

Anlage 8.04

Regelungen zum Abbau von konkurrierenden Parallelverkehren

Hauptdokument: Handbuch zur Umsetzung der Regeln und Standards im Mitteldeutschen Verkehrsverbund

Datum: 01.12.2005

Autor: Arbeitsgruppe Verbund-Verkehrsplanung

Änderungshistorie

Nr.	Datum	Name	Änderungen
1)			
2)			
3)			
4)			
5)			
6)			
7)			
8)			
9)			
10)			
11)			
12)			

Inhaltsverzeichnis

1.	VORBEMERKUNGEN.....	4
2.	GRUNDLAGEN	5
2.1.	Vertrag über den Ausgleich verbundbedingter Belastungen.....	5
2.2.	Personenbeförderungs-Gesetz (PBefG).....	5
2.3.	Ländergesetzgebung	6
2.4.	Nahverkehrspläne.....	6
3.	AUSGANGSPOSITION UND ZIELSTELLUNG	8
4.	VORGEHENSWEISE.....	9
4.1.	Allgemeines	9
4.2.	Begriffsbestimmungen	9
4.3.	Anwendungsschritte.....	10
4.3.1.	Bestimmung der Art von Parallelverkehr	10
4.3.1.1.	Kriterien zur Feststellung eines konkurrierenden Parallelverkehrs	10
4.3.1.2.	Bewertungsschema	11
4.3.2.	Lösungsansätze für den „Abbau“ konkurrierender Parallelverkehre	12
4.4.	Empfehlungen für die Durchführung.....	14
	Anlage 1 - Haltestelleneinzugsbereiche.....	15
	Anlage 2 - Anwendungsbeispiel.....	16
	Anlage 3 – Struktogramm des Verfahrensablaufs	19

1. VORBEMERKUNGEN

Mit Wirkung vom 1. August 2001 gilt auf dem Gebiet des Mitteldeutschen Verkehrsverbundes ein einheitlicher Verbundtarif. Hierdurch sowie durch die angestrebte weitere Integration der vorhandenen Verkehrsangebote ergeben sich neue Voraussetzungen für die Bewertung und künftige Gestaltung der innerhalb des Verbundraums bestehenden Linienverkehre unterschiedlicher Verkehrsträger bzw. Verkehrsunternehmen, die Strecken bzw. Streckenabschnitte parallel bedienen.

Eine Reduzierung der Parallelverkehre kann, sofern es sich um konkurrierende Parallelverkehre handelt, unter bestimmten Voraussetzungen ohne wesentliche Nachteile für die Kunden des ÖPNV die Freisetzung von Ressourcen ermöglichen und hierdurch z. B. Potenziale für Angebotsverbesserungen durch Umschichtung der Leistungsangebote in andere Bereiche schaffen.

Die Anwendung des nachfolgend beschriebenen Kriterienkataloges soll es ermöglichen, **Parallelverkehre, für die von den Aufgabenträgern bzw. Verkehrsunternehmen Handlungsbedarf oder Untersuchungsbedarf angemeldet wurde, einheitlich zu bewerten und die voraussichtlichen wirtschaftlichen, verkehrlichen und fahrgastbezogenen Auswirkungen möglicher Anpassungen im Liniennetz abzuschätzen.** Hierdurch sollen objektive Angebotsverschlechterungen im Zusammenhang mit der Reduzierung von Parallelverkehren weitestgehend ausgeschlossen werden. Darüber hinaus erscheint eine Anwendung der Kriterien auch im Zusammenhang mit der Abgabe von Stellungnahmen bei Genehmigungsverfahren zur Beantragung neuer Linienverkehre sinnvoll.

Wesentliche vertragliche Regelungen sowie gesetzliche Grundlagen zum geltenden Personenbeförderungsrecht sind in Kapitel 2 wiedergegeben.

Ein Beispiel für die Anwendung des vorliegenden Kriterienkatalogs zur Beurteilung eines bestehenden Parallelverkehrs ist als Anlage 2 beigelegt.

