

Stadt Neumünster

**Direktvergabe
„Stadtverkehr in Neumünster“**

**Ergänzendes Dokument zur
Vorinformation/ Vorabbekanntmachung**

1 Erläuterungen zum Dokument

Die Stadt Neumünster beabsichtigt, mit Wirkung zum 01.01.2026 eine Direktvergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags von öffentlichen Personenverkehrsdiensten für den Stadtverkehr in Neumünster für eine Vertragslaufzeit von zehn Jahren vorzunehmen. Gemäß Art. 7 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hat die Stadt Neumünster eine Vorinformation/ Vorabbekanntmachung (im Folgenden als „Vorabbekanntmachung“ bezeichnet) für den öffentlichen Dienstleistungsauftrag im EU-Amtsblatt veröffentlicht. Die Vorabbekanntmachung beschreibt zugleich die mit dem beabsichtigten Dienstleistungsauftrag verbundenen Anforderungen für Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards (§ 8a Abs. 2 Satz 3 PBefG). Weiterhin ist eine Vergabe als Gesamtleistung beabsichtigt ist (§ 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG), da die Linien betrieblich und wirtschaftlich ein zusammengehörendes Netz darstellen.

Gemäß § 8a Abs. 2 Satz 5 PBefG können die Anforderungen auch in öffentlich zugänglichen Dokumenten enthalten sein, auf die durch die Vorabbekanntmachung verwiesen wird. Die Vorabbekanntmachung verweist im Abschnitt 2.1.4. „Allgemeine Informationen“ zur Beschreibung der Anforderungen für Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards, die die vom beabsichtigten öffentlichen Dienstleistungsauftrag erfassten Verkehrsleistungen zu erfüllen haben, auf das vorliegende Dokument.

Nachstehend werden die gemäß § 8a Abs. 2 Sätze 3 bis 5 i. V. m § 13 Abs. 2a PBefG maßgeblichen Anforderungen festgelegt, die mit dem öffentlichen Dienstleistungsauftrag verbunden sein werden. Der Aufgabenträger hält diese Anforderungen für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit ÖPNV-Leistungen für erforderlich (§ 8 Abs. 3 PBefG).

Der Aufgabenträger erachtet gleichwertige eigenwirtschaftliche Angebote für das von dem beabsichtigten öffentlichen Dienstleistungsauftrag umfasste Verkehrsangebot für wirtschaftlich nicht dauerhaft und verlässlich realisierbar (siehe dazu Vorabbekanntmachung-Formular, 2.1.4. „Allgemeine Informationen“).

Alle vorgenannten Festlegungen gelten für beauftragte Subunternehmer in gleicher Weise.

Das nachstehende Dokument nebst Anlagen enthält Anforderungen für Fahrplan, Beförderungsentgelt und Standards gemäß § 8a Abs. 2 S. 3 PBefG sowie wesentliche Anforderungen im Sinne von § 13 Abs. 2a Sätze 3 – 5 PBefG zu Fahrplanangebot, Barrierefreiheit und verbundenen Tarifen.

2 Gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen

Spezifikationen:

Vom öffentlichen Dienstleistungsauftrag umfasst werden die Personenbeförderungsleistungen im Stadtbusverkehr Neumünster (einschließlich abgehender Linien und On-Demand-Angebot „Hin&Wech“) im nachfolgend dargestellten Umfang und Qualität. Grundlage hierfür ist das Gesamtangebot im Stadtbusverkehr Neumünster ab 01.01.2026 (Status Quo), der nachfolgend zusammenfassend beschrieben ist. Der Stadtbusverkehr Neumünster ist als Gesamtleistung zu erbringen.

Die Stadt Neumünster beabsichtigt, im Rahmen der Umsetzung des „4. Regionalen Nahverkehrsplans der Stadt Neumünster“ Leistungsumfang und -qualität weiterzuentwickeln. Der öffentliche Dienstleistungsauftrag wird mit Anforderungen an Leistungsänderungen verbunden sein, die es der Stadt Neumünster ermöglichen, zukünftige, sich aus den Zielsetzungen des RNVP ergebene Entwicklungen des Stadtbusverkehr Neumünsters, umzusetzen.

Dies betrifft beispielsweise die Erweiterung von On-Demand-Verkehren („Hin&Wech“), die Anbindung des geplanten Wohngebiets in der ehemaligen Scholtz-Kaserne und das geplante Neubaugebiet (Wohnen und Gewerbe) auf dem ehemaligen AEG-Gelände.

2.1 Linienverkehr

Für den Linienverkehr gelten die in der Tabelle 1 definierten Takte als Mindestangebot. Bei der Aufstellung des Fahrplans ist dieses Verkehrsangebot mit Wirkung zum Betriebsbeginn am 01.01.2026 entsprechend den dann zu erwartenden Verkehrsbedürfnissen fortzuentwickeln nach Maßgabe des vierten Regionalen Nahverkehrsplans (RNVP) der Stadt Neumünster und der dort genannten Anforderungen und Angebotsqualitäten (vgl. insbesondere Kap. 5.2 und 5.3 RNVP). Zu nennen sind die Anforderungen an die Erschließungs-, an die Bedienungs- und an die Verbindungsqualität.

Der ÖDA wird mit der Anforderung verbunden sein, die Fahrpläne auch in den Folgejahren regelmäßig fortzuschreiben, um sie an geänderte Rahmenbedingungen und Verkehrsbedürfnisse anzupassen. Für die Fahrplanfortschreibung gelten die im jeweils gültigen Nahverkehrsplan genannten Anforderungen und Angebotsqualitäten als Mindeststandard, insbesondere die Anforderungen an die Erschließungsqualität, an die Bedienungsqualität sowie an die Verbindungsqualität. Auf Grund der angestrebten Verkehrswende ist eine Ausweitung des bisherigen Leistungsvolumens zu erwarten, welche heute noch nicht quantifiziert werden kann. Entsprechende Maßnahmen sind zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen abzustimmen.

Der fahrplanmäßige Umfang ist wie folgt bestimmt:

- a) Stadtbusverkehr: Mindestleistung von 2.000.000 Fahrplan-km (ohne Leerfahrten) pro Kalenderjahr bei 2,7 Mio. Fahrgästen (Stand 2022)
- b) und umfasst die folgenden Linien und Taktungen:

Linie	Linienweg	Taktung			
		Montag-Freitag		NVZ Samstag	SVZ Sonntag
1	Hauptbahnhof – Kieler Straße – Einfeld über Hüttenkamp	5:00 – 7:00: 20 Min-Takt	8:00 – 20:00 Gemeinsam	09:00 – 18:00: Gemeinsam	Keine Bus-Bedienung (Hin&Wech)
11	Hauptbahnhof – Kieler Straße – Einfeld über Enenvelde		20-Min-Takt	30-Min-Takt	
12	Hauptbahnhof – Wittorf – Paddenstedt	05:00 – 20:00: 20-/30-/40-Min-Takt		09:00 – 18:00: 30-Min-Takt	Keine Bus-Bedienung (Hin&Wech)
14	Hauptbahnhof – Ruthenberg	05:30 – 20:00 20-Min-Takt		09:00 – 18:00: 30-Min-Takt	Keine Bus-Bedienung (Hin&Wech)
16	Hauptbahnhof – Gartenstadt	07:00 – 08:00 20-Min-Takt 8:00 – 20:00 4030-Min-Takt		09:00 – 18:00: 30-Min-Takt	Keine Bus-Bedienung (Hin&Wech)
2	Hauptbahnhof – Hürsland – Tungendorf (– Graskamp)	05:30 – 20:00: Gemeinsam		9:00 – 18:00: Gemeinsam 30-Min-Takt	Keine Bus-Bedienung (Hin&Wech)
22	Hauptbahnhof – Unterjörn (– Graskamp) – Tungendorf	20-Min-Takt			
3	Hauptbahnhof – Ehndorfer Straße – Faldera	05:30 – 20:00: gemeinsam		09:00 – 18:00: gemeinsam 30-Minuten- Takt In Faldera	Keine Bus-Bedienung (Hin&Wech)
33	Hauptbahnhof – Wernersha- gener Weg - Freesencenter	20-Minuten-Takt in Faldera			
34 Neue Linie gemäß RNVP	Hauptbahnhof – Wasbeker – Straße – Freesencenter				
4	Hauptbahnhof – Böcklersied- lung	04:30 – 20:00 20-Min-Takt		9:00 – 18:00: 30-Min-Takt	Keine Bus-Bedienung (Hin&Wech)
5	Hauptbahnhof – Holstenhallen – Roschdohler Weg – Einfeld	05:40 – 20:00: 20-Min-Takt		9:00 – 18:00: 30-Min-Takt	Keine Bus-Bedienung (Hin&Wech)
6	Hauptbahnhof – Gadeland über Segeberger Straße (– Groß Kummerfeld)	05:30 – 20:00: Gemeinsam 20-Min-Takt		9:00 – 18:00: Gemeinsam 30-Min-Takt	Keine Bus-Bedienung (Hin&Wech)
66	Hauptbahnhof – Gadeland über Boostedter Straße (– Groß Kummerfeld)				
7	Hauptbahnhof – Industriege- biet Süd über Altonaer Straße	04:30 – 21:00: 20-Min-Takt (Abwechselnd)		9:00 – 18:00: Gemeinsam 30-Min-Takt	Verkaufsoffene Sonntage 30-Min-Takt
77	Hauptbahnhof – Südbahnhof – Designer Outlet über Altonaer Straße	03:30 – 20:00: 20-Min-Takt			
8	Hauptbahnhof – Boostedt	05:40 – 19:30: 30-Min-Takt		9:00 – 18:00: 60-Min-Takt	Keine Bus-Bedienung (Hin&Wech)

8a Neue Linie gem. RNVP	ZOB – Störstraße – Frankenstraße – Sachsenring – Krankenhaus – ZOB	05:40 – 19:30: 30-Min-Takt	9:00 – 18:00: 60-Min-Takt	Keine Bus-Bedienung (Hin&Wech)
9	Hauptbahnhof – Wasbek	05:00 – 19:00: 60-Min-Takt	9:00 – 18:00: 60-Min-Takt	Keine Bus-Bedienung (Hin&Wech)
155	Hauptbahnhof – Stover – Industriegebiet Nord/Eichhof	Lastrichtung vormittags: 10 Fahrten Lastrichtung vormittags: 8 Fahrten	Keine Bedienung	Keine Bus-Bedienung (Hin&Wech)
177	Hauptbahnhof – Krankenhaus Störwiesen (Kleinbus)	7 Fahrten /Richtung vorm. u. nachm. (60-Min-Takt)	7 Fahrten /Richtung vorm. u. nachm. (60-120-Min-Takt)	Keine Bus-Bedienung (Hin&Wech)
199	Hauptbahnhof – Brachenfeld über Gerisch Park (Kleinbus)	60-Min-Takt zwischen 8 und 18 Uhr	8 Fahrten/Richtung zwischen 9 und 17 Uhr (60-/120-Min-Takt)	Keine Bus-Bedienung (Hin&Wech)
13	Tungendorf – Einfeld	Nur Schulfahrten		
10 Neue Linie gemäß RNVP	Tungendorf – Brachenfeld	Nur Schulfahrten		
Sommerbuslinie S1	ZOB – über Kieler Straße zum Einfeld See – ZOB.	Keine Bus-Bedienung	Keine Bus-Bedienung	April – September: 7 Fahrten /Richtung vorm. u. nachm. (60-Min-Takt)
Sommerbuslinie S4	ZOB – Bad am Stadtwald – Tierpark – Holstenhallen – ZOB	Keine Bus-Bedienung	Keine Bus-Bedienung	April – September: 9 Fahrten /Richtung vorm. u. nachm. (60-Min-Takt)

Tabelle 1: Linien in Neumünster Fahrtenangebot Status quo (April 2024)

Die Laufwege der Linien sowie deren Bezeichnung können geändert werden. Dabei wird die unter a) vorgegebene Jahresleistungskilometerleistung zumindest beibehalten. Bei jeder Änderung ist das Niveau der bevölkerungsbezogenen Erschließung im Vergleich zum Status Quo beizubehalten.

Der Erhalt des Gesamtnetzes, bestehend aus den von der SWN betriebenen Buslinien und Linienbedarfsverkehren als ein einzelnes Linienbündel ist für den Stadtverkehr Neumünster die vorteilhafteste Lösung zur Erreichung der Ziele des § 8 PBefG. Die Idee eines einzelnen Linienbündels ist, dass sich auf wichtigen Verkehrsachsen durch die Bündelung ein dichter Takt ergibt.

Das städtische Busliniennetz soll in einem Vergabeprozess gebündelt werden. Dieses

Linienbündel umfasst folgende Buslinien und Flächen des Linienbedarfsverkehrs.

Stadtbusse zur Erschließung der Stadtbezirke und der Innenstadt:

- Die Linien 1/11, 2/22, 333/34, 4/, 7/77, 8a verdichten das Angebot in nachfragestarken Stadtteilen und übernehmen die Feinerschließung in schwächer besiedelten Gebieten
- Die Linien 5, 14, 16 und die ergänzenden Linien 155 und 199 bedienen weitere Korridore in der Stadt. Sie stellen zusätzliche Verbindungsachsen in die Innenstadt her und verkehren zu den Hauptverkehrszeiten oder als zusätzliche Unterstützung der Hauptlastrichtung. Sie erfordern einen höheren integrativen Aufwand bei der Fahrplanerstellung und der Abstimmung im Alltagsbetrieb.

Sommerbuslinien:

- Die Sommerbuslinien S1 und S4 unterstützen zusätzlich zu den On-Demand-Diensten sonntags die Anbindung von Freizeitzielen.

Stadtbuslinien mit ergänzender Anbindung umliegender Gemeinden:

- Die Nachbargemeinden Wasbek (Linie 9), Kummerfeld (Linien 6/66), Boostedt (Linie 8), und Padenstedt (Linie 12) werden in Abstimmung mit den jeweiligen Aufgabenträgern der betroffenen Kreise durch Stadtbusse an Neumünster angebunden. Diese Gemeinden zeichnen sich durch hohe Pendlerbeziehungen aus.

Am ZOB in Neumünster laufen mehrere Regionalbuslinien zusammen und bilden einen wichtigen Umstiegsknotenpunkt. Diese Linien werden jedoch von externen Aufgabenträgern angeboten und sind nicht Teil dieser Ausschreibung.

