

Regionaler Nahverkehrsplan Verkehrsverbund Region Trier

Ergänzung/Fortschreibung vom 12.06.2017:

Linienbündelung im Eifelkreis Bitburg-Prüm

Der ZV VRT ist Aufgabenträger für Verkehre, die die Grenzen zwischen Verbandsmitgliedern überschreiten. Die Verbandsversammlung hat in ihrer Sitzung am 06.06.2017 beschlossen, den regionalen Nahverkehrsplan um eine Linienbündelung im Eifelkreis Bitburg-Prüm zu ergänzen.

Der Eifelkreis Bitburg-Prüm ist Aufgabenträger für kreisinterne Verkehre. Der Kreistag hat in seiner Sitzung am 12.06.2017 beschlossen, den lokalen Nahverkehrsplan (NVP) des Eifelkreises Bitburg-Prüm um eine Linienbündelung zu ergänzen.

Die Durchführung eines gemeinsamen Beteiligungsverfahrens nach § 8 (3) Nahverkehrsgesetz Rheinland-Pfalz erfolgte durch den ZV VRT. Die im Rahmen des Beteiligungsverfahrens eingegangenen Änderungswünsche, Vorschläge, Anregungen etc. wurden sorgfältig geprüft, dokumentiert und ggfls. in das Linienbündelungskonzept übernommen.

Erläuterungen zur Linienbündelung

Die Zusammenfassung von Linien zu Linienbündeln schafft die Voraussetzung für eine wirtschaftliche, kundengerechte und betrieblich sinnvolle Verkehrsgestaltung im Hinblick auf die Vergabe von Verkehren im Wege der Ausschreibung. Die Bündelung von Linien verfolgt insbesondere den Zweck, eine dauerhafte, kostengünstige Verkehrsbedienung sowohl für die Aufgabenträger als auch für die Verkehrsunternehmen zu ermöglichen, u. a. im Sinne eines wirtschaftlichen Ausgleichs zwischen ertragsstarken und ertragsschwachen Linien. Im Vorlauf zu Genehmigungs-/Ausschreibungswettbewerben kann der Beschluss zur Bündelung von Linien vor sog. "Rosinenpickerei" schützen, bei der Verkehrsunternehmen gewinnbringende Linien eigenwirtschaftlich erbringen und defizitäre Linien in die Gemeinwirtschaftlichkeit übergehen und deren Finanzierung der öffentlichen Hand überlassen wird.

Unter Einbeziehung verschiedenster Messkriterien (Nachfrageentwicklung, Betriebsleistungsdaten sowie Aufwands- und Erlösprognosen) wurden unterschiedliche Bündelzuschnitte untersucht und die Bündelgrößen und –zuschnitte nach verkehrlichen, betrieblichen sowie wirtschaftlichen Prämissen erstellt.

1. Bündelbildung

1.1. Abwenden von „Rosinenpickerei“

Werden bei der Konzipierung von Linienbündeln gewinnbringende und defizitäre Relationen zusammengefasst, so wird hiermit erreicht, dass das Verkehrsunternehmen die Gewinne rentabler Linien in die Finanzierung defizitärer Verkehre einbringt. 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.

1.2. Bildung wirtschaftlicher Linienbündel

Da im Sinne des Vergaberechts in nahezu allen Fällen Linienbündel zu vergebenden Losen entsprechen, ist bei deren Bildung mit großer Sorgfalt vorzugehen. Bündelzuschnitte, die den Wettbewerbsteilnehmern bzw. Bietern der Ausschreibungen keine günstige Angebotskalkulation ermöglichen, können zu einer erheblichen Verteuerung der Angebote und zu einer dauerhaften Erhöhung des Zuschussbedarfs führen. Daher gilt es, bei der Bündelbildung 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 ordnungspolitischen und öffentlichen Interesse sowie den Marktteilnehmern zu treffen ist.

