

Nahverkehrsplan

Westerwaldkreis

**Fortschreibung des Nahverkehrsplans
des Westerwaldkreises**

- Linienbündelungskonzept -

Kassel 12. Mai 2021

Auftraggeber:

Kreisverwaltung des Westerwaldkreises in Montabaur

Peter-Altmeier-Platz 1
56410 Montabaur

Bearbeitung durch

plan:mobil

Verkehrskonzepte & Mobilitätsplanung

Dipl.-Geograph Frank Büsch
Ludwig-Erhard-Straße 8, D-34131 Kassel
Tel. 0561 / 40090555, Fax 0561 / 7 08 41 04
info@plan-mobil.de, www.plan-mobil.de

Dipl.-Geogr. Frank Büsch, Dr.-Ing Timo Barwisch, Dipl.-Ing Felix Kühnel M. Sc., Kathrin Fietze M. Sc.

1 Linienbündelungskonzept

Hinweis

Das im Folgenden aufgezeigte Linienbündelungskonzept inkl. der Festlegung der Linienbündel referenziert auf das Fahrplanangebot im Status quo (Stand Dezember 2020). Die Planungen, wie sie unter anderem hier im Maßnahmenkonzept dargestellt sind werden somit erst einmal ausgeklammert. Maßgebliche Änderungen, die aus dem Maßnahmenkonzept oder durch das ÖPNV-Konzept Nord begründet sind, werden in der nachfolgenden Tabelle 1 zusammengefasst. In den nachfolgenden Ausführungen zu den einzelnen Linienbündel (Kapitel 1.4) werden Linien mit zukünftig geplanter Änderung mit einem Vermerk (*) versehen.

Tabelle 1: Änderungen ÖPNV-Linien gemäß ÖPNV-Konzept Nord

Status Quo			Planung		
Linie	von	nach	Linie	Von	nach
437 (ehem. Linie 7)	Vallendar	Höhr-Grenzhausen	431	Vallendar	Höhr-Grenzhausen
			437	Ransbach-Baumbach	Caan
115 (Teil der Linie 415)	Montabaur	Hachenburg	410	Montabaur	Hachenburg
116	Montabaur	Bad Marienberg über Westerbürg	470	Westerburg	Bad Marienburg
		Rennerod über Westerbürg	480	Westerburg	Krombach-Talsperre über Rennerod
455	Bad Marienberg	Daaden	440	Bad Marienberg	Unnau-Korb
270	Betzdorf	Hachenburg	270	Betzdorf	Hachenburg
270 SF	Malberg	Hachenburg			
116	Montabaur	Westerburg	460 (inkl. 466 Regioradler)	Koblenz	Westerburg (Stadtmitte)
460	Koblenz	Montabaur			
481	Westerburg	Montabaur	475	Langenhahn	Montabaur
			490	Herschbach	Montabaur
			491	Herschbach	Hadamar ¹

¹ Ggf. zukünftig auch Verlängerung nach Elz und Limburg denkbar

Status Quo			Planung		
			492	Herschbach	Hadamar
			LM-11 ²	Salz	Limburg
485	Koblenz	Wirges über Höhr-Grenzhausen	430 (150)	Koblenz	Montabaur über Höhr-Grenzhausen/ Wirges
462	Höhr-Grenzhausen	Montabaur			

1.1 Kriterien für die Festlegung von Linienbündel im Westerwaldkreis

Das wesentliche Ziel der Linienbündelung ist allgemein, das Herausbrechen wirtschaftlich ertragsstarker Linien aus dem verkehrlichen Gesamtzusammenhang eines definierten Raumes zu verhindern. Die Gewährleistung eines den örtlichen Gegebenheiten angemessenen und bestmöglichen ÖPNV-Angebots zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit geht mit diesem Ansatz einher. Mit der Linienbündelung im Landkreis Westerwald soll darüber hinaus eine optimale Verkehrsintegration gesichert werden, die sich z. B. in aufeinander abgestimmten Bedienungsangeboten widerspiegelt.

Für die Festlegung der Linienbündel (auch Teilnetze genannt) werden grundsätzlich folgende Kriterien herangezogen:

- Räumliche und verkehrliche Verflechtung (z. B. relevante Nachfragebeziehungen in einem Teilnetz, z. B. im Schul- oder Jedermannverkehr),
- betriebliche Optimierungspotenziale und Verknüpfungen (z. B. hinsichtlich wirtschaftlich sinnvoller verbundener Fahrzeugumläufe auf verschiedenen Linien),
- wirtschaftliche Verflechtungen (z. B. Ausgleich zwischen wirtschaftlich guten und schlechten Linien unter dem Gesichtspunkt der Angebotsgestaltung) sowie
- organisatorische Rahmenbedingungen.

Bei der Erarbeitung des Linienbündelungskonzeptes wird folgenden Sachverhalten Rechnung getragen:

- Als Grundlage werden die zentralörtliche Gliederung, die Ausrichtung der Verkehre auf die wichtigen zentralen Orte, die hierfür definierten Verkehrskorridore sowie die relevanten (i. d. R. weiterführenden) Schulstandorte herangezogen. Bezug zur zentralörtlichen Gliederung insbesondere in Bezug zum
 - Mittelzentrum Montabaur,

² Etwaige Planungen sind eng mit dem Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV) abzustimmen

- zum Mittelzentrum Hachenburg,
- zum Mittelzentrum Höhr-Grenzhausen,
- zum Mittelzentrum Westerburg,
- zum Mittelzentrum Wirges,
- zum Grundzentrum Bad Marienberg,
- zum Grundzentrum Selters,
- zum Grundzentrum Ransbach-Baumbach,
- zum Grundzentrum Rennerod sowie
- zum Grundzentrum Wallmerod.
- Schuleinzugsbereiche insbesondere der relevanten weiterführenden Schulstandorte im Westerwaldkreis:
 - Bad Marienberg, Dernbach, Hachenburg, Höhr-Grenzhausen, Marienstatt, Nentershausen, Ransbach-Baumbach, Rennerod, Salz, Selters, Westerburg, Wirges
 - zahlreiche Schulverkehre in Ausrichtung auf die Kreisstadt Montabaur
- Die verkehrlichen und betrieblichen Verknüpfungen der Linien spielen eine relevante Rolle:
 - Linien mit hohen Umsteigerzahlen (also i. d. R. aufeinander abgestimmte Zubringer- und Hauptlinien) sollten in einem Teilnetz zusammen gebündelt werden, da die Abstimmung des Fahrplans und damit auch der betrieblichen Planung einen wesentlichen Bestandteil des integrierten ÖPNV-Angebotes ausmacht (und sich meist auch auf das ökonomische Ergebnis der Linien auswirkt).
 - Bei langlaufenden Linien sollte der verkehrliche Schwerpunkt ausschlaggebend sein für die Zuordnung zu einem Teilnetz, ggf. werden solche Linien aber auch in einem eigenen Teilnetz abgebildet.
 - Linien mit starker Ausrichtung auf den Schulverkehr weisen häufig nur Fahrten zu den Schulanfangs- und -endzeiten auf. Die im Schulverkehr eingesetzten Fahrzeuge können daher im Tagesverlauf teilweise auch auf anderen Linien eingesetzt werden. Daher können mögliche betriebliche Verknüpfungen für die Bildung einer effizienten Fahrpersonal- sowie Fahrzeugeinsatzplanung sinnvoll sein, die bei der Linienbündelung berücksichtigt werden sollten.
- Ein Linienbündel sollte mindestens über einen verkehrlichen Verknüpfungspunkt (oder ggf. auch über mehrere Verknüpfungspunkte) verfügen, an dem eine betriebliche Verknüpfung über mehrere Linien eines Teilnetzes möglich wäre.
- Ebenso sind die wirtschaftlichen Gegebenheiten der Linien von entscheidender Bedeutung für den Aufgabenträger. Aus diesem Grund liegt bei der Ausgestaltung der einzelnen Linienbündel das Augenmerk auf einem Mix aus wirtschaftlich erfolgreichen und weniger nachgefragten Linien, damit der Aufgabenträger nicht nur den Ausgleich für besonders defizitäre Verkehre übernehmen muss.

- Zu berücksichtigen ist ferner die Ausrichtung der Umsetzungszeitpunkte einer Linienbündelung und damit der Genehmigungslaufzeiten auf mehrere Jahre, um Verkehrsunternehmen die Möglichkeit zu geben, entsprechende eigenwirtschaftliche Anträge auch auf mehrere Linienbündel abgeben zu können, und den Aufgabenträger in die Lage zu versetzen, Vorabbekanntmachungen und mögliche Vergabeverfahren mit einem genügend langen Vorbereitungszeiträumen durchführen zu können.
- Gegebenenfalls können einzelne Verkehre im Konzept unberücksichtigt bleiben bzw. weiterhin als Einzellinien betrachtet werden, wenn das ÖPNV-Angebot z. B. nur am Rande des Untersuchungsraumes verkehrt, einen touristischen Schwerpunkt hat oder aber aufgrund des Bedienungsangebotes und/ oder Betriebsdurchführung (wie z. B. bei bedarfsgesteuerten Verkehren) keinen Bezug zum übrigen Linienverkehr bzw. keine betrieblichen Verknüpfungsmöglichkeiten bestehen.

1.2 Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten und Bündelung der Linienkonzession

Die Konzessionen werden zurzeit für einzelne Linien vergeben, sodass zurzeit etwa 60 Konzessionen im Westerwaldkreis bestehen. Mit einer Bündelung der Liniengenehmigungen und damit der Genehmigungslaufzeiten können verkehrliche, betriebliche und wirtschaftliche Verbesserungen in einem Verkehrsraum gebündelt zu einem Zeitpunkt geplant und umgesetzt werden. Hierdurch kann der Organisationsaufwand verringert werden, der bei einer Vielzahl unterschiedlicher Genehmigungslaufzeiten besteht.

Aus genannten Gründen ist eine Anpassung und Bündelung der Konzessionslaufzeiten erforderlich. Da jedoch Linien mit bereits bestehenden einheitlichen Konzessionslaufzeiten nicht zwangsweise in einem räumlichen und / oder wirtschaftlichen Zusammenhang stehen, ist hier ein Konsens mit den konzessionierten Verkehrsunternehmen zu suchen, sodass für alle Linien eines Bündels eine Regelung gefunden werden kann. Hierzu bestehen im Einzelfall im Einvernehmen mit dem Betreiber zwei Möglichkeiten:

- einmalige Verlängerung der Konzession mit verkürzter Laufzeit bis zu einem gemeinsamen Harmonisierungszeitpunkt des Linienbündels
- sowie in Ausnahmefällen eine einmalige Verkürzung der bereits erteilten Konzession auf einen gemeinsamen Harmonisierungszeitpunkt des Linienbündels (Entbindungsverfahren (in Einvernehmen mit dem betreibenden Verkehrsunternehmen))

Die Möglichkeiten eines Entbindungsverfahrens sind rechtzeitig mit der Genehmigungsbehörde zu erörtern und abzustimmen.

1.3 Festlegung der zu bündelnden Verkehre

Das Linienbündelungskonzept umfasst sämtliche Linien, für die der Aufgabenträger federführend zuständig ist. Das sind alle Linien, die ausschließlich Westerwaldkreis verkehren sowie bestimmte ein- und ausbrechende Buslinien.

Die nachfolgend dargestellten **grenzüberschreitenden Linien** in benachbarte Landkreise werden wie folgt bei der Linienbündelung berücksichtigt (siehe Tabelle 2).