Linie	Linienweg	Aufgabenträger
782	Nortorf - Krogaspe - Neumünster	Rendsburg-Eckernförde
781	Padenstedt-Kamp - Arpsdorf - Wasbek - Neumünster	Rendsburg-Eckernförde
783	Bordesholm - Groß Buchwald - Großharrie - Einfeld (Neumünster)	Rendsburg-Eckernförde
758	Hohenwestedt - Aukrug (- Neumünster) (einzelne Fahrten)	Rendsburg-Eckernförde
360	Plön - Ascheberg - Wankendorf - Neumünster	Plön
454	Wankendorf - Rendswühren - Husberg – Neumünster (zeitweise als Anruf-Linien-Fahrt)	Plön
451	Wankendorf - Großharrie - Tasdorf – Neumünster (zeitweise als Anruf-Linien-Fahrt)	Plön
7915	Rickling - Willingrade - Neumünster	Segeberg

Tabelle 2: Regionalbuslinien in Neumünster

2.2 Besonderheiten im Schulverkehr

- Die Linien 10 (neu gemäß RNVP) und 13 bedienen Schülerverkehre nur im Winterhalbjahr und weisen insgesamt wenige Fahrten auf, die auch flexibel an den Bedarf angepasst werden können. (RNVP, S.36)
- Betriebszeiten: Verdichtungen in Schülerverkehrszeiten und gesonderte Fahrten zu Schulen sind nachfrageorientiert anzupassen. (RNVP, S.36)

2.3 On-Demand-Angebot: „Hin&Wech“

Das Linienbedarfsverkehrsangebot im Sinne des § 44 PBefG, nahm den Betrieb 2020 auf. Die Stadtwerke Neumünster wurden per Direktvergabe mit dem Verkehrsdienst beauftragt.

Gemäß § 44 PBefG

- ist es ÖPNV-integriert und bietet die Möglichkeit zur Bündelung von Fahrtwünschen
- bestehen eine Bestellopflicht, eine Betriebspflicht und eine Beförderungspflicht
- muss das Angebot in den ÖPNV-Tarif integriert sein
- besteht keine Rückkehrpflicht, darf also Fahrtwünsche nacheinander abarbeiten, ohne zum Standplatz zurückzukehren.

Das Angebot wurde seit 2020 sukzessive erweitert und ausgebaut. Die Schwachverkehrszeiten werden durch den On-Demand-Dienst bedient und haben vollständig das Linienbusverkehrsangebot ersetzt.

Die allgemeinen Servicezeiten von Hin&Wech im gesamten Stadtgebiet sind:

- Mo.-Do. 20:00-01:00 Uhr
- Fr. 20:00-02:00 Uhr
- Sa. 04:00-09:00 Uhr / 18:30-24:00 Uhr
- So. 00:00-24:00 Uhr

In diesen Zeiten verkehrt, mit wenigen Ausnahmen, kein Linienbusverkehr.

Tagzonen in Tungendorf, Gadeland und West

- Mo.-Fr. 05:00-21:00 Uhr

Sämtliche Stadtteile um die Innenstadt werden durch Hin&Wech bedient. Es besteht die Möglichkeit mit dem Hin&Wech zwischen den drei Tagzonen eine Direktfahrt zu durchzuführen. Hin&Wech bedient in Zeiten des Linienbetriebs nicht die Innenstadt und den Hauptbahnhof. Hierfür ist ein Umstieg an Haltestellen auf das Linienangebot notwendig

2.4 Tarif und Vertrieb

Im Stadtverkehr Neumünster gilt der Schleswig-Holstein-Tarif (<https://www.stadtwerke-neumuenster.de/verkehr/tickets/tarifauskunft>). Ergänzend werden Sondertickets außerhalb des Kernsortimentes angeboten, die den Bedürfnissen der Bevölkerung entsprechen. Der Fahrscheinvertrieb erfolgt im Bus. Zeitkarten sind ausschließlich im Vorverkauf erhältlich. Dafür sind Vorverkaufsstellen an zentralen Punkten in der Stadt eingerichtet. Die Möglichkeit des bargeldlosen Vertriebs ist in Planung. Die Informationsmöglichkeiten und die Vertriebswege sollen weitergeführt und bei Bedarf dem neuesten technischen Stand entsprechend angepasst werden.

Die Fahrscheinpalette umfasst jeweils für die Stadtverkehrszone 1 und die erweiterte Zone 2

- Einzelfahrschein und Kurzstreckenfahrscneine
- Tageskarten und Familien-/Kleingruppentageskarten
- Wochenkarten, Monatskarten (auch im Abonnement)
- 9-Uhr-Monatskarte
- Einzel- und Tageskarte für Fahrradmitnahme
- NAH.SH-Jobticket
- Kombitickets und Sozialticket
- Deutschlandticket und Bildungsticket SH
- Guthaben für Hin&Wech

Des Weiteren wird in der Zone 2 der Ortstarif Boostedt angeboten.

2.5 Fahrzeuge

Im Stadtbusverkehr Neumünster haben alle eingesetzten Linienbusse folgende Anforderungen zu erfüllen:

2.5.1 Barrierefreie Fahrzeuge

Die Fahrzeuggestaltung hat wesentlichen Einfluss auf einen barrierefreien ÖPNV als Gesamtsystem. Es lassen sich einige allgemeingültige Grundanforderungen an die Barrierefreiheit von Fahrzeugen definieren. Darüber hinaus sind für die verschiedenen Fahrzeugtypen systemspezifische Unterschiede zu beachten und entsprechende Maßnahmen zu erarbeiten.

Allgemeingültige Grundanforderungen an Fahrzeuge sind:

- Niederflurfahrzeuge für einen möglichst niveaugleichen Ein- und Ausstieg mit fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen (Kneeling, Rampe)
- Fahrzeug-Rampen in ausreichender Länge für einen möglichst geringen Neigungswinkel, maximal 12 %
- Fahrzeugtüren mit einer hindernisfreien Durchgangsbreite von mindestens 90 cm für die

von Rollstuhlfahrenden zu nutzende Tür, bei Doppeltüren mindestens 130 cm hindernisfreie Breite. Im Türbereich befinden sich zu erreichende Festhaltemöglichkeiten.

- Kontrastreiche und taktil erfassbare Gestaltung des Einstiegsbereichs (Anforderungstaster, Türöffnung, Einstiegskante, Haltegriffe und -stangen)
- Mehrzweckflächen (Aufstell- und Bewegungsfläche für Rollstuhl- / Rollatornutzende, Fahrgästen mit Kinderwagen, Fahrrad, Gepäck)
- Mehrzweckflächen in Türnähe, erreichbar über den barrierefreien Zugang
- Flächenbedarf für einen Rollstuhl oder Kinderwagen: 150 cm x 150 cm
- Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Personen in Türnähe
- Erreichbarkeit des Haltewunschtasters von jedem Sitzplatz und den Rollstuhlstellflächen aus
- Festhaltemöglichkeiten in unterschiedlichen Ausführungen und Griffhöhen
- Kontrastreiche Gestaltung im Fahrzeuginnern (Haltegriffe und -stangen, Anforderungstaster, Podeste, Sitzflächen)
- Barrierefreie akustische und visuelle Fahrgastinformation nach dem Zwei-Sinne-Prinzip

2.5.2 Weitere Fahrzeugausstattung

Für alle Fahrzeuge im Linienbetrieb gelten Mindestausstattungsmerkmale, die in folgender Tabelle 3 beschrieben sind. Hier werden auch Maßnahmen zur Barrierefreiheit weiter präzisiert.

