

Vorlage Federführende Dienststelle: Fachbereich Stadtentwicklung und Verkehrsanlagen Beteiligte Dienststelle/n:	Vorlage-Nr: FB 61/1381/WP17 Status: öffentlich AZ: Datum: 10.02.2020 Verfasser: Dez. III / FB 61/320						
Förderung für Schnellbuslinien beantragen - Vorlaufbetrieb Regiotram Ratsantrag der Grüne Fraktion vom 10.01.2020							
Beratungsfolge: <table border="1"> <thead> <tr> <th data-bbox="188 712 376 741">Datum</th> <th data-bbox="384 712 954 741">Gremium</th> <th data-bbox="962 712 1374 741">Zuständigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="188 745 376 775">27.02.2020</td> <td data-bbox="384 745 954 775">Mobilitätsausschuss</td> <td data-bbox="962 745 1374 775">Entscheidung</td> </tr> </tbody> </table>		Datum	Gremium	Zuständigkeit	27.02.2020	Mobilitätsausschuss	Entscheidung
Datum	Gremium	Zuständigkeit					
27.02.2020	Mobilitätsausschuss	Entscheidung					

Beschlussvorschlag:

Der Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen nimmt den Bericht der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis. Der Antrag gilt damit als behandelt.

Finanzielle Auswirkungen

	JA	NEIN	
		x	

Investive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Gesamt- bedarf (alt)	Gesamt- bedarf (neu)
	Einzahlungen	0	0	0	0	0
Auszahlungen	0	0	0	0	0	0
Ergebnis	0	0	0	0	0	0
+ Verbesserung / - Verslechterun g	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

konsumtive Auswirkungen	Ansatz 20xx	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx	Ansatz 20xx ff.	Fortgeschrieb ener Ansatz 20xx ff.	Folgekoste n (alt)	Folgekost en (neu)
	Ertrag	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	0		0			
	Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden		Deckung ist gegeben/ keine ausreichende Deckung vorhanden			

Erläuterungen:

Die Grüne Fraktion hat am 10.01.2020 den Ratsantrag "Förderung für Schnellbuslinien beantragen - Vorlaufbetrieb Regiotram" gestellt (s. Anlage 1). Die Verwaltung soll gemeinsam mit der ASEAG beauftragt werden, die Einführung und Umsetzung von Schnellbuslinien in der gesamten StädteRegion Aachen so vorzubereiten, dass ein entsprechender Förderantrag beim Nahverkehrsverband Rheinland (NVR) fristgemäß im Frühjahr 2020 gestellt werden kann. Der Regiotram-Korridor Baesweiler - Alsdorf - Würselen - Aachen soll dabei mit erster Priorität behandelt werden.

Sachstand

Der Nahverkehr Rheinland (NVR) hat die ÖPNV-Aufgabenträger in ihrem Verbandsgebiet in einem Schreiben vom 13.01.2020 über die neue Fördermöglichkeit von regionalen Schnellbuslinien zur Ergänzung des SPNV-Netzes 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, s. Anlage 2 bzw.

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

Zukünftig stehen bis zu 3,3 Mio. EUR jährlich für die Förderung der Betriebskosten von regionalen Schnellbuslinien zur Verfügung. Förderanträge sind bis zum 31.03. eines laufenden Jahres beim NVR einzureichen.

Die Verwaltung hat hierzu bereits erste Gespräche mit der StädteRegion Aachen, dem Kreis Düren, dem Kreis Heinsberg, der ASEAG und dem Aachener Verkehrsverbund (AVV) geführt. Grundsätzlich besteht Einigkeit, einen Förderantrag im Jahr 2020 zu stellen. Derzeit wird eruiert, welche Verbindung(en) konkret beantragt werden sollen.

Neue Förderrichtlinie

Auf Grundlage der pauschalisierten Zuwendungen nach § 11 Absatz 1 ÖPNVG NRW gewährt der Zweckverband NVR (ZV NVR) Zuwendungen für Busverkehrsleistungen auf regionalen Schnellbuslinien nach Maßgabe der Richtlinie ÖPNV-Schnellbus-RL ZV NVR und den Verwaltungsvorschriften zur Landeshaushaltsordnung (LHO). Ziel der Förderung ist eine bessere Vernetzung im ÖPNV auf schienenfernen Relationen.

