

## Entwurf für die Sitzung des Fachausschusses des Ennepe-Ruhr-Kreises am 12.09.2007

# 1 Leitlinien zur Weiterentwicklung des ÖPNV im Ennepe-Ruhr-Kreis

## 1.1 Rahmenziele

Für die Weiterentwicklung des Ennepe-Ruhr-Kreises als Wirtschafts-, Dienstleistungs-, Bildungs- und Naherholungs-Standort in der Region Rhein-Ruhr besitzt der ÖPNV<sup>1</sup> zur Sicherstellung der Standortqualität sowie zur Gewährleistung der Mobilitätsansprüche eine herausragende Bedeutung.

Der Nahverkehrsplan des Ennepe-Ruhr-Kreises ist vor diesem Hintergrund das entscheidende Steuerungsinstrument des Aufgabenträgers zur Weiterentwicklung des ÖPNV. Er konkretisiert das öffentliche Verkehrsinteresse durch Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot, die Angebotsqualität und die Investitionsplanung. Er bildet die Grundlage für die Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes im Zeitraum 2009 – 2013.

Der Ennepe-Ruhr-Kreis verfolgt eine Strategie in der Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes in zwei Handlungsrichtungen:

- **angebotsorientiert** im Sinne einer hohen Angebotsqualität auf ÖPNV-Relationen, die bei entsprechender Attraktivierung eine überdurchschnittlich hohe Fahrgastnachfrage erwarten lassen,
- **bedarfsorientiert** im Sinne eines Mindeststandards, um die Mobilität nichtmotorisierter Bevölkerungsgruppen in eher ländlich geprägten Teilräumen zu sichern.

Ausgehend von diesen zwei Handlungsrichtungen werden vor dem Hintergrund der engen finanziellen Spielräume folgende Zielsetzung in der Nahverkehrsplanung verfolgt:

- das ÖPNV-Angebot ist verstärkt an den konkreten Bedürfnissen der Fahrgäste auszurichten,
- in allen Teilräumen des Kreisgebiets ist ein Mindeststandard zu gewährleisten, der zur Mobilitätssicherung der Bevölkerung nicht unterschritten werden darf.

Der Zuschussbedarf im ÖPNV wird für den Geltungszeitraum des Nahverkehrsplan auf XX Mio. Euro plafoniert.

1 ÖPNV: Straßengebundener öffentlicher Nahverkehr

Durch eine nachhaltige Sicherung der heutigen Qualität im ÖPNV-System sowie eine, soweit realisierbar und finanzierbar, weitere zielgerichtete Attraktivitätssteigerung des ÖPNV soll der Anteil des ÖPNV an der Verkehrsmittelwahl als absolutes Mindestziel stabilisiert werden.

Zum Erreichen dieser Zielsetzung ist im Zusammenhang mit der anzustrebenden weiteren Verbesserung der Wirtschaftlichkeit in Fortführung der bewährten, bisherigen Ausgestaltung des ÖPNV eine zielgerichtete, effiziente Marktstrategie erforderlich. Während durch den privaten Pkw eine weitgehend flächendeckende Erschließung des Kreisgebietes und jede beliebige Verbindung gewährleistet wird, kann der ÖPNV diese Ansprüche nur bedingt befriedigen. Der ÖPNV soll deshalb konsequent auf den Verbindungen in seiner Attraktivität gepflegt und möglichst verbessert werden, auf denen er seine Vorzüge ausspielen kann und auf denen hohe Marktpotenziale ausschöpfbar sind. Dies bedeutet in der Konsequenz, die knapper werdenden Finanzmittel gezielt dort einzusetzen, wo der größte Nutzen hinsichtlich des Markterfolges zu erwarten ist.

Der Ennepe-Ruhr-Kreis als Aufgabenträger verfolgt dabei eine Ausgestaltung des ÖPNV mit folgenden Zielsetzungen und Hauptanforderungen:

- Die Nahverkehrsplanung hat sich an den Vorgaben der Raumordnung und Landesplanung zu orientieren und deren Zielsetzungen zu unterstützen.
- Bei der Ausgestaltung des Angebotes und der Infrastruktur ist der demografischen Entwicklung im Ennepe-Ruhr-Kreis, die durch eine abnehmende Bevölkerungszahl und gravierende Veränderungen in der Altersstruktur gekennzeichnet ist, verstärkt Rechnung zu tragen. Während die Gruppe der Schülerinnen und Schüler als wichtige Kundengruppe des ÖPNV an Bedeutung verliert, sind Mobilitätsbedürfnisse älterer Menschen verstärkt zu berücksichtigen.
- Die im 2. Nahverkehrsplan modifizierten und neu festgelegten Standards der Angebotsqualität im Nahverkehrsraum („Kreisstandards“) werden zur Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung im Ennepe-Ruhr-Kreis weitgehend flächendeckend gewährleistet. Nur im Einzelfall können diese Standards unterschritten werden, wenn die Erfüllung zu einer unverhältnismäßigen Unwirtschaftlichkeit der Verkehrsbedienung führen würde.
- Eine wesentliche Überschreitung der „Kreisstandards“ kann dort erfolgen, wo die generierte bzw. die potenzielle Nachfrage einen höheren Bedienungsstandard rechtfertigt und dies anhand der Fahrgastzahlen konkret nachgewiesen werden kann.
- Die bestehenden Qualitäten des ÖPNV sind unter verstärkter Beachtung wirtschaftlicher Gesichtspunkte zu pflegen.
- Eine kreisweite Harmonisierung des Taktschemas auf Basis der 15-/ 30-/ 60-Minuten-Taktfamilie ist zu untersuchen.
- Durch die Überlagerung und zeitliche Entzerrung von Linien ist eine hohe Angebotsqualität auf nachfragestarken Relationen zu erhalten.
- Die zu erwartenden Angebotsanpassungen im SPNV-Angebot aufgrund der gekürzten Regionalisierungsmittel sind zu berücksichtigen.