Qualitätskriterium	Merkmal Mindestausstattung Standard- / Gelenkbus
Alter	<ul style="list-style-type: none"> • Höchstalter der im Linienverkehr eingesetzten Busse: 14 Jahre • Durchschnittsalter: 7 Jahre
Fahrzeugtyp	<ul style="list-style-type: none"> • 100 % Standard-Niederflur Linienbus (auch Low-Entry-Bus)
Ein- und Ausstiegshilfen	<ul style="list-style-type: none"> • mechanische Rampe für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste und/ oder Kinderwagen an Tür 2 • Absenkvorrichtung (Kneeling) als elektronisch-pneumatisches System zur Fahrzeugabsenkung an der Einstiegsseite • Rufeinrichtungen (Tasten) für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste außen an / bei Tür 2 • Rufeinrichtung (Tasten) für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste innen im Bereich der Sondernutzfläche • Haltewunschtasten in ausreichender Zahl
Anzahl der Türen	<ul style="list-style-type: none"> • mindestens 2, Gelenkbus mindestens 3 Türen
Anzahl der Sitzplätze	<ul style="list-style-type: none"> • Die Fahrzeuge sollen ausreichend Platz für die Beförderung von Kinderwagen, Rollstühlen und Rollatoren vorsehen. • Die minimale Sitzplatzanzahl darf im Standard-Niederflur Linienbus 20 Plätze nicht unterschreiten.
Ausreichender Sitzabstand	<ul style="list-style-type: none"> • mindestens 680 mm
Ausgestaltung Sitzplätze	<ul style="list-style-type: none"> • Sitzschale mit Sitzbezug • Die Gestaltung der Sitzplätze orientiert sich an der EU-Busrichtlinie (Richtlinie 2001/85/EG) unter besonderer Berücksichtigung des Anhang VII „Vorschriften für technische Einrichtungen für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität“. • Gemäß dieser Richtlinie sind in den Fahrzeugen mindestens zwei ausgewiesene Sitzplätze für mobilitätseingeschränkte Personen vorzuweisen. Diese Sitze sind nahe der zum Ein- / Ausstieg geeigneten Türen im vorderen Bereich anzubieten.
Ausgestaltung Stehplätze	<ul style="list-style-type: none"> • Für alle Körpergrößen und Armlängen der Fahrgäste sind bei Innenschwingtüren an Türblättern, bei Außenschwingtüren am Handlauf taktile vertikale Haltestangen sowie im Türbereich zusätzliche Haltegriffe anzuordnen.
Sondernutzungsflächen	<ul style="list-style-type: none"> • Ausgewiesene flexible Sondernutzfläche ($\geq 900 \times 1.300$ mm) mindestens gegenüber von Tür 2 für Rollstühle, Kinderwagen, Fahrräder o.ä. (Standard- und Gelenkbus) • Ab Baujahr 2018 sind mindestens zwei Sondernutzflächen pro Fahrzeug auszuweisen (Standard- und Gelenkbus) • Für Rollstuhlfahrer ist im Bereich des Stehperrons eine Rückenstütze anzubringen.

Qualitätskriterium	Merkmal Mindestausstattung Standard- / Gelenkbus
Sicherheit	<ul style="list-style-type: none"> • Alle Fahrzeuge müssen der EU-Busrichtlinie (Richtlinie 2001/85/EG) entsprechen. In der Richtlinie werden zahlreiche technische Details vorgegeben, die insbesondere die Sicherheit der Fahrgäste gewährleisten sollen. • Wegfahrsperre (Türsicherung) • Fahrerarbeitsplatz und Fahrgastraum sind durch eine Schutzscheibe getrennt.
Innenraumgestaltung	<ul style="list-style-type: none"> • Farblich kontrastreiche Gestaltung als Orientierungshilfe für Sehbehinderte.
Fahrgastraumbeleuchtung	<ul style="list-style-type: none"> • Getrennt zuschaltbare für den vorderen und den hinteren Fahrzeugbereich (Verhindern der Blendwirkung). Der Türbereich ist bei geöffneten Türen zusätzlich auszuleuchten (zum Beispiel Spots oder Trittstufenleuchten).
Belüftung	<ul style="list-style-type: none"> • Ausreichende Belüftungsmöglichkeit im Fahrgastraum sowie im Bereich des Fahrerplatzes.
Heizung / Klimatisierung	<ul style="list-style-type: none"> • Heizung; Klimaanlage
Lärm-/ Schadstoffemission	<ul style="list-style-type: none"> • Altfahrzeuge: zur Zulassung gültige Abgasnorm, mindestens aber EURO VI (Dieselfahrzeuge) • Fahrgeräusch von weniger als 80 db (A) (Dieselfahrzeuge) • Die CVD bzw. das „SaubFahrzeugBeschG“ sind einzuhalten
ITCS-Fähigkeit	<ul style="list-style-type: none"> • Kompatibilität der Fahrzeuge mit dem Intermodal Transport Control System • Beteiligung am ITCS der NAH.SH
Ausrüstung mit Sprech- und Datenfunk	<ul style="list-style-type: none"> • Kompatibilität des Systems mit dem vorhandenen ITCS • Kommunikationsmöglichkeit zwischen dem Fahrzeugführer und Betriebsleitstelle (Sprech- und Datenfunk) • Bordmikrofon u.a. für Kundeninformationen bei Störungen.
WLAN	<ul style="list-style-type: none"> • Ausstattung aller Fahrzeuge mit WLAN im Fahrgastraum
Fahrgastinformation im Fahrzeug	<ul style="list-style-type: none"> • Akustische Haltestellenansage über Sprachspeicher (digitales Ansagegerät). • Haltewunschtasten in ausreichender Zahl • Stopp-Anzeige • Dynamische Anzeige des Linienverlaufs (TFT-Monitore im Bus) • Netzplan
Fahrgastinformation am Fahrzeug	<ul style="list-style-type: none"> • Linienbeschilderung außen (frei programmierbar und alphanumerisch als elektrische Vollmatrizenanzeige): • Fahrzeugfront: Fahrtziel und Linienbezeichnung • Einstiegsseite: Linienverlauf und Linienbezeichnung • Fahrzeugheck: Linienbezeichnung
Erscheinungsbild der Fahrzeuge	<ul style="list-style-type: none"> • Einheitliches Fahrzeugdesign als Stadtverkehr Neumünster • CD gemäß Vorgabe NAH.SH (Mindestanforderung)

Qualitätskriterium	Merkmal Mindestausstattung Standard- / Gelenkbus
Vertrieb	<ul style="list-style-type: none"> Anforderungen an den Vertrieb von Fahrkarten im Fahrzeug richten sich nach den jeweils aktuellen Vorgaben des SH-Tarifes – insbesondere zum eTicket und elektronischen Fahrgeldmanagement.

Tabelle 3: Fahrzeugausstattung Busse (Standardlinienbusse und Gelenkbusse)

Abweichende Ausstattungsmerkmale für den Einsatz von Kleinbussen sind folgende:

Qualitätskriterium	Merkmal Mindestausstattung Kleinbus
Fahrzeugtyp	<ul style="list-style-type: none"> Low-Entry-Kleinbus (derzeit Sprinter City 75)
Ein- und Ausstiegshilfen	<ul style="list-style-type: none"> mechanische Rampe für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste und/ oder Kinderwagen an Tür 1 Rufeinrichtungen (Tasten) für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste außen an / bei Tür 1
Anzahl der Sitzplätze	<ul style="list-style-type: none"> Die minimale Sitzplatzanzahl darf 12 Plätze nicht unterschreiten.

