

Anhang – Teilbaustein I

Rechtliche Ausführungen zum 2. Nahverkehrsplan ÖPNV Kreis Coesfeld

1. Überblick über die rechtliche Ausgangslage im ÖPNV

Der Kreis Coesfeld ist als Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) im Rahmen seiner Leistungsfähigkeit verantwortlich für die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im ÖPNV als freiwillige Selbstverwaltungsaufgabe im Bereich der Daseinsvorsorge.

Der Nahverkehrsplan ist dabei ein Instrument der Aufgabenträger des ÖPNV zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im Rahmen der Aufgabenverantwortung. Ihm kommt angesichts der erwarteten Verstärkung wettbewerblicher Prinzipien im ÖPNV wachsende Bedeutung für den Erhalt eines integrierten und wirtschaftlichen Bedienungsangebots zu.

Wesentlich geprägt wird die Verstärkung dieses wettbewerblichen Gedankens im ÖPNV durch das Urteil des Europäischen Gerichtshofes in der Sache „Altmark-Trans“ vom 24.07.2003 (Rs C-280/00). Unabhängig von der Tatsache, dass dieses Urteil bzw. die daraus zu ziehenden Konsequenzen für den nationalen ÖPNV-Markt unterschiedlich bewertet werden und sich die (Fach-)Literatur in „lebhaftem Streit“ befindet, beinhaltet das Urteil doch eine Weichenstellung für mehr Wettbewerb in der so genannten Daseinsvorsorge und damit auch im öffentlichen Personennahverkehr. Das Urteil hat insofern maßgebende Bedeutung für die Zulässigkeit von Finanzierungen durch die öffentliche Hand im ÖPNV.

Auch wenn nach diesem Urteil aus dem EG-Beihilfenrecht keine Ausschreibungspflicht abgeleitet wurde (eine Pflicht, die sich überdies auch nicht aus der VO 1191/69 F 91 ergibt, deren Novellierung derzeit erwartet wird), führen die strengen Anforderungen an die Kompensation von Gemeinwohlpflichten (und dazu gehört der ÖPNV!) jedenfalls dazu, dass dabei wettbewerbsgefährdende Quersubventionierungspotenziale kaum noch aufgebaut werden dürften.

Für die Frage, wie schnell der Wettbewerb im ÖPNV einzuführen ist, dürfte es auch darauf ankommen, ob eigenwirtschaftliche Verkehre von der VO 1191/69 ausgenommen sind. Aber selbst wenn diese Frage trotz der Zweifel

Anhang 1

des EuGH von dt. Gerichten bejaht werden sollte dürfte die Anwendung der vom EuGH aufgestellten sog. „4 Kriterien“ auch bei sog. eigenwirtschaftlichen Verkehren (§ 13 PBefG-Genehmigungen) zur Notwendigkeit einer deutlichen Veränderung der ÖPNV-Strukturen in Richtung auf Kostentransparenz und Effizienz im Rahmen eines „Besteller-Ersteller-Prinzips“ führen. Der Wettbewerb im ÖPNV, egal ob als Ausschreibungs- oder Genehmigungswettbewerb, wird also auch in Deutschland nicht „zu vermeiden“ sein.

2. Rechtliche Grundlagen zur Erstellung von Nahverkehrsplänen

a. Bundesrecht

Auf Bundesebene folgt die Pflicht zur Aufstellung bzw. Fortschreibung von Nahverkehrsplänen aus dem Regionalisierungsgesetz des Bundes (RegG Bund), das die Übertragung der Aufgaben und Finanzverantwortung für den SPNV vom Bund auf die Länder vollzieht sowie dem Personenbeförderungsrecht (PBefG) als rechtliche Grundlage für die unternehmerische Betätigung im straßengebundenen ÖPNV. Obwohl der Nahverkehrsplan dabei im RegG Bund keine ausdrückliche Erwähnung findet, folgt aus § 3 RegG Bund und der Funktion des Nahverkehrsplans im Rahmen des „verkehrlichen Sicherstellungsauftrages“, dass der Nahverkehrsplan i.S.d. § 8 Abs. 3 PBefG ein Instrument der Sicherstellung ist. Er gehört damit zur Daseinsvorsorgeverwaltung. Die Gesetzgebungskompetenz hierfür liegt bei den Ländern. Daher bilden die Landesnahverkehrsgesetze die Rechtsgrundlage für den Nahverkehrsplan. Der Nahverkehrsplan ist insofern nicht primär ein Instrument des Personenbeförderungsrechts. Das Bundesrecht regelt vielmehr lediglich die genehmigungsrechtlichen Wirkungen des Nahverkehrsplans, weshalb er sich auch nur im PBefG und nicht im AEG findet.

Das novellierte PBefG definiert in § 8 Abs. 3 die Nahverkehrspläne als „Rahmen für die Entwicklung des ÖPNV“, die von den „Aufgabenträgern des ÖPNV“ zu beschließen und von der Genehmigungsbehörde zu berücksichtigen sind, sofern sie „vorhandene Verkehrsstrukturen beachten, unter Mitwirkung der vorhandenen Unternehmer zustande gekommen sind und nicht zur Ungleichbehandlung der Unternehmen führen“.

b. Landesrecht

Auf Landesebene ergibt sich die Pflicht zur Aufstellung von Nahverkehrsplänen aus § 8 des Gesetzes zur Regionalisierung des SPNV sowie zur Weiter-

entwicklung des ÖPNV (ÖPNVG NRW). Wesentliche, die Nahverkehrsplanung bestimmende Aussagen, werden darüber hinaus in den §§ 2, 3 und 9 ÖPNVG NRW getroffen.

3. Inhalt und Anforderungen von bzw. an Nahverkehrspläne(n)

Mit dem Nahverkehrsplan konkretisiert der Aufgabenträger, welche Verkehrsbedienung in seinem Zuständigkeitsbereich unter Berücksichtigung der öffentlichen Verkehrsinteressen angemessen ist und damit die ausreichende Verkehrsbedienung im Sinne des § 8 Abs. 3 und 4 PBefG darstellt. Er soll die Entscheidung und die ihr zugrundeliegenden Erwägungen über die ihm bzw. mit dem ÖPNV zu verfolgenden Ziele (konkretisierte Gemeinwohlbelange) und die hieraus an das ÖPNV-Angebot abgeleiteten Anforderungen dokumentieren. Er ist damit den Entwicklungs- und Bedarfsplänen zuzuordnen, die für den Bereich der Daseinsvorsorge und insbesondere für die Versorgung der Bevölkerung mit öffentlichen Einrichtungen und Diensten typisch sind. Der Nahverkehrsplan besitzt daher keine unmittelbare Rechtsverbindlichkeit im Außenverhältnis, d.h. gegenüber außerhalb der Verwaltung stehenden Dritten. Weder begründet er Pflichten für die Verkehrsunternehmen, den planerischen Vorgaben Folge zu leisten, noch begründet er Ansprüche z.B. der Fahrgäste auf Umsetzung des Plans. Er ist zudem nicht unmittelbar Genehmigungsvoraussetzung. Der Nahverkehrsplan kann als indikativer oder influenzierender Plan gelten, da er neben Daten und Prognosen auch Wertungen und Priorisierungen öffentlicher Interessen enthält, indem er zur Konkretisierung der ausreichenden Verkehrsbedienung i.S.v. § 1 Abs. 1 RegG Bund Ziele und Anforderungen an den ÖPNV formuliert.

Der Nahverkehrsplan ist genehmigungsrechtlich sowohl für eigenwirtschaftliche als auch für gemeinwirtschaftliche Verkehre von Bedeutung. Bei eigenwirtschaftlichen Genehmigungsanträgen wirkt sich der Nahverkehrsplan in zwei Situationen aus:

Zum einen dann, wenn der eigenwirtschaftliche Genehmigungsantrag eines Unternehmers von den Vorgaben des (rechtsfehlerfreien) Nahverkehrsplans abweicht, der Aufgabenträger zu der Einschätzung kommt, dass der eigenwirtschaftliche Antrag keine ausreichende Verkehrsbedienung gewährleistet, und der Aufgabenträger deshalb den Nahverkehrsplan durch die Bestellung einer gemeinwirtschaftlichen Linie sicherstellen will. In diesem Fall wäre der

Anhang 1

eigenwirtschaftliche Genehmigungsantrag, der keine ausreichende Bedienung ergibt, abzulehnen (§ 13 Abs. 2a PBefG), damit der Aufgabenträger die erforderlichen Leistungen bestellen kann (§ 13a PBefG).