- An wichtigen Verkehrsknüpfungspunkten ist, insbesondere in den Schwachverkehrszeiten, eine Anschlusssicherung zu gewährleisten.
- In Zeiten und in Räumen mit geringer Fahrgastnachfrage soll die erforderliche ÖPNV-Bedienung verstärkt durch bedarfsgesteuerte Bedienungsformen (AST, TaxiBus) sichergestellt werden.
- Investitionen zum Ausbau des ÖPNV im Ennepe-Ruhr-Kreis sind nach den Gesichtspunkten der verkehrlichen Wirksamkeit und des Nutzens im ÖPNV-Gesamtsystem einzusetzen. Maßnahmen, die eine nennenswerte Zunahme der Nachfrage erwarten lassen oder einen hohen Verkehrswert gewährleisten, sind dabei generell zu bevorzugen.
- Die angebotenen Verkehrsleistungen sind in Bezug zur Effizienz und zu ihrer Marktausrichtung (d.h. Markterfolg) regelmäßig zu überprüfen.
- Die ÖPNV-Marktausschöpfung soll außerhalb der derzeitigen Nachfragespitzen verbessert werden. Zielgruppen mit Zuwachspotenzialen liegen insbesondere im Bereich Versorgungs- und Einkaufsverkehr sowie im Freizeitverkehr.
- Die Nutzbarkeit des ÖPNV für Mobilitätseingeschränkte ist konsequent zu verbessern. Langfristig wird das Ziel eines „barrierefreien ÖPNV“ im Ennepe-Ruhr-Kreis verfolgt.
- Die Fahrplanstabilität und die Produktivität der Verkehrserstellung sind durch wirksame Beschleunigungsmaßnahmen zu verbessern.

Wesentliche Voraussetzung zur Stärkung der ÖPNV-Nachfrage ist die Sicherung und Weiterentwicklung einer auf den ÖPNV orientierten Siedlungsstruktur. Die Stadtentwicklungsplanung der Städte im Ennepe-Ruhr-Kreis soll als Anforderung aus Sicht der Nahverkehrsplanung gewährleisten, dass bei neuen Vorhaben ein wirtschaftlicher und attraktiver Einsatz von öffentlichen Verkehrsmitteln ermöglicht wird.

Die städtebaulichen und verkehrlichen Planungsvorhaben der Städte im Ennepe-Ruhr-Kreis sollen möglichst umfassend mit den formulierten Zielen und Vorgaben des Nahverkehrsplans abgestimmt werden. Bei Verkehrsplanungen sind die Belange des ÖPNV, insbesondere die Sicherstellung eines störungsfreien Betriebes, zu berücksichtigen. Bei Ausweisung und Erschließung neuer Gewerbe- und Wohngebiete sowie der Ansiedlung größerer Verkehrserzeuger mit Relevanz für den ÖPNV ist die Anbindung an das vorhandene ÖPNV-Netz mit der Anforderung einer hohen Effizienz und Minimierung der negativen Konsequenzen für die Wirtschaftlichkeit des ÖPNV zu verfolgen. Die Ausrichtung zukünftiger Stadtentwicklungsvorhaben am vorhandenen ÖPNV-Netz ist vor dem Hintergrund der weiteren Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV als primäre Anforderung zu berücksichtigen.

Die Weiterentwicklung des ÖPNV soll konsequent die Realisierung der umweltpolitischen Zielsetzungen der Städte im Ennepe-Ruhr-Kreis unterstützen, insbesondere die Reduktion der Schadstoffbelastungen durch den MIV. Die Lärm- und Schadstoff-Emissionen durch den ÖPNV sind schrittweise, soweit wirtschaftlich in angemessenem Umfang realisierbar, nachhaltig zu vermindern.

## 1.2 Hierarchisierung des ÖPNV-Systems - Qualität des ÖPNV und Konkurrenzfähigkeit zum MIV

Um die Zielsetzung und den Anspruch eines gegenüber dem MIV konkurrenzfähigen ÖPNV gewährleisten zu können, muss der ÖPNV Qualitäten aufweisen, die diese Konkurrenzfähigkeit im konkreten Verkehrsmittelwahlverhalten der Verkehrsteilnehmer (beeinflusst durch deren subjektive und objektive Wahrnehmungen) gewährleisten.

Der ÖPNV kann i.d.R. unter wirtschaftlichen Gesichtspunkten jedoch nicht in allen Teilbereichen eines Nahverkehrsraums die gleichen Verkehrsaufgaben im Hinblick auf die differenzierten Mobilitätsmärkte wahrnehmen sowie flächendeckend die gleiche Attraktivität für alle Wegerelationen im Vergleich zur Pkw-Nutzung herausbilden.

Aufgrund dieser unterschiedlichen Rahmenbedingungen wird im Nahverkehrsplan des Ennepe-Ruhr-Kreises bei der Qualitätsbewertung des ÖPNV folgender strategischer Ansatz verfolgt:

- Orientierung der ÖPNV-Angebotsqualität an der etablierten Anziehungskraft der Stadtbereiche als Arbeitsplatz-, Wohn- und Versorgungsstandorte und an historisch gewachsenen Verkehrsbeziehungen,
- Ausrichtung der Nahverkehrsplanung auf eine marktorientierte Angebotsstrategie,
- gezielte Stärkung der nachfragestarken Verbindungen mit ausbaufähigen Marktpotenzialen durch eine attraktive Bedienungs- und Komfortqualität.

Im Sinne einer gesamtwirtschaftlich optimierten Verkehrsplanung lassen sich dabei drei unterschiedliche Kategorien mit unterschiedlicher Qualitätsausprägung des ÖPNV und damit einer entsprechenden Aufgabenteilung zwischen ÖPNV und MIV definieren, die konkret räumlich im ÖPNV-Netz Gebieten, Korridoren und Verbindungen zugeordnet werden können.

### 1. Qualitätskategorie A: "ÖPNV als Konkurrenzsystem zum MIV"

Der Qualitätsanspruch eines konkurrenzfähigen ÖPNV erfordert in einem Kreis mit der Größe, zentralörtlichen Bedeutung und Raumstruktur des Ennepe-Ruhr-Kreises als Mindestqualität in der Haupt- und der Normalverkehrszeit (Montag bis Freitag)

- einen durchgängigen 30-Minuten-Takt im Regionalverkehr,
- einen durchgängigen 15-Minuten-Takt im Stadtverkehr.

Für den Anspruch der „Konkurrenzfähigkeit“ ist aber nicht nur die Taktdichte relevant, hier sind außerdem Merkmale wie Fahrzeugqualität, Reisegeschwindigkeit usw. von wesentlicher Bedeutung für die Kundenwahrnehmung. Für die Betrachtung im NVP wird jedoch primär die „Bedienungshäufigkeit“ zugrunde gelegt.

**2. Qualitätskategorie B:  
"ÖPNV als Alternativsystem zum MIV"**

Der Anspruch eines ÖPNV in der Qualität eines wahrnehmbaren Alternativsystems erfordert, bezogen auf die Situation im Ennepe-Ruhr-Kreis, als Mindestqualität in der Haupt- und der Normalverkehrszeit

- einen durchgängigen 60-Minuten-Takt im Regionalverkehr,
- einen durchgängigen 30-Minuten-Takt im Stadtverkehr.