2. GRUNDLAGEN

2.1. Vertrag über den Ausgleich verbundbedingter Belastungen

Vertragliche Grundlage für den Abbau von Parallelverkehren innerhalb des MDV bildet § 5 des Vertrages über den Ausgleich verbundbedingter Belastungen in der Fassung vom 13. Februar 2001, der zwischen den jeweiligen Verkehrsunternehmen des straßengebundenen ÖPNV und den zuständigen Aufgabenträgern geschlossen wurde. Der vollständige Wortlaut des § 5 ist nachfolgend wiedergegeben:

„ § 5 Abbau von Parallelverkehren

- (1) Das Verkehrsunternehmen wird auf Wunsch der Verbundgesellschaft Betriebsleistungen auf parallel bedienten Linienabschnitten reduzieren, wenn es dafür auf seinen anderen in den Verbund einbezogenen Linien oder Linienabschnitten Mehrleistungen kostenneutral erbringen kann und die Verbundgesellschaft diesen Mehrleistungen zustimmt. Solche Leistungsumschichtungen sind keine Minderleistungen im Sinne des § 3 Abs. (2) bzw. Mehrleistungen im Sinne des § 3 Abs. (4) des Einnahmeverteilungsvertrages.
- (2) Wenn eine solche Umschichtung nach Abs. (1) nicht erfolgt oder nicht möglich oder nicht sinnvoll ist, werden sich die beteiligten Verkehrsunternehmen über den Abbau von parallel bedienten Linienabschnitten verständigen.
- (3) Kommt eine Einigung nicht zustande, kann die Verbundgesellschaft den Abbau von parallelen Bedienungen vorgeben, wenn die Vorgabe so erfolgt, dass keine Busfördermittel im Sinne des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes oder des Regionalisierungsgesetzes zurückgezahlt werden müssen und wenn der Abbau nicht mehr als 10 % der Gesamtbetriebsleistungen des Verkehrsunternehmens im Verbund betrifft.¹ Entsprechendes gilt, wenn Schienenverkehre neu eingerichtet werden und hierdurch Busparallelverkehre entstehen.
- (4) Das Recht der Gebietskörperschaft, als zuständige Behörde im Sinne des EG-Rechts mit dem Verkehrsunternehmen den Abbau von Parallelverkehren zu vereinbaren oder dem Verkehrsunternehmen aufzuerlegen, bleibt unberührt.“

2.2. Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Das Personenbeförderungsgesetz regelt in § 8 Abs. 3 die grundsätzliche Funktion der Genehmigungsbehörde sowie die Erstellung von Nahverkehrsplänen.

“Die Genehmigungsbehörde hat im Zusammenwirken mit dem Aufgabenträger des öffentlichen Personennahverkehrs (Aufgabenträger) und den Verkehrsunternehmen im Interesse einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sowie einer wirtschaftlichen Verkehrsgestaltung für eine Integration der

¹ Für das Land Sachsen-Anhalt gelten seit dem 1. Januar 2005 mit Inkrafttreten des neuen Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr im Land Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA) geänderte Förderbestimmungen im ÖPNV.

Fördermittel für Fahrzeuge und andere Investitionen werden durch die Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV ausgereicht.

Nahverkehrsbedienung, insbesondere für Verkehrskooperationen, für die Abstimmung oder den Verbund der Beförderungsentgelte und für die Abstimmung der Fahrpläne, zu sorgen. Sie hat dabei einen vom Aufgabenträger beschlossenen Nahverkehrsplan zu berücksichtigen, der vorhandene Verkehrsstrukturen beachtet, unter Mitwirkung der vorhandenen Unternehmer zustande gekommen ist und nicht zur Ungleichbehandlung von Unternehmern führt. Dieser Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für die Entwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs. Die Aufstellung von Nahverkehrsplänen sowie die Bestimmung des Aufgabenträgers regeln die Länder ...“

Die Berücksichtigung der Inhalte des Nahverkehrsplanes im Zusammenhang mit der Erteilung bzw. Wiedererteilung von Genehmigungen für Linienverkehre gemäß §42 PBefG ist in §13 (2a) PBefG geregelt. Siehe hierzu Kapitel 2.4.

2.3. Ländergesetzgebung

Entsprechend den ÖPNV-Gesetzen des Freistaats Sachsen (ÖPNVG Sachsen) und des Landes Sachsen-Anhalt (ÖPNVG LSA) haben die Aufgabenträger für ihren Nahverkehrsraum einen Nahverkehrsplan zu erstellen, zu beschließen und fortzuschreiben. Dieser Nahverkehrsplan bildet den Rahmen für Entwicklung des ÖPNV. Für den Freistaat Sachsen wurde die Aufstellung von Nahverkehrsplänen im Rahmen der „Verordnung des Sächsischen Staatsministeriums für Wirtschaft und Arbeit über die Aufstellung von Nahverkehrsplänen für den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV)“ vom 15. Oktober 1997 weiter präzisiert.

Gemäß den genannten gesetzlichen Grundlagen hat der Nahverkehrsplan u. a. eine kostengünstige und effiziente Erstellung des öffentlichen Personennahverkehrs zu ermöglichen.

