



**ARGE ÖPNV Stadt und Landkreis Coburg**

## **Fortschreibung des Nahverkehrsplans für Stadt und Landkreis Coburg Anlagenband II - Linienbündelungskonzept Landkreis Coburg**



**ARGE ÖPNV Stadt und Landkreis Coburg**

# **Fortschreibung des Nahverkehrsplans für Stadt und Landkreis Coburg**

**Anlagenband II –  
Linienbündelungskonzept Landkreis Coburg**

**Aufgabenträger:**

**Landkreis Coburg**  
Lauterer Straße 60  
96450 Coburg

**Bearbeitung:**

**Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult**  
Wilhelmshöher Allee 274 34131 Kassel

Tel.: 0561 – 988 349 65

Fax: 0561 – 988 349 68

Mail: [info@mathias-schmechtig.de](mailto:info@mathias-schmechtig.de)

[www.mathias-schmechtig.de](http://www.mathias-schmechtig.de)

Kassel, Juli 2015



**Inhalt:**

1	Vorbemerkungen.....	1
2	Grundlagen der Linienbündelung .....	2
2.1	Rahmenbedingungen.....	2
2.2	Rechtliche Rahmenbedingungen.....	3
2.3	Kriterien für die Festlegung von Linienbündeln .....	3
3	Festlegung der Linienbündel im Landkreis Coburg .....	4
3.1	Abgrenzung der Linienbündel.....	4
3.2	Begründung der Linienbündel .....	6
3.3	Nutzen der Linienbündelung .....	7

**Tabellen**

1	Linienbündel im Landkreis Coburg.....	5
2	Linienweise Begründung der Zuordnung der Linien zu den beiden Linienbündeln .....	8



## 1 Vorbemerkungen

Die Liniengenehmigungen der Linien im straßengebundenen ÖPNV in der Aufgabenträgerschaft des Landkreises Coburg laufen zum 31.08.2016 aus<sup>1</sup>. Die Linienverkehre werden heute vollständig durch einen Anbieter, die Omnibusverkehr Franken GmbH (OVF), betrieben. Die Erbringung der Verkehrsleistungen wird vor dem Hintergrund des absehbar spürbaren Rückgangs der Schülerzahlen und der prognostizierten Bevölkerungsschrumpfung, mit Konsequenzen für das Fahrgastaufkommen im Jedermannverkehr, nicht mehr eigenwirtschaftlich im Leistungsniveau des Jahres 2014 möglich sein.

Zur Sicherstellung des Bedienungsangebotes in der heutigen Qualität und Quantität ist ein Ordnungskonzept des Aufgabenträgers Landkreis Coburg erforderlich. Dieses Ordnungskonzept soll zum Einen das Herausbrechen ertragsstarker Linien aus dem heutigen Gefüge verhindern, zum Anderen den weiteren Betrieb wirtschaftlich schwacher Linien im Verbund mit wirtschaftlichen starken Linien absichern.

Das Linienbündelungskonzept beschreibt den Ordnungsrahmen zur zusammengefassten Genehmigung der Linien im Landkreis in Teilnetzen. Es dokumentiert somit das „öffentliche Verkehrsinteresse“ des Aufgabenträgers Landkreis Coburg im Hinblick auf die Neuvergabe der in 2016 anstehenden Neuvergabe der Liniengenehmigungen.

---

<sup>1</sup> Siehe: [http://www.regierung.oberfranken.bayern.de/imperia/md/content/regofr/strassen\\_und\\_verkehr/verkehr/verzeichnis.pdf](http://www.regierung.oberfranken.bayern.de/imperia/md/content/regofr/strassen_und_verkehr/verkehr/verzeichnis.pdf) (abgerufen am 13.03.2014)

## 2 Grundlagen der Linienbündelung

### 2.1 Rahmenbedingungen

Seite | 2

Unter dem Begriff „Linienbündelung“ wird die Möglichkeit verstanden, eine Genehmigung für mehrere Linien zusammenfassend zu erteilen. Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) sieht diese Zusammenfassung in § 9 Absatz 2 als eine besondere Form der Genehmigungserteilung vor. In diesem Fall umfasst ein Genehmigungsverfahren mehrere Linien und mündet in einer Genehmigung.<sup>2</sup>

*Soweit es die Zielsetzung des § 8 erfordert, kann [.....] die Genehmigung für eine Linie oder für mehrere Linien gebündelt erteilt werden. (siehe PBefG § 9, Abs. 2)*

Bezüglich der Zielsetzungen ist der § 8 Absatz 3 von Bedeutung.