**3. Qualitätskategorie C:  
"ÖPNV als Grundversorgung"**

In Gebieten bzw. auf Relationen, in denen der ÖPNV nicht die Qualität der Kategorien A und B erreicht, kann dieser nur eine Grundversorgung übernehmen. In der Regel handelt es sich dabei

- um Gebiete mit sehr geringer Nutzungsdichte und damit geringer Verkehrserzeugung bzw.
- um Relationen mit geringen Marktchancen für den ÖPNV (geringes Verkehrsaufkommen, günstige Randbedingungen für MIV).

Aufgrund des Nachfragepotenzials kann hier nur ein ÖPNV-Grundangebot vorgehalten werden. Hier wäre auch mit erheblichem Aufwand keine Verlagerung größerer Verkehrsmengen auf den ÖPNV möglich.

Die Qualitätskategorie C erfordert mindestens die Erfüllung der definierten „Kreisstandards“.

■ **Tabelle 1:** Hierarchisierung des ÖPNV-Netzes

| Kategorie | Definition                        | Regionalverkehre<br>Anforderung an<br>Bedienungsqualität<br>HVZ+NVZ | Stadtverkehre<br>Anforderung an<br>Bedienungsqualität<br>HVZ+NVZ |
|-----------|-----------------------------------|---|--|
| A         | ÖPNV als Konkurrenzsystem zum MIV | 30-Min.-Takt<br>und besser  | 15-Min.-Takt<br>und besser                                       |
| B         | ÖPNV als Alternativsystem zum MIV | 60-Min.-Takt<br>und besser  | 30-Min.-Takt<br>und besser                                       |
| C         | ÖPNV als Grundversorgung          | Erfüllung der<br>„Kreisstandards“                                   | Erfüllung der<br>„Kreisstandards“                                |

### 1.3 Grundsätze für die Ableitung und Festlegung eines „bestellfähigen ÖPNV-Angebotes“

Im NVP erfolgt die Festlegung der Kriterien und Standards für die Ableitung eines aus Sicht des Aufgabenträgers Ennepe-Ruhr-Kreis „bestellfähigen ÖPNV-Angebotes“.

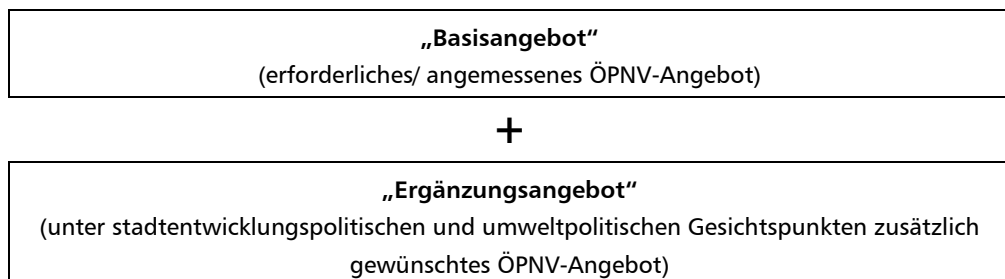
„Bestellfähig“ bedeutet in diesem Zusammenhang, dass das Bedienungsangebot und die vom Aufgabenträger gewünschte Qualität für alle Angebotsmerkmale verbindlich quantifiziert werden können und daraus der erforderliche Finanzierungsbedarf ableitbar ist. Diese Festlegungen sind Grundlage der Leistungsbeziehungen zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen (Z. B. Betrauung der Verkehrsunternehmen mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen), unabhängig davon ob es sich um das eigene kommunale Unternehmen oder ein anderes Verkehrsunternehmen handelt.

Der Ennepe-Ruhr-Kreis bestellt und finanziert in diesem Zusammenhang grundsätzlich das „Basisangebot“ im Kreisgebiet, welches das „erforderliche/angemessene Angebot“ darstellt und somit hinsichtlich der Angebotsausprägung und -qualität den Nachfragepotenzialen entspricht und einen wirtschaftlich sinnvollen Betrieb ermöglicht.

Im Einzelfall können vom Ennepe-Ruhr-Kreis und auch von den kreisangehörigen Städten Verkehrsangebote bestellt und finanziert werden, die in ihrer Ausprägung über dieses „Basisangebot“ hinausgehen. Diese „Ergänzungsangebote“ können zeitlich begrenzt oder über einen längeren Zeitraum bestellt werden. Die Finanzierung kann zeitlich gestaffelt für den Zeitraum der Marktetablierung erfolgen.

Denkbar sind solche „Ergänzungsangebote“ bspw. für folgende Fälle:

- Anbindung von Stadtentwicklungsflächen zur Flankierung einer optimalen Vermarktung,
  - verbesserte bzw. gesicherte Anbindung von Wohngebieten im Stadtumbau zur Unterstützung der stadtentwicklungspolitischen Zielsetzungen,
  - Bedienung in Korridoren mit hohen Umweltbelastungen zur Verminderung der negativen Auswirkungen,
  - Anbindung von Einrichtungen mit Bedeutung in den Bereichen Kultur, Freizeit, Sport und/oder Sozialpolitik.
- **Abbildung 1:** Bausteine der Ableitung und Festlegung eines „bestellfähigen ÖPNV-Angebotes“ in der Ennepe-Ruhr-Kreis



## 1.4 Zielsetzungen „barrierefreier ÖPNV im Ennepe-Ruhr-Kreis“

Der Ennepe-Ruhr-Kreis verfolgt gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen und den kreisangehörigen Städten langfristig das Ziel eines „barrierefreien ÖPNV“ im Kreisgebiet.<sup>2</sup>

