

ARGE ÖPNV Stadt und Landkreis Coburg

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

Anforderungsprofil Regionalverkehr

11. Juli 2014



**Mathias
Schmechtig**
NahverkehrsConsult

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

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

Anforderungsprofil Regionalverkehr

Aufgabenträger:

ARGE ÖPNV Stadt und Landkreis Coburg

c/o Landratsamt Coburg
Lauterer Straße 60
96450 Coburg

Bearbeitung:

Mathias Schmechtig NahverkehrsConsult

Wilhelmshöher Allee 274 34131 Kassel

Tel.: 0561 – 988 349 65

Fax: 0561 – 988 349 68

Mail: info@mathias-schmechtig.de

www.mathias-schmechtig.de

Kassel, 11. Juli 2014

Inhalt:

1	Anforderungsprofil für die Weiterentwicklung und Ausgestaltung des Regionalverkehrs.....	1
1.1	Zielsetzungen der Nahverkehrsplanung	1
1.1.1	Rahmenziele.....	1
1.1.2	Zielsetzungen und Handlungsschwerpunkte zur Schaffung eines „barrierefreien ÖPNV“ im Landkreis Coburg	1
1.2	Anforderungen zur Ausstattung an Bus-Haltestellen (Haltestellenkatalog)	7
1.2.1	Grundsätze.....	7
1.2.2	Haltestellenkategorien	8
1.2.3	Musterhaltestelle.....	9
1.2.4	Ausstattungsstandards.....	10
1.2.5	Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit an Haltestellen	14
1.3	Anforderungen an die Erbringung der Verkehrsleistungen	15
1.3.1	Grundsätze.....	15
1.3.2	Qualitätskontrolle und -sicherung	15
1.3.3	Anforderungen an die Verkehrsdurchführung	16
1.3.4	Anforderungen an die Fahrzeugausstattung	21
1.4	Anforderungen an die ÖPNV-Bedienung (Bedienungsstandards).....	25
1.4.1	Grundsätze.....	25
1.4.2	Verkehrszeiten.....	27
1.4.3	Standards für die ÖPNV-Angebotsqualität.....	29

Tabellen

1	Grundanforderungen an die Gestaltung eines „barrierefreien ÖPNV“ aus Sicht verschiedener Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkungen	3
2	Ausstattungsstandards für Bus-Haltestellen	11
3	Verbindliche Ausstattungsstandards für Fahrzeuge mit Einsatz im Regionalverkehr im Landkreis Coburg	22
4	Definition der Verkehrszeiten und Rahmenbetriebszeitfenster im Landkreis Coburg	29
5	Standards „Erschließungsqualität“ Landkreis Coburg - Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche	31
6	Standards der Bedienungsqualität für Verkehrstag Montag bis Freitag an Schultagen (Kategorie A – Verbindungen ins Oberzentrum Coburg)	33
7	Standards der Bedienungsqualität für Verkehrstag Montag bis Freitag an Schultagen (Kategorie B - Verbindungen ins nächste Unterzentrum)	33



1 Anforderungsprofil für die Weiterentwicklung und Ausgestaltung des Regionalverkehrs

1.1 Zielsetzungen der Nahverkehrsplanung

1.1.1 Rahmenziele

Der Aufgabenträger Landkreis Coburg strebt eine zielgerichtete Weiterentwicklung des straßengebundenen ÖPNV in Abstimmung mit dem SPNV zur Sicherung der Mobilitätsbedürfnisse und zur Erreichbarkeit der zentralen Orte im Sinne der Daseinsvorsorge an. Zum Erreichen dieses Rahmenzieles ist ein kontinuierliches Zusammenwirken mit den benachbarten Aufgabenträgern sowie mit der Bayerischen Eisenbahngesellschaft mbH (BEG) erforderlich.

Bei der Ausgestaltung des ÖPNV-Angebotes und der ÖPNV-Infrastruktur ist der demografischen Entwicklung im Landkreis Coburg, die bereits heute durch deutliche Veränderungen in der Altersstruktur und einem nennenswerten Rückgang der Schülerzahlen gekennzeichnet ist, Rechnung zu tragen. Aus diesem Grund werden die Mobilitätsbedürfnisse älterer Menschen verstärkt berücksichtigt. Die gezielte Verbesserung der Nutzbarkeit des ÖPNV insbesondere für mobilitätseingeschränkte Personen prägt insofern die langfristige Zielsetzung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“ im Landkreis Coburg (siehe Kapitel 1.1.2).

1.1.2 Zielsetzungen und Handlungsschwerpunkte zur Schaffung eines „barrierefreien ÖPNV“ im Landkreis Coburg

1.1.2.1 Grundsätze

Belange der Barrierefreiheit

Der Begriff „Barrierefreiheit“ wurde im Verkehrsbereich in der Außendarstellung in der Vergangenheit meist vordergründig auf die Nutzergruppen der Rollstuhlfahrer sowie teilweise auch der Gehbehinderten und der zeitweise Mobilitätseingeschränkten (Personen mit Kinderwagen oder schweren Gepäck) fokussiert („behindertengerecht“ gleich „rollstuhlgerecht“). Das Verständnis zur Barrierefreiheit im ÖPNV geht jedoch weiter. In der konsequenten Umsetzung des BGG (§ 4) umfasst die Barrierefreiheit grundsätzlich alle Benutzergruppen mit eingeschränkter Mobilität (z. B. auch hochbetagte Nutzer, gehörlose Personen, greifbehinderte Personen, Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigung)¹.

¹ Vgl.: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008.

Für diese ist in der Konsequenz die Möglichkeit zur eigenständigen, selbstbestimmten, unabhängigen und sicheren Nutzung des ÖPNV zu gewährleisten.

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) präzisiert in der aktuellen Fassung mit Gültigkeit ab dem 01.01.2013 in § 8 „Förderung der Verkehrsbedienung und Ausgleich der Verkehrsinteressen im öffentlichen Personennahverkehr“ im Absatz 3 die Anforderungen an den von den zuständigen Behörden (Aufgabenträgern) aufzustellenden NVP:

Seite | 2

„Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Die in Satz 3 genannte Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen. Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmer frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.“

Der NVP muss mit dieser gesetzlichen Vorgabe die zentrale Steuerungsfunktion zur Schaffung eines „vollständig barrierefreien ÖPNV“ übernehmen.

Anforderungen von Nutzergruppen mit unterschiedlichen Mobilitätseinschränkungen

Die Anforderungen von Nutzergruppen hinsichtlich einer barrierefreien Nutzbarkeit können sehr unterschiedlich, tlw. sogar divergierend, sein. Zu beachten ist, dass die Barrierefreiheit im ÖPNV-System für die Benutzer mit Mobilitätseinschränkung nur vollständig sichergestellt wird, wenn die Wegekette durchgängig, ohne Lücken barrierefrei bezüglich der jeweiligen Mobilitätseinschränkung ist.

In der nachfolgenden Tabelle sind Grundanforderungen zur Gestaltungsanforderungen der ÖPNV-Infrastruktur dargestellt.



Tabelle 1: Grundanforderungen an die Gestaltung eines „barrierefreien ÖPNV“ aus Sicht verschiedener Nutzergruppen mit Mobilitätseinschränkungen

Benutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung²	wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe³
Gehbehinderte Personen mit und ohne Rollator/ Gehwagen (auch Fahrgäste mit Kinderwagen bzw. sperrigem Gepäck)	<ul style="list-style-type: none"> • niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme (< 6%) Erreichbarkeit der Bahn- bzw. Bussteigkante • niveaugleiche, nahezu spaltfreier sowie neigungsarmer Einstieg in das Fahrzeug • niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme Erreichbarkeit der geeigneten Sitzplätze/ Stellflächen im Fahrzeug • Haltestangen und -griffe im Eingangsbereich der Fahrzeuge/ Stellflächen • rutschfeste/ rutschhemmende Oberflächen
Blinde und sehbehinderte Personen	<ul style="list-style-type: none"> • (visuell und taktil) kontrastierende Gestaltung der Anlagen und Elemente • (visuelle und taktile) Wahrnehmbarkeit von Einbauten, räumlichen Einschränkungen usw. (z. B. Möblierung) • durchgängige, lückenlose Orientierbarkeit/ Wegleitung zur Bahn- bzw. Bussteigkante • Wahrnehmbarkeit der Einstiegsbereiche und der Fahrzeugtüren • Wahrnehmbarkeit der wesentlichen Bedienelemente, möglichst einheitliche Gestaltung der Bedienelemente aus Gründen der Merkbarkeit und Wiedererkennbarkeit • Wahrnehmbarkeit von Informationen („Zwei-Sinne-Prinzip“)

² nach: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008.

³ nach: Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen: Schriftenreihe „direkt“ des Bundesministeriums für Verkehr-, Bau- und Stadtentwicklung; Heft 64/ 2008 und Deutscher Behindertenrat (DBR); Standards der Barrierefreiheit für den öffentlichen Personennahverkehr (<http://www.vdk.de/deutscher-behindertenrat/mime/26375D1086261559.pdf>).

Benutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung	wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe
Personen mit Rollstuhl	<ul style="list-style-type: none"> • niveaugleiche, nahezu spaltfreie sowie neigungsarme (< 6%) Erreichbarkeit der Bahn- bzw. Bussteigkante (Aufzüge, ggf. Rampen) • niveaugleiche, nahezu spaltfreier sowie neigungsarmer Einstieg in das Fahrzeug • niveaugleiche, nahezu spaltfreie und neigungsarme Erreichbarkeit von Infrastrukturelementen im Haltestellenbereich, wie Witterungsschutz, Fahrscheinautomat, Rufsäule bzw. Notruftaster • niveaugleiche, schwellenlose und neigungsarme Erreichbarkeit der (direkt an den Türen anzuordnenden) Mehrzweckflächen im Fahrzeug • ausreichende Bewegungsflächen, z. B. im Fahrzeug, im Einstiegsbereich und an Fahrstühlen (180°-Wende ermöglichen) • niveaugleiche, nahezu spaltfreie und neigungsarme Erreichbarkeit von Infrastrukturelementen im Fahrzeug, wie Taster, Notruf-Sprech-Anlagen, Vertriebsstechnik • leicht befahrbare Oberflächen (rutschhemmend, erschütterungsarm) • ausreichende Durchfahrtsbreiten (< 90 cm) • horizontale Erreichbarkeit von Bedienelementen (Höhe 0,85 m) • Sicherung von Sichtbeziehungen (Vermeiden von Sichthindernissen unterhalb einer Höhe von 0,85 m)
Gehörlose Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Wahrnehmbarkeit der Fahrgastinformationen („Zwei-Sinne-Prinzip“) • visuell wahrnehmbare Warnhinweise
Hochbetagte Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Zugang zum ÖPNV und Benutzung der Fahrzeuge mit geringem körperlichen Aufwand (Vermeidung von längeren Rampen) • Laufflächen mit hoher Lauf- und Standsicherheit • nutzbare Haltegriffe, Handläufe und andere Festhaltemöglichkeiten • Wahrnehmbarkeit der Fahrgastinformationen („Zwei-Sinne-Prinzip“) • einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw.
Greifbehinderte Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen (ausreichende Größe) • Benutzbarkeit von Handläufen und Festhaltemöglichkeiten



Benutzergruppe mit Mobilitätseinschränkung	wesentliche Grundanforderung an die Gestaltung der ÖPNV-Infrastruktur aus Sicht der jeweiligen Nutzergruppe
Kleinwüchsige Personen	<ul style="list-style-type: none"> • Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Bedienelementen (Höhen über 0,85 cm vermeiden) • Erreichbarkeit und Benutzbarkeit von Sitzmöglichkeiten • Erreichbarkeit von Handläufen und Festhaltemöglichkeiten • Sicherung von Sichtbeziehungen (Vermeiden von Sichthindernissen unterhalb einer Höhe von 0,85 m)
Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen	<ul style="list-style-type: none"> • Übersichtlichkeit in baulichen Anlagen, einfaches Auffinden von Ausgängen, Fahrstühlen usw.; Vermeiden von engen, unzureichend beleuchteten Bereichen • ausreichende Bewegungsflächen⁴ • einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw. • einfache, unzweifelhafte Erkenn- und Wahrnehmbarkeit von statischen und dynamischen Informationen (visuelle und akustische Informationen⁵)
Personen mit Gleichgewichtsstörungen	<ul style="list-style-type: none"> • ausreichend breite Bewegungsflächen • zusätzliche Haltemöglichkeiten (z. B. auf schmalen Bewegungsflächen, durchgängige Geländer an Treppen) • Absicherung von Höhenunterschieden
Personen mit kognitiver Beeinträchtigung/ Personen mit Lernschwierigkeiten	<ul style="list-style-type: none"> • einfache, selbsterklärende Bedienbarkeit von Fahrscheinautomaten, Rufsäulen, Fahrstühlen usw. • einfache, unzweifelhafte Erkenn- und Wahrnehmbarkeit von statischen und dynamischen Informationen (visuelle und akustische Informationen) • standardisierte Informationen (Piktogramme) • leichtverständliche Sprache

⁴ Personen mit Konzentrations- und Orientierungsbeeinträchtigungen benötigen größere Bewegungskorridore, da sie längere Zeiträume zum Begreifen der jeweiligen Situation (z. B. nach dem Aussteigen, Orientierung auf dem Bahn- oder Bussteig) benötigen.

⁵ Vor diesem Hintergrund sind akustische Fahrgastinformationen mit höchstmöglicher Qualität vorzusehen (d. h. keine Dialekte oder Stimmimitatoren).

1.1.2.2 Leitsätze des Landkreises Coburg

Entsprechend den Vorgaben des PBefG verfolgt der Landkreis Coburg als Leitziel für den langfristigen Planungshorizont grundsätzlich die Entwicklung und Gestaltung eines für alle in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt Personen „vollständig barrierefreien ÖPNV“.

Seite | 6

Dieses Ziel gilt es kontinuierlich und sukzessive

- in Abhängigkeit der finanziellen Möglichkeiten des Landkreises sowie der kreisangehörigen Städte und Gemeinden
- unter Berücksichtigung des noch erforderlichen Ausbaubedarfs
- in einem kontinuierlichen Anpassungsprozess und
- in Abstimmung mit den Verfahrensbeteiligten

zu erreichen.

Vor diesem Hintergrund wird für den mittelfristigen Planungshorizont im NVP als Ziel für die Städte und Gemeinden im Landkreis Coburg die Schaffung eines „*weitgehend barrierefreien ÖPNV*“ definiert. Grundlage bilden hierzu die in den Kapiteln 1.2 und 1.3 aufgeführten Empfehlungen für die Ausstattung von Haltestellen und Fahrzeugen.

1. **Schaffung eines barrierefreien ÖPNV im Landkreis Coburg**

Der Landkreis Coburg verfolgt in seinem Verantwortungsbereich als Aufgabenträger für den straßengebundenen ÖPNV gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen, den Städten und Gemeinden sowie den Straßenbulasträgern langfristig die Entwicklung und Gestaltung eines für alle Mobilitätseingeschränkte „vollständig barrierefreien ÖPNV“ (Hinweis s.o.). Hiermit verbunden ist die Schaffung

- eines barrierefreien Zugangs und einer barrierefreien Nutzbarkeit
- für alle Benutzergruppen
- mit einer flächendeckenden Gewährleistung im Kreisgebiet (mit Ausnahme von Haltestellen und Fahrzeugen ohne (erkennbare) Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte)

2. **Gewährleistung durchgängig barrierefreier Mobilitätsketten**

Im ÖPNV-System sind die Mobilitätsketten grundsätzlich durchgängig, d. h. lückenlos, barrierefrei zu gestalten.⁶

⁶ Die Mobilitätskette erstreckt sich jeweils beginnend mit dem Weg von der Haustür zur Haltestelle über die Zugänge und die Wege innerhalb der Haltestelle, den Aufenthalt an der Haltestelle, weiter über den Fahrzeugzugang und –aufenthalt bis hin zum Fahrzeugausstieg und Haltestellenabgang. Zu einer vollständigen Mobilitätskette gehört außerdem auch die Reisevorbereitung.



3. **Priorisierung nachfragestarker bzw. bedeutsamer Haltestellen**

Vor dem Hintergrund der eingeschränkten finanziellen Mittel bei den Beteiligten verfolgt der Landkreis Coburg – in seiner Koordinierungsfunktion als Aufgabenträger in Zusammenarbeit mit den Kommunen bzw. den Straßenbulasträgern – im Bereich des Infrastrukturausbaus den Ansatz, den Fokus zunächst auf die Haltestellen mit der höchsten Fahrgastfrequentierung und auf Haltestellen im unmittelbaren Nahbereich von Einrichtungen mit besonderer/ spezifischer Bedeutung für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen zu legen.

4. **Durchgängige Barrierefreiheit bei neuen Anlagen und Fahrzeugen**

Beim Neubau bzw. grundhaftem Ausbau von Verkehrsanlagen bzw. bei der Neuanschaffung von Fahrzeugen sollen diese durchgängig barrierefrei gestaltet werden.

Ergänzend zum Infrastrukturausbau bzw. zur Fahrzeugneubeschaffung ist in bestehenden Verkehrsanlagen eine Verbesserung der Nutzbarkeit durch (ggf. punktuelle/ kostengünstige) Maßnahmen an der vorhandenen Infrastruktur anzustreben, welche als zielführende Zwischenlösungen ggf. auch provisorischen Charakter haben können.

5. **Festlegung der Ausnahmen von der „vollständigen Barrierefreiheit“**

In Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen sowie den Städten und Gemeinden bzw. den Straßenbulasträgern werden unter Einbindung der Behindertenvertreter im Nahverkehrsplan vom Landkreis Coburg die Ausnahmen von der im PBefG als Ziel festgelegten, und bis zum 1. Januar 2022 zu erreichenden, „vollständigen Barrierefreiheit“ definiert. Unterstützend wirkt hier das in Kapitel 1.2 entwickelte „Baukastensystem“ zur Einordnung von Haltestellen in Ausbaukategorien. Hierauf aufbauend sollen von den einzelnen Städten Prioritätenlisten für den Um-/Ausbau von Haltestellen erstellt werden.

1.2 Anforderungen zur Ausstattung an Bus-Haltestellen (Haltestellenkatalog)

1.2.1 Grundsätze

Der Landkreis Coburg definiert im Nahverkehrsplan Anforderungen an die Ausgestaltung der Bus-Haltestellen. Der Landkreis versteht sich dabei als Koordinator für den Haltestellenausbau im Kreisgebiet und nimmt damit seine Rolle entsprechend der Vorgaben des § 8, Absatz 3 ein⁷.

Die im Nahverkehrsplan definierten Anforderungen sind ausdrücklich als Empfehlungen an die Städte und Gemeinden zu verstehen, um langfristig eine möglichst für den Fahrgast einheitliche Haltestellen-Infrastruktur im Kreisgebiet schaffen zu können. Insbesondere für Personen mit Mobilitätsbeeinträchtigung ist eine durchgängig einheitliche Gestaltung der für sie relevanten Haltestellen-Elemente in ihrer Reisekette von hoher Bedeutung.

⁷ Vgl. Kapitel 1.1.2

Die barrierefreie Gestaltung der Haltestellen kann im Einzelfall im Zielkonflikt zu Anforderungen und Zielsetzungen der Stadtgestaltung bzw. der Dorferneuerung stehen. Vor dem Hintergrund dieser möglichen Zielkonflikte sollten frühzeitig verbindliche Abstimmungen zwischen den Maßnahmenträgern, den Fördermittelgebern und den Behindertenvertretern durchgeführt werden⁸. Deutschlandweit zeigen viele Beispiele von umgebauten Haltestellen in historischen Bereichen, dass eine behutsame Gestaltung von barrierefreien Haltestellen im Kontext mit den Ansprüchen städtebaulich sensibler Umfeldern möglich ist.



Abbildung 1: Beispiele für die barrierefreie Haltestellengestaltung in historischen geprägten bzw. städtebaulich sensiblen Umfeldern (links Marktplatz Leisnig (Sachsen): rechts Heiligendamm (Mecklenburg-Vorpommern))

1.2.2 Haltestellenkategorien

Die Bushaltestellen im Landkreis Coburg werden in vier Kategorien eingeteilt, denen konkrete Ausstattungsmerkmale im Sinne eines „Baukasten-Systems“ zugeordnet werden. Die Haltestellen-Kategorien berücksichtigen dabei sowohl die Verkehrsaufgaben der Haltestelle im Gesamtsystem als auch die jeweilige Verkehrsbedeutung (Fahrgastaufkommen, Anbindung spezifischer Institutionen).

