

Regionaler Nahverkehrsplan Verkehrsverbund Region Trier

Ergänzung/Fortschreibung vom 05.07.2016:

Linienbündelung im Landkreis Vulkaneifel

Der ZV VRT, als Aufgabenträger für Verkehre, die die Grenzen zwischen Verbandsmitgliedern überschreiten, hat in seiner Sitzung am 05.07.2016 beschlossen, den Nahverkehrsplan (NVP) des ZV VRT um das Thema Linienbündelung im Landkreis Vulkaneifel zu ergänzen.

Der Landkreis Vulkaneifel, als Aufgabenträger für kreisinterne Verkehre, hat in der Sitzung des Kreistages am 04.07.2016 beschlossen, den Nahverkehrsplan (NVP) des Landkreises Vulkaneifel um das Thema Linienbündelung zu ergänzen.

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

Die Fortschreibung ist am 05.07.2016 in Kraft getreten.

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 - betreiben, während die verbleibenden, weniger rentablen Verkehre allein der Öffentlichen Hand überlassen werden.

1. Bündelbildung

1.1. Abwenden von „Rosinenpickerei“

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

1.2. Bildung wirtschaftlicher Linienbündel

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

1.3 Ermessensspielraum

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

Linien	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	<p>Auch zu kleine Linienbündel führen zu Wettbewerbsverzerrungen, da sie Unternehmer mit bereits vorhandenem Standort und Linienverkehr vor Ort begünstigen. Unverfälschter Wettbewerb lässt sich nur durch einen im Einzelfall zu bestimmenden Mindestumfang gebündelter Linien gewährleisten, denn bei der Gestaltung des ÖPNV ist dem Gedanken der Wettbewerbsförderung Rechnung zu tragen. Ein natürlicher Standortvorteil der bereits ortsansässigen Verkehrsunternehmer stellt hingegen noch keine Wettbewerbsverzerrung dar.</p> <p>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.</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, dass 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 Bündelkonzessionierung herangeführt werden.

2. Linienbündel im Landkreis Vulkaneifel

Im Landkreis Vulkaneifel besitzen folgende Kriterien für die Linienbündelung eine höhere 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 Kylltal
- Linienbündel Östliche Vulkaneifel
- Linienbündel Eifelmaare

Die Linien im Landkreis Vulkaneifel werden folgenden Linienbündeln zugeordnet:

Linienbündel		Kylltal
Liniennummer, Linienanfang und Linienende im Bestand, laut Genehmigungsliste LBM Trier vom 06.08.2015	Teilabschnitt der Bestandslinie der in das Bündel integriert werden soll	Planungslinien aus dem ÖPNV-Konzept RLP Nord, Linienanfang und Linienende, Planungsstand 23.07.2015
502 Jünkerath - Daun	502 gesamte Linie	
504 Gerolstein - Daun	504 Gerolstein – Kirchweiler – Neroth – Oberstadtfeld	530 Gerolstein – Jünkerath 531 Gerolstein – Hillesheim 532 Kopp – Gerolstein
522 Gerolstein - Nohn	522 gesamte Linie	533 Gerolstein – Oberstadtfeld 534 Hillesheim – Daun
523 Manderscheid – Gerolstein	523 Oberstadtfeld – Neroth – Gees – Pelm – Gerolstein sowie Michelbach - Gerolstein	536 Hillesheim - ... - Kerpen - Flesten / - Niederehe - Leudersdorf - Üxheim - ... - Daun 537 Hillesheim – Dollendorf
524 Eigelbach - Birresborn	524 gesamte Linie	538 Hillesheim - Bolsdorf – Lam-mersdorf - Dohm - Niederbettingen - ... - Hillesheim
527 Jünkerath - Waldorf	527 gesamte Linie	540 Jünkerath - Stadtkyll (- Ker-schenbach) - Hallschlag - ... - Prüm)
416 Jünkerath - Prüm	Steffeln – Neuendorf – Prüm sowie die Abschnitte Kleinlangenfeld – Willwerath – Prüm und Wascheid – Prüm (Fahrten des Schüler-verkehrs zum Schulstandort Prüm – Zuordnung zu einem Linienbündel des Eifelkreises Bitburg-Prüm)	541 Reuth – Kerschenbach 542 Gerolstein - Müllenborn - Oos - ... - Birgel - / Feusdorf - / ... - Waldorf

