



**ÖPNV-Entwicklungsplan /
kommunaler Nahverkehrsplan
für die
Stadt Wesseling**

10.12.2018 – 09.12.2028

ÖPNV-Entwicklungsplan / kommunaler Nahverkehrsplan für die Stadt Wesseling

10.12.2018 – 09.12.2028

Auftraggeber: Stadt Wesseling

Auftragnehmer: Planungsgesellschaft Verkehr Köln
Hoppe & Co. GmbH

Bearbeitung: Dipl.-Betriebsw. Klaus Woschei
Dipl.-Ing. Dirk Schulz
Dipl.-Soz.Wiss. Rolf Hoppe

Datum: 28.03.2018

Inhalt

Vorwort	5
1 ÖPNV-Ziele der Stadt Wesseling	6
1.1 Nahverkehrskonzept für den kommunalen ÖPNV	8
1.2 Linienbündelung Stadtverkehr Wesseling	12
1.3 ÖPNV-Betriebsformen.....	16
1.3.1 Fahrzeugqualitäten der Betriebsform Bus	16
1.3.2 Fahrzeugqualitäten der Betriebsformen TaxiBus und AST.....	21
1.3.3 Fahrzeuginstandhaltung /-reinigung	21
1.4 Betriebliche Voraussetzungen	22
1.4.1 Anforderungen an das Fahrpersonal.....	22
1.4.2 Betriebssteuerung / Fahrzeug-Management	22
1.4.3 Disposition nachfragegesteuerter ÖPNV-Betriebsformen	23
1.4.4 Tarif und Vertrieb.....	23
1.4.5 Beschwerde-Management.....	24
1.4.6 Schulisches Mobilitäts-Management	24
1.4.7 Information / Akzeptanzförderndes Marketing	24
1.4.8 Kontrollen / Berichtspflicht	25
1.5 Haltestellen.....	26
1.5.1 Barrierefreier Ausbau	27
1.5.2 Haltestellen-Unterhaltung /-Wartung	28
1.6 Zuwiderhandeln / Nichterfüllung	28
2 Prüfaufträge.....	28
2.1 Betriebliche Anschluss-Sicherung	29
2.2 Vertriebs-Optimierung	29
2.3 Beschwerde-Management.....	29
2.4 Erhöhung der Verkehrssicherheit	29
2.5 Mobilitätsdialog.....	29
2.6 Evaluierung	29
3 Eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge	30
4 Weiteres Vorgehen.....	31
Abbildungs-/ Tabellenverzeichnis.....	32

Vorwort

Der öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) unterliegt einem tiefgreifenden Wandel. Zum einen erfordern vielfältige Novellierungen der rechtlichen Rahmenbedingungen auf europäischer, Bundes- und Landesebene eine Anpassung der Auftrags- und Durchführungs- sowie fortgeschriebener barrierefreier Infrastrukturen. Zum zweiten bedingen die mittlerweile bis auf die kommunale Ebene heruntergebrochenen Klimaschutz-Verpflichtungen entsprechende Neuorientierungen sowohl die Aufgabenverteilung der verschiedenen Verkehrsträger als auch die Etablierung ökologischer Antriebstechnologien im straßengebundenen öffentlichen Personennahverkehr betreffend. Und zum dritten gebietet der mit einer schrumpfenden und immer älter werdenden Bevölkerung sowie sinkenden Schülerzahlen einhergehende demografische Wandel die Fortschreibung nachfragestrukturell und wirtschaftlich optimierter Angebotsstrukturen.

Zur Sicherung attraktiver und wirtschaftlicher öffentlicher Mobilitätsangebote hat die Stadt Wesseling bereits in den neunziger Jahren ein eigenes kommunales Verkehrsunternehmen als Betriebszweig der Stadtwerke Wesseling GmbH (SWW) gegründet, das mittels beauftragter Nachunternehmen öffentliche Personennahverkehrs-Angebote im Stadtgebiet unterhält. Dadurch erlangte die Stadt Wesseling zugleich den Status eines kommunalen ÖPNV-Aufgabenträgers.

Nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) sind die Aufgabenträger in ihrem Wirkungsbereich zuständige Behörde für die Festlegung von Umfang und Qualität des öffentlichen Personennahverkehrs.

Daraus leitet sich keine formale Verpflichtung zur Aufstellung kommunaler Nahverkehrspläne ab. Andererseits bedarf es jedoch der Definition von Umfang und Qualität zukünftiger kommunaler Angebote im öffentlichen Personennahverkehr, zumal damit ggf. entsprechende Finanzierungsverpflichtungen einhergehen. Auch sind die kommunalen Aufgabenträger gefordert, auf der Grundlage ihrer Vorstellungen über den öffentlichen Personennahverkehr ihre Rechte (Einvernehmen) bei der Aufstellung des kreisweiten Nahverkehrsplans einzubringen.

Dem wird mit dem vorliegenden ÖPNV-Entwicklungsplan / kommunalen Nahverkehrsplan entsprochen, der den formalen Kriterien konventioneller Nahverkehrsplanungen genügt und insbesondere drei Funktionen erfüllt:

1. Fortschreibung kommunaler ÖPNV-Kompetenz,
2. Schaffung „einvernehmlicher“ Bestandteile für den kreisweiten Nahverkehrsplan,
3. rechtskonforme Grundlage fortgeschriebener kommunaler ÖPNV-Angebote.

1 ÖPNV-Ziele der Stadt Wesseling

Die ÖPNV-Erschließung der Stadt Wesseling weist im Status quo eine, z.T. defizitäre räumliche Erschließung mit partiell überlagernden Linienwegen aus.

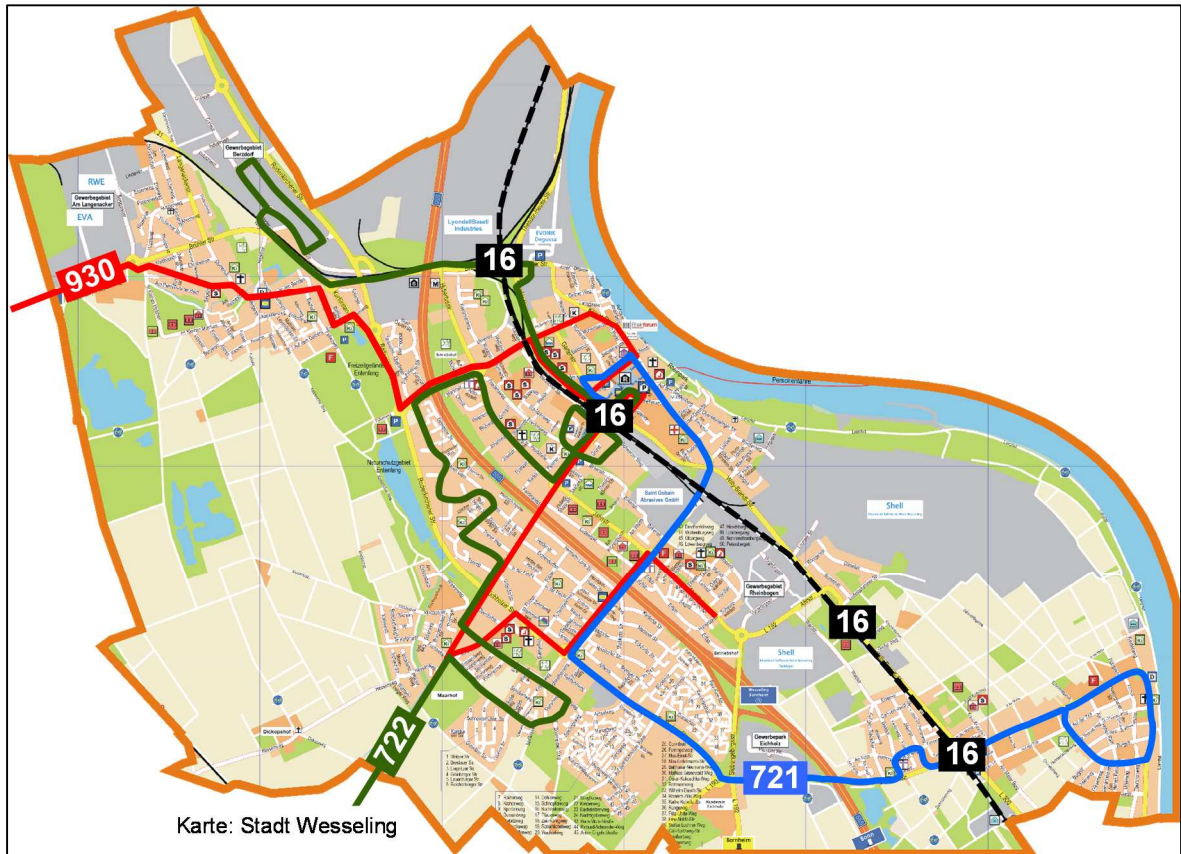


Abb. 1: Räumliche ÖPNV-Erschließung der Stadt Wesseling (Status quo)

Zur Kompensation und Verbesserung ist die Stadt Wesseling seit 2012 mit Planungen zur Neustrukturierung der kommunalen ÖPNV-Angebote befasst.

Das bisher Erreichte und die konzeptionelle Neustrukturierung der ÖPNV-Angebote in der Stadt Wesseling begründen es, auf dieser Basis die kommunalen ÖPNV-Kompetenzen in der Form der weiter bestehenden ÖPNV-Aufgabenträgerschaft über den 09.02.2018 hinaus fortzuschreiben. Und in den nachfolgend aufgezeigten Strukturen der räumlichen und zeitlichen Erschließung soll das kommunale ÖPNV-Angebot in der Stadt Wesseling ab dem 10.12.2018 umgesetzt werden.

