VRR-Richtlinie

Kommunale Produkte / Liniennummernsystem

Herausgeber:
Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR
Augustastraße 1
45879 Gelsenkirchen

Ansprechpartner:
David Winkels
Abteilung ÖPNV-Management/Einnahmenaufteilung
Fachgruppe Koordination ÖPNV/Nahverkehrsplan/Gesamtmobilität

Erarbeitung:
Diese Richtlinie wurde im KViV-Arbeitskreis Nahverkehrsmanagement erarbeitet.
Hierzu wurde eine Unterarbeitsgruppe, bestehend aus folgenden Mitgliedern, gebildet:
Tim Bäumken, Rheinbahn AG
Lars Hirschfeld, DSW21 Dortmunder Stadtwerke AG
Susanne Köster, Ruhrbahn GmbH
Harald Pauli, Stadtwerke Remscheid GmbH
Michael Perschke, Busverkehr Rheinland GmbH
Karl Schröder, SWK MOBIL GmbH
Philippe Staat, Hagener Straßenbahn AG
Richard Jan Ziolkowski, BOGESTRA Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahn AG

Bildnachweis:
Titelbild ©BOGESTRA/Deutscher | Seite 6 ©BOGESTRA
Seite 7/9 ©Rheinbahn AG | Seite 8 ©Christian Budych, ruhr-bus.de
Seite 10 ©WSW mobil GmbH | Seite 11 ©Vestische Straßenbahnen GmbH/Helm
Seite 15 ©WSW mobil GmbH/Stefan Tesche-Hasenbach
alle weiteren Bilder ©VRR AöR

Stand: 01.08.2025

Inhaltsverzeichnis

1. Grundlage und Zielsetzung der Richtlinie 4

2. Produkte im SPNV 5

3. Produkte im ÖSPV – System Schiene 6

3.1 System Schiene: Straßenbahn 6

3.2 System Schiene: Stadtbahn 7

3.3 System Schiene: Sonderfälle 7

4. Produkte im ÖSPV – System Straße 8

4.1 System Straße: Bus 8

4.2 System Straße: MetroBus 9

4.3 System Straße: CityExpress 10

4.4 System Straße: SchnellBus 11

4.5 System Straße: XBus 12

4.6 System Straße: NachtExpress 13

4.7 System Straße: TaxiBus 14

4.8 System Straße: AnrufSammelTaxi 14

4.9 System Straße: On-Demand-Verkehr 15

4.10 System Straße: Sonderfälle 15

5. Umgang mit neuen Produkten / Verkehrsangeboten 16

6. Liniennummernsystem 17

6.1 Ziel des Liniennummernsystems 17

6.2 Aufbau des Liniennummernsystems 17

6.3 Vergabe der Liniennummern 19

Anhang 20

A: Produkt XBus – Fahrzeugausstattung 20

B: Produktsignets und Piktogramme 22

C: Begründete Abweichungen von dieser Richtlinie 23

Abkürzungsverzeichnis 30

1. Grundlage und Zielsetzung der Richtlinie

Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) ist der fahrgaststärkste Verkehrsverbund in Europa. Das Verbundgebiet erstreckt sich über weite Teile Nordrhein-Westfalens entlang der Flüsse Rhein, Ruhr und Wupper. Es umfasst sieben Kreise und 16 kreisfreie Städte und beherbergt dabei rund 7,8 Mio. Einwohnende. Der VRR hat laut § 5 Abs. 3 ÖPNVG NRW u.a. die Aufgabe, in seinem Verbundgebiet auf ein koordiniertes ÖPNV-Verkehrsangebot mit einheitlichen Produkt- und Qualitätsstandards hinzuwirken. Zu diesem Zwecke besteht u.a. die vorliegende VRR-Richtlinie Kommunale Produkte / Liniennummernsystem.

Die bisherige Fassung der Richtlinie stammt aus dem Jahr 2016. Verschiedene Entwicklungen führten dazu, dass die Richtlinie in ihrer bisherigen Form nicht mehr zufriedenstellend die erforderliche Produktpalette im ÖSPV abbildete. So sah die Richtlinie aus 2016 für den Schnellverkehr mit Bussen lediglich das Produkt SchnellBus vor. Es zeigte sich jedoch, dass hier eine stärkere Differenzierung erforderlich ist, da der SchnellBus als Sammelbezeichnung für verschiedenste Verkehrszwecke genutzt wurde. Im Rahmen der Neuauflage wird nun eine deutliche Differenzierung im Schnellverkehr eingeführt. Dies ermöglicht eine bessere Kommunikation der einzelnen Produkte gegenüber den Fahrgästen. Ebenso wurden in den vergangenen Jahren diverse On-Demand-Verkehre innerhalb des Verbundgebietes eingerichtet. Diese sind als integraler Bestandteil des ÖPNV zu verstehen und wurden auch in die Tariflandschaft des VRR integriert. Eine Aufnahme in die VRR-Produktpalette stand bislang noch aus; diese erfolgt nun im Rahmen der Neuauflage der Richtlinie.

Zur Überarbeitung bzw. Neuauflage der VRR-Richtlinie Kommunale Produkte / Liniennummernsystem bildete sich im Jahr 2021 eine Arbeitsgruppe innerhalb des KViV-Arbeitskreises Nahverkehrsmanagement. Innerhalb dieser Gruppe wurden die Richtlinien-Inhalte gemeinsam mit der VRR AöR erarbeitet. Zwischenergebnisse sowie die Endfassung der Richtlinie wurden mit dem gesamten Arbeitskreis abgestimmt und auch im Arbeitskreis der Aufgabenträger im VRR behandelt. Die vorliegende Endfassung wurde schließlich durch die politischen Gremien des VRR beschlossen.

Ziel der Richtlinie ist es, eine Grundlage zu schaffen, die es ermöglicht, den Fahrgästen ein einheitliches und verständliches Verkehrsangebot im ÖSPV zur Verfügung zu stellen. Dabei gilt es, die Balance zwischen einer klaren Abgrenzung zwischen den Produkten einerseits und der Beschränkung auf eine möglichst übersichtliche Produktpalette andererseits zu halten. Es soll auf ein integriertes Verkehrsangebot hingewirkt werden, bei dem die einzelnen Produkte und Systeme untereinander bestmöglich verknüpft sind. Die Richtlinie stellt einen Rahmen der zur Verfügung stehenden Produkte dar. Im Sinne der Übersichtlichkeit wird dringend empfohlen, sich bei der Anzahl der jeweils vor Ort verwendeten Produkte möglichst zu beschränken. Die Richtlinie ist auf sämtliche öffentlich zugängliche Linienverkehre nach §§2 und 9 PBefG, §42 PBefG bzw. §44 PBefG im Verbundgebiet anzuwenden. Ausnahmen sind bei Verkehrsangeboten, deren Schwerpunkt außerhalb des Verbundgebietes liegt, zulässig.

Es besteht Konsens zwischen VRR AöR und den Verkehrsunternehmen im VRR, dass die in dieser Richtlinie festgeschriebenen Vorgaben zu den Produkten sowie deren Bezeichnung inkl. Liniennummernsystem verbindlich sind. Das Controlling dieser Richtlinie obliegt der VRR AöR. Dabei sind in begründeten Fällen Ausnahmen von den Vorgaben dieser Richtlinie möglich. Hierüber entscheidet im Zweifelsfall der KViV-Arbeitskreis Nahverkehrsmanagement.

Die vorliegende Richtlinie soll regelmäßig auf mögliche Aktualisierungsbedarfe geprüft werden. Die thematische und inhaltliche Begleitung dieses Prozesses findet unter der Federführung des KViV-Arbeitskreises Nahverkehrsmanagement statt.

2. Produkte im SPNV

Im Verbundgebiet bestehen diverse SPNV-Verkehrsangebote. Im SPNV sind bundesweit einheitliche Produkte definiert, die auch im Gebiet des VRR zur Anwendung kommen. Die Definition der Produkte des SPNV ist nicht Inhalt dieser Richtlinie. Daher werden die Produkte hier nur nachrichtlich erwähnt. Es bestehen folgende Produkte:

- S-Bahn
- Regionalbahn RB
- Regionalexpress RE

Einige RE-Linien werden im Rahmen des Vorlaufbetriebs für den Rhein-Ruhr-Express mit der Zusatzbezeichnung „(RRX)“ geführt. Es handelt sich hierbei derzeit weiterhin um Regionalexpress-Linien.

3. Produkte im ÖSPV – System Schiene

3.1 System Schiene: Straßenbahn

Die Straßenbahn ist das Basisprodukt im schienengebundenen ÖSPV. Sie verkehrt auf nachfragestarken Relationen und kann dabei vielfältige Verkehrsfunktionen wahrnehmen.

Produktbezeichnung	Straßenbahn
Linienbezeichnung[1]	1 – 99 & 001 – 999
Verkehrsfunktionen	▪ Verbindungs-, Erschließungs-, Ergänzungs-, Zubringer-, Sammler- und Verteilerfunktion ▪ Verkehr im Ort, innerhalb des Stadtteils und zwischen benachbarten Städten und Stadtteilen ▪ Bedienung nachfragestarker Relationen
Produktmerkmale	▪ hohe Haltestellendichte ▪ Vorrang vor dem Individualverkehr durch Vorrangschaltung an Lichtsignalanlagen ▪ Betriebszeiten gemäß lokalen Anforderungen ▪ Taktung gemäß lokalen Anforderungen
Fahrzeugeinsatz	▪ Schienenfahrzeuge gemäß lokalen Anforderungen
anzuwendender Tarif	VRR-Tarif

[1]Die Produkte Straßenbahn, Bus und TaxiBus nutzen diese Linienbezeichnung gemeinsam.