Hinsichtlich der Bedeutung des schienengebundenen Personennahverkehrs treffen die Ländergesetze folgende Aussagen:

ÖPNVG Sachsen §2 Zielstellung (4)

„Schienengebundene Verkehrsleistungen sollen als Grundangebote ausgestaltet und die übrigen Leistungen des öffentlichen Personennahverkehrs darauf ausgerichtet werden.“

ÖPNVG LSA §3 Grundsätze des Öffentlichen Personennahverkehrs (5)

Hinsichtlich der Koordination der Verkehrsangebote des öffentlichen Personennahverkehrs wird auf den „Plan des öffentlichen Personennahverkehrs des Landes Sachsen-Anhalt“ verwiesen. Der Plan befindet sich derzeit in Fortschreibung.

Aus den genannten Zielstellungen bzw. Grundsätzen ergibt sich die Notwendigkeit, über eine verbesserte Koordination von schienengebundenem und allgemeinem ÖPNV zu einem integrierten öffentlichen Gesamtverkehrsnetz zu gelangen.

2.4. Nahverkehrspläne

In Umsetzung der in den Kapiteln 2.2 und 2.3 genannten gesetzlichen Grundlagen enthalten die Nahverkehrspläne der Aufgabenträger z.T. die Zielstellung, bestehende Parallelverkehre zu reduzieren. Der Entwurf des ÖPNV-Planes des Landes Sachsen-Anhalt gibt in Kapitel 6.1.2 als Handlungsgrundsatz den Abbau konkurrierender Parallelverkehre vor.

Gemäß §13 (2a) des PBefG kann die Erteilung einer Genehmigung für öffentlichen Personennahverkehr versagt werden, wenn der beantragte Verkehr mit einem Nahverkehrsplan nicht im Einklang steht:

„Besteht ein Widerspruch zwischen dem Antrag des Unternehmers und den Vorgaben des Nahverkehrsplans, hat die Genehmigungsbehörde nach pflichtgemäßem Ermessen zu entscheiden, inwieweit eine Umsetzung des Plans aus öffentlichen Verkehrsinteressen geboten und ggf. vorrangig gegenüber unternehmerischen Interessen ist. Es ist sowohl eine Versagung wie auch eine Zustimmung denkbar.“ (Personenbeförderungsrecht, Kommentar - Binding, Kapitel S100, S. 9; 1998)

3. AUSGANGSPOSITION UND ZIELSTELLUNG

Ein Teil der im Verbundraum vorhandenen Aufgabenträger für den ÖPNV hat in den Nahverkehrsplänen Fälle mit Untersuchungsbedarf für den Abbau von Parallelverkehren verankert. Eine darüber hinaus durch die Verbundgesellschaft durchgeführte Abfrage bei den Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern legte weitere Fälle mit Untersuchungsbedarf offen. Die Anwendung des vorliegenden Kriterienkatalogs soll eine einheitliche Bewertung aller gemeldeten Fälle ermöglichen, um im Zusammenhang mit einer Reduzierung konkurrierender Parallelverkehre folgende Zielstellungen erreichen zu können:

- aus Sicht der Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger
- Verbesserung der Wirtschaftlichkeit durch die Reduzierung des betrieblichen Aufwandes
- aus Sicht der Fahrgäste
- Schaffung eines übersichtlichen und integrierten Gesamtangebotes
- Verbesserung des Angebotes durch die Umschichtung von Betriebsleistungen

Darüber hinaus soll auch in Fällen weiteren Untersuchungsbedarfs der Aufgabenträger oder Verkehrsunternehmen sowie bei einer beabsichtigten Einrichtung neuer Linien die Überprüfung anhand des Kriterienkatalogs erfolgen.

4. VORGEHENSWEISE

4.1. Allgemeines

Die Regelungen werden angewendet für die Betriebszweige:

- Bus
- Stadtbahn/Straßenbahn
- SPNV (S-Bahn, Interregio-Express, RegionalExpress, RegionalBahn)

sofern durch die Aufgabenträger bzw. Verbundverkehrsunternehmen hierfür Handlungs- bzw. Untersuchungsbedarf angemeldet wurde. Im straßengebundenen ÖPNV ist die Anwendung auf Linienverkehre der Verbundverkehrsunternehmen gemäß § 42 PBefG beschränkt.

Weitere Voraussetzung für die Anwendung ist, dass die betroffenen Verkehrsangebote im Verbundgebiet des MDV erbracht werden, bei einem Abbau des Parallelverkehrs ein freizügiges Umsteigen gewährleistet werden kann und hierdurch bedingte Fahrpreiserhöhungen ausgeschlossen sind.