Im Falle eigenwirtschaftlicher Verkehre entfaltet der Nahverkehrsplan dann seine Wirkung, wenn konkurrierende Genehmigungsanträge vorliegen und die Genehmigungsbehörde eine Auswahlentscheidung zwischen den Unternehmen zu treffen hat. Die Auswahlentscheidung richtet sich dann danach, welcher Unternehmer mit seinem Genehmigungsantrag den Nahverkehrsplan am weitestgehenden verwirklicht und daher die bessere Bedienung (gemessen am Maßstab des Nahverkehrsplan, der insofern die öffentlichen Verkehrsinteressen konkretisiert,) realisiert. In dieser Situation wird auch der Besitzstandsschutz des bisherigen Konzessionsinhabers überwunden (§ 13 Abs. 2 Nr. 2 und Abs. 3 i.V.m. § 8 Abs. 3 PBefG).

Bei gemeinwirtschaftlichen Verkehren bildet der Nahverkehrsplan die Grundlage der Ausschreibungen; aus ihm werden die in den Verdingungsunterlagen zu konkretisierenden Anforderungen abgeleitet und er begründet das Erfordernis der Bestellung der gemeinwirtschaftlichen Verkehre.

Der Nahverkehrsplan soll damit auch dazu dienen, den Verkehrsunternehmen eine Planungssicherheit zu geben und es ihnen zu ermöglichen, sich rechtzeitig auf die Anforderungen einzustellen, die im Zuständigkeitsbereich des jeweiligen Aufgabenträgers gelten.

Da bei Aufstellung des Nahverkehrsplans nicht feststehen kann, welche Verkehre als eigenwirtschaftliche und welche gemeinwirtschaftliche Verkehre zu behandeln sind, kann der Nahverkehrsplan nicht zwischen diesen genehmigungsrechtlichen Kategorien unterscheiden, sondern muss einheitlich für alle ÖPNV-Verkehre im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers aufgestellt werden.

Des Weiteren sind aus rechtlicher Sicht insbesondere zwei inhaltliche Aspekte bedeutsam: die Konkretisierung der „ausreichenden Bedienung“ durch Anforderungen an den ÖPNV sowie die Konzeption von „Linienbündeln“.

a) Ausreichende Bedienung

Aus rechtlicher Sicht muss der Nahverkehrsplan in erster Linie die ausreichende Bedienung abbilden. Hiermit gemeint ist eine den öffentlichen Ver-

kehrersinteressen angemessene Bedienung, wobei der Aufgabenträger einen weiten Planungsspielraum besitzt.

Rechtlich betrachtet müssen hierfür zunächst die im ÖPNVG NRW abstrakt benannten öffentlichen Interessen für den örtlichen Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers konkretisiert werden. Hierbei ist darzulegen, welche Belange im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers eine besondere Bedeutung besitzen (z.B. weil besondere Rahmenbedingungen herrschen, bestimmte bedeutsame Einrichtungen vom ÖPNV bedient werden sollen etc.).

Aus den so konkretisierten öffentlichen Interessen folgen Anforderungen an die Verkehrsbedienung. Diese können in Form von Standards für die Erschließungs-, Angebots- und Beförderungsqualität konkretisiert werden. Genehmigungsrechtlich relevant werden dabei nur Standards für Bestandteile der Verkehrsbedienung, die auch Gegenstand der Genehmigung sind. Dies sind Linienführung, Fahrplan und Tarif (§ 9 Abs. 1, § 39, § 40 PBefG). Daraus folgt, dass Standards sowohl für den Umfang als auch für die Qualität der Bedienung im Hinblick auf diese drei Aspekte im Nahverkehrsplan festgelegt werden sollten. Dies sind insofern Mindestinhalte. Nicht zum Inhalt der personenbeförderungsrechtlichen Genehmigungen gehören viele weitere Aspekte der Verkehrsbedienung wie z.B. die zum Einsatz kommenden Fahrzeuge, die Ausstattung von Haltestellen, Vertriebsaspekte, Freundlichkeit des Personals etc. pp. Auch zu diesen Aspekten der Bedienung kann der Nahverkehrsplan selbstverständlich Aussagen treffen. Es ist jedoch genehmigungsrechtlich nicht geklärt und auch äußerst schwierig, solche Aspekte bei *eigenwirtschaftlichen* Verkehren durchzusetzen. Einige Klageverfahren sind derzeit bereits dazu anhängig. Sie sind jedoch im Falle gemeinwirtschaftlicher Verkehre jedenfalls nicht vergeblich und haben jenseits einer rechtlichen Verbindlichkeit sicherlich positive Auswirkungen auf die Entwicklung der Bedienungsqualität.

Hinsichtlich der Festlegung von Standards, die die öffentlichen Verkehrsinteressen im Zuständigkeitsbereich des Aufgabenträgers konkretisieren, sind rechtlich die folgenden Grenzen zu beachten:

Die Standards dürfen kein Verkehrsunternehmen begünstigen oder benachteiligen, sie müssen also den Grundsatz der Gleichbehandlung und der Diskriminierungsfreiheit entsprechen.

Die Standards müssen nachvollziehbar und plausibel begründet aus übergeordneten Interessen bzw. Zielsetzungen des ÖPNV abgeleitet sein.

Anhang 1

Konkrete Maßnahmen wiederum sollten aus den Standards abgeleitet sein, um der Anforderung der Begründetheit zu genügen. Sie sollten auf konkrete Verkehre bezogen sein, um der Genehmigungsbehörde einen Abgleich zwischen Genehmigungsanträgen und Nahverkehrsplan zu ermöglichen.

Da es eine rechtliche Grenze im Sinne von „Rahmenvorgaben“ oder unzulässigen Detailvorgaben insofern nicht gibt, ist die Frage der Detaillierung und Konkretisierung von Standards eine verkehrsplanerisch und ökonomisch abzuwägende Entscheidung. Die Standards sollten jedenfalls so konkret sein, dass die Genehmigungsbehörde eindeutig feststellen kann, ob ein eigenwirtschaftlicher Genehmigungsantrag von den Vorgaben des Nahverkehrsplans abweicht oder ob er ihnen entspricht. Das bedeutet, dass konkrete Anforderungen an die jeweiligen Linien, Betriebszeiten, Takt und Tarif (auch im Sinne einer Definition eines „Produktes“, das dem Fahrgast angeboten wird,) enthalten sein sollten. Dies bedeutet jedoch nicht, dass der Nahverkehrsplan alle Einzelheiten, z.B. konkrete Fahrpläne, vorgeben sollte. Hierfür ist der Nahverkehrsplan außerdem auch viel zu statisch. Sinn des Nahverkehrsplans ist nicht, die unternehmerische Planung und Kreativität zu ersetzen. Andererseits erlauben nur konkrete, möglichst quantifizierte, Anforderungen einen Abgleich von Genehmigungsanträgen mit dem Nahverkehrsplan - und gerade hierin liegt seine genehmigungsrechtliche Bedeutung.

Aus planerischer Sicht ist daher abzuwägen, wie detailliert die Anforderungen an die Verkehre im Nahverkehrsplan fixiert werden sollten und welche planerischen Ausgestaltungen der weiteren Entwicklung (insbesondere der Beantragung durch die Unternehmen oder auch der Ausschreibung von Verkehren) überlassen bleiben sollen, um auch späteren Veränderungen der Situation (Entwicklung des Marktes und der Verkehrsverhältnisse etc.) noch Rechnung tragen zu können. Eine Lösung kann auch darin bestehen, bei der Festlegung von Standards eine Bandbreite (Minimum - Maximum) zu definieren oder bei Maßnahmen Alternativlösungen ausdrücklich zuzulassen (z.B. Vorschläge nur als beispielhaft festzulegen).

