

Vorlage Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/1414/WP17 Status: öffentlich AZ: Datum: 16.04.2020 Verfasser: Dez. III / FB 61/300												
Landeswettbewerb Mobil.NRW - Modellvorhaben innovativer ÖPNV im ländlichen Raum, Förderantrag "NetLiner Aachen Nord"													
Beratungsfolge: <table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="181 667 379 698">Datum</th> <th data-bbox="387 667 954 698">Gremium</th> <th data-bbox="962 667 1382 698">Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="181 705 379 736">30.04.2020</td> <td data-bbox="387 705 954 736">Mobilitätsausschuss</td> <td data-bbox="962 705 1382 736">Entscheidung</td> </tr> <tr> <td data-bbox="181 739 379 770">13.05.2020</td> <td data-bbox="387 739 954 770">Bezirksvertretung Aachen-Richterich</td> <td data-bbox="962 739 1382 770">Kenntnisnahme</td> </tr> <tr> <td data-bbox="181 772 379 804">24.06.2020</td> <td data-bbox="387 772 954 804">Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg</td> <td data-bbox="962 772 1382 804">Kenntnisnahme</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	30.04.2020	Mobilitätsausschuss	Entscheidung	13.05.2020	Bezirksvertretung Aachen-Richterich	Kenntnisnahme	24.06.2020	Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg	Kenntnisnahme
Datum	Gremium	Zuständigkeit											
30.04.2020	Mobilitätsausschuss	Entscheidung											
13.05.2020	Bezirksvertretung Aachen-Richterich	Kenntnisnahme											
24.06.2020	Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg	Kenntnisnahme											

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen nimmt den Bericht der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit der Erarbeitung eines Förderantrages für einen NetLiner-Betrieb im Aachener Norden.

Die Bezirksvertretung Aachen-Richterich nimmt den Bericht der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis und schließt sich dem Beschluss des Mobilitätsausschusses an, die Verwaltung mit der Erarbeitung eines Förderantrages für einen NetLiner-Betrieb im Aachener Norden zu beauftragen.

Die Bezirksvertretung Aachen-Laurensberg nimmt den Bericht der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis und schließt sich dem Beschluss des Mobilitätsausschusses an, die Verwaltung mit der Erarbeitung eines Förderantrages für einen NetLiner-Betrieb im Aachener Norden zu beauftragen.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		x	

Investive Auswirkungen	Ansatz 2020	Fortgeschrieb ener Ansatz 2020	Ansatz 2021 ff.	Fortgeschrieb ener 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 / - Verslechterun g	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 2020	Fortgeschrieb ener Ansatz 2020	Ansatz 2021 ff.	Fortgeschrieb ener 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 / - Verslechterun g	<i>0</i>		<i>0</i>			
	Deckung ist gegeben		Deckung ist gegeben			

Erläuterungen:

Im Rahmen des Landeswettbewerbes "Mobil.NRW - Modellvorhaben innovativer ÖPNV im ländlichen Raum" stellt das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen für innovative Modellvorhaben zur Transformation und Stärkung des ÖPNV-Systems im ländlichen und im suburbanen Raum für die Jahre 2020 bis 2023 insgesamt 33 Mio. EUR bereit. Die maximale Förderung pro Projekt beträgt 5 Mio. Euro über drei Jahre. Die Förderquote beträgt 75 % und schließt auch Betriebskosten mit ein.

Die Modellvorhaben sollen Wege aufzeigen, wie in eher ländlich geprägten oder suburbanen Räumen ÖPNV-Angebote im Sinne einer Daseinsvorsorge neu geschaffen oder bestehende ÖPNV-Angebote attraktiver gestaltet werden können, z.B. mit bedarfsgesteuerten Angeboten und/oder durch Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln wie Carsharing oder Bikesharing. Die Projekte sollen Modellcharakter haben und auf andere Gebiete übertragbar sein (Siehe auch Anlage 1).

Die Stadt Aachen ist dem Förderaufruf gefolgt und hat sich in Zusammenarbeit mit der ASEAG eine Projektskizze für einen NetLiner-Betrieb im Aachener Norden („NetLiner Aachen-Nord“) beworben. Unter 38 eingereichten Projektskizzen NRW-weit hat eine Experten-Jury 15 Projekte ausgewählt, darunter auch das Projekt aus Aachen. Nun muss bis zum 01.05.2020 ein bewilligungsfähiger Förderantrag bei der Bezirksregierung Köln eingereicht werden, damit die Fördergelder ausgezahlt werden können.

