

Vorlage		Vorlage-Nr:	FB 61/1411/WP17
Federführende Dienststelle:		Status:	öffentlich
Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen		AZ:	
Beteiligte Dienststelle/n:		Datum:	16.04.2020
		Verfasser:	Dez. III / FB 61/300
Regionale Schnellbusverbindungen, Förderantrag			
Beratungsfolge:			
Datum	Gremium	Zuständigkeit	
30.04.2020	Mobilitätsausschuss	Entscheidung	

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss nimmt den Bericht der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, die Umsetzung der erweiterten Schnellbuslinien

- a) Aachen Bushof - Jülich - Forschungszentrum (Linie SB 20) sowie
- b) Aachen Bushof - Bf. Rothe Erde - Brand - Roetgen - Monschau (Linie SB 66)

mit den Verkehrsunternehmen, dem AVV, den betroffenen Städten und Gemeinden sowie den benachbarten Aufgabenträgern abzustimmen.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		x	

Investive Auswirkungen	Ansatz 2020	Fortgeschriebener Ansatz 2020	Ansatz 2021 ff.	Fortgeschriebener Ansatz 2021 ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
Einzahlungen	0	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2020	Fortgeschriebener Ansatz 2020	Ansatz 2021 ff.	Fortgeschriebener Ansatz 2021 ff.	Folgekoste n (alt)	Folgekost en (neu)
Ertrag	0	0	0	0	0	0
Personal-/ Sachaufwand	0	0	0	0	0	0
Abschreibungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verschlechterung	0		0			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

Erläuterungen:

Der Mobilitätsausschuss hat in der Sitzung am 27.02.2020 über die neue Fördermöglichkeit von Betriebsleistungen auf regionalen Schnellbusverbindungen beraten (siehe auch Anlage 1, Richtlinie) und den Bericht der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis genommen.

Ziel der Förderung ist es, Lücken im Schienennetz durch regionale Schnellbusverbindungen zu schließen und gute Verknüpfungen Bus-SPNV herzustellen. Aufgrund des Stadt- und teilweise auch Verbundgrenzen überschreitenden Planungsaufwandes, der Vorlaufzeit für Fahrzeug- und Personalbereitstellung, ggf. vorab notwendiger Infrastrukturmaßnahmen und der finanziellen Rahmenbedingungen kann ein regionales Schnellbusnetz im AVV- bzw. NVR-Gebiet nur schrittweise realisiert werden. Eine Förderung mit Umsetzungsbeginn in spätestens 23 Monaten kann grundsätzlich in jedem Jahr für drei bis fünf Jahre beantragt werden. Folgeanträge können für einen Förderzeitraum zwischen zwei und fünf Jahren gestellt werden.

Die Verwaltung hat mögliche Konzepte mit den Verkehrsunternehmen, dem AVV, den betroffenen Städten und Gemeinden sowie den benachbarten Aufgabenträgern entwickelt und abgestimmt. Förderfähig sind die in Anlage 2 aufgeführten "schienenfernen" Relationen. In Frage kommen in erster Linie Erweiterungen des Angebotes auf den Schnellbusverbindungen in Richtung Würselen / Alsdorf / Baesweiler (Linie 51/151), Jülich (Linie SB 20) bzw. Eifel (Linien SB 63 und SB 66).

Problematisch war die äußerst knappe Antragsstellungsfrist zum 31.03.2020. In der ersten Stufe wurden nun Förderanträge für die Relationen Aachen - Jülich sowie für Aachen - Monschau (SB 66) fristgerecht eingereicht. Eine Änderung bzw. Rücknahme ist trotz Förderantrag jederzeit möglich. Die Antragsstellung für eine Schnellbusverbindung auf der Relation Aachen - Würselen - Alsdorf - Baesweiler als Vorlaufbetrieb für die RegioTram soll in einem zweiten Schritt im März 2021 erfolgen.

Die Umsetzung der beantragten Verbindungen steht unter Vorbehalt entsprechender politischen Beschlüsse in der Stadt Aachen und den Gemeinden Roetgen und Monschau und ist außerdem abhängig von der Bewilligung der Fördergelder durch die Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR).

Rahmenbedingungen

Mit der Novelle des ÖPNV-Gesetzes im Jahr 2016 hat der Gesetzgeber die grundsätzliche Möglichkeit geschaffen, regionale Schnellbuslinien über die Zweckverbände fördern zu lassen (vergl. § 2 Absatz 4 und 5, § 5 Absatz 3 und § 11 Absatz 1). In 2019 wurde ein landesweites Förderinstrument entwickelt und beschlossen und entsprechende Richtlinien erlassen.

Der Nahverkehr Rheinland (NVR) hat die ÖPNV-Aufgabenträger in seinem Verbandsgebiet in einem Schreiben vom 13.01.2020 über die neue Fördermöglichkeit von regionalen Schnellbuslinien informiert. Grundlage bildet die neue Förderrichtlinie "Richtlinie des Zweckverbandes Nahverkehrs Rheinland für die Förderung von Busverkehrsleistungen auf regionalen Schnellbuslinien zur Ergänzung des SPNV-Netzes" (ÖPNV-Schnellbus-RL ZV NVR) vom 28.11.2019. Detailinformationen sind unter

<https://www.nvr.de/infrastruktur-und-foerderprogramme/foerderprogramme/schnellbusfoerderung>
abrufbar.

Das Schnellbusnetz soll auf Basis schon bestehender Bahnstrecken und Buslinien entwickelt werden und neben der Verbindungswirkung in den Kreisen vor allem auch als Zubringerverkehr zum SPNV dienen. Das Schnellbusangebot soll den lokalen Busverkehr, welcher die maßgeblichen Quellen und Ziele in der Fläche kleinräumig erschließt, ergänzen. Busverbindungen, die das Angebot im SPNV als Parallelverkehr ergänzen, sind nicht förderfähig.

Es gelten hohe Qualitätsstandards zu Bedienungszeiten, Takt, Reisegeschwindigkeit, Fahrzeugausstattung und Infrastruktur. U.a. sollen die eingesetzten Fahrzeuge über Überlandbestuhlung, WLAN und USB-Steckdosen verfügen und dürfen bei der Inbetriebnahme höchstens sechs Monate alt sein, so dass Neubeschaffungen erforderlich werden.

Konzept Schnellbuslinie Aachen - Roetgen - Monschau (Linie SB 66).

Nach ersten Abstimmungen zwischen der StädteRegion Aachen, den Gemeinden Roetgen, Simmerath und Monschau, der Stadt Aachen, der ASEAG und dem AVV sagte die Gemeinde Simmerath eine finanzielle Beteiligung ab. Der Fokus der Konzeption musste daher auf die Verbindung Aachen - Roetgen - Monschau gelegt werden. Dadurch waren die gesamt-konzeptionellen kurzfristigen Möglichkeiten für die Weiterentwicklung des Schnellbuskonzeptes zwischen Eifel und Aachen eingeschränkt.