In wirtschaftlicher bzw. finanzieller Hinsicht ist für die Frage der Detaillierung und des Niveaus von Anforderungen abzuwägen, dass die in einem Nahverkehrsplan festgelegten Standards nur dann verwirklicht werden, wenn entweder ein Unternehmer zur eigenwirtschaftlichen Umsetzung bereit ist oder aber, falls dies nicht der Fall ist, wenn der Aufgabenträger bereit und in der Lage ist, den Nahverkehrsplan durch die Bestellung und damit Finanzierung

gemeinwirtschaftlicher Verkehre umzusetzen. Insofern ist es nicht sinnvoll, im Nahverkehrsplan Anforderungen auf einem Niveau festzulegen, das weder eigenwirtschaftlich realisierbar ist noch vom Aufgabenträger bezahlt werden kann. Aus dem Nahverkehrsplan ergibt sich allerdings keine rechtliche Selbstbindung des Aufgabenträgers und damit keine Rechtspflicht des Aufgabenträgers zur Umsetzung. Allerdings werden u.U. Begehrlichkeiten geweckt und der Aufgabenträger entwertet seinen Nahverkehrsplan in gewisser Weise auch, wenn er Anforderungen aufstellt, für deren Umsetzung er im Endeffekt nicht sorgen kann. Deshalb gehört eine Abschätzung von Kosten und Nutzen zu den erforderlichen Grundlagen des Nahverkehrsplans.

Keine rechtliche Grenze ist hinsichtlich des Niveaus der Anforderungen durch die Abgrenzung von Eigen- und Gemeinwirtschaftlichkeit gegeben. Insofern ist es rechtlich zulässig, qualitative und quantitative Anforderungen auf einem Niveau festzulegen, das eigenwirtschaftlich nicht mehr realisiert werden kann. In diesem Fall muss der Aufgabenträger nur willens und in der Lage sein, für die gemeinwirtschaftliche Realisierung auch in finanzieller Hinsicht zu sorgen. Darüber hinaus müssen die Anforderungen immer durch ein öffentliches Verkehrsinteresse gerechtfertigt sein. Nur insofern wäre Anforderungen im Sinne von „Luxusverkehren“, die nicht mehr durch öffentliche Interessen zu rechtfertigen sind, genehmigungsrechtlich unwirksam.

b) Linienbündelungen

Der Bündelung von Linien kommt bei der Erstellung oder Fortschreibung von Nahverkehrsplänen eine wesentliche Funktion zu.

Ausgangspunkt dieser Konstruktion ist die Regelung in § 9 Abs. 2 PBefG. Dieser bestimmt, dass *die Genehmigung für eine Linie oder für mehrere Linien gebündelt erteilt werden kann, soweit es die Zielsetzung des § 8 Abs. 3 erfordert*. Die Vorschrift beschreibt die Linienbündelung damit als eine besondere Form der Genehmigungsentscheidung.

Der gebündelten genehmigungsrechtlichen Entscheidung geht eine planerische und ökonomische Bewertung des zukünftigen Bestands an Linienverkehren im ÖSPV voraus. Denn damit es zu einer gebündelten Genehmigungsentscheidung kommen kann, müssen die Voraussetzungen des § 9 Abs. 2 PBefG vorliegen. Danach muss u.a. festgestellt werden, ob die „Ziele des § 8 PBefG“ die Zusammenfassung mehrerer Linien „erfordern“.

Anhang 1

Welchen Zusammenhang der Gesetzgeber zwischen der Linienbündelung und den Zielen der ausreichenden Verkehrsbedienung sowie der wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung sieht, wird verständlich, wenn man die Einführung der Linienbündelung vor dem Hintergrund der Regionalisierung des ÖPNV betrachtet. Denn mit der damaligen Novellierung des PBefG sollten insbesondere die Möglichkeiten des Aufgabenträgers zur Sicherstellung des ÖPNV gestärkt werden und hierbei eine Anpassung an EU-rechtliche Vorschriften, an die VO 1191/69 F 91, vorgenommen werden. Die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV ist Voraussetzung dafür, dass die hierfür verantwortlichen Aufgabenträger eine ausreichende Versorgung der Bevölkerung mit ÖPNV gewährleisten können. Zumal § 8 Abs. 4 Satz 3 PBefG die Zuständigkeit der Aufgabenträger zum Markteingriff darauf beschränkt, dass ausreichende Verkehrsleistungen nicht eigenwirtschaftlich angeboten werden: Umgekehrt geht also der Gesetzgeber davon aus, dass durch zunehmende Wirtschaftlichkeit auch ausreichende Verkehrsleistungen eigenwirtschaftlich erbringbar sind. Die beiden Ziele, auf die § 9 Abs. 2 PBefG in § 8 Abs. 3 PBefG verweist, stehen in einem untrennbaren sachlichen Zusammenhang.

(a) Wirtschaftliche Verkehrsgestaltung, Wettbewerb und gesamtwirtschaftliche Betrachtung

Die Linienbündelung soll damit unter mehreren Aspekten zur wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung und damit zum Erhalt eines ausreichenden Bedienungsangebots beitragen:

Wie sich zudem aus der Einbettung der wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung in den Zusammenhang mit einem integrierten Bedienungsangebot ergibt (§ 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG), ist damit zum einen eine wirtschaftliche Gestaltung des Angebots selbst gemeint, bei der durch Abstimmung von allen Linien auf optimale Arbeitsteilung und Ausrichtung von Tarif und Marketing ein Höchstmaß an Marktausschöpfung bei minimalen Produktionskosten erreicht werden kann. Die Linienbündelung trägt hierzu insofern bei, als bei Bedienung eines „Netzes“ durch nur einen Betreiber eine bündelinterne Konkurrenzierung zwischen verschiedenen Verkehrsangeboten nicht zu befürchten ist. Dies trägt dem Umstand Rechnung, dass bei Abstimmung von Fahrplan, Tarif und Marketing innerhalb eines Unternehmens kaum Transaktionskosten entstehen, während selbst bei Absprachen im Rahmen von Verbänden zusätzliche Kosten für die Abstimmung anfallen und zudem die Gefahr besteht, dass die nach § 8 Abs. 3 Satz 7 PBefG vom Kartellverbot freigestellten Absprachen für

einen Wettbewerb im Markt zu einem Kartell beim Wettbewerb um den Markt (als Genehmigungswettbewerb nach § 13 PBefG oder Ausschreibungswettbewerb nach § 13a PBefG) missbraucht werden.

Zum anderen ist die Linienbündelung mit der Stärkung wettbewerblicher Elemente im PBefG zu sehen. Wettbewerb ist ein Verfahren zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit in dem Sinne, dass der wirtschaftlich günstigste Betreiber zum Zuge kommt. Die Linienbündelung trägt hierzu insofern bei, als sich ein angemessener Wettbewerb besser entwickeln kann, wenn nicht jeweils nur einzelne Linien zur Vergabe anstehen. Dies kann zum einen an einer größeren Attraktivität von Netzen gegenüber Einzellinien liegen, da nur hierdurch Markteintrittskosten verdient werden können, oder auch hierdurch eher Marktkompetenzen eines Unternehmens oder dessen Größenvorteile bei Beschaffung von Ressourcen und Personaleinsatz genutzt werden können. Zum anderen kann insbesondere die planmäßige Überarbeitung historisch zufällig gewachsener Strukturen im Hinblick auf einen funktionsfähigen Wettbewerb um den Markt (Genehmigungs- bzw. Ausschreibungswettbewerb) eine wettbewerbsstimulierende Wirkung entfalten und daher eine höhere Wirtschaftlichkeit bringen.

Außerdem soll die Linienbündelung insofern zu einer wirtschaftlichen Gestaltung im Sinne einer möglichst geringen Belastung der Allgemeinheit beitragen, als die Zusammenfassung mehrerer Linien in der Hand eines Betreibers diesen dazu zwingt, gute und schlechte Ertragslagen intern auszugleichen (Vermeidung der sog. „Rosinenpickerei“). In diesem Sinne sichert die Linienbündelung auch den Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit (§ 8 Abs. 4 Satz 1): Die Bestellung gemeinwirtschaftlicher Verkehre wird erst dann erforderlich, wenn diese trotz Zusammenfassung mit eigenwirtschaftlichen Linien von keinem Unternehmer eigenwirtschaftlich angeboten werden.

(b) Ausreichende Verkehrsbedienung in Bezug auf die Linienbündelung

Mit der Stärkung wettbewerblicher Elemente wächst der Druck, dass sich Unternehmen auf lukrativere Teile des ÖPNV konzentrieren und hierdurch auch die Integration der Bedienung erschwert wird. Der zunehmende Wettbewerb beseitigt einen etwaigen Versorgungsauftrag bei eigenwirtschaftlichen Verkehren. Ein Versorgungsauftrag ist nur bei gemeinwirtschaftlichen Linien durch die Bindung an das von der zuständigen Behörde (Aufgabenträger) vorgegebene Leistungsprogramm gegeben. Bei eigenwirtschaftlichen Verkehren kann

Anhang 1

selbst ein ursprünglich versorgungsintensives Angebot aufgrund fehlender Rentabilität zurückgenommen werden. Auch aus europarechtlichen Gründen haben Unternehmen einen Anspruch auf Befreiung von nicht mehr rentierlicher Verkehrsleistungen (§ 21 Abs. 4 PBefG) bzw. auf finanziellen Ausgleich bei Versagung der Befreiung (§ 21 Abs. 4 PBefG i.V.m. Art. 1 Abs. 2 und Abs. 5 VO (EWG) Nr. 1191/69 F 91).