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 ehesten bei der Bedienung durch ein und dasselbe Verkehrsunternehmen (in einem abgegrenzten Verkehrsraum) sicherstellen.
Enge verkehrliche Verflechtung von Linien	Wenn entlang der betroffenen Linien in größerem Umfang Umsteigebeziehungen bestehen oder eine flächenhafte Erschließung erforderlich ist, kommt dem Bündelungskriterium der verkehrlichen Verflechtung eine hohe Bedeutung zu. Zur Sicherung der integrierten

	<p>Bedienung ist kein anderes Mittel als die Linienbündelung prädestiniert, das die gleiche Wirkung erzielen kann.</p>
<p>Betriebliche Optimierung</p>	<p>Die betriebliche Optimierung durch verbundene Produktion (Umlaufoptimierung) trägt wesentlich zur wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung bei. I. S. v. § 8 Abs. 3 PBefG bildet dies 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 vor allem, ob durch die verbundene Produktion der Fahrzeugbedarf minimiert werden kann.</p> <p>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.</p>
<p>Wirtschaftlicher Querausgleich zwischen den Linien</p>	<p>Die Zusammenfassung ertragsstarker und ertragsschwacher Linien zum Zwecke des wirtschaftlichen Ausgleichs 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 dann zu rechtfertigen, wenn eine nennenswerte Zahl der Fahrgäste auch von diesem Solidarausgleich profitiert, d. h. wenn in angemessenem Umfang Nachfragen in – und Umsteigebeziehungen zwischen den Linien bestehen.</p>
<p>Zubringerlinie und Hauptlinie</p>	<p>Werden wirtschaftlich schwache Zubringerlinien und ertragsstarke Hauptlinien nicht gebündelt, so hat dies zur Folge, dass der Aufgabenträger die weniger rentablen Zubringerlinien als gemeinwirtschaftlichen Verkehr finanzieren und ausschreiben muss. Mit der Nachfrage aus den Zubringerlinien profitiert hingegen der Betreiber der (ggf. kommerziellen) Hauptlinie von diesen (gemeinwirtschaftlich getragenen) Verkehren. So käme es zu einer indirekten Verschiebung von Beihilfen in den eigenwirtschaftlichen Bereich.</p>
<p>Mittelstands-förderung Monopol-vermeidung</p>	<p>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 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</p>

	Förderung einer vielfältigen Marktstruktur mit mittelständischen Unternehmen zur Vermeidung von Konzentrationsprozessen und Monopolbildungen sind somit ein tragfähiger Erwägungsgrund bei der Linienbündelung.
Berufszugang Wettbewerbsförderung	<p>Zu große oder zu kleine Linienbündel führen zu Wettbewerbsverzerrungen, da sie Unternehmer mit bereits vorhandenem Standort und Linienverkehr vor Ort benachteiligen resp. begünstigen könnten. Unverfälschter Wettbewerb lässt sich nur durch einen im Einzelfall zu bestimmenden Leistungsumfang gewährleisten. Ein natürlicher Standortvorteil der bereits ortsansässigen Verkehrsunternehmer stellt hingegen noch keine Wettbewerbsverzerrung dar.</p> <p>Wenn der Zuschnitt des Linienbündels einen 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.</p>

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 und 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 Eifelkreis Bitburg-Prüm

Im Eifelkreis Bitburg-Prüm besitzen folgende Kriterien für die Linienbündelung eine höhere Bedeutung:

- Verkehrliche Verknüpfung der Wohn- und Gewerbestandorte untereinander und zu den Grund- und Mittelzentren sowie den Ausbildungsstätten
- Räumliche Orientierung der Bevölkerung
- Aspekte der wirtschaftlichen Leistungsproduktion (u. a. Optimierung des Fahrzeug- und Personaleinsatzes, Reduzierung von Leerfahrten)
- „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“

2.1. Zuordnung der Linien

Auf Grundlage der vorgenannten Kriterien werden folgende Linienbündel gebildet:

