

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
1	Walscheid – Reisen GmbH & Co. KG Vertreten durch Herrn Rechtsanwalt Dr. Sebastian Roling 02.12.2015	Soweit dies bereits jetzt möglich ist, äußern wir uns für die Mandantschaft auch für die Planungslinien des ÖPNV-Konzeptes RLP Nord. Die Mandantschaft ist betroffen hinsichtlich der vier Linien 33, 206, 231 und 331. Die Mandantschaft betreibt diese Linien zuverlässig und beanstandungsfrei eigenwirtschaftlich, dies teilweise bereits seit Jahrzehnten. Dabei erfüllt die Mandantschaft die bisherigen Vorgaben des Nahverkehrsplans sowohl in quantitativer, als auch in qualitativer Hinsicht.	Wird zur Kenntnis genommen.
2	Walscheid – Reisen GmbH & Co. KG Vertreten durch Herrn Rechtsanwalt Dr. Sebastian Roling 02.12.2015	Die Mandantschaft erbringt die Leistungen, ohne hierfür Zuschüsse der öffentlichen Hand zu erhalten. Die ÖPNV-Leistungen werden der Bevölkerung ohne Ausschreibungen und die damit verbundene Verwendung von Steuermitteln zur Verfügung gestellt. Umgekehrt, entrichtet die Mandantschaft für ihre Tätigkeit Gewerbesteuern zu Gunsten des Kreises. Die Linien tragen sich zwar selbst, dies allerdings nur in einem Umfang, der keine Quersubvention anderer Linien zulässt.	Wird zur Kenntnis genommen. Der Aufgabenträger muss Vorkehrungen für die Zukunft treffen. Angesichts der demographischen Entwicklung ist davon auszugehen, dass einige Verkehrsleistungen zukünftig nicht mehr ohne Zuschüsse der öffentlichen Hand erbracht werden können.

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
3	Walscheid – Reisen GmbH & Co. KG Vertreten durch Herrn Rechtsanwalt Dr. Sebastian Roling 02.12.2015 <u>Sinngemäß auch:</u> Saargau Linie on Tour GmbH & Co. KG vom 10.12.2015 IHK Trier vom 10.12.2015 MB Moselbahn Verkehrsbetriebsgesellschaft mbH vom 10.12.2015	Voraussetzungen der Bündelung sind nicht dargelegt. Die Voraussetzungen einer Bündelung gemäß § 9 Abs. 2 PBefG liegen nicht vor. Es ist bereits nicht hinreichend dargelegt, warum die Linien zukünftig gebündelt werden sollen. Zum Tatbestandsmerkmal der Erforderlichkeit im Lichte des § 8 PBefG enthalten Konzept und Verwaltungsvorgang bislang keine tragfähigen Ausführungen.	Grundlage für die Linienbündelung sind die in Anlage zum Beteiligungsverfahren dargestellten Aspekte. Die Bündelung von Linien verfolgt insbesondere den Zweck, eine dauerhafte, kostengünstige Verkehrsbedienung im Sinne eines wirtschaftlichen Ausgleichs zwischen ertragsstarken und ertragsschwachen Linien zu sichern. Es wird auf § 8 Abs. 3 PBefG verwiesen: "Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr ist der Aufgabenträger zuständig. Er definiert die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes sowie die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan. Dieser bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs."

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
4	Walscheid – Reisen GmbH & Co. KG Vertreten durch Herrn Rechtsanwalt Dr. Sebastian Roling 02.12.2015 <u>Sinngemäß auch:</u> IHK Trier vom 10.12.2015 Robert-Reisen GmbH & Co. KG vom 09.12.2015 Saargau Linie on Tour GmbH & Co. KG vom 10.12.2015	Bündelzuschnitt widerspricht GWB und VO (EG) Nr. 1370/07 Die Bildung derart großer Bündel widerspricht der rechtlichen Zielsetzung des Mittelstandsschutzes, wie es bundesrechtlich in § 97 Abs. 3 GWB und landesrechtlich im Mittelstandsförderungsgesetz Rheinland-Pfalz zum Ausdruck kommt. Ausweislich des Art. 5 Abs. 4 UA 2 VO (EG) Nr. 1370/07 sind kleine und mittlere Unternehmen im ÖPNV dergestalt definiert, dass diese über "nicht mehr als 23 Fahrzeuge" verfügen. OLG Frankfurt, Beschl. v. 10.11.2015-11 Verg 8/15. Der Bündelzuschnitt im vorgelegten Konzept widerspricht dem aufgrund mehr als doppelt so großer Bündel.	Bei der Linienbündelung sind deren Auswirkungen auf den Verkehrsmarkt in die Abwägung einbezogen worden. Der Erhalt und die Förderung einer vielfältigen Marktstruktur mit mittelständischen Unternehmen zur Vermeidung von Konzentrationsprozessen und Monopolbildungen ist beim Zuschnitt der Linienbündel Rechnung getragen worden. Die Leistungen in den zukünftigen Linienbündeln „Saargau“ und „Trierer-Land“ werden z. B. bereits heute im Wesentlichen von mittelständischen Unternehmen aus der Region erbracht. Der Begriff des kleinen oder mittleren Unternehmens ist im Rahmen der VO 1370/2007 eigenständig zu bestimmen (Hölzl ebenda VO 1370/2007 Art. 5 n. 80; Knauff, NZBau 2012, 65, 71; Winnes, VergabeR 2009, 712, 717). Dem Wortlaut der Vorschrift gemäß liegt ein derartiges Unternehmen vor, wenn es nicht mehr als 23 Fahrzeuge betreibt. Dieses Verständnis entspricht den Auslegungsleitlinien der Europäischen Kommission zu dieser Verordnung vom 29.3.2014 (dort 2.3.3).

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
5	Walscheid – Reisen GmbH & Co. KG Vertreten durch Herrn Rechtsanwalt Dr. Sebastian Roling 02.12.2015	Der Landkreis ist in Sachen ÖPNV in einen die Kreisgrenzen überschreitenden Verkehrsverbund eingebunden. De facto bildet der Kreis mit den anderen im Verbund zusammengeschlossenen Aufgabenträgern eine "Gruppe zuständiger Behörden" i. S. d. VO (EG) Nr. 1370/07 und muss daher im Rahmen dieser Gruppe handeln. Dass der Landkreis im Rahmen eines Verbundes einen "Alleingang" vornimmt, ist auch wirtschaftlich fraglich, denn die Verkehre überschreiten die Kreisgrenzen bis auf die Linie 206 alle. Dies ist ein Indiz für die vorhandenen Fahrgastströme, anderenfalls hätten sich die eigenwirtschaftlichen Linien nicht über Jahrzehnte so entwickelt. Durch das Bündelungskonzept werden diese gewachsenen Strukturen nicht hinreichend beachtet. Ein von den übrigen drei Landkreisen losgelöstes Bündelungskonzept ist in den gewachsenen Verkehrsraum nicht integriert und widerspricht somit bereits den rechtlichen Zielsetzungen einer Bündelung.	Der Zweckverband Verkehrsverbund Region Trier ist Aufgabenträger gemäß § 5 Abs. 1 NVG für Busverkehre, die die Grenzen zwischen Verbandsmitgliedern überschreiten (§ 3 Abs. 5 Verbandsordnung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Region Trier). Der Beschluss zum Start des Beteiligungsverfahrens zur Ergänzung des regionalen Nahverkehrsplanes VRT um das Linienbündelungskonzept Trier-Saarburg erfolgte in der Verbandsversammlung ZV VRT vom 23.09.2015 einvernehmlich durch alle Aufgabenträger im Verbund. Die Linienbündelungskonzepte der Mitglieder des ZV VRT sind im Rahmen der Planung zusammen betrachtet worden. Sobald die zuständigen politischen Gremien der jeweiligen Gebietskörperschaften über die Linienbündelungskonzepte der Landkreise Vulkaneifelkreis, Eifelkreis Bitburg-Prüm und Bernkastel-Wittlich informiert wurden, werden diese gestaffelt, voraussichtlich bis Juli 2016, in ein Beteiligungsverfahren gegeben werden. Die Entwicklung der Linienbündel erfolgte unabhängig von politischen Grenzen. Kreisgrenzen überschreitende Linien werden nach Kriterien, die bei der Bündelbildung anzuwenden sind, einem Bündel zugeordnet. Selbstverständlich enden sie auch künftig nicht an Bündel- oder Kreisgrenzen.

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
6	Walscheid – Reisen GmbH & Co. KG Vertreten durch Herrn Rechtsanwalt Dr. Sebastian Roling 02.12.2015 <u>Sinngemäß auch:</u> IHK Trier vom 10.12.2015 Müller-Kylltal-Reisen GmbH vom 09.12.2015 Saargau Linie on Tour GmbH & Co. KG vom 10.12.2015	Dem Bündelungskonzept liegt bislang keine tragbare wirtschaftliche Bewertung zugrunde. Dies dürfte bislang nicht der Fall sein, da nur die Betreiber über Informationen zu den Einnahmen verfügen. Zudem ist das Einnahmeaufteilungsverfahren im VRT derzeit streitig und ungeklärt. Konkrete Einnahmedaten können daher einzelnen Linien gar nicht mit hinreichender Sicherheit zugeordnet werden.	Eine Abfrage seitens der Aufgabenträger bei den Verkehrsunternehmen über Informationen zur Einnahmesituation führte nur bei wenigen kooperationswilligen Unternehmen zum Erfolg. Insofern waren die Aufgabenträger gehalten, über andere Daten eine Annäherung an die wirtschaftlichen Daten der Linien zu vollziehen. Der Einwand, dass dem Bündelungskonzept „keine tragbare wirtschaftliche Bewertung zugrunde“ läge, ist vor dem Hintergrund der Verweigerungshaltung der Verkehrsunternehmen nicht nachvollziehbar. Dennoch basiert die Linienbündelung auf einer umfangreichen Bestandsaufnahme u. a. des ÖPNV-Angebotes im Status Quo und daraus abgeleiteten Leistungsdaten wie Fahrplankilometer, Fahrplanstunden und Fahrzeugbedarfe. Als Datengrundlagen herangezogen wurden im Einzelnen z. B. die Fahrpläne im Status Quo, Schülerströme, Pendlerströme, Touristische Daten (Status Quo und Prognose 2026). Bezugsquellen der Daten sind u. a. das Statistische Landesamt Rheinland-Pfalz sowie die Mitglieder des ZV VRT.
7	Walscheid – Reisen GmbH & Co. KG Vertreten durch Herrn Rechtsanwalt Dr. Sebastian Roling 02.12.2015	Besonderes Gewicht liegt auf der Frage, wie und welchen Bündeln die Einnahmen auf Linien ermittelt und zugeordnet werden, welche die Kreisgrenzen überschreiten. Hiervon betroffen ist u. a. die Linie 33 der Mandantschaft.	Siehe Abwägungsentscheidung des ZV VRT in Zeile 6.

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
8	Walscheid – Reisen GmbH & Co. KG Vertreten durch Herrn Rechtsanwalt Dr. Sebastian Roling 02.12.2015 <u>Sinngemäß auch:</u> MB Moselbahn Verkehrsbetriebsgesellschaft mbH vom 10.12.2015 Müller-Kylltal-Reisen GmbH vom 09.12.2015 Robert-Reisen GmbH & Co. KG vom 09.12.2015 Saargau Linie on Tour GmbH & Co. KG vom 10.12.2015	Es ist im Einzelnen streitig, ob und inwiefern Bündelungen eigenwirtschaftlicher Linien überhaupt zulässig sind; wir meinen, dass angesichts des "Rosinenpickverbots" aus§ 13 Abs. 2 Nr. 3 lit. d) PBefG und dem Vorrang eigenwirtschaftlicher (Teil-) Leistungen aus§ 8 Abs. 4 PBefG keine Rechtfertigung mehr für Bündelungen aus rein wirtschaftlichen Gesichtspunkten gegeben ist. Bislang werden zudem alle Linien eigenwirtschaftlich beantragt, so dass es an einem Anknüpfungspunkt für eine "Ausgleichsbündelung" fehlt.	Bei der Linienbündelung sind deren Auswirkung auf den Verkehrsmarkt in die Abwägung einbezogen worden. Der Erhalt und die Förderung einer vielfältigen Marktstruktur mit mittelständischen Unternehmen zur Vermeidung von Konzentrationsprozessen und Monopolbildung ist beim Zuschnitt der Linienbündel Rechnung getragen worden. Die Linienbündelung ist als Instrument unabhängig davon, ob Verkehrsleistungen ausgeschrieben werden. So kann beispielsweise auch ein Genehmigungswettbewerb um Linienbündel stattfinden. Im Landkreis Trier-Saarburg gibt es darüber hinaus auch gemeinwirtschaftliche Linien (z. B. die RegioLinie 200) bzw. den Fall das Linienkonzessionen auslaufen und nicht mehr neu beantragt werden. Des Weiteren liegen dem ZV VRT bereits Anträge auf Zuschüsse auf Basis der allgemeinen Vorschrift vor. Unter Verweis auf die Angebotsausgestaltung auf den eigenwirtschaftlich betriebenen Linien in der Vergangenheit lässt sich erkennen, dass den Fahrgästen kontinuierlich immer weniger Fahrtmöglichkeiten zu Verfügung standen. Dies mag aus wirtschaftlichen Erwägungen der Unternehmen heraus nachvollziehbar sein, widerspricht aber dem Gedanken einer ÖPNV Grundversorgung für die gesamte Bevölkerung und nicht allein für das Nachfragesegment der Auszubildenden – und vielleicht das einiger Berufstätiger – im straßengebundenen ÖPNV.

