



LANDKREIS GÖRLITZ KREISTAG

Beschluss des Technischen Ausschusses Nr. 017/2020 vom 17.11.2020

Beschlussgegenstand:

Bedienstandards und Qualitätskriterien für den Linienverkehr mit Omnibussen

Der Beschluss Nr. 012/2020 des Technischen Ausschusses vom 8. September 2020, wird aufgehoben und unter Verweis auf die Anlage neu gefasst.

Anlage: Bedienstandards und Qualitätskriterien

gefasst in: öffentlicher Sitzung

Abstimmungsergebnis: Jastimmen: 8
Gegenstimmen: 0
Enthaltungen: 5


Bernd Lange
Landrat



Bedienungsstandards und Qualitätskriterien für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) im Landkreis Görlitz

Entsprechend des Nahverkehrsplanes des ZVON vom 22.03.2018 und der durch den Landkreis Görlitz abgeschlossenen Verkehrsverträge, sind bei der Vergabe künftiger Leistungen und Genehmigungen im ÖPNV des Landkreises Görlitz mindestens folgende Bedienstandards und Qualitätskriterien einzuhalten.

1. Raumstrukturen und Entwicklungsachsen

(als Ersatz für Punkt 6.8.1 Netzebenen in der Fortschreibung 2018 des ZVON-Nahverkehrsplans vom 22.03.2018)

Überregional bedeutsame Entwicklungsachsen

sind Achsen zwischen Ober- und Mittelzentren oder Mittel- und Mittelzentren die mit Schienenpersonennahverkehr (SPNV) **oder** bei fehlendem, regelmäßigem SPNV alternativ im **Busgrundnetz** je nach Größe und Potential der zentralen Orte mit Plus- oder Taktbussen zu verbinden sind. Diese Verbindungen können teilweise auch durch Umstieg an einer geeigneten Verknüpfungsstelle in den SPNV erreicht werden.

Regional bedeutsame Entwicklungsachsen

sind Achsen zwischen Ober- oder Mittelzentren einerseits sowie andererseits Grundzentren, Gemeinden mit der besonderen Gemeindefunktion „Fremdenverkehr“ bzw. in Tschechien oder Polen mikroregionalen Siedlungszentren und **ohne** regelmäßigen SPNV die im **Busgrundnetz** je nach Größe und Potential der zentralen Orte durch Plus- oder Taktbusse zu verbinden sind. Diese Verbindungen können teilweise auch durch Umstieg an einer geeigneten Verknüpfungsstelle in den SPNV bzw. untereinander erreicht werden.

Lokal bedeutsame (Erschließungs)Achsen

sind Achsen zwischen zentralen Orten oder Gemeinden mit einer besonderen Gemeindefunktion einerseits sowie andererseits Städten und Gemeinden bzw. Orten mit mehr als 2.000 Einwohnern und **ohne** regelmäßigen SPNV bzw. Anschluss an das Busgrundnetz die je nach Größe und Potential der Orte durch Takt- oder Landbusse im **lokalen Hauptnetz** zu erschließen bzw. zu verbinden sind. Dies kann teilweise auch durch Umstieg an einer geeigneten Verknüpfungsstelle in den SPNV bzw. das Busgrundnetz erreicht werden.

Alle übrigen Orte ab einer Größe von 200 Einwohnern werden, wenn **ohne** regelmäßigen SPNV bzw. Anschluss an das Busgrund- oder das lokale Hauptnetz, durch Flexbusse oder im Rahmen der Grundversorgung durch Schulbusse im **Ergänzungsnetz** erschlossen.

2. Angebots- und Netzelemente

(als Ersatz für Punkt 6.8.2 Mindestbedienungsstandards in der Fortschreibung 2018 des ZVON-Nahverkehrsplans vom 22.03.2018)

Im **Busgrundnetz** verbinden **Plusbusse** (☺) dabei nur (unabhängig ob überregionale oder regionale) Entwicklungsachsen bzw. mindestens zwei Orte oder einen grundzentralen Verbund (bzw. bis zur Verknüpfungsstelle) mit jeweils mehr als 10.000 Einwohnern, jedoch nur, wenn es alter-

nativ nicht schon eine andere (direktere / parallele) Entwicklungsachse mit einem PlusBus oder SPNV-Angebote gibt. Alle übrigen Entwicklungsachsen werden mit **TaktBussen** (🚌) bedient.

