

Richtlinie



# VRR-Richtlinie

Kommunale Produkte / Liniennummersystem

Stand: März 2016



## Inhaltsverzeichnis

1.	Vorwort	3
2.	Grundlage und Zielsetzung der Richtlinie	7
3.	Verkehrsaufgaben und Produkthanforderungen	9
3.1.	Schnellverkehr	9
3.1.1.	System kommunaler Schienenverkehr Produkt: Stadtbahn (U), Schwebebahn	9
3.1.2.	System Bus Produkt: SchnellBus	10
3.2.	Standardverkehr	11
3.2.1.	System Schiene Produkt: Straßenbahn	11
3.2.2.	System Bus	11
3.2.2.1.	System Bus Produkt: Bus	11
3.2.2.2.	System Bus Produkt: TaxiBus	11
3.2.2.3.	System Bus Produkt: AnrufSammelTaxi (AST)	13
3.2.3.	System Bus/ System Schiene Produkt: NachtExpress	14
3.3.	Ergänzungsverkehr (anlassbezogen)	15
3.3.1.	System i.d.R. Bus / Schiene Produkt: ohne VRR-weite Produktbezeichnung, Produktname mit anlassbezogener und/oder lokalem Bezug und entsprechender Vermarktung ist zulässig, VRR-einheitliche Erkennungsmerkmale sind zwingend erforderlich	15
3.4.	Produktentwicklung (graphische Darstellung)	16
4.	Rahmenvorgaben	17
5.	Kommunales Linien-Nummernsystem	18
6.	Übergangsregelung	23

# 1. Vorwort

## Historie

Mit Start des Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (01.01.1980) wurde bundesweit ein mit allen Verkehrsunternehmen abgestimmtes, einheitliches Linien-Nummernsystem für alle SPNV- und ÖSPV-Linien eingeführt.

Ca. zehn Jahre später erfolgte die Entwicklung der VRR-Produktstrategie. Die ersten Produkte wurden kurze Zeit darauf von den Verkehrsunternehmen im Rahmen der Umsetzung des differenzierten Bedienungsmodells/ Leistungsangebotes ziel- und marktorientiert platziert.

Neue Produkte und die Strategie, die schnellen VRR-Produkte stärker zu profilieren und eindeutig von den Standard-Linien abzugrenzen, hatten auch Auswirkungen auf das Linien-Nummernsystem im VRR. Aus diesen Erkenntnissen entwickelten sich die Richtlinien

- Das Linien-Nummernsystem für den VRR
- Kommunale Produkte im VRR

die bei entsprechendem Bedarf an die jeweils aktuellen Gegebenheiten angepasst wurden.

Etwa zum gleichen Zeitpunkt bereitete die DB die Installation bundesweit einheitlicher SPNV-Produkte vor und setzte dieses Vorhaben kurze Zeit später um. Die Einflussnahme des VRR auf die Namensgestaltung der SPNV-Produkte im Verbandsgebiet entfiel somit faktisch.

Kausale Zusammenhänge zwischen kommunalen Produkten und Linien-Nummern für das kommunale Angebot konnten nunmehr noch deutlicher herausgestellt werden.

Die Harmonisierung zwischen NVN und VRR, mit dem Ziel für beide Räume ein ÖPNV-Angebot aus einem Guss zu schaffen, konnte erfolgreich voran gebracht werden. Seit dem 01. Januar 2012 gehört der NVN zum VRR. Ein gemeinsamer Tarifraum und ein gemeinsames Ticketangebot sind bereits vorhanden. Ein einheitliches Linien-Nummernsystem und identische Produkte sollen folgen.

**ÖPNV-Gesetz NRW  
Satzung VRR AöR**

Gemäß ÖPNVG NRW in der Fassung vom 19. Juni 2007 haben in NRW die Zweckverbände die gesetzliche Aufgabe in Abstimmung mit seinen jeweiligen Mitgliedern auf eine integrierte Verkehrsgestaltung-, ein koordiniertes Verkehrsangebot im ÖPNV und u.a. auf einheitliche Produkt- und Qualitätsstandards sowie Fahrgastinformations- und Betriebssysteme hinzuwirken.

Der ZV VRR und der NVN haben diese Aufgaben im vollen Umfang auf die Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR übertragen. Alle weiteren Verfahren sind in der Satzung der „Gemeinsamen Anstalt öffentlichen Rechts“ Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR geregelt.

**26 Verbandsmitglieder,  
kommunale VU und deren  
Ziele**

26 Kreise und kreisfreie Städte bilden nunmehr den Zweckverband VRR, dessen Gebiet von kommunalen und bundeseigenen Verkehrsunternehmen mit öffentlichen Verkehrsleistungen versorgt wird. Zur Durchführung und Durchsetzung gemeinsamer Aufgaben und Ziele kann die VRR AöR gemäß ihrer Satzung für das Verbundgebiet Richtlinien erlassen und weiter entwickeln. Die Erarbeitung bzw. Fortschreibung erfolgt unter Einbindung der kommunalen Aufgabenträger und/oder der Verbundverkehrsunternehmen.

**Der Umfang**

Die Richtlinie umfasst alle kommunalen Schnell-, Standard- und Ergänzungsverkehre (ÖSPV) nach § 8 Absatz 1 i.V.m § 42 PBefG einschließlich aller Verkehre die nach § 2 Absatz 6 i.V.m § 42 PBefG, konzessioniert/ genehmigt sind und zum VRR-Leistungsangebot gehören. Sie regelt zudem die eindeutige Kennzeichnung dieser Produkte/Linien durch ein definiertes, klar gegliedertes Linien-Nummernsystem für das kommunale Leistungsangebot. Hierbei ist die bereits beschlossene Linien-Nummernsystematik für den VRR-Schnellverkehr zu integrieren (siehe Anlage 2).

Der nationale Personenfernverkehr gemäß § 42a PBefG sowie die Sonderformen des Linienverkehrs nach § 43 PBefG (sogenannte Gelegenheitsverkehre) gehören nicht zum VRR-Leistungsangebot und sind daher auch nicht Gegenstand dieser Richtlinie.