Unter Beachtung

- der „... vorhandene(n) Verkehrsstrukturen und (der) ... Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie (des) ... ÖPNV-Netz(es) nach § 7 Abs. 1 (ÖPNVG NRW) ...; (der) ... Belange des Klima- und Umweltschutzes, des Rad- und Fußverkehrs, der Barrierefreiheit im Sinne des § 2 Abs. 8 (ÖPNVG NRW), des Städ-

tebaus und der Quartiersentwicklung sowie der Vorgaben des ÖPNV-Bedarfsplans und des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans ...“ (§ 8 Abs. 1 ÖPNVG NRW),

- „... der Nahverkehrsplanungen der Zweckverbände, insbesondere für den SPNV, ... (sowie) der sonstigen Nahverkehrsplanung“ (§ 8 Abs. 2 ÖPNVG NRW),
- „... der vorhandenen und geplanten Siedlungs- und Verkehrsstrukturen ... einer Prognose der zu erwartenden Verkehrsentwicklung ... sowie der

(werden) Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und seine Finanzierung sowie die Investitionsplanung ..., der Rahmen für das betriebliche Leistungsangebot ..., die notwendigen Mindestanforderungen für Betriebszeiten, Zugfolgen und Anschlussbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten, für die angemessene Verkehrsbedienung nach § 2 Abs. 3 Satz 1 (ÖPNVG NRW) und den Qualifikationsstandard des eingesetzten Personals ... sowie die Ausrüstungsstandards der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge und die Entlohnung des eingesetzten Personals bei den Verkehrsunternehmen nach Maßgabe einschlägiger und repräsentativer Tarifverträge vorzugeben ...“ (§ 8 Abs. 3 ÖPNVG NRW) nachfolgend dargestellt.¹

Die politischen Ziele, die der Aufstellung und den Inhalten des vorliegenden ÖPNV-Entwicklungsplans maßgeblich zu Grund liegen sind:

- Markt-, nachfrage- und systemgerechte Angebotsgestaltung, orientiert an dem mehrstufig differenzierten Bedienungsmodell aus konventionellen Bussen, TaxiBussen und AST (je nach den örtlichen Möglichkeiten zur Einbindung ehrenamtlicher Fahrer auch BürgerBussen),
- barrierefreie Mobilitätssicherung und sichere Mobilität für alle Bürger*innen, insbesondere diejenigen, die nicht oder nur unzureichend über Fahrzeuge des motorisierten Individualverkehrs verfügen,
- Änderung (pragmatisch: Sicherung) des Modal split zugunsten ökologischer Mobilitätsformen,
- Sicherung der Finanzierbarkeit durch angebotsstrukturelle und wirtschaftliche Optimierung der bestehenden ÖPNV-Angebote (u.a. stete Anpassung der Angebote an die tatsächlichen Mobilitäts- und Nachfragestrukturen),
- Sicherung / weitere Verbesserung der ÖPNV-Angebotsqualität,
- Vereinfachung der kommunikativen ÖPNV-Zugänge,
- Sicherung / Verbesserung der Bus-Bus-sowie Bus-Schiene-Verknüpfungen,

¹ Aussagen zum ÖPNV-Tarif bzw. seiner Entwicklung bleiben hier unberücksichtigt, weil sie hier nicht expliziert, weil sie zu den originären Aufgabenfeldern der Verkehrsverbände – hier des VRS – zählen.

- Minderung der Abgasemissionen im ÖPNV (intendiert ist die „Null-Emission“ / sukzessive Umstellung auf Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie),
- Fortschreibung barrierefreier Haltestellen-Infrastrukturen,
- Initiierung / Förderung multimodaler Verknüpfungen,
- Fortführung / Sicherung der kommunalen ÖPNV-Aufgabenträgerschaft,
- Initiierung der gemeinsamen ÖPNV-Aufgabenträgerschaft (mit der Stadt Brühl) für den Nachbarortsverkehr Wesseling - Brühl,
- Fortführung / Sicherung der geringen Belastung des Kommunalhaushaltes aus den kommunalen (und nachbarörtlichen) ÖPNV-Angeboten,
- weitere Positionierung kommunaler ÖPNV-Angebote zu identitätsförderlichen Stadt-Marketing-Attributen.

Entsprechend der Anforderung des Art. 2a der Verordnung (EU) Nr. 2016/2338 stehen die in diesem Entwicklungsplan als Strategiepapier für den Bereich des ÖPNV der Stadt Wesseling enthaltenen Spezifikationen der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung für die Erbringung öffentlicher Personenverkehrsdienste mit dem u.a. politischen Zielen der Stadt in Einklang.

1.1 Nahverkehrskonzept für den kommunalen ÖPNV

Das substanzielle und mit dem Rhein-Erft-Kreis abgestimmte Ergebnis der Neustrukturierung des ÖPNV in der Stadt Wesseling sieht vor, dass

- die Nachbarortslinie 930 (Brühl – Wesseling) von Erschließungsaufgaben im Stadtgebiet Wesseling befreit und somit zu einer schnellen, direkten Stadtverbindung aufgewertet wird (zukünftige Start-/ Endhaltestelle „Wesseling, Stadtbahn“, zukünftige Bedienung der Haltestellen Gartenstr. und Pontivystr. durch die neue Linie 723);
- allein die zur Schülerbeförderung eingesetzten Busse weiterhin von der / bis zur Haltestelle Hunsrückstr. durchgebunden werden,
- zudem die Linie 930 an Normalwerktagen zwischen ca. 6.30 Uhr und ca. 9.00 Uhr sowie zwischen ca. 15.30 Uhr und ca. 19.30 Uhr auf einen 20´-Takt verdichtet wird;
- statt der bisher nur partiellen Stadterschließung durch die Linie 930 eine erweiterte und differenzierte Erschließung des südwestlichen Stadtgebietes durch eine neukonzipierte StadtLinie 723 herbeigeführt wird (einschließlich Bedienung der Haltestellen Gartenstr. und Pontivystr. sowie des Neubaugebietes „Eichholzer Acker“),

- die insofern von anteiligen Erschließungsaufgaben im südwestlichen Stadtgebiet befreite Linie 721 folglich auf begradigtem / beschleunigten Linienweg den Stadtteil Urfeld mit Start-/ Zielhaltestelle Wesseling, Stadtbahn“ verbindet,
- die Linie 722 (Sechtem – Wesseling – Berzdorf) im Status quo fortgeführt wird und
- die Bus-Bahn- und Bus-Bus-Verknüpfung an der Haltestelle Wesseling Stadtbahn fortgeführt wird.

Modifizierungen, die insbesondere aus geänderten Nachfragestrukturen resultieren, bleiben vorbehalten.



Abb. 2: ÖPNV-Erschließung der Stadt Wesseling (Konzept 2018)

Alle Bestandshaltestellen sollen auch nach der Neukonzeption weiterhin bedient werden. Hinzu kommen fünf Haltestellen im Linienverlauf der neukonzipierten Linie 723, die die deutliche Verbesserung der räumlichen Erschließung des südwestlichen Stadtgebietes bewirken.

Die folgenden Abbildungen 3 bis 6 zeigen für die beiden Stadtlinien 721 und 723 sowie für die beiden Nachbarortslinien 722 und 930 die konzipierten Betriebsformen, Betriebszeitfenster und Taktfolgen. Hinsichtlich der Betriebszeitfenster und Taktwechselzeiten handelt es sich gerundete Angaben, die späteren Fahrpläne können bis zu max. 15 minütige Abweichungen beinhalten.

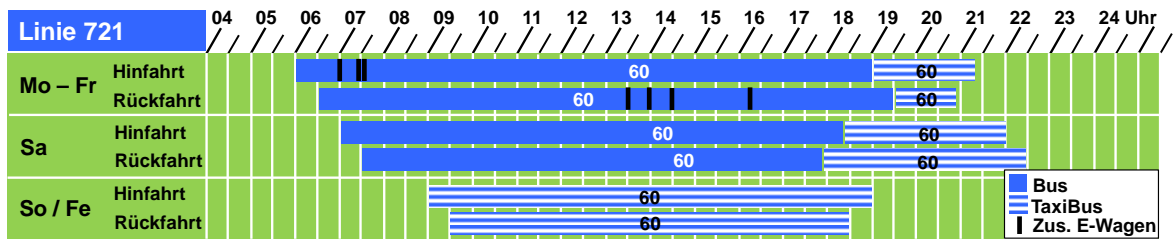


Abb. 3: Linie 721, Betriebsformen, Betriebszeitfenster & Taktfolgen (Konzept 2018)

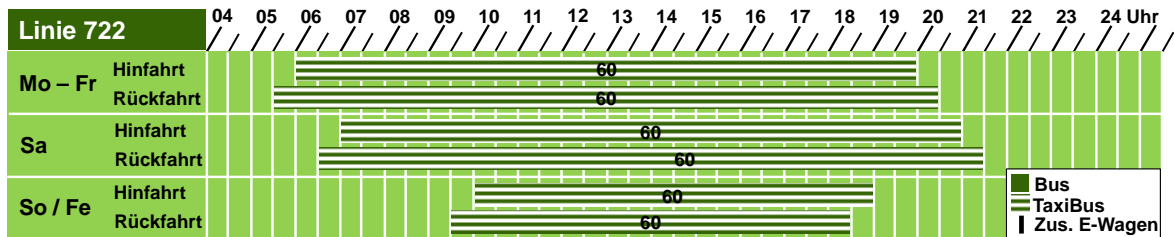


Abb. 4: Linie 722, Betriebsformen, Betriebszeitfenster & Taktfolgen (Konzept 2018)

