

Anhang

VERZEICHNIS DER KARTEN IM ANHANG:

- Karte 1:** Zentrenstruktur im Untersuchungsraum
- Karte 2.1:** Bevölkerungsverteilung nach Gemeinden
- Karte 2.2:** Bevölkerungsverteilung nach Ortsteilen
- Karte 3:** Beschäftigte am Arbeitsort
- Karte 4.1:** Pendlerbeziehungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten innerhalb des Untersuchungsraumes 2001
- Karte 4.2:** Pendlerbeziehungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten vom Landkreis Darmstadt-Dieburg in Richtung Darmstadt und Frankfurt am Main 2001
- Karte 4.3:** Pendlerbeziehungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten von den umliegenden Landkreisen in den Untersuchungsraum 2001 (Einpender)
- Karte 4.4:** Pendlerbeziehungen der sozialversicherungspflichtig Beschäftigten in die umliegenden Landkreise aus dem Untersuchungsraum 2001 (Auspendler)
- Karte 5.1:** Anzahl der Schüler am Schulort
- Karte 5.2a:** Summe der ÖPNV-relevanten Wohnort-Schulort-Beziehungen ausgewählter Schulen über alle Schularten im Schuljahr 2002/03
- Karte 5.2b:** Summe der ÖPNV-relevanten Wohnort-Schulort-Beziehungen ausgewählter Schulen über alle Schularten im Schuljahr 2002/03 im Stadtgebiet von Darmstadt
- Karte 5.3:** ÖPNV-relevante Wohnort-Schulort-Beziehungen der Gymnasien im Schuljahr 2002/03
- Karte 6:** Anzahl der Studierenden am Studienort
- Karte 7:** Wichtige Ziele im Untersuchungsraum
- Karte 8a:** Streckennetz im gesamten Untersuchungsraum
- Karte 8b:** Streckennetz im Stadtgebiet von Darmstadt
- Karte 9.1:** Erschließungs- und Bedienungsqualität werktags an Schultagen
- Karte 9.2:** Erschließungs- und Bedienungsqualität werktags an Ferientagen
- Karte 9.3:** Erschließungs- und Bedienungsqualität an Sonn- und Feiertagen

- Karte 9.4:** Erschließungs- und Bedienungsqualität werktags ab 20 Uhr
- Karte 10.1:** Verkehrsangebot werktags an Schultagen im gesamten Untersuchungsraum
- Karte 10.2:** Verkehrsangebot werktags an Ferientagen im gesamten Untersuchungsraum
- Karte 10.3:** Verkehrsangebot an Sonn- und Feiertagen im gesamten Untersuchungsraum
- Karte 10.4:** Verkehrsangebot werktags ab 20 Uhr im gesamten Untersuchungsraum
- Karte 11:** Reisezeitverhältnis
- Karte 12:** Bewertung der Verknüpfungspunkte
- Karte 13.1a:** Klassifizierte Verkehrsnachfrage an mittleren Schultagen im gesamten Untersuchungsraum
- Karte 13.1b:** Klassifizierte Verkehrsnachfrage an mittleren Schultagen im Stadtgebiet von Darmstadt
- Karte 14a:** Maßnahmen Angebotskonzeption im gesamten Untersuchungsraum
- Karte 14b:** Maßnahmen Angebotskonzeption im Stadtgebiet von Darmstadt
- Karte 15:** Verkehrsprognose 2009
- Karte 16:** Bevölkerungsprognose für das Jahr 2009 nach Gemeinden

VERZEICHNIS DER TEXTE IM ANHANG

- Anhang A-1:** Mitglieder der Lenkungsgruppe
- Anhang A-2:** Anhörungsberechtigte
- Anhang A-3:** Fahrplanänderungen zum Fahrplanwechsel 15.12.02
- Anhang A-4a:** Bilanz NVP 1998-2003: Umgesetzte Maßnahmen
- Anhang A-4b:** Bilanz NVP 1998-2003: Nicht umgesetzte Maßnahmen
- Anhang A-4c:** Bilanz NVP 1998-2003: Weiterzuverfolgende Maßnahmen
- Anhang A-5:** Verbundeinheitliche Mindeststandards für Busse

Anhang A-1: Mitglieder der Lenkungsgruppe

Institution	Teilnehmer/innen
Amt für Straßen- und Verkehrswesen Darmstadt	Frank Sachs, Marc Zeller
DADINA	Matthias Altenhein
HAV	Ralph Nadler
HEAG Verkehrs-GmbH	Mikael Pandion
Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen	Norbert Schmitt
IVU Traffic Technologies AG	Daniel Krüger, Frank Schulz
Landesverband Hessischer Omnibusunternehmer	Jörg Geißler
Landkreis Darmstadt – Dieburg	Thomas Fiedler
Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Verkehr	Alexandra Ruck
Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH	Ulrich Röeskens
Stadt Darmstadt	Dr. Hans-Jürgen Braun, Norbert Stoll, Doris Weiland
StetePlanung	Gisela Stete, Karin Teister
Verkehrsgesellschaft mbH Untermain	Dieter Michel

Anhang A-2: Anhörungsberechtigte

Institution
Amt für Straßen- und Verkehrswesen Darmstadt
ADAC - Allg. Deutscher Autoclub Hessen-Thüringen e. V.
ADFC - Allg. Deutscher Fahrradclub Kreisverband Darmstadt e. V.
AStA der FH Darmstadt
AStA der TU Darmstadt
Behindertenbeauftragter des LK Darmstadt-Dieburg, c/o Blindenbund in Hessen e.V.
Busverkehr Rhein-Neckar
CDU-Fraktion DADINA c/o Landratsamt Darmstadt - Dieburg
Club Behinderter und ihrer Freunde
DB Regio AG, Gruppe Regionalbereich Rhein-Main
Deutscher Gewerkschaftsbund Geschäftsstelle Darmstadt
Einzelhandelsverband Hessen Süd
Fahrgastbeirat der DADINA
Fahrgastbeirat des RMV
FDP-Fraktion DADINA
Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen DADINA
Frauenverkehrsbeirat c/o Frauenbüro der Stadt Darmstadt
Freie Wählergemeinschaft DADINA-Fraktion
Gemeinde Alsbach-Hähnlein, Gemeindevorstand
Gemeinde Bickenbach, Gemeindevorstand
Gemeinde Eppertshausen, Gemeindevorstand
Gemeinde Erzhausen, Gemeindevorstand
Gemeinde Fischbachtal, Gemeindevorstand
Gemeinde Groß-Zimmern, Gemeindevorstand
Gemeinde Messel, Gemeindevorstand
Gemeinde Modautal, Gemeindevorstand
Gemeinde Mühlthal, Gemeindevorstand
Gemeinde Münster, Gemeindevorstand