- Linienbündel „Schneifel“
- Linienbündel „Waldeifel“
- Linienbündel „Südeifel“
- Linienbündel „Neuerburger Land“

Die Linien im Eifelkreis Bitburg-Prüm werden folgenden Linienbündeln zugeordnet:

Linienbündel		Schneifel
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 13.11.2015
407 D-Prüm – L-Ettelbrück	Teilabschnitt Prüm – Dasburg (Linienabschnitt auf BRD-Gebiet)	
411 Prüm - Gerolstein	Gesamte Linie	
412 <i>Prüm - Neuerburg/Steinebrück</i>	Teilabschnitt Prüm - Lünebach	460 Gerolstein – Clervaux 465 Gerolstein - St. Vith
413 <i>Prüm - Neuerburg</i>	Teilabschnitt Prüm - Arzfeld	466 Prüm – Budesheim 444 Auw - Prüm
414 <i>Prüm - Schönecken</i>	Teilabschnitt Prüm – Pronsfeld – Matzerath	436 Auw - Bleialf 437 Steinebrück - Bleialf
416 Prüm - Jünkerath	Teilabschnitt Niederprüm/Prüm – Wascheid, Teilabschnitt Schönfeld/Kleinlangenfeld – Prüm und Teilabschnitt Neuendorf - Prüm	438 Sevenig - Bleialf 439 Irrhausen - Bleialf 434 Arzfeld - Bleialf
417 <i>Laudesfeld – Prüm</i>	Gesamte Linie	461 Dahnen - Prüm 462 Sevenig - Prüm
418 <i>Sevenig – Prüm Schulzentrum</i>	Gesamte Linie	
419 <i>Dasburg - Prüm, Schulzentrum</i>	Gesamte Linie ohne Teilabschnitt Jucken – Arzfeld	

Anm.: Die *kursiv* gesetzten Bestandslinien liegen in der Aufgabenträgerschaft des Eifelkreises Bitburg-Prüm.

Linienbündel		Waldeifel
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 13.11.2015
201 Trier - Prüm	Bitburg - Prüm	
231 Dudeldorf – Trier	Teilabschnitt Zemmer - Dudeldorf	
404 <i>Bitburg/Karenweg - Prüm/Schulzentrum</i>	gesamte Linie	
405 <i>Kyllburg - Bitburg</i>	gesamte Linie	412 Oberkail – Bitburg
403 <i>Bitburg – Spangdahlem</i> läuft noch bis 31.05.2024	Teilabschnitt Bitburg – Metterich – Dudeldorf – Spangdahlem, sowie Teilabschnitt Bitburg – Hüttingen – Gondorf – Beilingen – Speicher – Preist – Orenhofen – Auw an der Kyll	413 Oberkail – Spangdahlem – Bitburg 420 Bitburg – Prüm 421 Seffern – Prüm 422 Waxweiler – Prüm
412 <i>Prüm – Neuerburg/Steinebrück</i>	Teilabschnitt Heisdorf – Pintesfeld und Teilabschnitt Lünebach – Waxweiler	423 Kyllburg – Seffern 425 Prüm – Bitburg
414 <i>Prüm – Schönecken</i>	Abschnitt Prüm - Schönecken	471 Bitburg – Daufenbach
424 <i>Schönecken - Waxweiler</i>	Teilabschnitt Schönecken – Heisdorf - Feuerscheid	
432 <i>Waxweiler - Bitburg</i>	Teilabschnitt Bitburg - Rittersdorf	
505 <i>Daun - Bitburg</i>	Bitburg - Meisburg	

Anm.: Die *kursiv* gesetzten Bestandslinien liegen in der Aufgabenträgerschaft des Eifelkreises Bitburg-Prüm.

