



ÖPNV-Konzept ab 1.1.2020 für Beckingen

1. Grundsätze des Konzepts

Das dem vorliegenden Antrag zugrundeliegende Verkehrskonzept leitet sich aus dem Nahverkehrsplan des Landkreises Merzig-Wadern vom November 2017 ab. Es wurde dabei die Chance genutzt, die in Kapitel 3.5 niedergelegte Planungsperspektive bereits weitgehend umzusetzen. Auch die nicht in der Vorabbekanntmachung vom 30.12.2017 genannten Linien sind bereits gedanklich in das Konzept integriert. Da diese in der Genehmigungshoheit der Antragsteller liegen, ist eine Integration in das Konzept bereits zum 1.1.2020 problemlos möglich. Berücksichtigt wird auch der zum saarVV-Tarif nutzbare SaarLuxBus, soweit dieser sinnvolle Verbindungen innerhalb des Kreises Merzig-Wadern anbietet.

1.1 Integraler Taktfahrplan

Das Fahrplankonzept fußt auf dem Gedanken des Integralen Taktfahrplans. Der Integrale Taktfahrplan oder kurz ITF ist ein Fahrplanmodell, in dem der Fahrplan nicht für jede Linie einzeln geplant wird, sondern die Taktfahrpläne unterschiedlicher Bahn- und Buslinien integriert betrachtet und aufeinander abgestimmt werden. Dadurch soll ein flächendeckendes Verkehrsnetz angeboten werden, in dem die Anschlüsse so gut wie möglich optimiert sind.

Auf einer Linie im Taktfahrplan begegnen sich die Fahrzeuge in die entgegengesetzte Richtung in regelmäßigen Abständen mit der Länge der halben Taktzeit, beim Stundentakt also alle 30 Minuten. Die Uhrzeiten, in der diese Zugbegegnungen eintreten, heißen Symmetriezeiten. Beim Stundentakt gibt es pro Stunde also zwei Symmetrieminuten, wobei sich die eine Symmetrieminute aus der anderen Symmetrieminute durch Addieren oder Subtrahieren der halben Taktzeit ergibt. Ein Symmetrieknoten hat als Knotenzeit eine der beiden Symmetrieminuten. Weil die zur Knotenzeit haltenden Fahrzeuge einer Linie dann paarweise am Haltepunkt stehen, kann unter den zugehörigen Linien von und in alle Richtungen umgestiegen werden. Ein Symmetrieknoten kann bei einem Stundentakt als 0-Knoten zur vollen Stunde oder als 30-Knoten zur halben Stunde eingerichtet werden. (vgl.: <https://www.zukunft-mobilitaet.net/42868/analyse/integraler-taktfahrplan-itf-schweiz-deutschland-deutschlandtakt-umsetzbarkeit-konzept/>)

Als Grundgerüst für den Aufbau des ITF im Landkreis Merzig-Wadern muss der Fahrplan der auch im Nahverkehrsplan als Hauptachse definierten Saartal-Bahnlinie (Kursbuchstrecke 685) gelten. Die Buslinien müssen hier auf die Bahnhöfe Beckingen, Merzig und Mettlach zu- und abbringen. Auch die Hauptachse der Linie R1 (Merzig – Wadern) ist auf diesen Knoten in Merzig angebunden. Leider ergibt sich die Problematik, dass im wichtigsten Bahnhof des Landkreises, Merzig, kein Symmetrieknoten besteht, so dass die Züge nicht gleichzeitig aus beiden Richtungen Merzig erreichen. Analog der Fahrplangestaltung der Linie R1 wurde daher festgelegt, dass im Stundentakt der wichtigste Anschluss abzunehmen ist, dies ist die Regionalexpress-(RE-)Linie von und nach Saarbrücken. Da diese Linie Merzig zur Minute :47 erreicht und zur Minute :10 abfährt ist es sinnvoll, dass die anschließenden Busse Merzig etwa zur Minute :55 verlassen und etwa zur Minute :05

ankommen. Da die Zugangswege zwischen Busbahnhof und Bahnsteigen kurz sind, ist diese Übergangszeit angemessen. Somit wird als sekundärer Anschluss auch die Regionalbahn-(RB-)Linie von und nach Trier angebunden. Bei einem Halbstundentakt kann als weiterer Anschluss auch die RB-Linie von und nach Saarbrücken sowie die RE-Linie von/nach Trier angebunden werden. Dies erfordert eine Ankunft der Busse etwa zur Minuten :45 und eine Abfahrt zur Minute :15.