Tabelle 4: Abweichende Ausstattungsmerkmale für den Einsatz von Kleinbussen

Als Ausstattungsmerkmale für On-Demand-Fahrzeuge (Hin&Wech) werden definiert:

Qualitätskriterium	Merkmal Mindestausstattung Mobility On-Demand-Fahrzeuge
Fahrzeugtyp	Es werden Fahrzeuge mit bis zu acht Fahrgastplätzen eingesetzt, Höchstalter ist 7 Jahre.
Barrierefreiheit	Mindestens 50% des Fuhrparks sind barrierefreie Fahrzeuge mit Rollstuhlrampe oder niederflurigem Einstieg. Diese Fahrzeuge können gezielt in der App gebucht werden. Das Fahrpersonal betreut Fahrgäste mit Geh-, Seh-, Hör- und kognitiven Beeinträchtigungen
Emissionsfreiheit	Neubeschaffungen erfolgen ausschließlich mit E-Antrieb oder mit Hybrid B/E-Antrieb (EURO VI).

Tabelle 5: Ausstattungsmerkmale für den Einsatz von On-Demand-Fahrzeugen

2.5.3 Umsetzung SaubFahrzeugBeschG

Die Vergabe des geplanten öffentlichen Dienstleistungsauftrags fällt in den Anwendungsbereich des Gesetzes über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (Saubere-Fahrzeuge-Beschaffungs-Gesetz - SaubFahrzeugBeschG) vom 09. Juni 2021, welches am 02. August 2021 in Kraft getreten ist.

Nach § 5 Abs. 1 SaubFahrzeugBeschG haben öffentliche Auftraggeber im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge die für den jeweiligen Referenzzeitraum nach § 6 festgelegten Mindestziele insgesamt einzuhalten. Für den ÖPNV-Sektor beträgt der Anteil zu beschaffender sauberer Fahrzeuge innerhalb öffentlicher Dienstleistungsaufträge, die im Zeitraum vom 2. August 2021 bis zum 31. Dezember 2025 vergeben werden, 45 Prozent. Hiervon müssen mindestens die Hälfte lokal emissionsfrei sein nach § 2 Nummer 6 SaubFahrzeugBeschG.

Der öffentliche Dienstleistungsauftrag wird mit der Anforderung verbunden sein, dass die für die Beförderung eingesetzten Fahrzeuge während der Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrags hinsichtlich deren Antriebstechnologie noch über die Mindestquoten des SaubFahrzeugBeschG hinausgehen.

Die Umstellung wird aufgrund der notwendigen technischen Voraussetzungen in den Betriebshöfen einige Jahre in Anspruch nehmen. Bei der Beschaffung von Elektrofahrzeugen ist zudem mit deutlich höheren Fahrzeugkosten zu rechnen.

2.6 Haltestellen

In § 8 Abs. 3 PBefG wird festgehalten: „Der Nahverkehrsplan hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des öffentlichen Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen“.

In den weiteren Kapiteln zu Fahrzeug- und Haltestellenausstattung, Information und Personal sind bei der Darstellung der Mindestqualität für den ÖPNV die Maßnahmen zur Erreichung der Barrierefreiheit für alle Kriterien entsprechend aufgenommen.

2.6.1 Ausbau barrierefreier Haltestellen

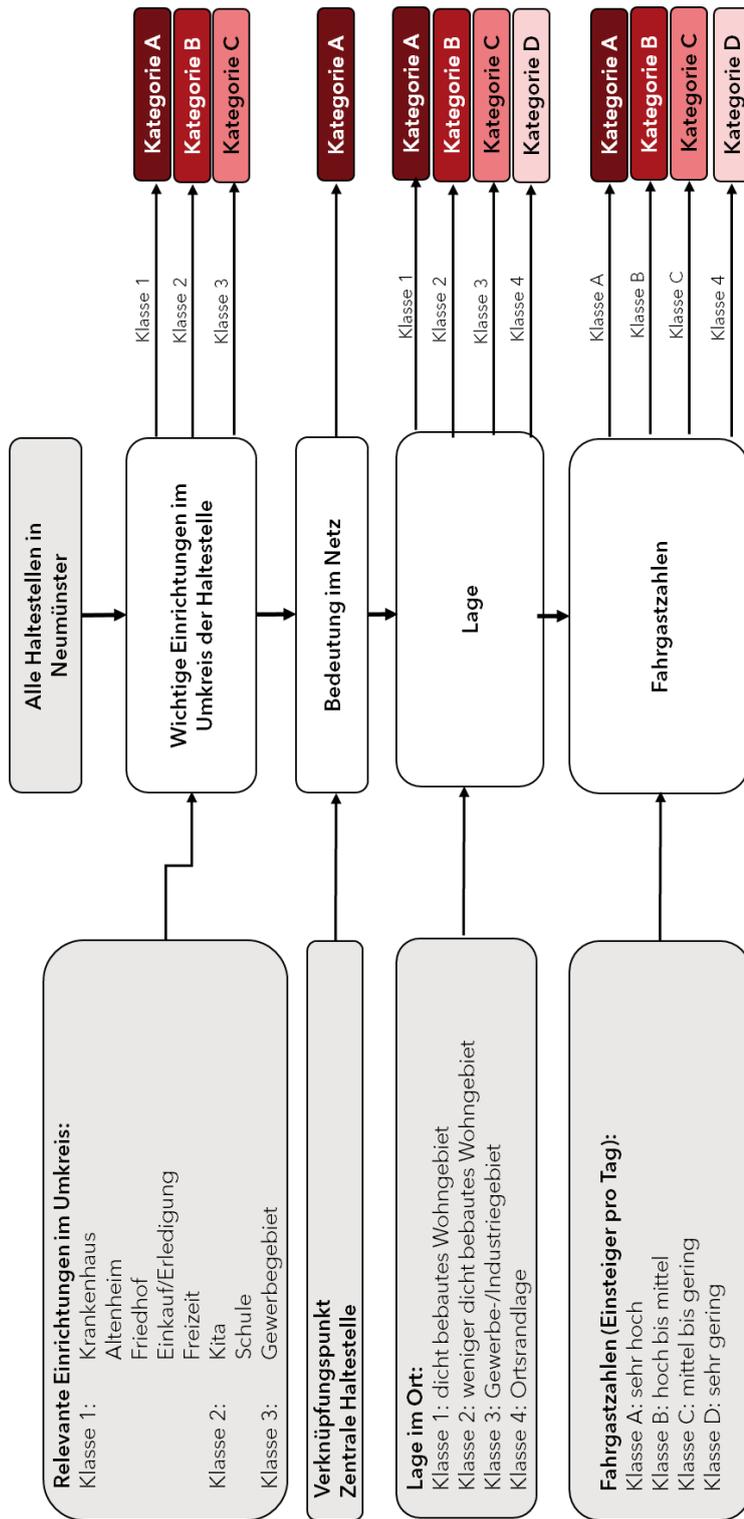
Kategorisierung und Priorisierung

Bei der Einteilung der Haltestellen in vier Kategorien (A, B, C und D) werden die Ausprägungen unterschiedlicher Kriterien zu Grunde gelegt, um die Dringlichkeit und den Umfang des barrierefreien Ausbaus zu bestimmen.

