

VRR-Richtlinie zu Fahrplanwechseldaten im ÖSPV

Auf der Grundlage von § 4 Absatz 4 der Satzung des VRR AöR ergeht folgende Richtlinie:

1. Rechtsgrundlage

1.1 Die VRR AöR ist kraft Gesetzes sowie kraft Aufgabenübertragung die zuständige Behörde für die Sicherstellung eines koordinierten Verkehrsangebots im ÖPNV im Kooperationsraum A:

- 1.1.1 Die VRR AöR wirkt im Kooperationsraum A gemäß § 5 Abs. 3 ÖPNVG NRW auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV hin, insbesondere auf
- a) ein koordiniertes Verkehrsangebot im ÖPNV,
 - b) einheitliche Produkt- und Qualitätsstandards,
 - c) einheitliche Fahrgastinformations- und Betriebssysteme und
 - d) ein übergreifendes Marketing.
- 1.1.2 Zur Sicherstellung eines koordinierten Verkehrsangebots im ÖPNV im Kooperationsraum A sorgt die VRR AöR für eine Verbesserung des Leistungsangebotes und der Beförderungsqualität, insbesondere
- für eine Abstimmung der Verkehrsunternehmen mit dem Ziel, die Umsteigeverbindungen und Anschlussbeziehungen zu optimieren (Anschlussicherung),
 - für eine Abstimmung der Sicherheitsbelange der Verkehrsunternehmen, der Sicherheitsbehörden sowie sonstiger Akteure im ÖPNV,
 - sowie im Verbundgebiet für eine einheitliche und wieder erkennbare Benutzeroberfläche im ÖPNV.
- 1.1.3 Zur Sicherstellung einheitlicher Produkt- und Qualitätsstandards erarbeitet die VRR AöR in Abstimmung mit den Verkehrsunternehmen und den lokalen Aufgabenträgern Produkt- und Qualitätsrichtlinien.

1.2 Die Ausgestaltung des gesetzlich geforderten koordinierten Verkehrsangebots ist ein Verwaltungshandeln, das der VRR AöR einen großen Entscheidungsspielraum lässt. Dieser Entscheidungsspielraum muss sich an dem rechtsstaatlichen Rahmen, insbesondere dem Willkürverbot, orientieren.

1.3 Vor diesem Hintergrund dient diese Richtlinie dazu, der VRR AöR und den beteiligten Gebietskörperschaften und Verkehrsunternehmen einen rechtssicheren Rahmen und damit eine Bindung der Ermessensausübung zu gewährleisten.

2. Begründung

Jeder Fahrplanwechsel bedeutet eine Umstellung für den Fahrgast. So ändern sich beispielsweise Linienwege und / oder Abfahrtszeiten der genutzten Fahrten, was eine Anpassung des gewohnten Verhaltens erforderlich macht. Insbesondere in einer so polyzentrischen Region wie dem Verbundraum des VRR sind Reiseketten mit zwei kommunalen Verkehrsunternehmen und dem SPNV nicht ungewöhnlich. Damit sich die Änderungen entlang dieser Reisekette auf möglichst wenige Termine konzentrieren und somit die Anzahl der Umstellungen für die Fahrgäste möglichst gering ausfällt, ist es erforderlich, verbundweit einheitliche Fahrplanwechseldaten für den Jahresfahrplan zu definieren.

Gleichzeitig erleichtert diese Festlegung auch die Koordination von Anschlussbeziehungen. So kann es bei unterschiedlichen Fahrplanwechseldaten geschehen, dass Umsteigebeziehungen zwischen Linien verschiedener Verkehrsunternehmen vorübergehend verloren gehen, da externe Gründe (z. B. politische Beschlüsse) zu abweichenden Fahrplanwechselerminen führen.

Ebenso führen verschiedene Fahrplanwechseldaten zu Komplikationen in der betrieblichen Abstimmung zwischen den Verkehrsunternehmen bei Gemeinschaftslinien im städteübergreifenden Verkehr sowie bei sich überlagernden und ergänzenden Linien. Besonders kritisch wird es dann, wenn Verkehrsunternehmen Kooperationen mit mehreren Nachbarunternehmen haben, was im polyzentrischen VRR-Verbundraum die Regel ist.

