

1 Leitbild 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 ÖPNV¹ 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.

1 ÖPNV: Straßengebundener öffentlicher Nahverkehr

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.

Das Leistungsangebot des Fahrplanjahres 2008 bildet die Grundlage für die Angebotsplanung der Folgejahre; Angebotsausweitungen und Qualitätsverbesserungen müssen daher weitestgehend durch Leistungsumschichtungen und die Ausschöpfung bestehender Optimierungspotenziale finanziert werden.

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 und nach Möglichkeit gesteigert 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 in naher Zukunft 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 Verkehrsbedienug im Ennepe-Ruhr-Kreis weitgehend flächendeckend gewährleistet. Nur im Einzelfall können diese Standards unterschritten werden, wenn die Erfüllung zu einer unverhältnismäßigen Unwirtschaftlichkeit der Verkehrsbedienug 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 weitere kreisweite Harmonisierung des Taktschemas auf Basis der 15-/ 30-/ 60-Minuten-Taktfamilie ist anzustreben, soweit dies betrieblich sinnvoll und aufgrund des Nachfrageverhaltens geboten ist.
- 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 Verkehrsknüpfpunkten ist, insbesondere in den Schwachverkehrszeiten, eine Anschlusssicherung zu gewährleisten.
- In Zeiten und in Räumen mit geringer Fahrgastnachfrage soll die erforderliche ÖPNV-Bedienug 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 Wachstumspotenzialen 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 nachhaltig zu vermindern.

1.2 Exkurs: 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 Wegere Relationen 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.

6

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“.

Der Ennepe-Ruhr-Kreis verfolgt ausdrücklich nicht die Zielsetzung, den ÖPNV im gesamten Kreisgebiet flächenhaft in der Qualitätskategorie A bzw. B zu entwickeln. In den Teilbereichen und auf den Relationen, in denen ausreichend hohe Nachfragepotenziale vorhanden bzw. aktivierbar sind, soll der ÖPNV in den Qualitätskategorien A bzw. B ausgestaltet werden.

■ **Tabelle 1:** Hierarchisierung des ÖPNV-Netzes bzgl. der Konkurrenzfähigkeit zum MIV (Qualitätskategorien als Beurteilungsgrundlage)

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

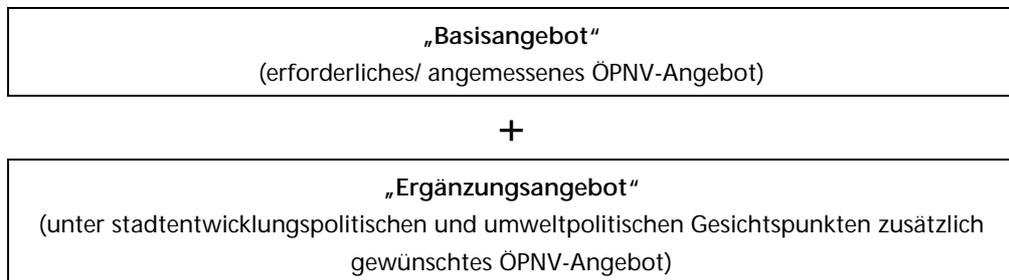
„Bestellfähig“ bedeutet in diesem Zusammenhang, dass das Bedienungsangebot und die vom Aufgabenträger gewünschte Qualität für alle Angebotsmerkmale verbindlich quantifiziert werden können und daraus der erforderliche Finanzierungsbedarf ableitbar ist. Diese Festlegungen sind Grundlage der Leistungsbeziehungen zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen (z. B. Betrauung der Verkehrsunternehmen mit gemeinwirtschaftlichen Verkehren), 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,
 - temporäre Zusatzverkehre (z.B. Großveranstaltungen, Stadtfeste).
- **Abbildung 1:** Bausteine der Ableitung und Festlegung eines „bestellfähigen ÖPNV-Angebotes“ im 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.²

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:

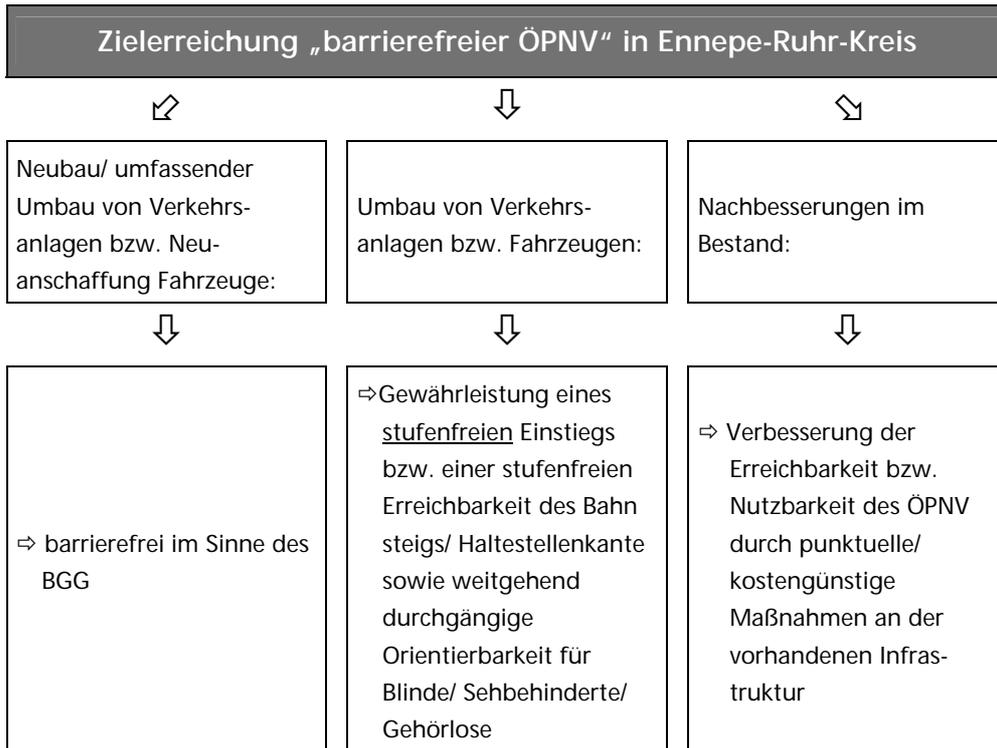
- bei Neubau bzw. umfassendem Umbau von Verkehrsanlagen bzw. bei der Neuanschaffung von Fahrzeuge ist eine Barrierefreiheit im Sinne des BGG zwingend vorzusehen,
- bei Umbau von Verkehrsanlagen bzw. Fahrzeugen ist die Gewährleistung eines stufenfreien Einstiegs und eines stufenfreien Zugangs des Bahnsteigs/ Haltestellenkante sowie weitgehend durchgängige Orientierbarkeit für Blinde/ Sehbehinderte/ Gehörlose umzusetzen,

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

- 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.