Zu einer dem öffentlichen Verkehrsinteresse angemessenen und damit „ausreichenden“ Bedienung gehört auch, dass das oft nicht auf eine Linie beschränkte, sondern auf ein Verkehrsnetz gerichtete Verkehrsbedürfnis durch ein integriertes Angebot befriedigt wird (§ 8 Abs. 3 Satz 1 PBefG). Hierbei sind die fundamentalen Anforderungen an die Integration, nämlich die Abstimmung von Linien und Fahrplänen sowie Tarifen, durch entsprechende Vorgaben des Aufgabenträgers bei gemeinwirtschaftlichen und der Genehmigungsbehörde (§ 15 Abs. 3 PBefG) bei eigenwirtschaftlichen Linien auch dann realisierbar, wenn mehrere Betreiber in einem Netz tätig sind. Darüber hinaus ist jedoch die Anschlusssicherung, abgestimmte Produktbildung, ein abgestimmter Marktauftritt, vereinheitlichte und intuitive Benutzerführung und eine einheitliche Kundenbetreuung (Kommunikation und Vertrieb) wünschenswert. Diese ist bei der Bedienung mehrerer Linien aus der Hand eines Unternehmers bereits durch die unternehmerische Strategie des Unternehmens, möglichst viel mit einem Angebots- und Vermarktungskonzept abzudecken, ohne dass es zusätzlicher Steuerungen des Aufgabenträgers (z.B. Einrichtung einer Regie-Einheit für diese Zwecke) oder der Genehmigungsbehörde bedarf.

(c) Erforderlichkeit der Linienbündelung

Die gebündelte Genehmigungserteilung setzt nach § 9 Abs. 2 PBefG jedoch voraus, dass die Verfolgung dieser Ziele die Zusammenfassung von Linien „erfordert“. Allgemein wird rechtlich unter „Erforderlichkeit“ verstanden, dass eine Maßnahme geeignet sein muss, um ein bestimmtes Ziel zu erreichen, und dass keine andere, gleich gut geeignete Maßnahme zur Verfügung steht, die mit weniger Nachteilen verbunden ist. Ferner muss die Maßnahme im Verhältnis zu dem angestrebten Ziel angemessen und damit insgesamt verhältnismäßig sein. Vor- und Nachteile sind also abzuwägen. Die Linienbündelung darf deshalb nicht mit einer so schwerwiegenden Beeinträchtigung von unternehmerischen Interessen verbunden sein, dass diese Nachteile gewichtiger er-

scheinen als das Interesse an der ausreichenden Verkehrsbedienung sowie der wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung.

Maßstab der Erforderlichkeit ist nach der Zielsetzung des § 8 Abs. 3 PBefG also die Integration der Nahverkehrsbedienung und die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsgestaltung. Dabei sind zentrale Elemente der Nahverkehrsintegration nach § 8 Abs. 3 wie dargestellt die Nahverkehrskooperationen und die Abstimmung der Fahrpläne. Hinsichtlich der wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung hat die Genehmigungsbehörde nach der amtlichen Begründung zu § 8 Abs. 3 PBefG unter anderem darauf zu achten, dass die Kosten der Verkehre möglichst durch deren Erträge gedeckt und die öffentlichen Haushalte nicht belastet werden. Die Möglichkeit der Linienbündelung ist damit das vom Gesetzgeber zur Erreichung der von § 8 Abs. 3 PBefG vorgegebenen Ziele geschaffene Instrument.

(d) Größe der Bündel

Die Bündelung von Linien kann aber nicht beliebig erfolgen, sondern ist an die Gegebenheit bestimmter materieller Voraussetzungen gebunden; insbesondere an das Gebot der „Erforderlichkeit“ ist. Daraus lässt sich für die Linienbündelung der allgemeine Grundsatz ableiten, die Bündel stets „so klein wie möglich, aber so groß wie nötig“ zu halten.

Die Größe der Linienbündel hängt daher im wesentlichen vom Ergebnis der Marktanalyse ab. Sind genügend Indizien für einen hinreichenden Wettbewerb auf regionaler Ebene vorhanden, so sind eher kleinere Losgrößen angezeigt. Ist die derzeitige regionale Struktur durch einen großflächig tätigen Monopolisten geprägt und sind kaum leistungsfähige und vom Monopolisten hinreichend unabhängige kleinere und mittelständische Unternehmen in der Region vorhanden, so sind weitaus größere Linienbündel angezeigt, da nur so auswärtige Bieter für den Verkehr interessiert werden können. Schließlich erfordert die Teilnahme am Wettbewerb im Zuschlagsfalle den Aufbau eigener Infrastruktur vor Ort in erheblichem Umfang (Personalakquisition, Busabstellflächen, Fahrer-/Fahrzeugdisposition, Kundenzentrum, ggf. Marketing, ggf. Betriebshof), was nur ab Erreichen einer bestimmten Mindestbetriebsgröße wirtschaftlich darstellbar ist.

Sofern das Bündel mit erheblichen Marketingkompetenzen beim Betreiber verbunden ist (Nettovertrag, Fahrgastzahl-/Ertragsanreizvertrag bzw. Genehmigungswettbewerb mit ausreichend wahlfreien Kunden) können die

Anhang 1

Bündel noch „größer“ sein, da hier zum Aspekt der wirtschaftlichen Verflechtung einschließlich ausreichend geringer Markteintrittsbarrieren die verkehrliche Verflechtung hinzukommt.

Die Zusammenfassung mehrerer Linien in der Hand eines Betreibers kann daher nur dann die Wirtschaftlichkeit des Verkehrs erhöhen und kann nur dann zur Sicherstellung einer angemessenen und integrierten Bedienung beitragen, wenn die zu bündelnden Linien etwas miteinander zu tun haben, wenn zwischen ihnen eine Verbindung besteht. Denn bei völlig beziehungslos zueinander zu betreibenden Verkehren besteht weder aus der Sicht des Fahrgastes ein Interesse an der Integration der Verkehre noch wäre ein bündelinterner Querausgleich aufgrund einer gesamtwirtschaftlichen Betrachtung der Verkehre gerechtfertigt; ferner besteht kein Potenzial zur wirtschaftlichen Angebotsgestaltung und werden sich keine oder allenfalls begrenzt Synergien realisieren lassen. Die Gesetzesbegründung erläutert daher die Voraussetzungen der Linienbündelung dahingehend, dass die Linien verkehrlich und wirtschaftlich verbunden sein müssen.

Diese wirtschaftliche und verkehrliche Verbundenheit von Linien muss der Aufgabenträger bzw. die Genehmigungsbehörde vorfinden; eine gewillkürte Verbindung von Linien jenseits dieser tatsächlichen Gegebenheiten ist von § 9 Abs. 2 PBefG nicht gedeckt.

Allerdings erläutert weder das PBefG noch die Gesetzesbegründung, wie diese wirtschaftliche und verkehrliche Verbundenheit von Linien im Einzelfall festzustellen ist. Das Recht gibt mit diesen Begriffen nur einen Rahmen vor, der als einen Abwägungsspielraum einer planerischen und ökonomischen Ausfüllung bedarf.

Die Bildung von Linienbündeln stellt daher Anforderungen, die nur durch einen umfassenden, integrierten planerischen und ökonomischen Ansatz zu lösen sind. So greift ein klassischer, raumplanerischer Planungsansatz, der für die Erstellung von Nahverkehrsplänen typisch ist, meist zu kurz, in dem wichtige betrieblich-ökonomische Zusammenhänge, wie der wirtschaftliche Fahrzeugeinsatz und Marktverhältnisse, dabei in der Regel zu wenig Beachtung finden. Der rein ökonomische Ansatz ist zumeist schon deshalb zum Scheitern verurteilt, weil die erforderlichen Wirtschaftlichkeitsdaten nicht zur Verfügung stehen und Potenziale aus möglicher produktionstechnischer Optimierung oder aus zukünftigen Marktbearbeitungs-Strategien von Unternehmen

Anhang 1

nicht erkannt werden. Denn gerade dem Wettbewerb ist es systemimmanent, dass seine zukünftigen Ergebnisse nicht mit Bestimmtheit vorausgesagt werden können. Daher ist auch der rein ökonomische Ansatz wiederum gut beraten, wenn er sich Anleihen an planerischen Ansätzen nimmt, die zumindest Grundstrukturen von Nachfrage und Produktionsbedingungen, v.a. auch im Zeitablauf beschreiben.