Hierzu wurden folgende Einteilungen vorgenommen:

- Zuordnung der Haltestelle als wichtige Umsteigehaltestelle oder zentrale Haltestelle mit mehreren Linien.
- Aufnahme wichtiger Einrichtungen in der Umgebung der Haltestellen
- Einteilung der Haltestellen hinsichtlich ihrer Lage
 - in dicht bebauten Gebieten/Wohngebieten
 - in weniger dicht bebauten Gebieten/Wohngebieten
 - in Industrie-/Gewerbegebieten
 - in Ortsrandlage
- Einsteigerzahlen an der Haltestelle, soweit verfügbar

In der Abbildung 1 wird dargestellt, welche Kriterien sich in welcher Weise auf die Kategorisierung auswirken.



Quelle: eigene Darstellung PTV

Abbildung 1: Kategorisierung der Haltestellen - Vorgehen

Priorisierung des Ausbaus, Definition von Ausnahmen

Die Priorisierung führt zur endgültigen Einteilung der Haltestellen zu Ausbauezeitfenstern. Die einzelnen Haltestellen mit ihrem vorgesehenen Ausbauezeitfenster und in Einzelfällen mit ihrer Einteilung als nicht auszubauen, sind im Anhang dargestellt.

Anhand der Kategorisierung und des Ausbauezustandes, der auf Grundlage der Erhebungsdaten der Stadt Neumünster festgestellt wurde, wurde eine Priorisierung vorgenommen.

Vordringlich sind zwar die Haltestellen hoher Kategorie umzubauen, allerdings haben dabei Haltestellen, die noch nicht umgebaut sind, eine höhere Priorität als Haltestellen, die schon teilweise ausgebaut sind oder bereits einen guten Ausbauezustand aufweisen. Bei diesen weitgehend barrierefreien Haltestellen (wo bereits ein Hochbord und ein taktile Leitstreifen besteht), soll der Ausbau, der auch den wirtschaftlichen Möglichkeiten der Stadt entsprechend geplant werden muss, später stattfinden. Am dringlichsten umzubauen sind die Haltestellen hoher Kategorie, die bislang noch nicht ausgebaut sind. Durch dieses Vorgehen kann die Situation besonders schnell und ressourcenschonend verbessert werden.

Auf den letztlichen Ausbauezeitpunkt haben auch Straßenbaumaßnahmen, im Zuge dessen beispielsweise ein Ausbau vorgezogen werden kann, entscheidenden Einfluss.

Stand des Ausbaus

In Neumünster ist inzwischen deutlich mehr als die Hälfte (ca. 118) der Haltestellen bereits barrierefrei ausgebaut, zumindest an einem der Steige. Der Umbau der übrigen Haltestellen zu einem barrierefreien Zustand ist ausnahmslos vorgesehen. Der Ausbau erfolgt durch die Stadt Neumünster.

2.6.2 Ausstattung der Haltestellen

Im Folgenden werden die Ausstattungsmerkmale einer Haltestelle dargestellt, unabhängig davon, ob sie speziellen Anforderungen einer barrierefreien Haltestelle entsprechen oder ob sie allen Fahrgästen zugutekommen.

Haltestellen tragen durch ihr Erscheinungsbild und die Qualität der Ausstattung zur Gestaltung des Straßenraumes und zur Attraktivität des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) bei. Sie müssen barrierefrei gestaltet sein, um mobilitätseingeschränkten Menschen die eigenständige Nutzung des ÖPNV zu ermöglichen.

Grundsätzlich sind folgende Anforderungen der Barrierefreiheit zu beachten:

Haltestellentyp:

Buskaps oder Haltepunkte am Fahrbahnrand sind gegenüber Busbuchten zu bevorzugen, da sie ein paralleles Anfahren der Haltestelle und damit günstigere Einstiegsverhältnisse ermöglichen. Des Weiteren entfällt das Wiedereinordnen in den fließenden Verkehr, was sich positiv auf die Fahrzeit auswirken kann.

Erreichbarkeit:

Der Zugang zur Haltestelle ist von mindestens einer Seite barrierefrei zu gewährleisten (Beachtung von Stufen, Rampen, Quer- und Längsneigung, Bemessung des Verkehrsraumes, Hindernissen, Bodenbelägen). Sichere Überquerungsstellen führen zu den Haltestellen.

Minimierung von Reststufe und Spaltbreite beim Ein- und Ausstieg: Reststufenhöhe und Spaltbreite zwischen Haltestellenwartebereich und Fahrzeugboden sind möglichst klein zu halten. Betragen Reststufenhöhe und Spaltbreite maximal 5 cm, können Personen mit Rollstuhl in der Regel öffentliche Verkehrsmittel ohne Hilfe Dritter nutzen.

Als Bordsteine sind Kasseler Sonderborde einzubauen, die durch ihre Form dazu beitragen, dass der Bus sehr eng an den Bordstein heranfahren kann, ohne die Reifen zu beschädigen.

Bei einer Reststufenhöhe und Spaltbreiten von mehr als 5 cm sollten fahrzeuggebundene Einstiegshilfen (zum Beispiel Hublift, Rampe, Überfahrbrücke etc.) angeboten werden.

Bodenindikatoren an Zugangsstellen zum ÖPNV: Bodenindikatoren fungieren als optisch-taktile Leit- und Orientierungssysteme für Blinde und Sehbehinderte. Sie übermitteln durch spezielle Oberflächenstrukturen, Materialien und Farbkontraste Informationen auf taktilem, akustischem und visuellem Weg. Sie können darüber hinaus allen Fahrgästen zur Orientierung und Warnung dienen. Die wesentlichen Elemente von Bodenindikatoren an Haltestellen sind:

Auffang- / Auffindestreifen (Aufmerksamkeitsfeld): Zum Auffinden der Haltestelle und des Einstiegsbereichs dient der Auffang- / Auffindestreifen. Dieses Aufmerksamkeitsfeld ist quer über die gesamte Gehwegbreite angeordnet, um sehbehinderte oder blinde Menschen „aufzufangen“ und auf die Haltestelle bzw. den Einstiegsbereich hinzuweisen.

Einstiegsfeld (Aufmerksamkeitsfeld): Der Auffang- / Auffindestreifen führt zum Einstiegsfeld am Bus- / Bahnsteig, welches den Einstiegsbereich zur 1. Einstiegstür eines Fahrzeugs markiert. Innerhalb des Einstiegsfeldes sollten keine Einbauten (Haltestellenmast, Papierkorb) platziert werden.

Leitstreifen: Der Leitstreifen besteht aus quer zum Steig verlaufenden Rippenplatten. Er sollte mindestens 30 cm breit sein und einen Mindestabstand von 60 cm zur Bussteig- / Bahnsteigkante aufweisen. Bei schwach frequentierten Haltestellen ohne separaten Wartebereich ist er nicht notwendig.

Ausreichende Breite der Wartefläche und des Wetterschutzes:

Es ist eine nutzbare Mindestbreite der Wartefläche für Fahrgäste von 2,50 m anzusetzen, um die Nutzung einer Klapprampe des Fahrzeuges zu ermöglichen. Vor Einbauten und fahrzeuggebundenen Einstiegshilfen sind Rangierflächen von mindestens 1,50 m x 1,50 m erforderlich. Bei Mischflächen sind größere Breiten anzustreben, um Behinderungen zwischen Fußgängern und Radfahrern zu minimieren.