⁸ Hingewiesen wird an dieser Stelle ausdrücklich auf die Rechte der Behindertenverbände hinsichtlich der Einreichung von Verbandsklagen bei der Nichtbeachtung der Belange der Barrierefreiheit bei Vorhaben.

Es werden folgende Kategorien definiert:

- **Kategorie A:** Bushaltestellen an Verknüpfungspunkten 1. Ordnung⁹
- **Kategorie B:** Bushaltestellen an anderen Verknüpfungspunkten bzw. Bushaltestellen mit hoher Verkehrsbedeutung
 - Bus-Haltestellen an Verknüpfungspunkten 2. Ordnung¹⁰
 - Bus-Haltestellen mit mehr als 200 Ein- und Aussteiger pro Haltestellenpaar pro Tag)¹¹
 - zentrale Bus-Haltestellen in den Stadt- und Ortszentren der zentralen Orte
 - Bus-Haltestellen an Infrastruktureinrichtungen mit besonderer Bedeutung für Mobilitätseingeschränkte
- **Kategorie C:** Bushaltestellen mit mittlerer bis geringer Verkehrsbedeutung
 - Bus-Haltestellen mit hohem bis mittlerem Fahrgastaufkommen (50 bis 200 Ein- und Aussteiger pro Haltestellenpaar pro Tag)
- **Kategorie D:** Bushaltestellen mit sehr geringer Verkehrsbedeutung
 - (< 50 Ein- und Aussteiger pro Haltestellenpaar pro Tag)

1.2.3 Musterhaltestelle

Die Haltestellen im Kreisgebiet sollten sich in ihrer Ausstattung an dem im Stadtgebiet Coburg etablierten Standard orientieren, um im Kreisgebiet sukzessive ein möglichst einheitliches Bild der Haltestellengestaltung erreichen zu können. Dies betrifft insbesondere die Ausbildung der taktilen Leitsysteme (Bodenindikatoren), deren funktionelle Einheitlichkeit für die Nutzung durch sehbehinderte Menschen von hoher Bedeutung ist. Die aus Sicht des Aufgabenträgers anzustrebende Einheitlichkeit bedeutet ausdrücklich nicht, dass ortstypische Belange nachrangig zu beachten sind.

⁹ Verknüpfungspunkte 1. Ordnung: Hauptumsteigepunkte mit systematischen Verknüpfungen von SPNV mit mindestens zwei Buslinien bzw. Bus-/ Bus-Verknüpfungen mit mindestens drei Buslinien sowie mindestens 200 Umsteiger in alle Relationen (im Bestand Coburg ZOB/ Bahnhof und Neustadt b. Coburg Bahnhof)

¹⁰ Verknüpfungspunkt 2. Ordnung: Verknüpfungspunkte mit regelmäßiger Verknüpfung SPNV mit Busverkehr bzw. Bus-/ Bus-Verknüpfungen mit mindestens drei Buslinien (Bad Rodach, Ebersdorf b. Coburg, Meeder und Rödental)

¹¹ Die Ein- und Aussteigerzahlen sind im Zweifelsfall punktuell für konkrete umzubauende Haltestelle zu ermitteln.



Abbildung 2: Haltestellenausbau in der Stadt Coburg als „Musterhaltestelle“ für Städte und Gemeinden im Landkreis (im Bild Haltestelle Klinikum)

1.2.4 Ausstattungsstandards

Die nachfolgend festgelegten Ausstattungsstandards sollen bei Neu- und grundhaften Ausbaumaßnahmen realisiert werden. Vorhandene Haltestellen, welche nicht den Standards entsprechen, sollen, soweit es die finanziellen Möglichkeiten und die Fördersituation ermöglichen, angepasst werden.

Tabelle 2: Ausstattungsstandards für Bus-Haltestellen

Ausstattungsmerkmal	A	B	C	D
Definition: <input checked="" type="checkbox"/> erforderliche Ausstattung <input type="checkbox"/> grundsätzlich anzustrebende Ausstattung bei Neu- bzw. Umbau (Prüfung des jeweiligen Nutzen-/ Kosten-Verhältnisses)				
1. Barrierefreiheit				
Stufenfreier Zugang zum Bussteig/ zur Fahrbahnkante	■	■	■	
Spalt- und stufenarmer Ein- und Ausstieg zum/ aus dem Fahrzeug	■	■	■	
Hochbord als Formstein; Buskapstein als Regelanwendung ¹² (Bordhöhen: 18 cm ¹³)	■	■	■	
Befestigte Oberfläche im Bereich der Türen	■	■	■	■
3,00 m Mindesttiefe der Aufstellfläche	■	■		
2,00 m Mindesttiefe der Aufstellfläche; Durchgangsbreiten mind. 1,50 m (Bewegungsräume für Personen mit Mobilitätseinschränkung) ¹⁴			■	
hindernisfreie Fläche 2,50 x 2,50 m im Bereich der zweiten Bustür (absolute Mindestgröße 2 x 2 m) ^{15,16}	■	■	□	
rutschfester Belag (Kopfsteinpflaster nur bei Anforderung aus dem städtebaulichen Umfeld ¹⁷)	■	■	■	

¹² Vorzusehen sind Bordsteine, die ein Heranfahren des Busses an die Haltestellen mit geringem Spalt zwischen Fahrzeug und Bordsteinkante ermöglichen, beim Kneeling (seitliches Absenken des Fahrzeuges) Verletzungsgefahren für die Fahrgäste ausschließen sowie eine Beschädigung der Reifenflanken und ein Klettern der Reifen verhindern.

¹³ Bei Busbuchten 16 cm (Gewährleistung des fahrdynamisch ggf. erforderlichen „Überfahrens“ der Haltestellenbereiche). Im Falle unebener bzw. gewölbter Fahrbahnoberflächen im Ausnahmefall an Busbuchten 14 cm.

¹⁴ Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden (jedoch Mindestbreite 90 cm), wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.

¹⁵ Für 180-Grad-Wende von Personen im Rollstuhl.

¹⁶ Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden.

¹⁷ Bei Nässe, Schnee- und Eisglätte birgt Kopfsteinpflaster für Personen mit Rollstuhl, Rollator und für gehbehinderte Menschen massive sicherheitstechnische Probleme.

Ausstattungsmerkmal	A	B	C	D
Definition: <input checked="" type="checkbox"/> erforderliche Ausstattung <input type="checkbox"/> grundsätzlich anzustrebende Ausstattung bei Neu- bzw. Umbau (Prüfung des jeweiligen Nutzen-/ Kosten-Verhältnisses)				
vollständiges taktils Leitsystem als „geschlossene Kette“ im Haltestellenbereich (einheitl. System von Auffindestreifen, Aufmerksamkeitsfelder, Einstiegsfeld und Leitstreifen, farblich kontrastierend)	■	■	□	
Auffindestreifen (inkl. Einstiegsfeld in Höhe der ersten Bustür)			■	
2. Sicherheit				
transparente Gestaltung des Fahrgastunterstandes mit Einsicht von mindestens drei Seiten und kontrastreiche Warnmarkierung für Sehbehinderte an den Scheiben (im Falle der Realisierung eines Fahrgastunterstandes); Werbeflächen auf der Seite in Fahrtrichtung (Einsehbarkeit der Wartehalle für Busfahrer beim Bedienen der Haltestelle)	■	■	□	
ausreichende Beleuchtung (direkt oder indirekt) an Haltestellen	■	■	■	■
3. Komfort und Kundenservice				
Witterungsschutz/ Fahrgastunterstand für alle Fahrtrichtungen (Mindestgröße 4,3 x 1,5 m; mind. drei Sitzplätze); im Einzelfall für ggf. zwei Haltepositionen ¹⁸	■			
Witterungsschutz/ Fahrgastunterstand in der Hauptlastrichtung (reine „Ausstiegs-		■	■	

¹⁸ Grundsätzlich Bestandsschutz für vorhandene Fahrgastunterstände, die funktionsfähig im Sinne der definierten Anforderungen sind und über ein ansprechendes Erscheinungsbild verfügen.

Ausstattungsmerkmal	A	B	C	D
Definition: <input checked="" type="checkbox"/> erforderliche Ausstattung <input type="checkbox"/> grundsätzlich anzustrebende Ausstattung bei Neu- bzw. Umbau (Prüfung des jeweiligen Nutzen-/ Kosten-Verhältnisses)				
Richtungshaltestellen ¹⁹ benötigen keinen Witterungsschutz ¹⁹				
Sitzgelegenheit (wenn kein Fahrgastunterstand vorgesehen wird) ²⁰			■	
Abfallbehälter	■	■	□	□
4. Information				
Haltestellen-Schild (in Höhe der ersten oder der zweiten Tür; Kombination mit Auffindestreifen)	■	■	■	■
Fahrplan, Tarifinformationen und Übersichtsplan Liniennetzplan (auch für kleinwüchsige Personen und Personen im Rollstuhl lesbar; freie Erreichbarkeit für alle Fahrgäste; ausreichende Beleuchtung (direkt oder indirekt))	■	■		
Fahrplanaushang, Tarifinformationen, Telefonnummer für Rückfragen			■	■
Bussteigkennzeichnung	■			
Wegweisung innerhalb des Verknüpfungspunktes	■			

In Anlehnung an:

- VDV Verband Deutscher Verkehrsunternehmen: Barrierefreier ÖPNV in Deutschland, Alba Fachverlag GmbH & Co. KG; 2. vollständig überarbeitete und erweiterte Auflage 2012
- Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung, Heft „direkt 64/2008“ (Barrierefreiheit im öffentlichen Verkehrsraum für seh- und hörgeschädigte Menschen).
- Sozialverband VdK Deutschland e. V., Handbuch Barrierefreie Verkehrsraumgestaltung (2008)
- Barrierefreie Mobilität – Barrierefrei im Verkehrsraum (Detailinfos & Planungsbeispiele für barrierefreies Bauen im öffentlichen Raum); homepage: [www. barrierefrei-mobilitaet.de](http://www.barrierefrei-mobilitaet.de)

¹⁹ Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden, wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.

²⁰ Im Einzelfall kann die Anforderung unterschritten werden, wenn die spezifischen Straßenraumverhältnisse die Realisierung nicht ermöglichen.

