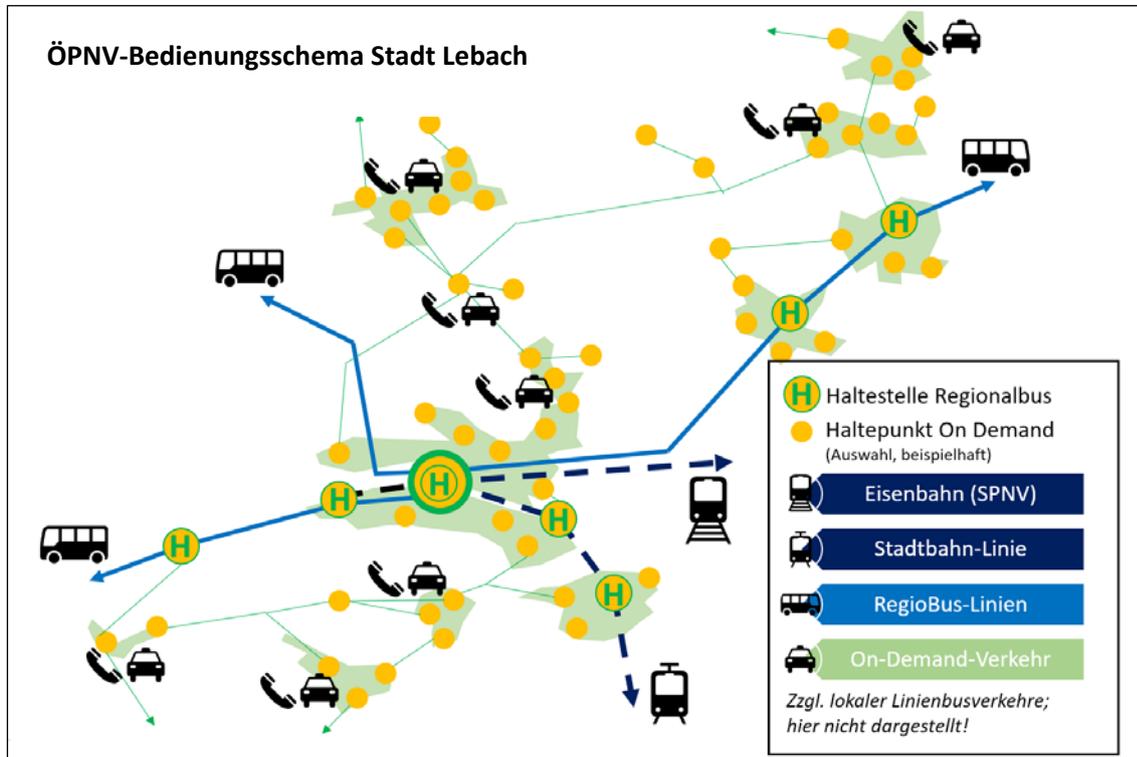
Löhrstraße 113

56068 Koblenz

www.bpv-consult.de

1 Ziel und Hintergrund des Vorhabens

Abbildung 1: Zusammenspiel der Bedienungsformen im ÖPNV



Im Rahmen des Projektes „Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie ‚On-Demand‘ am Beispiel der Stadt Lebach“ beabsichtigt die KVS GmbH – als kommunales Verkehrsunternehmen des Landkreises Saarlouis – die **Sicherstellung und Verbesserung der ÖPNV-Erschließung dünn besiedelter Gemeinden und Ortsteile**, insbesondere im nördlichen Kreisgebiet. Dies soll mittels stärkerer Integration zeitgemäßer Technologien in die Personenbeförderung erfolgen. Dazu zählen die Nutzung smarter Kommunikationstechniken zwischen Fahrgästen und Verkehrsunternehmen und bei der Buchung sowie der Einsatz sauberer bzw. emissionsfreier Kleinfahrzeuge, auch alternativ zum Einsatz von „großen“, 12 Meter langen Sololinienbussen in Zeiten und auf Strecken mit geringer Nachfrage.

Die **Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG)** im Jahr 2021 ermöglicht nun die dauerhafte Genehmigung flächenhafter Angebote im ÖPNV. Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflichten gelten hierbei analog zum „klassischen“ Linienverkehr. Es entfällt allerdings die Fahrplanpflicht. Linienbedarfsverkehre nach dem neuen § 44 PBefG benötigen demnach keinen vorab festgelegten Linienweg und keinen zeitlich fixen Fahrplan, sondern verkehren bei jedem individuellen Bedarf.

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

Ergebnisbericht

Linienbedarfsverkehr zeichnet sich durch einen wie folgt definierten Rahmen ab:

- Er verfügt über ein räumlich abgegrenztes **Bedienungsgebiet**.
- Es wird ein **Bedienungszeitraum** definiert, in dem Fahrten abgerufen werden können.
- Die Lage der **Ein- und Ausstiegspunkte** für den Linienbedarfsverkehr innerhalb des definierten Bedienungsgebiets wird bestimmt, wobei auch über Anzahl und Lage vorhandener Linienbushaltestellen hinausgegangen werden kann.

Mit technologischer Unterstützung sollen individuelle Fahrtwünsche in gleichen oder ähnlichen Zeiträumen sowie auf gleichen oder ähnlichen Strecken **in Echtzeit gebündelt** werden (Prinzip: „Ridepooling“).

Die KVS verfolgt daher für das Kreisgebiet und mit konkreter Umsetzung zunächst im Stadtgebiet von Lebach eine Mobilitätsstrategie, welche die Stärken der Bahnverbindungen sowie von regelmäßigen Linienbusverbindungen nach § 42 PBefG mit den Möglichkeiten flächenhafter und gebündelter Punkt-zu-Punkt-Verbindungen als „On-Demand-Ridepooling“ (vgl. **Kapitel 4**) auf Basis von § 44 PBefG bestmöglich kombiniert (vgl. **Abbildung 1**). Damit soll auch in Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage eine verlässliche und attraktive ÖPNV-Versorgung der Bevölkerung „von früh bis spät“ sichergestellt und gleichzeitig eine leistungsfähigere Bedienung in den Verkehrsspitzenzeiten zu wirtschaftlich vertretbaren Konditionen für die KVS möglich werden.

Das Vorhaben wird auf Basis des gültigen Nahverkehrsplanes im Landkreis Saarlouis sowie im Einklang mit den Zielaussagen des aktuellen Verkehrsentwicklungsplans ÖPNV für das Saarland¹ entwickelt. Seitens des Landkreises Saarlouis und der Stadt Lebach werden die Zielsetzung und das Vorhaben der KVS ausdrücklich unterstützt; entsprechende Abstimmungen sind erfolgt. Die Projektdurchführung gliedert sich in acht Arbeitsschritte:

- 1) Erstellung eines Leitkonzepts
- 2) Durchführung einer Problemanalyse am Beispiel Lebach
- 3) Entwicklung eines Lösungs- und Handlungsansatzes
- 4) Grundkonzeption für den On-Demand-Betrieb
- 5) Betriebskonzept für die Stadt Lebach
- 6) Umsetzungskonzept
- 7) Lenkungskreis und Projektorganisation
- 8) Begleitung der Projektbeteiligung und Öffentlichkeitsarbeit.

1 Vgl. Saarland, Ministerium für Wirtschaft, Arbeit, Energie und Verkehr, Abteilung D: Verkehr, 2021, S. 283

2 Projektbeteiligte

Abbildung 2: Projektbeteiligte im Rahmen des 4. Lenkungsreis-Treffens in Lebach, Mai 2023



Am Projekt beteiligte Organisationen sind die KVS GmbH, die Stadt Lebach, der Landkreis Saarlouis, das Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz sowie der Zweckverband Personennahverkehr Saarland (s. auch **Abbildung 2**).

- Die **KVS GmbH** betreibt als kommunales Verkehrsunternehmen nahezu alle Leistungen des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV) innerhalb des Kreisgebiets Saarlouis sowie anteilig Verbindungen in den Landkreis Merzig-Wadern, in die Stadt Völklingen und in grenznahe Nachbargemeinden von Frankreich.
- Die **Stadt Lebach** liegt im nördlichen Kreisgebiet im Übergangsbereich zwischen verstädertem und ländlichem Raum und wurde daher als Projekt- und Pilotgebiet ausgewählt.
- Der **Landkreis Saarlouis** ist Aufgabenträger für den lokalen straßengebundenen öffentlichen Nahverkehr innerhalb des Kreisgebiets sowie auf abgehenden und einbrechenden Verbindungen.

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

Ergebnisbericht

- Das **Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz (MUKMAV)** ist Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Saarland inkl. der anteiligen Saarbahn-Leistungen, welche auf Eisenbahnstrecken erbracht werden.
- Der **Zweckverband Personennahverkehr Saarland (ZPS)** ist Aufgabenträger für die landesweiten RegioBus- und NachtBus-Linien und grenzüberschreitende Verkehre. Der ZPS wirkt auf eine integrierte Verkehrsgestaltung u. a. durch die Erstellung der Entwürfe und Abstimmung aller Nahverkehrspläne, beauftragt von seinen Mitgliedern nach § 6 Abs. 1 ÖPNVG.

Das Planungsvorhaben ist als landesweites (und somit auch Landkreis-weites) Modellprojekt konzipiert, welches im Rahmen der Einzelförderrichtlinie NMOB – „Mobilität gut durchdacht“ (vom 5. August 2021) durch das Saarland gefördert wird.

Im Ergebnis einer Ausschreibung zur Gewinnung eines externen Partners bei der Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach wird die KVS durch das Beratungsunternehmen **BPV Consult GmbH** aus Koblenz unterstützt.

3 Leitkonzept „On-Demand“

Um den Projektbeteiligten einen ersten Überblick über die einzelnen Vorgaben und Planungsschritte zu geben, die (mögliche) konzeptionelle Vorgehensweise aufzuzeigen sowie Fragen, Anmerkungen oder Einwände adressieren und besprechen zu können, wird zunächst ein Leitkonzept entwickelt. Mit dem Leitkonzept liegt ein (vor-)abgestimmter **Handlungsleitfaden** für die weitere Ausarbeitung, Beteiligung und Entscheidungsprozesse vor, ohne dass das Leitkonzept einen Anspruch auf Vollständigkeit und Letztverbindlichkeit erhebt, sondern vielmehr einen Orientierungsrahmen bildet. Mit diesem Vorbehalt bleiben Anpassungen oder Abweichungen bei wesentlichen neuen Erkenntnissen im weiteren Projektverlauf möglich.

Das Leitkonzept „On-Demand“ umfasst folgende Elemente:

- Rechtliche, wirtschaftliche und betriebliche **Rahmenbedingungen**,
- konkretisierte **Ziele** und präferierte strategische Ansätze,
- konzeptionelle Grundlagen, Datenbedarf und Datenverfügbarkeit, **konzeptionelles Vorgehen** und Ergebnisaufbereitung,
- **Beteiligungskonzept** und Evaluierungskonzept (Mindestanforderungen und ggf. ergänzende Schritte).

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

Ergebnisbericht

Die sich dem Vorhaben stellenden Rahmenbedingungen werden in **Tabelle 1** zusammengefasst. Demnach sind vor allem rechtliche, ökonomische und betriebliche Bedingungen zu berücksichtigen.

Tabelle 1: Leitkonzept „On-Demand“ – Rahmenbedingungen Recht, Ökonomie, Betrieb

Recht	Ökonomie	Betrieb
<ul style="list-style-type: none"> • Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 • PBefG, novellierte Fassung von 2021, darin § 44 „Linienbedarfsverkehr“ • Auftrag „Daseinsvorsorge“ des ÖPNV; Regionalisierungsgesetz (RegG) • ÖPNVG Saarland • Förderrichtlinie NMOB (vom 05.08.2021) 	<ul style="list-style-type: none"> • öDA des Landkreises Saarlouis an die KVS GmbH (Laufzeit im Teilnetz 2 bis Ende 2028) • Erlösentwicklung des neuen Netzes bisher (Teilnetz 2, seit 2019) • On-Demand-Strategie im Rahmen des bestehenden Budgets für den Betrieb 	<ul style="list-style-type: none"> • Fahr-, Umlauf- und Dienstplanung der KVS • Optimierung der Einsatzplanung • Aktuelle Nachfragezahlen, automatisches Fahrgastzählsystem (AFZS)

Gliederung und Bearbeitungsschritte im Rahmen des konzeptionellen Vorgehens berücksichtigen die Voraussetzungen der Einzelförderrichtlinie NMOB – „Mobilität gut durchdacht“ des Saarlandes vom 6. Mai 2021.

In Erkenntnis eines durch die KVS in Auftrag gegebenen Gutachtens zur Einnahmenentwicklung im Teilnetz 2 seit 2019 lassen sich trotz deutlicher Angebotsausweitung in Form von neuen Linienverkehren im Takt keine signifikanten Zusatzeinnahmen, etwa durch Neukunden, feststellen². Auf neu eingerichteten Rufbus-Angeboten innerhalb des gleichen Netzes konnten dagegen Neukunden und zusätzliche Einnahmen generiert werden, wenn auch aufgrund des geringen Volumens in bescheidenem Umfang. Betrieblich reagierte die KVS darauf mit einer Optimierung der Einsatzplanung im Linienverkehr. Für die schwach nachgefragten Linien, Verkehrstage und Zeiträume soll eine räumliche und zeitliche Flexibilisierung des Verkehrsangebots dazu führen, das vorhandene (schwache) Nachfragepotenzial besser ausschöpfen zu können. Bei den fraglichen Angeboten ist zudem eine weitergehende Auswertung von Nachfragedaten über Busse mit automatischen Fahrgastzählssystemen (AFZS) vorgesehen.

² Gutachten zur Fachgastakzeptanz und Einnahmenentwicklung von Dr. Georg Schöbel, Göttingen (Gutachter der SNS GmbH zur Einnahmenaufteilung)

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**

Ergebnisbericht

Die mit dem Vorhaben seitens der KVS verbundenen Ziele und strategischen Ansätze leiten sich aus den landesweiten (VEP ÖPNV Saarland) und kreisweiten (NVP LK SLS) Rahmenplanungen ab, wie in folgender **Tabelle 2** dargestellt.

Tabelle 2: Leitkonzept „On-Demand“ – Ziele und strategische Ansätze

VEP ÖPNV Saarland	NVP LK Saarlouis	KVS Ziele	KVS Strategie
<ul style="list-style-type: none"> • Stärkere Bedeutung bedarfsorientierter Bedienformen • Weiterentwicklung zu ergänzenden On-Demand-Verkehren („neu und zusätzlich“) • Gegenüber bisherigem Angebot Abbau von Nutzungsbarrieren, insbesondere räumlich und zeitlich flexible Beförderung auf Abruf 	<ul style="list-style-type: none"> • Neue ÖPNV-Qualität im Teilnetz 2 (nördliches Kreisgebiet) • Verkehrliche Integration (gesamtes Kreisgebiet) • Schaffung von Umsteigeverbindungen • Neue Wochenendangebote • Neue Konzepte mit alternativen Bedienformen • Unterstützung des Vorhabens der KVS durch den Landkreis 	<ul style="list-style-type: none"> • Ausschöpfung des Fahrgastpotenzials • Kombination der Stärken von Buslinien im Takt mit Möglichkeiten flächenhafter Punkt-zu-Punkt-Verbindungen „On-Demand“ • Fokussierung auf „A-nach-B-Logik“ • ÖPNV-Versorgung der Bevölkerung „von früh bis spät“ • Saubere und emissionsfreie Fahrzeugflotte • Akzeptanz bei den Fahrgästen 	<ul style="list-style-type: none"> • Sicherung und Verbesserung der ÖPNV-Erschließung • Integration digitaler Technologien bei der Disposition und Kommunikation • Buchung per App für mobile Geräte plus zusätzliche Alternativen (Telefon, ggf. Web-Browser) • Busflotte mit differenzierten Fahrzeuggrößen • Vermeidung Zuschläge oder Aufpreise zum ÖPNV-Tarif • Einsatz Finanzmittel und Ressourcen dann und dort, wann und wo Bedarf besteht

Ausgehend von den Rahmenbedingungen und -planungen sowie den gesetzten Zielen und abgeleiteten Strategien wird der konzeptionelle Ansatz für das Planungsprojekt und die Vorbereitung der Umsetzung abgeleitet. Dieser gliedert sich wie in **Tabelle 3** zusammengestellt.

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**

Ergebnisbericht

Tabelle 3: Leitkonzept „On-Demand“ – konzeptioneller Ansatz

Grundlagen	Vorgehen	Beteiligung	Evaluierung
<ul style="list-style-type: none"> • VEP ÖPNV Saarland • NVP LK Saarlouis • Örtliche Mobilitätskonzepte (falls verfügbar) • Struktur-, Statistik- und Prognosedaten (Auswahl im Kontext) • Verkehrsdaten der KVS • Recherche bestehender On-Demand-Verkehre in Deutschland (Auswahl) 	<ul style="list-style-type: none"> • Problemanalyse grundsätzlich (Eignung für On-Demand) und konkret (im Hinblick auf bisherige Fahrgast-Nachfrage) • Lösungsansatz • Ggf. Anpassung Handlungsleitfaden • Grundkonzept (übertragbar) • Betriebskonzept (für Lebach) • Umsetzung/ Einführung (konzeptionell) 	<ul style="list-style-type: none"> • Lenkungskreis (bis zu 7 Termine) • Arbeitskreis bei der Stadt Lebach (bis zu 3 Termine) • Fachbeirat (bis zu 2 Termine) • Gremienvorstellung (bis zu 4 Termine) • Begleitende Öffentlichkeitsarbeit mit Informationen auf den Webseiten, Online-Befragung etc. 	<ul style="list-style-type: none"> • Begleitung, Bewertung und Dokumentation des Umsetzungsprozesses • Auswertung der Wirkung, Resonanz, Hemmnisse und deren Überwindung • Abschließende Gesamtbetrachtung des Planungsprojekts und der Umsetzung (Akzeptanz und Nachfrage)

Im Rahmen der **Problemanalyse** werden die Bevölkerungs-, Siedlungs- und Versorgungsstruktur sowie der Status quo (Ist-Zustand) des Bahn- und Bus-Angebots und der Nachfrage im straßengebundenen ÖPNV dargestellt und analysiert. Raum-, Struktur- und Verkehrsdaten sind dabei bezogen auf die beispielgebende Stadt Lebach und deren angrenzende Gebiete.

Besonders im Fokus steht die Erreichbarkeit von Alltags- bzw. ÖPNV-relevanter Zielpunkte/-einrichtungen im Stadtgebiet; daneben erfolgt eine grobe Betrachtung der kommunalen Mobilität Lebachs im weiteren Sinn (z. B. MIV, Rad, Fuß, Personenbeförderung, multimodale Vernetzung), um mögliche thematische Anknüpfungspunkte an das neu zu entwickelnde On-Demand-Angebot zu finden und zu bewerten. In Abhängigkeit verfügbarer statistischer Daten werden Aussagen zur Verkehrsentwicklung für Lebach bzw. den Landkreis Saarlouis ergänzt.

Die **grundsätzliche Eignung** des Stadtgebiets Lebach zur Einrichtung eines On-Demand-Verkehrs wird auf Basis der ausgewerteten Daten geprüft und – sofern gegeben – eine entsprechende Aussage abgeleitet, insbesondere hinsichtlich der Struktur und des vorhandenen bzw. erwartbaren Potenzials.

Zur Ableitung der **konkreten Eignung** des On-Demand-Verkehrs als Ergänzung des ÖPNV in Lebach wird auf Basis aktueller Fahrgastzahlen (Stichprobe aufgrund von AFZS-Daten und manueller

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

Ergebnisbericht

Zählenden) die Möglichkeit zur Umwandlung von Leistungen des lokalen Buslinienverkehrs in On-Demand-Leistungen (aufgrund im Status quo (zu) niedriger Nachfrage und somit Potenzialausschöpfung des „klassischen“ Verkehrsangebots) in Varianten untersucht.

Aus dem Analyseergebnis und den Eignungsprüfungen wird der Handlungsbedarf in Bezug auf die **Verbesserung der Anbindungsqualität** und Erreichbarkeit ÖPNV-relevanter Zielpunkte oder Zieleinrichtungen abgeleitet und – konkret für die Situation in Lebach – ein **Lösungsansatz** für den On-Demand-Betrieb definiert. Begleitend erfolgt ein Vergleich der ortsspezifischen Situation mit ausgewählten Fallbeispielen von On-Demand-Verkehren andernorts und in ähnlicher bzw. vergleichbarer räumlicher Situation (nach Deutschland-weiter Betrachtung und Auswahl). Hierbei werden nach Literatur- und Internetrecherche einzelne Hintergrundgespräche mit Aufgabenträgern bzw. anbietenden Verkehrsunternehmen sowie Besichtigungen bzw. Testmitfahrten vor Ort durchgeführt.

Der Lösungsansatz „On Demand“ wird als **Netz- und Qualitätskonzept** zur Integration in das Gesamtsystem ÖPNV methodisch weiterentwickelt, dabei werden die Grundangebote im ÖPNV zur Bedienung „Linie“ und „Fläche“ mit ihren jeweiligen Kernaufgaben zur Gewährleistung der Mobilität und Qualitätsstandards vor, während und nach der Fahrt abgegrenzt.

Die **Grundkonzeption für den On-Demand-Betrieb** wird weitgehend unabhängig von spezifischen Anforderungen des Stadtgebiets Lebach entwickelt, damit diese auch Beispielgebend und möglichst übertragbar auf andere Standorte bzw. vergleichbare Projektvorhaben innerhalb des Saarlands (ggf. auch darüber hinaus) herangezogen und angewendet werden können. Im Fokus stehen dabei:

- Die Beschreibung differenzierte **Einsatzvarianten** mit Blick auf den integrierten Ansatz des ÖPNV zur Eingrenzung des Betriebs räumlich, zeitlich und/oder verkehrlich,
- die Definition maßgeblicher **Angebotsstandards** (Leistungsumfang, Bedienungskomfort),
- das (typische) **Fahrzeugeinsatzkonzept** (Fahrzeuggrößen, Einsatzbedingungen, Barrierefreiheit, alternative Antriebe etc.),
- ein **Buchungs-, Dispositions- und Tarifkonzept** für On-Demand-Verkehre (im Rahmen einer überregionalen Mobilitätsplattform oder als „App-Lösung vor Ort“?),
- die Sammlung von Ideen und konzeptioneller Ansätze für mit einem On-Demand-Betrieb **korrespondierender Maßnahmen** (Mobilitäts-Hubs, Co-Working-Spaces, Logistik- und Kurierdienstleistungen etc.).

Das eigentliche **Betriebskonzept für die Stadt Lebach** wird auf Basis der Grundkonzeption entwickelt. Es erfolgen davon ausgehend

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

Ergebnisbericht

- die **Abgrenzung des Bedienungsgebiets und Festlegung der Bedienungszeiten** in Abstimmung mit den örtlichen Gegebenheiten und dem vorhandenen (künftigen) Linienbetrieb innerhalb der Stadt Lebach und den umliegenden Gemeinden bzw. deren Ortsteile,
- die Auswahl und (vorläufige) **Festlegung zusätzlicher Ein- und Ausstiegspunkte** für den On-Demand-Betrieb („virtuelle“ Haltestellen, mit oder ohne physische Kennzeichnung vor Ort),
- die **Konkretisierung des Fahrzeugeinsatzkonzepts** für die Anforderungen in Lebach (vorläufige Festlegung des Fahrzeugbedarfs maximal und je nach Verkehrstag bzw. Tageszeit, Fahrzeuggroße, Antriebsart (vorzugsweise emissionsfreier Betrieb, (Lade-)Infrastruktur sowie Betreiberkonzept,
- die **Abstimmung des On-Demand-Betriebs mit dem liniengebundenen ÖPNV** bei Festlegung von möglichen und sinnvollen Fahrplananpassungen in Zusammenhang mit der Integration des flexiblen Angebots (oder auch nach einem Übergangszeitraum),
- die Abschätzung der Investitions- und Betriebskosten für ein Betriebsjahr sowie die verkehrliche, ökonomische und ökologische Bewertung.

Die **Umsetzung des Betriebskonzepts** wird vorbereitet, die entsprechenden Handlungsschritte abgestimmt. Dabei sind evtl. noch offene vergabe- oder genehmigungsrechtliche Fragestellung zu klären. Es folgt in diesem Rahmen auch die Abstimmung und Festlegung des Vorgehens zur Einführung des On-Demand-Verkehrs (zeitlich und betrieblich, z. B. schrittweise Einführung vom Testbetrieb über Pilotbetrieb zum Dauerbetrieb). Begleitend werden Eckpunkte für Corporate-Identity-Maßnahmen sowie die Kommunikation für die Einführung unter Einbindung vorhandener Marketing-Strategien und -Kapazitäten abgestimmt (mit KVS, Stadt Lebach, Landkreis, Land, ggf. weitere Organisationen und Unternehmen), außerdem Eckpunkte für begleitenden Monitoring- und Evaluierungsmaßnahmen nach Betriebsaufnahme des On-Demand-Verkehrs, auch in Abstimmung mit evtl. Saarland-weiten Standards. Der Umsetzungszeitplan wird finalisiert im Hinblick auf evtl. erforderliche Beschaffungen bzw. Ausschreibungen für Fahrzeuge, Infrastruktur, Dienstleistungen und betreibende Subunternehmen.

Neben den in **Kapitel 2** vorgestellten Projektbeteiligten werden in der Projektphase zur Entwicklung der Mobilitätsstrategie weitere Beteiligungsformen unter Einbezug zusätzlicher Akteure berücksichtigt. **Tabelle 4** zeigt die im Leitkonzept vorgesehenen Formen und deren Zusammensetzung bzw. Gestaltung

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**

Ergebnisbericht

Table 4: Leitkonzept „On-Demand“ – Beteiligungsformen

Beteiligung	Zusammensetzung/Gestaltung
Lenkungskreis	<ul style="list-style-type: none"> • Projektbeteiligte gemäß Kapitel 2; ggf. weitere Gäste zu einzelnen Treffen und zu bestimmten Themen
Arbeitskreis bei der Stadt Lebach	<ul style="list-style-type: none"> • Fraktionen/Gruppen im Stadtrat Lebach • Sprecher der Ortsbeiräte • Kommunale Beauftragte • Stadtverwaltung • Ggf. Nachbarkommunen • Ggf. örtliche tätige Verkehrs-, Taxi-, Mietwagenunternehmen • Ggf. Vereine und Interessensgruppen mit Mobilitätsbezug
Fachbeirat	<ul style="list-style-type: none"> • Landkreis Saarlouis, Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz • ZPS • Ggf. im Kreisgebiet (sonstige) tätige Verkehrs- und Taxiunternehmen oder deren Verbände • Ggf. VDV Südwest • Ggf. im Kreisgebiet tätige Fach- und Interessensverbände im Mobilitätsbereich (...)
Gremien	<ul style="list-style-type: none"> • Gremien der KVS und von Landkreis und Stadt
Öffentlichkeitsarbeit	<ul style="list-style-type: none"> • KVS • Stadt Lebach
Online-Befragung	<ul style="list-style-type: none"> • Öffentlichkeit (mit Fokus Ansprache der Bürgerinnen und Bürger Lebachs)

4 Hintergrund: Erläuterung zum System „On-Demand-Ridepooling“

4.1 Definition und Eigenschaften

„On-Demand“ heißt „auf Abruf“ oder „auf Anfrage“, während „Ridepooling“ das Zusammenfassen (= Bündeln) von Fahrthanfragen beschreibt. „On-Demand-Ridepooling“ (ODR) bedeutet somit „gebündelter Bedarfsverkehr“. Gemeint ist ein **flexibles öffentliches Verkehrsangebot**, das weder an einen Fahrplan noch an einen Linienweg gebunden ist und lediglich auf Anfrage bzw. Anforderung fährt.

On-Demand-Ridepooling ist somit eine Verkehrsart zwischen Linienverkehr und dem Taxi- bzw. Mietwagenverkehr:

- Durch die **zeitliche und räumliche Flexibilisierung**, sowie die erforderliche Bestellung, gibt jeder Fahrgast vor, wann und wohin innerhalb eines vorher definierten Bedienegebietes gefahren wird, ähnlich einem Taxiverkehr.
- Im Gegensatz zum Taxi besteht die Möglichkeit, dass im Rahmen des Ridepooling **weitere Fahrgäste befördert werden**, insofern diese einen ähnlichen Weg zurücklegen.
- Die Fahrten werden somit im hohem Maße gemäß der **individuellen Mobilitätsbedürfnisse** der Fahrgäste durchgeführt.

Angebote wie Rufbusse oder Anrufsammeltaxen sind im ÖPNV langjährig bewährte Bedarfsverkehre, die nur auf Bestellung und weniger stringent nach Linienweg oder Takt fahren als der „klassische“ Busverkehr. On-Demand-Ridepooling stellt eine **technologische Weiterentwicklung** dieser Bedarfsverkehre dar und nutzt konsequent Möglichkeiten der Digitalisierung, wie **Tabelle 5** zeigt.

Darüber hinaus werden im Vergleich zum Linienbusverkehr **kleinere Fahrzeuge** wie Kleinbusse, Vans oder Großraum-Pkw eingesetzt, die bereits häufig mit emissionsarmen oder emissionsfreien Antrieben ausgestattet sind.

Tabelle 5: Nutzung des On-Demand-Ridepooling als digitalisierter Bedarfsverkehr

Angebot 	Buchung 	Disposition 	Start und Ziel 
Keine Vorgaben von Fahrplanzeiten und fester Fahrtroute Festlegung von Bedienungszeitraum und Ein-/Ausstiegspunkten (Bedienungsgebiet)	Digitale Buchung via App auf mobilem Gerät (oder PC) Telefonische Entgegennahme von Buchungswünschen bleibt möglich	Fahrtwünsche unterschiedlicher Kunden werden automatisch in Echtzeit zu Fahrtrouten zusammengefasst (Ridepooling)	Ein- und Ausstiegspunkte mit kurzen Zu- und Abgangswegen Anfahrt bestehender Bushaltestellen und zusätzlich virtueller Haltepunkte möglich

4.2 Rechtliche Grundlagen

Wer Fahrgäste gegen Entgelt bzw. geschäftsmäßig befördert, benötigt eine **Genehmigung nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG)**. Diese wurde bis vor der Gesetzesnovellierung im Jahr 2021 (lediglich) für Omnibusse, Straßenbahnen, sowie Kraftfahrzeuge im Linien- und Gelegenheitsverkehr erteilt: etwa der „klassische“ Linienverkehr über den § 42 (bzw. als Sonderform über § 43) PBefG oder Taxifahrten als Form des Gelegenheitsverkehrs über § 47 PBefG. Atypische oder neue Verkehrsformen konnten vor 2021 nach PBefG ausschließlich über § 2 Abs. 6 („Flexibilisierungsklausel“)³ oder § 2 Abs. 7 („Experimentierklausel“)⁴ genehmigt werden, soweit mit öffentlichem Verkehrsinteresse vereinbar.

Zur Modernisierung im Zeitalter der Digitalisierung trat im August 2021 eine **Gesetzesnovelle des PBefG** in Kraft, die unter anderem die Einführung von zwei neuen Genehmigungsarten für flexible Bedienformen vorsah: den „Linienbedarfsverkehr“ nach § 44 PBefG sowie den „gebündelten Bedarfsverkehr“ nach § 50 PBefG. In **Tabelle 6** werden beide neuen Verkehrsformen mit deren spezifischen Merkmalen gegenübergestellt.

Tabelle 6: Typische Merkmale flexibler Bedienformen im Personenbeförderungsrecht

§ 44 PBefG „Linienbedarfsverkehr“	§ 50 PBefG „gebündelter Bedarfsverkehr“
<ul style="list-style-type: none"> • Gemeinwirtschaftliches Angebot im ÖPNV • Teil des Linienverkehrs, der auch öffentlicher Personennahverkehr ist • Betriebs-, Beförderungs- und Tarifpflicht – aber keine Fahrplanpflicht! • „auf vorherige Bestellung ohne festen Linienweg zwischen bestimmten Ein- und Ausstiegspunkten eines festgelegten Gebietes und festgelegter Bedienzeiten“ • Auch für Bedienformen wie Sammeltaxis, Anruf- oder Bürgerbusse, die in den ÖPNV eingebunden sind als Instrument zur Erfüllung der Daseinsvorsorge • Anwendung in ländlichen Räumen und/oder zu Zeiten geringer Nachfrage • Vorgabe von Fahrzeuganzahl, weiteren Qualitätsmerkmalen sowie Preiszuschlägen durch den Aufgabenträger möglich 	<ul style="list-style-type: none"> • Kommerzielles (eigenwirtschaftliches) Angebot des Gelegenheitsverkehrs • Nicht in den ÖPNV-Tarif integriert, z. B. kommerzielle Ridepooling-Systeme • Bündelung mehrerer Beförderungsaufträge entlang einer Wegstrecke durch (angestelltes) Fahrpersonal mit Personenkraftwagen • Möglichkeit der Regulierung durch Genehmigungsbehörde (ggf. im Einvernehmen mit anderen Genehmigungsbehörden bzw. Aufgabenträgern), wie z. B. <ul style="list-style-type: none"> - Zulassung Bedienung auch außerhalb des Betriebssitzgemeinde des Unternehmers - Festlegung und Evaluierung einer Bündelungsquote im Stadt- und Vorortverkehr - Festlegung weiterer Anforderungen zu Rückkehrpflicht, Mindestentgelten, Barrierefreiheit, Emissionsstandards etc.

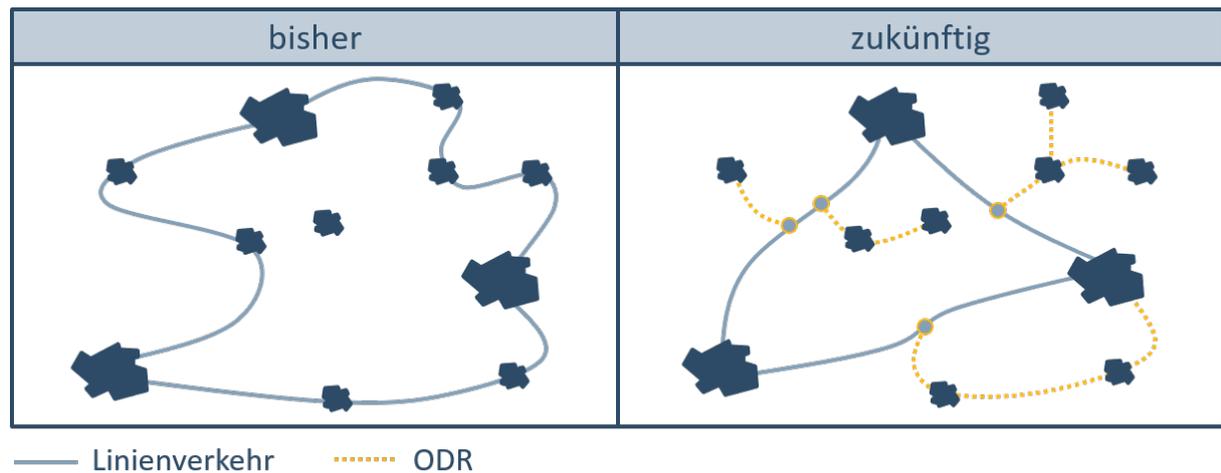
3 § 2, Abs. 6 PBefG („Flexibilisierungsklausel“): „Anstelle der Ablehnung einer Genehmigung kann im Fall einer Beförderung, die nicht alle Merkmale einer Verkehrsart oder Verkehrsform erfüllt, eine Genehmigung nach denjenigen Vorschriften dieses Gesetzes erteilt werden, denen diese Beförderung am meisten entspricht, soweit öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen.“

4 § 2, Abs. 7 PBefG („Experimentierklausel“): „Zur praktischen Erprobung neuer Verkehrsarten oder Verkehrsmittel kann die Genehmigungsbehörde auf Antrag im Einzelfall Abweichungen von Vorschriften dieses Gesetzes oder von auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Vorschriften für die Dauer von höchstens fünf Jahren genehmigen, soweit öffentliche Verkehrsinteressen nicht entgegenstehen.“

4.3 Einsatzmöglichkeiten

On-Demand-Ridepooling im ÖPNV umfasst operative wie funktionale Einsatzmöglichkeiten – welche in **Tabelle 7** näher erläutert werden – und ist als **Bestandteil eines gesamtheitlichen ÖPNV-Systems** zu sehen, in dem „klassische“ wie neue Verkehrsformen entsprechend der jeweiligen Stärken und Vorzüge eingesetzt werden sollen (siehe **Abbildung 3**).

Abbildung 3: Entwicklung zum gesamtheitlichen ÖPNV-System (Linienverkehr und ODR)



„Klassischer“ Linienverkehr mit **großen Fahrzeugen** eignet sich immer dann, wenn Bündelungseffekte entstehen, also sobald eine nennenswerte Anzahl an (eher vielen) Fahrgästen zur gleichen Zeit das gleiche Ziel haben oder aus dem gleichen Startort abgeholt werden können. Im Kontext ländlicher Räume übernimmt der Linienverkehr somit die Hauptverbindung zwischen den Zentren – ganztägig oder zumindest zu den Hauptverkehrszeiten, wo er hinsichtlich Reisezeit und Komfort mit dem motorisierten Individualverkehr (MIV) konkurrieren kann, sowie ergänzende Verbindungen überwiegend zur Schülerbeförderung.

Der Vorteil von On-Demand-Ridepooling liegt bei den **kleineren und flexibel agierenden Fahrzeugen**, die immer dann und dort fahren, wann und wo sie auch benötigt werden. Damit kann dieses System die Flächenerschließung und dezentrale Verbindungen ergänzen bzw. übernehmen, die aufgrund zu geringer Nachfrage von (eher wenigen) Fahrgästen durch Linienverkehr nicht (oder nicht mehr) angeboten werden.

In Räumen und Zeiten mit geringerer Fahrgastnachfrage und auch geringem Potenzial entsteht somit mehr Mobilität – gleichzeitig können (zu) schwach ausgelastete Linienfahrten minimiert werden.

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

Ergebnisbericht

Tabelle 7: Operative und funktionale Einsatzmöglichkeiten von On-Demand-Ridepooling

Operative Einsatzmöglichkeiten von ODR-Systemen
<ul style="list-style-type: none">• Zu- und Abbringerdienste für den liniengebundenen Verkehr (sogenannte „erste und letzte Meile“ der Reisekette) => Unterstützung regionaler und überregionaler ÖPNV-Angebote• Direktfahrten (umsteigefreie Fahrten) zwischen Start und Ziel innerhalb des Bedienungsgebiets, unabhängig vom liniengebundenen Verkehr => eher relativ direkt, da durch das Mitnehmen anderer Fahrgäste (Ridepooling) Umwege entstehen können
Funktionale Einsatzmöglichkeiten von ODR-Systemen
<ul style="list-style-type: none">• Zugang zum ÖPNV in der Nähe der meisten Haustüren gelegen aufgrund virtueller Haltepunkte => Sicherung der Mobilität für Personen, die nicht mit einem eigenen Fahrzeug fahren <i>können</i>;• Hochwertige Mobilitätsalternative für Personen, die nicht mit dem eigenen Fahrzeug fahren <i>möchten</i> => ODR-Systeme sollen vor allem Zweit-, Dritt- und Viertwagen überflüssig machen und so einen Beitrag zur Mobilitätswende leisten• Übernahme von Einsatzgebieten durch flexible ODR-Fahrzeuge nur bei Bedarf, für die Linienverkehre wenig geeignet sind, z. B. schwach ausgelastete Angebote, die „am Bedarf vorbeifahren“ => Vermeidung von Kosten durch „leere Linienbusse“ und Senkung des Ausstoßes von Emissionen• Begradigung bisher mäandrierender Fahrtverläufe des Linienverkehrs und Konzentration auf nachfragestärkere Orte zu Gunsten eines besseren Reisezeitverhältnisses zum MIV => ODR fungiert als Zubringer zu einem beschleunigten Linienverkehr und bietet ergänzend bis dato nicht angebotene Verbindungen, somit wird der ÖPNV insgesamt vielfältiger nutzbar und attraktiver• Erschließung von Zielen und Siedlungsstrukturen, die aufgrund von Topographie oder Straßenverhältnissen nicht durch große Standardbusse bedient werden können => kleinere ODR-Fahrzeuge können diese Siedlungsbereiche bedienen

4.4 Funktionsweise eines On-Demand-Systems

Vor der ersten Nutzung des On-Demand-Ridepooling-Angebots wird die Buchungs-Applikation auf das mobile Gerät (z. B. Smartphone) heruntergeladen und in der App die Registrierung (Anlegen des Nutzerprofils) vorgenommen. Alternativ – bei Bevorzugung der telefonischen Buchung – erfolgt vor der ersten Fahrt eine Registrierung am Telefon. Im Anschluss kann die erste Fahrt gebucht und angetreten werden. Auch für alle weiteren Fahrtbuchungen danach sind die software- und datentechnischen Voraussetzungen somit bereits erfüllt.

Beim Buchungsvorgang über die App des ODR-Systems – beispielhaft erklärt anhand einer zurzeit am Markt verfügbaren App, siehe **Abbildung 4** – werden zunächst die Start- und Zieladresse eingegeben sowie die gewünschte Abfahrtszeit gewählt. Dabei besteht die Möglichkeit, die nächstmöglichen Fahrten „ab sofort“ anzufordern oder alternativ eine Vorausbuchung über Stunden oder Tage vor der gewünschten Fahrt zu tätigen. Für die telefonische Buchung gilt das gleiche, in dem Fall werden die

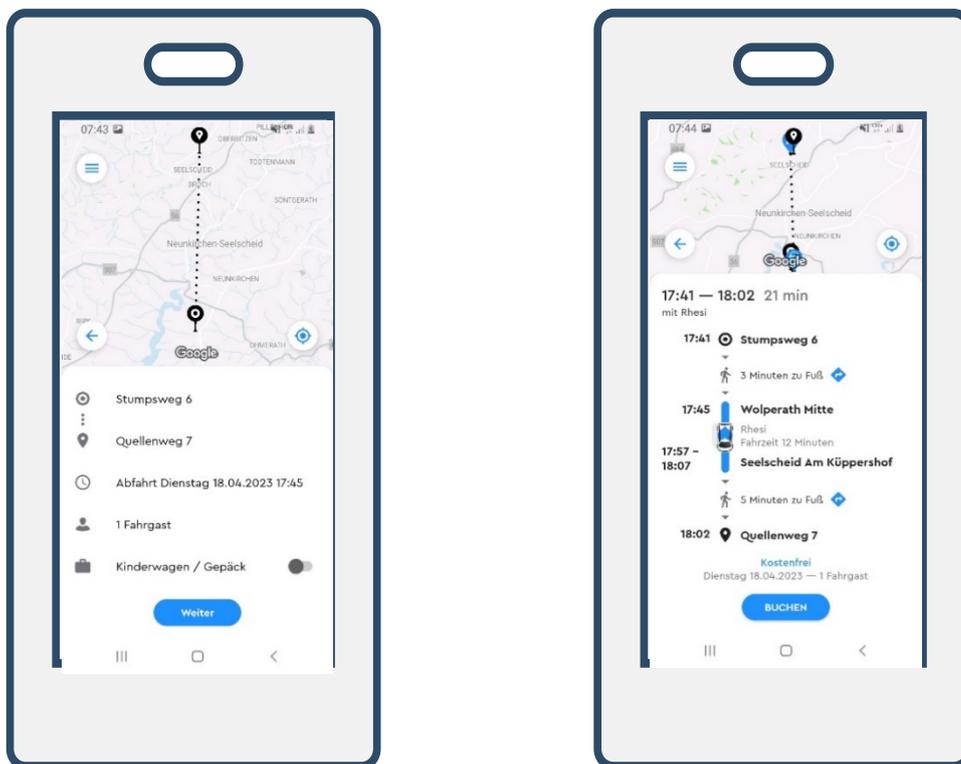
KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

Ergebnisbericht

Buchungsdaten statt in ein Smartphone eingegeben dem Telefonpartner seitens des ODR-Betreibers mitgeteilt, der wiederum die Buchung entsprechend in der Software anlegt. Mit Angabe der Anzahl an Fahrgästen können auch weitere Personen mitgenommen werden, wobei maximal die Sitzplatzanzahl der Fahrzeuge (für Fahrgäste) ausgewählt werden kann. Größere Gruppen müssen mehrere Anfragen stellen, wobei die Beförderung der gesamten Gruppe dann mit mehreren Fahrzeugen oder zeitlich nacheinander erfolgt.

Angegeben werden kann auch die **Beförderung im Rollstuhl sowie die Mitnahme etwa von Kinderwagen oder größerem Gepäck** angegeben werden, damit ein entsprechend der Anforderungen geeignetes Fahrzeug eingesetzt wird bzw. ein länger dauernder Ein- und Ausstiegsvorgang bei der Fahrzeitermittlung berücksichtigt wird.

Abbildung 4: Fahrtanfrage und -auswahl per App – Beispiel „Rhesi“ im Rhein-Sieg-Kreis



Das Buchungssystem vergleicht die Anfrage mit der Verfügbarkeit der zum gewünschten Fahrzeitpunkt eingesetzten Fahrzeuge sowie weiteren Buchungsanfragen in kürzester Zeit („Echtzeit“) und **macht dem potenziellen Kunden daraus resultierend ein Fahrangebot**. In der Abbildung des Bildschirms rechts werden alle erforderlichen Haltepunkte, Entfernungen, Uhrzeiten und die Dauer der Wege getrennt nach den einzelnen Verkehrsträgern auf der Reisekette dargestellt. Je nach ODR-System kann auch zwischen mehreren Fahrtangeboten ausgewählt werden. Kommt das Angebot für den Kunden in Frage, wird die Fahrt durch Bestätigen gebucht.

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

Ergebnisbericht

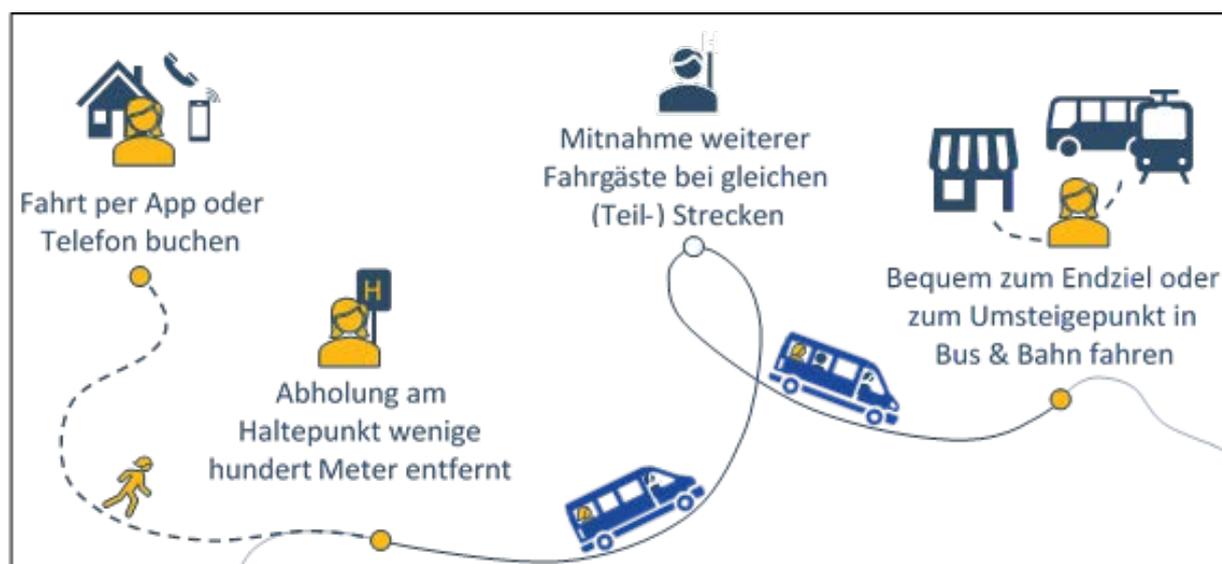
Der für die Fahrt zu entrichtende Fahrpreis (je nach ÖPNV-Tarif) sowie die Zahlungsmodalitäten (z. B. bargeldlos in der App oder bar im Fahrzeug) variieren von System zu System.

Nach Abschluss der Fahrtbuchung geht der Fahrgast zum Einstiegs-Haltepunkt, der in der App angezeigt (bzw. am Telefon mitgeteilt) wird. Da die Dichte der Haltepunkte im Vergleich zum „klassischen“ Linienverkehr meist sehr hoch ist, beträgt die Entfernung zwischen der Startadresse und dem Einstiegspunkt maximal wenige hundert Meter.

Das ODR-Fahrzeug erreicht den Einstiegspunkt zur angezeigten Abfahrtszeit. Dessen Position kann zuvor in der Übersichtskarte live verfolgt werden. Aufgrund des Ridepooling-Prinzips können, bei gleichen oder ähnlichen (Teil-)Strecken, im Rahmen der Platzkapazität bereits weitere Fahrgäste im Fahrzeug sitzen, oder diese steigen während der Weiterfahrt noch zu.

Auch die Entfernung **zwischen dem Ausstiegs-Haltepunkt und der angegebenen Zieladresse** oder dem Umsteigepunkt zum Linienverkehr ist in der Regel nur geringfügig.

Abbildung 5: Prinzip Buchung und Reisekette beim On-Demand-Ridepooling



Die beschriebene Vorgehensweise bei der Buchung über den Ablauf der Fahrt bis zum gewünschten Zielhaltepunkt wird in **Abbildung 5** zum besseren Verständnis zusammenfassend grafisch dargestellt.

4.5 Mögliche Potenziale des ODR-Systems am Beispiel Lebach

Mit On-Demand-Ridepooling können in der Stadt Lebach **vor allem soziale und ökologische Potenziale** nutzbar gemacht werden. Das Mobilitätsangebot leistet darüber hinaus einen Beitrag zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse und einen ersten Schritt in digital vernetzter Flottennutzung im

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**

Ergebnisbericht

(eher) ländlich geprägten Raum in und um Lebach, etwa Synergien bei Taxidienstleistungen. **Tabelle 8** fasst die möglichen und wahrscheinlichen Potenziale zusammen (ohne Anspruch auf Vollständigkeit).

Tabelle 8: Potenziale des On-Demand-Ridepooling für Lebach

Potenziale	Erläuterung
Soziales	<ul style="list-style-type: none"> • Gewährleistung und Verbesserung der Daseinsvorsorge für mobilitätseingeschränkte Personen => Sicherstellung sozialer Teilhabe für Personen, die nicht mit einem Privatfahrzeug mobil sein <i>können</i>, z. B. <ul style="list-style-type: none"> - junge Menschen ohne Fahrerlaubnis - ältere Menschen, ggf. mit gesundheitlichen Beeinträchtigungen und somit Mobilitätseinschränkungen • Fokus Mobilitätseinschränkungen: 1,6 Mio. Menschen in Deutschland besitzen aus gesundheitlichen Gründen kein Auto; 7% der Deutschen sind in ihrer Mobilität beeinträchtigt => umgerechnet auf Lebach mit ca. 20.000 Einwohnern: vor Ort 380 – 1.400 potenzielle Kundinnen und Kunden für das neue On-Demand-Ridepooling nur aufgrund von Mobilitätseinschränkungen!
Ökologie	<ul style="list-style-type: none"> • 12 Mio. Pkw in ganz Deutschland (84 Mio. Einwohner) sind Zweit-, Dritt- oder Viertwagen; diese verursachen 15 Mio. Tonnen CO₂-Emissionen pro Jahr. Nahezu alle Zweitwagen und darüber hinaus beziehen sich auf die Bevölkerung in ländlichen Räumen (55 Mio. Einwohner)⁵ • Fokus Zweitwagennutzung: In Lebach könnten mit Hilfe des On-Demand-Ridepooling 2.900 – 4.400 Pkw eingespart werden, was 3.500 bis 5.500 Tonnen CO₂-Emissionen weniger pro Jahr ausmachen würde!
Weitere	<ul style="list-style-type: none"> • Beitrag zur Herstellung gleichwertiger Lebensverhältnisse durch ODR-System als innovativen Ansatz für Angebot, Infrastruktur und Barrierefreiheit in der Mobilität vor Ort⁶ • Einstieg Strategie „Mobility und Transportation as a Service“ (MaaS, TaaS) als ein wesentlicher Schritt Lebachs hin zur Digitalisierung des Verkehrs und einer modernen Flottenvorhaltung für Personenbeförderung und (ggf.) Logistik; mittelfristig auch weitere integrierte Flottennutzung denkbar (z. B. Krankentransporte, Schul- und Kindergartenbeförderung, Synergien mit Taxidiensten, ...)

5 Studie der ioki GmbH: Betrachtung von Haushalten in Deutschland mit zwei oder mehr Pkw, auf die bei einem attraktiven ÖPNV-Angebot verzichtet werden könnte

6 Im Einklang mit den Zielen des Ausbaus der strategischen Regionalentwicklung durch die Bundesregierung (vgl. Fördermaßnahme „Aktive Regionalentwicklung“ des BMI seit Mai 2021)

5 Problemanalyse am Beispiel der Stadt Lebach

5.1 Strukturdaten

Als Grundlage zur Einordnung der Ausgangssituation in Lebach im Kontext der Entwicklung eines On-Demand-Ridepooling-Verkehrs als Bestandteil eines integrierten ÖPNV-Konzepts sind wesentliche strukturelle Merkmale von Bedeutung. Neben der Raumordnung und Raumstruktur stehen dabei demographische, sozio-ökonomische und verkehrliche Daten im Fokus, welche die Bevölkerungsentwicklung, die Schul- und Ausbildungssituation, Wirtschafts- und Versorgungslage sowie Verkehrsanbindung und Pendlerverflechtungen widerspiegeln.

5.1.1 Raumeinheit

Der Landesentwicklungsplan (LEP) des Saarlandes ordnet Lebach dem ländlichen Raum, sowie der Randzone des Verdichtungsraumes zu.⁷ Zusätzliche Aussagekraft über die sozioökonomische Lage gibt die Definition des Thünen-Instituts, welche auf Kreisebene erfolgt. Demnach wird der Landkreis Saarlouis als „eher ländlich mit weniger guter sozioökonomischer Lage“ beschrieben⁸.

Nach dem LEP des Saarlandes sind die Gemeinden und Stadtteile des Landkreises Saarlouis Kern- und Randzonen des Verdichtungsraumes Saarbrücken, ebenso wie die ländlichen Räume, was sich mit der Einordnung des Thünen-Instituts als *eher ländlichen* und nicht als *sehr ländlichen* Landkreis deckt. Ebenso werden die Nachbarlandkreise Merzig-Wadern und St. Wendel übereinstimmend eingeordnet, in *überwiegend ländliche* Gemeinden und Stadtteile durch den LEP und *sehr ländliche* Landkreise durch das Thünen-Institut.

