

Nahverkehrsplan Landkreis Bernkastel-Wittlich

Ergänzung/Fortschreibung vom 05.04.2017:

Linienbündelung im Landkreis Bernkastel-Wittlich

Der Landkreis Bernkastel-Wittlich, als Aufgabenträger für kreisinterne Verkehre, hat in seiner Sitzung des Kreistages am 05.04.2017 beschlossen, den lokalen Nahverkehrsplan (NVP) des Landkreises Bernkastel-Wittlich um eine Linienbündelung zu ergänzen.

Der ZV VRT, als Aufgabenträger für Verkehre, die die Grenzen zwischen Verbandsmitgliedern überschreiten, hat in seiner Sitzung am 21.03.2017 beschlossen, den regionalen Nahverkehrsplan um eine Linienbündelung im Landkreis Bernkastel-Wittlich zu ergänzen.

Die Durchführung eines gemeinsamen Beteiligungsverfahrens nach § 8 (3) Nahverkehrsgesetz Rheinland-Pfalz erfolgte durch den ZV VRT. Die eingegangenen Stellungnahmen wurden sorgfältig geprüft und abgewogen und dokumentiert.

Erläuterungen zur Linienbündelung

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

1. Bündelbildung

1.1. Abwenden von „Rosinenpickerei“

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

1.2. Bildung wirtschaftlicher Linienbündel

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

1.3 Ermessensspielraum

Bei der Konzipierung von Linienbündeln handelt es sich stets um Entscheidungen mit Ermessensspielraum. Die Entscheidung darf jedoch keinesfalls von Beliebigkeit geleitet sein. Die Bündelungsentscheidung ist nachvollziehbar zu begründen, wozu eine sorgfältige Abwägung zwischen dem öffentlichen Interesse und den weiteren Belangen zu treffen ist, z. B. durch Formulierungen im Nahverkehrsplan.

Folgende Kriterien wurden bei der Ermessensentscheidung berücksichtigt:

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

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

1.4. Rechtsfehlerhafte Kriterien

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

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

Eine Bündelung von Linien, für die nicht hinreichend ein verkehrlicher, betrieblicher oder wirtschaftlicher Zusammenhang nachgewiesen werden kann, rechtfertigt nicht den damit verbundenen Eingriff in das Grundrecht der Berufsfreiheit und ist als rechtsfehlerhaft einzustufen. So ist es beispielsweise nicht sachgerecht, die in einem Verkehrsgebiet nicht einzuordnenden, übrig gebliebenen Linien zu einem oder mehreren "Restbündel(n)" zusammenzufassen oder ersatzweise einem ordnungsgemäß gebildeten Bündel zuzuordnen. In diesem Falle ist davon auszugehen, dass mit der Unterlassung einer Bündelung keine wirtschaftlichen oder verkehrlichen Nachteile verbunden sind. Die Annahme ist irreführend, dass § 9 Abs. 2 PBefG den Aufgabenträger zur Bildung von Linienbündeln verpflichtet. Das Gesetz eröffnet im Sinne einer Kann-Bestimmung zwar die Möglichkeit zur gebündelten Konzessionierung, sieht jedoch als "Normalfall" weiterhin die Einzelkonzessionierung vor, soweit kein zwingender Grund für die Linienbündelung spricht.

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

2. Linienbündel im Landkreis Bernkastel-Wittlich

Im Landkreis Bernkastel-Wittlich besitzen folgende Kriterien für die Linienbündelung eine hohe Bedeutung:

- Einzugsbereiche der Grund- und Mittelzentren sowie der Schulstandorte
- Betriebsplanerische Aspekte (optimierter Fahrzeug- und Personaleinsatz)
- Verkehrsfunktion der Linien (Produkthierarchien mit entsprechender Angebotsdefinition)
- SPNV-Konzept „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“ und „ÖPNV-Konzept RLP Nord“

2.1. Zuordnung der Linien

Auf Grundlage der vorgenannten Kriterien werden folgende Linienbündel gebildet:

- Linienbündel Eifel-Kondelwald
- Linienbündel Hunsrück
- Linienbündel Mosel
- Linienbündel Wittlicher Land

Die Linien im Landkreis Bernkastel-Wittlich werden folgenden Linienbündeln zugeordnet:

Linienbündel Eifel-Kondelwald		
Liniennummer, Linienanfang und Linienende im Bestand, laut Genehmigungsliste LBM Trier vom 25.01.2016	Teilabschnitt der Bestandslinie, der in das Bündel integriert werden soll	Planungslinien aus dem ÖPNV-Konzept RLP Nord, Linienanfang und Linienende, Planungsstand 03.03.2016
300 Bernkastel-Kues – Daun	300 gesamte Linie inkl. RegioRadler-Leistungen	300 Bernkastel-Kues – Daun 350 Wittlich-Wengerohr – Traben-Trarbach 351 Wittlich – Hasborn – Gillenfeld
302 Wittlich – Traben-Trarbach	302 gesamte Linie	352 Meerfeld – Manderscheid 353 Hasborn – Manderscheid 355 Wittlich – Kinderbeuern – Traben-Trarbach
305 Wittlich – Gillenfeld	305 gesamte Linie	356 Ringverkehr Wittlich – Dorf 358 Diefenbach – Kinderbeuern – Bertrich – Bad 399 <i>RegioRadler</i> Bernkastel-Kues – Daun

Linienbündel Hunsrück		
Liniennummer, Linienanfang und Linienende im Bestand, laut Genehmigungsliste LBM Trier vom 25.01.2016	Teilabschnitt der Bestandslinie der in das Bündel integriert werden soll	Planungslinien aus dem ÖPNV-Konzept RLP Nord, Linienanfang und Linienende, Planungsstand 03.03.2016
304 <i>Thalfang – Neumagen- Dhron – Wittlich</i>	304 <i>Thalfang – Neumagen- Dhron</i>	369 Irmenach – Kleinich – Hochscheid / – Pilmeroth
210 Hermeskeil – Thalfang - Morbach	210 <i>gesamte Linie</i>	389 Lorscheid – Thalfang – Morbach 390 Bernkastel-Kues – Morscheid – Thalfang – Hermeskeil
311 <i>Bernkastel-Kues – Morbach</i>	311 <i>gesamte Linie</i>	391 Thalfang – Lückenburg – Hermeskeil 392 Thalfang – Heidenburg – Berglicht
314 <i>Morbach – Thalfang / – Merschbach</i>	314 <i>gesamte Linie</i>	393 Thalfang – Berglicht – Neumagen-Dhron 394 Morbach – Heinzerath – Neumagen-Dhron
328 Trier - Thalfang	328 Fell - Thalfang	395 Thalfang – Fell 396 Morbach – Egtert – Thalfang
329 <i>Odert – Morbach</i>	329 <i>gesamte Linie</i>	397 Morbach – Riedenburg 398 Morbach – Kleinich

Anm.: Die *kursiv* geschriebenen Bestandslinien liegen in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Bernkastel-Wittlich, alle anderen in der Aufgabenträgerschaft des Zweckverbandes VRT oder SPNV Nord.