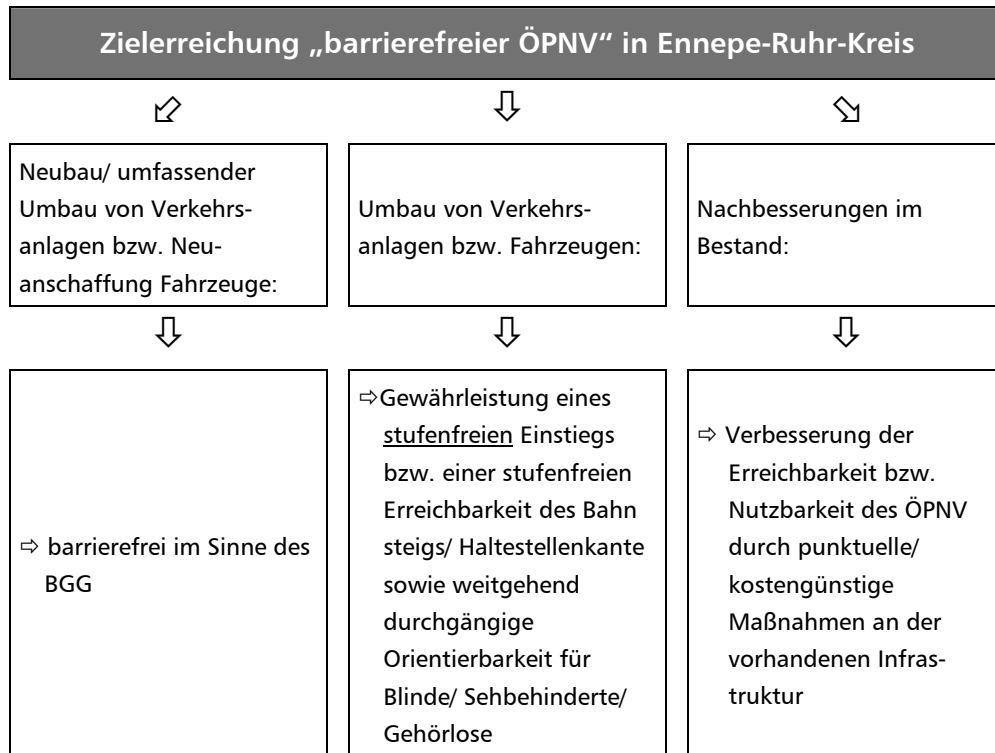
Die Erreichung des Ziels wird nicht zeitnah in 100%iger Zielerfüllung realisierbar sein. Für den Geltungszeitraum des Nahverkehrsplan wird die Zielerreichung für drei Teilzielfelder definiert:

- bei Neubau bzw. umfassendem Umbau von Verkehrsanlagen bzw. bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen ist eine Barrierefreiheit im Sinne des BGG zwingend vorzusehen,
- bei Umbau von Verkehrsanlagen bzw. Fahrzeugen ist die Gewährleistung eines stufenfreien Einstiegs und eines stufenfreien Zugangs des Bahnsteigs/ Haltestellenkante sowie weitgehend durchgängige Orientierbarkeit für Blinde/ Sehbehinderte/ Gehörlose umzusetzen,
- bei den bestehenden Verkehrsanlagen ist eine Verbesserung der Erreichbarkeit bzw. Nutzbarkeit des ÖPNV durch punktuelle/ kostengünstige Maßnahmen an der vorhandenen Infrastruktur anzustreben.

Priorität für die barrierefreie Gestaltung von Haltestellen besitzen aufkommensstarke Haltestellen und Haltestellen im Nahbereich von Einrichtungen mit Relevanz für Personen mit Mobilitätseinschränkungen. Dies betrifft ausdrücklich auch „Nachbesserungen im Bestand“, um kurzfristig Verbesserungen realisieren zu können.

2 Im Verkehrsbereich wurden in der Vergangenheit synonym für den Begriff „barrierefrei“ die Begriffe „behindertengerecht“ bzw. „mobilitätsgerecht“ verwendet. Siehe: VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen; Barrierefreier ÖPNV in Deutschland; Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2003

■ **Tabelle 2:** Anforderungen zur Zielerreichung „barrierefreier ÖPNV“ im Ennepe-Ruhr-Kreis





## 1.5 Qualitätsstandards

### 1.5.1 Bedeutung der Qualitätsstandards für die Betrauung bzw. Vergabe von Verkehrsleistungen

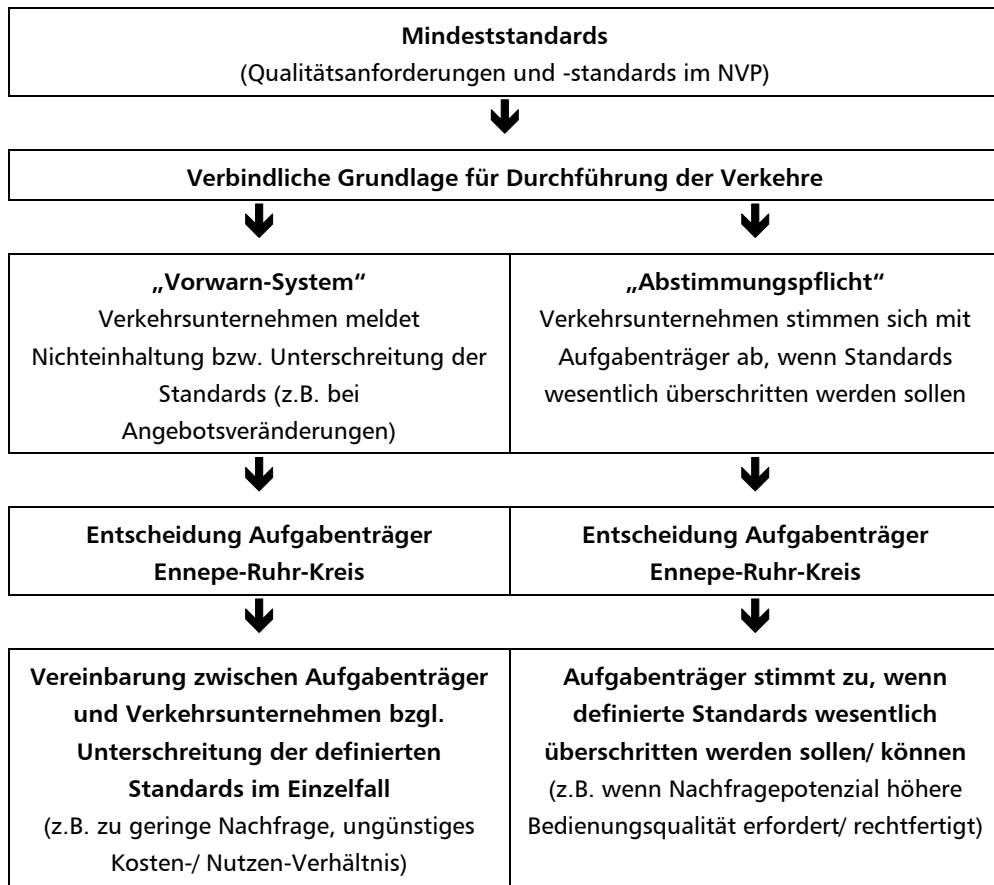
Die Qualitätsstandards und -ziele sind für alle im Kreisgebiet des Ennepe-Ruhr-Kreises in der Ist-Situation und in der Zukunft tätigen Verkehrsunternehmen gleichermaßen gültig. Den Verkehrsunternehmen bieten die Qualitätsstandards eine verlässliche Arbeits- und Entscheidungsgrundlage über die vom Ennepe-Ruhr-Kreis angestrebte ÖPNV-Qualität.

