



Anforderungen an die Leistungserbringung

Anforderungen an die Leistungserbringung

Abkürzungsverzeichnis	7
Einleitung	9
1 Ziele der Stadt Neuss	12
1.1 Verkehrsbedienung und Qualität	12
1.1.1 Sicherung der ÖPNV-Mobilität	12
1.1.2 Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV	13
1.1.3 Steigerung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV	13
1.1.4 Verzahnung von lokalem und nachbarörtlichem ÖPNV	14
1.1.5 Gewährleistung von Sicherheit und Komfort	14
1.1.6 Nachhaltigkeit und Multimodalität	14
1.2 Vorhaltung von Infrastruktur	15
1.3 Umweltziele	15
1.4 Barrierefreie Nutzung ÖPNV	17
2 Beschreibung der Inhalte und des räumlichen Geltungsbereichs des öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDLA)	19
2.1 Vorgaben zum Linien- und Leistungsangebot auf Basis des Status Quo	19
2.1.1 Linienangebot	19
2.2 Vorgaben zu den Qualitätsstandards	26
2.2.1 Anforderungen an die Erschließungsqualität	26
2.2.2 Anforderungen an die Verbindungsqualität	28
2.2.3 Anforderungen an die Angebotsqualität	29
2.2.4 Anforderungen an den Betrieb	30
2.2.5 Erschließungsqualität	32
2.2.6 Anforderungen an den Service	34
2.2.7 Verbindungsqualität (Bedienungshäufigkeit)	35
2.2.8 Verbindungsqualität (Erreichbarkeit)	35
2.2.9 Auftragsunternehmer	37
2.2.10 Allgemeine Anforderungen an das Fahrpersonal und Qualifizierungsmaßnahmen	37
2.2.11 Besondere Anforderungen an das Fahrpersonal	38
2.2.12 Maßnahmen seitens des Betreibers für das Fahrpersonal	40

2.2.13	Qualitätskriterien und Messungen	40
2.2.14	Koordinierungsfunktion VRR	41
2.2.15	Tarif	41
2.2.16	Fahrplanauskunft	42
2.3	Vorgaben zur Elektrifizierung des ÖPNV	42
2.3.1	Elektrifizierung der Busflotte	43
2.3.2	Betrieb von Mobilstationen	45
2.4	Vorgaben Vorhaltung Infrastruktur	47
2.5	Vorgaben zum Ausbau, Instandhaltung und Betrieb barrierefreier Haltestellen	47
2.6	Leistungsänderungen Umsetzung ÖPNV-Verkehrsprojekte der Stadt Neuss	48
2.6.1	Maßnahme M1 Ausweitung der Betriebszeit und des Fahrtenangebotes auf der Linie 857T	52
2.6.2	Maßnahmen M2 Geänderte Linienführung 848 über Demenzkompetenzzentrum	53
2.6.3	Maßnahmen M3 Führung der Linie 848 und 849 den Konrad-Adenauer-Ring, Linie 857T entfällt	54
2.6.4	Maßnahmen M4 Stichfahrt der Linie 848 über Morgensternsheide S	55
2.6.5	Maßnahmen M5 Verlängerung der Linie 854 zur Josefikirche	56
2.6.6	Maßnahmen M6 Verlängerung der Linie 854 bis Neusserfurth	57
2.6.7	Maßnahmen M7 Zusätzliche Haltestelle auf U75 in Höhe Rheintorstraße	58
2.6.8	Maßnahmen M8 Bessere Bedienung Hafenbecken I über Düsseldorfer Straße – Rheintorstraße – Batteriestraße im ÖPNV	59
2.6.9	Maßnahmen M9 Verlängerung der am Landestheater endenden Regionalbuslinien zum Hauptbahnhof	60
2.6.10	Maßnahmen M10 Bessere Bedienung Hafenbecken I über Düsseldorfer Straße – Rheintorstraße – Batteriestraße im ÖPNV	61
2.6.11	Maßnahmen M11 Geänderte Linienführung 709 über Augustinusstr. und Hammfelddamm	62
2.6.12	Maßnahmen M12 Tausch der Linienwege der Linie 842 und 874	63
2.6.13	Maßnahmen M13 Verlängerung der Linie 830 bis Hammfeld I	64

2.6.14 Maßnahmen M14	65
Neue Schnellbuslinie SB88 mit angepasster Linienführung (über Allerheiligen nach Reuschenberg)	
2.6.15 Maßnahmen M15	66
Optimierung Linie 878 auf Belange des Schülerverkehrs in Richtung „Gesamtschule An der Erft“ und „Schulzentrum Weberstraße“	
2.6.16 Maßnahmen M16	67
Verbesserung der Anbindung von Schlicherum	
2.6.17 Maßnahmen M17	68
Anpassung der Linienführung der Linie 852 zwecks Verbesserung der Erreichbarkeit der Sekundarschule Gnadentaler Allee	

2.7 Kostenänderungen	69
----------------------	----

Anlage 1: Anforderungen Infrastrukturvorhaltung **70**

1. Infrastruktur für den Bus und Schienenverkehr	70
1.1 Straßenbahninfrastruktur / Haltestellen Straßenbahnlinie 709	71
1.2 Haltestellenausstattung Bushaltestelle	73
1.3 Betriebsleitzentrale und mobile Betriebslenkung	77
1.4 Betriebshofanlagen und Werkstätten	80
2. Infrastrukturmaßnahmen anlässlich des barrierefreien Haltestellenumbaus	81
3. Infrastrukturmaßnahmen anlässlich der Maßnahmen zur Elektrifizierung	84

Anlage 2 zu den Anforderungen an die Leistungserbringung **85**

Aufgabe 1: Externe Regie- und Vertriebsleistungen	85
Regie und Vertriebsleistungen	
1. Externe Regie- und Vertriebsleistungen	86
2. Planung/Koordinierung	93
Aufgabe 2: Interne Aufgaben	
Besondere Anforderungen von Menschen mit	94

Mobilitätseinschränkungen	
Angebotsplanung (Netzanalyse und Optimierung)	95
Strukturplanung	95
3. Finanzmanagement/Marketing	96
4. Vertrieb	97
5. Kontrolle im Bereich veranlasster Leistungen	100
Anlage 3 zu den Anforderungen an die Leistungserbringung	102
Fahrzeugqualität	102
1. Triebwagen	102
2. Busse	102
3. Fahrzeugausrüstung	108
4. Sonstige Funktionen	108
Anlage 4a zu den Anforderungen an die Leistungserbringung	110
Nicht lukrative Fahrten in Schwachverkehrszeiten	110
Angebotsbeschreibung und mögliche Maßnahmen	110
• Angebotsbeschreibung	110
• Mögliche angebotsseitige Maßnahmen	112
Anlage 4b zu den Anforderungen an die Leistungs- erbringung: Sozialpolitische Verpflichtungen	113

die Leistungserbringung

Weitere gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Betriebsbereich

Baustein 4c: Mehr- und Andersleistungen/ -qualitäten

- Mehrleistungen Bus gem. Punkt 2.2 Vorgaben zu den Qualitätsstandards, gem. 2.6 Leistungsänderungen, und gem. den Vorgaben dieser Leistungsbeschreibung
- Mehrqualitäten gem. Vorgaben dieser Leistungsbeschreibung

Abkürzungsverzeichnis

ALT	Anruf-Linien-Taxi
AöR	Anstalt des öffentlichen Rechts
AST	Anruf-Sammel-Taxi
AT	Aufgabenträger
B+R	Bike-and-Ride
BKrFQG	Berufskraftfahrer- Qualifikations-Gesetz
BLZ	Betriebsleitzentrale
BOKraft	Betriebsordnung Kraftverkehr
BOStrab	Verordnung über den Bau und Betrieb von Straßenbahnen
BVR	Busverkehr Rheinland GmbH
DAufsicht	Dienstanweisung für Aufsichtsmitarbeiter
DB AG	Deutsche Bahn Aktiengesellschaft
DFBus	Dienstanweisung für den Fahrdienst mit Bussen
DFI	Dynamische Fahrgastinformationsanzeigen
EBE	Erhöhtes Beförderungsentgelt
EU	Europäische Union
EU-VO 1370/ 2007	Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße
FGSV	Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V.
Hbf	Hauptbahnhof
HVZ	Hauptverkehrszeit
ITCS	Intermodal Transport Control System
ISN	Infrastruktur Neuss AöR
KOSE	Kontrollservice-System
LSA	Lichtsignalanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NE	NachtExpress
NRW	Nordrhein-Westfalen
NVP	Nahverkehrsplan
ÖDLA	Öffentlicher Dienstleistungsauftrag
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG NRW	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonenverkehr
P+R	Park-and-Ride
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
QMS	Qualitätsmanagementsystem
RB	Regionalbahn
RBL	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RE	Regionalexpress

SB	Schnellbus
S-Bahn	Stadtschnellbahn
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
StVZO	Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
SVZ	Schwachverkehrszeit
SWN	Stadtwerke Neuss GmbH
SWN V+S	SWN Verkehrs- und Service AG
TMN	Tiefbaumanagement Neuss
U-Bahn	Stadtbahn
VDV	Verband deutscher Verkehrsunternehmen
VO (EG) Nr. 1370/2007	Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße
VRR	Verkehrsverbund Rhein Ruhr AöR
VRS	Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH
VU	Verkehrsunternehmen
ZV VRR	Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

Anforderungen an die Leistungserbringung

Einleitung

Der Rat der Stadt Neuss hat am 15.12.2017 beschlossen, die Stadtwerke Neuss GmbH (SWN) und die SWN Verkehrs- und Service AG (V+S) als Gruppe von Verkehrsunternehmen (Betreiber) mit der Verkehrsbedienung im öffentlichen straßengebundenen Personennahverkehr (ÖSPV) einschließlich der damit verbundenen Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen für den Zeitraum vom 04.12.2019 bis 03.12.2029 im Wege der Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDLA) an interne Betreiber nach Art. 5 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr.1370/2007 (VO (EG) 1370/2007) und Maßgabe des VRR-Finanzierungssystems zu betrauen. Die Betrauung umfasst die Bedienung auf dem Gebiet der Stadt Neuss sowie der mitbedienten Gebiete der benachbarten Aufgabenträger Rhein-Kreis Neuss und Stadt Düsseldorf.

Dabei soll der im Öffentlichen Dienstleistungsauftrag (ÖDLA) beschriebene Umfang der zu erbringenden Leistung und der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen insbesondere folgende Inhalte aufweisen:

- Fahrplanmäßig zu erbringende Verkehrsleistungen im Busverkehr. Diese ergeben sich aus dem derzeit bestehenden Verkehrsangebot der SWN sowie aus den vorgesehenen ÖPNV-Maßnahmen der Stadt Neuss und aus den Nahverkehrsplänen des Rhein-Kreis Neuss und der Stadt Düsseldorf. Der ÖDLA umfasst u.a. auch Qualitätsstandards zu Infrastruktur, Straßenbahnschieneninfrastruktur und Betrieb. In diesem Rahmen werden Emissionsstandards für die Fahrzeuge und Regelungen für den elektrischen Betrieb getroffen.
- Barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen im Stadtgebiet Neuss.
- Betrieb der Straßenbahnschieneninfrastruktur im Streckenabschnitt Neuss Hbf bis Josef-Kardinal-Frings-Brücke.

Darüber hinaus ist der Betreiber über eine Leistungsänderungsklausel des ÖDLA dazu zu verpflichten, alle weiteren Verkehrsleistungen zu erbringen, welche entsprechend den Zielen der Stadt Neuss aus verkehrlichen Gründen erforderlich werden, um einen zukunftsfähigen ÖPNV im Stadtgebiet Neuss sicherzustellen und zu gestalten. Aus denselben Gründen können die Verkehrsleistungen auch reduziert werden.

Die Stadt Neuss, als zuständige örtliche Behörde, beabsichtigt daher zur Aufrechterhaltung des fahrplanmäßigen Verkehrsangebots sowie zur ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr einen Betreiber/ eine Betreibergruppe (nachfolgend Betreiber genannt) mit der Erbringung von nachfolgend beschriebenen Gesamtleistungen im ÖPNV - aus den in Tz 1 beschriebenen Zielen abgeleitet - in Abgleich mit

- den Vorgaben der Finanzierungsrichtlinie des VRR (siehe <http://www.vrr.de/de/vrr/verbund/satzungen/index.html>)
- dieser konkretisierten Leistungsbeschreibung
- dem Nahverkehrsplan des Rhein-Kreis Neuss
- dem Nahverkehrsplan der Stadt Düsseldorf
https://www.neuss.de/leben/stadtplanung/verkehrsplanung/vergabe-oeffentlicher-dienstleistungsauftraege-nach-vo-eg-1370-2007/5-2/Nahverkehrsplan%20Stadt%20Duesseldorf_2017.pdf

und

https://www.neuss.de/leben/stadtplanung/verkehrsplanung/vergabe-oeffentlicher-dienstleistungsauftraege-nach-vo-eg-1370-2007/5-2/Nahverkehrsplan%20Stadt%20Duesseldorf%20Anlagenband_2017.pdf

zu betrauen. Soweit Anforderungen des Nahverkehrsplans der Stadt Düsseldorf als mitbedientem Aufgabenträger über die in der Stadt Neuss geltenden Anforderungen hinausgehen, gelten diese ergänzend.

Die derzeit gültige Fassung des Nahverkehrsplanes des Rhein-Kreis Neuss besteht aus folgenden Dokumenten, die in der Anlage beigefügt sind:

- „Nahverkehrsplan des Rhein-Kreis Neuss 2003-2007“
(https://www.neuss.de/leben/stadtplanung/verkehrsplanung/vergabe-oeffentlicher-dienstleistungsauftraege-nach-vo-eg-1370-2007/5-2/Anlage%208a_RKN%20Nahverkehrsplan%202003%202007.pdf)
- „Fortschreibung 2008-2013“ des „Nahverkehrsplans des Rhein-Kreis Neuss 2003-2007“
(https://www.neuss.de/leben/stadtplanung/verkehrsplanung/vergabe-oeffentlicher-dienstleistungsauftraege-nach-vo-eg-1370-2007/5-2/Anlage%208b_RKN%20Nahverkehrsplan%20Fortschreibung%202008%20-%202013.pdf)

Der Nahverkehrsplan (NVP) des Rhein-Kreis Neuss befindet sich aktuell in der Überarbeitung mit dem Ziel einer Neufassung. Um die Differenz zwischen den Anforderungen des alten NVP und unseren heutigen Ansprüchen an den ÖPNV nicht zu groß werden zu lassen, wurden einige Inhalte des Entwurfs des künftigen NVP des Rhein-Kreis Neuss in diese Leistungsbeschreibung übernommen. Es gelten die

in dieser Leistungsbeschreibung aufgeführten Anforderungen und Qualitätsstandards, soweit und sofern der Nahverkehrsplan des Rhein-Kreis Neuss nicht noch höhere Anforderungen stellt (die jeweils höhere Anforderung ist maßgebend).

Während der Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDLA) gilt die jeweils gültige Fassung der Nahverkehrspläne. In Folge einer Fortschreibung der Nahverkehrspläne und einer Veränderung der Anforderungen während der Laufzeit des ÖDLA können Leistungsänderungen nach Maßgabe der Leistungsänderungsklausel erforderlich werden.

Im Folgenden werden der Inhalt und der räumliche Geltungsbereich des öffentlichen Dienstleistungsauftrags näher beschrieben. Die nachfolgenden Angaben enthalten verbindliche Vorgaben für die Leistungserbringung, die während der gesamten Laufzeit der Betrauung – vorbehaltlich einer Leistungsänderung nach Maßgabe der Leistungsänderungsklausel – von dem Betreiber umzusetzen sind.

1 Ziele der Stadt Neuss

1.1 Verkehrsbedienung und Qualität

Der Rahmen für die gewünschte Entwicklung des Nahverkehrs sowie für dessen Planung und Gestaltung wird im Nahverkehrsplan des Rhein-Kreis Neuss und dieser Leistungsbeschreibung für den innerstädtischen ÖPNV in der Stadt Neuss definiert. Dabei soll nicht nur das bisher erreichte Niveau des ÖPNV sichergestellt werden. Die Stadt Neuss möchte ihr zukunftsorientiertes und fortschrittliches Nahverkehrssystem erhalten und weiterentwickeln, um die Mobilität der Bevölkerung sowie die Lebensqualität und Attraktivität des Wohn- und Wirtschaftsstandortes Stadt Neuss zu sichern und auszubauen.

Die Vorgaben zu den Qualitätsstandards dienen dazu, die angestrebten Ziele sicherzustellen. Die Qualitätsstandards werden anhand bestimmter Kriterien in einer Qualitätsvereinbarung messbar und damit auch kontrollierbar und einforderbar gegenüber dem Betreiber gemacht.

Insoweit sind die nachfolgend aufgeführten Ziele und Vorgaben als Konzept zur ausreichenden Verkehrsbedienung in der Stadt Neuss, Stand Dezember 2017, zu werten.

Es ist jederzeit über das Regelangebot ein ausreichendes und angemessenes Verkehrsangebot sicherzustellen. Der Schülerverkehr in Neuss ist in enger Kooperation mit den Schulträgern und ihren Schulen abzustimmen und sicherzustellen.

1.1.1 Sicherung der ÖPNV-Mobilität

Nach § 1 Regionalisierungsgesetz ist die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Das ÖPNVG NRW fordert entsprechend von der Stadt Neuss als Aufgabenträger gem. § 3 ÖPNVG NRW für die Sicherung der ÖPNV-Mobilität im Stadtgebiet und damit für eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit ÖPNV-Angeboten zu sorgen. Dies bedeutet, dass auch in weniger dicht besiedelten Gebieten und zu nachfrageschwachen Zeiten ein Mindestangebot im ÖPNV zur Verfügung stehen muss.

Da sich die Mobilitätsbedürfnisse der Bevölkerung nicht auf städtische Verkehre beschränken, ist eine durchgehende Beförderungskette mit öffentlichen Verkehrsmitteln auch in die ländlichen Gebiete hinein, so z. B. in den Rhein-Kreis Neuss, zu garantieren. Diese durchgehende Transportkette bedient gleichermaßen

lokale, nachbarörtliche und regionale Verkehre und berücksichtigt dabei die Ansprüche aller Zielgruppen und Fahrtzwecke.

1.1.2 Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV

Die Attraktivität des ÖPNV ist Voraussetzung für seine Wirtschaftlichkeit. Die Ziele der Stadt Neuss zur Erhöhung der Attraktivität des ÖPNV ergeben sich insbesondere aus den folgenden Punkten:

- Schaffung einer bedarfsgerechten Angebotsstruktur durch eine sinnvolle Aufgabenteilung aller Verkehrsmittel (Produkte) des ÖPNV sowie durch eine Differenzierung der angebotenen Produkte entsprechend ihrer Verkehrsaufgabe (differenzierte Bedienung).
- Steigerung der Angebotsqualität durch die Beseitigung von Erschließungsdefiziten, durch eine Priorität für Taktverkehre und durch Erhalt bzw. Verbesserung attraktiver Anschlüsse an zentralen Verknüpfungspunkten.
- Steigerung der Beförderungsqualität durch eine kontinuierliche Modernisierung des Fahrzeugparks – insbesondere im Bereich der Elektromobilität, durch eine nutzergerechte Ausgestaltung und Ausstattung der Haltestellen und Verknüpfungspunkte sowie durch Einhaltung von vereinbarten Qualitätsstandards.
- Sicherstellung eines attraktiven und komfortablen Platzangebots in der Hauptverkehrszeit. Dies ist über die Qualitätsvereinbarungen sicherzustellen.
- Ausbau der Verkehrsinfrastruktur durch konsequente Umsetzung von ÖPNV-Beschleunigungsmaßnahmen. Der Busverkehr ist im Gegensatz zum Schienenverkehr nicht auf eigene Fahrwege angewiesen, da die öffentlichen Straßen genutzt werden können. Allerdings sorgen Busspuren, Busschleusen oder LSA-Beeinflussungsanlagen dafür, dass der Busverkehr durch den allgemeinen Straßenverkehr weniger beeinträchtigt wird. Dadurch steigen die Fahrplanstabilität und letztlich auch die Anschlusssicherheit. Durch die Beschleunigung der Buslinien können Fahrzeiten reduziert und damit Betriebskosten gesenkt werden. Es ist daher durch Aufgabenträger und Betreiber kontinuierlich zu prüfen, wo der Busverkehr beschleunigt werden kann.
- Weiterentwicklung der Kundeninformation im Regel- und Störfall auf verschiedenen Kanälen.

1.1.3 Steigerung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV

Wie alle anderen öffentlichen Aufgaben steht der ÖPNV unter der Vorgabe der sparsamen und effizienten Mittelverwendung. Öffentliche Mittel müssen zielgerichtet

und sorgsam ausgegeben werden. Es ist daher bei jedem Angebot zu fragen, wie es möglichst preisgünstig erbracht und wie es möglichst ertragswirksam ausgestaltet werden kann.

1.1.4 Verzahnung von lokalem und nachbarörtlichem ÖPNV

Die Fahrplangestaltung soll grundsätzlich Anschlussmöglichkeiten beachten, damit fahrplanmäßige Übergänge zwischen allen Produkten des ÖPNV eingerichtet und die Prämissen des Zusammenspiels einer nach Verkehrsaufgaben differenzierten Produktpalette erfüllt werden können. Hierzu ist eine entsprechend abgestimmte Linienplanung zu entwickeln.

1.1.5 Gewährleistung von Sicherheit und Komfort

Sicherheit und Komfort sind wichtige Faktoren der Qualität des ÖPNV. Hierbei sind die besonderen genderspezifischen und demographischen Anforderungen an die Gestaltung des ÖPNV zu berücksichtigen. Um einem Mobilitätsverzicht im ÖPNV, hervorgerufen durch ein Unsicherheits- oder Bedrohungspotenzial an Haltestellen und in den Fahrzeugen als häufig einziges Verkehrsmittel entgegenzuwirken, ist bei der Gestaltung des ÖPNV-Angebotes u.a. auf folgende Punkte zu achten:

- Attraktives Angebot auch in Schwachverkehrszeiten, insbesondere im Abend- und Wochenendverkehr.
- Verbesserung des Sicherheitsempfindens an den Haltestellen durch ausreichende Beleuchtung (Straßenbeleuchtung; wo diese nicht ausreicht, sollte im Wartebereich eine zusätzliche Beleuchtung vorgesehen werden) und gute Einsehbarkeit sowie durch ausreichende Abstände zu „dunklen“ Punkten (z.B. Mauern, Hecken).
- Verbesserung der Sicherheit im Fahrzeug durch Beobachtungsmöglichkeit des Innenraums durch den Fahrer (oder eine Kamera) und eine hierfür erforderliche ausreichende Innenbeleuchtung.

1.1.6 Nachhaltigkeit und Multimodalität

Mit Hilfe geeigneter Konzepte und der Entwicklung entsprechender IT-Anwendung (=Informationstechnologie-Anwendung) sind individuelle Mobilitätslösungen für das Stadtgebiet Neuss zu entwickeln, die zur Raumsituation, Standort und zu den Bedürfnissen der Kunden passen. Dabei geht es insbesondere darum, nachhaltige Verkehrsmittel wie Bahn, Fahrrad, Pedelec, E-Bike oder eCar- und

Bikesharingsysteme zu stärken. Dabei sind der Aufbau einer innovativen Verkehrsinfrastruktur für das intermodale Mobilitätsverhalten voranzutreiben und Mobilstationen unter Integration des Schwerpunktthemas Elektromobilität zu realisieren. Darüber hinaus sollen diese die Multimodalität fördern und neue Mobilitätsformen als Alternative zum MIV unter Einbindung der E-Mobilität anbieten, u.a. mit dem Ziel der Steigerung des Anteils an CO₂-freier Mobilität, der Erlebarmachung von E-Mobilität für alle Bevölkerungsgruppen und dem Abbau von Zugangsbarrieren zur Elektromobilität.

Ziel der Stadt Neuss ist es, die Mobilität und Infrastruktur mit einem leistungsfähigen und zukunftsorientierten Partnerunternehmen vor Ort integriert zu entwickeln. Dabei liegt der Schwerpunkt zunächst auf der Vernetzung des ÖPNV mit nachhaltigen Verkehrsangeboten und der Herstellung technischer und digitaler Infrastruktur.

1.2 Vorhaltung von Infrastruktur

Ziel der Stadt Neuss ist eine integrierte Vorhaltung der baulichen technischen Verkehrsinfrastruktur. Hierzu gehört die Verbesserung, Sicherstellung, Verzahnung und Versorgung der im ÖPNV in Neuss tätigen Systeme Bus, Straßenbahn und Stadtbahn durch den Betreiber.

Dies beinhaltet auch die Sicherstellung der baulichen Anbindung an die SPNV-Verkehre Regiobahn, S-Bahn und sonstiger RE- und RB-Verkehre unter Beachtung der personenbeförderungsrechtlichen und sonstigen rechtlichen Vorgaben. Hierdurch soll eine kontinuierliche Verbesserung der Wegekette des Kunden erreicht werden.

Zur Konkretisierung der Ziele der Haltestelleninfrastruktur einschließlich barrierefreien Ausbaus (Bus/Straßenbahn) verweisen wir auf Tz. 1.4 Barrierefreie Nutzung ÖPNV und Tz. 2.5. Vorgaben an barrierefreie Nutzung Haltestellen.

Die vorstehend genannten Dokumente stehen als Download [Internetseite Stadt Neuss] unter folgendem Link zur Verfügung:

- Anlage 6a_ Haltestellenliste - Gesamtliste - 2017.11.22
- Anlage 6b_180417 Haltestellen und Einrichtungen.pdf
- Anlage 6c_Anlage Wartehallen
- Anlage 6d_Leitfaden barrierefreiheit_im_Strassenraum (LBS)

1.3 Umweltziele

Ziel der Stadt Neuss ist es, die Umwelt zu schützen und für die kommenden Generationen zu erhalten. Aktuelle Projekte betreffen Maßnahmen zur Reduzierung der Luftbelastungen und des Lärms, zum Beispiel durch die Errichtung einer

Umweltzone und die Lärminderungsplanung. Einzelheiten sind im jeweils aktuellen Energie- und Klimaschutzkonzept für die Stadt Neuss aus den Jahren 2014 und 2015, im Luftreinhalteplan der Stadt aus dem Jahr 2013 und im Lärmaktionsplan der Stadt Neuss aus dem Jahr 2012, in Kraft getreten am 01.12.2012, festgelegt.

Die Stadt setzt mit diesem Lärmaktionsplan die Stufe 1 der Richtlinie 2002/49/EG (EU-Umgebungslärmrichtlinie) des Europäischen Parlaments auf der Grundlage des § 47 Bundesimmissionsschutzgesetzes um. Derzeit schafft die Stadt Neuss die Voraussetzungen zur Umsetzung der 3. Stufe der EU-Umgebungslärmrichtlinie.

Die Stadt Neuss strebt an, die CO₂-Emissionen im Stadtgebiet Neuss im Zeitraum zwischen 2014 und 2030 gemäß des Beschlusses des Rates der Stadt Neuss vom 28.03.2014 und gemäß des Umsetzungsbeschlusses für das Klimaschutzkonzept vom 18.12.2015 um 25% auf Basis der städtischen Gesamtemissionen zu senken.

Die vorstehend angesprochenen Dokumente stehen als Download [Internetseite Stadt Neuss] unter folgendem Link zur Verfügung:

- Anlage 10a_20140324 Rat TOP23 CO₂-Minderungsziel
- Anlage 10b_20151218 Rat TOP28 Umsetzung IKK
- Anlage 10c_20160923 Rat TOP57 Klimaanpassung Kenntnis
- http://www.brd.nrw.de/umweltschutz/umweltzone_luftreinhaltung/pdf/2013_05_16_Endfassung_LRP_Neuss_final.pdf
- <https://www.neuss.de/leben/umwelt-und-gruen/downloads/laermaktionsplan-neuss.pdf>
-

In dieser Anforderung an die Leistungserbringung werden die in den vorgenannten Plänen formulierten Leitlinien, Ziele, Maßnahmen und Handlungsempfehlungen operationalisiert soweit sie den ÖPNV betreffen.

Das Ziel der Bundesregierung, den Endenergieverbrauch des Verkehrs bis 2020 um 10 %, bis 2030 um 15 bis 20 % und bis 2050 um 40 % gegenüber 2005 zu verringern, wird durch die Stadt Neuss unterstützt.

Zur Reduzierung von Luftschadstoffen und Lärm sowie zur Verbesserung der Lebensqualität der Bevölkerung sollen möglichst hohe Verkehrsanteile mit dem ÖPNV befördert werden. Dazu sollte der ÖPNV die Mobilität der Bevölkerung bedarfsgerecht sicherstellen und auf diese Weise eine umwelt- und stadtverträgliche Verkehrsabwicklung gewährleisten. Der ÖPNV als Teil der sogenannten „sanften Mobilität“ soll als Verbundpartner die nachhaltige, umweltschonende, sozial verträgliche Mobilität wie zu Fuß gehen und Radfahren ebenfalls fördern.

Neben den positiven Umweltwirkungen, die aus Verkehrsverlagerungen zugunsten des ÖPNV resultieren, ist die von dem Betreiber zu erbringende Verkehrsleistung ressourcenschonend zu gestalten und lokal emissionsfrei zu betreiben.

1.4. Barrierefreie Nutzung ÖPNV

Anforderungen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen oder sensorischen Einschränkungen

Nach den Vorgaben des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und auf Basis des „Leitfaden 2012, Barrierefreiheit im Straßenraum“ (Anlage 6d_Leitfaden barrierefreiheit_im_Strassenraum (LBS)) sind u.a. „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“.

Für diese Personengruppe müssen daher insbesondere nachfolgende Ausstattungsmerkmale im ÖPNV-Angebot vorgesehen werden:

- ausreichende Aufstellflächen für Rollstühle, Kinderwagen und schwere Lasten in den Fahrzeugen und im öffentlichen Raum / Haltestellenbereich,
- Verbesserung der Information über barrierefrei eingerichtete Haltestellen bzw. Verknüpfungspunkte,
- möglichst niveaufreier (stufenloser) Zugang zu Haltestellen, besonders bei Verknüpfungshaltestellen (z.B. Rampen, Aufzüge),
- möglichst niveaufreier Ein- und Ausstieg durch die Anhebung der Bordsteinhöhe auf mindestens 16 cm,
- taktile und kontrastreiche Oberflächen (Blindenleitplatten) an den Haltestellen für eine verbesserte Orientierung für Sehingeschränkte,
- Ausgestaltung von Fahrzeugen und Haltestellen mit kontrastreichen visuellen Anzeigen, zusätzlich akustische Ansagen in den Fahrzeugen und an den Haltestellen (2-Sinne-Prinzip).

Fehlende Informationen oder bauliche Einrichtungen behindern den Zugang zum ÖPNV z. T. erheblich. Der ÖPNV wird nur dann den Personen mit Mobilitätseinschränkungen und sensorischen Behinderungen gerecht, wenn er auf der gesamten Beförderungskette ihren Ansprüchen genügt und sie sowohl vor der Fahrt als auch während der Fahrt ausreichend und entsprechend ihren Bedürfnissen informiert. Die Bemühungen, sehingeschränkten Personen den Zugang zum ÖPNV

zu erleichtern, können durch das Bereitstellen einer entsprechenden Applikation unterstützt werden.

Insbesondere diese Ziele sind durch den Betreiber in Hinblick auf Planung, Bau, Beschaffung, Betrieb und Unterhaltung zu berücksichtigen.

2 Beschreibung der Inhalte und des räumlichen Geltungsbereichs des öffentlichen Dienstleistungsauftrags (ÖDLA)

Im Folgenden – insbesondere in den Anlagen - werden der Inhalt und der räumliche Geltungsbereich des öffentlichen Dienstleistungsauftrags („ÖDLA“) näher beschrieben. Die nachfolgenden Angaben enthalten verbindliche Vorgaben für die Leistungserbringung, die während der gesamten Laufzeit der Betrauung – vorbehaltlich einer Leistungsänderung nach Maßgabe der Leistungsänderungsklausel – von dem Betreiber umzusetzen sind.

Die Vorgaben zu den gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen

- Infrastruktur sind in Anlage 1
- Regie- und Vertriebsleistungen in Anlage 2
- zu den vorzuhaltenden Fahrzeugen in Anlage 3
- zum Liniennetz und zur Bedienung in Anlage 4a
- zum anzuwendenden Tarifvertrag in Anlage 4b und
- zu den aus den Zielen der Stadt Neuss abgeleiteten zusätzlichen Leistungen in Anlage 4c

enthalten.

2.1 Vorgaben zum Linien- und Leistungsangebot auf Basis des Status Quo

2.1.1 Linienangebot

Das vorzuhaltende Leistungsangebot basiert auf diesem Konzept zur ausreichenden Verkehrsbedienung und den Nahverkehrsplänen der mitbedienten Aufgabenträger sowie ergänzenden Vorgaben (z. B. aus Planungsgesprächen). Diese sind in die betriebliche Praxis umzusetzen. Die Linienführungen und Takte orientieren sich an den aus den Nahverkehrsplänen abgeleiteten Bedarfen bzw. Nachfragen sowie den örtlichen Verhältnissen. Dies gilt auch für die Anordnung und Lage der Haltestellen. Über die Umlaufbildung sind die betrieblichen Vorgaben zur wirtschaftlichen Leistungserstellung zu berücksichtigen.

Das vorzuhaltende Leistungsangebot besteht aus 18 konzessionierten Bus- und Taxi-Buslinien, die sich wie folgt aufteilen:

- 12 Buslinien
- 6 Nachtexpresslinien
- dem Betrieb von TaxiBus-Linien gem. Tabelle 1, Bild 2.1.1.a, Auflistung der zu vergebenden Linien I und Tabelle 2, Bild 2.1.1.b, Auflistung der zu vergebenden Linien II

- dem Betrieb der Schieneninfrastruktur für den Betrieb einer Straßenbahn-Linie auf dem Stadtgebiet Neuss
- Durchführung von Gelegenheitsverkehren.

Das Gesamtangebot besteht – je nach Verkehrsaufgabe – aus den Produkten

- Stadtlinie,
- TaxiBus-Linie,
- NachtExpress-Linie,
- Regionalbus-Linie.

Die Tabellen auf den nachfolgenden Seiten und Anlagen beinhalten eine Auflistung des derzeit zu vergebenden betriebsgeführten Fahrplanangebotes mit jeweiliger Genehmigungslaufzeit und Streckenlänge. Diese Liniengenehmigungen (Konzessionen) sind derzeit erteilt an

- Stadtwerke Neuss GmbH
- SWN Verkehrs- und Service AG

Tabelle 1:

Linie	Linienweg	Genehmigungs- inhaber	Ø Linien- länge Hin- /Rückfahrt	Liniengeneh- migung bis	Betriebsform / FahrzeugTyp			Gesamt- Kilometer
					Standard- Gelenkbus	Standard- bus	Taxi- Bus	
841	D-Handweiser - Neusserfurth - Hbf - Zentrum- Gnadental - Norf S - Allerheiligen - Rosellerheide	SWN, SWN_V+S	20,7 Km	27.05.2020	591.103		4.624	595.727
842	Lukaskrankenhaus -- Rheinpark-Center ü. Hbf - Zentrum	SWN, SWN_V+S	7,3 Km	27.05.2020	155.800		12.865	168.665
843	Neuss / Neusserfurth Nord – Neuss-Grefrath / Stefanusstr.	SWN, SWN_V+S	14,6 Km	03.12.2019	342.222		1.704	343.926
844	Neuss / Neusserfurth Nord – Neuss-Hoisten / Schleife	SWN, SWN_V+S	12,6 Km	03.12.2019	264.441		2.717	267.159
848	Neuss / Johanna-Etienne- Krankenhaus – Neuss- Lukaskrankenhaus	SWN, SWN_V+S	9,7 Km	31.07.2018	245.996	1.599	1.425	247.422
849	Neuss / Lukaskrankenhaus – Neuss-Erfttal/ Blankenheimer Straße		7,7 Km		324.161		3.352	329.111
851	Kaarst / Eichstraße – Neuss- Uedesheim / Deichstraße	SWN, SWN_V+S	19,2 Km	31.07.2019	525.550	3.957		529.507
852	Kaarst / Lange Hecke – Neuss- Norf / Ulmenallee	SWN, SWN_V+S	18,8 Km	31.07.2019	427.748			427.748
854	Neuss-Vogelsang / Böhmerstraße – Neuss- Weckhoven / Bernhard- Letterhaus-Straße	SWN, SWN_V+S	13,9 Km	31.12.2019	580.763			580.763
858	Neuss, Bbf – Grevenbroich- Elsen/Auf dem Griessem	SWN, SWN_V+S	19,1 Km	03.12.2019	6.820	195.115		201.935
850T	Neuss, Uedesheim - Neuss, Allerheiligen S-Bahnhof	SWN, SWN_V+S	5,1 Km	31.12.2019	282	38.929	51.378	90.588
857T	Bauerbahn - Klever Str. - Neuss Hbf	SWN	4,4 Km	31.12.2019			20.825	20.825

Bild 2.1.1.a, Auflistung der zu vergebenden Linien I

SWN = Stadtwerke Neuss GmbH
SWN_V+S = SWN Verkehrs- und Service AG

Tabelle 2:

Linie	Linienweg	Genehmigungs-inhaber	Ø Linien-länge Hin-/Rückfahrt	Liniengenehmigung bis	Betriebsform / FahrzeugTyp			Gesamt-Kilometer
					Standard-Gelenkbus	Standard-bus	Taxi-Bus	
NE1	Hauptbahnhof - Norf / Derikum Rosellerheide - Speck	SWN, SWN_V+S	20,2 Km	08.01.2020	6.281			6.281
NE2	Hauptbahnhof - Reuschenberg Skihalle - Grefrath	SWN, SWN_V+S	10,4 Km	08.01.2020	3.251			3.251
NE3	Grefrath - Skihalle - Reuschenberg - Hauptbahnhof Vogelsang	SWN, SWN_V+S	15,6 Km	08.01.2020	4.855			4.855
NE4	Stadhalle - Hauptbahnhof - Neusserfurth - Kaarst, Maubisstraße	SWN, SWN_V+S	8,2 Km	08.01.2020	2.586			2.586
NE5	Hauptbahnhof - Grimlinghausen - Uedesheim, Deichstraße	SWN, SWN_V+S	11,9 Km	08.01.2020	3.732			3.732
NE6	Hauptbahnhof - Gnadental - Weckhoven - Hoisten	SWN, SWN_V+S	12,3 Km	08.01.2020	3.822			3.822
Gesamtergebnis Tabelle 1+2					3.489.413	239.599	98.891	3.827.903

Bild 2.1.1.b Auflistung der zu vergebenden Linien II

SWN = Stadtwerke Neuss GmbH
 SWN_V+S = SWN Verkehrs- und Service AG

Die Tageslinien werden in der Spitzennachfrage mit 21 Gelenkbussen als zusätzliche sogenannte Einsatzwagen/Verstärkerfahrten ergänzt. Alternative Bedienungsformen in Form von TaxiBussen in der Schwach-/ Nebenverkehrszeit runden das Angebot ab.