3.2 System Schiene: Stadtbahn

Die Stadtbahn ist das Produkt für den städtischen schienengebundenen Schnellverkehr. Sie bedient nachfragestarke Relationen auf direktem Wege und nutzt dazu in der Regel unabhängige Trassen.

Produktbezeichnung	Stadtbahn
Linienbezeichnung	U01 – U99
Verkehrsfunktionen	▪ städtischer Schnellverkehr ▪ Direktverbindung zwischen Vorort bzw. Stadtteil und zentralen städtischen Bereichen sowie zwischen Nachbarstädten ▪ Bedienung großer Nachfragemengen auf den Hauptverkehrsachsen der großstädtischen Ballungsräume
Produktmerkmale	▪ direkte Linienführung zwischen Haupt-Quellgebieten und zentralen städtischen Bereichen ▪ eigene, von externen Störungseinflüssen freie, unabhängig vom Individualverkehr geführte Trassen ▪ in Streckenabschnitten auf Straßenniveau Vorrang vor dem Individualverkehr (u.a. durch Vorrangschaltung an Lichtsignalanlagen) ▪ zentrale Betriebsüberwachung mit Lichtsignalbeeinflussung ▪ hohe Beförderungsgeschwindigkeit ▪ Betriebszeiten gemäß lokalen Anforderungen ▪ Taktverkehr, in der HVZ grundsätzlich mindestens im 10-Minuten-Takt
Fahrzeugeinsatz	▪ Schienenfahrzeuge gemäß lokalen Anforderungen
anzuwendender Tarif	VRR-Tarif

Die im VRR-Gebiet bestehenden Hängebahnen (Schwebebahn Wuppertal, H-Bahn Dortmund und Skytrain Düsseldorf) sind im Rahmen der Möglichkeiten dem Produkt Stadtbahn zuzuordnen. Sollte die VRR-Produktpalette zu einem späteren Zeitpunkt angepasst bzw. erweitert werden, so ist die Zuordnung der Hängebahnen erneut zu prüfen.

3.3 System Schiene: Sonderfälle

Sofern im Rahmen des Veranstaltungs-, Schüler- oder Ersatzverkehrs besondere Verkehrsangebote im System Schiene eingesetzt werden, sollen diese jeweils dem Produkt, dessen Charakter das Verkehrsangebot am ehesten entspricht, zugeordnet werden. Im Fall des Produktes **Straßenbahn** kann die Linie auch mit der **Linienbezeichnung E01 – E999 bzw. 01E – 999E** ausgestattet werden. Im Fall des Produktes **Stadtbahn** kann auch die **Linienbezeichnung U01E – U99E** verwendet werden.

4. Produkte im ÖSPV – System Straße

4.1 System Straße: Bus

Der Bus ist das Basisprodukt im straßengebundenen ÖSPV. Unter dieser Produktbezeichnung werden alle straßengebundenen Verkehrsangebote, bei denen es sich um keines der in den folgenden Abschnitten behandelten Produkte handelt, geführt.

Produktbezeichnung	Bus
Linienbezeichnung[2]	1 – 99 & 001 – 999
Verkehrsfunktionen	▪ Verbindungs-, Erschließungs-, Ergänzungs-, Zubringer-, Sammler- und Verteilerfunktion ▪ Verkehr im Ort, innerhalb des Stadtteils, zwischen benachbarten Städten und Stadtteilen sowie in der Fläche und regional
Produktmerkmale	▪ hohe Haltestellendichte ▪ Betriebszeiten gemäß lokalen Anforderungen ▪ Taktung gemäß lokalen Anforderungen
Fahrzeugeinsatz	▪ Busse gemäß lokalen Anforderungen
anzuwendender Tarif	VRR-Tarif

[2]Die Produkte Straßenbahn, Bus und TaxiBus nutzen diese Linienbezeichnung gemeinsam.

4.2 System Straße: MetroBus

Der MetroBus ist das Premiumprodukt im Verkehr zwischen Stadtteilen. Er zeichnet sich dabei insbesondere durch seine beschleunigte Betriebsabwicklung, sowohl hinsichtlich der Linienführung als auch beim Fahrgastwechsel, aus.

Produktbezeichnung	MetroBus
Linienbezeichnung	M01 – M99
Verkehrsfunktionen	▪ Verbindungs-, Zubringer-, Sammler- und Verteilerfunktion ▪ Verkehr zwischen Stadtteilen
Produktmerkmale	▪ direkte, beschleunigte Linienführung mit Auslassung von Haltestellen ▪ Vorrang vor dem Individualverkehr durch technische und bauliche Maßnahmen ▪ Mindestbetriebszeit Montag bis Freitag 6 – 20 Uhr ▪ Taktverkehr, mindestens im 20-Minuten-Takt
Fahrzeugeinsatz	▪ Busse mit Ticketautomat ▪ Ein- und Ausstieg an allen Türen möglich
anzuwendender Tarif	VRR-Tarif

4.3 System Straße: CityExpress

Der CityExpress stellt eine schnelle Busverbindung innerhalb einer Stadt bzw. auch in den Stadtteil einer Nachbarstadt her. Dabei sammelt er die Fahrgäste zunächst in den Stadtteilen und stellt im Anschluss eine schnelle Verbindung ins Stadtzentrum her.

Produktbezeichnung	CityExpress (CE)
Linienbezeichnung	CE01 – CE99
Verkehrsfunktionen	▪ Sammler- und Verteilerfunktion in den Stadtteilen ▪ schnelle Verbindungsfunktion zwischen Stadtteilen und Stadtzentrum
Produktmerkmale	▪ direkte, beschleunigte Linienführung ▪ Fahrzeitgewinn ggü. dem Standard-Linienverkehr (Produkt Bus) ▪ Betriebszeiten gemäß lokalen Anforderungen ▪ Taktverkehr, in der HVZ mindestens im 30-Minuten-Takt
Fahrzeugeinsatz	▪ Busse gemäß lokalen Anforderungen
anzuwendender Tarif	VRR-Tarif

4.4 System Straße: SchnellBus

Der SchnellBus ist das Produkt für den schnellen interkommunalen bzw. regionalen Busverkehr. Er bedient dabei umstiegsfrei und beschleunigt die entsprechenden Hauptnachfragerelationen über mittlere bis große Distanzen.

Produktbezeichnung	SchnellBus (SB)
Linienbezeichnung	SB1 – SB9 & SB01 – SB99
Verkehrsfunktionen	▪ interkommunaler bzw. regionaler Schnellverkehr ▪ Verkehr zwischen mehreren Orten bzw. Ortsteilen mehrerer Kommunen ▪ umsteigefreie, direkte Verbindung auf Hauptnachfragerelationen
Produktmerkmale	▪ direkte, beschleunigte Linienführung, möglichst frei von Störeinflüssen ▪ Bedienung ausgewählter Haltestellen ▪ Fahrzeitgewinn ggü. dem Standard-Linienverkehr (Produkt Bus) ▪ Betriebszeiten gemäß lokalen Anforderungen ▪ Taktverkehr, Taktung gemäß lokalen Anforderungen
Fahrzeugeinsatz	▪ Busse gemäß lokalen Anforderungen
anzuwendender Tarif	VRR-Tarif

4.5 System Straße: XBus

Der XBus ist das Premiumprodukt im regionalen Busverkehr. Er stellt eine schnelle, direkte und komfortable Anbindung schienenferner Orte an den SPNV her. Dabei schafft er auch Querverbindungen zwischen den SPNV-Achsen und schließt Bedienlücken im Regionalverkehr auf Relationen, die als SPNV-Verbindung nicht realisierbar sind.

Die Einführung des Produktes XBus resultiert u.a. aus der Initiative des Landes Nordrhein-Westfalen zur Förderung des regionalen Schnellverkehrs mit Bussen. Zu diesem Zwecke wurden zwischen dem Land und den Zweckverbänden NVR[3], NWL und VRR einheitliche Mindestkriterien für ein entsprechendes Verkehrsangebot festgelegt. Diese wurden für das VRR-Produkt XBus aufgegriffen und in Anlehnung an Standards aus dem SPNV weiter verschärft. Ziel ist es, den Fahrgästen mit dem Produkt XBus ein verlässliches, einheitliches Verkehrsangebot in Bezug auf Taktung, Bedienzeiten und Fahrzeugausstattung zur Verfügung zu stellen.

Produktbezeichnung	XBus
Linienbezeichnung	X01 – X99
Verkehrsfunktionen	▪ regionaler Schnellverkehr ▪ direkte und komfortable Anbindung schienenferner Orte ▪ Querverbindung zwischen SPNV-Achsen
Produktmerkmale	▪ Durchschnittsgeschwindigkeit mind. 30 km/h (Abweichung in begründeten Ausnahmefällen möglich) ▪ **standardisierte Mindestbedienzeiten:** ▪ montags bis freitags 5 – 23 Uhr ▪ samstags 6 – 23 Uhr ▪ sonn- und feiertags 7 – 23 Uhr ▪ **Taktverkehr (mindestens) nach einem der folgenden vier Schemata:** ▪ **Schema 1:** ▪ montags bis samstags bis 21 Uhr 30-Min.-Takt ▪ übrige Tage / Zeiten 60-Min.-Takt ▪ **Schema 2:** ▪ montags bis sonntags 60-Min.-Takt ▪ **Schema 3:** ▪ montags bis freitags bis 21 Uhr 20-Min.-Takt ▪ samstags bis 21 Uhr 30-Min.-Takt ▪ sonntags 10 – 21 Uhr 30-Min.-Takt ▪ übrige Tage / Zeiten 60-Min.-Takt ▪ **Schema 4:** ▪ montags bis freitags bis 21 Uhr 15-Min.-Takt ▪ montags bis freitags 21 – 23 Uhr 30-Min.-Takt ▪ samstags bis 23 Uhr 30-Min.-Takt ▪ sonntags 10 – 23 Uhr 30-Min.-Takt ▪ übrige Tage / Zeiten 60-Min.-Takt ▪ Bedienung mindestens der Bahnhöfe, Stadtbahn-Haltestellen und zentralen Verknüpfungspunkte der Kommunen entlang des Linienwegs ▪ fahrplanseitige Berücksichtigung der Anschlussknoten im SPNV und ÖSPV mit Priorität SPNV
Fahrzeugeinsatz	▪ Busse mit Ausstattungsmerkmalen gemäß Anhang A: Produkt XBus – Fahrzeugausstattung
anzuwendender Tarif	VRR-Tarif

[3]seit 1. Januar 2023 go.Rheinland

4.6 System Straße: NachtExpress

Der NachtExpress ergänzt bzw. ersetzt in den Nachtstunden bzw. den zugehörigen Übergangszeiten das Verkehrsangebot der übrigen Produkte. Dabei nutzt er häufig vom Tagesverkehr abweichende Linienwege und bildet ein eigenständiges NachtExpress-Liniennetz.