Linienbündel		
Östliche Vulkaneifel		
Liniennummer, Linienanfang und Linienende im Bestand, laut Genehmigungsliste LBM Trier vom 06.08.2015	Teilabschnitt der Bestandslinie der in das Bündel integriert werden soll	Planungslinien aus dem ÖPNV-Konzept RLP Nord, Linienanfang und Linienende, Planungsstand 23.07.2015
<i>504 Gerolstein - Daun</i>	<i>504 Waldkönigen – Steinborn.- Neunkirchen - Pützborn – Daun sowie Gerolstein – Pelm – Hohenfels-Essingen</i>	514 Daun – Waldkönigen – / Dockweiler – ... – Neroth
<i>508 Arbach - Daun</i>	<i>508 gesamte Linie</i>	515 Gerolstein - Pelm - Rockeskyll - Hohenfels-Essingen - ... – Daun 519 Uersfeld – Daun 520 Daun - Rengen - Neichen – Beinshausen - Boxberg – Kelberg
<i>509 Nohn - Daun</i>	<i>509 gesamte Linie</i>	521 Kaisersesch – Leienkaul bzw. Kalenborn – Eppenbergr – ... – Ulmen – ... – Daun 522 Daun – / Mehren – Steiningen – Darscheid – Hörscheid – ... – Kelberg
<i>512 Daun - Daun</i>	<i>512 gesamte Linie</i>	523 Daun – Darscheid – Utzerath – ... – Arbach / Retterath - ... – Kelberg 524 Daun – Rengen – Nerdlen – ... – Kelberg – ... – Boos 525 Kelberg – Boxberg – ... – Borer – Bongard – Brück – Dreis – Dockweiler
<i>521 Gerolstein – Kaisersesch¹</i>	<i>521 gesamter Linienweg</i>	526 Kelberg – Mosbruch – Sassen – ... – Uersfeld – Gunderath – Mosbruch – Kelberg

Linienbündel		Eifelmaare
Liniennummer, Linienanfang und Linienende im Bestand, laut Genehmigungsliste LBM Trier vom 06.08.2015	Teilabschnitt der Bestandslinie der in das Bündel integriert werden soll	Planungslinien aus dem ÖPNV-Konzept RLP Nord, Linienanfang und Linienende, Planungsstand 23.07.2015
305 Gillenfeld – Wittlich	305 Manderscheid – Gillenfeld / Daun	
<i>503 Daun - Gillenfeld</i>	<i>503 gesamte Linie</i>	
505 Daun - Bitburg	505 Daun - Deudesfeld	512 Gillenfeld – ...- Niederstadtfeld - ... - Daun 518 Wollmerath – Daun 551 (Manderscheid –) Eckfeld – ... – Winkel
<i>506 Daun - Bad-Bertrich- Kennfuß</i>	<i>506 gesamte Linie</i>	552 Gillenfeld – Niederscheidweiler 553 Gillenfeld – Immerath – ... – Hontheim - Ulmen 560 Daun – Mehren - Gillenfeld (– Bad-Bertrich – Bullay)
511 Daun – Großlittgen	511 gesamte Linie	
523 Manderscheid – Gerolstein	523 Manderscheid - Oberstadtfeld sowie Deudesfeld - Salm	

1 Vorbehaltlich der Zustimmung des Landkreises Cochem-Zell

Anm.: Die *kursiv* geschriebenen Bestandslinien liegen in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Vulkaneifel alle anderen in der Aufgabenträgerschaft des Zweckverbandes VRT.