Die Bündelung ist daher ein komplexer Prozess von einzelfallbezogenen Abwägungsentscheidungen, bei dem es keine Patentantworten gibt. Eine tiefgreifende Einsicht, sowohl in verkehrliche wie auch in produktionstechnische, ökonomische und rechtliche Zusammenhänge ist dabei unabdingbar. Im Ergebnis muss die Abgrenzung der Bündel die erforderlichen Voraussetzungen für eine wirtschaftlich optimale Produktion des Verkehrs bieten, um den Subventionsbedarf dauerhaft gering halten zu können. Die Auswirkungen auf den Anbieter- wie auf den Fahrgast-Markt sind bei der Bündelungsentscheidung dezidiert abzuschätzen, um letztlich die Verkehrslösung zu erreichen, die mit den geringsten Kosten für die Allgemeinheit verbunden ist, was wiederum einen wirksamen Wettbewerb bei einer hinreichenden und dauerhaft gesicherten Wettbewerbsintensität voraussetzt.

VGM–Fahrpreistabelle■ **Abbildung 1:** Fahrpreise /Tarifzonen VGM–Tarif (Stand: 16.12.2002)¹

Fahrkarten	Preisstufen (Preise in Euro)							
	Stadtnetz		Region					
	1	2	3	4	5	6	7	8
Einzelkarte Erwachsene	1,20	1,75	2,40	3,45	4,60	6,40	8,20	10,90
Einzelkarte Kind (6–11J.)²	0,75	1,10	1,50	2,15	2,80	3,80	4,90	6,60
Einzelkarte Fahrrad	0,80	0,80	0,80	1,60	1,60	3,20	3,20	3,20
4er–Karte Erwachsene	3,90	5,70	7,70	11,00	14,90	21,30	26,50	36,00
4er–Karte Kind (6–11)	3,00	4,40	6,00	8,60	11,20	15,20	19,60	26,40
10er–Karte¹ Erwachs.	9,75	14,25						
10er–Karte¹ Kind	7,50	11,00						
Tageskarte Mini (1 Pers.)	4,10	4,10	6,00	7,60	9,80	12,00	15,50	20,60
Tageskarte Maxi (5 Pers.)	8,20	8,20	10,30	12,50	15,20	16,90	19,50	24,50
Wochenkarte	9,90	15,90	19,50	26,20	31,50	37,00	49,00	59,00
Umwelt²	12,20							
Monatskarte im Abo	33,50	48,00	60,50	80,00	97,00	119,00	153,00	180,00
Umwelt² /im Abo	27,90	40,00	50,40	66,70	80,80	99,20	127,50	150,00
Umwelt² /im Abo	36,50/ 30,40							
9 Uhr–Karte im Abo	32,00	32,00	39,00	44,60	55,80	69,80	83,70	100,40
Umwelt² / im Abo	26,70	26,70	32,50	37,20	46,50	58,20	69,80	83,70
Umwelt² / im Abo	32,00/ 26,70							
Fahrrad Monatskarte	13,50	13,50	13,50	13,50	13,50	13,50	13,50	13,50
Schüler Wochenkarte	7,00	12,20	15,70	21,20	25,40	29,10	39,20	50,20
Umwelt²	9,70							
Schüler Monatskarte im Abo	25,70	39,00	50,50	66,40	80,50	97,00	127,00	153,00
Umwelt² / im Abo	22,70	35,50	44,60	58,70	71,10	85,70	116,00	135,20
Umwelt² / im Abo	29,60/ 26,10							
Fun–Monatskarte	7,70	7,70	7,70	7,70	13,50	13,50	13,50	13,50
Fun–Jahreskarte	77,00	77,00	77,00	77,00	135,00	135,00	135,00	135,00
1. Klasse Aufpreis								
Einzelkarte	0,80	0,80	0,80	1,60	1,60	3,20	3,20	3,20
Wochenkarte	6,90	6,90	6,90	11,70	11,70	21,30	21,30	21,30
Monatskarte im Abo	21,30	21,30	21,30	34,50	34,50	53,20	53,20	53,20
im Abo	17,60	17,60	17,60	28,70	28,70	44,10	44,10	44,10

1: 10er Karte im StadtBus Rheine, nur im Vorverkauf erhältlich

2: Umweltkarte = gültig nur im Stadtgebiet, Zeitkarten Preisstufe 1 + 2 nicht gültig

- 1 Zum 01.08.2003 erfolgte eine Fahrpreisanhebung im VGM–Tarif von durchschnittlich 2%. Diese Veränderung ist in der Abbildung nicht berücksichtigt.
- 2 Zum 01.08.2003 wurde die Kinderaltersgrenze im VGM–Tarif auf 14 Jahre angehoben.

Vergleich TaxiBus–Nachfrage■ **Tabelle 1:** Vergleich der Nachfrage TaxiBus–Verkehre (Samstag)³

Linie	Linienverlauf	Fahrten- angebot Sa. (Monat)	Davon abgerufene Fahrten Sa. (Monat)	Fahrgäste Sa. (Monat)	Ø-Besetzung (Pers./Fahrt)	Abrufgrad in Prozent
T4	Lüdinghausen – Selm	24	1	2	2,0	4,2
T14	Olfen – Lüdinghsn	36	5	11	2,2	13,9
T24	Capelle –Lüdinghsn	24	2	2	1,0	8,3
T44	Lüdinghsn–Olfen	16	5	7	1,4	31,3
T51	Ottmarsbocholt – Herbern	60	28	35	1,3	46,7
T52	Selm – Werne	80	55	91	1,7	68,8
R53	Lüdinghsn –Capelle	76	48	104	2,2	63,2
T54 A	Lüdinghausen – Ascheberg	76	28	45	1,6	36,8
T54 B	Ascheberg –Heessen	76	33	52	1,6	43,4
T55	Capelle – Werne	72	42	69	1,6	58,3
T57	Olfen – Selm	76	6	7	1,2	7,9
R62	Coesfeld–Nottuln	8	5	11	2,2	62,5
R63	Nottuln – Münster	8	0	0	–	0,0
T65	Dülmen – Darup	88	37	67	1,8	42,0
T67	Billerbeck –Nottuln	88	11	17	1,5	12,5
T85	Nottuln–Appelhülsen	88	53	110	2,1	60,2
T89	Holtwick–Altenberge	88	16	29	1,8	18,2

3 Quelle: RVM–Daten, Referenzmonat September 2002

Anhang 3

■ **Tabelle 2:** Vergleich der Nachfrage TaxiBus-Verkehre (Sonntag)⁴

Linie	Linienverlauf	Fahrten- angebot So. (Monat)	Davon abgerufene Fahrten So. (Monat)	Fahrgäste So. (Monat)	Ø-Besetzung (Pers./Fahrt)	Abrufgrad in Prozent
T4	Lüdinghsn – Selm	20	0	0	–	0,0
T14	Olfen –Lüdinghsn	25	0	0	–	0,0
T32	Lüdinghsn –Bork	60	19	37	1,9	31,7
T24	Capelle- Lüdinghsn	15	17	31	1,8	113,3
T57	Olfen – Selm	60	6	7	1,2	10,0
T62	Coesfeld–Nottuln	75	45	168	3,7	60,0
T63	Nottuln –Münster	15	7	9	1,3	46,7
T85	Nottuln – Appelhülsen	50	31	88	2,8	62,0
R53	Lüdinghsn – Capelle	100	45	69	1,5	45,0

Die zehn Haltestellen mit der größten Fahrgastnachfrage (Einsteiger) im TaxiBus-Verkehr sind in den folgenden Tabellen dargestellt. Die mit Abstand nachfragestärksten TaxiBus-Haltestellen im Kreis Coesfeld sind Ascheberg - Appelhofstraße (T51, T54) sowie Herbern - Rankenstraße (T51, T55) mit 950 bzw. 683 Einsteigern pro Monat an Montagen - Freitagen.