Linienbündel		Südeifel
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 13.11.2015
201 Trier - Prüm	Trier - Bitburg	400 Trier – Bitburg 401 Bitburg – Welschbillig 402 Bitburg – Welschbillig 410 Bitburg – Luxembourg 411 Bitburg – Mötsch / Matzen / Wolsfeld 415 Irrel – Trier 418 Irrel – Biesdorf 419 Irrel – Neuerburg 491 Sirzenich – Irrel 492 Roth/Wallendorf – Neuerburg 493 Hüttingen – Biesdorf
401 D-Bitburg - L-Luxemburg-Stadt	Teilabschnitt D-Bitburg - Echternacherbrück	
403 <i>Bitburg – Spangdahlem</i> läuft noch bis 31.05.2024	Teilabschnitt Bitburg - Idesheim	
406 <i>Bitburg - Echternacherbrück</i>	Gesamte Linie	
422 <i>Biesdorf – Neuerburg</i>	Teilabschnitt Neuerburg – Biesdorf sowie Neuerburg – Nasingen - Muxerath	
441 Bollendorf – Trier/ Echternachbrück – Echternach	Teilabschnitt Bollendorf – Trier/ Echternacherbrück	
442 <i>Neuerburg - Irrel</i>	Gesamte Linie	
443 <i>Irrel - Bitburg</i>	Teilabschnitt Biesdorf/Bollendorf - Irrel	
444 Neuerburg – Bitburg/ D-Körperich - L-Vianden	Teilabschnitt Gentingen Neuerburg (ohne Bundesgrenzen überschreitende Verkehre)	
445 <i>Wallendorf - Bitburg</i>	Gesamte Linie, ohne Teilabschnitt Obergeckler – Bettingen - Mettendorf	
41S <i>Hohensonne – Irrel</i>	Ganze Linie	
43S <i>Mötsch – Irrel</i>	Ganze Linie	

Anm.: Die *kursiv* gesetzten Bestandslinien liegen in der Aufgabenträgerschaft des Eifelkreises Bitburg-Prüm.

Linienbündel		Neuerburger 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 13.11.2015
412 <i>Prüm – Neuerburg/Steinebrück</i>	Teilabschnitt Philippsweiler/Luppertsseifen – Waxweiler – Neuerburg	424 Oberweiler – Bitburg 448 Bauler – Neuerburg 449 Waxweiler – Neuerburg 450 Bitburg – Neuerburg 451 Bettingen - Obergeckler 455 Bitburg - Körperich 468 Üttfeld – Neuerburg 469 Dahlen – Arzfeld
413 <i>Prüm - Neuerburg</i>	Gesamte Linie, ohne Teilabschnitt Prüm – Lünebach – Waxweiler und Teilabschnitt Lünebach – Arzfeld	
419 <i>Dasburg - Prüm, Schulzentrum</i>	Teilabschnitt Jucken - Arzfeld	
422 <i>Biesdorf - Neuerburg</i>	Teilabschnitt Bauler – Neuerburg	
424 <i>Schönecken - Waxweiler</i>	Teilabschnitt Lascheid – Gesotz – Hargarten – Lambertsberg - Waxweiler	
432 <i>Waxweiler - Bitburg</i>	Gesamte Linie, ohne Abschnitt Bitburg - Rittersdorf	
435 <i>Daleiden - Neuerburg</i>	Gesamte Linie	
443 <i>Irrel - Bitburg</i>	Gesamte Linie ohne Teilabschnitt Biesdorf/Bollendorf - Irrel	
444 <i>Neuerburg – Bitburg/ D-Körperich - L-Vianden</i>	Gesamte Linie ohne Abschnitt Gentingen – Neuerburg und ohne ALF bzw. Bedarfsfahrten nach L-Vianden / Bundesgrenzen überschreitende Verkehre	
445 <i>Wallendorf - Bitburg</i>	Teilabschnitt Obergeckler – Bettingen - Mettendorf	
42S <i>Scheidchen – Neuerburg</i>	Ganze Linie	
44S <i>Rittersdorf – Oberweis</i>	Ganze Linie	

Anm.: Die *kursiv* gesetzten Bestandslinien liegen in der Aufgabenträgerschaft des Eifelkreises Bitburg-Prüm.