Bei der Einrichtung, dem Umbau bzw. der kleinräumigen Verlegung (Standortanpassung) von Haltestellen sind weiterhin folgende Anforderungen zu beachten:

- Haltestellen sind so anzulegen bzw. zu verlegen, dass sie aus möglichst allen Richtungen über direkt geführte, weitgehend barrierefreie und ausreichend beleuchtete Wege erreichbar sind.
- Richtungs-Haltestellen sollten sich nah gegenüberliegen, um dem Fahrgast die Orientierung erleichtern zu können; in der unmittelbaren Nähe der Haltestellen sollten, soweit erforderlich, Querungsanlagen angelegt sein.
- potenzielle Konflikte mit dem Radverkehr im Haltestellenbereichen sollten in Abwägung der jeweiligen Situation minimiert werden, z.B. durch Anordnung der Radwege hinter den Fahrgastaufenthaltsbereichen, durch Umwandlung der Radwege im unmittelbaren Haltestellenbereich in „Gehweg, Radfahrer frei“ oder im Innerortsbereich auch durch Führung auf der Fahrbahn (Ausweisung und Markierung als Radfahrstreifen oder als Schutzstreifen).

1.2.5 Ausnahmen von der vollständigen Barrierefreiheit an Haltestellen

Gemäß § 8 Abs. 3 des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) in der aktualisierten Fassung mit Gültigkeit ab dem 01.01.2013 können im Nahverkehrsplan Ausnahmen von der „vollständigen Barrierefreiheit“ konkret benannt und begründet werden. Auf einen barrierefreien Ausbau von Haltestellen kann aus Sicht des Landkreises verzichtet werden, wenn

- die Verkehrsbedeutung der Haltestelle sehr gering ist (< 50 Ein- und Aussteiger pro Schulktag,
- nachweislich kein Bedarf hinsichtlich der Nutzung durch Mobilitätseingeschränkte besteht (z.B. reine Schulverkehrshaltestellen),
- die räumlichen Randbedingungen problematisch sind (z.B. zu schmaler Bordstein für Benutzung mit Rollstuhl),
- die Kosten für den Ausbau unverhältnismäßig hoch ausfallen würden,
- in direkter Nähe eine Haltestelle mit barrierefreiem Ausbau zur Verfügung steht und die Nutzung dieser Haltestelle für Mobilitätseingeschränkte zumutbar ist (Prüfung der Wegeverbindung) oder
- die Haltestelle aufgrund der topografischen und/ oder der räumlichen Situation für Mobilitätseingeschränkte objektiv nicht oder nur stark eingeschränkt nutzbar ist).

Hinsichtlich der baulichen Ausgestaltung der Haltestellen werden die folgenden Grundsätze formuliert:

- von einem Anheben der Haltestellenplattform/ -fläche ist abzusehen, wenn die Schnittstellen zum Umfeld nicht barrierefrei hergestellt werden können (z.B. Haltestellen an unbefestigten Randstreifen,



- Haltestellen, die nicht optimal fahrdynamisch an allen Türen spaltfrei anfahrbar sind, sollten nicht mit niederflurgerechtem Hochbord ausgebaut werden,
- an Gehwegen, die eine Breite von unter 1,5 m aufweisen und somit auf diesen ein Manövrieren mit dem Rollstuhl nicht möglich ist, sollten Haltestellen ohne Bord ausgebaut werden (wenn die Haltestelle nicht kleinräumig verlegbar ist),
- auf Wartehallen ist zu verzichten, wenn diese eine Haltestellennutzung durch Rollstuhlfahrer unmöglich machen.

1.3 Anforderungen an die Erbringung der Verkehrsleistungen

1.3.1 Grundsätze

Die im Nahverkehrsplan nachfolgend definierten Anforderungen an die Verkehrsdurchführung gelten ab **01.09.2016** (Beginn der Neugenehmigung der Linienverkehre). Bis zu diesem Datum sind die im Nahverkehrsplan 2008 festgelegten Standards weiterhin gültig, um eine ausreichende Kontinuität für die Verkehrsunternehmen im Hinblick auf getätigte Investitionen im Zusammenhang mit der noch kurzen Laufzeit der gültigen Genehmigungen gewährleisten zu können.

Die im Nahverkehrsplan definierten Standards gelten verbindlich für die Liniengenehmigungen im Verantwortungsbereich des Aufgabenträgers Landkreis Coburg. Abweichungen von den Standards sind im Einzelfall mit dem Aufgabenträger rechtzeitig zu vereinbaren. Die Standards gelten nicht, wenn in Betrauungsakten oder anderen vertraglichen Regelungen andere Bestimmungen vorgesehen sind.

1.3.2 Qualitätskontrolle und -sicherung

Die Qualitätskontrolle soll mit der Neuvergabe der Liniengenehmigungen ab 01.09.2016 mit einem modifizierten Grundprinzip erfolgen. Das Verkehrsunternehmen weist dabei die Leistungserbringung nach und meldet mindestens monatlich die Nicht- und Schlechtleistungen an den Aufgabenträger. Für die Nicht- und Schlechtleistungen wird (je nach Vergabeart) eine Verminderung der Vergütung bzw. eine Reduzierung des Zuschusses fällig. Im Falle der Nichtmeldung von Nicht- und Schlechtleistungen greifen zusätzliche Sanktionen in Form von Vertragsstrafen.

Der Aufwand für Qualitätskontrolle bzw. den Leistungsnachweis bleibt mit diesem Ansatz in einem für den Aufgabenträger und auch für den Genehmigungsinhaber beherrschbaren Rahmen. Anzustreben ist eine möglichst direkte Leistungsmessung, z.B. mittels RBL-Daten, oder über Kundenzufriedenheitsmessungen. Weiterhin sollten auch gezielte Qualitätskontrollen und Kundenbeschwerden in das Qualitätssicherungssystem einfließen.

1.3.3 Anforderungen an die Verkehrsdurchführung

1.3.3.1 Anforderungen Fahrpersonal

Von den Verkehrsunternehmen dürfen grundsätzlich nur ausreichend ausgebildete und geschulte Fahrer eingesetzt werden.

Die nachfolgend definierten Anforderungen sind zu gewährleisten:

- Das Fahrpersonal hat eine einheitliche Dienstkleidung zu tragen. Ausnahmen können für Personale, die nur kurzzeitig in Verstärkerverkehren und Schulverkehrsfahrten zum Einsatz kommen, vereinbart werden. Erwartet wird ein gepflegtes und seriöses Erscheinungsbild der mit Kundenkontakt tätigen Mitarbeiter.
- Auf den Linien des Aufgabenträgers Landkreis Coburg ist eine „sichere Beherrschung“ der deutschen Sprache in Wort und Schrift erforderlich. Das Personal muss bei Auskünften und Ansagen sprachlich ebenso sicher sein wie bei Störungen oder in Konfliktsituationen.
- Dem Fahrpersonal müssen die wichtigsten Verhaltensregeln im Umgang mit mobilitätseingeschränkten Personen bekannt sein und von ihnen angewendet werden.
- Das Fahrpersonal muss in der Lage sein, die Informations- und Verkaufseinrichtungen umfassend und sicher bedienen zu können. Zudem muss das Fahrpersonal über die Fähigkeit verfügen, Fehlfunktionen oder Ausfälle direkt zu erkennen und der Betriebsleitstelle zu melden.
- Erforderlich sind weiterhin ausreichende Kenntnisse des Fahrpersonals hinsichtlich der Netz- und Tarifstruktur sowie Grundkenntnisse in der Ortskundigkeit. Die Verkehrsunternehmen haben dazu eine „Grundqualifikation“ mit nachweisbarer Abnahmeprüfung sicherzustellen. Der Landkreis Coburg behält sich in Zweifelsfällen vor, eine Prüfung der Kenntnisse durchzuführen.
- Die Fahrer haben sich gegenüber den Fahrgästen und anderen Verkehrsteilnehmern freundlich, zuvorkommend und hilfsbereit zu verhalten. Im Falle des Ausfalls der digitalen Haltestellenansage sind die Haltestellen mit deren Namen rechtzeitig (d.h. zeitlich ausreichend für den Aussteigevorgang der Fahrgäste) und deutlich akustisch anzukündigen. Über Änderungen im Betriebsablauf (Fahrweg, Haltestellenbedienung, Verspätungen) sind die Fahrgäste rechtzeitig und ausführlich zu informieren.
- Das Fahrpersonal hat besondere Rücksichtnahme auf mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zu nehmen. Personen mit Mobilitätseinschränkungen, Personen mit Rollator sowie Personen mit Kinderwagen sind beim Ein- und Ausstieg nötigenfalls zu unterstützen.
- Das Fahrpersonal hat sich einer besonderen Verantwortung für Kinder und Jugendliche bewusst zu sein. Diese Verantwortung bedeutet u. a., dass Kinder und Jugendliche auch bei fehlenden Fahrausweisen nicht von der Beförderung ausgeschlossen werden, wenn dies zu einer Gefährdung oder zu einer unzumutbaren Situation für die Kinder und Jugendlichen führen kann.



- Vom Auftragnehmer sind mindestens zweimal pro Jahr Fahrerschulungen zur Orts-, Verkehrs- und Tarifkenntnis (inkl. Trainingsmaßnahmen zur Bewältigung von Konfliktsituationen durchzuführen).

1.3.3.2 Anforderungen Betriebsstätte, Ansprechpartner und Leitstelle

Das jeweilige Verkehrsunternehmen hat wegen der besonderen Anforderungen, die mit der Durchführung eines attraktiven Busverkehrs verbunden sind, eine Betriebsstätte zu führen, die maximal 30 km vom Ausführungsort der Leistung entfernt sein darf (Bezug: geografischer Mittelpunkt des Teilnetzes).

Das Verkehrsunternehmen hat weiterhin im Nahverkehrsraum, nicht zwingend am Ort der Betriebsstätte, eine Betriebsleitstelle zu betreiben. Diese Leitstelle muss eine lückenlose Kommunikation mit den eingesetzten Fahrzeugen sicherstellen und ist durchgängig Montag bis Freitag im Zeitraum von 30 Minuten vor der ersten Fahrplanfahrt bis 18:30 Uhr durch einen verantwortlichen (entscheidungs- und handlungsbefugten) Mitarbeiter zu besetzen. Zu den anderen Verkehrszeiten ist ein Bereitschaftsdienst mit Handlungskompetenz und Mobilfunkerreichbarkeit vorzuhalten.

Am Ort der Betriebsstätte ist ein Betriebsleiter nach § 4 BOKraft oder eine Person mit vergleichbaren Fach-, Entscheidungs- und Handlungskompetenzen bestellt, sofern nicht die Geschäftsleitung selbst dort ansässig ist.