4.2. Begriffsbestimmungen

Als **Parallelverkehre** werden definiert:

Linienverkehre im ÖPNV, die im überwiegenden Maße – d.h. gleiche Bedienung der überwiegenden Zahl der Quelle-Ziel-Beziehungen bezogen auf die potenzielle Verkehrsnachfrage – gleiche Relationen bzw. auch gleiche Teilstrecken dieser Relationen bedienen und dabei unter Berücksichtigung systembedingter unterschiedlicher Einzugsbereiche und Haltefunktionen die Siedlungsbereiche ähnlich gut erschließen.

Es wird unterschieden zwischen

Parallelverkehr mit identischem Linienverlauf

Auf der gesamten Strecke oder einem Teilabschnitt wird die gleiche Folge von Aufkommensschwerpunkten bedient.

und

Relationsbezogenem Parallelverkehr

Gleiche Bedienung der überwiegenden Zahl der Quelle-Ziel-Beziehungen auf unterschiedlichen oder auch (teilweise) gleichen Fahrtwegen mit unterschiedlichen Unterwegshalten einschließlich Umsteigeverbindungen.

In Abhängigkeit von dem Ergebnis der Bewertung wird weiterhin unterschieden nach

Konkurrierendem Parallelverkehr

Zeitgleiche oder zeitähnliche Bedienung der überwiegenden Zahl der Quelle-Ziel-Beziehungen (bezogen auf die potenzielle Verkehrsnachfrage) – in Abhängigkeit von Taktdichte und erreichbarem Nachfragepotenzial.

Nichtkonkurrierendem Parallelverkehr

Für gleiche Quelle-Ziel-Relationen werden erheblich unterschiedliche Reisezeiten benötigt.

Kooperierendem Parallelverkehr

Das Potenzial rechtfertigt den abwechselnden Einsatz zeitlich versetzter Angebote durch verschiedene parallel bedienende Linien im Rahmen der definierten ausreichenden Bedienung.

Voraussetzung ist dabei, dass der Aufgabenträger die „ausreichende Bedienung“ definieren muss bzw. definiert hat.

4.3. Anwendungsschritte

4.3.1. Bestimmung der Art von Parallelverkehr

4.3.1.1. Kriterien zur Feststellung eines konkurrierenden Parallelverkehrs

Ziel: Herausfiltern der Fälle mit Handlungsbedarf

1) Anzahl gemeinsam bedienter Haltestellen mit Überdeckung der Haltestelleneinzugsbereiche

Die Anzahl der gemeinsam bedienten Haltestellen auf dem zu untersuchenden Streckenabschnitt für den regulären Linienweg wird ermittelt. Hierbei muss (ohne Berücksichtigung ausschließlicher Umsteigehaltestellen) eine überwiegende Überdeckung der Haltestelleneinzugsbereiche für mindestens 2 Haltestellen vorliegen. Gemäß VDV-Schrift kommen hierbei von der örtlichen Situation (Zentralität, Gebietstyp) und dem jeweiligen Verkehrsmittel abhängige Einzugsbereiche zwischen 300 und 1000 Metern zur Anwendung. Die „Empfehlung für die zumutbaren Einzugsbereiche (Luftlinie) von Haltestellen in Abhängigkeit von Verkehrsmittel und Lage der Haltestelle“ ist in Anlage 1 wiedergegeben.

Im Einzelfall kann es aufgrund der topografischen Gegebenheiten erforderlich sein, die Einzugsbereiche auf der Grundlage zu ermittelnder Isochronen tiefergehend zu untersuchen.

2) Potenzielle Quelle-Ziel-Beziehungen

Die Potenziale (z. B. Berufspendlerströme/Berechnungen aus dem Verkehrsmodell) der betroffenen Linien in den jeweils abgedeckten Quelle-Ziel-Beziehungen werden ermittelt. Es wird hierdurch festgestellt, inwiefern die Linien überwiegend identische Quelle-Ziel-Beziehungen bedienen können. Als überwiegend im Sinne dieses Kriteriums wird definiert, dass eine Bedienung von mehr als der Hälfte der für die jeweilige Linie ermittelten potentiellen Quelle-Ziel-Beziehungen auch durch eine mitbetrachtete Linie erfolgen könnte. In diesem Fall kann entsprechend der Definition relationsbezogener Parallelverkehr vorliegen.