Der nördliche Bereich Lebachs, bestehend aus Aschbach, Dörsdorf, Gresaubach, Niedersaubach, Steinbach und Thalexweiler, wird gemäß Stadtteil-genauer Einordnung im LEP des Saarlandes als *ländlicher Raum* definiert, wohingegen die südlich liegenden Stadtteile Eidenborn, Falscheid, Knorscheid, Landsweiler und Lebach der *Randzone des Verdichtungsraumes* zugeschrieben werden.

5.1.2 Raumstruktur

Die Stadt Lebach liegt in der Mitte des Saarlandes, dessen einziges Oberzentrum Saarbrücken ist (siehe **Abbildung 6**). Weitere nächstgelegene Oberzentren finden sich mit Trier und Kaiserslautern im angrenzenden Rheinland-Pfalz.

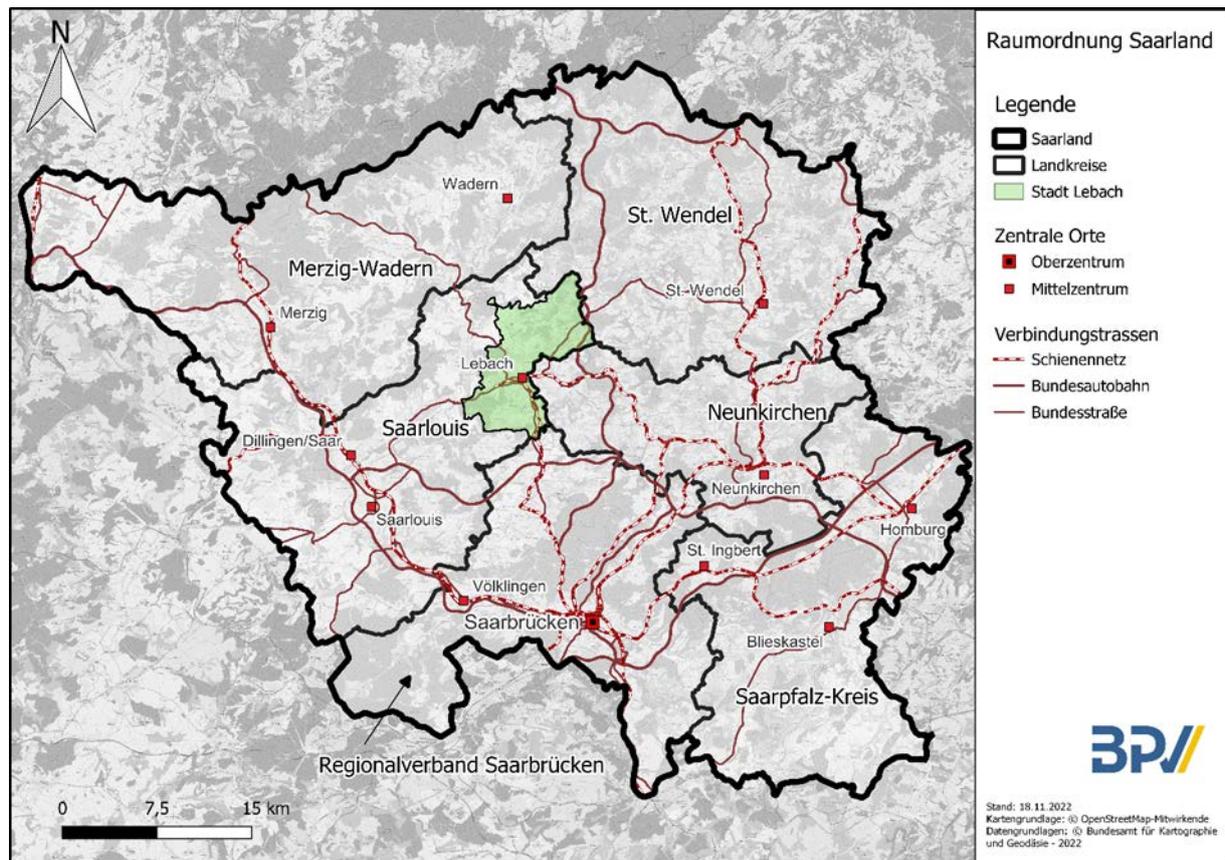
⁷ LEP, Anlage 5

⁸ Thünen-Institut (...)

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

Ergebnisbericht

Abbildung 6: Raumordnung des Saarlandes (Fokus: Lebach)



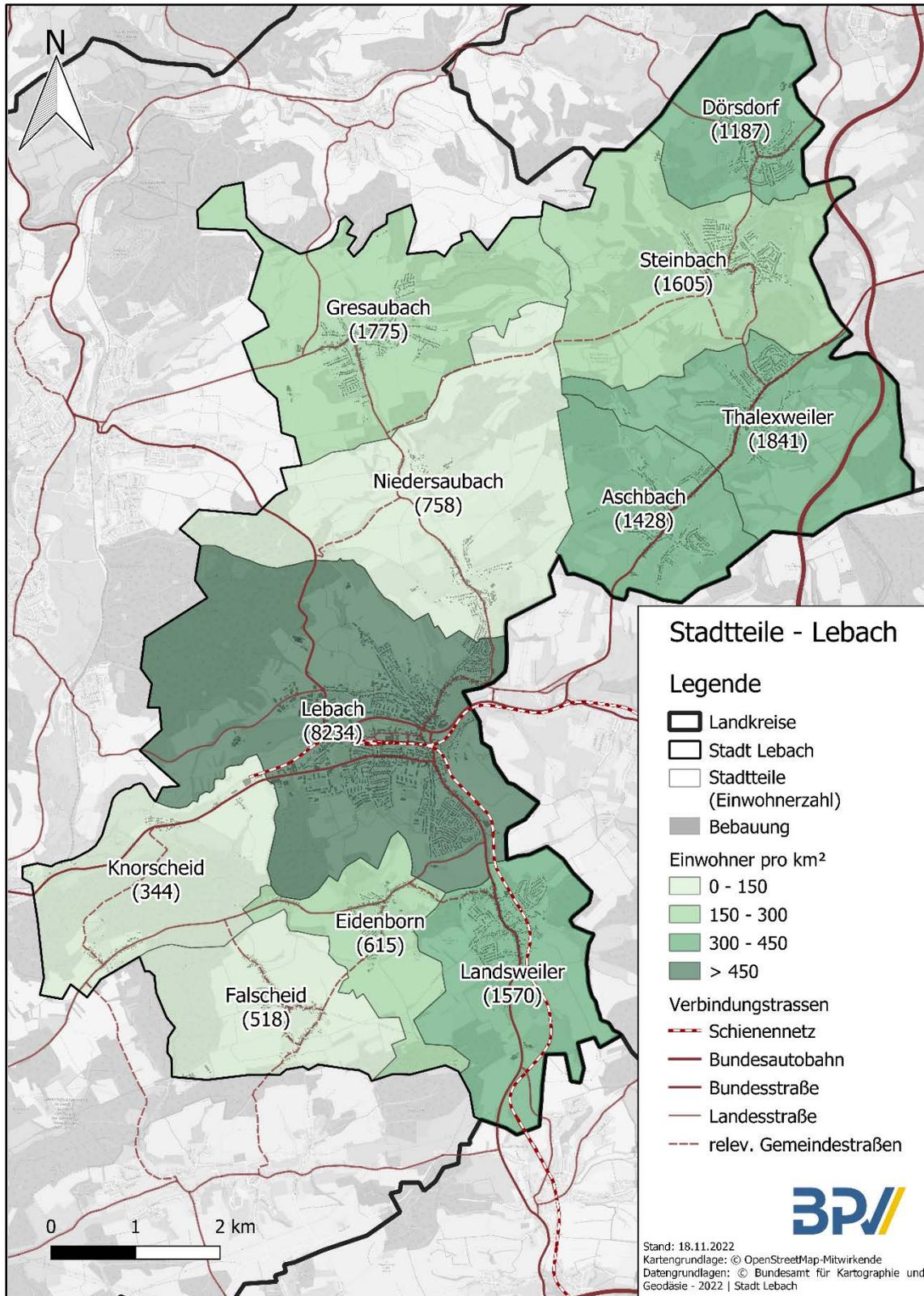
Die Stadt Lebach ist im nordöstlichen Teil des Landkreises Saarlouis gelegen und neben Dillingen an der Saar und Saarlouis eines von drei Mittelzentren im Kreisgebiet. Die weiteren Mittelzentren – Merzig, Wadern, St. Wendel, Neunkirchen, Homburg, Blieskastel, St. Ingbert und Völklingen – verteilen sich auf die übrigen Landkreise des Saarlandes bzw. den Regionalverband Saarbrücken. Lebach grenzt im Nordosten an die Landkreise St. Wendel, im Osten an den Landkreis Neunkirchen und im Süden an den Regionalverband Saarbrücken.

Zu Lebach benachbart sind innerhalb des Landkreises Saarlouis die Gemeinden Saarwellingen, Nalbach und Schmelz sowie im Landkreis St. Wendel die Gemeinde Tholey, im Landkreis Neunkirchen die Gemeinde Eppelborn und im Regionalverband Saarbrücken die Gemeinde Heusweiler. Die Gemeinden Schmelz und Eppelborn gehören zum Verflechtungsbereich des Mittelzentrums Lebach.

Das Stadtgebiet Lebach umfasst eine Fläche von etwa 64 km² und beheimatet rund 20.000 Einwohnerinnen und Einwohner, die in insgesamt 11 Stadtteilen leben. Das Zentrum der Stadt bildet der gleichnamige Stadtteil Lebach, in dem mit über 8.000 Menschen fast die Hälfte der Bevölkerung lebt. Entsprechend fällt auch die Siedlungsdichte des Kernstadtteils mit Abstand am höchsten aus (siehe **Abbildung 7**).

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

Abbildung 7: Stadtteile von Lebach mit Einwohnerzahl und Bevölkerungsdichte



KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

Ergebnisbericht

Insgesamt acht topographische Erhebungen und drei Fließgewässer innerhalb des Stadtgebietes zeugen von der naturräumlichen Lage im flachwelligen Saar-Nahe-Bergland (siehe **Abbildung 8**).

Abbildung 8: Ansicht von Lebach vom Hoxberg aus in Richtung Norden



(Bild: Von Sebastien - Eigenes Werk, CC BY-SA 4.0, <https://commons.wikimedia.org/w/index.php?curid=103058301>)

Kulturell gesehen sind zahlreiche Märkte, allen voran der größte Wochenmarkt in Südwestdeutschland, Karneval und die Grüne Woche mit Viehmarkt, sowie zahlreiche begleitende Veranstaltungen Ereignisse, die in auch im Hinblick auf die Verkehrsplanung bei regelmäßigen (Groß-) Veranstaltungen Beachtung finden sollten.

5.1.3 Bevölkerungsentwicklung

Im Rahmen seiner Raumordnungsprognose 2040 weist das Bundesamt für Bauwesen und Raumordnung (BBSR) die Bevölkerungsprognose für den Landkreis Saarlouis aus. Demnach gehört dieser Landkreis zu den Regionen, die bis 2040 einen Bevölkerungsrückgang verzeichnen werden, bei zunehmendem Anteil an Seniorinnen und Senioren. **Tabelle 9** verdeutlicht die erwartete Entwicklung.

Tabelle 9: Bevölkerungsentwicklung Landkreis Saarlouis bis 2040 (Basisjahr: 2017)

Kategorie	Entwicklung in %
0- bis unter 20-Jährige	-3,8
20- bis unter 65-Jährige	-21,2
65 und älter	+13,6
Insgesamt	-10,1
Erwerbsfähige	-27 bis unter -21
Bevölkerung im Rentenalter	+6 bis unter +18

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

Ergebnisbericht

5.1.4 Schul- und Ausbildungsstruktur

Im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Landkreis Saarlouis wurden die Schulstandorte in der Stadt Lebach inkl. der Schülerzahlen für das Schuljahr 2022/2023 erfasst (soweit bekannt bzw. Schule in Trägerschaft des Landkreises). Diese sind in **Tabelle 10** zusammengestellt.

Tabelle 10: Schulstandorte in Lebach inkl. Schülerzahl (Schuljahr 2022/2023)

Schulen in der Stadt Lebach	Anzahl Schüler 2022/2023
Geschwister-Scholl-Gymnasium	860
Johannes-Kepler-Gymnasium	790
Berufsbildungszentrum Lebach mit gymnasialer Oberstufe	590
Theeltalschule, Gemeinschaftsschule	240
Erich-Kästner-Schule, Förderschule	80
Nikolaus-Groß-Schule, private Grundschule und Gemeinschaftsschule	k. A.
Ruth-Schaumann-Schule, Staatliche Förderschule mit überregionalem Förderzentrum Hören und Kommunikation	k. A.
Louis-Braille-Schule, Staatliche Schule für Blinde und Sehbehinderte	k. A.

(Werte gerundet)

Darüber hinaus finden sich in Lebach Grundschulstandorte in den Stadtteilen Lebach, Landsweiler und Steinbach. Die drei Grundschulen bieten auch ein freiwilliges Angebot der Ganztagschule an.

In Lebach wohnen ca. 1.050 Schülerinnen und Schüler (im Schuljahr 2022/2023), die Schulen in der Trägerschaft des Landkreises Saarlouis besuchen. Davon besuchen rund 200 Schüler eine Gemeinschaftsschule, 600 Schüler ein Gymnasium bzw. die gymnasiale Oberstufe, 220 Schüler eine berufliche Schule und 30 Schüler eine Förderschule.

Im Zuge der NVP-Bearbeitung wurden auch die Zahl und Relation von Auszubildenden im Landkreis Saarlouis untersucht. Für die Stadt Lebach ergibt sich folgende Struktur (Stand August 2023):

Rund 60 Azubis verfügen über einen Ausbildungsbetrieb in Lebach, diese stammen außer aus Lebach selbst und anderen Gemeinden des Landkreises Saarlouis vor allem aus den Landkreisen Merzig-Wadern und St. Wendel. In Lebach wiederum wohnen ca. 40 Azubis, deren Ausbildungsbetriebe neben Lebach vor allem in Dillingen und Schmelz angesiedelt sind.

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

Ergebnisbericht

5.1.5 Wirtschaft und Versorgung

In Lebach befindet sich mit rund **4.500 sozialversicherungspflichtigen Arbeitsplätzen** die viertgrößte Anzahl an Arbeitsplätzen in den Städten und Gemeinden des Landkreises Saarlouis; nur die Städte Saarlouis, Dillingen und die Gemeinde Saarwellingen verfügen über mehr Arbeitsplätze. Von den „Top 8“-Arbeitgebern im Landkreis (hinsichtlich Anzahl der Arbeitsplätze an einem Standort) befindet sich kein Betrieb in Lebach, allerdings im benachbarten Schmelz mit der Gebr. Meiser GmbH und rund 950 Beschäftigten.

In Lebach sind vier soziale **Einrichtungen für Senioren bzw. mobilitätseingeschränkte Menschen** angesiedelt (siehe **Tabelle 11**). In Lebach befindet sich mit dem Caritas-Krankenhaus (ca. 210 Betten, 140 Ärzte und Pflegekräfte) ebenfalls einer der Klinikstandorte des Landkreises Saarlouis.

Tabelle 11: Einrichtungen für Senioren und mobilitätseingeschränkte Menschen in Lebach

Einrichtung	Adresse
DRK-Gästehaus	Schlesierallee 19
AWO Seniorenhaus Am Markt	Poststraße 7
St. Nikolaus-Hospital	Friedensstraße 2
Reha GmbH LogistikCenter	Dillinger Straße 79

Als Mittelzentrum verfügt Lebach über mehrere **Einzelhandelsschwerpunkte** mit Relevanz auch für benachbarte Orte. Neben dem Stadtzentrum inkl. dem Bereich zwischen der Theel und dem Bahnhof sind hier insbesondere die Bereiche Weihermühle und das Gewerbegebiet „Auf dem Graben“ im Kernstadtteil Lebach zu nennen. In den weiteren Stadtteilen sind einzelne Einzelhandelseinrichtungen anzutreffen. Der Stadtteil Thalexweiler verfügt über einen Nahversorger (Discounter).

Lebach verzeichnete im **touristischen Segment** insgesamt knapp 3.200 Gästeankünfte mit gut 12.200 Übernachtungen im Jahr 2022, das entspricht im Durchschnitt 3,8 Übernachtungen pro Aufenthalt.

5.1.6 Verkehrsanbindung und Pendlerströme

Das Stadtgebiet Lebach wird von den Bundesstraßen 268 und 269 durchquert. Die B 268 verläuft von Nordwesten Richtung Südosten durch die Stadtteile Niedersaubach, Lebach und Landsweiler. Die B 269 verbindet die Stadtteile Thalexweiler, Aschbach, Lebach und Knorscheid. Da beide Bundesstraßen entgegengesetzt verlaufen, kreuzen sie sich im Osten des Stadtteils Lebachs.

Außer den Bundesstraßen ist die einzige klassifizierte Straße im Süden Lebachs die L 142, welche Lebach, Eidenborn, sowie Knorscheid passiert und weiter bis nach Saarwellingen führt. Der Stadtteil

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

Ergebnisbericht

Lebach wird im Westen über die L 336 mit Primswweiler verbunden. Nördlich des zentralen Stadtteils führt die L 334 durch Niedersaubach und Gresaubach bis nach Schmelz und trifft im Westen Gresaubachs auf die L 333, die wiederum Richtung Limbach führt. In Thalexweiler trifft die L 304 auf die B 269 und verläuft bis nach Dörsdorf. Daneben kreuzt die L 145 den nördlichsten Stadtteil Lebachs und führt nordöstlich bis nach Hasborn und nordwestlich in Richtung Scheuern.

Neben den klassifizierten Straßen verbinden folgende Gemeindestraßen die Stadtteile untereinander und mit Nachbargemeinden:

- Straßen Nordring und Tanneck im Norden des Stadtgebietes (dienen als Verbindung zwischen Steinbach, Gresaubach und Niedersaubach)
- Forststraße „F 414“ als einzige Straßenverbindung im Süden der Stadt zwischen den beiden Ortsteilen Hoxberg und Knorscheid des gleichnamigen Stadtteils.
- Straße Nordschacht und Ritterstraße als Verbindung der Stadtteile Knorscheid, Falscheid und Eidenborn mit Reisbach.

Neben Wadern und Blieskastel ist Lebach das einzige Mittelzentrum im Saarland, welches ein negatives Pendlersaldo aufweist. Insgesamt leben 6.711 sozialversicherungspflichtig Beschäftigte in Lebach. Es pendeln 3.139 Personen nach Lebach und 5.347 Personen aus Lebach heraus. Die Zahl der Binnenpendlerinnen und Binnenpendler, die innerhalb des Stadtgebiets von Lebach wohnen und arbeiten, liegt bei 1.364 Personen. Der Auspendleranteil beträgt demnach fast 80 %.

5.2 Relevante Planungsgrundlagen

Nachfolgend werden **die für das Projekt in Lebach relevanten Ziele des Verkehrsentwicklungsplans ÖPNV Saarland** (VEP ÖPNV Saarland) vorgestellt. Der VEP ÖPNV Saarland hat Oberziele und Teilziele für den ÖPNV definiert und in **konkrete Handlungsfelder** mit einzelnen Maßnahmensteckbriefen übersetzt.

- **Handlungsfeld „Landesnetz des Saarlandes“**

Bausteine dieses zentralen Handlungsfelds sind das geplante S-Bahn-Netz sowie Reaktivierungen von Eisenbahnstrecken für den Personenverkehr, die je nach durchführbarem Finanzierungsszenario auch Lebach betreffen würden. Es ist nach heutiger Einschätzung davon auszugehen, dass diese Maßnahmen im Bereich Lebach erst langfristig greifen werden, daher wird deren mögliche Realisierung in diesem Rahmen nicht weiter berücksichtigt. Die mit dem On-Demand-Verkehr korrespondierende und damit für dieses Projekt bedeutendste

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

Ergebnisbericht

Maßnahme im Landesnetz ist die Einführung von PlusBus- und ExpressBus-Linien, die bereits seit März 2022 erfolgt ist⁹.

- **Handlungsfeld „Barrierefreiheit“**

Aus den VEP-Maßnahmen zur Barrierefreiheit ist für dieses Projekt in erster Linie relevant, dass auch alternative Bedienformen – wie Linienbedarfsverkehre – Menschen **mit einem Rollstuhl** befördern können müssen¹⁰. Außerdem sollen alle notwendigen Fahrgastinformationen vor und während der Reise nach dem **Zwei-Sinne-Prinzip** (z. B. sehen und hören) bereitgestellt werden¹¹. Relevant für den Bedarfsverkehr in Lebach wäre beispielsweise auch die Möglichkeit, dass „akustische Informationen an Haltestellen ohne Lautsprecher über das eigene Smartphone abgerufen werden können.“¹².

- **Handlungsfeld „Vernetzte Mobilität“**

Im Rahmen der vernetzten Mobilität sind nahezu alle Maßnahmensteckbriefe für den On-Demand-Verkehr in Lebach mehr oder weniger von Belang. So ist der Ausbau von Park-and-Ride- (P+R) und Bike-and-Ride-Anlagen (B+R) an den Stationen des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) vorgesehen, wobei bei letzterem explizit auch ein einheitliches System für Fahrradboxen angestrebt wird, dessen Reservierung über eine App erfolgen soll¹³. Die Bahnhöfe sollen dann gemeinsam mit den Abstellanlagen der Fahrräder zu **Mobilitätsstationen** (weiter-)entwickelt werden, die in Abhängigkeit von ÖPNV-Anbindung und Nachfragepotenzial aus der Umgebung in drei Kategorien unterteilt werden.

- Die „Mindestausstattung“ für **Kategorie S** besteht aus SPNV-Halt oder Busverknüpfungspunkt, P+R, B+R, Schließfächern für Fahrradutensilien, Lademöglichkeiten für E-Autos, sowie für Elektroräder und mindestens einer Packstation.
- **Kategorie M** setzt voraus, dass Verknüpfungspunkte zu SPNV und Busverkehr bestehen und zusätzlich zu den Anforderungen der Kategorie S auch Carsharing und Leihfahrräder angeboten werden.
- Gäbe es zudem einen Anschluss an den Fernverkehr (dies ist in Lebach nicht der Fall), fällt der Verknüpfungspunkt in **Kategorie L**¹⁴.

9 VEP ÖPNV Saarland, S 248

10 VEP ÖPNV Saarland, S 263f

11 VEP ÖPNV Saarland, S 262, S 264

12 VEP ÖPNV Saarland, S 262

13 VEP ÖPNV Saarland, S 276ff

14 VEP ÖPNV Saarland, S 281ff

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

Ergebnisbericht

- **Förderprogramme** für Bürgerbusse und (konkret) On-Demand-Verkehre sind ebenfalls unter diesem Handlungsfeld aufgelistet¹⁵.

- **Handlungsfeld „Digitalisierung“**

Der Saarfahrplan ist bisher ein reines Informationsmedium für die Benutzung von Bus- und Bahnverkehr und soll in Zukunft sukzessive zu dem **Mobility-as-a-Service**-(MaaS-)Portal des Saarlandes ausgebaut werden¹⁶. Die Reservierung der künftigen Fahrradboxen, die Bereitstellung von Echtzeitdaten, Buchung und Bezahlung von Bedarfsangeboten oder auch Taxidienste und Sharing-Angebote, sollen dort zusammengeführt werden¹⁷. Die Linienbedarfsverkehre sollen zudem in einer landesweiten **Managementplattform** vereinigt werden, sodass die Bestellungen über Telefon, die Organisation der Anfragen, also auch die Bündelung der Fahrten, oder eine landesweite Kontaktstelle für die Anliegen der Fahrgäste zentral zusammenlaufen. Damit sollen auch die lokalen Unternehmen entlastet werden.

- **Handlungsfeld „Tarif und Vertrieb“**

Die tarifliche Gestaltung ist ebenso ein Thema für das Projekt in Lebach. Das Deutschlandticket, welches die Rahmenbedingungen der Tarif- und Preisgestaltung im ÖPNV grundlegend verändert hat, konnte innerhalb der VEP-Maßnahmen noch nicht berücksichtigt werden, weshalb die tariflichen Themen des VEP nicht weitergehend berücksichtigt werden¹⁸.

Für die Analyse des bestehenden ÖPNV-Netzes werden nachfolgend die Vorgaben und Standards aus VEP und NVP zusammengefasst und in den darauffolgenden Kapiteln analysiert.

Die Qualitätsvorgaben des VEP ÖPNV Saarland für die Verbindungen zwischen den zentralen Orten orientieren sich zunächst an den Verbindungsfunktionsstufen der Richtlinie zur Netzgestaltung (RIN). Diese wurden dann anhand der Verkehrsnachfrage in verschiedene Verbindungskategorien unterteilt und in der folgenden **Abbildung 9** zusammengestellt¹⁹.

15 VEP ÖPNV Saarland, S 281ff

16 VEP ÖPNV Saarland, S 307

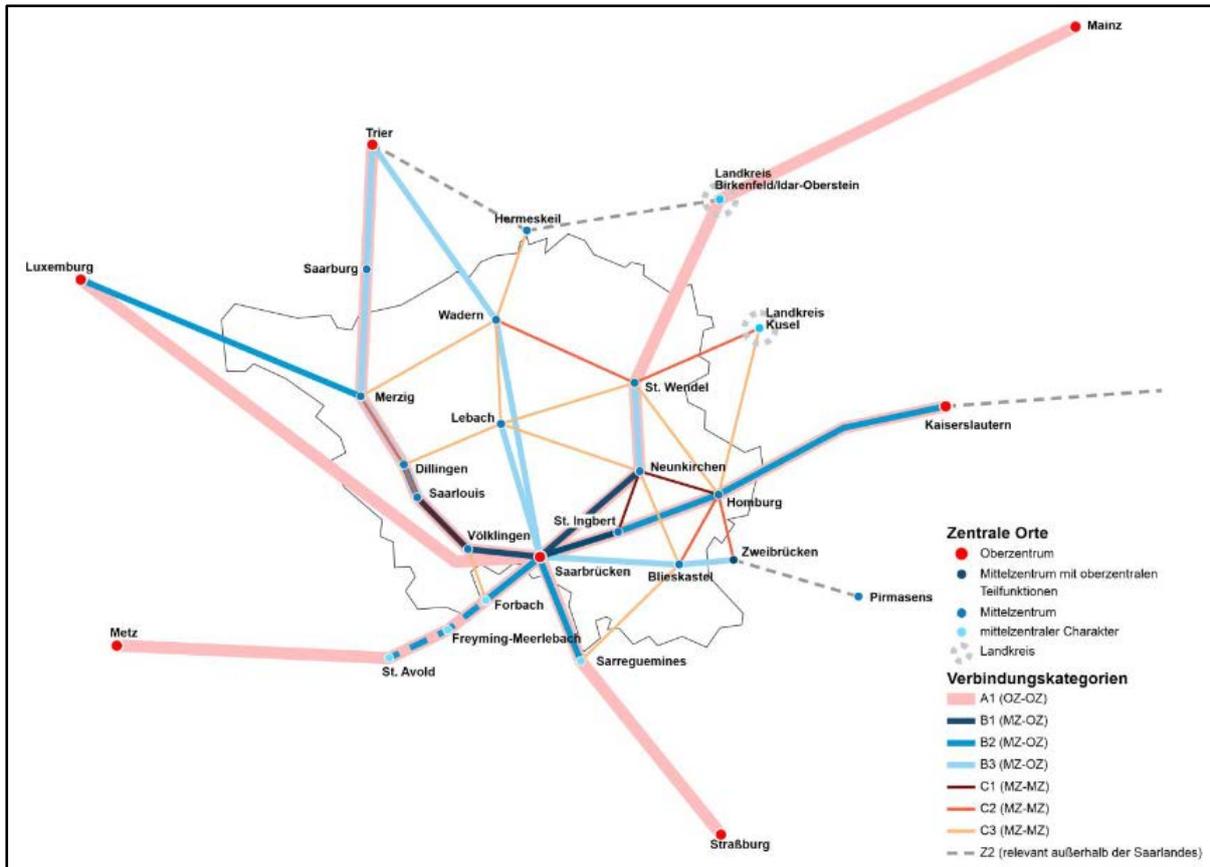
17 VEP ÖPNV Saarland, S 280, S 307

18 VEP ÖPNV Saarland, S 312

19 VEP ÖPNV Saarland, S 59f

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

Abbildung 9: Verbindungen im Landesnetz Saarland



Dementsprechend sind für die überörtliche Anbindung korrespondierend mit dem On-Demand-Verkehr in Lebach die Angebotsstandards der Verbindungskategorien B3 und C3²⁰ relevant, wobei das Reisezeitverhältnis zwischen dem motorisierten Individualverkehr und dem öffentlichen Verkehr in diesem Rahmen nur vereinzelt betrachtet wird (s. **Tabelle 12**).

Tabelle 12: Angebotsstandards nach VEP ÖPNV Saarland

Kategorie	Fahrtenhäufigkeit	Bedienungszeitraum	Max. Umstiege	Reisezeitverhältnis MIV/ÖPNV
B3	60-Minuten-Takt nachfragegerechte Verdichtung während Hauptverkehrszeiten 120-Minuten-Takt an Sonntagen	Mo-Fr: 5–23 Uhr Sa: 6–23 Uhr So: 8–22 Uhr	1	1,5
C3	60-Minuten-Takt 120-Minuten-Takt an Sonntagen	Mo-Fr: 5–23 Uhr Sa: 6–22 Uhr So: 8–22 Uhr	1	1,5

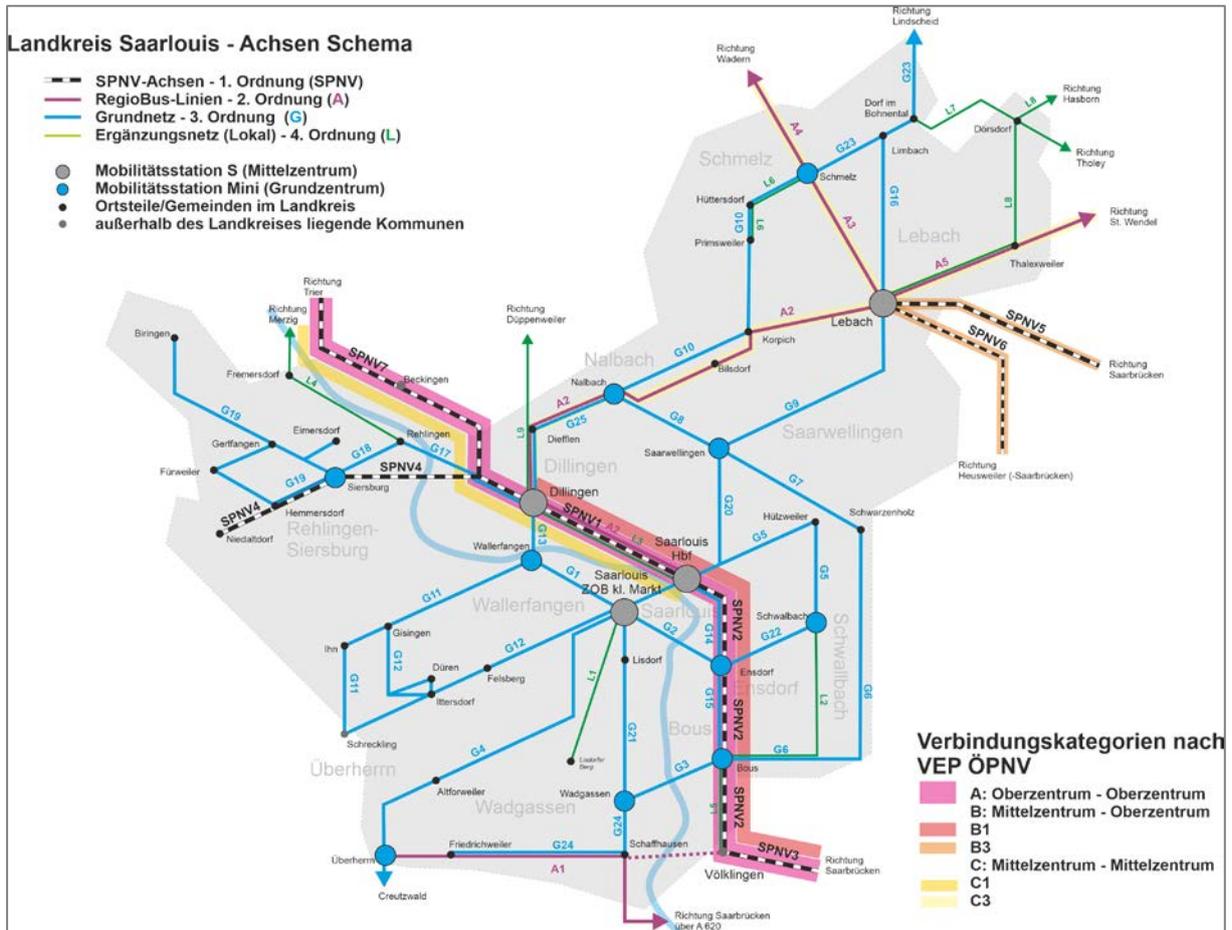
20 vgl. VEP ÖPNV Saarland, Tabelle 25

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

Ergebnisbericht

Der Nahverkehrsplan (NVP) des Landkreises Saarlouis liegt seit März 2024 in der finalen Fassung vor²¹. Er beinhaltet Verbindungskategorien und Vorgaben, die auf dem VEP ÖPNV Saarland aufbauen, was im nachfolgend dargestellten Achsen-Schema²² verdeutlicht wird (s. **Abbildung 10**).

Abbildung 10: Achsen-Schema für den Landkreis Saarlouis im NVP



Die Bedienstungsstandards gemäß dem NVP Saarlouis – einerseits Verkehrszeiten²³ (s. **Tabelle 13**), andererseits Regelangebote/Takte²⁴ (s. **Tabelle 14**) – werden in den nachfolgenden Tabellen dargestellt.

Ob dabei die Busse von 4:00 Uhr morgens bis Mitternacht verkehren sollen, wird nicht explizit gefordert. Tägliche Betriebszeiten von 20 Stunden erscheinen für ländliche Räume durchaus ambitioniert bemessen, zumal keine Unterscheidung in der Bedeutung der Verbindungen oder des Verkehrstags (z.B. Differenzierung nach Werktagen und Wochenende) gemacht werden.

21 Im März 2024 wurde der NVP LK Saarlouis (5. Fortschreibung) nach Beschluss veröffentlicht.

22 vgl. NVP LK Saarlouis, Abbildung 24

23 vgl. NVP LK Saarlouis, Tabelle 30

24 vgl. NVP LK Saarlouis, Tabelle 31

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

Ergebnisbericht

Dementsprechend dienen bei der weiteren Analyse (zunächst) die vorgegebenen Betriebszeiten des VEP ÖPNV Saarland als (Mindest-)Vorgabe.

Tabelle 13: Zuordnung Verkehrszeit nach Betriebszeitfenster im NVP

Verkehrstag	NVZ	SVZ	Nachtverkehr
Mo-Fr	06:00 - 20:00 Uhr	04:00 - 06:00 Uhr 20:00 - 24:00 Uhr	-
Sa	07:00 - 18:00 Uhr	04:00 - 07:00 Uhr 18:00 - 24:00 Uhr	00:00 - 05:00 Uhr
So	-	04:00 - 24:00 Uhr	00:00 - 05:00 Uhr

Tabelle 14: Regelangebot nach Verkehrsachsen und Verkehrszeiten im NVP

Achsen (vgl. Abbildung 10)	Verkehrstag	Richtwert für Taktung	
		NVZ	SVZ
A	Mo-Fr	30'-60'	60'-120'
	Sa	60'-120'	60'-120'
	So/Ftg.	120'	120'
G	Mo-Fr	15'-60'	60'-120'
	Sa	60'-120'	<60'-120'
	So/Ftg.	-	<60'-120'
L	Mo-Fr	30'-60'	60'-120'
	Sa	60'-120'	<60'-120'
	So/Ftg.	-	Einzelfahrten

Das übergeordnete Angebot – hier relevant: RegioBus-Linien mit überwiegend angebotsorientierter Linienplanung – ist im Rahmen der A-Achsen dargestellt. Das Grundnetz (G-Achsen) wird um das Angebot des Ergänzungsnetzes der lokalen Linien (L-Achsen) erweitert, wobei das Angebot auf den G- und L-Achsen „überwiegend nachfrageorientiert“ geplant wird²⁵.

Da einige der Verbindungskategorien, respektive Achsen, sowohl in VEP ÖPNV Saarland und NVP LK Saarlouis enthalten sind, werden die für Lebach relevanten Verbindungen inklusive der Bezeichnungen der jeweiligen Planwerke in der nachfolgenden Tabelle zusammengefasst (s. **Tabelle 15**).

25 vgl. NVP LK Saarlouis, S. 86

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**

Ergebnisbericht

Tabelle 15: Für Lebach relevante Verbindungen gem. VEP ÖPNV Saarland und NVP LK Saarlouis

Strecken	Verbindungs- funktion	Bezeichnung im VEP ÖPNV	Bezeichnung im NVP LK Saarlouis
Lebach-Saarbrücken	OZ-MZ	B3	SPNV5
			SPNV6
Lebach-Neunkirchen	MZ- MZ	C3	-
Lebach-Saarlouis			A2
Lebach-Dillingen			A2
Lebach-St. Wendel			A5
Lebach-Wadern			A3/A4
Lebach-Schmelz			MZ-GZ
Lebach-Saarwellingen	MZ-Gemeinde		G9
Lebach-Limbach			G16
Lebach-Primsweiler			A3/L6
Lebach-Hasborn-Dautweiler			L8
Dörsdorf-Dorf im Bohnental- (Limbach)			Gemeinde- Gemeinde

Zwischen Lebach und Neunkirchen besteht bisher keine Direktverbindung, stattdessen ist ein Umstieg erforderlich, was die Anforderungen des VEP ÖPNV Saarland noch erfüllt. Der NVP LK Saarlouis bezieht sich auf Linienverkehre des ÖPNV und nicht auf die Verkehrsbeziehungen an sich, daher findet diese Verbindung dort keine gesonderte Beachtung.

Für die Verbindungen zwischen Ober- und Mittelzentren gelten dementsprechend die Vorgaben des VEP. Bei Verkehren zwischen zwei Mittelzentren werden für Taktungen die strengeren Anforderungen angesetzt, also die des NVP LK Saarlouis, was dann auch für die übrigen Verbindungen gilt, da diese keine Vorgaben von Seiten des VEP erhalten. Die Bedienzeiten aller Verkehre werden mit denen des VEP verglichen, da der NVP keine Zeiten explizit vorschreibt.

Vorgaben zu Angebotsstandards für Linienbedarfsverkehre bestehen im VEP ÖPNV Saarland nicht. Im NVP LK Saarlouis wird für „flexible Bedienformen“ festgelegt, dass diese „nicht starr nach Fahrplan, sondern auf Abruf“ verkehren. Die Wartezeit zwischen Fahrtwunsch-Anmeldung und Fahrtantritt soll dabei nicht mehr als 20 Minuten betragen. Sofern im Zeitraum des angegebenen Fahrtwunsches eine

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

Ergebnisbericht

Verbindung mit dem „konventionellen“ (= liniengebundenen) ÖPNV bzw. SPNV möglich ist, ist unter Hinweis auf diese Linienverbindung die Buchung mit flexiblen Bedienformen abzulehnen²⁶.

Die festgelegten Erschließungsstandards im NVP LK Saarlouis²⁷ berücksichtigen in der Fortschreibung 2023 (Stand 21.03.2024) erstmals auch virtuelle Haltestellen und sind damit ebenfalls relevant für die Planung des On-Demand-Verkehrs (s. **Tabelle 16**).

Tabelle 16: Erschließungsstandards im NVP inkl. Nutzung virtueller ODR-Haltestellen

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

5.3 ÖPNV-Analyse

5.3.1 Organisation des ÖPNV

Das Saarland und der Landkreis Saarlouis sind regionaler bzw. lokaler Aufgabenträger innerhalb des Landes und somit Mitglieder des Zweckverbandes Personennahverkehr Saarland (ZPS). Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und den regionalen (landesweiten) Busverkehr ist das Saarland, vertreten durch das Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz. Die Landkreise und kreisfreien Städte²⁸ und somit der LK Saarlouis, sind die Aufgabenträger für den lokalen öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV).

Das gesamte Saarland wird durch einen Verkehrsverbund, den saarVV, abgebildet und gewährt u. a. ein einheitliches Tarifsystem für die Nutzung von Bussen & Bahnen. Verbundmitglieder sind somit auch die in und um Lebach agierenden Verkehrsunternehmen KVS GmbH, Saarbahn GmbH und Saar-Mobil GmbH & Co. KG.

5.3.2 ÖPNV-Angebot im Bestand

Gemäß dem VEP ÖPNV Saarland werden die unterschiedlichen Linienverkehre in vier Mobilitätsebenen unterteilt²⁹. Dabei wird auch der SPNV in Bezug auf die Taktungen und Bedienzeiten

²⁶ vgl. NVP LK Saarlouis, S. 86

²⁷ vgl. NVP LK Saarlouis, Tabelle 29

²⁸ bzw. deren Zusammenschlüsse, in dem Fall der Zweckverband ÖPNV auf dem Gebiet des Regionalverbandes Saarbrücken

²⁹ VEP ÖPNV Saarland, S 268

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**

Ergebnisbericht

analysiert, da ODR vorwiegend als Zubringer eingesetzt werden soll. Als Grundlage für die nachfolgende Analyse dienten die Fahrpläne, die im Jahr 2022 gültig waren.

1. Mobilitätsebene

Die erste Ebene besteht aus überregionalen und landesübergreifenden sowie aus regionalen Verbindungen des SPNV, der in Lebach durch eine Regionalbahn-Linie und die Saarbahn vertreten ist. Dabei stellt Lebach jeweils den Endpunkt der Verbindung dar.

Die Regionalbahn RB 72 wird vom Verkehrsunternehmen Vlexx betrieben und verkehrt zwischen Lebach und Saarbrücken über Illingen. Im Stadtgebiet von Lebach hält jede Fahrt am Bahnhof im Stadtteil Lebach, sowie an einem weiteren Haltepunkt im Ortsteil Jabach. Die Reisezeit zwischen den Bahnhöfen Lebach und Saarbrücken Hbf beträgt mit der RB 72 je nach Tageszeit 45 bis 55 Minuten.

Lebach wird zudem durch die Saarbahn-Linie S 1, die von der Saarbahn GmbH betrieben wird, mit Saarbrücken verbunden. Die S 1 fährt dabei u. a. über Riegelsberg bis Saarbrücken und im Anschluss über die französische Grenze bis nach Saargemünd. Im Stadtgebiet von Lebach hält sie an den Haltepunkten Landsweiler Süd, Landsweiler Nord, Lebach Süd und dem Bahnhof Lebach. Am Haltepunkt Lebach-Jabach hält sie nur morgens, mittags und nachmittags, zu den Schul-relevanten Zeiten. Mit der S 1 dauert die Fahrt zwischen Lebach und Saarbrücken Hbf ca. 50 Minuten.

Da beide Bahnlinien Lebach und Saarbrücken verbinden, werden die Takte zusätzlich zusammen betrachtet, wobei es teilweise zu ungleichmäßigen Aufteilungen innerhalb der 60 Minuten kommt (s. **Tabelle 17**).

Tabelle 17: Taktangebot 1. Mobilitätsebene (Fahrplan 2022)

Uhrzeit (Stunden)	Mo-Fr			Sa			So		
	RB 72	S 1	Gesamt	RB 72	S 1	Gesamt	RB 72	S 1	Gesamt
04-06	~60'	30'	15'/30'/15'	1 Fahrt	60'	60'	-	-	-
06-09	~45'	30'	15'/30'/15'	~45'	~45'	15'/30'/15'	-	60'	60'
09-12	60'	60'	15'/45'	60'	30'	30'	60'	60'	30'
12-14	60'	30'	15'/30'/15'	60'	30'	30'	60'	30'	30'
14-16	60'	30'	15'/30'/15'	60'	30'	30'	60'	30'	30'
16-19	~45'	30'	15'/30'/15'	60'	30'	30'	60'	30'	30'
19-22	60'	~20'	15'/30'/15'	60'	60'	30'	60'	60'	30'
22-01	60'	60'	~30'	60'	60'	60'	60'	60'	~45'
01-04	-	-	-	-	-	-	-	-	-

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

Ergebnisbericht

Die Angebotsstandards des VEP ÖPNV bezüglich der Taktung und der Betriebszeiten (siehe **Tabelle 12**) werden nicht nur eingehalten, sondern teilweise deutlich übertroffen.

2. Mobilitätsebene

Die zweite Ebene soll die Lücken im Schienennetz durch regionale und landesübergreifende Buslinien schließen, wobei in bzw. von und nach Lebach drei PlusBus- und eine ExpressBus-Linie verkehren, die alle am Bahnhof im Stadtteil Lebach enden bzw. starten³⁰.

Die PlusBus-Linie R 3 fährt von Wadern über Schmelz bis nach Lebach. Im Stadtgebiet von Lebach, fährt die Linie über die B 268 von Nordwesten kommend bis zum Bahnhof und durchfährt dann ausschließlich die Stadtteile Niedersaubach und Lebach³¹.

Die B 269 Richtung Nordosten wird von der PlusBus-Linie R 4 zwischen Lebach und St. Wendel befahren. Diese Linie verkehrt zudem zwischen Hasborn-Dautweiler und St. Wendel, wodurch im Bereich des Landkreises St. Wendel ein Halbstundentakt besteht (diese Taktverdichtung ist ohne Belang für das Stadtgebiet von Lebach). Neben der Kernstadt, dem Stadtteil Lebach, hält diese Linie auch in den Stadtteilen Aschbach und Thalexweiler.

Die Fahrt von Lebach über Dillingen bis nach Saarlouis ermöglichen die PlusBus-Linie R 5, ergänzt durch die ExpressBus-Linie X 5. Beide Linien befahren grundsätzlich die gleiche Strecke, wobei im Stadtgebiet von Lebach über die B 269 die Stadtteile Knorscheid und Lebach angebunden werden. Der ExpressBus fährt von Saarlouis nach Lebach lediglich von Montag bis Freitag mit zwei Fahrten nachmittags. Er hält dabei nicht an jeder Haltestelle, was innerhalb von Lebach zwei Haltestellen in Knorscheid betrifft. Morgens fährt Richtung Saarlouis neben dem stündlichen PlusBus auch der ExpressBus mit drei zusätzlichen Fahrten. Der ExpressBus fährt innerhalb von 45 Minuten zwischen dem ZOB in Saarlouis und dem Bahnhof in Lebach, während der PlusBus für diese Strecke nahezu eine Stunde benötigt.

Die Linien R 3, R 5 und X 5 werden von der KVS betrieben, während die Linie R 4, die außerhalb von Lebach im Landkreis St. Wendel verkehrt, von Saar-Mobil gefahren wird. Die Takte sind in der nachfolgenden **Tabelle 18** zusammengefasst.

30 VEP ÖPNV Saarland, S 268

31 SaarVV a), online

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

Ergebnisbericht

Tabelle 18: Taktangebot 2. Mobilitätsebene (Fahrplan 2022)

Uhrzeit (Stunden)	Mo-Fr			Sa			So		
	R 3	R 4	R 5+X 5	R 3	R 4	R 5+X 5	R 3	R 4	R 5+X 5
04-06	60'	~90'	~30'*	-	-	-	-	-	-
06-09	~45'	60'	~45'*	60'	60'	60'	1 Fahrt	1 Fahrt	1 Fahrt
09-12	60'	60'	60'	60'	60'	60'	120'	120'	120'
12-14	~45'	60'	60'	60'	60'	60'	120'	120'	120'
14-16	~45'	60'	60'	60'	60'	60'	120'	120'	120'
16-19	~45'	60'	~30'*	60'	60'	60'	120'	120'	120'
19-22	60'	60'	60'	60'	60'	60'	120'	120'	1 Fahrt
22-01	~90'	60'	~90'	60'	60'	1 Fahrt	~120'	1 Fahrt	-
01-04	-	-	-	1 Fahrt	1 Fahrt	-	-	-	-

* vereinzelt mit ExpressBus-Fahrten

Die Taktvorgaben des NVP LK Saarlouis werden erkennbar eingehalten, ebenso wie die Bedienungszeiträume gemäß VEP ÖPNV Saarland.

3. Mobilitätsebene

Die lokalen Buslinien bilden die dritte Ebene. Diese Linien sind in Lebach u. a. aufgrund der regelmäßigen Beförderung von Schülerinnen und Schülern zahlreich vorhanden.

Die Linie 463 verbindet Lebach zum einen mit Saarwellingen und zum anderen mit Saarlouis, wie die Linien R 5 und X 5, allerdings mit anderer Route. Zum Vergleich benötigt die lokale Buslinie unter Umgehung von Dillingen ca. 50 Minuten, was zwischen den Fahrzeiten der PlusBus- und ExpressBus-Linie liegt. Dabei fährt die Linie 463 über Reisbach – inkl. Bedienung auch der Lebacher Stadtteile Eidenborn und Falscheid.

Zwischen Lebach und den Schmelzer Ortsteilen Limbach bzw. Dorf im Bohnental verkehrt die Buslinie 464, die damit neben Lebach die Stadtteile Niedersaubach und Gresaubach erschließt.

Die Stadtteile Dörsdorf, Steinbach, Thalexweiler, Aschbach und Lebach werden von der Linie 473 durchfahren. Diese verkehrt je nach Wochentag und Uhrzeit ab/bis Hasborn-Dautweiler, Dorf im Bohnental, Lindscheid, Überroth, Scheuern, Neipern, Sotzweiler und/oder Limbach. Am Wochenende fährt die Linie 473 nicht über die Stadtgrenze von Lebach hinaus.

Die drei lokalen Buslinien, allen voran die Linie 473, fahren hinsichtlich ihrer Taktung nicht so stringent im Linienverkehr, wie die PlusBus- und ExpressBus-Linien der zweiten Mobilitätsebene.

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

Ergebnisbericht

Diese lokalen Buslinien werden von der KVS betrieben und sollen künftig – je nach Variante – zu gewissen Uhrzeiten durch das neue ODR-Angebot substituiert werden. Die Taktungen der Regelfahrten dieser drei Linien werden in **Tabelle 19** zusammengestellt.

Tabelle 19: Taktangebot 3. Mobilitätsebene, Auszug KVS-Linien in Lebach (Fahrplan 2022)

Uhrzeit (Stunden)	Mo-Fr			Sa			So		
	463	464	473	463	464	473	463	464	473
04-06	1 Fahrt	-	-	-					
06-09	60'	60'	~45'	60'	120'	1 Fahrt	-	-	-
09-12	60'	60'	120'	60'	120'	120'	-	-	-
12-14	60'	1 Fahrt	~60'	60'	120'	120'	60'	120'	120'
14-16	60'	1 Fahrt	120'	60'	120'	120'	60'	120'	120'
16-19	60'	60'	~90'	60'	120'	120'	60'	120'	120'
19-22	60'	-	-	60'	-		60'	-	-
22-01	-	-	-	1 Fahrt	-		-	-	-
01-04	-	-	-	-	-		-	-	-

Unter der Woche sind abends bei allen drei Linien Defizite vorhanden. Bei den Linien 464 und 473 kommen tagsüber noch Angebotslücken bzw. Taktungen von lediglich 120 Minuten hinzu. Samstags erfüllt die Linie 463 alle Vorgaben, wohingegen die beiden anderen Linien den Betrieb abends zu früh einstellen. Die Taktvorgaben werden sonntags bei allen Linien eingehalten, allerdings fahren vor 12 Uhr keine Busse, und bei den Linien 464 und 473 ist die Bedienzeit abends ebenfalls zu kurz.

Daneben gibt es weitere für die Konzeption des On-Demand-Verkehrs in Lebach relevante lokale Buslinien, die nicht von der KVS betrieben werden oder außerhalb des Stadtgebietes verkehren. Diese bleiben unverändert, bieten aber Anschlussverbindungen für das neue ODR-Angebot und werden daher ebenfalls betrachtet.

Die Linie 619 wird, wie die Linie R 4, durch Saar-Mobil betrieben; beide Linien verkehren überwiegend im Landkreis St. Wendel. Innerhalb des Stadtgebietes von Lebach wird lediglich der Stadtteil Dörsdorf im Norden erschlossen, außerhalb von Lebach fährt die Linie 619, zunächst ähnlich wie die Linie 473, über z. B. Neipel, Scheuern, Hasborn-Dautweiler oder Dorf im Bohnental, aber zum Teil auch bis nach St. Wendel, wie die PlusBus-Linie R 4 (s. **Tabelle 20**).

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

Ergebnisbericht

Tabelle 20: Taktangebot 3. Mobilitätsebene, Auszug Linie 619 in Lebach (Fahrplan 2022)

Uhrzeit (Stunden)	Mo-Fr	Sa	So
	619		
04-06	-	-	-
06-09	-	-	-
09-12	120'	-	-
12-14	120'	1 Fahrt	-
14-16	120'	-	-
16-19	120'	1 Fahrt	-
19-22	-	-	-
22-01	-	-	-
01-04	-	-	-

Die Linie 619 hält die Taktvorgaben des NVP Saarlouis an allen Wochentagen nicht ein. Außerdem sind die Betriebszeiten werktags zu kurz, und an Sonntagen wird gar nicht gefahren. Allerdings bezieht sich die Linie 619 größtenteils auf das Gebiet und in die Zuständigkeit des Landkreises St. Wendel, weshalb die Vorgaben des NVP LK Saarlouis nur bedingt als Maßstab herangezogen werden können und müssen.

Gänzlich außerhalb des Lebacher Stadtgebietes fahren die von der KVS betriebenen Linien 466, 467 und 468. Diese verkehren nordwestlich von Lebach, vorrangig auf dem Gebiet der Gemeinde Schmelz. Die Linie 466 fährt unter der Woche von Schmelz über Primweiler und Dillingen bis nach Saarlouis, samstagsabends und sonntags fährt diese Verbindung lediglich bis Nalbach, woraufhin in die Linie 403 nach Dillingen und Saarlouis umgestiegen werden kann. Die Linie 467 verbindet Schmelz mit Michelbach, Schattertriesch, Limbach und Dorf im Bohnental, während die Linie 468 durch Schmelz, Hüttersdorf und Primweiler fährt³². Die Taktungen der drei lokalen Buslinien werden im Folgenden dargestellt und analysiert³³ (s. **Tabelle 21**).