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
9	Walscheid – Reisen GmbH & Co. KG Vertreten durch Herrn Rechtsanwalt Dr. Sebastian Roling 02.12.2015	Bei ungeklärten Einnahmedaten führt eine Bündelung allenfalls zur Ausschreibung von Bruttoverträgen, was die einleitenden Sätze des Konzepts vollkommen entwertet; denn dies führt dazu, die Verkehrsunternehmen aus der Einnahmeverantwortung zu entlassen, und- deutlich sichtbar am Beispiel des hessischen Brutto-Ausschreibungswettbewerbs - schon mittelfristig zu einer Marktverdrängung des Mittelstands und damit einhergehenden Verteuerung der Verkehre für die Aufgabenträger.	Im Rahmen des ÖPNV-Konzeptes RLP Nord sowie im Rahmen der Fahrgasterhebungen zur Neuordnung des Einnahmenaufteilungsverfahrens hat der ZV VRT ohne Erfolg, um die Kooperation der Unternehmen im Hinblick auf Einnahmedaten gebeten. Darüber hinaus wird die Begründung der Marktverdrängung des Mittelstands aufgrund der Ausschreibung von Bruttoverträgen – mit Bezug auf Hessen – nicht geteilt. Vielmehr haben dort verschiedene Unternehmen den Wandel im ÖPNV-Sektor, vornehmlich in den Qualitätsanforderungen, nicht hinreichend zur Kenntnis genommen. Die Einschätzung der „einhergehenden Verteuerung der Verkehre für die Aufgabenträger“ ist schlicht unrichtig.
10	Walscheid – Reisen GmbH & Co. KG Vertreten durch Herrn Rechtsanwalt Dr. Sebastian Roling 02.12.2015 Saargau Linie on Tour GmbH & Co. KG vom 10.12.2015	Ungeklärtes Schicksal der freigestellten Schülerverkehre Ungeklärt ist zudem das Schicksal der existierenden freigestellten Verkehre. Die Mandantschaft bemüht sich nunmehr bereits seit 14 Jahren um deren Integration in die Linie 231, was regelmäßig am hohen Verbundtarif und der damit verbundenen Kostensteigerung scheitert.	Freigestellte Schülerverkehre werden von den zuständigen Schulämtern beauftragt und sollen soweit möglich lt. § 3 Abs. 4 NVG in den ÖPNV integriert werden.

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
11	Walscheid – Reisen GmbH & Co. KG Vertreten durch Herrn Rechtsanwalt Dr. Sebastian Roling 02.12.2015 Saargau Linie on Tour GmbH & Co. KG vom 10.12.2015	Untaugliche Ermessenskriterien "Naturräume" sind vom PBefG nicht als taugliche Bündelungsgrundlage vorgesehen. Weiter begegnet auch das Abstellen auf das zentralörtliche Gefüge Bedenken. Dieses befindet sich demographisch bedingt schon derzeit in einem grundlegenden Wandel. Die klassischen Schuleinzugsbereiche gibt es schon jetzt nicht mehr. Das Konzept bildet dies nicht ab.	"Naturräume" werden vom PBefG als <u>ein</u> Kriterium Bündelungsbildung nicht ausgeschlossen. Das Zentrale-Orte-Prinzip bildet eine verlässliche Grundlage der verkehrlichen Angebotsplanung. Nicht nur der demographische Wandel, sondern auch die Veränderungen u. a. in der Schullandschaft, bei den Arbeitsplatzstandorten und im Freizeitverkehr wurden hierbei berücksichtigt. Dennoch lässt das Konzept einen gewissen Spielraum, bei der Umsetzung auf künftige Nachfrageveränderungen durch Angebotsanpassungen zu reagieren.
12	Walscheid – Reisen GmbH & Co. KG Vertreten durch Herrn Rechtsanwalt Dr. Sebastian Roling 02.12.2015 Saargau Linie on Tour GmbH & Co. KG vom 10.12.2015	Verkürzung der Genehmigungslaufzeiten Besonderer Kritikpunkt ist vorliegend die beabsichtigte Verkürzung von Genehmigungslaufzeiten.	Eine Befristung von bestehenden Linienkonzessionen ist nicht vorgesehen und wäre zudem nur auf freiwilliger Basis durch die Verkehrsträger möglich. Die Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten findet erst nach dem Auslaufen der jeweils aktuellen Konzessionen statt. Laut PBefG ist eine <u>maximale</u> Genehmigungslaufzeit von 10 Jahren <u>zugelassen</u>.

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
13	Walscheid – Reisen GmbH & Co. KG Vertreten durch Herrn Rechtsanwalt Dr. Sebastian Roling 02.12.2015	Die angedachte Umsetzungszeit des Bündels "Römische Weinstraße" zum 31.8.2019 ist angesichts des noch bestehenden Bedürfnisses zur inhaltlichen Begründung und Abstimmung zu kurz. Hinzuweisen ist insbesondere auch auf die zum Jahr 2022 bevorstehenden Veränderungen in punkto Barrierefreiheit - hier mangelt es noch weitgehend an der Schaffung der bauseitigen infrastrukturellen Voraussetzungen. Die Vorgaben zur Barrierefreiheit haben zudem direkte Auswirkungen nicht nur auf Wirtschaftlichkeitsüberlegungen, sondern auch auf die Frage der rechtmäßigen Genehmigungserteilung. Sinnvoll und angezeigt ist daher frühestens ein Bündelstart zu 2022- dies ermöglicht es sowohl Aufgabenträger als auch Unternehmen, in der dann beginnenden Genehmigungsperiode die zwingenden gesetzlichen Voraussetzungen zur Barrierefreiheit umzusetzen.	Grundlage der Linienbündelung sind die in der Anlage zum Beteiligungsverfahren vom 06.10.2015 dargestellten Aspekte. Die Vorgaben zur Barrierefreiheit ab 01.01.2022 wirken sich bereits heute direkt auf die Wiedererteilung bzw. Erteilung einzelner Liniengenehmigungen, die über das Jahr 2022 hinaus erteilt wurden (z. B. der Einsatz von Niederflurbussen), aus.

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
14	Walscheid – Reisen GmbH & Co. KG Vertreten durch Herrn Rechtsanwalt Dr. Sebastian Roling 02.12.2015	Aus der Sitzungsvorlage vom 23.9.2015, dort Seite 4, lässt sich entnehmen, dass Motivation für die Linienbündelung ist, die Genehmigungslaufzeit für die Ende 2016 auslaufenden Linien 221 (Linienbündel Trierer Land) und 333/1 (Linienbündel Römische Weinstraße) auf unter zehn Jahre, nämlich auf den Harmonisierungszeitpunkt 31.8.2019 (beide Linienbündel) zu begrenzen. Die Antragsteller sollen so darauf verwiesen werden, ihre eigenwirtschaftlichen Anträge auf eine Genehmigungslaufzeit von nur zwei Jahren und acht Monaten zu beschränken, anstelle der vom Gesetz vorgesehenen zehn Jahre. Diese Motivation hinsichtlich jeweils einer Linie aus einem beabsichtigten Bündel taugt nicht zur Rechtfertigung des Eingriffs in alle anderen vom Bündel betroffenen Linien. Abgesehen davon, dass dies bei Umsetzung einen ungerechtfertigten Eingriff in die Rechte jener Antragsteller darstellen würde.	Grundlage für die Linienbündelung sind die in der Anlage zum Beteiligungsverfahren dargestellten Aspekte. Darüber hinaus liegt die „Motivation“ der Aufgabenträger in der Schaffung eines zukunftsorientierten ÖPNV-Angebots für alle Bürgerinnen und Bürger. Die über viele Jahre zu beobachtenden Angebotskürzungen auf den eigenwirtschaftlich konzessionierten Linien, die in Folge zu einer weitgehenden Akzeptanz nur noch bei den „captive ridern“ führte, widerspricht dem Grundgedanken einer ausreichenden Grundversorgung mit dem ÖPNV in allen Landesbereichen. Insofern wird eine frühzeitige Realisierungsmöglichkeit des neuen Konzepts angestrebt. Die Auffassung, dass „das Gesetz“ hinsichtlich der Genehmigungslaufzeit 10 Jahre vorsieht, wird nicht geteilt. Laut PBefG ist eine <u>maximale</u> Genehmigungslaufzeit von 10 Jahren <u>zugelassen</u> .

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
15	Walscheid – Reisen GmbH & Co. KG Vertreten durch Herrn Rechtsanwalt Dr. Sebastian Roling 02.12.2015 Saargau Linie on Tour GmbH & Co. KG vom 10.12.2015	Teilweise wird vertreten, dass dem Bündelungskonzept der Gedanke zugrunde liegt, dass Verkehre von der Straße auf die Schiene verlegt werden sollen. Dem treten wir entgegen. Lange Buslinien würden in Bezug auf die Fahrgastverschiebung auf die Schiene gebrochen; die Busverkehre würden hierdurch verkürzt und somit stark verteuert. Die Busse müssten die Fahrgäste auch zu Spitzenzeiten auf die Schiene bringen. Die Bahn kann die hierfür erforderliche Kapazität gar nicht leisten, es sei denn es würden erhebliche Schienenleistungen aufgesetzt. Dieses würde erneut zu einer erheblichen Vertéuerung des ÖPNV führen. Sollen insoweit die Busse die Spitzenlast übernehmen, ist dies nicht mehr zu den heutigen Kosten möglich, da die Spitzenlasten dann mit der Schiene abzustimmen sind. Zudem sind die Busse für die Schwachlastzeiten in den Umläufen gänzlich verplant, so dass diese Spitzenverkehre ein Vielfaches teurer würden, als sie es heute sind.	Das NVG RLP und der NVP des ZV VRT (S. 38) verweist auf eine Vernetzung von Bus und Schiene. Zitat: NVG § 3 (3) letzter Satz: „Die Angebote des übrigen öffentlichen Personennahverkehrs sollen auf den Schienenpersonennahverkehr ausgerichtet und mit ihm verknüpft werden.“ Diese Verknüpfung wird beispielsweise im „ÖPNV-Konzept RLP Nord“ an geeigneten Stationen empfohlen. Damit geht letztlich eine Stärkung des Systems Öffentlicher Nahverkehr einher, wenn die Systeme auf Straße und Schiene optimal aufeinander abgestimmt werden: Für längere Distanzen die Schiene mit kurzen Fahrzeiten und hohem Komfort; für kürzere Distanzen kann der Omnibus seine Systemvorteile nutzen, den Kunden in geringer besiedelten Bereichen eine bedarfsgerechte Bedienung zur Verfügung zu stellen. Die konsequente Vernetzung und Abstimmung beider Systeme führt erfahrungsgemäß zu vermehrter Fahrgastnachfrage, die damit das öffentliche Nahverkehrssystem effizienter gestalten.

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
16	Walscheid – Reisen GmbH & Co. KG Vertreten durch Herrn Rechtsanwalt Dr. Sebastian Roling 02.12.2015	Zur Linie 33 Die Linie soll Bestandteil des Linienbündels "Ruwertal-Hochwald" werden. Als Harmonisierungszeitpunkt für das Bündel ist der 31.8.2021 avisiert. Die Linie ist bis zum 31.5.2021 genehmigt. In Verbindung mit dem avisierten Harmonisierungszeitpunkt 31.8.2021 ergäbe sich eine Genehmigungslaufzeit von nur drei Monaten für die Anschlussgenehmigung. Im Rahmen einer so kurzen Laufzeit können die für einen eigenwirtschaftlichen Verkehr notwendigen Investitionen nicht amortisiert werden. Der Harmonisierungszeitpunkt muss derart gelegt werden, dass sich Mindestlaufzeiten von fünf Jahren ergeben.	Es ist nicht ersichtlich, auf welche Investitionen hier abgestellt wird. Genehmigungen mit kurzer Laufzeit sind nicht ungewöhnlich, wenn diese wie vorliegend für eine Übergangszeit erteilt werden. Die Leistung kann mit Bestandsfahrzeugen erbracht werden.

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
17	Walscheid – Reisen GmbH & Co. KG Vertreten durch Herrn Rechtsanwalt Dr. Sebastian Roling 02.12.2015	Zur Linie 231 Die Linie soll Bestandteil des Linienbündels "Römische Weinstraße" werden. Als Harmonisierungszeitpunkt für dieses Bündel ist der 31.8.2019 avisiert. Die Linie ist derzeit bis zum 30.5.2017 genehmigt. In Verbindung mit dem avisierten Harmonisierungszeitpunkt 31.8.2019 ergäbe sich eine Genehmigungslaufzeit von nur zwei Jahren für die Anschlussgenehmigung. Im Rahmen einer so kurzen Laufzeit können die für einen eigen wirtschaftlichen Verkehr notwendigen Investitionen nicht amortisiert werden. Der Harmonisierungszeitpunkt muss derart gelegt werden, dass sich Mindestlaufzeiten von fünf Jahren ergeben.	Es ist nicht ersichtlich, auf welche Investitionen hier abgestellt wird. Genehmigungen mit kurzer Laufzeit sind nicht ungewöhnlich, wenn diese wie vorliegend für eine Übergangszeit erteilt werden. Die Leistung kann mit Bestandsfahrzeugen erbracht werden.
18	Walscheid – Reisen GmbH & Co. KG Vertreten durch Herrn Rechtsanwalt Dr. Sebastian Roling 02.12.2015	Zur Linie 331 Die Linie ist nicht im Bündel "Römische-Weinstraße" aufgeführt, räumlich aber von diesem betroffen. Die Linie ist noch bis zum 31.8.2024 genehmigt, so dass der beabsichtigte Harmonisierungszeitpunkt 31.8.2019 nicht passt. Ein Bündel kann nach allgemeiner Rechtsmeinung frühestens auf den Zeitpunkt des Auslaufens der längslaufenden Liniengenehmigung harmonisiert werden.	Linie 331 ist Teil eines Linienbündels des Eifelkreises Bitburg-Prüm.