4 Quelle: RVM-Daten, Referenzmonat September 2002

■ **Tabelle 3:** Nachfragestärkste TaxiBus-Haltestellen (Mo.–Fr.)⁵

	Haltestelle	Ort	Linie(n)	Fahrtaufträge (Monat)	Einsteiger (Monat)
1	Appelhofstraße	Ascheberg	T51, T54	855	950
2	Rankenstraße	Herbern	T51, T55	630	683
3	Wilhelmstraße	Lüdinghausen	T42, T53, T54	435	469
4	Hohe Straße	Laer	T89	392	396
5	Bahnhof	Coesfeld	T62	370	394
6	Rhodeplatz	Nottuln	T63, T67, T85	337	362
7	Bahnhof	Capelle	T55, T53	311	319
8	Bahnhof	Dülmen	T 65	282	289
9	Potthof	Nottuln	T63, T85	221	259
10	Plettenberger Hof	Nordkirchen	T52, T53	226	232

5 Quelle: RVM-Daten, Referenzmonat September 2002

Anhang 3

■ **Tabelle 4:** Nachfragestärkste TaxiBus-Haltestellen (Samstag)⁶

	Haltestelle	Ort	Linie(n)	Fahrtaufträge (Monat)	Einsteiger (Monat)
1	Bahnhof	Capelle	T53, T55	23	37
2	Appelhofstraße	Ascheberg	T51, T54	30	35
3	Wilhelmstraße	Lüdinghausen	T53, T54	24	28
4	Rhodeplatz	Nottuln	T62, T65, T85	24	26
5	Potthof	Nottuln	T85	18	20
6	Kreuzung	Appelhülsen	T85	11	17
7	Letter Straße	Rorup	T65	12	17
8	Bahnhof	Coesfeld	T62	13	17
9	Südstraße	Appelhülsen	T85	13	17
10	Lüdinghauser Straße	Ottmarsbocholt	T51	13	15

■ **Tabelle 5:** Nachfragestärkste TaxiBus-Haltestellen (Sonntag)⁷

	Haltestelle	Ort	Linie(n)	Fahrtaufträge (Monat)	Einsteiger (Monat)
1	Rhodeplatz	Nottuln	T62, T63, T85	55	73
2	Potthof	Nottuln	T63, T85	20	27
3	Bahnhof	Coesfeld	T62	22	26
4	Moddenburg	Darup	T62	18	25
5	Busbahnhof	Senden	T42	20	23
6	Friedhof	Darup	T62	17	22
7	Kreuzung	Appelhülsen	T85	17	22
8	Bahnhof	Appelhülsen	T85	7	18
9	Busbahnhof	Lüdinghausen	T32, T42	15	16
10	Wilhelmstraße	Lüdinghausen	T42, T53	11	14

6 Quelle: RVM-Daten, Referenzmonat September 2002

7 Quelle: RVM-Daten, Referenzmonat September 2002

Marktausschöpfung■ **Tabelle 6:** Marktausschöpfung Mo.-Fr. (Jedermannverkehr)⁸

Verkehrszelle (VZ)		Einwohner (VZ)	Einsteiger/ Tag Regionalbus	Einsteiger/ Tag TaxiBus ⁹	Einsteiger pro 100 EW und Tag
Nr.	Name				
5081	Olfen	10.818	60	13	0,7
5083	Vinum	1.025	0		0,0
5421	Osterwick	4.842	65	9	1,5
5422	Holtwick	2.971	40	5	1,5
5427	Darfeld	3.356	38	4	1,3
5501	Senden	13.784	755	7	5,5
5502	Bösensell	2.530	21		0,8
5504	Ottmarsbocholt	3.327	107	10	3,5
5511	Lüdinghausen	16.615	715	31	4,5
5512	Seppenrade	6.612	60	1	0,9
5521	Dülmen	31.537	34	22	0,2
5523	Merfeld	2.041	77		3,8
5524	Rorup	6.058	4	18	0,4
5526	Hiddingsel	1.717	0		0,0
5528	Buldern	5.888	10		0,2
5530	Nottuln	19.599	732	79	4,1
5551	Nordkirchen	5.250	0	24	0,5
5553	Capelle	1.844	0	20	1,1
5554	Südkirchen	3.389	0	13	0,4
5561	Ascheberg	8.205	6	61	0,8
5562	Davensberg	1.953	1	9	0,5
5564	Herbern	5.422	16	30	0,8
5600	Havixbeck	11.828	400		3,4
5610	Billerbeck	11.377	11	10	0,2
5621	Coesfeld	32.487	636	6	2,0
5624	Lette	5.177	20		0,4
Durchschnitt Einsteiger pro 100 Einwohner Kreis Coesfeld					1,9

8 Ohne Schülerverkehr

9 Alle Fahrgäste , durchschnittlicher Tageswert

ÖPNV-Angebotsanalyse

Methodik der Analyse Erschließungsqualität

Die Bewertung der Erschließungsqualität richtet sich nach der räumlichen Erschließungswirkung der ÖPNV-Haltestellen vor Ort. Dabei werden die in Tabelle 7 dargestellten Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche (Luftlinie) herangezogen.

■ **Tabelle 7:** Erschließungsqualität, Richtwerte für die Haltestelleneinzugsbereiche

- | |
|---|
| <ul style="list-style-type: none"> ■ 300 Meter bei Bushaltestellen in den zentralen Orten (Mittel-, Grundzentren), ■ 500 Meter bei Bushaltestellen in sonstigen Gemeinden, ■ 1.000 Meter bei Bahnhöfen und Haltepunkten im SPNV. |
|---|

Die Bewertung erfolgt in Abhängigkeit vom prozentualen Anteil der durch den ÖPNV erschlossenen Siedlungsbereiche gemäß der in Tabelle 8 aufgeführten Maßstäbe.

■ **Tabelle 8:** Maßstäbe für die Bewertung der Erschließungsqualität

Bewertung	erschlossene Siedlungsbereiche in %
++	über 90 % der Siedlungsbereiche werden erschlossen
+	70 – 90 % der Siedlungsbereiche werden erschlossen
0	50 – 70 % der Siedlungsbereiche werden erschlossen
-	30– 50 % der Siedlungsbereiche werden erschlossen
--	weniger als 30 % der Siedlungsbereiche werden erschlossen

Wenn wichtige Infrastruktureinrichtungen (z. B. Krankenhaus) nicht erschlossen sind, erfolgt eine Abstufung.

Anhang 5

Ergebnis Analyse Erschließungsqualität

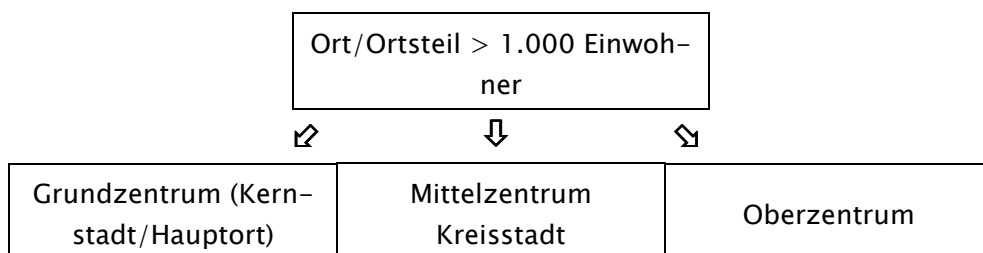
■ **Tabelle 9:** Gesamtbewertung der Erschließungsqualität

Kategorie	Anzahl der untersuchten Orte/Ortsteile		
		Gesamtsumme Einwohner unter- suchte Orte/Ortsteile	
++	14	51.710	23 %
+	5	105.031	49 %
0	10	62.911	28 %
-	0	0	0 %
--	0	0	0 %
gesamt	29	219.652	100 %

Methodik der Analyse Bedienungsqualität

Die Bedienungsqualität wird für Orte größer 1.000 Einwohner differenziert nach Ortsgrößen an Hand der Anzahl der Fahrtenpaare pro Zeitfenster und der Taktfolge von Fahrtenpaaren innerhalb einer Rahmenbetriebszeit von 06.00 - 19.00 Uhr bewertet. Betrachtet werden die Verbindungen zum zugeordneten Grundzentrum (Kernstadt/ Gemeindehauptort), zum Mittel- und Oberzentrum sowie zur Kreisstadt. Die Bedienungshäufigkeiten wurden auf Basis der Internet-Fahrplanauskunft von „RVM-Online“ für jeden untersuchten Ort/Ortsteil ausgehend von einer Referenzhaltestelle (z.B. Ortmitte, Rathaus, Busbahnhof, o.ä.) ermittelt.