Die nachfolgend festgelegten Qualitätsstandards sind verbindlich für die weitere Ausgestaltung des Angebotes und der Infrastruktur im ÖPNV. Bei Veränderungen (z.B. Fahrplanoptimierungen und Investitionen) haben die Verkehrsunternehmen die Einhaltung der Standards und der Anforderungen sicherzustellen.

**Die Standards sind somit verbindliche Grundlage für die Betrauung bzw. Vergabe der Verkehrsleistungen.**

Die Verkehrsunternehmen sind verpflichtet, die Einhaltung der Standards und Zielwerte zu überprüfen und zu gewährleisten. Können die Anforderungen von den Verkehrsunternehmen im Zusammenhang mit Angebots-Veränderungen oder Infrastrukturmaßnahmen aus unterschiedlichen Gründen nicht eingehalten werden, ist der Aufgabenträger zwingend und rechtzeitig vor der geplanten Veränderung zu informieren. Abweichungen von den definierten Standards sind mit dem Aufgabenträger entsprechend zu vereinbaren.

■ **Abbildung 2:** Bedeutung der Qualitätsstandards für die Betrauung bzw. Vergabe von Verkehrsleistungen



## 1.5.2 Anforderungen an die Angebotsqualität

### 1.5.2.1 Erschließungs-, Bedienungs- und Verbindungsqualität („Kreisstandards“)

Als zukünftige Standards der ÖPNV-Bedienung werden

- die Erschließungsqualität (Erschließungswirkung in den Siedlungsbereichen auf Basis definierter Haltestelleneinzugsbereiche),
- die Bedienungsqualität (Häufigkeit und Regelmäßigkeit der Haltestellenbedienung)
- und die Verbindungsqualität

definiert.

Diese Standards werden im Hinblick auf die Umsetzung des Nahverkehrsplans von Seiten des Aufgabenträgers als „**Kreisstandards**“ verstanden.

Die Anforderungen an die Bedienungsqualität stehen in direktem Zusammenhang mit dem in Kapitel „Hierarchisierung des ÖPNV - Qualität des ÖPNV und Konkurrenzfähigkeit zum MIV“ beschriebenen Ansatz der differenzierten Qualitätskategorien des ÖPNV. Diese dort definierten Qualitätsmerkmale zeigen unabhängig von der Siedlungsstruktur und der zentralörtlichen Gliederung die grundsätzlichen Anforderungen in Bezug zur Konkurrenzfähigkeit auf und berücksichtigen ausdrücklich nicht die gebietstypischen Merkmale der Nachfragepotenziale und der Wirtschaftlichkeit.

Die „Angebotsstandards“ werden dagegen auf der Basis der gebietstypischen Merkmale der Nachfragepotenziale und der Wirtschaftlichkeit definiert<sup>3</sup>.

3 Die Standards wurden dabei nicht „willkürlich“ festgelegt, sondern basieren auf den Richtlinien zur Nahverkehrsplanung verschiedener Bundesländer und auf den Festsetzungen von Nahverkehrsplänen vergleichbarer Großstädte.

- **Abbildung 3:** Zusammenhang zwischen „Differenzierte Qualitätskategorien des ÖPNV“ und „Angebotsstandards“

## **Differenzierte Qualitätskategorien des ÖPNV**

(beschreiben Bedienungsqualität des ÖPNV hinsichtlich der Konkurrenzfähigkeit zum MIV ohne Berücksichtigung wirtschaftlicher Gesichtspunkte)

- 1. ÖPNV-Achse mit Qualitätskategorie A:  
"ÖPNV als Konkurrenzsystem zum MIV"
- 2. ÖPNV-Achse mit Qualitätskategorie B:  
"ÖPNV als Alternativsystem zum MIV"
- 3. ÖPNV-Achse mit Qualitätskategorie C:  
"ÖPNV als Grundversorgung"

→ die für die Konkurrenzfähigkeit zum MIV erforderliche Bedienungsqualität



## **Anforderungen an die Bedienungsqualität („Kreisstandards“)**

(beschreiben Bedienungsqualität nach Gebietskategorien und berücksichtigen spezifisch die Kriterien Nachfragepotenzial und Wirtschaftlichkeit)

→ die nach Gebietskategorien angemessene Mindestbedienungsqualität

### 1.5.2.1.1 Verkehrszeiten

Der definierte Betriebszeitraum sowie die einzelnen Betriebszeitfenster der Verkehrszeiten berücksichtigen

- die typischen Nutzerstrukturen (z.B. Beruf, Ausbildung, Einkauf, Freizeit) für bestimmte Zeitabschnitte,
- die aktuellen Ladenöffnungszeiten sowie
- die Tagesganglinie der Verkehrsnachfrage im ÖV.

Die Betriebszeitfenster sind als „Rahmenvorgabe“ zu verstehen. Abweichungen von bis zu 30 Minuten je nach Funktion einer Linie bzw. Lage im Kreisgebiet ist ohne Relevanz für die Bewertung. Bei Veränderungen in den Ladenöffnungszeiten bzw. bei grundsätzlichen Änderungen der Schulzeiten (z.B. späterer Schulbeginn) sind die Zeitfenster zu überprüfen und in Abstimmung mit dem Aufgabenträger ggf. entsprechend anzupassen.

- **Tabelle 3:** Definition der Verkehrszeiten und Betriebszeitfenster

| Verkehrstag            | Verkehrszeit                    | Abk.   | Betriebszeitfenster |
|------------------------|---------------------------------|--------|---------------------|
| <b>Mo-Fr</b>           | Schwachverkehrszeit             | SVZ I  | 05:00 – 06:30       |
|                        | Hauptverkehrszeit               | HVZ I  | 06:30 – 08:30       |
|                        | Normalverkehrszeit              | NVZ I  | 08:30 – 12:30       |
|                        | Hauptverkehrszeit               | HVZ II | 12:30 – 18:00       |
|                        | Normalverkehrszeit <sup>4</sup> | NVZ II | 18:00 – 20:00       |
|                        | Schwachverkehrszeit             | SVZ II | 20:00 – 24:00       |
| <b>Sa</b>              | Nachtverkehrszeit               | NaVZ   | 24:00 – 06:00       |
|                        | Schwachverkehrszeit             | SVZ I  | 06:00 – 08:30       |
|                        | Normalverkehrszeit              | NVZ    | 08:30 – 17:00       |
|                        | Schwachverkehrszeit             | SVZ II | 17:00 – 24:00       |
| <b>So und Feiertag</b> | Nachtverkehrszeit               | NaVZ   | 00:00 – 08:00       |
|                        | Schwachverkehrszeit             | SVZ    | 08:00 – 24:00       |

4 S-Bahn NVZ ab 19.00 Uhr

### 1.5.2.1.2 Standards „Erschließungsqualität“

Die Bewertung der Erschließungsqualität richtet sich nach der räumlichen Erschließungswirkung der Bahnhöfe und Haltestellen. Dabei werden – aufbauend auf die Standards im 1. und 2. Nahverkehrsplan sowie in Anlehnung an die Empfehlungen des VDV<sup>5</sup> – die nachfolgenden Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche festgelegt.