Auch wenn einzelne Linien nicht im Linienbündelungskonzept des Westerwaldkreises berücksichtigt werden sollen, hat dies keine Auswirkungen auf die Zuständigkeit des Aufgabenträgers für die Nahverkehrsplanung dieser Linie in seinem Gebiet. Umgekehrt trifft dies auch auf die Linienabschnitte in benachbarten Gebietskörperschaften zu.

In der nachfolgenden Tabelle werden die Linienbezeichnungen gemäß dem Fahrplanstand November 2020 aufgelistet. Vor dem Hintergrund der bereits bestehenden Planungen zum ÖPNV-Konzept Nord des Zweckverband SPNV-Nord und des Landes Rheinland-Pfalz und den damit verbundenen Änderungen in der Liniennummerierung respektive der teilweise bestehenden Änderung der Linienführungen (siehe Tabelle 1), werden die davon maßgeblich tangierten Linien in der nachfolgenden Tabelle mit einem Vermerk (*) versehen.

Tabelle 2: Berücksichtigung grenzüberschreitender Linien (Fahrplanstand Dezember 2020)

Linie	Linienweg	Betroffene Gebietskörperschaft	Erörterung	Bündelung durch Linienbündelung WW
LM-11	Limburg/ Hadamar – Hundsangen	LK Limburg-Weilburg	Zugehörigkeit zum Linienbündel LLW – Westerwald 1	Nein
LM-15	Rennerod – Limburg	LK Limburg-Weilburg	Zugehörigkeit zum Linienbündel B-49	Nein
N11	Koblenz – Montabaur	Stadt Koblenz	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Westerwaldkreises	Ja
123	Altenkirchen – Borod – Altenkirchen	LK Altenkirchen	Zugehörigkeit zum Linienbündel Altenkirchen	Nein
124	Altenkirchen – Rodenbach – Altenkirchen	LK Altenkirchen	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Landkreises Altenkirchen	Nein
144	Elgert – Puderbach	LK Neuwied	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Landkreises Neuwied	Nein
160	Hachenburg - Koblenz	LK Neuwied/ Mayen-Koblenz	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Landkreises Neuwied	Nein
180	Hanroth – Dierdorf	LK Neuwied	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Landkreises Neuwied	Nein
270*	Hachenburg - Betzdorf	LK Betzdorf-Gebhardshain	Zugehörigkeit zum Linienbündel Gebhardshain/ Daaden	Nein

Linie	Linienweg	Betroffene Gebietskörperschaft	Erörterung	Bündelung durch Linienbündelung WW
273	Marienstatt – Kirchen	LK Betzdorf-Gebhardshain	Zugehörigkeit zum Linienbündel Gebhardshain/Daaden	Nein
281	Limburg – Wilsenroth/Salz	LK Limburg-Weilburg	Zugehörigkeit zum Linienbündel LLW-Westerwald 1	Nein
319	Koblenz – Höhr-Grenzhausen	LK Mayen-Koblenz	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Westerwaldkreises	Ja
382	Vallendar - Arzbach	LK Mayen-Koblenz	Zugehörigkeit zum Linienbündel Rechte Rheinseite	Nein
408	Borod – Hachenburg/Altenkirchen	LK Altenkirchen	Zugehörigkeit zum Linienbündel Altenkirchen	Nein
410	Wissen - Hachenburg	LK Altenkirchen	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Westerwaldkreises	Ja
437 (ehem. Linie 7)	Vallendarf – Höhr-Grenzhausen	LK Mayen-Koblenz	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Westerwaldkreises	Ja
440	Heiligenroth – Montabaur	VG Montabaur	AST-Verkehr verkehrt nur in der VG Montabaur (durch Stadt beauftragt)	Nein
441	Görgeshausen – Montabaur	VG Montabaur	AST-Verkehr verkehrt nur in der VG Montabaur (durch Stadt beauftragt)	Nein
442	Heilberscheid – Montabaur	VG Montabaur	AST-Verkehr verkehrt nur in der VG Montabaur (durch Stadt beauftragt)	Nein
443	Hübingen – Montabaur	VG Montabaur	AST-Verkehr verkehrt nur in der VG Montabaur (durch Stadt beauftragt)	Nein
444	Welschneudorf – Montabaur	VG Montabaur	AST-Verkehr verkehrt nur in der VG Montabaur (durch Stadt beauftragt)	Nein
445	Horressen – Montabaur	VG Montabaur	AST-Verkehr verkehrt nur in der VG Montabaur (durch Stadt beauftragt)	Nein
446	Montabaur – Augst	VG Montabaur	AST-Verkehr verkehrt nur in der VG Montabaur (durch Stadt beauftragt)	Nein

Linie	Linienweg	Betroffene Gebietskörperschaft	Erörterung	Bündelung durch Linienbündelung WW
447	Stadtgebiet Montabaur	VG Montabaur	AST-Verkehr verkehrt nur in der VG Montabaur (durch Stadt beauftragt)	Nein
455	Bad Marienberg – Daaden	LK Altenkirchen	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Westerwaldkreises	Ja
456	Nassau/Bad Ems – Montabaur	LK Rhein-Lahn	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Westerwaldkreises	Ja
458	Laurenburg – Montabaur	LK Rhein-Lahn	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Westerwaldkreises	Ja
460*	Koblenz – Montabaur	Stadt Koblenz	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Westerwaldkreises	Ja
464	Dierdorf - Montabaur	LK Neuwied	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Westerwaldkreises	Ja
465	Vallendar – Höhr-Grenzhausen	LK Mayen-Koblenz	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Westerwaldkreises	Ja
481*	Westerburg – Montabaur	LK Limburg-Weilburg	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Westerwaldkreises	Ja
485*	Koblenz – Siershahn	LK Mayen-Koblenz	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Westerwaldkreises	Ja
520	Rennerod - Herborn	LK Lahn-Dill	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Lahn-Dill-Kreises	Nein
521	Rennerod – Herborn	LK Lahn-Dill	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Lahn-Dill-Kreises	Nein
557	Bad Ems - Eitelborn	LK Rhein-Lahn	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Rhein-Lahn-Kreises	Nein

Linie	Linienweg	Betroffene Gebietskörperschaft	Erörterung	Bündelung durch Linienbündelung WW
575	Nentershausen – Diez	LK Rhein-Lahn	Zugehörigkeit zum Linienbündel Diez	Nein
960	Mörlen/ Dreisbach – Bad Marienberg	LK Altenkirchen	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Westerwaldkreises	Ja
966 ³	Nauort – SZ Bendorf	LK Mayen-Koblenz	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Westerwaldkreises	Ja
970	Deesen - Vallendar	LK Mayen-Koblenz	Verkehrsfunktion überwiegend im Verkehrsraum des Westerwaldkreises	Ja

1.4 Festlegung der Linienbündel im Landkreis Westerwald

Anhand der genannten Kriterien für die Linienbündelung im Landkreis Westerwald werden die im Folgenden dargestellten Linienbündel festgelegt (siehe Karte 17 + Karte 18 im Kartenband). Die maßgebliche Begründung für das jeweilige Linienbündel wird jeweils zusammengefasst vorangestellt. Die Linienbezeichnungen in der nachfolgenden Festlegung der Linienbündel entsprechen dem Fahrplanstand Dezember 2020. Die neuen Linienbezeichnungen der Linien sind der Tabelle 1 im Kapitel 1 zu entnehmen bzw. werden in Klammern geschrieben hinzugefügt.

1.4.1 Linienbündel „Hachenburg“

Linienbündel „Hachenburg“	
Raumstruktur und verkehrliche Ausrichtung	Im Linienbündel „Hachenburg“ sind die Linien gebündelt, die im Wesentlichen die Verbandsgemeinde Hachenburg erschließen und zukünftig ein integriertes und aufeinander abgestimmtes Bedienungsangebot für den Hauptkorridor Limburg – Westerbürg-Hachenburg/ Altenkirchen sowie für den Grundkorridor Selters – Hachenburg aufweisen sollen. Berücksichtigung der heutigen Linienverläufe und Ausrichtung von Verkehren auf das Mittelzentrum Hachenburg sowie auf die Schulstandorte in Hachenburg und Marienstatt
Größe	Größe des Linienbündels: ca. 150.000 Linienkilometer pro Jahr
Betrieb	Mögliche betriebliche Verknüpfungspunkte der Linien im Linienbündel bestehen in/am:

3 Ausschließliche Berücksichtigung der Teilstrecke Nauort – Schulzentrum Benzdorf im Linienbündelungskonzept Westerwaldkreis

Linienbündel „Hachenburg“		
	Hachenburg Markt bzw. Hachenburg Bahnhof, Hattert Bahnhof	
Hinweis	Bezugnehmend auf das ÖPNV Konzept Nord des Landes Rheinland-Pfalz soll auf der Relation der Linie 270 sowie auf der zukünftigen Linie 410 (heutige Linie 115 bzw. 415) ein Stundentakt mit zusätzlichen Verstärkerfahrten Mo-Fr in der HVZ; in der NVZ/SVZ sowie an den Wochenenden ein Zweistundentakt eingerichtet werden. Zukünftig ggf. Entflechtungen von bestehenden Linien sowie Einrichtung zusätzlicher Linie als Verstärkerlinien im Schulverkehr.	
Begründung	Vorteile für die Fahrgäste durch ein integriertes, vernetztes Angebot im Bezug der auf das Mittelzentrum Hachenburg sowie auf die SPNV-Trasse der RB90 zu- laufenden Verkehre	
Linien im Linienbündel		
Linie	Linienweg	Genehmigungslaufzeit
410	Wissen - Hachenburg	06.06.2028
411	Mörsbach – Hachenburg und zurück	06.06.2028
412	Gehlert – Hachenburg und zurück	06.06.2028
413	Borod – Hachenburg und zurück	31.07.2022
415	Herschbach – Wahlrod – Hattert – Hachen- burg/ Marienstatt	08.12.2028
430	Steinebach – Hachenburg und zurück	30.09.2025
431	Hachenburg – Selters	30.09.2025
433	Hachenburg – Alpenrod – Dreifelden und zurück	30.09.2025
Harmonisierungszeitpunkt Genehmigungslaufzeit		10.12.2028

1.4.2 Linienbündel „Selters“

Linienbündel „Selters“	
Raumstruktur und verkehrliche Ausrichtung	Integriertes und aufeinander abgestimmtes Bedienungsangebot für den Hauptkorridor Montabaur - Selters sowie dessen Verlängerung für den Grundkorridor Selters – Hachenburg in Ergänzung zum Grundkorridor Selters – Altenkirchen mit systemrelevanten Verknüpfungspunkt Dierdorf im LK Altenkirchen sowie Berücksichtigung von Linien, welche die Erschließung der VG Selters übernehmen. Berücksichtigung der heutigen Linienverläufe und Ausrichtung von Verkehren auf die Grund- und Mittelzentren Selters, Wirges, Dernbach und Montabaur sowie auf die Schulstandorte in diesen.
Größe	Größe des Linienbündels: ca. 670.000 Linienkilometer pro Jahr
Betrieb	Mögliche betriebliche Verknüpfungspunkte der Linien im Linienbündel bestehen in/am:

	Herschbach (UWW), Brunnen Montabaur, Bahnhof sowie Montabaur, Konrad-Adenauer-Platz Selters, Markt Siershahn, Bahnhof bzw. Konrad-Adenauer-Platz Wirges, Mitte	
Organisation	Insbesondere für die Linien die Landkreisgrenzen übergreifend verkehren, ist aufgrund beidseitiger Bedarfe eine enge Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern in Hinblick auf die verkehrliche Weiterentwicklung der Linienangebote vorzusehen.	
Hinweis	Bezugnehmend auf das ÖPNV Konzept Nord des Landes Rheinland-Pfalz sind in dem Teilraum sowohl die Linie 410 (heutige Linie 115 bzw. 415) als auch die Linie 425 (Strecke wird heute durch die Linie 464 angebunden) als regionale bzw. lokale Linien des Hauptnetzes ausgewiesen.	
Begründung	Vorteile für die Fahrgäste durch ein integriertes, vernetztes Angebot im Bezug der auf die Kreisstadt Montabaur zulaufenden Verkehre mit Verkehrsknotenpunkt RB 29/ ICE-Trasse Köln-Rhein/Main. Weiterentwicklung des Netzes für ein verbessertes ÖPNV-Angebot in der VG Selters (Flächenerschließung).	
Linien im Linienbündel		
Linie	Linienweg	Genehmigungslaufzeit
115 bzw. 415 (zukünftig 410)	Hachenburg – Selters – Montabaur	08.12.2028
432	SV: Hartenfels – Steinen – Selters	30.09.2025
434	SV: Herschbach – Ewighausen	30.09.2025
435	SV: Ewighausen – Selters	30.09.2025
436	Kindergarten: Ewighausen – Wölferlingen	30.09.2025
461	Dierdorf/Selters – Ransbach - Siershahn	31.07.2026
464 / 471	Dierdorf/Hachenburg – Herschbach – Siershahn – Montabaur	14.09.2028
	Caan – Selters	
958	Mogendorf/Helferskirchen – Wirges	16.05.2024
Harmonisierungszeitpunkt Genehmigungslaufzeit		09.12.2028

1.4.3 Linienbündel „Kannenbäckerland“

Linienbündel „Kannenbäckerland“		
Raumstruktur und verkehrliche Ausrichtung	Integriertes und aufeinander abgestimmtes Bedienungsangebot für den Hauptkorridor Wirges – Koblenz sowie Berücksichtigung von Linien, die vorrangig die Verbandsgemeinden Ransbach-Baumbach und Höhr-Grenzhausen erschließen. Berücksichtigung der heutigen Linienverläufe und Ausrichtung von Verkehren auf die Verbandsgemeindesitze sowie das angrenzende Oberzentrum Koblenz sowie die Schulstandorte in Höhr-Grenzhausen, Ransbach-Baumbach sowie Vallendar.	
Größe	Größe des Linienbündels: ca. 1,2 Mio. Linienkilometer pro Jahr	
Betrieb	Mögliche betriebliche Verknüpfungspunkte der Linien im Linienbündel bestehen in/am: Höhr-Grenzhausen, Schulzentrum; Neuhäusel, Hauptstraße; Ransbach-Baumbach, Kirche	
Organisation	Insbesondere für die Linien die Landkreisgrenzen übergreifend verkehren, ist aufgrund beidseitiger Bedarfe eine enge Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern in Hinblick auf die verkehrliche Weiterentwicklung der Linienangebote vorzusehen.	
Hinweis	Bezugnehmend auf das ÖPNV Konzept Nord des Landes Rheinland-Pfalz ist eine Änderung des Linienverlaufs der heutigen Linie 485 (als regionale Hauptlinie 430) zur westlichen Erschließung Vallendars vorgesehen. Ergänzt wird diese durch die lokale Hauptlinie 431, die der heutigen Linie 7 in ihrem Linienverlauf entspricht.	
Begründung	Vorteile für die Fahrgäste durch ein integriertes, vernetztes Angebot mit Ausrichtung auf das Oberzentrum Koblenz sowie die Verbandsgemeindesitze Höhr-Grenzhausen und Ransbach-Baumbach.	
Linien im Linienbündel		
Linie	Linienweg	Genehmigungslaufzeit
437 (ehemals Linie 7)	Vallendar – Höhr-Grenzhausen	11.12.2030
319	Siershahn – Haiderbach/Ransbach – Höhr-Grenzhausen – Koblenz/Neuwied	30.04.2024
462	Montabaur – Siershahn – Höhr-Grenzhausen – Bendorf	14.12.2028
465	Neuhäusel/ Vallendar – Hilscheid – Höhr-Grenzhausen	31.12.2021
472	SV: Freirachdorf – Ransbach-Baumbach	08.12.2028
485 (zukünftig 430)	Koblenz – Weitersburg – Höhr-Grenzhausen – Wirges – Siershahn (– Montabaur)	09.12.2028
964	Oberhaid/ Nauort – Ransbach – Baumbach	31.07.2026
968	Hundsorf – Höhr-Grenzhausen	15.05.2024
970	Deesen – Vallendar	11.12.2021
Harmonisierungszeitpunkt Genehmigungslaufzeit		12.12.2030

1.4.4 Linienbündel „Südlicher Westerwald“

Linienbündel „Südlicher Westerwald“		
Raumstruktur und verkehrliche Ausrichtung	Im Linienbündel „Südlicher Westerwald“ sind die Linien gebündelt, die im Wesentlichen den südlichen Teilraum der Verbandsgemeinde Montabaur erschließen. Zusätzlich Berücksichtigung eines integriertes, aufeinander abgestimmtes Bedienungsangebot mit Ausrichtung zur Kreisstadt Montabaur sowie zum Hauptkorridor Montabaur-Koblenz Berücksichtigung der heutigen Linienverläufe und Ausrichtung von Verkehren auf die Kreisstadt Montabaur mit SPNV- und ICE-Halt.	
Größe	Größe des Linienbündels: ca. 780.000 Linienkilometer pro Jahr	
Betrieb	Mögliche betriebliche Verknüpfungspunkte der Linien im Linienbündel bestehen in/am: Montabaur, Bahnhof sowie Montabaur, Konrad-Adenauer-Platz Neuhäusel, Hauptstraße	
Organisation	Insbesondere für die Linien die Landkreisgrenzen übergreifend verkehren, ist aufgrund beidseitiger Bedarfe eine enge Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern in Hinblick auf die verkehrliche Weiterentwicklung der Linienangebote vorzusehen.	
Hinweis	Bezugnehmend auf das ÖPNV Konzept Nord des Landes Rheinland-Pfalz ist eine Ausweitung bzw. Stärkung des Bedienungsangebotes der heutigen Linie 460 als regionale Linie des Hauptnetzes insbesondere unter dem Hintergrund der Ausrichtung an das benachbarte Oberzentrum Koblenz. Die Ortschaft Simmern wird zukünftig durch die neu eingeführten lokalen Ergänzungslinien 461, 462 und 463 (2. Ordnung) bedient. <u>Funktion/Begründung der Linie 460:</u> • Schnelle Verknüpfung der Oberwesterwald-, Unterwesterwald- und ICE-Strecke mit dem Eisenbahnknoten Koblenz • Einbindung des Stadtgebiets Westerbürg in den Verlauf der Linie 460 • Einbindung in den 30er-Umsteigeknoten der RB 90 am Bf Westerbürg (Anschlüsse von/nach Limburg sowie Altenkirchen/Siegen) • Einbindung in den 00er-Umsteigeknoten Koblenz Hbf (dadurch sehr gute Anschlüsse von/nach Bingen/Mainz, Trier/Saarbrücken/Luxemburg, Köln/Bonn)	
Begründung	Vorteile für die Fahrgäste durch ein integriertes, vernetztes Angebot mit Zulauf zur Kreisstadt Montabaur.	
Linien im Linienbündel		
Linie	Linienweg	Genehmigungslaufzeit
116 (zukünftig 460 inkl. 466 Regioradler))	Koblenz – Montabaur – Westerbürg	16.02.2024
454	Cramberg – Holzappel - Nenterhausen	31.05.2024
456	Nassau/ Bad Ems – Welschneudorf – Montabaur	31.05.2024
458	Laurenburg – Montabaur	31.05.2024

Linienbündel „Südlicher Westerwald“		
459	Montabaur – Elgendorf – Heiligenroth	31.05.2024
460	Koblenz – Montabaur	16.02.2024
963	Hübingen/ Dies – Montabaur	31.05.2024
N11	Montabaur – Simmern – Eitelborn – Montabaur	nicht eigenständig konzessioniert
Harmonisierungszeitpunkt Genehmigungslaufzeit		01.06.2024

1.4.5 Linienbündel „Südöstlicher Westerwald“

Linienbündel „Südöstlicher Westerwald“		
Raumstruktur und verkehrliche Ausrichtung	Im Linienbündel „Südöstlicher Westerwald“ sind die Linien gebündelt, die abseits der SPNV-Trasse die aneinandergrenzenden Teilräume der Verbandsgemeinden Montabaur und Wallmerod erschließen. Berücksichtigung der heutigen Linienverläufe und Ausrichtung von Verkehren auf die Schulstandorte in Nentershausen und Montabaur.	
Größe	Größe des Linienbündels: ca. 160.000 Linienkilometer pro Jahr	
Betrieb	Mögliche betriebliche Verknüpfungspunkte der Linien im Linienbündel bestehen in/am: Meudt, Meudt-Eisen Montabaur, Bahnhof Wallmerod, Volksbank	
Hinweis	Bezugnehmend auf das ÖPNV Konzept Nord des Landes Rheinland-Pfalz ist eine Entflechtung der heutigen Linie 481 vorgesehen sowie damit verbunden die zukünftige Einrichtung von zusätzlichen Verstärkerfahrten im Schulverkehr. Zukünftig Verlängerung der Linie LM-11 bis Salz über Steinefrenz, Wallmerod und Bilkheim angedacht (Mo-Fr T120 + Verstärkerfahrten).	
Begründung	Vorteile für die Fahrgäste durch ein integriertes, vernetztes Angebot im Bezug der auf die Kreisstadt Montabaur mit Verkehrsknotenpunkt RB 29/ ICE-Trasse Köln-Rhein/Main.	
Linien im Linienbündel		
Linie	Linienweg	Genehmigungslaufzeit
450	Montabaur – Nentershausen – Diez – Limburg	31.05.2024
453	Linie Gelbachtal	31.05.2024
995	Ettersdorf – Montabaur	31.05.2024
996	Großholbach – Girod	31.05.2024
997	Boden/ Heiligenroth – Nentershausen	31.05.2024
998	Boden – Ruppach-Goldhausen	31.05.2024

Linienbündel „Südöstlicher Westerwald“	
Harmonisierungszeitpunkt	Genehmigungslaufzeit
	01.06.2024

1.4.6 Linienbündel „Nordöstlicher Westerwald“

Linienbündel „Nordöstlicher Westerwald“	
Raumstruktur und verkehrliche Ausrichtung	Integriertes und aufeinander abgestimmtes Bedienungsangebot für den Hauptkorridor Montabaur – Westerbürg sowie Teilkorridor Westerbürg - Hachenburg sowie für die Grundkorridore Westerbürg – Rennerod, Rennerod – Rehe - Herborn, Rennerod – Burbach, Bad Marienberg – Hachenburg sowie Höhn-Bad Marienberg – Betzdorf/Daaden. Im Linienbündel „Hoher Westerwald“ zudem Berücksichtigung der Linien, die die Verbandsgemeinden Bad Marienberg, Rennerod und Westerbürg erschließen (Mix aus Linien im Schulverkehr sowie im Jedermannverkehr) Berücksichtigung der heutigen Linienverläufe und Ausrichtung von Verkehren auf die Verwaltungssitze der Verbandsgemeinden sowie den Schulstandorten in Bad Marienberg, Rennerod, Salz, Westerbürg.
Größe	Größe des Linienbündels: ca. 1,75 Mio. Linienkilometer pro Jahr
Betrieb	Mögliche betriebliche Verknüpfungspunkte der Linien im Linienbündel bestehen in/am: Bad Marienberg, Neuer Weg Höhn, Marktplatz Langenhahn, Bahnhof Rennerod, Busbahnhof Unnau-Korb, Bahnhof Westerbürg, Bahnhof
Organisation	Das Maßnahmenkonzept des NVP sieht die Überprüfung zur Einrichtung einer neuen Verbindung zwischen Rennerod und Burbach vor. Insbesondere für die Linien die Landkreisgrenzen übergreifend verkehren, ist aufgrund beidseitiger Bedarfe eine enge Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträgern in Hinblick auf die verkehrliche Weiterentwicklung der Linienangebote vorzusehen. Für die ebenfalls im Teilraum verkehrenden Linie 481 und Linie 973 erfolgt aufgrund der derzeit bestehenden Konzessionslaufzeiten eine eigenständige Vergabe. In Folge dessen kann für das Linienbündel „Nordöstlicher Westerwald“ ein geeigneter Harmonisierungszeitpunkt der Genehmigungslaufzeiten geschaffen werden.
Hinweis	Bezugnehmend auf das ÖPNV Konzept Nord des Landes Rheinland-Pfalz ist eine Entflechtung der heutigen Linie 116 vorgesehen, wobei diese in zwei regionale Hauptlinien (Linie 470 sowie Linie 480) aufgeteilt wird. Die Strecke der heutigen Linie 480 soll zukünftig durch die verlängerte regionale Hauptlinie 460 bedient werden.