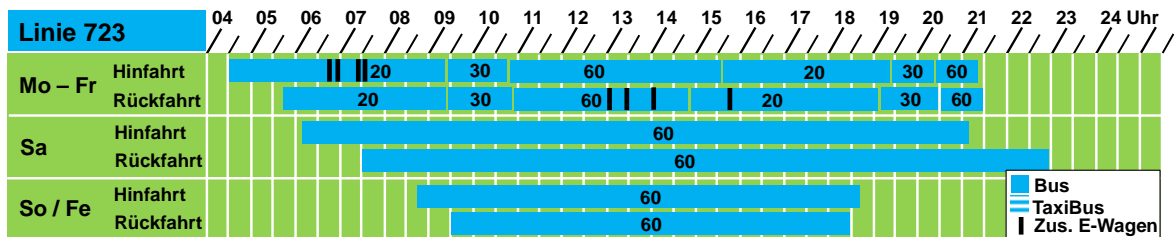


Abb. 5: Linie 723, Betriebsformen, Betriebszeitfenster & Taktfolgen (Konzept 2018)

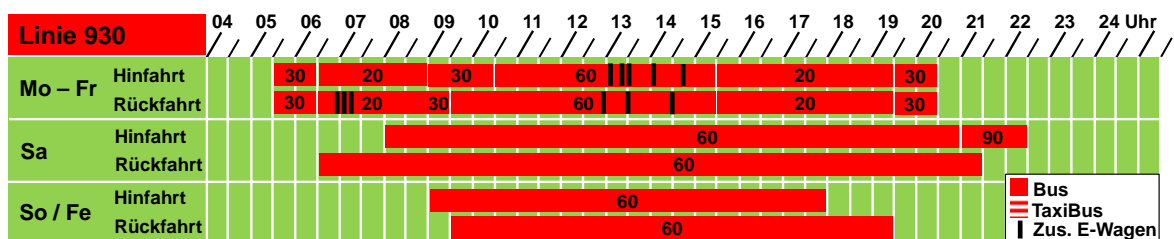


Abb. 6: Linie 930, Betriebsformen, Betriebszeitfenster & Taktfolgen (Konzept 2018)

Zur Abb. 6 ist anzumerken, dass die Angebotsänderungen auf dieser Linie konzeptioneller Bestandteil der Neustrukturierung im Stadtgebiet Wesseling sind. Die Linie ist derzeit noch in Aufgabenträgerschaft des Rhein-Erft-Kreises und somit aktuell nicht Gegenstand des anstehenden Vergabeverfahrens des ÖPNV-Aufgabenträgers Stadt Wesseling. Allerdings befinden sich die Städte Wesseling und Brühl in laufenden Abstimmungen zur Erlangung der Aufgabenträgerschaft im Sinne des Nachbarortsverkehrs für die Linie 930.

Der AnrufSammelTaxi-Verkehr in der Stadt Wesseling hat im Rahmen der kontinuierlichen Verbesserung des Nahverkehrsangebotes wesentliche Angebotsveränderungen erfahren. Offeriert werden derzeit lediglich Fahrten zu den Schwachverkehrszeiten montags – freitags ab ca. 22:00 Uhr, samstags ab ca. 23:00 Uhr und an Sonn- und Feiertagen ab ca. 20:00 Uhr. Neben dem flächendeckenden innerstädtischen Angebot bestehen gleichermaßen Fahrtmöglichkeiten zu allen Zielen in der Stadt Brühl. Dieses Angebot soll auch im Rahmen des Konzeptes 2018 so beibehalten werden.

Aus den folgenden Abbildungen 7 – 9 sind die mit der Neustrukturierung einhergehenden Fahrzeiten, Linienlängen und Betriebsleistungen zu ersehen. Die Angaben sind jeweils gerundet, die Ermittlung detailgenauer Werte ist Gegenstand späterer Betriebsplanungen.

Linie 721		
Fahrzeit (Min.) pro Fahrt (hin & zurück), insgesamt / Stadtgebiet Wesseling:	ca. 50 Min.	ca. 50 Min.
Linienlänge pro Fahrt (hin & zurück), insgesamt / Stadtgebiet Wesseling:	ca. 14,9 km	ca. 14,9 km
Betriebsleistung pro Jahr, insgesamt / Stadtgebiet Wesseling:	Bus : ca. 68.100 km TaxiBus : ca. 13.400 km ¹⁾	ca. 68.100 km ca. 13.400 km ¹⁾

¹⁾ Theoretischer Maximalwert, wenn jede angebotene Fahrt auf dem gesamten Fahrweg abgerufen würde. Vergütet werden nur die nachgewiesenen, tatsächlich durchgeführten Fahrten und Teilstrecken.

Abb. 7: Linie 721, Fahrzeit, Linienlänge und kumulierte Betriebsleistung (Konzept 2018)

Linie 722		
Fahrzeit (Min.) pro Fahrt (hin & zurück), insgesamt / Stadtgebiet Wesseling:	ca. 60 Min.	ca. 50 Min.
Linienlänge pro Fahrt (hin & zurück), insgesamt / Stadtgebiet Wesseling:	ca. 32,9 km	ca. 30,9 km
Betriebsleistung pro Jahr, insgesamt / Stadtgebiet Wesseling:	TaxiBus : ca. 174.600 km ¹⁾	ca. 163.800 km ¹⁾

¹⁾ Theoretischer Maximalwert, wenn jede angebotene Fahrt auf dem gesamten Fahrweg abgerufen würde. Vergütet werden nur die nachgewiesenen, tatsächlich durchgeführten Fahrten und Teilstrecken.

Abb. 8: Linie 722, Fahrzeit, Linienlänge und kumulierte Betriebsleistung (Konzept 2018)

Linie 723		
Fahrzeit (Min.) pro Fahrt (hin & zurück), insgesamt / Stadtgebiet Wesseling:	ca. 50 Min.	ca. 50 Min.
Linienlänge pro Fahrt (hin & zurück), insgesamt / Stadtgebiet Wesseling:	ca. 17,3 km	ca. 17,3 km
Betriebsleistung pro Jahr, insgesamt / Stadtgebiet Wesseling:	KleinBus : ca. 188,200 km	ca. 188.200 km

Abb. 9: Linie 723, Fahrzeit, Linienlänge und kumulierte Betriebsleistung (Konzept 2018)

Die Fahrzeugkapazitäten sind der jeweiligen Nachfrage zeitnah anzupassen.

Wichtig ist es, dass die festzuschreibenden Standards für die spätestens zum 10.12.2018 greifenden Wettbewerbs-/ Vergabeverfahren rechtlich bindende Wirkung entfalten. Vor diesem Hintergrund werden

- transparente Mindeststandards für Umfang und Qualität bezüglich Angebot, Fahrzeuge, Fahrpersonal, Fahrgastinformation, Marketing und Vertrieb sowie weitere Leistungsmerkmale formuliert, die ab 2018 in jedem Fall erfüllt sein müssen und zugleich ein vergütungsfreies Mehr ermöglichen,
- die Mindeststandards so genau formuliert, dass ihre spätere Erfüllung durch Befugte nachprüfbar ist,
- zur erwartbaren geringfügigen Anpassung an derzeit nicht antizipierbare Angebotsänderungen (z.B. infolge geänderter Schulanfangs-/schlusszeiten) zugleich Schwankungsbereiche festgeschrieben, innerhalb derer von den Mindeststandards abgewichen werden kann, ohne dass es geänderter Vergütungssätze und / oder erneuter politischer Beschlüsse bedarf,
- zeitlich gleitende Übergänge formuliert, die es allen dann in Aufgabenträgerschaft der Stadt Wesseling fahrenden Verkehrsunternehmen ermöglichen, gegenüber dem Status quo überproportional hohe Kostensteigerungen zu vermeiden.

Im Hinblick auf kongruente Betrauungs-, Vergabe- und Vertragslaufzeiten wird die Laufzeit des vorliegenden ÖPNV-Entwicklungsplans / kommunalen Nahverkehrsplans auf den Zeitraum vom 10.12.2018 bis zum 09.12.2028 festgelegt; zwischenzeitlich notwendige Änderungen bleiben vorbehalten.

1.2 Linienbündelung Stadtverkehr Wesseling

Die konzipierte, im Vergleich zu anderen, ähnlich strukturierten Kommunen gute räumliche und zeitliche Erschließung soll wie zuvor beschrieben umgesetzt werden. D.h.:

- Abgesehen von temporären Notwendigkeiten (z.B. durch Baustellen verursacht) können Änderungen der Fahrplanangebote nur durch den ÖPNV-Aufgabenträger veranlasst werden.
- Unabhängig vom Eigen- oder Gemeinwirtschaftlichkeitsstatus können aus Änderungen der Fahrplanangebote resultierende Mehr- oder Minderkosten sowohl durch die konzessionsinnehabenden Verkehrsunternehmen als auch durch den ÖPNV-Aufgabenträger erst dann geltend gemacht werden, wenn das Gesamtvolumen der resultierenden Kosten je Betriebsform Bus, TaxiBus, AST und Jahr um einen in den Ausschreibungsbedingungen zu konkretisierenden Prozentsatz über- oder unterschritten wird. Bemessungsgrundlagen sind

- für alle Betriebsformen das konzipierte Fahrplanangebot (siehe Pkt. 1.1),
- für die Betriebsform Bus die Jahresgesamtsumme aus den Mehr-Kosten
 - je tatsächlichen Fahrzeugeinsatzstunden nach Standard- und Gelenkbussen sowie
 - je tatsächlichen Betriebskosten je km Laufleistungen nach Standard- und Gelenkbussen,
- für die Betriebsformen TaxiBus und AST die Jahresgesamtsumme aus den durch die Maßnahmen resultierenden tatsächlichen, den Auftragsunternehmen vergüteten Mehrkosten (netto).
- Mehr- oder Minderkosten können frühestens ein Jahr und spätestens bis zum Folgejahr des die Mehr- oder Minderkosten begründenden Ereignisses geltend gemacht werden. Einredefreie Forderungen werden nachschüssig beglichen, Abschlagszahlungen können vereinbart werden.
- Bei Eigenwirtschaftlichkeit begründen Tarif- oder Betriebsmittelkosten-Änderungen keine Ausgleichszahlungen durch den ÖPNV-Aufgabenträger.
- Zur Vermeidung der s.g. „Rosinenpickerei“ (eigenwirtschaftliche Anträge für ertragsstarke Linien und dann verbleibender überteuerter gemeinwirtschaftlicher Angebote) wird das Gesamtangebot der kommunalen ÖPNV-Linien 721 und 723 einschließlich des TaxiBus- und AnrufSammelTaxis-Verkehrs mit Wirkung 10.12.2018 zu einem einheitlichen Linienbündel im Sinne des PBefG bzw. Verkehrsnetz zusammengefasst.

