
BESCHLUSSVORLAGE

(Nr. 0205/2016/2)

Beratungsfolge	Sitzungstermin	Behandlung
Kreistag	19.09.2016	öffentlich

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplans um Linienbündel

BESCHLUSSVORSCHLAG:

- Der Kreistag beschließt im Rahmen des gemeinsamen Beteiligungsverfahrens ZV VRT/Kreis Trier-Saarburg nach § 8 (3) Nahverkehrsgesetz die Abwägungsentscheidungen des Zweckverbandes VRT und des Landkreises Trier-Saarburg gemäß Anlage 1.
- Der Kreistag beschließt aufgrund der vorliegenden Abwägung die Fortschreibung des lokalen NVP um das Linienbündelungskonzept des Landkreises Trier-Saarburg gemäß dem vorliegenden Linienbündelungskonzept des ZV VRT und des Landkreises Trier-Saarburg als Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes.
- Sollten sich im Rahmen der Fortschreibung des regionalen und des lokalen Nahverkehrsplans neue Erkenntnisse ergeben, wird die Geschäftsstelle des ZV VRT beauftragt, Änderungsvorschläge zu den vorliegenden Linienbündeln zu erarbeiten.

Sachdarstellung:

Der Kreistag des Landkreises Trier-Saarburg hat in seiner Sitzung vom 28.09.2015 beschlossen, den lokalen Nahverkehrsplan um Linienbündel zu ergänzen. Gleichzeitig wurde der ZV-VRT mit der Durchführung des Beteiligungsverfahrens gem. § 8 Abs. 3 Nahverkehrsgesetz beauftragt.

Im Zeitraum ab dem 06.10.2015 wurde das Beteiligungsverfahren durchgeführt. Die eingegangenen Stellungnahmen und die korrespondierende Abwägungsentscheidung sind als Anlage 1 beigefügt.

Der ZV VRT hat die vorliegende Linienbündelung am 02.03.2016 als Fortschreibung des regionalen Nahverkehrsplans beschlossen. Nunmehr ist eine abschließende Entscheidung über die Fortschreibung des lokalen Nahverkehrsplans durch den Landkreis als zuständigem Aufgabenträger in Gestalt einer Ergänzung um eine Linienbündelung zu treffen. Zuständig ist der Landkreis dabei nur für die Linien, die innerhalb des Landkreises verlaufen und für grenzüberschreitende Linien ins Saarland. Diese sind in kursiver Schrift dargestellt. Für die übrigen Linien ist der ZV-VRT der Aufgabenträger.

Der Kreisausschuss hat in seiner Sitzung vom 20.06.2016 dem Kreistag die Fortschreibung des lokalen Nahverkehrsplans entsprechend dem obigen Beschlussvorschlag empfohlen. Der ÖPNV-Ausschuss wird sich in seiner Sitzung vom 30.06.2016 mit der Thematik befassen.

Die Bündelung von Linien erfolgt insbesondere zu dem Zweck, eine dauerhafte, kostengünstige Verkehrsbedienung im Sinne eines wirtschaftlichen Ausgleichs zwischen ertragsstarken und ertragsschwachen Linien zu sichern. Im Vorlauf zu Genehmigungs-/Ausschreibungswettbewerben kann die Bündelung von Linien vor "Rosinenpickerei" schützen, bei der sich Verkehrsunternehmen die Konzessionen für rentable Linien sichern, indem sie Angebote abgeben, diese kommerziell - also eigenwirtschaftlich - betreiben, während die verbleibenden, weniger rentablen Verkehre allein der Öffentlichen Hand überlassen werden.

1. Bündelbildung

1.1. Abwenden von „Rosinenpickerei“

Werden bei der Konzipierung von Linienbündeln gewinnbringende und defizitäre Relationen zusammengefügt, so wird hiermit erreicht, dass das Verkehrsunternehmen in die Verpflichtung gerät, seine Gewinne der rentablen Linien in die Finanzierung der ertragsärmeren Bereiche einzubringen. Der erweiterte Konzessionsschutz des Bündels sichert eine Abwehr konkurrierender Genehmigungsanträge auf ertragsstarke Einzellinien des Bündels und verhindert wirkungsvoll das Herauslösen aus dem vorgesehenen betrieblichen, wie wirtschaftlichen Verbund der Linien.