In Summe ergab sich für das Jahr 2017 im Verbundverkehr eine Jahreskilometerleistung von ca. 3,828 Mio. Nutzwagen-Kilometer.

Linienverzeichnis:

Linienverzeichnis mit Streckenlänge, Laufzeit der Konzessionen und eingesetzten Fahrzeugtypen sind in den folgenden Anlagen dargestellt:

- Anlage 5a_Fahrpläne Linien 841-858 + NE1-NE6
- Anlage 5b_Liniensteckbriefe_SWN-Linien_841-858 + NE1-NE6
- Anlage 5c_Linienleistungen am Betriebstag Montag-Donnerstag
- Anlage 5d_Linienleistungen am Betriebstag Freitag
- Anlage 5e_Linienleistungen am Betriebstag Samstag
- Anlage 5f_Linienleistungen am Betriebstag Sonntag

Neben dem Leistungsangebot, das sich aus den gesamten Konzessionen und den aktuellen Fahrplänen ergibt, hat der Betreiber Mehrleistungen aufgrund von

Umleitungen, Sonderverkehren und Angebotserweiterungen u.a. bei folgenden Veranstaltungen zu erbringen:

- Fahrplanabweichungen und Anpassungen der Beförderungsleistungen aufgrund veränderten Nachfrage jährlich wiederkehrend in den Karnevalstagen in der Zeit von Altweiber-Donnerstag – Aschermittwoch
- Fahrplanabweichungen und Anpassungen der Beförderungsleistungen aufgrund veränderten Nachfrage jährlich wiederkehrend zum Neusser Bürger Schützenfest in der Zeit Donnerstag vor dem letzten Augustwochenende bis Donnerstag nach dem letzten Augustwochenende eines Jahres
- Fahrplanabweichungen und Anpassungen der Beförderungsleistungen aufgrund veränderten Nachfrage jährlich wiederkehrend in der Zeit Mai/Juni bis jeweils Ende September eines Jahre aufgrund der in Neuss traditionell durchgeführten insgesamt 18 Stadtteilschützenfeste
- Fahrplanabweichungen und Anpassungen der Beförderungsleistungen aufgrund veränderter Nachfrage an den Adventsamstagen
- Fahrplanabweichungen und Anpassungen der Beförderungsleistungen aufgrund veränderten Nachfrage an den Betriebstage Heiligabend, 1.+2. Weihnachtstag, Silvester und Neujahr.
- Fahrplanabweichungen und Anpassungen der Beförderungsleistungen aufgrund veränderter Nachfrage in den Schulferien
- Fahrplanabweichungen und Anpassungen der Beförderungsleistungen an den jährlichen vom Rat der Stadt Neuss festgelegten verkaufsoffenen Sonntagen
- Fahrplanabweichungen und Anpassungen der Beförderungsleistungen an den weiteren Stadtfesten und Stadtmärkten der Stadt Neuss

In den einzelnen Fahrplänen der o. a. Linien sind das Leistungsangebot und damit die Vorgaben hinsichtlich Haltestellen, Bedienungshäufigkeit und Bedienungszeitraum im Detail beschrieben. Dies gilt auch für die garantierten und gekennzeichneten Anschlüssen, insbesondere in den Schwachverkehrszeiten. Diese sind im Fahrplan und in den Auskunftssystemen gekennzeichnet. Die aus der Fahrplanstruktur abzuleitende Anschlussystematik an allen wichtigen Verknüpfungspunkten (auch zwischen Bus und Schiene) sowie die Abstimmung der Fahrplantakte von über längere Streckenabschnitte sich ergänzender Linien sind Bestandteil dieser Leistungsanforderungen. Die konkreten Linienführungen sind aus dem Liniennetzplan (siehe <https://www.neuss.de/leben/stadtplanung/verkehrsplanung/vergabe-oeffentlicher-dienstleistungsauftraege-nach-vo-eg-1370-2007/5-2/Liniennetz%20Rhein-Kreis-Neuss.pdf>) zu entnehmen und kann im Internet über die elektronische Fahrplanauskunft (EFA) abgerufen werden.

Das dieser Betrauung zugrundeliegende Liniennetz „Stadtverkehr Neuss“ umfasst die in den Anlagen

- Anlage 5a_Fahrpläne Linien 841-858 + NE1-NE6

und im Stadtlinienplan

- <https://www.neuss.de/leben/stadtplanung/verkehrsplanung/vergabe-oeffentlicher-dienstleistungsauftraege-nach-vo-eg-1370-2007/5-2/Liniennetz%20Rhein-Kreis-Neuss.pdf>

dargestellten Linien, siehe auch Tabelle 1, Bild 2.1.1.a, Auflistung der zu vergebenden Linien I und Tabelle 2, Bild 2.1.1.b, Auflistung der zu vergebenden Linien II

Die Betriebsleistung (ohne Betriebsfahrten) dieses Liniennetzes beläuft sich auf

- rd. 3.827.900 Gesamtlinienkilometer im Jahr 2017 in der Sparte Bus
 - davon rd. 3.504.000 km auf dem Stadtgebiet der Stadt Neuss und
 - davon rd. 323.900 km außerhalb des Stadtgebietes der Stadt Neuss (Kaarst, Grevenbroich und Düsseldorf)

Veränderungen der Betriebsleistung, die sich beispielsweise aus einem Maßnahmenprogramm des Nahverkehrsplans oder aus betrieblichen Optimierungen ergeben, sind, soweit sie nicht bereits in dieser Leistungsbeschreibung sowie der zugehörigen verweisenden Anlagen aufgeführt sind, darüber hinaus in bestimmten Grenzen möglich.

Die Linien des bestehenden Liniennetzes „Stadtverkehr Neuss“ treten unter dem Gesichtspunkt der Verkehrsintegration in einem einheitlichen Marktauftritt als Netz und System auf, welches folgende Merkmale aufweist:

- Einheitliches Taktangebot im 15-, 20-, 30- oder 60 Minuten-Takt.
- Umsteigebeziehungen und Verknüpfungsmöglichkeiten an zahlreichen Haltestellen im Stadtgebiet (insbesondere an den S-Bahn-Haltestellen, am Hauptbahnhof und Holzheim Bahnhof, Haltestelle Stadthalle/Museum).
- Zu- und Abbringerfunktion der Buslinien für die Straßenbahn und S-Bahnen an den Neusser S-Bahn-Haltestellen.
- Relevante und aufkommensstarke Nachfragestrukturen zwischen den verschiedenen Stadtteilen und Einzelzielen.
- Die Umläufe der Fahrzeuge können aufgrund der Verflechtungen des städtischen Busnetzes sinnvoll miteinander verknüpft werden, sodass eine Optimierung des notwendigen Fahrzeugeinsatzes und der bereitzustellenden Reservekapazitäten zu erzielen ist und somit der Zuschussbedarf minimiert wird (Synergieeffekte bei der Planung der Betriebsreserve).

- Die Ausdehnung des Bedienungsgebiets entspricht weitgehend dem Stadtgebiet Neuss, sodass lange Ein- und Ausrückzeiten und die damit verbundenen Leerleistungen zu einem Betriebshofstandort vermieden werden.

Diese Vorgaben sind einzuhalten.

Die aufgezeigten Linien des „Stadtverkehrs Neuss“ gelten als Gesamtleistung im Sinne des § 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG, um für das Verkehrsangebot planerisch und wirtschaftlich weiterhin entsprechend der Ziele vorliegender Nahverkehrspläne bzw. dieser Leistungsbeschreibung zu optimieren.

Der Verkehr der Linien des bestehenden Liniennetzes „Stadtverkehr Neuss“ ist weiterhin entsprechend der folgenden Kriterien als Gesamtleistung zu erbringen:

- Beachtung enger verkehrlicher Verflechtungen von Linien

Die Betrachtung als Gesamtleistung sichert ab, dass sie die flächendeckende Raumerschließung und integrierte Verkehrsbedienung stärkt und den funktionalen Zusammenhang von Netzsystemen (z.B. Straßenbahn und U-Bahn, Stadtlinienbus- und TaxiBus, NE-Verkehre) erhält. Damit wird gleichzeitig gewährleistet, dass das Verkehrsangebot im Bedarfsfall wesentlich effektiver weiterentwickelt werden kann als bei einem Betrieb durch mehrere unabhängig voneinander agierende Unternehmen.

In Neuss ist in der Innenstadt eine ÖPNV-Trasse und eine Straßenbahntrasse vorgehalten, die ausschließlich dem Bus- und Straßenbahnverkehr dient. Beide Verkehrsmittel ergänzen sich fahrplanmäßig in der Innenstadt und stehen in enger Verflechtung, so dass die Betriebszweige Bus und Straßenbahn als Gesamtsystem betrachtet werden sollen.

- Gewährleistung einer betrieblich optimalen Verkehrsbedienung

Die Betrachtung als Gesamtnetz berücksichtigt betriebliche Kriterien, um Synergien bei der Fahrzeug- und Personaleinsatzplanung zu nutzen. Maßgebend sind dabei der räumliche Zuschnitt, der Leistungsumfang und die Ausrichtung des Gesamtnetzes auf die Lage der vorhandenen betrieblichen Einrichtungen.

- Nutzung des wirtschaftlichen Querausgleichs zwischen Linien

Die Betrachtung als Gesamtleistung soll ertragsstarke und ertragsschwache Linien wirtschaftlich effektiv miteinander kombinieren.

Um Fahrzeuge, die zur Bedienung des Tagesnetzes notwendig sind, besser auszulasten, sind Tages- und Nachtzeit Teil des Gesamtnetzes Stadtverkehr Neuss.

2.2 Vorgaben zu den Qualitätsstandards

Der Betreiber hat bei der Erbringung der öffentlichen Personenverkehrsdienste auf den in dieser Leistungsbeschreibung genannten Linien neben den in dem jeweils aktuellen Nahverkehrsplan genannten Qualitätskriterien weitere Anforderungen gem. der folgenden aufgeführten Anforderungen und Qualitätskataloge zu erfüllen und jederzeit vollumfänglich einzuhalten.

Wie bereits eingangs beschrieben, sei an dieser Stelle nochmal erwähnt, dass sich der Nahverkehrsplan des Rhein-Kreis Neuss in der Überarbeitung befindet und einige Inhalte des Entwurfs in diese Leistungsbeschreibung übernommen wurden. Es gelten die in dieser Leistungsbeschreibung aufgeführten Anforderungen und Qualitätsstandards, soweit und sofern der Nahverkehrsplan des Rhein-Kreis Neuss nicht noch höhere Anforderungen stellt (die jeweils höhere Anforderung ist maßgebend).

Während der Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrages (ÖDLA) gilt die jeweils gültige Fassung der Nahverkehrspläne. In Folge einer Fortschreibung der Nahverkehrspläne und einer Veränderung der Anforderungen während der Laufzeit des ÖDLA können Leistungsänderungen nach Maßgabe der Leistungsänderungsklausel erforderlich werden.

2.2.1 Anforderungen an die Erschließungsqualität

Die Haltestellen bilden den Übergang zwischen Flächennutzung und ÖPNV-System und sind der erste Berührungspunkt zwischen Fahrgast und Verkehrsunternehmen. Der Einzugsbereich von Haltestellen wird vereinfacht als Kreis definiert, dessen Radius die zumutbare Fußwegentfernung angibt. Die Qualität des Zugangs zum Nahverkehrssystem ist mit dieser Entfernung messbar.

Die Anforderungen an die Erschließungsqualität in der Stadt Neuss sind im nachfolgenden Bild dargestellt. Angegeben sind Richt- und Grenzwerte für Entfernungen zur Haltestelle (Luftlinie). Die Grenzwerte stellen einen Mindeststandard dar, der durchgehend erfüllt werden sollte und entsprechend der Schwachstellenanalyse, der Maßnahmenentwicklung sowie zukünftigen Planungen für den ÖPNV in der Stadt Neuss zugrunde liegt. Die angegebenen Richtwerte sind als vorrangige Zielwerte anzustreben.

Haltestelleneinzugsbereich (Luftlinie in Meter)						
Raum- kategorie	Bus / Straßenbahn		Schiene		NachtExpress	
	Richtwert	Grenzwert	Richtwert	Grenzwert	Richtwert	Grenzwert
Kernbereich	300	400	400	600	500	750
Kernrand- bereich	400	500	600	800	500	750
Außen- bereich	500	600	800	1000	nach individueller Prüfung	

Hinweise:

Die Zielwerte gelten nur für Raumeinheiten mit mehr als 200 Einwohnern / Beschäftigten (Richtwert) bzw. mehr als 500 Einwohnern / Beschäftigten (Grenzwert)

Ein Siedlungsbereich gilt als erschlossen, wenn 80% der Einwohner / Beschäftigten innerhalb der Haltestelleneinzugsbereiche wohnen / arbeiten.

Bild 2.2.1.a Raumkategorisierung für die Stadt Neuss
(Quelle: Angaben Stadt Neuss, Gutachten „Entwicklung eines nachfrageorientierten Buslinienetzes – Erschließungsanalyse - Mai 2017“)

Die derzeitige Erschließung des Stadtgebietes Neuss ist anhand der Haltestelleneinzugsbereiche in der folgenden Abbildung dargestellt und ist als Mindesterschließung sicher zu stellen.

Erschließungsanalyse gemäß Grenzwert – Status Quo

Zentrale Einrichtungen

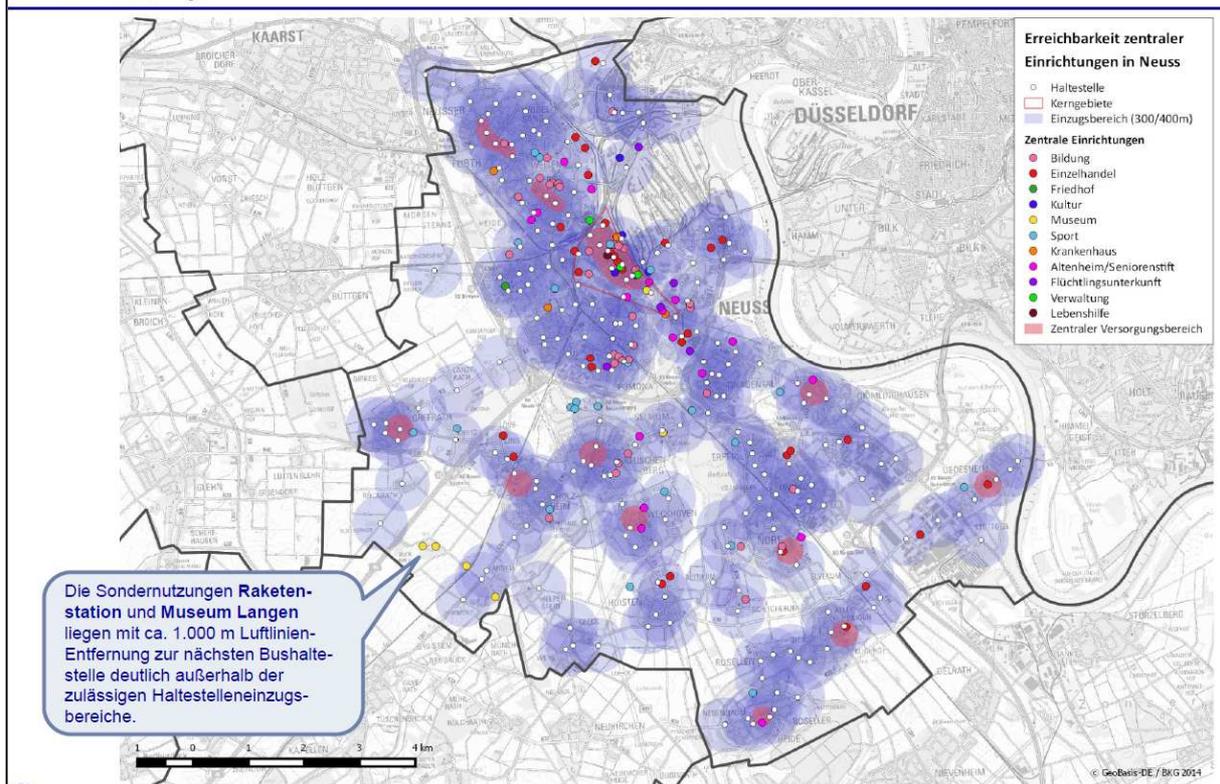


Bild 2.2.1.b Erschließungsanalyse gem. Grenzwert in der Stadt Neuss (Quelle: Angaben Stadt Neuss, Gutachten „Entwicklung eines nachfrageorientierten Busliniennetzes – Erschließungsanalyse - Mai 2017“)

2.2.2 Anforderungen an die Verbindungsqualität

Neben der guten Erreichbarkeit aller relevanten Ziele steht die schnelle Überwindung der Distanzen im Vordergrund der Bemühungen um ein attraktives Nahverkehrssystem zu gewährleisten. Hierzu gehören insbesondere gute Verbindungsmöglichkeiten zwischen Wohnplätzen, Gewerbezentren, Schulstandorten, Einkaufszentren, Freizeitzentren etc. Dabei sind die wichtigsten Quellen und Ziele möglichst zeitgünstig und auf direktem Wege miteinander zu verbinden sowie möglichst häufig zu bedienen.

Die Verbindungsqualität wird durch folgende Kriterien beschrieben:

- Bedienungshäufigkeit (Taktfolge),
- Erreichbarkeit des Kernbereichs (Beförderungszeit),
- Umsteigehäufigkeit und Umsteigeweglängen.

Die in diesem Dokument angegebenen Grenzwerte stellen grundsätzlich den Mindeststandard dar, die Richtwerte sind als Zielwerte durch den Betreiber einzuhalten.

Der Fahrgast entscheidet u.a. anhand der Bedienungshäufigkeit des ÖPNV/SPNV über die Wahl des Verkehrsmittels. Eine tiefe Marktdurchdringung des ÖPNV setzt eine relativ hohe Bedienungshäufigkeit (kurze Fahrzeugfolgezeiten) voraus.

Die Anforderungen an die Bedienungshäufigkeit ergeben sich in den Hauptverkehrs- und Nebenverkehrszeiten grundsätzlich wie folgt:

- Richtwert 15 Minuten
- Grenzwert 30 Minuten

Die derzeit erbrachte fahrplanmäßige Bedienungshäufigkeit der einzelnen Linien soll nicht unterschritten werden.

Die Erreichbarkeit der Innenstadt der Stadt Neuss spiegelt sich in den Reisezeiten im ÖPNV wider. Die Reisezeiten zwischen Startadresse und Zieladresse sollten so gering wie möglich und die Fahrtrouten so direkt wie möglich gewählt werden. In der Regel ist für die Beförderungszeit von den Stadtbezirken zu den Stadtbezirkszentren bzw. zur Innenstadt Neuss ein Grenzwert ≤ 30 Minuten nicht zu überschreiten.

Zur Einhaltung der zulässigen Reisezeiten sollen durch die Stadt Neuss und den Betreiber in kritischen Bereichen Beschleunigungsmaßnahmen gemeinsam zugunsten des ÖPNV (z.B. Busspuren, Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen) geprüft werden. Verkehrsberuhigende Maßnahmen (Fußgängerzonen, Tempo-30-Zonen, 30 km/h Streckengeschwindigkeit, Shared-Space-Bereiche) erhöhen in der Regel die Reisezeiten im ÖPNV und sind deshalb auf den Fahrtrouten des ÖPNV insbesondere unter den vorgenannten Aspekten zu überprüfen.

Für die Umsteigehäufigkeit gilt die Zielsetzung, diese so gering wie möglich zu halten. Das jeweilige Stadtbezirkszentrum bzw. die Neusser Innenstadt sollte in der Regel umsteigefrei erreichbar sein.

2.2.3 Anforderungen an die Angebotsqualität

Nahverkehrssysteme müssen der speziellen Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur des Raumes Rechnung tragen. Ein attraktives, funktionsgerechtes und gleichzeitig wirtschaftlich tragbares Nahverkehrsangebot lässt sich am besten durch eine Kombination verschiedener Betriebsformen erreichen. Grundlage hierfür bildet eine nach Verkehrsaufgaben differenzierende Produktpalette. Die Betriebsformen

- Stadtbus
- Nachtexpress
- TaxiBus
- Regionalbus

sind derzeit hierarchisch aufeinander abgestimmt und miteinander verknüpft. Bei der Gestaltung von Liniennetzen ist zu beachten, dass Linien mit überwiegend raumverbindender Funktion möglichst direkt, das heißt auf kurzem Weg geführt werden. Linien mit überwiegend kleinräumig erschließender Funktion sichern die flächendeckende Raumerschließung.

Das Zusammenspiel der Betriebsformen in einem Gesamtsystem muss einerseits die Verhältnisse zu Haupt- und Normalverkehrszeiten, andererseits die Verhältnisse zu Schwachverkehrszeiten berücksichtigen.

Bei der Dimensionierung des Platzangebotes (Sitz- und Stehplätze) sind die Empfehlungen für Planung und Betrieb des ÖPNV der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen 2010 sowie die jeweils gültigen Standards des Verbandes deutscher Verkehrsunternehmen (VDV) zu beachten. Bei Fahrten mit einer Länge von mehr als 3 km soll allen Fahrgästen in der Regel ein Sitzplatz zur Verfügung stehen (Grenzwert). Anzustreben ist jedoch eine genügende Anzahl

Sitzplätze für alle Fahrgäste auf allen Fahrten mit öffentlichen Verkehrsmitteln, zumindest außerhalb der Hauptverkehrszeiten.

In der Hauptverkehrszeit ist das Platzangebot attraktiv und komfortabel zu bemessen. In einer Qualitätsvereinbarung ist sicherzustellen, dass für den Besetzungsgrad (bezogen auf Sitz- und Stehplätze) folgende Schwellenwerte gelten:

- Mittelwert über die Spitzenstunde am maximal belasteten Querschnitt einer Linie in Lastrichtung $\leq 65\%$
- Mittelwert über die 20-Minuten-Spitze $\leq 80\%$

Bei der Fahrplangestaltung sollen grundsätzlich Anschlussmöglichkeiten beachtet werden. Die in der Stadt Neuss angestrebten Zielwerte haben als Richtwert 5 bis < 10 Minuten und als Grenzwert nicht mehr als 15 Minuten in Anlehnung an die FGSV 2010, für Anschlussqualitäten betragen.

Die fahrplanmäßigen Anschlüsse müssen vor allem an Verknüpfungspunkten mit hohen Umsteigerzahlen (≥ 1.000 Umsteiger/Tag) gesichert werden, insbesondere beim Übergang zum/vom Schienenverkehr. Die definierten Anschlüsse sind dabei mittels eines zu betreibenden Betriebsleitsystem zu überwachen und zu sichern.

Die Fahrplaneinhaltung und Pünktlichkeit stellt aus Kundensicht eine Grundanforderung an einen attraktiven und planbaren ÖPNV dar. Verspätungen sind in Abhängigkeit von der Fahrdauer enge Grenzen gesetzt.

Im Stadtgebiet Neuss sind bei den aktuellen Reiseweiten für Verspätungen ein

- Richtwert von 0 bis maximal 5 Minuten und ein
- Grenzwert von 5 bis maximal 10 Minuten

sicherzustellen.

Die auftretenden, insbesondere die über die Grenz- und Richtwerte hinausgehenden, Betriebsstörungen sind vom Betreiber in geeigneter Form zu dokumentieren und der Stadt Neuss regelmäßig vorzulegen. Dies ist in einer Qualitätssicherungsvereinbarung zwischen der Stadt Neuss und dem Betreiber zu vereinbaren.

2.2.4 Anforderungen an den Betrieb

Der Fahrgast hat einen Anspruch auf intakte Fahrzeug- und Haltestellenausstattung. Deshalb sind Beanstandungen (z.B. defekte Fahrscheinautomaten,

Informationstafeln/-anzeigen, Beleuchtung) kurzfristig zu beheben. Gleiches gilt für größere Schäden, die z.B. durch Vandalismus entstanden sind.

Darüber hinaus ist die Sauberkeit ein weiteres wichtiges Ziel, den ÖPNV attraktiver zu gestalten. Sowohl die eingesetzten Fahrzeuge als auch die Haltestellen des ÖPNV im Stadtgebiet Neuss müssen ein sauberes und gepflegtes Erscheinungsbild abgeben. Beschwerden über mangelnde Sauberkeit muss der Betreiber umgehend nachgehen und beheben.

Der Fahrgast hat Anspruch darauf, dass das Leistungsangebot im ÖPNV der Stadt Neuss den Vorgaben des Fahrplans entspricht, die Anforderungen und Ziele an die Anschlusssicherung erfüllt und die angegebene Taktfolge sowie die Betriebszeiten eingehalten werden. Die fahrplanmäßigen Anschlüsse – auch zum SPNV oder zu Linien, die von anderen Verkehrsunternehmen in der Stadt Neuss betrieben werden – müssen in Echtzeit in den Fahrzeugen und insbesondere an den Dynamischen Fahrgastinformationsanlagen angezeigt werden.

Gelegentliche oder temporäre Betriebsstörungen sowie Verspätungen haben sowohl Fahrzeitverlängerungen als auch Fahrzeitschwankungen zur Folge. Um dem entgegenzuwirken, sind die bestehenden Behinderungen im Straßenraum soweit wie möglich durch geeignete Beschleunigungsmaßnahmen abzubauen.

Der Einsatz geeigneter Beschleunigungsmaßnahmen hängt sehr stark von den jeweiligen räumlichen und zeitlichen Gegebenheiten ab. Aus diesem Grund sind einheitliche Maßnahmenstandards zu definieren. Der Betreiber hat daher nach einer differenzierten Analyse der jeweiligen Verkehrsabläufe (Ort, Umfang und Art der Behinderung) aus einem Katalog von möglichen Beschleunigungsmaßnahmen zusammen mit der Stadt Neuss die für die spezielle Situation bestmögliche Lösung zu wählen.

Zur Beschleunigung und Stabilisierung des Betriebsablaufes ist der Bus- und Straßenbahnverkehr an den Lichtsignalanlagen mittels GPS-Ortung (oder mittels einer anderen alternativen gleichwertigen technischen Lösung) zu beschleunigen.

Zur Unterstützung der städtischen Bemühungen, parkende Schwerverkehre (u.a. auch Busse) in den Wohn- und Geschäftsbereichen der Stadt Neuss zu vermeiden, muss der Betreiber über ein eigenes, im Bedienungsgebiet zentral gelegenes Betriebsgelände (Entfernung zur Innenstadt maximal 5 km) verfügen. Bei der Standortauswahl sind folgende Rahmenbedingungen zu beachten und zu erfüllen:

- Zentral im Bedienungsgebiet gelegenes Betriebsgelände außerhalb von vorwiegend mit Wohnbebauung bebauter Flächen

- Das Betriebsgelände muss so gelegen sein, dass alle Linien schnell mit Fahrzeugen bedient werden können, um im Falle eines Fahrzeugausfalls die Folgen für die Kunden zu mildern.
- Für Linien, die nur auf dem Gebiet der Stadt Neuss und Kaarst verkehren, gilt, dass die Haltestellen – insbesondere Endhaltestellen - in max. 15/20 Minuten vom Betriebshof aus unter normalen Verkehrsbedingungen erreicht werden müssen.
- Ein Abstellen der Fahrzeuge im allgemeinen Straßenraum ist grundsätzlich nicht zulässig.

2.2.5 Erschließungsqualität

Das Stadtgebiet von Neuss wird gem. Tz. 2.2.1 *Anforderungen an die Erschließungsqualität* bis auf wenige Ausnahmen gut bis sehr gut durch das bestehende Liniennetz erschlossen. Es wird deutlich, dass nur sehr wenige Siedlungsbereiche außerhalb definierter Haltestelleneinzugsbereiche

- von 400 m (Grenzwert) in den Kernbereichen der Neusser Vororte und
- in der Regel 500 m in den Kernrandbereichen liegen.

Unter Berücksichtigung einer Erschließungsquote von 80 % ist der Grenzwert für die Luftlinienentfernung zur nächsten Bus-/ bzw. Straßenbahnhaltestelle in sämtlichen Siedlungsbereichen einzuhalten.

Siedlungsbereiche

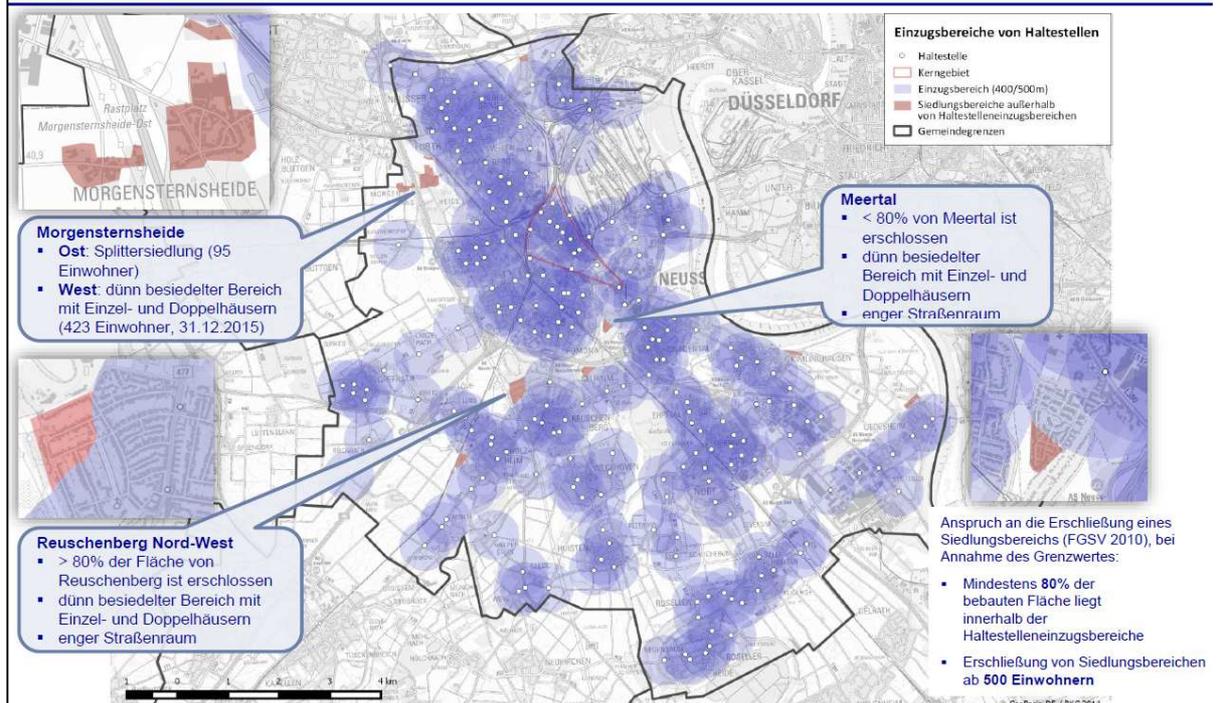


Bild 2.2.5.a Erschließungsanalyse der Stadt Neuss (Quelle: Angaben Stadt Neuss, Gutachten „Entwicklung eines nachfrageorientierten Busliniennetzes – Erschließungsanalyse - Mai 2017“)

Die weiterführenden und berufsbildenden Schulen und die nachfragestarken Sondernutzungen liegen innerhalb der definierten Einzugsbereiche der Haltestellen und sind somit ausreichend an den ÖPNV (Ausnahmen gut bis sehr gut durch das Liniennetz) angebunden. Die Betrachtung der Siedlungsbereiche zeigt, dass alle Schulen ausreichend erschlossen sind und lediglich die gekennzeichneten Siedlungsbereiche der Neusser Sondernutzungen im Stadtgebiet Neuss der Grenzwert der Erreichbarkeit überschritten wird:

- Morgensternsheide
- Meertal
- Reuschenberg Nord-West
- Bolssiedlung
- Raketenstation und Museum Langen

Für diese Bereiche sind langfristig Lösungen für eine verbesserte Erreichbarkeit zu finden. Aufgabenträger und der Betreiber haben zu diesem Zweck konstruktiv zusammen zu wirken und Ideen zu entwickeln.

Der Status quo kann beibehalten werden und stellt die Grundlage für die zukünftig zu erbringende Verkehrsleistung dar.

2.2.6 Anforderungen an den Service

Der Betreiber hat Verbesserung der Fahrgastinformation umzusetzen. Durch einheitlich aufgebaute und verständliche Fahrpläne und Tarifinformationen werden der Bevölkerung bzw. den Fahrgästen die angebotenen Möglichkeiten und Qualitäten des ÖPNV in Neuss zugänglich gemacht. Im Internet sind umfassende Auskünfte zur Barrierefreiheit zur Verfügung zu stellen. Fehlende Fahrplanaushänge und Tarifinformationen sind im Regelfall innerhalb von 24 Stunden nach Bekanntwerden des Mangels zu ersetzen.

Bei gravierenden Störungen und geplanten Fahrplanabweichungen muss der Betreiber niederschwellig über die Änderungen informieren und ggf. auf Ausweichverbindungen hinweisen. Dazu dienen z.B. an besonders bedeutenden Haltestellen dynamische Abfahrtsinformationen gem. „Anlage 1, Tz. 1.2 Haltestellenausstattung Bushaltestelle“ oder ein schneller Informationszugang über eine eigene Mobilitäts-App oder über Mobiltelefone und über soziale Medien mittels Twitter, Facebook etc..

Des Weiteren muss die Erreichbarkeit des Betreibers über die vollständige Betriebsdauer gewährleistet sein, um Fahrplan- und Tarifauskünfte zu erhalten und etwaige Beschädigungen und Mängel melden zu können. Im Falle einer Kundeneingabe oder Beschwerde darf die gesamte Bearbeitungszeit im Regelfall 2 Wochen nicht überschreiten. Zumindest muss innerhalb dieser Zeit eine qualifizierte Eingangsbestätigung erfolgen, in der eine Begründung für die verlängerte Bearbeitungszeit genannt wird. Alle Beschwerden müssen von qualifiziertem Personal bearbeitet werden, das gut in die Organisationsstruktur des Verkehrsunternehmens – insbesondere in die Verkehrsplanung – eingebunden ist.

In einem modernen Dienstleistungsunternehmen hat der Kunde Anspruch auf Freundlichkeit und Kompetenz der Mitarbeiter. Es gehört zu den Grundanforderungen an die Angestellten, in jeder Situation ruhig und höflich zu reagieren. Gute Sprachkenntnisse bilden dabei die Voraussetzung für die im Kundenkontakt stehenden Mitarbeiter. Regelmäßige Schulungen zu Beförderungs- und Tarifbestimmungen sowie zum Notfallmanagement sind mit dem Personal durchzuführen und gute Kenntnisse des Liniennetzes und des Betriebes sind nachzuweisen. Ein einheitliches und gepflegtes Erscheinungsbild der Mitarbeiter mit Außenwirkung (Fahrpersonal und KundenCenter) steigert den Wiedererkennungswert und die Akzeptanz bei den Fahrgästen. Daher ist grundsätzlich Dienstkleidung im Fahrbetrieb, angemessene Kleidung für sonstige Servicemitarbeiter und ein Namensschild zu tragen. Begründete Ausnahmefälle sind mit der Stadt Neuss abzustimmen.

Die Sicherheit an Haltestellen und in den Fahrzeugen muss jederzeit gewährleistet sein. Dabei sind die Sicherheitsbedürfnisse der verschiedenen Nutzergruppen zu berücksichtigen. Eine gute Einsehbarkeit und eine ausreichende Beleuchtung der Haltestellen sollen dem Fahrgast ein Sicherheitsgefühl vermitteln. Sofern im

Einzelfall angezeigt, ist der Haltestellenbereich mittels Überwachungskameras im Rahmen der gesetzlichen Bestimmungen abzusichern. Die Schaffung von Öffentlichkeit ist gegenüber der Sicherung durch Kameras vorzuziehen, da die Anwesenheit von Passanten auch das subjektive Sicherheitsgefühl stärkt und keine datenschutzrechtlichen Probleme entstehen. In den Fahrzeugen soll jederzeit Kontakt mit dem Fahrpersonal aufgenommen werden können. Das Personal muss technisch in der Lage sein, in Notfallsituationen die notwendigen Maßnahmen über speziell abgestimmte und vorgegebene Prozesse gemäß der Regelwerke:

- VDV-Sicherheitsleitfaden für ÖPNV-Unternehmen – Safety und Security. VDV-Schrift 7018
- DFBus, Dienstanweisung für den Fahrdienst mit Bussen VDV – Schrift 709
- DAufsicht, Dienstanweisung für Aufsichtsmitarbeiter - VDV-Schrift 711
- Rahmenanweisung für Mitarbeiter im Fahrausweisprüfdienst - VDV-Schrift 703
- BOKraft, Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft)
- PBefG - Personenbeförderungsgesetz
- StVO Straßenverkehrsordnung

durchzuführen.

2.2.7 Verbindungsqualität (Bedienungshäufigkeit)

Die in diesem Dokument formulierten Qualitätsziele bzgl. der Fahrtenfolge (Bedienungshäufigkeit) sind zu erfüllen.