■ 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

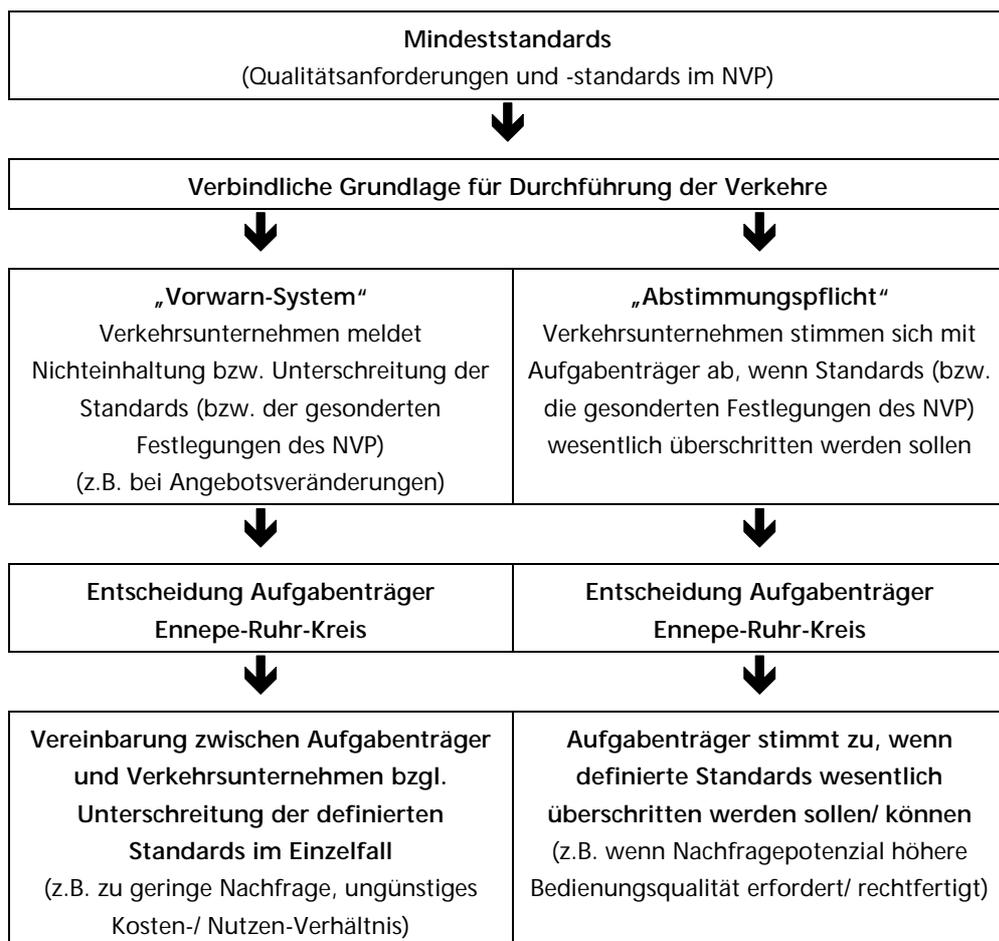
Die Qualitätsstandards und -ziele sind für alle im Kreisgebiet des Ennepe-Ruhr-Kreises in der Ist-Situation und in der Zukunft tätigen Verkehrsunternehmen gleichermaßen gültig. Den Verkehrsunternehmen bieten die Qualitätsstandards eine verlässliche Arbeits- und Entscheidungsgrundlage über die vom Ennepe-Ruhr-Kreis 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. Das Prinzip der Wirtschaftlichkeit ist dabei als allgemeine Vorgabe des Aufgabenträgers zu beachten.

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 bzw. den gesonderten Festlegungen des NVP 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 definiert³.

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 Gebietskategorien

Die Festlegung der „Kreisstandards“ erfolgt differenziert nach Gebietskategorien im Kreisgebiet. Die Definition der Gebietskategorien erfolgt auf der Grundlage der zentralörtlichen Gliederung sowie der Lage im Stadtgebiet und der Größe der Stadtteile.

■ Tabelle 3: Gebietskategorien für Bedienungsstandards

Kategorie	Stadt/ Stadtteil/ Ort
benachbarte Oberzentren (OZ)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Bochum ■ Dortmund ■ Essen ■ Hagen ■ Wuppertal
benachbarte Mittelzentren (MZ)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Velbert-Langenberg (ME) ■ Radevormwald (GM) ■ Halver (MK) ■ Schalksmühle (MK)
benachbarter Stadtteil mit mittelzentraler Funktion (Zugehörigkeit benachbartes OZ)	<ul style="list-style-type: none"> ■ BO – Langedreer ■ BO – Linden ■ DO – Hombruch/ Universität ■ E – Steele ■ HA – Haspe ■ W – Oberbarmen
Innenstadt große Mittelzentren (MZ)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Hattingen ■ Witten
Innenstadt Mittelzentren (MZ)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ennepetal <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Milspe ■ Gevelsberg ■ Herdecke ■ Schwelm ■ Sprockhövel <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Haßlinghausen ■ Wetter <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Alt-Wetter
Innenstadt Grundzentren (GZ)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Breckerfeld

Kategorie	Stadt/ Stadtteil/ Ort
Innenstadtnaher Bereich/ Kernbereich (Mittelzentren)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ennepetal <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Altenvoerde ■ Gevelsberg <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Klostermark/ Börkey ⇒ Schnellmark/ Hagebölling ⇒ Rosendahl/ Ochsenkamp ⇒ Braken/ Holte ■ Herdecke <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Bezirk 2 (Herrentisch/ Sonnenstein/ Rehberg/ Wienberg) ⇒ Bezirk 3 (Nacken) ■ Hattingen <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Niederbonsfeld/ Lembeck ■ Schwelm <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Schwelm-West ⇒ Schwelm-West (GE) ⇒ Winterberg ⇒ Möllenkotten ⇒ Brunnen ■ Witten
Innenstadtnaher Bereich/ Kernbereich (Grundzentren)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Breckerfeld <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Wengeberg ⇒ Heider Kopf
Stadtteil mit Funktion Grundzentrum	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ennepetal <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Voerde ■ Gevelsberg <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Vogelsang/Poeten ■ Hattingen <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Niederwenigern ⇒ Welper ⇒ Winz-Baak ■ Herdecke <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Bezirk 4 (Kirchende/ Westende/ Kermelberg/ Endertal) ■ Sprockhövel <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Niedersprockhövel ■ Wetter <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Grundschöttel ⇒ Wengern ⇒ Volmarstein ■ Witten <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Annen ⇒ Bommern

	<ul style="list-style-type: none"> ⇒ Herbede ⇒ Heven
Innenstadtnaher Bereich (zum Stadtteil mit Funktion eines Grundzentrums)	<ul style="list-style-type: none"> ■ Hattingen <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Blankenstein ■ Sprockhövel <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Niedersprockhövel-Nord
Eigenständiger Stadtteil mit größer 3.000 Einwohnern	<ul style="list-style-type: none"> ■ Ennepetal <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Büttenberg ■ Gevelsberg <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Silschede ■ Hattingen <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Holthausen ■ Herdecke <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Bezirk 5 (Schraberg/ Semberg/ Vaerstenberg/ Nierfeld) ⇒ Bezirk 6 (Ostende/ Ahlenberg/ Wittbräuke/ Gahlenfeld) ■ Sprockhövel <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Haßlinghausen-West/ Hobeuken ■ Schwelm <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Loh ■ Wetter <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Volmarstein ■ Witten <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Stockum
Eigenständiger Stadtteil mit 1.000 bis 3.000 Einwohnern	<ul style="list-style-type: none"> ■ Breckerfeld <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Waldbauer/ Zurstraße ■ Gevelsberg <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Berge/ Knapp ■ Ennepetal <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Hasperbach ⇒ Bülbringen/ Oberbauer ⇒ Rüggeberg ⇒ Oelkinghausen (GE) ■ Hattingen <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Bredenscheid ■ Schwelm <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Linderhausen ■ Sprockhövel <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Gennebreck/ Herzkamp ⇒ Hiddinghausen ⇒ Niederstüter/ Gedulder Weg ■ Wetter <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Schmandbruch ■ Witten

16

	⇒ Rüdinghausen
Eigenständiger Stadtteil mit 250 bis 1.000 Einwohnern	<ul style="list-style-type: none"> ■ Breckerfeld <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Delle ⇒ Loh ⇒ Epscheid ■ Ennepetal <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Königsfeld ■ Gevelsberg <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Asbeck ■ Hattingen <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Niederelfringhausen ⇒ Oberelfringhausen ⇒ Oberstüter ⇒ Niederbonsfeld/ Winzermark ⇒ Stüter ■ Schwelm <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Vörfken ■ Sprockhövel <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Obersprockhövel ■ Wetter <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Albringhausen ⇒ Sandberg/ Voßhöfen ⇒ Elberg/ Trienendorf ■ Witten <ul style="list-style-type: none"> ⇒ Auf dem Schnee ⇒ Durchholz/ Buchholz/ Kämpen ⇒ Tiefendorf/ Wullen

Anmerkung: Stadtteile in der Größenordnung 1.000 bis 3.000 Einwohner und der ausgeprägten Charakteristik von Streusiedlungen werden der Kategorie „Eigenständiger Stadtteil mit 250 bis 1.000 Einwohnern“ zugeordnet.