- Die Länge der Wartefläche ergibt sich aus den betrieblichen Anforderungen, u.a. den Fahrzeuglängen.
- Fester, rutschsicherer Bodenbelag

Wartehallen / Überdachungen:

- Überdachungen sind möglichst auf separaten Warteflächen aufzustellen, um Gehwegbereiche freizuhalten. Seiten- und Rückwände sind transparent und visuell kontrastreich gerahmt sowie mit visuell kontrastreichen Markierungstreifen gekennzeichnet.

- Seitenwände reichen bis auf Bodenniveau herunter bzw. weisen einen maximalen Abstand von 15 cm zum Boden auf, da freischwebende Seitenwände ein Gefährdungspotenzial insbesondere für blinde und sehbehinderte Menschen darstellen.
- Sitzgelegenheiten
- Einbauten und Möblierungen, wie zum Beispiel Fahrradständer, Papierkörbe sollen so angeordnet sein, dass sie keine Verkehrs- und Sicherheitsräume und Bodenindikatoren verstellen.

2.6.3 Mobilitätsstationen

Entsprechend den Planungen im landesweiten Nahverkehrsplan werden folgende **neue Bahnhöfe** vorgesehen:

- Christianstraße
- Boostedter Straße / Kampstraße
- Rendsburger Straße
- Tungendorf / Stoverweg

Im Falle einer Umsetzung ist der städtische Busverkehr entsprechend anzupassen und ggf. Mobilitätsstationen und Anknüpfungspunkte für die On-Demand-Angebote zu planen. (RNVP, S. 15)

Im Zuge der Neuaufstellung des regionalen Nahverkehrsplans sollten folgende Aspekte berücksichtigt werden:

- Anbindung und Verknüpfung Bus/Bahn an neuen Bahnhaltepunkten in Form von Mobilitätsstationen (inkl. gutes P+R- und B+R-Angebot) (RNVP, S. 15)
- Haltestelle Störstraße („Entwicklungsgebiet Scholtz-Kaserne“) mit geplanter Mobilitätsstation (RNVP, S. 20)

2.7 Fahrgastinformation

Die Informationsmedien zum ÖPNV in Neumünster sind bereits vielfältig nutzbar. Der ÖDA wird mit der Anforderung verbunden sein, neben einem Fahrplanheft eine Auskunftsmöglichkeit über das Internet zu Linien, Tarifen und eine Verbindungssuche bereitzustellen. Ergänzend eine eigene App mit den entsprechenden Informationen anzubieten.

Den Fahrgästen steht neben der App der SWN Stadtwerke Neumünster auch die NAH.SH-App für Fahrplanauskünfte zur Verfügung, einschließlich eines interaktiven Liniennetzplanes. Ebenso bietet der Kundendialog der NAH.SH Auskünfte zum Fahrplan und Tarif des SH-Tarifs. Darüber hinaus werden unter anderem Informationen zur barrierefreien Nutzung des ÖPNV dargestellt. Die Fahrplanauskunft ist auch über die Homepage von NAH.SH möglich. Außerdem besteht ein Kundencenter sowie die Möglichkeit einer telefonischen Fahrplanauskunft.

Die Vorgaben zur Bereitstellung von Mobilitätsdaten, die sich insb. aus § 3a PBefG i.V.m. der Mobilitätsdatenverordnung, der Delegierten Verordnung (EU) 2017/1926 hinsichtlich der Bereitstellung EU-weiter multimodaler Reiseinformationsdienste und möglicher zukünftiger Regelwerke

(bspw. Mobilitätsdatengesetz des Bundes) ergeben, sind vom Verkehrsunternehmen während der gesamten Zeit der Verkehrserbringung einzuhalten.

Fahrplanauskunft in Echtzeit

Die Verknüpfungspunkte am ZOB und am Großflecken sollen mit Dynamischen Fahrgastinformationen mit Echtzeitauskünften ausgerüstet sein. Am ZOB sind große dynamische Echtzeit-Anzeigen vorhanden. 2024 werden an den Bussteigen am ZOB kleinere DFI ergänzt, ebenso an den beiden Haltestellen am Großflecken. Zudem ist bei der SWN eine entsprechende App in Vorbereitung, damit die Fahrgäste diese Information auch digital auf ihrem Smartphone erhalten können.

Fahrgastinformation

Art und Qualität der Fahrgastinformation sind abhängig von Lage und Funktion der jeweiligen Haltestelle. Um die visuellen Informationen auch für sehingeschränkte Menschen lesbar zu machen, ist auf folgende Faktoren zu achten:

- Leuchtdichtekontrast (hell / dunkel)
- Schriftgröße / Größe des Sehobjektes zum Beispiel Aushangfahrplan
- Form (zum Beispiel Schriftart)
- räumliche Anordnung des Sehobjektes (zum Beispiel Sichthöhe)
- ausreichende und blendfreie Belichtung bzw. Beleuchtung
- Stufenlose Erreichbarkeit von Fahrgastinformationsvitrinen und Bedieneinrichtungen zum Beispiel Fahrkartenautomaten
- Wendefläche von mindestens 1,50 m x 1,50 m vor den einzelnen Elementen
- Anordnung von Bedienelementen in einer Höhe von ca. 0,85 m (Achismaß, Mitte des jeweiligen Elements)
- Visuell kontrastreiche Gestaltung der Bedienelemente
- Hinweistafeln, Fahrpläne und Aushänge, die eine mittlere Sichthöhe von 1,30 m aufweisen

Die NAH.SH entwickelte im AK Barrierefreie Bushaltestellen zusammen mit Aufgabenträgern, Straßenbaulastträgern, Betroffenenverbänden und Verkehrsunternehmen einen landesweiten Mindeststandard für barrierefreie Bushaltestellen. Der daraus entstandene Leitfaden "Barrierefreie Bushaltestellen in Schleswig-Holstein" wird in Neumünster für die Planung von barrierefreien Haltestellen zugrunde gelegt. Der Leitfaden ist soweit anwendbar bei der Verkehrserbringung einzuhalten.

2.8 Marketing

Das Angebot wurde in allen Schritten durch ein umfangreiches Marketingkonzept begleitet und der ÖDA wird mit Vorgabe verbunden sein, auch weiterhin ähnliche Maßnahmen zu ergreifen:

- Alle Haushalte in Neumünster erhielten vorab ein Informationsschreiben.
- An jeder Haltestelle werden die Fahrgäste informiert. Am ZOB, im Bereich des Zugangs von den Zügen, hängen Schautafeln.

- Es wurde eine Hin&Wech-eigene Homepage eingerichtet, um Erklärvideos ergänzt und außerdem in den sozialen Medien geworben.
- In allen Bussen weisen Plakate und digitale Anzeigen auf die Änderung hin, einige Fahrzeuge haben zusätzlich Außenwerbung.
- Mobilitätsberater sprechen Menschen gezielt an den zentralen Haltestellen und auf den Wochenmärkten an.
- Die Presse hat bereits mehrfach berichtet, auch das Schleswig-Holstein-Magazin hat einen Beitrag gezeigt. Zusätzlich werden regelmäßig Anzeigen in den Printmedien geschaltet.
- Gemeinsam mit dem Seniorenbüro bietet die SWN Verkehr nun regelmäßig eine Seniorenbusschule mit dem Schwerpunkt Hin&Wech an.
- Spezielle Angebote wie die Bedienung in Tungendorf und Gadeland werden mit ausführlichen Flyern beworben.