Im Interesse der Gewährleistung eines für den Fahrgast attraktiven, integrierten ÖPNV-Verkehrsangebots mit Bussen beabsichtigt die Stadt Wesseling, mit Wirkung ab dem 10.12.2018 die entsprechenden Verkehrsleistung des Stadtverkehrs Wesseling als eine Gesamtleistung i. S. d. § 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG zu vergeben. Dadurch wird dem Fahrgast ein einheitliches, verkehrsträger- und linienübergreifend abgestimmtes Gesamtangebot offeriert.

Begründung der Linienbündelung

Damit die verkehrlich, betrieblich und planerisch miteinander verbundenen Verkehrsleistungen in der Stadt Wesseling nunmehr auch genehmigungsrechtlich zusammengefasst werden können und zukünftig weiterhin der Stadtverkehr als einheitliche Gesamtleistung sichergestellt werden kann, ist es sinnvoll, Linienbündel nach dem PBefG zu bilden.

Die Bildung von Linienbündeln ermöglicht zudem der Genehmigungsbehörde die bessere Berücksichtigung von strukturellen, verkehrlichen, betrieblichen und wirtschaftlichen Kriterien. Das Linienbündel ist auch im Genehmigungsverfahren als

Einheit zu behandeln und bildet für die Genehmigungsbehörde die Grundlage, Genehmigungsanträge auf Einzellinien abzulehnen (§ 13 Abs. 2 Satz 2 Nr. 3 lit. d PBefG).

Mit der Linienbündelung trägt die Stadt Wesseling den folgenden Aspekten in Bezug auf den Stadtverkehr Rechnung:

- Integration der Bedienung (einheitlicher Marktauftritt etc.)
- Verkehrliche Verflechtung der Linien
(z.B. Umsteigerzahlen zwischen den Linien, Nachfragebeziehungen)
- Betrieblich optimale Verkehrsbedienung
- Wirtschaftliche Verflechtung zwischen den Linien.

Damit soll letztlich zu Gunsten der Fahrgäste die Bereitstellung eines attraktiven ÖPNV durch optimal aufeinander abgestimmte Linienfahrpläne, Sicherung eines Maximums an Anschlüssen zwischen den Linien, umfassenden Service und einheitliche Vermarktung gewährleistet werden.

Der Stadtverkehr Wesseling stellt entsprechend der vorstehenden Ausführungen ein einheitliches Linienbündel dar. Er ermöglicht ein integriertes Angebot und wird dementsprechend zusammenhängend geplant und betrieben.

Das Linienbündel Stadtverkehr Stadt Wesseling weist folgende, spezifische Merkmale auf:

Verkehrliche Verflechtung der Linien

Der Busverkehr erfüllt die Verkehrsbedürfnisse im Stadtverkehr Wesseling und bietet eine attraktive Verbindung u.a. zwischen den einzelnen Stadtteilen. Zwischen den einzelnen Linien bestehen aufgrund der Verkehrsnachfrage umfangreiche Umsteigebeziehungen, denen durch eine einheitliche Planung mit der Herstellung koordinierter und gesicherter Anschlüsse an einer Vielzahl von Verknüpfungspunkten Rechnung getragen wird.

Durch die Zusammenfassung aller Linien zu einem Bündel sind Abstimmungen zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im Hinblick auf Nahverkehrsplan, Konzeptionen und Ideen einfacher.

Die Linienbündelung ermöglicht es, dem Fahrgast ein einheitliches, verkehrsträger- und linienübergreifend abgestimmtes, flächendeckendes Gesamtangebot anzubieten.

Betriebliche und planerische Verflechtung der Linien

Die Zusammenfassung der Buslinien in einem Linienbündel schafft die Voraussetzungen für eine effektive, ressourcenschonende und linienübergreifende Betriebsplanung. Dadurch können bei der Umlauf- und Personalplanung vorrangig zeitliche und wirtschaftliche Aspekte berücksichtigt werden.

Eine abgestimmte und linienübergreifende Umlaufplanung ermöglicht Fahrtenübergänge zwischen einzelnen Linien und damit einen effizienten und ressourcenschonenden Fahrzeugeinsatz sowie eine flexiblere Dienstplangestaltung. Neben der Umlaufplanung kann auch die Personalplanung effizient gestaltet werden. Es besteht die Möglichkeit, Fahrer flexibel einsetzen zu können. Dadurch können z. B. bei überdurchschnittlichem Krankenstand Personallücken geschlossen werden. Dies ermöglicht eine höhere Flexibilität in der Personalplanung bei gleichen Kosten.

Durch die Bündelung des Verkehrsangebots ist ein einheitlicher Marktauftritt gewährleistet. Ein einheitliches Erscheinungsbild des gesamten Verkehrsangebotes in der Stadt Wesseling kann zu einer höheren Akzeptanz durch die Fahrgäste führen.

Wirtschaftliche Verflechtung zwischen den Linien

Aufgrund der Größe der Stadt und der zum Stadtgebiet gehörenden gering verdichteten Randlagen mit unterschiedlichen Strukturen ergeben sich verschiedene Fahrgastnachfragen auf den Stadtverkehrslinien, die direkt die wirtschaftliche Ergiebigkeit der einzelnen Linien sowie des Gesamtverkehrs beeinflussen. Es besteht somit eine Mischung aus Linien, die eine höhere Nachfrage und entsprechende Ertragslage aufweisen als andere. Der gemeinsame Betrieb der Linien innerhalb eines Linienbündels (Zusammenfassung „guter“ und „schlechter“ Risiken bzw. Linien) stellt die wirtschaftlichste Lösung für den Aufgabenträger dar, da somit eine Verbindung von Verkehrsträgern bezüglich des Ertragsausgleichs hergestellt werden kann.

Fazit

Aufgrund dieser engen verkehrlichen, planerischen und wirtschaftlichen Zusammenhänge und zur Vermeidung der „Herausbrechens“ einzelner ertragreicher Linien (Stichwort Rosinenpickerei) ist eine Zuordnung aller Stadtbuslinien zu einem Linienbündel verkehrsplanerisch sinnvoll und wirtschaftlich geboten.

Die für eine Linienbündelung genehmigungsrechtliche Harmonisierung der Genehmigungslaufzeiten ist ebenfalls bereits gegeben.

1.3 ÖPNV-Betriebsformen

Der nach Linien zeitlich variierende Einsatz von konventionellen Bussen, nachfragegesteuerten TaxiBussen und AnrufSammelTaxis auf den StadtLinien 721, 722 und 723 wird gemäß vorgenanntem Konzept umgesetzt.

1.3.1 Fahrzeugqualitäten der Betriebsform Bus

Ab 10.12.2018 werden eingesetzt

- auf der Linie 721 bedarfsabhängig Standardlinien- oder Gelenk-Busse sowie montags - freitags zwischen ca. 19:00 Uhr und ca. 21:30 Uhr, samstagsabends von ca. 18.00 Uhr bis ca. 22.30 Uhr und sonn-/ feiertags in der Zeit von ca. 9.00 Uhr bis ca. 19.00 Uhr TaxiBusse (vier- bis achtsitzige Fahrzeuge, die auf vorherige telefonische Anmeldung typischerweise im Unterauftrag von örtlichen Taxi-/ Mietwagenunternehmen durchgeführt werden),
- auf der Linie 722 an allen Wochentagen ausschließlich TaxiBusse (vier- bis achtsitzige Fahrzeuge, die auf vorherige telefonische Anmeldung typischerweise im Unterauftrag von örtlichen Taxi-/ Mietwagenunternehmen durchgeführt werden),
- auf der Linie 723 Kleinbusse mit Sonderausstattung (u. a. mit manueller Klapprampe),
- auf der Linie 781 montags bis freitags von ca. 22:00 Uhr bis ca. 00:30 Uhr, samstags von ca. 23:00 Uhr bis ca. 03:00 Uhr, sonn-/ feiertags von ca. 19:00 Uhr bis ca. 00:30 Uhr sowie in den Nächten von Freitag auf Samstag und vor Wochenfeiertagen von ca. 23:00 Uhr bis ca. 03:00 Uhr AnrufSammeltaxis (vier- bis achtsitzige Fahrzeuge, die auf vorherige telefonische Anmeldung typischerweise im Unterauftrag von örtlichen Taxi-/ Mietwagenunternehmen durchgeführt werden).

Die folgenden Ausführungen definieren Mindeststandards, die ab dem 10. Dezember 2018 erfüllt sein müssen.

Unter Vorrang aller für die Personenbeförderung geltenden rechtlichen Vorgaben und Richtlinien **definiert der ÖPNV-Aufgabenträger Stadt Wesseling** für alle Busse, die in seiner Aufgabenträgerschaft eingesetzt werden, **folgende Mindeststandards:**

Alle eingesetzten Fahrzeuge müssen den einschlägigen Vorschriften zur gewerblichen Personenbeförderung, alle Standard- und Gelenkbusse (Solowagen und Gelenkwagen) zudem den besonderen Anforderungen der EU-Busrichtlinie 2001/85/EG entsprechen.