Das Netz 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. In der Förderrichtlinie sind die förderfähigen Relationen im Verbandsgebiet NVR aufgeführt (s. Anlage 3).

Damit die regionalen Schnellbuslinien eine echte Konkurrenz zur Pkw-Nutzung darstellen können, gelten klare Qualitätskriterien zur Linienführung, Betriebszeiten und Takt, Anschlüssen, Haltestellen und Fahrzeugeinsatz (vgl. Anlage 2).

Weiteres Vorgehen

Für den Förderantrag ist zunächst eine Konzeption einschließlich einer Kostenkalkulation zu erstellen. Das Konzept wird derzeit unter den o.g. Partnern vorabgestimmt und anschließend zur Entscheidung vorgelegt. Der Fokus liegt derzeit auf Erweiterungen des Angebotes der Schnellbusverbindungen in Richtung Würselen/ Alsdorf/ Baesweiler (Linie 51/151), Jülich (Linie SB 20) bzw. Eifel (Linien SB 63 und SB 66).

Die Verwaltung wird zur Sitzung den aktuellen Planungsstand vorstellen.

Die Qualitätskriterien für einen förderfähigen Schnellbusbetrieb sind sehr hoch. U.a. müssen neue Fahrzeuge beschafft werden. Darüber hinaus sind begleitende infrastrukturelle Maßnahmen an Haltestellen, Lichtsignalanlagen (RBL) und auf dem Fahrweg (Busspuren etc.) einzuplanen und hierzu gesonderte Förderanträge zu stellen.

Anlage/n:

Anlage 1: Ratsantrag

Anlage 2: Richtlinie ÖPNV-Schnellbus-RL ZV NVR

Anlage 3: Förderfähige Relationen im Verbandsgebiet des ZV NVR

Oberbürgermeister
Marcel Philipp
Rathaus
52058 Aachen

Eingang bei FB 01
15. Jan. 2020

Nr. 589/17

10.01.2020
GRÜNE 01 / 2020

Ratsantrag

Förderung für Schnellbuslinien beantragen - Vorlaufbetrieb Regiotram

Die Fraktion der GRÜNEN beantragt, im Rat der Stadt Aachen folgenden Beschluss zu fassen:

Der Rat beauftragt die Verwaltung, gemeinsam mit der ASEAG die Einführung und Umsetzung von Schnellbuslinien in der gesamten Städtereion Aachen so vorbereiten, dass ein entsprechender Förderantrag dem Nahverkehrsverbund Rheinland (NVR) fristgemäß im Frühjahr 2020 vorliegen kann. Der Regiotram-Korridor Baesweiler-Alsdorf-Würselen-Aachen soll dabei mit erster Priorität bearbeitet werden.

Begründung

Für die Verkehrsströme aus der Relation Baesweiler-Alsdorf-Würselen-Aachen gibt es heute keine ausreichende Verkehrsbedienung im ÖPNV. Die Buslinien 51 (und 151 mit wenigen Fahrten) sind oft schon in Würselen, spätestens an der Krefelder Straße in Aachen überfüllt. Zurzeit nimmt die Planung einer Regiotram in diesem Korridor Fahrt auf. Dennoch werden Planung und Umsetzung noch viele Jahre dauern.

Ende November 2019 hat der NVR eine Förderrichtlinie beschlossen, die die Betriebskosten von Schnellbuslinien bezuschusst, sofern diese bestimmte Qualitätskriterien erfüllen, u.a. eine Mindest-Reisegeschwindigkeit von über 32 km/h und sehr wenige Umwege im Fahrtverlauf.

Verwaltungsgebäude Katschhof
Johannes-Paul-II-Str. 1
D-52062 Aachen

Raum 104
Tel.: 0241 432-7217
Fax: 0241 432-7213

Die Förderkulisse und der heute schon bestehende Bedarf nach Mehrleistung im ÖPNV auf dieser Achse legen nahe, die heutige Linie 51 bis zum Waldfriedhof (P+R) um eine Schnellbuslinie gemäß den NVR-Förderrichtlinien zu ergänzen. Beide Linien zusammen könnten einen Vorlaufbetrieb der Regiotram darstellen.