1.2. Bildung wirtschaftlicher Linienbündel

Da im Sinne des Ausschreibungsrechts Linienbündel Lose darstellen (vgl. § 97 (3) GWB), ist bei deren Bildung mit großer Sorgfalt vorzugehen. Bündelzuschnitte, die den Wettbewerbsteilnehmern bzw. Bietern der Ausschreibungen keine günstige Angebotskalkulation ermöglichen, können zu einer erheblichen Verteuerung der Angebote und zu einer dauerhaften Erhöhung des Zuschussbedarfs führen. Daher gilt es, bei der Zusammenstellung von Bündeln die Auswirkungen auf die Anbieter sowie den Fahrgastmarkt präzise abzuschätzen.

1.3 Ermessensspielraum

Bei der Konzipierung von Linienbündeln handelt es sich stets um Entscheidungen mit Ermessensspielraum. Die Entscheidung darf jedoch nicht von Beliebigkeit geleitet

sein. Die Bündelungsentscheidung ist nachvollziehbar zu begründen, wozu eine sorgfältige Abwägung zwischen dem öffentlichen Interesse und den weiteren Belangen zu treffen ist, z. B. durch Formulierungen im Nahverkehrsplan.

Folgende Kriterien sind bei der Ermessensentscheidung zu berücksichtigen:

Kriterium	Erläuterung
Integration der Bedienung	Eine integrierte Verkehrsbedienung in Hinsicht auf Fahrplan und Tarif sowie ein einheitlicher Marktauftritt i. S. v. § 8 Abs. 3 PBefG lassen sich am einfachsten bei der Bedienung der Linien durch ein und dasselbe Verkehrsunternehmen sicherstellen. Die Bedienung aus einer Hand in einem abgegrenzten Verkehrsraum kann ein entscheidendes Element bei der Ausschreibung auf Netto-Basis oder bei einer Brutto-Vertragslösung mit der Ausschüttung von Boni bei Zuwachs der Fahrgastzahlen darstellen.
Enge verkehrliche Verflechtung von Linien	Wenn entlang der betroffenen Linien in größerem Umfang Umsteigebeziehungen bestehen oder eine flächenhafte Erschließung erforderlich ist (bspw. bei Stadtverkehren), kommt diesem Kriterium eine hohe Bedeutung zu, da für die Herstellung der integrierten Bedienung kein anderes Mittel als die Linienbündelung verfügbar ist, das die gleiche Wirkung erzielen kann.
Betriebliche Optimierung	Die betriebliche Optimierung durch verbundene Produktion (Umlaufoptimierung) trägt entschieden zur wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung bei. I. S. v. § 8 Abs. 3 PBefG bildet dieser Umstand ein entscheidendes Kriterium für die Linienbildung. Es ist hierbei darzulegen, inwieweit die Linien- und Fahrplangestaltung im Einzelfall tatsächlich eine betriebliche Optimierung erlaubt. Maßgebend ist hier in der Regel, inwieweit durch die verbundene Produktion in der Hauptverkehrszeit Spitzenfahrzeuge einzusparen sind. Eher zufällige Durchbindungen in der Nebenverkehrszeit können nicht als Beleg herangezogen werden, wohl aber die kostengünstige Bedienung mehrerer Linien im Rahmen eines Fahrzeugumlaufes in der Schwachverkehrszeit.
Wirtschaftlicher Querausgleich zwischen den Linien	Die Zusammenfassung ertragsstarker und ertragsschwacher Linien zum Zwecke des wirtschaftlichen Ausgleichs zwischen den Linien stellt unter dem Aspekt der wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung ein zulässiges Ziel dar. Der Querfinanzierung von Linien sind allerdings enge Grenzen zu setzen. Ein wirtschaftlicher Ausgleich zwischen Linien ist nur dann zu rechtfertigen, wenn eine nennenswerte Zahl der Fahrgäste auch von diesem Solidarausgleich profitiert, d. h. wenn in angemessenem Umfang Umsteigebeziehungen zwischen den Linien bestehen.
Zubringerlinie und Hauptlinie	Werden wirtschaftlich schwache Zubringerlinien und ihre ertragsstarke Hauptlinie nicht gebündelt, so hat dies zur Folge, dass der Aufgabenträger die weniger rentablen Zubringerlinien als gemeinwirtschaftlichen Verkehr finanzieren und ausschreiben muss. Durch den hohen Zubringerwert profitiert hingegen der Betreiber der (ggf. kommerziellen) Hauptlinie von diesem