Weiterhin ist zu prüfen, ob durch die betrachteten Linien in einem Bündelungsabschnitt gleiche Aufkommensschwerpunkte und damit (abschnittsweise) identische Quelle-Ziel-Beziehungen bedient werden. Dies deutet auf einen Parallelverkehr mit (abschnittsweise) identischem Linienverlauf hin. Aufkommensschwerpunkte im Sinne dieser Definition sind:

- Linienendpunkte
- Umsteige- und Verknüpfungspunkte
- Abzweigpunkte

3) Anzahl zeitlich benachbarter Abfahrten in HVZ/NVZ im Falle eines ausreichenden Nachfragepotenzials bzw. einer ausreichenden Bedienung

Es wird geprüft, ob annähernd zeitgleich bzw. unter geringem zeitlichen Versatz Fahrten auf den betrachteten Linien angeboten werden. Als Grenzwerte gelten:

- bei Bedienung mindestens im Stundentakt maximal 20 Minuten
- bei Bedienung mindestens im 2-Stunden-Takt maximal 30 Minuten

4) Reisezeitvergleich

Die zu untersuchenden Verkehrsangebote werden hinsichtlich der Reisezeiten für parallel bediente Quelle-Ziel-Beziehungen überprüft.

Als Grenzwert wird definiert, dass das langsamere Verkehrsangebot in Bezug auf die Quelle-Ziel-Reisezeit das schnellere Angebot mindestens um den Faktor 1,5 übertrifft. Die Quelle-Ziel-Reisezeit wird aus der fahrplanmäßigen Beförderungszeit sowie den Zu- und Abgangszeiten der Haltestellen gebildet. Die Berechnung der Zu- und Abgangszeiten erfolgt unter Annahme eines Zugangswegs von 60 % bezogen auf den jeweiligen Einzugsbereich (s.o.), einer mittleren Gehgeschwindigkeit von 70 m/min sowie eines Umwegfaktors von 1,2 (vergleiche VDV-Schrift Nr. 4).

Bei erheblich unterschiedlichen Reisezeiten für die gemeinsam bedienten Quelle-Ziel-Beziehungen (> Faktor 1,5) liegt ein nicht konkurrierender Parallelverkehr vor.

Hinweis: Im Zusammenhang mit einem möglichen Abbau von konkurrierenden Parallelverkehren ist jedoch darauf hinzuwirken, dass hiermit keine signifikanten Verlängerungen der Reisezeiten verbunden sind.

4.3.1.2. Bewertungsschema

Für die Feststellung eines konkurrierenden Parallelverkehrs ist entscheidend, inwiefern die folgenden Kriterien erfüllt werden.

Kriterium 1 „Überdeckung der Haltestelleneinzugsbereiche“

Überwiegende Überdeckung der Haltestelleneinzugsbereiche für mindestens 2 Haltestellen (ohne Berücksichtigung ausschließlicher Umsteigepunkte, Werte gemäß VDV-Empfehlung, Anl. 1)	Ja	Nein

Wird das Kriterium 1 nicht erfüllt – Antwort „nein“ – liegt kein Parallelverkehr vor. Es besteht für diesen Fall somit kein weiterer Untersuchungsbedarf.

Kriterium 2 „Potenziell gleiche Quelle-Ziel-Beziehungen“

Überwiegende Bedienung potenziell gleicher Quelle-Ziel-Beziehungen (≥ 50 % der potenziellen Nachfrage) bezogen auf die Gesamtlinien oder Bedienung gleicher Aufkommensschwerpunkte in einem Bündelungsschnitt	Ja	Nein

Wird das Kriterium 2 nicht erfüllt – Antwort „nein“ – liegt **kein Parallelverkehr** vor. Auch dann besteht **kein weiterer Untersuchungsbedarf**.

Kriterium 3 „Anzahl zeitlich benachbarter Abfahrten in HVZ / NVZ im Falle eines ausreichenden Nachfragepotenzials bzw. einer ausreichenden Bedienung“

Innerhalb eines Stundenintervalls werden Fahrten annähernd zeitgleich bzw. unter geringem zeitlichen Versatz angeboten (Grenzwerte: max. 20 bis 30 min in Abhängigkeit vom Fahrplantakt)	Ja	Nein

Wird das Kriterium 3 nicht erfüllt – Antwort „nein“ – liegt unter Berücksichtigung der Nachfragesituation **kooperierender Parallelverkehr** (vgl. Definition S. 5) vor; d.h. es besteht **kein weiterer Handlungsbedarf**.

Kriterium 4 „Reisezeitvergleich“

Die betroffenen Verkehre haben für maßgebliche Quelle-Ziel-Beziehungen gleiche Reisezeiten (Faktor 1,5 inkl. Zu- und Abgangszeiten wird nicht überschritten)	Ja	Nein

Wird das Kriterium 4 (gleiche Quelle-Ziel-Reisezeiten) nicht erfüllt – Antwort „nein“ – handelt es sich bei den untersuchten Verkehrsangeboten um **nichtkonkurrierenden Parallelverkehr**. Es besteht kein weiterer Handlungsbedarf, da die betrachteten Angebote unterschiedliche Fahrgastwünsche bedienen und sich somit gegenseitig ergänzen.