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
19	Walscheid – Reisen GmbH & Co. KG Vertreten durch Herrn Rechtsanwalt Dr. Sebastian Roling 02.12.2015 Saargau Linie on Tour GmbH & Co. KG vom 10.12.2015	Im Falle der Verabschiedung der Nahverkehrspläne in dieser Form, Normenkontrollklage beim Rheinland-Pfälzischen Oberverwaltungsgericht	Der Nahverkehrsplan besitzt weder Verwaltungsakt- noch Rechtsnormqualität und kann daher mit der Normenkontrolle nicht vor Gericht gebracht werden (§ 47 Abs. 1 VwGO).

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
20	MB Moselbahn Verkehrsbetriebsgesellschaft mbH vom 10.12.2015 Sinngemäß auch: Müller-Kylltal-Reisen GmbH vom 09.12.2015	Die im Schreiben vom 5. Oktober 2015 zur Verfügung gestellten Unterlagen zur Linienbündelung im Kreis Trier-Saarburg (13 Seiten) enthalten einen vierseitigen allgemeinen einleitenden und rechtlich einordnenden Teil, der nur wenig Interpretationsspielraum zulässt. Die etwas irritierende Feststellung, dass die Linienbündelung im Kreis Trier-Saarburg der Abwendung von "Rosinenpickerei" (1.1) und der Erhöhung der Wirtschaftlichkeit (1.2) diene, ist ebenso wenig klärend, wie die Auflistung der für den Ermessensspielraum (1. 3) heranzuziehenden Kriterien. Auch die Darlegung der rechtsfehlerhaften Kriterien (1.4) dient nicht der Klärung des Sachverhalts, sondern nur der Abgrenzung zu benachbarten rechtlichen Themenfeldern. Zusammenfassend ist dem einleitenden Kapitel der Anlage zum Beteiligungsverfahren keine Beantwortung der Frage nach dem "Warum" und nach dem "Warum jetzt" der Linienbündelung im Kreis Trier-Saarburg zu entnehmen.	Wird zur Kenntnis genommen.

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
21	MB Moselbahn Verkehrsbetriebsgesellschaft mbH vom 10.12.2015	Erläuterung zum Tagesordnungspunkt 4 der Sitzung des ZV VRT vom 23. September 2015. Dort ist unter dem Stichwort Harmonisierung von Genehmigungslaufzeiten zu lesen:" Mit der Linienbündelung im Landkreis Trier-Saarburg zum jetzigen Zeitpunkt soll verhindert werden, dass die bereits Ende 2016 . . . aus/aufende(n) Konzession(en) ... 33311 ... noch einmal ... auf 10 Jahre vergeben werden, so dass eine Umsetzung des ÖPNV Konzeptes RLP Nord hier voraussichtlich frühestens 2026 möglich wäre.Einen solchen "Rechtsgrund", der auf eine Verhinderung einer Liniengenehmigung abzielt, sieht aber das PBefG nicht vor. Vielmehr sieht das PBefG und die Rechtsprechung vor, zuerst nach den entsprechenden Kriterien die Verkehre zu bewerten und anschließend, falls überhaupt notwendig, den Nahverkehrsplan zu ändern und eine Linienbündelung herbei zu führen.Die Begründung zielt allerdings nicht auf das Bündelungskonzept des Landkreises Trier Saarburg, das Inhalt der Stellungnahme sein soll. Vielmehr zielt es auf das ÖPNV Konzept RLP Nord, um das es hier aber tatsächlich gar nicht geht.	Grundlage für die Linienbündelung sind die in der Anlage zum Beteiligungsverfahren dargestellten Aspekte und eine umfangreiche Bestandsaufnahme (vgl. dazu auch Abwägungsentscheidung des ZV VRT, S. 2, Zeile 6). Darüber hinaus liegt die „Motivation“ der Aufgabenträger in einer raschen Schaffung eines zukunftsorientierten ÖPNV-Angebots für alle Bürgerinnen und Bürger. Die über viele Jahre zu beobachtenden Angebotskürzungen auf den eigenwirtschaftlich konzessionierten Linien, die in Folge zu einer weitgehenden Akzeptanz nur noch bei den „captive ridern“ führte, widerspricht dem Grundgedanken einer ausreichenden Grundversorgung mit dem ÖPNV in allen Landesbereichen. Insofern wird eine frühzeitige Realisierungsmöglichkeit des neuen ÖPNV-Konzeptes RLP Nord angestrebt.

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
22	MB Moselbahn Verkehrsbetriebsgesellschaft mbH vom 10.12.2015	Zur Beantwortung der Frage nach dem "Warum" kann man auf der Seite 5 nachlesen, welche Kriterien zur Linienbündelung geführt haben. Da sind neben den Einzugsbereichen von zentralen Orten und Schulen, die naturräumlichen Grenzen, die betriebsplanerischen Aspekte, die Produkthierarchie und das SPNV-Konzept Rheinland-Pfalz-Takt 2015 aufgeführt. Eine tiefere Auseinandersetzung mit den benutzten Kriterien erfolgt für den Stellungnehmenden leider nicht.	Eine tiefere Auseinandersetzung mit den benutzten Kriterien erfolgt in der Anlage zur Linienbündelung, ab Seite 9 in Kapitel 2.1.1 bis 2.1.4 (vgl. dazu auch Abwägungsentscheidung, Seite 5, Zeile 6)
23	MB Moselbahn Verkehrsbetriebsgesellschaft mbH vom 10.12.2015	Bei diesen Linienbündeln ist die MB Moselbahn Verkehrsbetriebsgesellschaft mbH mit ihren Linien 441 (Trier - Bollendorf) und 333 (Trier - Bullay) direkt betroffen. Mit den zahlreichen Problemen, die bei der Abgrenzung der Einzugsbereiche Zentraler Orte auftreten können, beschäftigt sich die Raumplanung seit den 1930er Jahren. Regelmäßig werden die Landesentwicklungsprogramme fortgeschrieben und umgestaltet. Die Nomenklatur der jeweiligen Hierarchiestufen unterliegen ebenso wie die Merkmale zur Abgrenzung einem steten Wandel, der dazu nicht frei ist von Moden und politischen Wünschen.	Das Zentrale-Orte-Prinzip bildet <u>eine</u> verlässliche Grundlage der verkehrlichen Angebotsplanung. Die Ausweisung von zentralen Orten richtet sich nach der Vielzahl der Funktionen, die eine Gemeinde / eine Stadt erfüllt (Arbeitsplätze, Einkaufsmöglichkeiten, Schulen, Verwaltungen usw.). Der regionale Raumordnungsplan Region Trier sowie die Nahverkehrspläne im VRT werden regelmäßig fortgeschrieben, um Veränderungen gerecht zu werden. Darüber hinaus wurden nicht nur der demographische Wandel, sondern auch die Veränderungen u. a. in der Schullandschaft, bei den Arbeitsplatzstandorten und im Freizeitverkehr berücksichtigt. (vgl. dazu auch Abwägungsentscheidung, S. 5, Zeile 6)

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
24	MB Moselbahn Verkehrsbetriebsgesellschaft mbH vom 10.12.2015	Die rheinland-pfälzische Schullandschaft nicht zuletzt mit der Streichung der Hauptschulen und der Bildung neuer Schulformen wie der RS plus oder der IGS sowie der Ganztagschulen völlig neu sortiert wird, stellt sich die Frage, welchen Regularien folgend aus den diffusen Einzugsbereichen fundierte Ableitungen für eine, den Ansprüchen an einen wirtschaftlichen ÖPNV gerecht werdende Bündelplanung zu Grunde gelegen haben können? Am Beispiel der Verbandsgemeinde Trier-Land (betroffen sind hier die Linien 3, 81, 201, 221, 222 und 441) wird dies deutlich: Das Oberzentrum Trier ist nicht das vorrangige Ziel im Schülerverkehr aus dem genannten Gebiet; die Schülerströme aus dem Bereich des Linienbündels Trierer Land fließen in sehr unterschiedliche Richtungen - darunter auch Trier-ein erheblicher Teil fließt aber nach Schweich und Ehrang-Mäushecker Weg, ein anderer Teil nach Irrel; Welschbilliger Schüler/innen nutzen Bitburg als Alternative. Die Moselbahn (441) fährt Schüler/innen in beträchtlicher Zahl nach Biesdorf und damit also über Bündelgrenzen hinaus.	Die nächstgelegenen weiterführenden Schulen befinden sich im Oberzentrum Trier. Zu diesen Schulen sollen die Schüler möglichst umsteigefrei befördert werden. Darüber hinaus ist die Schülerbeförderung nur eine Funktion der Linien im Linienbündel bzw. nur ein Kriterium für die Linienbündelung. Grundlagen für die Linienbündel sind Daten des statistischen Landesamtes RLP sowie der Landkreise des ZV VRT und der Stadt Trier (u. a. Schulentwicklungsplan, Schülerverflechtungen, Satzung und Richtlinie über die Schülerbeförderung des Landkreises Trier-Saarburg vom 22.06.2010.) Die verschiedenen Schülerströme wurden also berücksichtigt und werden im Rahmen der zum Bündelstart relevanten Daten bei Bedarf angepasst. Die Schülerbeförderung nach Biesdorf ist zukünftig Bestandteil eines Linienbündels des Landkreises Bitburg-Prüm.

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
25	MB Moselbahn Verkehrsbetriebsgesellschaft mbH vom 10.12.2015	Mit keinem Wort und auch mit keiner Linie wird die Problematik der Grenzpendler, die in großer Zahl die grenzüberschreitenden Busse -oftmals mit Anschlussfahrten- nutzen um ihre Arbeitsplätze in Luxemburg zu erreichen. Nicht nur Trier und Luxemburg sind Arbeitsplatzzentren, sondern auch das große Gewerbegebiet Trierweiler-Sirzenich, der nahe Flugplatz Bitburg (Konversionsgebiet/Gewerbegebiet), aber auch die Hochschule und die Universität Trier stellen massive Zielorte für Fahrgäste aus dem "Bündelungsraum" und darüber hinaus dar. Folgt das Linienbündel diesen Strömen? Begründet einer der genannten Quelle-Ziel-Relationen das Bündel Trierer Land? Im Gegenteil: die Bündel werden willkürlich und ohne Berücksichtigung der realen Fahrgastströme gebildet.	Dem Konzept liegt eine umfangreiche Bestandsaufnahme zu Grunde (vgl. dazu auch Abwägungsentscheidung, S. 5, Zeile 6). Die Anbindung des Gewerbegebietes Trierweiler-Sirzenich sowie des Flugplatzes Bitburg, der Hochschule sowie der Universität Trier wurden entsprechend berücksichtigt. Die „Problematik der Grenzpendler“ ist ebenfalls aus der Bestandsaufnahme bekannt. Allerdings liegen die grenzüberschreitenden Busse Luxemburg – Landkreis Trier-Saarburg in der Aufgabenträgerschaft des Großherzogtums Luxemburg und können deshalb nicht Bestandteil dieser Linienbündelung sein.
26	MB Moselbahn Verkehrsbetriebsgesellschaft mbH vom 10.12.2015	Da die Willensbildung im benachbarten Landkreis Bitburg-Prüm und in der benachbarten Stadt Trier noch nicht so weit gediehen ist wie dies offenbar im Kreis Trier-Saarburg schon geschehen ist, geböte es sich aus verkehrswirtschaftlichen Gründen oder zumindest doch der Fairness halber von selbst die Linienbündel und deren Zuschnitt und Ausprägung mit den Nachbarn abzustimmen und als Gesamtkonzept zu optimieren. Es ist zumindest fraglich, ob dies im vorliegenden Falle geschehen ist.	Die Linienbündelung ist mit den benachbarten Aufgabenträgern abgestimmt.