Überträgt man die Ansprüche an die Takt- bzw. Fahrtenfolge im Werktagverkehr (Montag – Freitag) auf die einzelnen Linien und Haltestellen, ergibt sich bis auf wenige Ausnahmen in den Neusser Randbereichen an den Linienenden, dass die Haltestellen durchgängig mit mindestens 4 Fahrten je Stunde und Richtung in Kernbereichen bzw. 2 Fahrten je Stunde und Richtung in Kernrandbereichen bedient werden bzw. sich der Haltepunkt in unmittelbarer Nachbarschaft einer entsprechend häufig bedienten Haltestelle befindet.

Dieser Status quo ist als Mindeststandard beizubehalten und stellt die Grundlage für die zukünftig zu erbringende Verkehrsleistung dar.

2.2.8 Verbindungsqualität (Erreichbarkeit)

Der Hauptbahnhof Neuss bzw. die S-Bahnhöfe Neuss-Allerheiligen, Neuss-Norf, Neuss-Süd, Neus-Breslauer Straße, Düsseldorf- Handweiser, der Bahnhof Holzheim

Neuss, die Neusser Innenstadt mit den Haltestellen Neuss Niedertor bzw. Neuss Zolltor sind von den jeweiligen Stadtteilen in max. 30 Minuten im Linienverkehr als definierter Mindeststandard ohne Umsteigen innerhalb des Neusser Stadtgebietes gem. Bild 2.2.8.a innerhalb von 30 Minuten erreichbar. Eine Ausnahme bildet die Erreichbarkeit der Stadtteile Rosellerheide/Rosellen mit einer max. Fahrtzeit von 40 Minuten.

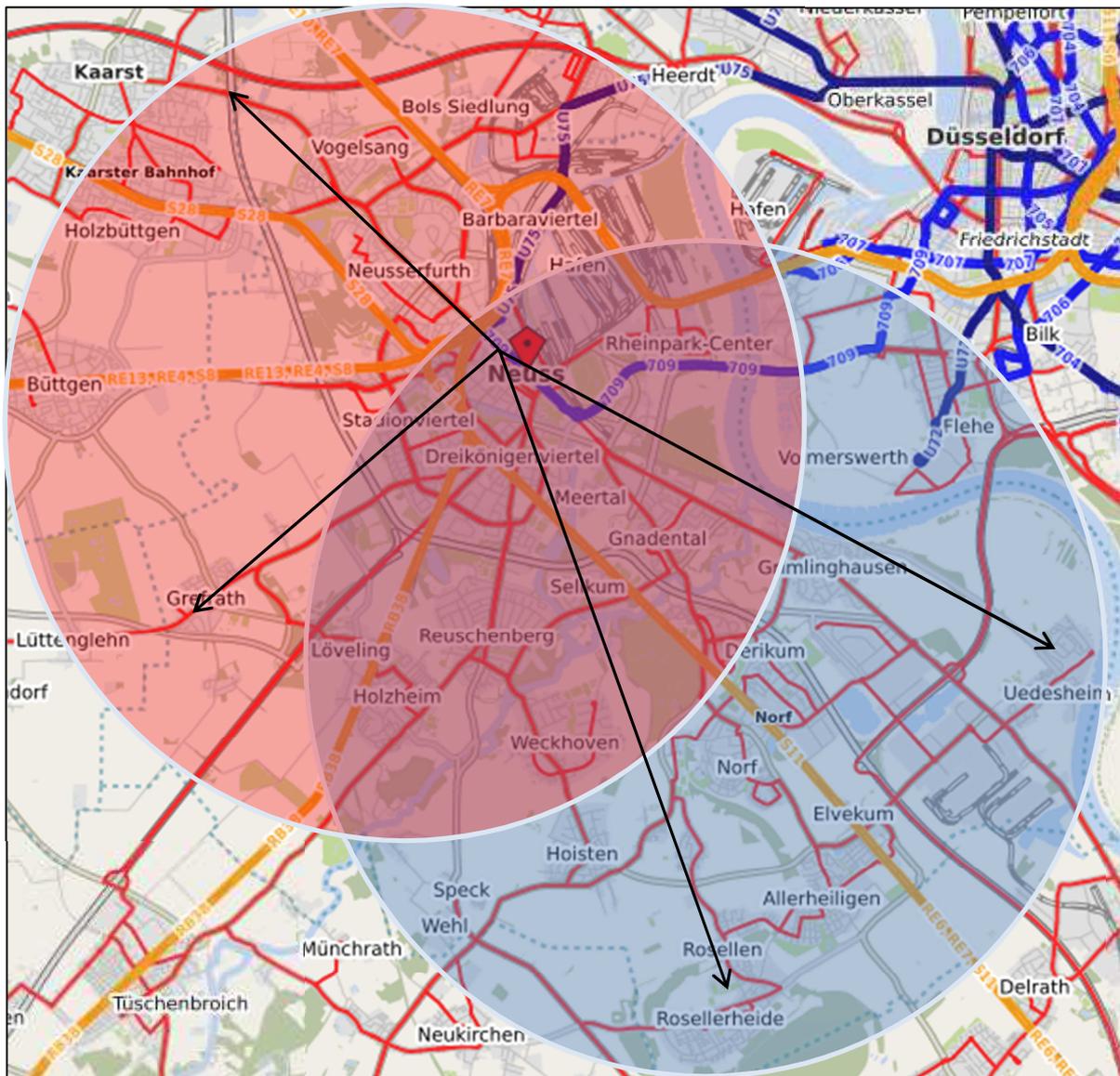


Bild 2.2.8.a Verbindungsqualität der Stadt Neuss

- Erreichbarkeit der Neusser Innenstadt aus dem Neusser Norden
- Erreichbarkeit der Neusser Innenstadt aus dem Neusser Süden
- Endpunkte mit weitester Entfernung mit max. Reisezeit zur Innenstadt Neuss: Uedesheim, Rosellerheide, Grefrath und Stadtgrenze Kaarst/Neusserfurth

Dieser Status quo muss beibehalten werden und stellt die Grundlage für die zukünftig zu erbringende Verkehrsleistung dar.

2.2.9 Auftragsunternehmer

Die Vergabe von Unteraufträgen zur Erbringung von Verkehrsleistungen mit Bussen im Linienverkehr und alternativen Bedienformen ist begrenzt. Es gelten die rechtlichen Grenzen des Art. 5 Abs. 2 lit. e) der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, wonach der interne Betreiber verpflichtet ist, den überwiegenden Teil des öffentlichen Verkehrsdienstes selbst zu erbringen.

Der Betreiber hat dafür Sorge zu tragen, dass die Vorgaben dieser Leistungsbeschreibung auch von einem gegebenenfalls seitens des Betreibers beauftragten Subunternehmer eingehalten werden.

2.2.10 Allgemeine Anforderungen an das Fahrpersonal und Qualifizierungsmaßnahmen

Das Fahrpersonal muss über sichere deutsche Sprachkenntnisse in Wort und Schrift, die die erforderliche Kommunikation mit der Leitstelle und den Kunden gewährleisten, sowie die zur Erfüllung der Serviceaufgaben notwendigen Tarif-, Netz- und Ortskenntnisse verfügen. Der Besitz des Führerscheins der Klasse D, einer gültigen Erlaubnis zur Fahrgastbeförderung, sowie die notwendigen Nachweise nach dem Berufskraftfahrer- Qualifikations-Gesetz (BKrFQG) sind Pflicht. Die Aufsichtskräfte des Betreibers sind gegenüber dem Fahrpersonal weisungsberechtigt, sofern es sich um die betrieblichen Belange des Fahrbetriebes handelt.

Die Einhaltung der Dienstanweisungen und Regelwerke gem. Tz. 2.2.6, Anforderungen an den Service:

- VDV-Sicherheitsleitfaden für ÖPNV-Unternehmen – Safety und Security. VDV-Schrift 7018
- DFBus, Dienstanweisung für den Fahrdienst mit Bussen VDV –Schrift 709
- DAufsicht, Dienstanweisung für Aufsichtsmitarbeiter - VDV-Schrift 711
- Rahmenanweisung für Mitarbeiter im Fahrausweisprüfdienst - VDV-Schrift 703
- BOKraft, Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft)
- PBefG - Personenbeförderungsgesetz
- StVO Straßenverkehrsordnung sowie der
- BOStrab

und die durchgeführten Überwachungsmaßnahmen sind zu dokumentieren und in Form von

- Monats-
- Quartals- und
- Jahresberichten

entsprechend vorzulegen. Der Betreiber hält dafür ein Qualitätssicherungsteam vor, das alle Überwachungen durchführt und Fehlverhalten umgehend sanktioniert.

Durch regelmäßige Fahrerschulungen (mind. 2 Dienstage im Jahr) hat der Betreiber sicherzustellen, dass sowohl die betrieblichen Aspekte wie Kenntnis der Fahrzeug- und Vertriebstechik bzw. und Betriebsanlagentechnik (Bus- und Schieneninfrastruktur), Sicherheitsfragen, Ortskenntnisse und allgemeines Verhalten im Straßenverkehr (Bus und Bahnen), aber auch die Belange der Kundeninformation und das Verhalten insbesondere gegenüber schwächeren Fahrgästen wie z.B. Kinder, mobilitätseingeschränkte Personen usw. ständig geübt und bewusst gemacht wird.

Der Betreiber hat hierfür eigenes Schulungspersonal bereitzuhalten. Die Schulungsräume und ihre technische Ausstattung müssen den heute geltenden Anforderungen an Aus- und Weiterbildungseinrichtungen Genüge tragen.

2.2.11 Besondere Anforderungen an das Fahrpersonal

- Kenntnisse des aktuellen Liniennetzes und Leistungsangebotes bezogen auf das Einsatzgebiet,
- fachliche Kenntnisse der Beförderungs- und Tarifbestimmungen sowie der Fahrpreise, Fahrausweisarten, deren Gültigkeit und Entwertungsmerkmale bezogen auf das Liniennetz der Stadtwerke Neuss
- kompetenter Verkauf der richtigen Tickets,
- Kenntnisse der Regelungen in der DFBus, des PBefG, BOKraft
- eine umsichtige und vorausschauende Fahrweise,
- kundenorientiertes Verhalten, welches sich durch freundliches, kompetentes und hilfsberechtigtes Auftreten sowie durch richtige und zielgerichtete Auskünfte gegenüber dem Kunden bemerkbar macht,
- Durchsage von Sonderinformationen im Fahrzeug (z. B. Betriebsstörungen, Umleitungen etc.),
- Förderung eines geordneten Betriebsablaufes durch pünktlichen Dienstbeginn und pünktliche Ausfahrten sowie
- Tragen vorgegebener Dienstkleidung und ein damit verbundenes gepflegtes Erscheinungsbild,

- Beachtung des vorgegebenen Umlaufplans: verfrühte Abfahrten von im Fahrplan angegebenen Haltestellen sind unzulässig; Anschlüsse an definierten Anschlusspunkten sind einzuhalten, wobei die Mitteilung des ITCS und die Anweisungen der Betriebsleitzentrale (BLZ) zu berücksichtigen sind,
- die unverzügliche Weiterleitung von zur Kenntnis genommenen Störungen im Fahrbetrieb und an Betriebsanlagen an die BLZ sowie die unverzügliche Mitteilung an die BLZ, wenn aufgrund von Kapazitätsengpässen an der Haltestelle Kunden nicht befördert werden können,
- die Mithilfe bei der Erfassung von Fahrgastzahlen,
- die Unterstützung der Arbeit des Zählpersonals, der Fahrausweisprüfer sowie des Service- und Sicherheitspersonals,
- die Unterstützung sämtlicher Angebote und Aktivitäten des Betreibers (wie z. B. Taxiruf/TaxiBus, Geldkarteneinsatz etc.),
- die ordnungsgemäße Abrechnung der Fahrgeldeinnahmen sowie
- eine umweltfreundliche Fahrweise gemäß der unter Tz. 1.3 definierten Umweltziele, hier der Luftreinhalteplan der Stadt, hier u.a. die Maßnahme M1/29: Schulung des Fahrpersonals des Betreibers hinsichtlich einer umweltfreundlichen, verbrauchs- und abnutzungsarmen Fahrweise, wie z.B. die Anwendung eines sog. Sprit-Spar-Modell.

Folgende Qualitätsanforderungen an Fahrpersonal werden darüber hinaus als Mindestanforderung definiert und sind im Rahmen eines vorgegebenen Qualitätsmanagements zu dokumentieren und zu unterhalten:

- Deutsche Sprachkenntnisse in Wort und Schrift
- Kenntnisse des aktuellen Liniennetzes und Leistungsangebotes,
- Kenntnis der Fahrzeug- und Vertriebstechnik bzw. Fahrzeug- und Betriebsanlagentechnik, Sicherheitsfragen, Ortskenntnisse und allgemeines Verhalten im Straßenverkehr
- eine umsichtige und vorausschauende Fahrweise,
- kundenorientiertes Verhalten, welches sich durch freundliches, kompetentes und hilfsbereites Auftreten sowie durch richtige und zielgerichtete Auskünfte gegenüber dem Kunden bemerkbar macht,
- Durchsage von Sonderinformationen im Fahrzeug (z. B. Betriebsstörungen),
- Förderung eines geordneten Betriebsablaufes durch pünktlichen Dienstbeginn und pünktliche Ausfahrten sowie
- regelmäßige Schulung des Fahrpersonals des ÖPNV hinsichtlich einer umweltfreundlichen Fahrweise und kundenorientierten Verhalten.
- Namensschild für Fahrpersonal und Servicekräfte
- Fahrer der zum Einsatz kommenden Subunternehmen unterliegen den gleichen Pflichten wie das eigene Personal der VU

Fahrer der ggfs. zum Einsatz kommenden Subunternehmen unterliegen den gleichen Pflichten wie das eigene Personal des Betreibers (mit Ausnahme der Dienstkleidungspflicht).

2.2.12 Maßnahmen seitens des Betreibers für das Fahrpersonal

Ein weiterer Aspekt ist die arbeitsmedizinische Betreuung des Fahrpersonals durch einen Betriebsarzt. Angesichts der steigenden Verkehrsdichte und der Verlängerung der Lebensarbeitszeit ist es unumgänglich, seitens des Betreibers für eine umfassende arbeitsmedizinische Vorsorge zu sorgen. Aus Sicherheitsgründen legt die Stadt Neuss großen Wert darauf, dass nur gesundes Fahrpersonal zum Einsatz kommt. Hierzu gehört auch die Einhaltung der vorgeschriebenen Lenk- und Ruhezeiten. Für die Fahrer und Fahrerinnen ist für ihre verantwortungsvolle Tätigkeit bei der Lenkung und Überwachung der Fahrzeuge und der Beobachtung des Fahrgastwechsels ein funktionsgerechter Arbeitsplatz bereitzustellen.

Um den Fahrerarbeitsplatz weiter optimieren zu können, fließen neben den neuesten arbeitsmedizinischen Erkenntnissen auch die Anregungen des Fahrpersonals ein. Diese werden im Rahmen der regelmäßig stattfindenden Unterweisungen abgefragt.

Für einen reibungslosen Betrieb sind an geeigneten Endhaltestellen (aktuell zurzeit insgesamt 13) Streckentoiletten für das Fahr- und Kontrollpersonal zu betreiben und zu unterhalten. Darüber hinaus ist innenstadtnah ein Fahreraufenthaltsraum zu betreiben. Die Einrichtung dient der reibungslosen Ablösung bei Dienstbeginn und -ende.

2.2.13 Qualitätskriterien und Messungen

Die Anforderungen an die Leistungserbringung beinhalten quantitative und qualitative Ziele. Zur Sicherstellung und Monitoring wird die Stadt Neuss die Einführung eines Qualitätsmanagementsystems (QMS) entwickeln, das für den Betreiber verbindlich ist. Dieses erfolgt auf Basis und Weiterentwicklung der „Empfehlung für ein Qualitätsmanagementsystem im kommunalen ÖPNV im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr“ vom 03.11.2011 entsprechend der Dokumente VRR AÖR Nr. N/VIII/2011/0261

- https://zvis.vrr.de/bi/vo0050.asp?_kvonr=717
- <https://zvis.vrr.de/bi/getfile.asp?id=10582&type=do&>
- <https://zvis.vrr.de/bi/getfile.asp?id=10583&type=do&>
- <https://zvis.vrr.de/bi/getfile.asp?id=10579&type=do&>
- <https://zvis.vrr.de/bi/getfile.asp?id=10580&type=do&>

Mit dem Abschluss einer entsprechenden Qualitätsvereinbarung zwischen dem Betreiber und der Stadt Neuss werden die darin enthaltenen Vorgaben Teil der betrauten Leistung und die darin enthaltenen Vorgaben (siehe Tz. 2.2, Vorgaben zu den Qualitätsstandards) sind von dem Betreiber einzuhalten.

Um den Anforderungen an die Qualitätssicherung gerecht zu werden, hat sich das Verkehrsunternehmen gegenüber dem Aufgabenträger darüber hinaus damit einverstanden zu erklären, dass sämtliche Zusicherungen in einer Qualitätssicherungsvereinbarung zusammengefasst werden. Diese räumt dem Aufgabenträger unter anderem einen eigenen vertraglichen Anspruch auf Information und Zustimmungsvorbehalte über Änderungen von Fahrplan, Kapazitäten und sonstige Standards, einen Anspruch auf regelmäßige Berichte über die erbrachte Qualität sowie die Befugnis zum Austausch aller Informationen mit der Genehmigungsbehörde ein.

Das Qualitätsmanagementsystem unterliegt einem Entwicklungsprozess und ist kontinuierlich weiter zu entwickeln, um im Sinne der Umsetzung und Kontrolle der Ziele den Anforderungen an die Leistungserbringung zu entsprechen.

2.2.14 Koordinierungsfunktion VRR

Der Stadt Neuss ist Mitglied im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr. Der VRR übernimmt nicht nur die Tarifhoheit, sondern sorgt auch dafür, dass die ÖPNV-Angebote im Verbundraum gegenüber dem Fahrgast in vergleichbarer Weise angeboten werden.

Der VRR hat durch die verschiedenen Aufgaben eine wichtige Koordinierungsfunktion für das gesamte ÖPNV-Angebot in seinem Hoheitsgebiet. Dies gilt unter anderem auch für die Verknüpfung des SPNV mit dem ÖSPV und anderen Verkehrsträgern sowie für die Organisation eines gemeinschaftlichen Tarifs.

Die Vorgaben und Richtlinien des VRR sind zu berücksichtigen. Die Vorgaben im Bereich Tarif und Fahrplanauskunft sind besonders zu beachten. Gleichzeitig sind die Verkehrsunternehmen, die im VRR – so auch in der Stadt Neuss – Leistungen anbieten, gehalten, sich bei VRR-Gremien und Veranstaltungen zu engagieren, um vom fachlichen Austausch zu profitieren und die Belange ihrer Fahrgäste zu repräsentieren. Dies gilt z.B. dann, wenn die Verkehrsunternehmen zusammen mit dem VRR verbindliche einheitliche Standards festlegen.

2.2.15 Tarif

Der Verbundtarif des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr (VRR), einschließlich der Übergangstarife, insbesondere die Struktur und Fortentwicklung der gemeinsamen Beförderungsentgelte, die Beförderungsbedingungen und die Einnahmenaufteilungssystematik des VRR ermöglichen den Fahrgästen eine

unkomplizierte und günstige Fahrt auch auf Verbindungen mit mehreren beteiligten Verkehrsunternehmen. Daher sind diese Tarife zwingend anzuwenden. Demnach hat der Betreiber bei der Erbringung der öffentlichen Personenverkehrsdienste auf den einbezogenen Linien ausschließlich die gültigen Tarife des VRR und VRS nebst den Übergangstarifen und Sondertarifen (z. B. NRW-Tarif) anzuwenden (<http://www.vrr.de/de/tickets/>). Des Weiteren sind auf dem Stadtgebiet der Stadt Neuss die jeweils geltenden

- Allgemeinen Beförderungsbedingungen

<https://www.vrr.de/de/service/downloads/tarifinformationen>

- Qualitätsstandards und Richtlinien des VRR

<http://www.vrr.de/de/vrr/verbund/satzungen/index.html>)

einzuhalten.

Notwendig sind in diesem Zusammenhang eine Unterzeichnung des VRR-Grundvertrags sowie eine Teilnahme an der Einnahmeaufteilung im VRR.

2.2.16 Fahrplanauskunft

Eine elektronische Fahrplanauskunft erleichtert vielen potenziellen Fahrgästen die Nutzung des ÖPNV. Daher müssen alle Verkehrsunternehmen ihre Daten beim VRR pflegen und auf planmäßige Fahrplanabweichungen oder Sonderverkehre hinweisen. Sie sind gehalten Ist-Daten zur Verfügung zu stellen und die Angaben zur Barrierefreiheit für die VRR-Fahrplanauskunft zu ermitteln und mitzuteilen. Die Verkehrsunternehmen müssen die Vorgaben des VRR zur elektronischen Fahrplanauskunft beachten. Alle Verkehrsunternehmen müssen die Fahrplantabellen oder Produktfahrpläne ihrer Linien im Internet zugänglich machen. Die Fahrplantabellen und Produktfahrpläne sollen der VRR-Richtlinie über die Fahrplanbücher und Produktfahrpläne für den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr in der aktuell gültigen Fassung entsprechen.

2.3 Vorgaben zur Elektrifizierung des ÖPNV

Um die Umweltschutzziele der Stadt Neuss zu erreichen, insbesondere um die Anwohner in der Neusser Innenstadt entlang der Linienwege von ÖPNV-bedingten Emissionen zu entlasten, soll der gesamte ÖPNV-Busbetrieb in der Stadt Neuss elektrifiziert werden. Als Teil einer umweltpolitischen Gesamtstrategie ist dies mit der Errichtung von Mobilstationen zu kombinieren.

Auch der VRR betont die positiven Umweltwirkungen von Elektrobussen und Mobilstationen und will die Verkehrsunternehmen finanziell sowie fachlich unterstützen.

2.3.1 Elektrifizierung der Busflotte

Die Stadt Neuss sieht vor, mit dem Betreiber die Anstrengungen im Bereich der Elektrifizierung und der Elektromobilität fortzuführen und auszubauen. Während derzeit die eingesetzten Elektrobusse noch im Betriebshof des aktuellen Betreibers geladen werden (Depot-Charging), sind beim weiteren Ausbau der Elektrobusflotte die Elektrobusse auch auf den Linienwegen im Rahmen des sog. Opportunity-Charging an durch den Betreiber neu zu errichtenden Ladestationen nachzuladen. Sämtliche Ladeinfrastruktur für Elektromobilität ist mit 100% Strom aus erneuerbaren Energien (Ökostrom) zu versorgen.

Bei der Elektrifizierung weiterer Linien können Anpassungen im Liniennetz und der betrieblichen Fahrzeugumlaufplanung erforderlich sein.

Im Sinne der umweltpolitischen Ziele ergeben sich folgende Anforderungen für die Vorgaben zur Elektrifizierung der Busflotte:

Strategie / Zeithorizont	Maßnahme	Ladeform	Infrastrukturmaßnahmen	Auswirkung	Umweltnutzen
Kurzfristig (Phase 1), ab 2019 mit Beginn der Leistungsaufnahme	Betrieb von 3 elektrisch angetriebenen Gelenkbussen für die Linie 842	Depot-Charging	Betrieb einer Busladestation für bis zu 16 ELeetrobusse im Betriebshof SWN	Vollelektrischer Betrieb der Linie 842	Einsparung von ca. 240 t CO ₂
Kurzfristig (Phase 2) 2018 - 2020	Beschaffung von 8 elektrisch angetriebenen Gelenkbussen für die Linie 848/849	Depot-Charging		Vollelektrischer Betrieb der Linie 848/849	Einsparung von ca. 870 t CO ₂
Langfristig (Phase 3) 2019 - 2021	Beschaffung von 11 elektrisch angetriebenen Gelenkbussen für die Linie 843/844	Opportunity-Charging	Bau der Streckenladeinfrastruktur für die Linien 843/844 - 4 Ladestationen jeweils an den Endhaltestellen	Vollelektrischer Betrieb der Linie 843/844	Einsparung von ca. 950 t CO ₂
Langfristig (Phase 3) 2019 - 2022	Beschaffung von 8 elektrisch angetriebenen Gelenkbussen für die Linie 851/852	Opportunity-Charging	Bau der Streckenladeinfrastruktur für die Linien 851/852 - 4 Ladestationen jeweils an den Endhaltestellen	Vollelektrischer Betrieb der Linie 851/852	Einsparung von ca. 1450 t CO ₂
Langfristig (Phase 3) 2019 - 2022	Anpassung der betrieblichen Ladeinfrastruktur auf Ladeform Opportunity-Charging				
Langfristig (Phase 3) 2019 - 2023	Beschaffung von 8 elektrisch angetriebenen Gelenkbussen für die Linie 854	Opportunity-Charging	Bau der Streckenladeinfrastruktur für die Linie 854 - 2 Ladestationen jeweils an den Endhaltestellen	Vollelektrischer Betrieb der Linie 854	Einsparung von ca. 900 t CO ₂
Langfristig (Phase 3) 2019 - 2024	Beschaffung von 7 elektrisch angetriebenen Gelenkbussen für die Linie 841	Opportunity-Charging	Bau der Streckenladeinfrastruktur für die Linie 841 - 2 Ladestationen jeweils an den Endhaltestellen	Vollelektrischer Betrieb der Linie 841	Einsparung von ca. 890 t CO ₂
Langfristig (Phase 3) 2019 - 2025	Beschaffung von 9 elektrisch angetriebenen Gelenkbussen	Opportunity-Charging	Bau der Streckenladeinfrastruktur für die Linien 848/849 - 2 Ladestationen jeweils an den Endhaltestellen		
Langfristig (Phase 3) 2024 - 2025	Beschaffung von 4 elektrisch angetriebenen Standardbussen	Opportunity-Charging	Erweiterung Streckenladeinfrastruktur für die Linien 850 in Neuss Uedesheim/ Endhaltestelle 851	Vollelektrischer Betrieb der Linie 850	Einsparung von ca. 50 t CO ₂
Langfristig (Phase 3) 2025 - 2026	Beschaffung von 8 elektrisch angetriebenen Gelenkbussen	Opportunity-Charging	Bau der Streckenladeinfrastruktur für die Linien 842 -1 Ladestation an der Endhaltestelle		
Langfristig (Phase 3) 2026 - 2027	Beschaffung von 9 elektrisch angetriebenen Gelenkbussen	Opportunity-Charging	Bau der Streckenladeinfrastruktur für die Linie 858 - 2 Ladestationen jeweils an den Endhaltestellen	Vollelektrischer Betrieb der Linie 858	Einsparung von ca. 257 t CO ₂
Langfristig (Phase 3) 2027	Beschaffung von 2 elektrisch angetriebenen Gelenkbussen	Opportunity-Charging			

Tabelle 2.3.1a, Vorgaben zur Elektrifizierung der Busflotte

Anmerkung: Vollelektrischer Betrieb = Normalbetrieb ohne zusätzliche Einsatzwagen

Beim Klimaschutz werden präventive Maßnahmen, die einer globalen Erwärmung entgegenwirken, ergriffen. Hier steht die Vermeidung und Verminderung des Ausstoßes von Treibhausgasen z.B. durch Energieeinsparung, Energieeffizienz und Nutzung Erneuerbarer Energien im Vordergrund.

Maßnahmen im Bereich der Klimaanpassung dienen dazu, die bereits eingetretenen Folgen des Klimawandels abzumildern bzw. sich daran anzupassen. Ziel ist es, Probleme und Schäden, die durch den Klimawandel verursacht und verstärkt werden, zu reduzieren und zu vermeiden. Auf Grundlage von stadtklimatischen Untersuchungen wurden zur lokalen Klimaanpassung ein Stadtklimakataster, eine Handlungskarte Klimaanpassung sowie Maßnahmen zur Klimaanpassung für Neuss erstellt.

Darüber hinaus wird auf die

- Anlagen 1 (Tz. 3, Infrastrukturmaßnahmen anlässlich der Maßnahmen zur Elektrifizierung, Mobilstationen),
- Anlagen 3 (Mehrqualitäten Fahrzeuge),
- Anlage 4c (Mehr- oder Andersleistungen/-qualitäten, Elektrifizierung im Betrieb)

verwiesen.

Hinsichtlich der Maßnahmen zur Elektrifizierung im Infrastrukturbereich wird auf

- Anlage 1, Anforderungen Infrastrukturvorhaltung,

verwiesen.

Sollte sich in den nächsten Jahren herausstellen, dass eine Umstellung auf Elektro-Busse aus tatsächlichen, technischen und/oder wirtschaftlichen Gründen nicht oder nicht in dem geforderten Ausmaß möglich sein sollte, hat der Betreiber zusammen mit der Stadt Neuss ein Alternativkonzept, das sich an den beschriebenen emissionsschutztechnischen Zielen (Null-Emissions-Lösung) der Stadt Neuss orientiert, zu entwickeln und umzusetzen.

2.3.2 **Betrieb von Mobilstationen**

Im Rahmen des Ausbaus der Elektrifizierung und des Ausbaus der Elektromobilität sollen mittelfristig sog. Mobilstationen vom Betreiber errichtet und betrieben werden.

Mobilstationen dienen durch ihre Sichtbarkeit und ihre Gestaltungswirksamkeit im öffentlichen Raum als Marketinginstrument für multimodale Verkehrsangebote. Als Stadtbaustein hat die Mobilstation je nach Lage, Umfang der Angebote und Zahl sowie Ausgestaltung der Verknüpfungen mit anderen Verkehrsnetzen eine positive Wirkung auf multimodale sowie intermodale Wegeketten. Mobilstationen sind somit ein baulicher Ausdruck eines sich wandelnden Mobilitätsverhaltens.

Statt starr an einem Verkehrsmittel verhaftet zu sein, entscheiden Nutzer immer häufiger nach rationalen Kriterien und persönlichen Präferenzen, welche Verkehrsmittel sie für einen Weg benutzen (Multimodalität). Der Individualverkehr wie auch der öffentliche Verkehr müssen auf diese Änderungen auf Nachfragerseite reagieren und ebenfalls eine Transformation ihrer Angebote einleiten, da Multimodalität und Multioptionalität zunehmend das Mobilitätsverhalten prägen.

Die Stadt Neuss und der Betreiber entwickeln ein Konzept für die Errichtung und den Betrieb von Mobilstationen

- an Endhaltestellen,
- in zentralen Stadtquartiersbereichen sowie
- wichtigen verkehrlichen Verknüpfungspunkten.

Dies trägt zur besseren Verknüpfung von Verkehrsmitteln, insbesondere dem Fahrrad, der Bahn sowie dem (E-)Car-Sharing und damit zur Förderung einer umweltgerechten Mobilität bei.

Die verkehrliche Funktion einer Mobilstation liegt darin, mehrere Mobilitätsangebote an einem Standort räumlich zusammenzufassen und den Übergang zwischen den Verkehrsmitteln zu vereinfachen. Fokus wird hierbei primär auf die Rolle als Umsteigepunkt zwischen verschiedenen Mobilitätsangeboten, flankiert von einem entsprechenden Marketingeffekt für multimodales Wahlverhalten, gelegt. Sekundär kommt einer Mobilstation eine städtebauliche Rolle in Form eines Eingangs und Ausgangs in ein Quartier sowie als dessen Treffpunkt zu.

Wesentliche Elemente einer Mobilstation sind die

- Informationsplattform für sämtliche Mobilitätsangebote (auch über den ÖPNV hinaus) sowie
- die Bereitstellung von Flächen für Fahrradabstellanlagen (offen und als Boxen) und
- Stellplätze für Sharing-Angebote sowie
- Lademöglichkeiten für Automobile und Fahrräder.

Der Betreiber hat nach Vorgaben und in Abstimmung mit der Stadt solche Mobilstationen zu errichten, entsprechende digitale Kundenschnittstellen und Tarifangebote zu betreiben und den vollumfänglichen Betrieb sicherzustellen.

2.4 Vorgaben Vorhaltung Infrastruktur

Der Betreiber ist verpflichtet, die zur Erbringung der vergebenen Verkehrsleistungen notwendigen Infrastrukturanlagen vorzuhalten und zu betreiben. Im Einzelnen wird auf Anlage 1 verwiesen.

Die Zuständigkeiten des Betreibers beziehen sich auf folgende Infrastrukturbereiche:

- Infrastruktur Bus, incl. Infrastrukturvorhaltung für E-Busse (Anlagen für Depot-Charging und Opportunity-Charging, Ladestationen für Busse, Leitungen, Anschluss, Tiefbau, Systemtechnik)
- Infrastruktur Straßenbahn
- Umbau barrierefreie Haltestellen

Hervorzuheben ist hierbei:

- Infrastruktur Bus (Haltestellen, Haltestellenausstattung, Streckenausrüstung, Fahrgastinformationsausstattung, Maßnahmen zur Beschleunigung des ÖPNV, etc., RBL, Betriebshof, Werkstätten, Streckentoiletten etc.)
- Infrastruktur Straßenbahn incl. eventueller Trassennutzungskosten für die Josef-Kardinal-Frings-Brücke

Bezüglich der Vorgaben zur Straßenbahn-Infrastruktur verweisen wir auf Anlage 1.

Bezüglich der sich aus der Vorgabe „Elektrifizierung des ÖPNV ergebenden Anforderungen an Infrastrukturkomponenten verweisen wir auf Tz. 2.3., Vorgaben zur Elektrifizierung des ÖPNV, Anlage 1, Tz. 1.1., Straßenbahninfrastruktur / Haltestellen Straßenbahnlinie 709, und Anlage 1 Tz. 1.2., Haltestellenausstattung Bushaltestelle. Bezüglich der Vorgaben zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen verweisen wir auf Tz. 2.5.

2.5 Vorgaben zum Ausbau, Instandhaltung und Betrieb barrierefreier Haltestellen

Ab 04.12.2019 werden von dem Betreiber 7 Straßenbahn- und ca. 224 Bushaltestellen mit ca. 455 Haltepositionen vorgehalten.

Der Betreiber hat entsprechend den Zielen der Stadt Neuss (siehe auch Tz. 1.4) die Haltestellen auf dem Stadtgebiet barrierefrei auszubauen, instand zu halten und zu betreiben. Der barrierefreie Ausbau ist ebenfalls zu planen. Im Rahmen der Planung sind die einschlägigen Richtlinien zur Straßenplanung sowie die Vorgaben aus Anlage „Anlage 6d_Leitfaden barrierefreiheit_im_Strassenraum (LBS)“, welche als

Richtlinie durch das Tiefbaumanagement Neuss angewandt wird, verbindlich einzuhalten.

Nach heutigem Stand ist davon auszugehen, dass 156 Haltestellenpositionen mit einem Hochbord >16 cm ausgestattet sind und an 299 Haltestellenpositionen ein entsprechendes Hochbord fehlt (s. auch Anlage 1 und Anlage 6a_ Haltestellenliste - Gesamtliste - 2017.11.22). Der barrierefreie Haltestellenausbau bezieht sich im Wesentlichen auf die 299 Haltestellenpositionen, denen ein Hochbord fehlt. Der Ausbau umfasst dann neben dem Hoch- bzw. Busbord auch die anderen Elemente, die zur Barrierefreiheit gehören (insbesondere taktiles und visuelles Leitsystem).

Die Stadt Neuss und der Betreiber haben in enger Abstimmung jährlich ein Haltestellenausbauprogramm abzustimmen, welches dazu führt, dass sukzessive in der Stadt Neuss von 2019 bis 2029 der Umbau der Haltestellen in Hinblick auf die Barrierefreiheit weitestgehend abgeschlossen ist. Hierzu sind von der Stadt Neuss und dem Betreiber verbindliche bilaterale Vereinbarungen zum Planungs- und Abstimmungsprozess sowie der Zuständigkeiten für den Zeitraum des Öffentlichen Dienstleistungsauftrages zu treffen.

Die o.g. Angaben beziehen sich auf den status-quo. Sollte sich die Notwendigkeit neuer Haltepunkte z.B. durch städtebauliche Entwicklungsvorhaben oder Netzoptimierungen und -erweiterungen ergeben, ist der Umfang der Leistungen entsprechend vom Betreiber anzupassen.

Anzahl und Umfang des barrierefreien Umbaus der Haltestellen stehen unter dem Vorbehalt von Regelungen im Rahmen des Nahverkehrsplans des Kreises, vgl. §8 Abs. 3 PBefG.

Weitere Vorgaben zum Barrierefreien Ausbau und zur Ausstattung der Haltestellen befinden sich in Anlage 1.

2.6 Leistungsänderungen

Das Angebot ist nicht statisch, sondern unterliegt regelmäßigen Anpassungserfordernissen. Während der Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrages können sich Änderungen des Inhaltes, Umfangs, der definierten Qualität und der sonstigen Bedienungsstandards ergeben, z.B. in Folge einer veränderten Verkehrsnachfrage, in Folge sich ändernder finanzieller Rahmenbedingungen oder in Folge der Fortschreibung des Nahverkehrsplans. In derartigen Fällen kann der Aufgabenträger eine entsprechende Anpassung des ÖDLA (Mehr- und Minderleistung, Leistungsänderung) verlangen. Die Modalitäten der Anpassung regelt der ÖDLA.

Der Betreiber ist über die bereits beschriebenen Änderungen hinaus verpflichtet, im Rahmen der allgemeinen Verpflichtung alle weiteren Verkehrsleistungen zu erbringen, welche entsprechend dem Ziel der Stadt Neuss aus verkehrlichen Gründen, z.B. einer geänderten Verkehrsnachfrage, erforderlich werden, um einen funktionierenden ÖPNV im Stadtgebiet Neuss sicherzustellen.

Aus denselben Gründen können die Verkehrsdienstleistungen auch reduziert werden.