Anhang A-2: Fortsetzung

Institution
Gemeinde Otzberg, Gemeindevorstand
Gemeinde Roßdorf, Gemeindevorstand
Gemeinde Schaafheim, Gemeindevorstand
Gemeinde Seeheim-Jugenheim, Gemeindevorstand
Gewerkschaft ver.di
Glück & Seitz GmbH & Co. KG Bergsträßer Reisebüro
Handwerkskammer Rhein-Main, Hauptverwaltung Darmstadt
HAV Verkehrsbetriebsgesellschaft
HEAG Verkehrs-GmbH
Hessisches Landesamt für Straßen- und Verkehrswesen
IHK Industrie- u. Handelskammer Darmstadt
Innovative Verkehrssysteme Darmstadt
Kreis-Verkehrs-Gesellschaft Offenbach
Landesverband der hessischen Omnibusunternehmer e. V.
Landkreis Darmstadt-Dieburg, Kreisausschuss
Landkreis Bergstraße Kreisausschuss
Landkreis Darmstadt-Dieburg, Ausländerbeirat
Landkreis Darmstadt-Dieburg, Frauenbüro
Landkreis Darmstadt-Dieburg, Seniorenbeirat
Landkreis Darmstadt-Dieburg, Untere Naturschutzbehörde
Landratsamt Aschaffenburg, Kreisausschuss
LNVG Groß-Gerau
Ombudsmann f. Kinder-Verkehrssicherheit
Omnibusbetrieb Wehnert-ETI
Omnibusbetrieb Jungermann Heinrich
Omnibusbetrieb Kirchmeyer H. & Sohn GbR
Omnibusbetrieb F. Müller

Anhang A-2: Fortsetzung

Institution
Omnibusbetrieb Spahn & Roth
Omnibusbetrieb Werner GmbH & Co.
Omnibusbetrieb Winzenhöler
OREG Abteilung Nahverkehr
Polizeipräsidium Südhessen
Pro Regio Darmstadt Stadt- und Touristikgesellschaft e. V.
ProBahn Regionalverband Starkenburg e.V.
Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Verkehr
Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung für Arbeitsschutz und Sicherheitstechnik
Regierungspräsidium Darmstadt, Abteilung Regionalentwicklung
Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH
Schüssler GmbH Krafftahrunternehmen
SPD-Fraktion DADINA c/o Landratsamt Darmstadt - Dieburg
Stadt Babenhausen, Magistrat
Stadt Darmstadt, Dezernat III
Stadt Darmstadt, ÖPNV-Koordination
Stadt Darmstadt, Dezernat VI
Stadt Darmstadt, Straßenverkehrsamt, 66.4
Stadt Darmstadt, Ausländerbeirat
Stadt Darmstadt, Seniorenbeirat
Stadt Darmstadt, Stab für kommunale Gesamtentwicklung
Stadt Dieburg, Magistrat
Stadt Griesheim, Magistrat - Umweltamt
Stadt Groß-Bieberau, Magistrat
Stadt Groß-Umstadt, Magistrat
Stadt Ober-Ramstadt, Magistrat
Stadt Pfungstadt Magistrat
Stadt Reinheim, Magistrat

Anhang A-2: Fortsetzung

Institution
Stadt Weiterstadt, Magistrat
Stadtschülerrat, Darmstadt
Tierschutzpartei
Verband deutscher Verkehrsunternehmen, Landesgruppe Hessen
Verkehrsclub Deutschland e. V., Kreisverband Darmstadt-Dieburg
Verkehrsgesellschaft mbH Untermain
Verkehrsverbund Rhein-Neckar

Anhang A-3: Neuerungen und Änderungen im Zug-, Straßenbahn- und Busverkehr zum Fahrplanwechsel 2002/2003 am 15.12.2002¹

Fernverkehr

Im Fernverkehr werden die bisherigen IR-Linien Karlsruhe – Heidelberg – Darmstadt – Frankfurt – Gießen – Hamburg und Karlsruhe – Heidelberg – Darmstadt – Mainz – Köln – Norddeich eingestellt. Als Ersatz gibt es zwei neue IC-Linien: Stralsund – Hamburg – Gießen – Frankfurt – Darmstadt – Heidelberg – Karlsruhe und Frankfurt – Darmstadt – Heidelberg – Stuttgart – München – Salzburg. Für die Nutzung der IC-Züge mit RMV-Zeitfahrtausweisen wird eine Zuschlagsregelung verhandelt. Bitte informieren Sie sich über die genauen Bedingungen beim RMV oder der DADINA.

Linie 60 Frankfurt – Darmstadt – Heidelberg / Mannheim

Es fährt stündlich eine Regionalbahn RB Frankfurt – Heidelberg mit Halt an allen Stationen ab Darmstadt und in Langen zwischen Frankfurt und Darmstadt. In der Hauptverkehrszeit gibt es stündliche Verstärkerzüge zwischen Frankfurt und Mannheim über Darmstadt.

Linie 63 Darmstadt – Babenhausen – Aschaffenburg

Die Abfahrtszeiten in Darmstadt sind etwa drei Minuten später. Damit ist ein Umstieg von der Linie 60 aus Richtung Frankfurt nach Dieburg möglich.

Linie 75

Die Regionalbahnen Darmstadt – Mainz-Bischofsheim werden im Berufsverkehr bis nach Wiesbaden verlängert. Die um jeweils sieben Minuten verschobene Abfahrt in Wiesbaden (später) und in Darmstadt (früher), verkürzen die Umstiegszeit am Darmstädter Hauptbahnhof.

S-Bahnen im RMV-Gebiet

Die S-Bahnen im RMV-Gebiet verkehren seit Juni 2003 auch am Wochenende im 30'Takt.

Linie S 3

Neuer Halt in Langen-Flugsicherung.

Linie AH

Die neue Linie bindet die Wohngebiete in Arheilgen Ost an die Straßenbahn an. Die Bedienung erfolgt Montag bis Freitag von 6 bis 21 Uhr und Samstag von 6 bis 19 Uhr.

Linie D

An Schultagen fahren zwischen 6.30 und 9.30 Uhr sowie 12 und 18 Uhr zusätzliche Busse aufgrund der Sperrung der Dornheimer Brücke.

¹ DADINA (2002): Fahrplan Stadt Darmstadt/Landkreis Darmstadt-Dieburg 2003, S.12-15; Darmstadt.

Anhang A-3: Fortsetzung

Linie EB

Samstags fahren zusätzliche Busse zwischen 13 und 16 Uhr.

Linie F

Die Bedienung erfolgt über die Westseite des Hauptbahnhofes aufgrund der Sperrung der Dornheimer Brücke. Der Viertelstundentakt wird an Werktagen bis gegen 20 Uhr ausgeweitet.

Anruflinientaxi NB

Das Linienangebot ist neu strukturiert und wurde mit einem Anruflinientaxi ergänzt. Die Linienbusse verkehren Montag bis Freitag von 6 bis 19.30 Uhr, samstags von 8 bis 14.30 Uhr.

Das Anruflinientaxi fährt auf Bestellung Montag bis Freitag zwischen 19.30 und 24 Uhr, samstags zwischen 14.30 und 24 Uhr und an Sonn- und Feiertagen zwischen 9 und 23 Uhr entsprechend den Abfahrtszeiten (genaue Angaben siehe Fahrplan). Die Fahrt muss mindestens dreißig Minuten vor Fahrtantritt unter 06151/48330 angemeldet werden.

Linie R

An Samstagen und Sonntagen verbessert sich das Angebot zwischen Hauptbahnhof und Böllenfalltor. Samstags gibt es zwischen Böllenfalltor und Nordbahnhof von 6 bis 16 Uhr einen 30-Minuten-Takt und zwischen Böllenfalltor und Windmühle von 16 bis 24 Uhr einen 45-Minuten-Takt. Sonntags fährt der Bus von 6 bis 22 Uhr im 45-Minuten-Takt zwischen Böllenfalltor und Windmühle.