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
27	MB Moselbahn Verkehrsbetriebsgesellschaft mbH vom 10.12.2015	Die Mosel gehört zu den bedeutendsten zusammenhängenden Kulturlandschaften in Deutschland. Der Fluss selbst und der alles dominierende Weinanbau haben zu einer Siedlungsstruktur geführt, die weitgehend eindimensional dem Flusslauf folgt und nicht mit den klassischen Kriterien des Zentralörtlichen Systems verarbeitet werden kann. Die nahegelegenen Höhentale sind schon nach wenigen Kilometern nicht mehr zum Fluss, sondern zu den "Zentralen Orten" der Hochflächen hin orientiert. Daraus folgt, dass die Schülerinnen und Schüler im Wesentlichen dem Flusslauf in ihrer Orientierung zur Schule folgen. Den Zuläufen von Ruwer und Kyll, aber auch der sich öffnenden Wittlicher Talweite, folgen Subsysteme an Schülerströmen, die in der Regel nicht dem Zentralörtlichen System folgen. Die westlichen Zielorte liegen neben Trier als überragendem Zentrum in Schweich, Trier-Ehrang und Waldrach. Aber auch in Salmtal, Wittlich und Neumagen im Landkreis Bernkastel-Wittlich. Alle diese Standorte haben neben ihrer schulischen Bedeutung auch eine wirtschaftliche Bedeutung und halten entsprechend viele Arbeitsplätze vor. Für den ÖPNV und den Fahrgast völlig nebensächlich ist das administrative Kriterium, das hier doch offensichtlich die Bündelbildung stark beeinflusst hat. Wie anders lässt sich erklären, dass von wenigen - ebenfalls nicht erklärbaren - Ausnahmen abgesehen die Verbandsgemeinden als Abgrenzungskriterium fungieren? Die Antwort kann nur darin liegen, dass politische und nicht verkehrliche bzw. verkehrswirtschaftliche Ziele im Vordergrund des Linienbündelungskonzepts stehen.	Die Verbandsgemeinden fungieren nicht als Abgrenzungskriterium. Die Linienbündelung basiert auf einer umfangreichen Bestandsaufnahme, u. a. Bevölkerungsdaten, Schülerströme, Pendlerströme, Touristisches Verkehrskonzept des ZV VRT etc. (vgl. hierzu auch Abwägungsentscheidung S. 5, Zeile 6). Die verschiedenen Schüler- und Pendlerströme wurden also berücksichtigt (auch die Schülerströme nach Neumagen-Dhron) und werden im Rahmen der zum Bündelstart relevanten Daten bei Bedarf angepasst. In den Erläuterungen zu den Linienbündeln in der Anlage zum Beteiligungsverfahren werden die Verbandsgemeinden, die von der Linienbündelung betroffen sind, lediglich benannt, um die räumliche Ausdehnung des jeweiligen Linienbündels zu beschreiben. Anlage zum Beteiligungsverfahren vom 06.10.2015, Auszug, S.9 ff Kapitel 2.1.1 Linienbündel „Römische Weinstraße“ ... „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.“

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
28	MB Moselbahn Verkehrsbetriebsgesellschaft mbH vom 10.12.2015	Die einwohnerstarken Orte im mittleren Moseltal zwischen Schweich und Bullay waren seit der Aufgabe der Moseltalbahn stets schienenfern. Die Reisewege im Nahverkehr sind zwischen Schweich und Bullay immer unmittelbar an der Mosel geblieben. ...Ein öffentliches Nahverkehrsangebot auf und über die Höhen verbot sich schon allein aus Fahrzeitgründen. Das alles verbindende Element war und ist seit dem Wegfall des Schienenverkehrs im Jahre 1968 der umfangreiche Busverkehr der heutigen Linie 333. Traditionell gewachsen und entwickelt, als Einheit wahrgenommen und im Bewusstsein der Fahrgäste und Bürger/innen tief verankert endet die Linie 333 weder an Kreis- noch an Regionsgrenzen; weder an Verbundgrenzen noch an Aufgabenträgergrenzen. Die klassische Moselbahn mit ihrer Linie 333 verkehrt nur zu 7% in der Stadt Trier, nur zu 37% im Kreis Trier-Saarburg, aber zu 47% im Kreis Berncastel-Wittlich und zu 9% im Kreis Cochem-Zell. Konkret: Das Linienbündel "Römische Weinstraße" stellt also nur gut ein Drittel der Linie. Warum löst der Aufgabenträger Trier-Saarburg ohne Beachtung der verkehrsplanerischen Strukturen, ohne Beachtung der tatsächlichen örtlichen Gegebenheiten und ohne Beachtung der traditionellen Entwicklung diese über mehr als ein Jahrhundert gewachsene Struktur auf, ohne dabei eine Verbesserung bereitzustellen? Besonders wird dieses an den touristischen Verkehren deutlich: Auf der Linie 333 hat die MB Moselbahn Verkehrsbetriebsgesellschaft mbH mit dem Radelbus ein vielgenutztes Angebot geschaffen. Über mehrere Jahre wurde ein Betriebskonzept entwickelt, welches den Wünschen aller Fahrgäste am nächsten kommt. ...Nunmehr soll der durchgängige Radelbus sogar gebrochen werden! ... An dieser Stelle werden lange bekannte und wissenschaftlich belegte Grundlagen einfach ignoriert: Ein Umstieg ist neben der Reisezeit eines der größten Negativkriterien bei der Wahl zwischen Individualverkehr und Nutzung des ÖPNV!	Die Angebotsstruktur der heutigen Linie 333 stellt sich, wie auch den veröffentlichten Fahrplänen zu entnehmen ist, bereits als ein in vier Einzellinien unterteiltes Angebot im Moseltal dar. Durchgehende Fahrten zwischen den Teilabschnitten sind in der Regel nicht vorhanden. Das Linienbündel bildet daher die Realität der Betriebsleistungserbringung ab und ist damit praxisorientiert. Das Angebot des RegioRaders wird auch im Linienbündelungskonzept beibehalten.

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
29	MB Moselbahn Verkehrsbetriebsgesellschaft mbH vom 10.12.2015	Naturräumliche Grenzen als Kriterium der Linienbündelung "Trierer Land" und "Römische Weinstraße" Alles in allem haben Naturräumliche Kriterien nichts mit den Ansprüchen des ÖPNV und des Fahrgastes zu tun.Das ist im Bereich des sog. Linienbündels, Römische Weinstraße" nicht besser. Die Mosel und das Moseltal sind und bleiben ein Verkehrsband. Ganz egal wie sich die naturräumliche Gliederung dazu verhält. Ja, die naturräumliche Gliederung folgt der Mosel; mit Recht! Der Naturraum der Mosel endet an den Höhen. Eine Zusammenführung der Wittlicher Talweite oder des Ruwertales, besonders aber der Fidei mit dem Moseltal ist nicht zielführend. Auch Naurath gehört nicht zum Moseltal. Eine detaillierte Betrachtung der naturräumlichen Gegebenheiten, vor allem aber eine exakte Ermittlung der Verkehrsströme hätte hier völlig andere und kostengünstigere Strukturen ermöglicht. Die Einbeziehung des Naturraums zur Abgrenzung oder gar zur Bildung von Linienbündelungsbereichen ist gänzlich ungeeignet.	Naturräumliche Grenzen sind nur <u>ein</u> Kriterium bei der Linienbündelung. Die Linienbündelung basiert auf einer umfangreichen Bestandsaufnahme u. a. des ÖPNV-Angebotes im Status Quo und daraus abgeleiteten Leistungsdaten wie Fahrplankilometer, Fahrplanstunden und Fahrzeugbedarfe. Als Datengrundlagen herangezogen wurden im Einzelnen z. B. die Fahrpläne im Status Quo, Schülerströme, Pendlerströme, Touristische Daten (Status Quo und Prognose 2026). Bezugsquellen der Daten sind u. a. das Statistische Landesamt Rheinland-Pfalz sowie die Mitglieder des ZV VRT. (siehe auch Abwägungsentscheidung des ZV VRT, S. 5, Zeile 6)

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
30	MB Moselbahn Verkehrsbetriebsgesellschaft mbH vom 10.12.2015	Betriebsplanerische Aspekte als Kriterium der Linienbündelung "Trierer Land" und "Römische Weinstraße" Nach Ansicht der MB Moselbahn Verkehrsbetriebsgesellschaft mbH kann ein Aufgabenträger oder ein Gutachter, dem die tägliche, operative Erfahrung fehlt, nicht das notwendige Knowhow besitzen um ein Linienbündel so zuzuschneiden, dass die Fahrplan-, Umlauf- und Dienstplanbildung zu Synergien führt. Alle vier Verkehrsunternehmen im Bereich des sog. Linienbündels "Trierer Land" verkehren eigenwirtschaftlich. Alle denkbaren Synergien, wie sie dieses Kriterium für die Linienbündelung verspricht, sind längst durch wechselseitige Kooperationen, Unterauftragsverhältnisse, Fahrplanabstimmungen, Datenaustausch, gemeinsame Planungen und Personaltransfer unter den vier Akteuren gehoben. Zusätzliche Synergien werden kaum zu erwarten sein. Nicht wesentlich anders sieht es im Bereich des sog. Linienbündels "Römische Weinstraße" aus. Die Zerteilung der Linie 333 in einen speziellen Sektor "Römische Weinstraße" führt automatisch zu Verschlechterungen (verkehrsplanerisch) im Gebiet des Nachbarlandkreises Bernkastel-Wittlich und zu einer unkalkulierbaren Verteuerung der betrieblichen Abläufe der verbleibenden Betriebsteile der Linie 333. Hieran wird exemplarisch deutlich, wie in diesem Linienbündel "Rosinenpickerei" gegenüber den angrenzenden Landkreisen betrieben wird. Am Beispiel der diesem Bündel zugeordneten Verkehre aus dem Bereich der Fidei (Zemmer, Schleidweiler, Rodt) lässt sich leicht der Nachweis erbringen, dass hier keinerlei Synergien durch Betriebsabläufe entstehen können. Da sich die eingesetzten Spitzenfahrzeuge - und nur durch deren Reduzierung lässt sich eine betriebliche Optimierung erzeugen - nahezu alle nach der Spitzenlastfahrt weit ab von dem natürlichen Operationsraum befinden, nämlich der Fidei, ist ein adäquater Anschlusseinsatz ohne umfangreiche Leerfahrten unumgänglich. Wenn kein Anschlusseinsatz möglich ist, wird zwangsläufig Bus und Fahrpersonal vor Ort verbleiben, während die Personalkosten unproduktiv weiter laufen. Da die MB Moselbahn davon ausgeht, dass der Landkreis keinen "Wirtschaftlichkeitsgewinn" auf dem Rücken der Busfahrer erzielen will, verteuert sich die Produktion entsprechend.	Wird zur Kenntnis genommen. Wenn die Linien weiterhin einzeln beantragt werden können, besteht die Gefahr, dass in Zukunft noch weitere (neue) Verkehrsunternehmen Liniengenehmigungen in diesem Raum erhalten, so könnten derzeit bereits gehobene Synergien verloren gehen. Die Linienbündelung kommt auch den Verkehrsunternehmen zu Gute, da sie einen Konkurrentenschutz bietet. Darüber hinaus sind Unterauftragsverhältnisse auch im Rahmen eines Linienbündels möglich. Die Angebotsstruktur der heutigen Linie 333 stellt sich, wie auch den veröffentlichten Fahrplänen zu entnehmen ist, bereits als ein in vier Einzellinien unterteiltes Angebot im Moseltal dar. Durchgehende Fahrten zwischen den Teilabschnitten sind in der Regel nicht vorhanden. Das Linienbündel bildet daher die Realität der Betriebsleistungserbringung ab und ist damit praxisorientiert. Das Angebot des RegioRadlers wird auch im Linienbündelungskonzept beibehalten. Die für die Anbindung der Gemeinde Zemmer geplanten Linien sollen betrieblich in Schweich mit den übrigen Linien des Linienbündels Römische Weinstraße verbunden werden. Synergien ergeben sich zukünftig insbesondere durch die weitere Verwendung der in der Schülerspitze eingesetzten Fahrzeuge.

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
31	MB Moselbahn Verkehrsbetriebsgesellschaft mbH vom 10.12.2015	Verkehrsfunktionale Aspekte und SPNV-Konzept Rheinland-Pfalz-Takt 2015 als Kriterium der Linienbündelung "Trierer Land" und "Römische Weinstraße" Weder im sog. Linienbündel "Trierer Land", noch in dem der "Römischen Weinstraße" sind die hier apostrophierten verkehrsfunktionalen Aspekte wirksam oder gar vorteilhaft. In beiden Bündeln gibt es keine erkennbaren Verbesserungen der Anbindungen durch die Nutzung höherrangiger Nahverkehrsangebote wie Regiolinien oder Schienenverkehre. Im sog. Linienbündel "Römische Weinstraße" ist mit der Optimierung der Anbindung am Bahnhof Föhren und am Bahnhof Schweich schon seit Jahren die erforderliche Infrastruktur für die hier beschriebenen beschleunigten Verbindungen geschaffen. Diese werden seit gut einem Jahrzehnt nicht genutzt. Unseres Erachtens kann auch ein "erzwungener" Umstieg den Wunsch der Fahrgäste nach einem umstiegsfreien Fahrplanangebot nicht verändern. Aus dem Bereich der Fidei zum Oberzentrum wird - trotz der parallel laufenden Schienenstrecke durch das Kylltal- lieber der Bus der Fa. Walscheid auf dem Weg über Ehrang nach Trier genutzt.	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. Im Linienbündel Trierer-Land 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. Im Linienbündel „Römische Weinstraße“ sollen die bislang fehlenden Verbindungen zwischen der Eisenbahnstrecke Trier – Koblenz (Moselstrecke) und den Gemeinden an der Mosel hergestellt werden. Durch die zusätzliche Ausrichtung der Linien auf einen Busanschlussknoten in Schweich (Schulzentrum) kann eine weitergehende Vernetzung gewährleistet werden. Der voll belegte Parkplatz am Bahnhof Schweich und der gut belegte P&R-Parkplatz am Bahnhof in Schweich deuten darauf hin, dass das SPNV-Angebot des „Rheinland-Pfalz-Taktes 2015“ bereits heute gut angenommen wird. Derzeit gibt es leider kaum eine Busverbindung zum Bahnhof Schweich. In der Fidei gibt es derzeit weder eine abgestimmte Busverbindung zum SPNV in Daufenbach noch zum SPNV in Trier-Quint oder Trier-Ehrang. Deshalb müssen die Fahrgäste derzeit („erzwungener Maßen“) mit der Firma Walscheid fahren. Bei einem Umstieg in den SPNV nach Trier würde sich die Fahrzeit ins Oberzentrum, vor allem in der stauanfälligen Hauptverkehrszeit, verkürzen.