Die Förderquote beträgt 75 %. Zuwendungsfähig sind Personalkosten für den Betrieb, projektbezogene Investitions-, Leasing- und Betriebskosten, sonstige Sachkosten sowie Kosten für die externe Begleitung von Marketingmaßnahmen und Evaluation. Die Förderung erstreckt sich über einen Zeitraum von maximal drei Jahren. Eine Anschlussfinanzierung ist nicht vorgesehen.

NetLiner Aachen-Nord

Ziel des Fördervorhabens "NetLiner Aachen-Nord" ist es, durch die Einführung eines On-Demand-Systems (NetLiner) direktere und schnellere ÖPNV-Verbindungen im Stadtteil Laurensberg anbieten zu können und die Erschließung durch ein flexibles, bedarfsgesteuertes Angebot zu verbessern.

Die grundlegende Funktion des NetLiner-Systems ist eine bedarfsorientierte Flächenbedienung in einem räumlich definierten Bedienungsgebiet. Es handelt sich um ein System, welches ohne festen Fahrplan und ohne Linienbindung verkehrt. Bestehende Haltestellen werden genutzt und durch zusätzlich einzurichtende Spots oder virtuelle Haltestellen ergänzt, um eine vollständige räumliche Erschließung des Bedienungsgebietes zu erreichen, ohne eine Tür zu Tür Bedienung anzubieten. Fahrtwünsche müssen vorangemeldet werden. Diese werden in einer Dispositionszentrale gebündelt und über einen Routing-Algorithmus disponiert. Der Fahrer erhält seinen Einsatzort und Route rechnerbasiert und automatisiert. Die IT-Plattform dient als Reise- und Buchungsplattform.

Das neue NetLiner-Gebiet im Aachener Norden, das im Rahmen dieses Förderprojektes bedient werden soll, umfasst die Ortsteile Laurensberg "Zentrum", Vetschau, Richterich Grünenthal, Seffent,

Orsbach, Lemiers sowie die Uniklinik und das Hochschülerweiterungsgebiet Campus Melaten (siehe Anlage 2).

Das Bedienungsgebiet ist 18 km² groß und erstreckt sich in Richtung Westen bis zur niederländischen Grenze und grenzt im Norden an dem Stadtteil Richterich. Es ist dispers besiedelt von insgesamt rd. 9.175 Einwohnern inklusive des Siedlungsschwerpunktes Laurensberg Zentrum. Im Gebiet Campus Melaten befinden sich mit dem Universitätsklinikum Aachen und dem Hochschülerweiterungsgebiet Melaten gleich mehrere große Arbeitsstätten mit erheblichen täglichen Pendlerverkehren.

Im Bedienungsgebiet liegen Erschließungsdefizite vor, die bereits in den lokalpolitischen Gremien diskutiert wurden und durch die Einführung eines bedarfsgesteuerten NetLiner-Systems entschärft werden sollen: Zum einen wird der Ortsteil Seffent mit rd. 130 Einwohnern bisher im heutigen Linienverkehr außer im Schulverkehr nicht bedient. Zum anderen ist das Richtericher Wohngebiet "Grünenthal" nur unzureichend erschlossen: Aufgrund der peripheren Lage und anschließender Straßen, die für die Befahrung von Linienbussen nicht geeignet sind, kommt hier nur eine Bedienung mit kleinen Fahrzeugen in Frage.

Zwischen Laurensberg und der Aachener Innenstadt bilden die Linien 7, 17, 27, 37, 44 und 47 gemeinsam auf der CityTakt-Achse Roermonder Straße einen dichten Takt. Zusätzlich verbindet die Linie 16 Laurensberg mit den Bereichen Süsterfeldstraße, Westbahnhof und Campus Mitte. An der Haltestelle „Laurensberg“ verzweigen sich die Linien der CityTakt-Achse zu ihren verschiedenen Endzielen. Die Linien 27 bzw. 37 bedienen dabei die solitär gelegenen Ortsteile Vetschau bzw. Orsbach und Lemiers. In der Schwachverkehrszeit wird ein Anruf-Linientaxi (ALT) eingesetzt, mit Anschluss an der Haltestelle „Laurensberg“ an die Linie 47. Hierfür ist eine Voranmeldung erforderlich. Der Ortskern Laurensberg ist mit dem Gebiet Campus Melaten / Uniklinik lediglich mit den Linien 70 bzw. 80 direkt verbunden, welche ausschließlich im Berufs- und Schülerverkehr verkehren.