1.3.3.3 Betrieb, Verspätungs- und Störfallmanagement

Das jeweilige Verkehrsunternehmen ist verpflichtet, den Fahrplan einzuhalten und einen pünktlichen und störungsfreien Betrieb zu gewährleisten. Die Durchführung von 99% der veröffentlichten Fahrplanfahrten ist sicherzustellen.

Das Verkehrsunternehmen hat anhand der Wettermeldungen vorausschauend Abstimmungen mit dem Aufgabenträger bzgl. der Handlungsoptionen bei gravierenden Witterungssituationen vorzunehmen. Ohne Zustimmung des Aufgabenträgers darf nur eine Unterbrechung des Betriebes vorgenommen werden, wenn die Einflüsse unvorhergesehen eintreten oder wenn eine unmittelbare Gefahr für Personen und Sachgegenstände besteht.

Das Verspätungsmanagement obliegt dem Verkehrsunternehmen. Es hat dazu die Verfügbarkeit von Reservefahrzeugen in einer Höhe von mindestens 5% der in der Spitzenlast eingesetzten Fahrzeuge während der gesamten täglichen Betriebszeit zu gewährleisten. Vom Verkehrsunternehmen ist ein RBL/ ITCS-System einzurichten und vorzuhalten. Sicherzustellen ist eine Schnittstellenfunktion zur Abstimmung mit dem SPNV und mit anderen Busverkehren (z.B. Anschlusssicherung). Die Fahrzeuge sind mit Funk oder anderen funktionstüchtigen Kommunikationsmöglichkeiten auszurüsten.

Der Betrieb gilt als pünktlich, wenn die Abfahrt in einem Zeitfenster von bis zu drei Minuten nach der definierten Anfahrtszeit erfolgt. Das Abfahren mit Verfrühung ist untersagt.

Als Zielwert wird eine Pünktlichkeitsquote

- von 95% in Coburg und in den Hauptgemeinden,
- von 90% an anderen Haltestellen

festgelegt.

Seite | 18

Die Auswertung der Pünktlichkeit hat vom Verkehrsunternehmen durch das RBL-System zu erfolgen.

Der Einsatz von Gelenkbusse oder 15-Meter-Busse kann erfolgen, wenn vom Verkehrsunternehmen eine störungsfreie Befahrung der Strecken gewährleistet wird.

Bei Verspätungen von über 60 Minuten sind unverzüglich Reservebusse einzusetzen. Dies gilt auch, wenn die Verspätung bzw. der Fahrzeugausfall nicht vom Auftragnehmer zu vertreten ist.²¹

Der Einsatz von Einsatzfahrzeugen ist bei Überlastungen innerhalb von 20 Minuten zu veranlassen. Bei umfassenderen, absehbar längeren Störungen sind unverzügliche Ersatzverkehre einzurichten. Die Fahrgäste sind unverzüglich mit aktuellen Informationen über Störungen und Ersatzverkehre zu versorgen (im Bus, an Haltestellen, über Print- und Radiomedien, Internet).

1.3.3.4 Fahrzeugzustand und -reinigung

Für den Zustand der Fahrzeuge und deren Reinigung werden folgende Anforderungen definiert:

- In den Fahrzeugen sind möglichst angemessene klimatische Verhältnisse, bezogen auf die jeweilige Jahreszeit, zu gewährleisten.
- Zum täglichen Betriebsbeginn müssen die Fahrzeuge innen und außen in einem optisch sauberen Zustand sein. Neben den für die technische und verkehrliche Sicherheit relevanten Einrichtungen müssen alle fahrgastrelevanten Ausstattungselemente funktionstüchtig sein.
- Die Fahrzeuge sind täglich innen zu reinigen. Die Außenreinigung hat mindestens zweimal pro Woche zu erfolgen. In längeren Trockenperioden sind längere Zyklen der Außenreinigung zulässig. Im Winter ist ggf. zur Gewährleistung eines optisch sauberen Eindrucks ein häufigeres Waschen erforderlich.
- Gravierende Verunreinigungen des Fahrzeuginnenraumes während der Verkehrsdurchführung sind bei nächstmöglicher Gelegenheit zu beseitigen, wenn ein schnellstmöglicher Fahrzeugaustausch betrieblich nicht realisierbar ist.
- Defekte Fahrscheindrucker (Bordcomputer) sind unverzüglich auswechseln.

²¹ Bei extremen Verhältnissen, wie Glatteis, unvorhergesehenem Wintereinbruch, Sturmböen, unvorhersehbaren gravierenden Verkehrsstaus, verspätungsrelevanten Tagesbaustellen usw. können mit dem Aufgabenträger Ausnahmeregelungen zu den Regelungen im Verspätungsmanagement abgestimmt werden.



- Grobe Vandalismusschäden und großflächige Schmierereien sind unverzüglich zu beseitigen.

1.3.3.5 Beschwerdemanagement

Die Annahme und Bearbeitung von Kundenresonanzen (Beschwerden und Hinweisen der Fahrgäste) liegt im Verantwortungsbereich des Verkehrsunternehmens. Im Beschwerdemanagement sind die nachfolgend definierten Leistungen zu erbringen.

- Für die Annahme von Kundenresonanzen sind grundsätzlich alle eingesetzten Personale verantwortlich. Auch Fahrpersonale müssen Beschwerden und Hinweise aufnehmen, soweit bzw. sobald es die Betriebslage zulässt.
- Als Kundenresonanzen sind alle beim Verkehrsunternehmen eingehenden schriftlichen, telefonischen und mündlichen Beschwerden und Hinweise aufzunehmen.
- Vom Auftragnehmer sind die bei ihm eingegangenen und aufgenommenen Beschwerden und Hinweise EDV-gestützt in der Aufnahme und Bearbeitung zu dokumentieren.
- Über Eskalationen o. Ä. im Zusammenhang mit der Annahme von Kundenresonanzen ist der Aufgabenträger unverzüglich zu informieren.
- Vom Auftragnehmer sind Stellungnahmen zu allen Kundenbeschwerden, welche die Verkehrsdurchführung betreffen, zu bearbeiten und zu beantworten. Als Zielwerte wird festgelegt, dass 90% der Kundenresonanzen innerhalb von zwei Wochen abschließend zu bearbeiten sind.
- Die Kundenresonanzen sind halbjährlich vom Verkehrsunternehmen aufzubereiten und in abgestimmten Kategorien dem Aufgabenträger zur Verfügung zu stellen.

1.3.3.6 Kundenservice und Vertrieb

Das jeweilige Verkehrsunternehmen hat zu jedem Fahrplanwechsel die Erstellung, die Produktion und den Vertrieb eines Fahrplanbuches zum Selbstkostenpreis sicherzustellen. Das Fahrplanbuch muss spätestens eine Woche vorher erscheinen. Vorzusehen ist eine Abstimmung mit dem Aufgabenträger.

Weiterhin ist eine Internetseite mit Fahrgastinformationen und aktuellen Information zur Betriebssituation bei Abweichungen zu betreiben, welche auch für mobile Endgeräte tauglich ist. Die Fahrplaninformationen der Internetseite sind barrierefrei zu gestalten, alternativ ist eine Verlinkung auf eine barrierefreie Internetseite vorzusehen.²²

²² Kriterien siehe: BITV 2.0 - Verordnung zur Schaffung barrierefreier Informationstechnik nach dem Behindertengleichstellungsgesetz (Barrierefreie-Informationstechnik-Verordnung) vom 12. September 2011 und Hegner, Marcus (2005): Gestaltung barriere-

Im Falle von geplanten oder kurzfristigen Angebotsveränderungen ist eine unverzügliche Information der Fahrgäste über verschieden Informationskanäle, insbesondere Printmedien, Internet und Handzettel o. Ä. in den Fahrzeugen, sicherzustellen.

Der Ticketvertrieb hat mindestens über Fahrscheindrucker und über ein Kundencenter in Coburg zu erfolgen. Weitere Vertriebswege, wie z.B. Fahrscheindrucker an Haltestellen oder private Vertriebspartner, sind ausdrücklich erwünscht. Das Kundencenter muss eine zentrale Lage in der Kernstadt (erweiterte Innenstadt, Bahnhof oder ZOB) besitzen und barrierefrei erreichbar sein. Vorzusehen sind Öffnungszeiten Montag bis Freitag im Mindestzeitraum 8 bis 16 Uhr. Das Kundencenter kann in Kooperation mit anderen Anbieter des Öffentlichen Verkehrs oder anderen öffentlichen Mobilitätsanbietern betrieben werden. Nicht zulässig ist aus beihilferechtlichen Gründen die Kombination mit einem eigenen Reisebüro.

1.3.3.7 Fahrgastinformationen an Haltestellen und Kontrolle des Haltestellenzustandes

Zum jährlichen Fahrplanwechsel ist vom Verkehrsunternehmen an den von ihm bedienten Haltestellen der Austausch der gesamten Fahrgastinformationen rechtzeitig vor dem Fahrplanwechsel sicherzustellen. Die Fahrgastinformationen zum Aushängen sind vom Verkehrsunternehmen zu produzieren.

Im laufenden Betrieb sind fehlende oder beschädigte Aushänge an Haltestellen unverzüglich auszutauschen bzw. zu ersetzen.

Das Verkehrsunternehmen hat in einem Mindestturnus von vier Wochen den Haltestellenzustand durch Inaugenscheinnahme zu kontrollieren. Erkannte Schäden sind unverzüglich an den Aufgabenträger zu melden.

1.3.3.8 Berichtswesen

Bei besonderen Vorkommnissen, längeren Betriebsunterbrechungen und schweren Unfällen ist der Aufgabenträger unverzüglich zu informieren.

Die Erfüllung der Qualitäts- und Leistungsstandards sowie die Nicht- und Schlechtleistungen sind monatlich zu melden (siehe auch Kapitel 1.3.2.).