Zur Förderung wird ein erweitertes Schnellbusangebot auf der Linie SB 66 beantragt. Montags bis freitags soll ein 30-Minuten-Takt von ca. 5 bis 23 Uhr angeboten werden. Samstags (7 - 23 Uhr) und sonntags (8 - 23 Uhr) ist ein Stundentakt vorgesehen. Der Linienvverlauf zwischen Aachen und Monschau bleibt wie heute bestehen.

Die durchschnittliche Reisegeschwindigkeit auf der Gesamtrelation muss gemäß Förderkriterien mindestens 32,5 km/h betragen. Daher werden Beschleunigungsmaßnahmen erforderlich. Auf Aachener Stadtgebiet werden die Haltestellen Josefskirche und Elsassstraße ausgelassen, analog zu den anderen Schnellbuslinien (125, 135, 173) auf dieser Achse. Hier besteht auch ohne die SB 66 ein dichtes ÖPNV-Angebot. Des Weiteren soll geprüft werden, ob zusätzlich der Halt an Brand Ringstraße entfallen kann. Darüber hinaus wird die LSA-Koordinierung am Adalbertsteinweg und auf der Trierer Straße überprüft und ggfs. optimiert. Am Bahnhof Rothe Erde ist die Verknüpfung Bus-Bahn gegeben. Auf dem Streckenabschnitt zwischen Brand und Friesenrath werden weiterhin alle Haltestellen von der SB 66 bedient, da diese Linie dort ein bedeutender Bestandteil des ÖPNV-Angebotes ist.

In Roetgen sollen ebenfalls alle Haltestellen angefahren werden. In Monschau wird die Anzahl der angefahrenen Haltestellen reduziert. Die Linie endet nach wie vor an "Monschau Parkhaus". Die Gesamtfahrzeit reduziert sich durch die Maßnahmen von 61 bis 64 Minuten (je nach Tageszeit und Fahrtrichtung) auf 58 Minuten und erreicht eine Durchschnittsgeschwindigkeit von rd. 35 km/h. Entlang der B 258 sind Beschleunigungsmaßnahmen geplant.

Die beiden Haltestellen Roetgen Post und Imgenbroich Bushof sollen als Mobilstationen ausgebaut werden. In Baustufen ist ein barrierefreier Ausbau der Bushaltestellen auf der gesamten Strecke vorgesehen.

Für den ganztägigen Schnellbusbetrieb werden fünf Fahrzeuge benötigt. Die Mehrkosten für Fahrzeuge und Betrieb werden jährlich auf rd. 790.000 EUR geschätzt.

Die Förderung wird sowohl für das bestehende als auch für das neue Angebot beantragt und beläuft sich auf rd. 555.000 EUR jährlich, so dass ein Unterdeckungsbetrag von rd. 235.000 EUR verbleibt (Mehreinnahmen nicht eingerechnet).

Die Kostentragung erfolgt gemäß AVV-Umlageschlüssel zwischen der Stadt Aachen (ca. 115.000 EUR, der Gemeinde Roetgen ca. 68.000 EUR und der Gemeinde Monschau (ca. 52.000 EUR).

Es ist beabsichtigt, Fördermittel für fünf Jahre zu beantragen.

Die Inbetriebnahme soll voraussichtlich im Januar 2022 erfolgen.

Konzept Schnellbuslinie Aachen - Jülich (Linie SB 20)

In mehreren Gesprächen zwischen dem Kreis Düren, dem Forschungszentrum Jülich, der Rurtalbus und der Stadt Aachen wurde ein Konzept erarbeitet. Antragsteller für diese Verbindung ist der Kreis Düren, da er gemäß rechtlicher Vereinbarung zwischen der Stadt Aachen und dem Kreis Düren Genehmigungsinhaber dieser Linie ist. Betreiber ist das Verkehrsunternehmen Rurtalbus.

Durch die engen Verflechtungen zwischen den Forschungsstandorten Aachen und Jülich mit großen Arbeitgebern wie die RWTH Aachen, das Forschungszentrum Jülich, die FH Aachen und der Brainery Park Jülich (BPJ) ist ein großes Fahrgastpotenzial vorhanden. U.a. besteht ein Bedarf bei den Mitarbeitern des Forschungszentrums nach späteren Heimfahrten im ÖPNV als heute möglich.

Heute werden fünf Schnellbusfahrten pro Richtung zwischen Aachen Bushof und Jülich Forschungszentrum angeboten. Es ist geplant, das Schnellbusangebot auf der Relation Aachen - Jülich in einen Stundentakt montags bis freitags zwischen ca. 5 und 23 Uhr sowie samstags von ca. 9 bis 21 Uhr zu erweitern. Sonntags sind vorerst keine Schnellbusfahrten geplant. Die Linie soll auf Aachener Stadtgebiet nach Möglichkeit beschleunigt werden. Eventuell könnten einige Haltestellen auf der Jülicher Straße ausgelassen werden. Dies muss mit dem Betreiber Rurtalbus sowie mit der ASEAG (als Betreiber der anderen dort verkehrenden Linien) abgestimmt werden.

Der weitere Linienweg führt über die Autobahn 44 bis Jülich ohne weitere Haltestellen. Am Bahnhof Jülich wird der Anschluss an die Züge in/aus Richtung Düren für ein schnelles Umsteigen hergestellt. Die Linie wird bis zum Forschungszentrum geführt und die Zeiten nach den Bedürfnissen der dort Beschäftigten abgestimmt. Mit den Zusatzangeboten an Samstagen nach Aachen und mit einer Anbindung des Bahnhofs Jülich und weiter zum Solarcampus bietet sich die Möglichkeit, auch weitere Fahrgastpotenziale im touristischen Bereich und bei dem Gelegenheitsfahrgästen (z. B. Einkaufsverkehr) zu erschließen.

Für den ganztägigen Schnellbusbetrieb werden drei zusätzliche Fahrzeuge benötigt. Die Mehrkosten für Fahrzeuge und Betrieb werden jährlich auf rd. 626.000 EUR geschätzt.

Die Förderung beträgt rd. 240.000 EUR, so dass ein Unterdeckungsbetrag von gut 380.000 EUR entsteht. Es werden Mehreinnahmen in einer Größenordnung von bis zu 80.000 EUR geschätzt.

Es ist beabsichtigt, Fördermittel für fünf Jahre zu beantragen. Seitens des Forschungszentrums Jülich wurde eine finanzielle Beteiligung von ca. 100.000 EUR jährlich zugesagt. Für die verbleibenden ca. 200.000 EUR jährlich ist eine Kostentragung von jeweils 100.000 EUR durch die Stadt Aachen sowie durch den Kreis Düren vorgesehen.

Zusätzlich kann auch für das bestehende und genehmigte Fahrplanangebot eine Förderung erfolgen. Der hierdurch erzielte Zuschuss kann zur Finanzierung des bestehenden Verkehrs verwendet werden. Die Inbetriebnahme soll voraussichtlich im Dezember 2021 zum SPNV-Fahrplanwechsel erfolgen.

