Nahverkehr Rheinland

Zweckverband Nahverkehr - SPNV & Infrastruktur - Rheinland

V O R L A G E

Drucksachennummer

NVR-85/2019

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

ö f f e n t l i c h

Beratungsfolge		**Datum**
Hauptausschuss	TOP 4	15.11.2019
Verbandsversammlung	TOP 8	28.11.2019

Gegenstand:

Förderrichtlinie Regionale Schnellbusse

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung beschließt, die 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 17. Oktober 2019 sowie die dazugehörigen Anlagen. Es findet eine jährliche Revision der Förderrichtlinie statt.

Erläuterungen:

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).

Wie in der Vorlage (Drucksachennummer NVR-16/2019) im Juni 2019 dargestellt, war es der Wunsch des NRW-Verkehrsministeriums, dass jeder Zweckverband eine eigene Förderrichtlinie erlässt, diese aber zumindest was die Mindestanforderung an die Qualitätskriterien angeht, einheitlich sind.

Mit den anderen beiden Zweckverbänden wurden gemeinsame Qualitätskriterien für regionale Schnellbusse abgestimmt. Die Beschlussfassung einer nahezu identischen Förderrichtlinie und eines ähnlichen Vorgehens ist im Zweckverband Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) für den 05.12.2019 vorgesehen. Im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) wird das weitere Vorgehen voraussichtlich Anfang des Jahres 2020 konkretisiert.

Grundgedanke der „Regionalen Schnellbusse“ in NRW und beabsichtigtes Vorgehen

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 Zweckverbände zukünftig den Betrieb von regionalen Schnellbuslinien durch die ÖPNV-Aufgabenträger mit dem Ziel der Anbindung schienenferner Orte und der Schließung von nachfragerelevanten 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.

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 soll zu keinerlei Konkurrenz zum SPNV kommen.

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

Dieses Grundnetz aus regionalen Schnellbuslinien als Ergänzung zum SPNV soll hohen Qualitätsanforderungen genügen: ein festgelegter Mindesttakt, gute Bedienung auch in Tagesrand-lagen, 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 anderen Bundesländern sind alle recht ähnlich und sind in die weitere Beratung der drei Zweckverbände miteingeflossen.

<u>Das beabsichtigte Vorgehen sieht wie folgt aus:</u>

Die Aufgabenträgerschaft für die regionalen Schnellbuslinien im NVR wird bei den ÖPNV-Aufgabenträgern verbleiben.

Die ÖPNV-Aufgabenträger können Förderanträge für regionale Schnellbuslinien auf Grundlage der beiliegenden Förderrichtlinie beim ZV NVR stellen. Zur Prüfung der Anträge bedient sich der ZV NVR seiner Tochtergesellschaft, der Nahverkehr Rheinland GmbH (NVR GmbH).

Es ist eine Förderung in Höhe von 0,75 Euro pro Kilometer für die Betriebskosten vorgesehen.

Die genaue Linienführung, anzufahrende Haltestellen etc. wird durch die ÖPNV-Aufgabenträger vor Ort unter Berücksichtigung der Förderkriterien entschieden und festgelegt. Es werden lediglich mögliche förderfähige Relationen vorgeben (siehe **Anlage 1d**). Diese wurden gemeinsam mit den ÖPNV-Aufgabenträgern erarbeitet und geben nur Relationen aber keine genauen Streckenverläufe vor.

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

Die landesweiten Mindestkriterien dürfen nicht unterschritten werden. Es ist allerdings vereinbart, dass die Zweckverbände durchaus auch höhere Mindeststandards für ihr jeweiliges Verbandsgebiet festlegen können.

Es ist ausdrücklich gewollt und gewünscht, dass die ÖPNV-Aufgabenträger ihr Angebot über die in den Förderkriterien vorgegebenen Mindestbedien- und Taktzeiten ausweiten. Auch ein solches Mehrangebot ist förderfähig.