Städte (**bzw. geschlossene / kompakte Ortschaften!**) mit mehr als 10.000 Einwohnern werden unter Berücksichtigung und Einbindung vorhandener Angebote im Busgrund- und regionalen Hauptnetz zusätzlich durch **StadtBusse** erschlossen.

PlusBus (🚌)

Montag - Freitag (18) 18 ⁺ (15) Fahrtenpaare																		
5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
→ 1T	→ 1T	→ 1T	→ 1T	→ 1T	→ 1T	→ 1T	→ 1T	→ 1T	→ 1T	→ 1T	→ 1T	→ 1T	→ 1T	→ 1T	→ 1T	→ 1T	→ 1T	
	1T ←	1T ←	1T ←	1T ←	1T ←	1T ←	1T ←	1T ←	1T ←	1T ←	1T ←	1T ←	1T ←	1T ←	1T ←	1T ←	1T ←	1T ←
Samstag (12) 8 (6) Fahrtenpaare																		
			8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	22:00	23:00
			→ 1T		→ 1T		→ 1T		→ 1T		→ 1T		→ 1T		→ 1T		→ 1T	
				1T ←		1T ←		1T ←		1T ←		1T ←		1T ←		1T ←		1T ←
Sonn- und Feiertag (8) 6 (4) Fahrtenpaare																		
			8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00				
			→ 1T		→ 1T		→ 1T		→ 1T		→ 1T		→ 1T					
				1T ←		1T ←		1T ←		1T ←		1T ←		1T ←				

TaktBus (🚌)

Montag - Freitag (12) 11 (7) Fahrtenpaare																	
	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	
	→ 1T		→ 1T		→ 1T		→ 1T	→ 1T	→ 1T	→ 1T	→ 1T	→ 1T	→ 1T		→ 1T		
		1T ←		1T ←		1T ←		1T ←	1T ←	1T ←	1T ←	1T ←	1T ←	1T ←		1T ←	
Samstag (8) 5 (4) Fahrtenpaare																	
					10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00			
					→ 1T		→ 1T		→ 1T		→ 1T		→ 1T		→ 1T		
						1T ←		1T ←		1T ←		1T ←		1T ←		1T ←	
Sonn- und Feiertag (5) 3 (-) Fahrtenpaare																	
					10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00			
					→ 1T				→ 1T				→ 1T				
						1T ←				1T ←				1T ←			

StadtBus

Montag - Freitag (28 Fahrtenpaare)																	
5:00	6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	
→ 1T	→ 2T	→ 2T	→ 2T	→ 2T	→ 2T	→ 2T	→ 2T	→ 2T	→ 2T	→ 2T	→ 2T	→ 2T	→ 2T	→ 1T	→ 1T		
	1T ←	2T ←	2T ←	2T ←	2T ←	2T ←	2T ←	2T ←	2T ←	2T ←	2T ←	2T ←	2T ←	2T ←	1T ←	1T ←	
Samstag (12 Fahrtenpaare)																	
			8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00		
			→ 1T	→ 1T	→ 1T	→ 1T	→ 1T	→ 1T	→ 1T	→ 1T	→ 1T	→ 1T	→ 1T	→ 1T			
				1T ←	1T ←	1T ←	1T ←	1T ←	1T ←	1T ←	1T ←	1T ←	1T ←	1T ←	1T ←	1T ←	
Sonn- und Feiertag (9 Fahrtenpaare)																	
					10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00			
					→ 1T	→ 1T	→ 1T	→ 1T	→ 1T	→ 1T	→ 1T	→ 1T	→ 1T				
						1T ←	1T ←	1T ←	1T ←	1T ←	1T ←	1T ←	1T ←		1T ←		

Im **lokalen Hauptnetz** verbinden **TaktBusse** (☺) dabei nur lokale (Erschließungs)Achsen bzw. mindestens zwei Orte mit jeweils mehr als 5.000 (oder alle Orte saldiert mit mehr als 10.000) Einwohnern, jedoch nur, wenn es alternativ nicht schon eine andere (direktere / parallele) Entwicklungsachse mit einem Angebot im Busgrundnetz oder SPNV-Angebote gibt. Alle übrigen (Erschließungs)Achsen werden mit **LandBussen** bedient.