In der Praxis hat sich gezeigt, dass ohne die Festlegung entsprechender Termine eine Vielzahl von Fahrplanwechselerminen in Erwägung gezogen werden. Ziel dieser Richtlinie ist es daher, die Zahl der Fahrplanwechsel für den Jahresfahrplan auf das nötige Minimum zu reduzieren. Die beiden jährlichen Fahrplanwechselermine des SPNV sind auf europäischer Ebene festgelegt und liegen außerhalb der Einflussmöglichkeiten des VRR. Im Sinne der integrierten Verkehrsgestaltung sind diese Termine auch für die Fahrplanwechsel im ÖSPV anzuwenden. Die betriebliche Praxis der Verkehrsunternehmen zeigt, dass – insbesondere vor dem Hintergrund der Bedeutung des Schülerverkehrs – zwei weitere mögliche Fahrplanwechselermine, angelehnt an die Sommer- und Weihnachtsferien, pro Jahr ermöglicht werden sollten. Abgesehen von diesen vier Fahrplanwechselerminen für den Jahresfahrplan sollen nur in begründeten Ausnahmefällen, die im Rahmen der Richtlinie definiert werden, Fahrplananpassungen ermöglicht werden.

3. Anwendungsbereich

Die Richtlinie ist auf sämtliche öffentlich zugängliche, fahrplangebundene Verkehrsangebote des öffentlichen Straßenpersonennahverkehrs (ÖSPV) im Kooperationsraum A (Verbundgebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr) anzuwenden.

3.1 Begriffsdefinition

Ein Fahrplanwechsel im Sinne dieser Richtlinie liegt vor, wenn ein neuer, für eine bestimmte Periode gültiger Fahrplan mit Anpassungen von Abfahrtszeiten, Linienverläufen und/oder Linien- bzw. Produktbezeichnungen bei Verkehrsangeboten des ÖSPV in Kraft tritt. Dieser Fahrplan kann dabei auch bestimmte Teilperioden (z. B. Schulferien oder Sommersaison)

enthalten, sofern diese im Voraus festgelegt und als Teil des Fahrplans veröffentlicht sind. Dabei liegt nur dann ein Fahrplanwechsel vor, wenn dieser Änderungen umfasst, die sich auf die Reisekette der Fahrgäste auswirken und es sich nicht um geringfügige Anpassungen einzelner Fahrten handelt.

3.2 Festlegung Fahrplanwechseldaten

Ein neuer Fahrplan im Rahmen eines Fahrplanwechsels darf nur jeweils zu Betriebsbeginn an folgenden Tagen eines Jahres in Kraft treten:

- Der erste Schultag nach den nordrhein-westfälischen Weihnachtsferien. Fällt der erste Schultag auf einen Montag, so erfolgt der Fahrplanwechsel abweichend schon am letzten Sonntag der nordrhein-westfälischen Weihnachtsferien.
- Der im Zeitraum 9. Juni – 15. Juni gelegene Sonntag (erster Gültigkeitstag des neuen Fahrplans im Schienenpersonennahverkehr).
- Der erste Schultag nach den nordrhein-westfälischen Sommerferien. Fällt der erste Schultag auf einen Montag, so erfolgt der Fahrplanwechsel abweichend schon am letzten Sonntag der nordrhein-westfälischen Sommerferien.
- Der im Zeitraum 9. Dezember – 15. Dezember gelegene Sonntag (erster Gültigkeitstag des neuen Fahrplans im Schienenpersonennahverkehr).

Dabei ist die Anzahl der tatsächlich durchgeführten Fahrplanwechsel in der Regel auf eine Höchstzahl von zwei Terminen pro Jahr zu beschränken. Die vier hier dargestellten Daten stellen die zulässigen Fahrplanwechseldaten dar, aus denen die Verkehrsunternehmen die für sie anzuwendenden Daten auswählen können. Hinsichtlich der Auswahl der Fahrplanwechseldaten haben sich die Verkehrsunternehmen mit den benachbarten und kooperierenden Verkehrsunternehmen abzustimmen.

4. Ausnahmetatbestände

Fahrplanänderungen sollten grundsätzlich zu den festgelegten Fahrplanwechselterminen erfolgen. Abweichungen hiervon sind in folgenden Fällen zulässig:

- Inbetriebnahme von bedeutsamer Verkehrsinfrastruktur.
- Änderungen aufgrund von Baustellen oder eingeschränkter Nutzbarkeit bzw. Sperrung von Strecken und/oder Haltestellen.
- Einführung und Beendigung von Notfahrplänen aufgrund von akuten, unvorhersehbaren Einschränkungen bei Personal oder Fahrzeugen.
- Sicherstellung der Anschlussbeziehungen zwischen Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und ÖSPV bei baustellenbedingten Fahrplanänderungen im SPNV.
- Einführung von zusätzlichen Fahrten bzw. Linien ohne Auswirkung auf das übrige, bestehende Fahrplanangebot.
- Anpassungen aufgrund besonderer Zweckbestimmungen einer Linie (beispielsweise Zubringerlinien zum Flughafen).



5. Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt zum 1. Februar 2024 in Kraft und ist ab diesem Zeitpunkt anzuwenden.