Ein Symmetrieknoten zur vollen Stunde besteht jedoch in Beckingen, auch wenn dort nur RB-Züge halten. Somit kann hier die Linie ins Haustadter Tal den Anschluss sowohl von/nach Saarbrücken als auch von/nach Merzig und Trier sicherstellen. In Mettlach besteht kein Symmetrieknoten, Anschlüsse sind hier nur richtungsbezogen möglich.

1.2 Linieneinteilung und Nummerierung

Der Nahverkehrsplan fordert in Kapitel 3.5 eine Entzerrung der historisch gewachsenen und für den Fahrgast nicht immer nachvollziehbaren Linienstruktur. Damit wird eine Neunummerierung der Linien unausweichlich. Das zugrundeliegende Nummernkonzept ermöglicht es, die Linien sowohl geografisch als auch funktional logisch zuzuordnen:

- Die **Hunderterstelle** ist durch den saarVV als Landkreiskennziffer bereits gesetzt, alle Linien im Landkreis Merzig-Wadern werden im Bereich 200 – 299 nummeriert.
- Die **Zehnerstelle** ist die Gemeindekennziffer, sie gibt an, in welcher Gemeinde der Bedienungsschwerpunkt einer Linie liegt. Dabei bedeuten:

0	Stadt Wadern
1	Gemeinde Weiskirchen
2	Gemeinde Losheim am See
3	Gemeinde Beckingen
4	Stadt Merzig
5	Gemeinde Mettlach
6	Gemeinde Perl

- Die **Einerstelle** ist die Funktionskennziffer, sie gibt die Funktion einer Linie an. Dabei gilt, je niedriger die Zahl, desto wichtiger die Linie für den Jedermannkunden. Es bedeuten:

0	Haupt- und Nebenachsen
1-6	Ergänzungsachsen
7	Schulzubringerverkehre
8-9	Grundschul- und Kindergartenverkehre

1.3 Schülerverkehr

Im Regionalbusverkehr stellt der Schülerverkehr vor allem im ländlichen Raum wie dem Landkreis Merzig-Wadern das Rückgrat des ÖPNV dar, die große Mehrheit der Fahrgäste sind Schüler. Daher wird dem Schülerverkehr im Fahrplankonzept eine besondere Bedeutung beigemessen.

Schülerverkehre wurden weitgehend unverändert aus den Musterfahrplänen der Vorabbekanntmachung übernommen. Wo durch neue Entwicklungen Nachfrageänderungen absehbar sind, wurden diese bereits im Konzept umgesetzt, dies betrifft vor allen Dingen die freiwilligen und gebundenen Ganztagesangebote an den weiterführenden Schulen.

Grundsätzlich ist das Verkehrsangebot im Schülerverkehr als dynamisch anzusehen abhängig von Schülerströmen, Schulwahl, Jahrgangsgrößen und Stundentafeln. Der vorliegende Antrag bildet das Schülerverkehrsangebot für den Jahresfahrplan 2018 ab.

2. Fahrplankonzept

Entsprechend des neuen Liniennummernkonzeptes werden die Linien in der Gemeinde Beckingen im Bereich 230-239 nummeriert.

Linie 230

Die Linie 230 bedient die Nebenachse durch das Haustadter Tal zwischen Beckingen und Losheim. Um diese Region direkt an die Kreisstadt anzubinden und zur Feinerschließung im Saartal wird die Mehrzahl der Fahrten über Saarfels – Bietzen bis Merzig verlängert. Angeboten wird montags bis freitags ein durchgehender Stundentakt abgestimmt auf den Zuganschluss in Beckingen Bahnhof von und nach Trier bzw. Saarbrücken. In Merzig besteht darüber hinaus ein – wenn auch knapper – Anschluss von und nach Saarbrücken. In den Spitzenzeiten wird lastrichtungsbezogen ein Halbstundentakt ebenfalls abgestimmt auf den Zuganschluss in Beckingen angeboten, diese Kurse werden jedoch ab Oppen bis Nunkirchen weitergeführt. Schülerverkehre zu den Standorten Losheim, Beckingen und Merzig sind ebenfalls in diese Linie integriert. Zwischen Losheim und Wahlen entsteht ein dichtes Angebot abgestimmt mit der Linie 225.