Finanzielle Auswirkungen

Die Mehrkosten auf der Linie SB66 berechnen sich auf insgesamt rd. 235.000 EUR jährlich ab 2022, die gemäß ÖPNV-Umlage anteilig auf die ÖPNV-Aufgabenträger Aachen, Roetgen und Monschau aufzuteilen wären für die Fahrleistungen der ASEAG. Demnach fallen jährlich für Aachen rd. 115.000 EUR, Roetgen rd. 68.000 EUR und Monschau rd. 52.000 EUR an. Die Zusatzkosten der Stadt Aachen sind im Rahmen der Verlustabdeckung der ASEAG bzw. der Ausgleichszahlung an die E.V.A. GmbH zu berücksichtigen.

Für den erweiterten Schnellbusbetrieb auf der Linie SB 20 fallen jährliche Kosten für die Stadt Aachen in Höhe von ca. 100.000 EUR an, die mit dem Aufgabenträger Kreis Düren bzw. der Rurtalbus direkt abzurechnen wären.

Der Mehraufwand zur Finanzierung der zusätzlichen ASEAG-Leistungen (SB 66) sowie der Rurtalbus-Leistungen (SB 20) ist im Haushalt der Stadt zusätzlich einzuplanen.

Eine Spitzabrechnung insbesondere unter dem Gesichtspunkt konkreter Einnahmen ist jährlich erstmals im Jahr nach der Betriebsaufnahme zu vereinbaren.

Empfehlung und weiteres Vorgehen

Die Verwaltung empfiehlt, das Angebot auf den Schnellbuslinien SB 20 und SB 66 auf Basis der Einplanungsanträge vom März 2020 wie in der Vorlage erläutert zu erweitern. Eine Umsetzung wird nur bei einer vollumfänglichen Förderzusage durch den NVR empfohlen.

Die Verwaltung wird bei einer Förderzusage die Umsetzung diese Schnellbusangebote mit den Verkehrsunternehmen, dem AVV, den betroffenen Städten und Gemeinden sowie den benachbarten Aufgabenträgern weiter abstimmen.

Anlage/n:

Anlage 1: Richtlinie ÖPNV-Schnellbus-RL ZV NVR

Anlage 2: Förderfähige Relationen im Verbandsgebiet des ZV NVR

Anlage 3: SB 66 Linienverlauf

Anlage 4: SB 20 Linienverlauf

**Richtlinie des Zweckverbandes Nahverkehr Rheinland (ZV NVR)
für die Förderung von Busverkehrsleistungen auf
regionalen Schnellbuslinien
zur Ergänzung des SPNV-Netzes
(ÖPNV-Schnellbus-RL ZV NVR)**

vom 28. November 2019

1. Allgemeines

(1) Auf der Grundlage der pauschalierten Zuwendungen nach § 11 Absatz 1 ÖPNVG NRW gewährt der ZV NVR Zuwendungen für Busverkehrsleistungen auf regionalen Schnellbuslinien nach Maßgabe dieser Richtlinie und den Verwaltungsvorschriften zur Landeshaushaltsordnung (LHO).

(2) Ziel der Förderung ist eine bessere Vernetzung im ÖPNV auch auf schienenfernen Relationen. Dazu gehört neben der Anbindung schienenferner Orte an den SPNV auch die Schließung nachfragerrelevanter Lücken im Schienenpersonennahverkehr (SPNV), indem zwei Schienenstrecken per Bus verbunden werden. Die Schnellbuslinien müssen an mindestens einem Punkt räumlich und zeitlich mit dem SPNV verknüpft sein und sollen eine symmetrische Fahrplangestaltung nach ITF-Kriterien aufweisen.

(3) Zur Prüfung der Anträge bedient sich der ZV NVR seiner Tochtergesellschaft, der Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR GmbH).

2. Fördergegenstand

(1) Der ZV NVR fördert die Einrichtung von regionalen Schnellbuslinien. Gefördert werden Verkehrsleistungen im straßengebundenen ÖPNV mit Kraftfahrzeugen (im Sinne des PBefG und der BO Kraft), die den SPNV

- zur Anbindung von Mittelzentren und Unterzentren ohne derzeit regelmäßigen Anschluss an den SPNV, in der Regel in ein benachbartes Mittel-/Oberzentrum oder, sofern nähergelegen, an eine andere geeignete Zugangsstelle des SPNV,
- oder zum Schließen räumlicher Lücken im Netz des SPNV zwischen Oberzentren und Mittelzentren

im Linienverkehr ergänzen.

(2) Die regionalen Schnellbuslinien sollen sich an Verkehrs- und Siedlungsachsen mit nachweisbar hohen überörtlichen Verkehrsbeziehungen im ÖPNV orientieren.

(3) Nicht Gegenstand dieses Förderprogramms sind Leistungen im straßengebundenen ÖPNV, die das Angebot im SPNV als Parallelverkehr ergänzen.

3. Zuwendungsempfänger

(1) Der ZV NVR ist Zuwendungsempfänger für die pauschalierte Förderung des Landes NRW gemäß § 11 Absatz 1 ÖPNVG NRW.

(2) Der ZV NVR gewährt die Förderung ÖPNV-Aufgabenträgern gemäß § 3 Absatz 1 ÖPNVG NRW sowie kommunalen Zusammenschlüssen, die die Funktion der Aufgabenträger übernehmen.

4. Zuwendungsvoraussetzungen

Zum Erreichen des Förderzwecks müssen bestehende Linien und neue Linien des straßengebundenen ÖPNV als regionale Schnellbuslinien folgende Bedingungen erfüllen:

4.1. Linienführung

(1) Die regionalen Schnellbuslinien müssen eine attraktive, schnelle Verbindungsfunktion zwischen Ober-, Mittel- und Unterzentren bieten.

(2) Es sind nur Verbindungen förderfähig, die als Teilstück oder komplett den vom ZV NVR festgelegten förderfähigen Relationen (Anlage 3) entsprechen. Diese geben nur Relationen aber keine genauen Streckenverläufe vor.

(3) Um die attraktive, schnelle Verbindungsfunktion sicherzustellen, gelten für die Linien eine Mindest-Durchschnittsgeschwindigkeit von 32,5 km/h und ein Umwegfaktor von maximal 1,2. Abweichungen sind in begründeten Fällen möglich (insbesondere aus Gründen der Topographie, Nutzung von Fährverbindungen oder bei Lücken im für den Busverkehr nutzbaren Straßennetz).

(4) Um diese Richtwerte gantztägig einzuhalten, verpflichten sich die ÖPNV-Aufgabenträger dazu, bei den jeweils zuständigen Planungsbehörden auf eine durchgängige Ampel-Bevorrechtigung und, wo es räumlich möglich ist, auf die Einrichtung einer gesonderte Busspur hinzuwirken.

(5) Unter Beachtung der oben genannten Richtwerte sollen Fahrgastpotenziale entlang des Linienweges ausgeschöpft werden.

(6) Es ist sicherzustellen, dass mindestens an den Bahnhöfen und den zentralen Verknüpfungspunkten der Kommunen gehalten wird.