2.1.1 Linienbündel „Schneifel“

Im Linienbündel Schneifel sind die ausbildungsrelevanten Linienverkehre zu den Grundschulen in den Gemeinden Arzfeld, Bleialf (inkl. Standort Auw), Daleiden, Lützkampen, Pronsfeld, Prüm und Wällersheim sowie zu den weiterführenden Schulen in Bleialf, Prüm und Niederprüm enthalten.

Das Rückgrat der Bedienung für weitere Nachfragesegmente sollen zwei Hauptlinien bilden. Eine Hauptlinie soll von Gerolstein nach Clervaux (Luxembourg) verlaufen und die Grund- und Mittelzentren Daleiden, Arzfeld, Prüm und Gerolstein (Landkreis Vulkaneifel) verbinden. Eine weitere Hauptlinie soll von Gerolstein nach St. Vith (Belgien) führen und das Grundzentrum Bleialf an Prüm und Gerolstein anbinden. Es sollen u. a. Anschlussverbindungen zu den Hauptlinien des Busverkehrs bzw. zum SPNV in Budesheim, Clervaux, Gerolstein und Prüm in/aus Richtung St. Vith, Clervaux, Gerolstein, Bitburg, Köln, Trier und Luxemburg Stadt entstehen. Auf Grund rechtlicher Schranken kann nur der deutsche Teilabschnitt der Linie in das Linienbündel integriert werden. Weitere Vorgaben zu Bedienung internationaler Linien werden in Kap. 3.3 erläutert.

Das Angebot soll durch ein Ergänzungsnetz im Linienverkehr oder als Rufangebot ergänzt werden, um alle Wohnorte an die nächste Hauptlinie und damit an das nächste Grund- bzw. Mittelzentrum anzuschließen.

Die Bündelung der v. g. Linien des Haupt- und Ergänzungsnetzes hebt Synergien hinsichtlich des Personal- und Fahrzeugeinsatzes. Die Integration der Spitzenleistungen – hauptsächlich zur Abdeckung der Schülernachfrage erforderlich – in das Bündel erfolgt primär aufgrund der räumlichen Zuordnung und des möglichen, wirtschaftlicheren Einsatzes der Fahrpersonale.

Stichtag für die Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten ist der 13.12.2020. Dieser Termin orientiert sich an den Laufzeiten der bestehenden Konzessionen und einer von Seiten des Kreises gewünschten zeitlichen Staffelung der Bündelstarts im Eifelkreis Bitburg-Prüm.

2.1.2 Linienbündel „Waldeifel“

Das Linienbündel Waldeifel enthält die ausbildungsbezogenen Linienverkehre zu den Grundschulen in Bickendorf/Seffern, Bitburg, Burbach, Dudeldorf, Kyllburg, Neidenbach, Oberkail, Preist, Rittersdorf (in Teilen), Schönecken, Spangdahlem und Speicher sowie zu den weiterführenden Schulen in Bitburg, Prüm und Niederprüm.

Für die übrigen Nachfragesegmente sollen Linien eines Haupt- und Ergänzungsnetzes sowie Angebote alternativer Bedienungsformen zur Verfügung stehen. Das Rückgrat der Bedienung sollen zwei Hauptlinien bilden. Die Hauptlinien sollen, wie bereits heute, den Korridor Bitburg – Prüm bedienen, eine Hauptlinie soll dabei das Grundzentrum Schönecken an die Mittelzentren Prüm und Bitburg anbinden. Die Flächenerschließung soll schwerpunktmäßig über Linien des Ergänzungsnetzes erfolgen. In nachfrageschwachen Bereichen soll eine Bedienung über Rufangebote erfolgen, die alle nicht durch Bus-Regelangebote angefahrenen Wohnorte an das nächste Grund- bzw. Mittelzentrum anschließen - mit fahrplanmäßiger Verknüpfung zum Hauptliniennetz.

