

Landratsamt Waldshut

Amt für Wirtschaftsförderung und Nahverkehr

Ergänzung des Nahverkehrsplanes 2006

**Konzeption zur Bildung von Linienbündeln für
den ÖPNV im Landkreis Waldshut**

Linienbündelungskonzept

Waldshut-Tiengen, 25. Juni 2013

Inhalt

1	Einleitung	3
2	Zielsetzung	3 - 5
3	Grundsätze	5
4	Grundlagen	5 - 6
5	Kriterien	6 - 7
6	Linienbündel	
6.1	Allgemeines	7 - 8
6.2	Linienbündel Ost	8
6.3	Linienbündel West	8 - 9
6.4	Linienbündel West / Mitte	9
6.5	Linienbündel Nordost / Mitte	9 - 11
6.6	Nicht einbezogene Linien	11
6.7	Übersicht über die Linienbündel	12
7	Abstimmung	12
8	Anlagen	12

1. Einleitung

Der Nahverkehrsplan (NVP) aus dem Jahr 2006 bildet die Grundlage zur Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Landkreis Waldshut. Er wird grundsätzlich alle fünf Jahre im Hinblick auf seinen Fortschreibungsbedarf überprüft.

Die Betrachtung des NVP aus dem Jahre 2006 hat ergeben, dass die anstehenden Aufgaben im Bereich des ÖPNV mit diesem weiterhin zu bewältigen sind und der ÖPNV im Landkreis weiterentwickelt werden kann. Einige der im NVP aufgelisteten Maßnahmen sind bereits umgesetzt, einige stehen noch aus. Über die Veränderungen wurde den Kreisgremien jährlich berichtet. Eine Überarbeitung des Nahverkehrsplanes ist derzeit nicht notwendig. Der NVP soll jedoch durch ein Linienbündelungskonzept und Vorgaben für die Bedienung des Verkehrs ergänzt werden.

Hintergrund: Neben dem Schienenverkehr auf der Hochrheinstrecke hat der Buslinienverkehr eine große Bedeutung für die Personenbeförderung im Landkreis Waldshut. Die Personenbeförderung mit Bussen ist nach 29 Linien bzw. Strecken geordnet. Die Verkehrsunternehmen beantragen die Konzessionen dieser Buslinien im Landkreis Waldshut bislang einzeln, beispielsweise Linie 7334 Waldshut – Bad Säckingen. Die Genehmigungen werden vom Landratsamt Waldshut bzw. dem Regierungspräsidium Freiburg erteilt. Das Fahrplanangebot und auch die Nutzung der einzelnen Linien sind aufgrund der Bevölkerungs- und Siedlungsstrukturen im Landkreis unterschiedlich, jedoch am Bedarf orientiert. Zwangsläufig gibt es deshalb ertragsstarke und ertragsschwächere Linien, auch was die Einnahmen betrifft. Die Südbadenbus GmbH, welche den Großteil der Linien im Landkreis bedient, stellt hier einen gewissen - auch finanziellen - Ausgleich her. Dadurch, dass ein Busverkehrsunternehmen den Großteil der Liniengenehmigungen im Landkreis inne hat, wirkt sich dies auf den Koordinationsaufwand des Landkreises (Abstimmung der Verkehre, Anschlusssicherung, Ansprechpartner, einheitliches Vertriebssystem, Aufnahme der Fahrplandaten in die elektronische Fahrplanauskunft, Erstellung Kreisfahrplan etc.) und dessen Kosten grundsätzlich positiv aus.

2. Zielsetzung

In Zukunft wird der Wettbewerb um die Liniengenehmigungen entweder über den Genehmigungswettbewerb oder über möglicherweise notwendige Ausschreibungen

voraussichtlich zunehmen. Dabei besteht die Gefahr, dass sich die Verkehrsunternehmen weiterhin um interessante Linien bemühen werden, an Linien mit schlechter Nachfrage bzw. schlechtem Kostendeckungsgrad gar kein Interesse mehr zeigen oder nur Angebote mit ausgedünntem Fahrplan vorlegen werden. In diesen Fällen müsste der Landkreis die notwendigen Fahrten zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung und der Aufrechterhaltung eines kreisweiten Busnetzes mit angemessener Bedienungshäufigkeit gegebenenfalls teuer einkaufen. Bei der Weiterführung von Linienkonzessionen im Rahmen wettbewerblicher Verfahren besteht die Möglichkeit, dass mehreren Verkehrsunternehmen Liniengenehmigungen zugesprochen bekommen.