- **Fahrzeualter:** Zum Einsatz gelangen **Solowagen und Gelenkwagen, die** vom Tag der Erstzulassung maximal 12 Jahre sein dürfen (ausgenommen Verstärkerfahrzeuge). Jeweils spätestens zum 31.12. des Jahres, in dem dieses Fahrzeughöchstalter erreicht wird, muss das betreffende Fahrzeug durch eines ersetzt werden, das den vorgegebenen Kriterien entspricht. Eingesetzt werden bei Betriebsaufnahme ausschließlich **neue Kleinbusse**. Im Weiteren richtet sich das maximal zulässige Fahrzeualter vom Tag der Erstzulassung nach der Betriebsaufnahme. Bei kurzfristigem Ersatz für ein ausgefallenes Fahrzeug kann ein Fahrzeug eingesetzt werden, das max. 10 Jahre alt ist.
- **Abgasnorm:** Alle für den ÖPNV-Aufgabenträger Stadt Wesseling eingesetzten **Solowagen und Gelenkwagen** müssen zur Betriebsaufnahme mindestens die Abgasnorm EURO VI (bei Fahrzeugausfall EURO V) erfüllen.
Im Weiteren ist in Abstimmung mit dem ÖPNV-Aufgabenträger Stadt Wesseling der sukzessive Ersatz konventionell angetriebener Busse durch Fahrzeuge mit Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie vorgesehen.
Unbesehen dieser Anforderungen müssen die jeweiligen gesetzlichen Abgasvorschriften stets eingehalten werden. Dasselbe gilt hinsichtlich etwaiger Zufahrtsbeschränkungen infolge zu hoher Luftschadstoff-Belastungen.
- Alle für den ÖPNV-Aufgabenträger Stadt Wesseling eingesetzten **Kleinbusse** müssen zur Betriebsaufnahme mindestens die Abgasnorm EURO VI erfüllen.
Sobald emissionsfreie Kleinbusse am Markt verfügbar sind, sollen die vorhandenen Fahrzeuge nach vorgelegter Kalkulation aller Kosten in Abstimmung mit dem ÖPNV-Aufgabenträger Stadt Wesseling sukzessive durch emissionsfreie Kleinbusse ersetzt werden.
Bei kurzfristigem Ersatz für ein ausgefallenes Fahrzeug kann weiterhin ein Fahrzeug eingesetzt werden, das konventionell angetrieben wird, mindestens jedoch die Abgasnorm EURO VI erfüllt.
Unbesehen dieser Anforderungen müssen die jeweiligen gesetzlichen Abgasvorschriften stets eingehalten werden. Dasselbe gilt hinsichtlich etwaiger Zufahrtsbeschränkungen infolge zu hoher Luftschadstoff-Belastungen.

- **Motor / Antrieb:** Seitens der Stadt Wesseling wird der Einsatz schadstofffreier Fahrzeuge durch den sukzessiven Ersatz konventionell angetriebener Busse durch Fahrzeuge mit Wasserstoff- und Brennstoffzellentechnologie angestrebt (siehe die vorgenannten Ausführungen zur Abgasnorm); insofern soll nach vorgelegter Kalkulation aller damit einhergehenden Kosten in Abstimmung mit dem ÖPNV-Aufgabenträger Stadt Wesseling sobald als möglich Wasserstoffantrieb eingesetzt werden.
- **Kapazität:** Die Solowagen müssen zur Beförderung von mindestens 75 Fahrgästen geeignet sein;
Gelenkwagen müssen zur Beförderung von mindestens 130 Fahrgästen geeignet sein;
KleinBusse müssen zur Beförderung von mindestens 19 Fahrgästen (Einzelpersonen ohne Mobilitätshilfsmittel, Einkaufsgut, Gepäck o.ä.) geeignet sein.
Mindestens 35% der jeweiligen Beförderungskapazitäten müssen Sitzplätze sein.
- **Außenausstattung:** Die Kennzeichnung etwaiger Auftragsunternehmen ist auf ein DIN A4-großes Feld neben der Fahrgasteinstiegstür zu begrenzen. Ansonsten sind die Frontseite sowie beide Fahrzeugseiten einschließlich der Fensterflächen von jeglichen Aufdrucken freizuhalten. Allein die Fahrzeugheckseite kann seitens des Verkehrsunternehmens mit Eigen- oder Fremdwerbung versehen werden. So der ÖPNV-Aufgabenträger Stadt Wesseling die Front- und Seitenflächen zu Stadtmarketingzwecken nutzen will, veranlasst er auf seine Rechnung die Folierung mit wiederentfernbaren Folien.

Die Außeninformation am Fahrzeug muss gemäß BOKraft an der Frontseite Liniennummer und Fahrtziel, an der in Fahrtrichtung rechten Fahrzeugseite Liniennummer und Fahrtziel sowie an der Heckseite die Liniennummer anzeigen.

Die optischen Einrichtungen zur Präsentation der Außen-Information müssen folgende Kriterien erfüllen: Es sind freiprogrammierbare, alphanumerische Anzeigen vorzusehen. Die Darstellung der Liniennummer erfolgt max. 4-stellig. Eine zweizeilige Anzeige sollte möglich sein.
- **Fahrzeigtüren:** Zum Fahrgastein-/ausstieg müssen die Fahrzeuge jeweils auf der in Fahrtrichtung rechten Seite mit mindestens einer (bei Kleinbussen), zwei (bei Solowagen) bzw. drei (bei Ge-

lenkwagen) Ein-/ Ausstiegstür(en) ausgestattet sein, von denen eine mindestens 1.050 mm (bei Kleinbussen) bzw. mindestens 1.200 mm (bei Standardlinienbussen) breit sein muss. Die erste Tür muss so ausgeführt sein, dass sie vom Fahrerplatz unmittelbar eingesehen werden kann und direkt beim Einstieg Fahrkartenkontrollen und Barverkäufe durchgeführt werden können.

Die Ausführung der Türen muss

- den barrierefreien Halt an Hochbordhaltestellen (geringe Spaltmaße zwischen Bus-Ein-/Ausstieg und Bordkante) sowie
- den Einbau und den Betrieb von Einstieghilfen für die Beförderung von Rollstuhlfahrern ermöglichen.

Die konstruktive Ausführung der Türen muss die zum Zeitpunkt der Zulassung geltenden Rechtsvorschriften erfüllen. Ferner müssen die VDV-Schriften 110 (VÖV 8.23.1) "Empfehlungen für automatisch arbeitende, fremdkraftbetätigte Türen in Linienbussen und Straßenbahnfahrzeugen" bezüglich der Betätigung und Nr. 111 (VÖV 6.22.1) „Anforderungen an Überwachungen von fremdkraftbetätigten Türen und Trittstufen in Linienbussen und Straßenbahnfahrzeugen" bezüglich der Sicherheitseinrichtungen beachtet werden. Die Wirkungsbereiche der Sicherheitseinrichtungen müssen für den Fahrgast augenfällig gekennzeichnet sein.

Die Ein-/ Ausstiegsbereiche müssen beleuchtet sein, bei geöffneten Türen müssen auch die Ein-/ Ausstiegsbereiche auf den Warteflächen ausgeleuchtet sein.

- Innenausstattung:** Zur Überbrückung des Höhenunterschiedes zwischen Gehweg bzw. Haltestelle und Fahrzeugfußboden und zur Überwindung des horizontalen Abstandes zwischen Bordsteinkante und Fahrzeug müssen alle Busse (Solowagen, Gelenkwagen und Kleinbusse) mindestens mit einer manuell zu betätigenden Rampe ausgestattet sein, die mit mindestens 300 kg belastet werden kann. Die Mindestmaße der Rampe betragen in der Breite 1.000 mm und in der Tiefe 800 mm. Bei einer angenommenen Bordsteinhöhe von 150 mm darf die Steigung der Rampe maximal 12 % betragen. Beim Einbau der Rampe sind die erforderlichen Sicherheitsvorkehrungen, zu beachten. Die Rampe soll möglichst mittig zum Türausschnitt eingebaut sein.

Zur behindertengerechten Ausrüstung der Busse wird auf die VDV-Mitteilung "Anforderungen an einen behindertenfreundlichen ÖPNV, Teil 1: Betrieb nach BOKraft" verwiesen.

Unbesehen der generellen Forderung nach diskriminierungsfreier Mobilität „ohne fremde Hilfe“ ist das Fahrpersonal angewiesen, für diskriminierungsfreie Ein- bzw. Ausstiege Sorge zu tragen; gegebenenfalls muss dazu der Lenkplatz verlassen werden.

Im Einstiegsbereich an der ersten oder der zweiten Türe müssen alle Standardlinienbusse eine niveaugleiche Sondernutzungsfläche ausweisen auf der mindestens ein Rollstuhl bzw. die darin sitzenden Menschen verkehrssicher befördert werden können. In den Kleinbussen muss die Sondernutzungsfläche so dimensioniert sein, dass mindestens ein Rollstuhl bzw. die darin sitzenden Menschen verkehrssicher befördert werden können. Die Sondernutzungsflächen müssen mittels Piktogrammen kenntlich gemacht sein.

Alle Busse müssen in ausreichender Zahl und an geeigneten Stellen mit Haltemöglichkeiten ausgestattet sein. Durchgängige Festhaltemöglichkeiten und „Leitfunktionen“ für alle Fahrgastgruppen müssen beim Durchgang durch die Busse sichergestellt sein.

Die Haltemöglichkeiten müssen bzgl. ihrer Farbgestaltung so ausgebildet sein, dass ein hinreichender Kontrast für Fahrgäste mit Sehschwäche vorhanden ist (DIN 32975:2008 – 06 (D)). Zusätzlich können Halteschlaufen verwendet werden.