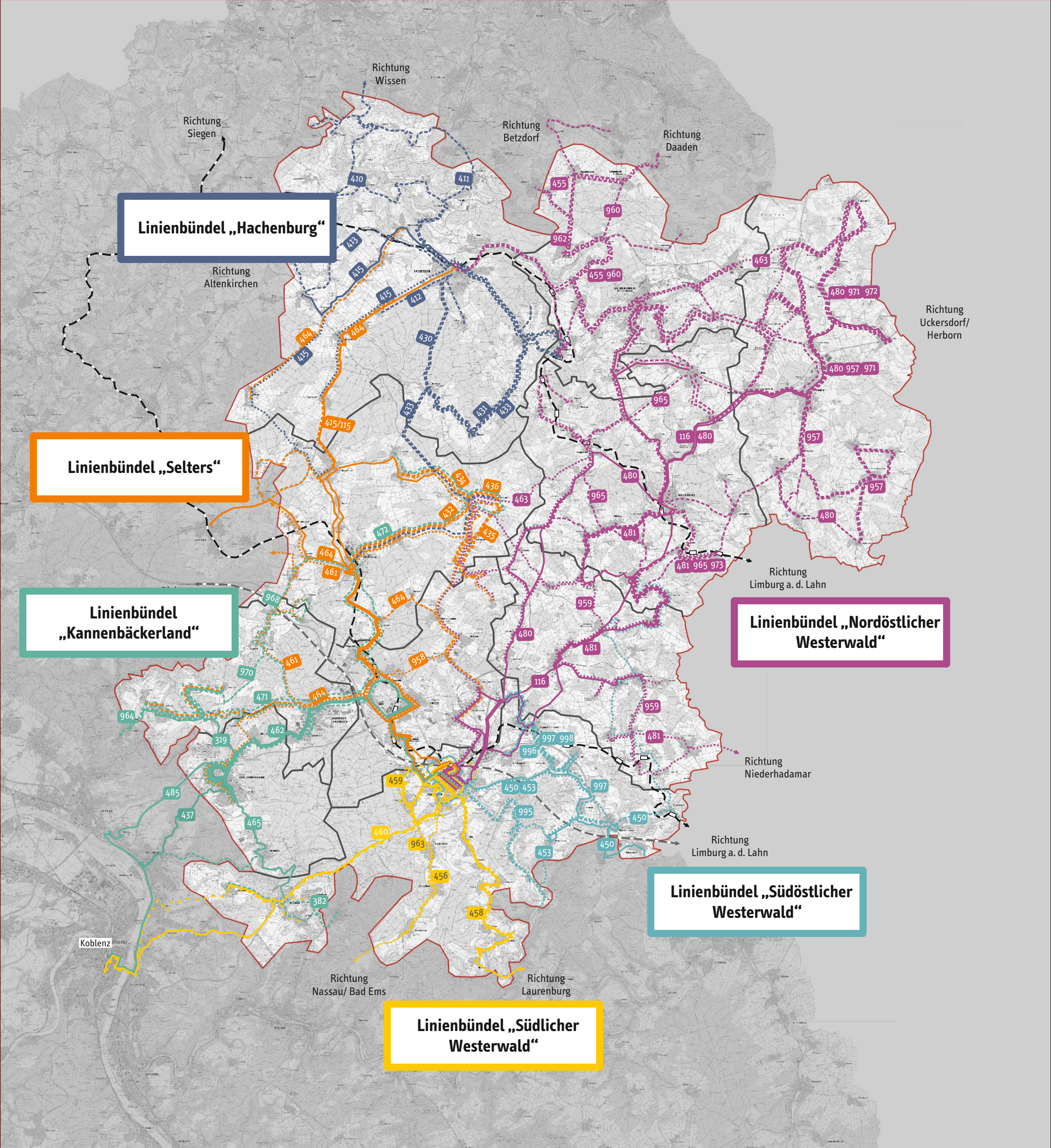
Linienbündel „Nordöstlicher Westerwald“		
Begründung	Vorteile für die Fahrgäste durch ein integriertes, vernetztes Angebot in Bezug auf die östliche Tangentialverbindung mit Ausrichtung zur Kreisstadt Montabaur sowie zum Mittelzentrum Westerburg.	
Linien im Linienbündel		
Linie	Linienweg	Genehmigungslaufzeit
116 (zukünftig 470/ 480 ⁴)	Westerburg – Bad Marienberg/ Rennerod	16.02.2024
455	Bad Marienberg – Daaden	31.05.2024
463	Montabaur – Bad Marienberg – Oberroßbach	11.05.2024
480	Rehe – Westerburg – Montabaur	31.05.2024
481*	Montabaur - Westerburg	27.12.2028*
957*	Neustadt/ Irmtraut – Rennerod	11.11.2025*
959*	Arnshöfen/ Niederahr – Wallmerod	03.08.2026*
960	Mörlen/ Dreisbach – Bad Marienberg	31.05.2024
962	Bad Marienberg – Nistertal – Marienstatt	31.05.2024
965	Höhn/ Brandscheid - Westerburg	31.05.2024
971	Willingen – Rennerod	31.05.2024
972	Zehnhausen – Nister-Möhrenstein	31.05.2024
973*	Salz/ Wallmerod - Rothenbach	04.08.2026*
Harmonisierungszeitpunkt Genehmigungslaufzeit		01.06.2024

*Aufgrund des Betriebsbeginns der regionalen Hauptlinie 460 im August 2024 und um ein geschlossenes Konzept für das östliche und südliche Kreisgebiet umsetzen zu können, wird der Harmonisierungszeitpunkt für das Linienbündel Nordöstlicher Westerwald, trotz der hier mit Sternchen gekennzeichneten Genehmigungslaufzeiten die noch über den geplanten Harmonisierungszeitpunkt hinauslaufen, für den 01.06.2024 festgesetzt. Von Seiten des betroffenen Verkehrsunternehmens wurde die Bereitschaft signalisiert, sich vorzeitig von der Betriebspflicht entbinden zu lassen, um entsprechende verkehrliche und organisatorische Vorteile realisieren zu können. Sollte dies widerwartend nicht realisiert werden können, werden die hier gekennzeichneten Linien aus dem Linienbündel herausgenommen.

4 Zukünftige Linien 470/480 sind in Westerburg planerisch mit der künftigen Linie 460 zu verknüpfen

I Kartenband

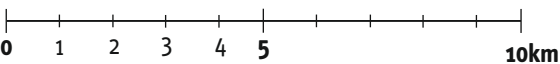
ENTWURF



Fortschreibung Nahverkehrsplan
des Westerwaldkreises

Karte 17: Linienbündel Westerwaldkreis Status Quo

Kartengrundlage: © GeoBasis-DE/ LVermGeoRP 2019, dl-de/by-2-0,
www.lvermgeo.rlp.de [Daten bearbeitet]
Bearbeitungsstand: Dezember 2020



plan mobil

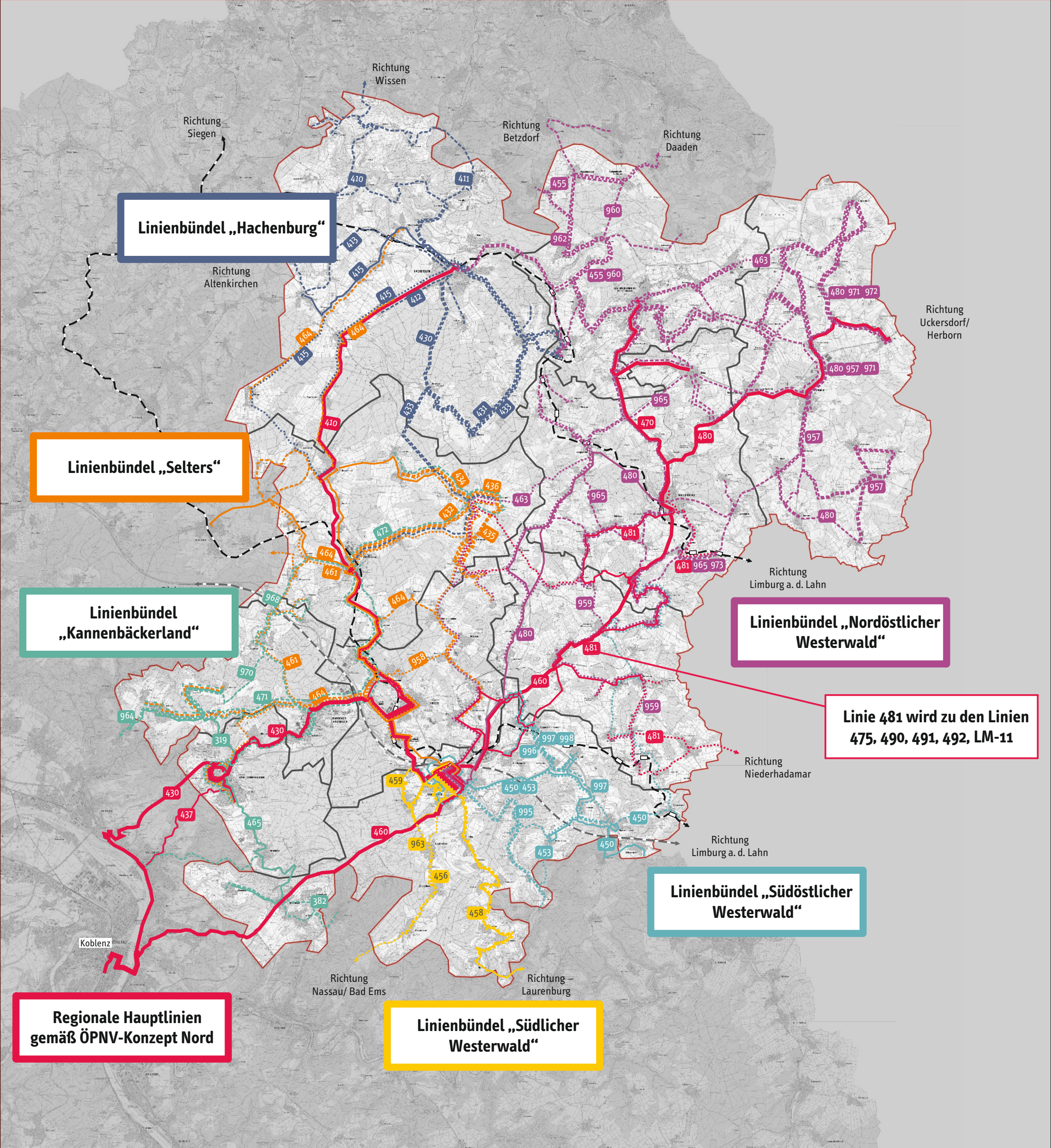
VERKEHRSKONZEPTE
MOBILITÄTSPLANUNG
Ludwig-Erhard-Straße 8 34131 Kassel
info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de