Dies kann zu negativen Auswirkungen in vielen Bereichen führen: Die verschiedenen Verkehrsunternehmen würden vorrangig ihre Linie sehen, und der Verknüpfungscharakter (d. h. die Umsteigeverbindungen) würden darunter leiden. Fahrzeugumläufe ließen sich nicht mehr mit der Effizienz eines Netzes darstellen, was insgesamt zu höherem Fahrzeugbedarf und somit zu höheren Kosten führen würde. Die Fahrplantabellen und die Haltestellenausstattung sind Sache des jeweiligen Verkehrsunternehmens, die Einheitlichkeit in Darstellung und Außenwirkung wäre nicht mehr unbedingt gegeben. Der erhöhte Koordinations- und Verwaltungsaufwand einschließlich seiner Finanzierung wäre vom Landkreis Waldshut zu tragen.

Um diese negativen Auswirkungen möglichst zu vermeiden, andererseits einen Wettbewerb zu verbessern und zu fördern, werden die im Landkreis vorhandenen Linien zu Linienbündeln zusammengefasst (siehe Punkt 6). Dadurch sollen unterschiedliche Interessen gewahrt werden.

Linienbündelung bedeutet, dass einzelne ertragreichere und ertragärmere Linien in einer Raumschaft zu einer Konzession bzw. einem Linienbündel mit einem einheitlichen Ablaufdatum zusammengefasst werden. Dies verhindert „Rosinenpickerei“, bringt aber auch für die potentiellen Bewerber und den Busverkehr erhebliche Synergieeffekte und würde sich grundsätzlich positiv auf die Gestaltung des Fahrplanangebotes auswirken, im Sinne der Aufrechterhaltung eines zusammenhängenden Fahrplannetzes.

Durch die Schaffung der vier Bündel bestehen die genannten Vorteile zum Großteil weiterhin, gleichwohl würde aber ein Anreiz für einen stärkeren Wettbewerb geschaffen werden. Bei Ausschreibung dieser Bündel könnten sich neben dem

bisherigen Konzessionsinhaber beispielsweise auch größere mittelständische Unternehmen beteiligen.

3. Grundsätze

In den einzelnen Verkehrsräumen des Landkreises Waldshut sind jeweils verschiedene Linien verkehrlich, betrieblich oder wirtschaftlich miteinander verflochten. Um die wirtschaftlichen und verkehrlich vorteilhaften Verflechtungen dauerhaft abzusichern, hat der Landkreis ein Linienbündelungskonzept entwickelt. Die Linienbündelung bewirkt eine gesamtwirtschaftliche Bewertung der Verkehre. Sie soll, auch im Interesse einer Gesamtschau des Verkehrsangebotes und möglichst geringen Belastung der öffentlichen Mittel des Landkreises, kostengünstige Verkehrsleistungen ermöglichen.

4. Grundlagen

Seit dem 3. Dezember 2009 ist die EU-Verordnung 1370/2007 über die Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße in Kraft. Sie enthält Übergangsregelungen bis Ende 2019. Zweck der Verordnung ist es, festzulegen, wie die zuständigen Behörden unter Einhaltung des Gemeinschaftsrechts im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs tätig werden können, um die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem Interesse zu gewährleisten. Ziel ist es Verkehrsleistungen sicherzustellen, die so das freie Spiel des Marktes nicht ermöglicht hätte.