Haltewunschtaster sind benutzerfreundlich und gut zugänglich an allen senkrechten Haltestangen (ca. 1.200 mm bis 1.400 mm über dem Fahrzeugboden, im Bereich der Sondernutzungsfläche und am ersten Sitz links hinter dem Fahrer anzubringen. Am Rollstuhlplatz muss ein Betätigungsschalter mit Rollstuhlfahrer-Piktogramm (15 cm² Fläche) installiert sein. Alle Taster müssen sich farblich von ihrer Umgebung absetzen und deutlich erkennbar sein.

Die Inneninformation im Fahrzeug muss dynamisch den Linienverlauf und die nächsten Haltestellen sowie den bestätigten Haltewunsch „Stopp“ bzw. „Wagen hält“ anzeigen

Ergänzend müssen alle Busse mit einer zur Fahrgastinformation geeigneten Audioanlage ausgestattet sein.

Für den Fahrkartenverkauf im Fahrzeug müssen entsprechende Verkaufseinrichtungen (Zahlisch, Fahrkartendrucker, Kontrollgeräte usw. installiert sein.

Die einzusetzenden Fahrzeuge sind mit Klimatisierung auszustatten.

- **Fahrzeuersatz:** Bei Fahrzeugausfällen – gleich aus welchem Grunde – ist binnen spätestens 60 Minuten vor Ort ein Fahrzeug einzusetzen, das bis auf besondere Lackierungen / Folierungen den vorgenannten Kriterien entspricht.
- **Haltestellen:** Die Beschilderung der Haltestellen ist in Form, Inhalt und Layout in der heutigen Form beizubehalten. Etwaiger Ersatz unleserlicher und / oder beschädigter Elemente in Verantwortung der Verkehrsunternehmen (Mast, Schild, Fahrplankasten, Aushanginformation) ist unverzüglich zu montieren.
- **Aushangfahrpläne:** Die Aushangfahrpläne an den Haltestellen sind in Form, Inhalt und Layout in der heutigen Form beizubehalten. Bei Orientierung an den Layout-Vorgaben des VRS sind ortsspezifische Merkmale (mindestens das Signet der Stadt Wesseling) mit aufzudrucken. Erweiterungen (z.B. in Form von Umgebungsplänen) können ergänzt werden.

1.3.2 Fahrzeugqualitäten der Betriebsformen TaxiBus und AST

Bei den TaxiBussen und AnrufSammeltaxen (AST) gibt es über die einschlägigen rechtlichen Vorschriften hinaus allein die Festschreibung, dass weiterhin vier- bis achtsitzige Taxis / Mietwagen eingesetzt werden. Eine besser erkennbare und betriebspraktisch handelbare Fahrzeugkennzeichnung wird angestrebt.

1.3.3 Fahrzeuginstandhaltung /-reinigung

Verschmutzungen und Beschädigungen, die eine ordnungsgemäße und sichere Personenbeförderung beeinträchtigen, sind unverzüglich zu beseitigen; ggf. ist ein Ersatzfahrzeug einzusetzen.

Am Ende jedes Umlaufs haben die Fahrer*innen grobe Verschmutzungen oder Abfälle im Innenraum zu beseitigen.

1.4 Betriebliche Voraussetzungen

Alle Verkehrsunternehmen (nebst deren Unterauftragnehmer), die in ÖPNV-Aufgabenträgerschaft der Stadt Wesseling Verkehrsleistungen erbringen, müssen jederzeit alle dazu notwendigen rechtlichen Voraussetzungen erfüllen.

Dazu zählen auch die rechtlichen Vorgaben zur Einhaltung der tariflichen Entlohnung, Gleichstellung etc..

1.4.1 Anforderungen an das Fahrpersonal

Für die Fahrer*innen gilt neben den formalrechtlichen Voraussetzungen zur gewerblichen Personenbeförderung sowie den Vorgaben der Fahrpersonalverordnung (FeV) folgendes Anforderungsprofil:

- der deutschen Sprache kundig, in Wort und Schrift,
- tarifkundig,
- zuverlässig,
- ordentlich gekleidet,
- mit typischen Fahrgastkonflikten und Deeskalationsstrategien vertraut,
- sensibilisiert für besondere Fahrgastbelange (sehr junge Schüler*innen, Mobilitätsbeeinträchtigte etc.),
- geübt in fahrdynamisch verträglicher Fahrweise (u.a. Vermeidung ruckartiger Beschleunigungs-/ Bremsvorgänge),
- freundlich und hilfsbereit (insbes. bei Ein-/ Ausstiegen),
- geschult und mind. einmal jährlich zu den genannten Kriterien fortgebildet.

Deren tarifliche Entlohnung ist zwingend.

1.4.2 Betriebssteuerung / Fahrzeug-Management

Für alle Verkehrsunternehmen, die in ÖPNV-Aufgabenträgerschaft der Stadt Wesseling Verkehrsleistungen erbringen, wird eine qualifizierte Betriebssteuerung vorausgesetzt. Dazu zählen die funktechnische oder telefonische Erreichbarkeit der Fahrer bzw. Fahrzeuge, insbesondere in den Fällen betrieblicher Störungen, einzuhaltender Anschlusssicherung usw.

Mit Ausnahme der nachfragegesteuerten Betriebsformen wird ein rechnergestütztes Leitsystem ITCS (Intermodal Transport Control System) gefordert! Das einge-

setzte System muss den technischen Mindestvoraussetzungen der VDV-Spezifikationen für die betriebsübergreifende Informationsübermittlung (VDV-Richtlinien 453 und 454) entsprechen.

1.4.3 Disposition nachfragegesteuerter ÖPNV-Betriebsformen

TaxiBus- und AST-Verkehre bedürfen der vorherigen (telefonischen) Anmeldung. Die diesbezüglich betriebsführenden Verkehrsunternehmen haben dafür Sorge zu tragen, dass

- eine geeignete Festnetz-Rufnummer unterhalten wird,
- unter dieser Rufnummer mindestens 30 Minuten vor der je Betriebstag ersten und letzten Fahrplanfahrt Fahrten angemeldet werden können,
- die Anmeldungen zu wirtschaftlich sinnvollen Fahraufträgen disponiert werden,
- die ordnungsgemäße und prüffähige Durchführung, Dokumentation und Abrechnung der durchgeführten Fahrten sichergestellt ist; eine Software-Unterstützung ist sinnvoll, wird jedoch nicht verlangt.

Zu diesem Zweck sind sowohl für das Dispositions- als auch für das Fahrpersonal Schulungsunterlagen zu erstellen und anhand dieser nach Bedarf Schulungen durchzuführen.

Sinnvollerweise ist die Disposition nicht beim durchführenden Taxi-/ Mietwagenunternehmen anzusiedeln. Vielmehr sollte sich die Stadt Wesseling / die Stadtwerke Wesseling zur Gewährleistung einer ordnungsgemäßen Abwicklung der bestellten Fahrten einer neutralen Dispositionszentrale bedienen.

1.4.4 Tarif und Vertrieb

Alle Verkehrsunternehmen, die Verkehrsleistungen in ÖPNV-Aufgabenträgerschaft der Stadt Wesseling erbringen, sind zur Anwendung des VRS-Tarifs einschließlich aller Implikationen (Mobilitätsgarantie etc.) verpflichtet. Desgleichen müssen sie am Einnahmen-Aufteilungsverfahren des VRS teilnehmen.

Im Innenstadtbereich der Stadt Wesseling müssen diese Verkehrsunternehmen mindestens eine personalbesetzte und barrierefrei erreichbare Vertriebsstelle unterhalten, die mindestens montags bis donnerstags zwischen ca. 8.30 Uhr und 16.00 Uhr sowie freitags zwischen ca. 8.30 Uhr und ca. 12.30 Uhr geöffnet ist.

Dort muss das gesamte, im VRS angebotene Ticket-Sortiment käuflich erwerbbar sein. Dazu zählt auch das Management zur Abwicklung von Abo-Anträgen sowie des Ticket-Ersatzes. Ebenfalls sind dort alle das Bedienungsgebiet betreffenden gedruckten VRS-Fahrgastinformationen zur Fahrgastmitnahme vorzuhalten.

Die Vertriebsstelle fungiert auch als Fundbüro, in dem Fahrgäste ihre aufgefundenen Gegenstände abholen können.

Darüber hinaus müssen Einzel- und Mehrfahrten-Fahrkarten bei den Fahrer*innen erworben werden können.

1.4.5 Beschwerde-Management

Für den ÖPNV-Aufgabenträger Stadt Wesseling ist es wichtig zu wissen, worüber sich die Kund*innen wie häufig beschweren und in welcher Zeit wie Abhilfe geschaffen wurde. Alle Verkehrsunternehmen, die Verkehrsleistungen in Aufgabenträgerschaft der Stadt Wesseling erbringen, müssen

- montags bis donnerstags zwischen 8.30 Uhr und 16.30 Uhr sowie freitags zwischen 8.30 Uhr 12.30 Uhr in der (barrierefrei erreichbaren) Vertriebsstelle Wesseling persönlich, telefonisch ggf. auch an einem anderen Ort sowie (ohne zeitliche Befristung) via Internet erreichbar sein und
- eine qualifizierte (nach Vorgaben des ÖPNV-Aufgabenträgers anzulegende) Dokumentation vornehmen und darüber Nachweis zu führen (siehe Pkt. 1.4.8).

1.4.6 Schulisches Mobilitäts-Management

Weiterhin wird der ÖPNV in der Stadt Wesseling maßgeblich von der Schülerbeförderung bestimmt sein. Die kurzwegigen Abstimmungsstrukturen mit Schulträgern und Schulen müssen weiterhin zur angebotsstrukturellen und wirtschaftlichen Optimierung der Beförderungsstrukturen beitragen. Die insofern bewährten Abstimmungsprozedere zwischen Schulträgern / Schulen und Verkehrsunternehmen sollen unbedingt fortgeführt werden. Das gilt umso mehr als die dynamischen Schulstrukturentwicklungen allerorten nur durch wechselseitige Abstimmungen zu funktionalen und wirtschaftlichen Ergebnissen führen.