Eine Haltestelle wird im Zusammenhang mit der Bewertung der Erschließungsqualität nur dann als „ÖPNV-bedient“ gewertet, wenn sie in der Haupt- und Normalverkehrszeit mit der definierten Mindestqualität eines 60-Minuten-Taktes bedient wird.<sup>6</sup>

Es ist sicherzustellen, dass

- in der Innenstadt und im kompakten Kernbereich mindestens 90%,
- in den eigenständigen Stadtteilen größer 3.000 Einwohner mindestens 85% und
- in den anderen Stadtbereichen mindestens 80%

der Einwohner auf Basis der definierten Einzugsbereiche vom ÖV erschlossen werden.

In den Innenstädten sowie in den Kernbereichen (innenstadtnahe Bereiche) sind die SPNV- und S-Bahn-Haltepunkte bei der Ermittlung der Erschließungswirkung ausschließlich für die regionalen Verbindungen zugrunde zulegen.

5 VDV – Empfehlung, Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, 2000

6 gilt für Haltestellen in größeren zusammenhängenden Siedlungsbereichen

■ **Tabelle 4:** Standards Erschließungsqualität für das Kreisgebiet Ennepe-Ruhr-Kreis; Richtwerte für die Haltestelleneinzugsbereiche (Radius; Luftlinie)

|  | <b>Straßenbahn/ Bus/<br/>TaxiBus/ BürgerBus/<br/>AST</b> | <b>SPNV</b>                              | <b>Mindestbedienung<br/>zur Wertung als<br/>„ÖPNV-bedient“<br/>(HVZ/ NVZ)</b> |
|--|--|--|---|
| Innenstädte<br>(MZ und GZ)   | 300 m  | 500 m<br>(für regionale<br>Verbindungen) | 60-Minuten-Takt   |
| innenstadtnaher<br>Bereich/ Kernbereich<br>(MZ und GZ)                   | 300 m  | 600 m<br>(für regionale<br>Verbindungen) | 60-Minuten-Takt   |
| Stadtteil mit Funktion<br>Grundzentrum                                   | 300 m  | 600 m                                    | 60-Minuten-Takt   |
| Eigenständiger<br>Stadtteil mit größer<br>3.000 Einwohner                | 400 m  | 800 m                                    | 60-Minuten-Takt   |
| Eigenständiger<br>Stadtteil mit 1.000<br>bis 3.000 Einwohner             | 400 m  | 800 m                                    | 60-Minuten-Takt   |
| Eigenständiger<br>Stadtteil/ Ortschaft<br>mit 250 bis 1.000<br>Einwohner | 600 m  | 1.000 m                                  | 120-Minuten-Takt  |

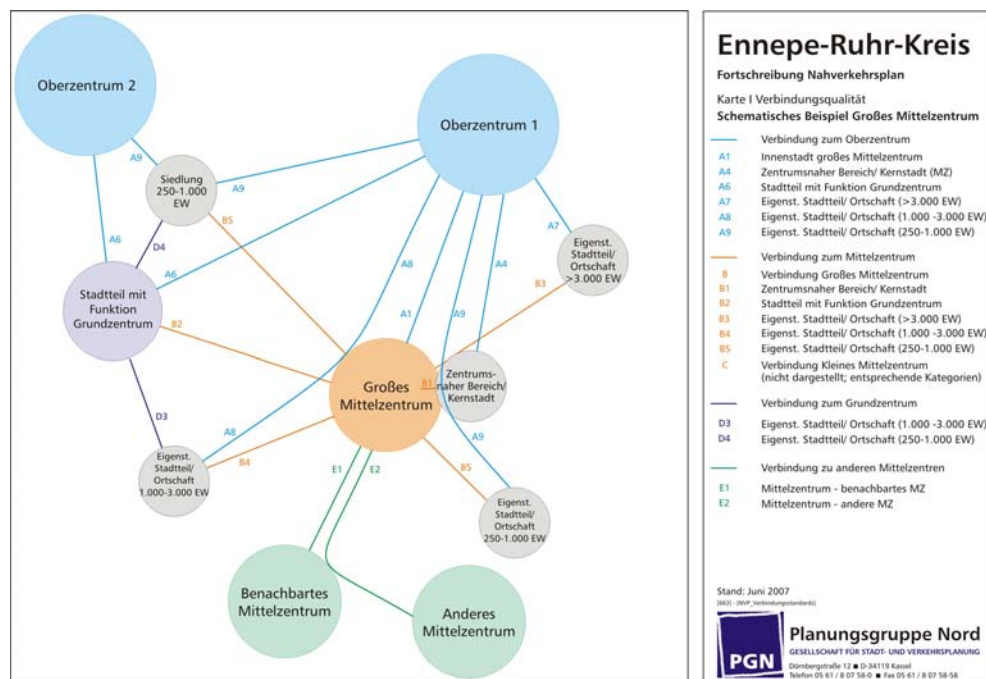
Im Nachtverkehr (NE-Linien) wird durchgängig ein Haltestelleneinzugsbereich von 800 Metern zugrunde gelegt.

### 1.5.2.1.3 Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität“

Die Bedienungsqualität beschreibt die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes für die Fahrgäste, wobei insbesondere die Kriterien Bedienungshäufigkeit und Regelmäßigkeit von Bedeutung sind. Als Standard für die Verbindungsqualität wird die maximale Umsteigehäufigkeit festgelegt.

Abbildung 4 verdeutlicht anhand eines Beispiels die praktische Anwendung der Standards für die „Bedienungs- und Verbindungsqualität“.