³² KVS d), online, KVS e), online

³³ KVS d), online, KVS e), online, KVS f), online

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

Ergebnisbericht

Tabelle 21: Taktangebot 3. Mobilitätsebene, Auszug KVS-Linien außerhalb Lebachs (Fahrplan 2022)

Uhrzeit (Stunden)	Mo-Fr			Sa			So		
	466	467	468	466	467	468	466	467	468
04-06	60'	-	-	~60'	-	-	-	-	-
06-09	60'	60'	1 Fahrt	60'	120'	-	-	-	-
09-12	60'	60'	60'	60'	120'	-	-	-	-
12-14	60'	60'	~90'	60'	120'	-	60'	120'	-
14-16	60'	60'	60'	60'	120'	-	60'	120'	-
16-19	60'	60'	1 Fahrt	~60'	120'	-	60'	120'	-
19-22	60'	~60'	-	60'	-	-	-	-	-
22-01	~60'	-	-	-	-	-	-	-	-
01-04	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Bis auf die Angebotslücken am Sonntagmorgen und -abend, erfüllt die Linie 466 alle Vorgaben von VEP und NVP. Die Linie 467 hält die Standards bezüglich der Taktungen ein, die Morgen- und Abendstunden werden allerdings an allen Tagen nicht ausreichend bedient. Ausschließlich von Montag bis Freitag verkehrt die Linie 468, die bis auf eine zweistündige Lücke um 12 Uhr einen ausreichend engen Takt vorweist. Der Betrieb beginnt allerdings zu spät und hört auch vorzeitig auf.

4. Mobilitätsebene

Die vierte Ebene vereint Alternativen zum „klassischen“ Busverkehr, die in Lebach durch zwei von der KVS betriebene Rufbuslinien vertreten sind:

- Die Linie 453 verkehrt ausschließlich innerhalb des Stadtgebietes und verbindet so die Stadtteile Lebach, Landsweiler, Eidenborn, Falscheid und Knorscheid miteinander.
- Im Fahrplan der Linie 473 sind neben dem Linienverkehr auch Fahrten mit dem Rufbus eingetragen, da beide Verbindungen Dörsdorf mit den nördlich gelegenen Gemeinden verbindet. Der Rufbus verkehrt dabei zwischen Dorf im Bohnental, Neipel, Scheurer, Überroth, Lindscheid, Hasborn-Dautweiler und wie bereits erwähnt dem Lebacher Stadtteil Dörsdorf.

Beide Rufbusse bedürfen einer Voranmeldung per Telefon oder Website bis spätestens eine Stunde vor Abfahrzeit und fahren fahrplangebunden. Beide Linien fahren montags bis freitags im 2-Stunden-Takt von etwa 8 bis 19 Uhr.

Wie die **Tabelle 22** zeigt, fahren beide Linien lediglich von Montag bis Freitag von etwa 8 bis 19 Uhr.

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

Ergebnisbericht

Tabelle 22: Taktangebot 4. Mobilitätsebene (Fahrplan 2022)

Uhrzeit (Stunden)	Mo-Fr		Sa		So	
	453	473	453	473	453	473
04-06	-	-	-	-	-	-
06-09	120'	120'	-	-	-	-
09-12	120'	120'	-	-	-	-
12-14	120'	120'	-	-	-	-
14-16	120'	120'	-	-	-	-
16-19	120'	120'	-	-	-	-
19-22	-	-	-	-	-	-
22-01	-	-	-	-	-	-
01-04	-	-	-	-	-	-

Andere Verbindungen

Die lokalen Buslinien beinhalten unterschiedliche Fahrten, die zunächst bestehen bleiben sollen und nicht von der Einführung von ODR beeinflusst werden.

- Konkret betrifft dies Schülerfahrten, die zu den Schulzeiten über die verschiedenen Bildungseinrichtungen fahren und somit vom „Regelverkehr“ mehr oder weniger abweichen. Der Schülerverkehr wird weder in den Karten, noch in der weiteren Bearbeitung großartig Beachtung finden, da dieser zum Systemstart nicht durch das Projekt beeinflusst wird.
- Inwiefern Pendlerfahrten, deren Linienweg und/oder Uhrzeit von den Taktfahrten abweichen, ersetzt werden, hängt von der Variantenauswahl ab und wird daher grundsätzlich nicht in den Karten berücksichtigt.

Einige Fahrten der Linie 473 bilden hier eine Ausnahme, da sie aus „historisch gewachsenen“ Gründen bis auf weiteres wohl nicht entfallen werden. Grund hierfür ist die ExpressBus-Linie X 66 (ab Dezember 2023, vorher als Schnellbus-Linie 666 bezeichnet), welche über die Bundesautobahn A 1 von Theley bzw. Tholey bis Saarbrücken in knapp 70 Minuten fährt. Diese verspricht einen sicheren Rendezvous-Anschluss an die Linie 473, indem der ExpressBus sogar auf die lokale Buslinie wartet (s. **Abbildung 11**). Dies betrifft die Fahrten zwischen der Sotzweiler Autobahnmeisterei (die knapp außerhalb des Stadtgebiets Lebach liegt) Thalexweiler, Steinbach, Dörsdorf und den von Lebach aus nördlich liegenden Gemeinden. Da es sich um Pendlerfahrten handelt, werden die Fahrten beider Linien nicht am Wochenende angeboten.

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

Ergebnisbericht

Abbildung 11: Zusammenspiel der Linien X 66 und 473 in Sotzweiler



Zum besseren Verständnis zeigt der obige Ausschnitt aus dem Fahrplanflyer der Linie X 66 das Zusammenspiel beider Linien, wobei die abgebildeten Fahrten der 473 auch die einzigen Pendlerfahrten sind, die in den Fahrplänen mit dargestellt werden.

Bei den lokalen Buslinien sollte grundsätzlich eine Unterteilung bzw. Neuordnung angedacht werden, da beispielsweise die Linie 473 „Regelfahrten“, Schülerfahrten, die zuvor analysierten Pendlerfahrten, sowie die Rufbusfahrten auf unterschiedlichen Routen beinhaltet.

Neben den Plus- und ExpressBus-Linien existiert ein Landesnetz für Nachtbuslinien³⁴. Demnach hält der Nachtbus N 4 aus Saarbrücken u. a. um 4:42 in Lebach am Bahnhof zur Weiterfahrt über Schmelz bis nach Dillingen fährt. Die Nachtbus-Linie N 6 startet in St. Wendel und endet um 5:22 Uhr am Bahnhof in Lebach. Diese Verbindungen wären relevant, falls das ODR-Angebot für Lebach auch in den Nächten mit Nachtbus-Betrieb angeboten werden soll.

³⁴ Saarlandweite Nachtbusse verkehren jeweils in den Nächten von Freitag auf Samstag, von Samstag auf Sonntag und in den Nächten auf Feiertage (außer in den Nächten vor dem 1. und 2. Weihnachtsfeiertag); zusätzlich an Fastnacht in der Nacht von Donnerstag (Weiberfastnacht) auf Freitag und von Sonntag auf Rosenmontag

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

Ergebnisbericht

5.3.3 Zeitliche und räumliche Angebotsdefizite im ÖPNV

Zeitliche Angebotslücken

Die nachfolgenden Tabellen (**Tabelle 23**, **Tabelle 24** und **Tabelle 25**) zeigen sämtliche Betriebszeiten der bestehenden öffentlichen Verkehre, getrennt nach Montag bis Freitag, Samstag und Sonntag, jeweils auf einen Blick. Dabei werden die Verkehre entsprechend der Zuordnung in die vier Mobilitätsebenen eingefärbt:

- 1. Ebene: rot,
- 2. Ebene: orange,
- 3. Ebene: gelb,
- 4. Ebene: grün.
- Das **blaue Rechteck** stellt die maßgebenden Bedienzeiten des VEP ÖPNV Saarland dar.

Die vier lokalen Linien, die als mögliche Anschlussverkehre interessant sind, im Rahmen der On-Demand-Konzeption für Lebach aber unverändert bleiben sollen, werden jeweils in einem separaten Tabellenblock darunter dargestellt.

Tabelle 23: ÖPNV-Betriebszeiten Mo-Fr, Bestand

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24/0	
											RB72													
											S1													
											R3													
											R4													
											R5 X5													
											463													
											464		(S)											
											473													
											473													
											453													
											466													
											467													
											468													
											619													

(S) nur an Schultagen, 13 bis 15 Uhr ab Lebach, 14 bis 16 Uhr nach Lebach

Montag bis Freitag sollten die Verkehre im 30- bis 60-Minuten-Takt fahren, womit jeder „weiße Kasten“ innerhalb des blauen Feldes eine zeitliche Lücke darstellt.

Da für Bedarfsverkehre bzw. flexible Bedienformen bisher keine Vorgaben existierten, liegt diese Mobilitätsebene nicht innerhalb des blauen Rechtecks und hat somit (formal) auch keine zeitlichen Angebotslücken.

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**

Ergebnisbericht

Tabelle 24: ÖPNV-Betriebszeiten Samstag, Bestand

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24/0	
											RB72													
											S1													
											R3													
											R4													
											R5 X5													
											463													
											464*													
											473													
											466													
											467*													
											619													

*beide Richtungen 120'-Takt

Da die Taktfrequenz nach dem NVP LK Saarlouis samstags zwischen 60 und 120 Minuten betragen sollte, sind alle Bereiche innerhalb des blauen Rechtecks, in denen mehr als zwei Kästen nebeneinander weiß sind, zeitliche Angebotslücken.

Tabelle 25: ÖPNV-Betriebszeiten Sonntag, Bestand

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24/0	
											RB72													
											S1													
											R3													
											R4													
											R5 X5													
											463													
											464*													
											473													
											466													
											467*													

*beide Richtungen 120'-Takt

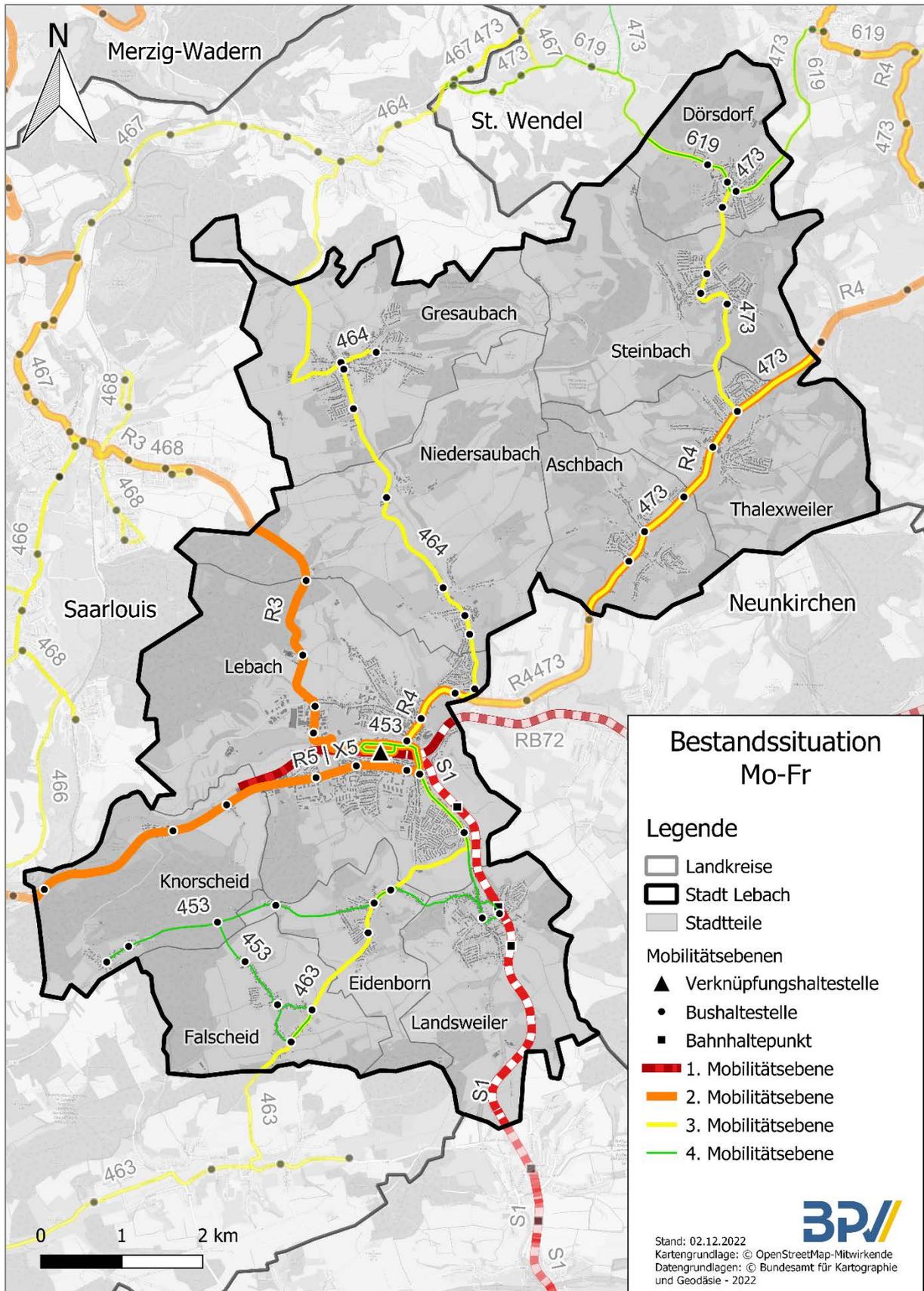
Sonntags sollte der Takt gemäß des NVP LK Saarlouis mindestens 120 Minuten betragen, womit ebenso die Bereiche im blauen Rechteck, in denen mehr als zwei Kästen nebeneinander weiß sind, zeitliche Angebotslücken darstellen.

Räumliche Angebotslücken

In den nachfolgenden Abbildungen (**Abbildung 12**, **Abbildung 13** und **Abbildung 14**) ist die räumliche Bestandssituation getrennt nach Montag bis Freitag, Samstag und Sonntag in Karten dargestellt, wobei jeweils sämtliche Linienverkehre die an diesen Tagen regelmäßig fahren abgebildet sind.

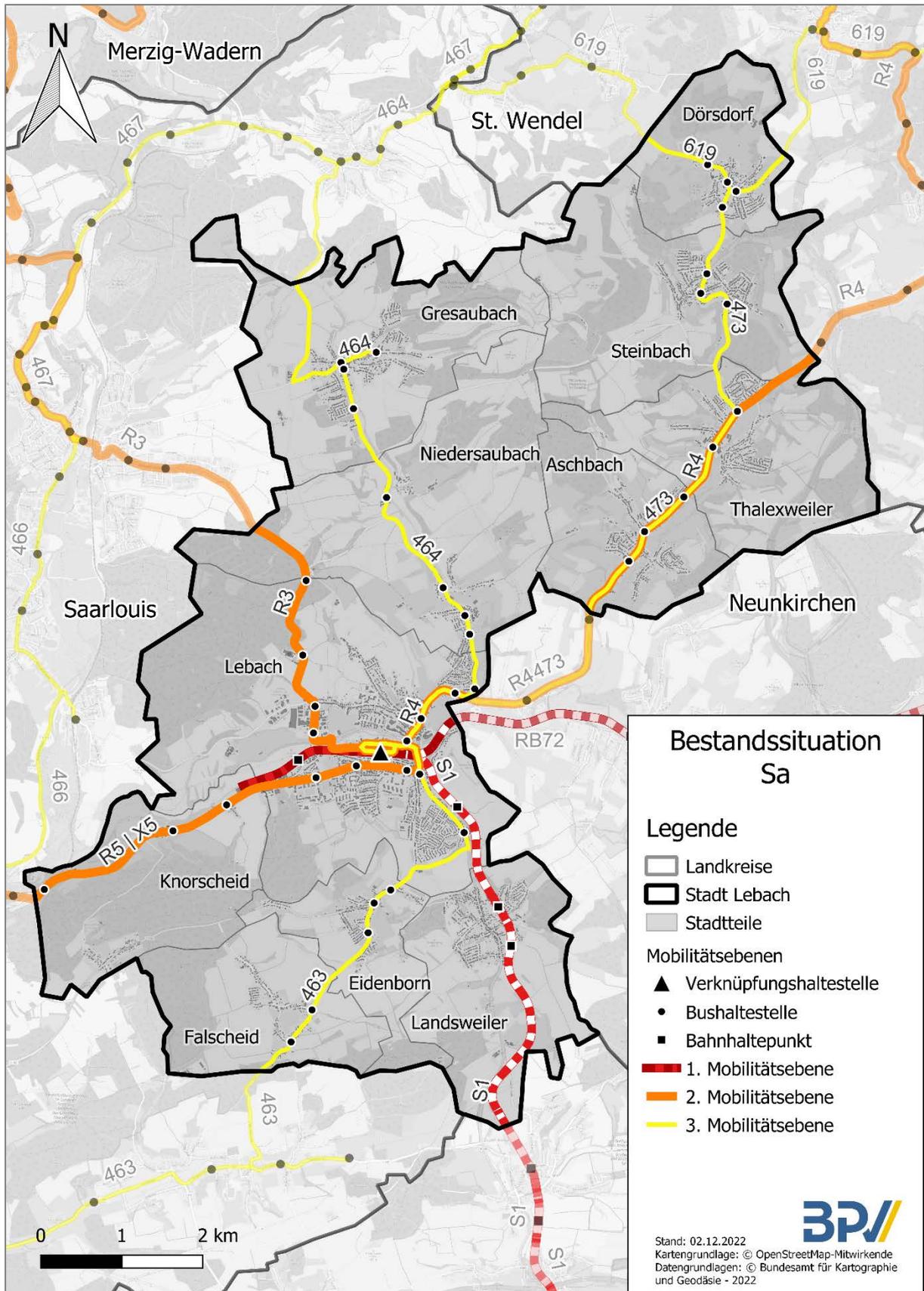
**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

Abbildung 12: ÖPNV-Linienverkehr Mo-Fr, Bestand (Fahrplan 2022)



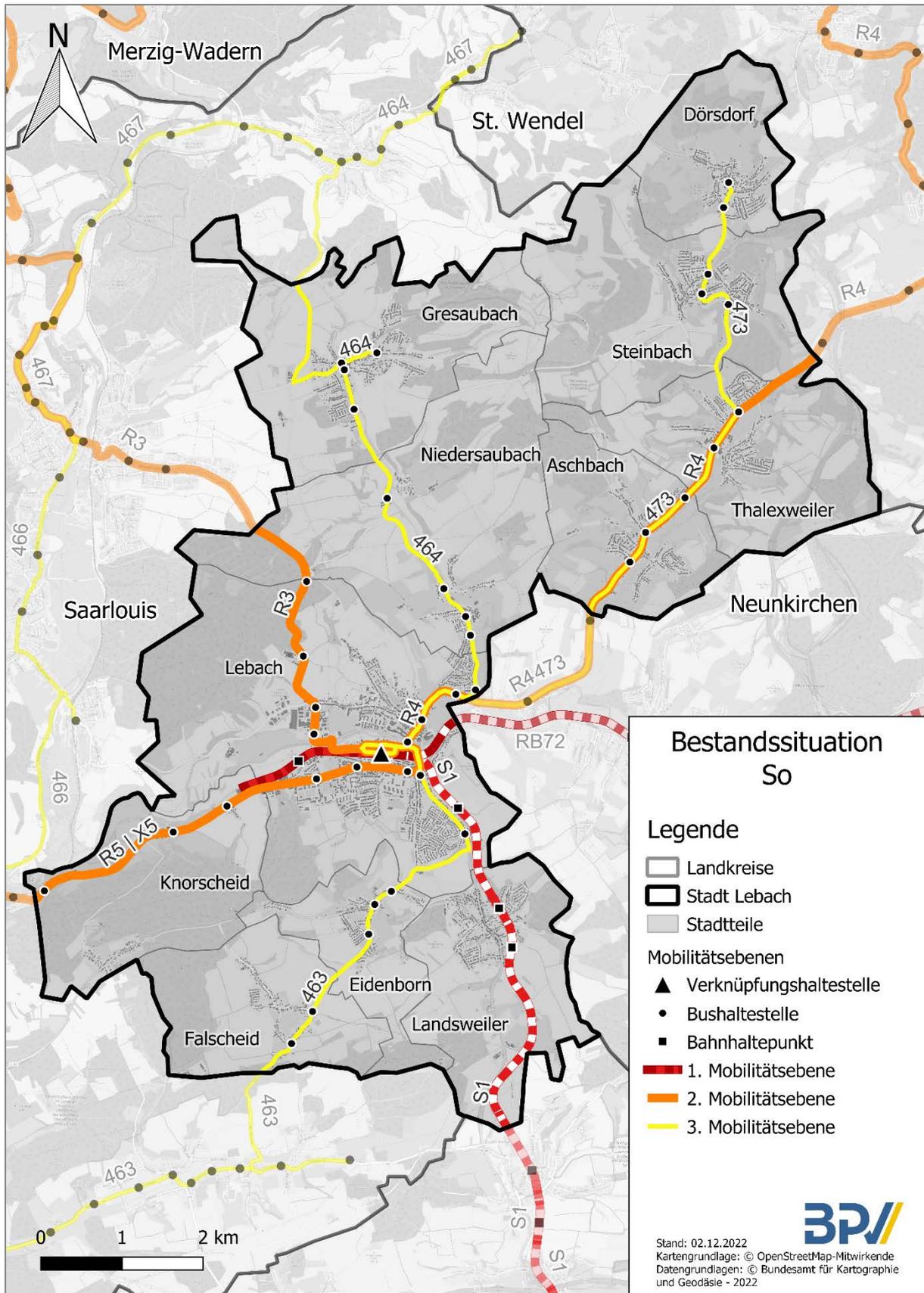
**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

Abbildung 13: ÖPNV-Linienverkehr Samstag, Bestand (Fahrplan 2022)



**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

Abbildung 14: ÖPNV-Linienverkehr Sonntag, Bestand (Fahrplan 2022)



5.3.4 Erreichbarkeitsdefizite im ÖPNV

Grundsätzlich bestehen in allen Stadtteilen an allen Wochentagen ÖPNV-Angebote, lediglich die Ortsteile Hoxberg und Zollstock werden am Wochenende gar nicht bedient.

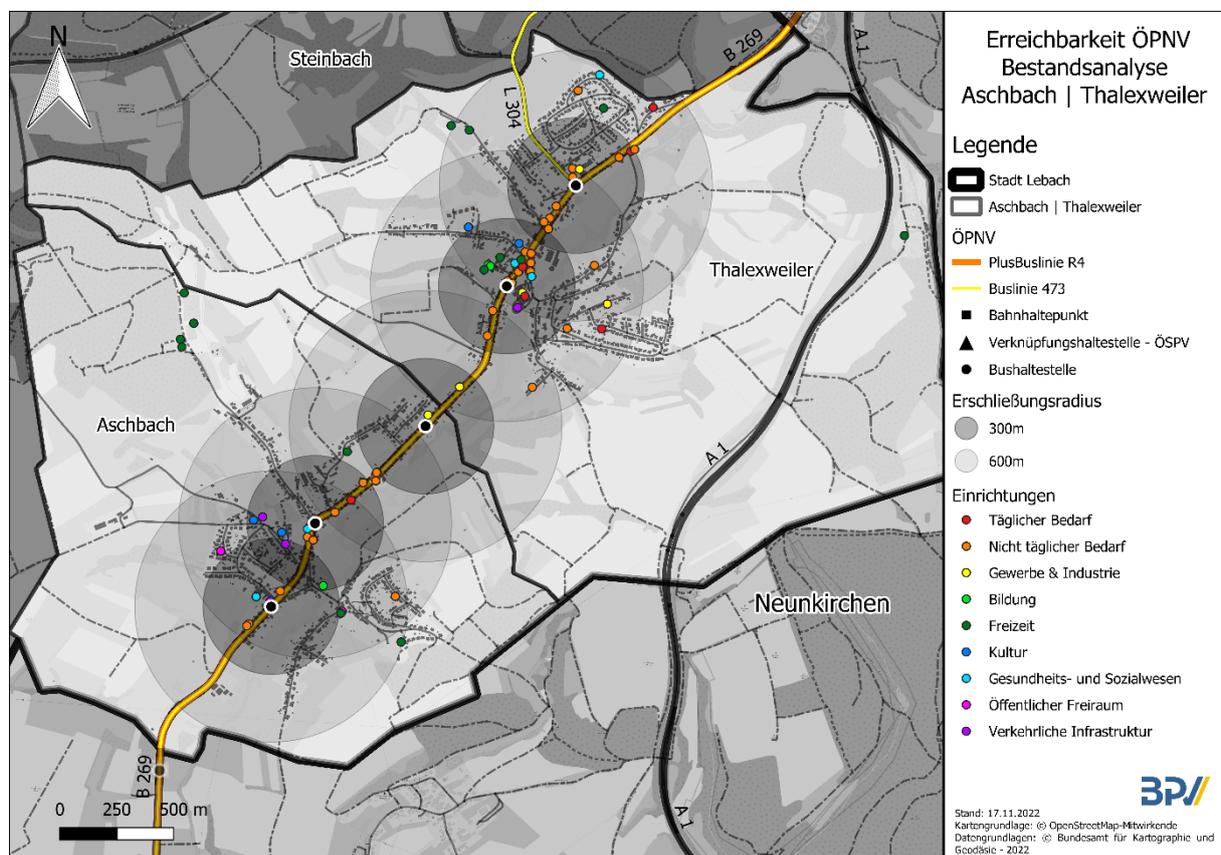
Die meisten ÖPNV-Angebote verlaufen dabei über die Schiene und klassifizierte Straßen, lediglich die lokale Linie 463 und die Rufbuslinie 453 fahren im Stadtgebiet auch über Gemeindestraßen. Die Entfernungen der Haltepunkte zu den Wohnungen der Bevölkerung, zu Einrichtungen des täglichen Bedarfs sowie zu weiteren Wegezielen fallen somit sehr unterschiedlich aus.

Um die Erreichbarkeiten jedes Stadtteils analysieren zu können werden die Standards des NVP (vgl. **Tabelle 16**) herangezogen und die vorgegebenen Erschließungsradien um jeden Haltepunkt gebildet.

Nachfolgend wird dies für alle Lebacher Stadtteile analysiert: für Aschbach und Thalexweiler (s. **Abbildung 15**), Dörsdorf (s. **Abbildung 16**), für Eidenborn und Falscheid (s. **Abbildung 17**), Gresaubach (s. **Abbildung 18**), Knorscheid (s. **Abbildung 19**), Landsweiler (s. **Abbildung 20**), für den Kernstadtteil Lebach (s. **Abbildung 21**), Niedersaubach (s. **Abbildung 22**) und für Steinbach (s. **Abbildung 23**).

Dabei wurden jeweils die ÖPNV-Verbindungen mit dargestellt, die mindestens von Montag bis Freitag verkehren, womit alle Haltestellen abgebildet sind, die regelmäßig angefahren werden.

Abbildung 15: Erreichbarkeitsanalyse Aschbach und Thalexweiler



**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

Abbildung 16: Erreichbarkeitsanalyse Dörsdorf

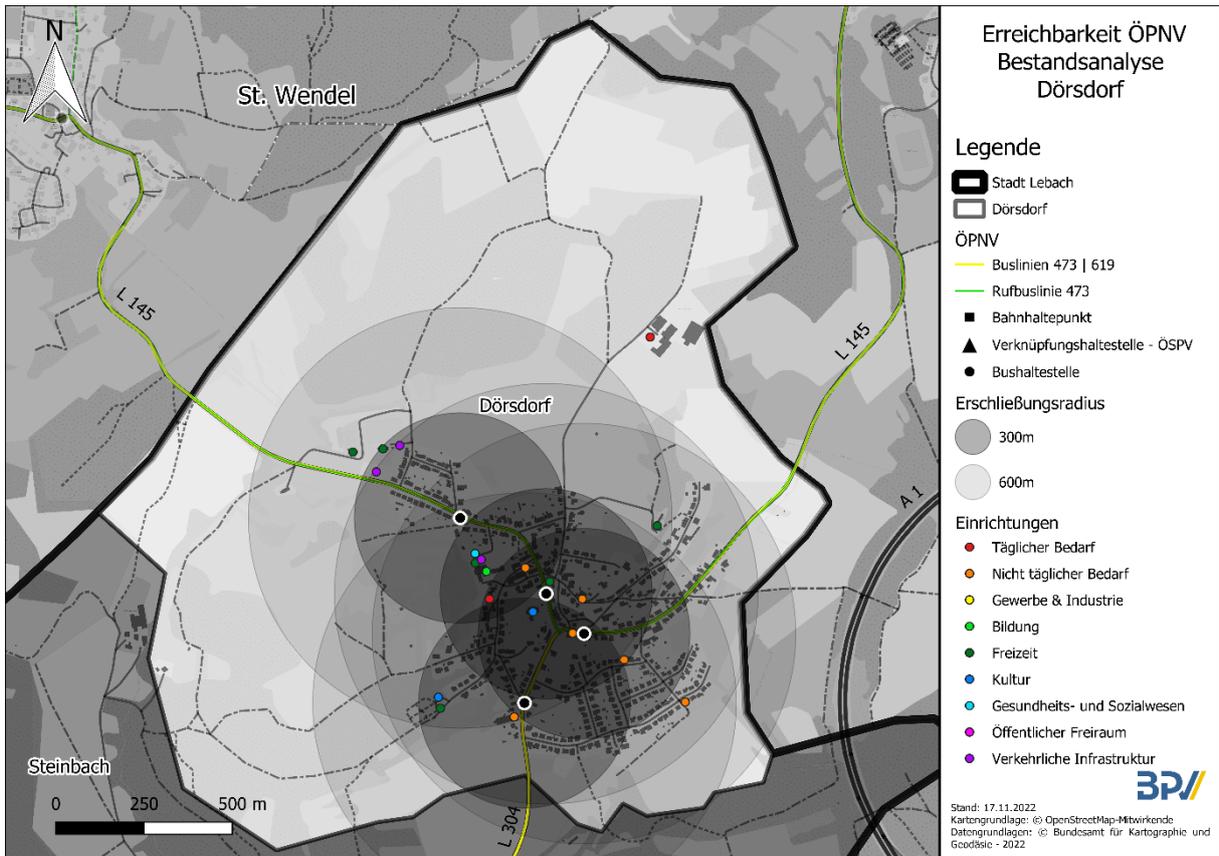
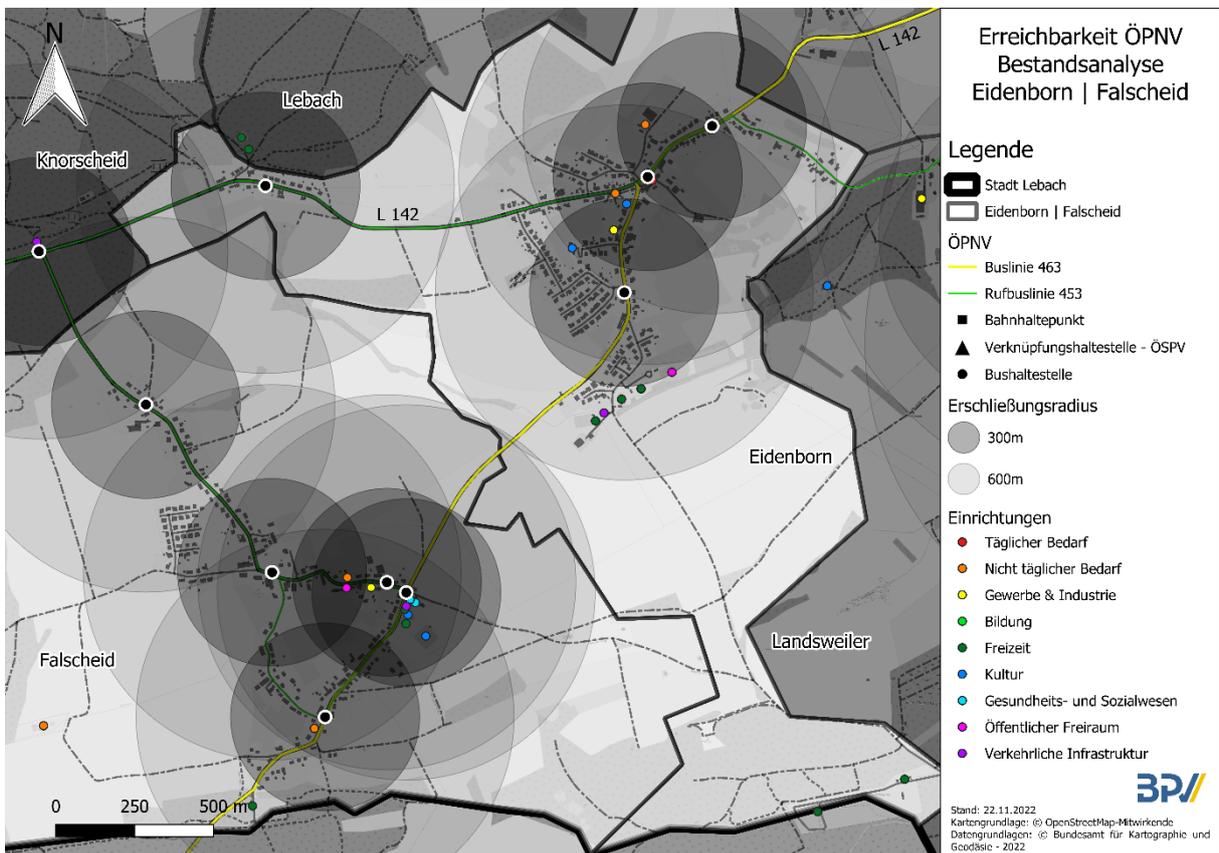


Abbildung 17: Erreichbarkeitsanalyse Eidenborn und Falscheid



**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

Abbildung 18: Erreichbarkeitsanalyse Gresaubach

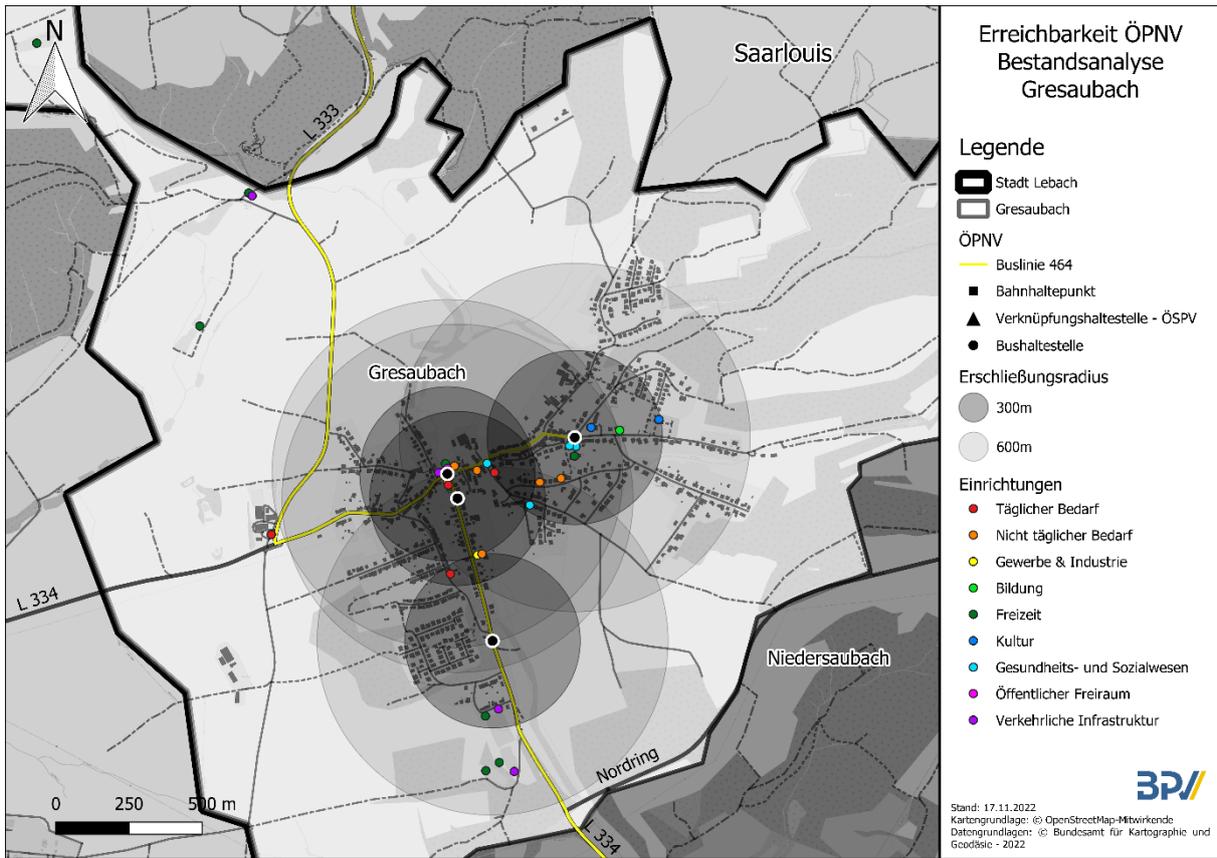
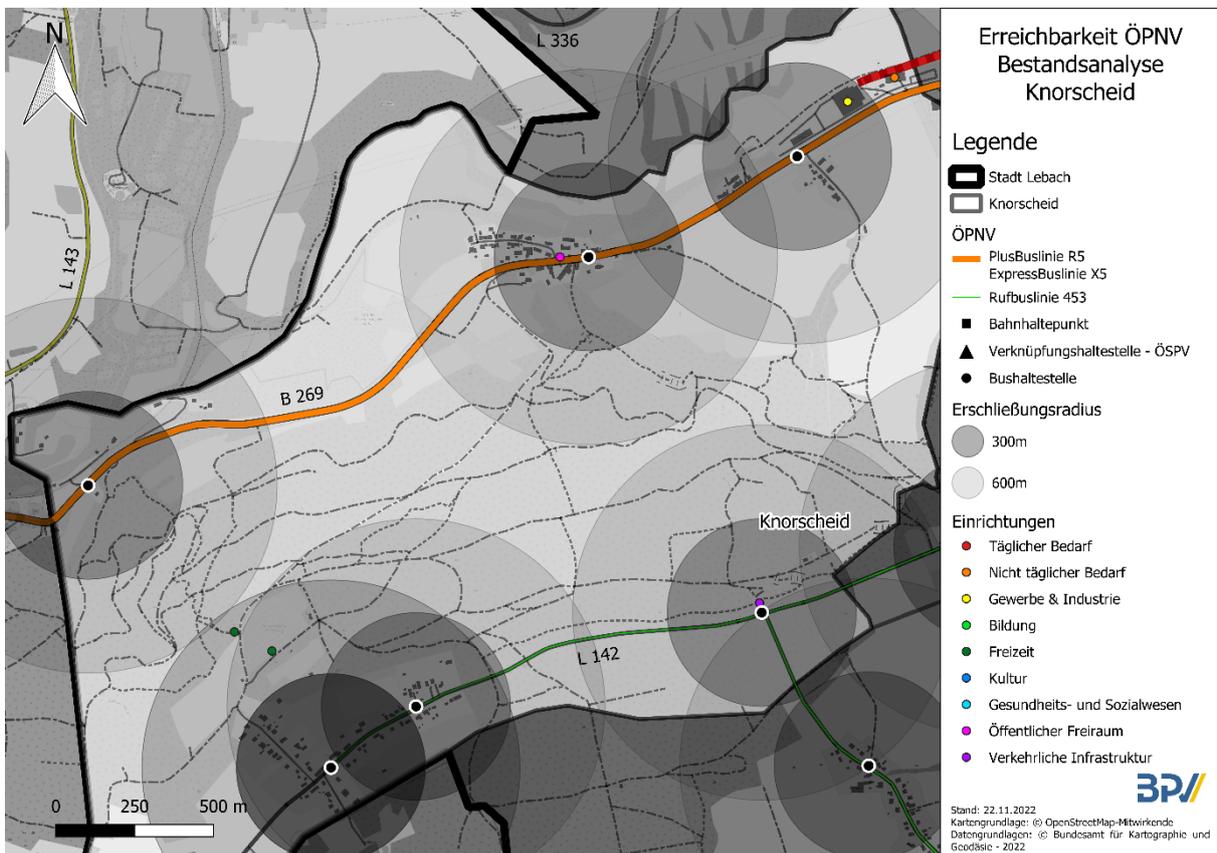


Abbildung 19: Erreichbarkeitsanalyse Knorscheid



KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

Ergebnisbericht

Abbildung 20: Erreichbarkeitsanalyse Landsweiler

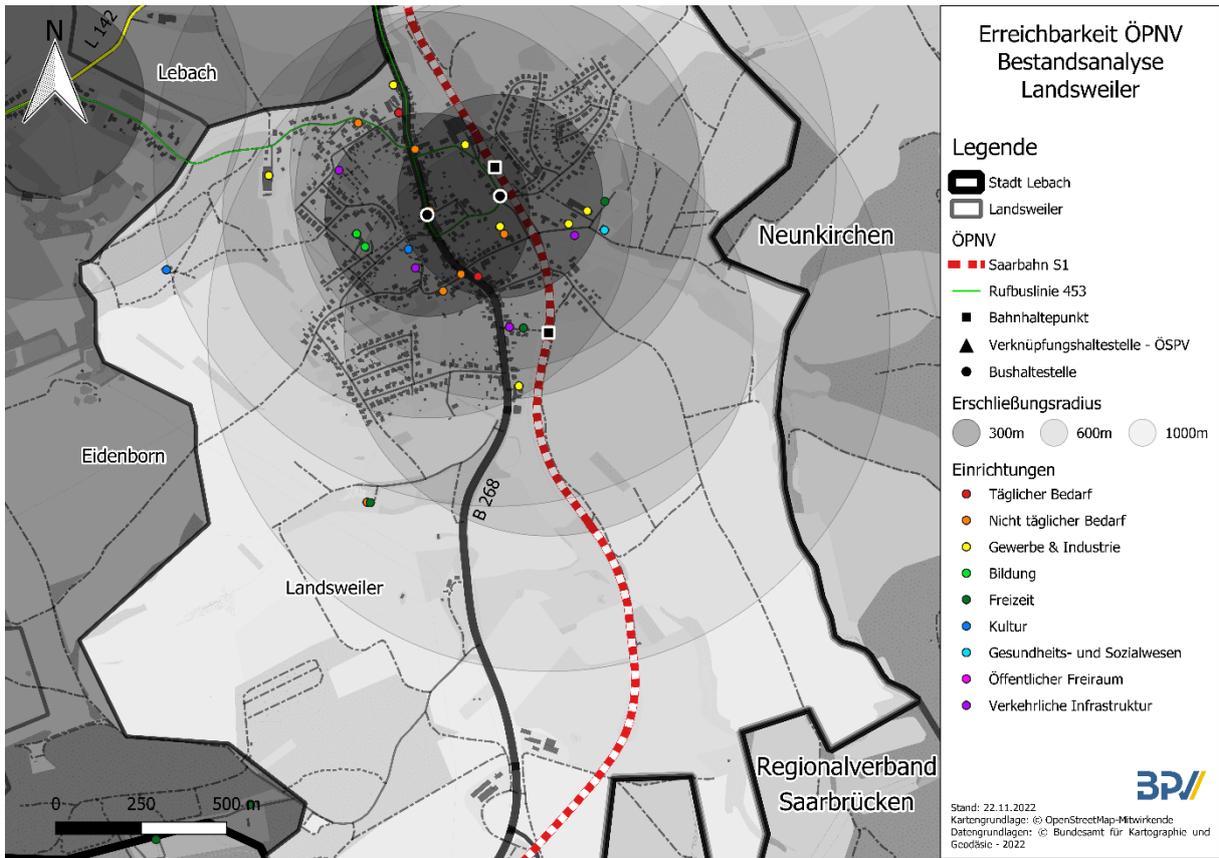
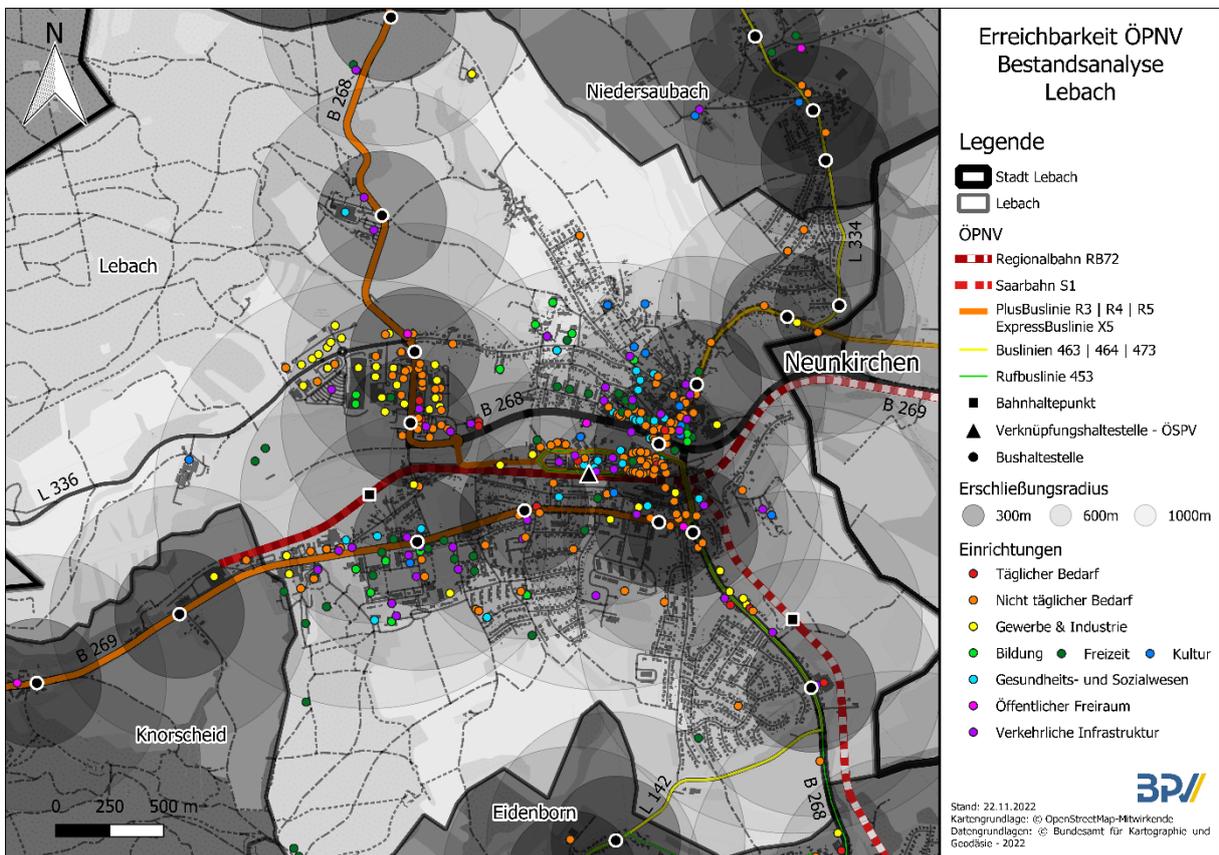


Abbildung 21: Erreichbarkeitsanalyse Lebach (Kernstadtteil)



**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

Abbildung 22: Erreichbarkeitsanalyse Niedersaubach

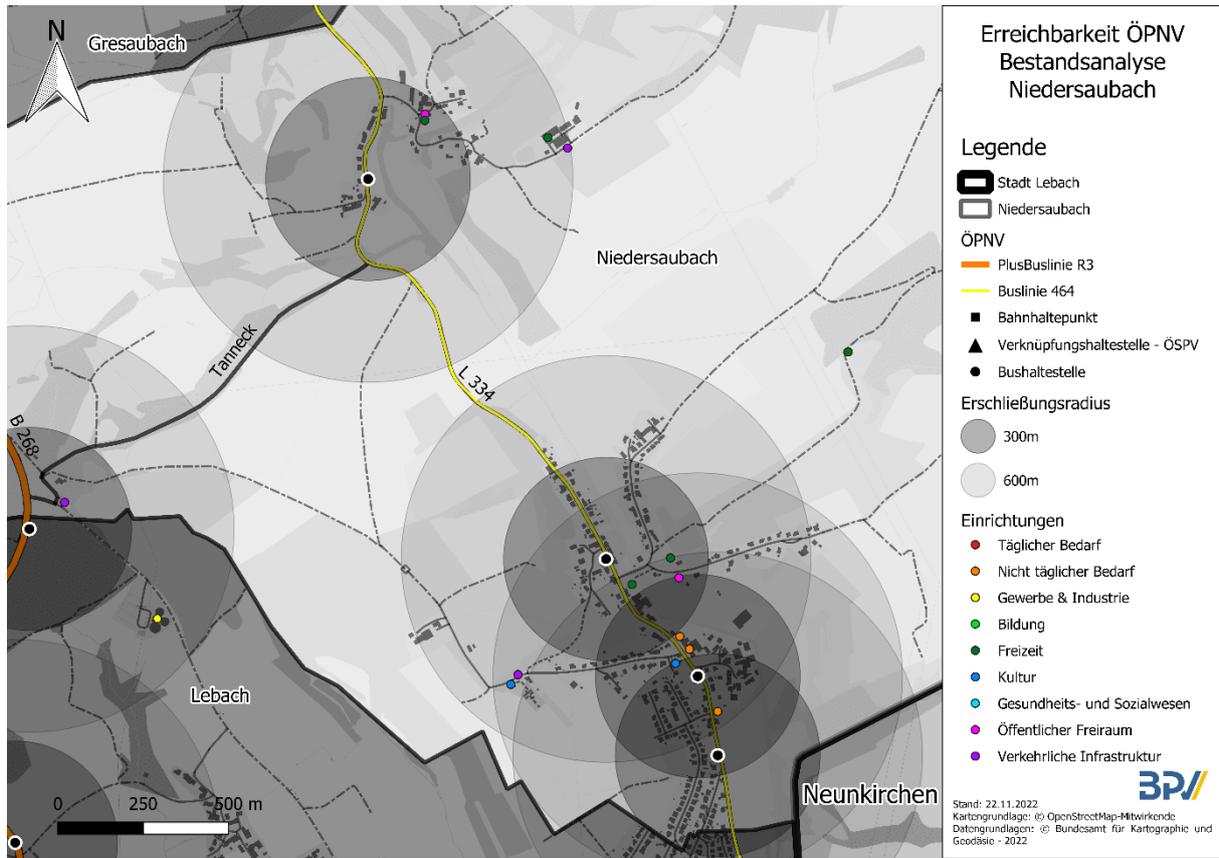
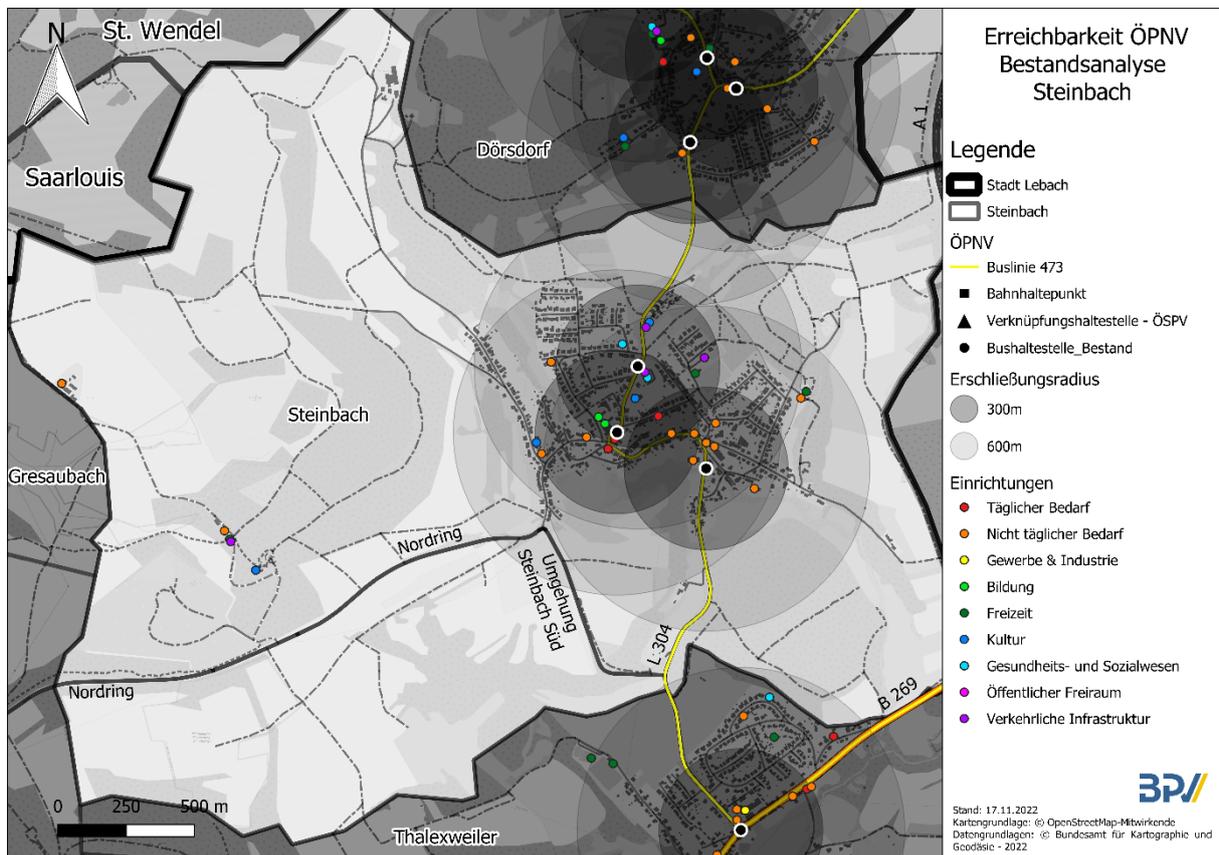


Abbildung 23: Erreichbarkeitsanalyse Steinbach



KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

Ergebnisbericht

Die Abbildungen aller Stadtteile zeigen grundsätzlich, dass Siedlungsbereiche, die in der Nähe der ÖPNV-Achsen liegen, geringe Distanzen zu den Haltestellen zurücklegen müssen. Dahingegen liegen einige Siedlungsbereiche weiter als 600 Meter Luftlinie entfernt, insbesondere auch sog. Aussiedlerhöfe oder Wohnplätze. Zudem liegen Freizeiteinrichtungen, welche viel Fläche benötigen (Sportplätze, Teiche für Angelvereine etc.), im jeweiligen Stadtteil oftmals eher weit entfernt vom ÖPNV-Zugang.

5.3.5 Reisezeitdefizite („fehlende Verbindungen“)

Die Linienverkehre führen vom Zentrum Lebachs, dem Bahnhof, in alle Himmelsrichtungen über die klassifizierten Straßen ähnlich eines Radialnetzes. Dezentrale Verbindungen innerhalb Lebachs und in die umgebenden Gemeinden werden somit nicht mit dem ÖPNV bedient. Daher wurden die Reisezeitverhältnisse dieser Verkehrsachsen in der folgenden **Tabelle 26** zusammengefasst.

Die extrem hohen Zahlen in der Spalte der Reisezeit des ÖPNV sind durch die sehr langen Umsteigezeiten bedingt, da die Taktungen nicht alle aufeinander abgestimmt sind.