Linienbündel Mosel		
Liniennummer, Linienanfang und Linienende im Bestand, laut Genehmigungsliste LBM Trier vom 25.01.2016	Teilabschnitt der Bestandslinie der in das Bündel integriert werden soll	Planungslinien aus dem ÖPNV-Konzept RLP Nord, Linienanfang und Linienende, Planungsstand 03.03.2016
321 <i>Traben-Trarbach – Kirchberg¹</i>	321 <i>gesamte Linie¹</i>	304 Stadtverkehr Bernkastel-Kues
322 <i>Traben-Trarbach . – Kautenberg¹</i>	322 <i>gesamte Linie¹</i>	307 Stadtverkehr Traben-Trarbach ³ 317 Bernkastel-Kues – Neumagen-Dhron
333 Trier – Bullay / Bernkastel-Kues - Gornhausen	Teilabschnitt: 333-2 Neumagen-Dhron – Bernkastel-Kues sowie Bernkastel-Kues - Gornhausen	320 Neumagen-Dhron – Bernkastel-Kues 321 Bernkastel-Kues – Mülheim – Gornhausen – Monzelfeld
333 Trier – Bullay / Bernkastel-Kues - Gornhausen	Teilabschnitt: 333-3 Bernkastel-Kues – Traben-Trarbach (inkl. RegioRadler-Leistungen Bernkastel-Kues – Bullay)	350 Bernkastel-Kues – Traben-Trarbach 359 Traben-Trarbach – Kirchberg / – Blankenrath ³
333 Trier – Bullay / Bernkastel-Kues - Gornhausen	Teilabschnitt: 333-4 nur RegioRadler-Leistungen Traben-Trarbach – Bullay ²	361 Bernkastel-Kues – Ürzig – Zeltingen-Rachtig – Bernkastel-Kues
346 <i>Stadtverkehr Bernkastel-Kues</i>	346 <i>gesamte Linie</i>	366 RegioRadler Bernkastel-Kues - Bullay

¹ Zur zeitlichen Integration der Linien 321 und 322 siehe Erläuterungen im Kap 2.1.3 Linienbündel „Mosel“ und im Kap 3.1 „Erweiterung von Linienbündeln“

² Der Regelverkehr und Schülerverkehr des Teilabschnittes 333-4 Traben-Trarbach – Bullay der Linie 333, ist dem Linienbündel „Mosel-Maare“ des Landkreises Cochem-Zell zugeordnet.

Anm.: Die *kursiv* geschriebenen Bestandslinien liegen in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Bernkastel-Wittlich, alle anderen in der Aufgabenträgerschaft des Zweckverbandes VRT oder SPNV Nord.

Linienbündel Wittlicher-Land		
Liniennummer, Linienanfang und Linienende im Bestand, laut Genehmigungsliste LBM Trier vom 25.01.2016	Teilabschnitt der Bestandslinie der in das Bündel integriert werden soll	Planungslinien aus dem ÖPNV-Konzept RLP Nord, Linienanfang und Linienende, Planungsstand 03.03.2016
<i>301 Wittlich – Bernkastel-Kues/Minheim</i>	<i>301 gesamte Linie</i>	
212 Trier – Wittlich	212 Föhren – Wittlich	310 Neumagen-Dhron – Salmtal – Wittlich – Bernkastel-Kues 315 Föhren – Dreis – Wittlich
303 Spangdahlem – Wittlich	303 gesamte Linie außer Teilabschnitt Bitburg – Spangdahlem	316 Schweich – Wittlich 318 Binsfeld – Salmtal 319 Heckenmünster – Rivenich
<i>306 Stadtverkehr Wittlich</i>	<i>306 gesamte Linie</i>	370 Wittlich – Binsfeld – Bitburg 371 Musweiler –/ Karl –/ Schladt – Landscheid – Mulbach
325 Zemmer – Wittlich	325 gesamte Linie	372 Wittlich – Altrich 373 Oberkail – Binsfeld
403 Bitburg – Spangdahlem	403 Teilabschnitte auf der Relation Wittlich – Binsfeld – Speicher – Bitburg	

Anm.: Die *kursiv* geschriebenen Bestandslinien liegen in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Bernkastel-Wittlich, alle anderen in der Aufgabenträgerschaft des Zweckverbandes VRT oder SPNV Nord.

2.1.1 Linienbündel „Eifel-Kondelwald“

Das Linienbündel umfasst das Busverkehrsangebot der nordöstlichen Teile der Verbandsgemeinde Wittlich-Land, bestehend aus allen Ortsgemeinden der ehemaligen Verbandsgemeinde Manderscheid plus der Ortsgemeinden Hupperath, Minderlittgen und Plein sowie der nördlichen Teile der Verbandsgemeinde Traben-Trarbach mit den Ortsgemeinden Bausendorf, Bengel, Diefenbach, Flußbach, Hontheim, Kinderbeuern und Willwerscheid.