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
32	MB Moselbahn Verkehrsbetriebsgesellschaft mbH vom 10.12.2015	Fazit der zur Linienbündelung "Trierer Land" und "Römische Weinstraße" herangezogenen Kriterien Fasst man die für die Linienbildung herangezogenen Kriterien zusammen, dann stellt man fest, dass kaum eines davon ernsthaft als Qualitätskriterium Geltung hat. Im Gegenteil: Mit den gleichen fünf Kriterien lässt sich ohne weiteres auch eine exakte Ableitung zum Erhalt der vorhandenen Liniengenehmigungen erstellen. Das ist bedenklich. Viel bedenklicher aber ist, dass der Landkreis Trier-Saarburg auf die Schnelle ein Konzept umsetzen will, welches kein tragfähiges Fundament enthält. Mit der Umsetzung des Bündelungskonzeptes werden langjährig aufgebaute, am Kundenwunsch ausgerichtete, stetig optimierte und verfeinerte Bedienungsstrukturen zerschlagen. Dies führt zwingend zu steigenden Kosten für die Allgemeinheit, und zwar nicht nur beim Kreis Trier-Saarburg selbst, sondern auch bei den angrenzenden Landkreisen	Abwägungsentscheidungen zu den einzelnen von der MB Moselbahn Verkehrsbetriebsgesellschaft mbH vorgetragenen Punkte siehe Zeilen 3, 8 sowie 20 – 31.

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
33	MB Moselbahn Verkehrsbetriebsgesellschaft mbH vom 10.12.2015	Wir regen daher an: 1. Die Frist zur Umsetzung zugunsten einer sinnvoller, abgestimmten Planung zu verlängern, 2. eine klare und nachvollziehbare Zielformulierung mit entsprechenden Fakten zu untermauern, 3. eine Intensivierung der Untersuchungen aller Verkehrsplanerischen und verkehrswirtschaftlichen Implikationen für die Bildung von Linienbündeln, 4. eine engere Abstimmung zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen zur Erreichung bestmöglicher Verkehrsbedienung bei niedrigsten Kosten. Für einen solchen Prozess stehen wir gerne zur Verfügung. Insbesondere sind hierbei die Planungen für die Linien zu berücksichtigen, die Kreisgrenzen überschreiten und somit in den Zuständigkeitsbereich von 2 oder mehreren Aufgabenträgern fallen. Da ein durch die Linienbündelung provoziertes Auftrennen in zwei Linienabschnitte weder betrieblich noch verkehrlich sinnvoll ist, darf jede kreisgrenzenüberschreitende Linie in ihrer Gesamtlänge nur genau einmal bei der Linienbündelung eines beteiligten Aufgabenträgers berücksichtigt werden. Grenzüberschreitende Linien müssen daher anhand der Kriterien "Territorialprinzip" und "funktionaler Zusammenhang" einem der beteiligten Aufgabenträger (AT) zugeordnet werden, der sich "geschäftsführend" um die Erfüllung der aufgabenträgerseitigen Aufgaben verantwortlich zeigt.	Abwägungsentscheidungen zu den einzelnen von der MB Moselbahn Verkehrsbetriebsgesellschaft mbH vorgetragenen Punkte siehe Zeilen 3, 8 sowie 20 – 31. Wird berücksichtigt. Gebündelt werden die Bestandslinien mit Blick auf die zukünftige Gesamtfortschreibung der Nahverkehrspläne im VRT. Hierbei ist einzubeziehen, dass die für einen Übergangszeitraum zu bündelnden heutigen Linien künftig teilweise auf mehrere Linien in unterschiedlichen Bündeln aufgeteilt werden sollen.

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
34	Saargau Linie on Tour GmbH & Co. KG vom 10.12.2015	Soweit dies bereits jetzt möglich ist, äußern wir uns für die Mandantschaft auch für die Planungslinien des ÖPNV-Konzeptes RLP Nord. Die Mandantschaft ist betroffen hinsichtlich der acht Linien 205, 241 243, 244, 245, 246 und 247. Die Mandantschaft betreibt diese Linien zuverlässig und beanstandungsfrei eigenwirtschaftlich, dies teilweise bereits seit Jahrzehnten. Dabei erfüllt die Mandantschaft die bisherigen Vorgaben des Nahverkehrsplans sowohl in quantitativer, als auch in qualitativer Hinsicht. Die Mandantschaft erbringt die Leistungen, ohne hierfür Zuschüsse der öffentlichen Hand zu erhalten. Die ÖPNV-Leistungen werden der Bevölkerung ohne Ausschreibungen und die damit verbundene Verwendung von Steuermitteln zur Verfügung gestellt. Umgekehrt, entrichtet die Mandantschaft für ihre Tätigkeit Gewerbesteuern zu Gunsten des Kreises. Die Linien tragen sich zwar selbst, dies allerdings nur in einem Umfang, der keine Quersubvention anderer Linien zulässt.	Die Ausführungen werden zur Kenntnis genommen.
35	Saargau Linie on Tour GmbH & Co. KG vom 10.12.2015	Saargau Linie on Tour hat "Herrn Bürgermeister Dixius, bereits vor 2 Jahren, ein Stadtbuskonzept vorgelegt, dass leider bis dato seitens der Verbandsgemeinde nicht forciert wird.	Wird zur Kenntnis genommen.

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
36	Müller-Kylltal-Reisen GmbH vom 09.12.2015	Wie wir dem Linienbündelungskonzept des Landkreises Trier-Saarburg entnehmen können, bilden, abgesehen von wenigen Ausnahmen, die Verbandsgemeinden die Grenzen der jeweiligen Linienbündel.	Die Verbandsgemeinden fungieren nicht als Abgrenzungskriterium. Die Linienbündelung basiert auf einer umfangreichen Bestandsaufnahme, u. a. Bevölkerungsdaten, Schülerströme, Pendlerströme, Touristisches Verkehrskonzept des ZV VRT etc. (vgl. hierzu auch Abwägungsentscheidung, S. 2, Zeile 6). In den Erläuterungen zu den Linienbündeln in der Anlage zum Beteiligungsverfahren vom 06.10.2015, S. 9 ff, Kapitel 2.1.1 – 2.1.4 werden die Verbandsgemeinden, die von der Linienbündelung betroffen sind, lediglich benannt, um die räumliche Ausdehnung des jeweiligen Linienbündels zu beschreiben.

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
37	Müller-Kylltal-Reisen GmbH vom 09.12.2015	Eine Wirtschaftlichkeitsberechnung, eine Planung von Umläufen, Fahrzeugbedarf oder des Personaleinsatzes je Linienbündel ist den zur Verfügung gestellten Unterlagen zur Linienbündelung nicht zu entnehmen. Im Linienbündel Trierer-Land, in dem die Firma Müller-Kylltal-Reisen GmbH Linienleistungen produziert, können wir nicht erkennen wie zusätzliche Synergien gehoben werden sollen. Die Akteure haben in diesem Bündel durch Kooperationen, Fahrplanabstimmungen, Datenausgleich, gemeinsame Planungen, Unterauftragsverhältnisse und Personaltransfer sämtliche Synergien gehoben, was die Basis der eigenwirtschaftlichen Produktion ermöglicht. Sollte ein Linienbündel über eine Ausschreibung im Wettbewerb vergeben werden, gehen die geschaffenen Synergien verloren, was den Zuschussbedarf erhöhen wird.	Wenn die Linien weiterhin einzeln beantragt werden, besteht die Gefahr, dass in Zukunft noch weitere Verkehrsunternehmen Liniengenehmigungen in diesem Raum erhalten, so könnten derzeit bereits gehobene Synergien verloren gehen. Die Linienbündelung kommt somit auch den Verkehrsunternehmen zu Gute, da sie einen Konkurrentenschutz bietet. Darüber hinaus sind Unterauftragsverhältnisse auch im Rahmen eines Linienbündels möglich. Zur Datengrundlage für die Linienbündelung siehe Abwägungsentscheidung, S. 5, Zeile 6.
38	Müller-Kylltal-Reisen GmbH vom 09.12.2015	Kapitel 1.3 Ermessensspielraum der Anlage zur Linienbündelung: welche Kriterien wurden zur jeweiligen Linienbündelung herangezogen und wie wurden diese berücksichtigt?	Grundlage für die Linienbündelung bilden die in der Anlage zur Linienbündelung beschriebenen Kriterien. Die Begründungen für die Ermessensentscheidung zum jeweiligen Bündelzuschnitt werden ab Seite 9, in den Kapiteln 2.1.1 – 2.1.4, der Anlage zur Linienbündelung vom 06.10.2015 beschrieben. Zur Datengrundlage für die Linienbündelung siehe Abwägungsentscheidung des ZV VRT, S. 5, Zeile 6.

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
39	Müller-Kylltal-Reisen GmbH vom 09.12.2015	Kapitel 1.4 Rechtsfehlerhafte Kriterien: Linienbündelungskonzept Trierer-Land orientiert sich nicht an sachgerechten, erforderlichen Kriterien. Es fehlt ein verkehrswirtschaftlicher Verfahrensansatz zur Bildung optimaler Linienbündel oder ein mathematisch kombinatorisches Verfahren, wie sie bei der rechnergestützten Fahr- und Dienstplanung eingesetzt werden.	Der Stellungnahme wird widersprochen, da unrichtig.
40	Müller-Kylltal-Reisen GmbH vom 09.12.2015	Als Kriterien für die Linienbündelung sollten Verkehrsströme und deren Funktionen im Fokus stehen. Hieraus ergeben sich sinnvolle betriebsplanerische Aspekte, die zu einer optimierten Umlaufbildung und einem effizienten Personaleinsatz führen. Die von Ihnen vorgeschlagenen Produkthierarchien mit ihren entsprechenden Angebotsdefinitionen machen nur dann einen Sinn, wenn dadurch der Kundenwunsch nach kurzen Linienwegen, optimalen Fahrzeiten und gerechten Fahrpreisen entsprochen wird. Für das Linienbündel Trierer Land spielt das SPNV Konzept Rheinland-Pfalz-Takt 2015 nur insofern eine Rolle, als damit Fahrten, die über das Oberzentrum hinausführen, gemeint sein können (Luxemburg, Saarbrücken, Koblenz).	Den Ausführungen wird zugestimmt.

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
41	Müller-Kylltal-Reisen GmbH vom 09.12.2015	In Kapitel 2.1.4. Linienbündel "Trierer Land" wird beschrieben, dass in der Verbandsgemeinde Trier Land keine weiterführenden Schulen existieren, so dass der überwiegende Verkehr auf die Schulen in Trier ausgerichtet ist. Richtig ist, dass es keine weiterführenden Schulen gibt, jedoch keineswegs sämtliche Schülerverkehre auf Trier ausgerichtet sind. Von den Schülern mit Ziel Trier orientieren sich sehr viele zum Schulzentrum Mäusheckerweg. Daneben pendeln aber deutlich mehr Schüler aus dem Linienbündel Trierer Land zu den Schulzentren in Schweich, Irrel, Biesdorf, Neuerburg und Bitburg. Schuleinzugsbereiche als Kriterium für Linienbündelung zu wählen, verbietet sich schon alleine dadurch, dass diese vielfältigen Moden und kurzfristigen Trends unterworfen sind.	Die nächstgelegenen weiterführenden Schulen befinden sich im Oberzentrum Trier. Zu diesen Schulen sollen die Schüler möglichst umsteigefrei befördert werden. Darüber hinaus ist die Schülerbeförderung nur eine Funktion der Linien im Linienbündel bzw. nur ein Kriterium für die Linienbündelung. Grundlagen für die Linienbündel sind u. a. Daten des statistischen Landesamtes RLP sowie der Landkreise des ZV VRT und der Stadt Trier (u. a. Schulentwicklungsplan, Schülerverflechtungen, Satzung und Richtlinie über die Schülerbeförderung des Landkreises Trier-Saarburg vom 22.06.2010. Die verschiedenen Schülerströme wurden also berücksichtigt und werden im Rahmen der zum Bündelstart relevanten Daten bei Bedarf angepasst. Die Schülerbeförderung zu den Schulstandorten in den Landkreis Bitburg-Prüm ist Bestandteil des Linienbündelungskonzeptes Eifelkreis Bitburg-Prüm.
42	Müller-Kylltal-Reisen GmbH vom 09.12.2015	Die Anbindung an das SPNV Konzept Rheinland-Pfalz-Takt 2015 kann nicht an der zu reaktivierenden Weststrecke fest gemacht werden, da diese sehr wahrscheinlich nicht zum Zeitpunkt 2019 umgesetzt ist. Ganz davon abgesehen handelt es sich bei den Verkehren aus dem Bündel Trierer Land um Radialverkehre, die zum Stadtzentrum Trier führen und folglich keine Notwendigkeiten eines Umstiegs auf die Westtrasse erforderlich machen.	Die Verknüpfung mit dem SPNV auf der zu reaktivierenden Westtrasse ist für den Verkehr nach Luxemburg und in Richtung TR-Ehrang und Schweich notwendig. Bis zur Reaktivierung wird die Verknüpfung in Richtung Luxemburg an der Station Trier Hbf erfolgen.

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
43	Müller-Kylltal-Reisen GmbH vom 09.12.2015	Sehr wohl zutreffend ist, dass die gemeinsame Planung der auf Trier zulaufenden Linien zwischen Hochschule und Hauptbahnhof zu einem integrierten und damit wirtschaftlichen Angebot führen können. Dies setzt aber eine fundierte, abgestimmte Planung voraus.	Wird zur Kenntnis genommen.
44	Müller-Kylltal-Reisen GmbH vom 09.12.2015	Die Festlegung des Harmonisierungszeitpunktes auf den 31.08.2019 erscheint, angesichts der Vielzahl noch ungelöster Themen, unhaltbar. Wenn überhaupt, halten wir einen Harmonisierungszeitpunkt um das Jahr 2027 für sinnvoll. Es ist nicht plausibel, den Harmonisierungszeitpunkt von einer nicht zum Bündel gehörenden Linie (201 Prüm – Bitburg-Trier) abhängig zu machen. Unserer Meinung nach befindet sich der Produktionsschwerpunkt der Linie 201 (Prüm-Bitburg-Trier) eindeutig auf dem Territorium des Eifelkreises Bitburg-Prüm.	Wird zur Kenntnis genommen. Die Linie 201 ist Bestandteil eines Linienbündels des Landkreises Bitburg-Prüm, jedoch für die integrierte Planung im Korridor Sirzenich – Hochschule TR – Trier Hbf Voraussetzung. Wird berücksichtigt. Die Linie 201 Prüm – Bitburg – Trier wird dem Linienbündel „Südeifel“ des Eifelkreises Bitburg-Prüm zugeordnet. Dies ist auch der Anlage zur Linienbündelung vom 06.10.2015, S. 12, Kapitel 2.1.4 zu entnehmen. Die Tabelle auf Seite 9 der Anlage wird entsprechend angepasst.