Produktbezeichnung	NachtExpress (NE)
Linienbezeichnung	NE1 – NE99
Verkehrsfunktionen	▪ Verbindungs-, Erschließungs-, Ergänzungs-, Zubringer-, Sammler- und Verteilerfunktion zu Nachtzeiten und den zugehörigen Übergangszeiten ▪ Verbindung von Stadtzentren, Stadtteilen und zentralen Orten, dabei auch Anbindung von Orten des Abend- und Nachtlebens (z.B. Diskotheken, Gastro-Meilen etc.)
Produktmerkmale	▪ häufig spezielle vom tagesüblichen Verkehr abweichende bzw. zusammengefasste Linienwege (in der Regel eigenes NE-Netz) ▪ Betrieb zu Nachtzeiten und den zugehörigen Übergangszeiten ▪ Taktverkehr, mindestens im 60-Minuten-Takt in den Wochenendnächten
Fahrzeugeinsatz	▪ Busse gemäß lokalen Anforderungen
anzuwendender Tarif	VRR-Tarif

4.7 System Straße: TaxiBus

Der TaxiBus verkehrt bedarfsorientiert, aber linien- und fahrplangebunden. Dabei bildet er entweder eine eigenständige Linie oder kommt auf bestimmten Fahrten einer Buslinie zum Einsatz. Grundsätzlich ist eine Voranmeldung des Fahrtwunsches erforderlich.

Produktbezeichnung	TaxiBus (TB)
Linienbezeichnung[4]	TB1 – TB999 bzw. 1 – 99 & 001 - 999
Verkehrsfunktionen	▪ Verbindungs-, Erschließungs-, Ergänzungs-, Zubringer-, Sammler- und Verteilerfunktion in Zeiten bzw. Räumen schwacher Nachfrage ▪ bedarfsorientierter Verkehr im Ort, innerhalb des Stadtteils, zwischen benachbarten Städten und Stadtteilen sowie in der Fläche und regional
Produktmerkmale	▪ verkehrt als eigenständige Linie oder im Rahmen einer bestehenden Linie des Produktes „Bus“ ▪ hohe Haltestellendichte ▪ Fahrtdurchführung bedarfsorientiert, nach Vorbestellung entsprechend den örtlichen Regelungen des Verkehrsunternehmens ▪ Betriebszeiten gemäß lokalen Anforderungen ▪ Taktung gemäß lokalen Anforderungen
Fahrzeugeinsatz	▪ Einsatz von entsprechend gekennzeichneten, dem Fahrgastaufkommen entsprechenden Fahrzeugen ▪ neben (Midi- bzw. Klein-) Bussen auch PKW möglich
anzuwendender Tarif	VRR-Tarif

[4]Die Produkte Straßenbahn, Bus und TaxiBus nutzen diese Linienbezeichnung gemeinsam.

4.8 System Straße: AnrufSammelTaxi

Das AnrufSammelTaxi erschließt fahrplangebunden, ohne festen Linienweg, ein bestimmtes Bedienungsgebiet bedarfsorientiert. Es kommt insbesondere in Zeiten und Räumen schwacher Nachfrage, aber auch dort, wo das Wegenetz einen liniengebundenen Verkehr nicht zulässt, zum Einsatz.

Produktbezeichnung	AnrufSammelTaxi (AST)
Linienbezeichnung[4]	AST1 – AST99 bzw. AST Ortsname
Verkehrsfunktionen	▪ Erschließungs-, Ergänzungs-, Zubringer-, Sammler- und Verteilerfunktion in Zeiten bzw. Räumen schwacher Nachfrage als Flächenverkehr ▪ bedarfsorientierter Verkehr im Ort, innerhalb des Stadtteils bzw. in der Fläche ▪ Sicherung der Daseinsvorsorge
Produktmerkmale	▪ Beförderung der Fahrgäste von Haltestellen sowie ggf. zusätzlich definierten Einstiegspunkten in ein festgelegtes Bedienungsgebiet ▪ Fahrplanbindung mit ungefähren Abfahrtszeiten ▪ Fahrtdurchführung bedarfsorientiert, nach Vorbestellung entsprechend der örtlichen Regelungen des Verkehrsunternehmens ▪ Betriebszeiten gemäß lokalen Anforderungen ▪ Taktung gemäß lokalen Anforderungen
Fahrzeugeinsatz	▪ Einsatz von entsprechend gekennzeichneten, dem Fahrgastaufkommen entsprechenden Fahrzeugen ▪ neben Midi- bzw. Klein-Bussen auch PKW möglich
anzuwendender Tarif	VRR-AST-Tarif

4.9 System Straße: On-Demand-Verkehr

Der On-Demand-Verkehr erschließt ohne Bindung an Fahrplan und Linienwege ein bestimmtes Bedienungsgebiet bedarfsorientiert. Innerhalb des Bedienungsgebietes erfolgt die Beförderung zwischen Haltestellen, die sowohl physisch als auch virtuell festgelegt sein können. Innerhalb der definierten Betriebszeit sind Fahrten jederzeit flexibel in Abhängigkeit der Fahrzeugverfügbarkeit möglich. Dabei wird Ridepooling, also das Zusammenlegen mehrerer Fahrtwünsche unter Inkaufnahme von Umwegfahrten, angewandt.

Produktbezeichnung	On-Demand-Verkehr
Linienbezeichnung	OD Servicename
Verkehrsfunktionen	▪ Grundmobilität und/oder ▪ Lückenschluss und/oder ▪ On-Top-Mobilität
Produktmerkmale	▪ Beförderung der Fahrgäste zwischen physischen und/oder virtuellen Haltestellen innerhalb eines festgelegten Bedienungsgebietes ▪ flexible Beförderung innerhalb der Betriebszeiten ohne festen Fahrplan ▪ Fahrtdurchführung bedarfsorientiert, ad-hoc und in Abhängigkeit der Fahrzeugverfügbarkeit ▪ Fahrtbuchung via App ▪ digitales Produkt mit hohem Informationsgehalt (digitaler Rückkanal) und entsprechender Flexibilität, u.a. mit Verfolgbarkeit des Fahrzeugs auf einer Karte ▪ digitale Bezahlung möglich
Fahrzeugeinsatz	▪ Einsatz von Klein-Bussen bzw. PKW
anzuwendender Tarif	VRR-On-Demand-Tarif

4.10 System Straße: Sonderfälle

Sofern im Rahmen des Veranstaltungs-, Schüler- oder Ersatzverkehrs besondere Verkehrsangebote eingesetzt werden, sollen diese jeweils dem Produkt, dessen Charakter das Verkehrsangebot am ehesten entspricht, zugeordnet werden. Im Fall des Produktes **Bus** bzw. **TaxiBus** kann die Linie auch mit der **Linienbezeichnung E01 – E999 bzw. 01E – 999E** ausgestattet werden.

5. Umgang mit neuen Produkten / Verkehrsangeboten

Die vorliegende Richtlinie bietet ein großes Portfolio an Produkten für die Systeme Schiene und Straße. Das ausdrückliche Ziel der Verkehrsunternehmen im VRR-Gebiet sollte daher sein, alle ÖSPV-Angebote in das vorhandene Produktportfolio unter Berücksichtigung der jeweiligen Merkmale und Funktionen einzuordnen.

Ziel dieser Richtlinie ist es, eine gemeinsame, einheitliche Produktpalette im ÖSPV für das gesamte VRR-Verbundgebiet zu etablieren. Um dieses Ziel zu erreichen, sollte die eigenständige Definition neuer Produkte durch einzelne Aufgabenträger oder Verkehrsunternehmen vermieden werden.

Sollte ein Verkehrsunternehmen oder Aufgabenträger beabsichtigen, ein neues Verkehrsangebot im ÖSPV zu schaffen, das sich seiner Ansicht nach keinem der in dieser Richtlinie beschriebenen Produkte zuordnen lässt, wendet sich dieses Verkehrsunternehmen an die Fachgruppe Koordination ÖPNV der VRR AöR. Das Verkehrsunternehmen wird dann gemeinsam mit der Fachgruppe und dem für diese Richtlinie zuständigen KViV-Arbeitskreis Nahverkehrsmanagement den Umgang mit dem entsprechenden Verkehrsangebot diskutieren und es wird gemeinsam eine Lösung herbeigeführt.

6. Liniennummernsystem

6.1 Ziel des Liniennummernsystems

Aufgrund der Größe des Verbundgebietes und der Vielzahl an Linien und Produkten im ÖSPV ist es wichtig, ein möglichst einfaches, eindeutiges System zur Linienbezeichnung zu verwenden. Hierdurch wird den Fahrgästen die Orientierung im System ÖPNV sowie die Merkbarkeit ihrer Verbindung deutlich erleichtert. Es sollen bei der Linienbezeichnung, genau wie bei den einzelnen Produkten, einheitliche Standards für das gesamte VRR-Gebiet gelten, damit dem Kunden der gesamte Verbundraum als zusammenhängendes Verkehrsnetz deutlich wird.