1.4.7 Information / Akzeptanzförderndes Marketing

Die jederzeitige Verfügbarkeit aller Fahrplan- und Tarif-Informationen online und per App beim VRS wird fortgeschrieben. Dazu müssen alle Verkehrsunternehmen, die Verkehrsleistungen in ÖPNV-Aufgabenträgerschaft der Stadt Wesseling erbringen, alle notwendigen Informationen zeit- und formatgerecht übermitteln. Zudem werden die entsprechenden Informationen auch auf der Homepage der Stadt Wesseling bereitgestellt bzw. dort verlinkt. Eine weitere Verpflichtung richtet sich auf die zeitgerechte Übermittlung der Inhalte / Vorlagen zur Herausgabe des VRS-Fahrplanbuches. Die Veröffentlichung weiterer Fahrgastinformationen ist unbenommen.

Darüber hinaus müssen die Verkehrsunternehmen in der (barrierefrei erreichbaren)

Vertriebsstelle Wesseling zu den vorgenannten Geschäftszeiten persönlich und telefonisch erreichbar sein. Das Personal muss mit dem Gegenstand fachlich vertraut und in Sachen Kundenkontakte geschult sein.

Die Aushanginformationen an den Haltestellen werden in der heutigen Form und Qualität fortgeführt. Nach vorheriger Abstimmung mit dem ÖPNV-Aufgabenträger Stadt Wesseling ist eine Annäherung an das VRS-Layout zulässig. Bei fehlenden oder nicht lesbaren Aushang-Informationen ist binnen Wochenfrist für den korrekten Zustand Sorge zu tragen. Hinsichtlich der Barrierefreiheit sind die Fahrplankästen ggf. in geringerer Höhe zu montieren.

Auch in Sachen Fahrgastinformation ist den besonderen Belangen der Menschen mit Behinderungen Rechnung zu tragen. Solange nicht alle Nutzungsstrukturen barrierefrei sind, muss in allen Informationsmedien auf bestehende Einschränkungen hingewiesen werden.

Zur Akzeptanzförderung werden auch zukünftig alle Busse, mit denen in ÖPNV-Aufgabenträgerschaft der Stadt Wesseling Verkehrsleistungen erbracht werden, ggf. mit den von der Stadt vorgegebenen Folierungen versehen. Für die TaxiBusse und AST sollen beleuchtete Kennzeichen beschafft werden, anhand derer sie - eindeutiger als bisher - als ÖPNV-Angebote der Stadt Wesseling erkennbar sind.

Marketing erzeugt Aufmerksamkeit und trägt zur Kundenakquisition /-bindung, folglich auch zur Einnahmensicherung / Kostenentlastung bei. Dafür sind seitens der in Aufgabenträgerschaft der Stadt Wesseling tätigen Verkehrsunternehmen jährlich mindestens 5.000 € aufzuwenden. Formen und Inhalte sind vorab mit der Stadt Wesseling abzustimmen, die entsprechenden Ausgaben auf Verlangen nachzuweisen.

Temporäre betriebliche Änderungen (insbes. baustellenbedingt geänderte Linienwege und / oder Fahrzeiten) sind stationär (Abdeckung der vorübergehend nicht mehr angefahrenen Haltestellen, Errichtung von Behelfshaltestellen) und in Sachen Kundeninformation fachgerecht umzusetzen. Bestandteile sind auch die notwendigen Abstimmungen mit Ordnungsbehörden und Baulastträgern sowie die temporär geänderten Fahrgastinformationen in allen Kommunikationsmedien.

1.4.8 Kontrollen / Berichtspflicht

Alle Verkehrsunternehmen, die in ÖPNV-Aufgabenträgerschaft der Stadt Wesseling Verkehrsleistungen nach dem PBefG erbringen, sind verpflichtet, die Einhaltung der in Kap. 1 festgelegten Kriterien selbst zu kontrollieren sowie dem ÖPNV-Aufgabenträger einmal jährlich jeweils zum Ende des ersten Quartals schriftlich über Durchführung und Ergebnisse zu berichten. Mit Vergleich zum jeweiligen Vorjahr sind Mindest-Inhalte:

- Angebot (Modifizierungen bei Betriebszeiten, Betriebsformen, Fahrtenhäufigkeiten etc.),
- ggf. eingesetzte Unterauftragnehmer (Änderungen, Begründungen),
- eingesetzte Fahrzeuge (Zahl, Alter, Emissionsklassen, technische Änderungen etc.),
- Mitarbeiter-Schulungen (Termine, Inhalte),
- Betriebsablauf-Störungen und deren Beseitigung,
- Verkehrsunfälle,
- Technische Fahrzeug-Schäden /-Ausfälle (Gründe, Ersatz, Reaktionszeiten),
- Fahrzeugreinigung (Intervalle),
- Fahrkartenkontrolle (Zeiten, Ergebnisse),
- Beschwerden (Art, Häufigkeiten, Reaktionen, Reaktionszeiten).

Soweit als möglich, sind quantitative (ausnahmsweise oder ergänzend auch deskriptive) Nachweise zu führen.

Darüber hinaus kann der ÖPNV-Aufgabenträger jederzeit eigene Kontrollen veranlassen. Dazu ist den beauftragten Personen während der Betriebszeiten zu allen für die Verkehrsdurchführung relevanten Bereichen (insbes. Betriebshöfe und Fahrzeuge) Zugang / Mitfahrt und Einsicht zu allen für die verkehrliche Durchführung notwendigen Unterlagen zu gewähren.

1.5 Haltestellen

Einschließlich der fünf neuen Haltestellen im südwestlichen Stadtgebiet wird die Stadt Wesseling durch insgesamt 56 Bus-Haltestellen (bzw. fast doppelt so viele Teil-/ Richtungshaltestellen) erschlossen. Die Bestandshaltestellen sind generell gut, aber in Gänze noch nicht barrierefrei ausgebaut. Sie werden im Zuge des anstehenden Haltestellenbauprogramms nach ihrer Funktion / Bedeutung im Netz vier Kategorien zugeordnet (siehe Tab. 1). Daraus leiten sich unterschiedliche Ausstattungsstandards ab.

Für die folgenden Ausführungen zum barrierefreien Ausbau ist zu beachten, dass die Verkehrsunternehmen allein für die Kennzeichnung der Haltestellen (StVO-Zeichen 224) und die Fahrgastinformation zuständig sind. Alle anderen baulichen Anlagen sind Sache der Straßenbaulastträger, hier zumeist der Stadt Wesseling.

Kategorie	Lage / Art der Haltestelle	Verkehrliche Bedeutung	Fahrgast-aufkommen	Anforderungen an Ausstattungsgegenstände bzw. Aufenthaltsqualität	Beispiel
I	zentral	außer-ordentlich hoch	sehr hoch	sehr hoch	Wesseling Stadtbahn
II	im Innstadtbereich (außer Kat. I), zentral in den Stadtteilen	hoch	hoch	vergleichbar mit Kat. I, angepasst an Frequenz	Pontivustr.
III	außerhalb zentraler Bereiche	gering	gering	lastabhängig (überwiegend Einstieg)	Feldmühle
IV	dezentral	sehr gering (TaxiBus)	sehr gering	lastabhängig (überwiegend Ausstieg)	Hubertusstr.

Tab. 1: Übersicht zum barrierefreien Haltestellenausbau

Zwar hat der Haltestellenbau nicht unmittelbar mit dem betrieblichen Angebot zu tun (insofern ist er für Umfang und Qualität des Leistungsangebotes nicht relevant), gesetzliche Vorgabe ist es jedoch, dass in Nahverkehrsplänen – hier äquivalent: dem ÖPNV-Entwicklungsplan / kommunalen Nahverkehrsplan der Stadt Wesseling – Aussagen darüber zu formulieren sind,

- wie bis 2022 Barrierefreiheit hergestellt werden soll,
- welche Haltestellen mit welchen Begründungen und wann nach 2022 ausgebaut werden sollen und
- welche Haltestellen mit welchen Begründungen vom barrierefreien Ausbau bis auf Weiteres ausgenommen bleiben sollen.

1.5.1 Barrierefreier Ausbau

Das anstehende Haltestellenbauprogramm sieht vor, alle Bus-Haltestellen bis 2022 barrierefrei umzubauen bzw. neu zu errichten. Mit Schreiben vom 28.07.2017 liegt dazu bereits eine Einplanungsmitteilung des Fördergebers Nahverkehr Rheinland vor, nach dem 90% der kalkulierten knapp über 1 Mio. € liegenden Gesamtkosten gefördert werden.

Eine Priorisierung steht noch aus. In jedem Fall müssen jedoch die zur Betriebsaufnahme der neuen Linie 723 vorgesehenen fünf neuen Haltestellen im südwestlichen Stadtgebiet vorrangig gebaut werden.

1.5.2 Haltestellen-Unterhaltung /-Wartung

Für die Haltestellenbeschilderung sowie die Fahrgastinformation an den Haltestellen (Mast, Schild, Fahrplankasten, Aushanginformation) nebst der damit einhergehenden Verkehrssicherungspflicht sind die Verkehrsunternehmen zuständig, die in Aufgabenträgerschaft der Stadt Wesseling öffentliche Verkehrsleistungen erbringen. Im Zuge des geförderten barrierefreien Haltestellen-Ausbaus werden die Infrastrukturen in Gänze neu errichtet.

Sache der Verkehrsunternehmen wird es dann sein, die Fahrgastinformationen einzubringen und unverzüglich für Ersatz zu sorgen, wenn Masten, Schilder oder Fahrplankästen gestohlen oder beschädigt wurden, abhanden gekommene, unleserliche oder aktualisierte Fahrgastinformation einzubringen. Nach Layout, Inhalten und Bauart sind die Vorgaben des ÖPNV-Aufgabenträgers zu beachten, wie sie im Status quo existieren bzw. im Zuge des Haltestellenbauprogramms herbeigeführt werden.