Bestandsnetz

- Buslinie
- Schulfahrten/ Fahrt mit eingeschränktem Angebot
- Einzelfahrten
- SPNV-Trasse mit Bahnhalt
- SPNV-Schnellfahrtrasse

Grenzen

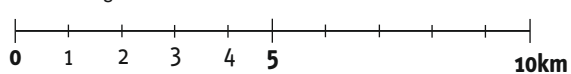
- Kreisgrenze
- Verbandsgemeinde



Fortschreibung Nahverkehrsplan
des Westerwaldkreises

Karte 18: Linienbündel Westerwaldkreis Planung

Kartengrundlage: © GeoBasis-DE/ LVermGeoRP 2019, dl-de/by-2-0,
www.lvermgeo.rlp.de [Daten bearbeitet]
Bearbeitungsstand: Dezember 2020



plan mobil

VERKEHRSKONZEPTE
MOBILITÄTSPLANUNG
Ludwig-Erhard-Straße 8 34131 Kassel
info@plan-mobil.de www.plan-mobil.de

Bestandsnetz

-  Buslinie
-  Schulfahrten/ Fahrt mit eingeschränktem Angebot
-  Einzelfahrten
-  SPNV-Trasse mit Bahnhalt
-  SPNV-Schnellfahrtrasse

Grenzen

-  Kreisgrenze
-  Verbandsgemeinde

Institution	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Verkehrsunternehmen			
DB Regio Bus, Region Mitte	Generell erscheint uns das Konzept schlüssig. Änderungserfordernis zu Bündelgrößen und Bündelzuschnitten sehen wir nicht.	Kenntnisnahme	-
	Unsere Anmerkungen zu Laufzeiten entnehmen Sie unserer beigefügten Aufstellung. Zu nicht aktuellen Laufzeiten aus der LiBü-Planung haben wir die tatsächlichen Laufzeiten vermerkt.	Berücksichtigung	Einzelne Laufzeiten wurden überprüft und angepasst
	Bündelübergreifend fällt auf, dass der Harmonisierungszeitpunkt 01.08.2024 auf 01.06.2024 vorverlegt werden könnte, um für eine Vielzahl von zum 31.05.2024 auslaufenden Linien Zwischenlösungen zu vermeiden.	Berücksichtigung	Eine neue Festsetzung des Genehmigungszeitpunktes im Jahr 2024 auf den 01.06.2024 wurde für die Linienbündel Südlicher Westerwald, Südöstlicher Westerwald und Nordöstlicher Westerwald vorgenommen. Der Hinweis zur Gesprächsbereitschaft, tatsächliche Laufzeiten auf den Harmonisierungszeitpunkt zu verkürzen wurde zur Kenntnis genommen.
FriBus	Die Linienbündel sind (mit Ausnahme der Linienbündel "Hachenburg" und "Südöstlicher Westerwald") für die typischen mittelständischen Busunternehmen (bis 10 Mio. Eur Jahresumsatz) zu groß. Die Erfahrungen aus den bisher durchgeführten Vergabeverfahren im nördlichen Rheinland-Pfalz zeigen, dass diese Unternehmen im Wettbewerb gegen Konzerne und gegen die großen und finanzstarken Mittelständler kaum eine Chance haben. Erschwerend kommt hinzu, dass in den neu vergebenen Linienbündeln deutlich weniger Subunternehmerleistungen vergeben werden als bisher. Damit droht den kleinen Mittelständlern das wesentliche Unternehmensstandbein wegzubrechen.	Kenntnisnahme	Eine Teilnahme am Genehmigungs- oder Ausschreibungswettbewerb kann auch in Form von Unternehmenskooperationen stattfinden
	Bisher gibt es ein - für den Westerwaldkreis - teures Nebeneinander von Linien- und Freistellungsverkehren. Daher sollten die Freistellungsverkehre - bis auf wenige Ausnahmen im Behindertenverkehr - in den Linienverkehr integriert werden.	Kenntnisnahme	-
	Aus unserer Sicht sollten für einen fairen Wettbewerb die Linienbündel nicht mehr als 10-15 Fahrzeuge umfassen. Dieses Ziel konkurriert allerdings mit dem Ansinnen, die Linienverkehre umfassend neu zu planen, Freistellungsverkehre zu integrieren und die heute bestehenden Synergien bei der Leistungserstellung nicht zu zerschlagen. Daher werden wir in nur einem Fall empfehlen, ein Linienbündel zu teilen. Stattdessen schlagen wir in vielen Fällen vor, das Linienbündel in der geplanten Größe zu belassen, aber die Vergabe in zwei Losen vorzusehen.	Kenntnisnahme	-

Institution	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	Dieses Vorgehen hat den Vorteil, dass zunächst die umfassende Planung für ein größeres Gebiet erfolgen kann und erst anschließend die Teilung des Linienbündels in zwei Lose so vorgenommen wird, dass möglichst wenige Synergien verloren gehen.		
	In einigen Linienbündeln unterscheiden sich die Laufzeiten der Linien stark. Daher ist es sinnvoll, schon jetzt Interimsbündel festzulegen, die bis zum Start der eigentlichen Linienbündel vergeben werden. Diese können auch linienbündelübergreifend sein, sofern die betroffenen Linienbündel den gleichen Harmonisierungszeitpunkt aufweisen.	Kenntnisnahme	-
	Die Linie 962 sollte dem Linienbündel Nördlicher Westerwald (Details siehe unten) zugeordnet werden. Dies hat folgende Gründe: - Die betrieblichen Synergien bei der Leistungserstellung bestehen schon heute zu den Linien im Raum Bad Marienberg. Diese Synergien sollten nicht zerschlagen werden. Im Linienbündel Hachenburg gibt es diese Synergien nicht. - Die Genehmigung der Linie 962 endet am 01.06.2024. Diese Laufzeit passt besser zu den Linien im Raum Bad Marienberg (ebenfalls 01.06.2024) und nicht zum geplanten Start des Linienbündels Hachenburg (10.12.2028).	Berücksichtigung	Die Zuordnung wurde geändert. Die Linie 962 wurde dem Linienbündel Nordöstlicher Westerwald zugeordnet
	Für die Zeit bis zum Start des Linienbündels Hachenburg sollte ein Interimslinienbündel aus den Linien 430, 431, 432, 433, 434, 435, 436 (bündelübergreifend, Genehmigungen laufen alle am 30.09.2025 aus) gebildet werden, um die dort bestehenden betrieblichen Synergien zu erhalten.	Kenntnisnahme	-
	Die Linie 472 sollte dem Linienbündel „Kannenbäckerland“ zugeordnet werden, da betriebliche Synergien zu den Linien dieses Linienbündels bestehen. Im Gegenzug sollte die Linie 471 dem Linienbündel „Selters“ zugeordnet werden, da schon heute die betrieblichen Synergien zu diesem Linienbündel genutzt werden, die es zum Linienbündel „Kannenbäckerland“ nicht gibt.	Berücksichtigung	Die Zuordnung wurde entsprechend geändert.
	Da das Linienbündel „Selters“ vergleichsweise groß ist (ca. 25 Busse), sollte es in zwei Losen vergeben werden.	Kenntnisnahme	Eine Teilnahme am Genehmigungs- oder Ausschreibungswettbewerb kann auch in Form von Unternehmenskooperationen stattfinden; im Einzelfall können auch Losbildungen bei der Vergabe der einzelnen Bündel vorgesehen werden.
	Der Harmonisierungszeitpunkt für das Linienbündel "Kannenbäckerland" sollte auf den 14.12.2028 vorgezogen werden, da nur die Linie 437 eine längere Genehmigungslaufzeit hat.	Kenntnisnahme	Der Harmonisierungszeitpunkt orientiert sich an der Linie mit der längsten Genehmigungslaufzeit. Der Harmonisierungszeitpunkt wird dann zum entsprechenden Tag des Fahrplanwechsels gewählt.

Institution	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	Die Linie 472 sollte dem Linienbündel „Kannenbäckerland“ zugeordnet werden, die Linie 471 dem Linienbündel „Selters“ (siehe oben).	Berücksichtigung	Die Zuordnung wurde entsprechend geändert.
	Für die Zeiten bis zum Start der Linienbündel „Selters“ und „Kannenbäckerland“ sollte ein Interimslinienbündel aus den Linien 319, 958 und 968 sowie ein Interimsbündel aus den Linien 461 und 964 gebildet werden, die untereinander große betriebliche Synergien aufweisen.	Kenntnisnahme	-
	Da das Linienbündel "Kannenbäckerland" vergleichsweise groß ist (ca. 30 Busse), sollte es in zwei Losen vergeben werden. Los 1 könnte alle Verkehre des Korridors Montabaur - Höhr-Grenzhausen - Koblenz umfassen (Linie 150, 437, 462 und 485) und Los 2 alle übrigen Linien.	Kenntnisnahme	Eine Teilnahme am Genehmigungs- oder Ausschreibungswettbewerb kann auch in Form von Unternehmenskooperationen stattfinden; im Einzelfall können auch Losbildungen bei der Vergabe der einzelnen Bündel vorgesehen werden.
	Da das Linienbündel "Südlicher Westerwald" vergleichsweise groß ist (ca. 25 Busse), sollte es in zwei Losen vergeben werden. Hierbei bietet sich an, in Los 1 alle Verkehre des Korridors Westerburg - Montabaur - Koblenz zu konzentrieren und in Los 2 die Linien 456 und 458. Die Verkehre der Linie 459 und 963 können je nach Relation und betrieblichen Synergien den beiden Losen 1 und 2 zugeordnet werden.	Kenntnisnahme	Eine Teilnahme am Genehmigungs- oder Ausschreibungswettbewerb kann auch in Form von Unternehmenskooperationen stattfinden; im Einzelfall können auch Losbildungen bei der Vergabe der einzelnen Bündel vorgesehen werden.
	In dem Linienbündel "Südöstlicher Westerwald" existieren noch zahlreiche Freistellungsverkehre, diese sollten in den Linienverkehr integriert werden. Zudem sollte die Linie 454 Cramberg - Nentershausen (FriBus, Genehmigung ab 01.08.2021) diesem Linienbündel zugeordnet werden.	Berücksichtigung	Die Linie 454 wurde aufgenommen. Die planerische Strategie einer möglichen Integration von freigestellten Schulverkehren in den Linienverkehr wird auch vom Westerwaldkreis verfolgt.
	Das Linienbündel Nordöstlicher Westerwald ist sehr groß (ca. 60 Busse). Darüber hinaus existieren in der Region des Linienbündels noch sehr viele Freistellungsverkehre, deren Integration das Linienbündel weiter vergrößern würde. Darum sollte es geteilt werden. Unser Vorschlag ist folgende Teilung: - Linienbündel "östlicher Westerwald" (ca. 25 Busse): - Linie 463 (Abschnitt Wöferlingen - Montabaur) - Linie 480 (Abschnitt Westerburg - Montabaur) - Linie 481 - Linie 959 - Linie 973 - Linienbündel "Nordöstlicher Westerwald" (ca. 35 Busse):	Kenntnisnahme	Der Aufgabenträger hat den Zuschnitt im genannten Bereich nochmals überprüft und nach Abwägung der verschiedenen Bewertungskriterien entschieden, den im Entwurf des Linienbündelungskonzeptes dargestellten Zuschnitt beizubehalten.