Linie SK

Die Schnellbuslinie nach Kranichstein fährt an Samstagen bis 16 Uhr.

Linie K 50

Die Abfahrtszeiten wurden an die geänderten Fahrzeiten der Zuglinie Bickenbach – Frankfurt / Heidelberg angepasst.

Linie K 53

Der Linienweg führt jetzt regulär über die Haltestelle Industriestraße in Nieder-Ramstadt.

Linie K 55

Die Linie bedient jetzt in Darmstadt die zentralen Haltestellen "Luisenplatz" und "Schloss" in beiden Richtungen. Es wurden zusätzliche Fahrten in der Hauptverkehrszeit morgens zwischen Roßdorf und Darmstadt eingerichtet.

Linie K 56

Die Linie bedient in Darmstadt die zentralen Haltestellen "Luisenplatz" und "Schloss" in beiden Richtungen. Es gibt einen Sonntagsverkehr.

Anhang A-3: Fortsetzung

Linie K 64

Die Haltestelle in Hering "Auf der Burg" wird nur noch während der Schulverkehrszeit bedient.

Linie K 67

In Kleestadt wird die Haltestelle "Am Heimgesberg" verlegt. Der Bus fährt die Haltestelle "Friedrich-Ebert-Straße" an. In Schaafheim wird statt der Haltestelle "Bauhof", das Ortszentrum angefahren. Die Linie bedient auf der Hinfahrt die Haltestellen "Sporthalle" und "Post" und auf der Rückfahrt die Haltestellen "Post" und "Gasthaus Schützenhof".

Linie K 68

Die Linie bietet an Schultagen eine zusätzliche Fahrt zwischen Mömlingen und Groß-Umstadt um 14 Uhr an, die in Groß-Umstadt direkten Anschluss an die Schnellbuslinie in Richtung Darmstadt und an die Bahn in Richtung Hanau gewährt.

Linie K 70

Es gibt zwei zusätzliche Abfahrten ab Groß-Umstadt "Pfälzer Schloss" in Richtung Münster an Schultagen um 14.32 Uhr und 16.56 Uhr. Die Abfahrt des Busses ab "Krankenhaus" um 15.53 Uhr erfolgt an Schultagen 15 Minuten früher. Zur besseren Bedienung des Schülerverkehrs zwischen Eppertshausen und Münster wird der Bus um 13.50 Uhr ab Eppertshausen um zehn Minuten vorverlegt.

Linie 5501

Die Schnellbusse ab Groß-Umstadt um 6.07 Uhr und 9.07 Uhr nach Darmstadt sowie von Darmstadt ab 14.10 Uhr nach Groß-Umstadt fahren jetzt auch an Ferientagen. Es gibt zwei zusätzliche Busse ab Darmstadt Hauptbahnhof um 9.10 Uhr und 10.20 Uhr nach Dieburg Friedhof und weiter bis zur Fachhochschule

Linie 5510

Das Angebot wird um einen Zweistudentakt von 8 bis 18 Uhr mit Schnellbussen an Dieburg vorbei erweitert. Ab Eppertshausen Nord fahren die Busse um 7.42, 9.42, 11.42, 13.42, 15.42 und 17.42 Uhr über Münster nach Darmstadt Hauptbahnhof. Sie erreichen den Bahnhof an geraden Stunden zur Minute 22 mit Anschluss an alle Züge. Zurück geht's ab Hauptbahnhof um 8.33, 10.33, 12.33, 14.33, 16.33 und 18.33 Uhr bis Eppertshausen Nord. Der Bus ab Darmstadt um 16.47 Uhr nach Ober-Roden entfällt.

Linie 5512

Alle Fahrten bedienen an Freitagen und Samstagen den Ortsteil Habitzheim.

Anhang A-3: Fortsetzung

Linien 5506, 5513 und 5515 Richtung Weiterstadt

Mit dem Fahrplanwechsel betreibt das Verkehrsunternehmen HAV, Darmstadt, diese Linien. Außer dem Einsatz zusätzlicher Gelenkbusse gibt es folgende Verbesserungen auf der Linie 5515:

Im morgendlichen Berufsverkehr werden ergänzende Fahrten ab Luisenplatz um 6.28 Uhr und um 7 Uhr nach Weiterstadt angeboten. Von Weiterstadt nach Darmstadt wird von 6.45 Uhr bis 8.15 Uhr eine 10-Minuten-Takt eingerichtet. Ab Gräfenhausen verkehren zusätzliche Busse um 4.10 und 6.50 Uhr über Schneppenhausen nach Darmstadt. Auch Samstag morgens werden Verbindungen für Frühaufsteher eingerichtet: um 5.02 Uhr ab Gräfenhausen und zurück um 5.32 Uhr ab Luisenplatz. zwischen Darmstadt und Erzhausen fahren die Busse an Samstagen stündlich. Im Stundentakt verkehren die Busse nun auch an Sonntagen zwischen Darmstadt und Gräfenhausen über Weiterstadt.

Durch den Einsatz von Gelenkbussen auf der Linie 5506 entfällt die bisherige Verstärkerfahrt der Linie 5513 um 7.40 Uhr ab Hauptbahnhof zur Riedbahn. Auf der Linie 5513 fahren um 5.39, 6.39 und 7.39 Uhr ab Weiterstadt Hallenbad über Wilhelm-Leuschner-Platz Schnellbusse zum Hauptbahnhof mit Anschluss an die S-Bahn. Der erste Bus ab Hauptbahnhof zur Riedbahn fährt bereits um 5.05 Uhr.

Nachtverkehrsnetz

Der Nachtverkehr ab Luisenplatz in den Nächten Freitag auf Samstag und Samstag auf Sonntag um 1.19 und 2.19 Uhr auf den Straßenbahnlinien 7 und 9 sowie den Bussen H, 8N, P, 5502, 5512 und 5515 wird auf die Nächte vor 1. Mai, Christi Himmelfahrt, Fronleichnam und 3. Oktober ausgeweitet.

Die Erweiterung des Angebotes gilt auch für den Nachtverkehrsstern ab Dieburg/Bahnhof in Richtung Darmstadt, Groß-Umstadt, Reinheim, Ober-Roden und Babenhäusen/Aschaffenburg.