2.1.1 Linienbündel „Kylltal“

Das Linienbündel Kylltal umfasst die angebotenen Linienverkehre zu den Schulstandorten Gerolstein (BBS Gerolstein, Grundschule Gerolstein, Grund- und Realschule Plus Gerolstein, Gymnasium Gerolstein, FöZ Gerolstein), Hillesheim (Grundschule Hillesheim und Realschule + Hillesheim) und Jünkerath (Grund- und Realschule Plus Jünkerath) sowie zu den Grundschulen in Birresborn, Lissendorf, Stadtkyll und Üxheim.

Mit der Linienbündelung werden innerhalb der Verbandsgemeinden Gerolstein, Hillesheim und Obere Kyll die Fahrwege der Linien sowohl verkehrlich als auch wirtschaftlich optimiert.

Im Einzelnen handelt es sich um die Linien 416, 502, 522, 524, 527 über den gesamten Linienweg sowie Teilabschnitte der Linien 504 (Gerolstein – Kirchweiler – Neroth – Oberstadtfeld), 523 (Oberstadtfeld – Neroth – Gees – Pelm – Gerolstein sowie Michelbach – Gerolstein) und die Linie 416 in den Abschnitten Steffeln – Neuendorf – Prüm sowie Kleinlangenfeld – Willwerath – Prüm und Wascheid – Prüm (Fahrten des Schülerverkehrs zum Schulstandort Prüm werden einem Linienbündel des Eifelkreises Bitburg-Prüm zugeordnet). Zur Optimierung des Fahrzeugeinsatzes in den Hauptverkehrszeiten ist eine gemeinsame betriebliche Konzeption der vorgenannten Linien bzw. Linienabschnitte erforderlich.

In Jünkerath und Gerolstein sollen Anschlüsse zum Schienenverkehr (Eifelstrecke Trier – Bitburg – Gerolstein – Euskirchen – Köln) und zum regionalen Busverkehr (u.a. geplante Linien 460/465 Gerolstein – Prüm, Linien 530/540 Stadtkyll – Jünkerath – Hillesheim – Gerolstein sowie Linie 500 Gerolstein – Daun – Ulmen – Cochem) hergestellt werden. Ergänzt wird die schulrelevante Bedienung durch ein Rufangebot, welches alle Ortsgemeinden der Verbandsgemeinden regelmäßig an die regionalen Linien und damit an die zentralen Orte anbindet.

Stichtag für die Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten ist der 10.12.2023 (Fahrplanwechsel Schiene). Dieser Termin resultiert aus der bis zum 30.09.2023 konzessionierten Linie 527 (Jünkerath – Waldorf).

2.1.2 Linienbündel „Östliche Vulkaneifel“

Im Hinblick auf die insbesondere im nördlichen Teil der Vulkaneifel stark zurückgehenden Schülerzahlen ist eine Modifikation des Linien- und Fahrplangebots - verbunden mit einer Optimierung des Fahrzeugeinsatzes - erforderlich.

Das Linienbündel umfasst im Wesentlichen die schon heute in einem engen schulischen Zusammenhang produzierten Linien 508 und 509 zwischen Daun und Arbach bzw. Nohn. Zur Optimierung des Fahrzeugeinsatzes in den Hauptverkehrszeiten ist eine gemeinsame betriebliche Konzeption der vorgenannten Linien mit den Linien 504 (nur Teilabschnitt Gerolstein - Kirchweiler sowie Waldkönigen – Pützborn sowie Gerolstein – Pelm –

Hohenfels-Essingen), 512 und 521 (vorbehaltlich der Zustimmung des Landkreises Cochem-Zell) erforderlich. Es erfolgt somit eine Bündelung der schulspezifischen Verkehre zu den Schulstandorten in Daun (Krankenpflegeschule Krankenhaus Maria Hilf, Grundschule Daun, Fachoberschule / Realschule Plus Daun, Gymnasium Geschwister-Scholl, Gymnasium Thomas-Morus und St. Laurentius Förderzentrum Daun) und Kelberg (Grund- und Realschule Plus Kelberg) sowie zu den Grundschulen in Dockweiler, Neroth und Uersfeld.