Die Tabelle zeigt dennoch, dass die Reisezeitverhältnisse dieser dezentralen Verbindungen auch bei geringer Umsteigezeit sehr schlecht ausfallen, da mit dem Pkw nur wenige Minuten benötigt werden, während mit dem ÖPNV oftmals ein Umstieg verbunden ist und somit weite Umwege und/oder Wartezeiten anfallen. Dabei ist das Verhältnis nicht nur zwischen den an der dezentralen Verkehrsachse liegenden Stadtteilen ungünstig, sondern auch bei Verbindungen mit den jeweiligen Nachbarstadtteilen, da die schnellste Verbindung im MIV ebenfalls über diese Strecken verlaufen würde.

Montags bis freitags fehlen somit ÖPNV-Verbindungen innerhalb des Stadtgebietes von Lebach über den Nordring, Tanneck und die Forststraße F 414, ebenso wie Direktverbindungen über die Straßen Nordschacht, L 142, L 336 und L 334 in die umliegenden Gemeinden Reisbach, Saarwellingen (stattdessen Hoxberg – Reisbach), Schmelz (von Gresaubach aus) und Primsweiler. Da die ÖPNV-Angebote am Wochenende oft reduziert sind, fehlen dann neben den zuvor genannten Verbindungen auch direkte Angebote über die L 142 innerhalb Lebachs und über die L 145 Richtung Scheuern sowie Hasborn-Dautweiler.

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

Ergebnisbericht

Tabelle 26: Reisezeitverhältnisse fehlender dezentraler Verbindungen

Verbindung	Referenzhaltestellen		ÖPNV-Verbindung**	Direktverbindung	Reisezeit [Min]		Reisezeitverhältnis* $t_{\text{ÖPNV}}/t_{\text{MIV}}$
					ÖPNV	Pkw	
Verbindungen zwischen Lebach und anderen Gemeinden							
Gresaubach - Schmelz	Fries	Brücke	464 + 467	L334	26 - 32	5	5,2
Rümmelbach - Schmelz	Ortsmitte		464 + 467 R3 + 464		29-34	6	4,8
Steinbach - Schmelz	Schule		R3 + 473 467 + 473	L334 + Nordring	29-73	10	2,9
Lebach - Primsweiler	Gewerbegebiet	Bahnhof	R3 + 466	L336	22 - 24	5	4,4
	Bahnhof				25 - 27	8	3,1
Hoxberg – Reisbach	Gärtner	Bürgermeisteramt	453+463	Nordschacht	33-41	5	6,6
Hoxberg – Saarwellingen	Gärtner	Schlossplatz	453+463	L142	43-51	6	7,2
Verbindungen innerhalb Lebachs							
Steinbach (473) - Gresaubach (464)	Schule	Fries	464 + 473	Nordring	28 - 77	6	4,7
Dörsdorf (473) - Gresaubach (464)	Kirche		464 + 619		30 - 65	8	3,8
Thalexweiler (473) - Gresaubach (464)	Schule		R4 + 464		36	8	3,5
Steinbach (473) - Rümmelbach (464)	Schule	Ortsmitte	464 + 473		26-80	5	5,2
Rümmelbach (464) - Rümmelbach (R3)	Ortsmitte	Tanneck	R3 + 464	Tanneck	50	2	25,0
Gresaubach (464) - Rümmelbach (R3)	Fries		R3 + 464		53	4	13,3
Hoxberg (453) - Knorscheid (R5 X5)	Gärtner	Kapelle	R5 + 453	F 414	30	4	7,5
Falscheid (463) - Knorscheid (R5 X5)	Kirche		R5 + 453 R5 + 463		38 - 50	9	4,2
Zollstock (453) - Knorscheid (R5 X5)	Zollstock		R5 + 453		26	6	4,3

* ist mit dem geringeren Wert der Reisezeit des ÖPNV gerechnet

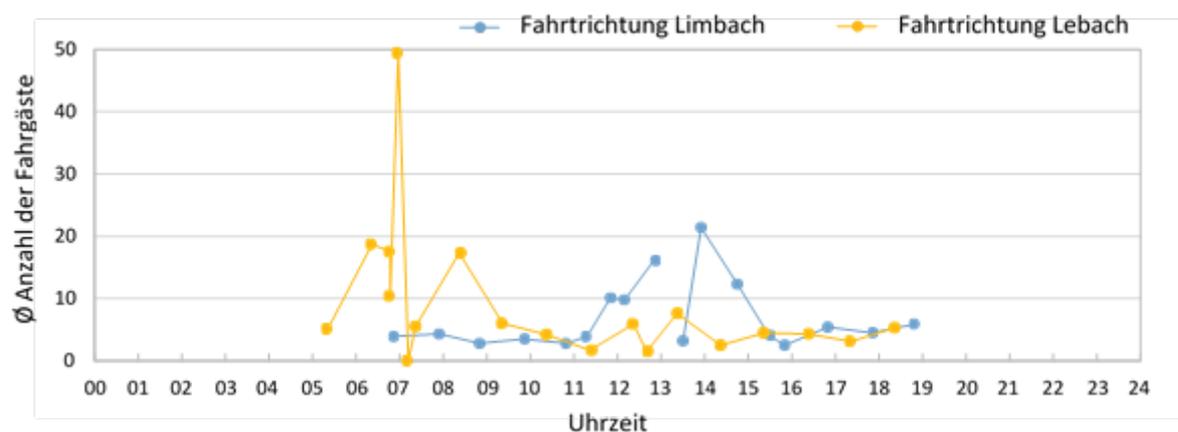
** einzelne Pendler- oder Schülerfahrten bieten Fahrten über die dezentralen Achsen an, aufgrund der Unregelmäßigkeit werden diese in der obigen Tabelle nicht berücksichtigt

5.3.6 Fahrgastnachfrage

Da das ODR-Angebot auch zur Substituierung (d. h. als Ersatz) schwach ausgelasteter Linienfahrten eingerichtet werden soll, hat die KVS im Vorfeld Zählungen im Bereich Lebach durchgeführt, woraus die nachfolgenden Diagramme erstellt wurden. Als Datengrundlage dienen AFZS-Daten sowie händische Erhebungen aus den Kalenderwochen 42 und 45 im Jahr 2022.

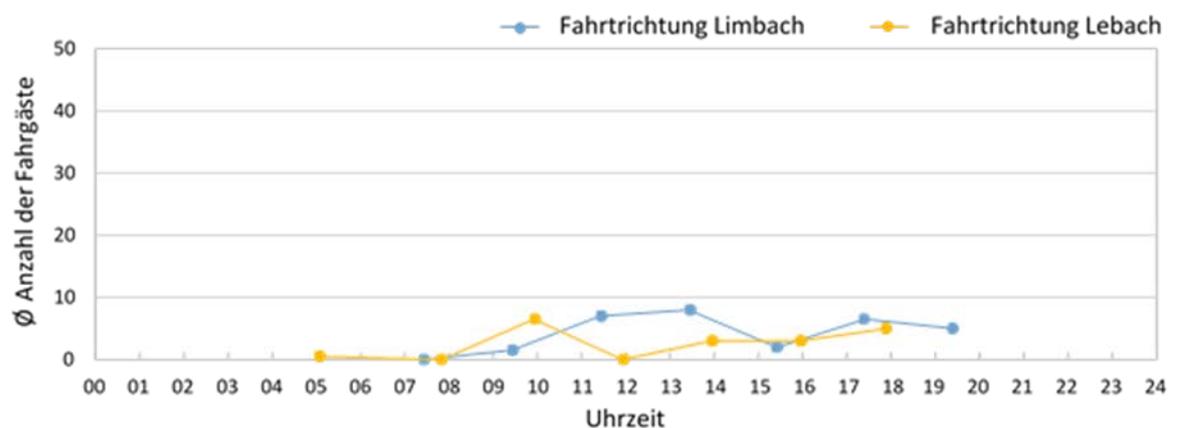
Linie 464: Limbach – Gresaubach – Niedersaubach – Lebach

Abbildung 24: Fahrgastnachfrage Linie 464 Mo-Fr, Bestand (2022)



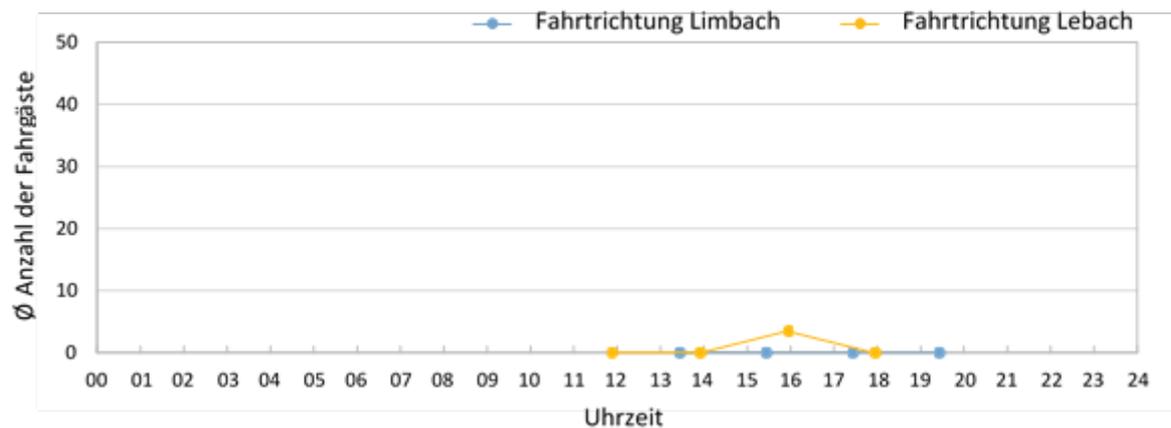
Im ersten Diagramm (s. **Abbildung 24**) sind die in ländlichen Räumen erwartbaren Schülerspitzen sehr gut erkennbar. Hier wird auch deutlich, dass Lebach das Aus- und Weiterbildungszentrum der Region ist, da die Spitze am Morgen in Richtung Lebach gemessen wurde und die erhöhte Nachfrage zwischen 12 und 14 Uhr in Richtung Limbach auftrat. Zwischen 9 und 11 Uhr, sowie nach 16 Uhr ist die Nachfrage hingegen in beide Richtungen sehr gering.

Abbildung 25: Fahrgastnachfrage Linie 464 Samstag, Bestand (2022)



**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

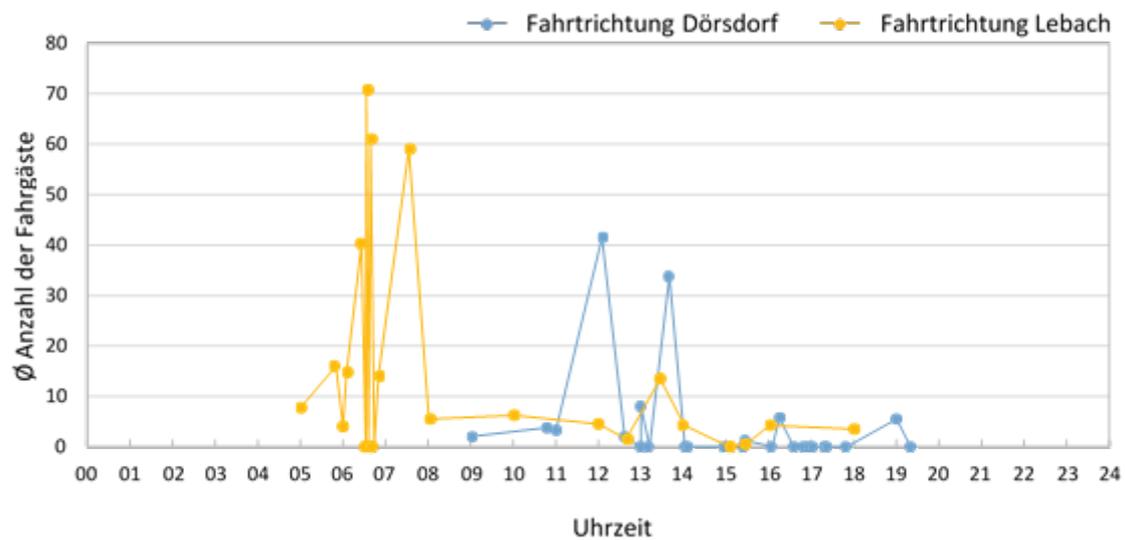
Abbildung 26: Fahrgastnachfrage Linie 464 Sonntag, Bestand (2022)



Am Wochenende (s. **Abbildung 25** und **Abbildung 26**) fiel die Nachfrage erwartungsgemäß ganztägig gering bis sehr gering aus. So fuhren samstags ab etwa 9 Uhr relativ konstant wenige Fahrgäste bis Ende der Bedienzeiten mit der Linie 464. Am Sonntag wurde lediglich eine der insgesamt acht Fahrten nachgefragt.

Linie 473: Dörsdorf – Steinbach – Thalexweiler – Aschbach – Lebach

Abbildung 27: Fahrgastnachfrage Linie 473 Mo-Fr, Bestand (2022)



Bei der lokalen Buslinie 473 sieht das Nachfrageprofil ähnlich zur Linie 464 aus. Auch dort ist zu sehen, dass der Schulverkehr die Hauptlast darstellt und Lebach Schulstandort ist. Ebenso ist die Nachfrage zwischen 9 und 11 Uhr, sowie ab 15 Uhr gering.

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach Ergebnisbericht

Abbildung 28; Fahrgastnachfrage Linie 473 Samstag, Bestand (2022)

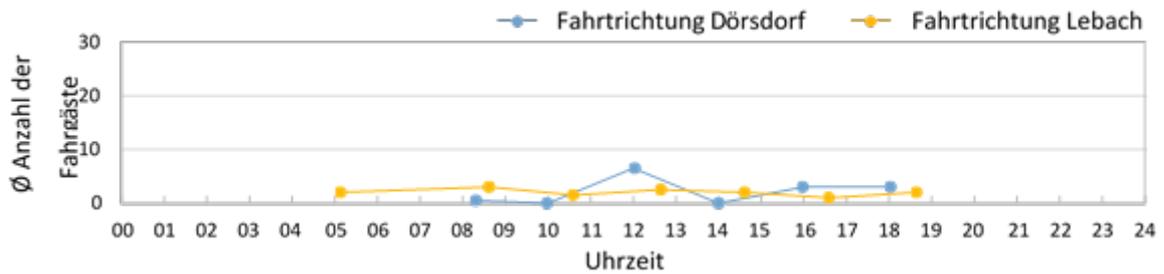
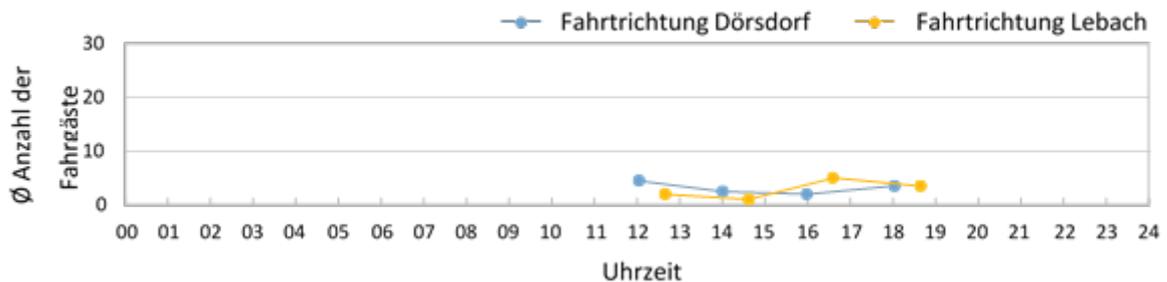


Abbildung 29; Fahrgastnachfrage Linie 473 Sonntag, Bestand (2022)



Am Wochenende fahren im Zählzeitraum an beiden Tagen konstant wenige Fahrgäste innerhalb der Bedienzeiten der Linie 473 mit.

5.4 Andere Verkehrsträger

Teil der Problemanalyse ist auch die Betrachtung kommunaler Mobilität im weiteren Sinne, weshalb im nachfolgenden die übrigen Fortbewegungsmöglichkeiten in Lebach überblickend – in geringerer Vertiefung als beim ÖPNV – analysiert werden.

5.4.1 Sonstige Angebote zur Personenbeförderung

Zur Personenbeförderung zählen laut dem NVP LK Saarlouis auch Taxiunternehmen, Mietwagenanbieter und spezifische Schulbusfahrten innerhalb des Landkreises. In Lebach gibt es vier Taxiunternehmen. Diese könnten potenziell – ebenso wie solche Betreiber aus den umliegenden Gemeinden – sämtliche oder einen Teil der Fahrten des On-Demand-Ridepoolings als Subunternehmer ausführen.

5.4.2 Motorisierter Individualverkehr (MIV)

Vor der Einrichtung eines ODR-Angebots gibt es in Lebach bereits Zubringeroptionen zum ÖPNV; so dienen auch Park+Ride-Anlagen (P+R) zum Umstieg vom privaten Pkw in den öffentlichen Verkehr, wodurch zumindest der Anteil des MIV an der gesamten Wegekette reduziert wird.

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

Ergebnisbericht

Eine mögliche Anlage liegt in Lebach-Tanneck in unmittelbarer Nähe der B 268 und somit an der PlusBus-Linie R 3. An der dort angeordneten Bushaltestelle „Tanneck“ hält der Bus allerdings nur in Fahrtrichtung Wadern und in der Nähe sind keine wichtigen Siedlungsbereiche oder Ziele angesiedelt. Zudem liegt östlich der Stadt Lebach im Bereich des Autobahnzubringers bei Thalexweiler eine P+R-Anlage (Haltestelle Sotzweiler „Autobahnmeisterei“, s. **Abbildung 11**), die aufgrund der Lage außerhalb des Stadtgebietes Lebach und im Landkreis St. Wendel im Rahmen der On-Demand-Konzeption zunächst nicht berücksichtigt wird.

Der VEP ÖPNV Saarland sieht ebenso die Verknüpfung von P+R mit Haltepunkten des SPNV vor, wobei das ermittelte Potenzial teilweise noch nicht ausgeschöpft wurde. Demnach besteht am Bahnhof in Lebach ein Bedarf von 70 zusätzlichen Stellplätzen, in Lebach-Jabach gar von 450 Plätzen, da dort bisher keine Stellplätze vorhanden sind. Der VEP ÖPNV sieht am Bahnhof in Lebach mit insgesamt 260 Stellplätzen deutlich weniger vor, als am Bahnhof im Ortsteil Jabach. Dies erscheint wenig sinnvoll, da der zentral gelegene Bahnhof in Lebach wesentlich bedeutender eingeschätzt wird, zumal auch nicht jede Fahrt der Saarbahn in Lebach-Jabach, dafür aber am Bahnhof hält.

Darüber hinaus gibt es zahlreiche Parkplätze an den anderen Bahnhaltepunkten, entlang der Saarbrücker Straße oder in unmittelbarer Nähe zu den unterschiedlichen Einrichtungen im Stadtgebiet. Ebenso gibt es vereinzelte Parkmöglichkeiten in Form von „Lauftreffs“ oder Wanderparkplätzen, die etwas weiter abseits liegen.

Dass durch On-Demand-Verkehre die Anzahl der privaten Fahrzeuge abnehmen können, wird in **Kap. 4.5** beschrieben. Einen ähnlichen Effekt können auch Carsharing-Angebote hervorrufen. In der Stadt Lebach sind derzeit allerdings keinerlei Sharing-Angebote vorhanden.

5.4.3 Fahrradverkehr

Das Saarland fördert die Erstellung von Radverkehrskonzepten in den Kommunen, weshalb ein solches Konzept auch von der Stadt Lebach in Auftrag gegeben wurde. Laut dem vorliegenden Radverkehrskonzept der Stadt Lebach stellt die Topographie eine Herausforderung für den Radverkehr dar, welche die Befahrbarkeit aber nicht unmöglich macht, insbesondere durch die zunehmende Verbreitung von E-Bikes bzw. Pedelecs.

Das Konzept sieht ein möglichst zusammenhängendes Radverkehrsnetz im Stadtgebiet – inklusive aller Stadtteile – vor. Ein Fokus wird dabei auf jüngere Menschen gelegt, da Lebach viele Aus- und Weiterbildungseinrichtungen aufweist. Ein weiterer Punkt sind die Wirtschaftswege zwischen den Stadtteilen, die sich potenziell als Radwegeverbindungen eignen.

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

Ergebnisbericht

Viele (Teil-)Strecken sind allerdings in schlechtem Zustand und müssen entsprechend saniert und im Nachgang angemessen unterhalten werden.

Das Netz soll dabei je nach gegebener Situation aus straßenbegleitenden und selbstständig geführten Radwegen, Schutz- und Radfahrstreifen bestehen. Auch Fahren im Mischverkehr in Tempo-30-Bereichen oder in beide Richtungen freigegebene Einbahnstraßen stellen mögliche Radverkehrsführungen dar. Durch Querungshilfen, Brücken und Unterführungen sollen die Lücken abschließend geschlossen werden.

Derzeitig besteht das Radverkehrsnetz noch aus Mischverkehr in Tempo-30-Zonen, Radverkehrsanlagen in unterschiedlichen Zuständen und vielen Lücken.

Flächendeckende Radverkehrsverbindungen bis an die Bahnhaltepunkte und Bushaltestellen räumen dem Radverkehr ebenfalls die Möglichkeit ein, als Zubringer für den ÖPNV zu fungieren. Erreicht wird dies nur dann, wenn die Mitnahme des Fahrrads im öffentlichen Verkehrsmittel ermöglicht wird oder vor Ort am Haltepunkt sicher und geschützt abgestellt werden kann.

In puncto Fahrradparken gibt es in Lebach noch erheblichen Verbesserungsbedarf. So wurde festgestellt, dass die meisten Einrichtungen keine Abstellmöglichkeiten aufweisen, diese ungeeignet oder in schlechtem Zustand sind. Im Radverkehrskonzept sind alle bestehenden Anlagen aufgelistet und entsprechend des Zustandes in die Kategorien „Aufwertung“ oder „Austausch“ unterteilt. Außerdem ist jeweils die Anzahl der Bike+Ride-Stellplätze (B+R) im Bestand sowie im geplanten (erweiterten) Zustand aufgeführt. Zudem werden alle neu geplanten Abstellanlagen inklusive vorgesehener Stellplatzanzahl aufgelistet.

Der VEP ÖPNV Saarland von 2021 sieht an den Haltepunkten des SPNV deutlich größere Potenziale, als das Radverkehrskonzept der Stadt Lebach es vorschlägt. Wie bei P+R liegt die Anzahl der möglichen Stellplätze in Lebach über denen des Lebacher Bahnhofs, was aufgrund der Unterschiede bei Attraktivität der verknüpften Angebote (Anzahl Abfahrten von Bus und Bahn) sowie bei der Lagequalität allgemein fraglich erscheint.

ODR, MIV oder Radverkehr als Zubringer für den ÖPNV sollten keineswegs als Konkurrenz zueinander verstanden werden, sondern als zusätzliche Wahlmöglichkeiten für die Bürgerinnen und Bürger, welche die Abhängigkeit vom eigenen Pkw verringert und somit die Verkehrswende vorantreiben unterstützt.

5.4.4 Fußverkehr

Für den Fußverkehr ist insbesondere die Fußgängerzone in der Lebacher Innenstadt hervorzuheben, ebenso wie zahlreiche Wanderwege, die das Stadtgebiet Lebach durchziehen.

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

Ergebnisbericht

Beides wurde unter „Einrichtungen“ in die Kartierung der Erreichbarkeiten aufgenommen (s. **Kap. 5.3.4**), einerseits durch die flankierenden Einrichtungen von Einzelhandel und Gastronomie, andererseits durch Wanderparkplätze in der Kategorie Freizeit.

Eine Analyse der Fußwegequalität allgemein, der Verfügbarkeit und Güte von Querungsmöglichkeiten, erforderlichen Gehwegbreiten oder deren bauliche Zustände soll an dieser Stelle nicht durchgeführt werden.

5.4.5 Vernetzung der Verkehrsmittel

Da das neue On-Demand-Angebot in Lebach regulärer Teil des ÖPNV sein soll, muss dieses mit dem „klassischen“ Linienverkehr an bestimmten Orten verknüpft werden. Gleiches gilt für die Verbindung zu anderen Verkehrsmitteln, sodass der Umweltverbund insgesamt ein attraktives Angebot darstellt und dem „reinen MIV“ ausreichend Konkurrenz bietet.

An einigen Orten in Lebach werden bereits unterschiedliche Verkehrsarten zusammengeführt. So befinden sich derzeit nach der Liste des Radverkehrskonzeptes an allen Bahnhalt punkten Fahrradabstellanlagen, mit Ausnahme der Station Lebach-Jabach. Ebenso gibt es P+R Anlagen, die in der Nähe einer Bushaltestelle liegen, wie das bei Lebach „Tanneck“ der Fall ist.

Abstellanlagen für den MIV und den Radverkehr wurden unter „verkehrliche Einrichtungen“ in die Kartierung mit aufgenommen (s. **Kap. 5.3.4**), womit auch diese Verkehrsarten bei der Auswahl von (zusätzlichen) Haltepunkten und möglicher Verknüpfungsstandorten im Rahmen der On-Demand-Konzeption berücksichtigt werden.

Eine „offiziell“ vermarktete Mobilitätsstation mit einheitlichem Design gibt es derzeit in Lebach nicht. Der Bahnhof mit der Kombination von Stellplätzen für P+R inklusive Lademöglichkeit für E-Autos, sowie B+R, ÖPNV aller Mobilitätsebenen und einer Paketstation bereits in hohem Maße als eine solche Mobilstation definiert werden könnte. Um den Bahnhof Lebach nach dem saarlandweiten Konzept als Mobilitätsstation der Kategorie „S“ einzustufen, fehlen (lediglich) Schließfächer für Fahrradutensilien und eine Lademöglichkeit für Elektroräder. Sollten mittel- bis langfristig auch Carsharing- und Leihräder-Angebote hinzukommen, wären die Mindestanforderungen der landesweiten Kategorie „M“ erfüllt.

Die virtuelle Verknüpfung aller Mobilitätsangebote zur Nutzung mit digitaler Unterstützung in Form von Mobility-as-a-Service (MaaS) ist saarlandweit in Planung, aber zzt. noch nicht existent.

5.5 Bewertung und Schlussfolgerungen

Generell verdeutlicht das negative Pendlersaldo der Stadt Lebach, dass vor Ort zusätzliche attraktive Mobilitätsstrukturen zu schaffen sind, um mehr Attraktivität für den „Standort“ zu gewinnen und weniger stark von Abwanderung und den damit einhergehenden gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Folgen betroffen zu sein.

5.5.1 Situation des ÖPNV

Gemessen an den Vorgaben der Rahmenpläne für den ÖPNV (VEP ÖPNV Saarland und NVP LK Saarlouis) erfüllen die überörtlichen und regionalen Verkehre in Lebach alle wesentlichen Anforderungen. Die lokalen Buslinien weisen hingegen einige zeitliche Lücken auf, die es mit dem künftigen ODR-Angebot zu schließen gilt.

Hinzu kommen räumliche Erschließungslücken, die mit dem neuen System minimiert werden sollen. Hierunter fallen die Ortsteile Hoxberg und Zollstock, die am Wochenende nicht mit dem ÖPNV erreichbar sind, da die derzeitige Rufbuslinie nur unter der Woche fährt. Zudem werden dezentrale Verbindungen innerhalb Lebachs nur unzureichend vom ÖPNV versorgt, ebenso wie einige Verbindungen in umliegende Gemeinden, was zu teils sehr schlechten Reisezeitverhältnissen führt. Außerdem fehlt die Flächenerschließung im Allgemeinen, da einige Siedlungsbereiche und Einrichtungen mehrere hundert Meter, ggf. zusätzlich mit Höhenunterschieden, von der nächstgelegenen Bushaltestelle entfernt liegen.

5.5.2 Gesamtheitliches Verkehrskonzept

Mit der Aufstellung des Radverkehrskonzeptes und der Planung eines ODR-Angebots geht Lebach erste Schritte in Richtung Verkehrswende. Auf der Angebotsseite sollte zudem verstärkt die Zusammenführung und Verknüpfung der unterschiedlichen Verkehrsmittel angestrebt werden. Dabei sind klimaverträgliche und flächensparende Verkehrsangebote bzw. die Verlagerung von Wegen auf diese Angebote primär zu fördern. Neben einer Weiterentwicklung des Bahnhofs Lebach hin zu einer vollwertigen Mobilitätsstation nach den Maßstäben des Saarlandes könnte potenziell in jedem Stadtteil ein angemessen ausgestatteter Verknüpfungspunkt entstehen, der Synergieeffekte bei Mobilität und Versorgung unterstützt. Für die Standortauswahl dienen innerhalb der Ortslagen zentral gelegene Bushaltestellen oder Bahnhaltdepunkte als Ausgangspunkt.

Mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes im Landkreis Saarlouis wurden ergänzend zu den landesweiten Kategorien für Mobilitätsstationen („L“, „M“ und „S“), die sich vorwiegend auf Verknüpfungspunkte von Bahn- und Busangeboten in Ober- und Mittelzentren beziehen, die

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

nachrangigen Kategorien „Mobilitätsstation Mini“ (für grundzentrale Orte) und „Mobilitätsstation Mikro“ (für sonstige Gemeinden oder Ortsteilzentren) entwickelt, mit denen vorhandene Bushaltestellen zielgerichtet aufgewertet und der Zugang zum ÖPNV als Ganzes damit gestärkt werden kann³⁵.

Die angestrebte digitale Verknüpfung aller Mobilitätsangebote, deren Beauskunftung und Vertrieb im Sinne einer MaaS-Plattform, ist übergeordnet und zentral innerhalb eines Verkehrsraums (Region oder Bundesland) zu organisieren. Damit ist das hiesige Vorhaben im Verantwortungsbereich des Saarlandes angesiedelt.

Neben der Erweiterung auf Seiten des ÖPNV-Angebots ist auch die Umsetzung von sogenannten Push-Maßnahmen gegenüber dem MIV notwendig, um eine ausreichende Verkehrsverlagerung auf umweltfreundlichere Verkehrsarten und Verkehrsmittel zu erreichen. In Lebach betrifft dies konkret die zahlreich vorhandenen kostenlosen (öffentlichen und privaten) Parkmöglichkeiten in attraktiver Lage, die absehbar viele Bürgerinnen und Bürger dazu einladen, diese auch rege in Anspruch zu nehmen, und gleichzeitig davon abhalten, ein anderes Verkehrsmittel zu wählen, noch dazu möglicherweise mit Einschränkungen in der Verfügbarkeit. Eine zunehmende Bewirtschaftung und Umnutzung dieser Flächen ist zukünftig sehr zu empfehlen, wobei letzteres zudem zur Flächengewinnung für Mensch und Umwelt beiträgt.

6 Handlungs- und Lösungsansatz für den On-Demand-Verkehr

Das On-Demand-Ridepooling-Angebot in Lebach soll zeitlich und räumlich flexibel agieren, somit vorhandene Angebotslücken schließen und auch spontane Mobilität ermöglichen. Dabei soll kein Add-On-Modell, sondern ein integriertes ÖPNV-System entwickelt werden. Für die bisherigen Rufbusfahrten im Bereich Lebach ist vorgesehen, diese in jedem Fall durch das neue System zu substituieren. Das künftig weitere Zusammenspiel aus Linienverkehr und ODR kann unterschiedlich gestaltet werden, weshalb zunächst mehrere Konzeptvarianten erarbeitet werden.

Die Gestaltung des ODR-Angebots für Lebach wird abseits der ortsspezifisch-betrieblichen Aspekte maßgeblich durch Fallbeispiele anderer On-Demand-Systeme bundesweit flankiert.

³⁵ vgl. NVP LK Saarlouis, S. 83f

6.1 Entwicklung von ODR-Grundvarianten

6.1.1 Konzept Grundvariante 1

Grundvariante 1 ergänzt die bestehenden Linienverkehre um das neue ODR-Angebot, womit keinerlei Fahrten im lokalen Linienverkehr wegfallen. Somit können hierbei auch keine Fahrplankilometer eingespart werden. ODR würde demnach als zusätzliches und ergänzendes ÖPNV-Angebot eingesetzt werden, was demnach zusätzlichen Mehraufwand bedeuten würde. Da On-Demand-Ridepooling Eigenschaften ähnlich denen eines Taxis aufweist und möglicherweise für Fahrgäste individuell bequemer wäre, als der Linienverkehr, müssen zwingend Einschränkungen getroffen werden, sodass ODR eine dem Gesamtsystem ÖPNV dienliche und keine kannibalisierende Wirkung zum liniengebundenen Verkehr entfaltet.

Die zeitliche Ausprägung des ÖPNV-Gesamtangebots in Lebach wird nachfolgend in **Tabelle 27**, **Tabelle 28** und **Tabelle 29** dargestellt. Die Bedienzeiten des ODR-Angebots orientieren sich an der 2. Mobilitätsebene. Die zeitlichen Ergänzungen zu den lokalen Buslinien werden dabei mit einem schwarzen Transporter-Piktogramm verdeutlicht. Zudem werden Fahrten bis nach Lindscheid und Hasborn-Dautweiler angeboten, sofern die Linie 619 nicht verkehrt.

Die übrigen dezentralen Fahrten (Tangentialverbindungen) innerhalb Lebachs und Anschlussfahrten in angrenzende Nachbarorte werden stets innerhalb der ODR-Betriebszeiten angeboten. Dies wird auch in **Abbildung 30**, **Abbildung 31** und **Abbildung 32** verdeutlicht, welche die räumliche Netz- und Angebotsgestaltung für die Grundvariante 1 darstellen.

Tabelle 27: Zeitliche Ausprägung Linien und ODR, Mo-Fr, Konzept Grundvariante 1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24/0
											RB72												
											S1												
											R3												
											R4												
											R5 X5												
											463												
											464												
											473												
											ODR												
											466												
											467												
											468												
											619												

* an schulfreien Tagen; an Schultagen gibt es dort keine Lücke

** Angebot nur bis Lindscheid Johann und Hasborn Kirche

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach
Ergebnisbericht**

Tabelle 28: Zeitliche Ausprägung Linien und ODR, Samstag, Konzept Grundvariante 1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24/0
											RB72												
											S1												
											R3												
											R4												
											R5 X5												
											463												
											464*												
											473												
											ODR												
											466												
											467*												
											619												

* beide Richtungen 120'-Takt

** Angebot nur bis Lindscheid Johann und Hasborn Kirche

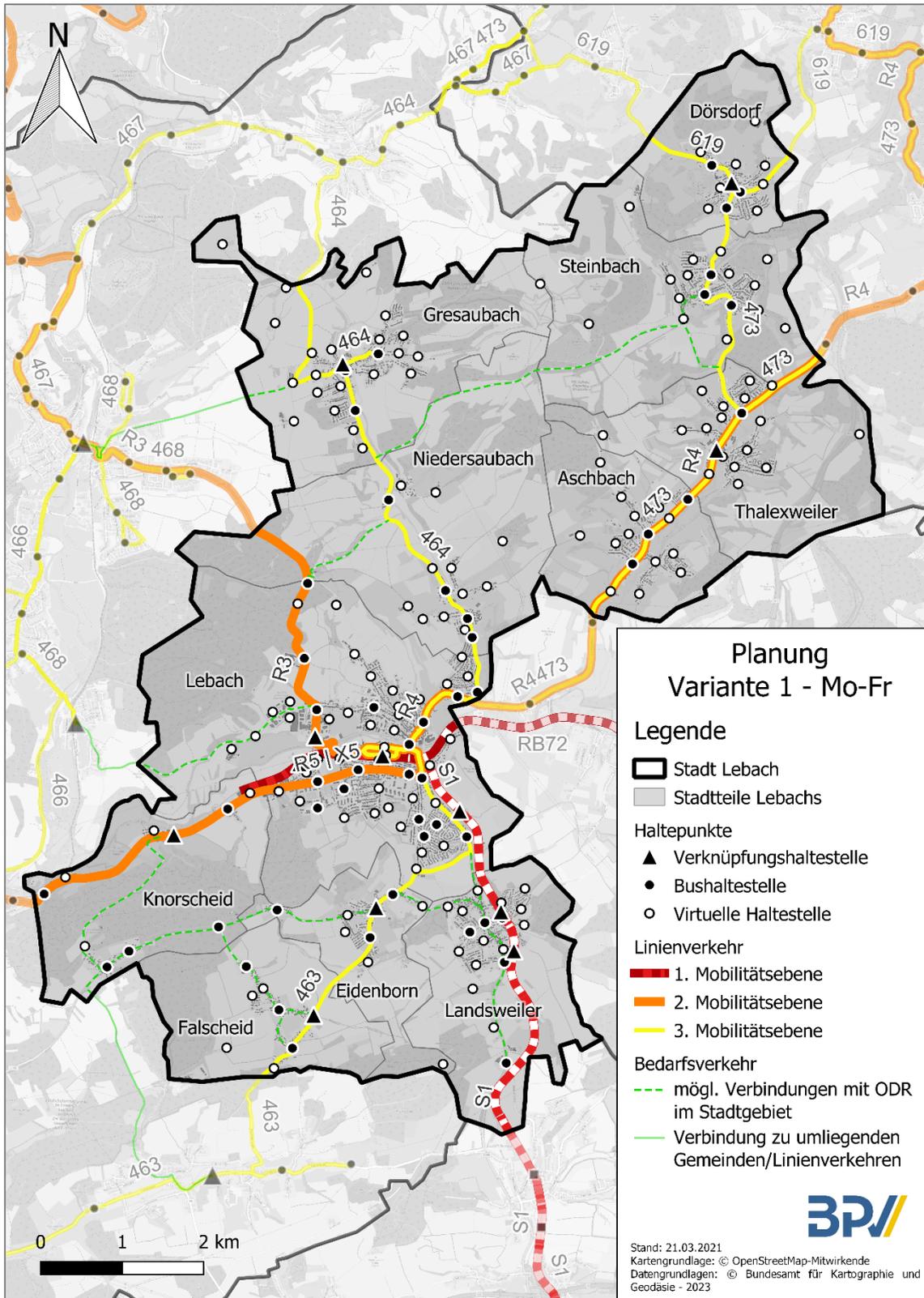
Tabelle 29: Zeitliche Ausprägung Linien und ODR, Sonntag, Konzept Grundvariante 1

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24/0
											RB72												
											S1												
											R3												
											R4												
											R5 X5												
											463												
											464*												
											473												
											ODR												
											466												
											467*												

* beide Richtungen 120'-Takt

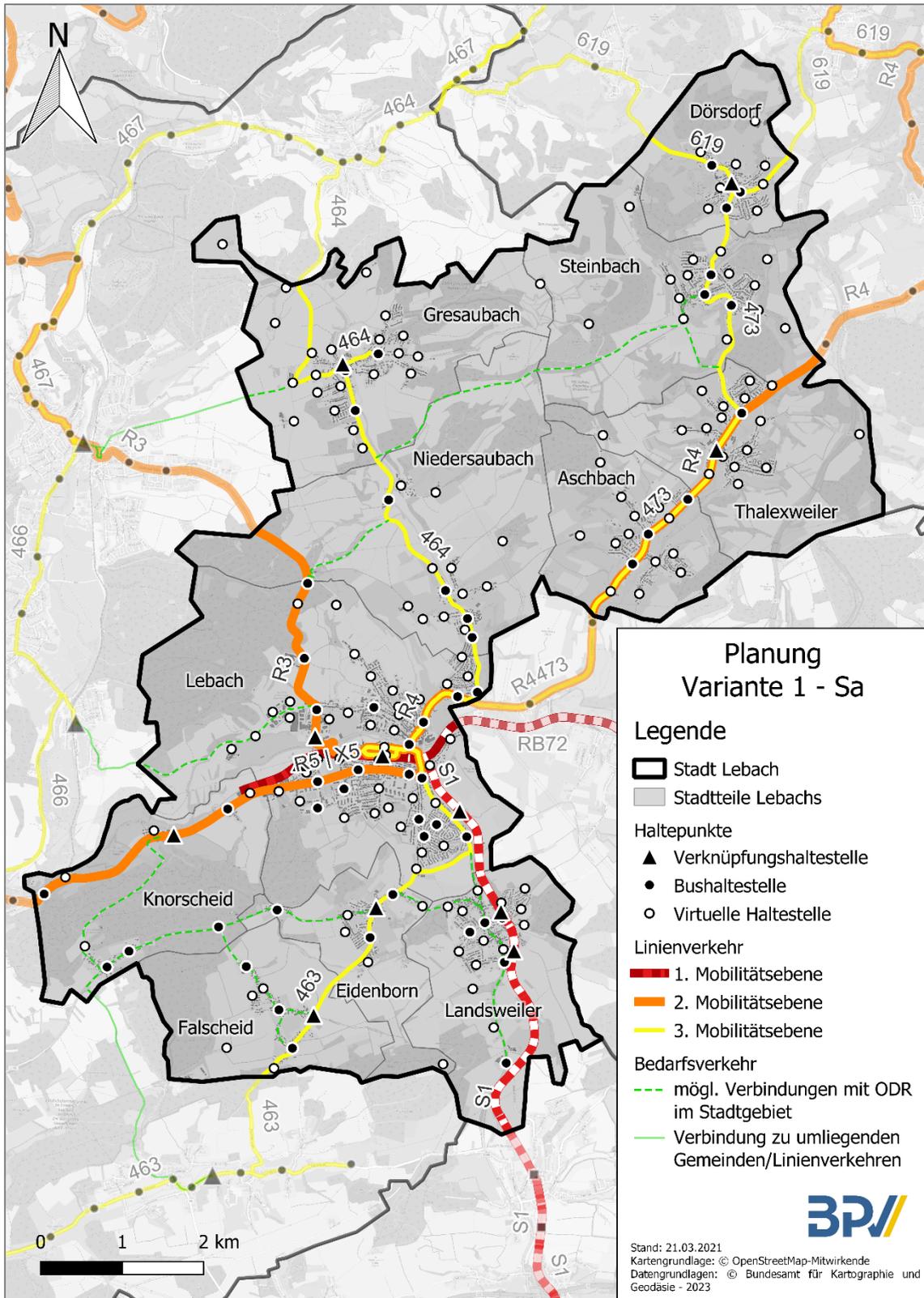
**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

Abbildung 30: ÖPNV-Linien- und On-Demand-Verkehr Mo-Fr, Konzept Grundvariante 1



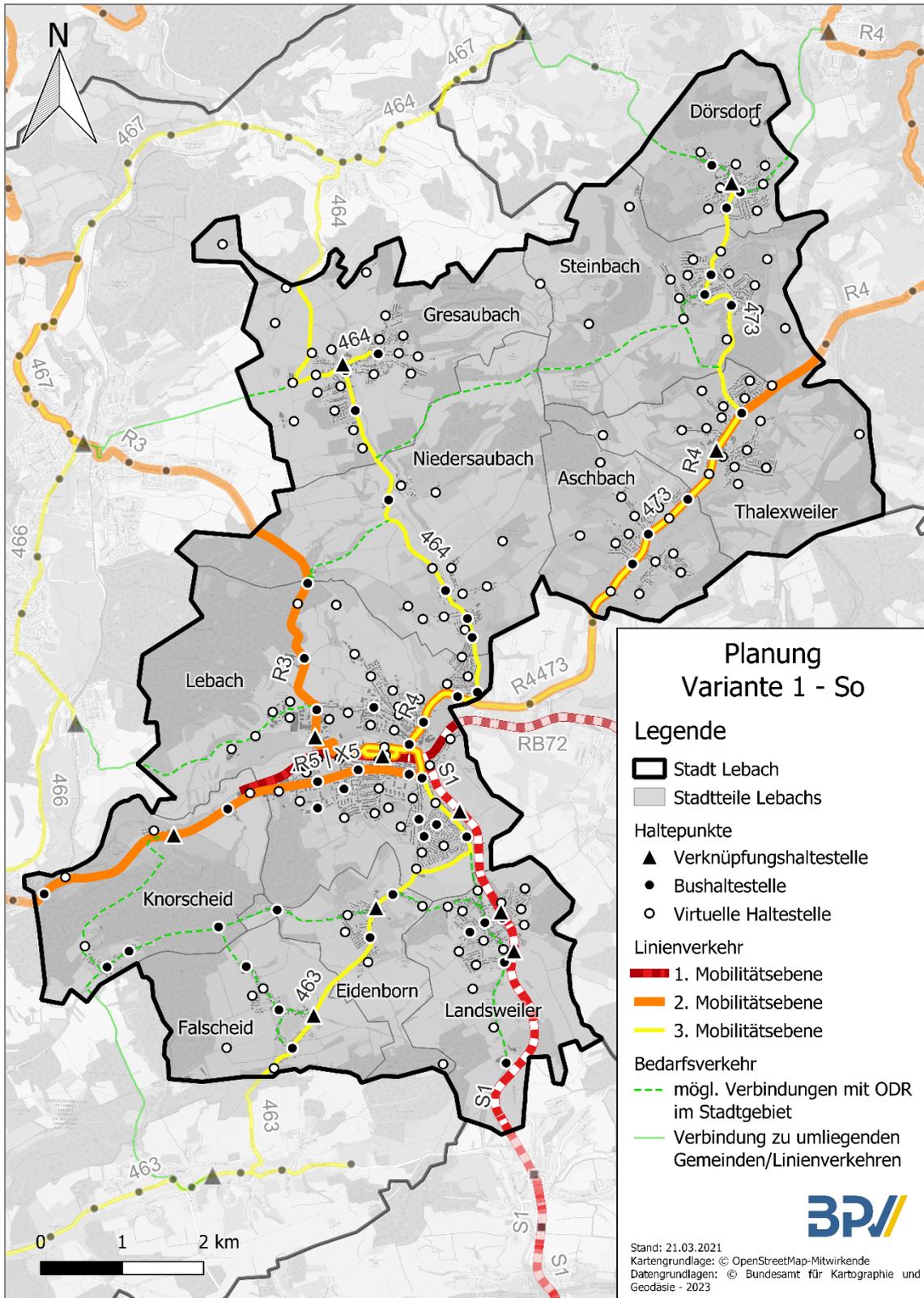
**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

Abbildung 31: ÖPNV-Linien- und On-Demand-Verkehr Samstag, Konzept Grundvariante 1



**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

Abbildung 32: ÖPNV-Linien- und On-Demand-Verkehr Sonntag, Konzept Grundvariante 1



6.1.2 Konzept Grundvariante 2

Grundvariante 2 stellt einen deutlichen Gegensatz zu Grundvariante 1 dar, indem die lokalen Linienverkehre maximal reduziert werden. Bei dieser Variante würden lediglich Fahrten zur Schülerbeförderung bestehen bleiben und in höherem Maße Linien-Fahrplankilometer eingespart werden können.

ODR würde demnach vor allem als substituierendes (ersetzendes) ÖPNV-Regelangebot im lokalen Bereich eingesetzt werden, wodurch der zusätzliche Mehraufwand mit den eingesparten Linien-Fahrplankilometern verrechnet werden kann. Da die verbleibenden Linienverkehre überwiegend überörtliche und regionale Verkehrsfunktionen wahrnehmen, wäre es denkbar, dass das festgelegte Bedienebiet (Stadtgebiet Lebach, zzgl. ausgewählter Anschlussverbindungen in an Lebach angrenzende Nachbarorte, s. **Kap. 6.1.3**) als „Einschränkung“ der Nutzung ausreicht. Demnach wären alle Fahrverbindungen innerhalb der Stadt Lebach mit dem ODR-Angebot möglich. Fahrverbindungen, die überörtliche oder regional entfernte Ziele außerhalb der Stadtgrenzen hätten, würden einen Umstieg in Linienverkehre der 1. bzw. 2. Mobilitätsebene erfordern.

Das zeitliche Gesamtangebot in Lebach wird in **Tabelle 30**, **Tabelle 31** und **Tabelle 32** dargestellt, wobei sich die Bedienzeiten des ODR-Systems – ebenso wie bei Variante 1 – an der 2. Mobilitätsebene orientieren.

Da in diesem Rahmen die Fahrten zur Schülerbeförderung nicht gesondert betrachtet werden, ist die 3. Ebene in den Tabellen und Karten zur besseren Übersicht nicht mit abgebildet, obwohl die drei Linien morgens und mittags in einzelnen Stunden fahren würden. Da an den Wochenenden sowie zu Ferienzeiten und an anderen schulfreien Tagen keinerlei Fahrten zur Schülerbeförderung stattfinden, wäre ODR an diesen Tagen das einzige Angebot im lokalen Verkehr im Stadtgebiet von Lebach.

Die Linie 463 würde im Gegensatz zu den Verkehren der Linie 464 und 473 nicht auf dem gesamten Linienweg ersetzt werden, sondern nur auf dem Abschnitt zwischen Lebach und Reisbach. Unberührt blieben somit die Fahrten auf dem Abschnitt zwischen Reisbach und Saarlouis über Saarwellingen.

Dezentrale Fahrten (Tangentialverbindungen) innerhalb Lebachs und Anschlussfahrten in die angrenzenden Nachbarorte werden vergleichbar zu Grundvariante 1 angeboten. Dies wird auch in **Abbildung 33**, **Abbildung 34** und **Abbildung 35** verdeutlicht, welche die räumliche Netz- und Angebotsgestaltung für die Grundvariante 2 darstellen.