	gemeinwirtschaftlichen Verkehr. So kommt es zu einer indirekten Verschiebung von Beihilfen in den eigenwirtschaftlichen Bereich. Im Falle der Ausschreibung der Zubringerlinie käme dem Inhaber der Hauptlinie ein Wettbewerbsvorteil zu, da er sein Angebot unter Einbeziehung der zubringerbedingten Gewinne auf der Hauptlinie günstiger kalkulieren kann als andere Bieter. Aus diesem Grunde sind derlei existenziell wirtschaftlich verflochtene Linien miteinander zu bündeln.
Mittelstands-förderung Monopol-vermeidung	Die Grundrechte auf freie Berufsausübung und Chancengleichheit (Art. 12 GG, Art. 3 Abs. 1 GG bzw. Art. 2 Abs. 1 GG) sind bei der Linienbündelung unbedingt zu berücksichtigen. Der Aufgabenträger hat in diesem Sinne dafür zu sorgen, dass die Gewerbefreiheit nachhaltig gesichert ist. Bei der Linienbündelung sind daher auch deren Auswirkungen auf den Verkehrsmarkt in die Abwägung einzubeziehen. Der Erhalt und die Förderung einer vielfältigen Marktstruktur mit mittelständischen Unternehmen zur Vermeidung von Konzentrationsprozessen und Monopolbildungen sind somit ein tragfähiger Erwägungsgrund bei der Linienbündelung.
Berufszugang Wettbewerbs-förderung	Auch zu kleine Linienbündel führen zu Wettbewerbsverzerrungen, da sie Unternehmer mit bereits vorhandenem Standort und Linienverkehr vor Ort begünstigen. Unverfälschter Wettbewerb lässt sich nur durch einen im Einzelfall zu bestimmenden Mindestumfang gebündelter Linien gewährleisten, denn bei der Gestaltung des ÖPNV ist dem Gedanken der Wettbewerbsförderung Rechnung zu tragen. Ein natürlicher Standortvorteil der bereits ortsansässigen Verkehrsunternehmer stellt hingegen noch keine Wettbewerbsverzerrung dar. Wenn aber der Zuschnitt des Linienbündels einen derart geringen Leistungsumfang aufweist, dass sich selbst unter den vor Ort angesiedelten Unternehmen kein Wettbewerb entwickeln kann, kann die Konzipierung des Linienbündels rechtlich nicht mehr vertreten werden.

1.4. Rechtsfehlerhafte Kriterien

Rechtsfehler bei der Linienbündelung liegen dann vor, wenn sich der Aufgabenträger an nicht sachgerechten Kriterien orientiert. Diese laufen den Zielsetzungen von § 8 PBefG zuwider bzw. werden von § 9 PBefG nicht gedeckt. Zudem darf keine unzulässige Einschränkung der Chancengleichheit von Wettbewerbern bzw. des Grundrechts auf freie Berufsausübung vorgenommen werden.