Anschlüsse zum regionalen Busverkehr sollen in Daun (u.a. Linie 500 Gerolstein – Daun – Ulmen – Cochem, Linie 300 Daun – Wittlich – Bernkastel-Kues) und in Kelberg (geplante Linie 520 Kelberg – Daun sowie geplante Linie 860 Kelberg – Adenau – Ahrbrück) entstehen.

Die schulrelevante Bedienung kann darüber hinaus durch ein Rufangebot, welches alle Ortsgemeinden der Verbandsgemeinde Kelberg sowie die im nördlichen Teil der Verbandsgemeinde Daun liegenden Ortsgemeinden abgestimmt an die regionalen Linien anbindet, ergänzt werden.

Stichtag für die Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten ist der 09.12.2018. Dieser Termin resultiert aus der bis zum 08.12.2018 konzessionierten Linien 504 und 521.

2.1.3 Linienbündel „Eifelmaare“

Auch im südlichen Teil der Verbandsgemeinde Daun ist mit einem Rückgang der Schülerzahlen zu rechnen. Durch ggf. notwendig werdende Veränderungen der Schulstandorte bedarf es in diesem Raum einer wirtschaftlich sinnvollen Anpassung des Fahrzeugeinsatzes, der mit der Linienbündelung unterstützt werden soll.

Es erfolgt eine Bündelung der bereits heute in einem engen schulischen Zusammenhang produzierten Verkehre im südlichen Teil der Verbandsgemeinde Daun zu den Schulstandorten in Daun (Krankenpflegeschule Krankenhaus Maria Hilf, Grundschule Daun, Realschule Plus / Fachoberschule Daun, Gymnasium Geschwister-Scholl, Gymnasium Thomas-Morus und St. Laurentius Förderzentrum Daun) und Gillenfeld (Grund- und Realschule Plus Gillenfeld) sowie zu den Grundschulen in Mehren, Üdersdorf und Wallenborn.

Im Einzelnen handelt es sich um die Linien 305 (Teilabschnitt Manderscheid – Gillenfeld – Daun) und 503 zwischen Gillenfeld und Daun sowie 505 Daun – Bitburg (Teilabschnitt Daun – Deudesfeld) sowie die Linien 506 Daun – Bad-Bertrich – Kennfuß, 511 Daun – Großlittgen und die Linie 523 (Teilabschnitte Manderscheid - Oberstadtfeld sowie Deudesfeld – Salm). Zur Optimierung des Fahrzeugeinsatzes in den Hauptverkehrszeiten ist eine gemeinsame betriebliche Konzeption der vorgenannten Linien bzw. Linienabschnitte erforderlich.

Darüber hinaus soll ein Anschlussknoten zum regionalen Busverkehr in Daun und Gillenfeld entstehen (u. a. zur Linie 500 Gerolstein – Daun – Cochem, 300 Daun – Wittlich – Bernkastel-Kues sowie zur geplanten Linie 560 Daun – Gillenfeld – Bullay). Die