Im **Ergänzungsnetz** verbinden und erschließen **LandBusse** dabei nur zwei Orte mit mindestens jeweils mehr als 2.000 (oder alle Orte saldiert mit mehr als 4.000) Einwohnern oder **FlexBusse** dabei nur zwei Orte mit mindestens jeweils mehr als 1.000 (oder alle Orte saldiert mit mehr als 2.000) Einwohnern, jedoch nur, wenn es alternativ nicht schon eine andere (direktere / parallele) Entwicklungsachse mit einem Angebot im lokalen Hauptnetz, Busgrundnetz oder SPNV-Angebote gibt. Alle übrigen Orte werden im Rahmen der Grundversorgung durch **SchulBusse** bedient.

LandBus

Montag - Freitag (8 Fahrtenpaare)																
6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00	21:00	
→ 1T		→ 1T		→ 1T		→ 1T		→ 1T		→ 1T		→ 1T		→ 1T		
	1T ←		1T ←		1T ←		1T ←		1T ←		1T ←		1T ←		1T ←	
Samstag (5 Fahrtenpaare)																
	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00				
	→ 1T		→ 1T		→ 1T		→ 1T		→ 1T		→ 1T					
		1T ←		1T ←		1T ←		1T ←		1T ←		1T ←				
Sonn- und Feiertag (3 Fahrtenpaare)																
				10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00							

FlexBus

Montag - Freitag (7 Fahrtenpaare)																
6:00	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00	18:00	19:00	20:00		
→ 1		→ 1		→ 1		→ 1		→ 1		→ 1		→ 1		→ 1		
	1 ←		1 ←		1 ←		1 ←		1 ←		1 ←		1 ←		1 ←	

Grundversorgung

Montag - Freitag (3 Fahrtenpaare)																
	7:00	8:00	9:00	10:00	11:00	12:00	13:00	14:00	15:00	16:00	17:00					
	→ 1		→ 1		→ 1		→ 1		→ 1		→ 1					
				1 ←		1 ←		1 ←		1 ←		1 ←				

Die bloße vormalige Existenz einer Eisenbahnstrecke, die frühere Bedeutung eines Ortes und/oder die aktuelle Bedienung rechtfertigen unter Anerkennung der o.g. Kriterien sowie im Interesse der Gleichbehandlung aller Städte und Gemeinden des Landkreises demnach noch nicht die Aufnahme oder Verlängerung einer Entwicklungs- bzw. Erschließungsachse.

Auch die Bedienung im Busgrundnetz, lokalem Hauptnetz oder im Ergänzungsnetz erfolgt in Abhängigkeit von der Entwicklungs- bzw. Erschließungsachse und von der definierten Größe (dem Potential) der verbundenen (zentralen) Orte.

Fahrten, bei denen regelmäßig weniger als 9 Fahrgäste mitfahren, können auch mit Klein- und/oder Rufbussen (als Bedarfsverkehr nach vorheriger Anmeldung) bedient werden.

Die für die Schülerbeförderung geltenden Anforderungen richten sich nach der jeweils gültigen Schülerbeförderungssatzung des Landkreises und sind zwingend umzusetzen. Grundlage für die Satzung ist § 23 (3) Schulgesetz für den Freistaat Sachsen. Eingebunden in die Schülerbeförderung sind die Ganztagsangebote der Schulen. Die Organisation der Schülerbeförderung erfolgt grundsätzlich im SPNV und ÖPNV. Ist die Benutzung öffentlicher Verkehrsmittel nicht möglich oder nicht zumutbar, kann die Beförderung mit entsprechenden Fahrzeugen im sogenannten freigestellten Schülerverkehr geregelt werden.

Im Busgrundnetz sowie im lokalen Hauptnetz ist es für die Fahrpläne der Plus-, Takt- und Land-Busse das Ziel:

- leicht **merkbar** **Abfahrtszeiten durch regelmäßige Taktfahrpläne** mit Hilfe einer Vereinheitlichung der Linienwege und einer Verregelmäßigung der Fahrpläne,
- **regelmäßige und zuverlässige Anschlüsse** durch spürbare Verbesserungen beim Umsteigen zwischen Bahn und Bus sowie zwischen Bus und Bus sowie dadurch
- **regelmäßig wiederkehrende Reiseketten** und Verbindungen zu erreichen.

