

ANHANG C: TABELLEN

Die nachfolgenden Grenz- und Richtwerte sind zunächst ein Instrument, um den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen eine Beurteilung ihres ÖPNV-Angebotes zu ermöglichen. Dabei stellen die Grenzwerte eine Mindestanforderung an den ÖPNV und die Richtwerte einen „guten ÖPNV-Standard“ dar. Diese Werte können unter bzw. überschritten werden. Ist dies der Fall, so soll in einer Anlage zum Nahverkehrsplan eine Begründung abgegeben werden.

Mit den Grenz- und Richtwerten sollen Hinweise zum Begriff „ausreichende Verkehrsbedienung“ im Sinne des §8 Abs. 3 Satz 1 PBefG gegeben werden. Ob eine „ausreichende Verkehrsbedienung“ gegeben ist, ist in jedem Einzelfall zu entscheiden.

Die Einzugsbereiche dienen generell dem Nachweis der räumlichen Erschließung und der Erreichbarkeit übergeordneter Orte durch den allgemeinen ÖPNV und den SPNV (vorhandenes S- und Eisenbahnnetz). Sie sind nicht geeignet zur Ermittlung der Haltestellenabstände.

Das SPNV-Netz ist nicht Gegenstand der Planung durch die Aufgabenträger des allgemeinen ÖPNV (Art. 15 Satz 1 BayÖPNVG).

Die Zuordnung der Verkehrszellen, Gemeinden oder Gemeindeteile zu den einzelnen Kategorien ist vom Aufgabenträger festzulegen.

Indikator	Grenzwert		Richtwert	
Einzugsbereiche von Haltestellen (m Luftlinie)				
	Bus/Strab ¹¹⁾	S-, U-, Eisenbahn	Bus/Strab	S-, U-, Eisenbahn
Ober-/Mittelzentrum				
Kernbereich	400	600	300	600
Gebiete mit hoher Nutzungsdichte	500	800	400	600
Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte	800	1200	600	1000
Unter-/Kleinzentrum				
zentraler Bereich	500	800	400	600
übriges Gebiet	800	1200	600	1000
Verkehrsachsen	800	1200	600	1000
sonstige Räume				
zentraler Bereich	600	1000	400	800
ländlicher Raum	1000	1800	800	1500
räumliche Erschließung	Erschließung aller Teilflächen ab 500 Einwohner 200 Einwohner Mindestens 80% der Einwohner (oder ein entsprechender Teil der Eimpendler, bzw. vergleichbarer verkehrserzeugender Einrichtungen) der Teilflächen sollen im Einzugsbereich von Haltestellen (s.o.) liegen.			

Tabelle 1: Grenz- und Richtwerte: Einzugsbereiche und räumliche Erschließung

¹¹⁾ Strab= Straßenbahn

Für Teilflächen (z.B. Ortsteile) soll die Erreichbarkeit von übergeordneten Orten ermittelt werden.

Nachbarschaftsbereich ist in der Regel das Zentrum einer Gemeinde. Sollen andere Nachbarschaftsbereiche ebenfalls angebunden werden, so ist der Bedarf nachzuweisen.

Reisezeiten sind incl. Zu- und Abgangszeiten zu berechnen.

Indikator	Grenzwert	Richtwert
Erreichbarkeit übergeordneter Orte	Anbindung aller Teilflächen ab 500 Einwohner	Anbindung aller Teilflächen ab 200 Einwohner
Nachbarschaftsbereich	Bei mehr als 5 Straßenkm Entfernung vom Zentrum der Gemeinde: Anbindung der Teilflächen durch den ÖPNV in maximal 40 Min. Reisezeit. Dort in mindestens 80% Anschluß an Unter-, Mittel- und/oder Oberzentrum. Der Anschluß ist dann gegeben, wenn Weiterfahrt innerhalb von 15 Minuten möglich ist.	Bei mehr als 3-5 Straßenkm Entfernung vom Zentrum der Gemeinde: Anbindung der Teilflächen durch den ÖPNV in maximal 30 Min. Reisezeit. Dort in mindestens 100% Anschluß an Unter-, Mittel- und/oder Oberzentrum. Der Anschluß ist dann gegeben, wenn Weiterfahrt innerhalb von 10 Minuten möglich ist.
Zentrale Orte	ÖPNV-Anbindung der Teilflächen an • Unterzentrum in 50 Min. • Mittel-/Oberzentrum in 90 Min. Die Erreichbarkeit ist nur dann gegeben, wenn Hin- und Rückfahrt sowohl innerhalb eines Halbtages- als auch eines Tageszeitraumes gewährleistet sind.	ÖPNV-Anbindung der Teilflächen an • Unterzentrum in 40 Min. • Mittel-/Oberzentrum in 60 Min.