■ **Abbildung 4:** Schematische Darstellung für die Anwendung der „Kreisstandards“ – Beispiel „Großes Mittelzentrum“



*Die nachfolgenden Standards werden noch im Detail mit den kreisangehörigen Städten und den Verkehrsunternehmen abgestimmt. Ggf. erfolgen im Einzelfall noch Anpassungen.*



## Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität“ für Verbindungskategorie A „Anbindung der Orte an das relevante Oberzentrum“

- **Tabelle 5:** Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität“ für Verbindungskategorie A „Anbindung der Orte an das relevante Oberzentrum“ – HVZ/NVZ

| Kategorie | Gebietskategorie  | Bedienungsqualität Takt (Min.) |                      | Verbindungsqualität max. Umsteigen |
|-----------|---|--------------------------------|----------------------|------------------------------------|
|           |   | HVZ/NVZ                        | SVZ                  |                                    |
| A1        | Innenstadt große Mittelzentren  | 20<br>(oder besser)            | 30<br>(oder besser)  | 0                                  |
| A2        | Innenstadt Mittelzentren  | 30<br>(oder besser)            | 60<br>(oder besser)  | 0                                  |
| A3        | Innenstadt Grundzentren   | 30<br>(oder besser)            | 60<br>(oder besser)  | 0                                  |
| A4        | innenstadtnaher Bereich/<br>Kernbereich (Mittelzentren)               | 30<br>(oder besser)            | 60<br>(oder besser)  | 1                                  |
| A5        | innenstadtnaher Bereich/<br>Kernbereich (Grundzentren)                | 60<br>(oder besser)            | 60<br>(oder besser)  | 1                                  |
| A6        | Stadtteil mit Funktion<br>Grundzentrum                                | 30<br>(oder besser)            | 60<br>(oder besser)  | 1                                  |
| A7        | Eigenständiger Stadtteil mit<br>größer 3.000 Einwohner                | 60<br>(oder besser)            | 60<br>(oder besser)  | 1                                  |
| A8        | Eigenständiger Stadtteil mit<br>1.000 bis 3.000 Einwohner             | 60<br>(oder besser)            | 120<br>(oder besser) | 1<br>(in SVZ 2)                    |
| A9        | Eigenständiger Stadtteil/<br>Ortschaft mit 250 bis 1.000<br>Einwohner | 120<br>(oder besser)           | keine<br>Anforderung | 2                                  |

**Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität“ für Verbindungskategorie B „Anbindung der Orte an die Innenstadt (große Mittelzentren)“**

■ **Tabelle 6:** Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität für Verbindungskategorie B „Anbindung der Orte an die Innenstadt (große Mittelzentren)“ – HVZ/NVZ

| Kategorie | Gebietskategorie   | Bedienungsqualität Takt (Min.) |                      | Verbindungsqualität max. Umsteigen |
|-----------|--|--------------------------------|----------------------|------------------------------------|
|           |  | HVZ/NVZ                        | SVZ                  |                                    |
| B1        | innenstadtnaher Bereich/<br>Kernbereich                    | 15<br>(oder besser)            | 30<br>(oder besser)  | 0                                  |
| B2        | Stadtteil mit Funktion<br>Grundzentrum                     | 15<br>(oder besser)            | 30<br>(oder besser)  | 0                                  |
| B3        | Eigenständiger Stadtteil mit<br>größer 3.000 Einwohnern    | 30<br>(oder besser)            | 60<br>(oder besser)  | 0                                  |
| B4        | Eigenständiger Stadtteil mit<br>1.000 bis 3.000 Einwohnern | 60<br>(oder besser)            | 60<br>(oder besser)  | 0 <sup>7</sup><br>(in SVZ 1)       |
| B5        | Eigenständiger Stadtteil mit<br>250 bis 1.000 Einwohnern   | 120<br>(oder besser)           | keine<br>Anforderung | 1                                  |

**Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität“ für Verbindungskategorie C „Anbindung der Orte an die Innenstadt (kleine Mittelzentren)“**

■ **Tabelle 7:** Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität für Verbindungskategorie C „Anbindung der Orte an die Innenstadt (kleine Mittelzentren)“ – HVZ/NVZ

| Kategorie | Gebietskategorie   | Bedienungsqualität Takt (Min.) |                      | Verbindungsqualität max. Umsteigen |
|-----------|--|--------------------------------|----------------------|------------------------------------|
|           |  | HVZ/NVZ                        | SVZ                  |                                    |
| C1        | innenstadtnaher Bereich/<br>Kernbereich                    | 30<br>(oder besser)            | 60<br>(oder besser)  | 0                                  |
| C2        | Stadtteil mit Funktion<br>Grundzentrum                     | 30<br>(oder besser)            | 60<br>(oder besser)  | 0                                  |
| C3        | Eigenständiger Stadtteil mit<br>größer 3.000 Einwohnern    | 30<br>(oder besser)            | 60<br>(oder besser)  | 0                                  |
| C4        | Eigenständiger Stadtteil mit<br>1.000 bis 3.000 Einwohnern | 60<br>(oder besser)            | 60<br>(oder besser)  | 0 <sup>8</sup><br>(in SVZ 1)       |
| C5        | Eigenständiger Stadtteil mit<br>250 bis 1.000 Einwohnern   | 120<br>(oder besser)           | keine<br>Anforderung | 1                                  |

7 Einmaliges Umsteigen zulässig, wenn Hauptlinie im dichten Takt (20 Minuten oder besser) fährt.

8 Einmaliges Umsteigen zulässig, wenn Hauptlinie im dichten Takt (20 Minuten oder besser) fährt.

## Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität“ für Verbindungskategorie D „Anbindung der Orte an die Innenstadt (Grundzentren)“

- **Tabelle 8:** Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität für Verbindungskategorie D „Anbindung der Orte an die Innenstadt (Grundzentrum)“ – HVZ/NVZ

| Kategorie | Gebietskategorie   | Bedienungsqualität Takt<br>(Min.) |                      | Verbindungs-<br>qualität<br>max. Umsteigen |
|-----------|--|-----------------------------------|----------------------|--|
|           |  | HVZ/NVZ                           | SVZ                  |  |
| D1        | innenstadtnaher Bereich/<br>Kernbereich                    | 60<br>(oder besser)               | 60<br>(oder besser)  | 0  |
| D2        | Eigenständiger Stadtteil mit<br>größer 3.000 Einwohnern    | 60<br>(oder besser)               | 60<br>(oder besser)  | 0  |
| D3        | Eigenständiger Stadtteil mit<br>1.000 bis 3.000 Einwohnern | 60<br>(oder besser)               | 120<br>(oder besser) | 0 <sup>9</sup><br>(in SVZ 1)               |
| D4        | Eigenständiger Stadtteil mit<br>250 bis 1.000 Einwohnern   | 120<br>(oder besser)              | keine<br>Anforderung | 1  |

## Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität“ für Verbindungskategorie E „Verbindung zwischen den Kernstädten der Städte“