Zu den Gelegenheitsverkehren zählen:

1. Berufsverkehre
2. Schülerfahrten
3. Marktfahrten
4. Theaterfahrten

**Die Abstimmung**

Die neue VRR-Richtlinie „Kommunale Produkte / Linien-Nummernsystem“ ist das Ergebnis einer intensiven Erarbeitungsphase und eines anhaltenden Abstimmungsprozesses zwischen Vertretern der kommunalen Aufgabenträger (Kreise und kreisfreie Städte), der Verkehrsunternehmen im VRR und der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR; sie dokumentiert den Stand der Produktgestaltung im VRR, den alle am kommunalen Verbundverkehr Beteiligten gemeinsam anstreben, einschließlich der aktuellen Linien-Nummernvergabe. Die neue Richtlinie ersetzt die bisherigen Regelwerke

- Neue kommunale Produkte im VRR (Aug. 1999)
- Das Linien-Nummernsystem für den VRR (April 1994, Ergänzung März 2008)

und fasst diese aufgrund ihrer kausalen Wechselbeziehung zusammen.

**Die Umsetzung**

Die Umsetzung und Realisierung der Richtlinie erfolgt sukzessive und in Abstimmung zwischen Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und VRR AöR. Weiterhin können lokale Belange sowie -Interessen der Verkehrsunternehmen besondere Beachtung finden, sofern sie der in dieser Richtlinie formulierten Produktgestaltung und Liniennummerierung nicht entgegenstehen. Im Rahmen der Fortschreibung der kommunalen Nahverkehrspläne sind die Vorgaben der Richtlinie verbindlich anzuwenden. Bei der konkreten Planung und Ausgestaltung von Maßnahmen im Leistungsangebot verfolgen die Beteiligten das Ziel, die dargestellten Rahmenvorgaben und Mindestanforderungen zu realisieren.

**Die Fortschreibung**

Diese Richtlinie wird in einem Zyklus von 5 Jahren automatisch auf Aktualität geprüft und beraten. Selbstverständlich ist im Bedarfsfall und auf Initiative der kommunalen Aufgabenträger, der Verkehrsunternehmen oder der VRR AöR die Fortschreibung und Aktualisierung der Richtlinie jeder Zeit zulässig.

**Das Ziel**

Das Ziel ist erreicht, wenn nachstehende Anforderungen und Kriterien an das Gesamtsystem „Produkte und Linien-Nummernsystematik“ verbundweit erreicht und kundengerecht umgesetzt bzw. erfüllt sind

- einfach
- einheitlich
- eindeutig
- einprägsam
- effizient (wirtschaftlich)

## 2. Grundlage und Zielsetzung der Richtlinie

<b>Der Auftrag</b>	Entsprechend dem Auftrag gemäß der Satzung der „Gemeinsamen Anstalt öffentlichen Rechts“ VRR AöR (§§ 4 und 7) legt die Richtlinie „Kommunale Produkte / Linien-Nummernsystem im VRR“ die Rahmenvorgaben für die Planung, Ausgestaltung und zweifelsfreie Kennzeichnung der Produkte sowie das diesbezügliche betriebliche Leistungsangebot der am Verbundverkehr beteiligten Verkehrsunternehmen verbindlich fest.
<b>Die Aufgaben</b>	Die Richtlinie beschreibt die für die Vermarktung der neuen Produkte notwendigen Mindestanforderungen und Kennzeichnungen (einschl. Liniennummerierung). Diese Anforderungen werden von allen am Verbundverkehr beteiligten Verkehrsunternehmen bei der Planung der Produkte und bei der Aufstellung und Ausgestaltung des betrieblichen Leistungsangebotes angewendet. Lokale und unternehmerische Gesichtspunkte können hierbei einbezogen werden, sofern sie dem Sinn dieser Richtlinie nicht entgegenstehen. Die kommunalen Aufgabenträger fördern aktiv die Einrichtung von VRR-Produkten und berücksichtigen/übernehmen die Produkte, die Produktplanungen und die VRR-Linien-Nummernsystematik uneingeschränkt in ihre Nahverkehrspläne.
<b>Die Produktpalette, die Liniennummerierung</b>	<p>Diese Richtlinie ist eine Weiterentwicklung der Richtlinien</p> <ul style="list-style-type: none"><li>➤ „neue Kommunale Produkte im VRR“ in der Fassung August 1999</li><li>➤ Das Linien-Nummernsystem für den VRR in der Fassung April 1994 mit Ergänzung März 2008</li></ul> <p>Die Produktentwicklung (1999 – 2009) und die jeweilige Produktpalette sind im Kapitel 3.4 graphisch dargestellt.</p> <p>Die Produktpalette umfasst zukünftig nachstehende Produktsysteme:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>- Schnellverkehr</li><li>- Standardverkehr</li><li>- Ergänzungsverkehr</li></ul>

<b>Die Verkehrsaufgaben</b>	Die Verkehrsaufgaben und die Anforderungen an die o.g. Produktsysteme sind in den einzelnen Kapiteln beschrieben.
<b>Die Rahmenvorgaben</b>	Der Abschnitt 4 dieser Richtlinie beschreibt die Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot sowie für das Erscheinungsbild und die Kennzeichnung der Fahrzeuge.
<b>Die Linien- Nummernsystematik</b>	In diesem Kapitel (Kap. 5) wird die Bedeutung der Liniennummerierung, der Linien-Nummern-Gruppen in Verbindung mit den Produktbezeichnungen (insbesondere für das System kommunaler Schnellverkehr) sowie die Gliederung der Fahrplanbereiche (Linien-Nummernkreise) festgelegt. Ferner wird hier die Vergabe von Linien-Nummern verbindlich geregelt. Bestehende Linienbezeichnungen z.B. CE, OrtsBus laufen aus und neue Linien werden nach den Vorgaben der Richtlinie eingerichtet. Diesbezügliche Regelungen sind unter Kapitel 6 Übergangsregelung beschrieben.
<b>Angebotsdifferenzierung</b>	Ziel der Angebotsdifferenzierung ist die Anpassung des ÖSPV-Angebotes an die Anforderungen des Verkehrsmarktes durch die Einführung und Weiterentwicklung markt-, bedarfs- und kundengerechter Produkte. Durch ein klares, transparentes Produktprofil mit markanten, verbundweit einheitlichen Merkmalen erkennt der Kunde das ÖSPV-Angebot und die zu lösende Verkehrsaufgabe. Der Kunde erhält über diesen Weg ein merkbares Produkt, mit dem er sich identifiziert und fährt daher z.B. SchnellBus oder NachtExpress.
<b>Das Ergebnis</b>	Die Produkte im VRR stellen je nach geforderter Verkehrsaufgabe ihre Leistungsfähigkeit in den Vordergrund. Dem Kunden soll hierbei u.a. eine hohe Mobilität ermöglicht werden („mobil rund um die Uhr“). Das Ziel ist erreicht, wenn durch die Strukturierung des Leistungsangebotes die Akzeptanz des ÖSPV-Angebotes erhöht wird. So kann die Nachfrage gesteigert und das Wirtschaftsergebnis des ÖSPV-Systems verbessert werden.