Die wesentliche Verkehrsfunktion dieses Linienbündels ist die Bedienung der Standorte von weiterführenden Schulen in Wittlich, Manderscheid und Traben-Trarbach sowie der Grundschulstandorte im Gebiet des Linienbündels.

Die verkehrliche/fahrplantechnische Ausrichtung mit den künftigen RegioLinien 300, 310, 350 und 370 erfolgt im Busknoten „Wittlich ZOB“. Damit wird gleichzeitig die Anbindung des Wittlicher Hauptbahnhofs im Stadtteil Wengerrohr optimal ermöglicht, so dass hiermit ein integrales Zug-Bus-System für diese wichtigen touristischen Bedienungsraum möglich wird. Als besondere touristische Komponente ist die nachfragegestärkste RegioRadler-Linie von Daun über Wittlich nach Bernkastel-Kues in dieses Linienbündel integriert.

Stichtag für die Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten ist der Fahrplanwechsel im Dezember 2021 (gemeinsam mit den Linienbündeln „Mosel-Maare“ des Landkreises Cochem-Zell und „Eifelmaare“ des Landkreises Vulkaneifel). Der Zeitpunkt der Harmonisierung richtet sich nach der Laufzeit der längstlaufenden Genehmigung der aktuellen Genehmigungsurkunden. Weitere Kriterien bei der Festlegung des Harmonisierungszeitpunktes:

- Harmonisierungszeitpunkt des Bündels Moselschleifen des Landkreises Cochem-Zell mit Verflechtung von Bedienungsangeboten zum gleichen Zeitpunkt,
- Harmonisierungszeitpunkt des Bündels Eifelmaare des Landkreises Vulkaneifel mit Verflechtung von Bedienungsangeboten zum gleichen Zeitpunkt,
- Harmonisierung mit dem Fahrplanwechsel des SPNV, damit einhergehende Fahrplanabstimmungen zwischen Bus und Bahn.

2.1.2 Linienbündel „Hunsrück“

Im Hinblick auf die insbesondere im südlichen Teil des Landkreises Bernkastel-Wittlich stark zurückgehenden Schülerzahlen war eine Modifikation des Linien- und Fahrplangebots - verbunden mit einer Optimierung des Fahrzeugeinsatzes - erforderlich.

Das Linienbündel umfasst das Busverkehrsangebot im Gebiet der Verbandsgemeinde Thalfang am Erbeskopf und der Gemeinde Morbach, der Ortsgemeinden Longkamp, Kommen und Kleinich sowie die Stadt Bernkastel-Kues aus der Verbandsgemeinde Bernkastel-Kues.

Die wesentliche Verkehrsfunktion dieses Linienbündels ist die Bedienung der Standorte von weiterführenden Schulen in Thalfang, Morbach, Bernkastel-Kues und Neumagen-Dhron sowie der Grundschulstandorte im Gebiet des Linienbündels.

Eine weitergehende Vernetzung innerhalb des Buslinienangebots wird durch die Ausrichtung auf die Busknoten in Morbach und Thalfang mit der geplanten RegioLinie 390 Bernkastel-Kues – Hermeskeil erreicht.

Stichtag für die Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten ist der Fahrplanwechsel im Dezember 2025. Der Zeitpunkt der Harmonisierung richtet sich nach der Laufzeit der längstlaufenden Genehmigung der aktuellen Genehmigungsurkunden. Zudem erfolgt eine Harmonisierung auf den Fahrplanwechsel des SPNV und einer damit einhergehenden Fahrplanabstimmungen zwischen Bus und Bahn.

2.1.3 Linienbündel „Mosel“

Das Linienbündel umfasst das Busverkehrsangebot im Gebiet der Verbandsgemeinde Bernkastel-Kues sowie den südlichen Teil der Verbandsgemeinde Traben-Trarbach mit den Ortsgemeinden Burg, Enkirch, Starkenburg, Lötzbeuren, Irmenach, Traben-Trarbach, Kinheim und Kröv.