Samstags werden fünf Fahrtenpaare, davon eines bedarfsgesteuert, zwischen Beckingen und Losheim angeboten, wovon drei Fahrtenpaare von/bis Merzig verkehren. Sonntags werden vier bedarfsgesteuerte Fahrtenpaare zwischen Beckingen und Losheim angeboten.

Linie 231

Die Linie 231 umfasst die vorwiegend schulbezogenen Fahrten aus dem Haustadter Tal bis Dillingen und Saarlouis. Dargestellt wird auch eine Umsteigeverbindung aus dem Haustadter Tal zum BBZ Nunkirchen mit Umstieg in Wahlen in die Linie 225. Das Angebot entspricht weitgehend dem Status Quo.

Linie 232

Die Linie 232 umfasst die Erschließungsfahrten zwischen Beckingen und Düppenweiler. Im Schülerverkehr werden einzelne Fahrten von/bis Merzig durchgebunden. Da Düppenweiler mehrheitlich in den Kreis Saarlouis orientiert ist, erfolgt die Hupterschließung durch die Linie 424 der KVS. Nachmittags werden drei Fahrten zusätzlich zur Bedienung der gebundenen und der freiwilligen Ganztagesesschule in Beckingen angeboten. Das Angebot entspricht ansonsten weitgehend dem Status Quo.

Linie 233

Auf der Linie 233 werden die bisher weitgehend auf der Linie 202 dargestellten Fahrten im Saartal auf der rechten Saarseite zwischen Saarlouis/Dillingen, Beckingen und Merzig zusammengefasst. Zwischen Beckingen und Merzig sind dabei die außerhalb des Stundentaktes der Linie 230 liegenden Fahrten, die vorwiegend dem Schülerverkehr dienen, hier enthalten. Teil der Linie ist auch der Schichtverkehr aus dem Saartal zur Dillinger Hütte, der samstags um eine Spätfahrt erweitert wird.

Linie 234

Um ein neues Angebot im Berufsverkehr handelt es sich bei der Linie 234. Angebunden wird der Raum Losheim und das Haustadter Tal, das aktuell einen sehr hohes PKW-Pendleraufkommen in diese Richtung aufweist, an die Fordwerke bzw. deren Zulieferbetriebe und die Dillinger Hütte. Das Fahrplanangebot ist montags bis samstags auf die Schichtzeiten abgestimmt. Das Angebot soll gemeinsam mit den betroffenen Unternehmen und deren Betriebsräten in Verbindung mit dem saarVV-Jobticket bei den Mitarbeitern beworben werden. Aus Gründen der Linienführung wird in diese Linie auch eine Schulrückfahrt aus Losheim integriert. Eine weitere neue Verbindung entsteht mittags vom BBZ Nunkirchen ins Haustadter Tal.

Linie 235

Die Linie 235 dient der Erschließung der Ortschaft Merchingen und umfasst die bislang auf der Linie 201 dargestellten Schul- und Pendlerfahrten von Merzig über Merchingen ins Haustadter Tal. Neben dem Status-Quo-Angebot wird eine zusätzliche Fahrt am späten Nachmittag von Oppen nach Merzig eingeführt.

Linie 236

Die Linie 236 dient dem Schülerverkehr zwischen dem Haustadter Tal und Merzig über Hargarten, der bisher ebenfalls in der Linie 201 dargestellt ist. Das Angebot entspricht dem Status Quo.

Linie 238

In der Linie 238 wird der bisher in der Linie 201 enthaltene Grundschulverkehr zu den Grundschulstandorten Düppenweiler und Honzrath dargestellt. Das Angebot entspricht dem Status Quo.

Linie 239

In der Linie 239 wird der bisher in der Linie 201 enthaltene Grundschulverkehr zur Grundschule Reimsbach dargestellt. Das Angebot entspricht dem Status Quo.

Linie 246

Die Linie 246 übernimmt die Fahrten der Linie 202 auf der linken Saarseite. Das Angebot entspricht dem Status Quo, soll aber perspektivisch mit dem der heutigen Linie 215 besser koordiniert werden.