So ist es nicht zulässig, dass Linienbündel unter dem Aspekt, bisherige Genehmigungsstrukturen zu erhalten, dem Bestandsunternehmen gezielt zukommen gelassen werden. Ebenso wenig ist die Schaffung von Gebietsmonopolen oder flächenhaftem Konkurrentenschutz durch § 9 Abs. 2 PBefG gedeckt.

Eine Bündelung von Linien, für die nicht hinreichend ein verkehrlicher, betrieblicher oder wirtschaftlicher Zusammenhang nachgewiesen werden kann, rechtfertigt nicht den damit verbundenen Eingriff in das Grundrecht der Berufsfreiheit und ist als rechtsfehlerhaft einzustufen. So ist es beispielsweise nicht sachgerecht, die in einem Verkehrsgebiet nicht einzuordnenden, übrig gebliebenen Linien zu einem oder mehreren "Restbündel(n)" zusammenzufassen oder ersatzweise einem ordnungsgemäß gebildeten Bündel zuzuordnen. In diesem Falle ist davon auszugehen, dass mit der Unterlassung einer Bündelung keine wirtschaftlichen oder

verkehrlichen Nachteile verbunden sind. Die Annahme ist irreführend, dass § 9 Abs. 2 PBefG den Aufgabenträger zur Bildung von Linienbündeln verpflichtet. Das Gesetz eröffnet im Sinne einer KannBestimmung zwar die Möglichkeit zur gebündelten Konzessionierung, sieht jedoch als "Normalfall" weiterhin die Einzelkonzessionierung vor, soweit kein zwingender Grund für die Linienbündelung spricht.

Irrig und rechtlich fehlerhaft ist zudem, bei der Bildung von Linienbündeln und deren Genehmigung davon auszugehen, dass lediglich gemeinwirtschaftliche Verkehre in Linienbündel einbezogen werden dürfen, eigenwirtschaftliche Einzellinien von vornherein außer Betracht zu bleiben hätten. Ebenso wenig darf bei der Bündelbildung die Erzielung der Gemeinwirtschaftlichkeit - oder der Kommerzialität - des Bündels als Begründung für die Wahl der Bündelkonzipierung herangeführt werden.

2. Linienbündel im Landkreis Trier-Saarburg

Im Landkreis Trier-Saarburg besitzen folgende Kriterien für die Linienbündelung eine höhere Bedeutung:

- Einzugsbereiche der zentralen Orte und Schuleinzugsbereiche
- Naturräumliche Grenzen (z. B. Bündelung der Verkehrsströme in Tallagen)
- Betriebsplanerische Aspekte (optimierte Umlaufbildung und Personaleinsatz)
- Verkehrsfunktion der Linien (Produkthierarchien mit entsprechender Angebotsdefinition)
- SPNV-Konzept „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“

2.1. Zuordnung der Linien

Auf Grundlage der vorgenannten Kriterien werden folgende Linienbündel gebildet:

- Linienbündel Römische Weinstraße
- Linienbündel Ruwertal-Hochwald
- Linienbündel Saargau
- Linienbündel Trierer Land

Die genaue Zuordnung der Linien ist den folgenden Tabellen zu entnehmen. Änderungen die im Rahmen des Beteiligungsverfahrens vorgenommen wurden, sind gekennzeichnet. Sie betreffen die Linien 201, 212 und 441.

Die Linien im Landkreis Trier-Saarburg werden folgenden Linienbündeln zugeordnet:

Linienbündel Römische Weinstraße ¹		
Liniennummer, Linienanfang und Linienende im Bestand, laut Genehmigungsliste LBM Trier vom 06.08.2015	Teilabschnitt der Bestandslinie die in das Bündel integriert werden soll	Planungslinien aus dem ÖPNV-Konzept RLP Nord, Linienanfang und Linienende, Planungsstand 13.07.2015
212 Trier - Wittlich	212 Trier – Schweich - Föhren – Bekond 212 Schweich – Föhren - Bekond	18 Trier - Issel – Schweich 22 Trier - Mertesdorf - Fell - Riol - Longuich - Schweich 27 Trier - Rodt - Zemmer – Schleidweiler 220 Trier - Kenn - Schweich - ... - Thörnich - - Neumagen-Dhron 224 Naurath - Föhren - Bekond 225 Trier - Kenn - Schweich - IRT Föhren - ... - Klüsserath - ... - Leiwen 226 Schweich - Rodt - Zemmer - Schleidweiler – Daufenbach 333 (RegioRadler) Trier - Schweich - ... - Neumagen-Dhron - Bernkastel-Kues
229 Zemmer - Schweich	229 gesamte Linie	
230 Schweich - Schweich	230 gesamte Linie	
231 Dudeldorf - Trier	231 Zemmer - Trier-Ehrang, Mäushecker Weg	
239 Naurath - Schweich	239 gesamte Linie	
333 Trier - Bullay	333 Teilabschnitt Trier - Neumagen-Dhron im Regelverkehr sowie Teilabschnitt Trier – Bernkastel-Kues im Freizeitverkehr (RegioRadler)	

Linienbündel Ruwertal-Hochwald¹		
Liniennummer, Linienanfang und Linienende im Bestand, laut Genehmigungsliste LBM Trier vom 06.08.2015	Teilabschnitt der Bestandslinie die in das Bündel integriert werden soll	Planungslinien aus dem ÖPNV-Konzept RLP Nord, Linienanfang und Linienende, Planungsstand 13.07.2015
30 Bonerath - Morscheid	30 gesamte Linie	
85 Bonerath - Trier HBF / Trier-Nord	85 Bonerath - Trier HBF	
86 Waldrach / Morscheid - Trier HBF	86 gesamte Linie	20 Trier - Korlingen - Waldrach - Thomm – Osburg 21 Trier - Korlingen - ... – Schöndorf - Holzerath - Bonerath
33 Trier - Hermeskeil	33 Trier - Hermeskeil (ohne Oberzerf – Greimerath ²)	23 Trier - Mertesdorf - Kasel - Waldrach - Korlingen - Trier 24 Trier - Mertesdorf - Kasel - Waldrach - Riveris – Morscheid
200 Trier - Hermeskeil/Börfink	200 gesamte Linie	200 Trier - Türkismühle 230 Trier - Gusterath - Pluwig - ... - Schillingen - Kell – Grim-burg - Gusenburg – Hermeskeil
202 Trier, Kaiserthermen - Hermeskeil/Börfink	202 gesamte Linie	231 Trier - Gusterath - Pluwig - ... - Schillingen - Kell - ... - Zerf - Irsch – Saarburg 235 Osburg - Farschweiler - . - Lorscheid - (Naurath (Hochw) - ... - Beuren - ... - Reinsfeld (- Kell)
206 Greimerath - Saarburg	206 gesamte Linie	236 Prosterath - Bescheid - Beuren - Hinzert - .. Hermeskeil 237 Hermeskeil - Damflos - Züsch - Neuhütten - Muhl
209 Hermeskeil - Börfink	209 Hermeskeil - Börfink (ohne Thiergarten, Malborn)	
210 Hermeskeil – Morbach	210 Hermeskeil - Geisfeld (ohne Thiergarten, Malborn)	
Linienbündel	Saargau¹	