*Für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr sind die von den Ländern benannten Behörden (Aufgabenträger) zuständig. Der Aufgabenträger definiert dazu die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan. [.....] (PBefG § 8, Abs. 3)*

Die im Nahverkehrsplan zu formulierende Zielsetzung des Aufgabenträgers im Hinblick auf eine gebündelte Genehmigung muss auf einer planerischen und ökonomischen Bewertung der relevanten Linienverkehre basieren. Mit der Linienbündelung sollen insbesondere sog. „verbundene Verkehre“ genehmigungsrechtlich zusammengeführt werden und eine gesamtwirtschaftliche Wirksamkeit verbundener Linienverkehre ermöglichen (Ausgleich zwischen guten und schlechten Risiken).

Wesentliches Ziel der Linienbündelung ist aus Sicht eines Aufgabenträgers im Zusammenhang mit einem möglichen Genehmigungswettbewerb die Vermeidung des Herausbrechens ertragsstarker, wirtschaftlich guter Linien aus dem Gesamtzusammenhang des jeweiligen Teilnetzes („Rosinenpickerei“). Damit soll die Gewährleistung eines den örtlichen Gegebenheiten angemessenen ÖPNV-Angebotes (Kriterium „ausreichende Verkehrsbedienung“) zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit (Kriterium „wirtschaftliche Verkehrsgestaltung“) sichergestellt werden.

---

<sup>2</sup> Siehe: Dr. Sibylle Barth und Harald Blome: Linienbündelung im ÖSPV; in Handbuch „Recht des öffentlichen Personennahverkehrs“; Luchterhand Köln; 10. AL Dezember 2008





## 2.2 Rechtliche Rahmenbedingungen

Genehmigungsrechtlich wird anstelle von Genehmigungen einzelner Linien eine gebündelte Genehmigung nach § 9 Abs. 2 PBefG erteilt.

Voraussetzung für die gebündelte Genehmigung von Linien ist nach dem Verständnis des PBefG:

- die Integration der Nahverkehrsbedienung,
- die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsdurchführung sowie
- das öffentliche Verkehrsinteresse für die erforderliche Bedienung.

## 2.3 Kriterien für die Festlegung von Linienbündeln

Für die Festlegung von Linienbündeln und deren Größe können folgende Kriterien herangezogen werden:

- Verkehrsintegration (einheitlicher Marktauftritt des ÖPNV hinsichtlich abgestimmter Fahrpläne und Tarife sowie einer einheitlichen Fahrgastinformation),
- Verkehrsverflechtungen (komplexe Nachfragebeziehungen im Teilnetz),
- wirtschaftliche Verflechtungen (Ausgleich zwischen wirtschaftlich guten und schlechten Linien unter dem Gesichtspunkt der Angebotsgestaltung) sowie
- betriebliche Optimierungspotenziale.

## 3 Festlegung der Linienbündel im Landkreis Coburg

### 3.1 Abgrenzung der Linienbündel

Seite | 4

Der Landkreis Coburg legt in seiner Aufgabenträgerschaft im Nahverkehrsraum **zwei Linienbündel** zur Gewährleistung des „öffentlichen Verkehrsinteresses“ (Sicherstellung der „ausreichenden Verkehrsbedienung“ zu geringstem Zuschussbedarf des Aufgabenträgers) fest. Die Linienbündel entsprechen den im Landkreis abgrenzbaren zwei in sich geschlossenen Verkehrsräumen (Linienbündel „West“ mit Ausrichtung auf Coburg; Linienbündel „Ost“ mit Ausrichtung auf Coburg und Neustadt b. Coburg). Die beiden Bündel stellen jeweils ein Teilnetz im Sinne des § 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG dar und bilden jeweils eine Gesamtleistung im Sinne des § 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG.