Zusammenfassend gilt: Es liegt weiterer Untersuchungsbedarf vor, sofern die Prüfkriterien 1 bis 4 erfüllt werden. In diesen Fällen bestehen konkurrierende Parallelverkehre.

4.3.2. Lösungsansätze für den „Abbau“ konkurrierender Parallelverkehre

Die Entwicklung einer Neukonzeption zum Abbau eines konkurrierenden Parallelverkehrs erfolgt als Einzelfallbetrachtung.

In einem ersten Schritt wird ein Grobkonzept für das künftige Angebot erstellt. Dieses Grobkonzept muss vorhandene Ideen der betroffenen Verkehrsunternehmen, Aufgabenträger und des Verkehrsverbundes sowie die Grundsätze der Linienoptimierung (VDV-Schrift Nr. 2, Linienoptimierung, VDV 10/92) aufgreifen. In Abhängigkeit der örtlichen Gegebenheiten können folgende Lösungen zur Anwendung gelangen:

	Bus - Bus	Bus - Straßenbahn Bus - Stadtbahn	Bus – SPNV
Integration von Linien	X		
Umgestaltung zu Zubringerlinien		X	X
Anpassungen des Linienweges	X	X	X
Veränderung der Fahrplanlagen (Kooperieren-der Parallelverkehr)	X		X
Komplette Neugestaltung des betreffenden Angebotes	X	X	X
Beibehaltung des bestehenden Angebotes	X	X	X

Das Grobkonzept wird in einem zweiten Schritt bewertet, in dem die voraussichtlichen Auswirkungen abzuschätzen sind hinsichtlich:

- die Fahrgäste betreffende Aspekte (Erhalt von Direktfahrmöglichkeiten / neue Umsteigezwänge, Änderungen der Reisezeit, Verkehrssicherheit, Gewährleistung der Schülerbeförderung, Änderungen der Fußwegezeiten etc.)
- Verkehrsunternehmen (Entwicklung der Leistungen und Einnahmen, Kosten)
- Aufgabenträger (Abschätzung freiwerdender Ressourcen, Potentiale für Angebotsverbesserungen, Übereinstimmung mit dem Nahverkehrsplan, Aufwand)

Die folgenden Aspekte sind bei der Bewertung zu berücksichtigen:

- 1) Erhöhung der Effektivität durch verbesserte Fahrzeugauslastung oder Reduzierung der Kilometerleistungen möglich (Ermittlung anhand eines Verkehrsmodells)

Anpassungen von Linienführung bzw. Fahrplan haben in Abhängigkeit von der jeweiligen Situation unterschiedliche Auswirkungen hinsichtlich des betrieblichen Aufwands (km-Leistungen, Fahrzeugeinsatz) zur Folge. Unter Anwendung eines Verkehrsmodells ist eine Abschätzung des betrieblichen Aufwandes im Vorher-Nachher-Vergleich möglich. Ziel: abnehmender betrieblicher Aufwand oder verbessertes Verkehrsangebot

- 2) Voraussichtliche Entwicklung der Verkehrsnachfrage / Einnahmenentwicklung (Abschätzung mittels des Verkehrsmodells)

Die Entwicklung der Verkehrsnachfrage auf den betrachteten Linien soll mit Hilfe eines Verkehrsmodells beurteilt werden. Hieraus kann die Höhe der künftigen Einnahmen aus verkauften Fahrausweisen abgeschätzt werden. Diese sind den Veränderungen hinsichtlich der Effektivität (s.o.) gegenüberzustellen.

- 3) Entwicklung der Netzstruktur (Übersichtlichkeit, Begreifbarkeit) bei Abbau der Parallelverkehre

Im Zusammenhang mit dem Abbau der Parallelverkehre ist die Übersichtlichkeit der Netzstruktur zu erhalten oder zu verbessern. Ziel ist es, dem Fahrgast ein begreifbares und in sich schlüssiges Verkehrsangebot zu präsentieren.

- 4) Entwicklung der Reisezeit pro Fahrgast im Vorher-Nachher-Vergleich

Auf der Grundlage eines Verkehrsmodells wird die Gesamtreisezeit über die betroffenen Fahrgäste bewertet, mit dem Ziel, beim Abbau der Parallelverkehre Fahrzeitverlängerungen möglichst zu vermeiden.