1.5.2.1.2 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 4: Definition der Verkehrszeiten und Betriebszeitfenster

Verkehrstag	Verkehrszeit	Abk.	Betriebszeitfenster
Mo-Fr	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	NVZ II	18:00 – 20:00
	Schwachverkehrszeit	SVZ II	20:00 – 24:00
Sa	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
So und Feiertag	Nachtverkehrszeit	NaVZ	00:00 – 08:00
	Schwachverkehrszeit	SVZ	08:00 – 24:00

Anmerkung: Die Definition der Verkehrszeiten und Betriebszeiten bezieht sich allgemein auf die Verkehrssituation im gesamten Kreisgebiet. Dadurch wird eine übergreifende Festlegung der Verkehrszeiten für alle Beteiligten gewährleistet. Aus den definierten Betriebszeitfenstern ist ausdrücklich nicht die Anforderung ableitbar, dass eine Linie zu diesen Zeiten betrieben werden muss.

1.5.2.1.3 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 VDV⁴ – 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.⁵

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.

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

5 gilt für Haltestellen in größeren zusammenhängenden Siedlungsbereichen

■ **Tabelle 5:** Standards Erschließungsqualität für das Kreisgebiet Ennepe-Ruhr-Kreis; Richtwerte für die Haltestelleneinzugsbereiche (Radius; Luftlinie)

	Straßenbahn/ Bus/ TaxiBus/ BürgerBus/ AST	SPNV	Mindestbedienung zur Wertung als „ÖPNV-bedient“ (HVZ/ NVZ) ⁶
Innenstädte (MZ und GZ)	300 m	500 m (für regionale Verbindungen)	60-Minuten-Takt
innenstadtnaher Bereich/ Kernbereich (MZ und GZ)	300 m	600 m (für regionale Verbindungen)	60-Minuten-Takt
Stadtteil mit Funktion Grundzentrum	300 m	600 m	60-Minuten-Takt
Eigenständiger Stadtteil mit größer 3.000 Einwohner	400 m	800 m	60-Minuten-Takt
Eigenständiger Stadtteil mit 1.000 bis 3.000 Einwohner	400 m	800 m	60-Minuten-Takt
Eigenständiger Stadtteil/ Ortschaft mit 250 bis 1.000 Einwohner	600 m	1.000 m	120-Minuten-Takt

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

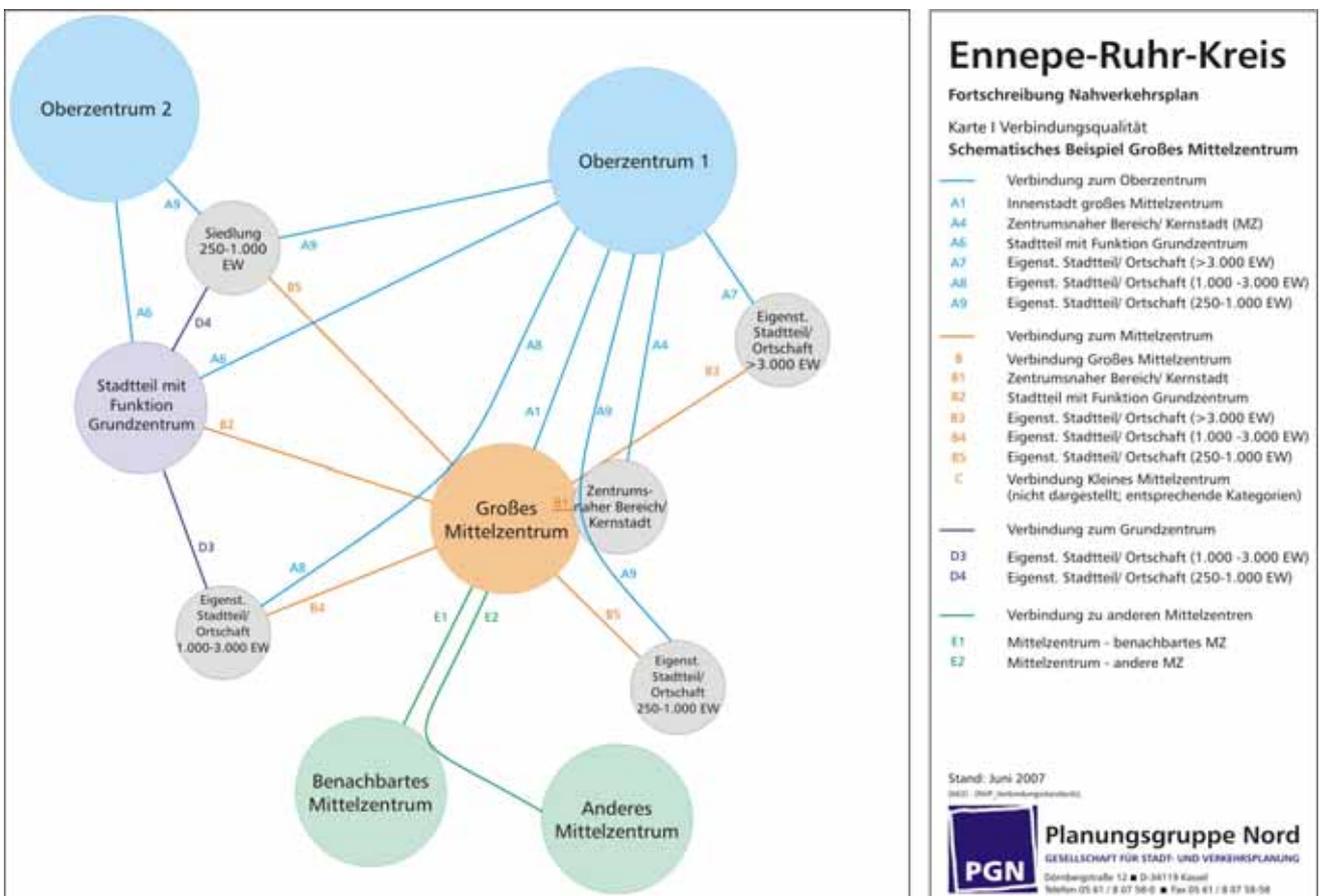
6 Ausnahme: Gebiete, in denen nur zu eingeschränkten Zeiten ein nennenswerter Verkehrsbedarf besteht (z.B. Gewerbegebiete).

1.5.2.1.4 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“



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

- Tabelle 6: Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität“ für Verbindungskategorie A „Anbindung der Orte an das relevante Oberzentrum“ – HVZ/NVZ

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

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

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

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

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

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

Kategorie	Gebietskategorie	Bedienungsqualität Takt (Min.)		Verbindungs- qualität max. Umsteigen
		HVZ/NVZ	SVZ	
C1	innenstadtnaher Bereich/ Kernbereich	30 (oder besser)	60 (oder besser)	0
C2	Stadtteil mit Funktion Grundzentrum	30 (oder besser)	60 (oder besser)	0
C3	Eigenständiger Stadtteil mit größer 3.000 Einwohnern	30 (oder besser)	60 (oder besser)	0
C4	Eigenständiger Stadtteil mit 1.000 bis 3.000 Einwohnern	60 (oder besser)	60 (oder besser)	0 ⁸ (in SVZ 1)
C5	Eigenständiger Stadtteil mit 250 bis 1.000 Einwohnern	120 (oder besser)	keine 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 9: Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität für Verbindungskategorie D „Anbindung der Orte an die Innenstadt (Grundzentrum)“ – HVZ/NVZ

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

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

- Tabelle 10: Standards „Bedienungs- und Verbindungsqualität für Verbindungskategorie E „Verbindung zwischen den Kernstädten der Städte“ – HVZ/NVZ

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

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

1.5.2.1.5 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 : 2 sein.