Ausgehend von der Ist-Situation mit Durchführung des Busbetriebes durch ein Verkehrsunternehmen birgt bereits die Bildung von zwei Linienbündeln das Risiko, dass die Umlaufbildung in zwei Teilnetzen weniger optimal im Vergleich zur Umlaufbildung in einem kreisweiten Teilnetz sein kann. Auf der anderen Seite ist aus Sicht des Landkreises Coburg die Bildung von zwei Linienbündeln erforderlich, um unabhängig von der zukünftigen Vergabeart eine zumindest in Ansätzen interessante Marktsituation für potenzielle Bewerber schaffen zu können. Weiterhin sollen die Linienbündel in ihrer Größe auch „mittelstandsfreundlich“ sein.

Mit der Bildung der zwei Linienbündel wird somit auch dem Kartellrecht mit der Anforderung der Losbildung im Falle einer wettbewerblichen Vergabe entsprochen. Entsprechend § 97 Abs. 3 des Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB) und § 2 EG Abs. 2 der Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen (VOL/A) ist die Losvergabe das Regelverfahren und hat Vorrang vor der Vergabe der Gesamtleistung. Auf der anderen Seite darf die Zerlegung der Leistung in Lose jedoch nicht zu einer unwirtschaftlichen Zersplitterung der Leistung führen. Die vorgesehene Linienbündelung mit zwei Teilnetzen ist der sinnvolle Kompromiss zwischen diesen beiden Anforderungen.

Die Beschreibung und Begründung der Linienbündelung erfolgt nachfolgend für die genehmigungsrechtliche Situation zum Zeitpunkt der Erstellung des Linienbündelungskonzeptes. Der Aufgabenträger Landkreis Coburg behält sich ausdrücklich vor, im Hinblick auf die anstehende Neuvergabe in 2016 Änderungen in der Struktur des Liniennetzes vorzunehmen.

Der Stadtverkehr in Rödental und der Stadtverkehr in Neustadt b. Coburg sind nicht Bestandteil dieses Linienbündelungskonzeptes. Die Entscheidung zur Bündelung der Linien in den Stadtverkehren obliegt jeweils den beiden Städten und wird im Nahverkehrsplan des Landkreises dokumentiert.



Tabelle 1: Linienbündel im Landkreis Coburg

<b>Linienbündel „West“:</b> <b>Lautertal – Meeder - Bad Rodach – Weitramsdorf – Ahorn –Niederfüllbach – Untersiemau – Großheirath – Itzgrund – Seßlach</b>	
Das Linienbündel „West“ ist auf das Oberzentrum Coburg als zentralen Netzknoten ausgerichtet. Der für die Linienbündelung relevante Schulstandort ist Coburg.	
<b>Maßgebende Verknüpfungspunkte im Linienbündel:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Coburg, ZOB</li> <li>• Bad Rodach, Bahnhof</li> </ul>	
<b>Genehmigungsrechtliche Wirksamkeit:</b> 01.09.2016	
<b>Verkehrsleistung im Landkreis Coburg:</b> ca. 800.000 Fahrplankilometer	
<b>Linie</b>	<b>Linienführung</b>
8301	Coburg –Seßlach (- Altenstein) Nach der planerischen Vorstellung des Landkreises Coburg soll die Linie zukünftig an der Landkreisgrenze gebrochen werden.
8313	Coburg – Meeder - Bad Rodach (- Hildburghausen) Nach der planerischen Vorstellung des Landkreises Coburg soll die Linie zukünftig in Bad Rodach gebrochen werden.
8315	Coburg – Bad Rodach
8318	Coburg –Lautertal (- Eisfeld) Nach der planerischen Vorstellung des Landkreises Coburg soll die Linie zukünftig in Rottenbach gebrochen werden.
8319	Coburg – Lichtenfels/ Itzgrund (- Bamberg) Der Linienabschnitt Itzgrund – Bamberg soll laut planerischer Vorstellung des Landkreises Coburg nicht mehr bedient werden.
<b>Linienbündel „Ost“:</b> <b>Dörfles-Esbach - Rödentel – Neustadt b. Coburg – Sonnefeld – Weidhausen b. Coburg – Ebersdorf b. Coburg – Grub a. Forst</b>	
Das Linienbündel „Ost“ weist eine Ausrichtung der Linien auf die beiden Netzknoten Coburg (Verknüpfung mit dem Linienbündel „West“) und nachgeordnet Neustadt b. Coburg auf. Prägende Schulstandorte im Linienbündel sind Coburg und Neustadt b. Coburg.	
<b>Maßgebende Verknüpfungspunkte im Linienbündel:</b>	
<ul style="list-style-type: none"> <li>• Coburg, ZOB</li> <li>• Neustadt b. Coburg, Arnoldplatz bzw. Feldstraße</li> </ul>	
<b>Genehmigungsrechtliche Wirksamkeit:</b> 01.09.2016	
<b>Verkehrsleistung im Landkreis Coburg:</b> ca. 460.000 Fahrplankilometer	
8306	Coburg – Ebersdorf b. Coburg – Sonnefeld – Weidhausen b. Coburg (- Kronach) Nach der planerischen Vorstellung des Landkreises Coburg soll die Linie zukünftig in Mitwitz gebrochen werden.
8307	Coburg – Großgarnstadt – Sonnefeld
8308	Sonnefeld – Mitwitz – Neustadt b. Coburg