Neben dem bereits bestehenden Genehmigungswettbewerb um das beste Verkehrsangebot ohne Zuschüsse der öffentlichen Hand für Linienverkehrsfahrten, könnten nach der EU-Verordnung künftig folgende Vergabewege beschränkt werden:

- Verkehrsleistungen ausschreiben
- Verkehrsleistungen selbst erbringen
- im Wege der Direktvergabe einen internen Betreiber beauftragen oder
- bei Jahresdurchschnittswerten von weniger als 1 Mio. € oder jährlichen Verkehrsleistungen von weniger als 300.000 km (2 Mio. € bzw. 600.000 km bei Unternehmen mit nicht mehr als 23 Fahrzeugen) direkt vergeben

Es bestehen allgemein noch sehr unterschiedliche Rechtsauffassungen über den Anwendungsbereich der Verordnung. Weiter ist zum 1. Januar 2013 in Deutschland das neue Personenbeförderungsgesetz in Kraft getreten. Es gilt dort der Vorrang des eigenwirtschaftlichen vor dem gemeinwirtschaftlichen Verkehr. Mehr Klarheit, insbesondere auch in dem Spannungsverhältnis EU-Verordnung 1370/2007 zum neuen Personenbeförderungsgesetz, gibt es dann, wenn entsprechende Urteile von Gerichten vorliegen. Darüber hinaus will auch das Land die Zuschüsse nach § 45 a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) für die Verkehrsunternehmen neu regeln. Es ist somit in den nächsten Jahren mit weiteren Veränderungen bei der Erteilung der Genehmigungen von Buslinienverkehren einschließlich möglichen Vergabeverfahren im Vorfeld zu rechnen.

Obwohl die konkrete Ausgestaltung des neuen Rechts zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht absehbar ist, wird bereits jetzt ein Konzept zur Linienbündelung erstellt. Dies ermöglicht es, dass die Genehmigungsbehörde eine Harmonisierung und Systematisierung der Laufzeiten der Einzelgenehmigungen zu einer Konzession /einem Linienbündel umsetzt. Die Harmonisierung und Systematisierung greift erst in einigen Jahren und ermöglicht dann einen besseren Wettbewerb um Linienbündel, unabhängig davon, für welches Vergabeverfahren sich der Aufgabenträger bzw. Landkreis entscheidet.

Die Linien eines Linienbündels sollen auf Grundlage von § 9 Absatz 2 PBefG zukünftig in einer Konzession zusammengefasst vergeben und genehmigt werden.

5. Kriterien

Die Bildung der Linienbündel (siehe Punkt 6) ist unter Beachtung der folgenden Kriterien erfolgt:

- Verkehrliche Bezüge zwischen den Linien
 - Durchgängige Fahrten auf einzelnen Strecken bzw. Linien
 - Gemeinsame Bedienung bestimmter Verbindungen durch zwei oder mehrere Linien
 - Enge Verknüpfung von Zubringer- und Hauptlinien
 - Hohe Umsteigeranteile zwischen verschiedenen Linien
 - Einheitlicher Markt bzw. Erfordernis der flächenhaften Erschließung
- Betriebliche Bezüge zwischen den Linien

- Einheitliche Anforderungen an Produktion (z.B. Fahrzeuggröße, Fahrzeuganforderungen)
- Linienübergreifende Fahrzeugumläufe
- Wirtschaftliche Verkehrsgestaltung (Minimierung der erforderlichen Anzahl der Fahrzeuge und des Betriebspersonals in den Spitzenzeiten, Reservevorhaltung, Organisation)
- Chancengleichheit im Wettbewerb
 - Die Größe der Bündel wurde so bemessen, dass auch mittelständische Verkehrsunternehmen in der Lage sind, sich erfolgreich am Wettbewerb zu beteiligen
- Gesunder Ertragsmix
 - Ertragreichere und ertragschwächere Linien wurden zu einem Bündel zusammengefasst.