1.5.2.1.6 Richtwerte „ausreichende Auslastung der Bedienungsangebote“

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-) Besetzung¹⁰ 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 Jahresverlauf¹¹) und deutlich (mindestens 25%) unter den Richtwerten, ist eine Anpassung des Angebotes (Taktausdünnung und/ oder Anpassung der Fahrzeuggröße) zu prüfen.

10 Es werden jeweils die maximalen Besetzungswerte je Fahrt/ Kurs zugrunde gelegt und hieraus der Mittelwert über den gesamten Tag gebildet.

11 Diese Anforderung bedeutet nicht, dass von den Verkehrsunternehmen alle Linien mehrmals im Jahr gezählt werden müssen. Gefordert wird vom Aufgabenträger, dass für die Entscheidung bzgl. der Anpassung/ Veränderung des Bedienungs- und Leistungsangebotes einer Linie ausreichend belastbare Daten zur Fahrgastnachfrage vorliegen müssen.

- 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.

- **Tabelle 11:** Richtwerte zur ausreichenden Auslastung der Bedienungsangebote

Fahrzeug	„maximale Besetzung pro Fahrtrichtung und Fahrt“ für den Zeitraum 06.00 bis 19.00 Uhr (Mo-Fr)	„durchschnittliche Besetzung pro Fahrtrichtung und Fahrt“ für den Zeitraum 06.00 bis 19.00 Uhr (Mo-Fr) ¹²
Midibus	40	15
Standardlinienbus	70	25
Gelenkbus	105	35
Niederflurstraßenbahn	165	60
Hochflurstraßenbahn	100	35

1.5.2.1.7 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.

¹² In Anlehnung an VDV-Empfehlungen (35% der 100%-Kapazitäten in der Spitzenstunde).

1.5.2.2 Pünktlichkeit und Zuverlässigkeit

Die Pünktlichkeit wird hinsichtlich der im Nahverkehrsplan definierten Anforderungen aus Kundensicht behandelt. Für den Fahrgast ist entscheidend, wie pünktlich der ÖPNV ist und nicht, aus welchen Gründen die Unpünktlichkeit entstanden ist. Unpünktlichkeiten bedingt durch Einflüsse von Dritten sind deshalb in der Pünktlichkeitsstatistik zwingend zu berücksichtigen (Ausnahmen: geplante Baustellen mit vorheriger Information der Fahrgäste).

Als Grundsätze für einen pünktlichen und zuverlässigen Betrieb werden folgende Kriterien definiert:

- als verbindliche Abfahrtszeit gilt die jeweiligen Taktminute,
- Verfrühungen (d.h. Abfahrten vor der Taktminute) sind nicht zulässig,
- bei reinen Stadtverkehrslinien Karenzzeit von drei Minuten,
- bei Nachbarortslinien Karenzzeit von fünf Minuten,
- bei langlaufenden Regionallinien Karenzzeit von sieben Minuten.

Bis zum Jahr 2013 soll eine Pünktlichkeit von mindestens 90% für die Linien in der Aufgabenträgerschaft des Ennepe-Ruhr-Kreises erreicht werden.

Die Verkehrsunternehmen haben, soweit sie über technische Möglichkeiten zur Erfassung der Pünktlichkeit verfügen, eine Pünktlichkeitsstatistik mit den o.g. Kriterien zu führen. Wird auf einzelnen Linien ein Pünktlichkeitsgrad von weniger 85% innerhalb eines Quartals erreicht, ist der Aufgabenträger zu informieren. Die wesentlichen Ursachen für Unpünktlichkeiten sind von den Verkehrsunternehmen zu identifizieren und gemeinsam mit dem Ennepe-Ruhr-Kreis und den kreisangehörigen Städten Maßnahmen zur Erhöhung der Pünktlichkeit, soweit realisierbar und finanzierbar, umzusetzen.

Bei den Verkehrsunternehmen, die nicht eine automatisierte Pünktlichkeitserfassung nutzen können, wird der Aufgabenträger gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen Alternativen zur Beurteilung der Pünktlichkeit entwickeln und anwenden.

1.5.2.3 Anschlussbindungen an Verknüpfungspunkten

An den Verknüpfungspunkten sind in den Hauptumsteigerelationen (größer 200 umsteigende Fahrgäste pro Relation in beide Richtungen) möglichst direkte Anschlüsse bzw. geringe Wartezeiten zu gewährleisten. Bei Taktfolgen von 30 Minuten und länger auf beiden anschlussrelevanten Linien ist an den Verknüpfungspunkten 1. und 2. Ordnung auf den Hauptumsteigerelationen eine betriebliche Anschlussicherung zu gewährleisten.

Bei nicht ausreichender Fahrplansicherheit (z.B. Behinderungen und Störungen durch MIV) sowie an Verknüpfungspunkten mit längeren Umsteigewegen mit regelmäßigem Auftreten ist ein Zuschlag von bis zu 5 Minuten zulässig.

- **Tabelle 12:** Anforderungen an die Anschlussbindung an Verknüpfungspunkten in der HVZ/ NVZ (max. Übergangszeiten in Minuten); zu erfüllen für Hauptumsteigerelationen (größer 200 umsteigende Fahrgäste pro Relation in beide Richtungen)

	Verknüpfungspunkt 1. Ordnung	Verknüpfungspunkt 2. Ordnung	Verknüpfungspunkt 3. Ordnung
Umsteigen Bus auf S-Bahn bzw. SPNV	10	15	Nicht relevant
Umsteigen Bus auf Straßenbahn	5	10	Nicht relevant
Umsteigen im Bus auf S-Bahn bzw. SPNV bei Fußwegen größer 300 m zwischen den Bahnsteigen	15	20	Nicht relevant
Bus/ Bus	5	10	15
Umsteigen im Bus/ Bus bei Fußwegen größer 200 m zwischen den Haltestellen	10	15	15

Verknüpfungspunkt 1. Ordnung: Hauptumsteigepunkte mit systematischen Verknüpfungen von SPNV, S-Bahn und/ oder Straßenbahn mit mindestens vier Buslinien bzw. Bus-Bus-Verknüpfung mit mindestens fünf Buslinien sowie mindestens 1.000 Umsteiger in alle Relationen (im Bestand: z.B. Witten Hbf., Witten Rathaus, Hattingen-Mitte, Sprockhövel-Haßlinghausen Busbahnhof, Ennepetal Busbahnhof etc.)

Verknüpfungspunkt 2. Ordnung: Verknüpfungspunkte SPNV, S-Bahn und/ oder Straßenbahnlinie mit mindestens zwei Buslinien bzw. Bus-Bus-Verknüpfung mit mindestens drei Buslinien sowie mindestens 500 Umsteiger in alle Relationen (im Bestand: z.B. Ennepetal (Gevelsberg) Bahnhof, Witten Herbede-Mitte etc.)

Verknüpfungspunkt 3. Ordnung: Nebenumsteigepunkte (im Bestand: Herdecke-Schanze)

1.5.3 Anforderungen an die Qualität der Infrastruktur

1.5.3.1 Haltestellen

Die Haltestellen dienen dem potenziellen ÖPNV-Nutzer als Zugangsstelle zum Verkehrssystem und sind somit das „Aushängeschild“ für den ÖPNV. Das äußere Erscheinungsbild sowie Lage und Erreichbarkeit bestimmen in nicht unwesentlichem Maße die Entscheidung des Kunden den ÖPNV zu nutzen.

Bei der Weiterentwicklung des ÖPNV und beim Infrastrukturausbau sind gemäß Behindertengleichstellungsgesetz prinzipiell die Belange mobilitätseingeschränkter Personen zu berücksichtigen. Bei Aus- und Neubau von öffentlichen Verkehrsanlagen sind diese barrierefrei zu gestalten.