Umsetzung ÖPNV-Verkehrsprojekte der Stadt Neuss

Die Stadt Neuss hat im Rahmen der politischen Beratung verschiedene Prüfaufträge bearbeitet. Aus diesen und darüber hinaus auch aus noch nicht absehbaren Bedarfen können sich gemäß der oben beschriebenen Anpassungserfordernisse für den Betreiber in den Jahren von 2019 bis 2029 Änderungen im Verkehrsangebot im Sinne einer Zielnetzentwicklung ergeben.

Es wurden folgende Maßnahmen gutachterlich bewertet und im Unterausschuss Mobilität am 21.02.2017 und im Arbeitskreis ÖPNV am 07.02.2017 vorgestellt:

Bereich	Maßnahmenvorschlag	bisheriger Betreiber	Vorteil für Fahrgäste	Nachteil für Fahrgäste	Auswirkungen		vsl. Mehr-Minderkilometer
					Bau	Betrieb	
Norden	M1 857T: Ausweitung Fahrtenangebot und Betriebszeit, Umfahrung des Friedhofsgeländes	SWN	- regelmäßige Bedienung für Fahrgäste im Bereich Konrad-Adenauer-Ring und südl. Steinhausstr. - bessere Erschließung des Friedhofs			- Fahrplanausweitung: zusätzliche Betriebsleistung abhängig vom Abrufungsgrad - ca. 1.100 m zusätzlicher Fahrweg	21.316
	M2 848: Linienführung über Demenzkompetenzzentrum	SWN	verbesserte Erschließung für Fahrgäste zum DKZ und südl. Steinhausstr.	kleiner Umweg (ca. 3 Minuten) kurz vor bzw. nach HBF	drei neue Haltestellen	ca. 500 m zusätzlicher Fahrweg pro Richtung	16.951
	M3 848 und 849: Linienführung über Konrad-Adenauer-Ring	SWN	- regelmäßige Linienbedienung für Fahrgäste im Bereich Konrad-Adenauer-Ring und südl. Steinhausstr. - Verbindung aus Nordstadt zum Friedhof für vsl. wenige Nutzer	- Umweg (ca. 5 Minuten) kurz vor bzw. nach HBF für vsl. Mehrzahl der Fahrgäste aus/in Ri. Johanna-Etienne-Krankenhaus - Bedienung der Haltestellen Weidenstr., Buschstr. Und Bauerbahn durch TaxiBus entfällt.	eine neue Haltestelle	ca. 1.500 m (848) und 1.000 m (849) zusätzlicher Fahrweg pro Richtung --> zus. Fahrzeugeinsatz notwendig	86.098
	M4 848: Stichfahrt zum geplanten S-Bahnhaltepunkt Morgensternsheide	SWN	Es wird keine nennenswerte Nachfrage für eine Busanbindung erwartet.	Fahrzeitverlängerung (ca. 3 Minuten) durch Stichfahrt	Haltestelle mit Wendemöglichkeit	ca. 600 m zusätzlicher Fahrweg pro Richtung	20.341
	M5 854: Verlängerung bis Josefkirche	SWN	Direktverbindung von Vogelsang an den Versorgungsbereich. Es wird jedoch keine nennenswerte Nachfrage für eine Verlängerung erwartet.		keine	- ca. 7 Minuten / 550 Meter Fahrzeitmehrbedarf durch Verlängerung zur Josefkirche pro Richtung - zusätzlicher Fahrzeitaufwand, da keine Wendemöglichkeit vorhanden --> zus. Fahrzeugeinsatz notwendig	46.695
	M6 854: Verlängerung bis Neusserfurth	SWN	Direktverbindung von Vogelsang an den Versorgungsbereich. Es wird jedoch keine nennenswerte Nachfrage für eine Verlängerung erwartet.		keine	ca. 3 Minuten Fahrzeitmehrbedarf durch Verlängerung bis Neusserfurth pro Richtung	23.347

Bild 2.6.a., Bewertete Maßnahmen (1, Norden), siehe auch Anlage 5g_ Umsetzung ÖPNV-Verkehrsprojekte der Stadt Neuss
BVR = Busverkehr Rheinland GmbH
RBG = Rheinische Bahngesellschaft AG

Bereich	Maßnahmenvorschlag	bisheriger Betreiber	Vorteil für Fahrgäste	Nachteil für Fahrgäste	Auswirkungen		vsl. Mehr-Minderkilometer	
					Bau	Betrieb		
Mitte/ Hafen	M7	U75: zusätzliche Haltestelle in Höhe Rheintorstraße	RBG	Verbesserung der Erschließung des Entwicklungsgebietes entlang des Hafenbeckens I		- Neuer Hochbahnsteig - Umbau des Kreuzungsbereiches Düsseldorf Str./Rheintorstr. erforderlich	geringfügige Verlängerung der Fahrzeit durch zusätzlichen Halt --> vsl. keine Auswirkung auf den Fahrzeugeinsatz	RBG-Linie, keine Auswirkungen auf SWN
	M8	857T: Verlängerung ab Hauptbahnhof über Batteriestraße zum Landestheater	SWN	geringfügige Verbesserung der Anbindung des Entwicklungsbereiches Hafenbecken I, der Rheintorstr. und Batteriestr. an den Hauptbahnhof und die Region, jedoch unattraktiv durch 60'-Takt und Notwendigkeit der Fahrtenaktivierung, begrenzte Kapazität		- neue Haltestelle TaxiBus-Haltestelle in Höhe Rheinland Versicherung - ein neue TaxiBus-Haltestelle vor dem Hbf in Fahrtrichtung Hafen.	zusätzliche Betriebsleistung abhängig vom Abrufungsgrad	27.231
	M9	Regionalbus: Verlängerung von Regionalbuslinien über Promenadenstraße und Hammtorwall zum Hbf.	BVR	Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt Neuss und des Hauptbahnhofs aus der Region		- Bau von Wende- und Abstellflächen am Hbf.	- 1,2 km längerer Fahrweg / ca. 6 Minuten längere Fahrzeit - 5 zusätzliche Fahrten/h über zentrale Busachse - Zusätzlich Zeit und Weg zu einer Wendemöglichkeit	BVR-Linie, keine Auswirkungen auf SWN
	M10	Regionalbus: Verlängerung von Regionalbuslinien über Batteriestraße zum Hbf.	BVR	Verbesserung der Anbindung des Entwicklungsbereiches Hafenbecken I, der Rheintorstr. und Batteriestr. an den Hauptbahnhof und die Region Verbesserung der Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs aus der Region		- neue Haltestelle in Höhe Rheinland Versicherung - Bau von Wende- und Abstellflächen am Hbf.	- 2 km längerer Fahrweg / ca. 7 Minuten längere Fahrzeit - Zusätzlich Zeit und Weg zu einer Wendemöglichkeit - Im Berufsverkehr verspätungsanfällig	BVR-Linie, keine Auswirkungen auf SWN
	M11	709: Linienführung über Augustinusstr. und Hammfelddamm	RBG	- Direkte Erschließung des Wohn- und Gewerbegebietes Hammfeld I im 10'-Takt statt 60'-Takt - Verbesserte Anbindung an die nördliche Innenstadt, Neuss Hbf. und Düsseldorf - Anbindung des Bereichs um den Alexianerplatz (inkl. der Neubaugebiete Alexianergelände (+500 WE) und Leuchtenberg (+150 WE)) an die Straßenbahn	Verlängerung der Fahrzeit zwischen „Stadhalle/ Museum“ und „Langemarckstraße“ um ca. 3 Minuten	- Bau einer Straßenbahntrasse auf der Augustinusstraße und dem Hammfelddamm - Bau von zwei neuen Straßenbahn-Haltestellen „Alexianerplatz“ und „Hammfeld“	vsl. zusätzlicher Fahrzeugeinsatz notwendig	RBG-Linie, keine Auswirkungen auf SWN
	M12	842 und 874: Tausch der Linienwege	SWN / BVR	- Verbesserte Bedienung des Wohn- und Gewerbegebietes Hammfeld I im 30'- statt 60'-Takt (HVZ und NVZ) - Anbindung von Hammfeld I an die S-Bahn in Richtung Düsseldorf - Verbesserte Anbindung von Hammfeld I an die nördliche Innenstadt und Neuss Hbf.	- Schlechtere Bedienung (60' statt 30'-Takt) der westlichen Hammer Landstr. (29 Ein- und Aussteiger an den Haltestellen „Industriestr.“ und „Hansastr.“ Mo-Fr), Direktverbindung nach Neuss Hbf. entfällt - Direktverbindung Dormagen, Rosellerheide und Norf an Hammfeld I entfällt - Verlängerung der Fahrzeit zwischen „Landestheater“ und „DEHOGA Center“ um ca. 7 Minuten (Linie 842)		Etwas 7 Minuten / 1,3 Km Fahrzeitmehrfbedarf bei Linie 842 durch Führung über Hammfeld I --> zusätzlicher Fahrzeugeinsatz notwendig	28.335
	M13	830: Verlängerung bis Hammfeld I	RBG	- Verbesserte Bedienung des Wohn- und Gewerbegebietes Hammfeld I im 20'- statt 60'-Takt (HVZ und NVZ) - Verbesserte Anbindung von Hammfeld I an die nördliche		- neue Haltestelle Haltestelle "Carl-Schurz-Str.	- Verlängerung der Fahrzeit um ca. 5 Minuten --> zusätzlicher Fahrzeugeinsatz notwendig	RBG-Linie, keine Auswirkungen auf SWN

Bild 2.6.b, Bewertete Maßnahmen (2, Mitte/Hafen), siehe auch Anlage 5g_Umsetzung ÖPNV-Verkehrsprojekte der Stadt Neuss

BVR = Busverkehr Rheinland GmbH
RBG = Rheinische Bahngesellschaft AG

Bereich	Maßnahmenvorschlag	bisheriger Betreiber	Vorteil für Fahrgäste	Nachteil für Fahrgäste	Auswirkungen		vsl. Mehr-Minderkilometer	
					Bau	Betrieb		
Süden	M14	SB88: Neue Schnellbuslinie mit angepasster Linienführung (über Allerheiligen nach Reuschenberg)	RBG	- Verbesserung der Erreichbarkeit der Universität Düsseldorf aus dem Neusser Süden durch eine zweite umstiegsfreie Verbindung - Die Verlängerung ab Rosellerheide nach Reuschenberg könnte neue Fahrgastpotenziale erschließen		- 1-2 neue Haltestellen pauschal angesetzt	- 2 Fahrzeuge notwendig (60'-Takt) - eine Führung über Allerheiligen anstelle von Norf ist fahrzeugneutral - ca. 18 Minuten Fahrzeitverlängerung durch Weiterführung nach Reuschenberg -> bei einem 60'-Takt vsl. fahrzeugneutral, da ausreichend Wendezeit in Fahrplanung (Fahrplanentwurf BVR) vorhanden	RBG-Linie, keine Auswirkungen auf SWN
	M15	878: Optimierung auf Belange des Schülerverkehrs in Richtung „Gesamtschule An der Erft“ und „Schulzentrum Weberstraße“ (über Allerheiligen S, zus. Fahrten, Anschlussicherung zur 844)	SWN und BVR	Verbesserung der Erreichbarkeit der Gesamtschule An der Erft und Schulzentrum Weberstraße			ca. 5 Minuten Fahrzeitverlängerung durch Führung über Allerheiligen S	45.318
	M16	874: Schließung der Taktlücke um 12.00 Uhr in Fahrtrichtung Neuss (MF), Taxibuseinsatz zur Verlängerung der Betriebszeit und zur Taktverdichtung am Wochenende auf ausgewählten Linienabschnitt (z.B. Norf S – Schlicherum)	SWN und BVR	Verbesserung der Erreichbarkeit des Stadtteils Schlicherum			- Zusätzliche Fahrt im Regelverkehr - Zusätzliche Fahrten durch TaxiBus Verlängerung 844 nach Schlicherum	66.739
	M17	852: Führung über Grüner Weg und Berghäuschenweg	SWN	Direktverbindung für Schüler aus Derikum-Ost und Grimmlinghausen an die Sekundarschule	- Wegfall des 15'-Taktes (Taktüberlagerung mit Linie 851) Für Haltestellen Humboldtstr., Dunantstr. Und Sels bei Führung der Linie 852 über Grüner Weg und Berghäuschenweg - Längere Fahrzeit (ca. 2-3 Min.) für die überwiegende Anzahl der Fahrgäste	- neue Haltestelle Haltestelle "Umboldtstr." am Grüner Weg für Linie 852	ca. 2-3 Minuten Fahrzeitverlängerung durch Führung über Grüner Weg – Berghäuschenweg	34.339
	ZV	844 Zusatzverkehre aufgrund Angebots- überlastungen südli. Linienast	SWN	Verbesserte Angebotssituation			- Zusätzliche Fahrten in der morgentlichen HVZ Hoisten - Innenstadt	1.544
	ZV	844 Zusatzverkehre aufgrund Angebots- überlastungen	SWN	Verbesserte Angebotssituation			- Zusätzliche Fahrten nachmittags in der HVZ Neusserfurth - Hoisten	4.040
	ZV	852 Zusatzverkehre aufgrund Angebots- überlastungen	SWN	Verbesserte Angebotssituation			- Zusätzliche Fahrten in der morgentlichen HVZ Innenstadt Norf /Ulmenallee	1.872

Bild 2.6.c., Bewertete Maßnahmen (1, Süden und ZV), siehe auch Anlage 5g_Umsetzung ÖPNV-Verkehrsprojekte der Stadt Neuss

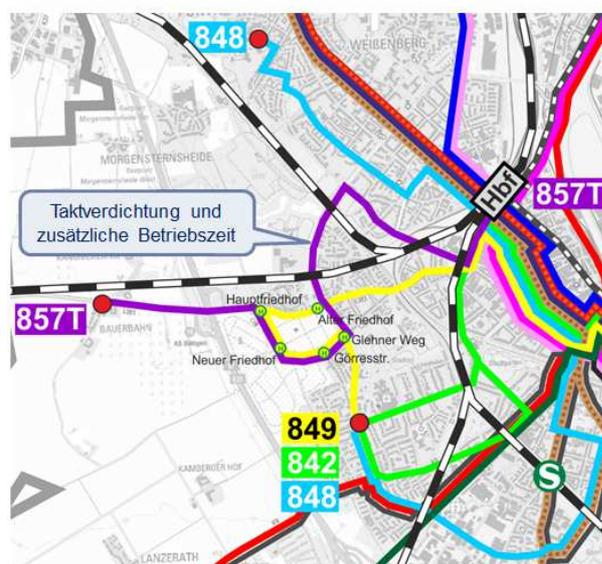
BVR = Busverkehr Rheinland GmbH
 RBG = Rheinische Bahngesellschaft AG
 ZV = Zusatzverkehr

2.6.1 Maßnahmen M1 - Ausweitung der Betriebszeit und des Fahrtenangebotes auf der Linie 857T

Neusser Norden – Stadionviertel Nord – Mögliche Maßnahmen (M1)

1

Ausweitung der Betriebszeit und des Fahrtenangebotes auf der Linie 857T



Mögliche Maßnahmen

- Ergänzung fehlender Fahrten zu einem 60'-Takt (Mo-Fr und Sa)
- Ausweitung der Betriebszeit (Mo-Fr abends sowie Sa nachmittags und abends)
- Betrieb am Sonntag einrichten (60'-Takt)
- Bessere Erschließung des Friedhofs durch Linienführung über Eselpfad und Glehner Weg

Verkehrliche Auswirkungen

- Verbesserte Bedienung des Wohngebietes Klever Straße und der Flüchtlingsunterkunft
 - Regelmäßiger Takt → hohe Merkbarkeit
 - tägliche Bedienung

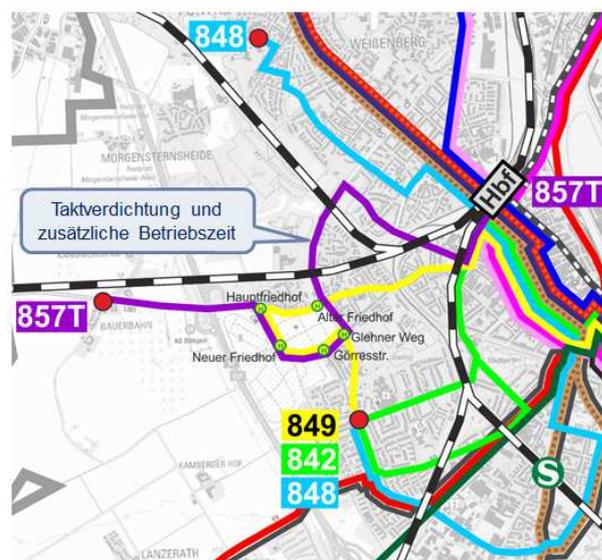
Betriebliche Auswirkungen

- Zusätzliche Betriebsleistung (Volumen ist abhängig vom Aktivierungsgrad)
- Ca. 3 Min. Fahrzeitverlängerung (ca. 1.100 m zusätzlicher Fahrweg)

Neusser Norden – Stadionviertel Nord – Mögliche Maßnahmen (M1)

2

Ausweitung der Betriebszeit und des Fahrtenangebotes auf der Linie 857T



Vorteile für Fahrgäste	Nachteile für Fahrgäste	Kosten	
		Bau	Betrieb
+	o	o	-

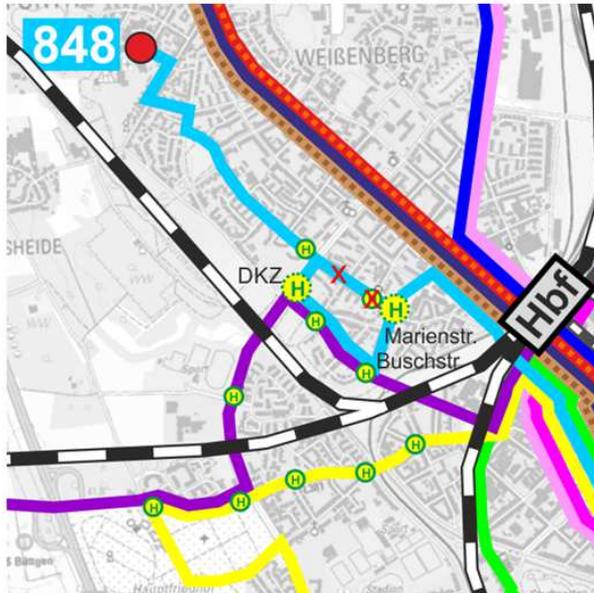
→ Aus verkehrsfachlicher Sicht zu empfehlen. Bei zusätzlicher Entwicklung von Wohnflächen oder Zunahme der Verkehrsnachfrage ist eine Umstellung auf Linienbetrieb möglich.

2.6.2 Maßnahmen M2 - Geänderte Linienführung 848 über Demenzkompetenzzentrum

Neusser Norden – Stadionviertel Nord – Mögliche Maßnahmen (M2)

3

Geänderte Linienführung 848 über Demenzkompetenzzentrum



Mögliche Maßnahmen

848:

- Verlegung des Linienweges über die Buschstr., Steinhausstr. und Engelbertstr.

Verkehrliche Auswirkungen

- Direkte Anbindung des Demenzkompetenzzentrums im Linienbetrieb mit dichtem Takt
- Verbesserung der Erschließung der Steinhausstr.
- Leichte Verschlechterung der Erschließung der Plankstr. (Haltestelle „Alemannenstr.“ wird um ca. 100 m auf die Ecke Wolberostr./Plankstr./Marienstr. verschoben)
- Verlängerung der Fahrzeit für die Relation Johanna-Etienne-Krankenhaus - Innenstadt um ca. 3 Minuten

Betriebliche Auswirkungen

- ca. 3 Minuten Fahrzeitverlängerung durch Führung über die Buschstr., Steinhausstr. und Engelbertstr. (ca. 500 m zusätzlicher Fahrweg) → kein zusätzliches Fahrzeug nötig

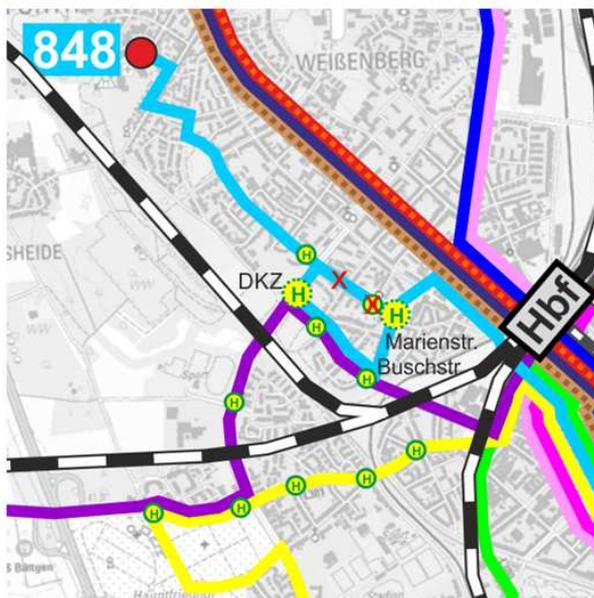
Bauliche Auswirkungen

- neue Haltestelle „Demenzkompetenzzentrum“
- Verlegung der Haltestelle „Buschstr.“, neue Lage: nördlich des Kreisverkehrs
- neue Haltestelle „Marienstr.“

Neusser Norden – Stadionviertel Nord – Mögliche Maßnahmen (M2)

4

Geänderte Linienführung 848 über Demenzkompetenzzentrum



Vorteile für Fahrgäste	Nachteile für Fahrgäste	Kosten	
		Bau	Betrieb
+	-	-	--

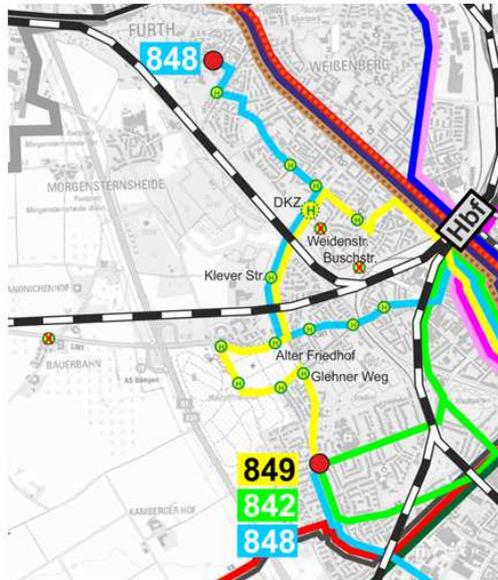
→ Aus verkehrsfachlicher Sicht zu empfehlen.

2.6.3 Maßnahmen M3 - Führung der Linie 848 und 849 den Konrad-Adenauer-Ring, Linie 857T entfällt

Neusser Norden – Stadionviertel Nord – Mögliche Maßnahmen (M3)

5

Führung der Linie 848 und 849 den Konrad-Adenauer-Ring, Linie 857T entfällt



Mögliche Maßnahmen

- 848: neue Linienführung über die Rheydter Str. und den Konrad-Adenauer-Ring
- 849: neue Linienführung über die Further Str., Wolberostr., Plankstr. und den Konrad-Adenauer-Ring
- 857T: TaxiBus-Linie entfällt

Verkehrliche Auswirkungen

- Deutlich verbesserte Bedienung des Wohngebietes Klever Straße, des Demenzkompetenzzentrums, der Flüchtlingsunterkunft und der Intern. Schule (10'-Takt durch Überlagerung von 848 und 849).
- Verlängerung der Fahrzeit für die Relation Johanna-Etienne-Krankenhaus - Innenstadt um ca. 5 Minuten
- Fahrzeit für die Relation Glehner Weg - Innenstadt verlängert sich geringfügig
- Bedienung der Haltestellen „Bauerbahn“, „Weidenstr.“ und „Buschstr.“ durch TaxiBus entfällt.

Betriebliche Auswirkungen

- ca. 5 Minuten Fahrzeitverlängerung auf der Linie 848 durch Führung über Konrad-Adenauer-Ring und Rheydter Str. (ca. 1.500 m zusätzlicher Fahrweg) → ggf. zusätzliches Fahrzeug nötig
- ca. 1.000 m zusätzlicher Fahrweg für die Linie 849

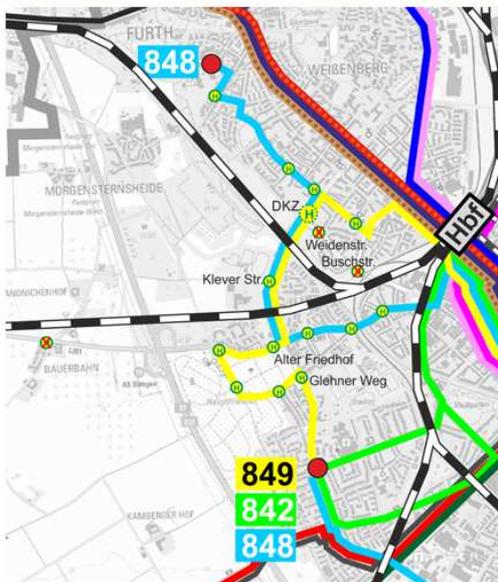
Bauliche Auswirkungen

- neue Haltestelle „Demenzkompetenzzentrum“

Neusser Norden – Stadionviertel Nord – Mögliche Maßnahmen (M3)

6

Führung der Linie 848 und 849 den Konrad-Adenauer-Ring, Linie 857T entfällt



Vorteile für Fahrgäste	Nachteile für Fahrgäste	Kosten	
		Bau	Betrieb
+	--	-	--

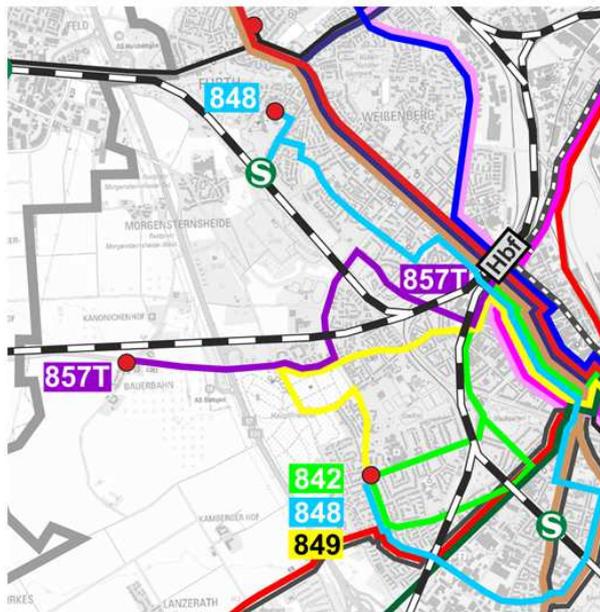
- In Anbetracht der Nachteile und Kosten aus verkehrsfachlicher Sicht nicht zu empfehlen.
- Maßnahme nur zu empfehlen, wenn Fahrgastpotential die Erhöhung des Betriebsaufwandes rechtfertigt

2.6.4 Maßnahmen M4 - Stichfahrt der Linie 848 über Morgensternsheide S

Neusser Norden – Morgensternsheide – Mögliche Maßnahmen (M4)

9

Stichfahrt der Linie 848 über Morgensternsheide S



Mögliche Maßnahmen

Führung der Linie 848 über den S-Bahnhaltepunkt Morgensternsheide. Stichfahrt über Geulenstraße und Auf der Heide.

Verkehrliche Auswirkungen

- Verknüpfung des Stadtteils Furth und des Johanna-Etienne-Krankenhauses an die S-Bahn in Richtung Kaarst und Düsseldorf
- Verlängerung der Fahrzeit Johanna-Etienne-Krankenhaus – Innenstadt um etwa 3 Minuten

Betriebliche Auswirkungen

- Ca. 3 Minuten Fahrzeitverlängerung durch die Stichfahrt bis zum S-Bahnhaltepunkt (600 m)
- kein zusätzliches Fahrzeug notwendig

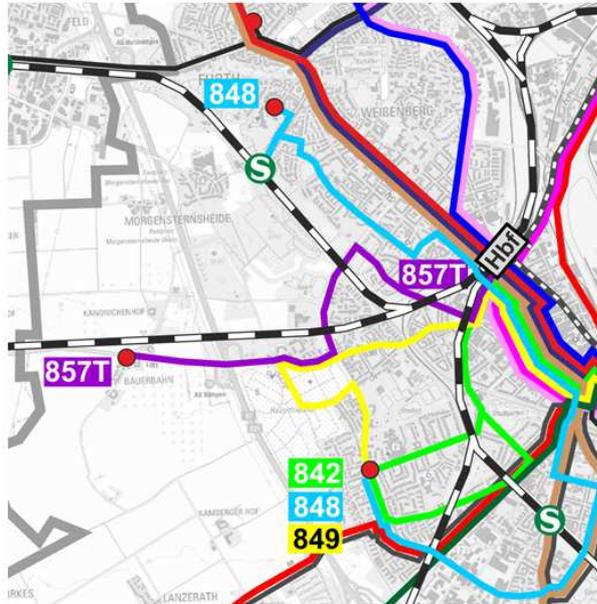
Bauliche Auswirkungen

- Einrichtung einer Wendemöglichkeit am S-Bahn-Haltepunkt Morgensternsheide in einem Landschaftsschutzgebiet (→ problematisch)

Neusser Norden – Morgensternsheide – Mögliche Maßnahmen (M4)

10

Stichfahrt der Linie 848 über Morgensternsheide S



Vorteile für Fahrgäste	Nachteile für Fahrgäste	Kosten	
		Bau	Betrieb
o	-	--	-

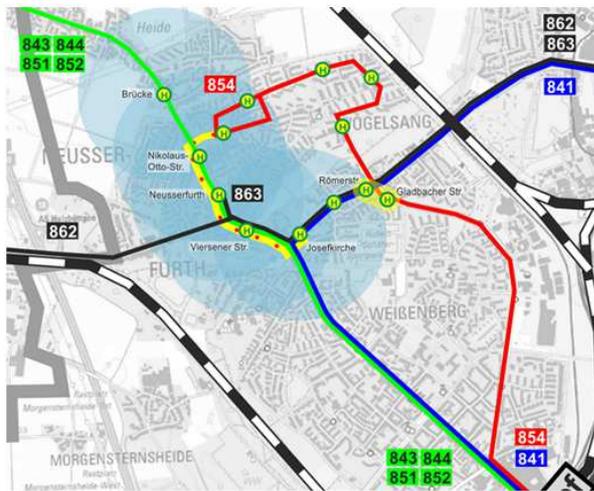
→ Zur Zeit kein S-Bahn-Haltespunkt Morgensternsheide vorhanden

2.6.5 Maßnahmen M5 – Verlängerung der Linie 854 zur Josefkirche

Neusser Norden - Mögliche Maßnahmen (M5)

11

Verlängerung der Linie 854 zur Josefkirche



Mögliche Maßnahmen

854:

- Verlängerung der Linie über Nikolaus-Otto-Str. und Kaarster Str. zur Josefkirche

Verkehrliche Auswirkungen

- Direktverbindung des Stadtteils Vogelsang an den Versorgungsbereich entlang der Kaarster Straße
- Zielgebiet Neusserfurth/Josefkirche ist aus Teilen des Wohngebietes Vogelsang fußläufig erreichbar
- Fußläufige Erreichbarkeit der Haltestellen auf der Kaarster Straße mit anschließender Nutzung des Busangebotes in Richtung Neusserfurth/Josefkirche (2- max. 3 Haltestellen) für eine Vielzahl der Einwohner des Wohngebietes Vogelsang
- Umsteigeverbindung mit Linie 854 ↔ 841/862/863 an den Haltestellen Römerstr./Gladbacher Str.

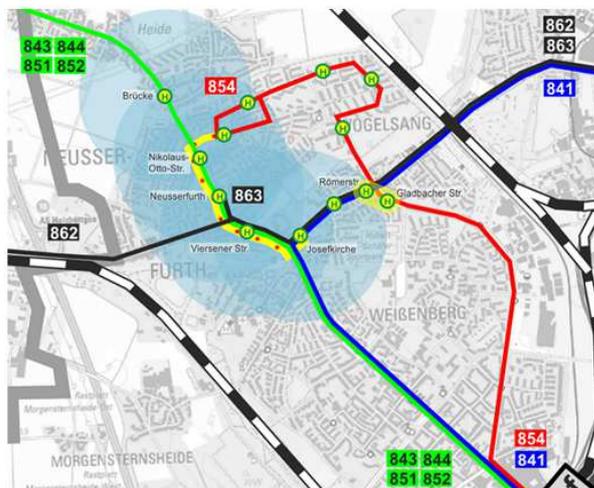
Betriebliche Auswirkungen

- Etwa 7 Minuten Fahrzeitmehrbedarf bei Linie 854 durch Verlängerung zur Josefkirche → zus. Fahrzeugeinsatz notwendig
- Keine Wendemöglichkeit im Bereich Josefkirche → zus. Fahrzeugaufwand notwendig um Fahrzeug zu wenden

Neusser Norden - Mögliche Maßnahmen (M5)

12

Verlängerung der Linie 854 zur Josefkirche



Vorteile für Fahrgäste	Nachteile für Fahrgäste	Kosten	
		Bau	Betrieb
+	o	o	--

→ Aus verkehrsfachlicher Sicht ist **Maßnahme nicht zu empfehlen**, da der Betriebsaufwand deutlich größer ausfällt, als der zu erwartende Nutzen.

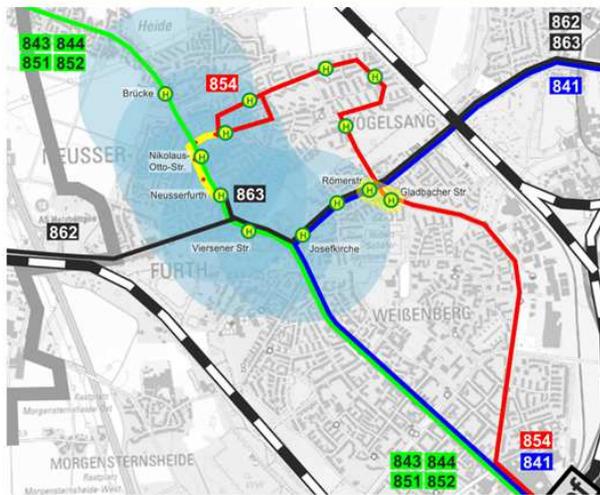
→ Maßnahme nur zu empfehlen, wenn Fahrgastpotential die Erhöhung des Betriebsaufwandes rechtfertigt

2.6.6 Maßnahmen M6 - Verlängerung der Linie 854 bis Neusserfurth

Neusser Norden - Mögliche Maßnahmen (M6)

13

Verlängerung der Linie 854 bis Neusserfurth



Mögliche Maßnahmen

854:

- Verlängerung der Linie über Nikolaus-Otto-Str. bis Neusserfurth

Verkehrliche Auswirkungen

- Direktverbindung des Stadtteils Vogelsang an den zentralen Versorgungsbereich entlang der Kaarster Straße
- Zielgebiet Neusserfurth/Josefkirche ist aus Teilen des Wohngebietes Vogelsang fußläufig erreichbar
- Fußläufige Erreichbarkeit der Haltestellen auf der Kaarster Straße mit anschließender Nutzung des Busangebotes in Richtung Neusserfurth/Josefkirche (2-max. 3 Haltestellen) für eine Vielzahl der Einwohner des Wohngebietes Vogelsang
- Umsteigeverbindung mit Linie 854 ↔ 841/862/863 an den Haltestellen Römerstr./Gladbacher Str.