Zum Beginn des Jahres ist ein Status-Bericht zum Vorjahr zu erstellen. Dieser hat zu beinhalten:

- Erfüllung der Qualitäts- und Leistungsstandards,
- Entwicklung Fahrgastnachfrage,

freier Webseiten; Informationszentrum Sozialwissenschaften der Arbeitsgemeinschaft Sozialwissenschaftlicher Institute e.V. (ASI) IZ-Arbeitsbericht Nr. 35; April 2005 (http://www.gesis.org/fileadmin/upload/forschung/publikationen/gesis_reihen/iz_arbeitsberichte/ab_35.pdf; Download 13.03.2014)



- Aufbereitung der Kundenresonanzen in Kategorien
- Leistungsdaten
- Entwicklung Fahrzeugbestand und Umweltstandards
- Stand „Barrierefreiheit“
- besondere Ereignisse
- ggf. weitere Daten und Informationen im Kontext mit der Veröffentlichungspflicht der „Behörde“ nach Artikel 7 der EU-VO 1370/ 2007

1.3.4 Anforderungen an die Fahrzeugausstattung

1.3.4.1 Allgemein

Der Fahrzeugeinsatz soll bei den im Nahverkehrsraum tätigen Verkehrsunternehmen, soweit es die betrieblichen Belange zulassen, hinsichtlich der Ausstattungsqualität vorrangig nach der verkehrlichen Bedeutung der Linien erfolgen.

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

Von besonderer Bedeutung für Menschen mit Mobilitätseinschränkungen sind folgende Ausstattungsmerkmale:

- Niederflertechnik mit ausklappbaren Rampen für Rollstuhlfahrer als Einstiegshilfe und Kneeling-Technik,
- ausgewiesene Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sowie ausreichende Abstellflächen für Rollstühle und Kinderwagen (Sondernutzungsflächen),
- bedarfsgerechte Ausstattung der Fahrzeuge, z. B. Stellplätze für Rollstühle in Türnähe gemäß der EU-Richtlinie 2001/85/EG und
- gut lesbare (kontrastierende) bzw. hörbare Fahrgastinformationen (Linien- und Zielanzeige, Haltestellenanzeige oder -ansage etc.) in und an den Fahrzeugen auch für Seh- und Hörbehinderte.

Hochflurbusse mit Hubliften sind in der Einschätzung des Landkreises Coburg nicht „vollständig barrierefrei“, da sie insbesondere von Gehbehinderten nicht barrierefrei nutzbar sind.

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 usw.

1.3.4.2 Festlegung Fahrzeugstandards

Für die Fahrzeugstandards werden folgende Kategorien festgelegt:

- Kategorie I: Fahrzeug für Hauptlinien
- Kategorie II: Regelfahrzeug
- Kategorie III: Fahrzeuge für Linien mit sehr unregelmäßiger Bedienung und/ oder Verstärkerfahrzeuge

Mit dieser Kategorisierung wird der unterschiedlichen Bedeutung der Verkehre und den differenzierten Anforderungen Rechnung getragen. Berücksichtigt werden damit auch wirtschaftliche Aspekte der Betriebsdurchführung, wie die Möglichkeit des Einsatzes von älteren Fahrzeugen für Verstärkerfahrten.

Für die Ausstattung der Fahrzeuge mit Einsatz im Regionalverkehr im Landkreis Coburg werden von Seiten des Aufgabenträgers folgende Standards festgelegt (siehe Tabelle 3):

Tabelle 3: Verbindliche Ausstattungsstandards für Fahrzeuge mit Einsatz im Regionalverkehr im Landkreis Coburg

Merkmal	Kategorie		
	I	II	III
1. Fahrzeugalter			
Fahrzeugalter max. 2 Jahre zum 01.09.2016 (wachsendes Alter)	●		
Fahrzeugalter max. 6 Jahre zum Einsatzzeitpunkt		● (mind. 50% der Fahrzeuge)	
Fahrzeugalter max. 12 Jahre zum Einsatzzeitpunkt		●	
Fahrzeugalter max. 16 Jahre zum Einsatzzeitpunkt			●
Fahrzeugalter max. 20 Jahre zum Einsatzzeitpunkt			nur als Ersatzfahrzeuge zulässig

2. Abgasnorm			
Euro VI-Norm	●		
Euro V-Norm		● (mind. 50% der Fahrzeuge)	
Euro III-Norm (bis 31.08.2021)		●	●
Euro IV-Norm (ab 01.09.2021)		●	●
Euro V-Norm (ab 01.09.2021)		● (mind. 75% der Fahrzeuge)	
Euro VI-Norm (ab 01.09.2021)		● (mind. 25% der Fahrzeuge)	
3. Fahrzeugtyp			
Standardlinienbus	●	● (mind. 50% der Fahrzeuge)	
Kombibusse		● (max. 50% der Fahrzeuge)	●
Reisebusse			Übergangsregelung für Reisebusse mit noch laufender Fördermittelbindung
4. Barrierefreiheit			
Niederflurtechnik/ Low-Entry ²⁴	●	● (mind. 50% der Fahrzeuge)	
(manuell) ausklappbare Rampe für Rollstuhlfahrer an der zweiten Tür; Länge mind. 900 mm (Tragfähigkeit mindestens 350 kg; geeignet für Elektrorollstühle)	●		

²⁴ Merkmale der „Niederflurtechnik“: Einstiegshöhe 320 mm + 20 mm, Kneeling-System mit Absenkungen um ca. 70 mm und Einstiegshilfe, z. B. Rampe (siehe Ralph Pütz: Einführung in die Linienbustechnik; VDV-Akademie (Herausgeber); Alba-Fachverlag GmbH + Co. KG, Düsseldorf 2012); die Anforderung „Niederflurfahrzeug“ erfüllen Fahrzeuge, bei denen „mindestens 35% der für Fahrgäste verfügbaren Stehplatzflächen (bzw. des vorderen Teilfahrzeugs bei Gelenkbussen bzw. der unteren Fahrgastebene bei Doppeldeckerfahrzeugen) eine stufenlose Fläche bilden und Zugang zu mindestens einer Betriebstür bieten“; siehe auch EU-Richtlinie 2001/ 85/ EG (sog. „EU-Busrichtlinie“)

Sondernutzungsfläche 2.000x900 mm	●	● (mind. 50% der Fahrzeuge)	
Sondernutzungsfläche 1.300x750 mm		●	●
zusätzlich Rückhaltesystem für Rollatoren an der seitlichen Haltestange	●		
kontrastreiche und taktile Markierung/ Gestaltung der Eingangsbereiche, Haltegriffe und -stangen, Kanten, Bedienelemente, Taster usw. mit Verwendung einer einheitlichen Signalfarbe in und an allen Fahrzeugen	●		
mind. zwei Türen für den Fahrgastwechsel, davon mind. eine Doppeltür mit zweiflügeligen Türen und Durchgangsmaß mind. 1.200 mm	●	●	●
Bereich zwischen Tür 1 und Tür 2 ohne Außenwerbung an den Schieben (inkl. Tür 2 und Sondernutzungsfläche)	●		
Fahrgastinformation			
digitale Fahrgastinformation Außen (vorn, rechte Seite, hinten und linke Seite)	●		
digitale Fahrgastinformation Außen (vorn, rechte Seite und hinten)		●	●
digitale (akustische und visuelle) Fahrgastinformation Innen	●	● (mind. 50% der Fahrzeuge)	
TFT-Multifunktions- innenanzeigen (Anzeige der nächsten vier Haltestellen und integrierter Anzeige „Wagen hält“; ggf. weitere Infos)	●		



Sonstige Ausstattung			
Klimaanlage	●	● (mind. 50% der Fahrzeuge)	
getönte Isolierverglasung	●		
Videoschutz	●		
Rechnergestütztes Betriebsleitsystem (RBL)	●	●	●
Notruffunktion	●	●	
LSA-Anforderung	●	●	
Bestuhlung als „Konferenzbestuhlung“ (Rundsitzecke)	●		
Beleuchtung der Einstiegsbereiche bei Türöffnung	●		
Anordnung von zwei Klappsitzen im Bereich der Sondernutzungsfläche in Fahrtrichtung	●		

Bei grenzüberschreitenden Linien ist eine Abstimmung mit dem jeweiligen Nachbaraufgabenträger und eine einvernehmliche Festlegung erforderlich.

1.4 Anforderungen an die ÖPNV-Bedienung (Bedienungsstandards)

1.4.1 Grundsätze

1.4.1.1 Rolle der Bedienungsstandards im Nahverkehrsplan

Der Nahverkehrsplan des Landkreises Coburg ist das wirksame Steuerungsinstrument des Aufgabenträgers zur Weiterentwicklung des straßengebundenen ÖPNV. Er konkretisiert das öffentliche Verkehrsinteresse durch Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot.

Als Bestandteil des Nahverkehrsplans beschreiben die Bedienungsstandards die vom Aufgabenträger angestrebte Qualität des ÖPNV-Angebotes. Sie dienen dabei sowohl als Grundlage für die einheitliche Bewertung der bestehenden Angebotsqualität, außerdem dokumentieren sie die Planungsziele des Aufgabenträgers für die Weiterentwicklung des ÖPNV. In ihrem Verständnis werden sie als **Mindeststandards** behandelt. Bei den nachfolgenden Planungsschritten ist die Realisierung der Zielvorgaben unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Aspekte zu überprüfen.

Die **Angebotsqualität** umfasst dabei die folgenden Kriterien:

- Erschließungsqualität,
- Bedienungsqualität,
- Verbindungsqualität.

Seite | 26

Die Bedienungsstandards sind aus Sicht des Aufgabenträgers für alle im Landkreis Coburg derzeit und in der Zukunft tätigen Verkehrsunternehmen gleichermaßen verbindlich. Gleichzeitig bieten sie den Unternehmen eine verlässliche Planungs- und Entscheidungsgrundlage im Hinblick auf die vom Aufgabenträger angestrebte ÖPNV-Qualität.

Können die Anforderungen von den Verkehrsunternehmen im Zusammenhang mit Angebotsveränderungen aus unterschiedlichen Gründen nicht eingehalten werden, ist der Landkreis Coburg als Aufgabenträger rechtzeitig vor der geplanten Veränderung zu informieren. Der Aufgabenträger entscheidet, ob vom Verkehrsunternehmen von den Anforderungen abgewichen werden kann. Eine Entscheidung zugunsten einer Abweichung von den Anforderungen ist grundsätzlich nur möglich, wenn die Einhaltung zu einer nennenswerten Verschlechterung der Wirtschaftlichkeit führen würde und/ oder die Einhaltung keine wesentliche Verbesserung der Nachfrage erwarten lässt.

1.4.1.2 Methodischer Ansatz

Die Anforderungen an die Angebotsqualität im ÖPNV können aufgrund unterschiedlichster Strukturen im Kreisgebiet und in den einzelnen kreisangehörigen Städten und Gemeinden nicht in allen Bereichen gleich dimensioniert sein. Unter Berücksichtigung verkehrsrelevanter Strukturen, wie der Einwohner- und Arbeitsplatzdichte sowie der Funktionalität und Zentralität einzelner Teilräume, werden deshalb differenzierte Qualitätskriterien für die unterschiedlichen Teilräume festgelegt.