Im bestehenden Busnetz können im Bedienungsgebiet manche Fahrbeziehungen nur mit Umstieg und langen Fahrzeiten angeboten werden, obwohl die Luftlinienentfernung nur wenige Kilometer beträgt. Der NetLiner soll hier nicht nur mehr direkte Verbindungen im Nahbereich schaffen, sondern auch als Zubringer zu der bereits gut erschlossenen ÖPNV-Achse Roermonder Straße dienen. Die vorhandenen Fahrtwünsche werden effizient gebündelt und zum geplanten Ziel oder Verknüpfungspunkt disponiert. Durch die intelligente Bündelung von Fahrtwünschen mehrerer Personen, werden zusätzliche Fahrwege vermieden. Die Haltestelle "Laurensberg" ist bereits heute Verknüpfungspunkt für ALT- und Linienverkehr. Hier soll auch im NetLiner-Betrieb ein Umstieg in die bestehenden ÖPNV-Angebote stattfinden. In dem Bereich des Pilotgebietes, in dem es neben dem NetLiner ein reguläres ÖPNV-Angebot gibt, verweist das NetLiner-System auf diese Linien. So werden Parallelfahrten des NetLiners mit dem klassischen ÖPNV vermieden und das Potential des NetLiner-Gebietes gestärkt.

Der Kunde muss sich einmalig registrieren, um den NetLiner nutzen zu können, entweder über die App, telefonisch oder im Internet. Touristen oder Besucher können über die Anmeldung als Gast, auch ohne Registrierung, das System nutzen. Kunden sollen auch über die Mobilitätsplattform „movA“

Fahrten buchen können. Die App "movA" bündelt und vernetzt alle öffentlichen Mobilitätsangebote in Aachen und der Region auf einer digitalen Plattform. Neben der rein informativen Suche nach Angeboten, wird eine integrierte Buchung und Abrechnung aller Mobilitätsangebote angeboten.

Das neue Bedienungsgebiet im Aachener Norden soll von montags bis freitags mit zwei Fahrzeugen bedient werden. Somit kann grundsätzlich ein entgegengesetzter Richtungsbetrieb, je nach gebuchten Fahrtwünschen, ermöglicht werden. Dies bietet ein hohes Maß an Flexibilität für die einzelnen Fahrtwünsche. An Samstagen und Sonntagen soll der NetLiner das bisherige ALT-Angebot weitestgehend ersetzen. Hier wird nur ein NetLiner-Fahrzeug benötigt, um dem Kunden ein flexibleres Angebot zur Verfügung zu stellen. Ergänzend dazu soll das Taxigewerbe eingebunden werden, um in nachfrageschwachen Zeiten Personalkosten zu reduzieren und zum anderen Nachfragepeaks aufzufangen. Hervorzuheben ist daher, dass im Rahmen des Projektes ein einheitliches System für den bedarfsorientierten Verkehr entwickelt werden soll. Es sollen somit die ALT, ASA und On-Demand-Verkehre (NetLiner) für den Kunden zu einem System zusammengefasst werden. In diesem Zusammenhang wurde bereits die Aachener Autodroschkenvereinigung in das Vorhaben eingebunden.

Kleine Wohngebiete wie z.B. Grüenthal, die bisher noch nicht über eine Haltestelle an den Linienverkehr angebunden sind, werden über dieses Fördervorhaben durch eine neue NetLiner-Haltestelle, einen sogenannten "Spot", erschlossen.

Zum Projektbeginn ist eine drei-monatige kostenlose Testphase des Systems geplant. In dieser Phase wird eine vorher gewonnene Nutzergruppe einen exklusiven Zugang zum NetLiner-System bekommen. Die Anzahl der Testkunden ist nicht begrenzt und steigert sich erfahrungsgemäß während der Testphase. Im Vorfeld soll mit Flyern, im Internet und in der Presse um Testkunden geworben werden. Während der Testphase werden Veranstaltungen für die Testnutzer durchgeführt. Ihr Feedback zum NetLiner soll genutzt werden, um Angebotsoptimierungen und Systemverbesserungen vorzunehmen, z.B. durch das Einrichten von zusätzlichen Haltespots. Das reguläre ÖPNV-Angebot bleibt in dieser Phase bestehen.