Um noch für die erste Förderperiode einen oder mehrere Anträge stellen zu können, sind ASEAG und Verwaltung gefordert, möglichst zeitnah entsprechende Vorlagen in die jeweiligen Gremien in Stadt und Städteregion zu bringen.

Mit freundlichen Grüßen



Kaj Neumann

stellvertretender Fraktionssprecher

**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)**

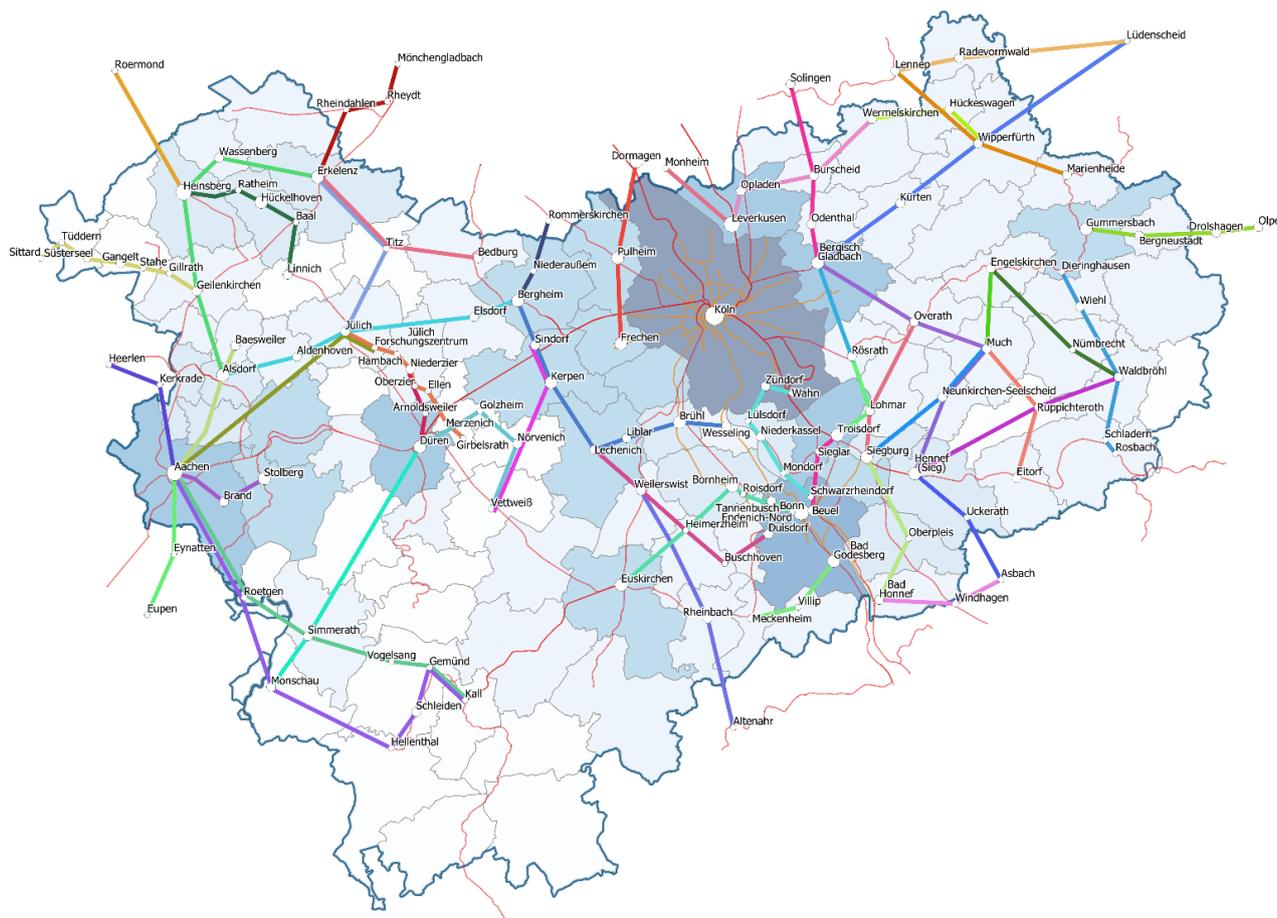
vom 28. November 2019

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-Lennep
2	Remscheid-Lennep - 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