

# ÖPNV-Konzept ab 1.1.2020 für Losheim am See



## 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 Vorabkennzeichnung 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**

Die ÖPNV-Grundbedienung der Gemeinde Losheim am See erfolgt vorwiegend über die Regionalbuslinie R1. Diese ist nicht Teil des beantragten Verkehrs, weil sie einem anderen Linienbündel zugeordnet ist. Die Linien 224, 225 und 226 werden nicht neu vergeben, da die Fa. Kirsch aber Teil der NMW ist, werden die Fahrpläne wo sinnvoll bis zum 1.1.2020 an das neue Konzept angepasst.

Entsprechend des neuen Liniennummernkonzeptes werden die Linien im Bereich 220-229 nummeriert.

### **Linie 204**

Die bisherige Linie 204 wird aufgrund ihrer Komplexität in drei Linien aufgeteilt. Unter der Nummer 204 verbleibt die Relation Wadern – Weiskirchen – Losheim. Bedient werden die Schulstandorte Losheim, Weiskirchen und Wadern. Das Angebot entspricht weitgehend dem Status Quo, mittags werden drei statt einer Fahrt ab Gymnasium Wadern geführt.

### **Linie 214**

Auf der Linie 214 sind die Fahrten von Weiskirchen und Losheim über Bergen und Britten nach Merzig im Schülerverkehr dargestellt. Diese sind heute Teil der Linie 204. Bedient werden die Schulstandorte Merzig und Weiskirchen. Zusätzlich bedient eine neue Fahrt um 17:00 Uhr das Ende der Ganztageschule in Weiskirchen bis Losheim, wo Anschluss in Richtung Britten, Bachem und Wahlen besteht. Das Angebot entspricht ansonsten dem Status Quo. Eine bessere Fahrplanabstimmung zwischen den Linien 214 und 224 soll bis zur Betriebsaufnahme erfolgen.

### ***Linie 222***

Die Linie 222 stellt den Marktbusverkehr zwischen Losheim und seinen Ortsteilen her. Das Angebot entspricht dem Status Quo unter Einbeziehung der aktuell einstweilig genehmigten Fahrten der Linie 233.

### ***Linie 223***

Die Linie 223 entsteht ebenfalls aus der heutigen Linie 204, sie umfasst deren westlichen Abschnitt zwischen Weiskirchen, Losheim und Merzig, wobei diese drei Schulstandorte bedient werden. Auch die Relation Merzig – Nunkirchen findet sich hier wieder. Zudem umfasst die Linie Fahrten in Ergänzung zur Linie R1 in den Tagesrandlagen. Eine bessere Fahrplanabstimmung zwischen den Linien 223 und 225 soll bis zur Betriebsaufnahme erfolgen.

### ***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. Da die Linie 230 künftig Wahlen im Stundentakt anbindet kann die Linie 225 die Relation Losheim – Nunkirchen künftig vermehrt direkt bedienen.

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 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.