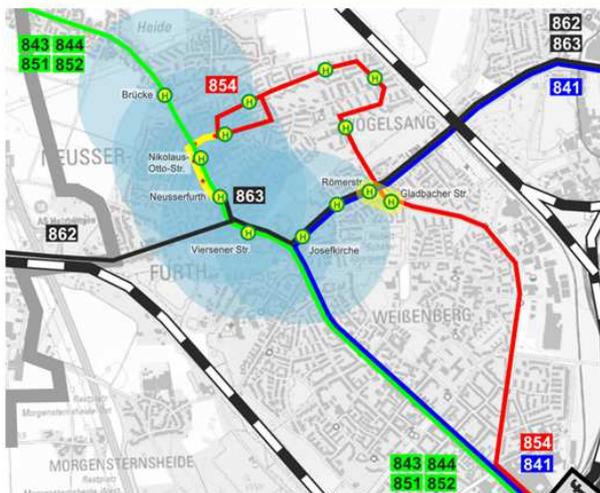
Betriebliche Auswirkungen

- Etwa 3 Minuten Fahrzeitmehrbedarf bei Linie 854 durch Verlängerung bis Neusserfurth → vsl. kein zus. Fahrzeugeinsatz notwendig

Neusser Norden - Mögliche Maßnahmen (M6)

14

Verlängerung der Linie 854 bis Neusserfurth



Vorteile für Fahrgäste	Nachteile für Fahrgäste	Kosten	
		Bau	Betrieb
+	o	o	-

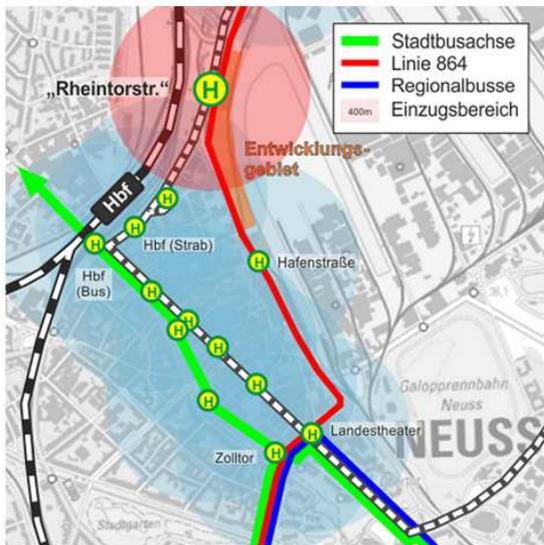
- Aus verkehrsfachlicher Sicht besteht kein Handlungsbedarf, da das Zielgebiet fußläufig oder durch Umstieg leicht erreichbar ist.
- Maßnahme nur zu empfehlen, wenn Fahrgastpotential die Erhöhung des Betriebsaufwandes rechtfertigt

2.6.7 Maßnahmen M7 - Zusätzliche Haltestelle auf U75 in Höhe Rheintorstraße

Mitte/Hafen - Mögliche Maßnahmen (M7)

18

Zusätzliche Haltestelle auf U75 in Höhe Rheintorstraße



Mögliche Maßnahmen

U75:

- Neue Haltestelle auf Düsseldorfer Straße in Höhe Rheintorstraße

Verkehrliche Auswirkungen

- Verbesserung der Erschließung des Entwicklungsgebietes entlang des Hafenbeckens I

Betriebliche Auswirkungen

- Geringfügige Verlängerung der Fahrzeit durch zusätzlichen Halt → vsl. keine Auswirkung auf den Fahrzeugeinsatz

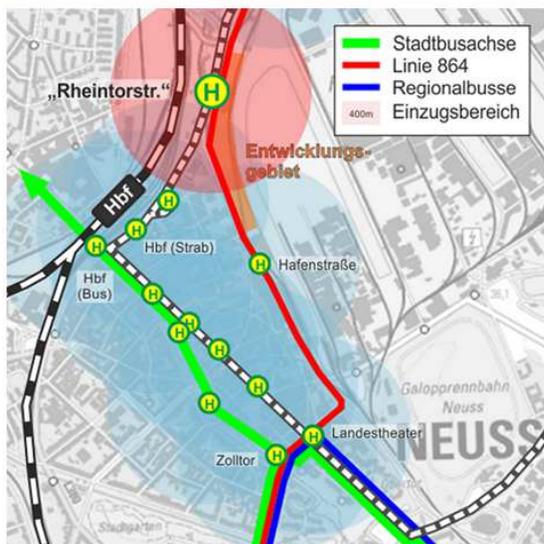
Bauliche Auswirkungen

- Neuer Hochbahnsteig
- Umbau des Kreuzungsbereiches Düsseldorfer Str./Rheintorstr. erforderlich

Mitte/Hafen - Mögliche Maßnahmen (M7)

19

Zusätzliche Haltestelle auf U75 in Höhe Rheintorstraße



Vorteile für Fahrgäste	Nachteile für Fahrgäste	Kosten	
		Bau	Betrieb
++	o	---	o

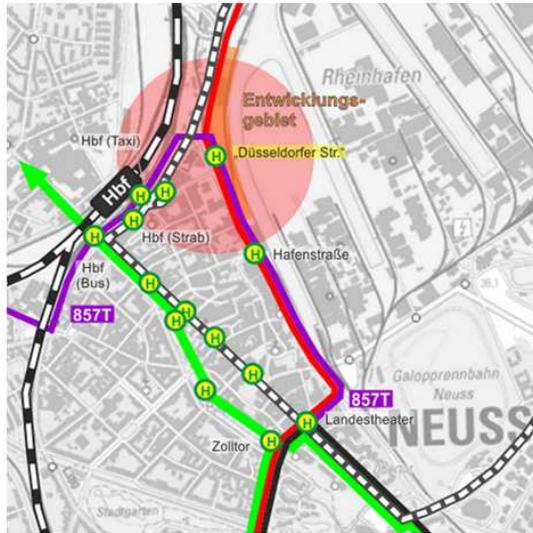
- Aus verkehrsfachlicher Sicht sinnvoll. Maßnahme sollte im Rahmen des Umbaus Theodor-Heuss-Platz berücksichtigt werden.
- Bau einer entsprechenden Haltestelleninfrastruktur als Infrastrukturmaßnahme

2.6.8 Maßnahmen M8 - Bessere Bedienung Hafenbecken I über Düsseldorfer Straße – Rheintorstraße – Batteriestraße im ÖPNV

Mitte/Hafen - Mögliche Maßnahmen (M8)

20

Bessere Bedienung Hafenbecken I über Düsseldorfer Straße – Rheintorstraße – Batteriestraße im ÖPNV



Mögliche Maßnahmen

857T:

- Verlängerung Linie 857T ab Hauptbahnhof über Batteriestraße zum Landestheater
- Ergänzung fehlender Fahrten zu einem 60'-Takt (Mo-Fr und Sa)
- Ausweitung der Betriebszeit (Mo-Fr abends sowie Sa nachmittags und abends)
- Betrieb am Sonntag einrichten (60'-Takt)
- Neue Haltestelle in Höhe RheinLand Versicherung

Verkehrliche Auswirkungen

- Verbesserung der Anbindung des Entwicklungsbereiches Hafenbecken I an den Hbf
- 60'-Takt unattraktiv
- Relativ unattraktiv durch Notwendigkeit der Fahrtenaktivierung
- Verbesserung der Erschließung des Entwicklungsgebietes durch neue Haltestelle

Betriebliche Auswirkungen

- Zusätzliche Betriebsleistung (Volumen ist abhängig vom Aktivierungsgrad)

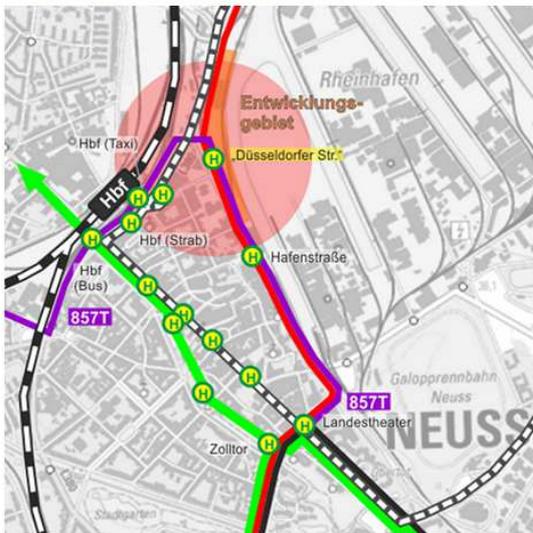
Bauliche Auswirkungen

- neue Haltestelle „Düsseldorfer Straße“
- Problem: Haltestelle im Bereich Hbf. in Fahrtrichtung Düsseldorf muss eingerichtet werden

Mitte/Hafen - Mögliche Maßnahmen (M8)

21

Bessere Bedienung Hafenbecken I über Düsseldorfer Straße – Rheintorstraße – Batteriestraße im ÖPNV



Vorteile für Fahrgäste	Nachteile für Fahrgäste	Kosten	
		Bau	Betrieb
o	o	-	-

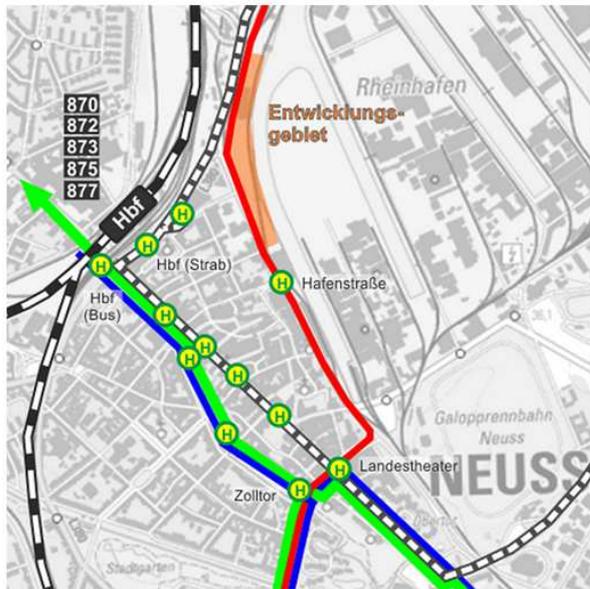
- Aus verkehrsfachlicher Sicht ist diese Variante nicht zu empfehlen, da Erschließungswirkung / Kapazität eines TaxiBus sehr begrenzt ist.
- Maßnahme nur zu empfehlen, wenn Fahrgastpotential die Erhöhung des Betriebsaufwandes rechtfertigt

2.6.9 Maßnahmen M9 - Verlängerung der am Landestheater endenden Regionalbuslinien zum Hauptbahnhof

Mitte/Hafen - Mögliche Maßnahmen (M9)

22

Verlängerung der am Landestheater endenden Regionalbuslinien zum Hauptbahnhof



Mögliche Maßnahmen

870, 872, 873, 875, 877:

- Verlängerung einer oder mehrerer z.Zt. am Landestheater endenden Regionalbuslinien über Promenadenstr. und Hamtorwall

Verkehrliche Auswirkungen

- Verbesserung der Erreichbarkeit der Innenstadt Neuss und des Hauptbahnhofs aus der Region

Betriebliche Auswirkungen

- 1,2 km längerer Fahrweg / ca. 6 Minuten längere Fahrzeit
- 5 zusätzliche Fahrten/h über zentrale Busachse
- Zusätzlich Zeit und Weg zu einer Wendemöglichkeit
- Fehlende Wende- und Abstellfläche am Hauptbahnhof

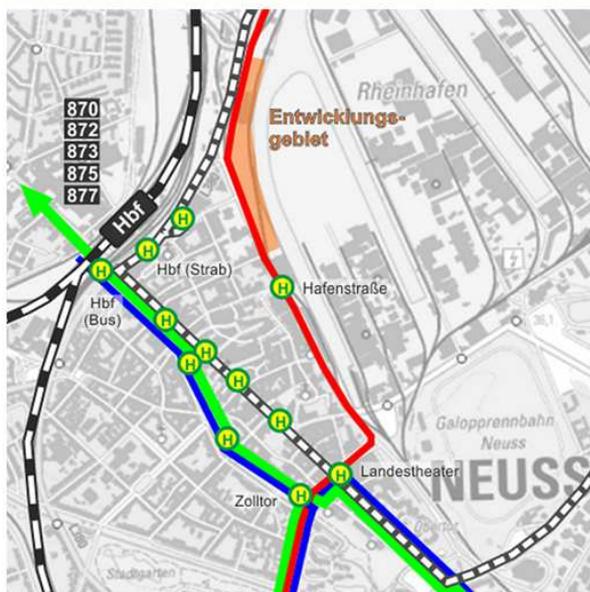
Bauliche Auswirkungen

- Bau von Wende- und Abstellflächen hinter dem Hbf (Bereich Zufuhrstr.)

Mitte/Hafen - Mögliche Maßnahmen (M9)

23

Verlängerung der am Landestheater endenden Regionalbuslinien zum Hauptbahnhof



Vorteile für Fahrgäste	Nachteile für Fahrgäste	Kosten	
		Bau	Betrieb
++	o	--	--

→ Aus verkehrsfachlicher Sicht wird der Variante M10 (Regionalbuslinien über Batteriestraße) der Vorzug gegeben.

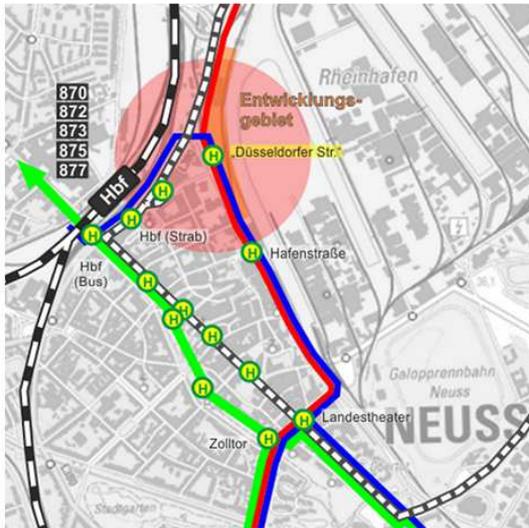
→ Bau einer entsprechenden Haltestelleninfrastruktur als Infrastrukturmaßnahme

2.6.10 Maßnahmen M10 - Bessere Bedienung Hafenbecken I über Düsseldorfer Straße – Rheintorstraße – Batteriestraße im ÖPNV

Mitte/Hafen - Mögliche Maßnahmen (M10)

24

Bessere Bedienung Hafenbecken I über Düsseldorfer Straße – Rheintorstraße – Batteriestraße im ÖPNV



Mögliche Maßnahmen

870, 872, 873, 875, 877:

- Verlängerung einer oder mehrerer z.Zt. am Landestheater endenden Regionalbuslinien über Batteriestraße und Rheintorstraße zum Hauptbahnhof

Verkehrliche Auswirkungen

- Verbesserung der Anbindung des Entwicklungsbereiches Hafenbecken I, der Rheintorstr. und Batteriestr. an den Hauptbahnhof und die Region, Verbesserung der Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs aus der Region
- Durch Taktüberlagerung der einzelnen Linien entsteht ein attraktiver Takt, Verbesserung der Erschließung durch neue Haltestelle in Höhe RheinLand Versicherung
- Umfahrung des Hauptbahnhofs bis zu den Hst-Masten auf der Further Straße

Betriebliche Auswirkungen

- 2 km längerer Fahrweg / ca. 7 Minuten längere Fahrzeit
- Zusätzlich Zeit und Weg zu einer Wendemöglichkeit
- Im Berufsverkehr verspätungsanfällig
- Fehlende Wende- und Abstellfläche am Hauptbahnhof

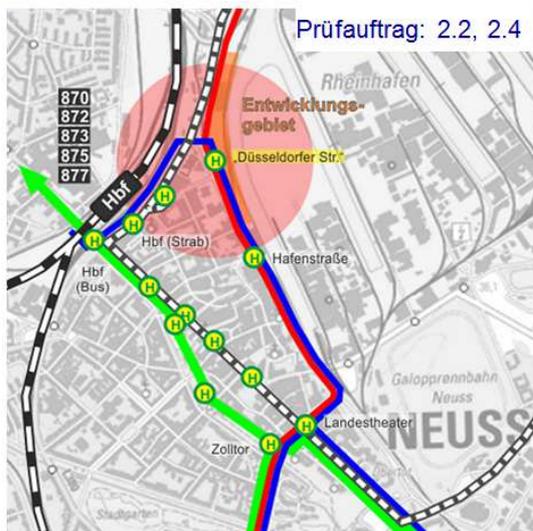
Bauliche Auswirkungen

- neue Haltestelle „Düsseldorfer Straße“
- Bau von Wende- und Abstellflächen hinter dem Hbf (Zufuhrstr.)

Mitte/Hafen - Mögliche Maßnahmen (M10)

25

Bessere Bedienung Hafenbecken I über Düsseldorfer Straße – Rheintorstraße – Batteriestraße im ÖPNV



Vorteile für Fahrgäste	Nachteile für Fahrgäste	Kosten	
		Bau	Betrieb
++	o	--	--

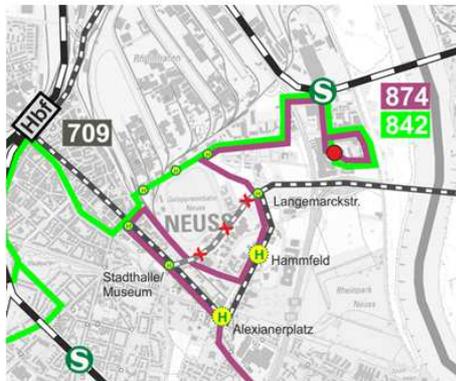
- Aus verkehrsfachlicher Sicht wird Führung der Regionalbusse über Batteriestr. zum Hauptbahnhof empfohlen, da das Entwicklungsgebiet Hafenbecken I, Rheintorstr. und Batteriestr. deutlich besser erschlossen wird.
- Im Rahmen des Umbaus Theodor-Heuss-Platz sollten Bushaltestellen eingerichtet werden.

2.6.11 Maßnahmen M11 - Geänderte Linienführung 709 über Augustinusstr. und Hammfelddamm

Hammfeld - Mögliche Maßnahmen (M11)

27

Geänderte Linienführung 709 über Augustinusstr. und Hammfelddamm



Prüfauftrag: 2.3a, 2.3b

Mögliche Maßnahmen

Die Straßenbahnlinien 709 verkehrt zwischen den Haltestellen „Stadthalle/Museum“ und „Langemarckstraße“ nicht mehr über die Stresemannstraße sondern über die Augustinusstraße und den Hammfelddamm.

Zwei neue Haltestellen: auf dem Hammfelddamm im Zentrum des geplanten Mischgebietes Hammfeld I und am Alexianerplatz.

Verkehrliche Auswirkungen

- Direkte Erschließung des Wohn- und Gewerbegebietes Hammfeld I im 10'-Takt statt 60'-Takt
- Verbesserte Anbindung an die nördliche Innenstadt, Neuss Hbf. und Düsseldorf
- Anbindung des Bereichs um den Alexianerplatz (inkl. der Neubaugebiete Alexianergelände (+500 WE) und Leuchtenberg (+150 WE)) an die Straßenbahn → direkte Verbindung nach Düsseldorf
- Verlängerung der Fahrzeit zwischen „Stadthalle/ Museum“ und „Langemarckstraße“ um ca. 3 Minuten

Betriebliche Auswirkungen

- voraussichtlich zusätzlicher Fahrzeugeinsatz notwendig

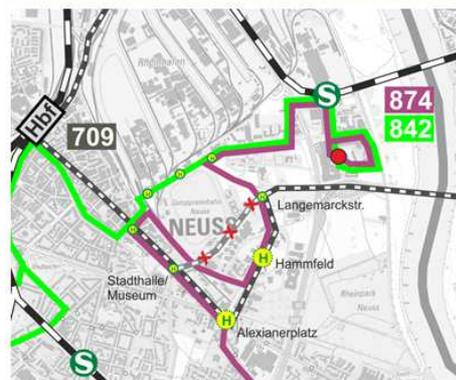
Bauliche Auswirkungen

- Bau einer Straßenbahntrasse auf der Augustinusstraße und dem Hammfelddamm
- Bau von zwei neuen Straßenbahn-Haltestellen „Alexianerplatz“ und „Hammfeld“

Hammfeld - Mögliche Maßnahmen (M11)

28

Geänderte Linienführung 709 über Augustinusstr. und Hammfelddamm



Vorteile für Fahrgäste	Nachteile für Fahrgäste	Kosten	
		Bau	Betrieb
+++	-	+++	+++

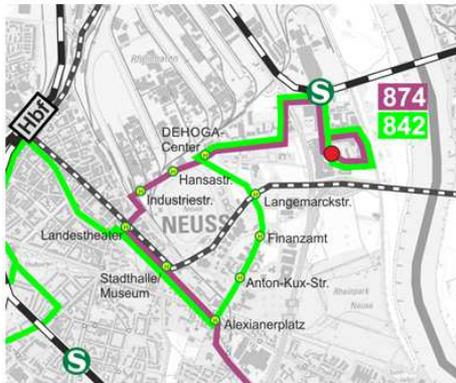
→ Aus verkehrsfachlicher Sicht langfristig zu empfehlen, sofern Standardisierte Bewertung positiv ausfällt.

2.6.12 Maßnahmen M12 - Tausch der Linienwege der Linie 842 und 874

Hammfeld - Mögliche Maßnahmen (M12)

29

Tausch der Linienwege der Linie 842 und 874



Mögliche Maßnahmen

842: geänderte Linienführung: ab der Haltestelle „Landestheater“ über „Stadthalle/Museum“, „Alexianerplatz“, „Anton-Kux-Str.“, „Finanzamt“, „Langemarckstr.“ bis zur Haltestelle „DEHOGA Center“. Die Haltestellen „Industriestr.“ und „Hansastr.“ auf der Hammer Landstr. werden nicht mehr bedient.

874: geänderte Linienführung: die Linie übernimmt die Bedienung der Haltestellen „Industriestr.“ und „Hansastr.“ auf der Hammer Landstr.

Verkehrliche Auswirkungen

- Verbesserte Bedienung des Wohn- und Gewerbegebietes Hammfeld I im 30'- statt 60'-Takt (HVZ und NVZ),
- Anbindung von Hammfeld I an die S-Bahn in Richtung Düsseldorf
- Verbesserte Anbindung von Hammfeld I an die nördliche Innenstadt und Neuss Hbf.
- Schlechtere Bedienung (60'- statt 30'-Takt) der westlichen Hammer Landstr. (29 Ein- und Aussteiger an den Haltestellen „Industriestr.“ und „Hansastr.“ Mo-Fr), Direktverbindung nach Neuss Hbf. entfällt
- Direktverbindung Dormagen, Rosellerheide und Norf an Hammfeld I entfällt
- 842: Verlängerung der Fahrzeit zwischen „Landestheater“ und „DEHOGA Center“ um ca. 7 Minuten

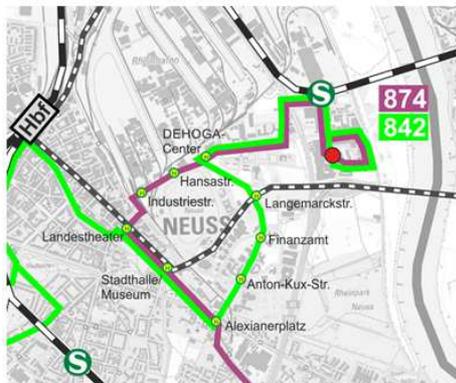
Betriebliche Auswirkungen

- Etwa 7 Minuten Fahrzeitmehrbedarf bei Linie 842 durch Führung über Hammfeld I → zusätzlicher Fahrzeugeinsatz notwendig

Hammfeld - Mögliche Maßnahmen (M12)

30

Tausch der Linienwege der Linie 842 und 874



Vorteile für Fahrgäste	Nachteile für Fahrgäste	Kosten	
		Bau	Betrieb
++	-	o	--

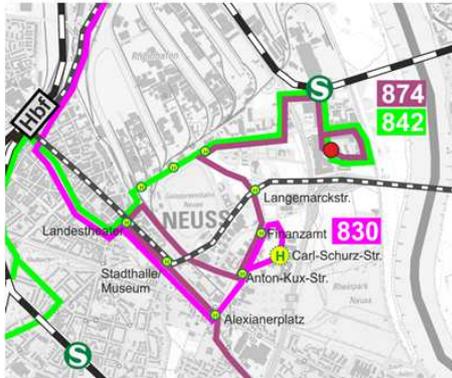
- Aus verkehrsfachlicher Sicht ist Variante M13 zu bevorzugen.
- Maßnahme nur zu empfehlen, wenn Fahrgastpotential die Erhöhung des Betriebsaufwandes rechtfertigt

2.6.13 Maßnahmen M13 - Verlängerung der Linie 830 bis Hammfeld I

Hammfeld - Mögliche Maßnahmen (M13)

31

Verlängerung der Linie 830 bis Hammfeld I



Mögliche Maßnahmen

Verlängerung der Linien 830 ab der Haltestelle „Stadthalle/Museum“ über „Alexianerplatz“, „Anton-Kux-Str.“, „Finanzamt“ bis zu einer neuen Haltestelle auf der Carl-Schurz-Str.

Verkehrliche Auswirkungen

- Verbesserte Bedienung des Wohn- und Gewerbegebietes Hammfeld I im 20'- statt 60'-Takt (HVZ und NVZ)
- Verbesserte Anbindung von Hammfeld I an die nördliche Innenstadt und Neuss Hbf.

Betriebliche Auswirkungen

- Verlängerung der Fahrzeit um ca. 5 Minuten → zusätzlicher Fahrzeugeinsatz notwendig

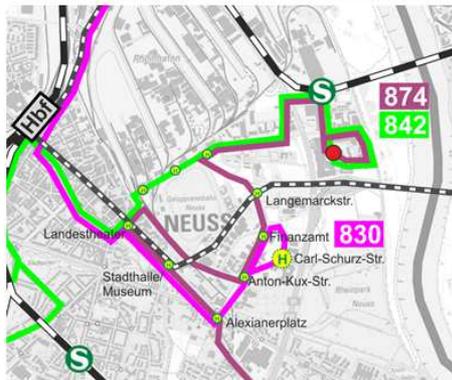
Bauliche Auswirkungen

- Einrichten einer neuen Haltestelle auf der Carl-Schurz-Str.

Hammfeld - Mögliche Maßnahmen (M13)

32

Verlängerung der Linie 830 bis Hammfeld I



Vorteile für Fahrgäste	Nachteile für Fahrgäste	Kosten	
		Bau	Betrieb
++	o	-	--

→ Aus verkehrsfachlicher Sicht wird die Verlängerung der Linie 830 bis Hammfeld I empfohlen, da ohne negative Auswirkungen für vorhandene Fahrgäste.

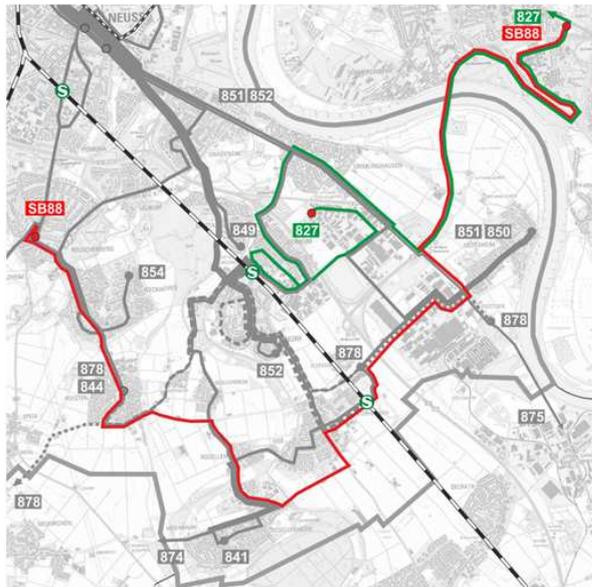
→ Bau einer entsprechenden Haltestelleninfrastruktur als Infrastrukturmaßnahme

2.6.14 Maßnahmen M14 - Neue Schnellbuslinie SB88 mit angepasster Linienführung (über Allerheiligen nach Reuschenberg)

Neusser Süden - Mögliche Maßnahmen (M14)

39

Neue Schnellbuslinie SB88 mit angepasster Linienführung (über Allerheiligen nach Reuschenberg)



Mögliche Maßnahmen

SB88:

- Neue Linie aus dem Neusser Süden über Allerheiligen S zur Universität Düsseldorf
- Abweichend zum Prüfauftrag wird eine Führung über Allerheiligen vorgeschlagen, da die Relation Norf, Derikum bereits durch die Linie 827 abgedeckt wird
- Montag bis Freitag (60'-Takt)

Verkehrliche Auswirkungen

- Verbesserung der Erreichbarkeit der Universität Düsseldorf aus dem Neusser Süden durch eine zweite umstiegsfreie Verbindung
- Die Verlängerung ab Rosellerheide nach Reuschenberg **könnte** neue Fahrgastpotenziale erschließen

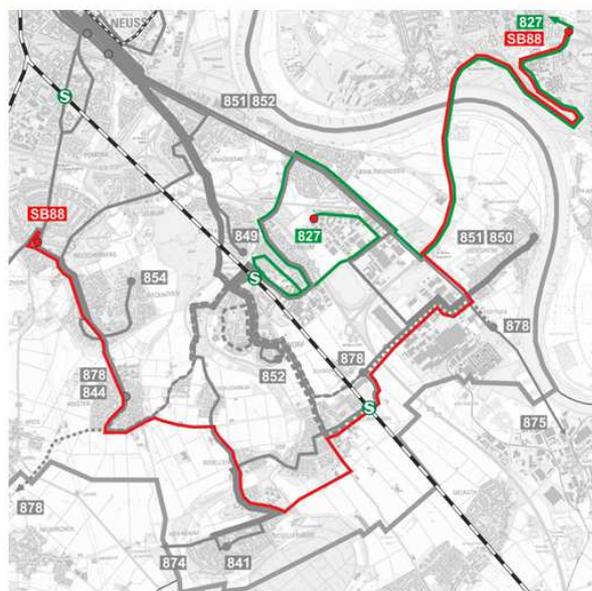
Betriebliche Auswirkungen

- 2 Fahrzeuge notwendig (60'-Takt)
- eine Führung über Allerheiligen anstelle von Norf ist fahrzeitneutral
- ca. 18 Minuten Fahrzeitverlängerung durch Weiterführung nach Reuschenberg → bei einem 60'-Takt vsl. fahrzeugneutral, da ausreichend Wendezeit in Fahrplanung vorhanden

Neusser Süden - Mögliche Maßnahmen (M14)

40

Neue Schnellbuslinie SB88 mit angepasster Linienführung (über Allerheiligen nach Reuschenberg)



Vorteile für Fahrgäste	Nachteile für Fahrgäste	Kosten	
		Bau	Betrieb
++	o	-	+++

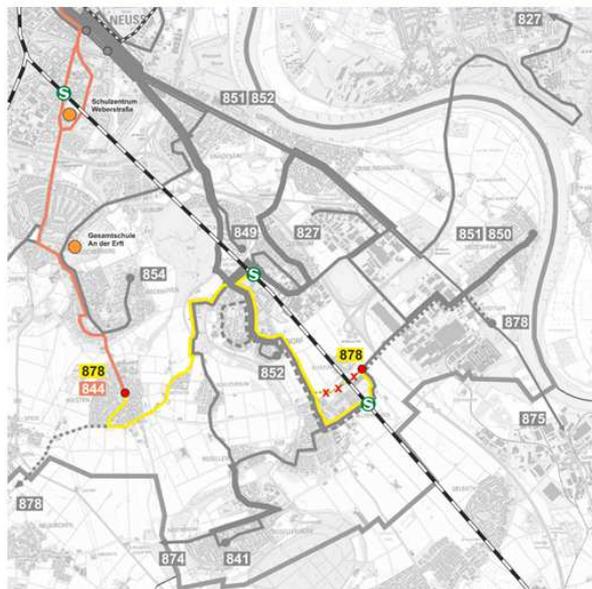
- Da der verkehrliche Nutzen kaum zuverlässig abzuschätzen ist, wird empfohlen, über einen zeitlich befristeten Probetrieb nachzudenken.
- Maßnahme nur zu empfehlen, wenn Fahrgastpotential die Erhöhung des Betriebsaufwandes rechtfertigt

2.6.15 Maßnahmen M15 - Optimierung Linie 878 auf Belange des Schülerverkehrs in Richtung „Gesamtschule An der Erft“ und „Schulzentrum Weberstraße“

Neusser Süden - Mögliche Maßnahmen (M15)

41

Optimierung Linie 878 auf Belange des Schülerverkehrs in Richtung „Gesamtschule An der Erft“ und „Schulzentrum Weberstraße“



Mögliche Maßnahmen

878:

- Geänderte Linienführung über Allerheiligen und Allerheiligen S
- Optimierung der Linie auf Belange des Schülerverkehrs (z.B. Anpassung der Fahrplanlage, zusätzliche Fahrten)
- Anschlusssicherung in Hoisten Schleife an Linie 844

844:

- Eine Verlängerung der Linie 844 nach Elvekum ist aus verkehrlicher und wirtschaftlicher Sicht (geringes zusätzliches Fahrgastpotenzial, deutliche Erhöhung der Betriebsleistung) zur Zeit nicht vertretbar

Verkehrliche Auswirkungen

- Verbesserung der Erreichbarkeit der Gesamtschule An der Erft und Schulzentrum Weberstraße (zusätzlich auch durch Linie SB88)
- Durch Umstiegszwang nicht optimal, aber freie Schulwahl führt vielfach zu längeren Wegen und längeren Reisezeiten
- Schulzentrum Weberstraße auch über Fußweg (<500m) vom Bahnhof NE-Süd erreichbar

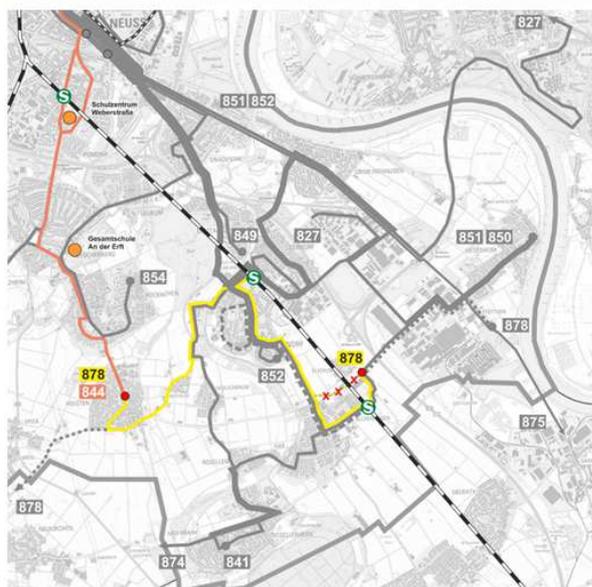
Betriebliche Auswirkungen

- ca. 5 Minuten Fahrzeitverlängerung durch Führung über Allerheiligen S → kein Fahrzeugmehrbedarf

Neusser Süden - Mögliche Maßnahmen (M15)

42

Optimierung Linie 878 auf Belange des Schülerverkehrs in Richtung „Gesamtschule An der Erft“ und „Schulzentrum Weberstraße“



Vorteile für Fahrgäste	Nachteile für Fahrgäste	Kosten	
		Bau	Betrieb
+	o	o	-

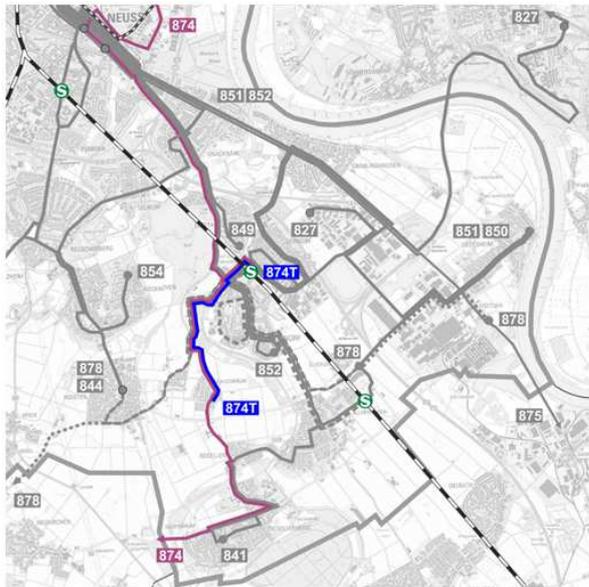
- Aus verkehrsfachlicher Sicht ist Anpassung der Linie 878 zu empfehlen.
- Aus verkehrsfachlicher Sicht ist Verlängerung der Linie 844 nicht zu empfehlen.
- Maßnahme nur zu empfehlen, wenn Fahrgastpotential die Erhöhung des Betriebsaufwandes rechtfertigt

2.6.16 Maßnahmen M16 - Verbesserung der Anbindung von Schlicherum

Neusser Süden - Mögliche Maßnahmen (M16)

43

Verbesserung der Anbindung von Schlicherum



Mögliche Maßnahmen

874:

- Schließung der Taktlücke um 12.00 Uhr in Fahrrichtung Neuss (MF)
- Taxibuseinsatz zur Verlängerung der Betriebszeit und zur Taktverdichtung am Wochenende auf ausgewählten Linienabschnitt (z.B. Norf S – Schlicherum)

844:

- Eine Verlängerung der Linie 844 nach Schlicherum ist aus verkehrlicher und wirtschaftlicher Sicht (geringes Fahrgastpotential, deutliche Erhöhung der Betriebsleistung) zur Zeit nicht vertretbar

Verkehrliche Auswirkungen

- Verbesserung der Erreichbarkeit des Stadtteils Schlicherum

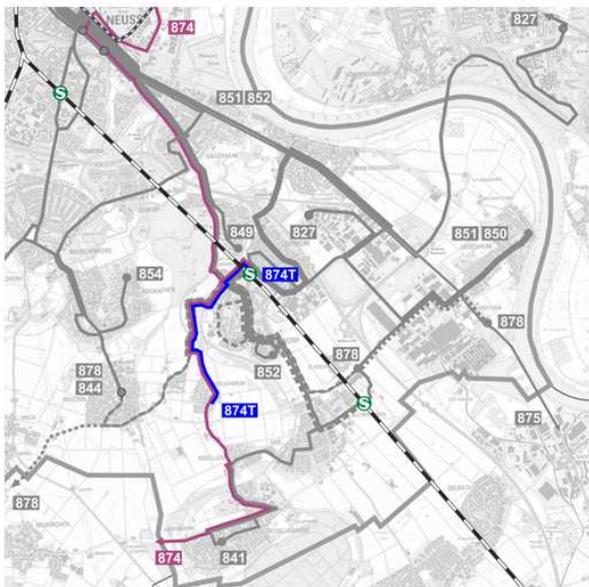
Betriebliche Auswirkungen

- Zusätzliche Fahrt im Regelverkehr
- Zusätzliche Fahrten durch TaxiBus

Neusser Süden - Mögliche Maßnahmen (M16)

44

Verbesserung der Anbindung von Schlicherum



Vorteile für Fahrgäste	Nachteile für Fahrgäste	Kosten	
		Bau	Betrieb
+	o	o	-

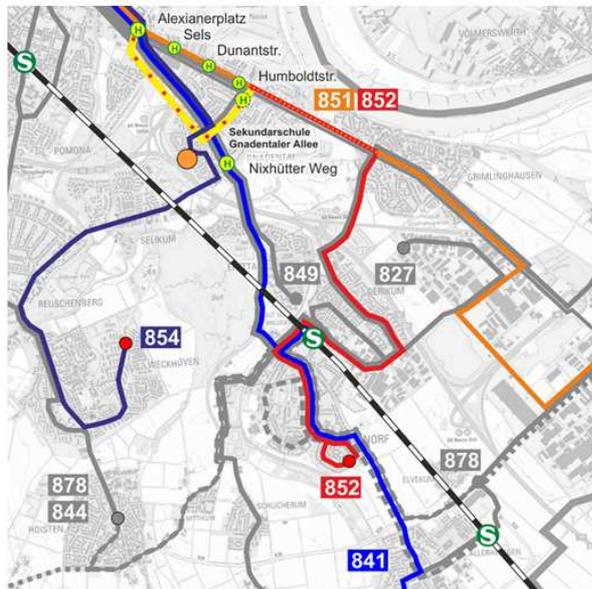
- Aus verkehrsfachlicher Sicht zu empfehlen.
- Eine Verlängerung der Linie 844 nur zu empfehlen, wenn Fahrgastpotential die Erhöhung des Betriebsaufwandes rechtfertigt

2.6.17 Maßnahmen M17 - Anpassung der Linienführung der Linie 852 zwecks Verbesserung der Erreichbarkeit der Sekundarschule Gnadentaler Allee

Neusser Süden - Mögliche Maßnahmen (M17)

45

Anpassung der Linienführung der Linie 852 zwecks Verbesserung der Erreichbarkeit der Sekundarschule Gnadentaler Allee



Mögliche Maßnahmen

852:

- Führung der Linie 852 über Grünener Weg und Berghäuschenweg

Verkehrliche Auswirkungen

- Direktverbindung für Schüler aus Derikum-Ost und Grimmlinghausen an die Sekundarschule
- Reduzierung des 15'-Taktes auf 30'-Takt an den Haltestellen Humboldtstr., Dunantstr., Sels (Taktüberlagerung mit Linie 851) bei Führung der Linie 852 über Grünener Weg und Berghäuschenweg
- Längere Fahrzeit für die überwiegende Anzahl der Fahrgäste
- Schule ist von Nixhütter Weg fußläufig erreichbar (350m)
- Durch Umstiegszwang für Schüler aus Derikum und Gnadental nicht optimal, aber freie Schulwahl führt vielfach zu längeren Wegen und längeren Reisezeiten

Betriebliche Auswirkungen

- ca. 2-3 Minuten Fahrzeitverlängerung durch Führung über Grünener Weg – Berghäuschenweg → kein Fahrzeugmehrbedarf

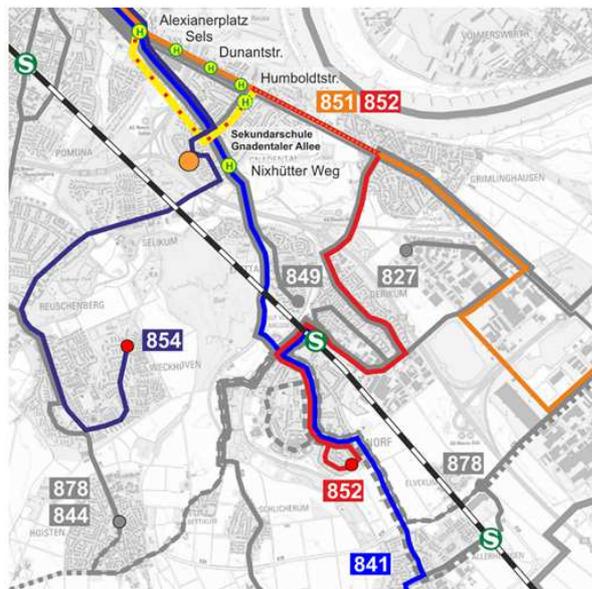
Bauliche Auswirkungen

- neue Haltestelle Humboldtstraße auf Grünener Weg

Neusser Süden - Mögliche Maßnahmen (M17)

46

Anpassung der Linienführung der Linie 852 zwecks Verbesserung der Erreichbarkeit der Sekundarschule Gnadentaler Allee



Vorteile für Fahrgäste	Nachteile für Fahrgäste	Kosten	
		Bau	Betrieb
+	---	-	-

- Aus verkehrsfachlicher Sicht nicht zu empfehlen, da die überwiegende Anzahl der Fahrgäste negativ betroffen ist.
- Maßnahme nur zu empfehlen, wenn Fahrgastpotential die Erhöhung des Betriebsaufwandes rechtfertigt
- Bau einer entsprechenden Haltestelleninfrastruktur als Infrastrukturmaßnahme

2.7 Kostenänderungen

Die Finanzierung der Aufwendungen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags ist, unter Berücksichtigung der entsprechenden Erlöse, begrenzt auf Ausgleichsleistungen, die eine Kostenentwicklung berücksichtigt, die wirtschaftlich vergleichbar ist mit der Kostenentwicklung des (privaten) ÖPNV-Sektors. Es ist auf eine sparsame Verwendung der Finanzierungsmittel zu achten. Die VRR-Regularien im Zusammenhang mit einem zu vereinbarenden Anreizsystem zur Wirtschaftlichkeit sind anzuwenden.