Neue Haltestellen sind so anzulegen, dass sie aus möglichst allen Richtungen über direkt geführte, barrierefreie und ausreichend beleuchtete Wege umwegarm erreichbar sind.

Richtungshaltestellen sollten sich dicht gegenüberliegen, um dem Fahrgast die Orientierung erleichtern zu können. Im Bereich der Haltestellen sollten, soweit erforderlich, Querungshilfen angelegt sein.

Die Bahnhöfe und Haltestellen werden in folgende Kategorien für die Entwicklung eines Baukastensystems in der Ausstattung gegliedert:

- A: Straßenbahn-Haltestellen mit hoher und mittlerer Verkehrsbedeutung (> 400 Ein- und Aussteiger pro Tag)
- B: Straßenbahn-Haltestellen mit geringer Verkehrsbedeutung (< 400 Ein- und Aussteiger pro Tag)
- C: Bus-Haltestellen an Verknüpfungspunkt 1. Ordnung,
- D: Bus-Haltestellen an Verknüpfungspunkten 2. und 3. Ordnung, in Stadtteilzentren, Haltestellen an wichtigen Infrastruktureinrichtungen
- E: Bus-Haltestellen mit hohem bis mittlerem Fahrgastaufkommen (> 200 Ein- und Aussteiger pro Tag),
- F: Bus-Haltestellen mit geringem Fahrgastaufkommen (50 bis 200 Ein- und Aussteiger pro Tag),
- G: Bus-Haltestellen im Busverkehrssystem mit sehr geringem Fahrgastaufkommen (< 50 Ein- und Aussteiger pro Tag)

Die nachfolgend festgelegten Ausstattungsstandards sind bei Um- und Ausbaumaßnahmen zu realisieren. Vorhandene Haltestellen, welche nicht den Standards entsprechen, sind, soweit es die finanziellen Möglichkeiten und die Fördersituation ermöglichen, sukzessive anzupassen.

■ Tabelle 13: Ausstattungsstandards Bahnhöfe und Haltestellen

Ausstattung	Zuständigkeit	A	B	C	D	E	F	G
Behindertengerechte Gestaltung/ Barrierefreiheit								
Stufenfreier Zugang zum Bahnsteig/ zum Bussteig/ zur Fahrbahnkante	Verkehrsunternehmen/ Stadt	■	■	■	■	■	■	□ ①
Stufenfreier Einstieg zur untersten Stufe des Fahrzeuges	Verkehrsunternehmen/ Stadt	■	■	■	■	■	■	□ ①
niederflurgerechter Hochbord (Bus: 18 cm hoch ¹³ ; Straßenbahn 22cm) ¹⁴	Stadt	■	■	■	■	■	■	□ ①
Mindestlänge der geraden Busstellfläche von 19 m für Parallelanfahrt der Haltestelle (Sicherstellung eines schmalen Spaltes für Ein- und Ausstieg)	Stadt	-	-	■	■	■	■	□
Mindestbreiten (3 m) Bahnsteig bzw. Bussteig	Verkehrsunternehmen/ Stadt	■	□	□	□	X	X	X
Mindestbreiten (2 m) Bahnsteig/ Bussteig/ Aufstellflächen; Durchgangsbreiten mind. 1,50m ¹⁵	Stadt	■	■	■	■	□	□	□
Definition: ■ erforderliche Ausstattung bei Neu- bzw. Umbau (bei vorhandenen Anlagen ist die Nachrüstung anzustreben) □ anzustrebende Ausstattung bei Neu- bzw. Umbau (Prüfung des jeweiligen Nutzen-/ Kosten- Verhältnisses) X nicht erforderliche Ausstattung - für Haltestellentyp nicht relevant								

① Bei Haltestellen im Bereich von Einrichtungen mit Relevanz für mobilitätseingeschränkte Personen „erforderliche Ausstattung“

- 13 Bei Busbuchten 16 cm (Gewährleistung des fahrdynamisch ggf. erforderlichen „Überfahrens“ der Haltestellenbereiche); bei problematischen Straßenoberflächenverhältnissen (Unebenheiten ö.Ä.) mind. 16 cm bei Buskaps und mind. 14 cm bei Busbuchten.
- 14 Vorzusehen sind Bordsteine, die ein Heranfahren des Busses an die Haltestellen mit geringem Spalt zwischen Fahrzeug und Bordsteinkante ermöglichen („Kasseler Bord“ oder gleichwertig).
- 15 Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden, „wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.“

Ausstattung	Zuständigkeit	A	B	C	D	E	F	G
Lautsprecher für akustische Fahrgastinformationen Alternativen: - Außenlautsprecher Bus - tastbare Informationen im Haltestellenbereich	Verkehrsunternehmen/ Stadt	■	□	■	□	□	X	X
Komfort, Kundenservice und Sauberkeit								
Witterungsschutz ¹⁶	Verkehrsunternehmen/ Stadt	■	■	■	■	■	□	X
Sitzgelegenheit ¹⁷	Verkehrsunternehmen/ Stadt	■	■	■	■	■	□	□
Öffentlicher Fernsprecher	Verkehrsunternehmen/ Stadt	□	X	□	X	X	X	X
Fahrscheinautomat	Verkehrsunternehmen	□	X	□	□	X	X	X
Verkaufsstelle im Nahbereich	Verkehrsunternehmen	□	X	□	□	X	X	X
Spritzschutz an Haltestellen in Fahrbahnmittellage ¹⁸	Verkehrsunternehmen	■	■	□	□	-	-	-
Abfallbehälter mit Zigaretteinwurf	Verkehrsunternehmen bzw. Stadt	■	■	■	■	■	■	□
Sicherheit								
Videüberwachung	Verkehrsunternehmen	□	X	□	X	X	X	X
Definition: ■ erforderliche Ausstattung bei Neu- bzw. Umbau (bei vorhandenen Anlagen ist die Nachrüstung anzustreben) □ anzustrebende Ausstattung bei Neu- bzw. Umbau (Prüfung des jeweiligen Nutzen-/ Kosten- Verhältnisses) X nicht erforderliche Ausstattung - für Haltestellentyp nicht relevant								

16 Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden, wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.

17 Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden, wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.

18 Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden, wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.

Ausstattung	Zuständigkeit	A	B	C	D	E	F	G
Fahrgastinformation								
Wegweisung innerhalb des Bahnhofs/ der Haltestelle (Umsteigebeziehungen)	Verkehrsunternehmen	<input type="checkbox"/>	X	■	<input type="checkbox"/>	X	X	X
Wegweisung innerhalb des Bahnhofs/ der Haltestelle zu Zielen im Umfeld (z.B. P&R, B&R, öffentliche Einrichtungen)	Verkehrsunternehmen	<input type="checkbox"/>	X	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	X	X	X
Dynamische Fahrgastinformation am Bahnsteig/ am Bussteig ¹⁹	Verkehrsunternehmen	<input type="checkbox"/>	X	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	X	X	X
Bahnsteig-/ Bussteig-Bezeichnung	Verkehrsunternehmen	■	<input type="checkbox"/>	■	■	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	X
Umfassende Informationspakete an jedem Bahnsteig/ Bussteig (Fahrplan, Tarifinformationen, Schematischer Liniennetzplan, Haltestellenübersichtsplan, Umgebungsplan)	Verkehrsunternehmen	■	<input type="checkbox"/>	■	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	X
Standard-Informationen an jedem Bahnsteig/ Bussteig (Fahrplan, Tarifinformationen)	Verkehrsunternehmen	-	■	-	■	■	■	■
Definition: ■ erforderliche Ausstattung bei Neu- bzw. Umbau (bei vorhandenen Anlagen ist die Nachrüstung anzustreben) □ anzustrebende Ausstattung bei Neu- bzw. Umbau (Prüfung des jeweiligen Nutzen-/ Kosten- Verhältnisses) X nicht erforderliche Ausstattung - für Haltestellentyp nicht relevant								

Die definierten Anforderungen sind beim Neu-, Aus- oder Umbau von Bahnhöfen und Haltestellen verbindlich zu berücksichtigen. Vorhandene Bahnhöfe und Haltestellen sind, soweit es die finanziellen Möglichkeiten zulassen, schrittweise anzupassen. Ausnahmen sind mit dem Aufgabenträger abzustimmen.