Institution	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	- Linie 116 (Abschnitt Bad Marienberg - Westerbürg und Rennerod - Westerbürg) - Linie 455 - Linie 463 (Abschnitt Langenhan - Oberroßbach) - Linie 480 (Abschnitt Rehe - Westerbürg) - Linie 957 - Linie 960 - Linie 962 - Linie 965 - Linie 971 - Linie 972		
	Da das Linienbündel "Östlicher Westerwald" vergleichsweise groß ist (ca. 25 Busse plus Freistellungsverkehre), sollte es in zwei Lose vergeben werden.	Kenntnisnahme	Eine Teilnahme am Genehmigungs- oder Ausschreibungswettbewerb kann auch in Form von Unternehmenskooperationen stattfinden; im Einzelfall können auch Losbildungen bei der Vergabe der einzelnen Bündel vorgesehen werden.
	Da das Linienbündel "Nordöstlicher Westerwald" immer noch vergleichsweise groß ist (ca. 35 Busse plus Freistellungsverkehre), sollte es in zwei Losen vergeben werden. Dabei bietet sich an, Los 1 die Verkehre in der Region Bad Marienberg zuzuordnen, Los 2 die Verkehre in der Region Rennerod.	Kenntnisnahme	Eine Teilnahme am Genehmigungs- oder Ausschreibungswettbewerb kann auch in Form von Unternehmenskooperationen stattfinden; im Einzelfall können auch Losbildungen bei der Vergabe der einzelnen Bündel vorgesehen werden.
	Zusammenfassend besteht unser Vorschlag darin, 7 (statt 6) Linienbündel zu bilden und die Fahrleistungen in insgesamt 12 Losen zu vergeben. Damit hätte das einzelne Los eine Größe von durchschnittlich ca. 15 Fahrzeugen.	Kenntnisnahme	-
	Weiterhin möchten wir vorschlagen, vor der endgültigen Festlegung der Linienbündelung ein Onlinemeeting unter Beteiligung der Kreisverwaltung, des Gutachters, Vertreter der Politik und der Verkehrsunternehmen zu veranstalten. Dabei sollte es sich nicht um eine klassische Anhörung handeln, sondern um ein Arbeitstreffen, bei dem nur strittige Punkte diskutiert werden.	Kenntnisnahme	-
Griesar Reisen	Ransbach-Baumbach ist als sog. Grundzentrum vorgesehen, obwohl es viele wichtige Einrichtungen, eine zentrale Lage und über eine höhere Einwohnerzahl verfügt als Orte aus dem Mittelzentrum.	Kenntnisnahme	-

Institution	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	Als mittelständiges Omnibusunternehmen, das 1928 gegründet wurde, betreiben wir u.a. seit vielen Jahrzehnten die Linie 485 Wirges - Höhr-Grenzhausen und die Linie 437 Höhr-Grenzhausen - Vallendar im Westerwald eigenwirtschaftlich. Die Nachfrage und das Kundenverhalten können wir insbesondere auf diesen Strecken sehr gut beurteilen und haben es seit den 1950er Jahren im Blick. Diese beiden Linien basieren -wie üblich im Überlandlinienverkehr- auf der Beförderung von Schülerinnen. Zusätzlich bieten wir auf diesen Linienfahrplänen ein bedarfsgerechtes Angebot an und befördern darum auch viele Personen, die aus beruflichen oder privaten Zwecken unterwegs sind. Eine Erweiterung des Linienangebotes wurde aber auf diesen Linien, ebenso wie auf den von Ihnen vorgesehenen Linienbündeln, dazu führen, dass eigenwirtschaftliche Verkehre von den Verkehrsunternehmen nicht mehr angeboten werden können.	Kenntnisnahme	-
	Leider können wir aufgrund der bisher vorliegenden Informationen zu dem Linienbündelkonzept des Westerwaldkreises noch nicht den genauen Umfang der Bündel ersehen. Hierzu benötigen wir weitere Unterlagen, um die erforderlichen Linienbusse und Fahrpersonale je Bündel ermitteln zu können. Abhängig von diesen Größen, von den vorgeschriebenen Fahrzeugstandards etc. müssen wir entscheiden, ob wir als Unternehmen mit derzeit 45 MitarbeiterInnen überhaupt an einer Vergabe der Linienbündel teilnehmen können und ob wir somit überhaupt noch Verkehre im Westerwald durchführen können. Z.B. das Linienbündel „Kannenbäckerland“, das direkt vor unserer Haustüre liegt und in dem unsere o.g. Linien 485 und 437 integriert werden sollen, scheint für ein privates Verkehrsunternehmen zu umfassend und zu groß zu werden. Das wiederum hatte gravierende Folgen für die privaten Verkehrsunternehmen, die im Westerwald ansässig sind und auch gerne in der Zukunft vor Ort tätig sein möchten. Der Fehler zu große Linienbündel zu konzipieren wurde in anderen Bundesländern bereits gemacht und in der Folge hat sich die Zahl der (privaten) Verkehrsunternehmen und somit der Marktteilnehmer insgesamt stark reduziert. Die Preisentwicklung von zunächst niedrigen Angebotspreisen zu hohen Angebotspreisen aufgrund der Verringerung der Anbieter auf diesem Markt lässt sich damit vorhersehen.	Kenntnisnahme	Eine Teilnahme am Genehmigungs- oder Ausschreibungswettbewerb kann auch in Form von Unternehmenskooperationen stattfinden; im Einzelfall können auch Losbildungen bei der Vergabe der einzelnen Bündel vorgesehen werden.
	Wir möchten darum nochmals dafür plädieren, die vorgelegten großen Linienbündel (insbesondere „Kannenbäckerland“ und „Nordöstlicher Westerwald“) zu verkleinern. Die dargestellten Linienbündel sind räumlich und verkehrlich gut begründet, aber sie unterscheiden sich in ihrer Größe zu sehr.	Kenntnisnahme	Aus Sicht des Aufgabenträgers ist die Größe der Linienbündel angemessen und auf die bestehende Unternehmensstruktur in der Gesamtregion ausgerichtet
	Bei der Verkehrsplanung darf auch die Anbindung der kleinen Orte im Westerwaldkreis nicht verschlechtert werden. Durch den Aufbau von Hauptverkehrsachsen können diese Orte nicht	Kenntnisnahme	Der Nahverkehrsplan des Westerwaldkreises beinhaltet neben Aussagen zur Verbindungsqualität

Institution	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	mehr oder nur noch am Ortsrand angedient werden. Dies wäre für alle und insbesondere für ältere Menschen, SchülerInnen etc. ein gravierender Nachteil und kann nicht das Ziel des ÖPNV sein. Das Zubringen von diesen Zielgruppen aus kleineren bis mittelgroßen Ortsgemeinden zur Hauptlinie kann nicht eigenwirtschaftlich von den Verkehrsunternehmen durchgeführt werden und erfordert somit erhebliche öffentliche Zuschüsse. Zudem werden Umstiege erforderlich, die ein Hindernis für die Nutzung des ÖPNV bedeuten und die Attraktivität für die Einwohner der schlechter bedienten Ortsgemeinden erheblich senken wird. In der Bildung einer Hauptachse sehen wir deutliche Nachteile gegenüber dem bestehenden Liniennetz.		und zum Ziel einer möglichst direkten und schnellen Anbindung der Zentren und Achsen im Kreisgebiet auch Anforderungen der Bedienung der kleineren Orte und der Verknüpfung.
	Es sollten Linienbündel mit maximal 10 Fahrzeugen/Fahrpersonalen gebildet werden, um auch die ansässigen mittelständischen (Familien-)Betriebe nicht vom Wettbewerb auszuschließen. Mittel- und langfristig wird durch die Vielzahl von kleineren bis großen Verkehrsunternehmen sichergestellt, dass alle Verkehre durchgeführt werden können und dass keine Übersteuerung durch Unternehmen mit Monopolstellung vorgenommen werden kann."	Kenntnisnahme	Der Aufgabenträger hat bei der Konzeption der Linienbündel neben raumstrukturellen und verkehrlichen Rahmenbedingungen auch die Wirtschaftlichkeit der Bedienungsangebote in den einzelnen Teilnetzen zu berücksichtigen.
	Eine angemessene Taktdichte ist zu wählen und die Zeiten des täglichen Linienbeginns und des Linienendes sind entsprechend der Nachfrage der Fahrgäste festzulegen. Leerfahrten belasten die öffentlichen Haushalte unnötig ohne einen Vorteil zu bieten.	Kenntnisnahme	Die Taktdichte ist in den Anforderungen des Nahverkehrsplans durch den Aufgabenträger und durch die dazugehörige politische Willensbildung festgelegt.
	Die Personalknappheit der Branche ist zu beachten; z.Zt. fehlen bundesweit Omnibusfahrer/innen und für die folgenden Jahren ist laut der Verbände keine Verbesserung in Sicht	Kenntnisnahme	-
	Die Ausstattung der Linienfahrzeuge sollte so vorgeschrieben werden, dass sie angemessen ist und nicht zu unnötigen Anschaffungskosten führt, die sich auf die Angebotspreise der Verkehrsunternehmen bei Ausschreibungen auswirken werden und Mehrkosten für den Kreis bedeuten werden.	Kenntnisnahme	Der Aufgabenträger stellt grundlegende Anforderungen an die Fahrzeugqualität im Nahverkehrsplan dar und konkretisiert diese im Rahmen der wettbewerblichen Vergaben
	Der Vorrang der Eigenwirtschaftlichkeit ist zu beachten und die bisher eigenwirtschaftlich gut funktionierenden, historisch gewachsenen Linienverbindungen sollten nicht zerschlagen werden. Diese wurden von den jeweiligen Verkehrsunternehmen ins Leben gerufen und funktionieren bereits seit vielen Jahrzehnten ohne öffentliche Zuschüsse	Kenntnisnahme	-
Meso and more GmbH	Aus den Erfahrungen unserer bisher eigenwirtschaftlich betriebenen Linien können wir von einem nur geringen Bedarf an freiem Verkehr festhalten. Die Bedürfnisse lassen sich auf den	Kenntnisnahme	-