Ist eine Aufrechterhaltung des in dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag festgelegten Leistungsangebots durch Veränderungen der Aufwendungen bzw. Erlöse wirtschaftlich in Frage gestellt bzw. nicht mehr möglich, so sind mit dem Aufgabenträger Modelle zur Leistungsabbestellung bzw. zur Restrukturierung im Rahmen der Leistungsänderungsklausel abzustimmen.

Anlage 1: Anforderungen Infrastrukturvorhaltung

In Anlage 1 werden weitergehende Anforderungen an die Infrastrukturvorhaltung festgelegt mit den folgenden Inhalten:

1. Infrastrukturmaßnahmen für den Bus- und Schienenverkehr
2. Infrastrukturmaßnahmen anlässlich des barrierefreien Haltestellenumbaus
3. Infrastrukturmaßnahmen anlässlich der Maßnahmen zur Elektrifizierung

Unter Bezugnahme auf die in der Leistungsbeschreibung beschriebene Verpflichtung zur Vorhaltung und Betrieb der für die Erbringung der Verkehrsleistungen notwendigen Infrastrukturanlagen bis 2029 werden nachfolgend die zu erbringenden Leistungen aufgeführt:

1. Infrastrukturmaßnahmen für den Bus- und Schienenverkehr

Der Betreiber hat die ortsfesten Anlagen für den Bus- und Straßenbahnverkehr (Fahrweganlagen, Betriebshofanlagen und Werkstattgebäuden sowie damit verbundene Sicherheits- und Navigationssysteme) und die Schieneninfrastruktur für den Betrieb einer Straßenbahnlinie auf dem Neusser Stadtgebiet vorzuhalten, zu warten und instand zu halten. Dies beinhaltet auch die Infrastruktur für die Haltestellen auf dem Neusser Stadtgebiet exklusive der Stadtbahnhaltestellen der Rheinbahnlinie U75.

Der Betreiber hat zu gewährleisten, dass der Betrieb des Unternehmens sowie die Ausrüstung und Beschaffenheit der Anlagen den besonderen Anforderungen genügen muss, die sich aus dem Vertrauen in eine sichere und ordnungsgemäße Beförderung ergeben. Der Betreiber hat die gesetzlichen Vorgaben, insbesondere Regelungen aus dem

- Personenbeförderungsgesetz (PBefG),
- der Verordnung über den Betrieb von Kraftfahrunternehmen im Personenverkehr (BOKraft),
- und der Verordnung über den Bau und Betrieb der Straßenbahnen (BOStrab)

einzuhalten.

Für die Änderung von Anlagen, wie z.B. Rückbau, Stilllegung sind die vorgesehenen Verwaltungsverfahren einzuhalten.

Änderungen, die Auswirkungen auf die betraute Qualität oder die Erfüllung von Vorgaben aus Nahverkehrsplänen des Rhein-Kreis Neuss, der Stadt Düsseldorf und

Vorgabe dieser Leitungsbeschreibung haben, bedürfen grundsätzlich der Zustimmung des jeweiligen Aufgabenträgers.

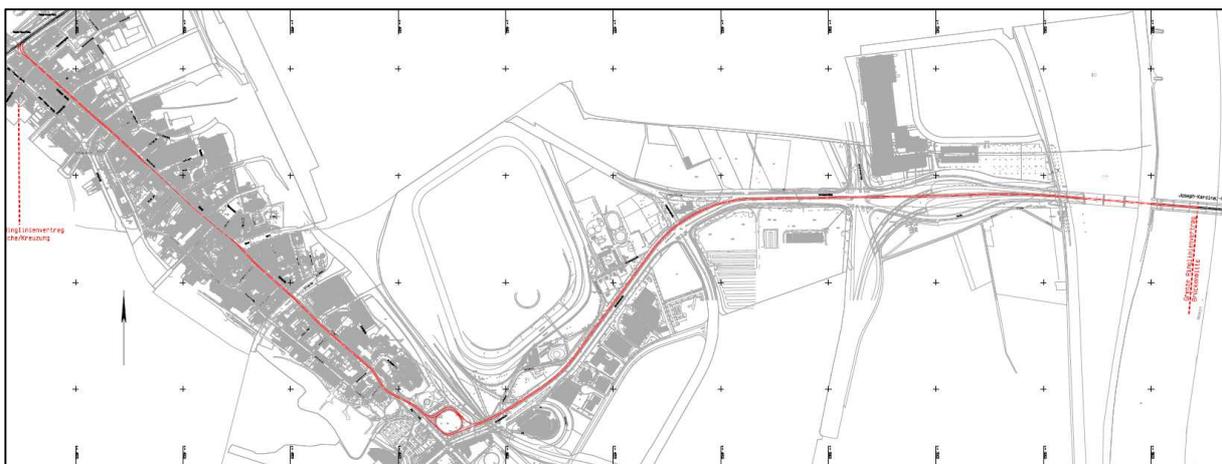
Der Betreiber hat dafür Sorge zu tragen, dass sich die Betriebsanlagen stets in ordnungsgemäßem Zustand befinden. Bei den hierzu notwendigen Maßnahmen (Instandhaltungen, Erneuerungen, regelmäßige Reinigung etc.) ist das einschlägige Regelwerk einzuhalten. Es sind Sicherungsmaßnahmen für Personen, die angrenzende öffentliche Wege oder Einrichtungen benutzen, gegen Gefahren, die von den zuvor genannten Betriebsanlagen ausgehen, zu ergreifen (Verkehrssicherungspflicht). Die Verkehrssicherungspflicht ist auch für die Ausstattung der Haltestellen, wie z.B. Wartehallen, Haltestellenmaste, DFI-Anlagen usw. zu gewährleisten.

Dem Betreiber obliegen insbesondere der Reinigungs- sowie der Winterdienst (inkl. der Pflege des Grün-/Baumbestands und die Unkrautbeseitigung an den Betriebsanlagen).

Bedingt durch die genehmigten Fahrpläne hat der Betreiber die sich daraus ergebenden vorgesehenen Haltestellen vorzuhalten. Die ggf. darüber hinausgehenden Vorgaben der Nahverkehrspläne des Rhein-Kreis Neuss, der Stadt Düsseldorf und Vorgaben dieser Leitungsbeschreibung sind einzuhalten.

Der Betreiber hat für die in der Leistungsbeschreibung dargestellten Linien die nachfolgend dokumentierten Haltestellenanlagen und Sicherheits- und Navigationssysteme sowie einen nachfolgend näher beschriebenen Betriebshof mit Werkstattgebäude in zentraler Lage in Neuss, welcher die Möglichkeit einer zusätzlichen Mindestreserve von 10% sicherstellt, vorzuhalten.

1.1 Straßenbahninfrastruktur / Haltestellen Straßenbahnlinie 709



➔ Anlage „Anlage 9a_Plan Straßenbahnlinie 705 (RBG L7401.10)“

Zu der zu unterhaltenden Straßenbahninfrastruktur zählen u.a. folgende Anlagenteile:

- Gleis- und Weichenanlagen im Bereich Josef-Kardinal-Frings-Brücke – Neuss Hauptbahnhof incl. Kehrgleisanlage Gielenstraße/Theodor-Heuss-Platz
 - Gleisanlage Josef-Kardinal-Frings-Brücke
 - Gleisanlage Krefelder Straße - Hessenstraße
 - Gleisanlage Oberstraße/Hessenstraße
 - Gleisanlage/Weichen Obertor
 - Weichen- und Gleisanlage Josef-Kardinal-Frings-Brücke
 - Kurvengleis Oberstraße/Windmühlenweg
 - Kehrgleisanlage U75 Hauptbahnhof Neuss
 - Weiche Markt
 - Weiche Niederstraße
 - Gleisanlage-/Weichenanlage Willi- Brandt-Ring – Stresemannallee
- Oberleitungen im Bereich Josef-Kardinal-Frings-Brücke – Neuss Hauptbahnhof
 - Fahrleitung Krefelder Straße – Hessenstraße
 - Fahrleitung Hessenstraße – Stadthalle Neuss
 - Fahrleitung Stresemannallee
 - Fahrleitung Josef-Kardinal-Frings-Brücke
- Signaltechnik Bereich Josef-Kardinal-Frings-Brücke – Neuss Hauptbahnhof
 - Signalanlage Stadthalle
 - Signalanlage Krefelder Straße – Hessenstraße
 - Signalanlage Josef-Kardinal-Frings-Brücke
- Sonderbauwerke
 - Josef-Kardinal-Frings-Brücke Schlingerverband
 - Wendeschleife Neuss Stadthalle
 - Josef-Kardinal-Frings-Brücke
 - Theodor-Heuss-Platz
 - Wendeschleife Neuss Stadthalle
 - Stresemannallee / Am Pfauenhof
 - Stresemannallee
- Haltestellen im Bereich Josef-Kardinal-Frings-Brücke – Neuss Hauptbahnhof
 - Niedertor

- Glockhammer
- Neuss Markt
- Landestheater
- Neuss, Stadthalle/Museum
- Langemarckstraße
- NE-RheinparkCenter Süd

Hinweis: Die Straßenbahnhaltestellen Theodor-Heuss-Platz/Neuss Hauptbahnhof am Neusser Hauptbahnhof sind nicht Bestandteil dieser Leistungsbeschreibung.

Je nach Funktion, Frequentierung und Platz werden verschiedene Anforderungen an die Ausstattungselemente der Straßenbahnhaltestellen gestellt. Zu den Mindestanforderungen jeder Haltestelle zählen:

- Barrierefreier Ausbau
- Haltestellenmast oder -stele mit Beschilderung (Name, Liniennummer, Verbund, Verkehrsunternehmen)
- Fahrplaninformationen,
- Tarifinformationen und telefonische Ansprechpartner.
- Dynamische Fahrgastanzeigen (DFI) an den Haltestellen
 - Niedertor (beide Fahrtrichtungen)
 - Glockhammer (beide Fahrtrichtungen)
 - Neuss Markt (beide Fahrtrichtungen)
 - Landestheater (beide Fahrtrichtungen)
 - Neuss, Stadthalle/Museum (beide Fahrtrichtungen)
- Wind- und Wetterschutzeinrichtungen (= Wartehallen)
 - Landestheater (beide Fahrtrichtungen)
 - Neuss, Stadthalle/Museum (beide Fahrtrichtungen)
 - Langemarckstraße (beide Fahrtrichtungen)
 - NE-RheinparkCenter Süd (beide Fahrtrichtungen)
- Sitzgelegenheiten und
- Abfallbehälter

Im Kontext des barrierefreien Ausbaus dieser Haltepunkte ist eine Nachrüstung u.a. mit DFI, Wind- und Wetterschutzeinrichtungen vorzunehmen.

1.2 Haltestellenausstattung Bushaltestelle

In die Zuständigkeit des Betreibers fällt die Vorhaltung und Unterhaltung der Ausstattung der durch ihn anzufahrenden Bushaltestellen.

Eine Übersicht liefert der aktuelle Linienplan gem.

<http://www.vrr.de/imperia/md/content/fahrten/stadtlinienplaene/neuss.pdf>

Je nach Funktion, Frequentierung und Platz werden verschiedene Anforderungen an die Ausstattungselemente der Haltestellen gestellt. Zu den Mindestanforderungen jeder Haltestelle zählen (zusätzliche Ausstattung gem. folgender Aufstellung)

- Haltestellenmast oder -stele mit Beschilderung (Name, Liniennummer, Verbund, Verkehrsunternehmen),
- Fahrplaninformationen,
- Tarifinformationen,
- Abfallbehälter und
- telefonische Ansprechpartner.

An verkehrstechnisch wichtigen Haltepunkten sind insgesamt 73 DFI-Anlagen zu betreiben. Die Anlagen dienen dazu, den Fahrgästen die nächsten Verbindungsmöglichkeiten in der Ist-Auskunft aufzuzeigen. Fremdlinien anderer Verkehrsunternehmer sind zwingend in der Ist-Auskunft anzuzeigen.

An stark frequentierten Haltestellen sind 16 Dynamische Fahrgastanzeigen (DFI) an Verkehrsknotenpunkten in der Innenstadt Neuss installiert:

- | | |
|----------------------|---|
| ▪ Hauptbahnhof Neuss | (Bussteige 1,2,3,5) |
| ▪ Schwannstraße | (Bussteig 1) |
| ▪ Niedertor | (beide Fahrtrichtungen) |
| ▪ Neustraße | (beide Fahrtrichtungen) |
| ▪ Zolltor | (beide Fahrtrichtungen,
je Richtung 2 DFI) |
| ▪ Landestheater | (Bussteig 2) |
| ▪ Stadthalle/Museum | (beide Fahrtrichtungen) |

An weiteren verkehrswichtigen Haltestellen sind weitere 57 Dynamische Fahrgastanzeigen (DFI) im Neusser Stadtgebiet zu installieren:

- | | |
|------------------------|----------------------------|
| ▪ Hoferhof | (Fahrtrichtung Stadtmitte) |
| ▪ Am Stock | (Fahrtrichtung Stadtmitte) |
| ▪ Backes | (Fahrtrichtung Stadtmitte) |
| ▪ Brücke | (Fahrtrichtung Stadtmitte) |
| ▪ Nikolaus-Otto-Straße | (Fahrtrichtung Stadtmitte) |
| ▪ Neusserfurth | (beide Fahrtrichtungen) |
| ▪ Schabernack Str. | (Fahrtrichtung Stadtmitte) |
| ▪ Kolpingstraße | (Fahrtrichtung Stadtmitte) |
| ▪ Wolberostraße | (beide Fahrtrichtungen) |

- Friedrich-Ebert-Platz (Fahrtrichtung stadtauswärts)
- Lukaskrankenhaus (Bussteige 1,2,3)
- Moselstraße (beide Fahrtrichtungen)
- Pomona (beide Fahrtrichtungen)
- Barriere (beide Fahrtrichtungen)
- Südpark (beide Fahrtrichtungen)
- RheinparkCenter (Fahrtrichtung Stadtmitte)
- Grüner Weg (Fahrtrichtung Stadtmitte)
- Konradstraße (Fahrtrichtung Stadtmitte)
- Meertal (Fahrtrichtung Stadtmitte)
- Norfer Straße (Fahrtrichtung stadtauswärts)
- Kuhweg (Fahrtrichtung Stadtmitte)
- Volmerswerter Straße (Fahrtrichtung Stadtmitte)
- Werresweg (Fahrtrichtung Stadtmitte)
- Hüsenstraße (Fahrtrichtung Stadtmitte)
- Kasterstraße (Fahrtrichtung Stadtmitte)
- Sporthafen (Fahrtrichtung Stadtmitte)
- Humboldtstraße (beide Fahrtrichtungen)
- Dunantstraße (Fahrtrichtung Stadtmitte)
- Sels (Fahrtrichtung Stadtmitte)
- Im Tal (Fahrtrichtung Stadtmitte)
- Wolkerstraße (Fahrtrichtung Stadtmitte)
- Alexianerplatz (Fahrtrichtung Innenstadt)
- Allerheiligen S-Bahn (beide Fahrtrichtungen)
- Annostraße (Fahrtrichtung Innenstadt)
- Friedrich-Ebert-Platz (Fahrtrichtung Innenstadt)
- Lessingplatz (beide Fahrtrichtungen)
- Lindenplatz (Fahrtrichtung Innenstadt)
- Nierenhofstraße (Fahrtrichtung Innenstadt)
- Norf S-Bahnhof (beide Fahrtrichtungen)
- Schulzentrum (Fahrtrichtung Innenstadt)
- Stifterstraße (Fahrtrichtung Innenstadt)
- Südstraße (Fahrtrichtung stadtauswärts)
- Viersener Straße (Fahrtrichtung Innenstadt)
- Weingartstraße (Fahrtrichtung Innenstadt)
- Wilhelmstraße (Fahrtrichtung Innenstadt)

Wartehallen/Wetterschutzeinrichtungen

Die Stadt Neuss beabsichtigt das bisherige System unterschiedlicher Zuständigkeiten bei der Aufstellung und Wartung von Wartehallen innerhalb des Stadtgebietes der Stadt Neuss zu ändern. Ziel ist es, diese Aufgaben vollständig auf den Betreiber zu verlagern und den Bestand umfassend zu modernisieren. Im Kontext des barrierefreien Ausbaus von Haltestellen sowie im Kontext einer Modernisierung des Bestandes sind daher vom Betreiber circa 276 Wartehallen entsprechende „Anlage 6c_Anlage Wartehallen“ zu unterhalten beziehungsweise neu zu errichten. Die Werberechte für die Wartehallen verbleiben bei der Stadt Neuss. Analog zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen sind hierzu jährliche Arbeitsprogramme mit dem Auftraggeber zu vereinbaren.

Stadtmobiliar Bustrasse Promenadenstraße / Krefelder Straße in Neuss

- Die baulichen Einrichtungen entlang der Bustrasse-Promenadenstraße (Haltestellen Zolltor, Neustraße, Niedertor und Schwannstraße) sind ebenfalls vorzuhalten, umfassend zu betreuen und zu unterhalten.

Die besonderen Anforderungen unterschiedlicher Kundengruppen sind bei der Errichtung und Wartung bzw. Instandhaltung von Haltestellen und Wartehallen zu berücksichtigen. Im Einzelnen:

- Bewegungsfreiheit für Kinder, insbesondere an Schulstandorten,
- transparente, gut einsehbare und hell beleuchtete Gestaltung,
- blendfreie und gut lesbare Schrift für Sehbehinderte,
- Sitzgelegenheiten für Gehbehinderte, ältere und mobilitätseingeschränkte Menschen unter Berücksichtigung des aktuellen „Status Quo“ und
- Bewegungsflächen für mobilitätseingeschränkte Menschen.

Die Ausstattung und Gestaltung der Haltestellen mit ortsfesten Anlagen wie z.B. Wartehallen, Stadtmobiliar etc. sind im Rahmen der jährlich durchzuführenden Abstimmungsgespräche mit der Stadt Neuss festzulegen.

Die Standardwartehalle erfüllt u.a. folgende Merkmale:

- Modulares Baukastensystem mit Ausführung als 3-Feld Wartehalle
- Abmessungen 4,25 x 1,80 x 2.20 x 1,40 [m]
(B x T x lichte Höhe x T Seitenwand)
- Flachdach, Seitenwandverglasung, 3er Sitzgruppe, Fahrplanvitrine
- Tragende Konstruktion aus Stahl-Vierkantröhrstützen, Farbe anthrazitgrau.

Weitere Ausführungsdetails sind durch die Stadt Neuss festgelegt und zu erfragen; diese sind bei der Ausschreibung zu beachten.

Unter Berücksichtigung der spezifischen Situation (u.a. Flächenbedarf, besondere gestalterischen Anforderungen, Denkmalschutz) sind Abweichungen möglich und erforderlich.

Anpassungen aus den Anforderungen im Nahverkehrsplan sind darüber hinaus zu berücksichtigen.

Die Haltestellen und Wartehallen sind grundsätzlich vier Mal pro Jahr zu inspizieren. Schäden, die die Sicherheit gefährden, sowie grobe Verunreinigungen sind umgehend zu beseitigen. Für kleinere Schäden erfolgt die Instandhaltung nach einer mit der Stadt Neuss abgestimmten Prioritätenliste der zuständigen Fachabteilung des Betreibers. Bei den verglasten Wartehallen hat die Reinigung der Glasflächen 2-monatlich zu erfolgen, die übrigen Teile der Wartehalle sind ein Mal pro Monat zu reinigen.

Einfache Wartehallen ohne Verglasung sind in einem monatlichen Rhythmus zu reinigen. Im Winter sind Beeinträchtigungen durch Schnee und Eis entsprechend einer mit der Stadt Neuss abgestimmten Prioritätenliste schnellstmöglich zu beseitigen. Der Betreiber hat eine Datenbank aller Haltestellen mit allen notwendigen Informationen zu Ausstattung, Reinigungsintervallen und Instandhaltungsmaßnahmen zu erstellen, regelmäßig zu aktualisieren und technisch zu unterhalten. Diese Daten sind über den Zeitraum des barrierefreien Haltestellenausbaus kontinuierlich zu aktualisieren und der Stadt Neuss in regelmäßigen Abständen (quartierlich) in geeigneter digitaler Form vorzulegen.

Im Innenstadtbereich Neuss sind mindestens 9 Fahrausweisautomaten bereitzustellen und vorzuhalten.

1.3 Betriebsleitzentrale und mobile Betriebslenkung

Zur Überwachung des Betriebsablaufs der Busse hat der Betreiber eine rechnergesteuerte Betriebsleitzentrale mit zwei Bedienerarbeitsplätzen (BLZ) auf Basis einer metergenauen GPS-Ortung aller eingesetzten Fahrzeuge zu unterhalten.

Von dort wird das gesamte Busnetz kontinuierlich überwacht. Im Störfall entscheiden die Disponenten über geeignete Maßnahmen, um die Nachteile für die Fahrgäste so gering wie möglich zu halten. Alle Vorfälle, die ein außergewöhnliches Betriebsereignis darstellen, sind im Leitstellenbericht gerichtsfest zu dokumentieren. Kernstück der BLZ ist das rechnergesteuerte Betriebs-Leitsystem (Intermodal Transport Control System, ITCS). Zum ITCS gehört auch die technische Ausstattung der Busse, damit diese über das GPS-System im Streckennetz jederzeit und regelmäßig (mehrmals je Minute) ihre Position an den Zentralrechner des ICTS melden können. Beim Einsatz von Subunternehmern ist sicherzustellen, dass diese

ebenfalls in geeigneter Weise mit der Leitstelle kommunizieren können. Die Disponenten entscheiden auch in Fragen der Anschlusssicherung.

Das ITCS liefert ferner Basisdaten für die Angebots- und Fahrplanung (Fahrzeiten, Anschlüsse, Fahrgastzahlen) sowie Qualitätskontrollen (u.a. Pünktlichkeit, Anschlusssicherung).

Neben der stationären Betriebslenkung wird auch eine mobile Betriebslenkung vorgehalten, die im größeren Störfall vor Ort lenkend in das Verkehrsgeschehen eingreifen kann und auch im Rahmen der Unfallaufnahme tätig wird. Bei Bedarf wird ein Reservefahrzeug vom zentralen Betriebshof aus eingesetzt, um Störungen zu überbrücken und die Einhaltung der Fahrpläne zu gewährleisten. Dabei ist zu gewährleisten, dass solche Fahrzeug- und/oder Personaleinsätze kurzfristig innerhalb von max. 20 Minuten zu erfolgen sind. Als weitere Maßnahme wird weiterhin der Ausbau eines Dynamischen Fahrgastinformationssystems an hoch frequentierten Innenstadthaltestellen und insbesondere an den städtischen Hauptverkehrsachsen vorangetrieben.

Aus technischen und organisatorischen Gründen sind die Bedienerarbeitsplätze des Dynamischen Fahrgastinformationssystems und für das ICTS-System in der BLZ zusammenzuführen. Ziel ist die Schaffung einer gemeinsamen ÖPNV-Steuerung an einem Ort zur besseren Koordinierung des gesamten ÖPNV im Bedienungsgebiet. Die BLZ ist an allen ÖPNV-Angebots-Betriebsstunden zu besetzen und insbesondere in Notsituationen zentrale Ansprechstelle der Kunden und der Fahrer.

Im Rahmen der Qualitätssicherung überwacht die BLZ insbesondere

- die Einhaltung des Fahrplans,
- die Anschlusssicherung,
- die Einhaltung der vorgegebenen maximalen Ausfallquote sowie
- die Sauberkeit und Beschaffenheit der Fahrzeuge.

Im Rahmen des Sicherheitskonzeptes überwacht die BLZ zudem:

- die Sicherheitslagen in den Fahrzeugen und
- die Sicherheit bezüglich der betrieblichen Anlagen.

Folgende Qualitätsanforderungen an die Leitstelle / an den Betrieb der Leitstelle werden darüber hinaus als Mindestanforderung definiert und sind im Rahmen der noch zu erstellenden Qualitätsvereinbarung eines vorgegebenen Qualitätsmanagements zu gewährleisten:

- Die Betriebszeiten der Leitstelle orientieren sich an den Betriebszeiten des Fahrbetriebs.
- Die Leitstelle ist zu jedem Zeitpunkt seiner Betriebszeit mit mindestens einer fachlich qualifizierten Person besetzt.

- Im Bedarfsfall ist eine zweite entsprechend qualifizierte Person vorzusehen.
- Die Ausrüstung der Leitstelle erlaubt es, dass zu jedem Zeitpunkt des Fahrbetriebs sämtliche sich im Einsatz befindlichen Fahrzeuge hinsichtlich ihres Standortes, ihrer Fahrplanlage, ihres Status und ihrer Parametrierung (Linie/Kurs/Fahrer) überwacht werden.
- Die Ausrüstung der Leitstelle erlaubt es, dass zu jedem Zeitpunkt des Fahrbetriebs sämtliche sich im Einsatz befindlichen Fahrzeuge per Sprech- und Datenfunk bidirektional erreicht werden können.
- Die Ausrüstung der Leitstelle erlaubt es, dass die Ist-Daten sämtlicher sich im Einsatz befindlicher Fahrzeuge
 - eigener Fahrzeuge und
 - Fremdfahrzeuge
 erfasst werden und der zentralen Datendrehscheibe des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr unmittelbar übermittelt werden.
- Betrieb eines Dynamischen Informationssystems für die Anzeige
 - eigener Fahrzeuge und
 - Fremdfahrzeuge an allen angeschlossenen DFI.
- Betrieb eines Systems für die Anschlusssicherung.
- Die Ausrüstung der Leitstelle erlaubt es, dass die Ist-Daten sämtlicher sich im Einsatz befindlicher Fahrzeuge erfasst werden und den dynamischen Fahrgastinformationsanlagen im Stadtgebiet unmittelbar zwecks Anzeige übermittelt werden.
- Überwachung der Betriebsabläufe über RBL/ITCS.
- Überwachung des Funkbetriebes.
- Überwachung des Ausfahrtenplans.
- Einrichtung von Sonder- und/oder Umleitungsverkehren bei unvorhersehbaren Ereignissen, wie Unfällen und anderen Störungen der Verkehrsabläufe auf der Strecke.
- Schnittstelle zur den Ordnungsbehörden/Polizei im Rahmen der zu etablierenden Ordnungspartnerschaft.
- Schnittstelle zur Feuerwehr und Rettungsdiensten.
- Einleitung von Notfallmaßnahmen im Bedarfsfall.
- Anlaufstelle für Kundenkontakte außerhalb der Büroarbeitszeiten.

In diesem Zusammenhang besteht die Notwendigkeit, dass bei sicherheitsrelevanten Vorkommnissen unter Einhaltung datenschutzrechtlicher Bestimmungen auf die Videoanlagen in den Bussen zurückgegriffen werden kann. Danach sind im Rahmen des Sicherheitskonzeptes des Betreibers klar definierte Maßnahmen zu ergreifen.

1.4 Betriebshofanlagen und Werkstätten

Um den ordnungsgemäßen Betrieb zu gewährleisten, hat der Betreiber einen Betriebshof und eine Werkstatt in angemessener Größe und mit angemessener Ausstattung vorzuhalten. Der Betriebshof muss mindestens so dimensioniert sein, dass alle erforderlichen Kraftomnibusse zzgl. einer Mindestreserve von 10 % sicher und wettergeschützt abgestellt werden können.

Bemessen an dem aktuellen Leistungsangebot hält der bisherige Betreiber derzeit einen Betriebshof in Neuss in zentraler Lage mit einer Werkstatt zur Instandhaltung (Wartung und Instandsetzung) und Fahrzeugunterstellhallen vor. Ein nach Lage, Ausstattung und Einrichtung vergleichbarer Betriebshof ist auch von dem neuen Betreiber vorzuhalten. Die Lage des Betriebshofes im Stadtgebiet Neuss ist so zentral zu wählen (max. 5 km von der Innenstadt entfernt), dass ein zeitnaher Einsatz der Busse auch im Störfall gesichert ist. Die Kapazität der Fahrzeugunterstellhallen ist so vorzuhalten, dass sämtliche Omnibusse dort untergestellt werden können. Derzeit müssen 74 Gelenkfahrzeuge und 9 Standardbusse (Solofahrzeuge) untergestellt werden.

Folgende Qualitätsanforderungen an den Betriebshof/zentralen Standort werden darüber hinaus als Mindestanforderung definiert:

- Innerhalb oder im Umfeld des Stadtgebietes ist ein oder sind mehrere Infrastrukturstandorte verfügbar, um sämtliche Fahrzeuge abstellen zu können und alle notwendigen Instandsetzungs-, Instandhaltungs-, Reinigungs- und Fahrfertigmachungsmaßnahmen durchführen zu können.
- Der Standort gewährleistet einen ggfs. notwendig gewordenen Fahrzeugtausch innerhalb von 30 Minuten im gesamten Bedienungsgebiet.
- Sämtliche Haltestellen sind von der zentralen Einrichtung innerhalb von 30 Minuten zu erreichen.
- Der zentrale Standort ist für Abstellung sämtlicher Fahrzeuge ausreichend, den behördlichen Auflagen entsprechend dimensioniert und ausgerüstet.
- Der zentrale Standort ist für Instandsetzung der Fahrzeuge ausreichend, den behördlichen Auflagen entsprechend dimensioniert und mit einer entsprechenden Werkstatt ausgerüstet.
- Es ist ein Fahrzeug vorzuhalten, welches in der Lage ist defekte und/oder verunfallte Fahrzeuge auf den Betriebshof zeitnah einzuschleppen.
- Der zentrale Standort ist für die Fahrfertigmachung, wie Betankung und Fahrzeugladung bei E-Bussen, Innen- wie Außenreinigung und Fahrzeugdisposition ausreichend, den behördlichen Auflagen entsprechend dimensioniert und den entsprechenden Einrichtungen, Tankanlagen, E-Ladestationen, Waschstraße und Aufstellfläche ausgerüstet.

Mit Ausnahme der Fahrzeuge von Auftragsunternehmern (soweit eingesetzt) sind alle Omnibusse extern durch geeignete Systeme mit Druckluft zu versorgen. Hierdurch werden die Betriebszeiten der Motoren deutlich reduziert und eine Minderung der Emissionen und der Lärmbelästigung erreicht.

Es sind logistische Einrichtungen auf dem Betriebshof als Rückfallebene in Krisenfällen/-situationen als strategische Versorgungsmöglichkeiten im Rahmen des Krisenmanagements der Kommunen vorzuhalten.

Der Betreiber wird ferner mit der Vorhaltung von angemessenen Sicherheits- und Ortungssystemen betraut. Hierzu gehören neben den bereits beschriebenen Ortungssystemen in der Betriebsleitstelle auch Videoüberwachungsanlagen an den Betriebshöfen, KundenCentern (im Zuge ITCS) und in den Fahrzeugen.

Darüber hinaus hat der Betreiber eine Mindestzahl von Fahreraufenthaltsräumen (im Bedienungsgebiet: derzeit 1 Aufenthaltsraum in der Innenstadt Neuss) und eine angemessene Zahl von Toilettenanlagen (im Bedienungsgebiet aktuell 14 Anlagen: derzeit an allen Endhaltestellen) bereit zu stellen und zu pflegen.

Zur Gewährleistung eines sicheren und ordnungsgemäßen Betriebsablaufs hat der Betreiber Verkehrsmeister (VM) und Fahrmeister (FM) für Busse und die Schieneninfrastruktur in angemessener (mind. 8 VM und 1 FM) Anzahl vorzuhalten.

Sämtliche Wirtschaftsgüter und Leistungen sind mindestens in mittlerer Art und Güte vorzuhalten bzw. zu erbringen.

2. Infrastrukturmaßnahmen anlässlich des barrierefreien Haltestellenumbaus

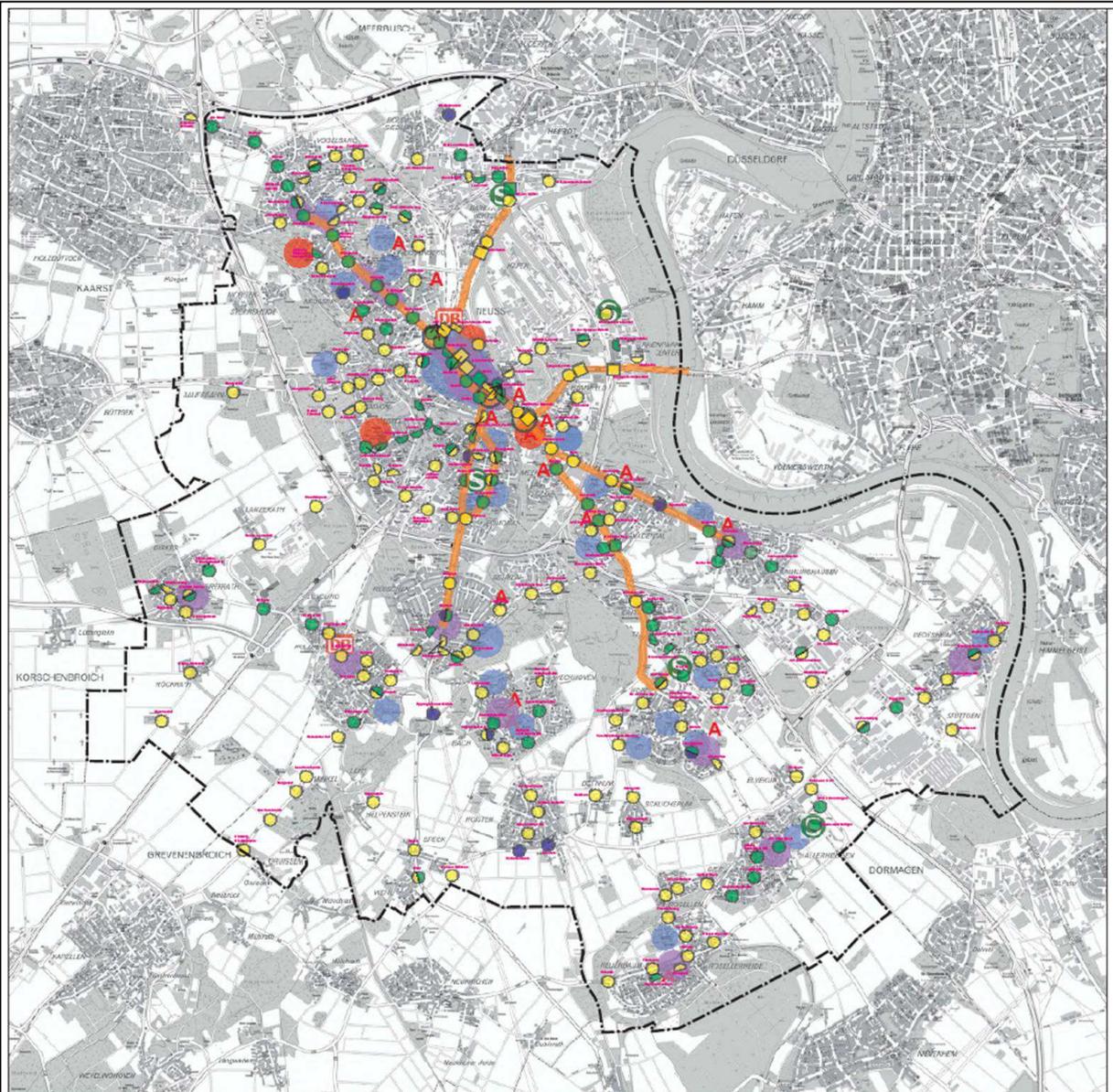
Unter Bezugnahme auf die in Tz. 2.5. der Leistungsbeschreibung beschriebene Verpflichtung zum barrierefreien Haltestellenausbau ist der Betreiber während der Laufzeit der Direktvergabe zum barrierefreien Ausbau der Haltestellen auf dem Gebiet der Stadt Neuss verpflichtet. Der barrierefreie Ausbau umfasst die Planung, den Ausbau und den späteren Betrieb der Haltestellen. Im Rahmen der Planung sind die Vorgaben aus Anlage „Anlage 6d_Leitfaden barrierefreiheit_im_Strassenraum (LBS)“ sowie die einschlägigen Straßenplanungsrichtlinien verbindlich einzuhalten.