### 3. Verkehrsaufgaben und Produktanforderungen

#### 3.1. Schnellverkehr

##### 3.1.1. System kommunaler Schienenverkehr Produkt: Stadtbahn (U), Schwebbahn

- **Verkehrsaufgaben**

- Innerstädtischer Schienen-Schnellverkehr
- Direktverbindung zwischen Vorort bzw. Stadtteil und zentralen städtischen Bereichen sowie zwischen Nachbarstädten
- Mittlere bis hohe Reiseweite
- Bedienung großer Nachfragemengen auf den Hauptverkehrsachsen der großstädtischen Ballungsräume
- VRR-Top-Produkt im zentrenbezogenen Verkehr großstädtischer Ballungsräume

- **Anforderungen an das Produktsystem**

- Linienführung
  - Eigene, von externen Störungseinflüssen freie, unabhängig vom Individualverkehr geführte Trassen
  - Im Linienverlauf, innerhalb des Verkehrsraums an der Oberfläche, Vorrang vor dem Individualverkehr (Vorrangschaltung an LSA, Linksabbiegeverbote für IV etc. )
  - Zügige Direktverbindung zwischen Hauptquellgebieten und zentralen städtischen Bereichen
- Betrieb
  - Zuverlässige/pünktliche Betriebsdurchführung durch zentrale Überwachung mit rechnergesteuerter Lichtsignalbeeinflussung
  - Hohe Beförderungsgeschwindigkeit
  - Hohe Verfügbarkeit: Zugfolge in der HVZ 10 Minuten
  - Verknüpfung in Umsteigeanlagen mit kurzen Wegen im System und zu anderen Systemen
- Tarif
  - VRR-Tarif

### 3.1.2. System Bus Produkt: SchnellBus

- **Verkehrsaufgaben**

- Verbindungen zwischen Vorort, Stadtteil und zentralen städtischen Bereichen sowie Verkehr zwischen zentralen Bereichen von Nachbarstädten/-orten
- Direkte, umsteigefreie Verbindung auf den Hauptnachfrage-Relationen
- Genutzte Reisesweite höher als im „Standardlinienverkehr“
- Einsatz i.d.R. in Relationen ohne Schienenverbindung
- VRR-Produkt im zentrenorientierten Verkehr
- Ergänzung zum Schienenangebot

- **Anforderungen an das Produktsystem**

- Linienführung
  - Direktverbindung (direkter Linienweg ohne Umwege) mit nachfragestarken Sammelhaltestellen in zentralen Bereichen; keine Erschließung der Fläche
  - Möglichst frei von Störeinflüssen des Individualverkehrs (besonderer Fahrweg, Busspuren, Vorrangschaltungen an LSA)
- Betrieb
  - Hohe Beförderungsgeschwindigkeit
  - Regelmäßige Verfügbarkeit: mind. 60-Minuten-Takt
  - Verknüpfung mit Produkten des SPNV/ ÖSPV
  - Anschlusssicherung/ -garantie in wichtigen Relationen
  - Verknüpfung im System und zu anderen Systemen
- Tarif
  - VRR-Tarif

### 3.2. Standardverkehr

#### 3.2.1. System Schiene Produkt: Straßenbahn

- **Verkehrsaufgaben**

- Verkehr im Ort, innerhalb des Stadtteils, zwischen benachbarten Städten und Stadtteilen sowie in der Fläche und regional
- Überwiegend kurze Reiseweiten
- Verbindungs-, Erschließungs-, Ergänzungs-, Zubringer-, Sammler- und Verteilerfunktion
- Auf nachfragestarken Relationen

- **Anforderungen an das Produktsystem**

- Linienführung
- Betrieb
- Tarif
- Dichtes Haltestellennetz
- Verknüpfung im System und zu anderen Systemen
- VRR-Tarif

#### 3.2.2. System Bus

##### 3.2.2.1 System Bus Produkt: Bus

- **Verkehrsaufgaben**

- Verkehr im Ort, innerhalb des Stadtteils, zwischen benachbarten Städten und Stadtteilen sowie in der Fläche und regional
- Überwiegend kurze Reiseweiten
- Verbindungs-, Erschließungs-, Ergänzungs-, Zubringer-, Sammler- und Verteilerfunktion

- **Anforderungen an das Produktsystem**

- - Linienführung
- - Betrieb
- - Tarif
- Dichtes Haltestellennetz
- Verknüpfung im System und zu anderen Systemen
- VRR-Tarif

##### 3.2.2.2

## System Bus

### Produkt: TaxiBus

- **Verkehrsaufgaben**

- Bedarfsorientierter Verkehr als eigenständige Linie oder Linienergänzung in Räumen und Zeiten in denen aufgrund schwacher Nachfrage ganztätig oder zu bestimmten Zeiten eine Bündelung der Fahrgastströme nicht möglich und somit ein wirtschaftlicher Linienbusbetrieb ausgeschlossen ist
- Linie für die Feinverteilung entlang der Hauptstrecken, Flächen erschließender Zu- und Abbringerdienst, Anschlussverkehr an den Linienbusbetrieb oder als Ergänzung bestehender Linien zu nachfrageschwachen Zeiten.