Liniennummer, Linienanfang und Linienende im Bestand, laut Genehmigungsliste LBM Trier vom 06.08.2015	Teilabschnitt der Bestandslinie die in das Bündel integriert werden soll	Planungslinien aus dem ÖPNV-Konzept RLP Nord, Linienanfang und Linienende, Planungsstand 13.07.2015
203 Trier - Orscholz	203 gesamte Linie	
204 Trier - Oberremmel	204 gesamte Linie	205 Roscheid - Konz – Wasserliesch
205 Saarburg – Perl	205 gesamte Linie	206 Wiltingen - Krettnach - ... - Niedermennig - Konz - Tawern
241 Temmels – Saarburg	241 gesamte Linie	207 Pluwig – Konz 209 Stadtbus Saarburg
243 Wincheringen, Bf. - Saarburg	243 gesamte Linie	290 Saarburg - Wincheringen
244 Schoden - Saarburg	244 gesamte Linie	291 Saarburg - Niederleuken - ... - Tawern - Könen – Konz
245 Beuren - Freudenburg	245 gesamte Linie	292 Tawern – Wincheringen
246 Taben, Bf. - Freudenburg	246 gesamte Linie	293 Saarburg – Nittel
247 Kastel-Staad - Saarburg	247 gesamte Linie	294 Saarburg - Karen - Fisch - Söst – Wincheringen
		295 Saarburg - Trassem - ... - Freudenburg (- Orscholz - Mettlach)
		296 Beuren - Kirf - Freudenburg - ... - Taben-Rodt-Hamm
		297 Körrig - / Kelsen - Portz - Merzkirchen - Dittlingen - ... Helfant - / Dilmar - Kreuzweiler ... - Wincheringen

Linienbündel Trierer Land ¹		
Liniennummer, Linienanfang und Linienende im Bestand, laut Genehmigungsliste LBM Trier vom 06.08.2015	Teilabschnitt der Bestandslinie die in das Bündel integriert werden soll	Planungslinien aus dem ÖPNV-Konzept RLP Nord, Linienanfang und Linienende, Planungsstand 13.07.2015
3 Metzdorf - Trier	3 Metzdorf – Trier ¹	25 Trier - Sirzenich - Trierweiler 26 Trier - Sirzenich P+R - Aach - ... - Butzweiler – Newel 28 (Grewenich) - Metzdorf - Langsur - (/ Liersberg) Igel (- Trier) 250 Trier - Sirzenich P+R - Aach - Newel - Olk - ... - Echternach 251 Trier - Gewerbegebiet Sirzenich - Sirzenich - Trierweiler (- ... - Ralingen / - Fussenich) 261 / 262 Welschbillig - Idesheim - Ittel - Hofweiler - Kordel - Kimmlingen - Newel - Möhn - Träg – Welschbillig
81 Metzdorf - Tarforst, Karl-Carstens-Str.	81 entsprechend dem Teilabschnitt der Linie 3	
201 Trier – Prüm	201 Newel – Idesheim	
221 Udelfangen - Trier-Ehrang, Mäushecker	221 gesamte Linie	
221/223 Wintersdorf - Trier	223 gesamte Linie	
222 Butzweiler – Trier	222 gesamte Linie	
222 Neuhaus - Trier -Ehrang, Mäushecker		
441 Bollendorf - Trier	441 gesamte Linie im Freizeitverkehr, RegioRadler	

¹ Metzdorf – Trier nur Schülerverkehr; Regelverkehr Metzdorf - Igel

Anm.: Vor der Veröffentlichung der Vorabkenntmachungen für die Linienbündel erfolgt im Rahmen der Fahrplanerstellung eine Feinabstimmung mit allen angrenzenden Gebietskörperschaften.

Anm.: Die *kursiv* geschriebenen Bestands-Linien liegen in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Trier-Saarburg alle anderen in der Aufgabenträgerschaft des Zweckverbandes VRT.

2.1.1 Linienbündel „Römische Weinstraße“

Das Linienbündel Römische Weinstraße umfasst im Wesentlichen das Busverkehrsangebot im Gebiet der Verbandsgemeinde Schweich a.d. Römischen Weinstraße.

Alle aus dem Moseltal zwischen Trittenheim und Kenn verlaufenden Linien bedienen die Schulstandorte in Trier, Schweich und Neumagen-Dhron. Ergänzend sind die schulbezogenen Linien aus der Gemeinde Zemmer (VG Trier Land) im geplanten Linienbündel enthalten.