Der Betreiber hat beginnend mit der Laufzeit der Betrauung durchschnittlich ca. 30 Haltestellenpositionen pro Jahr auszubauen. Der Betreiber hat jährlich mit einem Vorlauf von mindestens 18 Monaten (insbesondere unter Beachtung der Fristen zur Beantragung von Fördermitteln) für das Folgejahr das Ausbauprogramm für diese 30 Haltepositionen mit der Stadt Neuss abzustimmen, dabei ist die Priorisierung und die Rangfolge jährlich neu zu überprüfen und ggfs. anzupassen. Zu den Bewertungskriterien für die Haltestellen zählen die Hauptachsen des ÖPNV, Nähe zu

zentralen Versorgungsbereichen, Nähe zu medizinischen und sozialen Einrichtungen, Nähe zu Schulstandorten, Verknüpfungspunkte im ÖPNV und zum Eisenbahnverkehr. Bei der Priorisierung sind neben den Bewertungskriterien für die Haltestellen ebenfalls das Straßen- und Kanalbauprogramm der TMN/ISN sowie städtebauliche Einwicklungsprojekte zu berücksichtigen. Der Planungs- und Abstimmungsprozess zwischen der Stadt Neuss und dem Betreiber wird schriftlich vereinbart.

Es besteht eine Verpflichtung zum barrierefreien Ausbau von Haltestellen ab dem Zeitpunkt der Direktvergabe vgl. Tz. 2.5. der Leistungsbeschreibung bzw. Tz. 2 dieser Anlage.

Eine Übersicht über den Stand des barrierearmen Ausbaus der Haltestellen im Neusser Stadtgebiet sowie die Bewertungskriterien liefert nachfolgende Abbildung und ergibt sich zudem aus der „Anlage 6a_ Haltestellenliste – Gesamtliste“ und folgendem Haltestellenplan:



Haltestellenplan

- | | | | |
|---|--|---|------------------------------|
|  | Bushaltestelle |  | Zentrale Versorgungsbereiche |
|  | Straßenbahnhaltestelle |  | Schulzentren |
|  | Haltestelle mit unterschiedlichem Ausbau |  | Krankenhäuser |
|  | Haltestelle nur in einer Richtung |  | Altenheime / Seniorenstifte |
|  | Haltestelle ohne Hochbord |  | Verknüpfungspunkte |
|  | Haltestelle mit Hochbord |  | ÖPNV Hauptachsen |
|  | Planung mit Hochbord liegt vor |  | SPNV Verknüpfung |

Im Taubenbl Name der Haltestelle

Stand: 10.08.2017
 Amt für Stadtplanung - Verkehrsabteilung

Bild A2, Haltestellenplan barrierearm

siehe auch Anlage "Anlage 6b_180417 Haltestellen und Einrichtungen"

3. Infrastrukturmaßnahmen anlässlich der Maßnahmen zur Elektrifizierung

Unter Bezugnahme auf die in Tz. 2.3 aufgeführten Vorgaben zur Elektrifizierung des ÖPNV werden nachfolgend die im Rahmen der Elektrifizierung notwendigen Infrastrukturmaßnahmen festgelegt.

Im Rahmen der Elektrifizierung sind vorzuhalten:

- Ladestationen für E-Busse im Depot gem. Tabelle 2.3.1a einschließlich dem damit einhergehenden Anschluss an die Stromversorgung einschließlich Systemtechnik.
- Ladestationen für das Opportunity-Charging für E-Busse gem. Tabelle 2.3.1a einschließlich dem damit einhergehenden Anschluss an die Stromversorgung einschließlich Systemtechnik.
- Mobilstationen an gem. Tabelle 2.3.1a vorgesehenen Endhaltestellen mit Opportunity Ladeeinrichtungen sowie an zentralen Stadtquartiersbereichen und wichtigen verkehrlichen Verknüpfungspunkten mit der Möglichkeit einer Batterieladung für E-PKW, E-Bikes einschließlich Systemtechnik und der Erstellung einer Mobilitätsplattform für Kunden zur Nutzung der Mobilstationen und zur kommerziellen Nutzung der Mobilstationen für den Ersteller.

Anlage 2 zu den Anforderungen an die Leistungserbringung

Der Betreiber hat folgende verbund- bzw. aufgabenträgerbedingten Regie- und Vertriebsmehrleistungen umzusetzen:

Die seitens des VRR typisiert definierten gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen sind in Anlage 2/2 der Finanzierungsrichtlinie des VRR geregelt und betreffen Planung und Koordination, Marketing und Finanzmanagement sowie Vertrieb zur Erfüllung verbundbedingter Standards, zu deren Einhaltung der Betreiber aufgrund des Einnahmenaufteilungsvertrages, des Kooperationsvertrages einschl. der zur Durchführung des Kooperationsvertrages ergangenen Richtlinien des VRR, den Nahverkehrsplänen des Rhein-Kreis Neuss sowie der mitbedienten Aufgabenträger und dieser Leistungsbeschreibung verpflichtet sind.

Die davon erfassten konkreten Aufgaben des Betreibers und die dafür vorgehaltenen Personale sind nachfolgend dokumentiert.

Aufgabe 1: Externe Regie- und Vertriebsleistungen:

- Übernahme der externen Regie- und Vertriebskosten der VRR AöR.
(Beitrag zum Verkehrsverbund, Betriebsleitung Nahverkehr)

Aufgabe 2: Interne Aufgaben:

- Vorhaltung und Unterhaltung von Abrechnungssystemen für Einnahmenaufteilung und Meldungen an den VRR sowie dem VRS
- VRR-bezogene Mobilitäts- und Öffentlichkeitsarbeit
- Verbundweite Fahrplanauskunft
- Netzmanagement in Bezug auf Abstimmung der Verkehrsleistungen des Betreibers mit Verbundverkehren
- Einnahmenkontrolle gem. VRR-Vorgaben
- Abstimmungstätigkeiten mit dem VRR

Der Betreiber hat entsprechend der Vorgaben der Finanzierungsrichtlinie des VRR die einzelnen Tätigkeiten und dafür vorgehaltene Personale zu dokumentieren (Vgl. Anlage 2 zur Finanzierungsrichtlinie).

Sämtliche Wirtschaftsgüter und Leistungen sind in mittlerer Art und Güte vorzuhalten bzw. zu erbringen.

Die Vorgaben im Einzelnen:

Aufgabe 1, Regie und Vertriebsleistungen

Der Betreiber hat über das Mindestmaß hinausgehende verbund- und/oder aufgabenträgerbedingte Regie- und Vertriebsmehrleistungen zu erbringen.

Die diesbezüglichen Leistungen betreffen Planung und Koordination, Marketing und Finanzmanagement sowie Vertrieb zur Erfüllung verbundrelevanter Standards, zu deren Einhaltung der Betreiber aufgrund des Einnahmenaufteilungsvertrages und des Kooperationsvertrages einschließlich der zur Durchführung des Kooperationsvertrages ergangenen Richtlinien des VRR, den Nahverkehrsplänen des Rhein-Kreis Neuss sowie der mitbedienten Aufgabenträger und dieser Leistungsbeschreibung verpflichtet ist.

Im Einzelnen umfassen die verbund- bzw. aufgabenträgerbedingten Regie- und Vertriebsmehrleistungen, die sich aus der Anlage 2/2 der Richtlinie zur Finanzierung des ÖSPV im VRR ergeben, insbesondere:

- Externe Regie- und Vertriebsleistungen
- Planung/Koordinierung
- Marketing/Finanzmanagement
- Vertrieb
- Kontrolle im Bereich veranlasster Leistungen

1. Externe Regie- und Vertriebsleistungen

Der Betreiber hat die Mitarbeit in den Gremien des VRR für Verbundverkehrsunternehmen die Verbundintegration sicherzustellen. Dabei sind insbesondere Aufgaben in den folgenden Themengebieten zu erfüllen:

- Tarif: Weiterentwicklung und Abstimmung des gemeinsamen Verbundtarifs inkl. eines eTarifs.
- Vertrieb: Sicherstellung des Vertriebs von Fahrausweisen/des Tarifsortimentes des VRR und VRS sowie bestimmter Angebote aus dem NRW-Tarif und der DB. Der Betreiber hat einen personalbedienten und einen selbstbedienten Vertriebskanal zu gewährleisten.

Zu den personalbedienten Vertriebskanälen zählen:

- eine eigene Verkaufsstelle, ein KundenCenter in Bahnhofsnähe im Bereich einer zentralen Haltestelle in der Neusser Innenstadt,
- der Verkauf in den Bussen durch die Fahrer,
- 21 private KundenCenter/Vertriebspartner in den Neusser Vororten / im Neusser Innenstadtbereich:
 - Derikum
 - Dreikönigenviertel
 - Erfttal

- Furth
- Furth-Süd
- Gnadental
- Grefrath
- Grimlinghausen
- Hoisten
- Holzheim
- Innenstadt
- Innenstadt/Bhf.
- Kaarst
- Norf
- Reuschenberg
- Rheinpark-Center
- Rosellerheide
- Uedesheim
- Vogelsang
- Weckhoven

Hierbei wird das Fahrkartensortiment mit einer entsprechenden fachlichen Beratung in den KundenCentern sowie im Back-Office-System (u.a. Telefon, Internet) angeboten.

Zu den selbstbedienten Vertriebskanälen zählen

- der Verkauf über insgesamt mindestens 9 Fahrscheinautomaten.
- der e-Commerce und m-Commerce z.B. über das Internet oder über das Smartphone, SWN-App, HandyTicket-App.
- Vertrieb: Der Betreiber hat an einer Weiterentwicklung des Vertriebs im Einklang mit den VRR-Richtlinien sowie einer Ausweitung des Vertriebs auf neue Nutzermedien mitzuwirken.
- Produktstandards: Der Betreiber hat an der Erstellung und Weiterentwicklung der Produktstandards und an einer Harmonisierung innerhalb des Verbundes mitzuwirken.
- Kundeninformation: Durch Mitarbeit in den VRR-Gremien hat der Betreiber zur Festlegung und Weiterentwicklung einer einheitlichen Kundeninformation beizutragen.
- Einnahmesicherung und -aufteilung: Der Betreiber hat für den eigenen oder in ihrem Auftrag erbrachten Busverkehr sowie die übrigen Vertriebswege die Abrechnung und Koordination der durchgeführten Fahrausweisverkäufe, die Kontrolle aller Fahrgeldeinnahmen und die Meldung an den Verbund zu übernehmen.

- Darüber hinaus sind durch mindestens sechs Fahr- und Prüfpersonale vollschichtige Fahrausweisprüfungen durchzuführen und
- in Abstimmung mit dem Verbund sind die Sicherheits- und Prüfmerkmale der Fahrtberechtigungen festzulegen und weiter zu entwickeln.
- Der Betreiber hat in ihren Bussen ein elektronisches Kontrollsystem gemäß den Vorgaben des VRR zu betreiben.

Alle im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) gültigen Gesetze, Verordnungen, Normen, Vorschriften, Richtlinien sind einzuhalten.

Folgende Qualitätsanforderungen an den Vertrieb werden darüber hinaus als Mindestanforderung definiert und sind im Rahmen eines vorgegebenen Qualitätsmanagements (siehe Tz. 2.2, Vorgaben zu den Qualitätsstandards und 2.2.13, Qualitätskriterien und Messungen) sicherzustellen:

Vertriebskanal KundenCenter:

- Größe: ausreichend für mindestens 40 Kunden und 5 Kundenbedienplätze sowie einen Back-Office-Bereich für mindestens drei Mitarbeiter. Barrierefrei.
- Lage: Leichte Erreichbarkeit: Innenstadtlage zwischen Hauptbahnhof und Kreishaus an der Haupteinkaufsstraße.
- Besetzung: Durchschnittlich drei Personale gleichzeitig für die Kundenbedienung.
- Öffnungszeiten: Das KundenCenter ist Montag bis Freitag mindestens von 10 Uhr bis 18.30 Uhr und Samstag mindestens von 09.00 bis 13.00 Uhr durchgehend geöffnet.
- Angebot: Beratung und Verkauf von Tickets des VRR, VRS, NRW-Pauschalpreistarifs. Abonnementberatung- und Verkauf, Bearbeitung von Fällen des "Erhöhten Beförderungsentgeltes", Fahrplan- und Tarifauskünfte (persönlich und elektronisch).
- Kennzeichnung: Das KundenCenter ist gemäß den Vorgaben des VRR zu kennzeichnen.
- Ausstattung: Kundenbedienter Ticketautomat, PC für Tarif- und Fahrplanauskünfte, 5 Kundenbedienplätze, Back-Office-Bereich. Jeder Arbeitsplatz im Frontoffice mit PC und Internetzugang, Ticketdrucker für PapierTickets, Chipkartenpersonalisierungsgerät für Abonnements nach VDV-KA-Standard, EC/Maestro-Bezahlgerät, Arbeitsplätze im Back-Office mit PC und Internetzugang.

Vertriebskanal Vorverkaufsstellen (VVSt):

- Es sind durchgängig mindestens 21 Vorverkaufsstellen gem. Tz.1 dieser Anlage (VVSt, z. B. Kioske oder Schreibwarengeschäfte) als Vertriebspartner

gleichmäßig im Bedienungsgebiet Neuss und Kaarst zu verteilen. Die VVSt müssen gut erreichbar sein und in der Nähe von gut frequentierten Haltestellen liegen.

- in den Neusser Vororten sind entsprechend Anlage " Anlage 7a_Liste_VVST " für den Kundenkontakt Vorverkaufsstellen / KundenCenter vorzusehen.
- Kennzeichnung: Die VVSt sind außen gut sichtbar zu kennzeichnen. Das VRR-Logo ist gemäß Design-Manual zu berücksichtigen.
- Ausstattung: elektronische Ticketdrucker, EC/Maestro-Gerät.
- Vorbereitungen für die Einrichtung eines kontaktlosen Bezahlendienstes.

Vertriebskanal Stationäre Ticketautomaten

- Lage: Es sind an den stark frequentierten Haltestellen in der Neusser Innenstadt Ticketautomaten nach VDV-Standard aufzustellen.
- Ausstattung: Ausgabe Ticketsortiment gem. VRR Richtlinie Vertrieb, online-Fahrplanauskunft, Rollenverfolgung mittels Barcode oder Ähnlichem, mindestens EC- , Kreditkarte und Barzahlung, Vorbereitung für die Ausgabe von Tickets auf Chipkarte (VDV-Kernapplikations-Standard).
- Anzahl: Es sind mindestens neun Automaten an den Haltestellen aufzustellen.
- Vorbereitungen für die Einrichtung eines kontaktlosen Bezahlendienstes.

Sonstige Vertriebskanäle

Fahrerpersonal:

- Anzahl: Jedes Fahrzeug ist mit einem elektronischen Ticketdrucker und einem elektronischen System zur Ticketprüfung auszurüsten.

HandyTicket System:

- Die Teilnahme am HandyTicket-System (HandyTicket Deutschland und/oder VRR Ticketshop) ist zwingend erforderlich.
- App: Es ist eine eigene App für den Verkauf des HandyTickets für Android und iPhone zu entwickeln oder als gebrandete Mandanten-App im VRR-HandyTicket des VRR Ticketshops zu realisieren. In der App muss deutlich erkennbar sein, dass es sich um eine App für Tickets in Neuss handelt. Die App muss neben dem Ticketverkauf auch eine Fahrplanauskunft enthalten.
- Es ist ein separater telefonischer und schriftlicher (Email) Support für HandyTicket sicherzustellen.
- Vorbereitungen für die Einrichtung eines kontaktlosen Bezahlendienstes.

Ticket2Print

- Die Teilnahme am VRR Ticketshop ist zwingend erforderlich. Es ist ein eigener Mandantenshop einzurichten, der deutlich erkennbar werden lässt, dass es sich um einen Ticketshop für Tickets in Neuss handelt.
- Es ist ein separater telefonischer und schriftlicher (Email) Support sicherzustellen.

KombiTicket, FirmenTicket- und SemesterTicket-Vertrieb

- Kombi- Firmen- und Semester-Tickets müssen getrennt vom KundenCenter aktiv angeboten und verwaltet werden. Es ist ein gesonderter Ansprechpartner zu benennen.

EFM

- Die Teilnahme am elektronischen Fahrgeldmanagement (EFM) im VRR ist verpflichtend.
- Einrichtung eines kontaktlosen Bezahlendienstes, u.a. Anwendung der NFC-Technologie.

Kundeninformation

- Es ist ein telefonischer Support für alle Fragen des ÖPNV vorzusehen.
- Der Support muss 24 Stunden täglich an 365 Tagen im Jahr erreichbar sein.
- Es ist eine Facebook-Seite für Fragen oder Hinweise des Kunden sowie für aktuelle Meldungen und/oder Aktionen des Verkehrsunternehmens vorzuhalten und zu betreiben.
- Es ist ein Twitter-Account für Fragen oder Hinweise des Kunden sowie für aktuelle Meldungen und/oder Aktionen des Verkehrsunternehmens vorzuhalten und zu betreiben.
- Es ist eine Homepage für Fragen oder Hinweise des Kunden sowie für aktuelle Meldungen und/oder Aktionen des Verkehrsunternehmens vorzuhalten und zu betreiben.
- Es ist sicherzustellen, dass der Kunde elektronisch, persönlich oder telefonisch sowie über eine App und am Ticketautomat an den Haltestellen eine Fahrplanauskunft erhält.
- Alle Fundsachen müssen katalogisiert und mindestens 2 Jahre aufbewahrt werden. Für die Verwaltung der Fundsachen ist eine geeignete Stelle in Neuss mit Ansprechpartner einzurichten.
- Rechtzeitig zu jedem Fahrplanwechsel hat das Verkehrsunternehmen ein gedrucktes Stadtfahrplanbuch zu erstellen und in den Vorverkaufsstellen zum Verkauf anzubieten. In dem Fahrplanbuch sind neben allgemeinen Informationen zum ÖPNV und dem VRR-Tarif die Fahrplantabellen aller Linien des Linienbündels Stadt Neuss darzustellen. Ebenfalls sind die Fahrplantabellen aller Regionalbuslinien und Linien des Schienenpersonenverkehrs, die das Stadtgebiet Neuss bedienen,

darzustellen. Die Auflage des Fahrplanbuches ist so zu bemessen, dass die Vorverkaufsstellen immer ausreichend bestückt werden können.

- Dem Fahrplanbuch ist ein Liniennetzplan gemäß Vorgaben VRR beizulegen.
- Die Haltestelleninformationen erfolgen gemäß den Vorgaben des VRR für jede Haltestelle in Neuss.
- Die Annahme und Bearbeitung von Kundenresonanzen (Beschwerden und Hinweise der Fahrgäste) liegt im Verantwortungsbereich des Verkehrsunternehmens. Vom Verkehrsunternehmen sind die bei ihm eingegangenen und aufgenommenen Kundenbeschwerden und –hinweise zu dokumentieren.
- Zur Qualitätssicherung ist in unregelmäßigen Abständen, mindestens jedoch alle 5 Jahre eine repräsentative Kundenbefragung sowie eine Mystery-Beobachtung der Fahrer durchzuführen. Die Ergebnisse sind zu dokumentieren, auszuwerten und der Stadt Neuss zur Verfügung zu stellen.
- Es ist ein einheitliches Informationsmaterial zu den angebotenen Leistungen zu erstellen. Schwerpunkt bildet die Information über Druckmedien wie etwa Flyer oder Faltblätter und wird ergänzt durch online-Informationen (Social Media, Homepage, App etc.). Mindestens müssen Informationen über Ticketsortimente, TaxiBus, Vorverkaufsstellen und Sonderfahrpläne erstellt und an Kunden verteilt werden.

Ticketprüfung

- Es sind ausreichend Kontrollpersonale (mindestens 6) vorzusehen, um die Vorgaben des VRR zu erfüllen.
- Ausstattung: elektronisches Kontrollgerät gem. Vorgaben VRR zur gesicherten elektronischen Prüfung gegen Sperrliste mit VDV-KA-Chipkartenprüfung und Barcode-Prüfung.
- Es sind alle Tagesarten und Stundengruppen abzudecken.
- Es ist in Neuss, Kaarst, Grevenbroich und Düsseldorf auf den eigenen Linien (inkl. TaxiBus) zu prüfen.
- Kontrolle aller Ticketarten.
- Am Sperrlisten austauschverfahren/ Dateiaustauschverfahren – insbesondere dem Kontrollservice-System KOSE - mit VRR und VRS ist zwingend teilzunehmen.
- Die Verwaltung des EBE erfolgt im Wesentlichen im KundenCenter. Ein geeignetes Abrechnungs- und Mahnwesen mit Inkasso ist vorzusehen.
- Eine Stellung von Strafanzeigen wegen Beförderungerschleichung bei den zuständigen Ordnungsbehörden ist sicherzustellen.
- Zum Abgleich der Schülerdaten ist für freifahrtsberechtigte Schüler für das sog. SchokoTicket ein elektronische Datenaustausch mit dem Schulverwaltungsamt der Stadt Neuss sicherzustellen. Die Bestimmungen des

Datenschutzes sind einzuhalten. Der Datenaustausch muss einmal monatlich nach Absprache erfolgen.

- Die Verfolgung von ausgegebenen Ticketrollen (an Vorverkaufsstellen oder KundenCenter, Fahrpersonal o.ä.) ist zur Eingrenzung von Ticketfälschungen sicherzustellen.
- Die Sicherheitsmerkmale des VRR sind zwingend einzuhalten.

TaxiBus

- Um auch nachfrageschwache Zeiten abzudecken ist der Betrieb eines TaxiBus-Betriebes gemäß Fahrplanbuch einzurichten.
- Es ist eine gesonderte telefonische Disposition mit eigener Kunden-Telefonnummer sicherzustellen.
- Fahrtwünsche der Kunden müssen elektronisch erfasst werden und als zusammengefasste Fahraufträge gebündelt und an die durchführende Stelle elektronisch weitergegeben werden.
- Es ist eine lückenlose Dokumentation der Fahraufträge zu erstellen.
- Die ordnungsgemäße Durchführung und Abrechnung des TaxiBus-Betriebes ist repräsentativ zu überprüfen. Diese Überprüfung hat mindestens alle drei Jahre zu erfolgen.
- Es ist an der Fremdnutzerzählung des VRR teilzunehmen.

Akzeptanz und Attraktivitätssteigerung des ÖPNV

- Das Verkehrsunternehmen verpflichtet sich, kontinuierlich Maßnahmen zur Steigerung der Akzeptanz und Attraktivität des ÖPNV nach Maßgabe des VRR und der Stadt Neuss durchzuführen.
- Einrichtung einer jährlichen Busschule für alle Kinder der Neusser Primarstufen (4. Klasse). In dieser Maßnahme ist den betroffenen Schülern die Benutzung des Systems Bus näher zu bringen und der Abbau von Zugangshemmnissen zu vermitteln. Sicherzustellen ist, dass an dieser Maßnahme Grundschüler mindestens einmal teilnehmen können.
- Im Rahmen eines Mobilitätstrainings für mobilitätseingeschränkte Personen ist sicherzustellen, dass diesem Personenkreis die Nutzung des ÖPNV-Systems näher gebracht wird. Es ist ein entsprechendes Konzept und ein Informationsflyer zu entwickeln und nach Absprache mit der Kreispolizeibehörde Neuss oder der Stadt Neuss sind entsprechende Bustrainings durchzuführen.

Fahrzeuggestaltung

- Die Fahrzeuge müssen zum Zwecke der Wiedererkennbarkeit einheitlich lackiert sein. Grundlage ist das Design-Manual des VRR für die Busse des

Stadtlinienverkehrs, welches an die Karosserieformen der Fahrzeugtypen angepasst werden kann.

- Die Außenwerbeflächen der Fahrzeuge können als Werbeflächen vermarktet werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass maximal 25 Prozent der Fensterfläche mit speziellen Fensterfolien beklebt werden. Die Front der Fahrzeuge muss von Werbung frei bleiben. Ein attraktiver Gesamteindruck ist sicherzustellen.

Im Rahmen der Einnahmeverteilung hat sich der Betreiber

- an der Entwicklung des Aufteilungssystems,
- der Durchführung der notwendigen Erhebungen zu Fremdnutzern und Schwerbehinderten sowie
- an der Überprüfung der von anderen Unternehmen und dem Verbund vorgelegten Daten

zu beteiligen.

Die Informationen über die Ergebnisse sind sämtlichen bedienten Aufgabenträgern im Rahmen der VRR-Ergebnisrechnung jährlich zur Verfügung zu stellen.

2. Planung/Koordinierung

Neuss ist eine deutsche Großstadt, welche keine besonderen topografischen Besonderheiten aufweist. Dies spiegelt sich in der Angebotsstruktur im ÖPNV wider. Einzelne Stadtbezirke haben eine eigene Struktur und bedingen eine Vielzahl von verkehrlichen Verflechtungen bei der Angebotskonzeption in Form von definierten Anschlussbeziehungen.

Darüber hinaus sind Bedürfnisse von mobilitätseingeschränkten Menschen und Familien in besonderem Maße zu berücksichtigen. Ein weiterer Faktor ist die demographische Entwicklung der Bevölkerung, die aufgrund der gestiegenen Lebenserwartung und der Geburtenrückgänge immer älter wird, bei einem gestiegenen Anspruch an die individuellen Mobilitätsbedürfnisse. Hierdurch entstehen besondere Anforderungen an den ÖPNV hinsichtlich des Einsatzes von Niederflur Omnibussen mit Rampen, ein geringer Haltestellenabstand, der Bedienung der Hauptachsen sowie eine besondere Komplexität bei der Fahrzeuglogistik.

Eine wesentliche Vorgabe bei der Angebotsplanung ist die Umsetzung eines hochwertigen ÖPNV-Angebotes bei maximaler Betriebswirtschaftlichkeit, um die vorgenannten Bedürfnisse der Bevölkerung zu erfüllen. Dieses kennzeichnet sich im Wesentlichen durch

- eine hohe Angebotstransparenz,
- die Schaffung einer übersichtlichen Netzstruktur,
- die Sicherstellung von Anschlüssen (Bus/Bus bzw. Bus/Schiene),
- die Verknüpfung zwischen Bus- und Schienenverkehren,
- das Angebot eines integralen Taktfahrplanes,
- eine hohe Taktfolge auf den Hauptachsen.

Die Vorgaben der Nahverkehrspläne des Rhein-Kreis Neuss und der Stadt Düsseldorf sind in der jeweils aktuellen Fassung sowie dieser Leistungsbeschreibung zu beachten. In Einzelfällen kann aufgrund verkehrlicher oder baulicher Einschränkungen hiervon nur in Abstimmung mit der Stadt Neuss abgewichen werden.

Das Angebotskonzept des Betreibers hat sich an folgenden Kriterien zu orientieren:

- Einsatz von Stadtbuslinien-Linien zur schnellen Verbindung der Stadtteile,
- Stadtliniennetz zur Erschließung der Stadt Neuss,
- TaxiBuslinien als Ergänzung für kleinräumige Siedlungen,
- Bereitstellung von Einsatzwagen für erhöhten Bedarf wie z.B. Stadtfeste,
- Bereitstellung von Einsatzwagen als Verstärkung zu den Hauptverkehrszeiten und für den Ausbildungsverkehr,
- Einsatz von NachtExpress-Linien an den Wochenenden und vor Feiertagen,
- bedarfsorientierter Mehreinsatz bei Großveranstaltungen,
- Begleitung städtebaulicher Weiterentwicklungen sowie
- vertiefte ÖPNV-Erschließung neuer Wohn-/Gewerbegebiete.

Zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit sind hierbei die Grundsätze angebotsorientiert für eine hohe Angebotsqualität im Liniennetz und bedarfsorientiert z.B. bei Schüler-E-Wagen und Großveranstaltungen zu beachten.

Zudem ist der Luftreinhalteplan für die Stadt Neuss vom 31.05.2013 gem. Tz. 1.3 Umweltziele, hier die Maßnahmen zum Ausbau der ÖPNV-Infrastruktur zur Bewältigung der Sonderverkehre zu Großveranstaltungen, zu berücksichtigen. Eine entsprechende Anpassung an zukünftige Luftreinhaltepläne ist zu berücksichtigen. Der Betreiber wird durch den Aufgabenträger in das Aufstellungsverfahren eingebunden.

Besondere Anforderungen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen

Das ÖPNV-Angebot muss den besonderen Anforderungen mobilitätseingeschränkter Bürger entsprechen. Hierzu gehören u.a.

- kurze Wege zu den Haltestellen,

- ausschließlicher Einsatz von Niederflurbussen mit Rampen,
- deutliche Haltestellenansage durch das Fahrpersonal und, soweit technisch machbar, Ausstattung der Fahrzeuge mit automatischer Ansage,
- gut lesbare Zielbeschilderung an den Bussen vorne und seitlich,
- optische Haltestellenanzeige in den Fahrzeugen.

Angebotsplanung (Netzanalyse und Optimierung)

- Operative Liniennetzplanung mit der Feinplanung des Gesamtnetzes, der Verknüpfungspunkte und bei Bedarf der Erschließung neuer Gebiete,
- Konstruktion und Weiterentwicklung von Linienbündeln,
- Abstimmung des Streckennetzes, aus dem sich dann der Investitionsbedarf für Haltestellen und Einrichtungen der Verkehrstechnik ableitet,
- Konkretisierung des betrieblichen Leistungsangebotes und Erstellung des Fahrplans unter Berücksichtigung der Koordination und Anschlusssicherung mit dem regionalen Bus- und Schienenverkehr,
- Erstellen des jährlichen Fahrplans, des Wirtschaftsplans und Bereitstellung der Daten für das VRR-Finanzierungssystem,
- Erstellung der Fahrgastinformationen in schriftlicher und elektronischer Version,
- Koordination und Überwachung des Ausbildungsverkehrs. Organisation von Veranstaltungsverkehren,
- Organisation von möglichen Sonder-, Großveranstaltungen und großen Umleitungen sowie
- Durchführung der Umlaufplanung sowie der weiteren betrieblichen Planungen.

Strukturplanung

- Lieferung von Nachfragedaten auf Nachfrage für den Teilbereich ÖPNV an die Aufgabenträger,
- Erarbeitung von Vorschlägen für die ÖPNV-Planung und Weiterentwicklung einschließlich einer wirtschaftlichen Bewertung,
- Nutzung planungsrelevanter Daten, wie z.B. Struktur-, Preis- und Prognosedaten sowie Informationen zur Stadtentwicklungsplanung, die von den Aufgabenträgern bereitgestellt werden,
- Lieferung von Daten der kontinuierlichen Nachfragerhebung mittels automatischer Fahrgastzählgeräte,
- Erarbeitung eigener Ideen und Konzepte zur ÖPNV-Entwicklung und zur ÖPNV-Netzentwicklung, die vom zuständigen Aufgabenträger geprüft werden,
- Lieferung von Daten zur Unterstützung des Aufgabenträgers, die zur Umsetzung in konkrete Vorgaben (z.B. Bedienungszeiten) verwendet werden sowie Mitwirkung an der Fortschreibung des Nahverkehrsplans,

- Beschleunigungssysteme, Haltestellenmanagement für die gesamte Haltestellenausrüstung, Bewertung der infrastrukturellen Voraussetzungen für neue Linienwege und Umleitungsstrecken,
- Stellungnahmen zu städtischen, Landes-, Bundes- und Investoren-Planungen,
- Begutachten und Betreuen von Bauleistungen vom Entwurf bis zur Umsetzung (eigene und fremde), Planung/Umsetzung Kundeninformationssysteme, Administrative Bauunterhaltung, Konzessionierung im eigenen Liniennetz.

Sowohl die Angebotsplanung als auch die Strukturplanung haben in enger zwischen der Stadt Neuss und dem Betreiber zu erfolgen.

3. Finanzmanagement/Marketing

Im Rahmen des Finanzmanagements werden alle im Zusammenhang mit der Betrauung benötigten finanziellen Daten aufbereitet und, sofern notwendig, von unabhängigen Dritten geprüft und testiert. Des Weiteren haben dort die zentrale Bearbeitung der Einnahmenaufteilung im Rahmen des VRR sowie die Durchführung des Betriebsleistungscontrollings zu erfolgen. Ferner hat in diesem Bereich die Ermittlung von Finanzierungsbeiträgen zu erfolgen.

Der Betreiber ist durch den zwingenden Abschluss eines Kooperations- und eines Einnahmenaufteilungsvertrags Partner im VRR. Eine Kündigung dieser Verträge ist nur möglich, wenn die Stadt Neuss aus dem Zweckverband VRR austritt. Dementsprechend ist der Betreiber verpflichtet, den Verbundtarif flächendeckend anzubieten. Die in der Richtlinie Vertrieb - in der jeweils aktuellen und gültigen Fassung - nebst Anlagen des VRR geregelten Bestimmungen stellen hierbei den qualitativen Mindeststandard für das Unternehmen dar.

Die Aufgaben des Marketings liegen in den Bereichen

- Produktpolitik,
- Distributionspolitik
- Serviceleistungen,
- Kundenbetreuung,
- Kommunikation,
- Information sowie
- Tarifgestaltung.

Hierzu zählen ergänzende Serviceleistungen, Sonderverkehre (Werk-, Schul- und Veranstaltungsverkehre), Programme für Junioren, Senioren und Mobilitätseingeschränkte, Projekte, neue Medien, Leistungen 3-S (Sicherheit, Service, Sauberkeit), Werbung und Absatzförderung für den ÖPNV, Presse- und Öffentlichkeitsarbeit, Erscheinungsbild, Marktforschung (Verkehrsanalysen, Marktsegmentierung, Aufwandsplanung, Absatzplanung, Marktcontrolling, Kundenmonitoring), Imageförderung und Information.

Als weitere Bausteine des Marketings werden Mobilitätsberatung und Fahrplanauskunft, Kundeninformation (Print und elektronisch), Haltestelleninformation und Wegeleitsystem angeboten. Weiterhin sind die Themenfelder Tarifstruktur, Tarifhöhe/-niveau, Tarifkooperationen (außerhalb des Verbundes) mit anderen Verkehrsunternehmen und Veranstaltern Teil des Tätigkeitsbereichs Marketing.

4. Vertrieb

Die Anforderungen an den Vertrieb leiten sich aus den Vorgaben der Stadt Neuss, den Nahverkehrsplänen des Rhein-Kreis Neuss und der Stadt Düsseldorf sowie aus ergänzenden Vorgaben aus Abstimmungsgesprächen ab. Der Vertrieb hat sich insbesondere an den Bedürfnissen der Kunden zu orientieren.

Die Stadt Neuss verfolgt das Ziel, möglichst viele Fahrten auf den ÖPNV zu verlagern. Um dieses Ziel zu erreichen, reicht es nicht aus, ausschließlich den Fahrbetrieb des ÖPNV zu organisieren. Es müssen darüber hinaus Angebote geschaffen werden, damit (potenzielle) Kunden möglichst einfach einen persönlichen Ansprechpartner für ihre Fragen und Anliegen oder für den Erwerb von Fahrausweisen finden.

Ein Kunden-/Servicecenter muss mindestens in der Neusser Innenstadt vorgehalten und durch das Verkehrsunternehmen betrieben werden. Die Personalstunden sollen während der Öffnungszeiten (mindestens 150 Personalstunden Stunden pro Woche) an den Werktagen umfassen und sich innerhalb der üblichen Geschäftszeiten bewegen. Die Beratung soll durch qualifiziertes Personal erfolgen. Zu Zeiten mit erhöhtem Kundenaufkommen ist eine flexible Anpassung der Personaleinsatzplanung vorzunehmen.

Der Ticketvertrieb erfolgt über dieses eigene KundenCenter sowie über verschiedene, mind. 21 private Vertriebsstellen (Agenturen) in den jeweiligen Stadtteilen. Die aktuelle Liste der Vertriebsstellen ist der Anlage „Anlage 7a_Liste_VVST“ zu entnehmen. Die Vertriebsausstattung der privaten Vertriebsstellen ermöglicht den Verkauf des gesamten VRR-Fahrausweissortiments

(Abonnements ausgeschlossen) sowie auch VRS -Übergangstarifen nebst NRW-Sondertarifen, das im Bedienungsgebiet gültig ist. Hierfür sind alle Vertriebsstellen mit entsprechenden Druckern auszustatten.