(7) Eine ausreichende Erschließung der dazwischenliegenden, nachfragestarken Orte (zum Beispiel Unterzentren) ist unter Beachtung der oben genannten Richtwerte sicherzustellen, soweit die Verbindungsfunktion dadurch nicht wesentlich beeinträchtigt wird.

(8) Die Linienführung muss die regionale Netzwirkung gewährleisten; zwingend ist mindestens eine Verknüpfung an einem Punkt räumlich und zeitlich mit dem SPNV.

(9) Zur Einrichtung Verbund-, Landes- bzw. Bundesgrenzen überschreitender Linien müssen sich die jeweils zuständigen Aufgabenträger ins Benehmen setzen. Gefördert wird nur der Streckenanteil, der sich im Verbandsgebiet des ZV NVR befindet.

4.2. Betriebszeiten

(1) Die regionalen Schnellbuslinien müssen mindestens in den folgenden Zeiten verkehren:

Montag – Freitag:	05:00 – 21:00 Uhr
Samstag:	09:00 – 21:00 Uhr
Sonntag:	individuell nach Bedarf
Ferien:	wie Schulzeiten

(2) Die regionalen Schnellbuslinien können gegenüber den förderfähigen Mindestanforderungen an die Betriebszeiten ein erweitertes Angebot mit längeren Betriebszeiten haben. Förderfähig sind jedoch höchstens Fahrten an allen Verkehrstagen von 5-24 Uhr.

4.3. Takt

(1) Die regionalen Schnellbusse müssen in einem durchgehenden Takt (Abfahrtszeiten jeweils zur gleichen Minute) verkehren. Als Mindesttakt wird montags bis samstags ein 60-Minuten-Takt und sonntags ein 120-Minuten-Takt vorgegeben.

(2) Aus Gründen des Schüler- oder Berufsverkehrs dürfen maximal drei Fahrten je Richtung an Werktagen (Mo-Fr) von diesem Bedienungsraaster abweichen. Weitere Abweichungen sind zulässig, wenn Anschlussbindungen an nicht vertaktete SPNV-Verkehre dies erfordern.

(3) Die regionalen Schnellbuslinien können gegenüber dem förderfähigen Mindesttakt ein erweitertes Angebot mit dichter Fahrtenfolge haben. Förderfähig ist jedoch werktags höchstens ein halbstündliches Angebot und sonntags ein Stundentakt. Darüber hinausgehende Fahrten in dichterem Takt oder kapazitätsergänzende Fahrten für den Ausbildungs- oder Berufsverkehr sind nicht förderfähig.

4.4. Anschluss an den SPNV und an andere regionale Schnellbuslinien

(1) Soweit möglich, sollen an den SPNV-Verknüpfungspunkten fahrgastfreundliche symmetrische Anschlüsse mit einer angemessenen Übergangszeit zwischen Schnellbussen und SPNV-Linien hergestellt werden.

(2) Zur Sicherstellung des Anschlusses und eines fahrgastfreundlichen Übergangs zwischen den regionalen Schnellbuslinien und den SPNV-Linien soll eine systematische Anschlusssicherung (insbesondere durch Warten auf verspätete Züge) hergestellt werden, soweit die Fahrplangestaltung dies zulässt und die Verbindungsfunktion dadurch nicht wesentlich beeinträchtigt wird.

(3) Der Zuwendungsempfänger hat sicherzustellen, dass das Fahrpersonal der regionalen Schnellbuslinie nach aufzustellenden betrieblichen Vorgaben auf Anschlusszüge wartet. Bei der Festlegung der Wartezeiten sind insbesondere zu berücksichtigen: die Bedeutung des Anschlusses, die weiteren Anschlussbindungen entlang des Linienweges, die Fahrzeugumlaufbindungen und die Tageszeit.

4.5. Tarif und Vertrieb

- (1) Auf den regionalen Schnellbuslinien sind die Tarife vom Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) bzw. vom Aachener Verkehrsverbund (AVV) je nach Verbundzugehörigkeit und der NRW-Tarif sowie in ihren jeweiligen Geltungsbereichen Kragen- und Übergangstarife anzuerkennen.
- (2) Zuschläge dürfen auf den regionalen Schnellbuslinien nicht erhoben werden.
- (3) Der VRS- und der AVV-Tarif sind gem. Vertriebsrichtlinie vollumfänglich im Bordverkauf anzubieten.
- (4) Die Pauschalpreistickets im NRW-Tarif sind anzubieten, ein Verkauf von Relationspreistickets des NRW-Tarifs ist wünschenswert.
- (5) Ausgabe und Kontrolle von eTickets erfolgt gemäß der Bestimmungen der Tarifgeber.
- (6) Die Mobilitätsgarantie NRW ist anzuwenden.

4.6. Haltestellen

- (1) Die zu bedienenden Haltestellen sind barrierefrei zu gestalten. Bahnhöfe sowie zentrale Verknüpfungspunkte müssen zudem noch einen Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeiten bieten und sollten als Mobilstationen mit weiteren Verknüpfungsangeboten ausgestaltet sein. Sie müssen über elektronische Infotafeln/DFI-Anzeige mit Echtzeitdaten verfügen. Bei den Echtzeitdaten sind die Umlaufdaten zu verwenden, um auch vorhergehende Fahrten zu berücksichtigen.
- (2) In Ausnahmefällen können, wenn nachgewiesen wird, dass der entsprechende Haltestellenausbau fest eingeplant ist, diese Bedingungen auch nach Betriebsstart bzw. nach dem Start der Förderung nachträglich erfüllt werden.

4.7. Fahrzeugeinsatz

- (1) Die Fahrzeuge, die auf den Schnellbuslinien eingesetzt werden, müssen folgende Mindestanforderungen erfüllen:
 - a. Es dürfen ausschließlich Standard-Solobusse, bei Bedarf mit Anhänger, und Standard-Gelenkbusse sowie Doppeldeckerbusse eingesetzt werden. Bei Solobussen mit Anhängern muss die Motorleistung Gelenkbusse entsprechen.
 - b. Die eingesetzten Fahrzeuge dürfen bei Maßnahmenbeginn maximal 6 Monate alt sein. Im Förderzeitraum ist ein Höchstalter von 11 Jahren vorgeschrieben.
 - c. Die Fahrzeuge müssen barrierefrei sein, d.h. dass Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeuge mit entsprechender Rampe eingesetzt werden. Ebenso ist eine Mehrzweckfläche für Rollstühle und Kinderwagen vorzusehen, eine Gepäckaufbewahrungsmöglichkeit ist wünschenswert.
 - d. Es ist möglichst eine Überlandbestuhlung vorzusehen, eine Konferenzbestuhlung mit quer zur Fahrtrichtung angeordneten Sitzen ist grundsätzlich ausgeschlossen. Es ist möglichst ein Mindestabstand der

Sitze von 68 cm einzuhalten. Ausnahmefälle müssen begründet werden und sind nur bei besonders starker Nachfrage möglich.