Mit Einführung des SPNV-Konzepts „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“ ist eine konsequente Ausrichtung des ÖPNV-Netzes auf die Verknüpfung mit dem Zug sinnvoll. Diese soll durch die Neuordnung des Busliniennetzes erfolgen und die bislang fehlenden Verbindungen zwischen der Eisenbahnstrecke Trier – Koblenz (Moselstrecke) und den Gemeinden an der Mosel herstellen. Durch die zusätzliche Ausrichtung der Linien auf einen Busanschlussknoten in Schweich (Schulzentrum) kann eine weitergehende Vernetzung gewährleistet werden. Wesentlich ist die betrieblich bereits heute schon vorhandene Trennung, der von Trier bis Bullay (/Neef) durchgehenden Konzession der Linie 333 in Neumagen-Drohn (Landkreis Bernkastel-Wittlich, Schulstandort auch für Schüler aus Trier-Saarburg), um eine weitere Optimierung des Fahrzeugeinsatzes zu erreichen. Die RegioRadler Leistungen im Abschnitt Trier – Bernkastel-Kues sollen diesem Linienbündel zugeordnet werden, da der verkehrliche Schwerpunkt im Landkreis Trier-Saarburg liegt. Die RegioRadler Leistungen sind bereits heute fahrplanmäßig in Bernkastel-Kues gebrochen.

Stichtag für die Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten ist der 31.08.2019. Dieser Termin resultiert aus der bis zum 31.08.2019 konzessionierten Linie 212 (Trier – Schweich – Wittlich). Bei der Linie 230 („Stadtverkehr Schweich“) ist nach Ablauf der aktuellen Genehmigung am 31.08.2025 zu prüfen, ob deren Aufgaben von den anderen Linien dieses Linienbündels übernommen werden kann. Andernfalls ist sie nach Ablauf der derzeitigen Konzession in das Linienbündel zu integrieren.

2.1.2 Linienbündel „Ruwertal-Hochwald“

Im Hinblick auf die sich ergänzenden und überlappenden Schülerverkehrsströme in den Verbandsgemeinden Ruwer, Hermeskeil und Kell am See ist die Zusammenfassung der in diesem Raum verkehrenden Linien zu einem gemeinsamen Linienbündel sinnvoll, wenn Synergien im Fahrzeugeinsatz erreicht werden sollen. Darüber hinaus kann durch diese Bündelung auch bei zukünftigen Veränderungen der Schulstandorte Kell und Zerf eine integrierte Verkehrsplanung gewährleistet werden.

Gleichzeitig ist mit der RegioLinie 200 (Trier – Hermeskeil – Türkismühle) eine bedeutende Linie vorhanden, die bereits heute ein Angebotsniveau aufweist, welches mit dem SPNV vergleichbar ist. Auf diese Linie sollen die Buslinien im Raum Hochwald mit

Zu-/Abbringerfunktion ausgerichtet werden, um eine attraktive und wirtschaftlich planbare Grundversorgung für den Verkehrsraum Hochwald anbieten zu können.

Die im Ruwertal verkehrenden Linien haben die Aufgaben, den Verkehr zu den Schulen in Kell, Zerf und Waldrach - sowie eine Verbindung von Zerf zum Schulstandort Saarburg sicherzustellen. Darüber hinaus bedienen diese Linien den starken Stadt-Umlandverkehr zwischen Trier und der VG Ruwer bzw. Kell am See. Daneben soll mit einer auf den Stadtverkehr Trier abgestimmten Bedienung die Anbindung der Universität verbessert werden. In dünner besiedelten Gebieten des Linienbündels soll ein Grundangebot mit anrufbasierten Systemen abgewickelt werden.

Stichtag für die Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten ist der ~~31.08.2021~~ 13.12.2021 zum Fahrplanwechsel des Schienenpersonennahverkehrs. Dieser Termin resultiert aus der bis zum 31.08.2021 konzessionierten Linien 206 (Greimerath – Zerf – Saarburg). Bei der Linie 207 (Trier - Niederzerf - Greimerath) ist nach Ablauf der aktuellen Genehmigung am 13.12.2024, die separat von den übrigen Linien im Raum betrieben werden kann, zu prüfen, ob diese Linie nach Ablauf der derzeitigen Konzession in das Linienbündel integriert werden kann.