- **Anforderungen an das Produktsystem**

- Linienführung
  - auf vorhandenen, festgelegten Linienwegen entsprechend dem Linienbusverkehr oder auf speziellen vom Linienbusverkehr abweichenden bzw. zusammengefassten Linienwegen
- Betrieb
  - Bedarfsorientiert, nach Vorbestellung entsprechend der örtlichen Regelungen des Verkehrsunternehmens
  - Verknüpfung im System und zu anderen Systemen
  - Einsatz von Midibussen, Kleinbussen, Taxen oder Mietwagen
- Tarif
  - VRR-Tarif

### 3.2.2.3 System Bus Produkt: AnrufSammelTaxi (AST)

- **Verkehrsaufgaben**

- Bedarfsorientierter Verkehr in Räumen und Zeiten, wo ein wirtschaftliches Linienangebot nicht möglich ist oder das Wegenetz einen Linienverkehr nicht zulässt
- Bedarfsorientiertes Angebot zum Standardlinienangebot aus Gründen der Daseinsvorsorge
- Ersatz für Standardlinienverkehr in nachfrageschwachen Zeiten aus wirtschaftlichen Erwägungen
- Erschließung der Fläche mit Zu- und Abbringerfunktion sowie Anschlussverkehr aus bzw. in nicht vom ÖPNV erschlossene Gebiete an den vorhandenen Linienverkehr

- **Anforderungen an das Produktsystem**

- Linienführung
  - Das AnrufSammelTaxi (AST) verfügt über eine flexible Linienführung von festgelegten bzw. besonders gekennzeichneten AST-Einstiegs-Haltestellen bis vor die Haustür der Fahrgäste innerhalb des festgelegten AST-Bedienungsgebietes
- Betrieb
  - Bedarfsorientiert, nach Vorbestellung entsprechend der örtlichen Regelungen des Verkehrsunternehmens
  - Verknüpfung im System und zu anderen Systemen
  - Einsatz von Taxen oder Mietwagen
- Tarif
  - VRR-AST-Tarif

### 3.2.3. System Bus/ System Schiene Produkt: NachtExpress

- **Verkehrsaufgaben**

- Verkehr in Zeiten, mit geringer Nachfrage (z.B. an Wochenenden, vor Feiertagen, in Abend-, Nacht- und frühen Morgenstunden) zwischen benachbarten Städten, Stadtteilen und Stadtzentren

- **Anforderungen an das Produktsystem**

- Linienführung
  - Häufig über spezielle vom tagesüblichen Verkehr abweichende bzw. zusammengefasste Linienwege (i.d.R. eigenes NE-Netz)
- Betrieb
  - Regelmäßige Verfügbarkeit: möglichst 60 Minuten Takt
  - Verknüpfung im System und zu anderen Systemen
  - Anschlusssicherung/ -garantie
  - Mögliche Sicherheitsmaßnahmen (z.B. Videoüberwachung, Einsatz von Sicherheitspersonal, Halt auf Zuruf (Bus), Taxiruf)
- Tarif
  - VRR-Tarif

### 3.3. Ergänzungsverkehr (anlassbezogen)

#### 3.3.1. System i.d.R. Bus / Schiene

**Produkt: ohne VRR-weite Produktbezeichnung, Produktname mit anlassbezogener und/oder lokalem Bezug und entsprechender Vermarktung ist zulässig, VRR-einheitliche Erkennungsmerkmale sind zwingend erforderlich**

- **Verkehrsaufgaben**

- Eigenständige Linie für den Verkehr zu besonderen Anlässen / Veranstaltungen / Zielen sowie im Bereich Freizeitaktivitäten (auch saisonal) , häufig mit lokalem und regionalem Bezug als Ergänzungsangebot, aber auch als Verstärkung zum vorhandenen Linienbetrieb (nicht E-Wageneinsatz)

- **Anforderungen an das Produktsystem**

- Linienführung
  - Abhängig von der Art des Anlasses: als Direktverbindung (Punkt-Punkt-Verkehr) und für die Erschließung in der Fläche, sowohl über vorhandene Wege des Linienverkehrs als auch über spezielle vom Linienverkehr abweichende bzw. zusammengefasste Linienwege
- Betrieb
  - Anlassbezogen mit einer Bandbreite von der individuellen Einzelfahrt bis hin zu einer regelmäßigen Verfügbarkeit mit hoher Taktfrequenz
  - Soweit erforderlich und möglich Verknüpfung mit dem ÖSPV und SPNV
  - Fahrzeugausstattung-, Einsatz und insbesondere die Platzbemessung ist vom jeweiligen Anlass abhängig
- Tarif
  - VRR-Tarif, bei bestimmten Anlässen (z.B. Großveranstaltungen mit hohem Verkehrsaufkommen) ist eine Kombi-Ticket-Regelung anzustreben

3.4. Produktentwicklung (graphische Darstellung)

Richtlinie "Neue kommunale Produkte im VRR"

4.1 Produktstruktur 1999

1. Schnellverkehr (ca 65 Linien= 7,7%)	
1.1 System kom. Schiene	1.2 System beschl. Bus
Produkt: Stadtbahn (U) Schwebebahn H-Bahn (H)	Produkt: SchnellBus übergangsweise: CityExpress StädteSchnellBus



4.1 Produktstruktur 2014

3. Schnellverkehr	
3.1.1 System Schiene	3.1.2 System Bus
Produkt: Stadtbahn (U) Schwebebahn	Produkt: SchnellBus

2. Standardverkehr (ca. 650 Linien = 77,4%)	
2.1 System Straßenbahn	2.2 System Bus
Produkt: Straßenbahn	Produkt: Bus RegionalBus * Stadt-/ Ortsbus * Quartiersbus * usw



\*= ggf mögliche Bezeichnungen für eine lokale Vermarktung (nicht VRR-weit)

