

## **Anlage 1 zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes Rhein-Hunsrück-Kreis (Linienbündelung Rhein-Hunsrück-Kreis)**

### **Die Linienbündelung**

Die Bündelung von Linien erfolgt insbesondere zu dem Zweck, eine dauerhafte, kostengünstige Verkehrsbedienung im Sinne eines wirtschaftlichen Ausgleichs zwischen ertragsstarken und ertragschwachen 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 sind bei der Ermessensentscheidung zu berücksichtigen:

<b>Kriterium</b>	<b>Erläuterung</b>
Integration der Bedienung	<p>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. Zu berücksichtigen ist jedoch, dass insbesondere im Raum von Verkehrsverbänden auch weitere wirksame Instrumente zur Verkehrsintegration existieren.</p> <p>Die Bedienung aus einer Hand in einem abgegrenzten Verkehrsraum kann jedoch ein entscheidendes Element bei der Ausschreibung auf Netto-Basis oder bei einer</p>

	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 (Umlafoptimierung) trägt entschieden zur wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung bei. I. S. v. § 8 Abs. 3 PBefG bildet dieser Umstand ein entscheidendes Kriterium für die Linienbildung. Es ist hierbei darzulegen, inwieweit die Linien- und Fahrplangestaltung im Einzelfall tatsächlich eine betriebliche Optimierung erlaubt. Maßgebend ist hier in der Regel, inwieweit durch die verbundene Produktion in der Hauptverkehrszeit Spitzenfahrzeuge einzusparen sind. Eher zufällige Durchbindungen in der Nebenverkehrszeit können nicht als Beleg herangezogen werden, wohl aber die kostengünstige Bedienung mehrerer Linien im Rahmen eines Fahrzeugumlaufes in der Schwachverkehrszeit.
Wirtschaftlicher Querausgleich zwischen den Linien	Die Zusammenfassung ertragsstarker und ertragsschwacher Linien zum Zwecke des wirtschaftlichen Ausgleichs zwischen den Linien stellt unter dem Aspekt der wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung ein zulässiges Ziel dar. Der Querfinanzierung von Linien sind allerdings enge Grenzen zu setzen. Ein wirtschaftlicher Ausgleich zwischen Linien ist nur dann zu rechtfertigen, wenn eine nennenswerte Zahl der Fahrgäste auch von diesem Solidarausgleich profitiert, d. h. wenn in angemessenem Umfang Umsteigebeziehungen zwischen den Linien bestehen. Denn die zur Querfinanzierung herangezogenen Übergewinne auf der ertragsstarken Linie können nur zustande kommen, wenn Umfang und Qualität des Bedienangebotes auf dieser Linie (ggf. künstlich) begrenzt werden.
Zubringerlinie und Hauptlinie	Werden wirtschaftlich schwache Zubringerlinien und ihre ertragsstarke Hauptlinie nicht gebündelt, so hat dies zur Folge, dass der Aufgabenträger die weniger rentablen Zubringerlinien als gemeinwirtschaftlichen Verkehr finanzieren und ausschreiben muss. Durch den hohen Zubringerwert profitiert hingegen der Betreiber der (ggf. kommerziellen) Hauptlinie von diesem gemeinwirtschaftlichen Verkehr. So kommt es zu einer indirekten Verschiebung von Beihilfen in den eigenwirtschaftlichen Bereich. Im Falle der Ausschreibung der Zubringerlinie käme dem Inhaber der Hauptlinie ein Wettbewerbsvorteil zu, da er sein Angebot unter Einbeziehung der zubringerbedingten Gewinne auf der Hauptlinie günstiger kalkulieren kann als andere Bieter. Aus diesem Grunde sind derlei existenziell wirtschaftlich verflochtene Linien miteinander zu bündeln.
Mittelstands-förderung Monopol-vermeidung	Die Grundrechte auf freie Berufsausübung und Chancengleichheit (Art. 12 GG, Art. 3 Abs. 1 GG bzw. Art. 2 Abs. 1 GG) sind bei der Linienbündelung unbedingt zu berücksichtigen. Der Aufgabenträger hat in diesem Sinne dafür zu sorgen, dass die Gewerbefreiheit nachhaltig gesichert ist. Bei der Linienbündelung sind daher auch deren Auswirkungen auf den Verkehrsmarkt in die Abwägung einzubeziehen. Der Erhalt und die Förderung einer vielfältigen Marktstruktur mit mittelständischen Unternehmen zur Vermeidung von Konzentrationsprozessen und Monopolbildungen sind somit ein tragfähiger Erwägungsgrund bei der Linienbündelung.
Berufszugang Wettbewerbs-förderung	Auch zu kleine Linienbündel führen zu Wettbewerbsverzerrungen, da sie Unternehmer mit bereits vorhandenem Standort und Linienverkehr vor Ort begünstigen. Unverfälschter Wettbewerb lässt sich nur durch einen im Einzelfall zu bestimmenden Mindestumfang gebündelter Linien gewährleisten, denn bei