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach
Ergebnisbericht**

Tabelle 30: Zeitliche Ausprägung Linien und ODR, Mo-Fr, Konzept Grundvariante 2

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24/0
											RB72												
											S1												
											R3												
											R4												
											R5 X5												
											ODR												
											466												
											467												
											468												
				**							619									**			

- * an schulfreien Tagen, an Schultagen gibt es dort keine Lücke
- ** Angebot nur bis Lindscheid Johann und Hasborn Kirche

Tabelle 31: Zeitliche Ausprägung Linien und ODR, Samstag, Konzept Grundvariante 2

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24/0
											RB72												
											S1												
											R3												
											R4												
											R5 X5												
											ODR												
											466												
											467*												
				**				**			619	**		**		**		**		**			

- * beide Richtungen 120'-Takt
- ** Angebot nur bis Lindscheid Johann und Hasborn Kirche

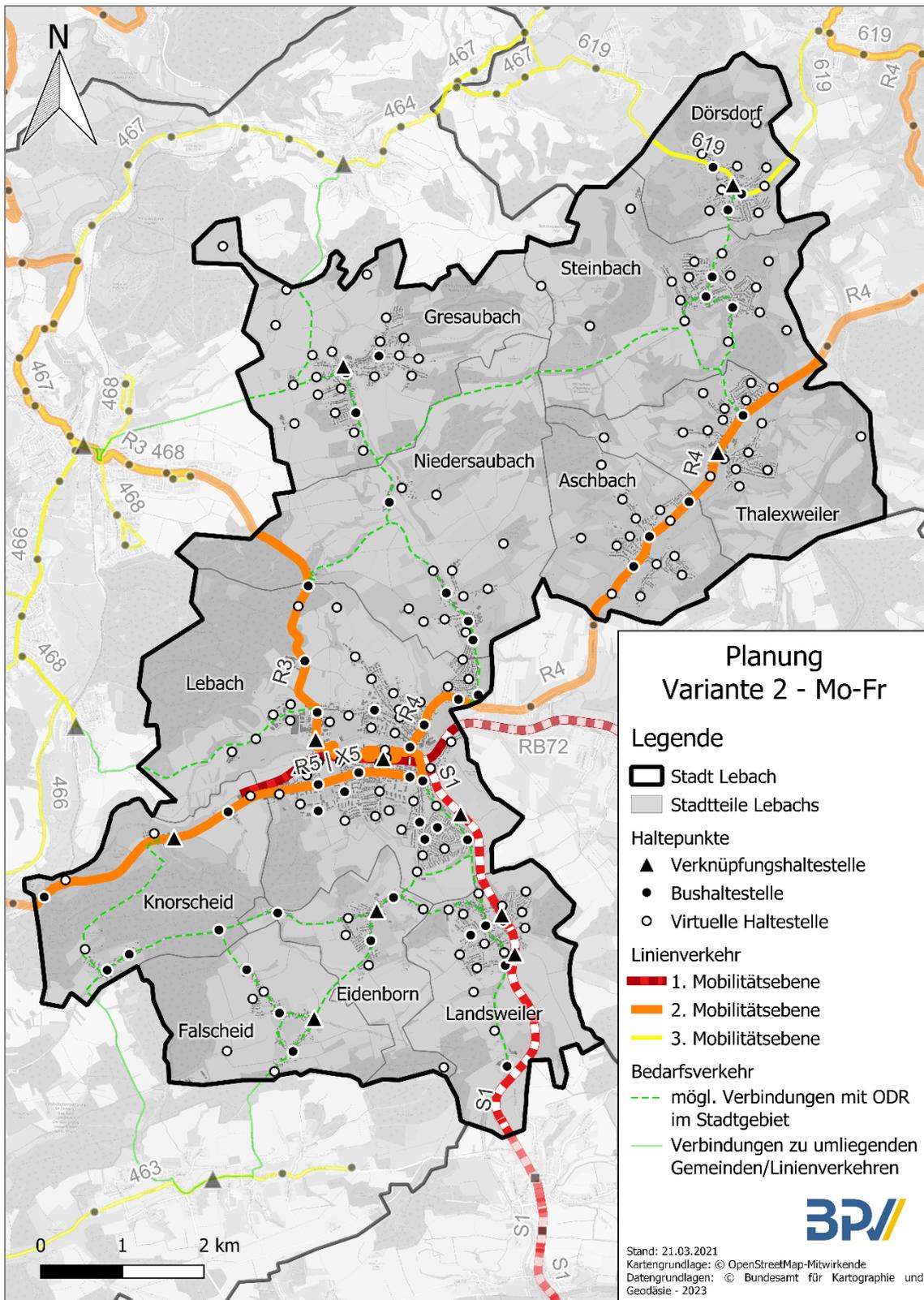
Tabelle 32: Zeitliche Ausprägung Linien und ODR, Sonntag, Konzept Grundvariante 2

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24/0
											RB72												
											S1												
											R3												
											R4												
											R5 X5												
											ODR												
											466												
											467*												

- * beide Richtungen 120'-Takt

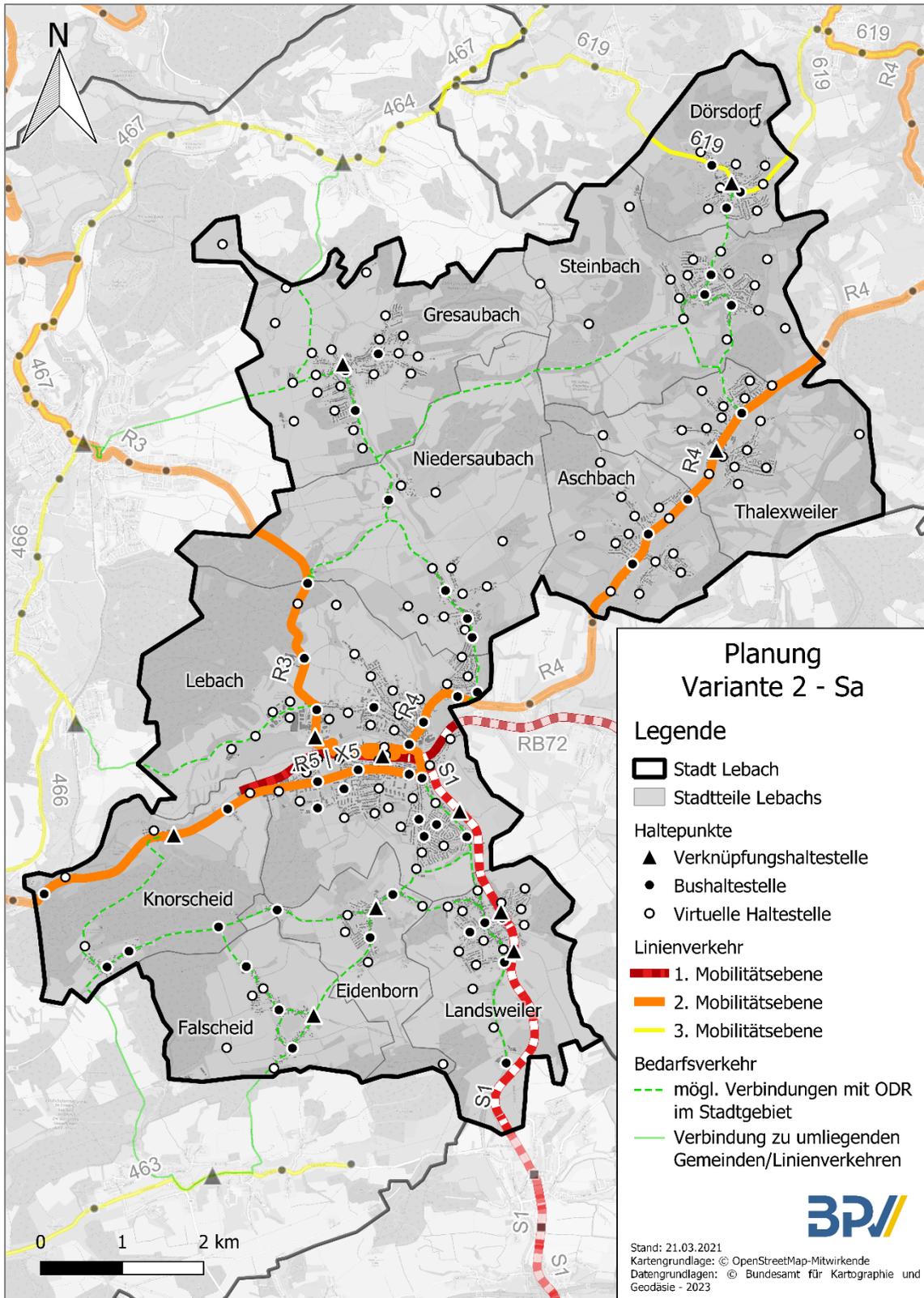
**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

Abbildung 33: ÖPNV-Linien- und On-Demand-Verkehr Mo-Fr, Konzept Grundvariante 2



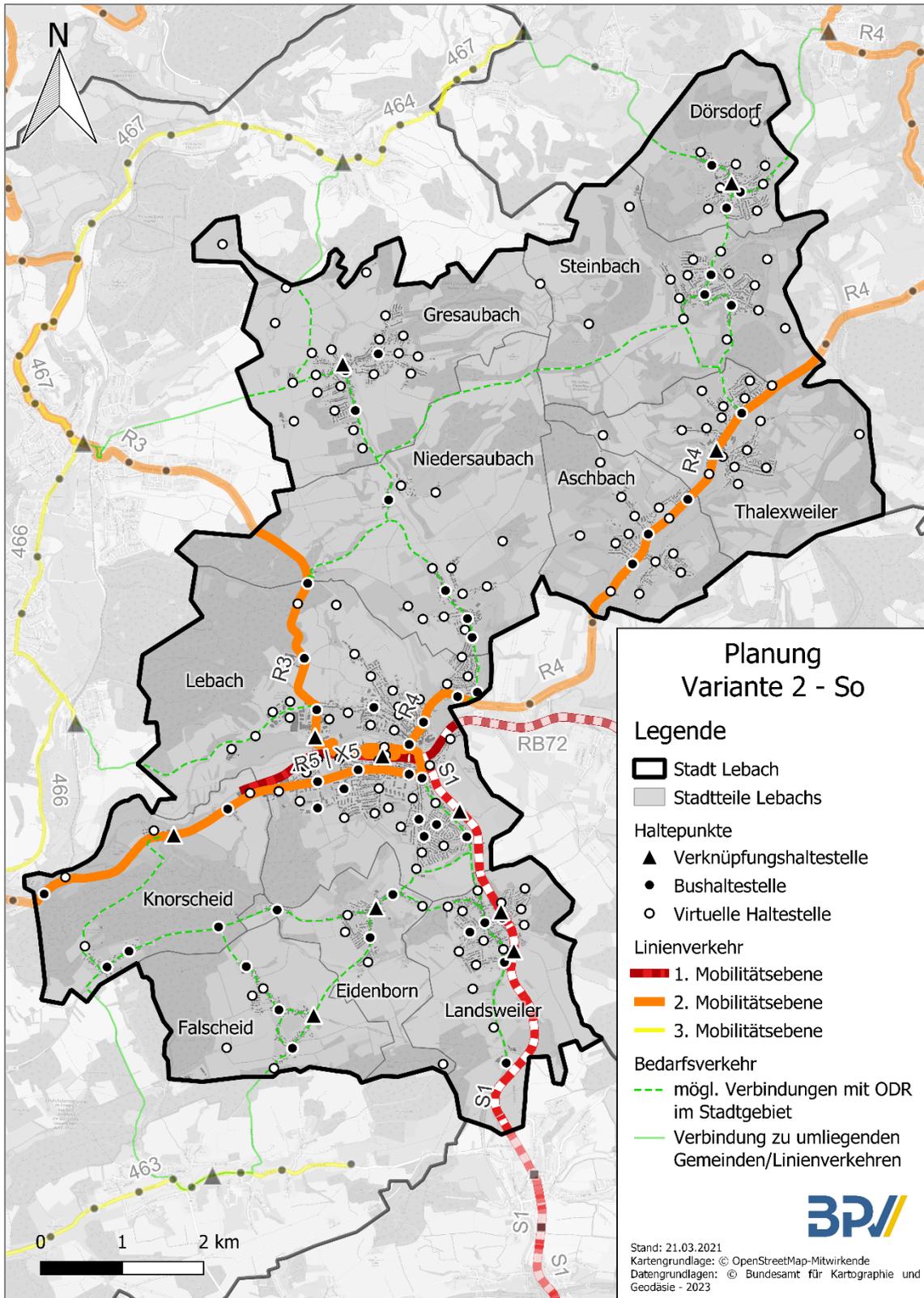
**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

Abbildung 34: ÖPNV-Linien- und On-Demand-Verkehr Samstag, Konzept Grundvariante 2



**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

Abbildung 35: ÖPNV-Linien- und On-Demand-Verkehr Sonntag, Konzept Grundvariante 2



**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

6.1.3 Verbindungen in umliegende Gemeinden

Das Bediengebiet für den On-Demand-Ridepooling-Verkehr soll grundsätzlich dem Stadtgebiet Lebach entsprechen. Als Ein- und Ausstiegspunkte sind dort neben den vorhandenen Haltestellen des Linienverkehrs auch zusätzliche „virtuelle“ Haltepunkte vorgesehen, zwischen denen ODR-Fahrten möglich sein sollen.

Darüber hinaus ergeben sich möglicherweise – in Folge der Substituierung von Teilen des Linienverkehrs oder ganzer lokaler Linien, je nach Linie und präferierter Konzeptvariante – Lücken im ÖPNV-Netz bei Fahrten in Nachbarorte, die an Lebach angrenzen. Daher sollen bestimmte Verbindungen zu ausgewählten Haltestellen umliegender Gemeinden, wo eine räumliche Verknüpfung (Umsteigemöglichkeit) zu dort weiter verkehrenden Linien bzw. Bedarfsverkehrsangeboten der Nachbargemeinden mittels ODR-Fahrten von und nach Ein- und Ausstiegspunkten in Lebach sichergestellt werden kann („Lückenschluss“). Außerdem sollten bei der Auswahl der Verknüpfungshaltstellen in Nachbarorten vorhandene Nahversorgungseinrichtungen, die auch für die Lebacher Bevölkerung von Interesse sein könnten, berücksichtigt werden.

Tabelle 33: Direktverbindungen in Nachbarorte durch ODR-Fahrten (Korridore)

Verbindung	Korridor	Zeitraum	Verknüpfungshalt im Nachbarort
Lebach (alle Stadtteile) – Primsweiler	L 336	zu allen ODR-Bedienzeiten	Primsweiler Bahnhof (u. a. Linie 466)
Lebach (nur Stadtteile Dörsdorf, Gresaubach, Niedersaubach, Steinbach) – Schmelz	L 334	zu allen ODR-Bedienzeiten	Schmelz Brücke (u. a. Linien 466, R 3)
Lebach (alle Stadtteile) – Limbach	L 333	zu ODR-Zeiten außerhalb Bedienzeiten der Linie 464	Limbach Kreuz (u. a. Linie 467)
Lebach (alle Stadtteile) - Lindscheid	L 145	zu ODR-Zeiten außerhalb Bedienzeiten der Linie 619	Lindscheid Johann (u. a. Linie 467), ggf. auch Scheuern Kirche
Lebach (alle Stadtteile) – Hasborn-Dautweiler	L 145	zu ODR-Zeiten außerhalb Bedienzeiten der Linie 619	Hasborn Kirche (u. a. Linie R 4)
Lebach (alle Stadtteile außer Hoxberg, Knorscheid) – Reisbach	Ritterstraße	zu ODR-Zeiten außerhalb Bedienzeiten der Linie 463 (Lebach-Reisbach)	Reisbach Kirche (u. a. Linie 463)
Lebach (nur Stadtteile Hoxberg, Knorscheid) – Reisbach	Am Nordschacht	zu allen ODR-Bedienzeiten	Reisbach Kirche (u. a. Linie 463)

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

Ergebnisbericht

Die für ODR-Fahrten freizugebenden ÖPNV-Korridore sind in **Tabelle 33** dargestellt, wobei die jeweils genannten Verknüpfungshaltestellen vorläufig gewählt wurden. Diese sollten mit den betroffenen Nachbargemeinden und ggf. anderen dort im ÖPNV tätigen Verkehrsunternehmen möglichst final abgestimmt werden.

6.2 Ableitung von ODR-Zwischenvarianten

Ausgehend von den beiden Grundvarianten als „Extremfälle“ bei der Ausprägung des ODR-Angebotes für Lebach wurden insgesamt vier Zwischenvarianten abgeleitet, die bestimmte Eigenschaften beider Varianten kombinieren bzw. in modifizierter Form aufweisen.

6.2.1 Konzept Zwischenvariante A

Die Zwischenvariante A ist eng angelehnt an Grundvariante 1 und reduziert den Linienverkehr der lokalen Ebene somit geringfügiger, als die nachfolgend vorgestellten Zwischenvarianten.

Der Linienverkehr entspricht werktags (Mo-Sa) der Bestandssituation, lediglich sonn- und feiertags ersetzt ODR den lokalen Linienverkehr vollständig. Daneben werden die „Lücken“ im Bedienungsangebot der dritten Mobilitätsebene mit dem ODR-Angebot an den Werktagen geschlossen.

An Werktagen entspricht die Zwischenvariante A der Grundvariante 1 (s. **Tabelle 27** und **Tabelle 28**), sonn- und feiertags der Grundvariante 2 (s. **Tabelle 32**).

6.2.2 Konzept Zwischenvariante B

Bei Zwischenvariante B werden die lokalen Linienverkehre außer an Sonn- und Feiertagen auch an Samstagen ersetzt, womit ODR als alleiniges Angebot den lokalen ÖPNV am Wochenende gewährleistet.

Während die Zwischenvariante B unter der Woche der Grundvariante 1 entspricht (s. **Tabelle 27**), wird am Wochenende das Angebot entsprechend der Grundvariante 2 durchgeführt (s. **Tabelle 31** und **Tabelle 32**).

6.2.3 Konzept Zwischenvariante C

Die Fahrgastzählungen (s. **Kap. 5.3.6**) haben gezeigt, dass das lokale Angebot nicht nur am Wochenende wenig angenommen wird, sondern auch unter der Woche ab den Nachmittagsstunden nur mäßig nachgefragt wird. Mit der Zwischenvariante C ersetzt ODR die dritte Mobilitätsebene daher nicht nur am Wochenende, sondern auch unter der Woche ab 16

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

Uhr. Diese Uhrzeit orientiert sich dabei an der Analyse der Fahrgastzählungen, ein etwas späterer Zeitpunkt am Tag wäre jedoch ebenso wählbar (z. B. 18 Uhr).

Am Wochenende entspricht die Zwischenvariante C der Grundvariante 2 (s. **Tabelle 31** und **Tabelle 32**). An Wochentagen vor 16 Uhr entspricht die Zwischenvariante C der Grundvariante 1, ab 16 Uhr erfolgt der Betrieb wiederum entsprechend der Grundvariante 2 (s. **Tabelle 34**).

Im Fall der Linie 473 wäre gesondert zu untersuchen, ob die Zu- und Abbringerfahrten mit der Linie X 66 an der Sotzweiler Autobahnmeisterei (s. **Abbildung 11**) nach 16 Uhr bestehen bleiben oder ebenso ersetzt werden sollten durch ODR.

Tabelle 34: Zeitliche Ausprägung Linien und ODR, Mo-Fr, Konzept Zwischenvariante C

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24/0
											RB72												
											S1												
											R3												
											R4												
											R5 X5												
											463												
											464												
											473												
											ODR												
~ Grundvariante 1																~ Grundvariante 2							
											466												
											467												
											468												
											619												

- * an schulfreien Tagen; an Schultagen gibt es dort keine Lücke
- ** Angebot nur bis Lindscheid Johann und Hasborn Kirche

6.2.4 Konzept Zwischenvariante D

Die Zwischenvariante D entspricht überwiegend der Grundvariante 2. Neben den Linienfahrten am Wochenende und Montag bis Freitag nach 16 Uhr werden im Unterschied zu Zwischenvariante C zudem die Verbindungen wochentags zwischen 9 und 11 Uhr ersetzt, da das Angebot laut Fahrgastzählungen auch dort kaum angenommen wird.

Montags bis freitags von Betriebsbeginn bis 9 Uhr, sowie zwischen 12 und 16 Uhr entspricht die Zwischenvariante D somit der Grundvariante 1. Zu allen anderen Zeiten entspricht die Zwischenvariante D der Grundvariante 2 (s. **Tabelle 35**, für Samstag und Sonntag s. **Tabelle 31** bzw. **Tabelle 32**).

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

Inwieweit diese teils kurzen Einsatzzeiten beim lokalen Linienverkehr betrieblich sinnvoll umzusetzen wären, ist im Rahmen der weiteren Konkretisierung noch näher zu prüfen, sofern die Zwischenvariante D in die engere Auswahl rücken sollte).

Tabelle 35: Zeitliche Ausprägung Linien und ODR, Mo-Fr, Konzept Zwischenvariante D

1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24/0
											RB72												
											S1												
											R3												
											R4												
											R5 X5												
											463												
											464		*										
											473												
											ODR												
Grundvariante 1									Gr.var. 2			Gr.var. 1			Grundvariante 2								
											466												
											467												
											468												
				**							619										**		

* an schulfreien Tagen; an Schultagen gibt es dort keine Lücke

** Angebot nur bis Lindscheid Johann und Hasborn Kirche

6.3 Variantenübersicht und -bewertung

Nachfolgend werden die Grund- und Zwischenvarianten zusammenfassend in der Übersicht dargestellt (s. **Abbildung 36** und **Abbildung 37**). Diese Darstellungen dienen im Rahmen der Beteiligung als Grundlage für die Diskussion, Meinungsbildung und Favorisierung bestimmter Varianten für das weitere Vorgehen.

Abbildung 36: Übersicht der Grundvarianten und Ableitung möglicher Zwischenvarianten

Grundvariante 1 „maximaler Linienverkehr“ „minimale ODR-Leistung“	„Zwischenvariante“?	Grundvariante 2 „minimaler Linienverkehr“ „maximale ODR-Leistung“
<ul style="list-style-type: none"> Keine Reduzierungen im lokalen Linienverkehr Keine/unwesentliche Fpl-km-Einsparungen 	<ul style="list-style-type: none"> Linienfahrten für Pendler tlw. beibehalten (z.B. Zu- und Abbringer für Linie X66)? Reduzierung am Wochenende? Teilweise Fpl-km-Einsparungen 	<ul style="list-style-type: none"> Maximal mögliche Reduzierungen im lokalen Linienverkehr Deutliche Fpl-km-Einsparungen
<ul style="list-style-type: none"> ODR-System als zusätzliches und ergänzendes ÖPNV-Angebot im lokalen Verkehr Zusätzlicher Mehraufwand 	<ul style="list-style-type: none"> ODR-System als vorrangiges, aber nicht „alleiniges“ Angebot im lokalen Verkehr? 	<ul style="list-style-type: none"> ODR-System als alternatives und ersetzendes ÖPNV-Angebot im lokalen Verkehr Mehraufwand bei Verrechnung eingesparter Linien-Fpl-km
<ul style="list-style-type: none"> ODR-Nutzung ggf. eingeschränkt 	<ul style="list-style-type: none"> ODR-Nutzung wenig bis nicht eingeschränkt 	<ul style="list-style-type: none"> ODR-Nutzung vsl. nicht eingeschränkt

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

Abbildung 37: Übersicht der Zwischenvarianten

Grundvariante 1 - „minimale ODR-Leistung“		Grundvariante 2 - „maximale ODR-Leistung“		
	Zwischenvariante A	Zwischenvariante B	Zwischenvariante C	Zwischenvariante D
Lokale Linienverkehre	▪ fahren Mo-Sa	▪ fahren Mo-Fr	▪ fahren Mo-Fr bis 16 Uhr*	▪ fahren Mo-Fr vor 9 Uhr und zwischen 11 und 16 Uhr*
ODR	▪ schließt zeitliche Lücken der lokalen Linien an Werktagen ▪ alleiniges Angebot im lokalen Verkehr am Sonntag	▪ schließt zeitliche Lücken der lokalen Linien unter der Woche ▪ alleiniges Angebot im lokalen Verkehr am Wochenende	▪ alleiniges Angebot im lokalen Verkehr am Wochenende und unter der Woche abends	▪ alleiniges Angebot im lokalen Verkehr in Neben- und Schwachverkehrszeiten
			*Sonderregelung bei der Linie 473 (Zubringer X 66)	

Für den Start des ODR-Angebots wurde als Ergebnis der Diskussion im projektbegleitenden Lenkungskreis (Mai 2023) die Umsetzung der Zwischenvariante B favorisiert. Somit bliebe der lokale Linienverkehr an Wochentagen (zunächst) bestehen, nicht nur für Schülerinnen und Schüler, sondern z. B. auch für Berufstätige, die regelmäßig mit dem ÖPNV pendeln.

Nach erfolgtem (und erfolgreichem) Start des On-Demand-Ridepooling wäre eine Weiterentwicklung hin zu Zwischenvariante C vorstellbar. Hier sollte – wie vorgeschlagen – die Zeit 16 Uhr für das Betriebsende des Linienverkehrs nicht unbedingt fixiert, sondern je nach Fahrgastaufkommen (in Folge einer nochmaligen Zählung mit Fokus auf die fraglichen Linienfahrten) das Betriebsende der einzelnen lokalen Linien jeweils flexibel festgelegt werden (z. B. im Zeitraum zwischen 16 und 19 Uhr).

6.4 Fallbeispiele vergleichbarer Verkehrsangebote

Neben den aus der Problemanalyse gewonnen Erkenntnissen und der betrieblichen Ausgangssituation des ÖPNV in Lebach sollen Daten und Erfahrungen ausgewählter und vergleichbarer On-Demand-Verkehrssysteme in verschiedenen Regionen Deutschlands hinzugezogen werden, um die wesentlichen Schritte und Notwendigkeiten für ein neues On-Demand-Angebot daraus ableiten zu können.

Nach einer Basisrecherche im Frühjahr 2023 wurden folgende zehn Fallbeispiele bereits bestehender und vergleichbarer On-Demand-Verkehre in die engere Auswahl zur Betrachtung im Überblick genommen:

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

Ergebnisbericht

- 1) On-Demand-Verkehr „Rhesi“ der Rhein-Sieg-Verkehrsgesellschaft mbH (RSVG) in der Gemeinde Neunkirchen-Seelscheid im Rhein-Sieg-Kreis, Nordrhein-Westfalen³⁶;
- 2) On-Demand-Mobilitätsangebot „Wittlich-Shuttle“ der Stadt Wittlich, Landkreis Bernkastel-Wittlich in Rheinland-Pfalz³⁷ (Betreiber: DB Regio Bus Rhein-Mosel GmbH im Auftrag der Stadt);
- 3) Anrufsammeltaxi „MEGmobil“ der Stadt Melsungen im Schwalm-Eder-Kreis, Hessen³⁸; (Betreiber: Taxi Jens Markgraf GmbH i. A. des Nordhessischen Verkehrsverbundes);
- 4) On-Demand-Shuttle „EMIL“ in der Stadt Taunusstein, Rheingau-Taunus-Kreis in Hessen³⁹ (Betreiber [seit Nov. 2023]: Via Transportation Inc.);
- 5) „Smartes DorfShuttle“ im Amt Süderbrarup im Kreis Schleswig-Flensburg, Schleswig-Holstein⁴⁰ (Betreiber: Rohde Verkehrsbetriebe GmbH (Transdev));
- 6) Mobilitätsangebot „Hofer Landbus“ in mehreren Städten und Gemeinden des Landkreises Hof in Bayern⁴¹. Betreiber: Klaus Hermann GmbH & Co. KG („Taxi 3033“);
- 7) On-Demand-Shuttle „LahnStar“ der Stadt Limburg (Lahn) im Landkreis Limburg-Weilburg, Hessen⁴² (Betreiber: Taxi-Addi Verkehrsbetriebe GmbH im Auftrag der Stadt);
- 8) On-Demand-Service „LOOPmünster – Nahverkehr auf Bestellung“ in den südlichen Randgebieten der Stadt Münster in Nordrhein-Westfalen⁴³ (Betreiber: sei mobil Verkehrsgesellschaft mbH im Auftrag der Stadtwerke Münster);
- 9) Flexibles Busangebot „flexo“ in mehreren Städten und Gemeinden im Regionalverband Großraum Braunschweig in Niedersachsen mit unterschiedlichen Betreibern⁴⁴.
- 10) On-Demand-Service „Rosi“ in mehreren Gemeinden im Bereich des Chiemsees, Landkreis Rosenheim in Bayern⁴⁵. Betreiber: Regionalverkehr Oberbayern GmbH (Deutsche Bahn).

In der nachfolgenden **Tabelle 36** werden die zehn Beispiele zusammenfassend vorgestellt.

36 Internetauftritt unter <https://www.rsvg.de/rhesi>

37 Internetauftritte unter <https://www.wittlich.de/de/planung-umwelt-und-mobilitaet/mobilitaet/wittlich-shuttle/> und <https://ioki.com/wittlich/> (ioki als Buchungsdienstleister)

38 Internetinfo unter <https://www.melsungen.de/stadtbuslinie-und-anrufsammeltaxi/>; Buchung über die Fahrplanauskunft des NVV unter <https://www.nvv.de/>

39 Internetinfo: <https://www.rmv.de/c/de/start/rtv/on-demand-verkehr/on-demand-shuttle-emil-in-taunusstein>

40 Internetauftritt unter <https://smartes-dorfshuttle.de/> - das Shuttle-System wird ab März 2024 räumlich und zeitlich erweitert im Rahmen des Modellprojekts „SMILE24“ – Info zum Projekt: <https://smile24.nah.sh/>

41 Internetauftritt unter <https://www.hofer-landbus.de/>

42 Internetauftritt unter <https://lahnstar.de/>

43 Internetauftritt unter <https://www.stadtwerke-muenster.de/unterwegs/mobilitaetsangebote/loopmuenster>

44 Internetauftritt unter <https://www.flexo-bus.de/>

45 Internetauftritt unter <https://www.rosi-mobil.de/>

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

Ergebnisbericht

Tabelle 36: Beispielsysteme für On-Demand-Verkehre – Übersicht

#	Systemname	Standort/Region	Einwohner- zahlen* [EW]	Fläche Bediengebiet* [km ²]	System- start
1	Rhesi	Rhein-Sieg-Kreis	19.900	51	k.A.
2	Wittlich Shuttle	Stadt Wittlich	19.300	50	k.A.
3	MEGmobil	Melsungen	13.700	63	k.A.
4	EMIL	Taunusstein	30.200	67	k.A.
5	Smartes DorfShuttle	Amt Süderbrarup	11.900	147	k.A.
6	Hofer LandBus	Teile des LK Hof**	42.700	368	k.A.
7	LahnStar	Limburg + weitere Gemeinden	k.A.	k.A.	k.A.
8	LOOPmünster	Süden Münsters	60.000	57	k.A.
9	Flexo	Großraum Braunschweig	k.A.	k.A.	k.A.
10	Rosi	11 Gemeinden im Bereich des Chiemsees	k.A.	50.000	k.A.

* gerundete Werte

** Ausweitung auf gesamten Landkreis bis 2024 vorgesehen

Kennwerte und (bisherige) Erfahrungen zu diesen Systemen (bisher) wurden über Recherchen der jeweiligen Internetauftritte und Presseauswertungen u. ä. ermittelt (März- Juli 2023).

Zu drei der recherchierten Systeme – Rhesi im Rhein-Sieg-Kreis (#1), MEGmobil im Schwalm-Eder-Kreis (#3) sowie Smartes DorfShuttle im Kreis Schleswig-Flensburg (#5) – wurden ergänzend direkte Kontakte zu den Verantwortlichen geknüpft, um detaillierte Informationen zu erhalten und gezielte Nachfragen stellen zu können. Eine weitere Vertiefung der Recherche erfolgte beim Smarten DorfShuttle in Süderbrarup durch Besichtigung und Testnutzung vor Ort im Rahmen einer Veranstaltung der NAH SH GmbH im Juni 2023.

Die Recherchen dienen vor allem der Identifikation von Grundsatzfragen und wie diese in den Beispielsystemen beantwortet wurden. Die genannten Fallbeispiele werden daher im Rahmen der Grundkonzeption jeweils für maßgebliche Fragestellungen konkretisiert.

7 Grundkonzeption

Mit dem zuvor entwickelten Lösungsansatz für Lebach sowie den weitergehenden Erkenntnissen aus den Fallbeispielen wird nachfolgendes Grundkonzept entworfen. Dieses fasst zunächst unabhängig vom Einsatzgebiet Lebach die grundsätzlichen Anforderungen und wesentlichen Bausteine für einen On-Demand-Verkehr zusammen, um eine gewisse Übertragbarkeit als Orientierungshilfe für ähnliche Vorhaben andernorts gewährleisten zu können.

Die in **Kap. 4.1** beschriebenen prägenden Systemeigenschaften des On-Demand-Ridepooling, wie sie genehmigungsrechtlich mit dem § 44 des Personenbeförderungsgesetzes ermöglicht werden, d. h. vor allem **kein fester Fahrplan** und **keine Bindung an fest vorgegebene Fahrtrouten**, sollen dabei im Weiteren grundsätzlich als „gesetzt“ betrachtet werden.

Damit stellen sich für die betriebliche Umsetzung zunächst folgende zentralen Fragen:

- 1) Welchen räumlichen Zuschnitt soll(en) das festzulegende Bedienungsgebiet (oder die festzulegenden Bedienungsgebiete) für das ODR-Angebot haben?
- 2) Zu welchen Bedienzeiten soll der ODR-Betrieb im Bedienungsgebiet angeboten werden?
- 3) Welche Ein- und Ausstiegspunkte sind innerhalb des festgelegten Bedienungsgebiets vorgesehen? Soll es neben den vorhandenen Bushaltestellen noch zusätzliche, ggf. „virtuelle“ Haltestellen für das ODR-Angebot geben?
- 4) Wie soll die Integration in den ÖPNV-Tarif mit evtl. möglichen Ausgestaltungsoptionen (z. B. Komfortzuschlag) geregelt werden?

Darauf aufbauend wird schließlich der konzeptionelle Rahmen für den Betrieb eines solchen Angebotes in der Stadt Lebach konkret beschrieben (s. **Kap. 8**).

7.1 Bedienungsszenarien des On-Demand-Ridepooling

Als primäre Fragestellung bei der Konzeption eines On-Demand-Verkehrs sollte – plakativ beschrieben – beantwortet werden können, für welches Problem bzw. welche Probleme im bestehenden ÖPNV ein On-Demand-Ridepooling-Service überhaupt die Lösung sein soll. Anders formuliert geht es darum, aus den bekannten (und erwarteten) Mobilitätsbedürfnissen vor Ort diejenige Einsatzvariante zu finden, die den Anforderungen am nächsten entspricht.

Die Frage nach dem vorrangigen Zweck des On-Demand-Ridepooling im ÖPNV kann vielfältig beantwortet werden, z. B.

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

Ergebnisbericht

- ODR als Lückenschluss im vorhandenen ÖPNV-Netz (immer oder zu bestimmten Zeiten)
- ODR als Angebot im Freizeitverkehr (d. h. in Zeiten und auf Strecken ohne ÖPNV-typische Schüler- und Berufsverkehrsströme)
- ODR als Anbindung für Pendler (Zu- und Abbringer zum/vom liniengebundenen ÖPNV-Angebot bzw. für die „erste und letzte Meile“)
- ODR als Grundversorgung für kleine Ortschaften bzw. Siedlungsstrukturen mit geringer Dichte)
- ODR als Angebot im Nachtverkehr (außerhalb der Betriebszeiten des Linienverkehrs)
- ODR als Ergänzung/Verdichtung zum bestehenden liniengebundenen ÖPNV oder zu dessen Substituierung aus wirtschaftlichen Erwägungen
- ODR als „Kombinationslösung“ mehrerer vorgenannter Punkte.

Beim räumlichen Zuschnitt der Bedienungsgebiete sind meist vorhandene Grenzen der Gebietskörperschaften maßgebend, also etwa die Fläche eines Landkreises, einer Stadt oder Gemeinde oder auch nur eines Stadt- oder Ortsteils. Zu berücksichtigen sind allerdings auch vorhandene verkehrliche Verflechtungen, welche Modifikationen über rein administrative Grenzen hinaus erfordern können (z. B. Überschneidungsbereiche zwischen benachbarten Orten zweier Gemeinden oder die Sicherstellung der Erreichbarkeit eines wichtigen ÖPNV-Knotens oder Einkaufsstandorts in der Nachbargemeinde).

Bei einigen der recherchierten Fallbeispiele zeigt es sich, dass Zuschnitte der Bedienungsgebiete je nach Tageszeit, Nachfragepotenzial und gleichzeitig verfügbarem liniengebundenen ÖPNV auch differenziert erfolgen können. Tagsüber sind die Gebiete grundsätzlich so bemessen, dass Einrichtungen des täglichen Bedarfs (Nahversorger etc.) und mindestens ein qualifizierter Anschluss an den liniengebundenen ÖPNV in der Nähe stets erreichbar sind. Abends und nachts – bei sehr geringer Nachfrage und fehlendem oder ausgedünnten Linienverkehr werden auch größere Gebiete umsteigefrei bedient. On-Demand-Verkehre, die tagsüber in Randbereichen größerer Städte (nur) ein oder mehrere Stadtteile erschließen und an den radialen ÖPNV in und aus Richtung Stadtzentrum anbinden (ggf. in mehreren Bedienungsgebieten), verkehren abends oder am Wochenende (auch) im gesamten Stadtgebiet (in dann nur einem Bedienungsgebiet).

Bei der Bemessung eines On-Demand-Angebotes (innerhalb eines einzigen Bedienungsgebiets oder mit mehreren benachbarten kleineren Gebieten) sollte grundsätzlich beachtet werden, dass zu jeder Betriebszeit mindestens ein vorzuhaltendes Fahrzeug – um die spontane Nutzung zu ermöglichen – auch bei insgesamt geringer Nachfrage ausreichend ausgelastet werden kann (inkl. notwendiger Personalpausen und Lade- bzw. Tankzeiten) und ansonsten längere Warte- oder Standzeiten ohne Fahrtbuchung vermieden werden.

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

Die Definition einzelner ODR-Bediensgebiete muss – spätestens nach erstmaligen Systemeinführungen mit Pilotcharakter – entsprechend der Festlegung einzelner Linien gemäß dem öffentlichen Verkehrsinteresse im Rahmen der Nahverkehrsplanung verankert werden.

7.2 Bedienungszeiten

Grundsätzlich ergeben sich aufgrund vorliegender Anforderungsprofile der Nahverkehrsplanungen – im Saarland der VEP ÖPNV Saarland sowie der NVP für den Landkreis Saarlouis – Anforderungen an Verkehrszeiten.

Entsprechend der vorgegebenen Verkehrstage, Betriebszeitfenster und Netzhierarchien ist die Rolle des On-Demand-Verkehrs im gesamten ÖPNV des jeweiligen Gebietes zu klären. Daher ist für die Festlegung der Bedienungszeiten die primäre Aufgabenstellung an den On-Demand-Verkehr entscheidend, ob dieser beispielsweise eine ganztägige Grundversorgung von einigen Tausend Einwohnerinnen und Einwohnern sicherstellen oder (nur) als Ergänzung im Abend- oder Nachtverkehr zum Einsatz kommen soll. Gleichzeitig soll sich das System der Bevölkerung als attraktives Angebot präsentieren und zusätzliche Fahrgäste gewinnen, so dass die Ausgestaltung der Servicezeiten vor diesem Hintergrund möglichst einfach, einheitlich und für potenzielle Nutzerinnen und Nutzer gut merkbar gestaltet werden soll.

Aus diesen Motiven ergeben sich bei den Fallbeispielen eher ausgedehnte Betriebszeiten, wobei einzelne Systeme zum Betriebsbeginn mit einer geringeren Anzahl an Betriebsstunden, z. B. ohne anfängliches Wochenendangebot, gestartet sind. Entscheidungskriterium ist hier im Einzelfall auch das jeweilige Bestandsniveau vor Einführung des ODR-Angebots, und ob bisher vorhandene Linienverkehre künftig zu bestimmten Zeiten durch On-Demand-Verkehr ersetzt werden sollen.

Die recherchierten Betriebszeiten bei den Beispielsystemen sind in der folgenden **Tabelle 37** aufgeführt.

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

Tabelle 37: Beispielsysteme für On-Demand-Verkehre – Betriebszeiten

#	System-name	Mo-Do	Fr	Sa	So	Betriebsstunden pro Woche	Bemerkungen
1	Rhesi	06:00-22:00	06:00-01:00	07:00-01:00	09:00-22:00	114	
2	Wittlich Shuttle	05:00-19:00	05:00-24:00	08:00-18:00	10:00-18:00	93	
3	MEGmobil	05:00-23:00	05:00-23:00	08:00-23:00	08:00-23:00	120	Mo-Fr ab 19 Uhr + Sa/So/Ft auch da wo Stadtbus fährt
4	EMIL	05:30-22:30	05:30-00:30	07:30-00:30	08:30-22:30	118	
5	Smartes DorfShuttle	06:00-19:00	06:00-19:00	09:00-19:00	10:00-15:00	80	
6	Hofer LandBus	06:00-23:00	06:00-23:00	06:00-23:00	06:00-23:00	119	
7	LahnStar	06:00-01:15	06:00-03:15	06:00-03:15	06:00-01:15	139	Innenstadt So-Do erst ab 19 Uhr, Fr-Sa ganztags bedient
8	LOOPmünster	05:00-02:00	24h	24h	05:00-02:00	153	
9	Flexo	~05:00-23:00	~05:00-24:00	~06:00-24:00	~08:00-23:00	-	Jedes Gebiet hat eigene Betriebszeiten
10	Rosi	07:00-22:00	07:00-03:00	09:00-05:00	09:00-20:00	87	

Bei fehlenden Erfahrungswerten oder sonstigen Unsicherheiten bzgl. der zu erwartenden Akzeptanz sollte das On-Demand-Angebot zu Betriebsbeginn eher „eine Nummer kleiner“ konzipiert und später im Sinne eines „Hochlaufens“ schrittweise (räumlich und/oder zeitlich) ausgeweitet werden, als gleich üppig zu beginnen und dann das Angebot im Nachhinein wieder einschränken zu müssen. Nicht nur unter diesem Aspekt sollten On-Demand-Projekte in den ersten Betriebsjahren agil durchgeführt und Modifikationen aufgrund von Erkenntnisgewinn durch die Praxis zugelassen werden, um bessere Ergebnisse bei der Inanspruchnahme seitens der Fahrgäste, aber auch eine höhere Effizienz im Fahrbetrieb zu erreichen.

7.3 Ein- und Ausstiegspunkte

Mit dem neuen Rechtsrahmen für Linienbedarfsverkehre werden auch die spezifischen Anforderungen an den Systemzugang gegenüber dem Linienverkehr neu geregelt. Während der herkömmliche ÖPNV i. d. R. eine Bedienung von Haltestellen nach StVO vorsieht, werden diese bei Bedarfsverkehren in begrifflicher Abgrenzung als „Ein- und Ausstiegspunkte“ bezeichnet.

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

Ergebnisbericht

Vorgesehen ist für diese Angebote zur Flächenerschließung bei Bedarf meist ein wesentlich dichteres Haltestellennetz und u. a. auch die Befahrung von Siedlungsstraßen, die von größeren Linienbussen im ÖPNV nicht benutzt werden können – theoretisch bis hin zu Ein- und Ausstiegspunkten an jeder Adresse bzw. jedem Grundstückszugang, was aber zum einen aufgrund der Konkurrenzierung zum klassischen Taxi- und Mietwagenangebot kritisch zu sehen ist, zum anderen die Effizienz des On-Demand-Betriebs immens gesenkt würde zugunsten eingesparter Fußwege von wenigen hundert Metern zum nächsten Zugang eines vorab definierten Netzes an Ein- und Ausstiegspunkten (ODR-Haltepunkte). Hierbei sind die Herleitung der sinnvollen Anzahl an Haltepunkten innerhalb eines Bedienungsgebietes, deren Positionierung und das Erfordernis einer Kennzeichnung im öffentlichen Raum – versus eine rein virtuelle Darstellung innerhalb einer App-Ansicht – näher zu prüfen.

7.3.1 Anzahl der ODR-Haltepunkte

Da das ODR-Angebot vorwiegend die Flächenerschließung bzw. deren Verbesserung leisten soll, ist es vorgesehen, zusätzliche Haltepunkte auszuweisen. Die Anzahl und Dichte wird dabei maßgebend von dem für den Regelfall festgelegten Erschließungsradius bestimmt.

Der NVP Landkreis Saarlouis empfahl bislang einen Erschließungsbereich von 300 m bis 600 m für Haltestellen des (liniengebundenen) ÖSPV innerhalb eines Gebietes, in dem 80 Prozent der Bevölkerung leben oder berufstätig sind. Seit der Fortschreibung 2023 des NVP (Stand 21.03.2024) sind zusätzlich für den „Einzugsbereich von virtuellen Haltestellen flexibler Bedienformen“ 200 m als Radius festgelegt (vgl. **Tabelle 16**).

Diese Größenordnung entspricht auch der Situation bei der Mehrzahl der Beispielsysteme. Beim MEGmobil in der Stadt Melsungen wurden gegenüber dem vorhandenen Linienverkehr nur vereinzelt Haltestellen in Wohngebieten und sonstigen Bereichen ergänzt, die nicht oder nur schwer mit „klassischen“ Linienfahrzeugen befahren werden konnten. Das System EMIL der Stadt Taunusstein bietet On-Demand-Haltepunkte in einer Entfernung von 150 m bis 200 m zueinander an⁴⁶, was entsprechend Erschließungsradien von 75 m bis 100 m bedeutet.

Beispielhaft für die Stadt Lebach wird ausgehend von der bestehenden Haltestellensituation des Linienverkehrs untersucht, in welchem Umfang zusätzliche ODR-Haltepunkte bei unterschiedlichen Einzugsradien ergänzt werden müssten, um die Erschließungswirkung durch ODR im gewünschten Maße zu erreichen.

46 gemäß eigener stichprobenartiger Überprüfung durch Routenmessung über Google Maps

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

Aufgrund der Erschließungsvorgaben des bisherigen NVP Landkreis Saarlouis – noch vor Beschluss der Fortschreibung 2023 mit entsprechend erweiterten Vorgaben – wurden neben dem Einzugsradius von 200 m auch Vorgaben mit 300 m und 400 m Einzugsradius als mögliche Varianten untersucht. Bei der Ermittlung der erforderlichen Mengen wurde allerdings unterstellt, dass nicht nur (mindestens) 80 Prozent der Bevölkerung von diesen Regelungen profitiert, sondern (möglichst) sämtliche Siedlungsflächen und relevanten Ziele auch in Außenbereichen ausreichend erreichbar und somit insgesamt attraktiver an das ÖPNV-System angebunden werden können. Demnach wurden gemäß **Tabelle 38** neben den vorhandenen Bushaltestellen folgende Mengen an zusätzlichen ODR-Haltepunkten ermittelt:

Tabelle 38: Erschließungswirkung durch zusätzliche ODR-Haltepunkte (Beispiel Lebach)

Stadtteile (Lebach)	Bus- halte- stellen	ODR-Haltepunkte					
		R = 400m		R = 300m		R = 200m	
		neu	Gesamt*	neu	Gesamt*	neu	Gesamt*
Aschbach	3	5	8	9	12	13	16
Dörsdorf	4	3	7	5	9	8	12
Eidenborn	4	1	5	4	8	5	9
Falscheid	4	1	5	2	6	4	8
Gresaubach	4	6	10	11	15	21	25
Knorscheid	6	0	6	1	7	4	10
Landsweiler	7	6	13	10	17	13	20
Lebach	19	14	33	20	39	38	57
Niedersaubach	4	4	8	8	12	12	16
Steinbach	3	7	10	12	15	15	18
Thalexweiler	2	6	8	8	10	17	19
Gesamt	60	53	113	90	150	150	210

* Bushaltestellen und „reine“ ODR-Haltepunkte
(Hinweis: Bushaltestellen wurden trotz i. d. R. einer Halteposition pro Richtung als ein Haltepunkt gezählt)

□ Anzahl gem. aktueller Vorgabe im NVP LK Saarlouis für virtuelle Haltestellen bei flexiblen Bedienformen

In den flächenmäßig ausgedehnteren Stadtteilen Lebachs – Aschbach, Gresaubach, Landsweiler, Lebach, Steinbach und Thalexweiler – würde die Variante bereits mit einem Erschließungsradius von 400 m wahrnehmbar zu mehr ODR-Haltepunkten führen. Insbesondere die Stadtteile Eidenborn, Falscheid und Knorscheid erstrecken sich entlang der klassifizierten Straßen und werden somit größtenteils schon von den bestehenden Bushaltestellen gut erschlossen. Dort würden erst bei einem Radiusvorgabe von 200 m erkennbar mehr Haltepunkte ausgewiesen.

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

Empfohlen – und im aktuellen NVP Landkreis Saarlouis auch so festgelegt – wird daher die Anwendung eines Erschließungsradius von 200 m als Regelfall.

Alternativ – falls in anderen Projektgebieten eine entsprechende Vorgabe im dortigen Nahverkehrsplan (noch) nicht bestehen sollte – könnte auch ein Stufenmodell eingeführt werden, welches mit einigen zusätzlichen Haltepunkten zu Betriebsbeginn startet, um einen Einzugsradius von 400 m oder 300 m sicherzustellen. Nach einiger Zeit und erfolgreichem Systemanlauf könnte das Netz von Ein- und Ausstiegspunkten um weitere ODR-Haltepunkte ergänzt werden, um einen 200 m Einzugsradius als Standard zu erreichen.

Für den weiterhin bestehenden liniengebundenen ÖPNV wäre im Gegenzug zu mehr ODR-Haltepunkten zu prüfen, ob – mit Ausnahme von zentralen Stadtteilen bzw. Kernorten – die vorhandenen Bushaltestellen reduziert und künftig nur noch als ODR-Haltepunkte bedient werden können, um die Reisezeiten für den überwiegenden Teil der Fahrgäste im Linienverkehr zu verbessern. Dies gilt insbesondere für Taktlinien jenseits der erforderlichen Schülerbeförderung und betrifft zum einen die reine Anzahl der Bushaltestellen innerhalb eines Ortsteils, zum anderen deren Lage in Abhängigkeit von der Zentralität und verkehrlichen Erreichbarkeit (z. B. entlang der Hauptstraße gelegen oder nur durch aufwändige Stichfahrt zu erreichen). Hier sollte mindestens eine Haltestelle mit entsprechend günstiger Lage innerhalb des Ortsteils perspektivisch zu einer Mobilitätsstation von den Typen „Mini“ oder „Mikro“⁴⁷ weiterentwickelt werden können, an der neben Bus- und ODR-Halt weitere Mobilitäts- und verbundene Dienstleistungsangebote angeboten werden können, wie Fahrradabstellplätze, Paketstation etc. (s. **Kap. 7.9**).

7.3.2 Positionierung der ODR-Haltepunkte

Neben der besagten Erschließung der Siedlungs- und Gewerbebereiche mit 200 m Einzugsradien sind die Positionierungen zusätzlicher ODR-Haltepunkte mit besonderem Augenmerk auf Einrichtungen des täglichen Bedarfs, der Gesundheitsversorgung, von Sport, Freizeit und Naherholung sowie anderen relevanten Zielen innerhalb der angebotenen Ortsteile zu planen. Beim täglichen Bedarf sind etwa ortsansässige Lebensmittelhändler zu priorisieren, wobei hier beiderseitig nützliche Kooperationen mit den Filialunternehmen bzw. den zuständigen Marktleitungen anzustreben sind, um ODR-Haltepunkte direkt auf dem Gelände bzw. Parkplatz des Geschäfts einrichten zu können.

47 vgl. NVP LK Saarlouis, S. 83f

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

Ergebnisbericht

Bei der Positionierung der ODR-Haltepunkte sollte neben grundsätzlichen Sicherheitsaspekten, vergleichbar denen bei der Taxibeförderung, Weiteres beachtet werden:

- Das im On-Demand-Betrieb eingesetzte Fahrzeug sollte nach dem Ein- oder Ausstieg eines Fahrgastes möglichst in Fahrtrichtung weiterfahren können.
- Falls das Wenden erforderlich ist, sollten geeignete Knotenpunkte (großzügige Kreuzungsbereiche mit geringem Verkehrsaufkommen), öffentliche Parkplätze oder Wendehammer am Ende einer Sackgasse vorhanden sein.
- Das Erfordernis regelmäßigen Wendens auf nicht öffentlichem Gelände müsste zuvor mit den Eigentümern des jeweiligen Grundstücks geregelt und vereinbart werden.

7.3.3 Kennzeichnung der ODR-Haltepunkte

Bis dato bestehen keine einheitliche rechtliche Regelung und Handhabung bezüglich Kennzeichnung der Haltepunkte von ODR-Systemen. Dementsprechend sollen die hier recherchierten Beispielsysteme als Orientierungshilfe dienen.

In zahlreichen Anwendungsfällen wird von „virtuellen Haltepunkten“ gesprochen, die vor Ort nicht gekennzeichnet sind, sondern nur in digitalen Karten der Benutzer-App oder einer gedruckten Übersichtskarte vermerkt sind. Lediglich an bestehenden Bushaltestellen mit entsprechender Ausstattung werden oft zusätzliche Kennzeichnungen bzw. Informationen zum hier existierenden On-Demand-Verkehr ergänzt. Einerseits stellt dies die günstigste Lösung dar, zumal Änderungen bei der Anzahl und Lage virtueller Haltepunkt unkompliziert im digitalen Hintergrundsystem vorgenommen werden können.

Da somit keinerlei wahrnehmbarer Hinweis im öffentlichen Raum vorhanden ist, erschwert eine rein virtuelle Lösung andererseits das Auffinden der ODR-Haltepunkte ohne mobiles Endgerät und stellt aufgrund der mangelnden Erkennbarkeit zudem kein werbewirksames Mittel dar. Daher nehmen viele der Beispielsysteme eine zusätzliche physische Kennzeichnung der ODR-Haltepunkte, etwa mittels Bodenaufkleber oder Beschilderung, vor. Die nachfolgenden Abbildungen (**Abbildung 38** und **Abbildung 39**) verdeutlichen die Beispiele:

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

Abbildung 38: Bodenaufkleber zur Kennzeichnung für ODR-Haltepunkt (Bsp. Rhesi, LahnStar)



Für das „Rhesi“-System in Neunkirchen-Seelscheid wurde ein Bodenaufkleber entworfen, der an dem jeweiligen Standort auf dem Gehweg oder am Fahrbahnrand aufgebracht wurde. Beim „LahnStar“ in Limburg weisen Bodenaufkleber am Bahnhof auf den Zugang zum Shuttle-Haltepunkt vom Bahnsteig aus hin.

Die eher preisgünstige Lösung der Bodenaufkleber, die häufig auch zu Werbezwecken an stark von zu Fuß gehenden Menschen frequentierten Orten zu finden ist, erleichtert das Auffinden der ODR-Haltestellen und kann auch von Personen wahrgenommen werden, die das System (noch) nicht nutzen, ohne für zusätzliche Beschilderung im Raum zu sorgen. Es ist allerdings eine relativ häufige Erneuerung der Aufkleber erforderlich, da diese durch Befahren, Betreten und Witterung nur eine begrenzte Haltbarkeit aufweisen.

Abbildung 39: Beschilderung zur Kennzeichnung für ODR-Haltepunkt (Bsp. Hofer Landbus, Flexo)



In den betrachteten Beispielsystemen im Landkreis Hof und dem Großraum Braunschweig kommen entweder Haltestellenschilder mit dem Zeichen 224 der StVO oder eigens designte Schilder, wie bei Flexo, zum Einsatz.

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

Eine Beschilderung vorzusehen, stellt die teurere Lösung dar und würde den bestehenden „Schilderwald“ zusätzlich erweitern. Zur Ressourcen- und Straßenbildschonung können diese Hinweisschilder zumindest an bestehenden Masten (z. B. der Straßenbeleuchtung) angebracht und von der Größe her zwar wahrnehmbar, aber doch noch dezent ausgeführt werden⁴⁸. Ein Schild würde als Informationsmedium für Erkennbarkeit des Systems sorgen und gleichzeitig eine Assoziation zum klassischen ÖPNV herstellen. Das Anbringen eines zusätzlichen QR-Codes auf dem Schild, der auf die mobile Internetseite des ODR-Angebots führt, kann zudem die Schnittstelle von der analogen Wahrnehmung zur digitalen Anwendung bilden.

Die folgende **Tabelle 39** fasst die vorgenommene Kennzeichnung reiner On-Demand-Haltepunkte (ohne gleichzeitige Linienbedienung) bei den Beispielsystemen zusammen.

Tabelle 39: Beispielsysteme für On-Demand-Verkehre – Kennzeichnung der ODR-Halte

#	Systemname	rein virtuell	Boden-aufkleber	ODR-Schild	HST-Schild nach StVO
1	Rhesi		X		
2	Wittlich Shuttle	X			
3	MEGmobil			X	
4	EMIL	X			
5	Smartes DorfShuttle	X			
6	Hofer LandBus				X
7	LahnStar		X*		X
8	LOOPmünster	X			
9	Flexo			X	
10	Rosi			X	

* ergänzende Kennzeichnung der Zuwege zum ODR-Haltepunkt

7.4 Fahrzeugeinsatz

Relevante Kriterien für den Fahrzeugeinsatz bei ODR-Angeboten sind die Fahrzeuggröße, die Anzahl der verfügbaren Fahrzeuge (und Personale), die konkreten Einsatzbedingungen sowie die Ausstattung, insbesondere hinsichtlich der Sicherstellung einer barrierefreien Beförderung (z. B. mit Rollstuhl) sowie den Einsatz sauberer oder emissionsfreier Fahrzeuge.

⁴⁸ solange eine straßenverkehrsrechtliche Eignung der Beschilderung nicht vorausgesetzt wird

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

Ergebnisbericht

Nicht zuletzt leistet die äußere Gestaltung und Auffälligkeit bzw. Wiedererkennbarkeit der Fahrzeuge („Hingucker“-Effekt) einen wesentlichen Beitrag zur Bekanntheit, Akzeptanz und Inanspruchnahme des ODR-Angebots (s. **Abbildung 40**).

Bei der Fahrzeuggröße ist der Einsatz von Kleinbussen und Großraum-PKW mit bis zu 8 Sitzplätzen (zzgl. Fahrpersonal) verbreitet, die allesamt noch mit Führerschein Klasse B zzgl. Personenbeförderungsschein gefahren werden können. Minibusse, die über mehr als 8 Fahrgastplätze bzw. auch über Stehplätze verfügen, und eine Fahrerlaubnis der Klassen D oder D1 erfordern, könnten (anteilig) im ODR-Betrieb eingesetzt werden, wenn sich dadurch Synergieeffekte ergeben und solche Fahrzeuge für den Linienverkehr zu anderen Betriebszeiten ohnehin vorgehalten werden müssen. Hierbei wären jedoch ggf. Einschränkungen bei der Anfahrbarkeit des gesamten Netzes an ODR-Haltepunkten zu beachten. Aufgrund von Erfahrungswerten, wobei die mittlere Auslastung der Fahrzeuge im Einsatz selten über 2 Fahrgäste hinaus tendiert und Kapazitäten von 4 bis 6 Sitzplätzen in den allermeisten Fällen ausreichen, sollten Vor- und Nachteile eines Einsatzes größerer Fahrzeuge zur Personenbeförderung im Vorfeld abgewogen werden.

Der Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) gibt Hinweise zur Ausschreibung von Linienverkehren und erste Erkenntnisse aus der Praxis von On-Demand-Verkehren⁴⁹. Für Flächenverkehre im ländlichen Raum wird dabei als „Faustformel“ empfohlen, 1 Fahrzeug für je 4.000 bis 6.000 EW einzusetzen. Für eine Stadt wie Lebach würde das bei der Einwohnerzahl von etwa 20.000 EW bedeuten, dass anfänglich bis zu 3 bis 5 Fahrzeuge für den On-Demand-Betrieb vorgehalten bzw. eingesetzt werden müssten.