6. Linienbündelung

6.1 Allgemeines und Zeitplan der Laufzeitharmonisierung

Liniengenehmigungen werden in der Regel nach dem neuen Personenbeförderungsgesetz nun für zehn Jahre (bisher acht Jahre) erteilt. Das Ablaufdatum der derzeit vorhandenen Linien ist völlig unterschiedlich und unkoordiniert. Bei der Linienbündelung muss nun zunächst ein einheitliches Ablaufdatum (Harmonisierung) für die vier gebildeten Linienbündel festgelegt werden. Weiter sollen dann nicht alle Bündel gleichzeitig ablaufen, damit eine gewisse Kontinuität des Busverkehrs im Landkreis gewährleistet ist und bei möglichen Problemen, welcher Art auch immer, nicht der gesamte Landkreis unmittelbar betroffen wäre. Um auch dem Risiko eines Herausbrechens einzelner interessanter Linien für eine Übergangszeit zu begegnen, ist auch eine „Vorbündelung“ für einen kürzeren Zeitraum notwendig. Danach können die Linienbündel dann für den vollen gesetzlich möglichen Zeitraum genehmigt werden.

Im Landkreis Waldshut gibt es einige grenzüberschreitende und landkreisübergreifende Buslinien. Diese Linien sind teilweise Bestandteil der Linienbündelung.

Um einen möglichst geordneten, systematisierten und effizienten Buslinienverkehr zu erreichen, werden folgende vier Linienbündel mit folgenden Ablauffristen festgelegt:

6.2 Linienbündel Ost (Anlage A - grün) – Fahrplanwechsel Dezember 2017

Im östlichen Kreisgebiet werden folgende Linien zu einem Linienbündel zusammengefasst:

- Linie 7331 Waldshut – Erzingen (Anlage B: Liniennetzplan 7331)
- Linie 7340 Waldshut – Tiengen – Rheinheim – Hohentengen (Anlage B: Liniennetzplan 7340)
- Linie 7347 Erzingen – Jestetten – Lottstetten (Anlage B: Liniennetzplan 7347)

Dieses Bündel kann bereits zum 10. Dezember 2017 (Fahrplanwechsel) auf die volle Genehmigungsdauer erteilt werden.

6.3 Linienbündel West (Anlage A - gelb) – Fahrplanwechsel Dezember 2017 Vorbündelung und Fahrplanwechsel Dezember 2019

Im westlichen Kreisgebiet werden folgende Linien zu einem Linienbündel zusammengefasst:

- Linie 7320 Todtmoos – Wehr – Bad Säckingen (Anlage B: Liniennetzplan 7320)
- Linie 7325 Laufenburg – Rotzel – Niederwühl – Binzgen (Anlage B: Liniennetzplan 7325)
- Linie 7326 Bad Säckingen – Murg – Hänner – Rickenbach (Anlage B: Liniennetzplan 7326)
- Linie 7327 Rickenbach – Görwühl (Anlage B: Liniennetzplan 7327/7328)
- Linie 7328 Bad Säckingen – Rickenbach – Herrischried – Todtmoos (Anlage B: Liniennetzplan 7327/7328)
- Linie 7329 Wehr – Rickenbach – Herrischried – Strittmatt (Anlage B: Liniennetzplan 7329)
- Linie 7330 Laufenburg – Niederhof – Hänner – Rotzel (Anlage B: Liniennetzplan 7330)

- Linie 7335 Bad Säckinggen – Wehr – Schopfheim (Anlage B: Liniennetzplan 7335)

Dieses Bündel kann zum 08. Dezember 2019 (Fahrplanwechsel) auf die volle Genehmigungsdauer erteilt werden.

6.4 Linienbündel West/Mitte (Anlage A - blau) – Fahrplanwechsel Dezember 2019 Vorbündelung und Fahrplanwechsel Dezember 2021

Im mittleren westlichen Kreisgebiet werden folgende Linien zu einem Linienbündel zusammengefasst:

- Linie 7318 Unteralpfen – Albbruck – Waldshut (Anlage B: Liniennetzplan 7318)
- Linie 7319 St. Blasien – Häusern – Seebrugg (Anlage B: Liniennetzplan 7319)
- Linie 7321 St. Blasien – Menzenschwand – Bernau/Ibach – Todtmoos – Todtnau (Anlage B: Liniennetzplan 7321)
- Linie 7322 Waldshut – Höchenschwand/Unteralpfen – St. Blasien (Anlage B: Liniennetzplan 7322)
- Linie 7323 St. Blasien – Niedermühle (Anlage B: Liniennetzplan 7323)
- Linie 7324 St. Blasien – Dachsberg – Görwihl – Albbruck – Waldshut (Anlage B: Liniennetzplan 7324)
- Linie 7334 Bad Säckinggen – Murg – Laufenburg – Waldshut (Anlage B: Liniennetzplan 7334)
- Linie 7336 Waldshut – Liedermatte (Westring; Anlage B: Liniennetzplan 7336)
- Linie 7337 Waldshut – Schmitzingen (Nordring; Anlage B: Liniennetzplan 7337)
- Linie 7339 Waldshut – Aarberg (Ostring; Anlage B: Liniennetzplan 7339)