- Die **Erschließungsqualität** beschreibt die räumliche Wirkung der Haltestelleneinzugsbereiche im Teilraum. Die Ermittlung der Erschließungswirkung erfolgt stadt- bzw. ortsteilweise. Die Standarderfüllung wird anhand der erschlossenen Einwohner und ggf. der erschlossenen Arbeitsplätze in Bezug zur Gesamtzahl im Stadt-/ Ortsteil bewertet.
- Die **Bedienungsqualität** wird für Relationen aus dem jeweiligen Stadt-/Ortsteil in das jeweilige Unterzentrum sowie in das Oberzentrum Coburg analysiert. Im Mittelbereich Neustadt b. Coburg werden die Anbindungen an das Mittelzentrum Neustadt b. Coburg betrachtet. Die Bedienungsstandards umfassen Mindestfahrtenfolgen bzw. Mindestwerte an Fahrten für die einzelnen Verkehrszeiten.
- Die **Verbindungsqualität** wird für die relevanten Relationen mit dem Kriterium Umsteigenotwendigkeit bewertet.

Für die Städte und Gemeinden im Landkreis Coburg werden für zwei Relationen Anforderungen an die ÖPNV-Verbindungen definiert (siehe Abbildung 3):

- **Kategorie A:** Anbindung des jeweiligen Ortes/ Siedlungsbereiches an das Oberzentrum Coburg (die ÖPNV-Verbindung kann direkt ausgerichtet sein oder auch über das zugehörige Unterzentrum führen),
- **Kategorie B:** Anbindung des jeweiligen Ortes/ Siedlungsbereiches an das zugehörige Unterzentrum (im Mittelbereich Neustadt b. Coburg an das Mittelzentrum Neustadt b. Coburg).

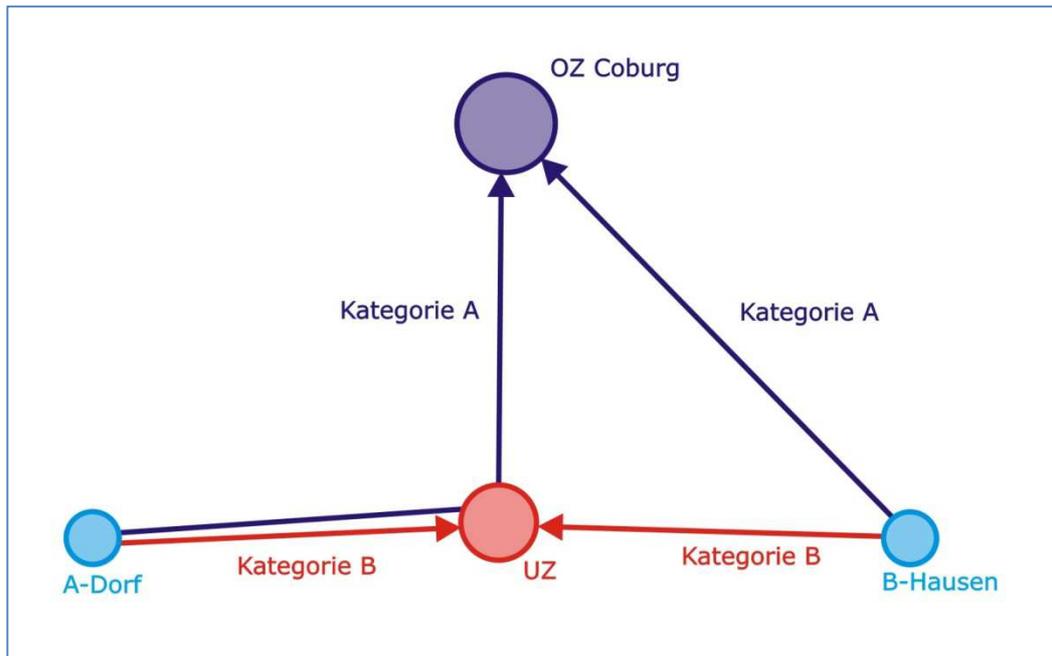


Abbildung 3: Relationskategorien für die Bewertung der Bedienung- und Verbindungsqualität im Landkreis Coburg

1.4.2 Verkehrszeiten

1.4.2.1 Allgemein

Die Definition der Verkehrszeiten ist Grundlage für die zeitdifferenzierte Festlegung der Bedienungsstandards. Die nachfolgend beschriebenen Zeitfenster der Verkehrszeiten berücksichtigen:

- die typischen Nutzerstrukturen (z. B. Berufs-, Schüler-, Ausbildungs-, Versorgungs-, Freizeitverkehr) für bestimmte Zeitabschnitte,
- die aktuellen Ladenöffnungszeiten sowie
- die allgemeine zeitliche Verteilung der Verkehrsnachfrage im MIV und im ÖPNV.

Die Betriebszeitfenster sind als „Rahmenvorgabe“ zu verstehen. Sie verfolgen den Anspruch einer kreisweiten Anwendbarkeit, d.h. sie müssen sowohl für die Kernbereiche als auch für die Außenbereiche mit ihren differenzierten Anforderungen in der Nahverkehrsplanung anwendbar sein. Abweichungen von bis zu 30 Minuten je nach Funktion einer Linie bzw. Lage im Landkreisgebiet sind ohne Relevanz für die Bewertung.

Bei Veränderungen in den Ladenöffnungszeiten bzw. bei grundsätzlichen Änderungen der Schulzeiten (z. B. späteres Schulende) sind die Zeitfenster zu überprüfen und in Abstimmung mit dem Aufgabenträger ggf. entsprechend anzupassen.

Aus den definierten Betriebszeitfenstern ist ausdrücklich nicht die Anforderung ableitbar, dass eine Linie zu diesen Zeiten betrieben werden muss.

Darüber hinaus können die Verkehrszeiten bei der Anbindung von Zielen mit besonderen Anforderungen (z. B. Gewerbestandorte, Kliniken, Freizeitstandorte) flexibel gehandhabt werden.

1.4.2.2 Definition der Verkehrszeiten

Die ÖPNV-Angebotsstruktur richtet sich an den unterschiedlichen Anforderungen der verschiedenen Verkehrszeiten aus.

Normalverkehrszeit (NVZ)

Die Normalverkehrszeit umfasst allgemein den Zeitraum von montags bis samstags außerhalb der Zeitfenster der Hauptverkehrszeit (HVZ) und der Schwachverkehrszeit (SVZ). Die Normalverkehrszeit ist gekennzeichnet durch Einkaufs-, Besorgungs- und Freizeitverkehr.

Hauptverkehrszeit (HVZ)

Die Hauptverkehrszeiten innerhalb der Normalverkehrszeit sind gekennzeichnet durch die prägenden Belange des Schul-, Ausbildungs- und Berufsverkehrs sowie am Nachmittag auch des Einkaufsverkehrs.

Diese Verkehre sind somit zeitlich an die Anfangs- und Endzeiten der Schulen, Arbeitsstätten und Einkaufsstandorte sowie räumlich an deren Standorte gebunden.

Schwachverkehrszeit (SVZ)

Die Schwachverkehrszeit umfasst Montag bis Freitag den Frühverkehr (vor der morgendlichen Hauptverkehrszeit) sowie den Abendverkehr sowie am Wochenende die Zeiten außerhalb der Normalverkehrszeit. Der Schwerpunkt der ÖPNV-Verkehrsnachfrage in der Schwachverkehrszeit ist dem Bereich des Freizeitverkehrs zuzuordnen.



Tabelle 4:

Definition der Verkehrszeiten und Rahmenbetriebszeitfenster im Landkreis Coburg

Verkehrstag	Verkehrszeit	Abk.	Betriebszeitfenster
Mo-Fr	Schwachverkehrszeit	SVZ I	vor 06:30 Uhr
	Hauptverkehrszeit	HVZ I	06:30 – 08:00
	Normalverkehrszeit	NVZ I	08:00 – 12:30
	Hauptverkehrszeit	HVZ II	12:30 – 16:30*
	Normalverkehrszeit	NVZ II	16:30 – 19:00
	Schwachverkehrszeit	SVZ II	nach 19:00
Sa	Schwachverkehrszeit	SVZ I	vor 09:00
	Normalverkehrszeit	NVZ	09:00 – 14:00
	Schwachverkehrszeit	SVZ II	nach 14:00
So und Feiertag	Schwachverkehrszeit	SVZ	gesamter Bedienungszeitraum

* abhängig von Ausprägung des Ganztagsunterrichtes (ggf. HVZ II bis 14:30 Uhr)

1.4.3 Standards für die ÖPNV-Angebotsqualität

1.4.3.1 Anforderungen an die Erschließungsqualität

Allgemeine Anforderungen

Für die Bewertung der Erschließungsqualität ist die räumliche Erschließungswirkung der Haltepunkte und Haltestellen ausschlaggebend. Diese setzt sich zusammen aus

- der räumlichen Erschließungswirkung von Haltestellen und Haltepunkten (auf Basis differenzierter Haltestelleneinzugsbereiche) und
- dem Erschließungsgrad (erschlossene Einwohner in Bezug zur Gesamteinwohnerzahl des jeweiligen Betrachtungsraums; ggf. auch erschlossene Arbeitsplätze in großen Gewerbegebieten).