Der VDV geht zudem davon aus, dass weitere verkehrliche Maßnahmen und eine stärkere Marktdurchdringung dazu führen können, dass der Fahrzeugbedarf sukzessive (stark) ansteigt. Des Weiteren sollte die erforderliche Anzahl an vorzuhaltenden Fahrzeugen für den Betriebsstart anhand konkreter Projekte und unter Berücksichtigung der gesamten ÖPNV-Angebotssituation vor Ort abgeschätzt werden, da die „Faustformel“ im Einzelfall ein falsches Bild vermitteln kann.

In der nachfolgenden Tabelle zeigt u. a. das System „Smartes DorfShuttle“, dass die Hinweise des VDV nicht unberechtigt sind. Bei weniger als 12.000 Einwohnern könnten nach der Faustformel 2 Fahrzeuge (noch) ausreichen, was nach Auskunft aus dem Kreis Schleswig-Flensburg aber zeitweise nicht zutrifft – vermutlich aufgrund der in dem Fall großen Fläche des Bedingebietes. Im Zuge des ab 2024 vorgesehenen Modellprojektes „SMILE24“ soll die Flotte

⁴⁹ vgl. VDV-Mitteilung 10016 von 12/2021, S. 8

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

der On-Demand-Shuttle in der Schlei-Region daher auch künftig auf 4 Fahrzeuge erhöht werden, allerdings bei ebenfalls vergrößertem Bediengebiet.

Die **Tabelle 40** gibt einen Überblick über die Anzahl der im Frühjahr 2023 eingesetzten Fahrzeuge in den einzelnen Anwendungsgebieten.

Tabelle 40: Beispielsysteme für On-Demand-Verkehre – Fahrzeuganzahl (ohne Reservevorhaltung)

#	Systemname	Fahrzeuganzahl	Einwohnerzahlen [EW]*	Fläche des Bediengebietes [km ²]*	Einwohnerdichte [EW/km ²]*
1	Rhesi	1**	19.900	51	390
2	Wittlich Shuttle	2	19.300	50	386
3	MEGmobil	1	13.700	63	217
4	EMIL	5	30.200	67	451
5	Smartes DorfShuttle	2**	11.900	147	79
6	Hofer LandBus	3	42.700	368	116
7	LahnStar	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
8	LOOPmünster	10	60.000	57	1.053
9	Flexo	k.A.	k.A.	k.A.	k.A.
10	Rosi	5	k.A.	50.000	k.A.

* gerundete Werte

** im Frühjahr/Sommer 2023 wiederholt Überlastung festgestellt (oftmals keine spontane Buchung möglich)

Als Fahrzeugmodelle in den Beispielsystemen kommen häufig der Mercedes Vito in elektrischer oder Dieselausführung zum Einsatz („Rhesi“, „Wittlich Shuttle“, „EMIL“, „Lahnstar“, anteilig „Smartes DorfShuttle“). Ein Teil dieser Fahrzeuge wurde für die Mitnahme einer Person im Rollstuhl (Zugang durch die Hecktür) umgebaut. Weiterhin eingesetzte Modelle sind der LEVC „London-Taxi“ mit Elektro-Hybrid-Antrieb und Rollstuhlverlademöglichkeit durch die Seitentür, außerdem Diesel- und elektrisch betriebene Kleinbusse und Großraum-Vans von MAN, Opel und VW. Bei „Flexo“ werden umgebaute Mercedes Sprinter mit PKW-Zulassung und Dieselantrieb in ÖPNV-Ausführung (u. a. breite Doppeltür und Rollstuhlrampe) eingesetzt. Ein vergleichbares Fahrzeug verkehrt bereits auch durch einen Subunternehmer der KVS im Bereich Lebach auf den bestehenden Rufbus-Linien (s. **Abbildung 2** und **Abbildung 40** [unten rechts]).

Momentane Herausforderung stellt für die Fahrzeughersteller derzeit noch die Kombination von ÖPNV-Einsatz, Barrierefreiheit und emissionsfreier Antrieb von Fahrzeugen mit PKW-Zulassung dar. Erste Modelle werden z. B. auf Basis des Mercedes Benz Sprinter Elektro oder des Toyota

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach Ergebnisbericht

ProAce angeboten⁵⁰. Es ist zu erwarten, dass der mitteleuropäische Markt bei zunehmendem Bedarf an emissionsfreien ODR- und Bürgerbus-Fahrzeugen hier in den kommenden Jahren noch an Dynamik gewinnen wird.

Die nachfolgenden Abbildungen⁵¹ geben einen beispielhaften Eindruck über im ODR-Verkehr eingesetzte Fahrzeuge und deren Gestaltung (obere Reihe Mercedes Vito „Rhesi“, mittlere Reihe LEVC, MAN und Nissan „Smartes DorfShuttle“, untere Reihe LEVC „MEGmobil“ und Mercedes Sprinter als Rufbus-Fahrzeug in Lebach).

Abbildung 40: Beispielsysteme für On-Demand-Verkehre – Typen und Gestaltung der Fahrzeuge



50 Bsp. s. Fahrzeughersteller K-Bus unter <https://www.k-bus.at/>

51 Bilder: Rhein-Sieg-Kreis (o.); S. Dir/Kreis Schleswig-Flensburg (m.); Nordhessischer Verkehrsverbund, BPV (u.)

7.5 Buchung und Disposition

Das Saarland plant ab 2024 die Bereitstellung eines saarVV-weiten On-Demand-Hintergrundsystems, das u. a. die Bereitstellung einer On-Demand-App, die Anbindung dieser App an die vorhandene Saarfahrplan-App, Beratungs- und Serviceleistungen sowie Schulungsleistungen für ZPS, Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen und deren Beschäftigte umfasst. Somit zeichnet sich für das Beispiel Lebach hier bereits eine Vorgehensweise ab. Dennoch sollen unabhängig davon nachfolgend einige grundlegende Aspekte beleuchtet werden.

7.5.1 Exkurs: Grundsatzfragen zur On-Demand-Buchung

Für die digitale Buchung und Disposition des On-Demand-Verkehrs stellen sich zunächst folgende Kernfragen:

- 1) Wird eine On-Demand-App „vor Ort“ als kleine Lösung für einen begrenzten Raum (bzw. einen vorübergehenden Zeitraum) benötigt?
- 2) Oder soll die Beteiligung an einer großräumigen Lösung für mehrere Teilregionen und On-Demand-System verfolgt werden?
- 3) Wird gar die Möglichkeit der Buchung ganzer (multimodaler) Reiseketten erwartet, zumindest aber die Buchung einer durchgehenden ÖPNV-Reise mit abschnittsweiser On-Demand-Fahrt – im Rahmen einer Mobilitätsplattform?
- 4) Und als „Zusatzfrage“: Soll auch eine telefonische Buchungsoption für das On-Demand-Angebot möglich sein (d. h. der Fahrtwunsch des Anrufenden wird durch die Telefonzentrale in das Buchungssystem eingegeben)?

Sofern ein regionales oder überregionales Buchungs- und Dispositionssystem für On-Demand-Verkehre (initiiert meist von Verkehrsverbänden, ÖPNV-Zweckverbänden oder Bundesländern) gemäß der Lösung hinter Frage 2) oder eine integrierten Mobilitätsplattform als Lösung hinter Frage 3) noch nicht existiert oder erst mittelfristig vorgesehen ist, bietet sich die Lösung hinter Frage 1) für den Start und die ersten Betriebsjahre eines neuen On-Demand-Systems an. Mittlerweile sind ca. 5 Systemanbieter auf dem bundesdeutschen Markt tätig, die geeignete App-Lösungen mit unterschiedlichen Leistungsstufen als Kauf- oder Mietlösung anbieten.

Der Nachteil der Lösung 1) ist, dass mitunter nach den ersten Jahren ein App-Wechsel stattfinden und entsprechend kommuniziert werden muss. Dieser Vorgang ist aber leistbar, und hat in Deutschland bereits mehrfach geplant (neue Ausschreibung, höhere Anforderungen) und auch ungeplant (kurzfristig Systemwechsel aufgrund von Insolvenz des Anbieters)

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

Ergebnisbericht

stattgefunden, ohne dass die Akzeptanz des On-Demand-Angebots davon nach der Umstellungsphase nennenswert beeinflusst wurde.

Zur Lösung hinter Frage 4), der telefonischen Buchungsmöglichkeit, ist aufgrund der unterschiedlichen Erfahrungen, die in den einzelnen Beispielsystemen und auch andernorts bei On-Demand-Verkehren gemacht wurden, folgendes zu hinterfragen:

- Ist die zusätzliche Telefonbuchung – anstelle nur einer App-Buchung – mit Vorhaltung der entsprechenden Buchungszentrale (im eigenen Haus oder bei Callcenter o. ä. ausgelagert) notwendig, wenn diese erfahrungsgemäß nur von sehr wenigen Fahrgästen (grob 5-10 Prozent der Buchenden, zum Teil und nach verstärkter Bewerbung der App auch weniger) in Anspruch genommen wird?
- Zu welchen Zeiten, wenn nicht während der gesamten Betriebszeiten des ODR-Angebots, soll die telefonische Buchungszentrale erreichbar sein?
- Nimmt die Buchungszentrale telefonisch „nur“ Fahrtwünsche entgegen oder leistet sie auch Beratung und Auskunft zum On-Demand-Verkehr allgemein?
- Wie können Missverständnisse in der Kommunikation vermieden werden (Verwechslung von Haltepunkten, keine Infoweitergabe bei Verspätungen und Ausfällen möglich etc.), da die Nachrichtenübermittlung nach erfolgter Buchung nicht ohne weiteres möglich ist?
- Wie stellen sich die Kosten für die Vorhaltung der Telefonoption im Verhältnis zur Inanspruchnahme bzw. den Kosten für eine App-Buchung pro Fahrgast dar?

Andererseits spricht für den On-Demand-Verkehr als Teil des ÖPNV oder als Ersatz bisheriger Linienverkehre im Sinne der Daseinsvorsorge auch einiges für die Aufrechterhaltung der telefonischen Buchung. Es wäre zu prüfen, ob es gerade bei ausgedehnten Betriebszeiten des ODR-Angebots aber genügt, die telefonischen Buchungszeiten zu beschränken auf übliche Bürozeiten, wenn ansonsten jederzeit die App-Buchung möglich ist, die erfahrungsgemäß von den allermeisten Buchenden auch verwendet wird. Im Gegenzug könnte evtl. während der Telefonzeiten auch ergänzende Beratung zur Nutzung des ODR-Angebots geleistet werden, um z. B. mit dem System nicht vertrauten oder unsicheren Menschen die Funktionsweise individuell erklären und vermitteln zu können.

7.5.2 Exkurs: Ausstattung und Funktionen der Software

Die Buchungs- und Dispositionsoftware umfasst typischerweise die nachfolgend skizzierten Ausstattungsmerkmale für den On-Demand-Ridepooling-Verkehr. Dazu kommt noch die erforderliche Hardware (mobile Endgeräte) für die Disposition in den eingesetzten Fahrzeugen.

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

- Fahrer-App mit
 - Möglichkeit der An- und Abmeldung am System zu Schichtbeginn und Schichtende sowie bei Ruhepausen
 - Übermittlung eingehender Fahraufträge mit Informationen zu Abhol- und Zielort, Anzahl der Personen, ggf. Mitnahme von Kinderwagen oder Gepäckstücken, Beförderung mobilitätseingeschränkter Personen (mit Rollator oder im Rollstuhl)
 - Anzeige der vom Fahrgast angegebenen und ggf. noch zu prüfenden Zeitkarten oder Hinweis auf den noch notwendigen Fahrscheinverkauf im Fahrzeug (falls vorgesehen, s. **Kap. 7.6.6**)
 - Navigation mit stets aktuell gehaltenem Kartenmaterial innerhalb der App
 - Möglichkeit der anonymisierten Kommunikation mit Fahrgästen
 - Möglichkeit der Kommunikation mit einer Leit- oder Dispositionsstelle
 - Stornierungsfunktion bei widerrufenen Fahrtbestellungen
 - Anzeige fahrerbezogener Daten, beispielsweise ausgeführte Beförderungen, erhaltenes Trinkgeld etc.
- Fahrgast-App mit
 - grundsätzlich hoher Nutzerfreundlichkeit, einfache intuitive Bedienbarkeit
 - Anlegen eines Nutzerkontos inkl. Angaben zu Zahlungsmitteln, vorhandenen Zeitkarten oder Ermäßigungen
 - Auswahlmöglichkeit zwischen mehreren Bedienebenen, innerhalb derer jeweils Fahrtbuchungen getätigt werden können
 - Anlegen von ankunfts- oder abholbasierten Fahrtanfragen inkl. Angabe von Mitfahrenden, Mitnahme von Kinderwagen, Gepäckstücken, Rollator oder Rollstuhlbeförderung
 - Vorbestellungs-, Dauer- und Serienbuchungsfunktion (mindestens bis zu 7 Tage im Voraus)
 - Anzeige von parallelen ÖPNV-Linienfahrten auf der gewählten Verbindung zum gewählten Zeitfenster (mit Ablehnung der konkreten Buchungsanfrage)
 - Stornierungsfunktion
 - Echtzeit-Tracking des abholenden Fahrzeugs mit aktueller Position in einer Kartenansicht, Identifikationsmerkmalen des Fahrzeugs (z. B. Kfz-Kennzeichen, sichtbare Fahrzeugnummer) und Angabe der vsl. Rest-Wartezeit in Minuten bis zum Einstieg
 - Bewertungs- und Trinkgeldoption nach Abschluss jeder Fahrt

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

- Zahlungsmöglichkeit per SEPA-Lastschrift, Kredit-/Debitkarte und Paypal (bei Fahrscheinbuchung über die App oder Nutzung der Trinkgeldfunktion).
- Hintergrundsoftware für marktübliches Betriebssystem mit
 - Anlegen eines „virtuellen“ Haltestellennetzes (inkl. bestehender Bushaltestellen)
 - Pooling-Algorithmus zur optimalen Zuweisung von Fahrtaufträgen unter Berücksichtigung der verfügbaren Ressourcen (Anzahl aktiver Fahrzeuge und darin verfügbare Sitzplätze) sowie Warte- und Umwegzeit-Parametrisierung
 - Dispositionssystem zur Überwachung und Steuerung des Verkehrs mit Kartenansicht und wesentlichen Informationen zur Fahrtaufträgen, Fahrpersonal und Fahrzeugen
 - Möglichkeit, mehrere Bedienegebiete innerhalb eines Gesamtnetzes unabhängig voneinander disponieren und verwalten zu können (Anzahl der betreuten Bedienegebiete innerhalb der Softwareplattform erweiterbar)
 - Reporting der Betriebsdaten in unterschiedlicher Aggregation und zeitlicher Auflösung; umfassende Statistikfunktionen nach Bedarf (Dashboard o. ä.)
 - Zuweisung verschiedener Rollen für unterschiedliche Nutzergruppen der Software.

7.6 Tarifierung

Durch die Zuordnung § 42 PBefG (Linienverkehr) besteht für ODR-Verkehre, die nach § 44 PBefG genehmigt werden, eine Tarifpflicht. Mit der Ausgestaltung des Linienbedarfsverkehrs wird zudem die Möglichkeit eingeräumt, dass Aufgabenträger Preiszuschläge zum ÖPNV-Tarif vorgeben können.

Für die Einbindung von On-Demand-Verkehren im ÖPNV in den saarVV-Tarif hat das Saarland ebenfalls ein Konzept entwickelt. Demnach soll ein On-Demand-Grundpreis bestehen, der in der Höhe analog zu dem saarVV-Wabentarif ausfallen wird. Bei Besitz eines im saarVV gültigen Tickets bzw. eines Abos entfällt dieser Grundpreis.

- Optional kann dieser Grundpreis durch einen pauschalen Komfortzuschlag ergänzt werden (z. B. 1 € je Fahrt).
- Optional kann zusätzlich ein Arbeitspreis erhoben werden, der als Kilometer zeitlich und/oder örtlich parametrierbar ausgeführt wird (z. B. 0,05 – 0,80 € je km).

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

Ergebnisbericht

Die genannten Optionen werden für On-Demand-Verkehre, die Grundversorgungsfunktionen erfüllen oder gar bisherige Linienverkehre ersetzen, nicht empfohlen. Bei durch das Saarland geförderten On-Demand-Angeboten dürfen sie nicht erhoben werden.

Grundsätzlich wären die Optionen vor allem dann abzuwägen, wenn der angedachte On-Demand-Verkehr ausschließlich oder weit überwiegend vorhandene attraktive Linienverkehre ergänzen soll und auch dann, wenn keinerlei Ausschluss der ODR-Buchung bei einer zeitlichen und räumlichen Parallelfahrt zu einer Linienbedienung vorgesehen ist (dann aber Durchführung der On-Demand-Fahrt mit entsprechendem Aufpreis).

Unabhängig von der konkret im Saarland gefundenen Lösung zur Einbindung von On-Demand-Verkehren in den Verbundtarif erfolgen hier noch einige grundlegende Hinweise zur Tarifthematik. Nachfolgend werden daher einige Möglichkeiten der tariflichen Preisgestaltung, sowie der Einführung von Zuschlägen mit Verweis auch auf die Beispielsysteme vorgestellt.

7.6.1 Exkurs: Anwendung eines bestehenden ÖPNV-Tarifs

Eine der günstigsten Varianten für den Fahrgast ist die volle Integration in das Tarifsystem des ÖPNV. Somit sind sämtliche Zeit-, Einzel- oder Gruppenfahrkarten auch für das ODR-Angebot gültig, und es ist keine Entrichtung von Zuschlägen o. ä. nötig. Die Anwendung des örtlich gültigen ÖPNV-Tarifs wäre nicht nur monetär die günstigste Lösung für den Fahrgast, sondern auch eine der verständlichsten Variante. Für den Aufgabenträger ist es von Vorteil, dass kein neues Tarifgerüst entwickelt werden muss und kein zusätzlicher bürokratischer Aufwand bei der Abrechnung mit den Verkehrsunternehmen entsteht.

7.6.2 Exkurs: Komfortzuschlag

Die Erhebung eines Komfortzuschlages beschreibt einen pauschalen Preis, der unabhängig jedweder Variablen (Zeit, Entfernung, anderes Angebot des Linienverkehrs etc.) für eine On-Demand-Fahrt anfällt. Die Höhe des Komfortzuschlags fällt von System zu System unterschiedlich aus (siehe **Tabelle 41**).

Sollte ein solches Preismodell gewählt werden, empfiehlt es sich, ein Abomodell für Vielfahrende einzuführen. So erhebt der Nordhessische Verkehrsverbund für AST-Verkehre 1 € Komfortzuschlag, bei Wochenkarten fallen pauschal 6 € an, bei Monatskarten pauschal 12 € und eine Jahreskarte ist mit pauschal 120 € Zuschlag bepreist⁵².

52 vgl. unter <https://www.nvv.de/tickets/tarifinfos/tarifuebersicht>

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

Ergebnisbericht

Dieses Tarifkonzept wäre ebenso mit einer tariflichen oder dynamischen Bepreisung kombinierbar, indem zusätzlich Entfernungspreise veranschlagt werden (z.B. bei „EMIL“) oder eine Reduzierung des Komfortzuschlags mit gültigem ÖPNV-Ticket angeboten wird (z.B. beim „LahnStar“).

7.6.3 Exkurs: Dynamische Preisgestaltung

Räumliche Bepreisung

Wie bereits erwähnt, sehen einige der Beispielsysteme auch eine Preisgestaltung vor, die maßgeblich von der räumlichen Entfernung der Fahrt beeinflusst wird.

Dabei kann ein linearer Kilometerpreis veranschlagt werden, nachdem eine feste Summe pro Kilometer veranschlagt wird, oder ein nicht-linearer Preis gestaltet werden, so dass kürzere Fahrten pro Kilometer teurer ausfallen, als längere Fahrten. Des Weiteren besteht die Möglichkeit, eine Art Wabensystem einzuführen, indem Fahrten innerhalb eines Gebietes günstiger sind, als Fahrten mit Start- oder Zielpunkt außerhalb. Letztere räumliche Preisgestaltung wurde jedoch bisher in keinem der zehn Beispielsysteme angewendet.

Zeitliche Bepreisung

Eine zeitliche Preisgestaltung kann eingesetzt werden, um die Kannibalisierung des ÖPNV abzuschwächen, indem die Preise für ODR-Fahrten in Zeiten guter Versorgung mit den Linienverkehren höher ausfallen.

Ebenso wären zeitlich variierende Preise, unabhängig des ÖPNV-Angebotes, entsprechend der realen Nachfrage denkbar, wie das beispielsweise im kommerziellen Ridepooling-Angebot „MOIA“ in Hamburg angewendet wird.

Qualitative Bepreisung

Die komplexeste Form der Preisfindung ist die qualitative Bepreisung, nach der sämtliche Fahranfragen in Relation zu Alternativen bewertet und preislich einsortiert werden. Kriterien können dabei zum Beispiel die Reisezeit, erforderliche Fußwege oder die Anzahl der Umstiege sein. Die Fahrten können somit ÖPNV-unterstützend einsortiert werden, wenn sie entsprechende räumliche oder zeitliche Lücken schließen, oder als sogenannte Komfortfahrten, die eine starke Konkurrenz für die Linienverkehre darstellen. Herausfordernd ist dabei vor allem, eine Qualitätsgrenze zu definieren, so dass entschieden werden kann, ob eine ODR-Fahrt „ÖPNV-unterstützend“ oder „ÖPNV-kannibalisierend“ wirkt. Statt einer „harten Grenze“ zwischen Normalpreis und Komfortfahrt bietet sich in der Realität eine Abstufung zwischen den genannten „Extremen“ an.

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

Auch eine qualitative Bepreisung konnte bei den Beispielsystemen nicht angetroffen werden, was vermutlich auch auf deren Komplexität und ggf. mangelnde Transparenz für die Fahrgäste zurückzuführen ist.

7.6.4 Exkurs: Tarifliche Sonderregelungen

Sonderregelungen gibt es insbesondere für bestimmte Personengruppen: So dürfen bei fast allen Beispielsystemen Kinder unter 6 Jahren, sowie Personen mit Schwerbehinderung und berechnigte Begleitpersonen mit gültigem Ausweis kostenlos mit dem jeweiligen ODR-System fahren. Des Weiteren wird die Nutzung oftmals zur Schülerbeförderung beschränkt, damit diese weiterhin die Schulbusfahrten nehmen und nicht mit dem ODR-System fahren. Beispielsweise werden Schülerfahrkarten im System „Rhesi“ an Schultagen erst ab 17 Uhr anerkannt. Seit mittlerweile zahlreiche Schülerfahrkarten in reguläre Deutschlandtickets umgewandelt wurden, ist der Ausschluss dieser Zeitkarten nicht mehr möglich, was in der Tat eine gewisse Problemstellung für bestehende und zukünftige ODR-Angebote mit sich bringt.

Eine weitere, der Öfteren angewendete Sonderregelung sind Rabattierungen bei Gruppen- oder Familienfahrten. Für weitere Mitfahrende fällt der pauschale Zuschlag dann niedriger aus oder entfällt gänzlich.

Um zu verhindern, dass die Fahrzeuge im Voraus bereits ausgebucht werden, könnten Aufpreise verlangt werden, wodurch spontane Buchungen attraktiver ausfallen.

Insbesondere in städtisch geprägten Räumen könnten zudem sog. Expressfahrten, die durch kürzere Laufwege und weniger Pooling schnellere Fahrten anbieten, interessant werden.

Rabattaktionen wie „Freunde werben“, saisonale Vergünstigungen oder Kooperationen mit Linienverkehren (z. B. ODR kostenlos mit Fernverkehrsticket) wird ebenfalls bei vielen Systemen angewandt und wäre daher auch im Saarland denkbar.

7.6.5 Exkurs: Bewertung zum Tarifkonzept

ODR stellt für den Linienverkehr in bestimmten Fällen eine starke Konkurrenz dar, weshalb zeitliche Parallelfahrten wenn möglich über Funktionen in der Software ausgeschlossen werden sollten (s. **Kap. 7.5.2**). Verhindert die Software die Kannibalisierung, kann für den ODR-Verkehr der gültige ÖPNV-Tarif angewendet werden, was für Kunde und Verkehrsunternehmen die am wenigsten aufwändige Lösung darstellt.

Sollte eine Kannibalisierung nicht (ausreichend) über die Software verhindert werden können, ist die qualitative Bepreisung perspektivisch wünschenswert, sodass die Linienverkehre ideal unterstützt und nicht torpediert werden. Ein Systemstart wäre auch mit einer simpleren Lösung

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

denkbar, wobei dann eine möglichst unkomplizierte Variante gewählt werden sollte (nicht unbedingt wie beim System „Rosi“).

Tabelle 41: Beispielsysteme für On-Demand-Verkehre – Tarifkonzepte

#	System-name	Tarif	Pauschaler Zuschlag	Dynamischer Zuschlag	Sonderregelungen
1	Rhesi	X			<ul style="list-style-type: none"> - Kinder unter 6* und Schwerbehinderte** kostenlos - Schülerkarten an Schultagen erst ab 17 Uhr
2	Wittlich Shuttle	X	0,80 €		k.A.
3	MEG mobil	X	k.A.		k.A.
4	EMIL	Zuschlag nur 1,50€ mit ÖPNV-Karte	3,00 €	<ul style="list-style-type: none"> - <u>Linearer Kilometerpreis:</u> - 0,15 ct pro km 	<ul style="list-style-type: none"> - Zuschlag 1,50 €: für Schwerbehinderte**, uniformierte Polizeibeamte, Kinder zwischen 6 und 14 J - Kinder bis 6 J kostenlos* - <u>Gruppenrabatt:</u> Zuschlag 1,50 €: für jeden weiteren Mitfahrer
5	Smartes Dorf-SHUTTLE	Für Zeitkarten entfällt Zuschlag	2,00 €: ab 15J 1,20 €: 6-14J		<ul style="list-style-type: none"> - Schülerkarten an Werktagen erst ab 14 Uhr - Bis zu 3 Kinder unter 6 J kostenlos*
6	Hofer LandBus		3,00 €		<ul style="list-style-type: none"> - Kinder unter 6* und Schwerbehinderte** kostenlos
7	LahnStar	Zuschlag nur 1,50€ mit ÖPNV-Karte	3,70 €		<ul style="list-style-type: none"> - <u>Gruppenrabatt:</u> Zuschlag 1,50 €: für jeden weiteren Mitfahrer - <u>Tell-a-friend:</u> Nutzer bekommt Freifahrt und Freund 50 % Rabatt auf die ersten beiden Fahrten - <u>Liaison mit ICE:</u> Fahrgast zahlt mit ICE-Ticket nur 1,10 € oder zusätzlich mit gültigem ÖPNV-Ticket gar nichts
8	LOOP münster	X	1,00 €		<ul style="list-style-type: none"> - Zuschlag entfällt für Kinder unter 6* und Schwerbehinderte**

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

#	System-name	Tarif	Pauschaler Zuschlag	Dynamischer Zuschlag	- Sonderregelungen
9	Flexo	X			- Schülerkarten an Schultagen erst ab 16 Uhr, in 2 Projektgebieten gilt die Schülerkarte ganztags
10	Rosi		6,00€ bei Fahrten ab 15km	<ul style="list-style-type: none"> - <u>Nicht linearer Kilometerpreis:</u> - 2,50 €: bis 4 km - 3,50 €: 4-8 km - 4,50 €: 8-10 km - 6,00 €: 10-15 km - <u>Linearer Kilometerpreis:</u> - 1,10 € pro km: ab 15 km 	<ul style="list-style-type: none"> - Kinder unter 6* und Schwerbehinderte** kostenlos - <u>Gruppenrabatt:</u> Jeder weitere Mitfahrer zahlt die Hälfte des Fahrpreises

* Kinder bis 6 Jahre in Begleitung eines Erwachsenen

** Schwerbehinderte und berechtigte Begleitpersonen mit gültigem Ausweis und Wertmarke

7.7 Produktbildung und Marketing

Die verwendeten Bezeichnungen für die On-Demand-Verkehre gestalten sich bei den recherchierten Beispielen sehr unterschiedlich; sie beinhalten etwa Bezüge zur jeweiligen Region, zur Mobilität oder zum ländlichen Raum. Ebenso werden Eigenschaften des ODR-Verkehrs aufgegriffen oder häufiger der Zusatz „Shuttle“ verwendet. Darüber hinaus werden auch Fahrzeuge selbst mit Eigennamen versehen („getauft“) oder eine klassische Linien- oder Produktbezeichnung gewählt.

Grundsätzlich ist neben einem einheitlichen Markennamen für On-Demand-Angebote zur besseren Verständlichkeit, übergreifend über mehrere Bedienungsgebiete einer Region, auch die Wahl eines einprägsamen Begriffs für das jeweils örtliche Angebot – nicht zuletzt zur Identifikation und als lokaler Sympathieträger – durchaus sinnvoll. Zu empfehlen sind Vorgaben im Rahmen eines regionalen (bzw. landesweiten) Dachmarketings mit der Möglichkeit der konkreten Ausgestaltung durch den lokale Aufgabenträger in enger Abstimmung mit den örtlich Verantwortlichen der einzelnen Kommunen.

Entsprechend entwickelt der ZPS ein Design-Manual für On-Demand-Verkehre im saarVV-Raum zur Nutzung ab 2024. In Anlehnung an den Markenauftritt des Verkehrsverbundes sollen das Grunddesign, außerdem ein zu erstellendes Logo sowie ein Markenname für On-Demand lokal adaptierbar sein.

7.8 Ergänzende konzeptionelle Ansätze (Ideensammlung)

Im Rahmen einer Ideensammlung konzeptioneller Ansätze für Maßnahmen hat sich insbesondere das Vorhaben der Entwicklung lokaler, ortsnahe „kleiner“ Mobilitätsstationen oder Mobilitätspunkte begleitend zur Einführung eines On-Demand-Verkehrs verfestigt.

Der Verkehrsentwicklungsplan ÖPNV Saarland hat für Mobilitätsstationen die Kategorien L, M und S beschrieben, wobei in Lebach am Bahnhof vsl. Kategorie S oder evtl. Kategorie M erreicht werden kann.

Inzwischen wurden in den Entwurf zur Fortschreibung des NVP Landkreis Saarlouis Unterkategorien von Mobilitätsstationen für kleinere Gemeinden oder Stadtteile von Kommunen wie Lebach aufgenommen⁵³:

- **Mobilitätsstation „Mini“:** Haltestelle, die zentral im Grundzentrum liegt und an der räumliche und i. d. R. zeitlich abgestimmte ÖPNV-Verknüpfungen bestehen (mit und ohne Schnittstelle zum Individualverkehr). Die Aufenthaltsqualität soll aufgewertet werden und ein Umstieg auf alternative Angebote ermöglicht werden. Basisausstattung: wettergeschützte Busverknüpfungshaltestelle, B+R-Anlagen (mind. Fahrradparker oder Anlehnbügel), ggf. Abstellflächen für E-Roller und WLAN.
- **Mobilitätsstation „Mikro“:** Haltestelle im Stadt- oder Ortsteil, die in ihrer Aufenthaltsqualität aufgewertet wird und einen Umstieg auf alternative Angebote (z. B. Fahrrad, E-Roller, flexible Bedienformen) vorhält. Basisausstattung: wettergeschützte Haltestelle, ggf. Anlehnbügel für Fahrräder, ggf. Abstellfläche für E-Roller.

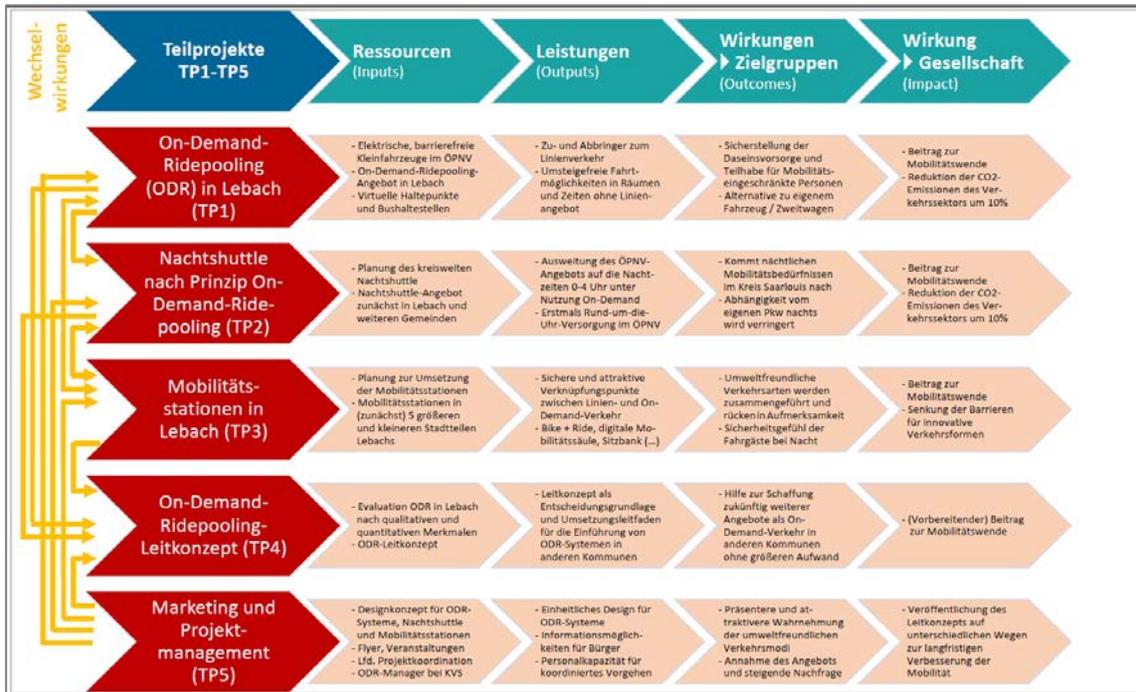
Analog zu einer im Juli 2023 verfassten Förderskizze (nachrichtlich s. **Abbildung 41**) werden für das Konzept für Mobilitätsstationen und Mobilitätshubs in Lebach folgende Inhalte beschrieben:

- Errichtung einer großen Mobilitätssäule am Bahnhof Lebach im Kernstadtteil (Ergänzung im Vorgriff der dortigen Mobilitätsstation)
- Einrichtung von Mobilitätsstationen der Kategorie „Mini“ in drei weiteren Lebacher Stadtteilen mit größerer Bevölkerungszahl und/oder Bahnhaltepunkt – jeweils mit überdachter Fahrradabstellanlage und ca. fünf Fahrradstellplätzen, Ladeeinrichtungen für zwei E-Kraftfahrzeuge sowie einer kleinen Mobilitätssäule
- Einrichtung von zunächst Mobilitätsstationen der Kategorie „Mikro“ in zwei weiteren kleineren Lebacher Stadtteilen – jeweils mit drei Fahrradstellplätzen und einer kleinen Mobilitätssäule.

53 vgl. NVP LK Saarlouis, S. 83f

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach Ergebnisbericht

Abbildung 41: Teilprojekte, Inhalte und Wirkungslogik aus der Förderskizze (Juli 2023)



8 Betriebskonzept

Auf Basis des in **Kapitel 6** entwickelten Handlungsansatzes für einen On-Demand-Verkehr in der Stadt Lebach wird, dem Vorgehen des Grundkonzeptes gemäß **Kapitel 7** folgend, das nachfolgend konkretisierte Betriebskonzept abgeleitet. Integriert werden dabei die inzwischen entwickelten und festgelegten landesweiten Standards für vergleichbare On-Demand-Angebote im Saarland. Diese beziehen sich auf das Hintergrund- und Buchungssystem für Ridepooling-Verkehre, auf Standards zur Anwendung des saarVV-Tarifs, die Entwicklung einer landesweiten Dachmarke sowie ein wiedererkennbares Erscheinungsbild für entsprechende Angebote.

Für flexible On-Demand-Verkehre im Verbundraum des saarVV wurde dabei die Marke „flitsaar“ gewählt, die im Rahmen des Betriebskonzeptes für Lebach aufgegriffen werden soll (s. **Abbildung 42**). Ebenfalls wird Bezug genommen auf die *Abbildung 42: Logo der On-Demand-Marke „flitsaar“*

Angebotsmerkmale der seit April bzw. Juni 2024 bereits realisierten flitsaar-Verkehre im Ostertal des Landkreises Sankt Wendel (bisher als „Wendel-Mobil“) und in der Gemeinde Spiesen-Elversberg im Landkreis Neunkirchen.



Der Betrieb des Angebots in Lebach soll ebenfalls nach dem Prinzip des Ridepooling im ÖPNV durchgeführt werden, genehmigungsrechtlich gemäß § 44 PBefG als Linienbedarfsverkehr. Charakteristisch sind hierfür insbesondere der Verzicht auf feste Fahrpläne und einen festgelegten Linienweg sowie die Einrichtung von virtuellen Haltestellen, wie in der letzten Fortschreibung des NVP Landkreis Saarlouis grundsätzlich festgelegt wurde (vgl. Tabelle 16), zusätzlich zu den bereits vorhandenen Haltestellen des Buslinienverkehrs.

8.1 Bedienungsgebiet

Das Bedienungsgebiet umfasst das gesamte Stadtgebiet von Lebach (vgl. **Abbildung 7**). In Abstimmung mit den Nachbar-Gemeinden und dem Landkreis Sankt Wendel als benachbarter lokaler ÖPNV-Aufgabenträger sollen zusätzlich entweder zu allen Bedienungszeiten oder nur außerhalb der Betriebszeiten paralleler Buslinien bestimmte Verknüpfungspunkte jenseits der Stadtgrenzen angefahren werden, um Umsteigemöglichkeiten zu dortigen bzw. weiterführenden Linienverkehren zu erreichen und damit „Lücken“ im ÖPNV-Netz zu schließen (sogenannte „Übergabe-Haltestellen“). Die ausgewählten, zu prüfenden, abzustimmenden und

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

möglichst umzusetzenden Übergabe-Haltestellen in den Nachbarorten sind in **Tabelle 42** aufgelistet.

Tabelle 42: Vorgesehene Übergabe-Haltestellen zum flitsaar-Bedienungsgebiet Lebach

Gemeinde, Ortsteil	Korridor	Haltestelle	Bemerkungen
Schmelz-Primsweiler	via L 336	Bahnhof	von/nach allen Lebacher Stadtteilen; zu allen flitsaar-Bedienungszeiten
Schmelz	via L 334	Brücke	von/nach den Stadtteilen Dörsdorf, Gresaubach, Niedersaubach, Steinbach; zu allen flitsaar-Bedienungszeiten
Schmelz-Limbach	via L 333	Kreuz	von/nach allen Lebacher Stadtteilen; zu den flitsaar-Bedienungszeiten außerhalb Betriebszeiten der Linie 464
Tholey-Lindscheid	via L 145	Johann	von/nach allen Lebacher Stadtteilen; zu den flitsaar-Bedienungszeiten außerhalb Betriebszeiten der Linie 619; ggf. auch flitsaar-Halt in Scheuern
Tholey-Hasborn	via L 145	Kirche	von/nach allen Lebacher Stadtteilen; zu den flitsaar-Bedienungszeiten außerhalb Betriebszeiten der Linie 619
Saarwellingen- Reisbach	via Ritterstraße	Kirche	von/nach den Lebacher Stadtteilen außer Knorscheid (inkl. Hoxberg); zu den flitsaar-Bedienungszeiten außerhalb Betriebszeiten der Linie 463, Abschnitt bis/ab Lebach
Saarwellingen- Reisbach	via Am Nordschacht	Kirche	von/nach dem Stadtteil Knorscheid (inkl. Hoxberg); zu allen flitsaar-Bedienungszeiten

8.2 Bedienungszeiten

Die Bedienungszeiten des flitsaar Lebach sind gemäß NVP innerhalb der Rahmenzeiten (Montag bis Sonntag 4-24 Uhr) festzulegen.

Damit Nutzung und Beliebtheit und damit der Erfolg des Systems schnell wachsen können, müssen die Bedienungszeiten von Betriebsstart an für potenzielle Nutzerinnen und Nutzer wie für die Bevölkerung insgesamt als genügend attraktiv und „passend zum Alltag“ empfunden werden. Sollen von Anfang an Buslinienverkehre durch den ODR-Betrieb ersetzt werden, müssen auch die entsprechenden Zeitlagen abgedeckt sein! In der Praxis anderer On-Demand-Systeme hat es sich jedoch auch als empfehlenswert herausgestellt, neue Angebote zwar durch die Bevölkerung wahrnehmbar, von Anfang an aber eher „eine Nummer kleiner“ zu konzipieren und später sukzessive entsprechend dem Zuspruch auszuweiten, anstatt das Angebot bei anfänglicher Inanspruchnahme „nicht so groß wie erwartet“ bald wieder einschränken zu müssen.

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

- In Abstimmung mit den Betriebszeiten des SPNV von und nach Lebach sowie den R-Linien 3, 4 und 5 werden für die Variante des Vollbetriebs flitsaar Lebach von Montag bis Freitag die o. g. NVP-Rahmenzeiten, für Samstag 5-24 Uhr sowie für Sonn- und Feiertag 8-23 Uhr festgelegt.
- Für die Pilotphase bzw. die ersten Betriebsjahre wird eine Variante „Light“ definiert, um mit reduzierten Bedienungszeiten den Aufwand, abhängig von den Finanzierungsbedingungen und der Personalsituation in Grenzen zu halten, z. B. Montag bis Donnerstag 8-20 Uhr, Freitag und Samstag 8-24 Uhr sowie – mit nur einer Dienstschicht – Sonn- und Feiertag 10-18 Uhr.
- Das flitsaar-Angebot in Spiesen-Elversberg ist im Juni 2024 mit folgenden Bedienungszeiten gestartet: Montag bis Donnerstag 7-20 Uhr, Freitag und Samstag 7-24 Uhr, Sonn- und Feiertag 9-20 Uhr – diese Bedienungszeiten bieten sich als weitere Variante zum Betriebsstart auch für Lebach an.

Die gegenüber dem Vollbetrieb reduzierten, aber noch hinreichend attraktiven Varianten für Bedienungszeiten bieten sich vor allem dann an, wenn nicht zu anderen Tageszeiten bisher bestehende und künftig entfallende Buslinienverkehre ersetzt werden müssen.

Die abgeleiteten Varianten für den Betriebsstart des On-Demand-Verkehrs in Lebach sind nochmals, aufsteigend sortiert nach Angebotsumfang, in **Tabelle 43** zusammengefasst.

Tabelle 43: Bedienungszeiten On-Demand-Angebot in Lebach

Variante Verkehrstage	1) „Light“	2) „Spiesen-Elversberg“	3) „Vollbetrieb“
Montag bis Donnerstag	08:00-20:00 Uhr	07:00-20:00 Uhr	04:00-24:00 Uhr
Freitag	08:00-24:00 Uhr	07:00-24:00 Uhr	04:00-24:00 Uhr
Samstag	08:00-24:00 Uhr	07:00-24:00 Uhr	05:00-24:00 Uhr
Sonn- und Feiertag	10:00-18:00 Uhr	09:00-20:00 Uhr	08:00-23:00 Uhr

8.3 Haltestellenkonzept

Neben der Nutzung bestehender Haltestellen des Linienbusverkehrs im Stadtgebiet Lebach und den Übergabe-Haltestellen angrenzender Gemeinden umfasst das Haltestellenkonzept für den On-Demand-Verkehr weitere sogenannte „virtuelle Haltepunkte“, die entsprechend der Festlegung von Erschließungsstandards im NVP eine weitestgehende Abdeckung des (bebauten) Stadtgebiets bei einem Einzugsradius von 200 m um jeden virtuelle Haltepunkt sicherstellen.

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

Abbildung 43: Kurzform des flitsaar-Logos



Die momentan 57 Haltestellen des Buslinienverkehrs in Lebach werden somit durch weitere ca. 150 virtuelle Haltepunkte ergänzt, sofern alle vorgeschlagenen Ein- und Ausstiegspunkte nach Abstimmung mit den örtlichen Behörden am jeweils vorgeschlagenen Standort (oder ähnlich, mit entsprechender Kennzeichnung, Bsp. s. **Abbildung 43**) realisiert werden können.

Für die Linienbushaltestellen im Bedienungsgebiet des On-Demand-Verkehrs Lebach sollen die einzelnen Haltepositionen bzw. Bussteige ggf. zusätzliche Bezeichnungen erhalten (z. B. Bussteig A, Bussteig B, Bussteig C usw.), damit sich auf ein On-Demand-Fahrzeug wartende Fahrgäste auf der korrekten Straßenseite bzw. Halteposition einfinden können.

Für den Regelbetrieb sollen virtuelle Haltepunkte keine eigene Namensbezeichnung erhalten – anders als bei Linienbushaltestellen – sondern nur Identifikationsnummern (ID-Nummern) und genaue Standortkoordinaten. Die Verbindung soll dann in der Regel über anzugebende Start- und Zieladressen bzw. Auswahl eines bestimmten Zielpunktes/Point of Interest auf der Karte gesucht werden. Um eine für das Saarland einheitliche Beauskunftung zu ermöglichen, sollte sich die abschließende Regelung hierfür am landesweiten Vorgehen orientieren.

Die in den seit 2024 in Betrieb befindlichen flitsaar-Gebieten in den Kreisen St. Wendel und Neunkirchen vorhandenen virtuellen Haltestellen sind im Straßenraum nicht kenntlich gemacht, sondern nur über die flitsaar-App ersichtlich.

Zur optionalen Kennzeichnung virtueller Haltepunkte können Aufkleber oder kleine Schilder an vorhandenen Schilder- oder Laternenmasten vorgesehen werden (von der Größe her vergleichbar den üblichen Gas- oder Wasserleitungsschildern), die das flitsaar-Logo (vgl. **Abbildung 43**), ggf. einen lokalen Zusatz, die ID-Nummer und möglichst einen QR-Code, mit dem weitere Informationen abgerufen werden können, vorweisen.

Für die vorgeschlagenen virtuellen Haltepunkte sind insbesondere bei außerorts gelegenen Standorten im Einzelnen noch die Anfahrbarkeit (auf befestigter Straße oder Weg, öffentlich oder privat), die sichere Haltemöglichkeit (Beleuchtung für wartende Fahrgäste, Wendemöglichkeit für das Fahrzeug) zu prüfen und abzustimmen.

Je nach eingesetztem Fahrzeugtyp (PKW-Kleinbus bzw. -Van und/oder Minibus⁵⁴) ähneln die Anforderungen an die Bedienung virtueller Haltepunkte grundsätzlich denen der

54 PKW-Kleinbus/Van entsprechend Fahrzeugklasse M1, Minibus entsprechend Klasse M2

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

Taxibeförderung, wobei nicht jedes beliebige Grundstück angefahren werden können muss, sondern nur im Vorfeld abgestimmte sowie genehmigungsrechtlich und für die Steuerungssoftware formal Geo-referenzierte Haltepunkte bedient werden, so dass im Rahmen der Erschließungsvorgaben möglichst optimierte Standorte final festzulegen sind.

Das Haltestellenkonzept wird nachfolgend stadtteilgenau dargestellt:

- Stadtteilkarten zur räumlichen Darstellung der vorhandenen Haltestellen des Linienverkehrs inkl. Bahnhaltepunkte und der zusätzlich vorgesehenen virtuellen Haltepunkte (s. **Abbildung 44** bis **Abbildung 54**);
- stadtteilgenaue Listen der Linienbushaltestellen und virtuellen ODR-Haltepunkte mit Identifikationsnummer und Bezeichnung (s. **Tabelle 44** bis **Tabelle 54**).