Die Stadt Wesseling unterhält die Flächen sowie die sonstigen Aufbauten (Witterungsschutz, Abfallbehälter) und sorgt für deren Reinigung, Entleerung und etwaig notwendiger Ersatzgestaltung.

1.6 Zuwiderhandeln / Nichterfüllung

Alle Verkehrsunternehmen, die in ÖPNV-Aufgabenträgerschaft der Stadt Wesseling öffentliche Verkehrsleistungen erbringen, müssen den in allen Punkten des in Kap. 1 formulierten Kriterien / Anforderungen entsprechen. Wiederholt abgemahnte Nichterfüllungen auch nur einzelner Kriterien / Anforderungen begründen entsprechende Mitteilungen an die Genehmigungsbehörde mit dem Ziel, die Genehmigungserteilung zu widerrufen und ein anderes Verkehrsunternehmen, das mit dem bestehenden Verkehrsunternehmen in keinerlei Beziehung steht, zu beauftragen.

2 Prüfaufträge

Die Prüfaufträge sind für Umfang und Qualität des Leistungsangebotes nicht relevant. Gleichwohl soll untersucht werden, ob und inwieweit mit den nachfolgend aufgeführten Maßnahmen mehr Menschen zur ökologischen Nahmobilität motiviert werden können und so eine weitere Förderung des Klimaschutzes erzielt werden kann. Einige der genannten Maßnahmen haben Referenzpotenzial über die Stadtgrenzen Wesselings hinaus. Insofern sind im Vorfeld stets Fördermöglichkeiten sowohl für die Untersuchungen als auch für die praktische Erprobung zu prüfen.

2.1 Betriebliche Anschluss-Sicherung

Aufgrund der verschiedenen Verkehrsunternehmen (sowie deren unterschiedlichen Auftragsunternehmen), die in der Stadt Wesseling ÖPNV-Leistungen erbringen, ist die Anschluss-Sicherung von einer Linie auf eine andere nach wie vor unzureichend: Eine überbetriebliche Erreichbarkeit der Fahrzeuge zur Anschluss-Sicherung fehlt. Abhilfe ist nicht in Sicht. Je geringer die Fahrtenhäufigkeit, desto wichtiger sind jedoch sichere Anschlüsse.

Der entsprechende Prüfauftrag lautet: In Zusammenarbeit mit dem VRS sowie den benachbarten ÖPNV-Aufgabenträgern sollen wirtschaftliche technische Lösungen eruiert und ggf. herbeigeführt werden.

2.2 Vertriebs-Optimierung

Hinsichtlich der Vertriebsstrukturen wird als weiterer Prüfauftrag formuliert, die Möglichkeiten einer wirtschaftlichen Bündelung der Vertriebsstrukturen mit anderen (kommunalen) Verkehrsunternehmen zu untersuchen.

2.3 Beschwerde-Management

Es ist zu prüfen, ob und inwieweit hinsichtlich des Beschwerdemanagements eine synergetische Lösung mit den benachbarten ÖPNV-Aufgabenträgern herbeigeführt werden kann. Darüber hinaus sind mit dem VRS einheitliche Lösungen zu eruiieren.

2.4 Erhöhung der Verkehrssicherheit

Mehrere Unterwegs-Haltestellen sind nur bedingt oder nicht beleuchtet. Es soll geprüft werden, ob und inwieweit mit fahrzeugbezogenen Elementen (retroreflektierende Streifen, LED-Display o.ä.) ein Beitrag der Verkehrssicherheit an den Haltestellen geleistet werden kann.

2.5 Mobilitätsdialog

Darüber hinaus sollen im Dialog mit der Bevölkerung weitere Möglichkeiten eruiert und gegebenenfalls umgesetzt werden, mit der mehr Menschen zur ökologischen Nahmobilität motiviert werden können.

2.6 Evaluierung

Des Weiteren wird das Nahverkehrskonzept der Stadt Wesseling spätestens nach fünf Jahren einer Evaluation unterzogen. Überprüft werden soll dabei nicht nur die

Angemessenheit des Angebotes (Nachfrage-Analyse) sondern auch die Einhaltung der geforderten Qualitäten bei Fahrzeug und Haltestellen sowie der betrieblichen Voraussetzungen.

3 Eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge

Alle in Kap. 1 genannten Kriterien / Anforderungen müssen auch dann erfüllt werden, wenn Verkehrsunternehmen eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge für die in ÖPNV-Aufgabenträgerschaft der Stadt Wesseling zu erbringenden / erbrachten Verkehrsleistungen stellen.

Eigenwirtschaftlichkeit muss

- für das Gesamtangebot (Liniennetz /-bündel),
- bereits zu Beginn der Betriebsaufnahme bestehen,
- für zehn Jahre zugesichert werden und
- gegenüber der Genehmigungsbehörde nachgewiesen sein.

Solange der ÖPNV-Aufgabenträger Stadt Wesseling keine Änderungen veranlasst bzw. genehmigt, die Umfang und Qualität des zuvor beschriebenen Angebotes übersteigen, hebt jeder, auch durch Dritte geleistete Kostendeckungsbeitrag den Eigenwirtschaftlichkeitsstatus auf.

Dasselbe gilt, wenn Verkehrsunternehmen eigenwirtschaftliche Genehmigungsanträge für die in ÖPNV-Aufgabenträgerschaft der Stadt Wesseling zu erbringenden / erbrachten Verkehrsleistungen während der Genehmigungslaufzeit auf Dritte übertragen und daraus Kosten für den ÖPNV-Aufgabenträger entstehen.

Wenn einem Verkehrsunternehmen Linienverkehrsgenehmigungen auf der Grundlage eines eigenwirtschaftlichen Betriebs der Linien und damit ohne einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag erteilt wurden, steht diesem im Falle dennoch eintretender Verluste beim Betrieb dieser Linien kein Anspruch auf eine Verlustabdeckung oder einen Zuschuss durch den Aufgabenträger zu. Dieser darf auch keine Zahlungen an das Verkehrsunternehmen leisten, da es hierfür mangels eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages keine Rechtsgrundlage gibt.² Daher können auch Dritte, denen die Betriebsführung für den genehmigten Verkehr mit Genehmigung der Bezirksregierung übertragen wurde, keine Ansprüche gegen den Aufgabenträger geltend machen.³

² Eine solche Zahlung würde eine unzulässige Beihilfe darstellen.

³ Im Übrigen bedarf es für die Übertragung der Betriebsführung nur der Genehmigung der Bezirksregierung, § 2 Abs. 2 Nr. 3 PBefG. Der Aufgabenträger ist hierbei nicht zu beteiligen. Dem Genehmigungsinhaber

4 Weiteres Vorgehen

Mit dem ÖPNV-Aufgabenträger Rhein-Erft-Kreis erfolgten bereits wechselseitige Abstimmungen. U.a. ging / geht es darum auszuweisen, in welchem Umfang die Stadt Wesseling von den Leistungsminderungen auf der Linie 930 (gekürzter Fahrweg nebst gegengerechneter temporärer Taktverdichtung) partizipiert.

Da Umfang und Qualität der in ÖPNV-Aufgabenträgerschaft der Stadt Wesseling erbrachten Verkehrsleistungen entsprechend den in Kap. 1 formulierten Standards fort- bzw. festgeschrieben werden, ist eine Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen, die in anderer ÖPNV-Trägerschaft in der Stadt Wesseling Verkehrsleistungen erbringen, nicht erforderlich.

Im Weiteren werden Abstimmungen mit den vor Ort tätigen Behinderten-Vertretungen bzw. deren Verbänden sowie den Trägern öffentlicher Belange herbeigeführt.

Abschließend wird die zuständige Genehmigungsbehörde über den beschlossenen ÖPNV-Entwicklungsplan / kommunalen Nahverkehrsplan in Kenntnis gesetzt, so dass die beschlossenen Mindeststandards in den Genehmigungsverfahren Berücksichtigung finden.

Zeitgleich werden die Planungen zum barrierefreien Ausbau der Bus-Haltestellen fortgeschrieben.

Von Beginn an haben sowohl die Stadt Wesseling als auch die Stadtwerke Wesseling GmbH ihre Angebote und Aktivitäten sukzessive entwickelt und ausgebaut. Diese Politik der kleinen Schritte hat zur frühzeitigen Erkennung von Fehlentwicklungen sowie beherrschbaren Kosten beigetragen.

bliebe nur die Möglichkeit, einen Antrag auf die Entbindung von der Betriebspflicht zu stellen, § 21 Abs. 4 PBefG.

Abbildungs-/ Tabellenverzeichnis

Abb. 1: Räumliche ÖPNV-Erschließung der Stadt Wesseling (Status quo)	6
Abb. 2: ÖPNV-Erschließung der Stadt Wesseling (Konzept 2018)	9
Abb. 3: Linie 721, Betriebsformen, Betriebszeitfenster & Taktfolgen (Konzept 2018)	10
Abb. 4: Linie 722, Betriebsformen, Betriebszeitfenster & Taktfolgen (Konzept 2018)	10
Abb. 5: Linie 723, Betriebsformen, Betriebszeitfenster & Taktfolgen (Konzept 2018)	10
Abb. 6: Linie 930, Betriebsformen, Betriebszeitfenster & Taktfolgen (Konzept 2018)	10
Abb. 7: Linie 721, Fahrzeit, Linienlänge und kumulierte Betriebsleistung (Konzept 2018)	11
Abb. 8: Linie 722, Fahrzeit, Linienlänge und kumulierte Betriebsleistung (Konzept 2018)	11
Abb. 9: Linie 723, Fahrzeit, Linienlänge und kumulierte Betriebsleistung (Konzept 2018)	11
Tab. 1: Übersicht zum barrierefreien Haltestellenausbau	27