

**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

zuletzt geändert mit Beschluss vom 19.06.2020

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 näher gelegen, 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 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 gesonderten 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 dichterem 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. Bahnhöfe sowie zentrale Verknüpfungspunkte 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 in der Regel 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 Fahrgastzählsystemen 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 Fahrgastzählsysteme durch die Verkehrsunternehmen durchgeführt werden.

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

(3) Zusätzlich sind möglichst jährlich Verkehrserhebungen mit Fahrgastbefragungen (Wegekette des Fahrgastes, genutzter Fahrschein) durch die Verkehrsunternehmen durchzuführen. Abweichungen sind mit dem Fördergeber einvernehmlich abzustimmen. Jede Fahrnummer (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