- **Tabelle 9:** Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität für Verbindungskategorie E „Verbindung zwischen den Kernstädten der Städte“ – HVZ/NVZ

| Kategorie | Gebietskategorie                     | Bedienungsqualität Takt<br>(Min.) |                      | Verbindungs-<br>qualität<br>max. Umsteigen |
|-----------|--------------------------------------|-----------------------------------|----------------------|--|
|           |                                      | HVZ/NVZ                           | SVZ                  |  |
| E1        | MZ – benachbartes MZ                 | 60<br>(oder besser)               | 60<br>(oder besser)  | 0  |
| E2        | MZ – anderes MZ                      | 60<br>(oder besser)               | 60<br>(oder besser)  | 1  |
| E3        | GZ – zugehöriges MZ                  | 60<br>(oder besser)               | 60<br>(oder besser)  | 0  |
| E4        | GZ – anderes MZ                      | 60<br>(oder besser)               | 60<br>(oder besser)  | 1<br>(SVZ 2)                               |
| E5        | MZ – benachbartes MZ<br>außerhalb EN | 60<br>(oder besser)               | keine<br>Anforderung | 1  |
| E6        | GZ – benachbartes GZ<br>außerhalb EN | 60<br>(oder besser)               | keine<br>Anforderung | 1  |

9 Einmaliges Umsteigen zulässig, wenn Hauptlinie im dichten Takt (20 Minuten oder besser) fährt.

### 1.5.2.1.4 Anforderungen Reisezeit

In der jeweiligen Fahrtrelation soll das Verhältnis der Reisezeiten zwischen MIV und ÖPNV, unter Berücksichtigung der jeweiligen Zu- und Abgangswerte bei beiden Verkehrsarten (MIV inkl. Parkvorgänge), nicht schlechter als 1 : 1,5 sein.

### 1.5.2.1.5 Richtwerte „ausreichende Auslastung der Bedienungsangebote“

*Richtwerte werden im Detail noch mit den kreisangehörigen Städten und den Verkehrsunternehmen abgestimmt.*

Sicherzustellen ist eine ausreichende Auslastung der Verkehrsangebote. Die definierten Bedienungsstandards („Kreisstandards“) können unterschritten werden, wenn die generierte Fahrgastnachfrage unterhalb der nachfolgenden definierten Richtwerte liegt. Ein Überschreiten der Standards ist möglich, wenn die Fahrgastnachfrage oberhalb der Richtwerte liegt.

Maßgebende Bezugsgrößen sind die Kennwerte

- „maximale Besetzung pro Fahrtrichtung und Fahrt“ für den Zeitraum 06.00 bis 19.00 Uhr (Mo-Fr) und
- „durchschnittliche (Maximal-) Besetzung<sup>10</sup> pro Fahrtrichtung und Fahrt“ für den Zeitraum 06.00 bis 19.00 Uhr (Mo-Fr).

Dieser Ansatz berücksichtigt die unterschiedliche Ausprägung der Tagesgangkurven der Linien (z.B. Linien mit dominierenden Nachfragespitzen versus Linien mit harmonischem Nachfrageverlauf über den Tag).

Bei kurzen Linien sind die Kennwerte für die gesamte Linie zugrunde zulegen. Bei langlaufenden Linien sind betrieblich sinnvolle Abschnitte zu bilden, für die jeweils abschnittsweise die Kennwerte zu ermitteln sind.

Die Richtwerte sind als „Orientierungswerte“ zu verstehen. Sie sind Anhaltspunkt für die regelmäßige Prüfung des Leistungsangebotes hinsichtlich der Auslastung und Wirtschaftlichkeit.

- Liegt die Nachfrage regelmäßig (d.h. bei mehreren Zählungen im Jahresverlauf) und deutlich (mindestens 25%) unter den Richtwerten, ist eine Anpassung des Angebotes (Taktausdünnung und/ oder Anpassung der Fahrzeuggröße) zu prüfen.

<sup>10</sup> Es wurden jeweils die maximalen Besetzungswerte zugrunde gelegt und hieraus der Mittelwert gebildet.

- Wird regelmäßig (d.h. bei mehreren Zählungen im Jahresverlauf) und ausgeprägt (mindestens mehr als 25%) eine Nachfrage über dem Niveau der Richtwerte erreicht, kann eine Angebotsverdichtung und/ oder eine Erhöhung der Kapazitäten umgesetzt werden.

Die Angebotsanpassungen bzw. die Anpassungen im Fahrzeugeinsatz können sich, je nach Ausprägung der Nachfrage im Tagesverlauf, auf das gesamte Betriebszeitfenster oder auch auf kurze Betriebszeiträume beziehen.

### **1.5.2.1.6 Umstellung von Bedienungsangeboten auf bedarfsgesteuerte Bedienung**

Eine Umstellung von Linienverkehrsangeboten auf bedarfsgesteuerte Bedienung kann

- für einzelne Fahrten bzw. vollständige Linien
  - für einzelne Verkehrstage,
  - für bestimmte Zeiträume (z.B. Ferien, Sommerhalbjahr)
- erfolgen.

Die Umstellung ist zu überprüfen, wenn:

- die Nachfrage im Jahresverlauf gravierenden Schwankungen unterliegt bzw. zu bestimmten Zeiten die Nachfrage sehr gering ist (z.B. Ferien),
- die Frequentierung der Einzelfahrt regelmäßig weniger als fünf Fahrgäste beträgt,
- regelmäßig Linienabschnitte ohne Fahrgäste befahren werden.

### **1.5.2.2 Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit**

*Die nachfolgenden Anforderungen werden noch in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen formuliert.*

### **1.5.2.3 Anschlussbindungen an Verknüpfungspunkten**

*Die nachfolgenden Anforderungen werden noch in Abstimmung mit den kreisangehörigen Städten und den Verkehrsunternehmen formuliert.*

### **1.5.3 Anforderungen an die Qualität der Infrastruktur**

*Die nachfolgenden Anforderungen werden noch in Abstimmung mit den kreisangehörigen Städten und den Verkehrsunternehmen formuliert.*

#### **1.5.3.1 Haltestellen**

#### **1.5.3.2 Fahrzeugausstattung**

##### **1.5.3.2.1 Straßenbahn**

##### **1.5.3.2.2 Busverkehr**

##### **1.5.3.2.3 TaxiBus-/ AST-Fahrzeuge**

### **1.5.4 Qualitätsanforderungen Betrieb**

*Die nachfolgenden Anforderungen werden noch in Abstimmung mit den kreisangehörigen Städten und den Verkehrsunternehmen formuliert.*

#### **1.5.4.1 Fahrpersonal**

#### **1.5.4.2 Verkehrsdurchführung**

#### **1.5.4.3 Beschwerdemanagement**

#### **1.5.4.4 Qualitätssicherung**