6.2 Aufbau des Liniennummernsystems

Zu jedem Produkt wird in Kapitel 3 Produkte im ÖSPV – System Schiene bzw. in Kapitel 4 Produkte im ÖSPV – System Straße eine einheitliche Bezeichnungslogik definiert. Grundsätzlich muss jede Linienbezeichnung der Produktzuordnung des jeweiligen Verkehrsangebotes entsprechen und eindeutig sein. Diese Eindeutigkeit kann – je nach Produkt – wahlweise als lokale Eindeutigkeit, d.h. als Eindeutigkeit innerhalb der jeweiligen Kommune sowie der unmittelbaren Nachbarkommunen, oder als verbundweite Eindeutigkeit ausgeprägt sein. Für welche Produkte die verbundweite Eindeutigkeit vorgeschrieben ist, regelt die folgende Tabelle.

Produkt	Linienbezeichnung	Eindeutigkeit erforderlich
Straßenbahn / Bus / TaxiBus*	1 – 99 & 001 – 999	verbundweit
TaxiBus **	TB1 – TB999	lokal
Stadtbahn	U01 – U99	verbundweit
NachtExpress	NE1 – NE99	lokal
MetroBus	M01 – M99	verbundweit
CityExpress	CE01 – CE99	verbundweit
SchnellBus	SB1 – SB9 & SB01 – SB99	verbundweit
XBus	X01 – X99	verbundweit
AnrufSammelTaxi	AST1 – AST99 bzw. AST Ortsname	lokal
On-Demand-Verkehr	OD Servicename	verbundweit

*in Linie integriert, **als eigene Linie

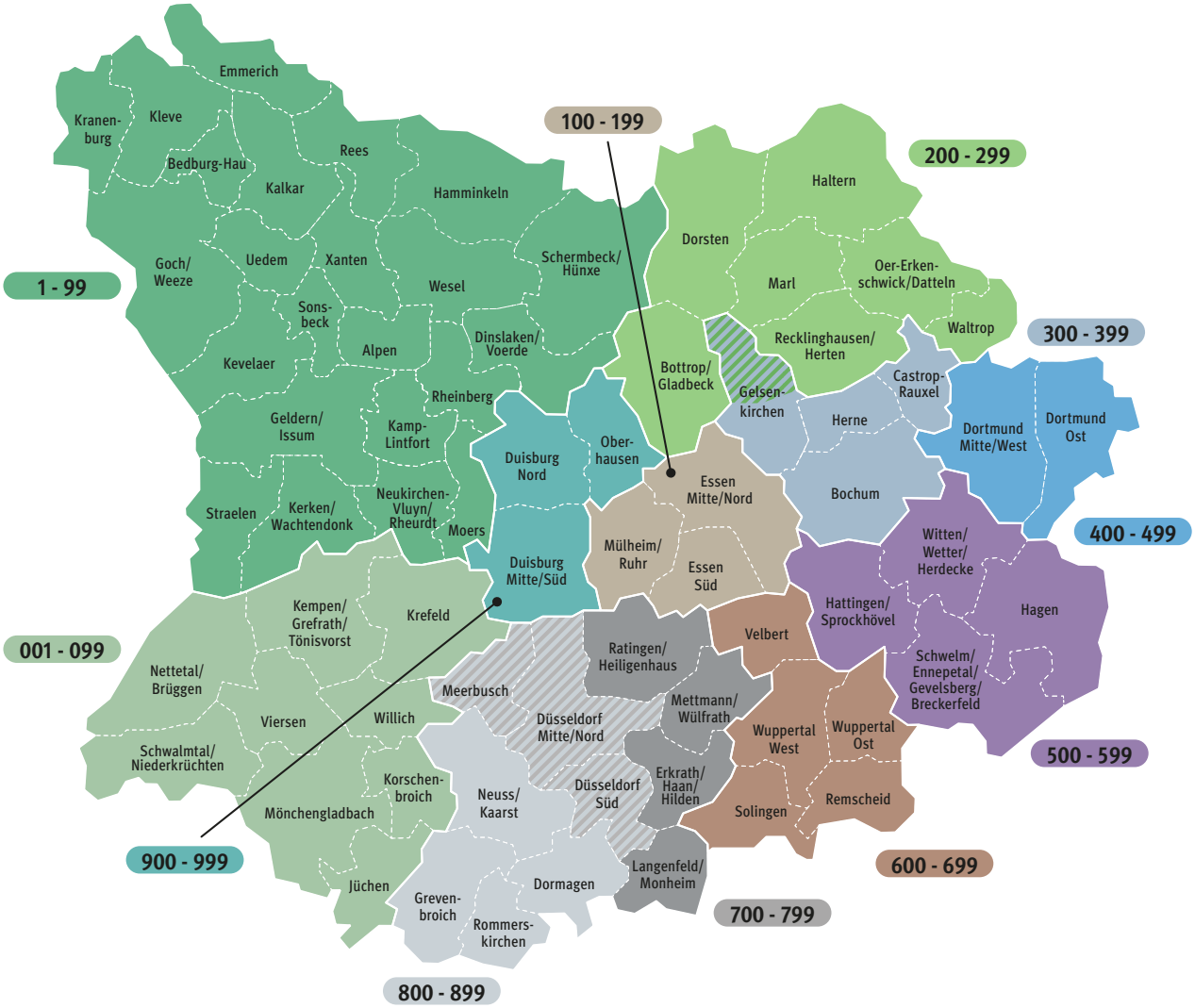
Liniennummernsystem

Die verbundweit eindeutig zu nummerierenden Produkte Straßenbahn, Bus und TaxiBus (in Linie integriert) sind in Abhängigkeit des Verkehrsgebietes mit einer Liniennummer gemäß Abbildung 1 zu versehen. Linien, die zwischen mehreren der in Abbildung 1 dargestellten Verkehrsgebiete verkehren, können eine Nummer aus einem der bedienten Verkehrsgebiete erhalten.

Für die Produkte Stadtbahn, MetroBus, CityExpress und SchnellBus ist das Produktkürzel gefolgt von einer zweistelligen Nummer zu verwenden[5]. Dabei sollte als jeweils erste Ziffer möglichst die entsprechende Gebietskennziffer oder eine der in Klammern aufgeführten Ausweichziffern gemäß Abbildung 2 verwendet werden. Ziel sollte es stets sein, eine für den Fahrgast möglichst nachvollziehbare Systematik der Nummerierung zu verwenden. Dabei ist auch darauf zu achten, die Verwechslungsgefahr zwischen den Linien unterschiedlicher Produkte möglichst gering zu halten.

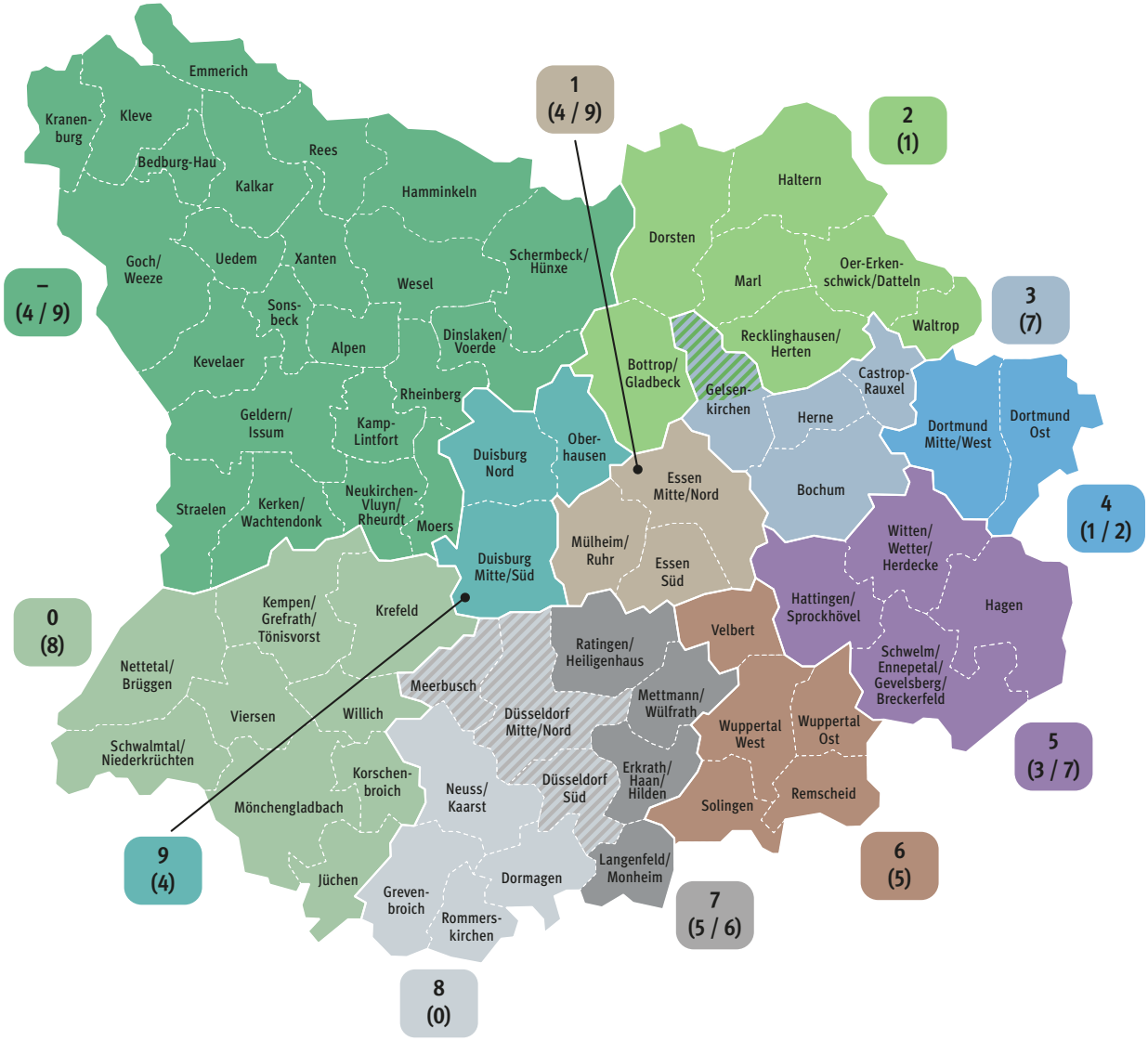
Für den XBus wird keine regionale Verteilung der Liniennummern festgelegt. Es gelten aber die oben beschriebenen Grundsätze zur Linienbezeichnung und deren verbundweiter Eindeutigkeit. Die Verwaltung und Vergabe der Liniennummern obliegt der VRR AöR. Siehe dazu auch Kapitel 6.3 Vergabe der Liniennummern.