Anhang A-4a: Bilanz Nahverkehrsplan 1998 – 2003: Umgesetzte Maßnahmen

Maßnahme Nr.	Linie	Stand der Umsetzung	Berücksichtigung im NVP 2004
M 1b	1	Umsetzung in abgeänderter Form nach Inbetriebnahme der Linie 5.	
M 2	3	Bedienung des Abschnitts Schloss – Hbf. in den Abendstunden.	
M 11a	A	Umsetzung ist erfolgt.	
M 19	NB	Umsetzung ist erfolgt, teilweise als ALT.	
M 21	P	Umsetzung ist mit Ausnahme eines 30-Taktes erfolgt.	
M 22	PS	Umsetzung ist erfolgt.	
M 23a	R	Umsetzung ist erfolgt, bezüglich der Verlängerung bis Merck siehe M 23b.	
M 25	WX	Umsetzung ist erfolgt.	
M 27	K 49	Umsetzung ist erfolgt.	
M 32	5504	Umsetzung ist erfolgt.	
M 38	5506	Das Linienbündel 5506, 5513 und 5515 wurde neustrukturiert und umgesetzt.	
M 39	5515	Das Linienbündel 5506, 5513 und 5515 wurde neustrukturiert und umgesetzt.	
M 40	5513	Das Linienbündel 5506, 5513 und 5515 wurde neustrukturiert und umgesetzt.	
M 41	972	Umsetzung ist erfolgt.	
M 43	5510	Umsetzung ist erfolgt.	
M 48	K64	Die Integration des Schülerverkehrs zwischen Groß-Zimmern und Klein-Zimmern ist durch die Linie 5502 erfolgt. Die Linie K67 bedient den Halt Semd Schule.	
M 61	BO	Umsetzung hinsichtlich der Integration des Schülerverkehrs als auch der Einrichtung eines AST-Verkehrs ist erfolgt. Das AST wurde eine Fahrplanperiode ausprobiert und wegen mangelnder Nutzung wieder eingestellt.	Keine Weiterverfolgung des AST.

Anhang A-4a: Fortsetzung

Maßnahme Nr.	Linie	Stand der Umsetzung	Berücksichtigung im NVP 2004
M 63	K55 S	Die Linien K55 und K57 haben die Aufgaben der K55S übernommen.	
M 65	5503	Umsetzung ist erfolgt.	

Anhang A-4b: Bilanz Nahverkehrsplan 1998 – 2003: Nicht umgesetzte Maßnahmen

Maßnahme Nr.	Linie	Stand der Umsetzung	Berücksichtigung im NVP 2004
M 28	5511	Umsetzung ist nicht erfolgt.	Keine Weiterverfolgung
M 33	K 71	Maßnahme wurde schon im alten NVP als nicht umsetzungswürdig beschlossen.	Keine Weiterverfolgung
M 46	5509	Umsetzung ist nicht erfolgt. Bedienung von Ueberau durch K55. Parallelverkehr zwischen Dieburg und Oberrodern besteht weiterhin.	Keine Weiterverfolgung
M 57	K70	Umsetzung ist nicht erfolgt.	Keine Weiterverfolgung
M 68	GM	Umsetzung ist noch nicht erfolgt. Die Linie GM gibt es nicht mehr.	Keine Weiterverfolgung

Anhang A-4c: Bilanz Nahverkehrsplan 1998 – 2003: Weiterzuverfolgende Maßnahmen

Maßnahme Nr.	Linie	Stand der Umsetzung	Berücksichtigung im NVP 2004
M 1a	1	Maßnahme umgesetzt bis auf 15 Min-Takt.	Weiterverfolgung des 15 Min.-Taktes im NVP 2004
M 3	5	Umsetzung erfolgt derzeit als Linie 4.	Übernahme in NVP 2004
M 4	5E	Umsetzung erfolgt derzeit als Linie 5.	Übernahme in NVP 2004
M 5a	6	Halt am Nordbahnhof konnte noch nicht erfolgen, da dies aufgrund der Takte und Umlaufpläne nicht möglich ist, evtl. Umsetzung 2003/2004.	Übernahme in NVP 2004
M 5b	6	Vorentwurf ist abgeschlossen. Realisierung voraussichtlich 2005/2006	Übernahme in NVP 2004
M 6	7	Vorentwurf ist abgeschlossen. Realisierung voraussichtlich 2005/2006	Übernahme in NVP 2004
M 7	8	Vorentwurf für die Verlängerung nach Arheilgen-Nord , für die Verlängerung nach Alsbach Melibokusschule wurde eine NKU vergeben.	Übernahme der Maßnahme Verlängerung nach Arheilgen-Nord und Alsbach (Melibokusschule) in NVP 2004
M 8	6 / 7 / 8	Diese Maßnahme ist hängt von der Realisierung der Maßnahmen 5a, 5b, 6, 7 ab.	Übernahme in NVP 2004 in Abhängigkeit von der Umsetzung der Maßnahme 5-7
M 10	10	Maßnahme teilweise in Linie 9 umgesetzt.	Weiterverfolgung ganztägiger und ganztägiger Betrieb
M 11b	A	Erschließung des Wohngebietes A24 ist ab 2004 vorgesehen, evtl. durch Linie AH.	Übernahme in NVP 2004 (11b + 11c=1 Maßnahme)
M 11c	A	Die Erschließung der Grillparzerstr.- Siedlung Haardt - Wachtelweg mit dem AH-Bus ist umgesetzt.	siehe 11b
M 12	D	Führung der Buslinie D wird nach Realisierung der Linie 5 von anderen Linien übernommen.	Übernahme des Konzeptes für die Linie D in NVP 2004
M 13	EB	Teilweise umgesetzt.	Übernahme in NVP 2004
M 15b	H	Umsetzung nach Realisierung der Straßenbahn Linie 5 möglich.	Übernahme der Maßnahme in NVP 2004

Anhang A-4c: Fortsetzung

Maßnahme Nr.	Linie	Stand der Umsetzung	Berücksichtigung im NVP 2004
M 16	K	Für die Führung der Linie K wurde zwischenzeitlich ein neues Konzept erarbeitet, dessen Realisierung an die Einführung der Straßenbahn Linie 5 gebunden ist.	Übernahme des neuen Konzeptes für die Linie K in NVP 2004
M 17	L	Für die Führung der Linie L wurde zwischenzeitlich ein neues Konzept erarbeitet, dessen Realisierung an die Einführung der Straßenbahn Linie 5 gebunden ist.	Übernahme des neuen Konzeptes für die Linie L in NVP 2004
M 18a	N	Die vollständige Umsetzung ist noch nicht erfolgt.	Übernahme der Maßnahme in NVP 2004, außerdem wird ein verstärkter Verkehr zwischen dem Abzweig Nieder-Beerbach und Nieder-Ramstadt gewünscht. Abstimmung mit Linie NB.
M 18b	N	Umsetzung ist noch nicht erfolgt.	Übernahme in NVP 2004
M 20	0	Maßnahme teilweise umgesetzt	Übernahme in NVP 2004
M 23b	R	Umsetzung ist noch nicht erfolgt.	Übernahme in NVP 2004
M 24	U	Umsetzung ist teilweise erfolgt. Hierzu ist eine Abstimmung mit der KVG Offenbach erforderlich.	Übernahme in NVP 2004
M 26	Air-Liner	Umsetzung ist teilweise erfolgt (Bedienung), die Anbindung des Hauptbahnhof in Darmstadt sowie des Terminal 2 ist noch nicht erfolgt.	Die Anbindung des Hauptbahnhof in Darmstadt sowie des Terminal 2 soll weiterverfolgt werden, d.h. Übernahme in NVP 2004
M 29	676	Die Linie 676 bedient einzelnen Fahrten im Schülerverkehr. Eine Abstimmung mit dem Landkreis Bergstraße ist noch nicht erfolgt, wird aber weiterhin angestrebt.	Übernahme in NVP 2004
M 30	K 48	Umsetzung teilweise erfolgt	Übernahme in NVP 2004
M 31	K 48/50	Umsetzung teilweise erfolgt	Übernahme in NVP 2004
M 34	K 59/61	Maßnahme teilweise umgesetzt.	Übernahme in NVP 2004