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
45	IHK Trier vom 10.12.2015	Bislang unzureichende Beteiligung der Unternehmen und relevanten Verbände am ÖPNV-Konzept RLP Nord. Abschluss des ÖPNV-Konzeptes RLP Nord vor dieser Linienbündelung wäre wünschenswert gewesen, ebenso wie eine gemeinsame Vorlage der Bündelungskonzepte für den gesamten Verkehrsverbund.	Am 03.03.2015 hat bereits eine Informationsveranstaltung mit den Verkehrsunternehmen im VRT im Rahmen des ÖPNV-Konzeptes RLP Nord stattgefunden. Die Gesamtfortschreibung der Nahverkehrspläne im Gebiet des VRT mit entsprechender Beteiligung beginnt voraussichtlich 2016. Die Ergänzung der bestehenden Nahverkehrspläne, um die Linienbündelung der Bestandslinien ist unabhängig von der Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes sinnvoll. Der Beschluss zum Start des Beteiligungsverfahrens zur Ergänzung des regionalen Nahverkehrsplanes VRT um das Linienbündelungskonzept Trier-Saarburg erfolgte in der Verbandsversammlung ZV VRT vom 23.09.2015 einvernehmlich durch alle Aufgabenträger im Verbund. Die Linienbündel Vulkaneifelkreis, Bitburg-Prüm und Bernkastel-Wittlich werden gestaffelt voraussichtlich bis Juli 2016 in ein Beteiligungsverfahren gegeben werden.
46	IHK Trier vom 10.12.2015 Sinngemäß auch: Müller-Kylltal-Reisen GmbH vom 09.12.2015	Mit Blick auf die nach § 8 Abs. 3 PBefG geforderte frühzeitige Beteiligung der vorhandenen Unternehmer sehen wir erheblichen Nachbesserungsbedarf bei der weiteren Umsetzung der vorliegenden Konzeption und ggf. nachfolgender Linienbündelungskonzepte weiterer Landkreise.	Die Anhörungsfrist betrug insgesamt mehr als 8 Wochen (vom 06.10.2015 bis 11.12.2015). Einige Beteiligte haben in dieser Anhörfrist auch die Möglichkeit genutzt ein persönliches Gespräch mit Mitarbeitern des ZV VRT und der Kreisverwaltung Trier-Saarburg zu führen. Es handelt sich bei diesem Beteiligungsverfahren, um die Ergänzung des bestehenden regionalen Nahverkehrsplans sowie des lokalen Nahverkehrsplans des Landkreises Trier-Saarburg, um ein Linienbündelungskonzept für den Landkreis Trier-Saarburg. Es handelt sich bei diesem Beteiligungsverfahren nicht um die Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes Rheinland-Pfalz Nord.

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
47	IHK Trier vom 10.12.2015	Berücksichtigung von Gewerbegebieten Die Einzugsbereiche der zentralen Orte und die Schuleinzugsbereiche werden unter anderem als Kriterien höherer Bedeutung für die Linienbündelung angeführt. Nicht aufgeführt sind in diesem Zusammenhang Gewerbegebiete und bedeutende Gewerbestandorte. Sofern nicht bereits erfolgt, sollten auch diese bei der vorliegenden Konzeption angemessen berücksichtigt werden, um die Erreichbarkeit dieser Gebiete mit dem Bus sicherzustellen.	Die Anregungen fanden Eingang in die Linienbündelung. (vgl. hierzu auch Abwägungsentscheidung, S. 2, Zeile 6).
48	IHK Trier vom 10.12.2015	Der für die Harmonisierung der geplanten Linienbündel "Trierer Land" und "Römische Weinstraße" gewählte Zeitpunkt 31.8.2019 ist auch vor dem Hintergrund der noch nicht abgeschlossenen Arbeiten am ÖPNV-Konzept Nord und der erforderlichen Überarbeitung der Nahverkehrspläne sehr kurzfristig gewählt.	Wird zur Kenntnis genommen.
49	IHK Trier vom 10.12.2015	Mit Blick auf das vorgesehene Linienbündel "Trierer Land" und die hier geplante Ausrichtung auf die zu reaktivierende Weststrecke ist zudem zu berücksichtigen, dass nach derzeitigem Informationsstand eine Reaktivierung der Weststrecke und die Fertigstellung der neu zu errichtenden Haltepunkte nicht vor 2020 zu erwarten sind.	Bis zur Umsetzung der SPNV-Bedienung im Zuge der Trierer Weststrecke wird die Verknüpfung mit dem SPNV an der Station Trier Hbf erfolgen. Entsprechende Anpassungen des Betriebskonzepts an die veränderte Verknüpfungssituation werden mit Eröffnung der Weststrecke vorgenommen.

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
50	IHK Trier vom 10.12.2015	Den Einschätzungen der von uns befragten Unternehmen zufolge sollten die Harmonisierungszeitpunkte so gewählt werden, dass sich verbleibende Laufzeiten von mindestens noch fünf Jahren ergeben. Eine kürzere Laufzeit ermögliche nicht die bei eigenwirtschaftlichen Verkehren erforderliche Amortisation der notwendigen Investitionen. Unklar ist in diesem Zusammenhang auch die Konsequenz für Linien und deren Betreiber, bei denen die vorliegende Harmonisierungsplanung eine Laufzeit von nur wenigen Monaten ergeben würde.	Unter Abwägung der Interessen der Verkehrsunternehmen an einer Amortisation ihrer Investitionen und der Sicherstellung eines ÖPNV-Angebotes für die Allgemeinheit durch die Neukonzeptionierung als Reaktion u.a. auf den demografischen Wandel ist eine Harmonisierung von Linienlaufzeiten erforderlich. Vorliegend überwiegt das Interesse der Allgemeinheit an einem zukunftssicheren ÖPNV-Angebot. Bei Laufzeiten von nur wenigen Monaten gehen wir zunächst davon aus, dass die Bestandsbetreiber eine Verlängerung ihrer Konzession beantragen wollen.
51	IHK Trier vom 10.12.2015	Sollte entgegen der von uns geäußerten Bedenken an einer Linienbündelung in der geplanten Form festgehalten werden, würde sich mit Blick auf die in § 8 Abs. 3 PBefG genannte Verpflichtung, zum 1. Januar 2022 eine vollständigen Barrierefreiheit im öffentlichen Personennahverkehr zu gewährleisten, eine auf dieses Datum abgestimmte Harmonisierung anbieten. Aufgabenträgern und Unternehmen bliebe mehr Zeit, um den gesetzlichen Anforderungen der Barrierefreiheit entsprechen zu können.	Die Vorgaben zur Barrierefreiheit ab 01.01.2022 haben bereits heute direkte Auswirkungen auf die Wiedererteilung bzw. Erteilung einzelner Liniengenehmigungen, die über das Jahr 2022 hinaus erteilt wurden (z. B. der Einsatz von Niederflurbussen). Eine Anpassung der Harmonisierungszeitpunkte auf 2022 ist daher aus unserer Sicht nicht erforderlich.

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
52	SWT Stadtwerke Trier Verkehrs-GmbH vom 10.12.2015	Zunächst ist uns unklar, wie ein Verkehrskonzept für den gesamten Norden von Rheinland-Pfalz dazu führen kann, dass in einzelnen Landkreisen Linienbündel definiert werden, obwohl die Planungen offensichtlich noch nicht abgeschlossen sind. In Ihrem Schreiben vom 20. Oktober 2015 führen Sie dazu an: „Die Planungslinien aus dem ÖPNV-Konzept sind nur nachrichtlich im Beteiligungsverfahren aufgenommen“. Auffallend ist, dass Sie das Verkehrskonzept Rheinland-Pfalz-Nord zwar im Anschreiben erwähnen, es aber bei Ihren Kriterien zur Bündelbildung keine „höhere Bedeutung“ mehr hat (Anlage zum Schreiben vom 6. Oktober, Punkt 2, Seite 5).	Der Zweckverband Verkehrsverbund Region Trier ist Aufgabenträger gemäß § 5 Abs. 1 NVG für Busverkehre, die die Grenzen zwischen Verbandsmitgliedern überschreiten (§ 3 Abs. 5 Verbandsordnung des Zweckverbandes Verkehrsverbund Region Trier). Der Beschluss zum Start des Beteiligungsverfahrens zur Ergänzung des regionalen Nahverkehrsplanes VRT um das Linienbündelungskonzept Trier-Saarburg erfolgte in der Verbandsversammlung ZV VRT vom 23.09.2015 einvernehmlich durch alle Aufgabenträger im Verbund. Die Linienbündel Vulkaneifelkreis, Bitburg-Prüm und Bernkastel-Wittlich werden gestaffelt bis Juli 2016 in ein Beteiligungsverfahren gegeben werden. Gebündelt werden die Bestandslinien mit Blick auf die Gesamtfortschreibung des regionalen Nahverkehrsplans des ZV VRT und des lokalen Nahverkehrsplans des Landkreises Trier-Saarburg, voraussichtlich ab Sommer 2016.

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
53	SWT Stadtwerke Trier Verkehrs-GmbH vom 10.12.2015	Durch die Bündelung ertragsschwacher mit ertragsstarken Linien soll insgesamt ein möglicher Zuschussbedarf verringert werden. Sie erläutern gleichzeitig, dass alle grenzüberschreitenden Linien zwischen den betroffenen Aufgabenträgern noch abgestimmt werden müssen (siehe Fußnote 1 zu allen Linienbündeln). Damit ist unklar, ob die Linien in den vorgelegten Bündeln verbleiben, was eine wirtschaftliche Begründung der einzelnen Linienbündel in Frage stellt oder sogar unmöglich macht.	„1 Die Abstimmung über die Zuordnung der grenzüberschreitenden Linien erfolgt abschließend im Rahmen des Beteiligungsverfahrens mit den betroffenen Landkreisen / Stadt Trier“ (Anlage zum Beteiligungsverfahren, S. 9). Die Zuordnung der grenzüberschreitenden Linien ist mit den betroffenen Gebietskörperschaften bereits im Vorfeld der Beteiligung besprochen worden. Lediglich eine <u>abschließende</u> Abstimmung kann noch im laufenden Beteiligungsverfahren erfolgen. Es ist jedoch nicht davon auszugehen, dass es größere Veränderungen in der Zuordnung geben wird.

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
54	SWT Stadtwerke Trier Verkehrs-GmbH vom 10.12.2015 Sinngemäß auch: Stadtverwaltung Trier vom 11.12.2015	SWT sieht die Stadtgrenzen überschreitenden Linien 3, 30, 81, 85, 86 aufgrund einer Vereinbarung zwischen ZV VRT, dem Landkreis Trier-Saarburg und der Stadt Trier im Rahmen der Direktvergabe des Stadtverkehrs an die SWT im Linienbündel der Stadt Trier. Es wurde vereinbart, dass es 2021 eine Kündigungsoption für die o. g. Linien (außerhalb des Stadtgebietes) seitens des ZV VRT geben soll. Um einen evtl. notwendig werdenden erneuten Verwaltungsaufwand (neue Vorabbekanntmachung, neue Beschlüsse) zu vermeiden sollten die grenzüberschreitenden Linien aus Sicht der SWT dem Stadtbündel zugeordnet werden. Wird das ÖPNV-Konzept beschlossen und umgesetzt, kann die Kündigungsoption gezogen werden. Wird das ÖPNV-Konzept nicht umgesetzt können die Linien im Stadtnetz bleiben.	Wir sehen keinen Widerspruch in der Zuordnung der grenzüberschreitenden Linien in die Linienbündel des Landkreises Trier-Saarburg („Trierer-Land“, Harmonisierungszeitpunkt: 31.08.2019 und „Ruwertal-Hochwald“, Harmonisierungszeitpunkt: Dezember 2021) und zur Direktvergabe an die SWT, Harmonisierungszeitpunkt: November 2016) enthält keinen Widerspruch, wenn der öDA für die Stadtgrenzen überschreitenden Linien 30, 85, 86 sowie 3 und 81 inhaltliche und zeitliche Definitionen erhalten wird, die es ermöglichen das Linienbündel Trierer Land zum 31.08.2019 sowie das Linienbündel Ruwertal-Hochwald zum 31.08.2021 umzusetzen.