	<p>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.</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 gelassen werden. Ebenso wenig ist die Schaffung von Gebietsmonopolen oder flächenhaftem Konkurrentenschutz durch § 9 Abs. 2 PBefG gedeckt.

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

Im Rhein-Hunsrück-Kreis besitzen folgende Kriterien für die Linienbündelung eine höhere Bedeutung:

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

- RegioLinien-Konzept des Zweckverbandes SPNV Rheinland-Pfalz Nord

## 2.1. Zuordnung der Linien

Auf Grundlage der vorgenannten Kriterien werden folgende Linienbündel gebildet:

- Linienbündel Hunsrückhöhenstraße Nord
- Linienbündel Hunsrückhöhenstraße Süd
- Linienbündel Hunsrück Mitte
- Linienbündel Hunsrück Südwest
- Linienbündel Oberes Mittelrheintal

Die Linien im Rhein-Hunsrück-Kreis werden folgenden Linienbündeln zugeordnet:

<b>Linienbündelname</b>	<b>Wichtigste Haltestellen (Auswahl)</b>	<b>Zugeordnete Linien</b>
Hunsrückhöhenstraße Nord	Buchholz Bahnhof Buchholz Cafe Hillen Emmelshausen Bahnhof Emmelshausen Schulzentrum Kastellaun Marktplatz Kastellaun Busbahnhof Südstr.	613 Buchholz – Buchholz 621 Koblenz – Emmelshausen 622 Kastellaun – Emmelshausen 623 Emmelshausen St. Goar (ohne Verstärkerfahrten St. Goar – Biebernheim) 625 Emmelshausen – Kastellaun 626 Brodenbach – Emmelshausen 627 Emmelshausen – Emmelshsn. 631 Simmern – Kastellaun* 632 Simmern – Kastellaun* 635 Kastellaun – Zilshausen/ Emmelshausen
Hunsrückhöhenstraße Süd	Schulzentrum Sohren-Büchenbeuren Gemünden Am Römer Hahn Flughafen Kirchberg Schulzentrum Simmern Bahnhof Simmern Schulzentrum	Planungslinie Koblenz – Flughafen Hahn 633 Kastellaun – Flughafen Hahn (nur Einzelfahrten im Raum Kirchberg) 643 Gemünden – Simmern 644 Simmern – Flughafen Hahn 645 Kirchberg – Simmern 661 Gemünden – Kirchberg 664 Morbach – Simmern 667 Blankenrath – Kirchberg 668 Büchenbeuren – Rhaunen 669 Briedel. Heck - Büchenbeuren
Hunsrück Mitte	Kastellaun Marktplatz Kastellaun Busbahnhof Südstr. Rheinböllen ZOB Simmern Bahnhof Simmern Schulzentrum	601 Simmern – Simmern 602 Simmern – Simmern 631 Simmern – Kastellaun** 632 Simmern – Kastellaun** 633 Kastellaun – Flughafen Hahn