Die landesweiten Mindestkriterien und die für den ZV NVR vorgesehenen Kriterien finden sich in der folgenden Übersicht:

Angebot	**Landesweite Mindestkriterien**	**NVR-Kriterien**
Anzahl Halte / Durchschnittliche Geschwindigkeit	Um die attraktive, schnelle Verbindungsfunktion sicherzustellen, gelten für die Linien eine Mindest-Durchschnittsgeschwindigkeit von 32,5 km/h und ein Umwegfaktor von 1,2. Um diese Richtwerte ganztägig 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. Es ist sicherzustellen, dass mindestens an den Bahnhöfen und den zentralen Verknüpfungspunkten der Kommunen gehalten wird. Die Linienführung muss die regionale Netzwirkung gewährleisten; zwingend ist jedoch mindestens eine Verknüpfung an einem Punkt räumlich und zeitlich mit dem SPNV.	identisch
Mindest-Bedienzeiten	Montag - Freitag: 06:00 - 20:00 Uhr Samstag: 09:00 - 18:00 Uhr Sonntag: individuell nach Bedarf Ferien: wie Schulzeiten Die regionalen Schnellbuslinien können gegenüber den förderfähigen Mindestanforderungen an die Betriebszeiten ein erweitertes Angebot mit längeren Betriebszeiten haben. Förderfähig sind jedoch höchstens	Montag - Freitag: 05:00 - 21:00 Uhr Samstag: 09:00 - 21:00 Uhr Sonntag: individuell nach Bedarf Ferien: wie Schulzeiten 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.	Fahrten an allen Verkehrstagen von 4-24 Uhr.
Mindest-Takt	Die regionalen Schnellbusse müssen in einem durchgehenden Takt (Abfahrtszeiten jeweils zur gleichen Minute) verkehren. Als Mindesttakt wird montags bis samstags ein 60-Minuten-Takt vorgegeben. Sonntags kann der Takt dem individuellen Bedarf angepasst werden. Die regionalen Schnellbuslinien können gegenüber dem förderfähigen Mindesttakt ein erweitertes Angebot mit dichterer 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.	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. Die regionalen Schnellbuslinien können gegenüber dem förderfähigen Mindesttakt ein erweitertes Angebot mit dichterer 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.
Als Ziel: Anbindung schienenferner Orte	Der Fördergeber 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. Die regionalen Schnellbuslinien sollen sich an Verkehrs- und Siedlungsachsen mit nachweisbar hohen überörtlichen Verkehrsbeziehungen im ÖPNV orientieren. Nicht Gegenstand dieses Förderprogramms sind Leistungen im straßengebundenen ÖPNV, die das Angebot im SPNV als Parallelverkehr ergänzen.	identisch

Als Ziel: Anschlusssicherung SPNV	Soweit möglich, sollen an den SPNV-Verknüpfungspunkten fahrgastfreundliche symmetrische Anschlüsse mit einer angemessenen Übergangszeit zwischen Schnellbussen und SPNV-Linien hergestellt werden. 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. 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.	identisch

Fahrzeuge	**Landesweite Mindestkriterien**	**NVR-Kriterien**
Barrierefreiheit	Die Fahrzeuge müssen barrierefrei sein, d.h. dass Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeuge mit entsprechender Rampe eingesetzt werden.	identisch
Reisebestuhlung	Es ist eine Überlandbestuhlung vorzusehen, eine Konferenzbestuhlung mit quer zur Fahrtrichtung angeordneten Sitzen ist ausgeschlossen. Es ist ein Mindestabstand der Sitze von 68 cm einzuhalten.	identisch
Klimatisierung	Die Fahrzeuge müssen klimatisiert sein.	identisch
Fahrzeughöchstalter	Die eingesetzten Fahrzeuge dürfen bei Maßnahmenbeginn maximal 6 Monate alt sein. Im Förderzeitraum ist ein Höchstalter von 11 Jahren vorgeschrieben.	identisch