Abbildung 1: Liniennummern



[5]Für das Produkt SchnellBus sind in den Kreisen Kleve und Wesel abweichend auch die Bezeichnungen SB1 – SB9 zulässig.

Abbildung 2: Gebietskennziffern



6.3 Vergabe der Liniennummern

Die Erfassung, Vergabe und Fortschreibung der Liniennummern erfolgt zentral durch die VRR AöR. Zuständig hierfür ist die Fachgruppe Koordination ÖPNV.

Verkehrsunternehmen und/oder Aufgabenträger sollten die VRR AöR als zentrale Erfassungs- und Vergabestelle frühzeitig über Änderungen hinsichtlich ihrer Liniennummern informieren und stimmen diese verbindlich miteinander ab, um Doppelbelegungen und sonstige Konflikte zu vermeiden.

Für Liniennummern von Produkten, die eine verbundweit eindeutige Linienbezeichnung benötigen (siehe Kapitel 6.2 Aufbau des Liniennummernsystems), kann für eine begrenzte Zeitspanne von bis zu drei Jahren (in begründeten Ausnahmefällen bis fünf Jahre) die Reservierung einer Liniennummer beantragt werden. Die VRR AöR prüft diesen Antrag auf mögliche Konflikte mit den Vorgaben dieser Richtlinie sowie mit bestehenden bzw. reservierten Liniennummern und gibt dem Antragsteller eine entsprechende Rückmeldung.

Anhang

A: Produkt XBus – Fahrzeugausstattung

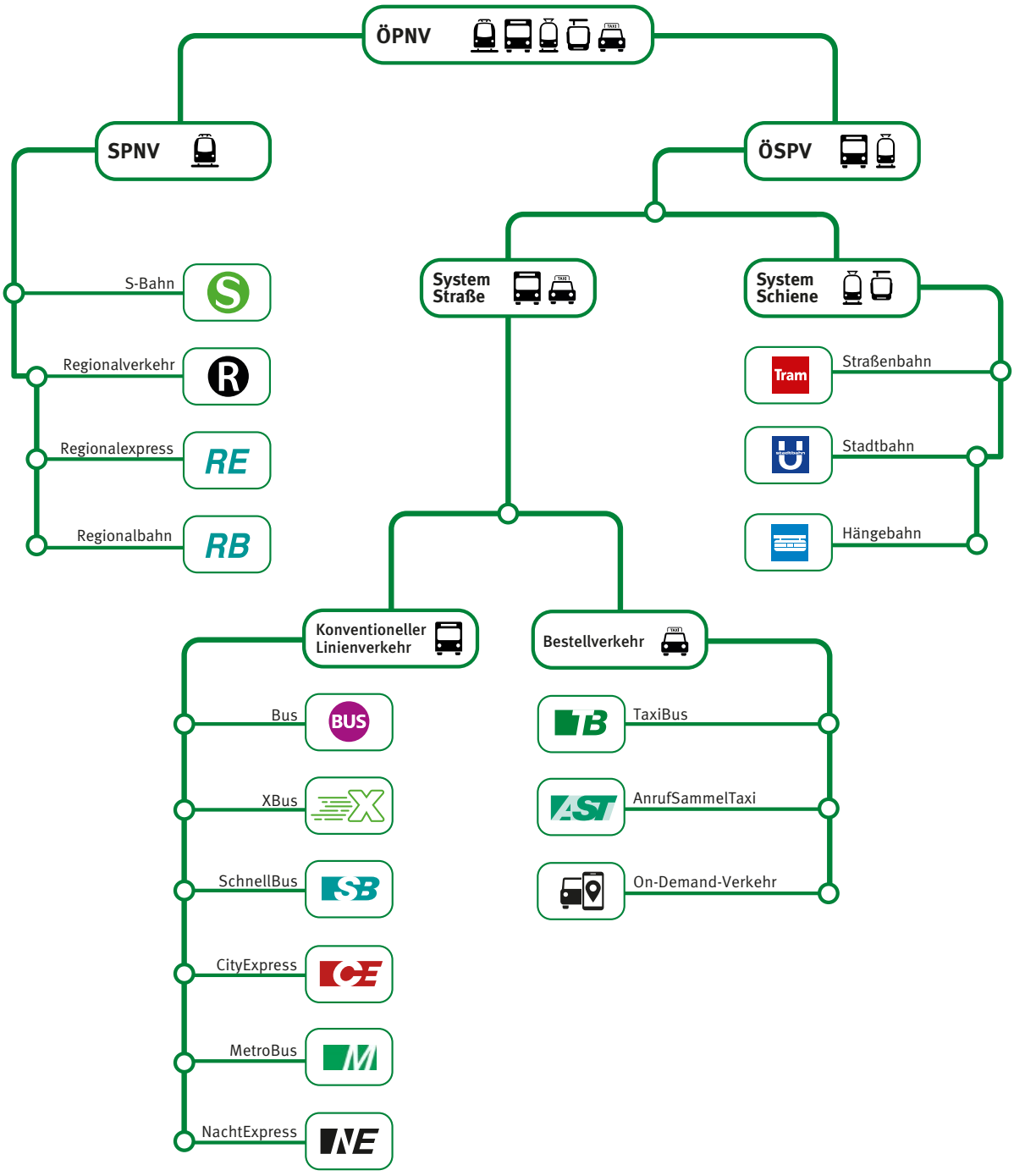
Die folgende Tabelle gibt lediglich die speziellen Anforderungen an für das Produkt XBus eingesetzte Fahrzeuge wieder. Darüber hinaus sind die allgemeinen Standards für den Linienverkehr mit Bussen, insbesondere hinsichtlich Fahrgastinformations-, Vertriebs- und Leitsystemen, einzuhalten.

Fahrzeugaufbau Gelenkbus	▪ Niederflur-Gelenkbus (NG) ▪ 3-achsig, 3-türig, ca. 18 Meter Länge ▪ Anzahl Fahrgastsitze › 40 + mind. 2 Klappsitze ▪ Fahrgastkapazität ≥ 120 ▪ zwischen Tür I und Tür III podestlos ▪ soweit Podeste im Fahrzeug notwendig sind, müssen die Kanten in Gelb kontrastreich zum Fußboden abgesetzt sein
Fahrzeugaufbau Solobus	▪ Niederflur-Solobus (NL), auch Low-Entry-Ausführung zulässig ▪ 2-achsig, 2-türig, ca. 12 Meter Länge ▪ Anzahl Fahrgastsitze › 32 + mind. 2 Klappsitze ▪ Fahrgastkapazität ≥ 70 ▪ zwischen Tür I und Tür II podestlos ▪ soweit Podeste im Fahrzeug notwendig sind, müssen die Kanten in Gelb kontrastreich zum Fußboden abgesetzt sein
Antrieb	Die jeweils neuesten gesetzlich gültigen Abgasvorschriften müssen bei Neubeschaffungen erfüllt werden, aktuell mindestens Euro VI.
Sondernutzungsflächen	▪ Die Sondernutzungsfläche gegenüber Tür II hat folgende Mindestmaße: 900 mm x 2.600 mm ▪ Beim Gelenkbus ist eine weitere Sondernutzungsfläche gegenüber von Tür III vorzusehen. Die Sondernutzungsfläche soll als Abstellfläche für Kinderwagen dienen. Zusätzlich mit 2 Klappsitzen, an der Seitenwand befestigt, quer zur Fahrtrichtung. ▪ Im Bereich der Klappsitze entgegen der Fahrtrichtung ist eine Abstellmöglichkeit für Gepäck vorzusehen. Eine entsprechende Sicherung gegen Wegrollen, bzw. ein Haltegriff (auch für Rollstühle) sollte mind. 450 mm betragen. ▪ Weitere Ablage- bzw. Abstellmöglichkeiten für Gepäck sind vorzusehen.
Rampe	An Tür II muss eine Klapprampe mit Anfahrsperre (Belastbarkeit › 350 kg) vorhanden sein.
Absenkanlage („Kneeling")	Das Fahrzeug muss mit der Funktion „Kneeling“ ausgestattet sein. Die Anforderungen gem. VDV-Schrift 230 sind einzuhalten.
Bestuhlung	▪ Überlandbestuhlung mit dem Bezug „Lantal Type STAMSKIN TOP 9457/925 grey“ oder gleichwertig in grau mit lederähnlichem Bezug ▪ Schwerbehindertensitze gemäß VDV Schrift 230 und gemäß ECE R 107 müssen vorhanden sein
Haltestangen	▪ Halteschlaufen, Farbe grau, in ausreichender Stückzahl ▪ Alle Haltestangen unmittelbar vor und hinter Tür II (und beim Gelenkbus auch vor und hinter Tür III) sind taktil auszuführen. ▪ Die Farbe der Haltestangen ist entsprechend den jeweiligen Vereinbarungen mit den Behindertenverbänden zu wählen.

