

Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages gemäß Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 im Straßenbahn- und Stadtbusverkehr in der Großen Kreisstadt Görlitz an die GVB (Görlitzer Verkehrsbetriebe GmbH)

Anhang zur Erläuterung der Linienbündelung (Stand: 19.10.2016)

Angebotsstruktur

Die Straßenbahnlinien 2 und 3 sowie die Buslinien A, B und D stellen ab 2019 das Grundangebot im Stadtverkehr der Stadt Görlitz dar, erfüllen dabei die Verkehrsbedürfnisse entlang der starken Verkehrsströme und weisen eine im Tagesverlauf relative gleichmäßige und hohe Nachfrage auf. Die Linien A und D werden an der Fahrhochschule miteinander verknüpft, werden jedoch zur Wahrung der Übersichtlichkeit unterschiedlich bezeichnet.

Die Buslinien C (Rufbus), E und F ergänzen das Angebot und sind fahrplantechnisch auf die Zu- und Abbringerfunktion zur Straßenbahn ausgerichtet. Somit können attraktive Verbindungen zwischen den Ortsteilen und dem Kernstadtgebiet angeboten werden. Die Linien E und F werden in der Regel durch ein Fahrzeug bedient, welches im Wechsel beide Linienwege befährt. Die Verknüpfung erfolgt jeweils an der Endhaltestelle Weinhübel. Die durchschnittliche Auslastung dieser beiden Linien ist deutlich geringer als bei den Linien des Grundangebotes, unterliegt jedoch – vor allem durch die zeitlich konzentrierte Beförderung von Schülern, aber auch durch wetterabhängige Nachfrage bei der Bedienung der Erholungsgebiete am Berzdorfer See – extremen Auslastungsschwankungen. Die punktuell hohe Nachfrage an einzelnen Wochenenden kann mit Fahrzeugen, die dann auf den Linien A, B und D aufgrund des dort geringeren Angebotes nicht benötigt werden, befriedigt werden.

Die Buslinie N verkehrt ausschließlich im Abendverkehr, ersetzt dabei den südlichen Abschnitt der Linie 2 (Biesnitz/Landeskrone–Bahnhof/Südausgang) und verdichtet das Angebot der Linie B zwischen Bahnhof/Südausgang und Rauschwalde.

Linienbündelung

Als Aufgabenträger für den Stadtverkehr Görlitz hat die Stadt Görlitz sorgfältig geprüft, ob die gesetzlichen Voraussetzungen für eine Linienbündelung vorliegen. Auch im Rahmen eines durchgeführten Interessensbekundungsverfahrens (auf der Grundlage des Stadtratsbeschlusses STR/0099/14-19 vom 26.03.2015) wurde festgestellt, dass die Gesamtverkehrsleistung und auch die Leistungen einzelner Linien bei Bus und Straßenbahn nicht eigenwirtschaftlich nach § 8 Abs. 4 PBefG erbracht werden können, so dass hier ausschließlich nicht eigenwirtschaftliche Linien miteinander gebündelt werden.

Begründung: „Gemäß § 9 Absatz 2 PBefG unter Bezugnahme auf Art. 4 Abs. 3 VO 1370/07 ist es auch zulässig, bei der Linienführung mit Straßenbahn- und Buslinien die PBefG-Genehmigung „gebündelt“ also einheitlich für dieselbe Laufzeit zu erteilen. Auf diese Weise sollen verbundene Verkehrsleistungen auch genehmigungsrechtlich zusammengeführt werden können und damit eine gesamtwirtschaftliche Bewertung ermöglichen, die einen Ausgleich zwischen guten und schlechten Risiken gestattet (vgl. Fromm/Sellmann/Zuck, PBefG, 4. Aufl. 2013, § 9 Rdnr. 5). Darüber hinaus hat die Genehmigungsbehörde das Linienbündel im Nahverkehrsplan gemäß § 8 Abs. 3a Satz 2 und § 13 Abs. 2a Satz 1 PBefG entsprechend zu berücksichtigen. Nach § 8 Absatz 3 PBefG ist es unter dem Aspekt des

öffentlichen Verkehrsinteresses planerisch möglich, ertragreiche und weniger ertragreiche Linien zu bündeln.