19 soweit die technischen Voraussetzung bei den Verkehrsunternehmen vorhanden sind (z.B. RBL)

Verknüpfung mit anderen Verkehrsmitteln an den Haltestellen

Für die Funktionsfähigkeit des ÖPNV ist die Qualität der Zu- und Abbringer- verkehre von hoher Bedeutung. Insbesondere dort, wo der ÖPNV kein lückenloses Angebot bereitstellen kann, werden der Pkw und das Fahrrad zu wichtigen Ergänzungsverkehrsmitteln. Um diese mit dem ÖPNV bzw. SPNV zu verknüpfen, sind Park&Ride-Anlagen (P+ R) sowie Bike&Ride-Anlagen (B+ R) erforderlich.

Park&Ride in der Form von neuen Anlagen wird strategisch ausschließlich an den relevanten Bahnhöfen/ Haltepunkten der S-Bahn und im SPNV verfolgt.

Im Rahmen der Nahverkehrsplanung wird eine kombinierte Nutzung von Fahrrad und ÖPNV (**Bike&Ride**) in den radverkehrsrelevanten Teilräumen als wichtige Zielsetzung definiert. Dadurch können die Einzugsbereiche und die Zugänglichkeit der Haltestellen und Bahnhöfe erweitert und die Erschließungswirkung des ÖPNV-Systems verbessert werden. Der Einzugsbereich von Haltestellen wird durch die Einführung von Bike&Ride-Anlagen auf etwa 5 km erweitert.

Vorzusehen sind Fahrradabstellanlagen, soweit noch nicht realisiert, an SPNV-, S-Bahn- und wichtigen (B&R-relevanten) Straßenbahn-Haltestellen, an wichtigen zentralen Haltestellen des Busverkehrssystems sowie an Haltestellen in den Ortslagen, die durch den Haltestellenradius („Standards Erschließungsqualität“) nicht vollständig mit dem ÖPNV erschlossen werden. Bzgl. des Bedarfes ist die topographische Situation zu berücksichtigen.

Bei der Gestaltung der Fahrradabstellanlagen ist sowohl die Nutzerfreundlichkeit als auch der Diebstahlschutz zu berücksichtigen. Aus diesem Grund wird als Standardlösung für die Ennepe-Ruhr-Kreis der „VRR-Bügel“ vorgesehen. An aufkommensstarken Bahnhöfen und Haltestellen im Pendlerverkehr sind zusätzlich Fahrradboxen anzuordnen.

1.5.3.2 Fahrzeugausstattung

Neben der Haltestellenausstattung stellt das wichtigste Definitionsmerkmal für die Beförderungsqualität die Ausstattung und Ausrüstung der Fahrzeuge dar.

Die nachfolgend definierten Anforderungen gelten für alle im Kreisgebiet des Ennepe-Ruhr-Kreises tätigen Verkehrsunternehmen. Anforderungen, die nur für einzelnen Unternehmen bzw. Linien gelten, werden separat dargestellt.

1.5.3.2.1 Straßenbahn

Bei der Beschaffung von neuen Straßenbahn-Fahrzeuge sind folgende Merkmale anzustreben:

- Niederflurstandard für mindestens 70 % der Fahrzeuglänge,
- Fußbodenhöhe im Einstiegsbereich max. 300 mm über Schienenoberkante,
- alle Türen für den Fahrgastwechsel im Niederflurbereich,
- mind. 60 Sitzplätze,
- Klimaanlage,
- digitale akustische und visuelle Fahrgast-Informationssysteme (Fahrzielanzeige außen, Haltestellenanzeige innen, Haltestellenansage),
- Info-Bildschirme oder Linienverlaufanzeige (Anzeige der Haltestellenfolge),
- Fahrgastsprechstelle in jedem Wagenteil,
- Videoüberwachung,
- Fahrausweistwerter in jedem Türbereich.

Ab dem Jahr 2015 sollen, soweit die technischen Voraussetzungen der Streckeninfrastruktur geschaffen werden, ausschließlich Niederflurstraßenbahnen auf den relevanten Strecken im Ennepe-Ruhr-Kreis eingesetzt werden.

1.5.3.2.2 Busverkehr

Allgemeine Anforderungen

Der Fahrzeugeinsatz im Busverkehrssystem soll bei allen tätigen Verkehrsunternehmen, soweit es die betrieblichen Belange zulassen, hinsichtlich der Ausstattungsqualität vorrangig nach der verkehrlichen Bedeutung der Linien erfolgen. Sicherzustellen ist eine höchstmögliche Qualität (unter Beachtung wirtschaftlicher Gesichtspunkte) beim Produkt „SchnellBus“ sowie auf den Hauptlinien in den Stadtverkehren.

Für die Betriebsreserve und Verstärkerfahrzeuge können ggf. abweichende Standards vereinbart werden.

Auf allen Linien mit mindestens stündlicher Bedienung ist von den Verkehrsunternehmen der Einsatz von Niederflurbussen mit Rampe für Rollstuhlfahrer zu sichern. Fahrzeuge ohne Niederflur und/ oder ohne Rampe dürfen ausschließlich auf Schulverkehrslinien, als Verstärkerfahrzeuge oder nur kurzzeitig (z.B. Werkstattreserve) eingesetzt werden. Ausnahmen müssen gesondert mit dem Aufgabenträger vereinbart werden.

Die Technik zur betrieblichen Kommunikation muss auch zwischen den einzelnen Verkehrsunternehmen untereinander kompatibel sein, um insbesondere die Abstimmungen zur Anschlusssicherung gewährleisten zu können. Die Kommunikation kann dabei übergangsweise auch über die Leitstellen der Verkehrsunternehmen erfolgen, wenn eine unverzügliche Entscheidung und nachfolgende Weitergabe von Informationen (z.B. Abwarten von Umsteigern) störungsfrei gewährleistet ist. Für die Kommunikation kann gleichberechtigt Mobilfunk (Handys im Fahrzeug) eingesetzt werden.

Bei der Fahrzeug-Außenwerbung soll zukünftig, unter Beachtung der Verträge mit den Vermarktungsfirmen, auf eine weitgehende Vermeidung der Einschränkung der Durchsichtigkeit der Fensterflächen (Ausnahmen: Heckfenster und Fenster im Bereich der Sondernutzfläche) geachtet werden²⁰, damit die Orientierungsmöglichkeiten und das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste nicht gravierend negativ beeinflusst werden.

20 Anforderung: Sicherstellung der Orientierbarkeit nach Außen von den Sitzplätzen.

Fahrzeuge für SchnellBus-Linien

Auf den SchnellBus-Linien ist, unabhängig vom Betreiber, ab Anfang 2009 folgender Grundstandard zu gewährleisten:

- Niederflur mit Kneeling,
- Klimaanlage oder Anlage zur Gewährleistung eines angenehmen Raumklimas,
- digitale akustische und visuelle Fahrgast-Informationssysteme (Fahrzielanzeige außen, Haltestellenanzeige innen, Haltestellenansage),
- Rampe für Rollstuhlfahrer,
- Sondernutzfläche,
- Fahrausweisentwerter.

Ausnahmen müssen gesondert mit dem Aufgabenträger vereinbart werden.