Verbindungen zum SPNV bzw. zu den Hauptlinien des Busverkehrs sollen in Bitburg, Bitburg-Erdorf, Daufenbach, Kyllburg, Prüm und Speicher in/aus Richtung Köln, Trier, Prüm, Neuerburg, Luxemburg Stadt entstehen.

Die Bündelung der v. g. Linien des Haupt- und Ergänzungsnetzes hebt Synergien hinsichtlich des Personal- und Fahrzeugeinsatzes. Die Integration der Spitzenleistungen – hauptsächlich zur Abdeckung der Schülernachfrage erforderlich – in das Bündel erfolgt primär aufgrund der räumlichen Zuordnung und des möglichen, wirtschaftlicheren Einsatzes der Fahrpersonale.

Stichtag für die Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten ist der 11.12.2022. Dieser Termin orientiert sich an den Laufzeiten der bestehenden Konzessionen und einer von Seiten des Kreises gewünschten zeitlichen Staffelung der Bündelstarts im Eifelkreis Bitburg-Prüm. Nach Ablauf der aktuellen Genehmigung der Linie 403 am 31.05.2024 ist die Linie bzw. entsprechende Teilabschnitte in das Linienbündel zu integrieren.

2.1.3 Linienbündel „Südeifel“

Im Linienbündel Südeifel sind die ausbildungsrelevanten Linienverkehre zu den Grundschulen in den Gemeinden Bettingen, Bitburg, Bollendorf, Idesheim, Irrel, Körperich, Mettendorf, Neuerburg und Wolsfeld sowie zu den weiterführenden Schulen in Bitburg, Neuerburg, Biesdorf und Irrel enthalten.

Für die übrigen Nachfragesegmente sollen Linien eines Haupt- und Ergänzungsnetzes sowie Angebote alternativer Bedienungsformen zur Verfügung stehen. Das Rückgrat der Bedienung sollen drei Hauptlinien bilden. Eine Hauptlinie soll, wie bereits heute, die pendlerstarke Relation Bitburg – Trier bedienen und auf dem Abschnitt Welschbillig – Trier durch eine weitere Hauptlinie Irrel – Trier ergänzt werden. Die dritte Hauptlinie soll, wie bereits heute, die Pendlernachfrage zwischen Bitburg und Luxemburg Stadt bedienen. Auf Grund rechtlicher Schranken kann nur der deutsche Teilabschnitt der Linie in das Linienbündel integriert werden. Weitere Vorgaben zu Bedienung internationaler Linien werden in Kap. 3.3 erläutert.

Die Buslinien des Haupt- und Ergänzungsnetzes sollen an Busanschlussknoten in Bitburg, Irrel, Welschbillig, Wolsfeld in/aus Richtung Bitburg, Prüm, Trier, Wittlich und Luxemburg Stadt verknüpft werden.

In nachfrageschwachen Bereichen soll die Bedienung über Rufangebote erfolgen, die flächenhaft alle nicht durch Bus-Regelangebote angefahrenen Wohnorte an das nächste Grund- bzw. Mittelzentrum anschließen - mit fahrplanmäßiger Verknüpfung zum Hauptliniennetz.

Die Bündelung der v. g. Linien des Haupt- und Ergänzungsnetzes hebt Synergien hinsichtlich des Personal- und Fahrzeugeinsatzes. Die Integration der Spitzenleistungen – hauptsächlich zur Abdeckung der Schülernachfrage erforderlich – in das Bündel erfolgt primär aufgrund der räumlichen Zuordnung und des möglichen, wirtschaftlicheren Einsatzes der Fahrpersonale.