In dem eigenen KundenCenter werden darüber hinaus auch Abonnenten betreut, so dass hier zusätzlich die entsprechende Software vorgehalten und gepflegt werden muss. Eine Schulung/Nachschulung der eigenen und auch der Mitarbeiter der privaten Verkaufsstellen findet mindestens einmal im Jahr statt. Die Öffnungszeiten des eigenen KundenCenter sind Punkt 1. dieser Anlage „Externe Regie- und Vertriebsleistungen“ zu entnehmen.

Darüber hinaus erfolgt der Verkauf von Fahrausweisen des Bartarifs auch durch das Fahrpersonal der Busse. An den Haltestellen in Innenstadtbereich werden zusätzlich 9 Fahrausweisautomaten vorgehalten. Handyticket, Internettickets und eine eigenen Mobil-APP ergänzen das Vertriebsangebot. Telefonische Anfragen müssen bei dem Betreiber rund um die Uhr möglich sein.

Beschwerdestelle

Es ist eine Beschwerdestelle mit qualifiziertem Personal zur Bearbeitung der Kundenreaktionen (telefonisch, schriftlich und per E-Mail usw.) vorzuhalten. Die Kunden erhalten innerhalb 3 Werktagen nach Eingang der Kundeneingabe eine entsprechende Antwort. Eine abschließende qualifizierte Beantwortung einer Kundeneingabe soll dabei in der Regel nach max. 10 Kalendertagen erfolgen. Über die Zahl und die Art der Kundenresonanzen wird eine regelmäßige Statistik erstellt. Die Mitarbeiter der Beschwerdestelle sind zum besseren Informationsfluss in die bestehende Organisationsstruktur des Verkehrsunternehmens einzubinden.

Neben den Kunden-/Servicecentern ist es sinnvoll, ÖPNV-fremde Bevölkerungsgruppen aktiv an den ÖPNV heranzuführen und dazu spezielle Veranstaltungen anzubieten. In der Vergangenheit wurde z.B. in Zusammenarbeit mit der Kreispolizeibehörde des Rhein-Kreis Neuss

- eine Ordnungspartnerschaft mit der örtlichen Kreispolizeibehörde,
- das Projektbusschule für jährlich rd. 1000 Neusser Schüler der 4. Klassen,
- eine sog. Senioren-Busschule

durchgeführt. Durch solche Aktionen werden neue Kundengruppen für den ÖPNV gewonnen. Ein Qualitätsmanagement gem. Tz. 2.1.13 dieser Leistungsbeschreibung „Qualitätskriterien und Messungen“, das die Leistung der Verkehrsunternehmen nachhält, wird in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen entwickelt.

Seitens des Betreibers ist eine Abonnentenquote im Bedienungsgebiet in einer Größenordnung von mind. 15-20 % gemessen an der Einwohnerzahl der Stadt Neuss anzustreben.

Auf Anforderung der Aufgabenträger bietet der Betreiber für telefonische Anfragen eine Servicehotline („Schlaue Nummer“) rund um die Uhr an. Der Betreiber nutzt hierfür den Servicedienstleister des VRR (Omniphon), der für nahezu alle Verbundunternehmen tätig ist. Zudem betreibt der Betreiber ein Beschwerdemanagement, um den Belangen der Kunden gerecht zu werden.

Es wird ein Abrechnungssystem eingesetzt, das sicherstellt, dass bei Systemupdates oder -wechsel sowohl die Belange des VRR als auch der Kunden gewährleistet sind.

Der Betreiber hat deshalb alle Anstrengungen zu unternehmen, um die Erreichung dieser Ziele zu unterstützen. Außerdem dient dies der Verringerung des Individualverkehrs, was bei den beengten Straßenverhältnissen in Neuss und im Hinblick auf die Einrichtung von Umweltzonen zur Verbesserung der Luftreinhaltung ebenfalls von hohem Allgemeininteresse ist.

Deshalb hat der Betreiber zusätzlich Mobilitätsberater einzusetzen, um durch die gezielte Ansprache von Bürgern beispielsweise auf zentralen Stadtplätzen, bei Stadtfesten, in Unternehmen, Behörden und Schulen neue und zusätzliche Kunden für den ÖPNV zu gewinnen. Zu den begleitenden Servicemaßnahmen gehören außerdem

- die kostenlose Herausgabe des Fahrplanbuches,
- die Erstellung von Stadtteil- und Produktfahrplänen,
- Verteilung standortbezogener Fahrpläne (z.B. an Schulen, Universität usw.),
- Fahrplanauskunft per Internet zusammen mit den VRR-Partnerunternehmen,
- Flexible Bedienungsformen (TaxiBus),
- Taxi-Ruf-Service,
- Ausstieg zwischen den Haltestellen in den Abendstunden,
- der Einsatz von Sicherheits- und Servicekräften insbesondere abends und nachts u. ä.

Der Erfolg dieser Maßnahmen wird durch die monatlich zu erstellende Verkaufsstatistik sowie durch die regelmäßige Teilnahme an einem durch ein externes und unabhängiges Institut bundesweit durchgeführten Kundenbarometer überprüft. Die Ergebnisse sind dem Aufgabenträger in geeigneter Form vorzulegen.

Darüber hinaus hat der Betreiber ein zentrales Fundbüro vorzuhalten, wo die Fundsachen in geeigneter Form archiviert werden. Die Öffnungszeiten des Fundbüros des Betreibers sind im Fahrplanbuch und auf der Internetseite des Betreibers für den Kunden zu veröffentlichen. Die Betriebszeiten des Fundbüros orientieren sich an den Betriebszeiten des Fahrbetriebs (an den Betriebstagen

Montag bis Donnerstag 04:00 Uhr – 01:00 Uhr, Freitag und Samstag 04:00 Uhr – 03:00 Uhr, Sonntag 04:00 Uhr – 01:00 Uhr)

5. Kontrolle im Bereich veranlasster Leistungen

Im Rahmen der Fahrausweisprüfung ist eine ausreichende Anzahl von Mitarbeitern in dem Fachbereich „Fahrausweisprüfung/Kundenbetreuer“ vorzuhalten. Im Rahmen der Fahrausweisprüfung ist eine jährliche Prüfleistung von mindestens 11.000 reinen Prüfstunden zu erbringen. Die Höhe der Prüfleistung beträgt für den Betriebsbereich Bus 0,8 % in Relation zur monatlich ausgewiesenen Bruttofahrgastzahl und wird nach Berechnung der jeweilig festgelegten Jahresfahrgastzahlen jährlich überprüft. Grundlage für die Prüfleistung sind die aktuellen Bruttofahrgastzahlen nach VRR-Statistik für das Unternehmen.

Die Prüfungen erfolgen im gesamten Stadtgebiet auf allen Linien, auch in den Randgebieten. Sie finden im Verhältnis zu Angebot und Fahrgastzahlen während der gesamten Betriebszeit statt.

Ticketprüfer sind regelmäßig zu schulen und müssen mindestens die folgenden fachlichen Qualifikationen besitzen:

- mindestens die Anforderungen, die an einen Busfahrer im Fahrbetrieb des Betreibers vorausgesetzt werden,
- fundierte Tarifkenntnisse,
- fundierte Orts- und Linienkenntnisse in Neuss und Umgebung,
- einwandfreier Umgang mit technischen Ausrüstungsgegenständen

sowie mindestens die folgenden persönlichen Qualifikationen erfüllen:

- Kundenorientierung,
- neutrales und vorurteilsfreies Verhalten,
- Bereitschaft zur erfolgsorientierten Konfliktlösung,
- gutes Ausdrucksvermögen in Wort und Schrift in deutscher Sprache,
- neutrales und vorurteilsfreies Auftreten und
- gepflegtes Erscheinungsbild.

Über die erfolgten Ticketprüfungen hat der Betreiber monatlich eine Statistik, jeweils bis zum Ende der zweiten Woche im Folgemonat zu erstellen, die beinhaltet:

- Prüfleistung im Monat,
- geprüfte Fahrgäste,
- geprüfte Fahrgäste ohne oder ohne gültiges Ticket sowie
- Brutto-/Netto-Prüfstunden/Monat.

Die Betrauung erstreckt sich auch auf die Vorhaltung der zur Aufgabenerledigung nötigen Betriebsmittel. Sämtliche Wirtschaftsgüter und Leistungen sind in mittlerer Art und Güte vorzuhalten bzw. zu erbringen.

Anlage 3 zu den Anforderungen an die Leistungserbringung:

Fahrzeugqualität

Der Betreiber hat, gemessen an dem zu erbringenden Leistungsangebot, eine ausreichende Zahl von Fahrzeugen vorzuhalten, die den aufgabenträger- bzw. verbundbedingten Qualitätsstandards entsprechen. Diese Qualitätsstandards gehen deutlich über die gesetzlich vorgegebenen Fahrzeugqualitäten hinaus.

Für die von dem Betreiber vorzuhaltenden Fahrzeuge gelten im Einzelnen folgende Zielvorgaben:

1. Triebwagen 17

Als Besonderheit hat der Betreiber ein historisches Straßenbahnfahrzeug der allerersten Baureihe von 1900 zu betreiben. Dieses Fahrzeug ist überwiegend touristisch zu nutzen.

2. Busse

Bei der Busbeschaffung gelten grundsätzlich mindestens folgende Anforderungen:

- Es gelten die Vorgaben aus Tabelle 2.3.1a, Elektrifizierung der Busflotte,
- Busse mit Elektroantriebe gem. Tabelle 2.3.1a ab dem Beschaffungsjahr 2020, ansonsten in Abstimmung mit der Stadt Neuss jeweils aktuell gültige höchstmögliche europäische Emissionsnorm,
- Niederflurtechnik mit Rampen und automatischer Kneelingeinrichtung für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste,
- Klimaanlage für Kundenraum und Fahrer (Vollklimatisierung),
- Kommunikationseinrichtungen, die eine durchgehende Kommunikation der Fahrzeuge untereinander und mit der Leitstelle ermöglichen, sowie eine Notruffunktion besitzen,
- Videoschutzanlagen,
- Sitzbezüge bzw. Bestuhlung in einem gepflegten und ansprechenden Zustand
- Zahltablett mit integriertem Bordrechner bzw. Verkaufsgeschäft, der / das den Verkauf des Barfahrausweissortiments des VRR auf dem Fahrzeug sicherstellt,
- ausreichende Anzahl Haltewunsch-Taster,
- umfassende Fahrgastinformationseinrichtungen (z. B. optische und akustische Ankündigung von Haltestellen),
- RBL-Funktionalitäten für LSA-Beschleunigungsmaßnahmen und GPS-Ortung,
- WLAN-Ausrüstung.

Folgende Qualitätsanforderungen an die Fahrzeuge werden darüber hinaus als Mindestanforderung definiert und sind im Rahmen eines vorgegebenen Qualitätsmanagements zu unterhalten:

- Alle Fahrzeuge erfüllen den zum Zeitpunkt ihrer Anschaffung gültigen Kriterienkatalog des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr.
- Alle Fahrzeuge erfüllen die Anforderung der Straßenverkehrszulassungsordnung.
- Alle Fahrzeuge erfüllen alle relevanten Anforderungen der EU-Gesetzgebung.
- Alle Fahrzeuge erfüllen alle Anforderungen der Unfallverhütungsvorschriften der Berufsgenossenschaften.
- Alle Fahrzeuge erfüllen alle Anforderungen der Betriebsordnung Kraftverkehr.
- Alle einschlägigen Verordnungen des VDV werden erfüllt.
- Höchstalter eines Busses 12 Jahre, Durchschnittsalter der Busflotte 6 Jahre.
- Alle Fahrzeuge sind 100 %ig niederflurig ausgeführt.
- Alle Fahrzeuge sind mit einem podestfreien Mittelgang zwischen den Türen 1 und 2 ausgeführt.
- Alle Fahrzeuge sind mit einer Kneelingfunktionalität ausgeführt.
- Die Höhe der Einstiegsanten im Türbereich sind von dem üblichen Fahrniveau (320 bis 340 mm) um ca. 80 mm absenkbar.
- Alle Fahrzeuge sind mindestens mit einer manuell mechanisch ausklappbaren Rampe an Tür 2 ausgeführt.
- Alle Standardfahrzeuge sind mindestens 2-türig ausgeführt.
- Alle Gelenkfahrzeuge sind mindestens 3-türig ausgeführt.
- Alle Türen sind 2-flügelig mit einer lichten Öffnung > 1.200 mm als Innenschwenk- oder Außenschwenkschiebetür ausgeführt.
- Tür 1 ist ausschließlich personalbedient.
- Tür 2 und folgende sind mit einer Türautomatik mit Haltewunschspeicherung und Bedieneinrichtung zur Fahrgastbedienung ausgeführt.
- Die Haltewunsch Tasten sind jeweils in ausreichender Anzahl und so, dass sie von allen Plätzen erreichbar sind, anzubringen.
- Die fahrgastbedienten Türöffnungstasten innen sind jeweils ab Tür 2 vor und hinter der Tür anzubringen.
- Die fahrgastbedienten Türöffnungstasten außen sind jeweils ab Tür 2 im Bereich der Türen anzubringen.
- Für die Aktivierung der Kinderwagenfunktion bzw. der Hinweiseinrichtung für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste sind separate Taster (auch kombiniert) innen wie außen anzubringen.
- Alle Fahrzeuge erfüllen die Anforderungen gemäß einer einheitlichen Fahrgastbedienung. Die Bediensystematik ist auf alle im Liniendienst eingesetzte Fahrzeuge verschiedener Art und Hersteller zu übertragen.
- Tür 1 ist mit einem Einklemmschutz in Form einer Druckwelle ausgerüstet.

- Tür 2 und folgende sind mit einer Druckwelle und einem Lichttastersystem ausgerüstet.
- Bei geöffneten Türen ist die Anfahrsperrung aktiv.
- Alle Standardfahrzeuge sind mit mindestens 33 Fahrgastsitzen ausgerüstet, alle Gelenkfahrzeuge sind mit mindestens 45 Fahrgastsitzen ausgerüstet.
- Das lichte Sitzmaß muss mindestens 700 mm betragen.
- Alle Fahrgastsitze sind mindestens stoffbezogen und flachgepolstert ausgeführt.
- Behindertengerechte Sitze sind im Bereich der Türen in vorgeschriebene Anzahl und Ausführung vorzusehen.
- Im Bereich der Tür 2 ist ein Stehperron mit den Mindestabmessungen 900 mm x 1.300 mm (BxL) incl. Rohstuhlanlehnplatte vorzusehen.
- Im Bereich der Tür 3 ist ein zweiter Stehperron mit den Mindestabmessungen 900 mm x 1.300 mm (BxL) vorzusehen.
- Haltestangen, -griffe, Handläufe und Bedienelemente sind behindertengerecht ausgeführt.
- Der Fahrgastraum ist den gesetzlichen Vorgaben entsprechend kontrastreich zu gestalten.
- Alle Fahrzeuge sind mit einer entsprechend ausreichend dimensionierten Fahrgastraumvollklimatisierung ausgerüstet.
- Die Anforderungen der VDV-Schrift 236 (Klimatisierung von Linienbussen der Zulassungsklassen I und II, für konventionell angetriebene Diesel- und Gasbusse sowie für Hybrid, Brennstoffzellen- und Elektrobusse) sind zu erfüllen.
- Alle Fahrzeuge sind mit einem Zusatzheizgerät ausgestattet.
- Alle Fahrzeuge sind mit einem elektronischen Fahrscheindrucker ausgestattet.
- Alle Fahrzeuge sind mit mindestens zwei Fahrscheinentwertern ausgestattet.
- Alle Fahrzeuge sind mit einem elektronischen Einstiegskontrollsystem ausgestattet.
- Alle Standardfahrzeuge sind mit mindestens einer dynamischen Haltestelleninformationseinrichtung incl. "Wagen hält"-Anzeige ausgestattet.
- Alle Gelenkfahrzeuge sind mit mindestens zwei dynamischen Haltestelleninformationseinrichtungen incl. "Wagen hält"-Anzeige ausgestattet.
- Liniennetzpläne, Piktogramme und Tarifinformationen sind als Aufkleber vorzusehen.
- Alle Fahrzeuge sind eine automatische Haltestellenansage ausgestattet.
- Die Fahrgäste können in allen Fahrzeugen mittels Mikrofon und Sprachverstärker vom Fahrer oder der Leitstelle direkt angesprochen werden. Hierfür sind alle Fahrzeuge mit einer ausreichenden Anzahl von Innenlautsprechern ausgestattet.
- Alle Fahrzeuge sind mit einem dynamischen Fahrgastinformationssystem, bestehend aus: Frontanzeige (min. 2.000 mm x 350 mm), Seitenanzeige

rechts (min. 1.300 mm x 220 mm) und mindestens 3 Nummernanzeigen (min. 450 x 220 mm), ausgestattet.

- Piktogramme und Einstiegsinformationen sind als Aufkleber vorzusehen.
- Die Fahrgäste außerhalb der mittels Mikrofon und Sprachverstärker vom Fahrer oder der Leitstelle direkt angesprochen werden. Hierfür sind alle Fahrzeuge mit einem Außenlautsprecher ausgestattet, alle Fahrzeuge sind mit einem entsprechenden System ausgestattet.
- Sämtliche Vertriebs- und Fahrgastinformationseinrichtungen im Fahrzeug werden durch das IBIS (Integriertes **B**oard**I**nformation**S**ystem) gesteuert.
- Das System ermöglicht einen permanenten Datenaustausch mit allen im Einsatz befindlichen Fahrzeugen mit der zentralen Einrichtung in der Betriebsleitstelle.
- Das System ermöglicht die Sprachkommunikation mit allen im Einsatz befindlichen Fahrzeugen mit der zentralen Einrichtung in der Betriebsleitstelle.
- Das System ermöglicht die permanente Ortung der im Einsatz befindlichen Fahrzeuge und Übermittlung der Daten zu der zentralen Einrichtung in der Betriebsleitstelle.
- Das System ermöglicht den permanenten Abgleich des IST-Fahrplans mit dem SOLL-Fahrplan und der ggfs. notwendigen Maßnahmen. Ortsfeste dynamische Fahrgastinformationsanlage und die zentrale Datendrehscheibe des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr werden durch das System mit IST-Daten versorgt.
- Das System ermöglicht den Fahrzeugen die Beschleunigungsbeeinflussung min. 150 LSA-Anlagen im Stadtgebiet.
- Alle Fahrzeuge sind mit einem automatischen Getriebe ausgestattet.
- Derzeit erfüllen die eingesetzten Fahrzeuge mindestens die Anforderung der
 - ➔ Schadstoffgruppe 4 4 Standardbusse
 - ➔ Schadstoffgruppe 5 45 Standardgelenkbusse
 - davon 7 Standardgelenkbusse mit Hybridtechnologie
 - ➔ Schadstoffgruppe 6 29 Standardgelenkbusse
5 Standardbusse

Diese Anforderungen sind von den eingesetzten Fahrzeugen mindestens einzuhalten.

3 Standardgelenkbusse fahren ab 2019 lokal schadstoffemissionsfrei.

- Bei Neuanschaffung ist jeweils die höchstmögliche europäische Emissionsnorm einzuhalten. In diesem Zusammenhang behält sich der Aufgabenträger vor, Neufahrzeuge mit Zero-Emission-Technologie für den Aufgabenträger kostenneutral zu fordern. Es gelten die Vorgaben aus Tabelle 2.3.1a, Elektrifizierung der Busflotte.
- Alle Fahrzeuge sollen mit Einrichtungen zur Effizienzüberwachung und Anzeige beim Fahrer ausgerüstet sein. Die Auswertung soll individuell nach Fahrzeugtyp, Strecken und Betriebszeiten möglich sein.

- Es sind alle Forderungen der aktuellen Luftreinhaltepläne der Stadt Neuss sowie der mitbedienten Kommunen den ÖPNV betreffend einzuhalten.
- Die gesetzlichen Vorgaben sind zu beachten.
- Alle Fahrzeuge sind mit einem Antiblockiersystem (ABS), Antriebsschlupfregulierung (ASR) und einem Elektronischen Bremssystem (EBS) ausgestattet.
- Weitere Assistenzsysteme, wie Abstandskontrollsysteme, Spurhaltesysteme und Systeme zur Eliminierung des "Toten Winkels" sind zu prüfen.
- Alle Fahrzeuge sind mit einem Videoüberwachungs- und-aufzeichnungssystemen ausgestattet.
- Alle Fahrzeuge erfüllen die Anforderungen gemäß einem einheitlichen Erscheinungsbildes. Die Lackierung ist angelehnt an das Designhandbuch des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr. Das gewählte Erscheinungsbild ist auf alle im Liniendienst eingesetzte Fahrzeuge verschiedener Art und Hersteller zu übertragen.
- Aufgrund des Wiedererkennungswertes ist die Frontseite (Bugmaske) aller Fahrzeuge von der Werbung auszunehmen.
- Auf den Fensterflächen muss die Werbung transparent sein. Die Werbung auf Fensterflächen darf max. 20 % dieser Flächen einnehmen.
- Beschädigungen der Fahrzeuge durch Unfall oder Vandalismus sind in einem angemessenen Zeitraum, längstens aber 1 Kalenderwoche zu beheben.
- Alle Fahrzeuge sind durch geeignete Maßnahmen und Anlagen regelmäßig innen (täglich) wie außen (2-3x/Woche) regelmäßig zu reinigen.

Der Fahrzeugbestand ist so zu bemessen, dass die Erbringung der abgestimmten Verkehrsdienstleistung ohne Einschränkungen erfolgen kann. Das Fahrgastaufkommen bestimmt die Anzahl und den Fahrzeugtyp der einzusetzenden Fahrzeuge.

Es ist eine ausreichende Fahrzeugreserve vorzuhalten, so dass zu jedem Zeitpunkt ein Fahrzeugtausch auf dem Linienweg innerhalb von 30 Minuten gewährleistet ist.

Der bisherige Betreiber hält derzeit einen Fuhrpark von 83 Omnibussen mit einem überdurchschnittlich hohen Anteil (min. 85 %) von Großraumfahrzeugen (Standardgelenkbus mit einer Länge von ca. 18 Meter) entsprechend des Fahrgastaufkommens, darunter

74 Gelenkfahrzeuge, davon

- davon 7 Hybridfahrzeuge
- davon 67 mit Antrieben mit Dieselmotoren

und 9 Standardbusse/Solobusse, davon

- 9 mit Antrieben mit Dieselmotoren

Die genannte Anzahl der Busse wird gemessen an den Leistungen als angemessen betrachtet.

Alle Fahrzeuge sind Niederflrbusse mit Kneeling-Technik zur Absenkung an den Haltestellen für einen leichteren Einstieg sowie einer Rampe für Rollstuhlfahrer ausgestattet. Die zuletzt beschafften Fahrzeuge erfüllen die Euro 6 Norm.

Der Mindeststandard für neu zu beschaffende Omnibusse richtet sich nach der Richtlinie des VRR zur Fahrzeugförderung gemäß § 11 ÖPNVG NRW. Darüber hinaus müssen die Fahrzeuge sich an den Belangen mobilitätseingeschränkter Personen ausrichten.

Der Betreiber hat zu gewährleisten, dass sich die Fahrzeuge stets im verkehrs- und betriebssicheren sowie ordnungsgemäßen, sauberen und gepflegten Zustand befinden. Der Betreiber ist dafür verantwortlich, dass die nach der StVZO vorgeschriebenen Untersuchungen der Fahrzeuge fristgerecht durchgeführt werden. Er hat dem Aufgabenträger auf sein Verlangen hin die Prüfbücher nach § 29 StVZO Anlage VIII zur Einsicht vorzulegen.

Bei Neuanschaffungen sind grundsätzlich die geltenden höchsten Umweltstandards zu berücksichtigen. Weiter müssen die Vorgaben gemäß Luftreinhalteplan der Stadt Neuss vom 31.05.2013, Befahren von Umweltzonen beachtet werden, hier die Maßnahme: Einsatz von abgasarmen Fahrzeugen in der Umweltzone, eingehalten werden. Im Übrigen sind die Luftreinhaltepläne der Stadt Neuss, Grevenbroich, Düsseldorf sowie künftige Luftreinhaltepläne der betroffenen Aufgabenträger zu beachten.

Bei der Gestaltung der Fahrzeuge sind die Kundenbelange wie beispielsweise

- die Anordnung der Sitze,
- Ausrüstung der Stehplätze mit ausreichenden Haltemöglichkeiten,
- Heizung und Belüftung,
- die Gestaltung und Ausrichtung der Sondernutzungsflächen (z. B. für Rollstuhlfahrer, Rollatoren, E-Scooter, Fahrräder),
- ausreichende Beleuchtung,
- große und überwiegend werbefreie Scheiben,
- gleiches Erkennungsbild mit einheitlichem Corporate Design

zu beachten.

Mindestens 15% der eingesetzten Fahrzeuge sind mit automatischen Fahrgastzähleinrichtungen (u.a. Ein- und Aussteigererfassung, Besetztgrad-

erfassung) auszuführen und kontinuierlich auf allen Linien zur Überprüfung der Nachfrageentwicklung einzusetzen.

Als kundenorientierte Informationselemente im und am Fahrzeug sind eine Anzeige der Liniennummer an allen Fahrzeugseiten, die Fahrtrichtungsanzeige an der Front und die Linienverlaufsanzeige an der Einstiegsseite vorzuhalten. Zur Innenausstattung der Fahrzeuge gehören außerdem standardmäßig:

- min. 1 bzw. 2 Innenanzeigen (Standardbus/Gelenkbus) zur Anzeige der nächsten Haltestelle, alternativ TFT-Monitore mit Anzeige der nächsten Haltestelle sowie der folgenden vier Haltestellen und der Zielhaltestelle,
- automatische Haltestellenansage und Durchsagen in den Fahrgastraum über die Betriebsleitstelle oder über vorgegebene Kundeninformationen über das Fahrpersonal,
- Videoüberwachung zur Verbesserung der subjektiven Sicherheit der Fahrgäste.

Ggfs. eingesetzte Neufahrzeuge bei den Auftragsunternehmen (hauptsächlich im Linienbetriebseinsatz) haben die gleichen Anforderungen wie die Fahrzeuge des Betreibers zu erfüllen.

3. Fahrzeugausrüstung

Die Verbesserung der Fahrzeugausrüstung hat weiterhin konsequent im Rahmen von Zusatz- oder Ersatzbeschaffungen zu erfolgen. Dabei sind die Qualitätsziele Infrastruktur (hier Fahrzeugausrüstung) zu beachten. Weiterhin ist eine ITCS-Anschlusssicherung vorzusehen, die auch eine Anschlusssicherung zu Nachbarverkehrsunternehmen zulässt.

Die konsequente Verbesserung der Barrierefreiheit von Fahrzeugen hat im Lichte der Anforderungen von Menschen mit Mobilitätseinschränkungen oder sensorischen Einschränkungen zu erfolgen. Sie wird von der Stadt Neuss als eine permanente Aufgabe und selbstverständlicher Bestandteil gefordert. Insbesondere geht es dabei um den niveaufreien (stufenlosen) Zugang zu Haltestellen (z.B. durch Rampen).

4. Sonstige Funktionen

Um die vorgegebenen Qualitätsziele, eine geringe Ausfallquote (< 0,15 % der km-Leistung) und die Einhaltung der Anschlusssicherung, zu gewährleisten, hat der Betreiber Fahrzeugwerkstätten mit qualifiziertem Personal in angemessenem Umfang zur Wartung und Instandhaltung aller Fahrzeuge sowie die hierfür

erforderliche technische Ausstattung vorzuhalten. Das Erscheinungsbild und die Sauberkeit der eingesetzten Fahrzeuge ist durch regelmäßige Reinigung Innen wie Außen sicherzustellen.

Zur Einhaltung eines ansprechenden Erscheinungsbildes der Fahrzeuge sind diese regelmäßig innen und außen zu reinigen. Die Reinigung erfolgt in den bereits aufgeführten festgelegten Intervallen und bei Bedarf. Eine Liste aller vorhandenen Fahrzeuge wird der Stadt Neuss einmal jährlich zur Verfügung gestellt.

Zu den unterstützenden Funktionen gehört die Vorhaltung einer Betriebshofadministration zur Disposition von Fahrpersonal und Fahrzeugen. Der Disposition kommt aus Sicht der Stadt Neuss eine wichtige Funktion zur Steuerung des ordnungsgemäßen Betriebsablaufs und zur Einhaltung der vorgegebenen Qualitätsziele zu.

Bei der Neubeschaffung von Fahrzeugen sind die o. a. Zielvorgaben zu berücksichtigen. Der Fahrzeugbestand ist so zu bemessen, dass die Erbringung der abgestimmten Verkehrsdienstleistung ohne Einschränkungen erfolgen kann.

Anlage 4a zu den Anforderungen an die Leistungserbringung

Nicht lukrative Fahrten in Schwachverkehrszeiten

Angebotsbeschreibung und mögliche Maßnahmen

Angebotsbeschreibung

Aus wirtschaftlichen Gründen ist eine konsequente Orientierung des Liniennetzes an der Nachfrage bzw. an Nachfragepotenzialen notwendig. Dabei ist die Struktur des Liniennetzes, sofern keine betrieblichen Gründe dagegenstehen, weiterhin durch Vermeidung von Schleifen und alternierenden Linienführungen möglichst einfach zu halten.

Das Liniennetz hat grundsätzlich die Siedlungsstruktur der Stadt Neuss abzubilden. Das Zentrum sollte dementsprechend von allen nachfragestarken Stadtteilen aus ohne Umstieg erreichbar sein. Eine Ausnahme kann hierbei nach gründlicher Prüfung zusammen mit dem Aufgabenträger bei nachfrageschwächeren Stadtteilen gemacht werden, wenn betriebliche Gründe gegen eine direkte Anbindung sprechen. In diesem Fall muss die Erreichbarkeit durch attraktive Umsteigemöglichkeiten (geringe Wartezeiten und kurze Umsteigewege, Zuverlässigkeit der Anschlüsse) mit maximal einem Umstieg gewährleistet werden.

Auf allen ÖPNV-Achsen – besonders aber auf nachfragestarken Achsen – besteht das Ziel, eine hohe Beförderungsgeschwindigkeit zu erreichen. Dazu ist es notwendig, Behinderungen für den ÖPNV, die durch Vorfahrtsregelungen bzw. ruhenden Verkehr entstehen, zu vermeiden. Maßnahmen zur ÖPNV-Beschleunigung wie z.B. Bevorrechtigung an Lichtsignalanlagen tragen zusätzlich zur Verkürzung der Beförderungszeit bei und sind in der Vergangenheit bereits überwiegend umgesetzt worden.

Die nachfolgend dargestellten Betriebszeiten legen das Mindestangebot fest. Innerhalb der Betriebszeiten des Neusser Nachtnetzes ist auf eine zeitliche Abstimmung der An- und Abfahrten der NE-Linien an Bahnhöfen und an den Sternhaltestellen zu achten.

Für die definierten wichtigen ÖPNV-Ziele sind möglichst kurze Reisezeiten aus der Innenstadt zu realisieren.

Zur Bewältigung von Verkehrsspitzen (z.B. durch die Schülerbeförderung im Linienverkehr) sind bei Bedarf Zusatzfahrten in Ergänzung der Linientakte einzurichten. Diese Zusatzfahrten (E-Wagen) müssen auch unterjährig flexibel auf Änderungen der Schulzeiten reagieren. Der Fokus ist auf die Gewährleistung der momentan stark nachgefragten Verbindungen zu legen. Dabei ist eine möglichst große Anzahl von Anschlüssen sicherzustellen.

Der Betreiber ist zur Erbringung von Fahrten in Schwachverkehrszeiten verpflichtet. Der Zeitraum, in dem die nicht lukrativen Fahrten erbracht werden, definiert sich derzeit gemäß der Anlage 4a der Finanzierungsrichtlinie des VRR wie folgt:

Tageszeit				
Anfang	ENDE	Montags - Freitag	Samstag	Sonntag + Feiertag
00:00	01:00			
01:00	02:00			
02:00	03:00			
03:00	04:00			
04:00	05:00			
05:00	06:00			
06:00	07:00			
07:00	08:00			
08:00	09:00			
09:00	10:00			
10:00	11:00			
11:00	12:00			
12:00	13:00			
13:00	14:00			
14:00	15:00			
15:00	16:00			
16:00	17:00			
17:00	18:00			
18:00	19:00			
19:00	20:00			
20:00	21:00			
21:00	22:00			
22:00	23:00			
23:00	00:00			

Tabelle: Übersicht über die Schwachverkehrszeiten gemäß Anlage 4a der Finanzierungsrichtlinie des VRR

Abweichungen zu der Definition der Haupt-, Normal- und Schwachverkehrszeit zu den Nahverkehrsplänen können sich durch die vorgegebene Berechnungsmethodik gemäß der Finanzierungsrichtlinie des VRR ergeben.

Die Bedienungshäufigkeit ergibt sich aus den Anforderungen der Nahverkehrspläne der Gesellschafterkommunen und der mitbedienten Aufgabenträger sowie den daraus entwickelten in dieser Leistungsbeschreibung dargestellten Fahrplänen.

siehe Anlagen

- Anlage 5c_Linienleistungen am Betriebstag Montag-Donnerstag
- Anlage 5d_Linienleistungen am Betriebstag Freitag
- Anlage 5e_Linienleistungen am Betriebstag Samstag
- Anlage 5f_Linienleistungen am Betriebstag Sonntag

Mögliche angebotsseitige Maßnahmen

Der ÖPNV ist gemäß der Angebotsbeschreibung dieser Leistungsbeschreibung zu betreiben. Hinweise und Schwachstellen mit besonders hohem Handlungsbedarf, auch im Hinblick auf die siedlungsstrukturelle Entwicklung, sollen durch geeignete Maßnahmen behoben werden.

Im Rahmen vertiefender Betrachtungen müssen neben ergänzenden Analysen (z.B. Auslastungsanalysen) auch betriebliche Detailplanungen und wirtschaftliche Optimierungen sowie eine exakte Kostenkalkulation durchgeführt werden. Im Lichte der dabei erkannten verkehrlichen und betrieblichen Stärken bzw. Schwächen sowie der zu erwartenden Kosten muss über die Umsetzung jeder einzelnen Maßnahme entschieden werden. Bei stadtgrenzüberschreitenden Maßnahmen ist die Zustimmung aller betroffenen Aufgabenträger erforderlich.

Nach deren Fertigstellung muss das ÖPNV-Angebot auf die städtebaulichen Entwicklungen (z.B. Flächennutzungsplan der Stadt Neuss, Bebauungspläne) reagieren und angepasst werden. Es ist beabsichtigt, fertige Konzepte zu entwickeln und vorzulegen, wenn deren Fertigstellung absehbar ist und Änderungen im ÖPNV somit geboten sind.

Anlage 4b zu den Anforderungen an die Leistungserbringung: sozialpolitische Verpflichtungen

Der interne Betreiber hat bei der Durchführung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags den Tarifvertrag TV-SWN VuS sowie die Tarifverträge BAT, BMT-G/NRW und der Tarifvertrag über die betriebliche Altersversorgung der Beschäftigten des öffentlichen Dienstes (Tarifvertrag Altersversorgung - ATV) in der jeweils aktuellen Fassung anzuwenden. Er ist zudem Mitglied bei der Rheinischen Zusatzversorgungskasse in Köln. Zudem hat der interne Betreiber die von ihm beauftragten Nachunternehmer zu verpflichten, einen für allgemeingültig erklärten Spartentarifvertrag gemäß der Verordnung zur Feststellung der Repräsentativität von Tarifverträgen im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs (RepTVVO) anzuwenden. Der interne Betreiber hat ferner bei der Durchführung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags die Anforderungen des Mindestlohngesetzes (MiLoG) sowie des Tariftreue- und Vergabegesetzes NRW (TVgG NRW) in ihrer jeweils aktuellen Fassung zu beachten und seine Nachunternehmer zur Beachtung dieser Anforderungen anzuhalten.

Anlage 4c zu den Anforderungen an die Leistungserbringung:

Weitere gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen im Betriebsbereich

Baustein 4c: Mehr- und Andersleistungen/ -qualitäten

Der Betreiber ist mit weiteren sonstigen Vorgaben im Betriebsbereich bzw. systembedingten Vorgaben, die zu wirtschaftlichen Nachteilen führen, betraut.

Die Betrauung umfasst insbesondere künftige ungedeckte Mehrkosten bedingt durch weitere Vorgaben:

- bzgl. Vorhaltung und Bedienung in der Haupt- und Nebenverkehrszeit aus den Vorgaben gem. Status quo,
- bzgl. Vorhaltung und Bedienung in der Haupt- und Nebenverkehrszeit aus den Vorgaben gem. Maßnahmen M1 bis M17 (Mehrleistungen/ Mehrqualitäten Bus), soweit sie nicht durch die Bausteine 1 bis 4b abgedeckt sind,
- bzgl. Vorhaltung und Bedienung in der Haupt- und Nebenverkehrszeit aus den Vorgaben gem. Umweltzielen im Zusammenhang mit der Elektrifizierung (Mehrleistungen/Mehrqualitäten Bus), soweit sie nicht durch die Bausteine 1 bis 4b abgedeckt sind,
- bzgl. Vorhaltung in der Haupt- und Nebenverkehrszeit aus den Vorgaben gem. Vorgaben für barrierefreie Haltestellen (Mehrleistungen/ Mehrqualitäten aus der Vorhaltung Infrastruktur), soweit nicht durch den Baustein Infrastruktur abgedeckt,
- bzgl. künftiger gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen oder Veränderungen bestehender gemeinschaftlicher Verpflichtungen, sofern diese Änderungen in einem angemessenen Umfang gerechtfertigt sind, jeweils soweit sie nicht durch die Bausteine 1 bis 4b abgedeckt sind.