- e. Die Fahrzeuge müssen klimatisiert sein.
- f. Die Fahrgastinformation muss sowohl akustisch als auch optisch, z.B. über TFT-Monitore, erfolgen. Des Weiteren sollen wie im SPNV Echtzeitdaten geliefert werden. Ebenso sind ein elektronischer Fahrscheindrucker mit E-Ticketing-Funktion Stufe 3 sowie ein Bordrechnersystem zur Echtzeitdaten-Auskunft und mindestens ein Entwerter vorzusehen.
- g. Es ist ein kostenloser W-LAN-Zugang vorzusehen, ebenso sind alle Sitzgruppen mit USB-Steckdosen auszustatten.
- h. Es sollen möglichst keine Fahrgäste stehend befördert werden, so dass die Fahrzeuge je nach zu erwartenden Fahrgastzahlen ausreichend Sitzplätze bieten müssen.
- i. Die Fahrzeuge müssen an allen Ein- und Ausgängen mit automatischen Fahrgastzählssystemen ausgestattet sein, die gemäß VDV-Richtlinie 457 Version 2.0 zertifiziert sind. Die Daten sind im NVR- Datenformat gemäß Anlage 2 zu liefern. Zusätzlich sind manuelle Erhebungen (siehe 4.9. Erhebung) durchzuführen.
- j. Alternative Antriebsmöglichkeiten werden ausdrücklich begrüßt, mindestens aber müssen Fahrzeuge mit Euro-VI-Standard eingesetzt werden.
- k. In den Fahrzeugen ist eine Videoüberwachung vorzusehen.
- l. Die Zielbeschilderung am Fahrzeug muss als Matrix-Anzeige vorhanden sein und im Betrieb einen Hinweis auf den Einsatz als „Schnellbus“ beinhalten.
- m. Die Fensterbereiche müssen von Werbung freigehalten werden.
- n. An den Fahrzeugen muss ein gemeinsames Label (Logos vom Land sowie NVR, NWL und VRR) gut sichtbar angebracht werden. Darüber hinaus wird kein spezielles Design gefordert.

(2) Nur in Ausnahmefällen ist beim Einsatz von Reservefahrzeugen eine Abweichung von den genannten Mindestanforderungen möglich.

4.8. Kundenkommunikation

Alle Fahrplan- und Echtzeitdaten der regionalen Schnellbuslinien sind in die gängigen Auskunftssysteme aufzunehmen. Die Zuwendungsempfänger verpflichten sich zur Durchführung von adäquaten Marketingmaßnahmen.

4.9. Erhebung

(1) Der Antragsteller hat sicherzustellen, dass dauerhafte Fahrgastzählungen auf allen Fahrten der jeweiligen Schnellbuslinie mithilfe der unter 4.7 i genannten automatischen Fahrgastzählssysteme durch die Verkehrsunternehmen durchgeführt werden.

(2) Ausnahmen sind in Einzelfällen, z.B. durch eingesetzte Reservefahrzeuge, möglich, dem Fördergeber aber zu begründen.

(3) Zusätzlich sind jährlich Verkehrserhebungen mit Fahrgastbefragungen (Wegekette des Fahrgastes, genutzter Fahrschein) durch die Verkehrsunternehmen durchzuführen. Jede Fahrtnummer (Kurs) auf jeder Linie ist in jeder Wochentagsgruppe Mo, Di-Do, Fr, Sa, So+Fei, Mo-Fr (Ferien) mindestens 1x jährlich zu erheben. Dabei sind mindestens 400 Fahrgäste je Linie gleichmäßig über das Jahr verteilt mit Berücksichtigung der Schulferien zu befragen.

(4) Sämtliche Daten aus den automatischen Fahrgastzählungen und den jährlichen Verkehrserhebungen inklusive der ermittelten Personenkilometer (Pkm) und den Fahrausweiserhebungen sind vollumfänglich dem Fördergeber im NVR-mabinso-Datenformat gemäß Anlage 2 zu statistischen Zwecken zur Verfügung zu stellen.

(5) Der Zuwendungsempfänger ist verantwortlich dafür, dass die Messresultate und Zählergebnisse die Realität möglichst getreu abbilden. Korrekturen und Störungen sind dem Fördergeber offenzulegen.

(6) Des Weiteren sind dem Fördergeber die folgenden Kennzahlen vierteljährlich mitzuteilen und Abweichungen zu begründen:

- Einhaltung Stundentakt (geplante und reale Fahrtentage pro Verkehrstag)
- Umwegfaktor (geplant und real)
- Reisegeschwindigkeit (geplant und real)

5. Programmvolumen

Die Abwicklung der Fördermaßnahmen findet im Rahmen der im Haushalt bereit gestellten Fördermittel statt.

6. Art und Höhe der Zuwendung

(1) Der ZV NVR erstattet als Anteilsförderung für die durch die Einrichtung der regionalen Schnellbuslinie bzw. des damit verbundenen Bedienungsstandards entstehenden Kosten pauschal mit 0,75 Euro pro Fahrplankilometer.

(2) Ein Rechtsanspruch auf die Gewährung von Zuwendungen besteht nicht.

7. Antragsverfahren

(1) Die Förderanträge sind bis zum 31. März eines laufenden Jahres beim ZV NVR einzureichen. Sie können bis zu 23 Monaten vor einer möglichen Betriebsaufnahme eingereicht werden.

(2) Für die Antragstellung ist dazu beiliegendes Formblatt (Anlage 1) zu verwenden.

(3) Der Antragsteller hat mit dem Zuwendungsantrag folgende Unterlagen einzureichen:

a) in allen Fällen:

1. Schriftliche Erklärung des Antragstellers, die Anforderungen und Fördervoraussetzungen einzuhalten,

2. Darstellung des Linienverlaufs,
3. Angabe der mittleren Reisegeschwindigkeit auf der Linie und Angabe des Umwegfaktors anhand des beabsichtigten Fahrplans, ggf. Begründung, falls diese nicht eingehalten werden können,
4. die Reisezeit und die Linienlänge (Fahrplankilometer) anhand des beabsichtigten Fahrplans im Vergleich zu bestehenden MIV- und ÖPNV-Verbindungen auf der beantragten Relation,
5. Fahrplanentwurf differenziert nach Verkehrstagegruppen (Montag bis Freitag, Samstag, Sonn-/Feiertag, Ferien) und mit Kennzeichnung der Verkehrstagebeschränkungen,
6. fahrtenweise Angaben zum beabsichtigten Fahrzeugeinsatz (Gelenk- / Standardbus) inklusive Nachweis der Fahrzeug-Mindestanforderungen,
7. tabellarischer oder kartographischer Vermerk der Anschlusslinien, zu denen gesicherte Anschlüsse hergestellt werden,
8. Darstellung der Anschlussverbindungen und der Übergangszeiten zum und vom SPNV nach Richtung und Gegenrichtung und je Fahrt in Form von Anschlussleisten im Fahrplanentwurf und Darstellung der Art der Anschlusssicherung,
9. Darstellung ggfs. vorhandener oder geplanter flankierender Maßnahmen, wie ÖPNV-Ampelbevorrechtigungen, Busspuren etc.,

b) nur für bestehende Linien:

1. Vorlage des Status-quo-Fahrplans im aktuellen Fahrplanjahr, dabei besondere Kennzeichnung ggf. antragsgegenständlicher bereits bezuschusster Fahrten,
2. Vorlage des Fahrplanentwurfs unter besonderer Kennzeichnung der antragsgegenständlichen zusätzlichen Fahrten,

c) soweit vorhanden:

1. Prognose der zukünftigen Fahrgastzahlen für die beantragte Linie,
2. aktueller Modal-Split auf der Relation oder einem Teilstück,
3. Prognose des zukünftigen Modal-Splits auf der Relation oder einem Teilstück.