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach Ergebnisbericht

Abbildung 44: Stadtteil Aschbach – Karte Erreichbarkeit/On-Demand-Haltepunkte

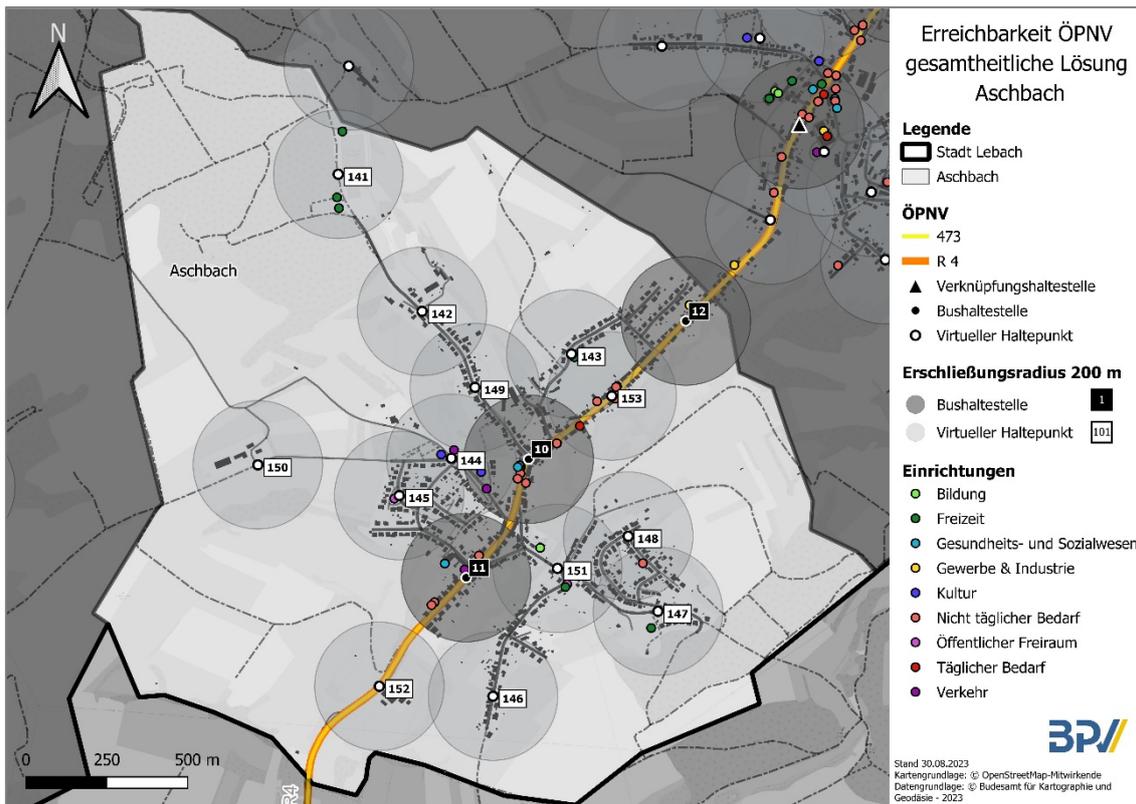


Tabelle 44: Stadtteil Aschbach – Verzeichnis On-Demand-Haltepunkte

ID-Nummer	Haltepunkt Bezeichnung/Standort	Typ
10	Volksbank	Linienbushaltestelle (Bestand)
11	Schule	Linienbushaltestelle (Bestand)
12	Windhäuser	Linienbushaltestelle (Bestand)
141	Sportanlagen	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
142	Zur Homesmühle 1	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
143	Auf dem Stein	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
144	Friedhof	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
145	Zum Hermel	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
146	Flurstraße 1	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
147	Waldstraße	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
148	Hirtenberg	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
149	Zum Homesmühle 2	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
150	Am Mühlenberg	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
151	Flurstraße 2	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
152	Koblenzer Straße 2	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
153	Koblenzer Straße 1	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach
Ergebnisbericht**

Abbildung 45: Stadtteil Dörsdorf – Karte Erreichbarkeit/On-Demand-Haltestunkte

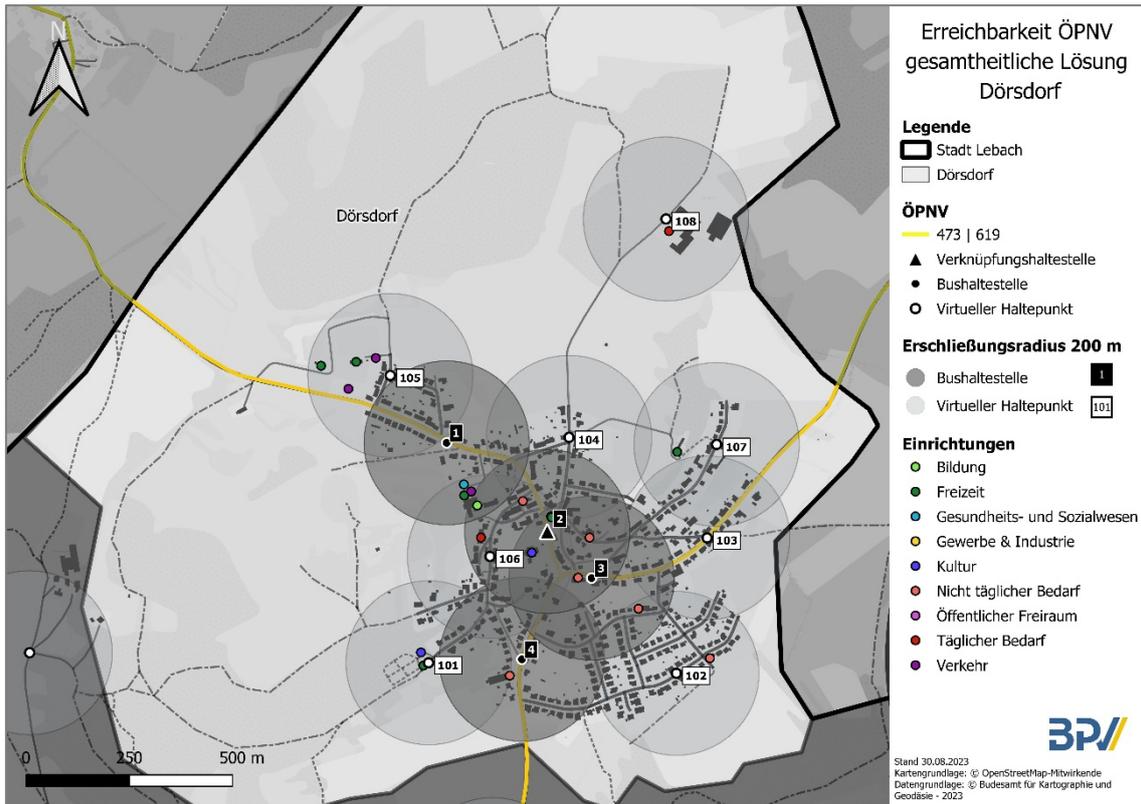


Tabelle 45: Stadtteil Dörsdorf – Verzeichnis On-Demand-Haltestunkte

ID-Nummer	Haltepunkt Bezeichnung/Standort	Typ
01	Gerstenfeld	Linienbushaltestelle (Bestand)
02	Kirche	Linienbushaltestelle (Bestand)
03	Johann	Linienbushaltestelle (Bestand)
04	Niederwiesstraße	Linienbushaltestelle (Bestand)
101	Friedhof	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
102	Im Wäldchen	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
103	Hasborner Straße	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
104	Lehmkaul	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
105	Sportanlagen	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
106	Zur Schnau	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
107	Bergstraße	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
108	Aussiedlerhof	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

Abbildung 46: Stadtteil Eidenborn – Karte Erreichbarkeit/On-Demand-Haltestunkte

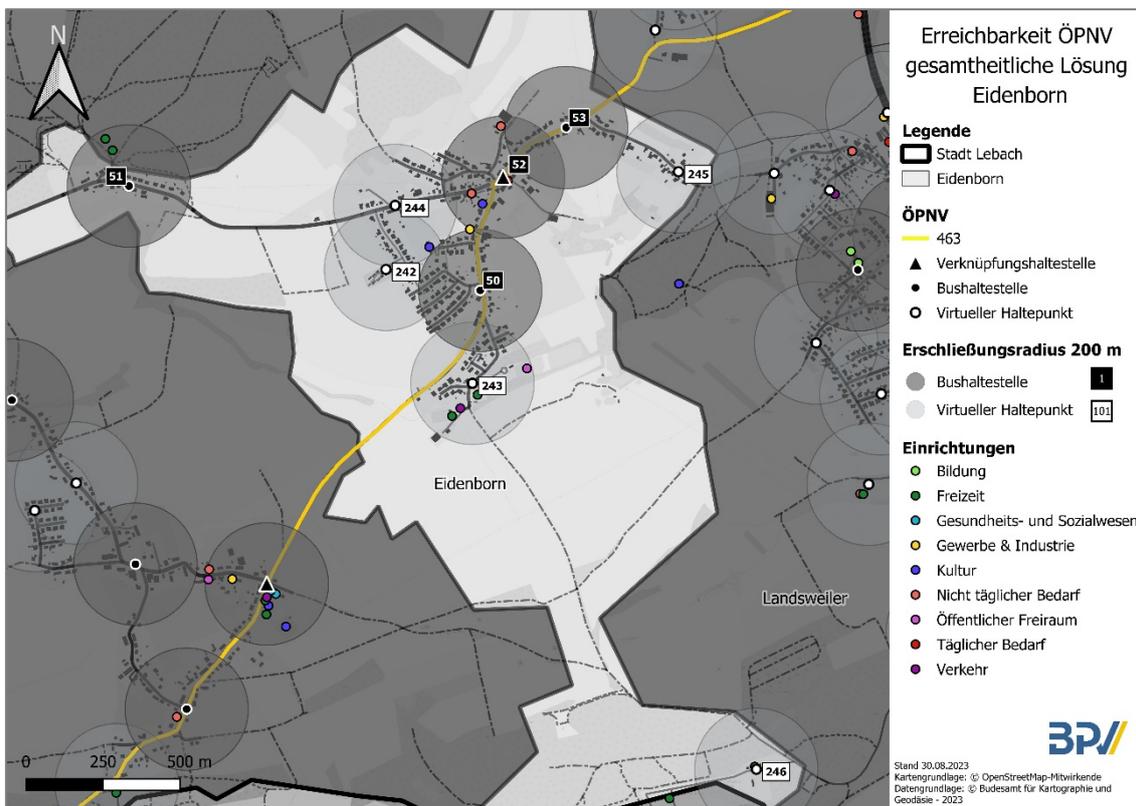


Tabelle 46: Stadtteil Eidenborn – Verzeichnis On-Demand-Haltestunkte

ID-Nummer	Haltepunkt Bezeichnung/Standort	Typ
50	Falscheider Straße	Linienbushaltestelle (Bestand)
51	Zollstock	Linienbushaltestelle (Bestand)
52	Kirche	Linienbushaltestelle (Bestand)
53	Abzweig Landsweiler	Linienbushaltestelle (Bestand)
242	Friedhof	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
243	Höhenstraße	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
244	Provinzialstraße	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
245	Landsweiler Straße	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
246	Biathlon Center	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach
Ergebnisbericht**

Abbildung 47: Stadtteil Falscheid – Karte Erreichbarkeit/On-Demand-Haltestunkte

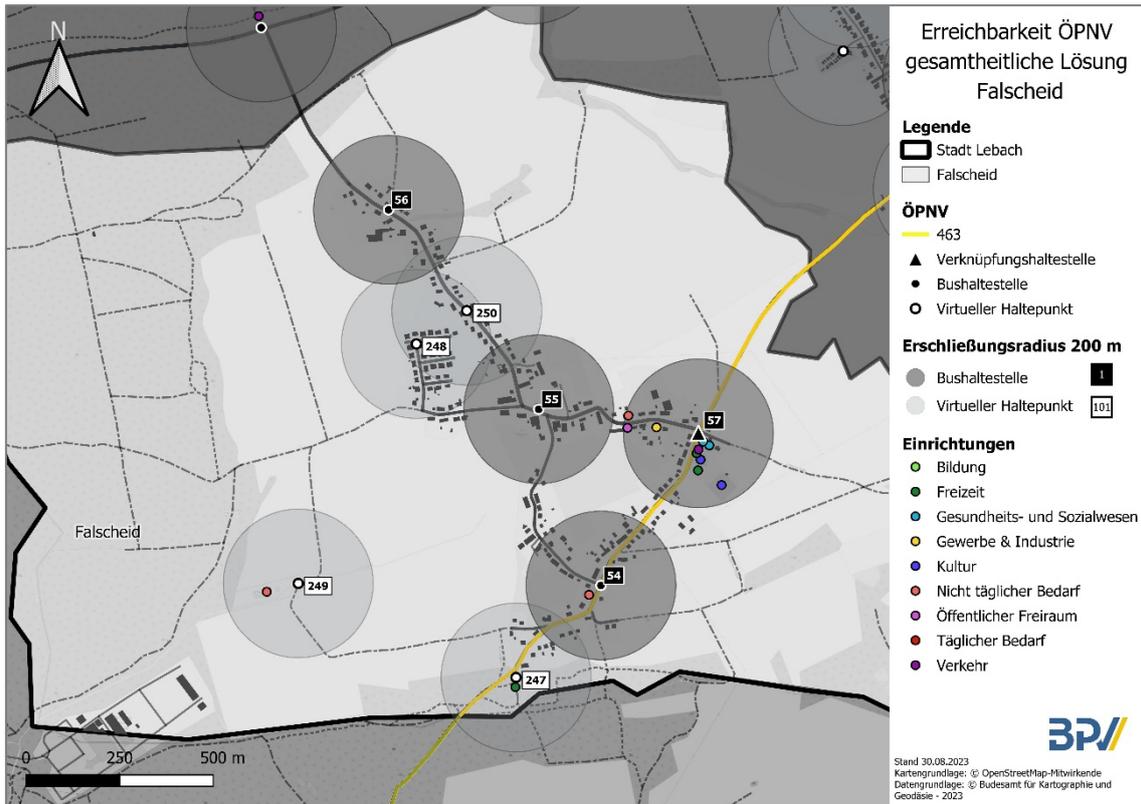


Tabelle 47: Stadtteil Falscheid – Verzeichnis On-Demand-Haltestunkte

ID-Nummer	Haltepunkt Bezeichnung/Standort	Typ
54	Altmeyer	Linienbushaltestelle (Bestand)
55	Albert	Linienbushaltestelle (Bestand)
56	Steinkaul	Linienbushaltestelle (Bestand)
57	Kirche	Linienbushaltestelle (Bestand)
247	Sportplatz	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
248	Im Forstgarten	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
249	Kläranlage	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
250	Hoxbergstraße	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach Ergebnisbericht

Abbildung 48: Stadtteil Gresaubach – Karte Erreichbarkeit/On-Demand-Haltepunkte

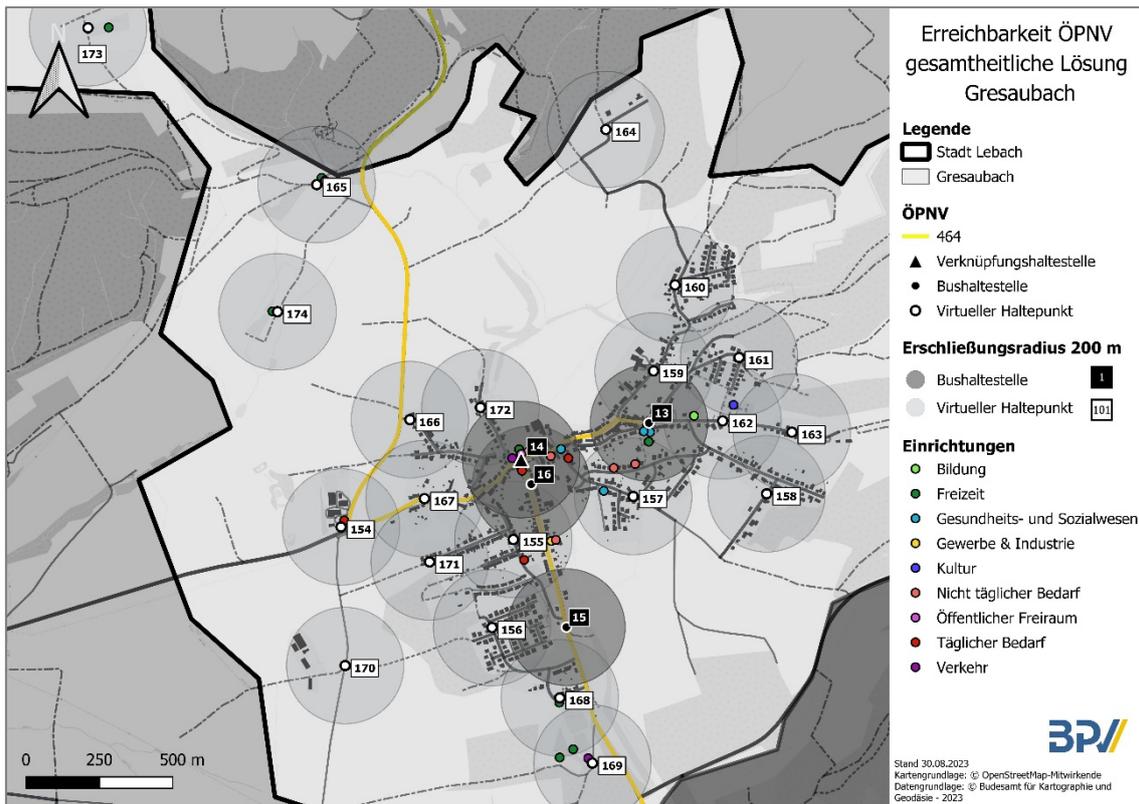


Tabelle 48: Stadtteil Gresaubach – Verzeichnis On-Demand-Haltepunkte

ID-Nummer	Haltepunkt Bezeichnung/Standort	Typ
13	Kirche	Linienbushaltestelle (Bestand)
14	Volksbank	Linienbushaltestelle (Bestand)
15	Sportplatz	Linienbushaltestelle (Bestand)
16	Fries	Linienbushaltestelle (Bestand)
154	L333	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
155	Eckenstraße	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
156	Auf der Kupp	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
157	Römerstraße	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
158	Fasanenweg	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
159	Kreuzhecker Straße 1	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
160	Kreuzhecker Straße 2	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
161	Am Ebert	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
162	Friedhof	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
163	Im Kleegarten	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
164	Kohlhofstraße	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
165	Wanderparkplatz	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
166	Heidenkopfstraße	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
167	Schmelzer Straße	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
168	Sportplatz	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
169	Tennisplatz	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
170	Friesenhof	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
171	Kürbeschstraße	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
172	Limbacher Straße	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
173	Modellflugplatz	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
174	Jugendzeltplatz	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach
Ergebnisbericht**

Abbildung 49: Stadtteil Knorscheid – Karte Erreichbarkeit/On-Demand-Haltestunkte

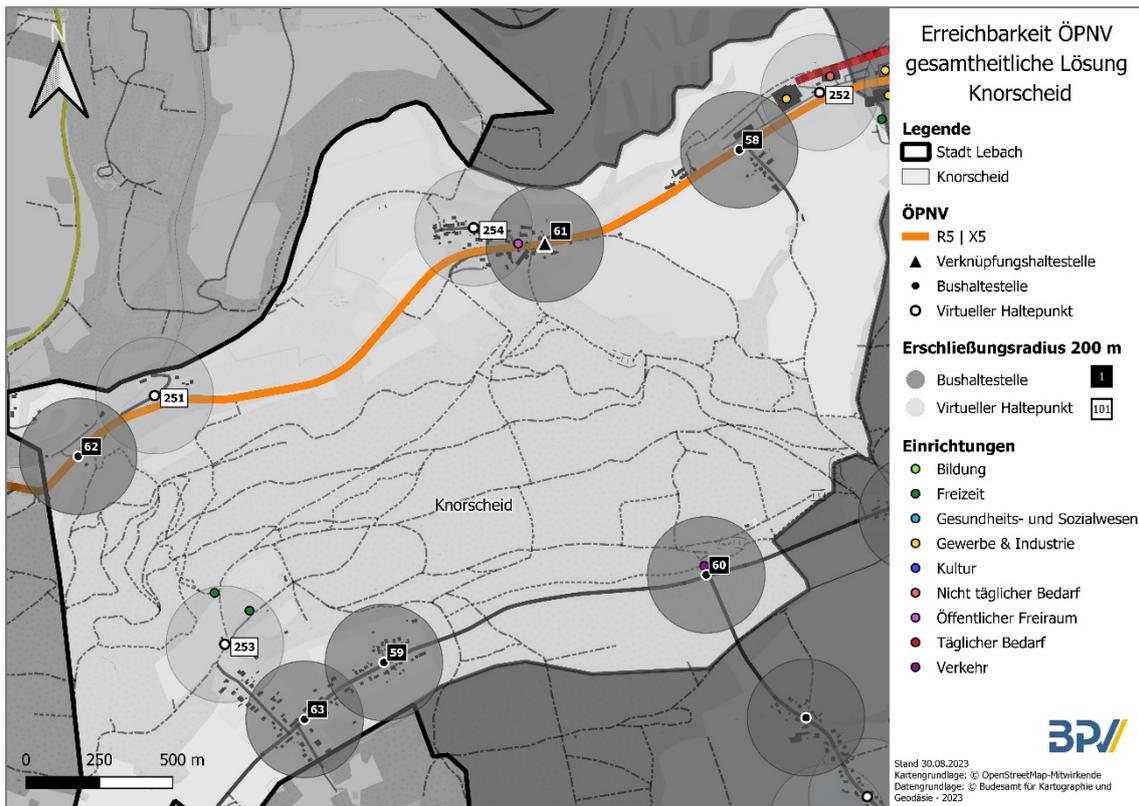


Tabelle 49: Stadtteil Knorscheid – Verzeichnis On-Demand-Haltestunkte

ID-Nummer	Haltepunkt Bezeichnung/Standort	Typ
58	Abzweig Zollstock	Linienbushaltestelle (Bestand)
59	Hoxberg Post	Linienbushaltestelle (Bestand)
60	Hoxberg Abzweig Falscheid	Linienbushaltestelle (Bestand)
61	Kapelle	Linienbushaltestelle (Bestand)
62	Mühle	Linienbushaltestelle (Bestand)
63	Hoxberg Gärtner	Linienbushaltestelle (Bestand)
251	Primsstraße	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
252	Köplicher Straße	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
253	Hoxberg Motocross-Bahn	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
254	Hasenbergstraße	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

Abbildung 50: Stadtteil Landsweiler – Karte Erreichbarkeit/On-Demand-Haltepunkte

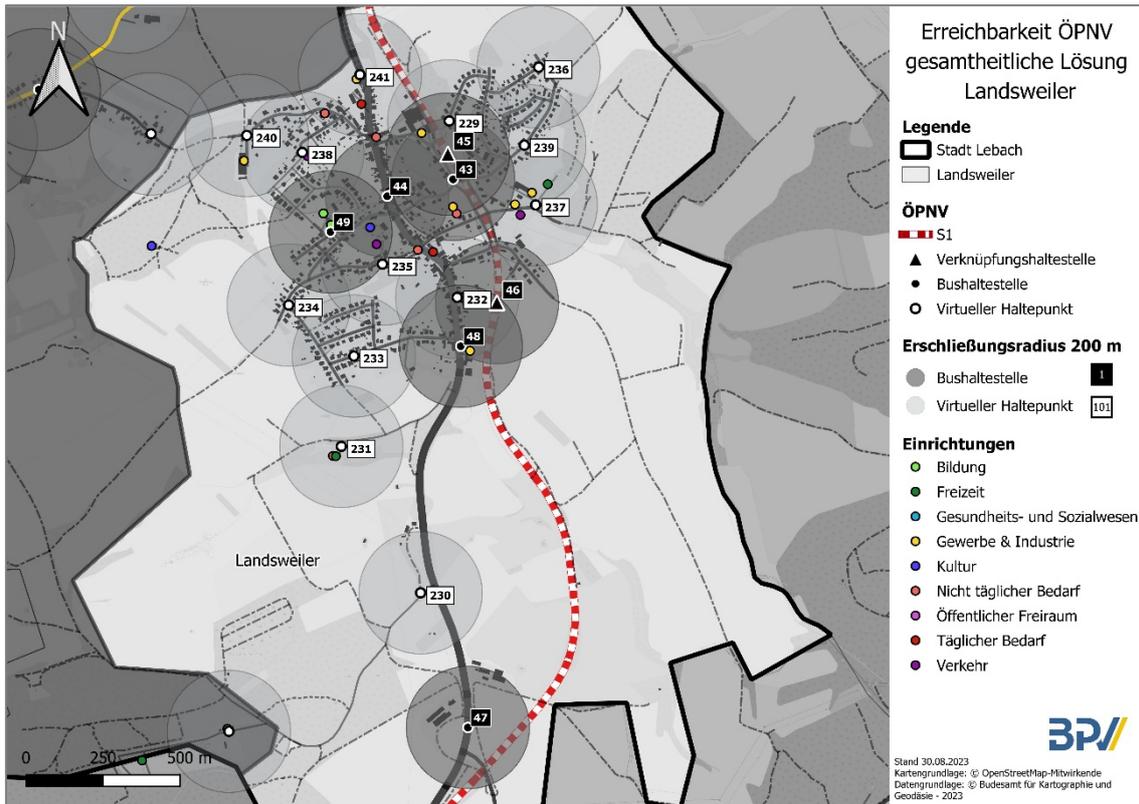


Tabelle 50: Stadtteil Landsweiler – Verzeichnis On-Demand-Haltepunkte

ID-Nummer	Haltepunkt Bezeichnung/Standort	Typ
43	Dreschplatz	Linienbushaltestelle (Bestand)
44	Gasthaus Schweitzer	Linienbushaltestelle (Bestand)
45	Nord (Haltepunkt Saarbahn)	Linienbushaltestelle (Bestand)
46	Süd (Haltepunkt Saarbahn)	Linienbushaltestelle (Bestand)
47	Spitzeich	Linienbushaltestelle (Bestand)
48	Donatusstraße	Linienbushaltestelle (Bestand)
49	Grundschule	Linienbushaltestelle (Bestand)
229	Nord (Saarbahn)	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
230	Heusweiler Straße	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
231	Petristube	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
232	Süd (Saarbahn)	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
233	Donatusstraße 2	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
234	Auf der Scheid	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
235	Falscheider Straße	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
236	Mühlenwaldstraße	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
237	Zum Stangenwald	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
238	Friedhof	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
239	Am Weißen Stock	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
240	Hoffmannstraße	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
241	B268	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

Ergebnisbericht

Abbildung 51: Stadtteil Lebach – Karte Erreichbarkeit/On-Demand-Haltestunkte

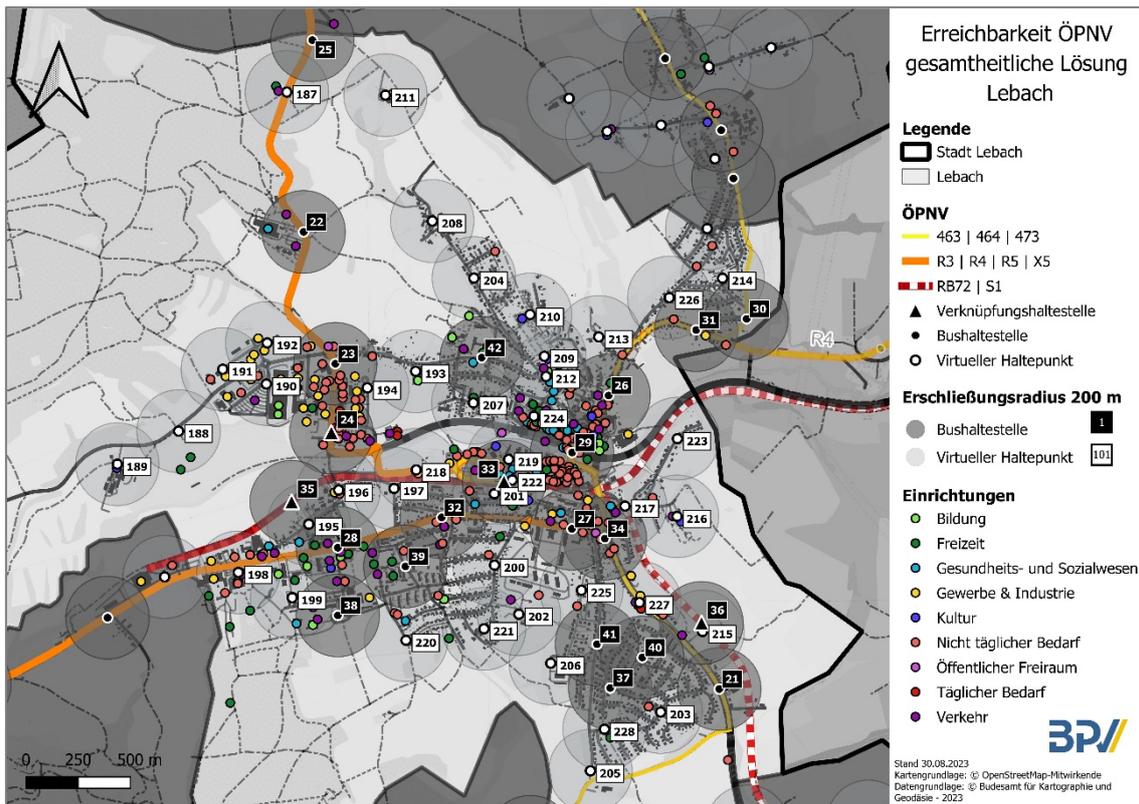


Tabelle 51: Stadtteil Lebach – Verzeichnis On-Demand-Haltestunkte

ID-Nummer	Haltepunkt Bezeichnung/Standort	Typ
21	Weyhermühle	Linienbushaltestelle (Bestand)
22	Krankenhaus	Linienbushaltestelle (Bestand)
23	Heeresstraße	Linienbushaltestelle (Bestand)
24	Gewerbegebiet	Linienbushaltestelle (Bestand)
25	Tanneck	Linienbushaltestelle (Bestand)
26	Tholeyer Straße	Linienbushaltestelle (Bestand)
27	Kaserne	Linienbushaltestelle (Bestand)
28	Seminarweg	Linienbushaltestelle (Bestand)
29	Theelbrücke	Linienbushaltestelle (Bestand)
30	Abzweig Plückwies	Linienbushaltestelle (Bestand)
31	Abzweig Gresaubach	Linienbushaltestelle (Bestand)
32	Katasteramt	Linienbushaltestelle (Bestand)
33	Bahnhof	Linienbushaltestelle (Bestand)
34	Amtsgericht	Linienbushaltestelle (Bestand)
35	Jabach (Haltepunkt Saarbahn)	Linienbushaltestelle (Bestand)
36	Lebach Süd (Haltepunkt Saarbahn)	Linienbushaltestelle (Bestand)
37	Im Kaumet 1	Linienbushaltestelle (Bestand)
38	Gymnasium	Linienbushaltestelle (Bestand)
39	Im Ankerzentrum	Linienbushaltestelle (Bestand)
40	Im Kaumet 2	Linienbushaltestelle (Bestand)
41	Obere Galgenheck	Linienbushaltestelle (Bestand)
42	Realschule	Linienbushaltestelle (Bestand)
187	Parkplatz Laufftreff	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
188	Flugplatz LeMotte	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
189	Torhaus Schloss LeMotte	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
190	Hans-Schardt-Straße	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
191	Auf Häpelt 1	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
192	Auf Häpelt 2	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
193	KEB	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

ID-Nummer	Haltepunkt Bezeichnung/Standort	Typ
194	Auf dem Graben	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
195	Jabacher Straße	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
196	Rennbahnstraße	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
197	Kapellenstraße	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
198	Sport- und Freizeitzentrum	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
199	Ruth-Schaumann-Schule	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
200	Weinheckstraße 1	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
201	Fußgängerweg	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
202	Sportstadion	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
203	In der Sandkaul 1	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
204	Friedensstraße 1	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
205	Saarlouiser Straße	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
206	Lindchesdell	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
207	Talstraße	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
208	Hahn	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
209	Friedhof	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
210	Trierer Straße	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
211	Biogasanlage	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
212	Friedensstraße 2	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
213	Im Weiherchen	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
214	Plückwies	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
215	Lebach Süd (Saarbahn)	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
216	Am Wünschberg 1	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
217	Am Wünschberg 2	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
218	Poststraße 1	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
219	Poststraße 2	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
220	Schlesierallee	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
221	Weinheckstraße 2	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
222	Bahnhof (Vorplatz)	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
223	Am Schindelfeld	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
224	Fußgängerzone	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
225	Galgenheck	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
226	Auf der Roth	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
227	B268	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
228	In der Sandkaul 2	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach Ergebnisbericht

Abbildung 52: Stadtteil Niedersaubach – Karte Erreichbarkeit/On-Demand-Haltepunkte

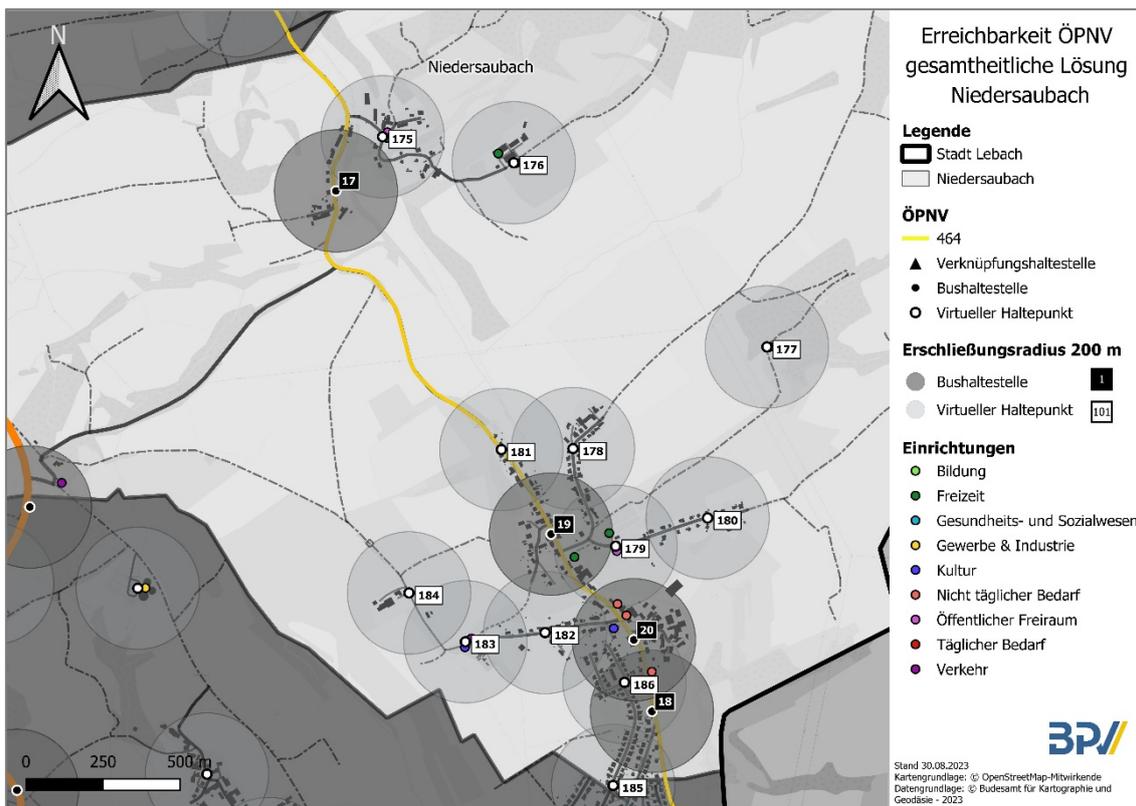


Tabelle 52: Stadtteil Niedersaubach – Verzeichnis On-Demand-Haltepunkte

ID-Nummer	Haltepunkt Bezeichnung/Standort	Typ
17	Rümmelbach Ortsmitte	Linienbushaltestelle (Bestand)
18	Abzweig Zu den Linden	Linienbushaltestelle (Bestand)
19	Krohn	Linienbushaltestelle (Bestand)
20	Kapelle	Linienbushaltestelle (Bestand)
175	Rümmelbach Hügelstraße	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
176	Reitanlage	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
177	Angelsportverein	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
178	Steinheckstraße	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
179	Zur Eiche 1	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
180	Zur Eiche 2	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
181	Antoniusstraße	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
182	In der Hold	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
183	Friedhof	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
184	Lindenhof	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
185	Blumenstraße 1	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
186	Blumenstraße 2	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach Ergebnisbericht

Abbildung 53: Stadtteil Steinbach – Karte Erreichbarkeit/On-Demand-Haltepunkte

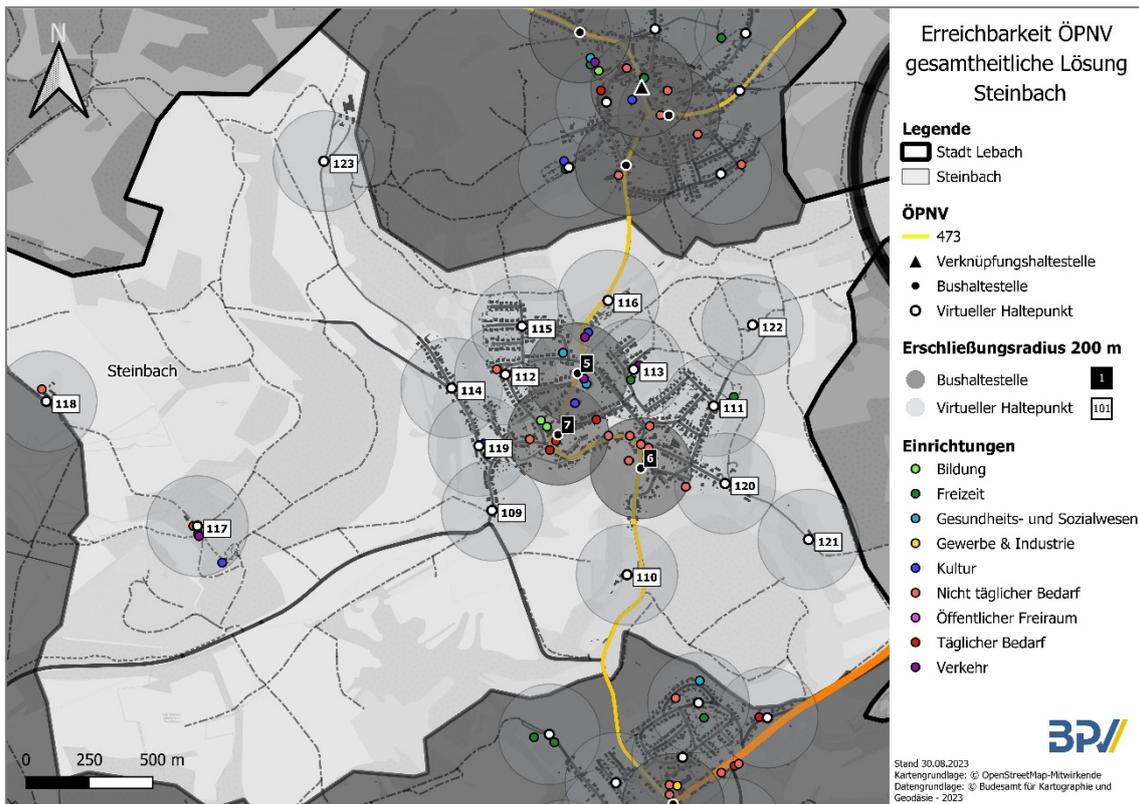


Tabelle 53: Stadtteil Steinbach – Verzeichnis On-Demand-Haltepunkte

ID-Nummer	Haltepunkt Bezeichnung/Standort	Typ
5	Kirche	Linienbushaltestelle (Bestand)
6	Brücke	Linienbushaltestelle (Bestand)
7	Schule	Linienbushaltestelle (Bestand)
109	Gresaubacher Straße	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
110	Hauptstraße	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
111	Hubertusstraße	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
112	Pestalozzistraße	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
113	Sportanlagen	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
114	Höchstener Straße 1	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
115	Am Sonnenhang	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
116	Friedhof	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
117	Auf Höchsten 1	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
118	Auf Höchsten 2	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
119	Höchstener Straße 2	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
120	Sotzweiler Weg 1	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
121	Sotzweiler Weg 2	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
122	SV OV Steinbach	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
123	Höchstener Straße 3	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach Ergebnisbericht

Abbildung 54: Stadtteil Thalexweiler – Karte Erreichbarkeit/On-Demand-Haltepunkte

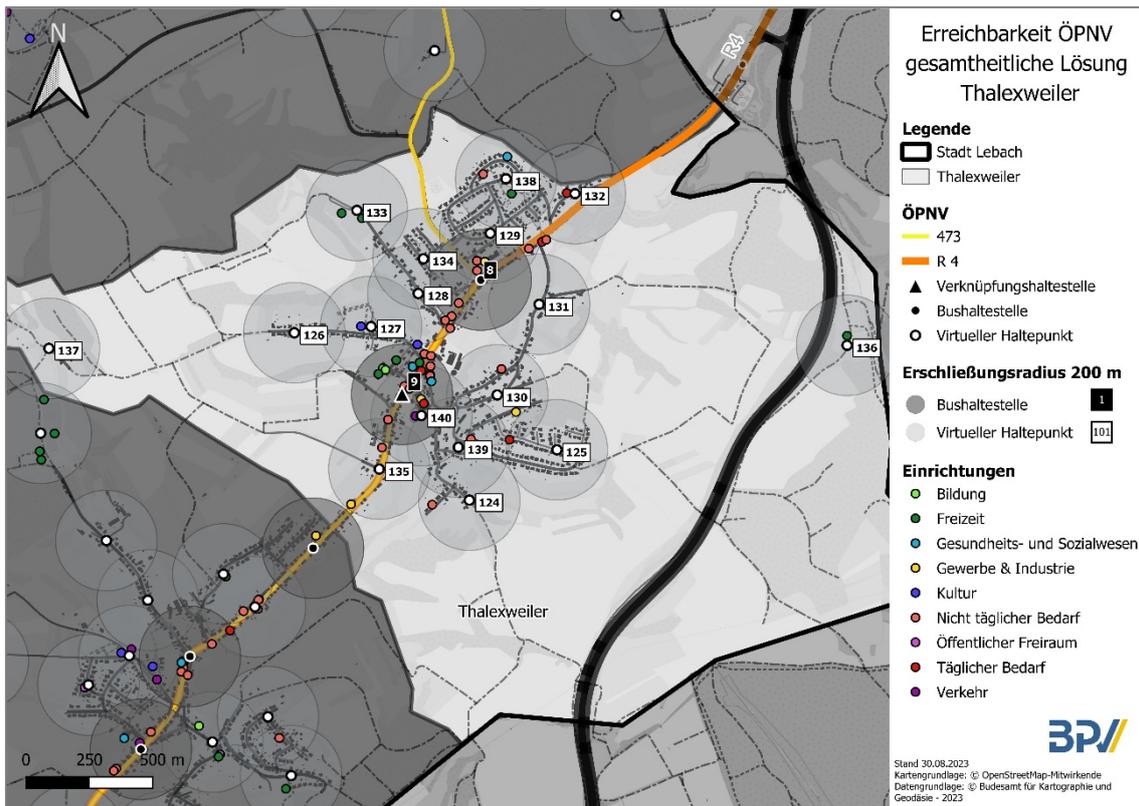


Tabelle 54: Stadtteil Thalexweiler – Verzeichnis On-Demand-Haltepunkte

ID-Nummer	Haltepunkt Bezeichnung/Standort	Typ
8	Abzweig Steinbach	Linienbushaltestelle (Bestand)
9	Schule	Linienbushaltestelle (Bestand)
124	Zum Eisresch	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
125	Auf dem Wasen	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
126	Friedhofstraße	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
127	Friedhof	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
128	Alemaniastraße 1	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
129	Richard-Wagner-Straße	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
130	Am Heischberg	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
131	Mühlenstraße	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
132	Schaumbergstraße	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
133	Alemaniastraße 2	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
134	Zur Erzkaul	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
135	Eichengartenstraße	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
136	Angelsportverein	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
137	Homesmühle	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
138	Auf Bammerst	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
139	Zum Demesborn	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)
140	Parkplatz Metzgerei	Virtueller Haltepunkt (Vorschlag)

8.4 Fahrzeugeinsatzkonzept

Für den ODR-Betrieb ist von einem Bedarf von 4 Fahrzeugen im Rahmen des Pilotbetriebs auszugehen. Dies entspricht den bisherigen Erfahrungswerten, wonach bei Betriebsstart eines On-Demand-Verkehrs mit 1 Fahrzeug je 4.000 bis 6.000 zu erschließenden Einwohnerinnen und Einwohnern kalkuliert werden sollte.

In den ersten Betriebsmonaten kann der Verkehr evtl. auch mit nur 2-3 Fahrzeugen anlaufen, wobei das Risiko häufig abzulehnender Buchungsanfragen dann aber höher einzustufen wäre, insbesondere, wenn zur gleichen Zeit bereits eine größere Zahl an Vorausbuchungen vorliegt. Außerdem können mit einer nur kleinen verfügbaren Fahrzeugflotte ungeplante Ausfälle einzelner Fahrzeuge schwerer kompensiert werden, was dann zu grundsätzlichen Einschränkungen der Betriebszuverlässigkeit führen kann. Es sollte daher frühzeitig nach dem Startzeitpunkt, spätestens bei Zunahme der Anzahl an Buchungsanfragen und Fahrgästen, mit einer Aufstockung der Fahrzeugflotte und des erforderlichen Personalstamms reagiert werden können.

Für den Betriebsstart und den Pilotbetrieb des On-Demand-Verkehr kann davon ausgegangen werden, dass der zzt. noch im Rufbusverkehr in Lebach eingesetzte PKW-Niederflurbus auf Mercedes-Sprinter-Basis weiterhin genutzt werden kann (vgl. **Kap. 7.4**). Der bisherige Rufbusbetrieb nach Fahrplan würde im On-Demand-Verkehr komplett aufgehen. Damit stünde ein Fahrzeug mit rollstuhlgerichtetem Einstieg bereits zur Verfügung.

Zusätzlich sind bis zu 3 Fahrzeuge der Klasse M1 (PKW-Vans oder -Kleinbusse zur Personenbeförderung mit max. 8 Sitzplätzen zzgl. Fahrersitz) zu beschaffen (Kauf oder Leasing), die zumindest anteilig emissionsfrei sind⁵⁵. Zu prüfen sind geeignete Fahrzeuge z. B. der Hersteller Ford (E-Transit), Mercedes Benz (eVito Tourer) oder Opel (e-Zafira) oder gleichwertig, welche optional auch für die Mitnahme von Personen im Rollstuhl modifiziert werden können.

Anteilig können auch verfügbare Fahrzeuge der Klasse M2 eingesetzt werden (leichte Nutzfahrzeuge/Minibusse zur Personenbeförderung mit mehr als 8 Fahrgastsitzplätzen und bis 5 Tonnen Gesamtgewicht), wobei hierfür die Anfahrbarkeit der virtuellen Haltestellen gewährleistet und entsprechende Möglichkeiten der Weiterfahrt bzw. zum Wenden des Fahrzeugs vorhanden sein müssen.

⁵⁵ Gem. Saubere-Fahrzeug-Beschaffungs-Gesetz (SaubFahrzeugBeschG) liegt die Beschaffungsquote für PKW und leichte Nutzfahrzeuge (EU-Fahrzeugklassen M1 und M2) bei mindestens 38,5 Prozent bis Ende 2030. Ab 2026 sind diese grundsätzlich emissionsfrei, d.h. mit 0 g Emissionen, vorgeschrieben.

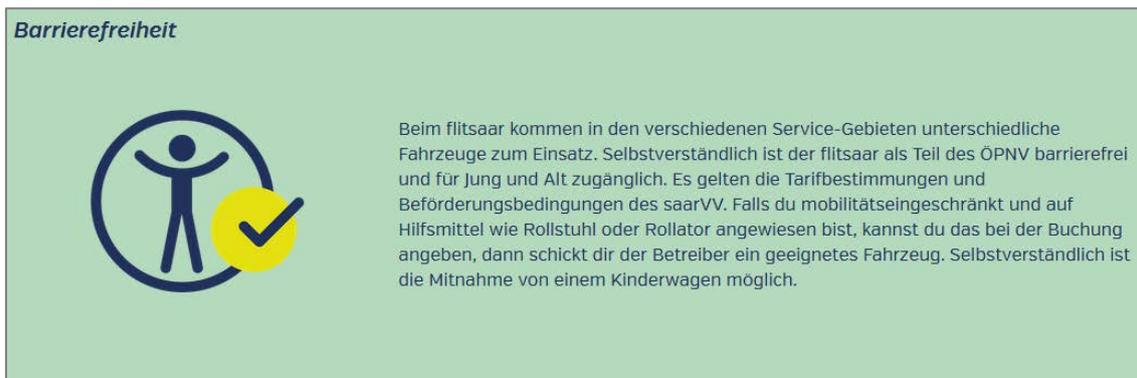
KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

Ergebnisbericht

Als Teil des ÖPNV ist auch die Mitfahrt im On-Demand-Verkehr barrierefrei zu ermöglichen. Da bei der Anmeldung/Buchung eines Fahrtwunsches mitzuführende Hilfsmittel, wie Rollstuhl oder Rollator sowie das Mitführen eines Kinderwagens angegeben werden und daraufhin ein entsprechend geeignetes Fahrzeug disponiert werden kann, ist nicht zwingend jedes Fahrzeug der On-Demand-Flotte vollständig barrierefrei vorzuhalten.

Der SaarVV kommuniziert nachfolgende einheitlichen Nutzungsregeln zur barrierefreien Mitfahrt bei den flitsaar-Angeboten (s. Abbildung 55).

Abbildung 55: Barrierefreie Nutzung des flitsaar-Services im SaarVV



Für regelmäßige und nicht planbare Fahrzeugausfälle ist eine geeignete Fahrzeugreserve vorzuhalten. Hier ist zu prüfen, sofern grundlegende Standards übereinstimmen, ob Reservefahrzeuge mit anderen flitsaar-Betreibern im Saarland gemeinsam vorgehalten werden können (Pool-Lösung).

8.5 Weitere Qualitätsstandards

Neben den wesentlichen Standards zur Antriebstechnologie und zur Barrierefreiheit sind zumindest Neufahrzeuge mit weiteren Komfort- und Qualitätsmerkmalen auszustatten, die vergleichbar auch im liniengebundenen ÖPNV anzutreffen sind und vielfach auch die Nutzung im Sinne der Barrierefreiheit erleichtern. Dazu gehören beispielsweise:

- automatische Einstiegstür bzw. elektrisch betätigte Schiebetür bei kleinen Fahrzeugen, vom Fahrpersonal zu steuern,
- automatisch ausfahrbare Trittstufe für leichteren Einstieg bei nicht niederflurigen Fahrzeugen,
- gute Innenraumbeleuchtung beim Ein- und Ausstieg,
- kontrastreiche Fahrgastraumgestaltung und Möglichkeiten zum Festhalten,
- Klimaanlage,
- bequeme Sitze, einfach zu nutzende Gurtsysteme,

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

Ergebnisbericht

- je nach Fahrzeugbauart das Vorhalten/Mitführen geeigneter Sitzerrhöhungen für Kinder,
- Informations-Bildschirm im Innenraum zur Anzeige von Hinweis auf Gurtpflicht, aktueller Fahrtroute und nächster vorgesehener Ein- oder Ausstiegsstelle,
- Fahrgast-WLAN,
- USB-C Ladebuchsen an bzw. neben den Sitzplätzen,
- komfortable Ausstattung auch des Fahrpersonal-Arbeitsplatzes.

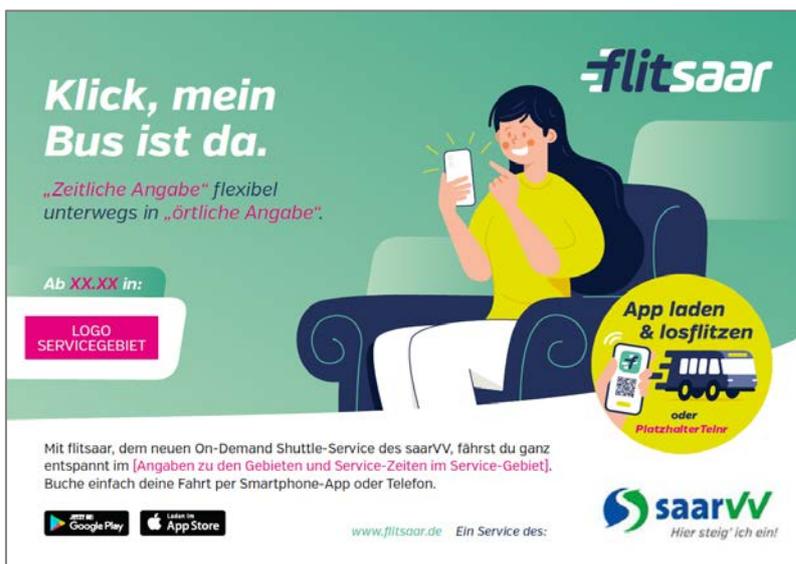
Grundsätzlich ist für künftige Beschaffungen die Definition eines Saarland-weiten Standards bzw. einer einheitlichen Mindestausstattung für die unter der Marke „flitsaar“ regulär eingesetzten Fahrzeuge zu empfehlen.

8.6 Kommunikations- und Tarifkonzept

Für das Erscheinungsbild der Marke „flitsaar“ wurde ein landesweites Corporate Design Handbuch unter Federführung des ZPS entwickelt⁵⁶. Dieses umfasst

- Festlegung des Logos bzw. der Logovarianten (Bsp. s. **Abbildung 42** und **Abbildung 43**)
- Festlegung der im Rahmen des Markenauftrittes einzusetzenden Farbpalette
- Festlegung der einzusetzenden Corporate-Schrift und der zu nutzenden Schriftschnitte
- Festlegung der einzusetzenden grafischen Elemente und Bildmotive
- Anwendungsbeispiele zum Einsatz des Designkonzepts im Rahmen von Werbeanzeigen (Bsp. s. **Abbildung 56**), Plakate, Flyer, Onlinebanner (Bsp. s. **Abbildung 57**), Social-Media-Posts (Bsp. s. **Abbildung 58**) und der Fahrzeuggestaltung (Bsp. s. **Abbildung 59**).

Abbildung 56: Beispiel flitsaar-Anzeige zur Einführungskampagne



56 vgl. Corporate Design Manual – Das Erscheinungsbild „flitsaar“, ZPS, Stabsstelle Kommunikation, 2024

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

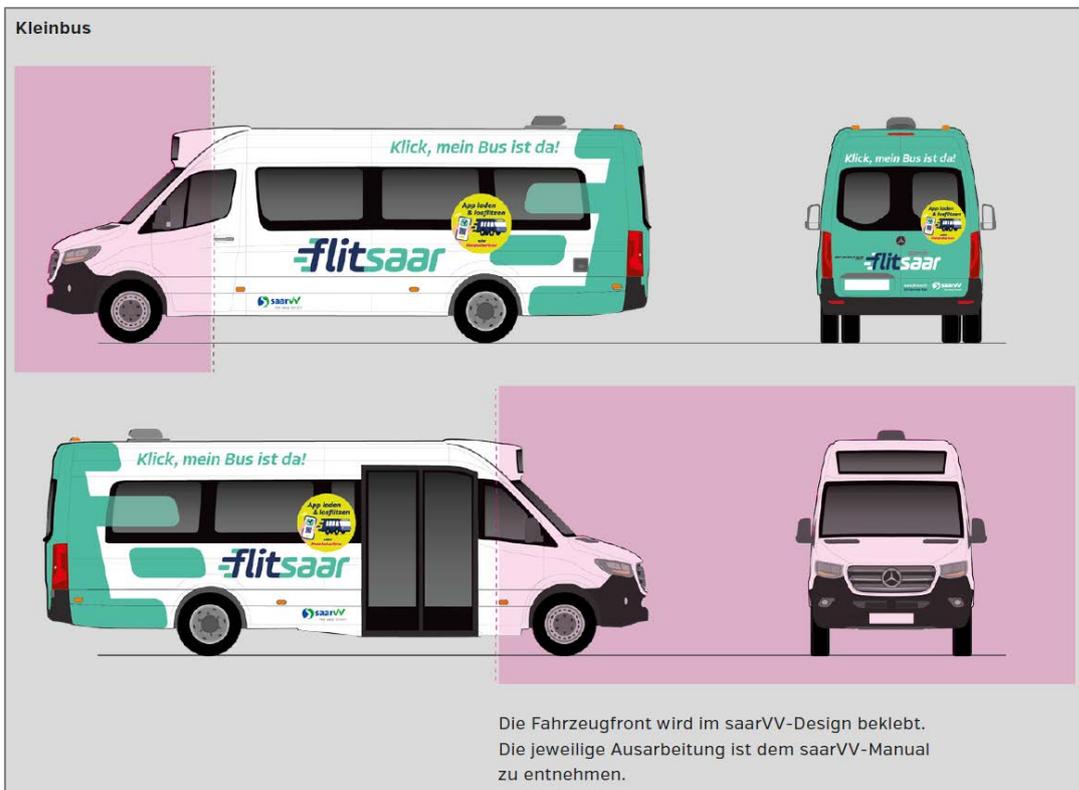
Abbildung 57: Beispiele flitsaar-Onlinebanner



Abbildung 58: Beispiele flitsaar-Social-Media-Posts



Abbildung 59: Beispiel flitsaar-Fahrzeuggestaltung – Kleinbus



Entsprechend sind Markenauftritt und Kommunikation für flitsaar in Lebach zu entwickeln.

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

Grundsätzlich gilt in allen flitsaar-Systemen der SaarVV-Tarif, wobei alle Ticketarten im On-Demand-Verkehr anerkannt werden, mit Ausnahme von Kurzstreckentickets.

➤ *Der On-Demand-Tarif im Saarland, der im Grundsatz dem SaarVV-Wabentarif entspricht, lässt optional die Erhebung eines pauschalen Komfortzuschlags (z. B. 1 € je Fahrt und Person) oder einen zusätzlichen, zeitlich und/oder örtlich parametrierbaren Kilometerpreis je Fahrtstrecke zu. In den derzeit bereits im Einsatz befindlichen flitsaar-Systemen wird jedoch kein Zuschlag oder Aufpreis erhoben. Während der pauschale Komfortzuschlag zu bestimmten Anlässen, etwa bei einem späteren Nachtbetrieb des flitsaar in Lebach oder dem gesamten Kreisgebiet Saarlouis, d. h. außerhalb der jetzt im NVP definierten Rahmenbetriebszeiten zwischen Mitternacht und 4 Uhr morgens, durchaus erwägenswert sein könnte, stellt sich das Arbeitspreismodell eher bei einem flitsaar-System als reines Ergänzungsangebot zu einem bereits dicht vernetzten ÖPNV-Liniennetzes, etwa im Stadtgebiet von Saarbrücken, als plausibler Ansatz dar.*

Nach Abschluss der Buchung einer Fahrt in der flitsaar-App können Fahrgäste – sofern sie noch nicht über ein gültiges Ticket, wie Deutschlandticket, SaarVV-Zeitkarte etc. verfügen – entweder in der Saarfahrplan-App oder im Fahrzeug beim Fahrpersonal ein Ticket zum SaarVV-Tarif erwerben. Buchung und Ticketerwerb innerhalb ein und derselben App ist derzeit noch nicht möglich, jedoch mittelfristig geplant. Allerdings werden in der Saarfahrplan-App bereits vorhandene flitsaar-Verbindungen angezeigt.

8.7 Buchungs- und Dispositionskonzept

Eine telefonische Buchungszentrale für alle flitsaar-Gebiete im Saarland wird seit Anfang 2025 durch den Saarpfalz-Kreis betrieben, dessen flitsaar-Angebot (Bliesgau) zeitgleich gestartet ist.

Grundsätzlich werden alle flitsaar-Einsätze mit dem On-Demand-Hintergrundsystem für den SaarVV gesteuert, welches seitens ZPS und SNS GmbH beauftragt wurde und durch die Hacon Ingenieurgesellschaft mbH und Padam Mobility als Dienstleister bereitgestellt wird. Die Leistungen, die auch dem On-Demand-System für Lebach zur Verfügung stehen, umfassen u. a.:

- Betrieb des Hintergrundsystems On-Demand (für alle flitsaar-Einsatzgebiete)
- Bereitstellung einer On-Demand-App (zur Buchung von Fahrten)
- Verknüpfung der On-Demand-App mit der Saarfahrplan-App (zur Beauskunftung von Fahrtverbindungen inkl. On-Demand-Strecken)
- Beratungs- und Serviceleistungen (für ZPS und Verkehrsunternehmen)
- Schulungen für unterschiedliche Rollen: Administration, Disposition, Fahrpersonal etc.

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

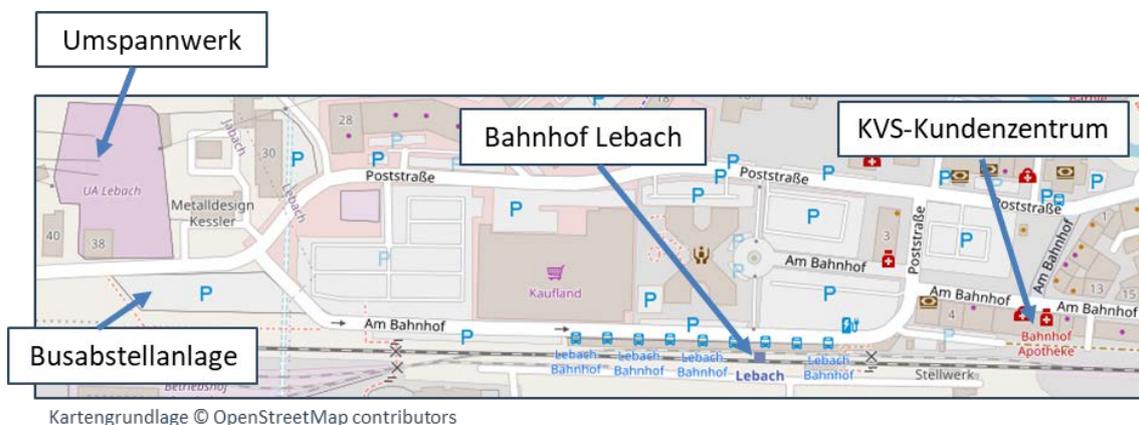
Ergebnisbericht

Für die Bereitstellung und den Test der Buchungssoftware in einem neuen Bedienungsgebiet (hier: Lebach) ist ein Zeitraum von ca. 12 Wochen zu veranschlagen.