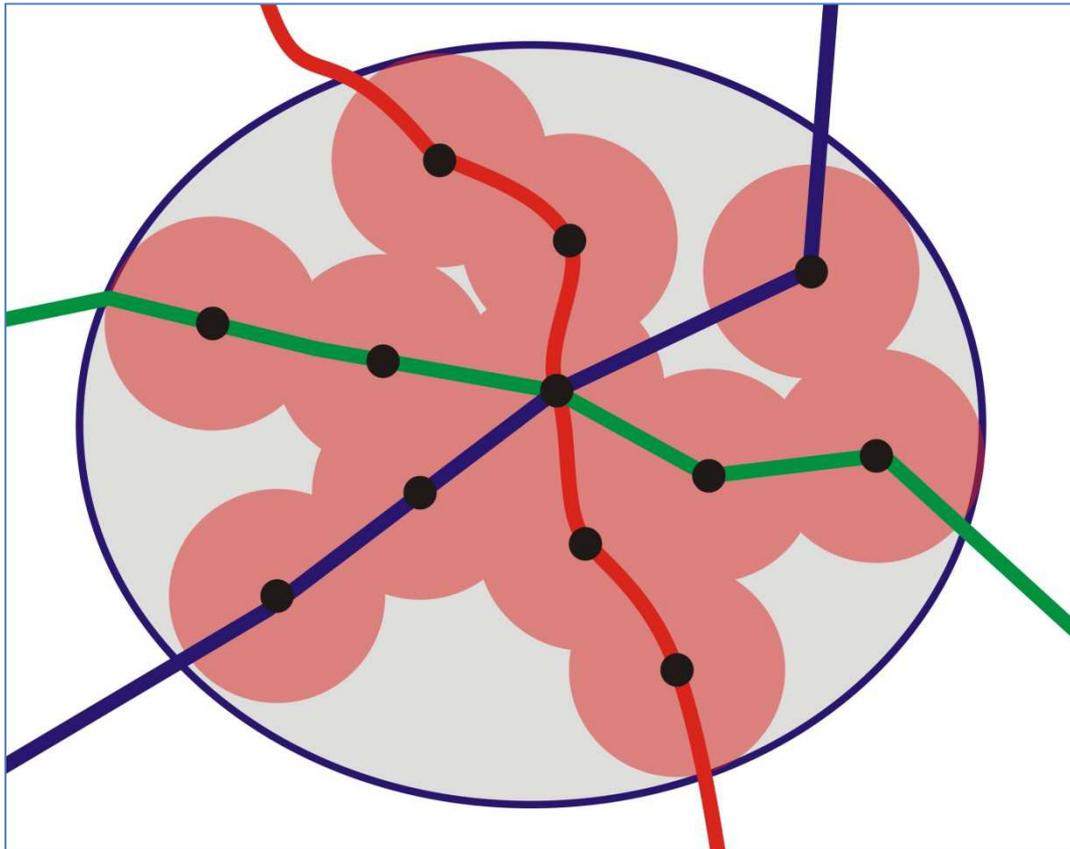


Abbildung 4: Erschließungswirkung von Haltestellen in einem Siedlungsbereich

Anzustreben ist eine möglichst direkte Erschließung der wichtigen Ziele:

- Kernbereiche der zentralen Orte und Einkaufsbereiche/ -einrichtungen,
- größere Ausbildungs- und Arbeitsplatzstandorte,
- wichtige Infrastruktureinrichtungen mit hoher Bedeutung für den Publikumsverkehr (z. B. Krankenhäuser und Behörden) sowie
- herausragende Tourismus- und Naherholungsziele.

Die im Folgenden als Anforderungen an die Erschließungswirkung im Landkreis Coburg definierten Richtwerte für die Haltestelleneinzugsbereiche orientieren sich an den Empfehlungen des VDV²⁵.

²⁵ VDV: Verband Deutscher Verkehrsunternehmen – Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV; Beka-Verlag 2001.

Tabelle 5: Standards „Erschließungsqualität“ Landkreis Coburg - Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche

Gebietskategorie	Richtwerte für Haltestelleneinzugsbereiche (Radius Luftlinie)	
	Bus/ alternative Bedienung	SPNV
Kernbereiche der zentralen Orte	300 m	600 m
Orte, Ortsteile bzw. Stadtteile größer 500 EW	500 m	800 m
Siedlungsbereiche bis 500 EW und Streusiedlungen	750 m	1.000 m
Gewerbegebiete	500 m	800 m

Ein Siedlungsbereich gilt als erschlossen, wenn

- Kernbereiche der zentralen Orte mindestens 90%,
- Orte, Ortsteile bzw. Stadtteile größer 500 EW mindestens 85%,
- Siedlungsbereiche bis 500 EW und Streusiedlungen mindestens 75%

der Einwohner im Einzugsbereich einer Haltestelle bzw. eines Bahnhofs/ Haltepunktes leben.

1.4.3.2 Anforderungen an die Bedienungsqualität

Allgemeine Anforderungen

Die Bedienungsqualität beschreibt die zeitliche Verfügbarkeit des ÖPNV-Angebotes für die Fahrgäste, wobei insbesondere die Kriterien Bedienungshäufigkeit und Regelmäßigkeit von Bedeutung sind.

Als Richtwerte für die Bedienungsqualität werden Mindestwerte der Bedienungshäufigkeit definiert. Diese gelten unabhängig davon, ob es sich bei der Verbindung um eine Umsteige- oder eine Direktverbindung handelt. Auch sind die Bedienungsstandards relationsbezogen zu sehen und nicht zwingend als Maßstab für das Bedienungsangebot einer einzelnen Linie zu betrachten. Die Bewertung erfolgt im jeweiligen Ortsteil für die festzulegenden Referenzhaltestellen, die als „maßgebend“ für die Erschließung und Bedienung des jeweiligen Ortsteils wirken.

Die in den nachfolgenden Tabellen hinterlegten Bedienungsstandards orientieren sich an der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern²⁶ sowie an den Empfehlungen des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV)²⁷.

Für Orte mit weniger als 200 Einwohnern werden im NVP entsprechend der Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern keine Zielwerte definiert.

Seite | 32

In den nachfolgenden Tabellen werden Zielwerte für die Bedienungshäufigkeit festgelegt. Diese Werte können bei entsprechenden Nachfragepotenzialen ggf. deutlich **überschritten** werden. Des Weiteren kann die parallele Bedienung mehrerer Linien in einzelnen Korridoren zu einem deutlich höheren Fahrtenangebot führen, als es entsprechend der festgelegten Bedienungsstandards erforderlich wäre.

Im Einzelfall ist auch ein **Unterschreiten** zulässig, wenn die Fahrgastnachfrage nachweisbar und nachhaltig zu gering ist bzw. ein ausgesprochen ungünstiges Kosten-Ertrags-Verhältnis beim Erfüllen der Basisstandards entstehen würde.

Im Landkreis Coburg ist für alle Städte und Gemeinden eine angemessene Bedienungsqualität entsprechend der Nachfragepotenziale und der Bedienungsanforderungen zu gewährleisten. In Räumen und Zeiten schwacher Nachfrage können die genannten Standards auch bedarfsgesteuert z. B. mit flexiblen Bedienungsformen gewährleistet werden, um damit auch einen wirtschaftlicheren Betrieb ermöglichen zu können.

²⁶ Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie: Leitlinie zur Nahverkehrsplanung in Bayern, Juli 1998

²⁷ Verband Deutscher Verkehrsunternehmen (VDV); Verkehrserschließung und Verkehrsangebot im ÖPNV, VDV-Schriften 4; 6/ 2001



Tabelle 6: Standards der Bedienungsqualität für Verkehrstag Montag bis Freitag an Schultagen (Kategorie A – Verbindungen ins Oberzentrum Coburg)

Gebietskategorie	Mindest-Bedienungsqualität Fahrtenfolge bzw. Anzahl Fahrten			Max. Umsteigen
	HVZ	NVZ	SVZ	
Gebietskategorie				
A1 Kernbereiche der zentralen Orte	stündlich + Verdichter Schulverkehr	Zweistündlich	1 Fahrt in Ri. OZ früh 2 Fahrten aus Ri. OZ abends	0
A2 Orte, Ortsteile bzw. Stadtteil größer 1.000 EW	stündlich + Verdichter Schulverkehr	zweistündlich	1 Fahrt in Ri. OZ früh 1 Fahrt aus Ri. OZ abends	1
A3 Orte und zusammenhängende Siedlungsbereiche 500 bis 1.000 EW	zweistündlich + Verdichter Schulverkehr	1 Fahrt in Ri. OZ vormittags 1 Fahrt in Ri. OZ nachmittags 2 Fahrten aus Ri. OZ nachmittags	keine Anforderung	1
A4 Siedlungsbereiche 200 bis 500 EW	zweistündlich + Verdichter Schulverkehr	1 Fahrt in Ri. OZ vormittags 1 Fahrt aus Ri. OZ nachmittags	keine Anforderung	2

Tabelle 7: Standards der Bedienungsqualität für Verkehrstag Montag bis Freitag an Schultagen (Kategorie B - Verbindungen ins nächste Unterzentrum)

Gebietskategorie	Mindest-Bedienungsqualität Fahrtenfolge bzw. Anzahl Fahrten			Max. Umsteigen
	HVZ	NVZ	SVZ	
Gebietskategorie				
A1 Kernbereiche der zentralen Orte	nicht relevant	nicht relevant	nicht relevant	
A2 Orte, Ortsteile bzw. Stadtteil größer 1.000 EW	stündlich + Verdichter Schulverkehr	zweistündlich	1 Fahrt in Ri. UZ früh	0
A3 Orte und zusammenhängende Siedlungsbereiche 500 bis 1.000 EW	zweistündlich + Verdichter Schulverkehr	1 Fahrt in Ri. UZ vormittags 1 Fahrt in Ri. UZ nachmittags 2 Fahrten aus Ri. UZ nachmittags	keine Anforderung	0
A4 Siedlungsbereiche 200 bis 500 EW	zweistündlich + Verdichter Schulverkehr	1 Fahrt in Ri. UZ vormittags 1 Fahrt aus Ri. UZ nachmittags	keine Anforderung	1

Für den Wochenendverkehr werden im Nahverkehrsplan keine Anforderungen an die Bedienung vorgesehen, da eine zu geringe Verkehrsgenerierung für den wirtschaftlichen Betrieb von regelmäßig verkehrenden Angeboten vorhanden ist. Im Wochenendverkehr ist eine Grundversorgung der Erreichbarkeit von Zielen im Freizeitverkehr sicherzustellen.

Seite | 34

Im Sinne einer guten Merkbarkeit soll das Fahrplanangebot in einem Grundraster der Vertaktung (d. h. mögliche einheitliche und vertaktete Abfahrtszeiten in jeder Stunde oder alle zwei Stunden) gestaltet werden. Bei den nicht vertakteten Fahrplanangeboten ist eine leicht verständliche transparente Fahrplangestaltung anzustreben. Die Nutzbarkeit und Merkbarkeit des Fahrplans soll durch die Gewährleistung der Bedienungsstandards auch in Ferienzeiten (z.B. an Schultagen Festbedienung und an Ferientagen bedarfsgesteuerte Bedienung), und eine möglichst gleichbleibende Bedienungshäufigkeit an allen Werktagen erhöht werden.

