

**V O R L A G E**

Drucksachenummer

NVR-16/2019

BL	GF A	GF B	GF C
Fal	gez.	gez.	gez.

**öffentlich**

<b>Beratungsfolge</b>		<b>Datum</b>
Hauptausschuss	TOP 9	07.06.2019
Verbandsversammlung	TOP 12	28.06.2019

Gegenstand:

**ÖPNV-Pauschalen-Verordnung (ÖPNVP-VO) des Landes NRW: Förderung der Betriebskosten von Schnellbuslinien aus SPNV-Betriebsmitteln**

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung beschließt, die in den Erläuterungen der Sitzungsvorlage beschriebenen Planungen für eine Förderrichtlinie „Regionale Schnellbusse“ fortzuführen und aus den SPNV-Betriebsmitteln zukünftig bis zu 3,3 Millionen Euro jährlich für die Förderung der Betriebskosten von „Regionale Schnellbussen“ zur Verfügung zu stellen.

## **Erläuterungen:**

### Ausgangslage Finanzierung

Das Verkehrsministerium NRW will den drei Zweckverbänden für den Zeitraum 2020 bis 2032 in Summe 15 Mio. Euro für Förderung der Betriebskosten von „Regionalen Schnellbuslinien“ zur Verfügung stellen. Zwischen den drei Zweckverbänden konnte die einvernehmliche Einigung erzielt werden, dass davon 30 % dem ZV NVR zustehen. Dies entspricht also ca. 375.000 Euro jährlich.

Zusätzlich dazu soll sich der ZV NVR verpflichten, diese Mittel durch eigene Mittel aus den SPNV-Betriebsmitteln aufzustocken. Diese sollen aus dem Plus, das der ZV NVR aus der Trassenpreis-Anpassung erzielt, aufgestockt werden. Es handelt sich hierbei um rund 2,96 Mio. Euro.

Im Rahmen der Trassenpreis-Umstrukturierungen stehen dem ZV NVR im Zeitraum 2020 bis 2032 insgesamt circa 58 Mio. Euro an SPNV-Betriebsmitteln zusätzlich zur Verfügung. Zusätzlich wird der ZV NVR vom Verkehrsministerium im genannten Zeitraum eine zusätzliche Pauschalenzahlung in Höhe von in Summe ca. 25,5 Mio. Euro erhalten. Um die Auswirkungen der o.g. Trassenpreise für alle drei Zweckverbände verträglich zu halten, soll es zu einer Ausgleichszahlung des ZV NVR an die VRR AÖR in Höhe von ca. 48 Mio. Euro im selben Zeitraum kommen. Am Ende würde daraus ein Plus beim ZV NVR von ca. 35,5 Mio. Euro im genannten Zeitraum resultieren.

### Ausgangslage Schnellbus-Förderung

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).

Bisher standen hierfür allerdings keine zusätzlichen Finanzmittel zur Verfügung. Dies soll sich nun - wie oben dargestellt - ändern. Es ist beabsichtigt und vom Verkehrsministerium gewünscht, dass jeder Zweckverband eine eigene Förderrichtlinie erlässt. Diese sollten aber zumindest was die Mindestanforderung an die Qualitätskriterien angeht, weitestgehend einheitlich sein.

Aktuell werden diese Förderrichtlinien erarbeitet und es ist beabsichtigt, die NVR-Förderrichtlinie der Verbandsversammlung im 2. Halbjahr 2019 zur Beschlussfassung vorzulegen.

Die Aufgabenträgerschaft für die „Regionalen Schnellbuslinien“ soll bei den ÖPNV-Aufgabenträgern verbleiben. Die ÖPNV-Aufgabenträger können Förderanträge für „Regionale Schnellbuslinien“ auf Grundlage der noch zu erstellenden Förderrichtlinie beim NVR stellen.

Es ist beabsichtigt, dass die Förderung voraussichtlich 1 Euro pro Kilometer für die Betriebskosten beträgt.

Diese Vorgehensweise hat sich in anderen Bundesländern, z.B. Baden-Württemberg und Niedersachsen, bereits bewährt.