8309	Weidhausen b. Coburg – Sonnefeld – Großgarnstadt – Neustadt b. Coburg
8310	Rödental – Fechheim – Neustadt b. Coburg
8312	Coburg – Rödental – Neustadt b. Coburg - Sonneberg

### 3.2 Begründung der Linienbündel

Für das Zusammenführen der jeweiligen Genehmigungen in zwei Bündeln im Landkreis Coburg sind insbesondere die nachfolgend erläuterten Aspekte relevant:

- Die Buslinien treten unter dem Gesichtspunkt der Verkehrsintegration sowie der Fahrgastinformation in einem einheitlichen Marktauftritt als ein System im jeweiligen Linienbündel auf. Dies betrifft insbesondere die Sicherstellung einer übergreifenden Information der Fahrgäste (Fahrplanbuch, barrierefreier Internetauftritt), die Sicherstellung des Vertriebs (z. B. vom Aufgabenträger geforderter Vorhaltung eines Kundenzentrums) sowie die technische Möglichkeit der Datenerlieferung für dynamische Fahrgastinformationssysteme an Haltestellen „aus einer Hand“ im jeweiligen Linienbündel. Zu nennen sind weiterhin das Pünktlichkeitsmanagement und das Störfallmanagement durch die vom Aufgabenträger geforderte Betriebsleitstelle des Betreibers. Mehrere Betreiber müssten mehrere Leitstellen vorhalten oder kooperieren, was das Risiko von Reibungs- und Qualitätsverlusten in sich birgt.
- Es existiert im Status Quo im jeweiligen Linienbündel eine einheitliche Tarifstruktur, die mit der Linienbündelung gesichert werden kann.
- Die prägenden Schulstandorte Coburg und Neustadt b. Coburg werden durch gebündelte Linien zur Sicherstellung der Verkehrsintegration bedient.
- Die intensiven Nachfrageverflechtungen im jeweiligen Verkehrsraum werden in einem Teilnetz abgebildet (z. B. Nachfrageverflechtungen im Korridor Coburg – Rödental – Neustadt b. Coburg).
- Die Umläufe der Fahrzeuge können im Netz des jeweiligen Linienbündels sinnvoll miteinander verknüpft werden, so dass vom jeweiligen Betreiber eine Optimierung des notwendigen Fahrzeugeinsatzes gewährleistet werden kann. Dieser Aspekt ist insbesondere vor dem Hintergrund der vom Aufgabenträger gewollten hohen Fahrzeugqualität auf den Hauptlinien ein wesentliches Kriterium.
- Mit der Zusammenführung der Linien in zwei Linienbündel ist vom Betreiber bzw. den Betreibern eine quantitative Optimierung der Betriebsreserve realisierbar. Mit der vorgesehen Größe der Linienbündel liegt der Fahrzeugbedarf jeweils über der kritischen Größe bzgl. einer minimierten Betriebs- und Werkstattreserve<sup>3</sup>.