Die wesentliche Verkehrsfunktion dieses Linienbündels ist die Bedienung der Schulstandorte Neumagen-Dhron, Bernkastel-Kues und Traben-Trarbach sowie der Grundschulstandorte im Gebiet des Linienbündels.

Mit Einführung des SPNV-Konzepts „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“ ist eine konsequente Ausrichtung des ÖPNV-Netzes auf die Verknüpfung mit dem Schienenverkehr sinnvoll. Dies 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 die Busanschlussknoten in Wittlich (ZOB), Bernkastel-Kues (Forum) sowie in Neumagen-Dhron 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-Dhron und Bernkastel-Wittlich, um eine weitere Optimierung des Fahrzeugeinsatzes zu erreichen.

Durch die Ausrichtung auf die Bus-Taktknoten „Wittlich ZOB“ sowie in Neumagen-Dhron und Bernkastel-Kues und den Schienen-Taktknoten „Wittlich Hbf“ soll eine optimale Vernetzung zwischen dem Zug- und Busverkehr erreicht werden. Damit einher geht eine bessere Erreichbarkeit für die stark vom Tourismus geprägten Orte im Moseltal. Die RegioRadler Leistungen im Abschnitt Bernkastel-Kues – Bullay werden ebenfalls diesem Linienbündel zugeordnet werden, um den aktuellen Kundenwünschen im Freizeitverkehr Rechnung zu tragen. Die RegioRadler-Leistungen sind bereits heute betrieblich/fahrplanmäßig in Bernkastel-Kues gebrochen.

Stichtag für die Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten ist der 01.09.2019. Der Zeitpunkt der Harmonisierung richtet sich nach der Laufzeit der Genehmigung der maßgebenden Linie 333 der aktuellen Genehmigungsurkunden. Weitere Kriterien bei der Festlegung des Harmonisierungszeitpunktes:

- Harmonisierungszeitpunkt des Bündels „Römische Weinstraße“ des Landkreises Trier-Saarburg mit Verflechtung von Bedienungsangeboten zum gleichen Zeitpunkt,
- In der Abwägung wurde der zeitgleichen verkehrlichen Abstimmung zwischen den beiden Bündeln „Mosel“ und „Römische Weinstraße“ (Harmonisierung für beide LB zum 01.09.2019) eine höhere Bedeutung zugemessen als dem Bündelstart mit Ablauf der längstlaufenden Einzelkonzession bzw. einem Bündelstart zum üblichen Fahrplanwechsel im Dezember.

Die Bestandslinien 321 Traben-Trarbach – Kirchberg und 322 Traben-Trarbach – Kautenbach können bis zum Ablauf ihrer Konzession am 31.08.2020 autark betrieben werden. Nach Ablauf der aktuellen Konzessionen sind die Bestandslinien 321 und 322 in das Linienbündel „Mosel“ zu integrieren (siehe auch Kap. 3.1)

2.1.4 Linienbündel „Wittlicher Land“

Das Linienbündel umfasst das Busverkehrsangebot im Gebiet des westlichen und südlichen Teils der Verbandsgemeinde Wittlich-Land, bestehend aus allen Ortsgemeinden der ehemaligen Verbandsgemeinde Wittlich-Land zzgl. der Ortsgemeinden Eisenschmitt, Musweiler und Schwarzenborn. Daneben kann mit Einbindung der Gemeinden Neumagen-Dhron und Piesport als Teil der Verbandsgemeinde Bernkastel-Kues die aktuell vorhandene Lücke zwischen Mosel und der Eisenbahnstrecke Trier - Koblenz geschlossen werden.