Nach der Pilotphase wird das NetLiner-Angebot für alle geöffnet. Es gilt der AVV-Tarif. Es wird angestrebt, möglichst alle Anruf-Linien-Taxi-Verkehre der Linien 27 und 37 dauerhaft zu ersetzen. Hierdurch können rd. 40.000 EUR jährlich eingespart werden. Weiterhin soll im Laufe des Projektes eruiert werden, inwieweit Linienfahrten der Linie 37 bei mindestens gleichbleibender Bedienungsqualität eingespart werden könnte. Die maximale Einsparung beträgt 42.000 Nutzwagen-km pro Jahr. Das entspricht einer finanziellen Einsparung von ca. 110.000 EUR jährlich. Anpassungen des Linienverlaufs und Fahrtenangebotes der Linie 27 werden im Zuge des Projektes geprüft.

Die Gesamtkosten für das Förderprojekt (Kosten für Personal, Investitionen und Sachkosten sowie Betriebskosten) über drei Jahre werden auf rd. 2,18 Mio. EUR geschätzt. Es sind nur die Betriebskostendefizite zuwendungsfähig, d.h. Einsparungen und Einnahmen sind gegen zu rechnen. Diese werden über drei Jahre auf mindestens 0,57 Mio. EUR geschätzt. Bei einer Förderquote von 75 % werden Fördermittel in Höhe von ca. 1,2 Mio. EUR eingeplant.

Das Projekt wird fortwährend evaluiert.

Finanzielle Auswirkungen

Über die Projektlaufzeit von drei Jahren ergeben sich förderfähige Gesamtkosten in Höhe von rd. 1,6 Mio. EUR. Nach Abzug der Förderung verbleibt ein Defizit von rd. 135.000 EUR pro Jahr, die im Haushalt für die Jahre 2021, 2022 und 2023 im Rahmen der Verlustabdeckung ASEAG bzw. der Ausgleichszahlung an die E.V.A. GmbH zu berücksichtigen wären. Bei einer Fahrgastzunahme würde sich das Defizit verringern.

Weiteres Vorgehen

Die Verwaltung erstellt auf Basis der Projektskizze in Abstimmung mit der ASEAG die erforderlichen Förderunterlagen und reicht den Antrag bei der Bezirksregierung bis zum 01.05.2020 ein.

Gemäß Richtlinie muss die Inbetriebnahme des neuen Angebotes noch in 2020 erfolgen. Geplant ist, mit dem Pilotbetrieb zum kleinen Fahrplanwechsel im Dezember 2020 zu beginnen. Sobald die Förderbewilligung vorliegt, werden die Vorbereitungsarbeiten starten (Fahrzeugbeschaffung, Angebotsplanung etc.).

Anlage/n:

Anlage 1: Förderauftrag

Anlage 2: Bedienungsgebiet



Landeswettbewerb „Mobil.NRW – Modellvorhaben innovativer ÖPNV im ländlichen Raum“

1. Gegenstand einer möglichen Förderung

Das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen stellt für innovative Modellvorhaben zur Transformation und Stärkung des ÖPNV-Systems

- 1) im ländlichen und/ oder
- 2) im suburbanen Raum

für die Jahre 2020 bis 2023 insgesamt 30 Mio. Euro bereit.

Die Modellvorhaben sollen Wege aufzeigen, wie in eher ländlich geprägten oder suburbanen Räumen ÖPNV-Angebote im Sinne einer Daseinsvorsorge neu geschaffen oder bestehende ÖPNV-Angebote attraktiver gestaltet werden können. Die Modellvorhaben sollen exemplarisch eruiieren, wie in diesen Räumen das ÖPNV-System mit bedarfsgesteuerten Verkehrsmitteln oder anderen Bedienformen transformiert und/oder durch Vernetzung mit anderen Verkehrsmitteln/Mobilitätsangeboten (bspw. Carsharing, Bikesharing, etc.) ergänzt werden kann – um die Transformation des ÖPNV-Systems und darauf bezogene Entscheidungen der verschiedenen Ebenen auf eine verlässliche praxisbezogene Basis zu stellen.