<sup>3</sup> Als „kritische Größe“ für die Minimierung der Betriebs- und Fahrzeugreserve (Ansatz 5%) sind 20 Fahrzeuge anzusetzen.

- Am ZOB in Coburg kann in jedem der beiden Linienbündel sowie in Neustadt b. Coburg im Linienbündel „Ost“ das Auswechseln der Fahrer organisiert werden. Das Pausenregime kann in jedem Teilnetz nur bei Betriebsdurchführung durch einen Betreiber optimal gestaltet werden.

Die linienweise Begründung der Zuordnung der Linien zu den beiden Linienbündeln ist in Tabelle 2 zu finden.

### 3.3 Nutzen der Linienbündelung

Für die Fahrgäste können durch die Linienbündelung mit zwei Teilnetzen die heute etablierten Qualitäten der Verkehrserbringung weiterhin gesichert werden:

- einheitliche Tarifstrukturen im Nahverkehrsraum, inkl. zentraler Vertrieb,
- einheitliche Informationen, z. B. im Störfall,
- einheitliche Kundenbetreuung, z. B. Beschwerdemanagement,
- Anschlusssicherung im realen Betrieb (Betriebsleitstelle eines Betreibers) und in der Planung (Fahrplankoordinierung durch ein Unternehmen).

Der Aufgabenträger Landkreis Coburg kann zur Sicherstellung einer hohen Qualität im straßengebundenen ÖPNV folgende Vorteile mit der Linienbündelung generieren, die bei Betriebsdurchführung durch eine Vielzahl von Betreibern mit hoher Wahrscheinlichkeit nicht oder nur bedingt erreichbar sind:

- Minderung des zukünftig entstehenden Zuschussbedarfes durch Sicherung möglichst günstiger Produktionsbedingungen für Verkehrsunternehmen (insbesondere Umlaufgestaltung) sowie Ausgleich zwischen wirtschaftlich guten und wirtschaftlich schlechten Linien in einem der beiden Linienbündel,
- Vermeidung von Unstimmigkeiten in der Einnahmenaufteilung,
- Sicherung effizienter Strukturen zur Einführung zusätzlicher Serviceleistungen, wie dynamische Fahrgastinformationen an Haltestellen, Betrieb Kundenzentrum oder barrierefreie Internetinformationen.

Tabelle 2: Linienweise Begründung der Zuordnung der Linien zu den beiden Linienbündeln

<b>Linienbündel „West“ Lautertal – Meeder - Bad Rodach – Weitramsdorf – Ahorn –Niederfüllbach – Untersiemau – Großheirath – Itzgrund – Seßlach</b>		
<b>Linie</b>	<b>Genehmigungsinhaber im Status Quo</b>	<b>Begründung</b>
8301 Coburg –Seßlach (- Altenstein) Nach der planerischen Vorstellung des Landkreises Coburg soll die Linie zukünftig an der Landkreisgrenze gebrochen werden.	OVF	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Linie erfüllt überwiegend und maßgebend Verkehrsaufgaben im Gebiet des Landkreises Coburg ⇒ Zuordnung zum Bündel „Landkreis Coburg West“</li> <li>• bedingt durch hohe Fahrgastzahl und nennenswerten Jedermannanteil im Kontext mit demografischer Entwicklung mittelfristig ausgeprägtes Risiko bzgl. Einnahmerückgang) ⇒ Linie ist absehbar nur im betrieblichen Verbund mit anderen Linien wirtschaftlich zu betreiben</li> </ul>
8313 Coburg – Meeder - Bad Rodach (- Hildburghausen) Nach der planerischen Vorstellung des Landkreises Coburg soll die Linie zukünftig in Bad Rodach gebrochen werden.	OVF	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Linie erfüllt überwiegend und maßgebend Verkehrsaufgaben im Gebiet des Landkreises Coburg ⇒ Zuordnung zum Bündel „Landkreis Coburg West“</li> <li>• wirtschaftlich problematische Linie (hohe Leistungsmenge im Verhältnis zur erzielbaren Einnahme; bedingt durch nennenswerten Jedermannanteil im Kontext mit demografischer Entwicklung ausgeprägtes Risiko bzgl. Einnahmerückgang) ⇒ Linie ist absehbar nur im betrieblichen Verbund mit anderen Linien wirtschaftlich zu betreiben</li> <li>• Linie ist im Korridor Coburg – Bad Rodach mit Linie 8315 verkehrlich verflochten/ überlagert</li> </ul>
8315 Coburg – Bad Rodach	OVF	<ul style="list-style-type: none"> <li>• wirtschaftlich sehr problematische Linie (hohe Leistungsmenge im Verhältnis zur erzielbaren Einnahme; im</li> </ul>