		(ohne Einzelfahrten im Raum Kirchberg) 634 Kastellaun – Blankenrath 636 Emmelshausen – Simmern 639 Kastellaun – Bergen 641 Simmern – Stromberg*** 642 Simmern – Rayerschied 646 Rheinböllen – Rheinböllen 647 Holzbach – Rheinböllen 653 Simmern – Oberwesel Planungslinie Simmern – Bad Kreuznach
Hunsrück Südwest	Schulzentrum Sohren-Büchenbeuren Gemünden Am Römer Kirchberg Schulzentrum Simmern Bahnhof Simmern Schulzentrum	643 Gemünden – Simmern 661 Gemünden – Kirchberg 668 Büchenbeuren – Rhaunen 669 Briedel. Heck - Büchenbeuren
Oberes Mittelrheintal	Boppard Bahnhof Boppard Bischöfliche Realschule Boppard Kant-Gymnasium Oberwesel Bahnhof Oberwesel Busbahnhof/SZ St. Goar Rathaus/Grundschule	611 Boppard – Holzfeld 614 Boppard – Herschwiesen 614 Boppard / Holzfeld – Bad Salzig 615 Boppard – Boppard 623 Emmelshausen – St. Goar (nur Verstärkerfahrten St. Goar – Biebernheim) 650 Koblenz – Boppard 651 Boppard – Bacharach 656 Oberwesel – Perscheid 682 Urbar – Oberwesel 683 St. Goar – Emmelshausen 684 St. Goar - Urbar

- \* nur Taktfahrten RegioLinie
- \*\* ohne Taktfahrten RegioLinie
- \*\*\* einzelne Schülerverkehre

Die Linien 230 und 248 sind ggf. Bestandteil einer Linienbündelung der Landkreise Bad Kreuznach oder Mainz-Bingen.

Die Linien 281, 283 und 352 sind ggf. Bestandteil einer Linienbündelung des Landkreises Bad Kreuznach.

Die Linie 321 ist ggf. Bestandteil einer Linienbündelung des Landkreises Bernkastel-Wittlich.

Die Linien 741, 745 und 750 sind Bestandteil einer Linienbündelung des Landkreises Cochem-Zell.

Die Linie 351 ist ggf. Bestandteil einer Linienbündelung des Landkreises Birkenfeld.

### 2.1.1. Linienbündel Hunsrückhöhenstraße Nord

Das Linienbündel umfasst die schon heute in einem engen, schulischen Zusammenhang produzierten Linienverkehre rund um den Schulstandort Emmelshausen zwischen Kastellaun und der nördlichen

Kreisgrenze. Zur Optimierung des Personaleinsatzes wird das RegioLinien-Angebot zwischen Simmern und Koblenz in dieses Linienbündel integriert.

Mit Umsetzung des Konzeptes „Rheinland-Pfalz-Takt 2015“ im SPNV ergeben sich neue Taktzeiten im Schienenverkehr auf der Strecke Emmelshausen – Boppard. Diese ermöglichen eine Optimierung der Linienverkehre durch die regelmäßige Herstellung von Umsteigeanschlüssen zwischen Bus und Bahn an den Bahnstationen Emmelshausen und Buchholz. Darüber hinaus ist eine Verbesserung der Anschlusssituation zu anderen Linien durch die Schaffung neuer Taktknoten in Kastellaun und Simmern vorgesehen.

Alternativ wurde die Bildung eines eigenen Linienbündels für den Raum Kastellaun geprüft. Diese hätte jedoch zu häufigeren Umsteigesituationen im Schülerverkehr nach Simmern bzw. Emmelshausen geführt.

Stichtag für die Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten ist der 01.08.2018, da alle Linien bis zum 31.07.2018 konzessioniert sind.

### **2.1.2. Linienbündel Hunsrückhöhenstraße Süd**

Das Linienbündel umfasst die Verkehre in der Verbandsgemeinde Kirchberg und den westlichen und südlichen Teilen der Verbandsgemeinde Simmern zu den Schulstandorten Büchenbeuren, Gemünden, Kirchberg, Simmern und Sohren, welche bereits heute in einem engen, schulischen Zusammenhang produziert werden.

Im Rahmen des RegioLinien-Konzeptes des Zweckverbandes SPNV Nord ist die Schaffung neuer Taktknoten am Flughafen Hahn, in Emmelshausen, Kastellaun und Simmern vorgesehen. Die geplante RegioLinie Flughafen Hahn – Koblenz soll zur Optimierung des Fahrzeugeinsatzes mit den Verkehren auf der Achse Flughafen Hahn – Simmern verknüpft werden.

Die Fahrplananpassungen sollen zeitparallel mit dem Start der verkehrlichen Anpassungen im Linienbündel Hunsrückhöhenstraße Nord (Stichtag der Harmonisierung 01.08.2018) erfolgen.