Signalisierung Fahrgastanforderung	▪ Die Sondernutzungsfläche ist mit einer Behindertenschaltung zu versehen. ▪ Die Betätigung der Behindertenschaltung sowie die Betätigung der Haltewunschtaster sind dem Fahrpersonal anzuzeigen. Die Behindertenschaltung ist dem Fahrpersonal als zusätzliches Symbol "Rollstuhl" anzuzeigen. ▪ An Tür II (und beim Gelenkbus auch an Tür III) muss ein Summer mit dem Türzulauf ertönen. ▪ Beim Gelenkbus ist die Sondernutzungsfläche ggü. Tür III mit einem Kinderwagentaster auszustatten inkl. entsprechender Signalisierung am Fahrpersonalarbeitsplatz; die Schaltung ist wie beim Haltewunschtaster im Display anzuzeigen. Ebenso ist an Tür III eine Sonderschaltung Kinderwagen vorzusehen. Der Kinderwagentaster ist rechts neben dem Türtaster anzuordnen.
Innenausstattung	▪ Der Fußbodenbelag ist beim Gelenkbus im Aktionsbereich von Tür III in verkehrsgelb RAL 1023 abzusetzen. Zusätzlich "rot durchgestrichene schwarze Füße" im gelben Fußbodenbelag. ▪ Die Trittleisten beim Einstieg und an Podesten sind verkehrsgelb RAL 1023 abzusetzen. ▪ Der Fußbodenbelag ist im Fabrikat „Gerflor Tarabus GayaWood Yellowstone“ oder gleichwertig auszuführen. ▪ Die Dachvoutenklappen sind mit einem Streifen teilweise in gelbgrün RAL 6018 oder gleichwertig auszuführen.
USB-Doppelsteckdosen	In den Seitenwänden sind mindestens 6 (beim Gelenkbus mindestens 10) USB-Doppel-steckdosen zur Ladung von mobilen Endgeräten inklusive der Verkabelung zu installieren. Sie sind betriebsbereit über Zündung einzuschalten.
Klimatisierung	Klimatisierung gemäß VDV Schrift 230 und 236
WLAN	Das Fahrzeug ist mit WLAN auszustatten und für den Kunden sichtbar zu machen.
Fahrerinfektions-schutzscheiben	▪ Das Fahrpersonal ist durch eine Infektionsschutzscheibe mit Öffnung im Bereich der Geldgriffschalen auf der Fahrerkabinentür zu schützen. ▪ Die uneingeschränkte Fahrgastbedienung muss auch bei Verwendung vorhandener Beistellteile (z.B. Kasse, Fahrscheindrucker) gewährleistet sein. ▪ „Tote Winkel“ und Blendung des Fahrpersonals sind auszuschließen. ▪ Die Scheibe ist beidseitig entspiegelt auszuführen.
Lackierung und Aufschriften	▪ Grundlackierung: verkehrsweiß RAL 9016 ▪ Außengestaltung mittels Folierung im XBus-Design unter Beachtung der Vorgaben des VRR-Styleguides. ▪ Betriebsnummern sind seitlich rechts und links, außen am Bug und Heck anzubringen ▪ Betriebsnummern sind im Innenbereich mittig, oberhalb, am Bug und Heck anzubringen ▪ XBus-Logo (Größe DIN A4 quer) ist im Innenraum gegenüber den Türen an den Dachvouten anzubringen

Es gilt ein Übergangszeitraum von 18 Monaten ab Betriebsaufnahme, in dem nicht alle Ausstattungsmerkmale zwingend vorhanden sein müssen. In jedem Fall sind möglichst neue, hochwertige Fahrzeuge im XBus-Design einzusetzen.

B: Produktsignets und Piktogramme



In den Kapiteln 3 und 4 dieser Richtlinie werden die Produkte im ÖSPV definiert. Zur eindeutigen Kennzeichnung der jeweiligen Produkte bestehen die hier dargestellten Produktsignets. Zusätzlich bestehen für die einzelnen Systeme bzw. Teilsysteme die hier dargestellten Piktogramme.

Nach Inkrafttreten dieser Richtlinie sollen die Signets und ggf. auch die Piktogramme hinsichtlich einer möglichen Modernisierung bzw. Überarbeitung überprüft werden. Ebenso sollen die Anwendungsfälle und das Zusammenspiel der Piktogramme und Signets genauer definiert werden. Die Ergebnisse der entsprechenden durch die VRR AöR gesteuerten Prozesse werden nach ihrem Abschluss durch Aktualisierung dieses Anhangs dokumentiert.

C: Begründete Abweichungen von dieser Richtlinie

Zum Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Richtlinie bestehen im VRR-Verbundgebiet verschiedene Verkehrsangebote, die nicht den Vorgaben der Richtlinie entsprechen.

Für die im Folgenden aufgeführten Linien gilt zunächst ein Bestandsschutz. Hier soll kurz- bis mittelfristig geprüft werden, inwiefern eine verträgliche Lösung zur Überführung dieser Fälle in einen richtlinienkonformen Zustand gefunden werden kann. Entsprechende Abstimmungen sind zwischen den betroffenen Verkehrsunternehmen und Aufgabenträgern sowie der VRR AöR vorzunehmen. Dabei ist stets eine für die Fahrgäste möglichst verständliche Lösung zu finden.

Abweichungen von der Richtlinie sind ausdrücklich nur für die nachfolgend dokumentierten Verkehrsangebote zulässig; für alle übrigen Angebote gilt die in Kapitel 1 beschriebene Verbindlichkeit der Richtlinie.

Linie / Verkehrs-angebot	Relation	Verkehrs-unternehmen	Abweichung von den Vorgaben der Richtlinie
330	Hattingen – Haßlinghausen	VER	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. 5xx zu nutzen.
331	Hattingen – Velbert-Nierenhof	VER	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. 5xx oder 6xx zu nutzen.
332	Hattingen – Wuppertal-Barmen	VER & WSW	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. 5xx oder 6xx zu nutzen.
371	Witten – Dortmund	VER	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. 4xx oder 5xx zu nutzen.
373	Witten-Stockumer Bruch – Witten-Annen	VER	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. 5xx zu nutzen.
481	Castrop-Rauxel-Becklem – Castrop-Rauxel	DSW21	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. 3xx zu nutzen.
867	Korschenbroich-Rubbelrath – Kleinenbroich	BVR	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. 0xx zu nutzen.
8601	Kaarst Friedhof – Kaarst-Büttgen	BVR	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. 8xx oder TB1-999 zu nutzen.
A01	Monheim am Rhein Busbf. – Monheim am Rhein Busbf.	BSM	Der autonome Bus stellt kein eigenes Produkt dar; hier wäre das Produkt Bus gemäß Kap. 4.1 zu nutzen.
CE61	Wuppertal-Barmen – Wuppertal-Ronsdorf	WSW	Gemäß Kap. 4.3 verkehrt ein CE in der HVZ mind. alle 30 Min.; die Linie CE61 verkehrt in der HVZ nur alle 60 Min.
DL1	Ratingen-Ost – Ratingen-Hösel	Rheinbahn	DiscoLinie ist kein Produkt der VRR-Produktpalette; hier wäre das Produkt NachtExpress gemäß Kap. 4.6 zu nutzen.
DL4	Erkrath – Hilden-Süd	Rheinbahn	DiscoLinie ist kein Produkt der VRR-Produktpalette; hier wäre das Produkt NachtExpress gemäß Kap. 4.6 zu nutzen.
DL5	Hilden-Süd – Haan-Ost	Rheinbahn	DiscoLinie ist kein Produkt der VRR-Produktpalette; hier wäre das Produkt NachtExpress gemäß Kap. 4.6 zu nutzen.

Anhang

Linie / Verkehrs-angebot	Relation	Verkehrs-unternehmen	Abweichung von den Vorgaben der Richtlinie
DL6	Mettmann Stadtwald – Mettmann Schellenberg	Rheinbahn	DiscoLinie ist kein Produkt der VRR-Produktpalette; hier wäre das Produkt NachtExpress gemäß Kap. 4.6 zu nutzen.
M1	Düsseldorf-Stockum – Düsseldorf-Benrath	Rheinbahn	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. M5x oder M6x oder M7x zu nutzen.
M2	Düsseldorf-Grafenberg – Düsseldorf-Heerdt	Rheinbahn	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. M5x oder M6x oder M7x zu nutzen.
M3	Düsseldorf-Seestern – Düsseldorf-Reisholz	Rheinbahn	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. M5x oder M6x oder M7x zu nutzen.
O1	Haan-Gruiten – Haan	Rheinbahn	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. 7xx zu nutzen.
O3	Hilden-Nord – Hilden Erikasiedlung	Stadtwerke Hilden	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. 7xx zu nutzen.
O5	Erkrath – Erkrath-Millrath	BVR & Rheinbahn	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. 7xx zu nutzen.
O6	Erkrath – Erkrath-Millrath	Rheinbahn	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. 7xx zu nutzen.
O10	Mettmann-Metzkausen – Mettmann Stadtwald	Rheinbahn	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. 7xx zu nutzen.
O11	Mettmann-Metzkausen – Mettmann Lindenheide	Rheinbahn	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. 7xx zu nutzen.
O12	Mettmann-Metzkausen – Mettmann Neanderthal	Rheinbahn	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. 7xx zu nutzen.
O13	Mettmann Stadtwald – Mettmann Schellenberg	Rheinbahn	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. 7xx zu nutzen.
O14	Ratingen-Breitscheid – Ratingen-Hösel	Rheinbahn	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. 7xx zu nutzen.
O15	Ratingen-Ost – Ratingen-Ost	Rheinbahn	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. 7xx zu nutzen.
O16	Ratingen-Breitscheid – Ratingen-Ost	Rheinbahn	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. 7xx zu nutzen.
O17	Heiligenhaus-Wassermangel – Heiligenhaus-Wassermangel	Rheinbahn	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. 7xx zu nutzen.
O19	Ratingen – Ratingen-Lintorf	Rheinbahn	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. 7xx oder TB1-999 zu nutzen.
OV1	Velbert ZOB – Velbert Birther Kreisel	BVR	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. 6xx zu nutzen.
OV2	Velbert Am Nordpark – Velbert Nordfriedhof	BVR	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. 6xx zu nutzen.
OV3	Velbert Hasenpfad – Velbert Am Grünewald	BVR	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. 6xx zu nutzen.
OV4	Velbert Hasenpfad – Velbert Am Grünewald	BVR	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. 6xx zu nutzen.
OV6	Velbert ZOB – Velbert-Langenberg Bf.	BVR	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. 6xx zu nutzen.