- 5) Geeignete Verknüpfungspunkte vorhanden bzw. möglich

Für die mögliche Brechung einer bestehenden Linie sind geeignete Verknüpfungspunkte nachzuweisen. Notwendige Aufwendungen für deren Ausbau sind bei der Bewertung zu berücksichtigen. Bei der Fahrplangestaltung ist auf die Schaffung eines systematischen und garantierten Überganges zu achten. Zur Sicherstellung einer hinreichenden Qualität der Verknüpfung sind Maßnahmen zur Anschlusssicherung vorzusehen.

- 6) Unterschiedliche Funktionen bestehender Linien

Es ist dafür Sorge zu tragen, dass unterschiedliche Funktionen der bestehenden Linien (z.B. Schülerbeförderung, Marktfahrten etc.) auch durch das neue Angebot entsprechend erfüllt werden können.

4.4. Empfehlungen für die Durchführung

Unter Abstützung auf § 5 des „Vertrages über den Ausgleich verbundbedingter Belastungen“ (vergleiche Kapitel 1.1) werden die nachfolgend genannten Verfahrensweisen für die Umsetzung empfohlen:

Der MDV untersucht gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern die relevanten Verkehre (vergleiche Kapitel 3) anhand des Kriterienkataloges (Kapitel 4.3.1.1).

Im Falle der Feststellung eines konkurrierenden Parallelverkehrs wird der MDV einen Vorschlag unterbreiten, wie dieser Parallelverkehr abgebaut werden kann. Hierbei bleiben eventuell bestehende Vorabsprachen und Planungen zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen unberührt.

Das betroffene Unternehmen prüft, auf welchen Linien oder Linienabschnitten für die zum Abbau empfohlenen Parallelverkehre erforderliche Mehrleistungen kostenneutral erbracht werden können. Wenn eine solche Umschichtung nicht erfolgt, nicht möglich oder sinnvoll ist, werden sich die beteiligten Verkehrsunternehmen über den Abbau von parallel bedienten Linienabschnitten verständigen.

Kommt eine Einigung nicht zustande, kann die Verbundgesellschaft den Abbau von parallelen Bedienungen vorgeben.

Entsprechendes gilt, wenn Änderungen an der Ausgestaltung bestehender Verkehre vorgenommen werden sollen und hierdurch Parallelverkehre entstehen.

Anlage 1 - Haltestelleneinzugsbereiche

Empfehlung für die zumutbaren Einzugsbereiche (Luftlinie) von Haltestellen in Abhängigkeit von Verkehrsmittel und Lage der Haltestelle (nach VDV-Schrift Nr. 4, Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, VDV 6/2001)

	U-Bahn/ S-Bahn/SPNV (m)	Bus/ Straßenbahn (m)
Oberzentrum mit den Gebieten		
Kernzone	400	300
Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	600	400
Gebiet mit geringer Nutzungsdichte	1.000	600
Mittelzentrum mit den Gebieten		
Zentraler Bereich	400	300
Gebiet mit hoher Nutzungsdichte	600	400
Gebiet mit geringer Nutzungsdichte	1.000	600
Unterzentrum (Grundzentrum) mit den Gebieten		
Zentraler Bereich	600	400
Übriges Gebiet	1.000	600
Gemeinde	1.000	600

für Stadtbahnen gilt je nach Verkehrsfunktion und Ausbaustandard der Wert für Straßenbahn oder U-Bahn

Anlage 2 - Anwendungsbeispiel

Das nachfolgende Beispiel zeigt die Anwendung des Kriterienkatalogs für einen im Untersuchungsraum bestehenden Parallelverkehr. Linienbezeichnungen, geografische Namen etc. wurden für das Beispiel geändert.

Parallelverkehr zwischen Oberzentrum X (Bf, ZOB) und einem peripheren Stadtteil

Untersuchungsgegenstand: Bus (Linie A)
 TRAM (Linie B)
 S-Bahn (Linie S)

→ I. Überprüfung der Kriterien 1 bis 4

1) Gegenseitige Überdeckung der Haltestelleneinzugsbereiche

peripherer Stadtteil	Linien A/B vollständig, Linie S teilweise
Haltestelle u	Linien A/B/S jeweils teilweise
Bahnhof, ZOB	Linien A/B/S vollständig (ausschließlich Umsteigepunkt)
Haltestelle v	Linien A/B/S vollständig
Haltestelle w	Linien A/B vollständig, Linie S/A/B teilweise
Haltestelle x	Linien A/B vollständig

Kriterium erfüllt, denn es sind mindestens 2 Haltestellen, die keine ausschließlichen Umsteigepunkte sind, mit sich überlagernden Einzugsbereichen vorhanden

2) Potenzielle Quelle-Ziel-Beziehungen für die Gesamtlinie oder in einem Bündelungsabschnitt überwiegend gleich

Für den parallel bedienten Streckenabschnitt zwischen dem peripheren Stadtteil und dem Bf./ZOB kann aufgrund einer teilweise unmittelbar benachbarten bzw. identischen Linienführung davon ausgegangen werden, dass die überwiegende Anzahl der Quelle-Ziel-Beziehungen im Bündelungsabschnitt durch alle betrachteten Linien abgedeckt werden könnte (Bedienung gleicher Aufkommensschwerpunkte im Bündelungsabschnitt).