2.1.3 Linienbündel „Saargau“

Die im Bereich der Verbandsgemeinden Saarburg und Konz verkehrenden Linien sollen im Linienbündel Saargau zusammengefasst werden, was durch die bereits vorhandene, fast vollständige Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten erleichtert wird.

Die wesentliche Verkehrsfunktion dieses Linienbündels ist die Bedienung der Schulstandorte in Konz und Saarburg sowie Orscholz (Saarland). Daraus resultiert bereits ein Fahrplan, welcher heute zum Teil bereits in engem wirtschaftlichem und schulischem Zusammenhang produziert wird. Durch die Ausrichtung auf die Schienen-Taktknoten in Wincheringen und Saarburg soll zusätzlich ein Angebot für den Übrigen Verkehr erreicht werden. Weitestgehend sollen diese Fahrten mit anrufbasierten Systemen abgewickelt werden.

In diesem Verkehrsraum sind sehr starke Verkehrsbeziehungen zum Großherzogtum Luxemburg vorhanden. Die zwischen Rheinland-Pfalz und Luxemburg verkehrenden Linien werden i.d.R. im Auftrag des Großherzogtums bedient und sind nicht Bestandteil der Linienbündelung.

Stichtag für die Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten ist der 31.12.2020. Das Ziel, den Harmonisierungstermin mit dem Fahrplanwechsel der Schienenlinien am 13.12.2020 zu konsolidieren, wird knapp nicht erreicht.

2.1.4 Linienbündel „Trierer Land“

Im Linienbündel Trierer Land sind die Linien organisiert, die die Gemeinden der Verbandsgemeinde Trier-Land (mit Ausnahme von Zemmer) bedienen. Innerhalb der Verbandsgemeinde existieren keine weiterführenden Schulen, so dass der überwiegende vom Landkreis zu organisierende schulrelevante Verkehr zu den Schulen in Trier ausgerichtet ist.

Daneben besteht ein starker Stadt-Umland-Verkehr, der mit dieser Linienbündelung künftig auch auf die im Rahmen des SPNV-Konzepts „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“ für den SPNV zu reaktivierende Trierer Weststrecke ausgerichtet werden soll. Verknüpfungspunkte werden die Bahnhöfe TR-Pallien, Kaiser-Wilhelm-Brücke und Igel sein.

Durch die gemeinsame Planung aller auf Trier zulaufenden Linien wird auch für den Stadtverkehr Trier in der Relation Hochschule – Trier Hauptbahnhof ein integriertes und wirtschaftliches Angebot möglich.

Stichtag für die Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten ist der 31.08.2019. Dieser Termin resultiert aus der bis zum 31.08.2019 konzessionierten Linien 201* (Trier – Bitburg – Prüm)*.

*Die Linie 201 ist Bestandteil eines Linienbündels des Landkreises Bitburg-Prüm, jedoch für die integrierte Planung im Korridor Sirzenich – Hochschule TR – Trier Hbf Voraussetzung.

2.2 Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten

Die Zusammenfassung von Linien innerhalb eines Bündels setzt die Harmonisierung von Genehmigungslaufzeiten der einzelnen Linien voraus. Die Zeitpunkte für Beginn und Ende der Linienlaufzeiten in einem potenziellen Bündel sind häufig von Linie zu Linie unterschiedlich. Es gilt daher, die Laufzeiten auf ein gemeinsames Enddatum zu harmonisieren. Bei der Genehmigung des Weiterbetriebs vorzeitig auslaufender Linienkonzessionen sind die jeweils festgelegten Stichtage (Harmonisierungszeitpunkte) zu beachten. Bei der zwischenzeitlichen Beantragung neuer Liniengenehmigungen sind deren Laufzeiten ebenfalls an den Harmonisierungszeitpunkt anzupassen.

Anlagen:

Anlage 1 Abwägungstabelle

Anlage 2 Übersichtskarte Linienbündel