Linie / Verkehrs-angebot	Relation	Verkehrs-unternehmen	Abweichung von den Vorgaben der Richtlinie
OV7	Velbert-Langenberg Bf. – Velbert Klinikum Niederberg	BVR	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. 6xx zu nutzen.
OV8	Velbert Hasenpfad – Velbert-Nierenhof Busbf.	BVR	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. 6xx zu nutzen.
SB1	MG-Neuwerk – MG-Wickrath	NEW-MG	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. SB0x oder SB8x zu wählen; gleichzeitig entspricht der Charakter der Linie nicht dem Produkt SB, sondern CE.
SB4	MG Hbf. – MG-Giesenkirchen	NEW-MG	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. SB0x oder SB8x zu wählen; gleichzeitig entspricht der Charakter der Linie nicht dem Produkt SB, sondern CE.
SB10	Duisburg – Kamp-Lintfort	NIAG	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. SB1-9 oder SB4x oder SB9x zu nutzen.
SB15	Essen Hbf. – Essen-Burgaltendorf	Ruhrbahn-E	Der Charakter der Linie entspricht nicht dem Produkt SB, sondern CE.
SB30	Duisburg – Geldern	NIAG	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. SB1-9 oder SB4x oder SB9x zu nutzen.
SB40	Duisburg Hbf. – Duisburg-Walsum	DVG	Der Charakter der Linie entspricht nicht dem Produkt SB, sondern CE.
SB49	Recklinghausen – GE-Buer	Vestische	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. SB1x oder SB2x zu nutzen.
SB58	Emmerich am Rhein – Nijmegen	NIAG	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. SB1-9 oder SB4x oder SB9x zu nutzen.
SB70	Kamp-Lintfort – Kerken-Aldekerk	NIAG	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. SB1-9 oder SB4x oder SB9x zu nutzen.
SB90	Mülheim-Styrum – Oberhausen-Holten	STOAG	Der Charakter der Linie entspricht nicht dem Produkt SB, sondern CE.
SB92	Oberhausen Fröbelplatz – Oberhausen-Königshardt	STOAG	Der Charakter der Linie entspricht nicht dem Produkt SB, sondern CE.
SB93	Oberhausen Fröbelplatz – Oberhausen Taunusstraße	STOAG	Der Charakter der Linie entspricht nicht dem Produkt SB, sondern CE.
SB94	Essen Unterstraße – Oberhausen Breilstraße	STOAG	Der Charakter der Linie entspricht nicht dem Produkt SB, sondern CE.
SB97	OB Anne-Frank-Realschule – Oberhausen-Sterkrade	STOAG	Der Charakter der Linie entspricht nicht dem Produkt SB, sondern CE.
SB98	Oberhausen-Königshardt – Oberhausen Fröbelplatz	STOAG	Der Charakter der Linie entspricht nicht dem Produkt SB, sondern CE.
SL1	Geldern – Geldern-Lüllingen	LOOK	StadtLinie ist kein Produkt der VRR-Produktpalette; hier wäre das Produkt Bus gemäß Kap. 4.1 zu nutzen.

Anhang

Linie / Verkehrs-angebot	Relation	Verkehrs-unternehmen	Abweichung von den Vorgaben der Richtlinie
SL2	Geldern – Geldern-Pont	LOOK	StadtLinie ist kein Produkt der VRR-Produktpalette; hier wäre das Produkt Bus gemäß Kap. 4.1 zu nutzen.
SL3	Geldern-Lüllingen – Geldern-Walbeck	LOOK	StadtLinie ist kein Produkt der VRR-Produktpalette; hier wäre das Produkt Bus gemäß Kap. 4.1 zu nutzen.
SL4	Geldern – Geldern-Kapellen	LOOK	StadtLinie ist kein Produkt der VRR-Produktpalette; hier wäre das Produkt Bus gemäß Kap. 4.1 zu nutzen.
SL5	Geldern – Geldern-Boeckelt	LOOK	StadtLinie ist kein Produkt der VRR-Produktpalette; hier wäre das Produkt Bus gemäß Kap. 4.1 zu nutzen.
SL6	Geldern – Geldern-Hartefeld	LOOK	StadtLinie ist kein Produkt der VRR-Produktpalette; hier wäre das Produkt Bus gemäß Kap. 4.1 zu nutzen.
SL7	Geldern – Geldern-Veert	LOOK	StadtLinie ist kein Produkt der VRR-Produktpalette; hier wäre das Produkt Bus gemäß Kap. 4.1 zu nutzen.
SL8	Geldern – Geldern-Walbeck	LOOK	StadtLinie ist kein Produkt der VRR-Produktpalette; hier wäre das Produkt Bus gemäß Kap. 4.1 zu nutzen.
SL9	Geldern – Geldern	LOOK	StadtLinie ist kein Produkt der VRR-Produktpalette; hier wäre das Produkt Bus gemäß Kap. 4.1 zu nutzen.
SL10	Geldern – Geldern-Hartefeld	LOOK	StadtLinie ist kein Produkt der VRR-Produktpalette; hier wäre das Produkt TaxiBus gemäß Kap. 4.7 zu nutzen.
SL11	Goch – Goch-Nergena	LOOK	StadtLinie ist kein Produkt der VRR-Produktpalette; hier wäre das Produkt Bus gemäß Kap. 4.1 zu nutzen.
SL12	Goch – Goch-Viller	LOOK	StadtLinie ist kein Produkt der VRR-Produktpalette; hier wäre das Produkt Bus gemäß Kap. 4.1 zu nutzen.
SL13	Goch – Goch-Hülm	LOOK	StadtLinie ist kein Produkt der VRR-Produktpalette; hier wäre das Produkt Bus gemäß Kap. 4.1 zu nutzen.
SL14	Goch – Goch-Pfalzdorf	LOOK	StadtLinie ist kein Produkt der VRR-Produktpalette; hier wäre das Produkt Bus gemäß Kap. 4.1 zu nutzen.
SL15	Goch – Goch-Nierswalde	LOOK	StadtLinie ist kein Produkt der VRR-Produktpalette; hier wäre das Produkt Bus gemäß Kap. 4.1 zu nutzen.
SL16	Goch-Nierswalde – Goch-Pfalzdorf	LOOK	StadtLinie ist kein Produkt der VRR-Produktpalette; hier wäre das Produkt Bus gemäß Kap. 4.1 zu nutzen.
SL17	Goch – Weeze Airport	LOOK	StadtLinie ist kein Produkt der VRR-Produktpalette; hier wäre das Produkt TaxiBus gemäß Kap. 4.7 zu nutzen.
SL18	Goch-Kessel – Goch-Asperden	LOOK	StadtLinie ist kein Produkt der VRR-Produktpalette; hier wäre das Produkt Bus gemäß Kap. 4.1 zu nutzen.
SL40	Xanten-Hochbruch – Xanten-Lüttingen	NIAG	StadtLinie ist kein Produkt der VRR-Produktpalette; hier wäre das Produkt Bus gemäß Kap. 4.1 zu nutzen.