Für die bereits in den Jahren 2014 und 2015 auslaufenden Genehmigungen der Linien 643, 661, 667, 668 und 669 wurde geprüft, ob eine Bündelung dieser Verkehre vor dem 01.08.2018 sinnvoll ist, um insbesondere die Bedürfnisse des Schülerverkehrs zu gewährleisten.

Für die Linie 667 konnte für den Übergangszeitraum mit den übrigen genannten Linien kein betrieblicher Zusammenhang hergestellt werden.

Die Linien 643, 661, 668 und 669 werden hingegen bereits heute linienübergreifend produziert und sind bis zum 15.12.2015 genehmigt. Für den Zeitraum vom 16.12.2015 bis 31.07.2018 ist daher eine Linienbündelung für die Linien 643, 661, 668 und 669 erforderlich, um die Produktionsbedingungen für diese Verkehre nicht zu verschlechtern (siehe Punkt 2.1.4. Linienbündel Hunsrück Südwest).

### **2.1.3. Linienbündel Hunsrück Mitte**

Dieses Linienbündel umfasst die lokalen Busangebote in der Verbandsgemeinde Rheinböllen, im südlichen und westlichen Teil der Verbandsgemeinde Kastellaun sowie in den nördlichen und östlichen Teilen der Verbandsgemeinde Simmern. Diese Verkehre werden bereits heute in einem engen, schulischen Zusammenhang produziert und stellen die Beförderung zu den Schulstandorten Argenthal, Mastershausen, Kastellaun, Rheinböllen und Simmern sicher.

Alternativ wurde die Bildung eines eigenen Linienbündels für den Raum Kastellaun geprüft. Diese hätte jedoch zu häufigeren Umsteigesituationen im Schülerverkehr nach Simmern bzw. Emmelshausen geführt.

Im Rahmen des RegioLinien-Konzeptes des Zweckverbandes SPNV Nord ist die Schaffung neuer Taktknoten in Kastellaun und Simmern vorgesehen, die regelmäßige Umsteigemöglichkeiten zwischen den RegioLinien und den übrigen Linien ermöglichen. Die RegioLinien-Angebote zwischen Simmern, Kastellaun und Koblenz werden deshalb in das Linienbündel Hunsrückhöhenstraße Nord integriert.

Stichtag für die Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten ist der 01.08.2018, da alle Linien bis zum 31.07.2018 konzessioniert sind.

#### **2.1.4. Linienbündel Hunsrück Südwest**

Das Linienbündel umfasst die betrieblich zusammenhängenden Linien 643, 661, 668 und 669 (siehe auch Punkt 2.1.2. Linienbündel Hunsrückhöhenstraße Süd).

Stichtag für die Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten ist der 16.12.2015, da alle Linien bis zum 15.12.2015 konzessioniert sind. Das Linienbündel besteht ab dem Harmonisierungszeitpunkt (16.12.2015) bis zum 31.07.2018. Danach gehen die Fahrleistungen dieses Linienbündels im Linienbündel Hunsrückhöhenstraße Süd auf (siehe Punkt 2.1.2.).

#### **2.1.5. Linienbündel Oberes Mittelrheintal**

Das Linienbündel umfasst alle Linienverkehre, die überwiegend auf den zentralen Schulstandort Boppard und die Schulen in Oberwesel und St. Goar ausgerichtet sind und schon heute in einem engen, schulischen Zusammenhang produziert werden.

Eine alternativ erwogene Einbindung der Linie 650 Koblenz – Boppard in das Linienbündel Hunsrückhöhenstraße Nord oder in ein Linienbündel eines benachbarten Aufgabenträgers wurde verworfen, da die benötigten Fahrzeugkapazitäten im Schülerverkehr auf dieser Linie überwiegend am Schulstandort Boppard benötigt werden und gemeinsam mit den übrigen Linien im Raum Boppard kostengünstig produziert werden sollen.

Stichtag für die Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten ist der 01.08.2018, da die überwiegende Anzahl der Linien bis zum 31.07.2018 konzessioniert ist.

### **2.2. Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten**

Die Zusammenfassung von Linien innerhalb eines Bündels setzt die Harmonisierung von Genehmigungslaufzeiten der einzelnen Linien voraus. Während die Laufzeit von Einzelgenehmigungen meist acht Jahre beträgt, sind die Zeitpunkte für Beginn und Ende der Linienlaufzeiten in einem potenziellen Bündel 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.