3. Spezialverkehr (ca. 125 Linien = 14,9%)	
3.1 System Bus/Straßenbahn/Stadtbahn	3.2 Rufsystem Taxi
Produkt: NachtExpress Disco-Linie * Freizeitlinie * Wochenendlinie * usw.	Produkt: Anrufsammeltaxi TaxiBus



3.2 Standardverkehr		
3.2.1 System Schiene	3.2.2 System Bus	3.2.3 System Bus/System Schiene
Produkt: Straßenbahn	Produkt: Bus TaxiBus AST	Produkt: NachtExpress

3.3 Ergänzungsverkehr	
3.3.1 System Bus/System Schiene	Produkt: Anlassbez. Ergänzungsverkehr 3-stellige Liniennummer

## 4. Rahmenvorgaben

4. Rahmenvorgaben		Schnellverkehr		Standardverkehr			Ergänzungsverkehr
Produktsystem	Schiene	Bus	Schiene	Schiene	Bus	Bus/Schiene	Bus/Schiene
4.1 System							
4.1.1 Produkt	U-Stadtbahn Schwebebahn	SchnellBus	Straßenbahn	Bus TaxiBus AST	NachtExpress	Anlassbezogener Ergänzungsverkehr	
4.1.2 Reiseweite	hohe		geringe - mittlere (bis 8km)	variabel	variabel	variabel	
4.1.3 Bef.-Geschwindigkeit			je nach Anforderung an das System		.....		
4.2 Betriebliches Leistungsangebot							
4.2.1 Takt/Verfügbarkeit	erforderlich sehr hohe (10 Min. HVZ)	erforderlich regelmäßige (min 60 Min)	erforderlich regelmäßige (min 20 Min)	erforderlich regelmäßige (möglichst 60 Min)	erforderlich regelmäßige (min 60 Min)	wünschenswert nachfragegerecht	
4.3 Erscheinungsbild/ Kenzeichnung	VRR-einheitlich (Firmen-/VRR-Logo) sofern der Wiedererkennungswert nicht beeinträchtigt wird, sind Gestaltungselemente mit lokalem Bezug zulässig						
4.4 Produktname	Stadtbahn (U) Schwebebahn	SchnellBus	Straßenbahn	Bus	NachtExpress	z.B. ExtraSchicht	
Fahrzeug beschilderung	Produkt-Logo und 2- stellige Liniennummer	Produkt-Logo und 2- stellige Liniennummer	3-stellige Liniennummer	Anruf SammelTaxi TaxiBus	Produkt-Logo und 1 oder 2- stellige Liniennummer	ES1 oder 2 stellige Liniennummer	

## 5. Kommunales Linien-Nummernsystem

### **Bedeutung und Aufgaben der Liniennummerierung**

- Aus Sicht der Kunden:
  - Eindeutige Kennzeichnung aller Linien
  - Unterscheidung nach Produkten
  - Zuordnung / Unterscheidung für Fahrplaninformationssysteme (z.B. EFA, Printmedien)
- Aus betrieblicher Sicht:
  - Kennzeichnung der Linien innerhalb des Gesamtangebotes
  - Zuordnung / Unterscheidung für Fahrplaninformationssysteme (z.B. EFA, Printmedien)
  - Sicherung eines reibungslosen Betriebsablaufes

### **Liniennummernkreise (Fahrplanbereiche)**

VRR-Fahrplanbereiche 0 bis 9 (dreistellige Liniennummern „ VRR)

Der VRR-Raum ist in folgende zehn überschaubare Fahrplanbereiche gegliedert.

Fahrplan-Bereich	Buchnummer	Fahrplan
1	11	Essen
	13	Mülheim an der Ruhr
2	26	Bottrop/Kreis Recklinghausen (Gesamtausgabe)
3	31	Bochum/Gelsenkirchen
	34	Herne/Castrop-Rauxel
4	41	Dortmund
5	51	Hagen/Herdecke
	53	Ennepe-Ruhr-Kreis
6	61	Remscheid
	62	Solingen
	64	Velbert/Wülfrath
	65	Wuppertal
7	71	Düsseldorf/Meerbusch
	72	Erkrath/Haan/Hilden
	73	Mettmann/Heiligenhaus/Ratingen
	74	Monheim/Langfeld
8	81	Neuss/Kaarst/ Dormagen/Grevenbroich/ Rommerskirchen
9	91	Duisburg
	92	Oberhausen
	93	Kreis Wesel linksrheinisch
	94	Kreis Wesel rechtsrheinisch
	95	Kreis Kleve
0	01	Krefeld
	02	Mönchengladbach/Jüchen/Korschenbroich
	03	Kreis Viersen
-	99	Verbundfahrplan Schnellverkehr

**Produkte und Linien-  
nummern**

## Produktstrategie

Die Kundenwünsche nach mehr Flexibilität und größerer Mobilität im ÖSPV, aber auch wirtschaftliche Vorgaben haben zur Entwicklung und Umsetzung von Produktstrategien im Verkehrsraum VRR geführt. Die Strategie sieht vor, die Leistungsangebote von den Kundenanforderungen und Marktbedürfnisse her klar und eindeutig zu differenzieren und zu positionieren.

Produkte die sich durch ihre speziellen, verkehrlichen Eigenarten und ihrer besonderen Qualität deutlich vom Standardangebot abheben erhalten niedrige Liniennummern, denen die abgekürzte Produktbezeichnung vorangestellt wird.

- Produktbezeichnungen und entsprechende Liniennummern-Gruppen

- **Schnellverkehr**

- Schwebbahn		<b>60</b>
- Stadtbahn	<b>U</b>	<b>1 bis 99 *</b>
- SchnellBus	<b>SB</b>	<b>1 bis 99 **</b>

\* Die erste Ziffer bei U-Bahn-Linien entspricht der Kennziffer des jeweiligen Fahrplanbereichs

\*\* Bei der Vergabe der SB-Liniennummern werden den Fahrplanbereichen zwei Ordnungsnummern zugeordnet (siehe Anlage). Die jeweilige Ordnungsnummer steht somit für die erste Ziffer der SB-Liniennummer. Dieser Ordnungsnummer wird das Produktkürzel SB vorangestellt und eine zweite Zählziffer angehängen.