Linie / Verkehrs-angebot	Relation	Verkehrs-unternehmen	Abweichung von den Vorgaben der Richtlinie
SL42	Xanten – Kalkar	NIAG	StadtLinie ist kein Produkt der VRR-Produktpalette; hier wäre das Produkt Bus gemäß Kap. 4.1 zu nutzen.
SL61	Straelen – Straelen-Herongen	LOOK	StadtLinie ist kein Produkt der VRR-Produktpalette; hier wäre das Produkt TaxiBus gemäß Kap. 4.7 zu nutzen.
SL62	Straelen – Straelen-Kastanienburg	LOOK	StadtLinie ist kein Produkt der VRR-Produktpalette; hier wäre das Produkt TaxiBus gemäß Kap. 4.7 zu nutzen.
SL63	Straelen – Straelen-Auwel	LOOK	StadtLinie ist kein Produkt der VRR-Produktpalette; hier wäre das Produkt TaxiBus gemäß Kap. 4.7 zu nutzen.
SL64	Straelen – Straelen-Hetzert	LOOK	StadtLinie ist kein Produkt der VRR-Produktpalette; hier wäre das Produkt TaxiBus gemäß Kap. 4.7 zu nutzen.
SL65	Straelen – Straelen-Boekholt	LOOK	StadtLinie ist kein Produkt der VRR-Produktpalette; hier wäre das Produkt TaxiBus gemäß Kap. 4.7 zu nutzen.
SL66	Straelen – Straelen-Herongen	LOOK	StadtLinie ist kein Produkt der VRR-Produktpalette; hier wäre das Produkt TaxiBus gemäß Kap. 4.7 zu nutzen.
SL67	Straelen – Straelen-Holt	LOOK	StadtLinie ist kein Produkt der VRR-Produktpalette; hier wäre das Produkt TaxiBus gemäß Kap. 4.7 zu nutzen.
SL68	Straelen – Straelen-Holt	LOOK	StadtLinie ist kein Produkt der VRR-Produktpalette; hier wäre das Produkt TaxiBus gemäß Kap. 4.7 zu nutzen.
SW1	Weeze – Weeze-Wemb	LOOK	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. 1-99 zu nutzen.
T1	Wuppertal-Barmen – Wuppertal-Fischertal	WSW	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. TB1-999 zu nutzen.
T1	MH-Heimaterde – Essen-Frohnhausen	Ruhrbahn-M	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. TB1-999 zu nutzen.
T1.1	Essen-Altenessen-Süd – Essen-Altenessen Bahnhof	Ruhrbahn-E	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. TB1-999 zu nutzen.
T1.2	Essen-Altenessen-Süd – Essen-Altenessen-Nord	Ruhrbahn-E	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. TB1-999 zu nutzen.
T2	MH-Zentrum – MH-Winkhausen	Ruhrbahn-M	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. TB1-999 zu nutzen.
T2.1	Essen-Stoppenberg – Essen-Katernberg	Ruhrbahn-E	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. TB1-999 zu nutzen.
T3	MH-Heißen – MH-Heimaterde	Ruhrbahn-M	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. TB1-999 zu nutzen.
T3.1	Essen-Kray-Nord – Essen-Kray Süd	Ruhrbahn-E	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. TB1-999 zu nutzen.
T4	MH-Zentrum - MH Walkmühlenstraße	Ruhrbahn-M	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. TB1-999 zu nutzen.
T4.1	Essen-Burgaltendorf – Essen-Byfang	Ruhrbahn-E	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. TB1-999 zu nutzen.
T5	MH-Saarn – Essen-Kettwig	Ruhrbahn-M	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. TB1-999 zu nutzen.
T5.1	Essen-Steele – Essen-Eiberg	Ruhrbahn-E	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. TB1-999 zu nutzen.

Anhang

Linie / Verkehrs-angebot	Relation	Verkehrs-unternehmen	Abweichung von den Vorgaben der Richtlinie
T6	MH-Saarn – Essen-Kettwig	Ruhrbahn-M	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. TB1-999 zu nutzen.
T6.1	Essen-Steele – Essen Annental	Ruhrbahn-E	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. TB1-999 zu nutzen.
T6.2	Essen-Kupferdreh – Essen Hammer Mark	Ruhrbahn-E	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. TB1-999 zu nutzen.
T6.3	Essen-Kupferdreh – Essen-Kupferdreh	Ruhrbahn-E	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. TB1-999 zu nutzen.
T7	MH-Saarn – Ratingen Flurstraße	Ruhrbahn-M	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. TB1-999 zu nutzen.
T7.1	Essen-Stadtwald –Essen-Rellinghausen	Ruhrbahn-E	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. TB1-999 zu nutzen.
T7.2	Essen-Heisingen –Essen-Rellinghausen	Ruhrbahn-E	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. TB1-999 zu nutzen.
T8	MH-Broich – MH-Saarn	Ruhrbahn-M	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. TB1-999 zu nutzen.
T8.1	Essen-Bredeney – Essen-Bredeney	Ruhrbahn-E	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. TB1-999 zu nutzen.
T8.2	Essen-Werden – Essen Overhammshof	Ruhrbahn-E	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. TB1-999 zu nutzen.
T9	Wuppertal-Vohwinkel – Wuppertal-Simonshöfchen	WSW	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. TB1-999 zu nutzen.
T9	MH-Styrum – MH-Styrum	Ruhrbahn-M	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. TB1-999 zu nutzen.
T10.1	Essen-Frohnhausen – Essen-Holsterhausen	Ruhrbahn-E	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. TB1-999 zu nutzen.
T10.2	Essen-Haarzopf – Essen-Haarzopf	Ruhrbahn-E	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. TB1-999 zu nutzen.
T11	MH-Heißen – MH Kattowitzer Straße	Ruhrbahn-M	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. TB1-999 zu nutzen.
T11.1	Essen-Borbeck – Essen-Altendorf	Ruhrbahn-E	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. TB1-999 zu nutzen.
T11.2	Essen-Borbeck – Essen-Borbeck	Ruhrbahn-E	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. TB1-999 zu nutzen.
T11.3	Essen-Frintrop – Essen-Bedingrade	Ruhrbahn-E	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. TB1-999 zu nutzen.
T12.1	Essen-Dellwig – Essen-Frintrop	Ruhrbahn-E	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. TB1-999 zu nutzen.
T15.1	Essen Hafen – Essen-Vogelheim	Ruhrbahn-E	Gemäß Kap. 6.2 wäre eine Liniennr. TB1-999 zu nutzen.
WE1 („Wochenend-Express“)	Dormagen – Dormagen-Broich	StadtBus Dormagen GmbH	WochenendExpress ist kein Produkt der VRR-Produkt-palette; hier wäre das Produkt Bus gemäß Kap. 4.1 zu nutzen.
WE2 („Wochenend-Express“)	Dormagen – Dormagen-Nievenheim	StadtBus Dormagen GmbH	WochenendExpress ist kein Produkt der VRR-Produkt-palette; hier wäre das Produkt Bus gemäß Kap. 4.1 zu nutzen.
WE3 („Wochenend-Express“)	Dormagen-Rheinfeld – Dormagen-Hackenbroich	StadtBus Dormagen GmbH	WochenendExpress ist kein Produkt der VRR-Produkt-palette; hier wäre das Produkt Bus gemäß Kap. 4.1 zu nutzen.

Linie / Verkehrs-angebot	Relation	Verkehrs-unternehmen	Abweichung von den Vorgaben der Richtlinie
WE4 („Wochenend-Express“)	Dormagen – Dormagen	StadtBus Dormagen GmbH	WochenendExpress ist kein Produkt der VRR-Produkt-palette; hier wäre das Produkt Bus gemäß Kap. 4.1 zu nutzen.
X13	Datteln – Dortmund	DSW21 & Vestische	Sonn- und feiertags erfolgt der Betriebsbeginn abweichend vom standardisierten Taktschema nicht um 7 Uhr, sondern um 8 Uhr.
X42	Dorsten / Bottrop MoviePark – Oberhausen	STOAG & Vestische	Die Abschnitte MoviePark – Bottrop-Kirchhellen und Oberhausen Sterkrade Bf. – Oberhausen Hbf. werden grundsätzlich nur in einem eingeschränkten Zeitfenster bedient. Abweichend vom standardisierten Taktschema erfolgt der Betriebsbeginn im Abschnitt Dorsten – Bottrop-Kirchhellen richtungsabhängig Mo-Fr erst um 6 Uhr, samstags erst um 8 Uhr und sonn- und feiertags erst um 10 Uhr.
H-Bahn (Linie 1 – Linie 7)	DO-Technologiezentrum – DO-Eichlinghofen	H-Bahn21	Liniennr. 1 – 7 gemäß Kap. 6.2 hier nicht zulässig.
Skytrain	Düsseldorf Flugh.-Bahnhof – Düsseldorf Flugh. Terminal	Airport Düsseldorf	Betrieb ohne Liniennummer

Abkürzungsverzeichnis

AöR	Anstalt öffentlichen Rechts
AST	AnrufSammelTaxi
Bf.	Bahnhof
BOGESTRA	Bochum-Gelsenkirchener Straßenbahn AG
BSM	Bahnen der Stadt Monheim GmbH
Busbf.	Busbahnhof
BVR	Busverkehr Rheinland GmbH
bzw.	beziehungsweise
ca.	circa
CE	CityExpress
d.h.	das heißt
DO	Dortmund
DSW21	Dortmunder Stadtwerke AG
DVG	Duisburger Verkehrsgesellschaft AG
Fr	Freitag
GE	Gelsenkirchen
ggü.	gegenüber
H-Bahn21	H-Bahn-Gesellschaft Dortmund mbH
HST	Hagener Straßenbahn AG
HVZ	Hauptverkehrszeit
Kap.	Kapitel
kg	Kilogramm
KViV	Konzessionierte Verkehrsunternehmen im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
Liniennr.	Liniennummer
LOOK	LOOK Busreisen GmbH – „Der vom Niederrhein“
MG	Mönchengladbach
MH	Mülheim an der Ruhr
Min.	Minuten
mind.	mindestens
mm	Millimeter
Mo	Montag
NE	NachtExpress
NEW-MG	NEW mobil und aktiv Mönchengladbach GmbH
NIAG	Niederrheinische Verkehrsbetriebe AG
NVR	Nahverkehr Rheinland
NWL	Nahverkehr Westfalen-Lippe
OB	Oberhausen
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG NRW	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen
ÖSPV	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
PBefG	Personenbeförderungsgesetz
PKW	Personenkraftwagen
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress

Abkürzungsverzeichnis

Rheinbahn	Rheinbahn AG, Düsseldorf
RRX	Rhein-Ruhr-Express
Ruhrbahn-E	Ruhrbahn GmbH, Essen
Ruhrbahn-M	Ruhrbahn Mülheim GmbH
Sa	Samstag
SB	SchnellBus
So	Sonntag bzw. gesetzlicher Feiertag
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
STOAG	Stadtwerke Oberhausen GmbH
u.a.	unter anderem
TB	TaxiBus
USB	Universal Serial Bus
VDV	Verband Deutscher Verkehrsunternehmen
VER	Verkehrsgesellschaft Ennepe-Ruhr mbH
Vestische	Vestische Straßenbahnen GmbH
VRR	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
WLAN	Wireless Local Area Network
WSW	WSW mobil GmbH, Wuppertal
z.B.	zum Beispiel
ZOB	Zentraler Omnibusbahnhof

Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR
Augustastraße 1
45879 Gelsenkirchen
www.vrr.de