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
55	SWT Stadtwerke Trier Verkehrs-GmbH vom 10.12.2015 Sinngemäß auch: Stadtverwaltung Trier vom 11.12.2015	Entsprechend den Verkehrsaufgaben und der zukünftig geplanten Konzeption, müssen unseres Erachtens Korridore betrachtet werden und nicht einzelne Liniengenehmigungen. So müssen die heute getrennt genehmigten, sich zeitlich ergänzenden SWT-Verkehrsnetze (Normalverkehr und Sternverkehr) für ein und dieselbe Fahrtrelation gemeinsam betrachtet werden. Andernfalls könnte es beispielsweise vorkommen, dass der Normalverkehr verkehrlich einem Bündel des Landkreises Trier- Saarburg zuzuordnen ist, der Abend- und Wochenendverkehr jedoch zum "Stadt-Bündel" gehört, obwohl aus Gründen eines wirtschaftlichen Betriebes beide zusammen gehören. Auch dürfen sich ergänzende Angebote, wie z.B. die Linien 8, 87 und 212, nicht isoliert voneinander betrachtet werden. Wir bitten aus o. g. Gründen die Integration der Linie 212 in das Linienbündel „Römische Weinstraße“ auf den Teilabschnitt Schweich – Föhren – Bekond zu reduzieren.	Bei der Zuordnung der Linien zu den Linienbündeln wurden Korridore betrachtet. Wird berücksichtigt.

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
56	SWT Stadtwerke Trier Verkehrs-GmbH vom 10.12.2015 Sinngemäß auch: Stadtverwaltung Trier vom 11.12.2015	Bei einer Linienbündelung kommt es rechtlich darauf an, dass ausschließlich verkehrlich, betrieblich und wirtschaftlich verbundene Linien zu einem Bündel zusammengeführt werden. Wir sind der Auffassung, dass dies bei Ihrem Bündelungskonzept nicht ausreichend berücksichtigt wird. Im vorgelegten Entwurf werden Linien, die nach allen drei Kriterien (verkehrlich, betrieblich, wirtschaftlich) zum "Stadtbündel" gehören, in andere Bündel integriert. Korridor Metzdorf – Trier – Bestandslinien 3 und 81: In unserem Gespräch konkretisierten Sie Ihre Angabe des zu integrierenden Teilabschnittes auf die Verbindung "Metzdorf - Igel". Abgesehen von zwei Schulbussen morgens und mittags sowie dem Schwachlastverkehr (heutige Linie 81) ist diese Leistung bereits heute in Igel gebrochen. Anschlüsse, die heute auf Angebote der Stadtwerke ausgerichtet sind, lassen sich - im Sinne der Neukonzeption - auch auf das zukünftig stärkere Schienenangebot am Bahnhof Igel ausrichten. Wir bitten Sie, die Teilabschnitte der Linien 3 und 81 zur Integration in das Bündel Trier- Land auf den Abschnitt Metzdorf- Igel zu begrenzen.	Datengrundlage siehe Abwägungsentscheidung des ZV VRT, S. 5, Zeile 6. Wird berücksichtigt. Allerdings Festlegung für erforderliche durchgehende Schülerverkehre notwendig.

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
57	SWT Stadtwerke Trier Verkehrs-GmbH vom 10.12.2015 Sinngemäß auch: Stadtverwaltung Trier vom 11.12.2015	Herausnahme der Linien 30, 85, 86 aus dem Linienbündel Ruwertal-Hochwald, da der verkehrliche Schwerpunkt in der Stadt Trier liegt. Nach unserer Auffassung sind diese Linien vollständig dem Bündel der Stadt Trier zuzuordnen. Der Schwerpunkt der Pkm liegt mit 56% im Stadtgebiet. Die Linien 30,85 und 86 erfüllen heute und in Zukunft wichtige innerstädtische Aufgaben. Die Linie 30 hat eine enge verkehrliche Verflechtung mit den Linien 2 und 7. Die o. g. Linien bilden gemeinsam einen 10-Minuten-Takt zwischen den Innenstadtknoten Kaiserthermen und Hauptbahnhof. Zudem ist von der Stadt und den Stadtwerken beabsichtigt, der Linie 30 auch in der Relation Uni - Talstadt / Hauptbahnhof eine stärkere Rolle zukommen zu lassen. Die Linien 85 und 86 haben hauptsächlich innerstädtische Erschließungsfunktionen, was durch die Fahrplanverdichtungen innerhalb der Stadt bis Uni-Campus II (Linie 85) und Nells- Park (Linie 86) sehr deutlich wird. Da es sich derzeit um die Bündelung der Bestandslinien handelt, ist vor dem Hintergrund der genannten Fakten die heutige Linie 30 auf jeden Fall aus dem Bündel "Ruwertal/ Hochwald" herauszulassen und dem "Stadtbündel" zuzuordnen. Später steht es dem Zweckverband Schienenpersonennahverkehr Nord frei, im Zuge der Umsetzung des ÖPNV-Konzeptes Rheinland-Pfalz-Nord, mögliche neuen Regiolinien (z.B.23 / 24) auch innerhalb des "Stadtbündels" zu organisieren.	Die Linien sollen dem Linienbündel Ruwertal-Hochwald zugeordnet bleiben. Folgende Begründung: 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 im Landkreis Trier-Saarburg 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. 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. Vor Veröffentlichung der Vorabbekanntmachung für das Linienbündel Ruwertal-Hochwald wird die Feinabstimmung der Fahrpläne zwischen dem ZV VRT, dem Landkreis Trier-Saarburg und der Stadt Trier erfolgen.

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
58	SWT Stadtwerke Trier Verkehrs-GmbH vom 10.12.2015	Die Erfüllung innerstädtischer Verkehrsaufgaben kann verkehrlich und wirtschaftlich sinnvoll mit einer zusätzlichen regionalen Komponente verbunden werden. Beispiel: Fahrplankooperation mit dem Regionalverkehr des Unternehmens Müller Kylltai-Reisen (Linien 221, 223), die integriert mit unseren inner- städtischen Leistungen zwischen Hauptbahnhof und Hochschule als Linie 12 zusammen fungiert.	Wird zur Kenntnis genommen.
59	SWT Stadtwerke Trier Verkehrs-GmbH vom 10.12.2015	Zwischen Ruwer und Trier gibt es nach unserer Einschätzung bereits heute Potential, Parallelverkehre abzubauen und Angebote zu verdichten, auch wenn wir mit der Moselbahn noch nicht zu einer Fahrplankooperation gekommen sind. Mit Blick auf die zukünftige Erschließung des Baugebietes Ruwer-Zentenbüsch wäre die Verlängerung der Stadtverkehrslinie 1 mindestens bis Kenn sinnvoll.	Im Rahmen der Erstellung der Vorabbekanntmachung für das Linienbündel Ruwertal-Hochwald wird die Feinabstimmung der Fahrpläne zwischen Trier-Saarburg und der Stadt Trier erfolgen. Der Vorschlag der SWT zur Verlängerung der SWT-Linie 1 wird zur Kenntnis genommen.

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
60	Stadtverwaltung Trier vom 11.12.2015	Stadt-Umland-Verkehre sind Bestandteil der Direktvergabe an die Stadt Trier. Als Basis für die Zuordnung wurden die Pkm in der jeweiligen Gebietskörperschaft herangezogen. Von daher ist es eindeutig nicht sachgerecht, im Zuge des ÖPNV-Konzeptes RLP Nord nun von diesem Maßstab abzuweichen und an Stelle der Pkm die Fahrplankilometer zu Grunde zu legen. Bemessen nach Pkm liegt der verkehrliche Schwerpunkt der Linie 30 inkl. der Wochenend- und Nachtverkehre eindeutig in der Stadt Trier, außerdem verkehrliche und wirtschaftliche Verflechtungen mit weiteren Linien des Stadtverkehrs.	Im Rahmen der Erstellung der Vorabbekanntmachung der Direktvergabe hat die Gruppe von Behörden besprochen, dass der öDA eine Kündigungsoption für die Stadt-Umlandlinien enthalten muss. Für die Linie 30, 85 und 86 ist der Stichtag für die Kündigungsoption der 31.08.2021. Der öDA liegt darüber hinaus bis dato der Gruppe von Behörden noch nicht zur Abstimmung vor. 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 RegioLinie sollen die Buslinien im Raum Hochwald mit fahrplantechnisch ausgerichtet werden und an geeigneten Haltestellen verknüpft werden. Ebenso ist eine Ausrichtung der in das Stadtgebiet einbrechenden Linien des Linienbündels Römische Weinstraße auf die Anschlüsse zu den SPNV-Linien an den Stationen TR Hbf vorgesehen. Zum innerstädtischen Verkehr bestehen an den wichtigen Verknüpfungshaltestellen wie Hauptbahnhof, Porta Nigra und Kaiserthermen weiterhin Umsteigemöglichkeiten. Im Detail ist mit den Planungen der Stadt Trier für das innerstädtische Angebot abzustimmen, welche Leistungen durch einbrechende Verkehre ggf. für Verbesserungen im übrigen Stadtgebiet eingesetzt werden können. Zur Datengrundlage für die Linienbündelung siehe Abwägungsentscheidung des ZV VRT, S. 5, Zeile 6.

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
61	Stadtverwaltung Trier vom 11.12.2015	Die Tatsache, dass im Rahmen des ÖPNV-Konzeptes RLP Nord die Linie 23/24 als Regiolinien definiert werden, kann kein Argument sein, dass diese Linie in das Bündel Ruwertal-Hochwald einbezogen werden muss.	Der Stellungnahme wird zugestimmt.
62	Stadtverwaltung Trier vom 11.12.2015	Um eine Einigung bezüglich der Bündelzugehörigkeit der grenzüberschreitenden Linien herbeizuführen, regen wir an, dass die offenen Fragen, die die Bündelzugehörigkeit der grenzüberschreitenden Linien betreffen, in einem gemeinsamen Termin zwischen Stadt, Kreis und ZV VRT abgestimmt werden.	Der Termin fand am 15.02.2016 statt. Ein weiterer Termin findet am 29.02.2016 statt.
63	Stadtverwaltung Trier vom 11.12.2015	Falls die Linie 30 dennoch künftig im Linienbündel Ruwertal-Hochwald integriert werden sollte: langfristige Sicherstellung, dass die innerstädtischen Aufgaben erfüllt werden (z. B. auch durch Pönaln usw.)	Wird zur Kenntnis genommen.
64	Stadtverwaltung Trier vom 11.12.2015	Erhalt der Linie 8 im ÖPNV-Konzept RLP Nord, da ihr eine wesentliche Verkehrliche Bedeutung zukommt, wie die Praxis zeigt und dies auch trotz mehrerer Buslinien auf der anderen Moselseite zwischen Schweich und Trier sowie dem parallelen SPNV-Angebot zukünftig der Fall sein wird (u. a. aufgrund der Verkehrsbeziehungen zwischen Ehrang und Schweich sowie der Anbindung von Issel und der ungünstigen Lage des Bahnhofs Schweich).	In diesem Verfahren geht es um die Linienbündelung. Die Planungen zum ÖPNV-Konzept RLP Nord werden im Rahmen der Beteiligung zur Gesamtfortschreibung der Nahverkehrspläne voraussichtlich 2016 dezidiert vorgestellt und besprochen.

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
65	Zweckverband SPNV-Nord Vom 11.12.2015	Grundsätzlich sind wir mit dem dargestellten Bündelungskonzept einverstanden. Eine Anmerkung: Harmonisierungszeitpunkt des Bündels Ruwertal-Hochwald am 13.12.2021 sinnvoller, da davon auszugehen ist, dass die Weststrecke Trier im Dezember 2020 oder 2021 reaktiviert wird und das Bündel funktional eng mit dem SPNV verknüpft ist. Darüber hinaus haben die saarländischen Kollegen ebenfalls den Endzeitpunkt Dezember 2021 eingeplant - auch im Kontext zu anderen Linien.	Wird berücksichtigt.
66	RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH vom 10.12.2015	Linienbündel "Römische Weinstraße": Konzession der Linie 230 Stadtverkehr Schweich endet am 31.08.2025. Der Harmonisierungszeitpunkt sollte somit auf den 31.08.2025 verschoben werden.	Die Linie ist nicht Bestandteil des Linienbündels „Römische Weinstraße“.
67	RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH vom 10.12.2015	Linienbündel "Ruwertal-Hochwald": RegioLinie 200: In Ihren Ausführungen zum Linienbündel schreiben Sie, dass die Buslinien im Raum Hochwald mit Zu-/Abbringerfunktion auf die RegioLinie 200 ausgerichtet werden sollen. Wir bitten zu berücksichtigen, dass die RegioLinie zwei Bundesländer miteinander verbindet und umsteigefreie Verbindungen zwischen Türkismühle nach Trier anbietet. Eine ausschließliche Betrachtung des rheinland-pfälzischen Teils der Linie ist aus Sicht der RMV nicht sinnvoll. RMV schlägt deshalb vor, die RegioLinie 200 nicht in das Linienbündel Ruwertal-Hochwald zu integrieren.	Dass die RegioLinie 200 zwei Bundesländer miteinander verbindet wurde bei der Linienbündelung berücksichtigt. Siehe auch: Stellungnahme des ZV SPNV Nord, S. 45, Zeile 63 dieser Abwägungstabelle.