(4) Es steht im Ermessen des Antragstellers, einen Förderzeitraum zwischen drei und fünf Jahren im Erstantrag zu beantragen. Folgeanträge können für einen Förderzeitraum zwischen zwei und fünf Jahren gestellt werden. Der Antragsteller verpflichtet sich seinerseits zur Aufrechterhaltung und anteiligen Finanzierung der regionalen Schnellbuslinie für den beantragten Zeitraum sowie zur jährlichen Lieferung von Erfolgskennzahlen an den Zuwendungsgeber.

8. Bewilligungsverfahren

(1) Über die Bewilligung entscheidet der ZV NVR einmal im Jahr zeitnah nach der o.g. Antragsfrist.

(2) Übersteigt die Summe der insgesamt beantragten Fördermittel die verfügbaren Haushaltsmittel, wird über eine Förderung von regionalen Schnellbuslinien unter Berücksichtigung der verkehrlichen Bedeutung nach pflichtgemäßem Ermessen entschieden. Die Entscheidung obliegt der Verbandsversammlung.

(3) Bei der Bewertung der verkehrlichen Bedeutung finden insbesondere folgende Kriterien Berücksichtigung:

- zusätzliches ÖPNV-Angebot im Vergleich zum bisherigen Angebot,
- Reisezeitgewinne für die Fahrgäste,
- Netzwirkung im SPNV-Netz,
- Anbindung eines Mittelzentrums oder Unterzentrums ohne Anschluss an den SPNV,
- prognostizierte Fahrgastzahlen,
- prognostizierte Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV) (Umstieg zum Umweltverbund),
- Bundes-, Landes- oder Kreisgrenzen überschreitende Linien sowie
- flankierende Beschleunigungsmaßnahmen.

Die Gewichtung dieser Bewertungskriterien ergibt sich aus Anlage 4.

(4) Ein Rechtsanspruch auf die Gewährung von Zuwendungen besteht nicht.

9. Auszahlung der Förderung

Die Auszahlung der Zuwendung erfolgt monatlich.

10. Sonstige Zuwendungsbestimmungen

(1) Die Bewilligung der Zuwendung aus Zuweisungen nach dem Entflechtungsgesetz und/oder aus Regionalisierungsmitteln erfolgt unter der auflösenden Bedingung der Gewährung entsprechender Mittel durch den Bund an das Land Nordrhein-Westfalen und vom Land Nordrhein-Westfalen an den ZV NVR.

(2) Die ANBest-P werden Bestandteil des Zuwendungsbescheides.

(3) Die Zuwendungsempfängerin bzw. der Zuwendungsempfänger hat dem ZV NVR unaufgefordert und unverzüglich den tatsächlichen Zeitpunkt der Aufnahme des Linienbetriebs anzuzeigen und im Vorfeld den ZV NVR regelmäßig über den Fortgang der Vorbereitungen zur Aufnahme des Linienbetriebs zu informieren.

(4) Der Zuwendungsempfänger hat dem ZV NVR wesentliche Änderungen der regionalen Schnellbuslinie bei Betriebsstart, wie z.B. die Änderung der Taktzeiten, Linienverlauf, Betriebszeiten, angefahrte Haltestellen, Fahrzeuge, Genehmigungsrecht und technischer Planung, unverzüglich schriftlich anzuzeigen. Die Mitteilungspflichten nach Nr. 5 ANBest-P bleiben davon unberührt. Der Widerruf des Zuwendungsbescheides für die Zukunft bleibt vorbehalten.

11. Rechtsgrundlage

Die Zuwendung erfolgt nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW (ÖPNVG NRW), den Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW (VV-ÖPNVG NRW) sowie zur Landeshaushaltsordnung und der Weiterleitungsrichtlinie des ZV NVR.

12. Inkrafttreten

Diese Richtlinie tritt am 01. Dezember 2019 in Kraft und am 31.12.2032 außer Kraft.

Anlagen:

1. Formblatt für die Antragstellung
2. Anforderungen an Automatische Fahrgastzählsysteme (AFZS)
3. Förderfähige Relationen im Verbandsgebiet des ZV NVR
4. Kriterien für die Bewertung der verkehrlichen Bedeutung

Anlage 3

zur

**Richtlinie des Zweckverbandes Nahverkehr Rheinland (ZV NVR)
für die Förderung von Busverkehrsleistungen auf
regionalen Schnellbuslinien
zur Ergänzung des SPNV-Netzes
(ÖPNV-Schnellbus-RL ZV NVR)**