Erbeten sind Projekte aus 2 Bereichen:

- 1) Entwicklung und Umsetzung eines für Kunden attraktiven, leistungsfähigen und wirtschaftlich zweckmäßigen ÖPNV-Systems im ländlichen Raum
 - kreisübergreifendes, mindestens stündliches ÖPNV-Angebot im Regionalverkehr mit flächendeckender Feinerschließung des Kreises oder zumindest eines Teilraumes über alternative Bedienformen
 - Betriebszeiten mindestens 16 Stunden am Tag, Betrieb auch am Wochenende/ an Feiertagen
 - Integration von bedarfsgesteuerten Angeboten und/oder Car-Sharing-Angeboten, Bikesharing-Angeboten, etc.
 - IT-Anwendungen bei Buchung, Disposition und/oder Anschlusssicherung, möglichst Integration in bestehende digitale örtliche ÖPNV-Anwendungen (Apps)
 - Barrierefreiheit (auch des Buchungssystems, d.h. ein digitales Buchungssystem muss selbst barrierefrei sein und zusätzlich ggf. durch eine telefonisch erreichbare Dispositionszentrale ergänzt werden)
 - Integration des Angebots in bestehende Tarifsysteem

Diese Modellvorhaben müssen im ländlichen Raum liegen (ELER 2014-2020 NRW Gebietskulisse Ländlicher Raum, Einbezug eines angrenzenden Verdichtungsbereichs möglich).

2) Flächendeckender Einsatz von bedarfsgesteuerten Verkehren in peripheren Stadtteilen bzw. suburbanen Gebieten

- Linienverkehr-ersetzendes/ergänzendes On-Demand-Angebot
- periphere Stadtteile und/oder städtisches Umland
- Betriebszeiten mindestens 16 Stunden am Tag (oder länger, wenn die ersetzte Linie längere Betriebszeiten hat), Betrieb auch am Wochenende/ an Feiertagen
- Erreichbarkeit der Dispositionszentrale während der gesamten Betriebszeit
- IT-Anwendungen bei Buchung, Disposition
- Barrierefreiheit (auch des Buchungssystems, d.h. ein digitales Buchungssystem muss selbst barrierefrei sein und zusätzlich ggf. durch eine telefonisch erreichbare Dispositionszentrale ergänzt werden)
- Integration des Angebots in bestehende Tarifsysteme
- Ticketzuschlag im bedarfsgesteuerten Verkehr max. 50% des Preises für einen Einzelfahrschein

Die Modellvorhaben müssen in mindestens einem Stadtteil mit einer Bevölkerungsdichte von weniger als 1500 EW/km² liegen.

2. Zuwendungszweck

Die Modellvorhaben sollen die folgenden Zielsetzungen verfolgen:

- Errichtung eines attraktiven ÖPNV-Angebots im ländlichen und/ oder suburbanen Raum aus Kundensicht
- Hohe Verlässlichkeit des ÖPNV-Angebots (reibungloser, störungsresistenter Betrieb)
- Kostenklarheit für die öffentliche Hand
- Möglichkeit der Fortführung des Modellvorhabens über den Finanzierungszeitraum hinaus
- öffentlichkeitswirksame Vermarktung des Vorhabens
- Übertragbarkeit auf andere Regionen in Nordrhein-Westfalen

3. Zuwendungsberechtigung

Zuwendungsberechtigt sind Städte, Kreise und Gemeinden sowie kommunale Zweckverbände und die im ÖPNVG NRW aufgeführten SPNV-Aufgabenträger.