Anhang A-4c: Fortsetzung

Maßnahme Nr.	Linie	Stand der Umsetzung	Berücksichtigung im NVP 2004
M 35	K 62	Maßnahme teilweise umgesetzt.	Übernahme in NVP 2004
M 36	5505	Maßnahme teilweise umgesetzt.	Übernahme in NVP 2004
M 37	K 60	Maßnahme teilweise umgesetzt.	Übernahme in NVP 2004
M 42	5501	Umsetzung ist teilweise erfolgt.	Übernahme in NVP 2004 und bessere Anbindung der FH in Dieburg.
M 45	5502	Die Optimierung des Busnetzes sowie die Einrichtung einer Straßenbahn wird derzeit geprüft. Die Integration des Schülerverkehrs Groß-Zimmern - Klein-Zimmern erfolgt mit der Linie K67.	Übernahme der Ergebnisse aus Untersuchung zur ÖPNV-Systemuntersuchung im Korridor Darmstadt - Roßdorf - Groß-Zimmern in NVP 2004
M 47	Die-Mü	Umsetzung teilweise erfolgt (AST Dieburg, Taxi-Mobil in Münster)	Weiterverfolgung im NVP 2004
M 49	K64	Umsetzung ist teilweise erfolgt. Maßnahme soll weiterverfolgt werden.	Übernahme in NVP 2004 bezüglich Bedienzeiten
M 50	K67	Linienführung über Gustav-Hacker-Siedlung ist erfolgt. Bedienung in der SVZ ist noch nicht erfolgt.	Weiterverfolgung der Bedienung in der SVZ (vor allem am Wochenende). Weiter sollen neue Ziele diskutiert werden. M50 + M 51= eine Maßnahme.
M 51	K67	Die Andienung von Groß-Umstadt Bahnhof sowie Bedienung in der SVZ sind nicht erfolgt.	Weiterverfolgung der Bedienung in der SVZ (vor allem am Wochenende). Weiter sollen neue Ziele diskutiert werden.
M 52	K65	Umsetzung ist teilweise erfolgt.	Übernahme in NVP 2004. Siehe M 53 + M 54.
M 53	K66	Integration des Schülerverkehrs in K66 ist erfolgt. Durch Inbetriebnahme der S-Bahn bis Dudenhofen ist eine Neustrukturierung der Linien vorgesehen; u.a. Einrichtung einer neuen Linie zwischen Dudenhofen und Babenhausen (mit Erschließung des Stadtteils Im Erloch) und einer Linie Babenhausen - Schaafheim - Mosbach - Aschaffenburg bei Wegfall der Linie 950.	Übernahme des Konzeptes zur Neustrukturierung der Buslinien im Raum Dudenhofen - Babenhausen in NVP 2004

Anhang A-4c: Fortsetzung

Maßnahme Nr.	Linie	Stand der Umsetzung	Berücksichtigung im NVP 2004
M 54	950	Der Wegfall dieser Linie ist bei Inbetriebnahme der S-Bahn bis Dudenhofen geplant (siehe M 53).	Übernahme des Konzeptes zur Neustrukturierung der Buslinien im Raum Dudenhofen - Babenhausen in NVP 2004
M 55	5501	Umsetzung ist noch nicht erfolgt. Insbesondere besteht beim Schülerverkehr Handlungsbedarf. Maßnahme soll weiterverfolgt werden.	Übernahme in NVP 2004
M 56	K68	Umsetzung ist teilweise erfolgt.	Weiterverfolgung der Bedienung an Samstagen im NVP 2004. Es besteht Abstimmungsbedarf mit dem Landratsamt Aschaffenburg u.a. wegen der Einrichtung eines Übergangstarifes.
M 58	53/54	Die Einrichtung einer Ringlinie in einer Richtung ist erfolgt.	Weiterverfolgung im NVP 2004. Es besteht Abstimmungsbedarf mit dem Landratsamt Aschaffenburg u.a. wegen der Einrichtung eines Übergangstarifes.
M 59	K53	Umsetzung ist bisher nicht erfolgt.	Weiterverfolgung im NVP 2004
M 60	B	Die Maßnahme wurde modifiziert und muss im Gesamtkonzept für den Bereich Modautal betrachtet werden. Die Bedienung des Abschnittes Böllenfalltor - Ober-Ramstadt ist derzeit nicht geplant.	Übernahme in NVP 2004
M 62	K55	Umsetzung teilweise erfolgt	Übernahme der Ergebnisse aus Untersuchung zur ÖPNV-Systemuntersuchung im Korridor Darmstadt - Roßdorf - Groß-Zimmern in NVP 2004
M 64	K56	Umsetzung teilweise erfolgt	Übernahme der Ergebnisse aus Untersuchung zur ÖPNV-Systemuntersuchung im Korridor Darmstadt - Roßdorf - Groß-Zimmern in NVP 2004
M 66	5560	Umsetzung ist noch nicht erfolgt.	Weiterverfolgung in NVP 2004; hierbei ist eine Abstimmung mit dem Landkreis Bergstraße erforderlich.

Anhang A-5: Verbundeinheitliche Mindeststandards für Busse²

Vorbemerkung

Der RMV ist der Zielsetzung des § 1 und den Anforderungen an den öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) gemäß § 10 des Gesetzes zur Weiterentwicklung des ÖPNV in Hessen vom 19. Januar 1996 (ÖPNV-Gesetz) verpflichtet. Der ÖPNV als Aufgabe der öffentlichen Daseinsvorsorge hat die Mobilität und somit gleichwertige Lebensverhältnisse im Ballungsraum und in der Region aber auch für die jeweiligen Nutzergruppen gleichermaßen zu sichern. Er ist gemäß seines hohen Wertes als Standortfaktor und Element der umweltverträglicheren und sicheren Gestaltung der Mobilität weiterzuentwickeln. Auf dieser Grundlage plant und realisiert der RMV innovative, zukunftsgerichtete Konzepte zur Sicherung und Modernisierung eines leistungsfähigen, qualitativ hochwertigen, hinsichtlich der betrieblichen (Rhein-Main-Takt), tariflichen sowie vertrieblichen Angebote integrierten und effizienten ÖPNV.

Mit dem Ziel einer grundsätzlichen Qualitätsverbesserung der Leistungserstellung hinsichtlich einer noch stärkeren Ausrichtung auf kundenorientierte Produkte und Dienstleistungen hat der RMV finanzierbare und funktionale Mindeststandards für den Buspersonennahverkehr (BPNV) entwickelt.

Mit der Einführung von Mindeststandards für Busse im ÖPNV soll im Wettbewerb erreicht werden, dass weitgehend funktional einheitliche Fahrzeuge sowohl im lokalen als auch im regionalen Busverkehr eingesetzt werden können. Die gemeinsame Ausschreibung von Liniensbündeln mit lokalen und regionalen Buslinien macht diese Vorgehensweise zwingend notwendig. Die Zuständigkeit unterschiedlicher Aufgabenträger darf nicht dazu führen, dass unterschiedliche Mindeststandards für Fahrzeuge von den Aufgabenträgern zur Anwendung kommen und damit an der Gebietskörperschaftsgrenze von der Bedienung ausgeschlossen werden.