Stichtag für die Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten ist der 15.12.2019. Dieser Termin orientiert sich an den Laufzeiten der bestehenden Konzessionen und einer von Seiten des Kreises gewünschten zeitlichen Staffelung der Bündelstarts im Eifelkreis Bitburg-Prüm sowie dem Fahrplanwechsel auf der Schiene. Ebenso wurde bei der Festlegung des Harmonisierungszeitpunktes die verkehrliche Ergänzung der Linien im Bündel Trier Land und dessen Harmonisierungszeitpunkt berücksichtigt. Nach Ablauf der aktuellen Genehmigung der Linie 403 am 31.05.2024 ist der Teilabschnitt Bitburg – Idesheim in das Linienbündel zu integrieren.

2.1.4 Linienbündel „Neuerburger Land“

Im Linienbündel Neuerburger Land sind die ausbildungsrelevanten Linienverkehre zu den Grundschulen in Arzfeld, Bettingen, Bitburg, Daleiden, Karlshausen, Körperich, Mettendorf, Neuerburg, Rittersdorf, Waxweiler sowie zu den weiterführenden Schulen in Bitburg, Biesdorf und Neuerburg enthalten.

Für die übrigen Nachfragesegmente sollen Linien eines Haupt- und Ergänzungsnetzes, sowie Angebote alternativer Bedienungsformen zur Verfügung stehen. Das Rückgrat der Bedienung sollen zwei Hauptlinien bilden. Eine Hauptlinie soll die Mittelzentren Neuerburg und Bitburg sowie die Grundzentren Mettendorf und Bettingen verbinden. Eine weitere Hauptlinie soll die Anbindung des Grundzentrums Körperich an Bitburg und (mit Umstieg) Neuerburg sicherstellen.

In nachfrageschwachen Bereichen erfolgt die Bedienung über Rufangebote, die alle nicht durch Bus-Regelangebote angefahrenen Wohnorte an die Hauptlinien und damit an das nächste Grund- bzw. Mittelzentrum anschließen. Busanschlussknoten sollen in Bitburg und Mettendorf in/aus Richtung Trier, Prüm, Wittlich und Luxemburg Stadt sowie Neuerburg, Bitburg und Körperich entstehen.

Die Bündelung der v. g. Linien des Haupt- und Ergänzungsnetzes hebt Synergien hinsichtlich des Personal- und Fahrzeugeinsatzes. Die Integration der Spitzenleistungen – hauptsächlich zur Abdeckung der Schülernachfrage erforderlich – in das Bündel erfolgt primär aufgrund der räumlichen Zuordnung und des möglichen, wirtschaftlicheren Einsatzes der Fahrpersonale.

Stichtag für die Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten ist der 12.12.2021. Dieser Termin orientiert sich an den Laufzeiten der bestehenden Konzessionen und einer von Seiten des Kreises gewünschten zeitlichen Staffelung der Bündelstarts im Eifelkreis Bitburg-Prüm.

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

3.1 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 von den übrigen Linien des Bündels abweichende Konzessionslaufzeit hat. In diesem Fall wird die Linie vorerst von der Bündelung ausgenommen, soll 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 (ganz, oder Teilabschnitte) nach Ablauf der Bestandskonzession in ein Linienbündel geprüft werden soll.

Linienbündel	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
Südeifel	403 Bitburg – Spangdahlem	Teilabschnitt Bitburg – Esslingen – Röhl – Scharfbillig – Sölm – Dahlem – Trimport – Idenheim – Idesheim	402 Bitburg – Welschbillig
Waldeifel	403 Bitburg – Spangdahlem	Gesamte Linie ohne die Teilabschnitte Bitburg – Idesheim und Binsfeld/Spangdahlem – Wittlich	412 Oberkail – Bitburg 413 Oberkail – Spangdahlem – Bitburg 471 Bitburg – Daufenbach

3.2 Überplanung der Bestandsstruktur

Im Zuge der Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten und Bündelung der Linien werden die Bestandslinien in ihre Verbindungsrelationen aufgeteilt. Eine oder mehrere Verbindungsrelationen wird/werden zu neuen Linien zusammengefasst. Dadurch soll eine neue und für den Fahrgast übersichtliche Struktur der Linienwege geschaffen werden.