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
68	RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH vom 10.12.2015	zu den Planungen im Bündel Saargau haben wir keine Anmerkungen.	Wird zur Kenntnis genommen.
69	RMV Rhein-Mosel Verkehrsgesellschaft mbH vom 10.12.2015	RegioLinie 201: verkehrlicher Schwerpunkt im Landkreis Bitburg-Prüm, deshalb Vorschlag der Integration dieser Linie in ein Linienbündel des Landkreises Bitburg-Prüm.	Die Anregung wird berücksichtigt. Die Linie 201 Prüm – Bitburg – Trier wird dem Linienbündel „Südeifel“ des Eifelkreises Bitburg-Prüm zugeordnet. Dies ist auch der Anlage zur Linienbündelung vom 06.10.2015, S. 12, Kapitel 2.1.4 zu entnehmen. Die Tabelle auf Seite 9 der Anlage wird entsprechend angepasst.
70	Kreisverwaltung Bernkastel-Wittlich vom 04.12.2015	Seitens des Landkreis Bernkastel-Wittlich werden unter folgenden Voraussetzungen keine Bedenken gegen das Linienbündelungskonzept erhoben: Linienbündel Römische Weinstraße: Linienbündelungskonzept sieht Stückelung kreisübergreifender Linien 212 Trier - Wittlich und 333 Trier - Bullay vor. Für die verbleibenden Teilabschnitte dieser Linien im Landkreis Bernkastel-Wittlich, ist bis zur Umsetzung der Linienbündelung im Landkreis Bernkastel-Wittlich sicherzustellen, dass die Eigenwirtschaftlichkeit dieser Restverkehre nicht gefährdet wird und angemessene Lösungen in verkehrlicher Sicht gefunden werden. Dies beinhaltet, dass die Schüler aus dem Landkreis Trier-Saarburg zur Friedrich-Spee-Realschule plus nach Neumagen-Dhron und zurück im gegenwärtigen Umfang und für den Landkreis Bernkastel-Wittlich kostenneutral fortgeführt werden und diese Verkehre ggf. Veränderungen des Schulbetriebs angepasst werden.	Im Rahmen der Erstellung der Vorabbekanntmachung für das Linienbündel „Römische Weinstraße“ wird die Feinabstimmung der Fahrpläne zwischen den Aufgabenträgern / betroffenen Gebietskörperschaften erfolgen. Die Angebotsstruktur der heutigen Linie 333 stellt sich, wie auch den veröffentlichten Fahrplänen zu entnehmen ist, bereits als eine in vier Einzellinien unterteiltes Angebot im Moseltal dar. Durchgehende Fahrten zwischen den Teilabschnitten sind in der Regel nicht vorhanden. Das Linienbündel bildet daher die Realität der Betriebsleistungserbringung ab und ist damit praxisorientiert. Die Bedienung des Schulstandortes Neumagen-Dhron wird weiterhin über die Linie Trier – Neumagen-Dhron erfolgen. Im Rahmen der Erstellung der Vorabbekanntmachung für das Linienbündel „Römische Weinstraße“ wird die Feinabstimmung der Fahrpläne zwischen den Aufgabenträgern / betroffenen Gebietskörperschaften erfolgen. Die Regelungen für die Kostenträger der Schülerbeförderung bleiben unabhängig von einer Linienbündelung bestehen. Die Eigenwirtschaftlichkeit der Linien im VRT ist bereits heute fraglich bzw. nicht gegeben, z. B. ist die Linie 200 ein gemeinwirtschaftlicher Verkehr, darüber hinaus liegt dem ZV VRT bereits ein Antrag auf Zuschuss auf Basis der allgemeinen Vorschrift vor.

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
71	Kreisverwaltung Bernkastel-Wittlich vom 04.12.2015	Linienbündel Ruwertal-Hochwald: Linienbündelung sieht die Stückelung der kreisübergreifenden Linien 210 Hermeskeil - Morbach vor und darüber hinaus auch die Linie 328 Thalfang - Trier, die in der Aufstellung des Linienbündels nicht aufgeführt ist. Für die verbleibenden Teilabschnitte dieser Linien im Landkreis Bernkastel-Wittlich, ist bis zur Umsetzung der Linienbündelung im Landkreis Bernkastel-Wittlich sicherzustellen, dass die Eigenwirtschaftlichkeit dieser Restverkehre nicht gefährdet wird und angemessene Lösungen in verkehrlicher Sicht gefunden werden. Für die Beförderung der aktuell 112 Schüler aus den Orten Beuren, Geisfeld, Rascheid, Hinzert-Pöler, Naurath/Wald, Hermeskeil und Neuhütten zur Erbeskopf-Realschule plus in Thalfang wird erwartet, dass diese Beförderung weiterhin kostenneutral beibehalten bzw. die Zubringer- und Abnehmerbusse auf die Zeiten der jeweiligen Busse zur/von der Erbeskopf-Realschule plus abgestimmt werden.	Die Linie 328 ist Bestandteil eines Linienbündels des Landkreises Bernkastel-Wittlich. Die Regelungen für die Kostenträger der Schülerbeförderung bleiben unabhängig von einer Linienbündelung bestehen. Im Rahmen der Erstellung der Vorabbekanntmachung für das Linienbündel „Ruwertal-Hochwald“ wird die Feinabstimmung der Fahrpläne zwischen den Aufgabenträgern / betroffenen Gebietskörperschaften erfolgen.

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
72	VDV Verband des Verkehrsgewerbes Rheinland e. V. vom 11.12.2015	Linienbündelung im NVP muss stets das Prinzip der Eigenwirtschaftlichkeit berücksichtigen, Kombination rentabler Linien mit unrentablen in einem Bündel ist unzulässig, Grundsatz der Einzelliniengenehmigung	Die Auffassung wird überwiegend nicht mitgetragen. Tatsächlich hat die eigenwirtschaftliche Verkehrsleistungserbringung Vorrang vor einer gemeinwirtschaftlichen Vergabe.
73	VDV Verband des Verkehrsgewerbes Rheinland e. V. vom 11.12.2015	Mittelstandsförderung durch Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit	Die Bedeutung des Vorrangs der Eigenwirtschaftlichkeit zur Förderung des Mittelstands wird nicht gesehen. Vielmehr erhält der Mittelstand eine wirtschaftliche Perspektive durch die beabsichtigte, langfristige und deutliche Ausdehnung des künftigen verkehrlichen Leistungsvolumens, unabhängig von der Frage, ob dieses eigenwirtschaftlich oder gemeinwirtschaftlich erbracht werden kann.

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
74	Kreisverwaltung Cochem – Zell vom 14.10.2015	Wir empfehlen Ihnen folgende Formulierung aufzunehmen: Die Linienbündelung erfolgt nur innerhalb des Landkreises Trier-Saarburg. Auf dem Gebiet der Kreise Bernkastel - Wittlich und Cochem – Zell sind Einzelgenehmigungen zu beantragen, soweit der Kreis Bernkastel – Wittlich bzw. Cochem – Zell nichts anderes bestimmt. Die RegioRadler-Leistungen sind Bestandteil dieses Linienbündels.	Wird zur Kenntnis genommen.
75	Verbandsgemeindeverwaltung Saarburg vom 12.10.2015	Der Ergänzung der beiden Nahverkehrspläne um den Themenkomplex Linienbündelung / Harmonisierung von Genehmigungslaufzeiten stimmen wir zu.	Keine Anmerkungen.

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
76	Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH (VRM) 12.10.2015	Gerne teilen wir Ihnen mit, dass unsererseits keine Einwendungen oder Ergänzungen zu den von Ihnen übermittelten Unterlagen bestehen. Wir begrüßen die vorgesehenen Festlegungen und sehen die Linienbündelung als ein zielführendes Instrument zur wirtschaftlichen Erbringung von Verkehrsleistungen an.	Keine Anmerkungen
77	Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH (VRM) 12.10.2015	Gerne teilen wir Ihnen mit, dass unsererseits keine Einwendungen oder Ergänzungen zu den von Ihnen übermittelten Unterlagen bestehen. Wir begrüßen die vorgesehenen Festlegungen und sehen die Linienbündelung als ein zielführendes Instrument zur wirtschaftlichen Erbringung von Verkehrsleistungen an.	Keine Anmerkungen

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
78	Verbandsgemeindeverwaltung Hermeskeil vom 19.10.2015	Gegen die vorgesehene Ergänzung der Nahverkehrspläne durch Linienbündelung im Landkreis Trier-Saarburg bestehen seitens der Verbandsgemeinde Hermeskeil keine Bedenken. Insbesondere im Hinblick darauf, künftig im Sinne eines wirtschaftlichen Ausgleichs zwischen ertragsstarken und ertragsschwachen Linien eine kostengünstige und dauerhafte Verkehrsbedienung zu sichern. Die geplante Linienbündelung „Ruwertal-Hochwald“ muss auch künftig für sämtliche Gemeinden in der Verbandsgemeinde Hermeskeil eine optimale Bedienungshäufigkeit, Taktdichte und Anschlussbeziehung an den Verknüpfungspunkten gewährleisten. Insbesondere im Hinblick auf die Veränderung der Schulstandorte Kell und Zerf ist ferner aus der Verbandsgemeinde Hermeskeil eine gute Anbindung des Schulstandortes Kell zu garantieren. In dünner besiedelten Gebieten des Linienbündels ist darüber hinaus der Einsatz alternativer Bedienungsformen z. B. Rufangebote zu prüfen bzw. anzubieten.	Wird berücksichtigt.

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
79	Verbandsgemeindeverwaltung Trier-Land vom 20.10.2015	Von Seiten der Verbandsgemeinde Trier-Land bestehen keine Bedenken / Anregungen.	Keine Anmerkungen.
80	Eisenbahn- und Verkehrsgewerkschaft (EVG) vom 20.10.2015	Keine Einwendungen bzw. Ergänzungen.	Keine Anmerkungen.

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
81	Verbandsgemeindeverwaltung Schweich vom 22.10.2015	Die Verbandsgemeinde Schweich stimmt der beschriebenen Vorgehensweise zu.	Keine Anmerkungen
82	Verbandsgemeinde Ruwer vom 20.10.2015	Wir begrüßen selbstverständlich jeden Vorschlag zur Sicherstellung eines finanzierbaren und kundenorientierten öffentlichen Personennahverkehrs. Angesichts der demographischen Entwicklung sehen wir für den Bereich des ländlichen Raumes hierin eine wichtige öffentliche Aufgabe. Für den Bereich der Verbandsgemeinde Ruwer möchten wir Sie bitten, dass zumindest der „Status Quo“ erhalten bleibt. Ein guter ÖPNV ist insbesondere im ländlichen Raum ein Stück Lebensqualität und für junge Familien ein wichtiges Kriterium bei der Wohnortwahl. Wir wären dankbar, wenn Sie diese Gedanken bei Ihren Überlegungen berücksichtigen.	Wird berücksichtigt.

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
83	Kreisverwaltung Bitburg-Prüm Vom 11.12.2015	Linienbündel Römische Weinstraße, Harmonisierungszeitpunkt 31.08.2019: Teilabschnitt der Bestandslinie 231 Dudeldorf - Zemmer gehört zu einem Linienbündel des Landkreises Bitburg-Prüm, dessen Umsetzung nach jetzigem Planungsstand zum 31.08.2022 erfolgen soll. Unter der Voraussetzung, dass der Teilabschnitt Dudeldorf - Zemmer in Zukunft in einer neuen Linie in einem Linienbündel des Landkreises Bitburg-Prüm aufgeht, bestehen unsererseits keine Bedenken bezüglich der divergierenden Startdaten der beiden Bündel. Im Übrigen gehen wir davon aus, dass die neue Linie Dudeldorf - Zemmer in die Aufgabenträgerschaft des ZV VRT fällt, da es sich um eine landkreisüberschreitende Linie handelt.	Wird berücksichtigt.
84	Kreisverwaltung Bitburg-Prüm Vom 11.12.2015	Linie 201: gegen die Zuordnung des Abschnitts Newel-Idesheim bei Umsetzung der Planungslinien für das ÖPNV-Konzept RLP Nord hat die Kreisverwaltung des Eifelkreises Bitburg-Prüm keine Bedenken.	Linie 201 wird komplett einem Linienbündel im Landkreis Bitburg-Prüm zugeordnet (wie in der Anlage zum Beteiligungsverfahren, S. 12, Kapitel 2.1.4, beschrieben. Die Tabelle auf Seite 9 der Anlage wird entsprechend geändert.

Ergänzung des lokalen Nahverkehrsplanes um das Linienbündelungskonzept im Landkreis Trier-Saarburg

Beteiligungsverfahren nach § 8 (3) NVG – Synopse Stellungnahmen

Zeile	Stellungnehmender	Kritik / Lob / Anregung / Empfehlung	Abwägungsentscheidung des ZV VRT / Kreisverwaltung Trier-Saarburg
85	Kreisverwaltung Bitburg-Prüm Vom 11.12.2015	Der Eifelkreis Bitburg-Prüm hält es nicht für sinnvoll den Freizeitverkehr auf der Linie 441 Bollendorf - Irrel - Trier vom übrigen Angebot abzukoppeln. Das gesamte Angebot der Linie 441 sollte einem Linienbündel zugeordnet werden. Der Eifelkreis Bitburg-Prüm legt Wert darauf, dass bei der zu einem späteren Zeitpunkt festzulegenden Kostenregelung die verkehrliche Funktion der grenzüberschreitenden Linie 441 Bollendorf - Irrel - Trier angemessen berücksichtigt wird. Dabei wird davon ausgegangen, dass der Landkreis Trier-Saarburg und die Stadt Trier zumindest unter Tourismusaspekten vorrangige Nutznießer der Linie sein werden.	Wird berücksichtigt. Die gesamte Linie 441 Bollendorf - Irrel - Trier wird einem Linienbündel des Landkreises Bitburg-Prüm zugeordnet. Die Kostenregelung muss zu einem späteren Zeitpunkt in einem Finanzierungsvertrag zwischen den betroffenen Aufgabenträgern / Gebietskörperschaften festgelegt werden.
86	Robert-Reisen GmbH & Co. KG vom 09.12.2015	Wir bedienen die Linie von Heidenburg bzw. Thalfang nach Trier (Nr.328) zur Zufriedenheit der Fahrgäste seit 1932 ohne Ausschreibungen und die damit verbundene Verwendung von Steuermitteln. Außerdem führen wir Gewerbesteuern hier vor Ort ab.	Wird zur Kenntnis genommen. Die Linie 328 ist Teil eines Linienbündels des Landkreises Bernkastel-Wittlich.