Steigende Qualität und Attraktivität führen i.d.R. zu höheren Fahrgastzahlen und steigenden Einnahmen. Für die Angebotsqualität der eingesetzten Fahrzeuge ist deshalb die Ausstattung von herausragender Bedeutung, ohne die Wirtschaftlichkeit aus dem Blick zu verlieren. Dabei ist besonders Augenmerk auf die Nutzbarkeit der Verkehrsmittel und –systeme auch für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste zu legen.

Wettbewerb bedarf transparenter und diskriminierungsfreier Anforderungen und Verfahren, um einerseits einen qualitativ hochwertigen und integrierten ÖPNV zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit zu erhalten und andererseits den Verkehrsunternehmen klare Planungsgrundlagen an die Hand zu geben. Dazu gehören unter anderem Aussagen zu den Anforderungen an den Fahrzeugeinsatz. Dies schafft die erforderliche Sicherheit und

² Rhein-Main-Verkehrsverbund GmbH (ohne Jahr): Verbundeinheitliche Mindeststandards für Busse. Hofheim

Anhang A-5: Fortsetzung

Transparenz für zukunftsorientierte und kostenintensive Fahrzeuginvestitionen. Durch eine stufenweise, kalenderjährliche Vergabe von Linienbündeln soll ein weicher Übergang in den Wettbewerb erfolgen.

Für die dringend erforderliche Weiterentwicklung des ÖPNV-Angebotes ist Wettbewerb eine wichtige Antriebsfeder. Die Qualität des ÖPNV muss sich weiter verbessern, um nennenswerte Anteile am Wachstum des Mobilitätsmarktes zu erhalten bzw. zu gewinnen. Der gewollte Wettbewerb ist kein reiner Kosten-, sondern ein Qualitätswettbewerb. Auf einem lebendigen Markt mit vielfältigen Anbietern bildet sich ein günstiges Preis-Leistungs-Verhältnis heraus. Deshalb gilt es, monopolistische Strukturen zu verhindern und gleiche Voraussetzungen für alle Teilnehmer am Wettbewerb zu schaffen.

Im Hinblick auf die zukünftigen Verkehrs-Service-Verträge mit den regionalen Busgesellschaften und bei Ausschreibung einzelner Teilnetze werden die Mindeststandards für die im lokalen und regionalen Verbundverkehr eingesetzten Fahrzeuge verbindlich eingeführt.

Diese Vorgehensweise wird aufgrund der positiven Erfahrungen lokaler Aufgabenträger gestützt. Deshalb ist der RMV grundsätzlich bestrebt, die Anwendung der Mindeststandards auf alle Leistungsersteller im BPNV verbundweit zu übertragen. Die Abstimmungsergebnisse mit den lokalen Aufgabenträgern im Arbeitskreis Qualität, den Busunternehmen (LHO) und dem Land Hessen unterstützen eine Empfehlung von Mindeststandards.

Verbundeinheitliche Qualitätsvorgaben sind aber als mittelfristige Planungsvorgabe für die Unternehmen und zur Wahrung gleicher Wettbewerbschancen auch im Falle von Ausschreibungen unabdingbar. Sie dienen insbesondere der Sicherung gleicher Bedienungsqualitäten und sollen deshalb im Rahmen von Nahverkehrsplänen mit einem verbindlichen Satzungscharakter verankert werden. Damit dienen sie auch als Richtschnur bei möglichen Fahrzeugförderungen.

Es wird davon ausgegangen, dass die qualitativ vereinbarten Mindeststandards die Kundenakzeptanz des Busverkehrs im Verkehrsraum des RMV weiter verbessern und nachhaltig zur Sicherung der Qualitätsparameter beitragen werden.

Diese Standards sind regelmäßig auf ihre Aktualität und Kundenakzeptanz zu überprüfen und den technischen Entwicklungen geeignet anzupassen.

Die Sicherung und Bewertung der erbrachten Qualität erfolgt im Rahmen des RMV-Qualitätsinstrumentariums.

Anhang A-5: Fortsetzung

Verbundeinheitliche Mindeststandards für Busse

Bei der Erarbeitung der Mindeststandards wurden folgende Informationsquellen berücksichtigt:

- Abstimmungsergebnisse des Arbeitskreis Qualität/Ausstattungsstandards,
- Stellungnahmen und Abstimmung mit dem Vorstand des Landesverband Hessischer Omnibusunternehmer (LHO),
- Förderrichtlinien des Landes Hessen für Linienfahrzeuge (Investive ÖPNV-Fahrzeugförderung aus Mitteln des GVFG, des FAG und des Regionalisierungsgesetzes),
- Ergebnisse der AG III beim Land Hessen,
- RMV-Heft 8: Qualitätsmerkmale für Linienbusse im RMV,
- Instrumentarium zur monetären Bewertung der Angebotsqualität im Busverkehr mit den RBG (hier insbesondere Auswertung der Fahrzeugdatenbank),
- Informationen und Vor-Ort-Exkursionen bei Fahrzeugherstellern,
- Marktforschungsstudie Bus,
- Rahmenempfehlung für Niederflur-Linienbusse (VDV-Schriften),
- Richtlinie 2001/85/EG des Europäischen Parlaments und des Rates,
- Berücksichtigung des Behinderten-Gleichstellungsgesetzes (BGG),
- Ergebnisse der Abstimmung mit dem Fahrgastbeirat einschließlich des Vertreters der Behinderten,
- Stellungnahmen einzelner lokaler Aufgabenträger.

A: Anforderungen an die Fahrzeuge

1. Die eingesetzten Fahrzeuge müssen sich stets in verkehrssicherem Zustand befinden. Die vorgeschriebenen Steuerungselemente und Sicherheitsausstattungen sind stets funktionsfähig und gekennzeichnet und entsprechen den gesetzlichen Vorschriften der BOKraft, StVZO (insbesondere § 35) und den erlassenen Unfallverhütungsvorschriften.
2. Die Ausstattung der eingesetzten Fahrzeuge unterliegt den verbindlichen Mindestanforderungen gemäß des nachfolgenden „Ausstattungskriterium als Mindestanforderung“.

Anhang A-5: Fortsetzung

3. Die Prüfung der Mindestanforderungen erfolgt – neben weiteren subjektiven und objektiven Kriterien – im Rahmen des „Verfahrens zur Erfassung und monetären Bewertung der Leistungserstellung“, das adaptiert auf die jeweiligen Teilnehmerspezifika im Vergabefall geeignet zur Anwendung gebracht wird. Die Einhaltung der ebenfalls fahrzeugbezogenen Vorgaben bezüglich der Schadensfreiheit und Sauberkeit soll mit diesem Verfahren überwacht und sanktioniert werden.