- **Abbildung 2:** Bedienungsqualitäten zwischen Orten unterschiedlicher zentralörtlicher Bedeutung



Dabei werden die in Tabelle 10 aufgeführten Richtwerte der Fahrzeugfolgezeit und der Anzahl von Fahrtenpaaren zu Grunde gelegt.

Anhang 5

- **Tabelle 10:** Bedienungsqualität Kreis Coesfeld, Richtwerte für die Fahrzeugfolgezeit und Fahrtenpaare/ Zeitfenster 6–19 Uhr

Verbindungskategorie	Bedienungshäufigkeit, Vertaktung und Fahrtenpaare 6–19 Uhr
Verbindungen im Nahbereich	
Mittelzentrum und Orte > 10.000 EW im Innen- / Kernstadtbereich	30-MinutenTakt (28 Fahrtenpaare)
Stadtteil Mittelzentrum und Orte > 5.000 EW ⇔ Kernstadt bzw. Hauptort	60-MinutenTakt (14 Fahrtenpaare)
Sonstige Orte/ Ortsteile > 1.000 EW ⇔ Grundzentrum	9 Fahrtenpaare nach Zeitfenster 06:00 – 08:00 (Hin 3/Rück 1) 08:00 – 12:00 (Hin 2/Rück 1) 12:00 – 14:00 (Hin 2/Rück 2) 14:00 – 16:00 (Hin 1/Rück 2) 16:00 – 19:00 (Hin 1/Rück 3)
Mittelbereich/ Regionale Verbindungen	
Grundzentren und Orte > 2.000 EW ⇔ Mittelzentrum/Kreisstadt	60-MinutenTakt (14 Fahrtenpaare)
Orte/ Ortsteile 1.000 EW – 2.000 EW ⇔ Mittelzentrum/Kreisstadt	Taktorientiertes stündliches Angebot (14 Fahrtenpaare)
Mittelzentrum ⇔ Oberzentrum	60-MinutenTakt (14 Fahrtenpaare)
Grundzentrum ⇔ Oberzentrum	Taktorientiertes stündliches Angebot 14 Fahrtenpaare
Sonstige Orte > 1.000 EW ⇔ Oberzentrum	9 Fahrtenpaare nach Zeitfenster einschließlich Umsteigeverbindungen 06:00 – 08:00 (Hin 3/Rück 1) 08:00 – 12:00 (Hin 2/Rück 1) 12:00 – 14:00 (Hin 2/Rück 2) 14:00 – 16:00 (Hin 1/Rück 2) 16:00 – 19:00 (Hin 1/Rück 3)

Die Bewertung der Bedienungsqualität erfolgt nach den in Tabelle 11 dargestellten Richtwerten.

■ **Tabelle 11:** Maßstäbe für die Bewertung der Bedienungsqualität

Bewertung	Bedienungsqualität
+ +	mehr als 50 % über Richtwert „maßgebende Bedienungsqualität“
+	mehr als 20 % über Richtwert „maßgebende Bedienungsqualität“
0	Richtwert „maßgebende Bedienungsqualität“ (+/- 20 %)
-	mehr als 20 % unter Richtwert „maßgebende Bedienungsqualität“
- -	mehr als 50 % unter Richtwert „maßgebende Bedienungsqualität“

Eine abweichende Bewertung erfolgt, wenn die Bewertungskennwerte der Bedienungshäufigkeit nicht durch den Bus/die Bahn, sondern nur bzw. weitgehend vom Taxibus/Anrufsammeltaxi (AST) erreicht werden. Für diese Fälle erfolgt eine Abwertung um eine Bewertungsstufe aufgrund der qualitätsrelevanten Aspekte Fahrtwunschanmeldung und Zugangshemmschwelle bei diesen bedarfsgesteuerten Angebotsformen.

Für Orte/Ortsteile, deren Grundzentrum/Gemeindehauptort gleichzeitig Mittelzentrum ist (z.B. Seppenrade ⇒ Lüdinghausen), schließt die Bewertung der Bedienungsqualität zum Mittelzentrum die Bewertung zum Grundzentrum/Gemeindehauptort ein. Entsprechend ist bei den Orten/Ortsteilen, für die die Kreisstadt Coesfeld das zugeordnete Mittelzentrum darstellt, die Bewertung der Bedienungsqualität zum Mittelzentrum bei der Bewertung „Kreisstadt“ enthalten.

Anhang 5

Ergebnisse Bedienungsqualität der Orte/Ortsteile zum Grundzentrum (Kernstadt/Hauptort)

■ **Tabelle 12:** Bewertung der Bedienungsqualität in das Grundzentrum (an Ferientagen)

Kategorie	Anzahl der untersuchten Orte/Ortsteile		
		Gesamtsumme Einwohner untersuchte Orte/Ortsteile	
++	1	3.327	11 %
+	1	3.389	11 %
0	6	22.223	74 %
-	0	-	0 %
--	1	1.025	4 %
gesamt	10	29.964	100 %

■ **Tabelle 13:** Bewertung der Bedienungsqualität in das Grundzentrum (an Schultagen)

Kategorie	Anzahl der untersuchten Orte/Ortsteile		
		Gesamtsumme Einwohner untersuchte Orte/Ortsteile	
++	1	3.327	11 %
+	1	3.389	11 %
0	7	22.223	74 %
-	1	1.025	4 %
--	0	0	0 %
gesamt	10	29.964	100 %

Ergebnisse Bedienungsqualität der Orte/ Ortsteile zum Mittelzentrum■ **Tabelle 14:** Bewertung der Bedienungsqualität in das Mittelzentrum (an Ferientagen)

Kategorie	Anzahl der untersuchten Orte/Ortsteile		
		Gesamtsumme Einwohner untersuchte Orte/Ortsteile	
++	4	19.090	23 %
+	0	0	0 %
0	7	36.148	44 %
-	3	18.210	22 %
--	4	9.303	11 %
gesamt	18	82.751	100 %

■ **Tabelle 15:** Bewertung der Bedienungsqualität in das Mittelzentrum (an Schultagen)

Kategorie	Anzahl der untersuchten Orte/Ortsteile		
		Gesamtsumme Einwohner untersuchte Orte/Ortsteile	
++	4	19.090	23 %
+	0	0	0 %
0	9	51.937	63 %
-	3	5.127	6 %
--	2	6.561	8 %
gesamt	18	82.751	100 %

Anhang 5

Ergebnisse Bedienungsqualität der Orte/Ortsteile zur Kreisstadt

■ **Tabelle 16:** Bewertung der Bedienungsqualität in die Kreisstadt (an Ferientagen)

Kategorie	Anzahl der untersuchten Orte/Ortsteile		
		Gesamtsumme Einwohner unter- suchte Orte/Ortsteile	
++	4	19.078	10 %
+	5	20.521	11 %
0	14	136.222	73 %
-	2	3.066	2 %
--	3	8.278	4 %
gesamt	28	187.165	100 %

■ **Tabelle 17:** Bewertung der Bedienungsqualität in die Kreisstadt (an Schultagen)

Kategorie	Anzahl der untersuchten Orte/Ortsteile		
		Gesamtsumme Einwohner unter- suchte Orte/Ortsteile	
++	4	19.078	10 %
+	7	40.815	22 %
0	13	117.969	63 %
-	2	2.742	1 %
--	2	6.561	4 %
gesamt	28	187.165	100 %

Ergebnisse Bedienungsqualität der Orte/ Ortsteile zum Oberzentrum Münster

■ **Tabelle 18:** Bewertung der Bedienungsqualität in das Oberzentrum (an Ferientagen)

Kategorie	Anzahl der untersuchten Orte/Ortsteile		
		Gesamtsumme Einwohner unter- suchte Orte/Ortsteile	
++	14	152.524	69 %
+	4	14.666	7 %
0	7	43.159	20 %
-	0	0	0 %
--	4	9.303	4 %
gesamt	29	219.652	100 %

■ **Tabelle 19:** Bewertung der Bedienungsqualität in das Oberzentrum (an Schultagen)

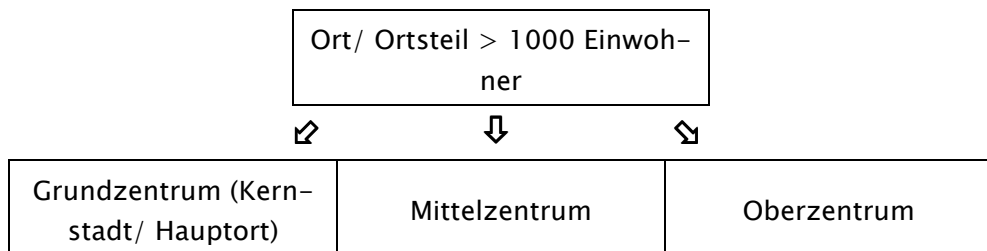
Kategorie	Anzahl der untersuchten Orte/Ortsteile		
		Gesamtsumme Einwohner unter- suchte Orte/Ortsteile	
++	15	154.565	70 %
+	4	16.014	7 %
0	6	39.770	18 %
-	1	1.025	0 %
--	3	8.278	4 %
gesamt	29	219.652	100 %

Anhang 5

Methodik der Analyse Verbindungsqualität

Es wird für die Orte größer 1000 Einwohner die Verbindungsqualität in Richtung des zugeordneten Grund-, Mittel- und Oberzentrums nach den Kriterien Reisezeit und Umsteigehäufigkeit vorgenommen.