Kriterien	regionales Grundnetz	lokales Hauptnetz	Ergänzungsnetz	Fahrtenpaare*		
				Mo-Fr**	Sa	So/F
Überregional bedeutsame Entwicklungsachsen (zwischen Ober- und Mittelzentren oder Mittel- und Mittelzentren)						
wenn vorhanden	SPNV (☞)					
zwei Orte mit je > 10.000 EW	PlusBus (☞)			(18) 18 ⁺ (15)	(12) 8 (6)	(8) 6 (4)
sonst	TaktBus (☞)			(12) 11 (7)	(8) 5 (4)	(5) 3 (-)
Regional bedeutsame Entwicklungsachsen (zwischen Ober- oder Mittelzentren einerseits sowie andererseits Grundzentren, Gemeinden mit der besonderen Gemeindefunktion „Fremdenverkehr“ oder in Tschechien mikroregionalen Siedlungszentren)						
wenn vorhanden	SPNV (☞)					
zwei Orte mit je > 10.000 EW	PlusBus (☞)**			(18) 18 ⁺ (15)	(12) 8 (6)	(8) 6 (4)
sonst	TaktBus (☞)**			(12) 11 (7)	(8) 5 (4)	(5) 3 (-)
Stadtbusstädte (Löbau, Weißwasser und Zittau)						
kompakte Orte mit > 10.000 EW		StadtBus ***		28	12	9
Lokal bedeutsame (Erschließungs)Achsen (zwischen zentralen Orten oder Gemeinden mit einer besonderen Gemeindefunktion einerseits sowie andererseits Städten und Gemeinden bzw. Orten mit mehr als 2.000 Einwohnern)						
zwei Orte mit je > 5.000 EW oder saldiert > 10.000 EW		TaktBus (☞)**		(12) 11 (7)	(8) 5 (4)	(5) 3 (-)
sonst		LandBus **		8	3	-
übrige Orte ab 200 Einwohner						
zwei Orte mit je > 2.000 EW oder saldiert > 4.000 EW			LandBus **	8	3	-
zwei Orte mit je > 1.000 EW oder saldiert > 2.000 EW			FlexBus **	7	-	-
sonst			SchulBus **	1/3	-	-

* (Empfehlung der Strategiekommission) Landkreis Görlitz (Lizenzvertrag MDV)

* je eine zusätzliche Fahrt am Freitagabend

** Kombination mit regionalem Grund- und lokalem Hauptnetz

** zusätzliche Fahrten an Schultagen

*** unter Einbindung regionales Grund- und lokales Hauptnetz

3. Linienbündelung

(als Bestätigung von Punkt 6.8.3 Linienbündelung in der Fortschreibung 2018 des ZVON-Nahverkehrsplans vom 22.03.2018)

Die Grundlage der Linienbündelung sollen auch künftig bei der Neuausschreibung der Verkehrsleistungen die aktuellen drei Linienbündel bilden. Nach Fertigstellung der Angebotsänderung muss dann lediglich vor der Ausschreibung noch in den drei Linienbündeln die Gegenüberstellung der neuen Liniennummern und der Relationen sowie eine aktuelle Zuordnung der Angebots- und Netzelemente (mit Bezug auf Punkt 2) erfolgen.

4. Qualitätskriterien

(als Ergänzung / Präzisierung für die Punkte 6.12.2 „ÖSPV-Verkehrsangebote“ und 7.1.2 „Rahmenvorgaben ÖSPV“ in der Fortschreibung 2018 des ZVON-Nahverkehrsplans vom 22.03.2018)

Grundsätzlich gelten die in der Fortschreibung 2018 des ZVON-Nahverkehrsplans vom 22.03.2018 definierten Grundlagen zur Verbindungsqualität (Kapitel 6.3), Mindesterschließung (Kapitel 6.4) und Bedienzeiträume (Kapitel 6.5).

Ferner sind die Kapitel 6.12.2 „ÖSPV-Verkehrsangebote“, 7.1.2 „Rahmenvorgaben ÖSPV“ für die Fahrzeuge sowie 7.2.1 „ÖSPV-Haltestelleninfrastruktur“ für die Haltestellen vollumfänglich anzuwenden.

Darüber hinausgehend sind folgende Punkte zusätzlich einzuhalten:

4.1 Anforderungsbereich Kundenbetreuung (als Ergänzung für Punkt 6.12.2.2)

Vertrieb

- Unabhängig von den Regelungen zum Vorne-Einstieg sind während 2,5% der Fahrplanfahrten im Jahr Fahrausweiskontrollen durchzuführen. Dabei sind alle Verkehrs- bzw. Betriebszeiten und alle Linien gleichmäßig über das Jahr zu berücksichtigen.

4.2 Anforderungsbereich Verkehrsdurchführung (als Ergänzung für Punkt 6.12.2.3)

Anschlusssicherung

- Die an ausgewählten Schnitt- bzw. Haltestellen definierten Anschlüsse zwischen Bahn und Bus sowie zwischen Bus und Bus sind mit Hilfe des Rechnergestützten Betriebsleitsystem (Regio-RBL) oder andere geeignete technische Lösungen zu gewährleisten und zu sichern.