Fahrgastinformations-system & Bordrechner zur Lieferung Echtzeit-daten	Die Fahrgastinformation muss sowohl akustisch als auch optisch 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.	identisch
W-LAN & USB	Es ist ein kostenloser W-LAN-Zugang vorzusehen, ebenso sind alle Sitzgruppen mit USB-Steckdosen auszustatten.	identisch
Kapazität / Anzahl Sitzplätze	Es sollen möglichst keine Fahrgäste stehend befördert werden, so dass die Fahrzeuge je nach zu erwartenden Fahrgastzahlen ausreichend Sitzplätze bieten müssen.	identisch
Umweltstandards	Alternative Antriebsmöglichkeiten werden ausdrücklich begrüßt, mindestens aber müssen Fahrzeuge mit Euro-VI-Standard eingesetzt werden.	identisch
Automatische Fahrgastzählsysteme	Die Fahrzeuge müssen an allen Ein- und Ausgängen mit automatischen Fahrgastzählsystemen ausgestattet sein, die gemäß VDV-Richtlinie 457 Version 2.0 zertifiziert sind. Die Daten sind im mabinso-Datenformat zu liefern. Zusätzlich sind manuelle Erhebungen durchzuführen.	identisch
Videoüberwachung	In den Fahrzeugen ist eine Videoüberwachung vorzusehen.	identisch
Zielbeschilderung	Die Zielbeschilderung am Fahrzeug muss als Matrix-Anzeige vorhanden sein und im Betrieb einen Hinweis auf den Einsatz als „Schnellbus“ beinhalten.	identisch
Gepäckaufbewahrung	Mehrzweckfläche für Rollstühle und Kinderwagen ist vorzusehen, eine Gepäckaufbewahrungsmöglichkeit ist wünschenswert.	identisch
Fahrzeug-Design	Die Fensterbereiche müssen von Werbung freigehalten werden.	identisch
Fahrzeug-Design	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.	identisch

Haltestellen	Landesweite Mindestkriterien	NVR-Kriterien
Barrierefreiheit & DFI-Anzeige & Fahrgastunterstand	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. Dabei müssen sie über elektronische Infotafeln/DFI-Anzeige mit Echtzeitdaten verfügen. Bei den Echtzeitdaten sind die Umlaufdaten zu verwenden, um auch vorhergehende Fahrten zu berücksichtigen. 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.	identisch

Antrags- und Bewilligungsverfahren

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.

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.

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

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.

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 1e**.

Ausgangslage Finanzierung

Die Verbandsversammlung hat in ihrer Sitzung am 28.06.2019 (Ds.-Nr. NVR-16/2019) beschlossen, aus den SPNV-Betriebsmitteln zukünftig bis zu 3,3 Millionen Euro jährlich für die Förderung der Betriebskosten von regionalen Schnellbuslinien zur Verfügung zu stellen.

Anlagen zu dieser Beschlussvorlage

- 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 17. Oktober 2019 (**Anlage 1a zur Ds.-Nr. NVR-85/2019**)
- Anlage 1 zur Förderrichtlinie: Formblatt für die Antragstellung (**Anlage 1b zur Ds.-Nr. NVR-85/2019** - wird nachgereicht)
- Anlage 2 zur Förderrichtlinie: Anforderungen an Automatische Fahrgastzählsysteme (AFZS) (**Anlage 1c zur Ds.-Nr. NVR-85/2019**)
- Anlage 3 zur Förderrichtlinie: Förderfähige Relationen im Verbandsgebiet des ZV NVR (**Anlage 1d zur Ds.-Nr. NVR-85/2019**)
- Anlage 4 zur Förderrichtlinie: Kriterien für die Bewertung der verkehrlichen Bedeutung (**Anlage 1e zur Ds.-Nr. NVR-85/2019** - wird nachgereicht)

Finanzielle Auswirkungen auf Verbandsmitglieder:

keine

gez. Santelmann

Der Verbandsvorsteher