		<p>Kontext mit demografischer Entwicklung ausgeprägtes Risiko bzgl. Einnahmenrückgang)                  ⇒ Linie ist absehbar nur im betrieblichen Verbund mit anderen Linien wirtschaftlich zu betreiben</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Linie ist mit Linie 8313 verkehrlich verflochten/ überlagert</li> <li>• bedarfsgesteuerter Verkehr bei Einzelfahrten (linienübergreifende Disposition)</li> </ul>
<p>8318 Coburg –Lautertal (- Eisfeld)                  Nach der planerischen Vorstellung des Landkreises Coburg soll die Linie zukünftig in Rottenbach gebrochen werden.</p>	<p>OVF</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Linie erfüllt überwiegend und maßgebend Verkehrsaufgaben im Gebiet des Landkreises Coburg                      ⇒ Zuordnung zum Bündel „Landkreis Coburg West“</li> <li>• ausgeprägte Ausrichtung auf das Oberzentrum Coburg</li> <li>• wirtschaftlich problematische Linie (hohe Leistungsmenge im Verhältnis zur erzielbaren Einnahme; bedingt durch nennenswerten Jedermannanteil im Kontext mit demografischer Entwicklung ausgeprägtes Risiko bzgl. Einnahmenrückgang; auch im Schülerverkehr, damit Rückgang des § 45a-Ausgleichs)                      ⇒ Linie ist absehbar nur im betrieblichen Verbund mit anderen Linien wirtschaftlich zu betreiben</li> </ul>
<p>8319 Coburg – Lichtenfels/ Itzgrund (- Bamberg)                  Linienabschnitt Itzgrund – Bamberg soll laut planerischer Vorstellung des Landkreises Coburg nicht mehr bedient werden</p>	<p>OVF</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Linie erfüllt überwiegend und maßgebend Verkehrsaufgaben im Gebiet des Landkreises Coburg                      ⇒ Zuordnung zum Bündel „Landkreis Coburg West“</li> <li>• bedingt durch hohe Fahrgastzahl und nennenswerten Jedermannanteil im Kontext mit demografischer Entwicklung ausgeprägtes Risiko bzgl. Einnahmenrückgang)                      ⇒ Linie ist absehbar nur im betrieblichen Verbund mit anderen Linien wirtschaftlich zu betreiben</li> <li>• bedarfsgesteuerter Verkehr bei Einzelfahrten (linienüber-</li> </ul>

		greifende Disposition)
<b>Linienbündel „Ost“ Dörfles-Esbach - Rödentel – Neustadt b. Coburg – Sonnefeld – Weidhausen b. Coburg – Ebersdorf b. Coburg – Grub a. Forst</b>		
<b>Linie</b>	<b>Genehmigungsinhaber im Status Quo</b>	<b>Begründung</b>
<p>8306 Coburg – Ebersdorf b. Coburg – Sonnefeld – Weidhausen b. Coburg (- Kronach)</p> <p>Nach der planerischen Vorstellung des Landkreises Coburg soll die Linie zukünftig in Mitwitz gebrochen werden.</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• wirtschaftlich schlechte Linie (hohe Leistungsmenge im Verhältnis zur erzielbaren Einnahme, bedingt durch hohe Fahrgastzahl und hohen Jedermannanteil im Kontext mit demografischer Entwicklung mittelfristig ausgeprägtes Risiko bzgl. Einnahmerückgang) ⇒ Linie ist absehbar nur im betrieblichen Verbund mit anderen Linien wirtschaftlich zu betreiben</li> <li>• bedarfsgesteuerter Verkehr bei Einzelfahrten (linienübergreifende Disposition)</li> </ul>
<p>8307 Coburg – Großgarnstadt – Sonnefeld</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• wirtschaftlich schlechte Linie mit ausschließlicher Bedeutung im Schulverkehr (hohe Leistungsmenge im Verhältnis zur erzielbaren Einnahme) ⇒ Linie ist absehbar nur im betrieblichen Verbund mit anderen Linien wirtschaftlich zu betreiben</li> <li>• Linie ist tlw. mit Linie 8309 verkehrlich verflochten</li> </ul>
<p>8308 Sonnefeld – Mitwitz – Neustadt b. Coburg</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• wirtschaftlich akzeptable Linie mit ausgeprägter Bedeutung im Schulverkehr (absehbar günstiges Verhältnis der erzielbaren Einnahmen zur erforderlichen Leistungsmenge) ⇒ Verhinderung „Rosinenpickerei“</li> <li>• in geringem Umfang umsteigerrelevante Verknüpfungen auf/ von Linie 8312 in Neustadt b. Coburg</li> </ul>