4.3 Fahrzeuge (als Ergänzung und Präzisierung für Punkt 7.1.2)

Zustand

- Alle Fahrzeuge sind mit ausreichend dimensionierten Fahrer-Schutzscheiben auszustatten bzw. nachzurüsten.
- 20% der gesamten Fahrzeugflotte ist mit automatischen Fahrgastzählssystemen (über das Regio-RBL) auszustatten. Dabei sind die Fahrzeuge für die Plus- und TaktBusse, die StadtBusse sowie die Land-, Flex- und SchulBusse gleichmäßig zu berücksichtigen.

Fahrzeugalter

- Das maximal zulässige Fahrzeugalter der eingesetzten Fahrzeuge darf
 - bei Plus- und TaktBussen sowie bei StadtBussen 10 Jahre und
 - bei Land-, Flex- und SchulBussen 16 Jahrenicht überschreiten (bezogen auf die Erstzulassung).

Barrierefreiheit

- Von der jährlich erbrachten Verkehrsleistung müssen ab dem 01.01.2023
 - bei Plus- und TaktBussen sowie bei StadtBussen 100 % mit Niederflurfahrzeugen (kein Low-Entry!) mit Absenkvorrichtung sowie technischer Einstiegshilfe (wobei mindestens 8, in Kleinbussen mindestens 2 Sitzplätze stufenfrei erreichbar sein müssen) und

- bei Land-, Flex- und SchulBussen 100 % mit Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeugen mit Absenkvorrichtung sowie technischer Einstiegshilfe (wobei mindestens 8, in Kleinbussen mindestens 2 Sitzplätze stufenfrei erreichbar sein müssen) durchgeführt werden.
- Grundsätzliche Bereitstellung einer Sondernutzungsfläche bei allen Fahrzeuge zur Beförderung von insgesamt mindestens einem Rollstuhl/Kinderwagen o. ä. (bei Gelenkbussen möglichst zwei Flächen).

Neufahrzeuge

- Zur Sicherstellung des geforderten Restspaltes bzw. der geforderten Reststufenhöhe < 5 cm beim Ein- und Ausstieg mobilitätseingeschränkter Menschen sind Innenschwenktüren oder andere geeignete technische Lösungen zu wählen um bei barrierefrei ausgebauten Haltestellen mit Sonderborden ein Aufsetzen der Türen auszuschließen.
- Fahrzeuge, welche als Plus- und TaktBusse sowie StadtBussen eingesetzt werden sollen, sind mit Klimaanlage, USB-Ladebuchsen und WLAN auszustatten.
- Standard-Linienbusse sind für eine eventuell spätere Nutzung von Heckfahrradträgern oder Fahrradanhängern mit Anhängerkupplungen auszustatten.

Fahrgastinformation Innen

- Die optische Haltestellenanzeige im Fahrzeuginneren ist in Plus- und TaktBusse sowie StadtBussen mit TFT-Anzeigen vorzusehen. Zusätzlich sind an den Schnittstellen und Haltestellen mit definierten Anschlüssen im ZVON-Layout und angesteuert über das Regio-RBL die nächsten Anschlüsse in Echtzeit anzuzeigen.

Werbung

- Werbung für Dritte ist grundsätzlich gestattet.
- Die Außenwerbung ist auf das Heck und auf die Seitenflächen beschränkt. Fensterflächen und Türen dürfen dabei generell nicht beklebt werden. Taster und Türen müssen kontrastreich erkennbar bleiben.
- Die Innenwerbung mit TFT-Anzeigen ist nur optisch gestattet, wobei die Fahrgastinformationen (Haltestellen- und Anschlussanzeige, Informationen zu Umleitungen etc.) nicht beeinträchtigt werden darf.
- Die Auftragnehmer stellen die Außenflächen der bei PlusBussen eingesetzten Fahrzeuge für ein landesweit einheitliches Design kostenfrei zur Verfügung, so dass mindestens 80% der PlusBus-Leistungen damit erbracht werden können.
- Die Auftragnehmer stellen 20% der gesamten übrigen Fahrzeugflotte für Werbezwecke des Auftraggebers bzw. des ZVON kostenfrei zur Verfügung. Der regionale Einsatz dieser Fahrzeuge wird mit dem ZVON und dem Aufgabenträger abgestimmt.