Tabelle 2: Grenz- und Richtwerte: Erreichbarkeit übergeordneter Orte

Der Aufgabenträger bestimmt für seine Verkehrszellen (Gemeinden bzw. Gemeindeteile), in welche der in Tabelle 3 angeführten Kategorien diese einzuordnen sind. Die Definition von zentralen und nicht zentralen Gebieten bzw. Gebieten mit hoher oder niedriger Nutzungsdichte bzw. von Verkehrsachsen trifft der Aufgabenträger in seinem Aufgabengebiet. Dabei müssen Verkehrsachsen nicht notwendig mit Entwicklungsachsen des Landsentwicklungsprogramms übereinstimmen.

Indikator	Grenzwert		Richtwert	
Bedienungshäufigkeiten	Taktfolgen in Minuten an Werktagen in der			
Oberzentren mit Verdichtung:	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ
BUS/Strab:				
Kernbereich	15	30	10	20
Gebiete mit hoher Nutzungsdichte	30	60	10	20
Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte	40	60	20	40
U-Bahn:				
Kernbereich	10	20	5	10
Gebiete mit hoher Nutzungsdichte	20	40	10	10
Oberzentren ohne Verdichtung:				
BUS/Strab:				
Kernbereich	30	30	10	20
Gebiete mit hoher Nutzungsdichte	30	60	15	30
Gebiete mit niedriger Nutzungsdichte	60	Bedarfsfahrten	20	60
verdichtete Räume:				
ab 15.000 Einwohner:				
zentrales Gebiet	30-40	Bedarfsfahrten	15-20	60
nicht zentrales Gebiet	60	Bedarfsfahrten	30	120
bis 15.000 Einwohner:				
zentrales Gebiet	60	Bedarfsfahrten	30	60
nicht zentrales Gebiet	120	Bedarfsfahrten	60	120
Verkehrsachsen	60	Bedarfsfahrten	20-30	60
In der HVZ ist für die oben genannten Räume das Angebot der NVZ bedarfsgerecht zu verdichten. Für die oben genannten Räume gilt außerdem folgendes Mindestangebot: Samstags: Angebot während der Ladenöffnungszeiten mindestens wie NVZ; sonst wie SVZ Sonntags: Angebot mindestens wie SVZ Ferienzeit: Angebot mindestens wie NVZ				

Tabelle 3: Grenz- und Richtwerte: Bedienungshäufigkeiten (Fortsetzung nächste Seite)

Indikator	Grenzwert			Richtwert		
Bedienungshäufigkeiten	Anzahl der Fahrtenpaare/Werktag					
Ländlicher Raum:	als Summe über die jeweilige Verkehrszeit					
	HVZ	NVZ	SVZ	HVZ	NVZ	SVZ
über 3.000 Einwohner	7-8	3-4	1-2	12	6	3
1.000-3.000 Einwohner	3-4	2	1	6	4	2
bis 1.000 Einwohner	2	1-2	0-1	4	2	1
In ländlichen Räumen hat der Aufgabenträger eigene Vorgaben über das Angebot an Samstagen, Sonntagen und in der Ferienzeit festzulegen.						

Tabelle 3: Grenz- und Richtwerte: Bedienungshäufigkeiten (Fortsetzung)

Der **Besetzungsgrad** ist in Tabelle 4 definiert als die Auslastung an Querschnitten mit größter Belastung, gemessen in Lastrichtung (in Anlehnung an die Bedienungsstandards des Verbandes öffentlicher Verkehrsbetriebe). Das Platzangebot in Fahrzeugen ist wie folgt zu errechnen: Sitzplätze + Stehplätze (maximal 4 Personen/m²).

Die durchschnittliche **Tagesauslastung** errechnet sich aus Personenkilometer/Platzkilometer¹²⁾ im Werktagsverkehr. Sie ist nicht generell geeignet, um Linien untereinander in ihrer Wirtschaftlichkeit zu vergleichen. Sie dient vielmehr als Indikator für zu geringe bzw. zu hohe Nachfrage.