Die Fahrtendisposition und Fahrzeugvorhaltung soll nach Betriebsstart mit dem Ziel weiterentwickelt werden, das Fahrpersonal möglichst durchgehend unterwegs „am Fahren“ zu halten, außer für vorgesehene Lenkzeitpausen und betrieblich erforderliche Stopps (z. B. Tanken bzw. Laden).

8.8 Betriebsstandorte, Partner- und Personaleinsatz

Abbildung 60: Bedingungen und mögliche Betriebseinrichtungen für den ODR-Betrieb in Lebach



Die **Abbildung 60** zeigt die bestehende Situation am Standort im Umfeld des Bahnhofs Lebach.

Der Betriebshof der KVS befindet sich in der Kreisstadt Saarlouis. In Lebach besteht zzt. kein eigener Betriebsstandort. Für die Startphase bietet sich folgende (vorläufige) Lösung für die (Tag-)Abstellung und Versorgung der ODR-Fahrzeuge sowie Pausen des Fahrpersonals an:

- Die KVS kann die Busabstellanlage im Besitz der Stadt Lebach nahe dem Bahnhof nutzen. Diese Fläche wird vsl. in einigen Jahren nicht mehr zur Verfügung stehen!
- Für das Auf- und Nachladen batterieelektrisch angetriebener Fahrzeuge kann die Busabstellanlage mittels 2-3 Wallboxen für die Startphase elektrisch ausgerüstet werden, zzgl. Kabelverlegung für die Mittelspannung – Vorteil: das Umspannwerk liegt unmittelbar gegenüber der am Gelände vorbeiführenden Straße!
- Das vorhandene KVS-Kundenzentrum in Lebach (ebenfalls nahe dem Bahnhof gelegen) kann evtl. als Pausen- und Sozialraum mitgenutzt werden.
- Die (sichere) Nachtabstellung der On-Demand-Fahrzeuge soll bevorzugt auf Grundstücken von Subunternehmen als Partnern (privaten Verkehrsunternehmen und/oder Taxi-/Mietwagenunternehmen im Umkreis von Lebach) organisiert werden.

8.9 Abschätzung der Investitions- und Betriebskosten

Die Kostenschätzung für die Varianten „Vollbetrieb“ und „light“ (vgl. **Tabelle 43**) im ersten Betriebsjahr erfolgt auf Basis von Marktpreise bzw. Erfahrungsgrößen anderer ODR-Systeme⁵⁷.

Für die Berechnung der jährlichen Betriebsstunden wurde ein realitätsnahes Einsatzszenario entwickelt, welches **Abbildung 61** nachfolgend in Form je einer Fahrzeugmatrix für die beiden untersuchten Varianten und den Einsatz von bis zu 4 Fahrzeugen darstellt. In den einzelnen Zellen werden für jeden Wochentag und jede Betriebsstunde die einzusetzenden (mit Personal vorzuhaltenden) Fahrzeuge für den On-Demand-Betrieb festgelegt. Daraus berechnet sich die Zahl der Betriebsstunden je Tag, je Tagesart pro Jahr und schließlich pro Jahr gesamt.

Abbildung 61: Betriebsstunden pro Jahr im ODR-„light“ und -„Vollbetrieb“ mit 4 Fahrzeugen

ZÄHLEN von	Tag							Stunden
Stunde	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag	
0/24	0	0	0	0	0	0	0	0
1	0	0	0	0	0	0	0	0
2	0	0	0	0	0	0	0	0
3	0	0	0	0	0	0	0	0
4	0	0	0	0	0	0	0	0
5	0	0	0	0	0	0	0	0
6	0	0	0	0	0	0	0	0
7	0	0	0	0	0	0	0	0
8	4	4	4	4	4	3	0	23
9	4	4	4	4	4	3	0	23
10	3	3	3	3	3	4	2	21
11	3	3	3	3	3	4	2	21
12	3	3	3	3	3	4	3	22
13	3	3	3	3	3	4	3	22
14	4	4	4	4	4	3	3	26
15	4	4	4	4	4	3	3	26
16	4	4	4	4	4	4	2	26
17	4	4	4	4	4	4	2	26
18	3	3	3	3	4	4	0	20
19	3	3	3	3	4	4	0	20
20	0	0	0	0	3	3	0	6
21	0	0	0	0	3	3	0	6
22	0	0	0	0	3	3	0	6
23	0	0	0	0	3	3	0	6
Stunden	42	42	42	42	56	56	20	300
	50	50	50	50	50	52	63	
	2100	2100	2100	2100	2800	2912	1260	15372

Fzg/Std/Tag	Tag							Stunden
Stunde	Montag	Dienstag	Mittwoch	Donnerstag	Freitag	Samstag	Sonntag	
0/24	0	0	0	0	0	0	0	0
1	0	0	0	0	0	0	0	0
2	0	0	0	0	0	0	0	0
3	0	0	0	0	0	0	0	0
4	1	1	1	1	1	1	0	5
5	2	2	2	2	2	2	0	12
6	4	4	4	4	4	4	3	23
7	4	4	4	4	4	4	3	23
8	3	3	3	3	3	4	4	22
9	3	3	3	3	3	3	4	22
10	3	3	3	3	3	3	4	22
11	3	3	3	3	3	3	4	22
12	3	3	3	3	3	3	4	22
13	4	4	4	4	4	4	4	27
14	4	4	4	4	4	4	4	27
15	4	4	4	4	4	4	4	27
16	4	4	4	4	4	4	4	27
17	4	4	4	4	4	4	4	27
18	4	4	4	4	4	4	4	27
19	4	4	4	4	4	4	4	27
20	4	4	4	4	4	4	4	26
21	3	3	3	3	3	3	4	21
22	1	1	1	1	1	2	2	9
23	1	1	1	1	1	1	1	6
Stunden	63	63	63	63	65	67	40	424
	52	52	52	52	52	53	52	
	3276	3276	3276	3276	3380	3551	2080	22115

Betriebszeiten Variante „light“:

Mo-Do 08-20 Uhr, Fr 08-24 Uhr, Sa 08-24 Uhr, So 10-18 Uhr
Betriebsstunden pro Jahr: 15.372

Betriebszeiten Variante „Vollbetrieb“:

Mo-Do 04-24 Uhr, Fr 04-24 Uhr, Sa 05-24 Uhr, So 08-23 Uhr
Betriebsstunden pro Jahr: 22.115

Die darauf aufbauenden Kostenrechnungen umfassen folgende Positionen:

- Beschaffung von Fahrzeugen und der Infrastruktur (Ladeeinrichtungen inkl. Anschluss)
- Variable Betriebskosten (lfd. Fahrzeug- und Personalkosten) und fixe Betriebskosten (Personalschulungen, Telefonzentrale)
- Haltestellenausstattung (ODR-Schild und Bodenplatte)
- Softwarebeiträge einmalig (je Kommune bzw. Bedienungsgebiet) und monatlich (je eingesetztes Fahrzeug).

In **Abbildung 62** und **Abbildung 63** werden die Aufwandsposten zusammengestellt, mit einzelnen Kostensätzen je Einheit hinterlegt und die (Teil-)Summen entsprechend der zugrunde gelegten Fahrzeuganzahl (3, 4 oder 5 Fahrzeuge) ausgewiesen.

⁵⁷ Preisstand: 2023

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach Ergebnisbericht

Abbildung 62: Kostenberechnung ODR-Betrieb pro Jahr, Variante „light“ (Preisstand: 2023)

Position	Kosten	Einheiten	Hinweise	Kosten je nach Fahrzeuganzahl		
1. Beschaffung Fahrzeuge und Infrastruktur				240.000	310.000	380.000
1.1 Fahrzeuge			Fixe Fahrzeugkosten	210.000	280.000	350.000
	70000	€/Fz	bedingt barrierefrei (Mercedes E-Vito)	70.000	140.000	210.000
	140000	€/Fz	barrierefrei	140.000	140.000	140.000
1.2 Ladeinfrastruktur	15000	€/Ladesäule	inkl. Leitungsarbeiten	30.000	30.000	30.000
2. Betriebskosten						
2.1 Variable Betriebskosten				416.744	593.206	727.197
2.1.1 Variable Fahrzeugkosten	0,51	€/km		74.856	106.937	131.297
2.1.1.1 Energie	0,17	€/km		24.952	35.646	43.766
2.1.1.2 Instandhaltung	0,27	€/km		39.630	56.614	69.510
2.1.1.3 Sonstiges	0,07	€/km		10.274	14.678	18.021
2.1.2 Variable Personalkosten	38,44	€/h		336.888	481.269	590.900
2.1.2.1 Fahrpersonal	31,16	€/h	je Vorhaltestunde	273.086	390.123	478.992
2.1.2.2 Leitstelle	6,31	€/h	Betriebsleitung, Disposition anteilig je Vorhaltestunde	55.301	79.001	96.997
2.1.2.3 Sonstiges	0,97	€/h	Personalabr., pers. Ausstattung, sonstige Nebenkosten	8.501	12.144	14.911
2.2 Fixe Betriebskosten				5.000	5.000	5.000
2.2.1 Schulung des Fahrpersonals	5000	€	1 Tag	5.000	5.000	5.000
2.2.2 Telefonzentrale			Landesweit organisiert (Betrieb durch Saarpfalz-Kreis)			
3. Haltestellenausstattung				16.500	16.500	16.500
3.1 ODR-Schilder	50	€/Schild	220	11.000	11.000	11.000
3.2 Montage der Schilder	25	€/Montage/Schild	207 Haltepunkte, aufgerundet auf 220	5.500	5.500	5.500
4. Software						
4.1 Einmalkosten je Kommune	25000	€/Kommune		25.000	25.000	25.000
4.2 Monatliche Kosten je Fahrzeug	500	€/Fz/m		12.000	18.000	24.000
			Einmalkosten	286.500	356.500	426.500
			Variable Kosten pro Jahr	423.744	606.206	746.197

Fahrzeuganzahl: 2 3 4

Abbildung 63: Kostenberechnung ODR-Betrieb pro Jahr, Variante „Vollbetrieb“ (Preisstand: 2023)

Position	Kosten	Einheiten	Hinweise	Kosten je nach Fahrzeuganzahl		
1. Beschaffung Fahrzeuge und Infrastruktur				450.000	520.000	605.000
1.1 Fahrzeuge			Fixe Fahrzeugkosten	420.000	490.000	560.000
	70000	€/Fz	bedingt barrierefrei (Mercedes E-Vito)	140.000	210.000	280.000
	140000	€/Fz	barrierefrei	280.000	280.000	280.000
1.2 Ladeinfrastruktur	15000	€/Ladesäule	inkl. Leitungsarbeiten	30.000	30.000	45.000
2. Betriebskosten						
2.1 Variable Betriebskosten				668.799	1.043.992	1.158.673
2.1.1 Variable Fahrzeugkosten	0,51	€/km		120.680	188.891	209.741
2.1.1.1 Energie	0,17	€/km		40.227	62.964	69.914
2.1.1.2 Instandhaltung	0,27	€/km		63.890	100.001	111.039
2.1.1.3 Sonstiges	0,07	€/km		16.564	25.926	28.788
2.1.2 Variable Personalkosten	38,44	€/h		543.119	850.101	943.933
2.1.2.1 Fahrpersonal	31,16	€/h	je Vorhaltestunde	440.260	689.103	765.165
2.1.2.2 Leitstelle	6,31	€/h	Betriebsleitung, Disposition anteilig je Vorhaltestunde	89.154	139.546	154.948
2.1.2.3 Sonstiges	0,97	€/h	Personalabr., pers. Ausstattung, sonstige Nebenkosten	13.705	21.452	23.819
2.2 Fixe Betriebskosten				5.000	5.000	5.000
2.2.1 Schulung des Fahrpersonals	5000	€	1 Tag	5.000	5.000	5.000
2.2.2 Telefonzentrale			Landesweit organisiert (Betrieb durch Saarpfalz-Kreis)			
3. Haltestellenausstattung				16.500	16.500	16.500
3.1 ODR-Schilder	50	€/Schild	220	11.000	11.000	11.000
3.2 Montage der Schilder	25	€/Montage/Schild	207 Haltepunkte, aufgerundet auf 220	5.500	5.500	5.500
4. Software						
4.1 Einmalkosten je Kommune	25000	€/Kommune		25.000	25.000	25.000
4.2 Monatliche Kosten je Fahrzeug	500	€/Fz/m		18.000	24.000	30.000
			Einmalkosten	496.500	566.500	651.500
			Variable Kosten pro Jahr	681.799	1.062.992	1.183.673

Fahrzeuganzahl: 3 4 5

Mit Einsatz von 4 Fahrzeugen liegen die Kosten der Variante „light“ bei einmalig ca. 427 T€ und ca. 746 T€ pro Jahr, für Variante „Vollbetrieb“ bei einmalig ca. 567 T€ und ca. 1.063 T€ pro Jahr.

Nach Einschätzung des ZPS werden die einmaligen und monatlichen Beiträge für den Betrieb der Buchungs- und Dispositionssoftware tatsächlich geringer ausfallen als anfänglich geschätzt.

Der Betrieb der flitsaar-Verkehre seit 2024 in den Landkreisen St. Wendel und Neunkirchen sowie ab 2025 dem Saarpfalz-Kreis wird während der ersten Jahre im Rahmen des Landesprogramms „NMOB“ gefördert. Das Ministerium für Umwelt, Klima, Mobilität, Agrar und Verbraucherschutz wird zukünftig Rahmenbedingungen und Möglichkeiten für eine (Anschub-) Förderung weiterer flitsaar-Systeme, so auch des On-Demand-Verkehrs in Lebach, prüfen.

9 Umsetzungskonzept

9.1 Umsetzungsschritte

Sobald die erforderlichen Beschlüsse in den maßgeblichen Gremien gefasst und die Finanzierung gesichert ist, können die Vorbereitungen beginnen mit dem Ziel, das On-Demand-Angebot flitsaar auch in Lebach zu realisieren. Folgende Punkte sind formal im Vorfeld zu klären:

- Soll oder muss die Realisierung des flitsaar Lebach – nach Vorstellung der Ergebnisse des Planungsprojektes – zunächst im Grundsatz beschlossen werden, bevor es nach Konkretisierung und Klärung der Finanzierung über einen mehrjährigen Zeitraum inkl. Inanspruchnahme von Fördermöglichkeiten durch einen erneuten und finalen Beschluss auf den Weg gebracht wird?
- Ist der On-Demand-Verkehr flitsaar Lebach als rein oder überwiegend zusätzliches Verkehrsangebot anzusehen, das über eine EU-weite Vorbekanntmachung – mit anschließender Wartefrist von 1 Jahr bis zur Realisierung – angekündigt werden muss, oder wird dies seitens Aufgabenträger Landkreis Saarlouis und der Genehmigungsbehörde des Saarlandes als nicht zwingend notwendig erachtet?
- Wird neben des Aufbringens von Eigenmitteln (KVS, Landkreis, Kommune) eine anteilige Anschubfinanzierung in Form von Fördermitteln seitens des Saarlandes, des Bundes und/oder der EU zugesagt oder konkret in Aussicht gestellt werden können? Nach Klärung dieser Fragen kann ein Finanzierungsplan über mehrere Jahre Laufzeit – möglichst über das festgelegte Ende eines Förderzeitraumes hinaus – aufgestellt werden

9.2 Umsetzungszeitplan

Vorbehaltlich der Klärung der zu klärenden Punkte und genannten Umsetzungsschritte leitet sich der Umsetzungszeitplan gemäß **Tabelle 55** ab, der im weiteren laufenden Prozess nachzuschärfen bzw. zu ergänzen ist.

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

Tabelle 55: Umsetzungszeitplan On-Demand-Verkehr in Lebach

Monat	Zeitraum (vsI.)	Thema	Bemerkungen
1.	Jan-Apr 25	Gremienbefassung, Klärung Finanzierung	Evtl. vorab Grundsatz- beschluss über Einführung Evtl. EU-weite Vorabbekanntmachung
5.	Mai 25	Gremienbeschlüsse	Inkl. Finanzierung mehrjährig (mögl. über Förderende hinaus)
5.	Mai-Jun 25	Umsetzungsplanung, ÖA-Konzept, Konzept Riskmanagement	z. B. Festlegung ODR- Haltepunkte, Abstimmung mit Nachbar-AT, Nachbar. gemeinden, Ämtern
6.	Jun-Sep 25	Fahrzeug- und Infrastrukturbeschaffung, Vorbereitung und Durchführung Ausschreibungen	Lastenhefte, Markterkun- dung Fahrzeugmodelle und Ladetechnik, Klärung Kauf oder Leasing etc.
11.	Nov 25-Feb 26	Genehmigungsantrag nach § 44 PBefG	
11.	Nov-Dez 25	Vorbereitung Markteinführung	
12.	Jan-Mrz 26	Personalgewinnung, Softwarebereitstellung, Schulung	
13.	Feb 25	Lieferung Hst-Ausstattung und Ladeinfrastruktur	
14.	Mrz 26	Lieferung Fahrzeuge	
14.	Mrz-Apr 26	Einführungskampagne	
15.	Apr 26	Betriebsstart (Pilotbetrieb)	

10 Beteiligung

Das Planungsvorhaben zur Entwicklung und Umsetzung eine Mobilitätsstrategie „On Demand“ am Beispiel Lebach als Projekt im Rahmen des landesweiten NMOB-Programms wurde während des Bearbeitungszeitraums durch differenzierte Maßnahmen zur Information und Beteiligung begleitet.

10.1 Projektbeteiligung

Als wesentliches Informations- und Austauschgremium während des Projektverlaufs hat sich der Lenkungskreis mit Teilnahme der Projektbeteiligten (vgl. **Kap. 2**) insgesamt sieben Mal getroffen. Die Treffen und Schwerpunkte sind nachfolgend in aufgelistet. Zu allen Terminen des Lenkungskreises wurden Präsentationen mit Teilergebnissen und Diskussionsimpulsen vorgelegt sowie Ergebnisprotokolle verfasst.

Tabelle 56: Übersicht Termine des projektbegleitenden Lenkungskreises

Termin	Datum, Zeit, Ort	Schwerpunkte
1. Treffen des Lenkungskreises	19.07.2022, 10:30 Uhr in Lebach (Rathaus)	Einführung in das Thema, Vorstellung Leitkonzept (im Entwurf)
2. Treffen des Lenkungskreises	09.11.2022, 10:30 Uhr in Saarlouis (KVS)	Zwischenergebnisse der Problemanalyse, Konzept zur Online-Beteiligung, Vorbereitung Arbeitskreis
3. Treffen des Lenkungskreises	30.03.2023, 10:30 Uhr in Saarlouis (KVS)	Ergebnisse der Problemanalyse, Lösungs- und Handlungsansatz, Sachstand Grundkonzeption, Start der Öffentlichkeitsarbeit und der Online-Beteiligung
4. Treffen des Lenkungskreises	16.05.2023, 10:30 Uhr in Lebach (Rathaus)	Besichtigung 8-Sitzer, Rückblick Arbeitskreis, Zwischenstand Öffentlichkeitsarbeit und Online-Befragung, Vorstellung Lösungs- und Handlungsansatz, Vorstellung Grundkonzeption
5. Treffen des Lenkungskreises	12.07.2023, 10:30 Uhr in Lebach (Rathaus)	Vorstellung Lösungs- und Handlungsansatz, Grundkonzeption, Zwischenstand Betriebskonzept, Förderprogramm „Modellprojekte zur Stärkung des ÖPNV“
6. Treffen des Lenkungskreises	20.09.2023, 10:30 Uhr in Saarlouis (KVS)	Sachstand Zwischenbericht, Ergebnisse und Bewertung der Online-Befragung, Neues zu ODR-Tarif und Software (Hintergrundsystem), Eckpunkte zum Umsetzungskonzept
7. Treffen des Lenkungskreises	10.04.2024, 10:30 Uhr in Saarlouis (KVS)	Vorstellung vorläufiger Ergebnisbericht, Vorstellung Betriebskonzept, Diskussion Ergebnisse, Feedback zum Projektverlauf

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

Ergebnisbericht

Im Feedback-Gespräch wird seitens der Teilnehmenden die Anzahl der begleitenden Lenkungsreis-Termine für angemessen erachtet und die Arbeitsatmosphäre überwiegend gut bewertet.

Des Weiteren wurde ein weiterer Kreis kommunaler Akteure aus Lebach im Rahmen eines ersten Arbeitskreis-Treffens angesprochen und eingeladen (s. **Tabelle 56**). Zum Termin des Arbeitskreises wurde eine Präsentation verfasst.

Tabelle 57: 1. Termin des lokalen Arbeitskreises

Termin	Datum, Zeit, Ort	Schwerpunkte
1. Treffen des Arbeitskreises	18.04.2023, 17:00 Uhr in Lebach (Rathaus)	Vorstellung des Projektvorhabens, Erläuterungen zum System „On-Demand-Ridepooling“, Ergebnisse der Analyse und Lösungsansätze, Informationen zum weiteren Vorgehen

Weitere Arbeitskreis-Treffen in ähnlicher Form werden für die Phase der konkreten Umsetzung sowie im Vorfeld des Betriebsstarts (zu Beginn der Einführungskampagne) empfohlen.

Auf der fachlichen Ebene wurde der Kontakt mit Akteuren anderer On-Demand-Verkehre in Deutschland aufgebaut und gepflegt. In diesem Rahmen wurden auch Fachgespräche durchgeführt, die durch konkrete Fragenkataloge, sortiert nach Themenfeldern, vorbereitet und begleitet wurden, wie in **Tabelle 57** dargestellt.

Tabelle 58: Übersicht Termine Fachgespräche mit Akteuren anderer ODR-Systeme

Termin	Datum, Zeit, Ort	Themenfelder
Gespräch zum On-Demand-Verkehr „Rhesi“	23.03.2023, 14:00 Uhr in Siegburg (KV Rhein-Sieg-Kreis mit RSVG)	<ul style="list-style-type: none"> • Statistische Auswertungen • Betriebliche Themen • Anmerkungen/Wünsche der Bürgerinnen und Bürger bzgl. etwaiger Erweiterungen • Schlussfolgerungen für die Zukunft • (...)
Gespräch zum On-Demand-Verkehr „Smartes DorfShuttle“	10.05.2023, 15:00 Uhr online (mit KV Schleswig-Flensburg)	
Gespräch zum On-Demand-Verkehr „MEGmobil“	02.06.2023, 14:00 Uhr online (mit Nordhessischem Verkehrsverbund)	

10.2 Öffentlichkeitsarbeit

Im Vorfeld der ersten öffentlichen Beteiligung mittels Online-Befragung, vorzugsweise der Einwohnerinnen und Einwohnern sowie Gäste der Stadt Lebach (s. **Kap. 10.3**), wurden Auftaktmaßnahmen für die Öffentlichkeitsarbeit mit Beteiligung der entsprechenden PR-

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

Abteilungen von KVS und der Stadt Lebach konzipiert, besprochen und umgesetzt. Dazu wurde ebenfalls ein Abstimmungsgespräch durchgeführt (s. Tabelle 58).

Tabelle 59: Auftakttermin Öffentlichkeitsarbeit Mobilität On Demand in Lebach

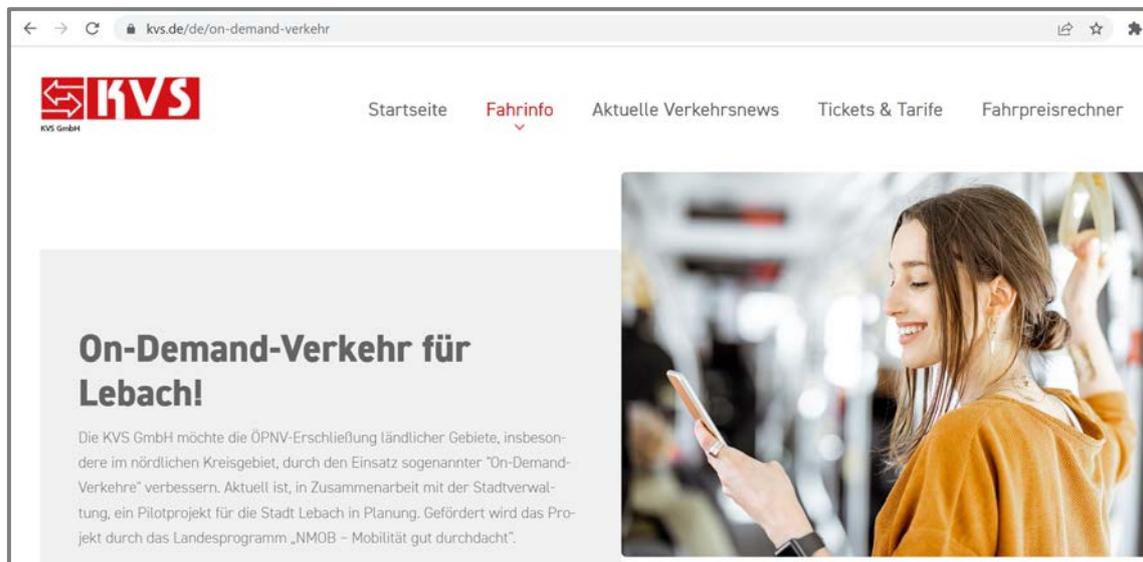
Termin	Datum, Zeit, Ort	Schwerpunkte
Vorbereitungsgespräch Auftakt zur Öffentlichkeitsarbeit	09.05.2023, 09:00 Uhr online (KVS, Stadt Lebach)	Projektvorstellung, Information On-Demand-Ridepooling, Zeitplan, erste Maßnahmen zur ÖA, weiteres Vorgehen

Zentrale Bausteine der Öffentlichkeitsarbeit, Information und Beteiligung sind:

- Projektwebseite
- Online-Beteiligung
- Optional: Mobilitäts-Blog.

Die Projektwebseite ist in das Internetangebot der KVS integriert und lieferte seit Juni 2023 grundlegende Informationen zum Vorhaben der Mobilitätsstrategie „On Demand“ und verlinkte während zur Startseite der Online-Befragung (s. **Abbildung 64**). Die Online-Befragung wurde im Zeitraum Juni/Juli 2023 durchgeführt (s. **Kap. 10.3**).

Abbildung 64: Projektwebseite der KVS zum On-Demand-Verkehr



Bis auf Weiteres zurückgestellt wurde die Idee eines Bürger-Blogs über Mobilität in Lebach, der ehrenamtlich betrieben und mittels Marketing-Agentur professionell gestaltet werden sollte.

10.3 Auswertung der Online-Beteiligung (Bürgerbefragung)

Die Online-Befragung zur Mobilität, zum ÖPNV und zur Idee eines On-Demand-Bedarfsverkehrs in Lebach wurde im Juni/Juli 2023 innerhalb von ca. sechs Wochen Laufzeit durchgeführt.

KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“ am Beispiel der Stadt Lebach

Ergebnisbericht

Entsprechende Presseinformationen bzw. Aufrufe wurden durch die KVS und Stadt Lebach lanciert, begleitet durch die Projektwebseite der KVS.

Die Inhalte, Fragen und Auswertungen der Befragung sind, nach Themenbereichen sortiert, in den nachfolgenden Tabellen zusammengefasst.

Bei entsprechenden Fragen zu Mobilitäts- und Wegebeziehungen – von Lebach beginnend oder in Lebach endend – werden die Städte Lebach, Saarbrücken und Saarlouis individuell betrachtet (aufgrund häufiger Einzelnennungen) und fallen nicht unter deren jeweiligen Regionalverband/Landkreis, die sich auf die Zusammenfassung der übrigen Städte und Gemeinden in den jeweiligen Gebietskörperschaften beziehen.

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

Tabelle 60: Bürgerbefragung – Antworten zu Haushalten

Frage	Antwortmöglichkeit	Ergebnis
In welcher Gemeinde wohnen Sie? n=127	Stadt Lebach	87%
	andere Gemeinde	13%
In welcher anderen Gemeinde wohnen Sie? n=17	Dillingen/Saar	1
	Dudweiler	1
	Eppelborn	3
	Merzig	1
	Nalbach	1
	Riegelsberg	1
	Saarbrücken	1
	Schmelz	6
	Tholey	1
	Wiesbach	1
In welchem Stadtteil Lebachs wohnen Sie? n=127; k.A.=17	Aschbach	6
	Dörsdorf	6
	Eidenborn (inkl. Zollstock)	7
	Falscheid	4
	Gresaubach	10
	Knorscheid (inkl. Hoxberg)	2
	Landsweiler	9
	Lebach	37
	Niedersaubach (inkl. Rümmelbach)	5
	Steinbach	8
	Thalexweiler	16
	Wie viele Personen, Sie eingeschlossen, leben in Ihrem Haushalt? n=381	1
2		22%
3		26%
4		32%
5		13%
6		3%
7		2%
Wie viele Personen davon sind älter als 5 Jahre? n=127; k.A.=3		1
	2	42%
	3	26%
	4	18%
	5	5%
	6	2%
	7	1%
Mittlere Haushaltsgröße: 3,5 / Mittel älter als 5 Jahre: 2,75		

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach
Ergebnisbericht**

Frage	Antwortmöglichkeit	Ergebnis
Welche und wie viele Verkehrsmittel stehen in Ihrem Haushalt zur Verfügung?		
Pkw n=232	0	0%
	1	16%
	2	62%
	3	17%
	4	3%
	5	2%
Mittlere Anzahl Pkw: 2,15		
Motorisiertes Zweirad n=127; k.A.=46	0	72%
	1	23%
	2	5%
	3	0%
	4	0%
	5	0%
Mittlere Anzahl motorisierte Zweiräder: 0,21		
E-Bike/Pedelec n=127; k.A.=41	0	60%
	1	23%
	2	15%
	3	2%
	4	0%
	5	0%
Mittlere Anzahl E-Bike/Pedelec: 0,41		
Fahrrad n=127; k.A.=26	0	22%
	1	23%
	2	24%
	3	17%
	4	13%
	5	1%
Mittlere Anzahl Fahrrad:1,43		

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

Frage	Antwortmöglichkeit	Ergebnis
In welcher Zeit ist die von Ihrer Wohnung nächstgelegene Bushaltestelle zu erreichen? n=126; k.A.=1	<5 Minuten	38%
	5-10 Minuten	50%
	>10 Minuten	10%
	weiß nicht	2%

Kennen Sie den Namen der Haltestelle? n=128; k.A.=1	Ja	65%
	Nein	35%

Bitte nennen Sie den Namen der Haltestelle (Top 10) n=83	Thalexweiler Schule	7
	Lebach, Bahnhof	5
	Gresaubach Kirche	4
	Gasthaus Schweitzer, Landsweiler	4
	Asbach Schule	3
	Kaserne, Lebach	3
	Abzweigung Steinbach	3
	Lebach, Katasteramt	3
	Abzweigung Plückwies	3
	Weyhermühle	3

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

Tabelle 61: Bürgerbefragung – Antworten zur Person

Frage	Antwortmöglichkeit	Ergebnis
Wie alt sind Sie? n=127	15 - 18 Jahre	7
	19 - 25 Jahre	21
	26 - 40 Jahre	38
	41 - 65 Jahre	53
	Über 65 Jahre	8
Welchem Geschlecht gehören Sie an? n=127; k.A.=8	Keine Angabe	8
	Männlich	58
	Weiblich	61
Sind Sie durch gesundheitliche Probleme in Ihrer Mobilität dauerhaft eingeschränkt? (Mehrfachnennung möglich) n=129; k.A.=8	Ja, aufgrund einer Gehbehinderung	9
	Ja, aufgrund einer Hörbehinderung	1
	Ja, aufgrund einer Sehbehinderung	3
	Nein	108
Sind Sie im Besitz einer Zeitkarte für den öffentlichen Nahverkehr? Wenn ja, um welche Zeitkarte handelt es sich? n=127	Saar VV	1
	Monatskarte Azubi	1
	Monatskarte	1
	Junge Leute Ticket	1
	Jahresabo	1
	Jobticket	2
	Abo Karte	4
	Semesterticket	12
	D-Ticket	13
	nein	91
Für welche der angegebenen Kraftfahrzeugarten besitzen Sie einen gültigen Führerschein? (Mehrfachnennung möglich) n=127	Für keine der Genannten	10%
	Pkw (Klasse B)	90%
	Motorrad (Klasse A, A1, A2)	17%
	Kleinkraftrad / Moped / Mofa (Klasse M)	35%
Was für eine Ausbildung machen Sie? n=127; k.A.=103	Schule	5%
	Lehre/Ausbildung	4%
	Duales Studium	1%
	Studium	9%
	k.A.	81%
Welche Tätigkeit üben Sie momentan primär aus? n=127	Erwerbstätigkeit (Teilzeit)	15%
	Erwerbstätigkeit (Vollzeit)	49%
	Ruhestand	11%
	Schule/Ausbildung/Duales Studium/Studium	19%
	Sonstiges (z.B. Freiwilligendienst, Praktikum)	1%
	Vorübergehend nicht erwerbstätig	5%

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

Tabelle 62: Bürgerbefragung – Antworten zur Arbeitsstätte

Frage	Antwortmöglichkeit	Ergebnis
Wo liegt Ihre Arbeitsstätte? (Top 6) n=120	Stadt Saarbrücken	31
	Stadt Lebach	27
	Landkreis Saarlouis	12
	Regionalverband Saarbrücken	9
	Stadt Saarlouis	9
	Landkreis Merzig-Wadern	8
Wann beginnt Ihr Hinweg zur Arbeitsstätte? (Mehrfachnennung möglich) n=157	frühmorgens (5-8 Uhr)	52%
	morgens (8-11 Uhr)	19%
	Vormittags (11-13 Uhr)	8%
	mittags (13-15 Uhr)	6%
	nachmittags (15-18 Uhr)	5%
	abends (18-22 Uhr)	6%
	nachts (22-5 Uhr)	4%
Welche Verkehrsmittel nutzen Sie wie oft für Ihren Hinweg zur Arbeitsstätte? <i>Bitte geben Sie hier auch Verkehrsmittel an, die Sie nur für einen Teil des Weges nutzen (z. B. zu Fuß zur Bushaltestelle, mit dem Pkw zum Bahnhof). Wenn dieser Wegezweck auf Sie nicht zutrifft, wählen Sie bitte überall „nie“ aus.</i> Auswahl: (fast) täglich n=127	Pkw	64%
	Pkw-Mitfahrt	3%
	motorisiertes Zweirad	0%
	Bus	18%
	Nahverkehrszug	5%
	Fahrrad/E-Bike/Pedelec	0%
	Taxi	0%
	E-Roller/E-Scooter	0%
	zu Fuß	10%
Wann beginnt Ihr Rückweg von der Arbeitsstätte? (Mehrfachnennung möglich) n=161	frühmorgens (5-8 Uhr)	5%
	morgens (8-11 Uhr)	3%
	vormittags (11-13 Uhr)	9%
	mittags (13-15 Uhr)	22%
	nachmittags (15-18 Uhr)	39%
	abends (18-22 Uhr)	15%
	nachts (22-5 Uhr)	7%
Welche Verkehrsmittel nutzen Sie wie oft für Ihren Rückweg von der Arbeitsstätte? <i>Bitte geben Sie hier auch Verkehrsmittel an, die Sie nur für einen Teil des Weges nutzen...</i> Auswahl: (fast) täglich n=127	Pkw	63%
	Pkw-Mitfahrt	2%
	motorisiertes Zweirad	0%
	Bus	19%
	Nahverkehrszug	5%
	Fahrrad/E-Bike/Pedelec	1%
	Taxi	0%
	E-Roller/E-Scooter	0%
	zu Fuß	10%

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

Tabelle 63: Bürgerbefragung – Antworten zu Ausbildungswegen

Frage	Antwortmöglichkeit	Ergebnis
Wo liegt Ihre Ausbildungsstätte? (Top 3) n=28	Saarbrücken	9
	Lebach	8
	Saarlouis	2
Wann beginnt Ihr Hinweg zur Schule/Lehrstelle/Hochschule? n=44	frühmorgens (5-8 Uhr)	48%
	morgens (8-11 Uhr)	25%
	vormittags (11-13 Uhr)	16%
	mittags (13-15 Uhr)	5%
	nachmittags (15-18 Uhr)	4%
	abends (18-22 Uhr)	0%
	nachts (22-5 Uhr)	2%
Welche Verkehrsmittel nutzen Sie wie oft für Ihren Hinweg zur Schule/Lehrstelle/Hochschule? <i>Bitte geben Sie hier auch Verkehrsmittel an, die Sie nur für einen Teil des Weges nutzen (z. B. zu Fuß zur Bushaltestelle, mit dem Pkw zum Bahnhof). Wenn dieser Wegezweck auf Sie nicht zutrifft, wählen Sie bitte überall „nie“ aus.</i> Auswahl: (fast) täglich n=21	Pkw	29%
	Pkw-Mitfahrt	0%
	motorisiertes Zweirad	0%
	Bus	52%
	Nahverkehrszug	9%
	Fahrrad/E-Bike/Pedelec	5%
	Taxi	0%
	E-Roller/E-Scooter	0%
	zu Fuß	5%
Wann beginnt Ihr Rückweg von der Schule/Lehrstelle/Hochschule? (Mehrfachnennung möglich) n=54	frühmorgens (5-8 Uhr)	2%
	morgens (8-11 Uhr)	2%
	Vormittags (11-13 Uhr)	13%
	mittags (13-15 Uhr)	33%
	nachmittags (15-18 Uhr)	33%
	abends (18-22 Uhr)	11%
	nachts (22-5 Uhr)	6%
Welche Verkehrsmittel nutzen Sie wie oft für Ihren Rückweg von der Schule/Lehrstelle/Hochschule? <i>Bitte geben Sie hier auch Verkehrsmittel an, die Sie nur für einen Teil des Weges nutzen...</i> Auswahl: (fast) täglich n=22	Pkw	27%
	Pkw-Mitfahrt	0%
	motorisiertes Zweirad	0%
	Bus	50%
	Nahverkehrszug	14%
	Fahrrad/E-Bike/Pedelec	5%
	Taxi	0%
	E-Roller/E-Scooter	0%
	zu Fuß	4%

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

Tabelle 64: Bürgerbefragung – Antworten zu Einkaufswegen

Frage	Antwortmöglichkeit	Ergebnis
Wo kaufen Sie normalerweise ein? (Top 6) n=247	Stadt Lebach	131
	Landkreis Saarlouis	53
	Landkreis St. Wendel	21
	Landkreis Neunkirchen	14
	Stadt Saarlouis	12
	Regionalverband Saarbrücken	7

In welchen Zeitfenstern finden üblicher Weise Ihre Wege zum Einkaufen (täglich Bedarf) statt? (Mehrfachnennung möglich) n=238	frühmorgens (5-8 Uhr)	3%
	morgens (8-11 Uhr)	14%
	Vormittags (11-13 Uhr)	16%
	Mittags (13-15 Uhr)	16%
	nachmittags (15-18 Uhr)	33%
	abends (18-22 Uhr)	18%
	nachts (22-5 Uhr)	0%

Welche Verkehrsmittel nutzen Sie wie oft für Ihre Wege zum Einkaufen? <i>Bitte geben Sie hier auch Verkehrsmittel an, die Sie nur für einen Teil des Weges nutzen (z. B. zu Fuß zur Bushaltestelle, mit dem Pkw zum Bahnhof). Wenn dieser Wegezweck auf Sie nicht zutrifft, wählen Sie bitte überall „nie“ aus.</i> Auswahl: (fast) täglich n=127	Pkw	80%
	Pkw-Mitfahrt	2%
	motorisiertes Zweirad	0%
	Bus	4%
	Nahverkehrszug	0%
	Fahrrad/E-Bike/Pedelec	7%
	Taxi	0%
	E-Roller/E-Scooter	0%
	zu Fuß	7%

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

Tabelle 65: Bürgerbefragung – Antworten zu Besorgungen

Frage	Antwortmöglichkeit	Ergebnis
Was sind Ihre üblichen Zielorte für Besorgungen? (Top 6) n=242	Stadt Lebach	129
	Landkreis Saarlouis	40
	Stadt Saarlouis	21
	Stadt Saarbrücken	16
	Stadt Saarbrücken	16
	Landkreis St. Wendel	13

In welchen Zeitfenstern finden üblicher Weise Ihre Wege zu Besorgungen (z. B. Arzt, Bank, Behörden, Friseur, Werkstatt) statt? (Mehrfachnennung möglich) n=291	frühmorgens (5-8 Uhr)	3%
	morgens (8-11 Uhr)	24%
	Vormittags (11-13 Uhr)	17%
	mittags (13-15 Uhr)	18%
	nachmittags (15-18 Uhr)	28%
	abends (18-22 Uhr)	9%
	nachts (22-5 Uhr)	1%

Welche Verkehrsmittel nutzen Sie wie oft für Ihre Wege zu Besorgungen? <i>Bitte geben Sie hier auch Verkehrsmittel an, die Sie nur für einen Teil des Weges nutzen (z. B. zu Fuß zur Bushaltestelle, mit dem Pkw zum Bahnhof). Wenn dieser Wegezweck auf Sie nicht zutrifft, wählen Sie bitte überall „nie“ aus.</i> Auswahl: (fast) täglich n=127	Pkw	72%
	Pkw-Mitfahrt	2%
	motorisiertes Zweirad	0%
	Bus	9%
	Nahverkehrszug	0%
	Fahrrad/E-Bike/Pedelec	11%
	Taxi	0%
	E-Roller/E-Scooter	0%
	zu Fuß	6%

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

Tabelle 66: Bürgerbefragung – Antworten zu Freizeitwegen

Frage	Antwortmöglichkeit	Ergebnis
Was sind die üblichen Zielorte Ihrer Freizeitwege? (Top 6) n=242	Stadt Lebach	76
	Landkreis Saarlouis	40
	Stadt Saarbrücken	28
	Landkreis St. Wendel	27
	Stadt Saarlouis	23
	Landkreis Merzig-Wadern	14

In welchen Zeitfenstern finden üblicher Weise Ihre Freizeitwege (u. a. Ausflüge, Freizeiteinrichtungen, Sport) statt? (Mehrfachnennung möglich) n=318	frühmorgens (5-8 Uhr)	3%
	morgens (8-11 Uhr)	11%
	Vormittags (11-13 Uhr)	10%
	mittags (13-15 Uhr)	14%
	nachmittags (15-18 Uhr)	27%
	abends (18-22 Uhr)	26%
	nachts (22-5 Uhr)	9%

Welche Verkehrsmittel nutzen Sie wie oft für Ihre Freizeitwege? <i>Bitte geben Sie hier auch Verkehrsmittel an, die Sie nur für einen Teil des Weges nutzen (z. B. zu Fuß zur Bushaltestelle, mit dem Pkw zum Bahnhof). Wenn dieser Wegezweck auf Sie nicht zutrifft, wählen Sie bitte überall „nie“ aus.</i> Auswahl: (fast) täglich n=127	Pkw	59%
	Pkw-Mitfahrt	0%
	motorisiertes Zweirad	0%
	Bus	15%
	Nahverkehrszug	4%
	Fahrrad/E-Bike/Pedelec	7%
	Taxi	0%
	E-Roller/E-Scooter	0%
	zu Fuß	15%

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

Tabelle 67: Bürgerbefragung – Antworten zu Besuchswegen

Frage	Antwortmöglichkeit	Ergebnis
Was sind die üblichen Zielorte Ihrer Besuchswegen? (Top 6) n=194	Stadt Lebach	70
	Landkreis Saarlouis	43
	Landkreis Neunkirchen	17
	Stadt Saarbrücken	16
	Regionalverband Saarbrücken	12
	Landkreis St. Wendel	10

In welchen Zeitfenstern finden üblicher Weise Ihre Besuchswegen (Freunde, Bekannte, Verwandte) statt? (Mehrfachnennung möglich) n=205	frühmorgens (5-8 Uhr)	1%
	morgens (8-11 Uhr)	9%
	vormittags (11-13 Uhr)	12%
	mittags (13-15 Uhr)	16%
	nachmittags (15-18 Uhr)	30%
	abends (18-22 Uhr)	23%
	nachts (22-5 Uhr)	9%

Welche Verkehrsmittel nutzen Sie wie oft für Ihre Wege zum Besuchen? <i>Bitte geben Sie hier auch Verkehrsmittel an, die Sie nur für einen Teil des Weges nutzen (z. B. zu Fuß zur Bushaltestelle, mit dem Pkw zum Bahnhof). Wenn dieser Wegezweck auf Sie nicht zutrifft, wählen Sie bitte überall „nie“ aus.</i> Auswahl: (fast) täglich n=127	Pkw	78%
	Pkw-Mitfahrt	0%
	motorisiertes Zweirad	0%
	Bus	11%
	Nahverkehrszug	0%
	Fahrrad/E-Bike/Pedelec	0%
	Taxi	0%
	E-Roller/E-Scooter	0%
	zu Fuß	11%

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

Tabelle 68: Bürgerbefragung – Antworten zu „Bring- und Holdiensten“

Frage	Antwortmöglichkeit	Ergebnis
Was sind die üblichen Zielorte Ihrer Wege zum Bringen / Holen? (Top 6) n=64	Stadt Lebach	38
	Landkreis Saarlouis	8
	Landkreis Neunkirchen	5
	Landkreis St. Wendel	4
	Stadt Saarlouis	4
	Landkreis Merzig-Wadern	2

In welchen Zeitfenstern finden üblicher Weise Ihre Wege zum Bringen / Holen anderer Personen statt (u. a. KiTa, Schule, Betreuung älterer oder hilfsbedürftiger Menschen, Ausflüge, Freizeiteinrichtungen, Sport) statt? (Mehrfachnennung möglich) n=89	frühmorgens (5-8 Uhr)	21%
	morgens (8-11 Uhr)	20%
	vormittags (11-13 Uhr)	5%
	mittags (13-15 Uhr)	17%
	nachmittags (15-18 Uhr)	26%
	abends (18-22 Uhr)	8%
	nachts (22-5 Uhr)	3%

Welche Verkehrsmittel nutzen Sie wie oft für Ihre Wege zum Bringen / Holen? Bitte geben Sie hier auch Verkehrsmittel an, die Sie nur für einen Teil des Weges nutzen (z. B. zu Fuß zur Bushaltestelle, mit dem Pkw zum Bahnhof). Wenn dieser Wegezweck auf Sie nicht zutrifft, wählen Sie bitte überall „nie“ aus. Auswahl: (fast) täglich n=127	Pkw	100%
	Pkw-Mitfahrt	0%
	motorisiertes Zweirad	0%
	Bus	0%
	Nahverkehrszug	0%
	Fahrrad/E-Bike/Pedelec	0%
	Taxi	0%
	E-Roller/E-Scooter	0%
	zu Fuß	0%

Tabelle 69: Bürgerbefragung – Antworten zu Mobilität allgemein

Frage	Antwortmöglichkeit	Ergebnis
Sind Sie auf ein bestimmtes / bestimmte Verkehrsmittel festgelegt? Antwort: Ja, bin darauf festgelegt n=127; k.A.=6-28 (nach Verkehrsmittel unterschiedlich)	Pkw	61%
	motorisiertes Zweirad	2%
	Bus/Nahverkehrszug	28%
	Fahrrad/E-Bike/Pedelec	9%
	zu Fuß	22%

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

Tabelle 70: Bürgerbefragung – Antworten zum ÖPNV

Frage	Antwortmöglichkeit	Ergebnis
Wie bewerten Sie das Busangebot in Lebach? (5er-Skala) (1= sehr gut; 5= sehr schlecht) n=126/127; k.A.=4-16 (je nach Antwortmöglichkeit unterschiedlich)	Entfernung zur nächsten Haltestelle an Ihrem Wohnort	2,23
	Entfernung von der Ausstiegshaltestelle zu Ihren Zielen	2,58
	Erreichbarkeit Ihrer Ziele (kein Umsteigen erforderlich)	3,46
	Häufigkeit der Busverbindung	3,76
	Fahrzeit bis zum Erreichen ihrer innerörtlichen Ziele	2,71
	Betriebszeiten (Zeitraum zwischen erster und letzter Fahrt des Tages)	3,44
	Fahrpreis zum Erreichen innerörtlicher Ziele	3,55
	Pünktlichkeit der Busverbindungen	2,54
	Anbindung an Regional- oder Saarbahn	2,87
	Aufenthaltsqualität an den Haltestellen (Wetterschutz, Sauberkeit, Informationen, usw.)	3,32
	Fahrradabstellmöglichkeiten in der Nähe der Haltestellen	3,52
	Fahrkomfort in den Fahrzeugen (Sitzplätze, Fahrgefühl, Klimatisierung, usw.)	2,52
	Sicherheit in den Fahrzeugen	2,45
	Sauberkeit in den Fahrzeugen	2,36
Wie bewerten Sie das Bahnangebot in Lebach? (5er-Skala) (1= sehr gut; 5= sehr schlecht) n=126/127; k.A.= 11-22 (je nach Antwortmöglichkeit unterschiedlich)	Häufigkeit der Bahnverbindung	2,56
	Betriebszeiten (Zeitraum zwischen erster und letzter Fahrt des Tages)	2,93
	Umsteigen vom Bus zur Bahn und umgekehrt	2,73
	Parkmöglichkeiten für den Pkw in der Umgebung des Bahnhofs	1,95
	Fahrradabstellmöglichkeiten in der Umgebung des Bahnhofs	2,93
	Aufenthaltsqualität am Bahnhof	3,60
	Fahrkomfort in den Fahrzeugen	2,47
	Sicherheit in den Fahrzeugen	2,50
	Sauberkeit in den Fahrzeugen	2,57

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

Frage	Antwortmöglichkeit	Ergebnis
Welche Bahnstationen benutzen Sie am häufigsten? (Mehrfachnennung möglich) (Top 5) n=173; k.A.=16	Landsweiler Nord	5
	Landsweiler Süd	10
	Lebach	103
	Lebach-Jabach	18
	Lebach-Süd	12

Welche Aspekte wären Ihnen in welchem Umfang wichtig, damit der öffentliche Personennahverkehr innerhalb von Lebach für Sie an Qualität und Attraktivität hinzugewinnt? (5er-Skala) (1= sehr wichtig; 5= unwichtig) n=127; k.A.=11-17 (je nach Antwortmöglichkeit unterschiedlich)	Kürzere Wege zu den Haltestellen	2,70
	Kürzere Fahrzeit bis zum Ziel	2,10
	Mehr Verbindungen	1,33
	Höhere Pünktlichkeit	1,99
	Weniger Umsteigen erforderlich	1,68
	Niedrigere Fahrpreise	1,55
	Bessere Verknüpfung der Buslinien untereinander	1,50
	Bessere Verknüpfung mit den Bahnverbindungen	1,54
Bessere Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln, bspw. durch mehr Abstellmöglichkeiten für Pkw oder Fahrräder	2,07	

Bewerten Sie bitte das Busangebot in Lebach insgesamt. (5er-Skala) (1= sehr gut; 5= sehr schlecht) n=127; k.A.=8	-	3,24
---	---	------

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

Tabelle 71: Bürgerbefragung – Antworten zum On-Demand-Bedarfsverkehr

➤ „Stellen Sie sich vor, in Lebach würde ein neuer öffentlicher Bedarfsverkehr eingerichtet. Im Bedarfsverkehr würden i.d.R. Fahrzeuge mit einer Kapazität von bis zu 8 Personen eingesetzt. Sie könnten eine Fahrt buchen, sich ganz in der Nähe Ihres Wohnortes abholen und ganz in der Nähe Ihres gewünschten Zieles wieder absetzen lassen. Die erforderlichen Fußwege vom / zum Fahrzeug würden dabei höchstens wenige hundert Meter betragen.“

Frage	Antwortmöglichkeit	Ergebnis
Würden Sie solch einen Bedarfsverkehr grundsätzlich nutzen, wenn auch vielleicht nur gelegentlich? n=127	Ja	89%
	Nein	11%

Über welches Medium würden Sie eine Fahrt üblicher Weise buchen und bezahlen wollen? n=127; k.A.=15	Buchung und Bezahlung per Smartphone-App	84%
	Buchung per Telefon und Bezahlung beim Fahrer/bei der Fahrerin im Fahrzeug	16%

Mit welchem zeitlichen Vorlauf würden Sie am ehesten eine Buchung vornehmen wollen? n=127; k.A.=16	kurzfristige, spontane Buchung kurz vor Fahrtbeginn (z. B. 20 bis 30 Minuten vor Fahrtantritt)	55%
	mittelfristige Buchung einer Fahrt (z. B. mehrere Stunden vor Fahrtantritt)	40%
	langfristige Buchung einer Fahrt (z. B. mindestens einen Tag vor Fahrtantritt)	5%

Wie würden Sie den Bedarfsverkehr vornehmlich nutzen wollen? (Mehrfachnennung möglich) n=223; k.A.=16	als Zubringer zum Bus	10%
	als Zubringer zum Zug	18%
	für Wege innerhalb von Lebach	35%
	für Wege, die außerhalb von Lebach in einer der Nachbargemeinden beginnen oder enden	37%

**KVS: Entwicklung und Umsetzung einer Mobilitätsstrategie „On-Demand“
am Beispiel der Stadt Lebach**
Ergebnisbericht

Frage	Antwortmöglichkeit	Ergebnis
Welche Nachbargemeinden außerhalb Lebachs wären das konkret? (Mehrfachnennung möglich) n=265; k.A.=51	Beckingen	<1%
	Dillingen	1%
	Düppenweiler	<1%
	Eiweiler	<1%
	Eppelborn	18%
	Heusweiler	17%
	Limbach	<1%
	Marpingen	1%
	Nalbach	7%
	Püttlingen	<1%
	Riegelsberg	<1%
	Saarbrücken	1%
	Saarlouis	1%
	Saarwellingen	10%
	Scheuern	<1%
	Schmelz	25%
	St. Wendel	<1%
Tholey	12%	
Wadern	<1%	
Wiesbach	1%	

Wann würden Sie den Bedarfsverkehr vornehmlich nutzen wollen? (Mehrfachnennung möglich) n=157-198; k.A.=52-117 (variieren je nach Tageszeit)	frühmorgens (5-8 Uhr)	54%
	morgens (8-11 Uhr)	54%
	vormittags (11-13 Uhr)	58%
	mittags (13-15 Uhr)	54%
	nachmittags (15-18 Uhr)	72%
	abends (18-22 Uhr)	72%
	nachts (22-5 Uhr)	61%
	gar nicht	9%
	Montag-Freitag	40%
	Samstag	35%
	Sonntag	26%