- **Tabelle 20:** Verbindungsqualitäten zwischen Orten unterschiedlicher zentralörtlicher Bedeutung



Beim Bewertungsfaktor „Reisezeit“ wird das Verhältnis der Reisezeit im ÖPNV zur Reisezeit im MIV betrachtet. Dabei werden für die Bewertung die in Tabelle 21 aufgeführten Maßstäbe herangezogen.

- **Tabelle 21:** Maßstäbe für die Bewertung der Verbindungsqualität nach Reisezeiten

Bewertung	Verbindungsqualität
+ +	Reisezeit ÖPNV/ MIV Faktor bis 1,25
+	Reisezeit ÖPNV/ MIV Faktor 1,25 – 1,50
0	Reisezeit ÖPNV/ MIV Faktor 1,50 – 1,75
-	Reisezeit ÖPNV/ MIV Faktor 1,75 – 2,00
- -	Reisezeit ÖPNV/ MIV Faktor größer 2,00

Auf den zu untersuchenden Relationen ist die in Tabelle 22 definierte Anzahl der Umsteigevorgänge einzuhalten.

Für den ÖPNV wurden die Reisezeiten und Umsteigevorgänge Basis der Internet-Fahrplanauskunft von „RVM-Online“ für jeden untersuchten Ort/Ortsteil ausgehend von einer Referenzhaltestelle ermittelt. Für den MIV wurden die Reisezeiten mit Hilfe eines Internet-Routenplaners¹⁰ erfasst. Zu und Abgangswege zur Start-/Zielhaltestelle sind nicht berücksichtigt¹¹.

10 ShellGeoStar

11 Es ist von einem gleichen Zeitaufwand für Zu-/Abgangswege des ÖPNV wie für Fußwege zum/vom Pkw-Standort sowie dem Parksuchverkehr auszugehen.

■ **Tabelle 22:** Maximale Anzahl der Umsteigevorgänge

Verbindungskategorie	Maximale Anzahl der Umsteigevorgänge
Nahbereich	
Ort/ Ortsteil (> 1000 EW) ⇔ Kernstadt/ Hauptort	0
Mittelbereich/ Regionale Verbindungen	
Mittelzentrum ⇔ Oberzentrum	0
Grundzentren ⇔ Mittelzentrum	0
Grundzentren ⇔ Oberzentrum	1
sonstige Orte (> 1000 EW) ⇔ Mittelzentrum	1
sonstige Orte (> 1000 EW) ⇔ Oberzentrum	2

Die maximale Umsteigezeit zwischen Bus und Bus soll nicht mehr als 5 Minuten, zwischen Bahn und Bus nicht mehr als 10 Minuten betragen. Häufigeres Umsteigen, längere Umsteigezeiten sowie nicht systematische (regelmäßige) Anschlüsse führen zur Abwertung.

Ergebnisse der Verbindungsqualität für Orte/Ortsteile zum Mittelzentrum

■ **Tabelle 23:** Bewertung der Verbindungsqualität zum Mittelzentrum

Kategorie	Anzahl der untersuchten Orte/Ortsteile		
		Gesamtsumme Einwohner untersuchte Orte/Ortsteile	
++	3	22.560	27 %
+	5	13.382	16 %
0	4	23.204	28 %
-	1	1.025	1 %
--	5	22.580	27 %
gesamt	18	82.751	100 %

Anhang 5

Ergebnisse der Verbindungsqualität für Orte/Ortsteile zur Kreisstadt

■ **Tabelle 24:** Bewertung der Verbindungsqualität zur Kreisstadt

Kategorie	Anzahl der untersuchten Orte/Ortsteile		
		Gesamtsumme Einwohner unter- suchte Orte/Ortsteile	
++	11	93.084	50 %
+	4	36.269	19 %
0	5	15.910	9 %
-	2	7.139	4 %
--	6	34.763	19 %
gesamt	28	187.165	100 %

Ergebnisse der Verbindungsqualität für Orte/Ortsteile zum Oberzentrum

■ **Tabelle 25:** Gesamtbewertung der Verbindungsqualität zum Oberzentrum

Kategorie	Anzahl der untersuchten Orte/Ortsteile		
		Gesamtsumme Einwohner unter- suchte Orte/Ortsteile	
++	10	89.681	41 %
+	11	63.896	29 %
0	3	18.964	9 %
-	2	6.058	3 %
--	3	41.053	19 %
gesamt	29	219.652	100 %

ÖPNV-Linien lokaler Verkehr■ **Tabelle 26:** Linien lokaler Verkehr

Linie	Linienverlauf	Linie	Linienverlauf
605	Kley – Bösensell	660	Dülmen – Rorup
606	Alvingheide – Bösensell	662	Börnste – Dülmen
607	Venne – Senden	663	Rirup – Hiddingsel
608	Oberbauerschaft – Ottmarsbocholt	664	Hangenau – Buldern
609	Gettrup – Senden	665	Limbergen – Buldern
610	Schölling – Senden	667	Bauerschaften – Rorup
611	Senden – Senden, West	670	Goxel – Coesfeld
612	Ottmarsbocholt – Bösensell	671	Stockum – Coesfeld
614	Herbern – Ascheberg	672	Stevede – Coesfeld
615	Davensberg – Ascheberg	673	Gaupel – Coesfeld
616	Ascheberg,	674	Höven – Coesfeld
618	Herbern – Davensberg	675	Goxel – Coesfeld
627	Piekenbrock – Nordkirchen	676	Coesfeld, Schulzentrum – Lambertischule
628	Nordkirchen – Capelle	677	Harle – Coesfeld
636	Vinum – Olfen	678	Lette – Coesfeld
637	Kökelsum – Olfen	679	Letter Bruch – Lette
638	Rechede – Olfen	680	Baumberge – Nottuln
642	Aldenhövel – Lüdinghausen	681	Buxtrup – Nottuln
643	Ermen – Lüdinghausen	682	Hastehausen/Hövel – Darup
644	Bochtrup – Lüdinghausen	684	Darup – Nottuln
645	Berenbrock – Lüdinghausen	685	Nottuln – Appelhülsen
646	Seppenrade – Lüdinghausen	686	Lutum – Billerbeck
647	Seppenrade – Lüdinghausen	687	Beerlage – Billerbeck
651	Dülmen – Dernekamp	688	Bombeck – Billerbeck
652	Koppelsteen – Dülmen	689	Alstätte – Billerbeck
653	An der Eisenhütte – Dülmen	691	Oberdarfeld – Darfeld
654	Welte – Dülmen	692	Horst – Osterwick
655	Weddern – Dülmen	693	Hegeort – Holtwick
656	Dernekamp – Dülmen	694	Holtwick – Osterwick
657	Rödder – Dülmen	695	Darfeld – Osterwick
658	Hausdülmen – Dülmen	784	Legden – Asbeck
659	Buldern – Dülmen		

Anhang 6

■ Fortsetzung Tabelle 26

Linie	Linienverlauf	Linie	Linienverlauf
T11	Ascheberg –	AST	Dülmen
T12	Herbern – Mersch	B1	Olfen – Vinning
T40	Lüdinghausen, Bf –	B2	Olfen – Eversum
T41	Lüdinghausen, Bahnhof –	B3	Olfen –Schliekerpark
T85	Nottuln – Appelhülsen	B4	Olfen –Sternbusch
AST	Ascheberg		