Die wesentliche Verkehrsfunktion dieses Linienbündels ist die Bedienung des Schul- und Arbeitsplatzstandortes Wittlich sowie die Anbindung der Gemeinden an den SPNV auf der Moselstrecke (Luxemburg –) Trier – Koblenz. Weiterhin werden die übrigen Schulstandorte, u.a. die IGS Salmtal, innerhalb der Verbandsgemeinde angebunden. Ergänzend wird der Tourismus durch die bisher fehlende Anbindung des Bereichs Neumagen-Dhron/Piesport an die Moselstrecke gestärkt.

Durch die Ausrichtung auf den Bus-Taktknoten „Wittlich ZOB“, den Schienen-Taktknoten „Wittlich Hbf“ in Wengerohr sowie die Verknüpfung am Bahnhof in Salmtal soll eine weitergehende Vernetzung zwischen dem ÖPNV-/SPNV-Angeboten erreicht werden.

Stichtag für die Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten ist der Fahrplanwechsel im Dezember 2025. Der Zeitpunkt der Harmonisierung richtet sich nach der Laufzeit der längstlaufenden Genehmigung der aktuellen Genehmigungsurkunden. Zudem erfolgt eine Harmonisierung auf den Fahrplanwechsel des SPNV und einer damit einhergehenden Fahrplanabstimmungen zwischen Bus und Bahn.

2.2 Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten

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

3 Ausblick: Erweiterung von Linienbündeln

Im Rahmen der Bündelung kann es vorkommen, dass der Harmonisierungszeitpunkt eines Bündels vor dem Auslaufen der längstlaufenden Linie erfolgt. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn nur ein kleiner Teil der Bestandslinien eine abweichende Konzessionslaufzeit als die übrigen Linien eines Bündels haben. In diesem Fall wird die Linie vorerst von der Bündelung ausgenommen, wird aber, um die Bündelungsvorgaben gemäß den Ermessenskriterien zu erfüllen, zu einem späteren Zeitpunkt in die entsprechenden Bündel integriert werden. Im Folgenden werden die Linie/n aufgelistet, deren Aufnahme nach Ablauf der Bestandskonzession in ein Linienbündel erfolgen soll.

Linienbündel	Liniennummer, Linienanfang und Linienende im Bestand, laut Genehmigungsliste LBM Trier vom 25.01.2016	Bestandslinie bzw. Teilabschnitt der Bestandslinie der in das Bündel integriert werden soll	Planungslinien aus dem ÖPNV-Konzept RLP Nord, Linienanfang und Linienende, Planungsstand 03.03.2016
Mosel	321 Traben-Trarbach – Kirchberg	Gesamte Linie	359 Traben-Trarbach – Irmenach – Lötzbeuren – Raversbeuren
Mosel	322 Traben-Trarbach – Kautenbach	Gesamte Linie	307 Traben-Trarbach – Kautenbach