Zur Aufrechterhaltung und Förderung der Barrierefreiheit sind weiterhin Schulungen zur barrierefreien Nutzung der Fahrzeuge und Schulungen zum On-Demand-Verkehr für Senioren durchzuführen.

2.9 Zuordnung von Linien zu Linienbündel

Bei der Frage, inwieweit Linien einem Linienbündel zugeordnet werden können, sind die verkehrliche, betriebliche und wirtschaftliche Zusammengehörigkeit der Linien sowie die Möglichkeit der integrierten Bedienung auch im Hinblick auf alle Aspekte des Fahrgastkomforts zu beachten.

In städtischen Verkehrsräumen wie dem der Stadt Neumünster sind zum Zuschnitt von Linienbündeln neben räumlichen Kriterien vor allem auch betriebliche, verkehrliche und wirtschaftliche Kriterien heranzuziehen. Dazu gehören unter anderem

stadtstrukturelle Kriterien:

- Grenzen der Stadt und der Stadtteile
- verkehrliche Orientierungen der Bevölkerung

verkehrliche Kriterien:

- Liniennetz- und Verknüpfungssystematik vor allem zwischen Bussen und Linienbedarfsverkehr
- ÖPNV-Nachfragestrukturen und deren Potenziale
- Verkehrliche Funktionen und Aufgaben der Linien (Haupt-/ Zubringerlinien, insbesondere im Verhältnis Bus und zubringendes On-Demand-Angebot)

betriebliche Kriterien:

- Betriebsplanerische Aspekte (Umlauf-, Fahrzeug- und Personaleinsatzplanung)
- Querausgleich zwischen starken und schwachen Linien

Kriterien der integrierten Bedienung:

- Regie-, Organisations- und Koordinationsaufwand
- Kundenservice
- Marketing

Die Zusammengehörigkeit der Linien ist bei Stadtverkehren, welche eine flächenhafte Erschließung und eine integrierte Verkehrsbedienung in jeder Hinsicht erfordern, besonders ausgeprägt. Eine Aufteilung des Gesamtnetzes in mehrere Bündel, beispielsweise in Sektoren ist aus folgenden Gründen in Neumünster nicht sinnvoll:

- Die Linienführungen im Netz sind miteinander verschränkt (siehe hierzu „Netzdefinition“)
- Die unterschiedlichen Verkehrsträger ergänzen sich gegenseitig und sind aufeinander abgestimmt. Erst durch die Kombination verschiedener Verkehrsarten und Linien wird das gesamte Stadtgebiet erschlossen.
- Die Buslinien erschließen den Verkehrsraum vorwiegend als Radiallinien, die sich am ZOB/Hbf. treffen. Sie befahren auf vielen Strecken gemeinsame Abschnitte und bilden gemeinsam ein verdichtetes Angebot.
- Die wechselseitigen Abhängigkeiten der verschiedenen Einzellinien und Verkehrsarten können durch einen einzelnen Betreiber eines integrierten Gesamtnetzes besser gehandhabt und die Verkehre aufeinander abgestimmt werden.
- Die Linien weisen unterschiedlich starke Auslastungen auf, so dass die Zusammenfassung eine Querfinanzierung ertragsschwacher Linien durch ertragsstarke Linien erlaubt.
- Ein integrierter Betreiber ist bei betrieblichen Störungen in der Lage, ein übergreifendes, die Stadt und ihre Verkehrsbedürfnisse insgesamt in den Blick nehmendes Störungsmanagement zu betreiben.
- Der einheitliche Betreiber kann zudem Synergien bei der Nutzung betrieblicher Infrastruktur heben, zum Beispiel, weil nur eine zentrale Leitstelle erforderlich ist, weniger Betriebshöfe erforderlich sind etc.
- Darüber hinaus ermöglicht der einheitliche Betrieb personelle Synergien durch einen flexiblen Einsatz des Personals potenziell im gesamten Stadtgebiet.
- Dadurch, dass nur ein einzelnes Verkehrsunternehmen die gesamte Stadt bedient, kann den Fahrgästen ein einheitliches Gesamtprodukt angeboten werden. Die Integration des Marketings, der Information, der technischen Ausstattung und des sonstigen Fahrgastkomforts bedürfte andernfalls aufwändiger Koordination.
- Durch das integrierte Gesamtnetz haben die Kunden, die häufig einheitliche Wegeketten zurücklegen, einen einheitlichen Ansprechpartner zur Verfügung. Widersprüchliche Informationen oder Reibungsverluste bei Anbieterwechseln werden so vermieden. Kundenzentrum und Verkaufsstellen decken in ihrem Leistungsspektrum den gesamten Stadtverkehr ab.
- Der administrative Aufwand der Stadt Neumünster wird minimiert.

Das Gesamtnetz umfasst unter den genannten Bedingungen auch Angebote (Linien- sowie Linienbedarfsverkehre), die erst in Zukunft vorgesehen sind. Hierzu gehören sowohl neue Angebote als auch bestehende Angebote, die in andere Formen beziehungsweise Produkte überführt werden.

2.10 Personal

Über den genannten Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen hinaus muss eine gute Fahrgastbetreuung insbesondere durch geeignete Schulungen des Fahrpersonals und des Kontrollpersonals sichergestellt werden:

- Es wird ausschließlich ausgebildetes, kompetentes, kundenfreundliches und zuvorkommendes Fahrpersonal eingesetzt. Das Fahrpersonal ist insbesondere in der Ortskenntnis der Stadt Neumünster und des SH-Tarifs besonders geschult.
- Das Fahrpersonal beherrscht die deutsche Sprache in Wort und Schrift.
- Das Fahrpersonal im Einsatz trägt einheitliche Dienstkleidung.

Öffentliche Dienstleistungsaufträge im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs auf Straße und Schiene, wie der hier in Rede stehende öffentliche Dienstleistungsauftrag, dürfen nach dem Vergabegesetz Schleswig-Holstein (VGSH) nur an Unternehmen vergeben werden, die sich verpflichten bei der Ausführung der Leistung eingesetzten Beschäftigten, ohne Auszubildende, mindestens das in Schleswig-Holstein für diese Leistung in einem der einschlägigen und repräsentativen mit einer tariffähigen Gewerkschaft vereinbarten Tarifverträge vorgesehene Entgelt nach den tarifvertraglich festgelegten Modalitäten zu zahlen und die tariflich vereinbarten weiteren Leistungen zu gewähren. Der öffentliche Dienstleistungsauftrag, den die Stadt Neumünster zu vergeben beabsichtigt, wird mit der Anforderung verbunden sein, die Vorgaben des VGSH einzuhalten.

2.11 Betriebshof und Betriebsleitstelle

Um den Verkehr in der geforderten Qualität zu erbringen, wird die Unterhaltung eines Betriebshofes und einer Betriebsleitstelle im Stadtgebiet erforderlich sein. So kann sicher gestellt werden, dass auch in Störungssituationen durch die örtliche Nähe und Kenntnis der örtlichen Gegebenheiten zeitnah und angemessen reagiert wird.