Neufahrzeuge

Für die Ausstattung der neu zu beschaffenden Fahrzeuge wird von Seiten des Aufgabenträgers folgende Differenzierungen festgelegt:

- verbindliche Standards
- fakultative Standards (werden bei Realisierung durch die Verkehrsunternehmen vom Ennepe-Ruhr-Kreis mitfinanziert)
- akzeptierte Standards (werden bei Realisierung durch die Verkehrsunternehmen vom Ennepe-Ruhr-Kreis nicht mitfinanziert)

■ Tabelle 14: Ausstattungsstandards Neufahrzeuge im Busverkehr

	Fahrzeuge Produkt „SchnellBus“	Fahrzeuge für Linien mit regelmäßiger Bedienung	Fahrzeuge für Einsatz im Schulverkehr
Niederflurtechnik mit Kneeling	●	●	●
digitale visuelle Fahrgast- Informationssysteme (Fahrzielanzeige außen, Haltestellen- anzeige innen)	●	●	●
digitale akustische Fahrgast- Informationssysteme (Haltestellenansage)	●	○	○
Info-Bildschirme/ digitale Linienverlaufs- anzeige (Anzeige der Haltestellenfolge), ggf. als Ersatz für „Halte- stellenanzeige innen“ wenn gleiche Funktionen gewährleistet sind	●	○	○
Klimaanlage	○	○	○
ausklappbare Rampe für Rollstuhlfahrer	●	●	●
Sondernutzfläche	●	●	○
Videüberwachung	○	○	○
getönte Isolierverglasung	●	○	○
Definition: <ul style="list-style-type: none"> ● verbindliche Standards ○ fakultative Standards (werden bei Realisierung durch die Verkehrsunternehmen vom Ennepe-Ruhr-Kreis mitfinanziert) ○ akzeptierte Standards (werden bei Realisierung durch die Verkehrsunternehmen vom Ennepe-Ruhr-Kreis nicht mitfinanziert) 			

	Fahrzeuge Produkt „SchnellBus“	Fahrzeuge für Linien mit regelmäßiger Bedienung	Fahrzeuge für Einsatz im Schulverkehr
Fahrausweisentwerter	●	●	●
Konferenzbestuhlung im Heck	○	○	○
Außenlautsprecher (Fahrermikro oder digitale Ansteuerung)	●	○	○
Haltewunschtasten an jeder zweiten Sitzreihe, an den Behindertensitzplätzen und im Bereich der Sondernutzfläche	●	○	○
Reisebusbestuhlung	○	○	○
Audio-Anlage mit Anschlüssen an jedem Sitzplatz	○	○	○
Definition: <ul style="list-style-type: none"> ● verbindliche Standards ○ fakultative Standards (werden bei Realisierung durch die Verkehrsunternehmen vom Ennepe-Ruhr-Kreis mitfinanziert) ○ akzeptierte Standards (werden bei Realisierung durch die Verkehrsunternehmen vom Ennepe-Ruhr-Kreis nicht mitfinanziert) 			

Die Fahrzeuge müssen über eine technische Schnittstelle verfügen, welche die Verbindung zum Fahrgastinformationssystem des VRR sicherstellt.

Umweltstandards

Die Ennepe-Ruhr-Kreis verfolgt einen hohen Fahrzeugstandard hinsichtlich des Einsatzes von umweltfreundlichen Antriebsarten. Die Fahrzeuge sind mit den aktuellsten technischen Umweltstandards (auch Lärmemissionen) auszurüsten. Bei Neuanschaffungen sind grundsätzlich Rußpartikelfilter bzw. die entsprechend relevanten Euro-Normen vorzusehen. Bei vorhandenen Fahrzeugen ohne Rußpartikelfilter ist eine Nachrüstung zu prüfen.

Bis 2013 sollen 40% der Fahrzeugflotte im Busverkehr (bezogen auf Durchschnitt aller Verkehrsunternehmen²¹) mit Motoren (inkl. Rußpartikelfilter) ausgestattet sein, die Euro V-Norm und den höchsten Abgasstandard EEV erfüllen.

Fahrzeuge, die nicht mindestens der Euro-III-Norm entsprechen, dürfen ab 2013 im ÖPNV im Ennepe-Ruhr-Kreis, mit Ausnahme der Schulverkehrslinien und als Verstärkerfahrzeuge, nicht mehr eingesetzt werden. Ab 2015 dürfen ausschließlich Fahrzeuge im regelmäßigen, vertakteten Linienverkehr eingesetzt werden, die mindestens die Euro-IV-Norm erfüllen.

Ausnahmen müssen gesondert mit dem Aufgabenträger vereinbart werden.

Barrierefreiheit

Die Fahrzeugflotte ist im Zusammenhang mit Neubeschaffungen sukzessive an die Anforderungen des Behindertengleichstellungsgesetzes (BGG)²² auf Barrierefreiheit durch Ausrüstung mit mechanischen (i.d.R. klappbaren) Rampen, stufenfreien Einstiegen und teilweise stufenfreien Sitzbereichen in Türnähe anzugleichen (bei Fahrzeugen im Bestand ggf. Nachrüstung, wenn Ausrüstungsmerkmal nicht realisiert wurde und Nachrüstung unter Kostengesichtspunkten machbar ist).

Bei Neuanschaffung von Fahrzeugen ist die EU-Richtlinie 2001/85/EG zu beachten²³.

1.5.3.2.3 TaxiBus-/ AST-Fahrzeuge

Bei den Fahrzeugen, die in TaxiBus- bzw. AST-Verkehren eingesetzt werden, sind folgende Mindestanforderungen zu erfüllen:

- Fahrzeugalter max. 10 Jahre,
- Kommunikationstechnik zur Kontaktaufnahme mit dem Verkehrsunternehmen (Funk oder Handy)
- Pkw mind. 4 Türen,
Kleinbus mind. 1 Tür (Breite mind. 1 Meter) für Fahrgastwechsel
- Kennzeichnung als „TaxiBus“ bzw. „AST“ als Aufsteckschild (alternativ an/ hinter der Frontscheibe)

21 Gilt für Fahrzeuge im Linienverkehr (d.h. nicht für Fahrzeuge auf Schulverkehrslinien, Verstärkerfahrzeuge oder nur Fahrzeuge für kurzzeitigen Einsatz (z.B. Werkstattreserve).

22 Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (Behindertengleichstellungsgesetz – BGG) i. d. Fassung vom 1. Mai 2002

23 Richtlinie über besondere Vorschriften für Fahrzeuge zur Personenbeförderung mit mehr als acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz und zur Änderung der Richtlinien 70/156/EWG und 97/27/EG (Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates) i. d. Fassung vom 18. Mai 2004.

Die Richtlinie beinhaltet u.a. Regelungen über technische Einrichtungen für Personen mit eingeschränkter Mobilität, wie z.B. behindertengerechte Einstiege, Einstiegshilfen (Rampen, Absenkvorrichtungen, etc.), tlw. stufenfreie Sitzbereiche in Türnähe u.s.w.

Pro Linie hat mindestens ein Fahrzeug die Voraussetzungen für den Transport von Kinderwagen, Rollstühlen usw. zu erfüllen. Betreibt ein Auftragnehmer mehrere Linien, kann ein Fahrzeug mit dieser Anforderung auch für mehrere Linien vorgehalten werden.

Der Ennepe-Ruhr-Kreis kann im Einzelfall linienspezifische Anforderungen an die Fahrzeuge im TaxiBus-/ AST-Verkehr festlegen, wenn diese Linien durch eine hohe Nachfrage bzw. besondere Verkehrsaufgaben gekennzeichnet sind (z.B. Einsatz von Kleinbussen in Niederflurbauweise mit Rollstuhlfahrerplatz, Klimaanlage, dynamische Fahrgastinformation u.a.).

1.5.4 Qualitätsanforderungen Betrieb

1.5.4.1 Fahrpersonal

Aus Sicht des Aufgabenträgers werden grundsätzliche Anforderungen für eine kundenorientierte Verkehrsdurchführung definiert.