**Standardverkehr**

- Straßenbahn / Bus		001 bis 999
- TaxiBus		Linien-Nr. erforderlich
- AnrufSammelTaxi	<b>AST</b>	Linien-Nr. zulässig

- NachtExpress                      NE                      1 bis 99

### **Ergänzungsverkehr**

- Straßenbahn / Bus                      001 bis 999

nachrichtlich:

Schienerpersonennahverkehr-Produkte:

- RegionalExpress (RE)
- RegionalBahn (RB)
- S-Bahn (S)

**Liniennummernvergabe** Die Erfassung, Vergabe und Fortschreibung der Liniennummern erfolgt zentral durch den VRR. Der aktuelle Sachstand ist in der Anlage Liniennummernfeststellung (einschl. Reservierungen von Liniennummern) festgeschrieben.

Verkehrsunternehmen und/oder Aufgabenträger informieren den VRR als „zentrale Erfassungs- und Vergabestelle“ frühzeitig über alle Änderungen im Liniennummernsystem und stimmen diese verbindlich miteinander ab. Jährlich wird die Anlage 3 am 1. Juli aktualisiert und den Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern zur Verfügung gestellt.

Linien-Nummern können über eine begrenzte Zeitspanne von bis zu drei Jahren (in begründeten Ausnahmefällen bis fünf Jahre) reserviert werden. Findet die reservierte Linien-Nummer in diesem Zeitraum keine Verwendung im Linienverkehr, wird diese wieder zur freien Verfügung gestellt.

## 6. Übergangsregelung

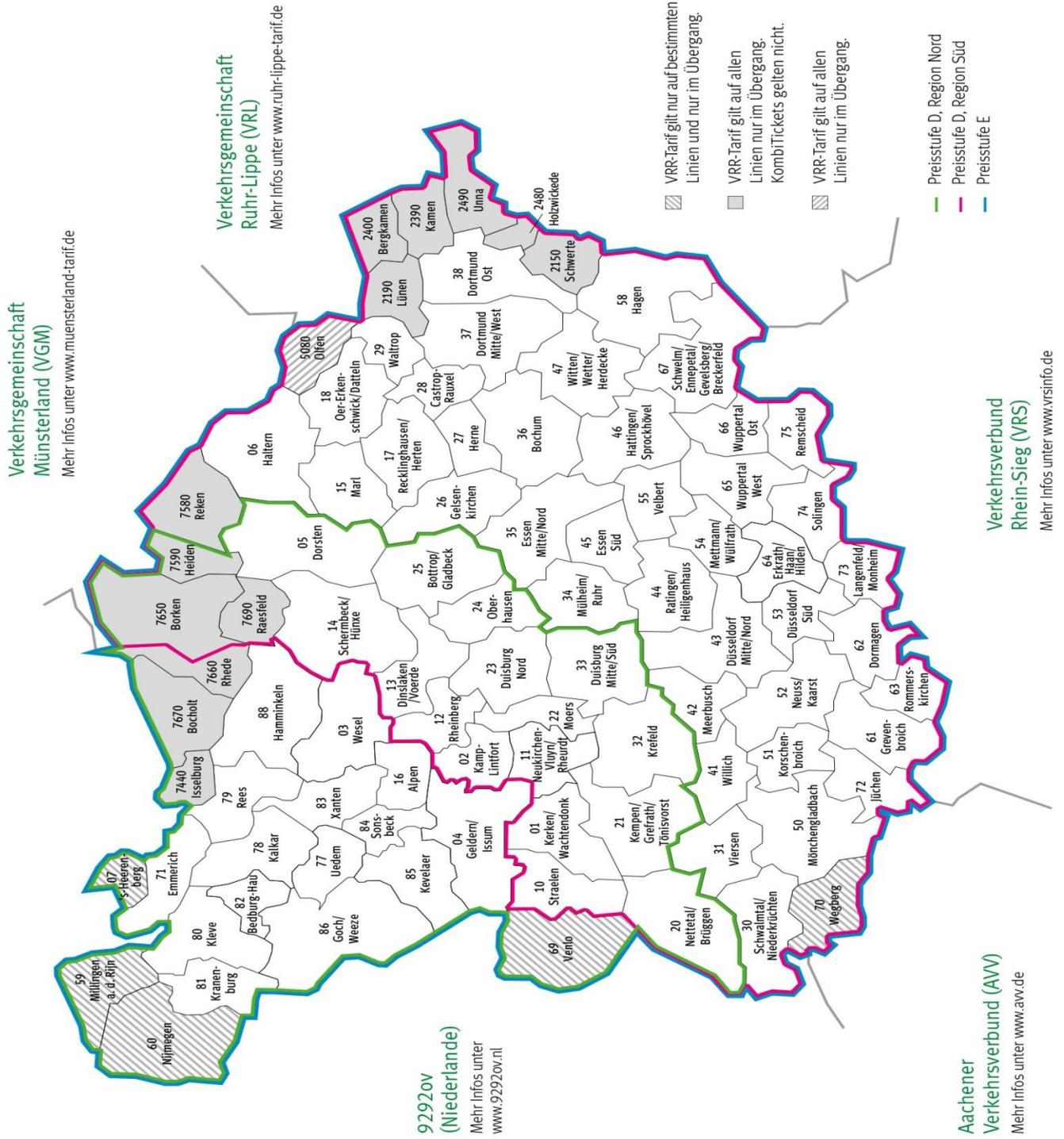
Unter Berücksichtigung wirtschaftlicher Gesichtspunkte, behalten alle bereits heute im VRR angebotenen Linienverkehre noch ihre derzeitigen „Produktbezeichnungen und Linien-Nummern“ für eine zeitlich noch nicht bestimmbare Übergangsphase. In diesem Zusammenhang sollte die Umsetzung der Vorgaben dieser Richtlinie soweit möglich zeitnah und kundenfreundlich angestrebt werden. Spätestens jedoch bei gravierenden Maßnahmen im betrieblichen und fahrzeugtechnischen Bereich (z.B. Linienführung, Taktveränderung, Fahrzeugeinsatz und Fahrzeugneubeschaffung) sind die Richtlinieninhalte anzuwenden und die entsprechenden Veränderungen, Umwandlungen und Umbenennungen Richtlinien-konform umzusetzen. Die Maßnahmen erfolgen in gemeinsamer Absprache zwischen den kommunalen Aufgabenträgern, den Verkehrsunternehmen und der VRR AöR.