Indikator	Grenzwert	Richtwert
Fahrzeugauslastung:		
A) Kundendorientierte Sichtweise:		
Besetzungsgrad im Werktagsverkehr:	in Spitzenstunde: bis 70% NVZ: bis 55% Bei Einzelfahrten in Spitzenstunde: bis 100%	in Spitzenstunde: bis 65% NVZ: bis 50% Bei Einzelfahrten in Spitzenstunde: bis 100%
Tagesauslastung:	Tagesauslastung > 40%: -> Prüfung von Maßnahmen zur Verringerung der Auslastung	Tagesauslastung > 30%: -> Prüfung von Maßnahmen zur Verringerung der Auslastung
Beförderungskomfort	Für Fahrten mit einer durchschnittlichen Beförderungszeit über 15 Minuten soll jedem Fahrgast ein Sitzplatz zur Verfügung stehen. Wochenendverkehr und SVZ: Jedem Fahrgast sollte ein Sitzplatz zur Verfügung gestellt werden.	
B) Betriebswirtschaftliche Sichtweise:		
Tagesauslastung:		
Linien in Oberzentren	Tagesauslastung < 10%: -> Prüfung von Maßnahmen zur Erhöhung der Auslastung	Tagesauslastung < 15%: -> Prüfung von Maßnahmen zur Erhöhung der Auslastung
Linien außerhalb von Oberzentren:	Tagesauslastung < 7%: -> Prüfung von Maßnahmen zur Erhöhung der Auslastung	Tagesauslastung < 12%: -> Prüfung von Maßnahmen zur Erhöhung der Auslastung
Einzelfahrtbetrachtung:	Betrachtung einzelner Fahrten: Nutzen regelmäßig weniger als 5 Fahrgäste pro Fahrt (am Querschnitt der größten Belastung) ein Angebot, sollte der Einsatz differenzierter Bedienungsweisen erwogen werden.	

Tabelle 4: Grenz- und Richtwerte: Fahrzeugauslastung

¹²⁾ Personenkilometer= Summe der von Fahrgästen zurückgelegten Kilometer je Linie;
Platzkilometer= Platzangebot*Wagenkilometer ohne Leerfahrten und Ausrück-/Einrückfahrten

Die folgenden Angaben sind Empfehlungen zu qualitativen Standards im ÖPNV.

Indikator	Empfehlungen
qualitativer Standard	Die Qualität bezüglich Fahrzeugen, Fahrpersonal und Haltestellen sowie die Betriebs- und Servicequalität ist entsprechend den Empfehlungen zur „Vergabe von gemeinwirtschaftlichen Leistungen im Sinn von § 13 a PBefG im Wettbewerb“ des Bayerischen Staatsministeriums für Wirtschaft, Verkehr und Technologie u.a. zu beschreiben, um den Aufgabenträgern eine Beurteilung des ÖPNV-Angebotes zu ermöglichen.
Fahrzeuge:	Grundsätzlich sollen die Fahrzeuge ständig erreichbar sein (Betriebsfunk, Handy). 75% der neu beschafften Fahrzeuge sollen folgendem Standard entsprechen: <u>zentrale Orte und Stadtverkehr:</u> Niederflurfahrzeuge mit Rollstuhl- bzw. Kinderwagenstellplatz, mindestens Lautsprecheranlage, wenn möglich Haltestellenanzeige innen <u>Verkehrsachsen, Schnellbuslinien:</u> wie oben; Niederflerbus soweit bei gegebener Topographie möglich <u>Ländlicher Raum:</u> Linienfahrzeuge (Niederflerbus, Standardlinien-, Midi-, Minibus) oder sonst. förderungsfähige Busse reine Reisebusse nur als Verstärker in HVZ
Fahrpersonal:	Fahrpersonal kann einfache Tarif- und Fahrplanauskünfte mindestens für die jeweilige Linie und Umsteigemöglichkeiten geben; ordentliches Erscheinungsbild
Haltestellen-ausstattung	Bedeutende Haltestellen mit mehr als 50 bis 100 Einsteigern je Werktag und bedeutsame Umsteigehaltestellen sollen mit einer Sitzgelegenheit und Überdachung ausgestattet sein;
Anschlüsse:	Bei einem Fahrplankontakt von mehr als 10 Minuten soll für die Umsteigebeziehungen mit hoher Nachfrage ein fahrplanmäßiger Anschluß hergestellt werden (Unterstützung durch betriebliche Anschlußsicherung). Die Wartezeit auf das Anschlußverkehrsmittel soll 5 Minuten nicht übersteigen. Bei Linien mit geringer Fahrtenzahl soll die Wartezeit der Linien auf verspätete Anschlüsse mindestens 10 Minuten betragen. Die letzte Umsteigebeziehung des Tages muß sichergestellt werden.

Tabelle 5: Vorschläge zur Beurteilung des qualitativen Standards



Bayerisches Staatsministerium für Wirtschaft, Verkehr und Technologie
www.stmwwt.bayern.de