<p>8309 Weidhausen b. Coburg – Sonnefeld – Großgarnstadt – Neustadt b. Coburg</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• wirtschaftlich gute Linie mit ausschließlicher Bedeutung im Schulverkehr (absehbar günstiges Verhältnis der erzielbaren Einnahmen zur erforderlichen Leistungsmenge) ⇒ Verhinderung „Rosinenpickerei“</li> <li>• Linie ist tlw. mit Linien 8307 und 8310 verkehrlich verflochten</li> <li>• in geringem Umfang umsteigerrelevante Verknüpfungen auf/ von Linie 8312 in Neustadt b. Coburg</li> </ul>
<p>8310 Rödental – Fechheim – Neustadt b. Coburg</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• wirtschaftlich akzeptable Linie mit ausgeprägter Bedeutung im Schulverkehr (absehbar günstiges Verhältnis der erzielbaren Einnahmen zur erforderlichen Leistungsmenge) ⇒ Verhinderung „Rosinenpickerei“</li> <li>• Linie ist tlw. mit Linie 8309 verkehrlich verflochten</li> <li>• in geringem Umfang umsteigerrelevante Verknüpfungen auf/ von Linie 8312 in Rödental und in Neustadt b. Coburg</li> </ul>
<p>8312 Coburg – Rödental – Neustadt b. Coburg - Sonneberg</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Linien verkehrt schwerpunktmäßig in Tagesrandlagen, Betrieb kann deshalb nur im Umlaufverbund mit anderen Linien optimal gestaltet werden</li> <li>• wirtschaftlich problematische Linie (ungünstiges Verhältnis der erzielbaren Einnahmen zur erforderlichen Leistungsmenge) ⇒ Linie ist absehbar nur im betrieblichen Verbund mit anderen Linien wirtschaftlich zu betreiben</li> <li>• bedarfsgesteuerter Verkehr bei Einzelfahrten (linienübergreifende Disposition)</li> <li>• in geringem Umfang umsteigerrelevante Verknüpfungen</li> </ul>

		fungen auf/ von anderen Linien in Neustadt b. Coburg (Linien 8308, 8309 und 8310 in der Funktion als Zubringerlinien)
--	--	---

<b>Kreisgrenzüberschreitende Linien ohne Integration in ein Linienbündel im Landkreis Coburg</b>		
<b>Linie</b>	<b>Genehmigungsinhaber im Status Quo</b>	<b>Begründung</b>
8311 Coburg – Dörfles-Esbach – Rödental - Schalkau	OVF	Linie besitzt keine exklusiven Verkehrsaufgaben im Landkreis Coburg (Bedienung der Orte im Stadtgebiet Rödental sichert der Stadtbus Rödental ab)  Linie ist bei Genehmigungsbehörde im Freistaat Thüringen genehmigt
227 Heldburg - Weitramsdorf	WerraBus (Marke der Transdev GmbH <sup>4</sup> )	Linie übernimmt überwiegend Verkehrsaufgaben im Landkreis Hildburghausen

<sup>4</sup> Bis 16.03.2015 Veolia Verkehr GmbH.