Die Inhalte und Vorgaben dieser Richtlinie werden verbindlicher Bestandteil der kommunalen Nahverkehrspläne.

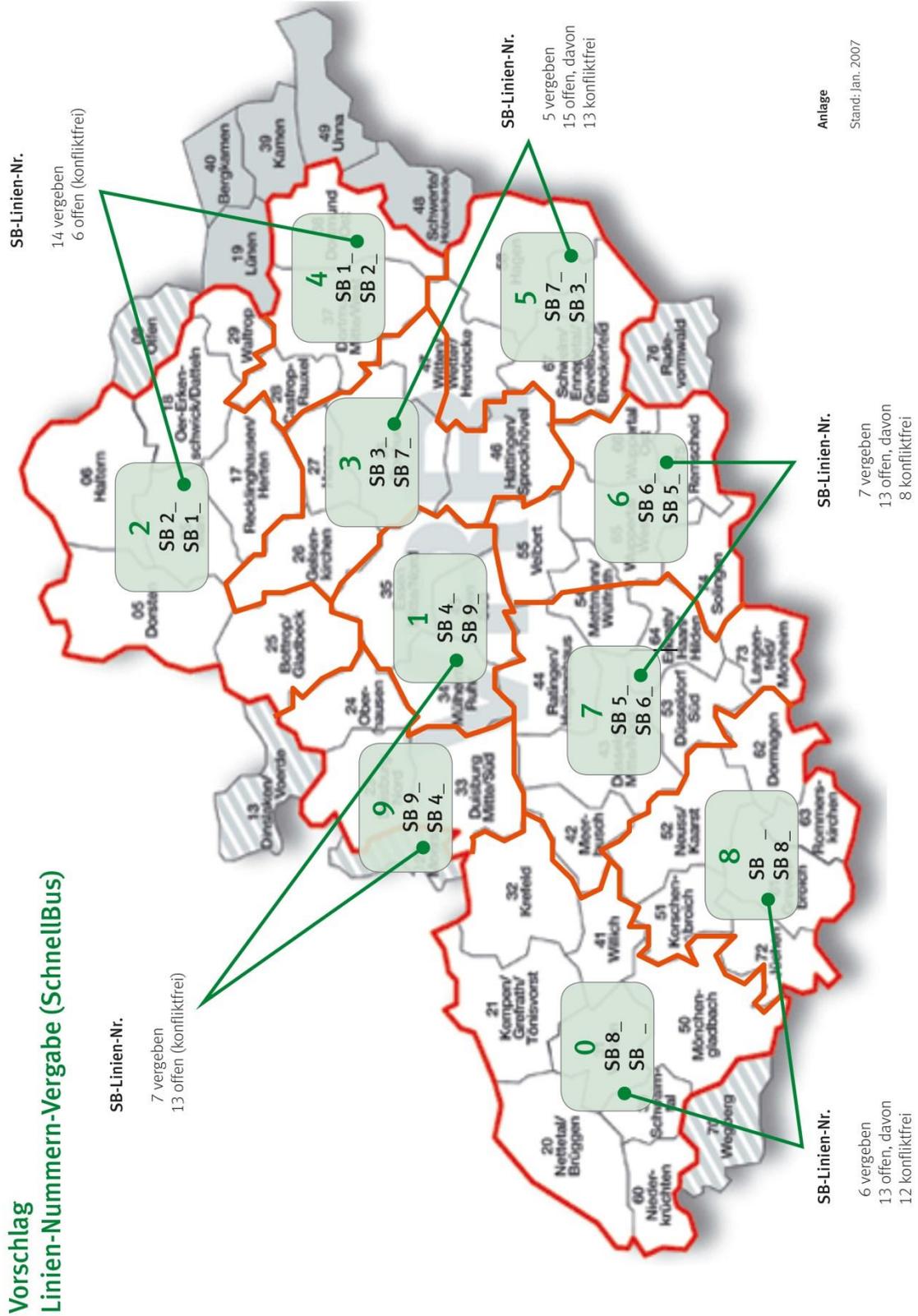
### Anlagen

1. Übersichtskarte VRR-Raum
2. Übersichtskarte Linien-Nummern-Vergabe SchnellBus
3. Aktuelle Liniennummernfeststellung: U-/Stadtbahn und SchnellBus  
gesonderte Anlage: Linienübersicht im VRR: Bus und Straßenbahn

Anlage 1: Übersicht über den Verbundraum



Anlage 2: Übersichtskarte Linien-Nummer-Vergabe SchnellBus



Anlage 3: Aktuelle Liniennummernfeststellung (Produkt/Systembezogen) **Stand:2015**

Produkt: U-/Stadtbahn

Liniennr	vergeben an:	reserviert für:
1		
2		
3		
4		
5		
6		
7		
8		
9		
10		
11	EVAG/BGS	
12		EVAG
13		
14		
15		
16		
17	EVAG	
18	EVAG/MVG	
19		
20		
21		
22		
23		
24		
25		
26		
27		
28		
29		
30		
31		
32		
33		
34		
35	BGS	
36		BGS
37		
38		
39		
40		DSW21
41	DSW21	
42	DSW21	
43	DSW21	
44	DSW21	
45	DSW21	
46	DSW21	
47	DSW21	
48		DSW21
49	DSW21	
50		
51		