3.3 Integration internationaler Verkehre

Landkreis und Zweckverband VRT sind bestrebt, internationale Verkehre (Staatsgrenzen überschreitende Verkehre) in die Linienbündelung mit aufzunehmen. Internationaler und nationaler Teilabschnitt einer Linie stellen eine planerische Einheit dar, welche in enger Abstimmung mit dem Verkehrsangebot der jeweiligen Nachbarländer steht. Die Beibehaltung grenzüberschreitender Linienverkehre ist ein zentrales Element der künftigen Bedienung auch unter dem Lichte der Linienbündelung. Sowohl bei eigenwirtschaftlichen wie

gemeinwirtschaftlichen Verkehren ist die integrierte Bedienung von Staatsgrenzen überschreitenden Linien, gemäß den Planungsvorgaben der gültigen Nahverkehrspläne, wünschenswert.

Die aktuellen rechtlichen Grundlagen lassen es jedoch nicht zu, internationale Linien in ein Linienbündel mit aufzunehmen. Daher werden die grenzüberschreitenden Linien in einen nationalen und internationalen Teilabschnitt getrennt und eine Bündelung wird vorerst nur für den nationalen Abschnitt bis zu jeweiligen Grenze vorgenommen.

Die Linienbündelung des Nahverkehrsplanes wird unter der Maßgabe beschlossen, bei einer sich ändernden Rechtslage den internationalen Abschnitt der Linien in die Linienbündelung mit aufzunehmen. Folgende Linien sind davon betroffen:

Linienbündel	Liniennummer, Linienanfang und Linienende im Bestand, laut Genehmigungsliste LBM Trier vom 25.01.2016	Teilabschnitt auf nicht bundesdeutschen Gebiet	Planungslinien aus dem ÖPNV-Konzept RLP Nord, Linienanfang und Linienende, Planungsstand 03.03.2016
Schneifel	407 D-Prüm – L-Ettelbrück	Teilabschnitt Dasburg Zoll – Ettelbrück	460 Gerolstein – Prüm – Clervaux
Südeifel	401 Bitburg – Luxemburg	Teilabschnitt Echternachbrück – Grenze – Luxemburg-Stadt	410 Bitburg – Luxemburg
Südeifel	441 Bollendorf – Trier/ Echternachbrück – Echternach	Teilabschnitt Echternachbrück – Echternach	415 Irrel – Trier 418 Irrel – Biesdorf
Südeifel	444 Neuerburg – Bitburg/ D-Körperich - L-Vianden	Teilabschnitt Roth an der Our – Vianden	492 Roth/Wallendorf – Neuerburg
Neuerburger Land	444 Neuerburg – Bitburg/ D-Körperich - L-Vianden	Teilabschnitt Roth an der Our – Vianden	424 Oberweiler – Bitburg 450 Bitburg – Neuerburg 451 Bettingen – Obergeckler 455 Bitburg – Körperich

Da in einem Linienbündel aus rechtlichen Gründen keine Festlegungen über die Bundesgrenzen hinaus getroffen werden können, grenzüberschreitende Verkehre aber gleichzeitig einen festen Bestandteil der heutigen und zukünftigen Bedienung darstellen, wird angestrebt, dass der jeweilige künftige Betreiber des Linienbündels für an das Bündel angeschlossene internationale Teilabschnitte ggf. eine gesonderte internationale Genehmigung beantragt. Im Falle einer Ausschreibung der Linienbündel besteht – das Einverständnis und eine enge planerische Abstimmung mit Luxemburg vorausgesetzt – die Möglichkeit, den internationalen Linienabschnitt mit dem nationalen zu verbinden. Denn nur über diese Verbindung kann den öffentlichen Verkehrsinteressen ausreichend Rechnung getragen werden; über gesonderte eventuell parallele internationale Linien ist diese Verbindung aufgrund der herrschenden Kabotagebestimmungen kaum möglich.