Des Weiteren handelt es sich nach Meinung der Stadt Görlitz um verbundene Verkehrsleistungen, da Straßenbahn- und Buslinien eng miteinander verzahnt sind – u. a. in Bezug auf die Abstimmung der Linienwege, Fahrpläne und Anschlüsse sowie im Baustellen- und Störungsmanagement (temporärer Ersatz von Straßenbahn- durch Busverkehre). Insbesondere die Linien A und D sowie E und F sind durch die linienübergreifende Betriebsplanung eng miteinander verzahnt.

Ein Teil des Fahrpersonals verfügt außerdem über eine kombinierte Fahrausbildung für Straßenbahnen und Busse. Dadurch ist sowohl operativ (bei Störungen) als auch planmäßig ein bedarfsgerechter Wechsel des Personals zwischen beiden Verkehrsmitteln gewährleistet. Dies ermöglicht eine Effizienzsteigerung des Personaleinsatzes im Fahrbetrieb. Gleichzeitig entsteht durch die Erbringung von Straßenbahn- und Busleistungen durch ein Verkehrsunternehmen eine wirtschaftlich attraktivere Betriebsgröße.

Aufgrund der aufgezeigten engen verkehrlichen und wirtschaftlichen Zusammenhänge ist daher eine Zuordnung aller Stadtlinien zu einem Linienbündel verkehrsplanerisch sinnvoll und wirtschaftlich geboten. Folgende Tabelle zeigt die Linien des Linienbündels im Einzelnen.

Linie	Verkehrsträger	Relation
2	Straßenbahn	Biesnitz/Landeskrone–Bahnhof/Südausgang–Demianiplatz–Königshufen, Am Wiesengrund
3	Straßenbahn	Weinhübel–Bahnhof/Südausgang–Demianiplatz–Königshufen, Am Marktkauf
A	Bus	Landeskronsiedlung–Demianiplatz (Anschluss Linien 2/3)–Obermarkt–Fachhochschule (<i>Durchbindung mit Linie D</i>)
B	Bus	Rauschwalde–Bahnhof/Südausgang–Demianiplatz (Anschluss Linie 3)–H.-Burjan-Platz–Klinikum–Virchowstraße
C	Bus	Demianiplatz–Königshufen–Demianiplatz (<i>Rufbus</i>)
D	Bus	Fachhochschule–Busbahnhof–Demianiplatz (Anschluss Linien 2/3)–Klingewalde (<i>Durchbindung mit Linie A</i>)
E	Bus	Weinhübel (Anschluss Linie 3)–Hagenwerder–Tauchritz (<i>Durchbindung mit Linie F</i>)
F	Bus	Weinhübel (Anschluss Linie 3)–Klein Neundorf–Biesnitz/Landeskrone (Anschluss Linie 2)–Rauschwalde (<i>Durchbindung mit Linie E</i>)
N	Bus	Rauschwalde–Bahnhof/Südausgang (Anschluss Linie 3)–Biesnitz/Landeskrone (<i>nur im Abendverkehr</i>)

Die Linienbündelung wurde im ÖPNV-Konzept der Stadt Görlitz verankert. Dieses Konzept ist Bestandteil der sich in Erarbeitung befindlichen Fortschreibung des Nahverkehrsplans des ZVON und wurde als vorgezogener Teilbeschluss am 29.09.2016 durch den Stadtrat der Stadt Görlitz beschlossen (STR/0250/14-19 vom 29.09.2016). Der darin formulierte Wille des Aufgabenträgers ist im NVP des ZVON zu berücksichtigen und dort aufzunehmen.