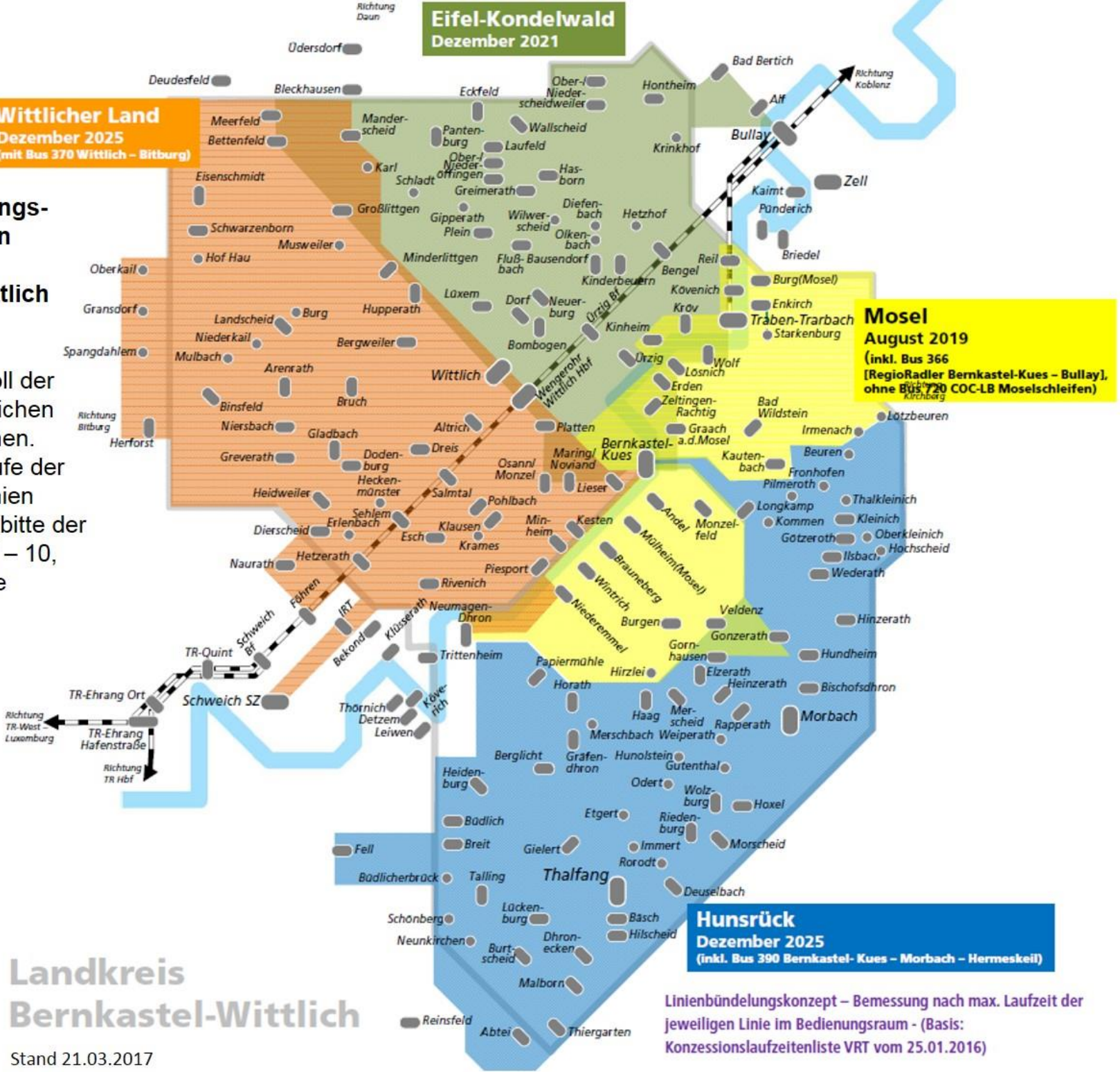
Im Zuge der Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten und Bündelung der Linien werden die Bestandslinien in ihre Verbindungsrelationen aufgeteilt. Eine oder mehrere Verbindungsrelationen werden zu neuen Linien zusammengefasst. Die künftigen Linien sind in den Tabellen als Planungslinien aus dem ÖPNV-Konzept RLP Nord nachrichtlich erwähnt.

**Eifel-Kondelwald
Dezember 2021**

**Wittlicher Land
Dezember 2025
(mit Bus 370 Wittlich - Bittburg)**

**Mosel
August 2019
(inkl. Bus 366
[RegioRadler Bernkastel-Kues - Bullay],
ohne Bus 720 COC-LB Moselschleifen)**

**Hunsrück
Dezember 2025
(inkl. Bus 390 Bernkastel- Kues - Morbach - Hermeskeil)**



**Linienbündelungs-
konzept für den
Landkreis
Bernkastel-Wittlich
(Skizze)**

Diese Skizze soll der
besseren räumlichen
Vorstellung dienen.
Die Linienverläufe der
gebündelten Linien
entnehmen Sie bitte der
Tabelle auf S. 7 – 10,
erste und zweite
Spalte.

**Landkreis
Bernkastel-Wittlich**

Linienbündelungskonzept – Bemessung nach max. Laufzeit der
jeweiligen Linie im Bedienungsraum - (Basis:
Konzessionslaufzeitenliste VRT vom 25.01.2016)