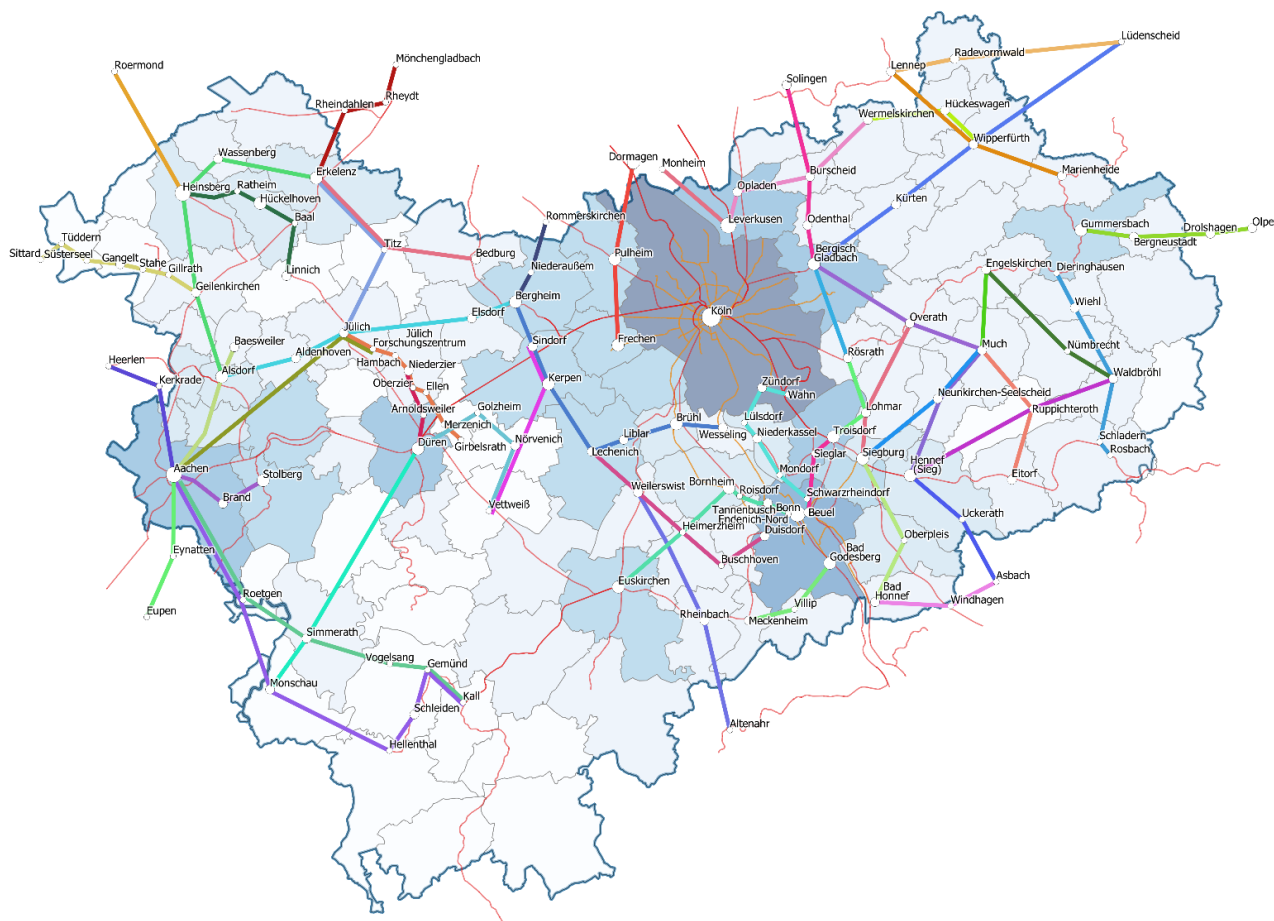
vom 28. November 2019

Förderfähige Relationen

Förderfähige Relationen

im Verbandsgebiet des Zweckverbands Nahverkehr Rheinland

Im Folgenden werden die förderfähigen Relationen im Verbandsgebiet des ZV NVR festgelegt. Nur die als Teilstück oder komplett diesen Relationen entsprechenden Linienwege der regionalen Schnellbuslinien sind förderfähig. Diese geben nur Relationen, aber keine genauen Streckenverläufe vor. Ausschlaggebend ist die unten stehende Auflistung. Die Karte dient nur der Visualisierung.