Die Verkehrsunternehmen haben bei der Auswahl des Personals zu gewährleisten, dass dieses den Anforderungen an einen attraktiven ÖPNV hinsichtlich einer umfassenden Dienstleistungs- und Kundenorientierung entspricht. Im Gebiet des Ennepe-Ruhr-Kreises sollen nur ausreichend ausgebildete und geschulte Fahrer eingesetzt werden.

Die Verkehrsunternehmen (Konzessionäre) haben, auch beim Einsatz von Subunternehmern, die nachfolgend definierten Anforderungen zu gewährleisten.

- Das Fahrpersonal und das Servicepersonal hat die mit dem Verkehrsunternehmen abgestimmte Dienstkleidung (einheitlich und gepflegt) zu tragen. Ausnahmen können für Verstärkerverkehre mit kurzzeitigem Einsatz vereinbart werden.
- Mitarbeiterschulungen bzgl. betrieblicher und technischer Themen, Kundenorientierung und Arbeitssicherheit sind regelmäßig, mindestens jährlich, durchzuführen. Mit den Fahrern sind regelmäßig Trainingsmaßnahmen zur Bewältigung von Konfliktsituationen (z.B. Belästigung von Fahrgästen durch andere Fahrgäste) durchzuführen.
- Das Fahrpersonal muss über ausreichende Kenntnisse zum Fahrplan, zum Liniennetz, zu den relevanten Anschlussbeziehungen, zum VRR-Tarif sowie zur örtlichen Situation (z.B. Ortskunde bezüglich Freizeit- und Kulturziele) verfügen und hierzu dem Fahrgast bei Bedarf Auskunft geben.
- Über kurzzeitige Änderungen im Betriebsablauf (Fahrweg, Haltestellenbedienung, Verspätungen, veränderte Umsteigesituationen) sind die Fahrgäste rechtzeitig und ausführlich durch Servicemitarbeiter und/oder durch das Fahrpersonal zu informieren. Bei fehlender oder ausgefallener automatischer Haltestellenansage müssen die Haltestellen mit deren Namen rechtzeitig und deutlich akustisch angekündigt werden.

- Die Fahrer haben sich grundsätzlich gegenüber den Fahrgästen und anderen Verkehrsteilnehmern freundlich, zuvorkommend und hilfsbereit zu verhalten. Gebrechlichen, behinderten Kunden, Rollstuhlfahrern bzw. Kunden mit Kinderwagen ist, soweit es die verkehrliche Lage zulässt, beim Ein- und Ausstieg Hilfe zu leisten.
- Im Falle der Belästigung von Fahrgästen durch andere Fahrgäste sind durch das Fahrpersonal entsprechende Maßnahmen einzuleiten (Information der Leitstelle, Aufforderung zum Verlassen des Fahrzeuges, ggf. Hinzuziehung der Polizei).

Detaillierte Anforderungskriterien an das Fahrpersonal können im Zuge von Verkehrsdurchführungsverträgen und Ausschreibungen von ÖPNV-Verkehrsleistungen in Lastenpflichtenheften definiert werden.

1.5.4.2 Verkehrsdurchführung

Betriebssteuerung und -überwachung

- Die Verkehrsunternehmen haben im Gebiet des Ennepe-Ruhr-Kreis bzw. im unmittelbaren Nahbereich (max. 15 km von der Kreisgrenze entfernt) eine Betriebsleitstelle zu unterhalten, welche umfassend für die Betriebssteuerung und -überwachung zuständig ist. Die Betriebsleitstelle kann ihren Standort weiter entfernt besitzen, wenn eine permanente, lückenlose und störungsfreie Kommunikation zu allen eingesetzten Fahrzeugen des Unternehmens im Kreisgebiet sichergestellt ist.

Störungsmanagement

- Bei ungeplanten Betriebsunterbrechungen sind zur Aufrechterhaltung einer möglichst ausreichenden Verkehrsbedienung schnellstmöglich Ersatzverkehre zu gewährleisten.
- Die Verkehrsunternehmen haben während des Betriebes die personelle Besetzung einer Betriebsleitstelle im Ennepe-Ruhr-Kreis bzw. in unmittelbarer Nachbarschaft zu gewährleisten. Die Kommunikation zur Leitstelle sowie zwischen den Fahrzeugen (z.B. zur Abstimmung von Maßnahmen bei Störungen, Sondersituationen usw.) ist permanent zu sichern.
- Über eingetretene bzw. absehbare Störungen, Fahrplanabweichungen und Fahrtausfälle sind die Fahrgäste über die vorhandenen Kommunikationsmöglichkeiten (DFI, Lautsprecheransagen, Fahrpersonal, Servicekräfte) unverzüglich zu informieren.

Fahrzeugzustand und -reinigung

- In den Fahrzeugen sind jederzeit angemessene klimatische Verhältnisse, bezogen auf die jeweilige Jahreszeit, zu gewährleisten und das Wohlbefinden der Fahrgäste zu sichern.

- Alle Fahrzeuge sind in einem einwandfreien und sauberen Zustand (gepflegtes optisches Erscheinungsbild) zu halten.
- Bei Betriebsbeginn müssen die Fahrzeuge innen und außen in einem optisch sauberen Zustand sein. Mit den Verkehrsunternehmen werden ggf. konkrete Vereinbarungen über die Wasch- und Reinigungszyklen (jahreszeitlich differenziert) vereinbart.
- Erhebliche Verunreinigungen des Fahrzeuginnenraumes sind während der Verkehrsdurchführung bei nächstmöglicher Gelegenheit (z.B. bei einer kurzen Standzeit) zu beseitigen, wenn ein schnellstmöglicher Fahrzeugtausch betrieblich nicht realisierbar ist.
- Grobe Vandalismusschäden (z.B. aufgeschlitzte Sitzpolster) sind kurzfristig, möglichst direkt, zu beseitigen.

Haltstellenreinigung (Haltstellen in der Verantwortung der Verkehrsunternehmen)

- Haltstellen mit Wartehalle sind mindestens alle vier Wochen zu reinigen. Grobe Verunreinigungen sind unabhängig von den Reinigungszyklen unverzüglich zu entfernen.
- Die Reinigungsintervalle sind, sofern die Zuständigkeit bei einem Verkehrsunternehmen liegt, von diesem zu dokumentieren.
- Fehlende oder beschädigte Kundeninformationen (z.B. Fahrpläne, Tarifinformationen) sind unverzüglich zu ersetzen.
- Graffiti-Beschmierungen sind schnellstmöglich zu beseitigen.

1.5.4.3 Beschwerdemanagement

Die Annahme und Bearbeitung von Kundenresonanzen (Beschwerden und Hinweise der Fahrgäste) liegt im Verantwortungsbereich der Verkehrsunternehmen.

- Für die Annahme von Kundenresonanzen (Beschwerden und Hinweise der Fahrgäste) sind grundsätzlich alle eingesetzten Personale verantwortlich. Auch Fahrpersonale müssen Beschwerden und Hinweise aufnehmen, soweit bzw. sobald es die Betriebslage zulässt (z.B. durch Weitergabe und Annahme von Vordrucken, Infokärtchen mit Ansprechpartner für Beschwerden). Als Kundenresonanzen sind alle eingehenden schriftlichen, telefonischen und mündlichen Beschwerden und Hinweise aufzunehmen.
- Von den Verkehrsunternehmen sind die eingegangenen und aufgenommenen Beschwerden und Hinweise EDV-gestützt in der Aufnahme und Bearbeitung zu dokumentieren.
- Auf Beschwerden und Hinweise ist innerhalb von 7 Tagen in Form einer Beantwortung oder eines Zwischenbescheides zu reagieren.

1.5.4.4 Qualitätssicherung

Von den Verkehrsunternehmen sind Statistiken zur Pünktlichkeit, zu Beschwerden und zu Betriebsstörungen zu führen. Im Sinne einer partnerschaftlichen Zusammenarbeit im VRR wird davon ausgegangen, dass der Aufgabenträger bei Anmeldung Einblick in diese Statistiken erhält bzw. diese geliefert bekommt.