### Grundgedanke der „Regionalen Schnellbusse“ in NRW

Der Mobilitätsbedarf ist unabhängig vom Lebensmittelpunkt und den gegebenenfalls vorhandenen Verkehrsmitteln. Ohne Mobilität ist es kaum möglich, am gesellschaftlichen Leben teilzuhaben. Dieses grundlegende Bedürfnis für jedermann auch in Zeiten des demografischen Wandels sicherzustellen, ist Teil der Daseinsvorsorge in der Fläche.

Dies muss der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) mit attraktiven Mobilitätsangeboten und guter Infrastruktur leisten – ein notwendiger Beitrag zur Lebensqualität auf dem Land. Die Herausforderung liegt in der siedlungsstrukturellen Dezentralität, die eine Nachfragebündelung im ÖPNV erschwert.

Den ÖPNV im ländlichen Raum zu sichern und weiterzuentwickeln muss eines der Hauptziele sein. Angesichts der demografischen Entwicklung gibt es dafür keine Patentrezepte, wohl aber eine breite Palette möglicher Angebotsformen, die in einem ÖPNV-Gesamtkonzept zu kombinieren sind. Zugverbindungen bilden das Rückgrat auf nachfragestarken Relationen. Abseits davon hat der Bus eine wachsende Bedeutung. Er kann flexibel sowie wirtschaftlich und ökologisch effizient die Regionen verkehrlich erschließen. Gerade in der Fläche leben viele Menschen außerhalb des Einzugsbereiches der Schiene. Um auch den Menschen in diesen vom SPNV nicht erschlossenen Gebieten eine schnelle und zuverlässige Direktverbindung in das nächste Zentrum zu bieten, wollen die drei SPNV-AT zukünftig den Betrieb von regionalen Schnellbuslinien durch die ÖPNV-Aufgabenträger mit dem Ziel der Anbindung schienenferner Orte und der Schließung von nachfragerlevanten Lücken im SPNV-Netz fördern.

Notwendig ist ein Grundnetz von Schienen- und regionalen Schnellbusverbindungen, auf das die Busnetze mit dem Ziel ausgerichtet werden, eine Verbindung zwischen den Gemeinden entsprechend ihren zentralörtlichen Verflechtungen sicherzustellen.

### Qualitätskriterien

Dieses Grundnetz aus „Regionalen Schnellbuslinien“ als Ergänzung zum SPNV sollte hohen Qualitätsanforderungen genügen: ein festgelegter Mindesttakt, gute Bedienung auch in Tagesrandlagen, barrierefreier Zugang, attraktive Fahrzeuginnenausstattung, verständliche und lesbare Kundeninformationen, Echtzeitinformation, die Möglichkeit der Fahrrad- und Gepäckmitnahme sowie - wenn möglich - einer Anschlusssicherung zum SPNV.

Um eine echte Alternative zum Auto darzustellen ist die Wahrnehmung als hochwertiges Mobilitätsprodukt entscheidend.

Im April 2018 haben in der Fachgruppe „ÖPNV-Grundsatzfragen“ der Koordinierungsstelle Rheinland vom Zukunftsnetz Mobilität NRW, die ihren Sitz bei der VRS GmbH hat, Vertretern der ÖPNV-Aufgabenträger und einiger Verkehrsunternehmen aus dem Regierungsbezirk Köln bereits zum Thema „Schnellbusse“ beraten und diskutiert. Hierbei wurden auch bereits erste Überlegungen zu möglichen Qualitätsmerkmalen erarbeitet. Diese Ergebnisse und die Kriterien der bestehenden ÖPNV-Angebote dieser Art in den anderen Bundesländern sind alle recht ähnlich und sind in die weitere Beratung der drei SPNV-AT miteingeflossen.

NVR, NWL und VRR haben sich auf die folgenden landesweite einheitliche Mindestkriterien geeinigt und beabsichtigen, diese in ihre jeweiligen noch zu erstellenden Förderrichtlinien als Mindeststandard zu beachten:

<b>Angebot</b>	
Anzahl Halte / Durchschnittliche Geschwindigkeit	Mindestens Halt an den Bahnhöfen und zentralen Verknüpfungspunkten der Kommunen, vorgegebene Knotenzeiten sollen erreicht werden (bei zwei oder mehr Knoten dann natürlich alle), in Kombination mit vorgegebenen fahrplanmäßigen Durchschnittsgeschwindigkeiten: 30 km/h innerorts (in begründeten Ausnahmefällen Abweichung von 10 % auf 27 km/h möglich) und 35 km/h außerorts und einem Umwegfaktor von max 1,2
Mindest-Bedienzeiten	Montag - Freitag: 06:00 - 20:00 Uhr Samstag: 09:00 - 18:00 Uhr Sonntag: individuell nach Bedarf Ferien: wie Schulzeiten
Mindest-Takt	60 Minuten-Takt; Sonntags: Taktverkehr nach individuellem Bedarf maximal soll ein 30-Minuten-Takt gefördert werden
Als Ziel: Anbindung schienenferner Orte	Als Ziel: Anbindung schienenferner Orte und Schließung von nachfragerelevanten Lücken im SPNV-Netz
Als Ziel: Anschlusssicherung SPNV	Als Ziel: Anschlusssicherung SPNV
<b>Fahrzeuge</b>	
Barrierefreiheit	nur Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeuge mit Rampe
Reisebestuhlung	Komfortsitze / Reisebestuhlung Sitzabstände und Polsterstärke noch zu definieren, keine Konferenzbestuhlung
Klimatisierung	Klimatisierung
Fahrzeughöchstalter	Neufahrzeuge (Abweichungen bei Reservefahrzeugen möglich), nach zehn Jahren Austausch der Flotte
Fahrgastinformationssystem	akustische und optische Fahrgastinformation (TFT-Monitore) Lieferung von Echtzeitdaten (analog zu SPNV)
W-LAN	W-LAN
USB	USB-Steckdosen an allen Sitzgruppen
Kapazität / Anzahl Sitzplätze	ausreichend Sitzplätze (möglichst keine stehenden Fahrgäste)
Umweltstandards	"alternative Antriebe", sonst mind. Euro-VI-Standard
Bordrechner zur Lieferung Echtzeitdaten	elektronischer Fahrscheindrucker mit E-Ticketing-Funktion Stufe 3 Bordrechnersystem zur Echtzeitdaten-Auskunft und mind. 1 Fahrscheinentwerfer

Videoüberwachung	Videoüberwachung
Zielbeschilderung	Matrix-Anzeige
Gepäck-Aufbewahrung	Gepäckaufbewahrungsmöglichkeit und Rollstuhlplatz (Anzahl gemäß Norm)
Fahrzeug-Design	Fensterbereiche sollten von Werbung freigehalten werden
Fahrzeug-Design	ein spezielles Design wird nicht gefordert, aber ein gemeinsames Label/Logo (Land NRW und alle AT) soll erkennbar an den Bussen angebracht werden
<b>Haltestelle</b>	Elektronische Infotafeln (Echtzeitdaten), Unterstell- und Sitzmöglichkeiten an Bahnhöfen und zentralen Verknüpfungspunkten der Kommunen. Möglichst besonders attraktiv ausgestaltet, als Mobilstation mit weiteren Verknüpfungsangeboten
Barrierefreiheit	Barrierefreiheit
DFI-Anzeige	DFI-Anzeige
Fahrgastunterstand	Fahrgastunterstand

Es ist ausdrücklich gewollt und gewünscht, dass das Angebot über die in den Förderkriterien vorgegebenen landesweiten Mindestbedien- und Taktzeiten hinausgeht. Auch ein solches Mehrangebot ist förderfähig.

#### Festlegung der möglichen Relationen

Die genaue Linienführung, anzufahrende Haltestellen etc. wird durch die ÖPNV-Aufgabenträger vor Ort unter Berücksichtigung der o.g. Förderkriterien entschieden und festgelegt. Analog zu Baden-Württemberg und Niedersachsen wollen die drei SPNV-AT in NRW lediglich mögliche förderfähige Relationen vorgeben.

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. Dieses ÖPNV-Angebot ergänzt den lokalen Busverkehr, welcher die maßgeblichen Quellen und Ziele in der Fläche kleinräumig erschließt und so die Feinerschließung übernimmt.

Es wird von den drei Zweckverbänden darauf geachtet werden, dass es zu keiner Konkurrenz zum SPNV kommt.

Es wird darauf ankommen, Kreisgrenzen – und wo sinnvoll auch Landesgrenzen – zu überwinden und aufgabenträgerübergreifend zu kooperieren.

**Finanzielle Auswirkungen auf Verbandsmitglieder:**

keine

gez. Santelmann

---

Der Verbandsvorsteher