Liniennr	vergeben an:	reserviert für:
52		
53		
54		
55		
56		
57		
58		
59		
60	WSW (Schweb.)	
61		
62		
63		
64		
65		
66		
67		
68		
69		
70	Rheinbahn	
71	ab 21.02.2016	Rheinbahn
72	ab 21.02.2016	Rheinbahn
73	ab 21.02.2016	Rheinbahn
74	Rheinbahn	
75	Rheinbahn	
76	Rheinbahn	
77	Rheinbahn	
78	Rheinbahn	
79	Rheinbahn/DVG	
80		Rheinbahn
81		Rheinbahn
82		Rheinbahn
83	ab 21.02.2016	Rheinbahn
84		Rheinbahn
85		Rheinbahn
86		Rheinbahn
87		Rheinbahn
88		Rheinbahn
89		Rheinbahn
90		
91		
92		
93		
94		
95		
96		
97		
98		
99		

## Produkt: SchnellBus (SB)

Linienr.:	vergeben an:	reserviert für:
1	NEW MG	
2		NEW MG
3	RVN	NEW MG
4	NEW MG	
5		NEW MG
6	RVN	NEW MG
7	RVN	NEW MG
8		NEW MG/RVN
9		NEW MG
10	NIAG	NEW MG
11		
12		
13		
14	EVAG	
15	EVAG	
16	VEST / BVR	
17		
18		
19	BVR	
20	VEST	SR
21	RVN	
22	VEST / DSW21	
23	VEST	
24	VEST	
25	VEST	
26	VEST	
27	VEST	
28	BVR	
29	BVR	
30	NIAG	
31	BGS	
32		BGS
33		BGS
34		BGS
35		BGS
36	VEST / BGS	
37	BGS / VER	
38	BVR/ VER	
39		BVR/BGS
40	DVG	
41		DVG
42	DVG	
43		DSW21/DVG
44		DSW21/DVG
45		DVG
46		DVG
47		DVG
48		DVG
49		Rhein- bahn/Vest/DVG

Linienr.:	vergeben an:	reserviert für:
50	Rheinbahn	
51	Rheinbahn	
52		Rheinbahn
53		Rheinbahn
54		Rheinbahn
55	Rheinbahn	
56	Rheinbahn	
57		Rheinbahn
58	NIAG	
59		Rheinbahn
60	WSW**	Rhnb/NIAG/SR
61	WSW*	
62	WSW*	
63		WSW/SR
64	WSW*	
65	WSW*	
66	BVR	
67	VER	
68	Rheinbahn	
69	WSW	
70		NIAG
71	HST	
72		HST
73		HST
74		
75		
76		
77		
78		
79	BSM	
80	NIAG	
81	NEW MG	
82		NEW MG/BVR
83	NEW MG	
84		NEW MG
85	BVR	NEW MG
86	BVR	NEW MG
87	BVR / NEW VIE	NEW MG
88	NEW MG	
89	NEW VIE*	
90	STOAG	
91	VEST / STOAG	
92	STOAG	
93	STOAG	
94	STOAG	
95		STOAG
96		STOAG
97	STOAG	
98	STOAG	
99		STOAG

\* = z.Z. noch CityExpress

\*\* = Schwebbahn (Express)

Abkürzungsverzeichnis

AST	AnrufSammelTaxi
AT	Aufgabenträger (kommunal)
DB	Die Bahn
EVU	Eisenbahn Verkehrsunternehmen
E-Wagen	Einsatzwagen
H	H-Bahn
HVZ	Hauptverkehrszeit
IV	Individualverkehr
LSA	Lichtsignalanlage
LZA	Lichtzeichenanlage
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NE	NachtExpress
NVN	Nahverkehrs-Zweckverband Niederrhein
NVP	Nahverkehrsplan
NVZ	Normal- oder Nebenverkehrszeit
O	Ortsbus
OV	Ortsbus Velbert
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG NRW	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein Westfalen
ÖSPV	öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
ÖV	öffentlicher Verkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
S	S-Bahn
SB	SchnellBus
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
SVZ	Schwachverkehrszeit
U	Stadtbahn
VU	kommunale Verkehrsunternehmen
WE	WochenendExpress
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
VRR AöR	Verkehrsverbund Rhein Ruhr Anstalt öffentlichen Recht
ZV	Zweckverbände
ZV VRR	Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Ruhr

Abkürzungsverzeichnis Verkehrsunternehmen

BSM	Bahnen der Stadt Monheim GmbH
BOGESTRA	Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahnen AG
DB Bahn Rheinlandbus	BVR Busverkehr Rheinland GmbH
DSW21	DSW21 (Dortmund)
DVG	Duisburger Verkehrsgesellschaft AG
EVAG	Essener Verkehrs-Aktiengesellschaft
DUS Düsseldorf Airport	Flughafen Düsseldorf GmbH
Gemeindewerke Wachtendonk GmbH	
HST	Hagener Straßenbahn AG
KVGM	Kreisverkehrsgesellschaft Mettmann mbH
LOOK	Look Busreisen GmbH
MVG	Mülheimer Verkehrsgesellschaft mbH
NEW MöBus	NEW mobil und aktiv Mönchengladbach GmbH
NEW mobil und aktiv Viersen	NEW mobil und aktiv Viersen GmbH
NIAG	Niederrheinische Verkehrsbetriebe Aktiengesellschaft NIAG
DB Bahn Rheinlandbus	RVN Busverkehr Rheinland GmbH
Rheinbahn	Rheinbahn AG
SDG Verkehrsbetrieb	Städtische Dienste / Verkehrsbetrieb Geldern
STADTBUS DORMAGEN	StadtBus Dormagen
Stadtwerke Goch	Stadtwerke Goch GmbH
Stadtwerke Kevelaer	Stadtwerke Kevelaer
SWN	Stadtwerke Neuss GmbH
STOAG	Stadtwerke Oberhausen GmbH
SR	Stadtwerke Remscheid GmbH
SWS	Stadtwerke Solingen GmbH
HCR	Straßenbahn Herne-Castrop-Rauxel GmbH

SWK	SWK MOBIL GmbH
VGW	Verkehrsgesellschaft der Stadt Velbert mbH
VER	Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH
	Verkehrsgesellschaft Hilden GmbH
VVS	Versorgungs- und Verkehrsbetrieb der Stadt Straelen
VEST	Vestische Straßenbahnen GmbH
WSW	WSW mobil GmbH (Wuppertal)