Kriterium erfüllt

Anmerkung:

Die TRAM-Linie B erschließt jedoch im zentralen Bereich zusätzliche Verkehrsbeziehungen, die durch die Linien Bus A und S-Bahn S nicht erreicht werden. Ähnlich gilt dies für einen an das Stadtzentrum angrenzenden Bereich, der durch die S-Bahn bedient wird, aber nicht durch die Linien Bus A und TRAM B.

3) Zeitlich benachbarte Abfahrten

- Linie B im 10-Minuten-Takt
- Linie S im 20-Minuten-Takt
- Linie A in unregelmäßigem, nicht vertakteten Angebot

Aufgrund der dichten Bedienungstakte der Linien B und S liegen in jedem Falle zeitlich benachbarte Abfahrten entsprechend der definierten Grenzwerte vor.

Kriterium erfüllt

4) Reisezeitvergleich

Für die parallel bedienten Quelle-Ziel-Beziehungen wurden folgende Reisezeiten (einschließlich der Haltestellenzu- und Abgangszeiten ermittelt:

Linie A ca. 19 .. 26 Minuten

Linie B ca. 26 Minuten

Linie S 23 .. 24 Minuten

Fahrzeiten der untersuchten Linien sind ähnlich

Kriterium erfüllt

→ II. Art des Parallelverkehrs

Krit.-Nr.	Erfüllt	Nicht erfüllt	Anmerkung
1	X		
2	X		
3	X		
4	X		

Alle im parallelen Streckenabschnitt von der Linie A bedienten Aufkommensschwerpunkte werden auch durch die Straßenbahnlinie B bedient. Die Erfüllung aller Prüfkriterien deutet auf einen konkurrierenden Parallelverkehr im untersuchten Linienabschnitt hin. Die S-Bahn-Linie S bedient zum Teil abweichende Aufkommensschwerpunkte, dies ist bei der Entwicklung von Maßnahmen zu berücksichtigen.

Die Reisezeit für parallel bediente Quelle-Ziel-Beziehungen sind für die Linie A und B annähernd gleich, die S-Bahn benötigt eine geringfügig kürzere Fahrzeit. Aufgrund der geringeren Anzahl bedienter Stationen und größerer Haltestelleneinzugsbereiche ergeben sich für die S-Bahn jedoch längere Zu- und Abgangswege. Hierdurch gleicht sich die Quelle-Ziel-Reisezeit den untersuchten Linien A und B weitgehend an.

Bei einer möglichen Reduzierung des Parallelverkehrs dürfen zur Vermeidung von Fahrgastabwanderungen durch neue Umsteigezwänge keine wesentlichen Reisezeitverlängerungen auftreten.

rungen eintreten. Dies setzt für neu entstehende Umsteigebeziehungen optimale Anschlussverbindungen voraus.

Bestimmte Fahrten der Linie A dienen hauptsächlich der Schülerbeförderung (werden nur an Schultagen durchgeführt). Diese Funktion der Linie ist bei möglichen Anpassungen im Angebot besonders zu berücksichtigen und sicherzustellen.

→ III. Handlungsmöglichkeiten

Entsprechend Kapitel 4.3.2 erscheinen für das untersuchte Beispiel folgende Handlungsansätze untersuchenswert:

- a) Umgestaltung der Buslinie zum Zubringerverkehr (x)
- b) Optimierung des Linienwegs der Buslinie im Stadtgebiet (x)
- c) Komplette Neugestaltung des Angebots
- d) Beibehaltung des Angebots

Unter Berücksichtigung der örtlichen Situation erscheinen insbesondere die mit (x) gekennzeichneten Lösungsansätze erfolgversprechend.

Es ist dafür Sorge zu tragen, dass im Falle einer Umgestaltung der Buslinie A zu einem Zubringerverkehr keine unzumutbaren Härten für die zu befördernden Schüler entstehen (Verkehrssicherheit).

Anlage 3 – Struktogramm des Verfahrensablaufs