Institution	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	Schülerverkehr minimieren. Die Nachfrage nach Berufs- und auch Freizeitfahrten innerhalb unseres Konzessionsbereiches ist minimal.		
	Fahrplaneinschränkungen mussten unsererseits bisher durchgeführt werden, da eine entsprechende Nutzung der Angebote nicht gegeben war. Diese Erfahrungen können auch durch die vorgesehenen Bündelungen nicht ad-hoc umgekehrt werden. In den Flächenlandkreisen herrscht nach wie vor noch eine überdurchschnittliche hohe PKW-Dichte, die zu einem stetig ansteigenden Individualverkehr führt. Auch der Eintritt zum Verbund und die Anwendung des Verbundtarifes haben zu keinen Verbesserungen geführt. Hier erscheint der Verbundfahrpreis, in den jeweils nachgefragten Fahrtrelationen, für die Kunden zu hoch. Lukrative Angebote für potenzielle Fahrgäste fehlen, würden auch nichts bringen, da andererseits bisher das Fahrtenangebot ständig zurückgefahren werden musste. Dieser Kreislauf ist auch mit den hier dargestellten Bündelungen nicht aufzuhalten.	Kenntnisnahme	-
	Konkret zum Entwurf bleibt anzumerken: Je nördlicher man im Kreis kommt, nehmen die Angebote bezogen auf die einzelnen Ortschaften ab. Dies wird auch durch die gravierend unterschiedlichen Jahres-Kilometer Leistungen in den einzelnen Linienbündel sehr deutlich. Im Bereich der VG Hachenburg begnügt sich das Angebot auf den notwendigen Schülerverkehr mit einer Regio Linie, die allerdings auch nicht alle Ortschaften tangiert.	Kenntnisnahme	-
	Der Übergang in den Nachbarkreis AK wird vollkommen den Angeboten des LK AK überlassen. In den VG Hachenburg und Bad Marienberg werden neben den Regio-Linien lediglich notwendige Schülerverkehre als Angebot des ÖPNV präsentiert. Übergangsverkehre in benachbarte LK werden nicht in Zusammenarbeit mit den Betroffenen angedacht, sondern man betrachtet und bietet lediglich die kreisinternen Verbindungen an.	Kenntnisnahme	Eine Abstimmung mit den benachbarten Aufgabenträger findet sowohl bei der Erstellung des Linienbündelungskonzeptes als auch bei der Erstellung des Nahverkehrsplanes statt
	Letztendlich werden auch nur solche finanziert. Aus den Nachbarkreisen einbrechende Verkehre, werden von diesen finanziert. Hier zeigt sich die Kleinstaaterei der einzelnen Landkreise innerhalb des Verbundes VRM deutlich.	Kenntnisnahme	-
	Die Angebote im südlichen Kreisteil entsprechen vielleicht den Anforderungen des neuen RP Nahverkehrsgesetzes, allerdings im nördlichen Kreisteil wird lediglich der notwendige Schülerverkehr im Rahmen des ÖPNV dargestellt.	Kenntnisnahme	-
	Im Zentrum Montabaur werden auch kleine Gemeinden durch die Nähe zur Kreisstadt gegenüber den Randgebieten bevorteilt.	Kenntnisnahme	-

Institution	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	Kreisweit ist eine eigenwirtschaftliche Darstellung der geforderten Leistungen nicht erfüllbar.	Kenntnisnahme	-
	Bezüglich der Linienbündelung könnte eine bereits heute unternehmensbezogene Zuordnung erkennbar werden.	Kenntnisnahme	Aus Sicht des Aufgabenträgers ist die Größe der Linienbündel angemessen und auf die bestehende Unternehmensstruktur in der Gesamtregion ausgerichtet
	Das gegenüber den restlichen Kreisanteilen dargestellte östliche Bündel ist nicht unschwer dem bereits heute größten Kreiskonzessionär zuzuordnen. Ob dieser sich jedoch nach den neuesten Entwicklungen (Ausschreibungen/Vergaben) zukünftig überhaupt noch im WW Kreis engagiert, bleibt eine spannende Frage. Konzessionsrückgaben sprechen bereits landesweit, eine deutliche Sprache.	Kenntnisnahme	-
	Auch der Bereich im Kreiszentrum farblich dargestellte Bündelungsgedanke lässt gewisse Wunschpartner erkennen. Dies ist auch für den Bereich der VG Selters, VG Bad Marienberg, VG Hachenburg, VG Rennerod erkennbar. Die gewählten Farbgestaltungen lassen eine Verbindung zu heutigen, noch eigenwirtschaftlich verkehrenden Konzessionären, nicht verkennen.	Kenntnisnahme	-
	Aufgrund der engen wirtschaftlichen, verkehrs- und auch schulbezogenen Beziehungen zwischen den VG Hachenburg, Bad Marienberg, Rennerod, Westerbund und Selters, sollte überlegt werden, diese in ein neu geschnürtes Bündel zusammen zu binden. Eine solche Konstellation würde den Bürgerinnen und Bürgern der betroffenen VG wesentlich mehr Vorteile bringen, gegenüber den hier geplanten Nord-Süd –Verkehren. Auch die Übergänge in die benachbarten LK (Altenkirchen, Neuwied, Lahn-Dill, Siegen, Limburg) würden sich wesentlich besser gestalten lassen. Die Nord-Süd Verbindung würden dann die geplanten Regio-Linien erfüllen.	Kenntnisnahme	Der Aufgabenträger hat den Zuschnitt im genannten Bereich nochmals überprüft und nach Abwägung der verschiedenen Bewertungskriterien entschieden, den im Entwurf des Linienbündelungskonzeptes dargestellten Zuschnitt beizubehalten.
	Die heute dargestellten Regio-Linien dienen nicht den tatsächlichen Verkehrsbedürfnissen, sondern stellen lediglich ein Mitfinanzierungskriterium aus dem Haushalt des ZV SPNV Rheinland-Pfalz Nord dar. Ergo: Eine kreisübergreifende, sinnvolle Angebotserstellung wird seitens des WW Kreises nicht ausgeschöpft, daher auch finanziell nicht angestrebt bzw. nicht erreicht.	Kenntnisnahme	Die Überprüfung der Verkehrsbedürfnisse der Regio-Linien fand im Rahmen der Erarbeitung des von der Verbandversammlung des Zweckverband SPNV-Nord beschlossenen ÖPNV-Konzeptes Rheinland-Pfalz Nord statt.
	offene Frage: Werden bei den Bündelleistungen Sub-Unternehmer Einsätze zugelassen und zu welchen Anteilen?	Kenntnisnahme	Die einem künftigen Vergabeverfahren zugrundeliegenden Kriterien werden rechtzeitig im Rahmen der einzelnen Verfahren veröffentlicht.

Institution	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	offene Frage: Werden bei den Bündeln auch Bietergemeinschaften zugelassen?	Kenntnisnahme	Prinzipiell ja. Die einem künftigen Vergabeverfahren zugrundeliegenden Kriterien werden rechtzeitig im Rahmen der einzelnen Verfahren veröffentlicht.
	offene Frage: Kriterien Anforderungen an die Fahrzeuge (Katalogisierung in A und B Fahrzeuge)	Kenntnisnahme	Die einem künftigen Vergabeverfahren zugrundeliegenden Kriterien werden rechtzeitig im Rahmen der einzelnen Verfahren veröffentlicht.
	offene Frage: Richten sich die Vergaben nach den derzeit bekannten VRM- Vergaberichtlinien oder werden hier eigene Kriterien abverlangt?	Kenntnisnahme	Die einem künftigen Vergabeverfahren zugrundeliegenden Kriterien werden rechtzeitig im Rahmen der einzelnen Verfahren veröffentlicht.
	offene Frage: Die Regio Linien N/S- Tangenten werden hier in verschiedenen Bündeln zugeordnet; ist hier nicht eine andere gewählte Zuordnung möglich, um die gravierenden Jahres KM – Leistungen gerechter über die einzelnen Bündel zu verteilen?	Kenntnisnahme	Der Aufgabenträger hat bei der Konzeption der Linienbündel neben raumstrukturellen und verkehrlichen Rahmenbedingungen auch die Wirtschaftlichkeit der Bedienungsangebote in den einzelnen Teilnetzen zu berücksichtigen.
Westerwald-bus	Die Westerwaldbus GmbH betreibt seit Dezember 2018 die beiden Linienbündel „Betzdorf – Kirchen“ und „Daaden – Gebhardshain“. Die Vergabe erfolgte per „Inhouse-Vergabe“ an die Westerwaldbus GmbH als 100-prozentiges Tochterunternehmen der kreiseigenen Westerwaldbahn GmbH. Die Laufzeit der beiden Linienbündel beträgt jeweils 10 Jahre. In dem neu strukturierten Linienbündel „Daaden – Gebhardshain“, befindet sich auch die Linien, welche bei Ihnen unter Punkt 1.3 (Festlegung der zu bündelnden Verkehre, Tabelle 2) aufgeführt sind: - RegioBus-Linie 270, Hachenburg - Malberg - Elkenroth – Steinerroth – Betzdorf - Linie 273, Marienstatt – Dickendorf – Betzdorf – Kirchen Wie bereits in der Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Westerwaldkreises festgelegt, wird eine Bündelung durch den Westerwaldkreis nicht erfolgt, da die og. Linien dem Linienbündel „Daaden – Gebhardshain“ zugehören. Lt. Ihrem Linienbündelungskonzept erfolgt der Harmonisierungszeitpunkt für das neue Linienbündel „Hachenburg“ zum 10.12.2028. Das heutige Linienbündel „Daaden – Gebhardshain“ endet mit den og. Linien zum 09.12.2028. In dem vorgeschlagenen Linienbündel „Nordöstlicher Westerwald“ wird auch die Linie 455, Bad Marienberg – Daaden aufgelistet. Diese Linie nutzt zwischen den Haltestellen „Friedewald In den Steinen“ und „Daaden Bahnhof“ den gleichen Streckenverlauf wie unsere Linie 277, Nisterberg/Nauroth – Friedewald – Daaden.	Kenntnisnahme	Aus heutiger Sicht soll das Bedienungsangebot der Linie 455 bis zum vorgesehenen Harmonisierungszeitpunkt 01.08.2024 weitgehend unverändert beibehalten werden, so dass keine Auswirkungen auf das Angebot der Linie 277 zu erwarten sind.

Institution	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	Welche Auswirkung hat der Harmonisierungszeitpunkt am 01.08.2024 auf die Linie 277 mit der heutigen Streckenführung?		
Nachbaraufgabenträger und weitere Institutionen			
Landkreis Altenkirchen	Die Linie 455 (Bad Marienberg - Daaden), die auch das Gebiet des Landkreises Altenkirchen tangiert, hat eine Laufzeit bis zum 01.10.2021. Diese ist dem Linienbündel "Nordöstlicher Westerwald" zugeordnet. Dieses soll aber erst am 01.08.2024 starten. Zwischen dem Ende der Genehmigungslaufzeit der Linie 455 und dem Start des Linienbündels entsteht somit eine Lücke. Es stellt sich für uns die Frage, ob und wie die Lücke "geschlossen" wird.	Kenntnisnahme	Für den Zwischenzeitraum ist eine rund dreijährige Verlängerung der Genehmigung anzustreben.
	Die Linie 960 (Mörlen/Dreisbach - Bad Marienberg), die auch das Gebiet des Landkreises Altenkirchen tangiert, hat eine Laufzeit bis zum 01.10.2021. Diese ist dem Linienbündel "Nordöstlicher Westerwald" zugeordnet. Dieses soll aber erst am 01.08.2024 starten. Zwischen dem Ende der Genehmigungslaufzeit der Linie 960 und dem Start des Linienbündels entsteht somit eine Lücke. Es stellt sich für uns die Frage, ob und wie die Lücke "geschlossen" wird.	Kenntnisnahme	Für den Zwischenzeitraum ist eine rund dreijährige Verlängerung der Genehmigung anzustreben.
	Die Linie 410 (Wissen - Hachenburg), die auch das Gebiet des Landkreises Altenkirchen tangiert, hat eine Laufzeit bis zum 06.06.2028. Diese ist dem Linienbündel "Hachenburg" zugeordnet ist. Dieses soll aber erst am 10.12.2028 starten. Zwischen dem Ende der Genehmigungslaufzeit der Linie 410 und dem Start des Linienbündels entsteht somit eine Lücke. Es stellt sich für uns die Frage, ob und wie die Lücke "geschlossen" wird.	Kenntnisnahme	Für den Zwischenzeitraum ist eine rund sechsmonatige Verlängerung der Genehmigung anzustreben.
Landkreis Mayen-Koblenz	Der Landkreis Mayen-Koblenz ist im Rahmen des Linienbündelungskonzepts unmittelbar ausschließlich vom Linienbündel „Kannenbäckerland“ betroffen. Bedenken gegen die hierbei vorgesehene Bündelbildung bestehen nicht. Hinsichtlich des langen Zeitraums bis zum Harmonisierungszeitpunkt am 30.12.2030 sind unter Punkt 1.2 Möglichkeiten vorgesehen, um vorzeitig auslaufende Linien bis zum Harmonisierungszeitpunkt durch den Westerwaldkreis sicherzustellen. Wir bitten um entsprechende Umsetzung.	Kenntnisnahme	-
	Wir erlauben uns an dieser Stelle bereits den Hinweis, dass es aus kleineren Ortschaften aus dem Umfeld Wirges/Montabaur regelmäßig den Wunsch nach einer Anbindung an die Linie 485 in Richtung Vallendar gibt. Diese Hinweise werden wir im Rahmen der Aufstellung des Nahverkehrsplans nochmals einbringen.	Kenntnisnahme	Ggf. Maßnahmenentwicklung im Rahmen des NVP-Prozesses
Rhein-Lahn-Kreis	Seitens des Rhein-Lahn-Kreises in Abstimmung mit dem Verkehrsverbund Rhein-Mosel bestehen zum Linienbündelungskonzept des Westerwaldkreises keine Bedenken.	Kenntnisnahme	-