4. Zuwendungsvoraussetzungen

- Die geförderten Verkehre sollen den bestehenden Öffentlichen Personennahverkehr ergänzen oder ersetzen. Sie sollen auf das bestehende Angebot des Öffentlichen Personennahverkehr in geeigneter Weise abgestimmt sein.
- Die räumlich zuständigen Aufgabenträger sind vor Antragsstellung einzubeziehen („Letter of Support“).
- In den Projektgebieten darf bisher noch kein Ridepooling/Ridesharing-Dienst vorhanden sein.
- Es sollen insbesondere Projekte im ländlichen/suburbanen Raum gefördert werden. Bei Projekten in städtischen Gebieten ist darzulegen, warum ein entsprechendes Angebot nicht am Markt entsteht.
- Neue Ridepooling/Ridesharing-Dienste müssen mit bestehenden Mobilitätsangeboten in Form von Rufbussen, Anruf-Sammeltaxis und Bürgerbussen abgestimmt sein. Die Angebote können jedoch testweise ersetzt oder integriert werden.
- Das eingesetzte IT-Tool muss bereits erprobt sein.
- Die Projektteilnehmer sind verpflichtet, einen Evaluierungsbericht zu verfassen und dem Verkehrsministerium zur Verfügung zu stellen. In dem Bericht müssen Fahrgastzahlen und Kosten/Erlöse erfasst werden.
- Die Projektträger sollen bis zu 24 Monate nach Beenden des Projekts bereit sein, bei vom Ministerium für Verkehr organisierten Veranstaltungen als Referent vorzutragen.
- In der Kommunikation sind das Logo des Verkehrsministeriums und der Marke „Mobil.NRW“ zu nutzen und die Pressestelle des Verkehrsministeriums ist einzubeziehen.

5. Art und Umfang der Förderung

Die Förderung erfolgt auf Grundlage des §14 ÖPNVG NRW und des §44 LHO NRW. Es handelt sich um eine Projektförderung, die als Anteilsfinanzierung gewährt wird. Der Fördersatz beträgt 75 Prozent der zuwendungsfähigen Kosten. Die maximale Höhe der Zuwendung über die Laufzeit beträgt 5 Millionen Euro für ein Projekt.

Zuwendungsfähig sind:

- projektbezogene Investitions-, Leasing- und Betriebskosten sowie sonstige Sachkosten,
- Kosten der Evaluation (nur Sachkosten, kein Eigenpersonal).

Die Förderung erstreckt sich über einen Zeitraum von maximal 3 Jahren. Eine Anschlussfinanzierung ist ausgeschlossen. Es ist ein Konzept für eine mögliche Folgefinanzierung vorzulegen.

6. Zeitlicher Ablauf

Projektskizzen für Modellvorhaben sind bei der zuständigen Bezirksregierung einzureichen bis zum 15. Januar 2020. Nach Auswahl der Projekte durch eine Jury im Februar 2020 muss ein bewilligungsfähiger Förderantrag spätestens am 1. April 2020 vorliegen. Die Aufnahme des Betriebs soll spätestens im 4. Quartal 2020 erfolgen. Die Projektlaufzeit beträgt mindestens 2 Jahre, höchstens aber 3 Jahre.

7. Jury

Die Projektauswahl erfolgt durch ein Beurteilungsgremium (Jury). Der Jury gehören mindestens an: 3 Vertreter des Verkehrsministeriums und 1 Vertreter des Zukunftsnetz NRW. Das Verkehrsministerium behält sich die Einbeziehung weiterer Jurymitglieder vor.

Die Auswahlkriterien:

- Größe des Planungsraums (Einwohner)
- Grad der Angebotsverbesserung (Mehrleistung)
- Grad des Ersatzes des Bestands-ÖPNV (nur bei On-Demand-Verkehren)
- Kundenorientierung
- Verbesserung der Erschließung von Siedlungsbereichen
- Funktionalität der Disposition und Anmeldung
- Innovationsgrad (bspw. Integration von anderen Mobilitätsmitteln, neue Ideen für Leistungserstellung)
- Wirtschaftlichkeit
- Möglichkeit der Fortführung des Modellvorhabens
- Übertragbarkeit auf andere Regionen
- Marketingkonzept
- Wirkungskontrolle und Evaluationskonzept

Das Beurteilungsgremium wird aufgrund der aufgeführten Kriterien eine Gesamtbewertung vornehmen.

Anträge sind an die zuständige Bezirksregierung, Dezernat 25 zu richten.

Ansprechpartner:

**Ministerium für Verkehr des
Landes Nordrhein-Westfalen**
Stadttor 1
40219 Düsseldorf

Herr Hannes Wiethölter, hannes.wiethoelter@vm.nrw.de
Herr Jens Petershöfer, jens.petershoefer@vm.nrw.de