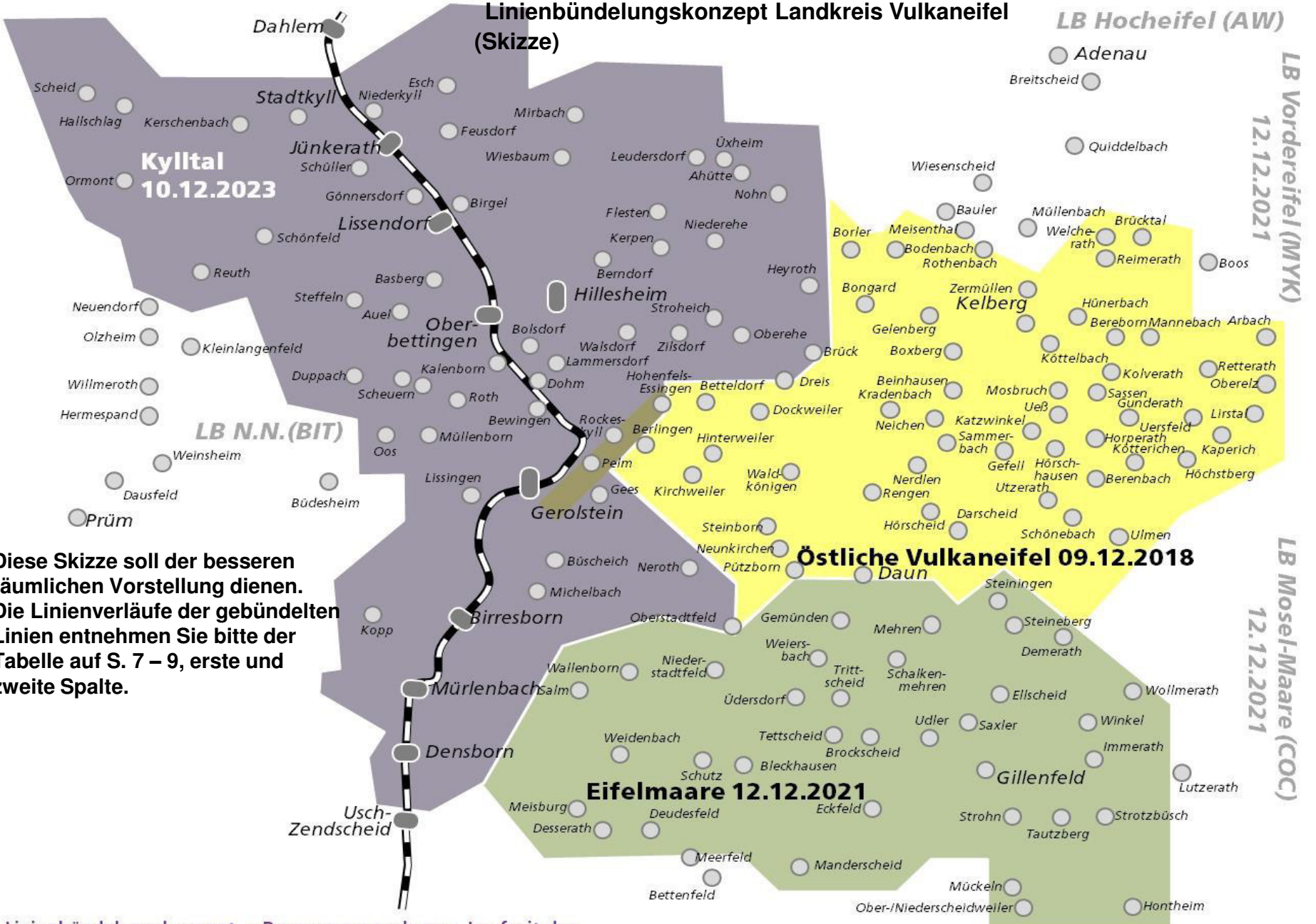
schulrelevante Bedienung kann darüber hinaus durch ein Rufangebot, welches alle Ortsgemeinden im südlichen Teil der Verbandsgemeinde systematisch an die regionalen Linien anbindet, ergänzt werden.

Stichtag für die Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten ist der 12.12.2021 (Fahrplanwechsel Schiene). Dieser Termin resultiert aus der bis zum 31.05.2021 konzessionierten Linien 503 und 506.

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.

Linienbündelungskonzept Landkreis Vulkaneifel (Skizze)



Kylltal
10.12.2023

LB N.N. (BIT)

LB Hocheifel (AW)

LB Vorder-eifel (MYK)
12.12.2021

Östliche Vulkaneifel 09.12.2018

LB Mosel-Maare (COC)
12.12.2021

Eifelmaare 12.12.2021

LB Liesertal (WIL)

Diese Skizze soll der besseren räumlichen Vorstellung dienen. Die Linienverläufe der gebündelten Linien entnehmen Sie bitte der Tabelle auf S. 7 – 9, erste und zweite Spalte.

**Linienbündelungskonzept – Bemessung nach max. Laufzeit der jeweiligen Linie im Bedienungsraum;
(Basis: Konzessionslaufzeitenliste VRT vom 06.08.2015)**