B: Ausstattungskriterium als Mindestanforderung

1 Fahrzeugalter

- 1.1 Die Fahrzeuge dürfen im Regelfall (fahrplanveröffentlichtes Angebot) maximal 12 Jahre, bzw. bei Abweichung vom Regelverkehr maximal 14 Jahre alt sein. Der Einsatz der Fahrzeuge außerhalb des Regelverkehrs ist den Auftraggebern geeignet darzulegen.
- 1.2 Das Durchschnittsalter der Fahrzeuge im Regelverkehr darf – in Anlehnung an die Zweckbindungsdauer nach GVFG (Herabsetzung von 8 auf 5 Jahre geplant, um künftige Konzessions- bzw. Vertragslaufzeiten anzupassen und damit wettbewerbsstörende Risiken zu vermeiden) – 7 Jahre (bezogen auf das jeweilige Fahrplanjahr) nicht überschreiten. Maßgeblich ist der Tag der Erstzulassung. Diese Angaben sind den Auftraggebern unter Nennung des jeweiligen amtlichen Kennzeichens der Fahrzeuge i.R. von Erfassungsbögen zur Verfügung zu stellen.

2. Technische Ausstattungsmerkmale

- 2.1 Neufahrzeuge in Niederflurbauweise verfügen über eine Absenkvorrichtung (Kneeling) als elektronisch-pneumatisches System an der Einstiegsseite. Die Einstiegskannte muss um ca. 80 mm aus der Fahrstellung von 320 mm bis 340 mm heraus abgesenkt werden können.
- 2.2 Eine mechanische Rampe an Tür 2 erleichtert den Einstieg von mobilitätsbehinderten Fahrgästen und/oder Kinderwagen. Es müssen Rufeinrichtungen (Tasten) für mobilitätsbehinderte Fahrgäste außen an Tür 2 sowie im Wageninnern an der Sondernutzfläche vorhanden sein.
- 2.3 Grundsätzlich sollen Niederflur(linien)busse eingesetzt werden, die mindestens 2-türig sind und einen podestlosen Boden (stufenloser Mittelgang) zwischen Tür 1 und 2 aufweisen (außer Midibusse). Hochflurige Fahrzeuge mit einer Fußbodenhöhe bis 860 mm werden zugelassen, wenn aufgrund besonderer (...) Gegebenheiten der Einsatz von Niederflurfahrzeugen nicht möglich ist.

Anhang A-5: Fortsetzung

- 2.4 Zum schnelleren Fahrgastfluss sollen in den nachfolgend aufgeführten Bustypen Schwenktüren eingesetzt werden.
- **Midibus:**
mind. 22 Fahrgastplätze, davon mind. 13 Sitzplätze; Stehperron mit Klappsitz, Türbreite = 1250 mm ± 50 mm
 - **Niederflur-Linienbus** (NL), auch als Maxibus mit 15 m Länge:
mind. 80 Fahrgastplätze, davon mind. 30 Sitzplätze; Stehperron mit Klappsitz, Türbreite = 1250 mm ± 50 mm
 - **Niederflur-Überlandbus** (NÜL), auch als Maxibus mit 15 m Länge:
mind. 80 Fahrgastplätze, davon mind. 40 Sitzplätze; Stehperron mit Klappsitz, Türbreite = 1250 mm ± 50 mm
 - **Niederflur-Gelenkbus** (NG):
mind. 130 Fahrgastplätze, davon mind. 50 Sitzplätze; Stehperron mit Klappsitz, Türbreite = 1250 mm ± 50 mm
 - **Standard-Linienbus/Überlandbus oder Standard-Gelenkbus:**
entsprechende Anforderungen hinsichtlich Platzangebot, Stehperron und Schwenktür wie bei Niederflurbussen.
- 2.5 Die Einstiegshöhe bei Niederflurfahrzeugen (bei Standardniveau, d. h. nicht abgesenkt) darf an Tür 1 (Fahrertür) und an allen weiteren Türen die Höhe von 340 mm nicht überschreiten.
- 2.6 Die Fahrzeuge verfügen über eine den topografischen und betrieblichen Gegebenheiten sowie den Fahrplanvorgaben angemessene Motorleistung (gem. § 35 StVZO).
- 2.7 Die Fahrzeuge verfügen über eine Funkkommunikationsmöglichkeit (oder ähnliche Alternativen: Voraussetzung ist eine stabile Netzabdeckung), die eine Verbindung zwischen dem Fahrzeugführer und einer Betriebsleitstelle (u. ggf. mit anderen Verkehrsunternehmen) ermöglicht.
- 2.8 Die Fahrzeuge verfügen über die Funktionalität einer Lichtsignalanlagensteuerung (LSA), wenn infrastrukturell seitens der Aufgabenträger die Voraussetzungen dafür geschaffen sind. Im Rahmen des integrierten Verkehrsmanagements wird verbundweit eine einheitliche Lösung angestrebt.
- 2.9 Die Fahrzeuge verfügen über eine Wegfahrsperrung (Türsicherung), senkrechte Haltestangen an jeder 2. Sitzreihe (versetzt), Haltegriffe an gangseitigen Sitzen (wenn keine Haltestangen vorhanden sind) und waagerechte Haltestangen.

Anhang A-5: Fortsetzung

- 2.10 Neufahrzeuge ab Erstzulassung 01.01.2004 sind außen an den Türen (außer Tür 1) mit (abschaltbaren) Türöffnungstasten ausgestattet.
- 2.11 Die Fahrzeuge verfügen über eine Notausstiegsluke mit Belüftungsfunktion.
- 2.12 Die Fahrzeuge müssen über funktionsfähige Bremssysteme verfügen. Bei Neufahrzeugen ab Erstzulassung 01.01.2004 verfügt die Bremsanlage über ein Anti-Blockiersystem (ABS) sowie über eine Antriebsschlupfregelung (ASR).

3. Umweltstandards

Die Auftraggeber erwarten den Einsatz von Fahrzeugen im Regelverkehr, die dem aktuellen Stand der Umwelttechnik entsprechen. Die Abgasemission (Euro-Normen) bei den Fahrzeugkategorien ist abhängig vom Zeitpunkt der Erstzulassung des Fahrzeuges und den gesetzlichen Vorschriften.

Alle Fahrzeuge haben grundsätzlich mindestens Euronorm 1 zu erfüllen.

- 3.1 Ab dem 01.10.2001 erstzugelassene Fahrzeuge müssen den gesetzlichen Vorgaben entsprechend hinsichtlich des Schadstoffausstoßes (CO, HC, NOx, Partikel) mindestens über Euronorm 3 verfügen (bis zum Jahr 2004). Bei späteren Erstzulassungen müssen dann die gültigen Euronormen erfüllt werden. Nach dem derzeitigen Stand müssen voraussichtlich ab dem Jahr 2005 erstzugelassene Fahrzeuge die Einstufung der Schadstoffnorm Euro 4 bzw. voraussichtlich ab 2008 die Schadstoffnorm Euro 5 erfüllen.
- 3.2 Wenn zum Zeitpunkt einer Vergabe bzw. eines Vertragsabschlusses für das betreffende Netz eine flächendeckende Bereitstellung von schwefelfreiem Diesel gewährleistet ist, sind Neufahrzeuge zu diesem Zeitpunkt zur Schadstoffreduktion mit SCRT (Selective Catalytic Reduction Trap) oder vergleichbaren Filtersystemen auszustatten, soweit durch die Vorgaben der jeweils gültigen Euronorm nicht motorseitig bereits eine stärkere Reduktion erreicht wird (Einzelfallbetrachtung).
- 3.3 Die Fahrzeuge verfügen grundsätzlich zur Reduktion der Fahrgeräusche über eine Motorraumkapselung. Für Fahrzeuge, bei denen bauartbedingt eine Motorraumkapselung nicht möglich ist, wird zur Fahrgeräuschdämmung eine Begrenzung der Dezibelzahl auf 80 dB (A) (DIN ISO 362 und DIN ISO 5130) festgelegt.
- 3.4 Zur Reduzierung der Umweltbelastung sowie der Lärmbelästigung bei Standzeiten an Endhaltestellen sind Neufahrzeuge mit Erstzulassung ab dem 01.01.2004 mit einer Standheizung oder vergleichbaren Heizmöglichkeiten auszurüsten.