Dieses Bündel kann zum 12. Dezember 2021 (Fahrplanwechsel) auf die volle Genehmigungsdauer erteilt werden.

6.5 Linienbündel Nordost/Mitte (Anlage A - lila) – Fahrplanwechsel Dezember 2021 Vorbündelung und Fahrplanwechsel Dezember 2023

Im mittleren nordöstlichen Kreisgebiet werden folgende Linien zu einem Linienbündel zusammengefasst:

- Linie 7338 Waldshut – Lauchringen – Wutöschingen – Stühlingen – Blumberg (Anlage B: Liniennetzplan 7338)
- Linie 7341 Waldshut – Tiengen – Gurtweil – Weilheim (Anlage B: Liniennetzplan 7341)
- Linie 7342 Waldshut – Tiengen – Gurtweil – Ühlingen-Birkendorf – Grafenhausen – Seebrugg (Anlage B: Liniennetzplan 7342)
- Linie 7343 Bonndorf – Grafenhausen – Seebrugg – Schluchsee (Anlage B: Liniennetzplan 7343)
- Linie 7344 Bonndorf/Schattenmühle – Bonndorf – Wutach/Wutachmühle (Anlage B: Liniennetzplan 7344)
- Linie 7345 Waldshut – Tiengen/Gurtweil – Aichen – Bettmaringen – Bonndorf (Anlage B: Liniennetzplan 7345)
- Linie 7346 Bonndorf – Stühlingen (Anlage B: Liniennetzplan 7346)
- Linie 7348 Tiengen – Mittlerer Berg (Anlage B: Liniennetzplan 7348)

Dieses Bündel kann zum 10. Dezember 2023 (Fahrplanwechsel) auf die volle Genehmigungsdauer erteilt werden.

Folgende Anforderungen gelten für alle Konzessionen (6.2 bis 6.5):

Die ausführlichen genauen Linien- bzw. Streckenführungen, die angeboten werden und auch ggf. eine Unterteilung der einzelnen Linien in Unterlinien richtet sich nach den aktuellen Liniengenehmigungen, den Liniennetzplänen und den aktuellen Fahrplänen. Grundlage für eine Orientierung potentieller Linienbetreiber eines Linienbündels an künftigen eigenwirtschaftlichen – ggf. auch gemeinwirtschaftlichen – Angeboten sind die Fahrtenhäufigkeiten, die Bedienungszeiten (Beachtung der Schulanfangs- und -endzeiten) und bei Überschneidungen der Fahrwege/Streckenführung von Linien bzw. Linienbündeln die Beachtung der Fahrtenhäufigkeiten der vorhandenen jeweiligen aktuellen Fahrpläne.

Der Fahrzeugeinsatz hat sich an den verkehrlichen Bedürfnissen zu orientieren. Vorrangig sind 12 bis 18-Meter-Linienfahrzeuge i. d. R. als Niederflur einzusetzen. Ein Standardlinienbus (12 m) hat mindestens 75 Sitz- und Stehplätze aufzuweisen. Das Durchschnittsalter der in einem Linienbündel eingesetzten Busse darf sieben Jahre nicht überschreiten. Das Höchstalter eines eingesetzten Busses darf 13 Jahre nicht überschreiten.

Die Außenwerbung an Bussen darf maximal 10 % der Fensterfläche bedecken. Darüber hinaus ist Werbung für Alkohol, Spielotheken und ähnliche Einrichtungen an Bussen wegen der bestehenden Suchtgefahren allgemein und auf Grund des großen Anteils an Schülern und Jugendlichen im ÖPNV nicht akzeptabel.