Institution	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
Ministerium für Wirtschaft, Verkehr, Landwirtschaft und Weinbau Rheinland-Pfalz	Generell möchten wir anmerken, dass Sie für die regionalen Hauptlinien eine Umsetzung des ÖPNV-Konzept Nord unterstellt haben, für die lokalen Linien jedoch weitgehend den Status-Quo. Wir möchten dies zum Anlass nehmen um darauf hinzuweisen, dass der Fortschreibung bestehender oder der Einführung neuer regionaler Hauptlinien nur dann zugestimmt werden kann (und eine Finanzierung seitens des Landes erfolgen kann), wenn im Sinne eines zusammenhängenden Gesamtnetzes im öffentlichen Verkehr ein akzeptables Gesamtangebot geschaffen wird. Wichtig ist dabei, dass in Umsteigeknoten den attraktiven Hauptlinien auch aus den umliegenden Orten durch funktionierenden Anschlüsse Nachfrage zugeführt wird und Potentiale gehoben werden. Wir unterstellen, dass der ebenfalls in Aufstellung befindliche Nahverkehrsplan entsprechende Ansätze bieten wird, haben jedoch Verständnis dafür, dass aufgrund der terminlichen Situation der Bündelungsbeschluss sehr nah am Bestandsnetz konzipiert werden muss.	Kenntnisnahme	Der in Erarbeitung befindliche Nahverkehrsplan beinhaltet eine entsprechende Weiterentwicklung des lokalen ÖPNV-Angebotes mit Ausrichtung auf die regionalen Hauptlinien über definierte Verknüpfungspunkte. Eine politische Beschlussfassung des NVP hat zum jetzigen Zeitpunkt (April 2021) pandemiebedingt noch nicht stattgefunden.
Rhein-Main-Verkehrsverbund (RMV)	Grundsätzlich bestehen gegen das Linienbündelungskonzept des Westerwaldkreises seitens des RMV keine Einwände. Falls das Konzept allerdings dahingehend zu interpretieren ist, dass von Seiten des Westerwaldkreises eine (erneute) Verlängerung der Linie LM-11 über Hundsangen hinaus in den Westerwaldkreis gewünscht ist, würde ein solches Vorhaben einer gesonderten Abstimmung bedürfen. Erweiterungen von RMV-Linien außerhalb von Hessen müssen zu 100% durch die betreffenden Gebietskörperschaften finanziert werden. Außerdem wären hierfür umfangreiche tarifliche, vertriebliche und einnahmenaufteilungsmäßige Abstimmungen notwendig, so dass verursachte Mehrkosten (z.B. Abbildung von Übergangstarifen in der Tarifstruktur, Ausstattung der Fahrzeuge mit Druckern, die diese Tarife abbilden können, usw.) und die evtl. veränderte Einnahmenaufteilung im VRM-Kragen getragen werden können.	Kenntnisnahme	-
	In Tabelle 1 wird in der Spalte „Planung“ die Linie LM-11 von Salz nach Limburg benannt. Diese regionale Linie wie auch die Linie 281 fahren außerhalb Hessens im Westerwaldkreis und wurden vom RMV mit Betriebsaufnahme 09.12.2018 im Linienbündel LLW-Westerwald 1 gemeinsam mit dem Westerwaldkreis wettbewerblich an die Medenbach traffic GmbH vergeben. Diese Linien stehen nur sehr begrenzt einer Planung des Westerwaldkreises zur Verfügung, da dieser sich an den Kosten des Betriebes (mit Ausnahme von 2.000 € p.a. an einer Nachtbusfahrt der Linie 281) nicht beteiligt und der RMV letztlich die Entscheidung über Leistungsänderungen hat.	Kenntnisnahme	-
	Gleiches gilt für die Tabelle 2 auf Seite 6 für die LM-11. Dort wird der betroffene Landkreis Limburg-Weilburg benannt, wobei dadurch unklar wird, dass die zuständige Aufgabenträgerorganisation nach dem HÖPNVG der RMV ist. Für die LM-11 ist die Bezeichnung	Berücksichtigung	Die Angaben werden korrigiert.

Institution	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	des Linienbündels korrekt. Die dort ebenfalls benannte Linie 281 ist auch zum Linienbündel LLW-Westerwald 1 zugehörig und nicht wie in der Tabelle angegeben zum Linienbündel WW / Hessen.		
SPNV Nord	Die ersten Bündel starten schon 08/2024, darunter auch die regionale Hauptlinie 460 (KO – MTB – WEB), welche als Querverbindung zwischen der Oberwesterwald-, Unterwesterwald- und ICE-Strecke sowie dem Eisenbahnknoten Koblenz eine sehr wichtige Rolle spielen wird. In unseren Vorbesprechungen wurden schon viele wichtige Themen abgestimmt und in der Folge in die hier genannten Dokumente eingearbeitet. Entsprechend haben wir zum regionalen Verkehr keine weiteren Anmerkungen.	Kenntnisnahme	-
	Wir haben lediglich eine ergänzende Anmerkung zum Korridor der heutigen Linie 480 Rehe – Rennerod – Gemünden/WW – Westerbürg – Montabaur (künftig im Bündel „Nordöstlicher Westerwald“): Diese Linie ist lokal, hat dabei aber durchaus auch überörtliche Teilfunktionen. Sie verbindet das Grundzentrum Rennerod, das Mittelzentrum Westerbürg und das Mittelzentrum Montabaur, auf einer von den heutigen regionalen Linien 460 und 116 abweichenden Strecke. Im Rahmen der Feinplanung des Bündels „Nordöstlicher Westerwald“ sollte darauf geachtet werden, dass die künftige lokale Linie Rehe – Rennerod – Gemünden/WW – Westerbürg – Montabaur (Liniennummer muss noch gefunden werden), gut mit den künftigen regionalen Linien 460 und 480 neu abgestimmt wird, damit die Orte im lokalen Verlauf eine gute Bedienungsqualität erhalten.	Kenntnisnahme	-
Verkehrsverbund Rhein-Mosel GmbH (VRM)	"Zum Linienbündel „Kannenbäckerland“ ist aufgefallen, dass der Harmonisierungszeitpunkt mit dem 30.12.2030 auf einem eher ungewöhnlichen Datum liegt. Auf Grundlage der längstlaufenden Genehmigung der Linie 437 bis zum 11.12.2030 rege ich die Verlegung des Harmonisierungszeitpunktes auf den Fahrplanwechselsonntag am 15.12.2030 an."	Berücksichtigung	Eine neue Festsetzung des Genehmigungszeitpunktes im Jahr 2030 auf den 14.12.2030 (Tag vor dem Fahrplanwechsel) wird vorgenommen.
Zweckverband Personennahverkehr Westfalen-Süd (ZWS)	Ihr Maßnahmenkonzept für das Linienbündel „Nordöstlicher Westerwald“ sieht die Einrichtung einer neuen Verbindung zwischen Rennerod (VRM-Gebiet) und Burbach (ZWS-Gebiet) vor. Aufgrund der im Rahmen der Einrichtung einer neuen Linie gegebenen Interessen begrüße ich Ihre Absicht, eine enge Abstimmung zwischen den benachbarten Aufgabenträgern vorzunehmen. Zurzeit besteht über die Linie L223, welche zwischen dem Burbacher Ortsteil Lippe und Bad Marienberg verkehrt, eine grenzüberschreitende Relation im Schülerfahrverkehr. Die Linie L223 wird seit dem 12.08.2020 durch die VWS Verkehrsbetriebe Westfalen-Süd GmbH im Rahmen einer Einzelkonzession betrieben. Derzeit finden Überlegungen hinsichtlich einer Integration der Linie L223 in das Linienbündel Süd (Kreis Siegen-Wittgenstein) statt, welche im Zuge der für die	Kenntnisnahme	Im Nahverkehrsplan wird die Linie 223 nachrichtlich mit aufgenommen.

Institution	Stellungnahmen	Umgang mit der Stellungnahme	Kommentar
	kommenden Jahre geplanten Fortschreibung des NVP für den Kreis Siegen-Wittgenstein konkretisiert werden sollen. Aus diesem Grund bitten wir Sie darum, die Linie L223 ebenfalls nachrichtlich und informatorisch in den Nahverkehrsplan des Westerwaldkreises aufzunehmen.		
LBM Landesbetrieb Mobilität Rheinland-Pfalz	Eine Verkürzung der Laufzeit von bereits erteilten Konzessionen im Hinblick auf einen gemeinsamen Harmonisierungszeitpunkt ist nicht möglich. Das PBefG sieht eine solche Verkürzung nicht vor. Der Harmonisierungszeitpunkt sollte vielmehr auf die längst laufende Konzession festgelegt werden. Für eine Entbindung eines Verkehrsunternehmens von der Betriebspflicht müssten die Voraussetzungen des § 21 Abs. 4 PBefG („Unzumutbarkeit“) vorliegen.	Kenntnisnahme und Berücksichtigung	Aufgrund des Betriebsbeginns der regionalen Hauptlinie 460 im August 2024 und um ein geschlossenes Konzept für das östliche und südliche Kreisgebiet umsetzen zu können, wird der Harmonisierungszeitpunkt für das Linienbündel Nordöstlicher Westerwald, trotz der längeren Genehmigungslaufzeiten für die Linien 481, 957, 959 und 973, auf den 01.06.2024 festgesetzt. Von Seiten des betroffenen Verkehrsunternehmens wurde die Bereitschaft signalisiert, sich vorzeitig von der Betriebspflicht entbinden zu lassen, um entsprechende verkehrliche und organisatorische Vorteile realisieren zu können. Sollte dies widerwartend nicht realisiert werden können, werden die hier aufgeführten Linien aus dem Linienbündel herausgenommen.
	Hinweise zu einzelnen Linien: - Linie 115 nicht eigenständig konzessioniert. Fahrten sind Teil der Linie 415 - Linie 465: Konzession endet am 31.12.2021 - Linie 471 nicht eigenständig konzessioniert. Fahrten sind Teil der Linie 464 - Konzessionen der Linien 456, 458, 459 und 963 enden am 31.05.2024 - Linie N11 nicht eigenständig konzessioniert - Konzessionen der Linien 450, 453, 995, 996, 997 und 998 enden am 31.05.2024 - Konzessionen der Linien 455, 480, 960, 965, 971 und 972 enden am 31.05.2024 - Konzession der Linie 481 endet am 27.12.2028 - Konzession der Linie 957 endet am 11.11.2025 - Konzession der Linie 959 endet am 03.08.2026 - Konzession der Linie 973 endet am 04.08.2026	Berücksichtigung	Die Konzessionslaufzeiten wurden aktualisiert