Anhang A-5: Fortsetzung

3.5 Die Bodenbeläge der Neufahrzeuge mit Erstzulassung ab 01.01.2004 müssen Polyvinylchlorid (PVC-) -frei und schwer entflammbar (vergleichbar DIN 5510-2) sein.

4. Motoren

4.1 Der Einsatz von Wasserstoff-, Erdgas- oder Biodieselfahrzeugen, aber auch Fahrzeugen mit Brennstoffzelle wird ausdrücklich begrüßt.

5. Aufenthaltskomfort

5.1 Bei Neubeschaffung von Fahrzeugen für den Regelverkehr (fahrplanveröffentlichtes Angebot) sind diese mit einer Klimatisierung des Fahrgastraums sowie des Fahrerplatzes, verbunden mit getönten Scheiben, auszustatten.

5.2 Eine Rundsitzecke im Heck – als Kommunikationsecke in U-Form – wird zugelassen.

5.3 Es ist ein Mindestsitzabstand von 710 mm in allen Fahrzeugen einzuhalten.

5.4 Die Sitzplätze bei Neufahrzeugen ab Erstzulassung 01.01.2004 sollen in Leichtbauweise (z. B. Aluminium oder als leichte, widerstandsfähige Kunststoffschale) gefertigt sein. Die Sitze sollen über eine leicht auswechselbare und pflegeleichte Polsterung (eingelassene Polsterelemente oder Flachpolsterauflagen für den Sitz- und Rückenlehnenbereich sowie Kinnschutzpolsterung) und leicht zugängliche, einzeln austauschbare Bauteile verfügen.

5.5 Die Sitzpolsterung bei Neufahrzeugen ab Erstzulassung 01.01.2004 ist dabei möglichst vandalismusrestistent und schwer brennbar (vergleichbar DIN 5510-2) auszugestalten.

5.6 In den Fahrzeugen sind Sondernutzungsflächen für Rollstühle, Fahrräder und Kinderwagen sowie Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste in Tüرنähe auszuweisen. Sitzplätze für Schwerbehinderte (mind. 2) sind als solche eindeutig zu kennzeichnen (z. B. Scheibenpiktogramm in Augenhöhe stehender Fahrgäste). Die Sondernutzungsfläche mit mind. 900 x 1300 mm (vgl. DIN 75077) ist gleichzeitig Stehperron mit Befestigungsmöglichkeit für Rollstühle/Kinderwagen, Gepäck etc. (z. B. Gurte).

5.7 Die Fahrzeuge verfügen über eine Fensterschutzstange oberhalb der Fensterbrüstung im Bereich des Stehperrons.

Anhang A-5: Fortsetzung

- 5.8 Für Rollstuhlfahrer ist im Bereich des Stehperrons eine Rückenstütze anzubringen.
- 5.9 Die Innenraumbelichtung in den Fahrzeugen ist getrennt für den vorderen und den hinteren Fahrzeugbereich zuschaltbar. Dabei ist zu beachten, dass für den Fahrer keine bzw. eine möglichst geringe Blendwirkung entsteht. Der Türbereich ist bei geöffneten Türen zusätzlich auszuleuchten (Spots oder Trittstufenleuchten).
- 5.10 Für die Gewährleistung der Reinlichkeit im Fahrzeug ist mind. 1 Abfallbehälter bereitzustellen, der bei Bedarf zu leeren ist.

6. Fahrgastinformation im Fahrzeug

- 6.1 Die Fahrzeuge im Regelverkehr müssen über eine akustische Haltestellen- und Umsteigeansage (über Sprachspeicher oder Fahreransage) verfügen.
- 6.2 Die Fahrzeuge im Regelverkehr müssen über eine optische Anzeige „Wagen hält“ im Wageninnenraum verfügen. Durch Drücken der Haltewunschtasten, die von jeder 2. Sitzreihe erreichbar sein müssen, bestätigt die Anzeige (auch akustisch) dem Fahrgast und dem Fahrer den Haltewunsch.
- 6.3 Haltewunschtaster sind an den Haltestangen, an der Fahrerinnenrückseite und im Bereich des Stehperrons vorzusehen. Bei Neufahrzeugen ab Erstzulassung 01.01.2004 sollen Haltewunschtaster bei Viererbestuhlung mit gegenüberliegenden Doppelsitzen in Fahrzeuginnenrichtung auch an den Fensterseiten vorhanden sein.
- 6.4 Im Wageninnern hat ein Linienverlaufplan (soweit das jeweilige Netz aussagefähig darstellbar ist) oder eine elektronische Anzeige die Fahrgäste über die jeweils folgende Haltestellen zu informieren.
- 6.5 Der Fahrer muss die Möglichkeit besitzen, über ein Bordmikrofon im Wageninnern und zur Einstiegsseite (nach draußen) Ansagen machen zu können.
- 6.6 Eine Tariffinformation über den gültigen RMV-Tarif (Hinweis auf das erhöhte Beförderungsentgelt) ist in den Fahrzeugen anzubringen.
- 6.7 Die Fahrzeuge im Regelbetrieb müssen eine Rufeinrichtung (Taste) für Rollstuhlfahrer innen und außen an Tür 2 (mechanische Rampe) besitzen.

Anhang A-5: Fortsetzung**7. Fahrgastinformation am Fahrzeug**

- 7.1 Die eingesetzten Fahrzeuge im Regelverkehr müssen an der Fahrzeugfront über eine Anzeige des Fahrtziels und der Linienbezeichnung, an der Einstiegsseite über eine Anzeige des Linienverlaufs und der Linienbezeichnung sowie am Fahrzeugheck und möglichst auch auf der Fahrzeugfahrerseite über eine Anzeige der Liniennummer verfügen. Die Anzeigegeräte sind frei programmierbar und alphanumerisch als Vollmatrix- oder elektronische Anzeige ausgestaltet.

8. Vertrieb im Fahrzeug

- 8.1 In jedem Fahrzeug ist ein Kassen- und Druckersystem nach RMV-Vorgaben zu installieren und stets in funktionsfähigem Zustand zu halten.

9. Außenkennzeichnung der Fahrzeuge

- 9.1 An den Fahrzeugen ist an der Dachrandbeblechung die RMV-Banderole sowie an der Front- und Einstiegsseite das RMV-Logo sowie das Logo des Verkehrsunternehmers anzubringen.

10 Werbeflächen

- 10.1 Fensterflächen, Türen und Front sollen frei von Werbung bleiben. Die freie Sicht für Fahrgäste muss Priorität über die Werbeflächen haben.