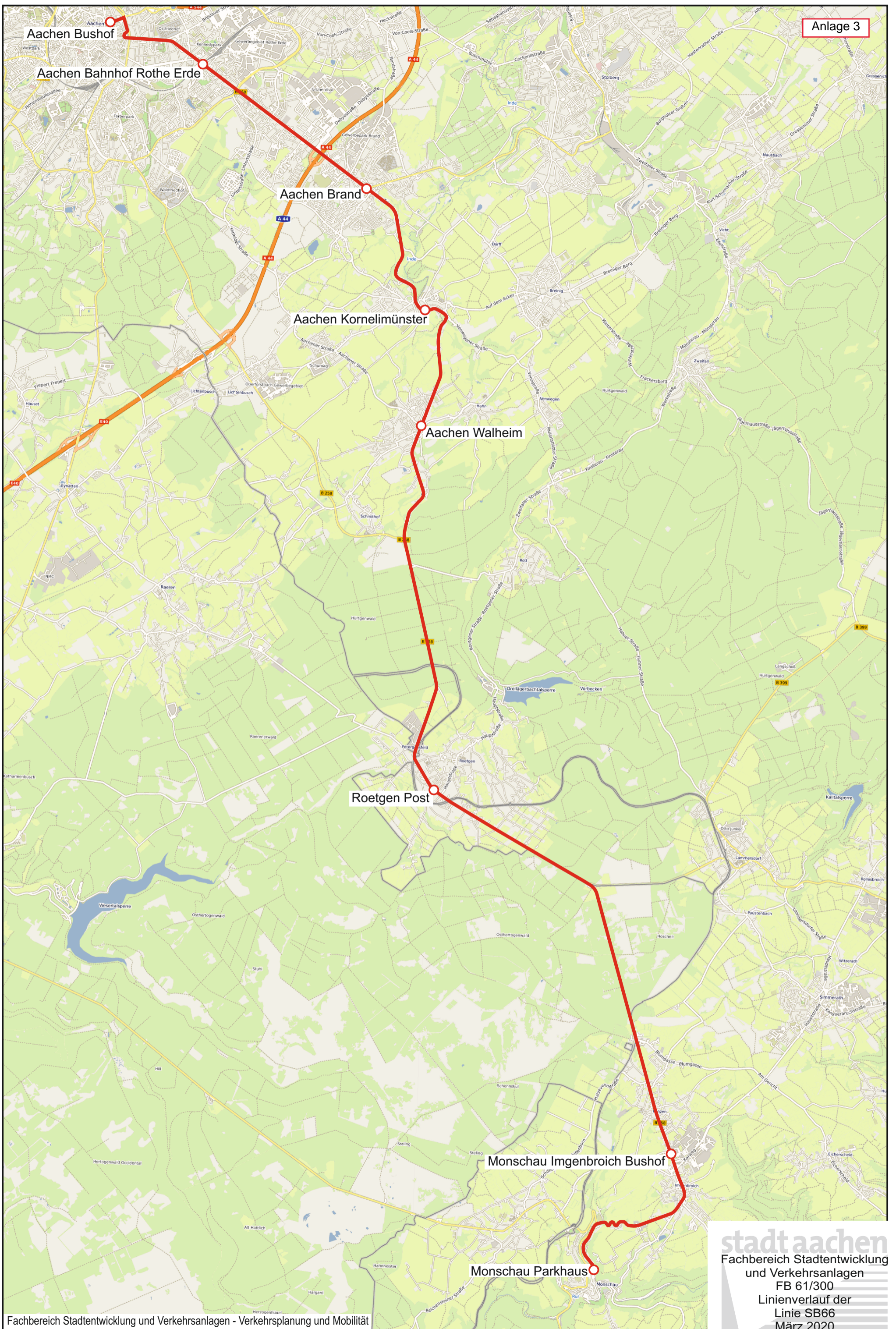


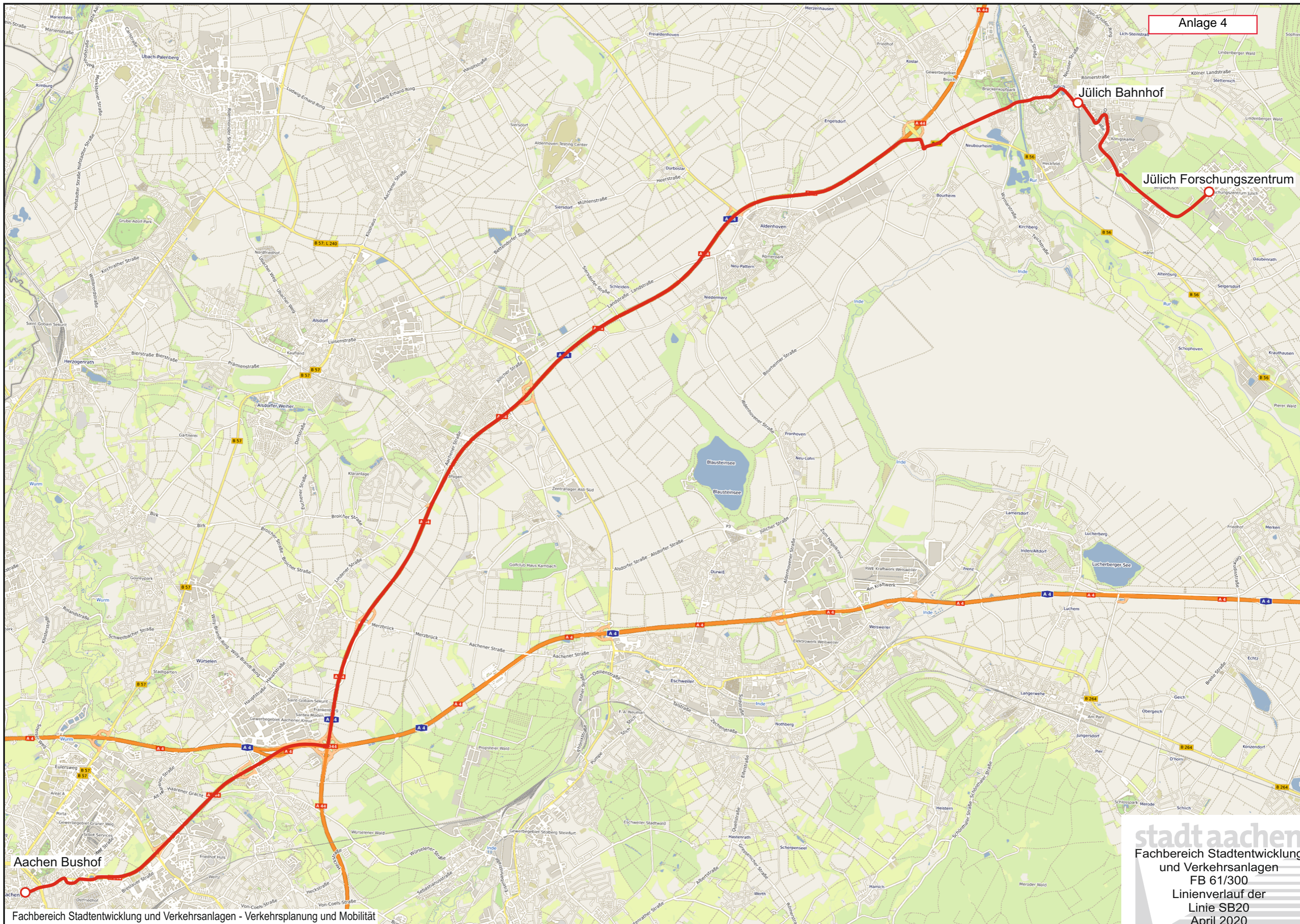
Nr.	Relation
1	Marienheide - Wipperfürth - Remscheid - Lennepe
2	Remscheid - Lennepe - Radevormwald - Lüdenscheid
3	Lüdenscheid - Wipperfürth - Kürten - Bergisch Gladbach
4	Wipperfürth - Hückeswagen - Wermelskirchen
5	Wermelskirchen - Burscheid - Opladen - Leverkusen Mitte
6	Olpe - Drolshagen - Bergneustadt - Gummersbach

7	Dieringhausen - Wiehl - Waldbröl - Windeck-Schladern - Windeck-Rosbach
8	Overath - Much - Bergisch Gladbach
9	Much - Engelskirchen
10	Much - Ruppichterath - Eitorf
11	Much - Neunkirchen-Seelscheid - Hennef
12	Much - Neunkirchen-Seelscheid - Siegburg
13	Hennef - Uckerath - Asbach
14	Hennef - Ruppichterath - Waldbröl
15	Waldbröl - Nümbrecht - Engelskirchen
16	Bergisch Gladbach - Rösrath
17	Solingen - Burscheid - Odenthal - Bergisch Gladbach
18	Siegburg - Lohmar - Overath
19	Troisdorf - Lohmar - Rösrath
20	Siegburg - Königswinter-Oberpleis - Bad Honnef
21	Bad Honnef - Windhagen - Asbach
22	Troisdorf - Sieglar - Bonn
23	Bonn - Mondorf - Niederkassel - Lülldorf - Köln-Zündorf/Wahn
24	Euskirchen - Heimerzheim - Bornheim - Bornheim-Roisdorf - Bonn-Tannenbusch - Bonn-Endenich Nord
25	Erfststadt - Weilerswist - Heimerzheim - Buschhoven - Bonn-Duisdorf
26	Meckenheim - Wachtberg - Bad Godesberg
27	Altenahr - Rheinbach - Weilerwist
28	Aachen - Kerkrade Parkstad Stadion (NL) - Heerlen (NL)
29	Aachen - AC Bf Rothe Erde - AC Brand - Stolberg

30	Aachen - Würselen - Alsdorf Annapark - Baesweiler
31	Aachen - Jülich - Forschungszentrum
32	Aachen - Eynatten - Eupen
33	Aachen - Roetgen - Simmerath - Schleiden (Vogelsang) - Gemünd - Kall
34	Aachen - Roetgen - Monschau - Hellenthal - Schleiden Gemünd - Kall
35	Monschau - Simmerath - Hürtgenwald - Düren
36	Jülich - Forschungszentrum - Hambach - Niederzier - Oberzier - Ellen - Merzenich - Girbelsrath
37	Niederzier - Oberzier - Arnoldsweiler - Düren
38	Alsdorf Annapark - Jülich - Elsdorf - Bergheim
39	Dormagen - Pulheim - Frechen
40	Bergheim - Kerpen - Erftstadt - Brühl - Wesseling
41	Rommerskirchen - Niederaußem - Bergheim
42	Vettweiß - Nörvenich - Kerpen - Sindorf
43	Vettweiß - Nörvenich - Golzheim - Düren
44	Erkelenz - Wassenberg - Heinsberg - Geilenkirchen - Alsdorf
45	Erkelenz - Titz - Jülich
46	Erkelenz - Rheindahlen - Rheydt - Mönchengladbach
47	Geilenkirchen - Gillrath - Gangelt - Süsterseel - Tüddern (- Höngen) - Sittard (NL)
48	Linnich - Baal - Hückelhoven - Ratheim - Oberbruch - Heinsberg
49	Heinsberg - Roermond (NL)
50	Leverkusen - Monheim
51	Bedburg - Titz - Erkelenz

Tabelle 1: Förderfähige Relationen





Anlage 4

Jülich Bahnhof

Jülich Forschungszentrum

Aachen Bushof

Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen - Verkehrsplanung und Mobilität

stadt aachen
 Fachbereich Stadtentwicklung
 und Verkehrsanlagen
 FB 61/300
 Linienvverlauf der
 Linie SB20
 April 2020