Die Inhaber (Verkehrsunternehmen) von Linien bzw. Linienbündeln haben sich dem vorhandenen Verbund anzuschließen und den Verbundtarif anzuwenden.

Sollte es künftig rechtlich möglich sein, auf ein Linienbündel Zuschüsse zu bezahlen, ohne dass eine förmliche Ausschreibung notwendig ist, behält sich der Landkreis als Aufgabenträger vor, diese Möglichkeit zur Verbesserung des Fahrplanangebotes eines Bündels wahrzunehmen. Dies wird dann möglichst im Vorfeld des Genehmigungswettbewerbes entsprechend bekannt gemacht.

Weitere Anforderungen an einen Inhaber eines Linienbündels können der Leistungsbeschreibung (Anlage D) entnommen werden.

6.6 Nicht einbezogene Linien

Die beiden Stadtverkehre in Bad Säckingen (Linie 7317) und Laufenburg (Linie 7325 mit Fahrten Nr. 3325) in der Trägerschaft der Stadtwerke Bad Säckingen und der Stadt Laufenburg sind nicht Gegenstand dieser Linienbündelung.

Kein Bestandteil der Linienbündelung sind Landesgrenzen überschreitende einzelne Fahrten (7340.1 Tiengen – Bad Zurzach/CH, 7347.2 Jestetten – Rafz/CH) und Teillinien (7340.3 Hohentengen – Hüntwangen-Wil/CH) in die Schweiz, welche derzeit bzw. künftig vom Regierungspräsidium Freiburg genehmigt werden. Bei Konzessionsverlängerungen oder -neuanträgen sind die Fahrten in die Schweiz als eigene Linien zu beantragen, damit die neu gebildeten Linienbündel klar getrennt zu diesen eigenständigen Verkehren sind.

Ebenso nicht Bestandteil der Linienbündelung sind Landkreisgrenzen überschreitende Verkehre, welche ihren jeweiligen verkehrlichen Schwerpunkt außerhalb des Kreisgebietes haben bzw. deren Genehmigungen von anderen Landratsämtern erteilt werden.

6.7 Übersicht über die Linienbündelung, Liniennetzpläne, Fahrpläne und die Leistungsbeschreibung

Aus der Anlage A (Linienbündelung und Liniennetz) sind die Linienbündel und das Liniennetz ersichtlich. Die Anlage B zeigt die einzelnen Liniennetzpläne der derzeitigen Linien. Aus der Anlage C sind die einzelnen Fahrten (Fahrpläne) erkennbar. Die Anlage D zeigt die Anforderungen an einen Konzessionär und die notwendigen Leistungen, die ein Konzessionär im Betrieb eines Linienbündels zu erbringen hat (Leistungsbeschreibung). Diese Anlagen (A bis D) sind Bestandteil der Ergänzung / Teilfortschreibung des Nahverkehrsplanes.

7. Abstimmung / Verfahren / Beschlussfassung

Nach der Kenntnisnahme durch den Verwaltungs- und Finanzausschuss des Kreistages des Landkreises Waldshut, einer Vorabstimmung mit den Konzessionären und einer Voranhörung der Konzessionäre, Busunternehmen und wichtigen Institutionen im Herbst 2012 (Ergänzung Leistungsverzeichnis Anlage D) wurde das Linienbündelungskonzept / die Ergänzung des Nahverkehrsplanes vom Februar bis Mai 2013 mit den benachbarten Aufgabenträgern, den Verkehrsunternehmen und den zu beteiligenden Institutionen formal abgestimmt (Anhörung). Es gab einige Rückmeldungen, alle waren ohne Bedenken und Anregungen. Als Abschluss des Verfahrens wird den Kreisgremien die Ergänzung des Nahverkehrsplans zur Beschlussfassung unterbreitet.

8. Anlagen

- **Anlage A: Linienbündelungs- und Liniennetzplan im Landkreis Waldshut**
- **Anlage B: Liniennetzpläne der einzelnen Linien**
- **Anlage C: Fahrplanbuch 2013**
- **Anlage D: Leistungsverzeichnis**

Waldshut-Tiengen, 25. Juni 2013