

**Richtlinie des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL)
für die Förderung von Busverkehrsleistungen auf
regionalen Schnellbuslinien
zur Ergänzung des SPNV-Netzes
(ÖPNV-Schnellbus-RL NWL)**

**vom 05. Dezember 2019
zuletzt geändert mit Beschluss vom 17.03.2023**

1. Allgemeines

(1) Auf der Grundlage der pauschalierten Zuwendungen nach § 11 Absatz 1 ÖPNVG NRW gewährt der NWL 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.

2. Fördergegenstand

(1) Der NWL fördert regionale 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 Grundzentren 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

im Linienverkehr ergänzen.

(2) Die regionalen Schnellbuslinien sollen sich sowohl an neuen als auch an bestehenden 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) Die Mitgliedszweckverbände des NWL sind Zuwendungsempfänger für die pauschalierte Förderung des Landes NRW gemäß § 11 Absatz 1 ÖPNVG NRW.

(2) Der NWL stellt den Mitgliedszweckverbänden gem. Beschluss der NWL-Verbandsversammlung vom 04.04.2019, Vorlage 34/2019 die Fördermittel zur Verfügung.

4. Zuwendungsvoraussetzungen

- (1) Es können bestehende Linien und neue Linien des straßengebundenen ÖPNV als regionale Schnellbuslinien gefördert werden.
- (2) Die Mitgliedszweckverbände des NWL, soweit sie nicht selbst ÖPNV Aufgabenträger sind, haben bei der Weiterleitung der Fördermittel an ihre Zuwendungsempfänger die Inhalte dieser Förderrichtlinie vorzugeben.
- (3) Zum Erreichen des Förderzwecks müssen die nachfolgenden Bedingungen erfüllt werden.

4.1. Linienführung

- (1) Die regionalen Schnellbuslinien müssen eine attraktive, schnelle Verbindungsfunktion zwischen Ober-, Mittel- und Grundzentren bieten.
- (2) Um dies sicherzustellen, gelten für die Linien eine Mindest-Durchschnittsgeschwindigkeit von 32,5 km/h und ein Umwegfaktor von 1,2. Abweichungen sind in begründeten Fällen möglich (z.B. aus Gründen der Topographie, der Höchstgeschwindigkeiten im Straßennetz oder bei Lücken im für den Busverkehr nutzbaren Straßennetz).
- (3) Unter Beachtung der oben genannten Richtwerte sollen Fahrgastpotenziale entlang des Linienweges ausgeschöpft werden.
- (4) Es ist sicherzustellen, dass mindestens an den Bahnhöfen und an geeigneten Verknüpfungspunkten der Kommunen gehalten wird.
- (5) Eine ausreichende Erschließung der dazwischenliegenden, nachfragestarken Orte (zum Beispiel Grundzentren) ist unter Beachtung der oben genannten Richtwerte sicherzustellen, soweit die Verbindungsfunktion dadurch nicht wesentlich beeinträchtigt wird.
- (6) Die Linienführung muss die regionale Netzwirkung (in der Regel zweiseitige Anbindung an den SPNV bei zentralen Orten ab der Stufe Mittelzentrum aufwärts) gewährleisten; zwingend ist jedoch mindestens eine Verknüpfung an einem Punkt räumlich und zeitlich mit dem SPNV.
- (7) Zur Einrichtung grenzüberschreitender Linien müssen sich die jeweils zuständigen Mitgliedszweckverbände sowie ÖPNV-Aufgabenträger ins Benehmen setzen.

4.2. Betriebszeiten

- (1) Die regionalen Schnellbuslinien müssen mindestens in den folgenden Zeiten verkehren:

Montag – Freitag:	06:00 – 20:00 Uhr
Samstag:	09:00 – 18:00 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 vorgegeben. Sonntags kann der Takt dem individuellen Bedarf angepasst werden.

(2) Aus Gründen des Schüler- oder Berufsverkehrs dürfen drei Fahrten je Richtung an Werktagen (Mo-Fr) von diesem Bedienungsraster abweichen.

(3) Weitere Abweichungen vom Takt sind zulässig, wenn Taktverschiebungen bei Anschlussverbindungen im SPNV und ÖSPV diese erfordern.

(4) Die regionalen Schnellbuslinien können gegenüber dem förderfähigen Mindesttakt ein erweitertes Angebot mit dichterem Fahrtenfolge haben. Förderfähig sind jedoch werktags höchstens zwei Fahrten je Stunde und Fahrtrichtung, die nicht dichter als im 15/45-Takt verkehren und sonntags eine Fahrt je Stunde und Fahrtrichtung. Darüberhinausgehende 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) An den SPNV-Verknüpfungspunkten sollen 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. Bei der Festlegung der Wartezeiten sind insbesondere zu berücksichtigen: die Bedeutung des Anschlusses, die weiteren Anschlussbindungen entlang des Linienwegs, die Fahrzeugumlaufbindungen und die Tageszeit.

4.5. Tarif und Vertrieb

(1) Auf den regionalen Schnellbuslinien sind der WestfalenTarif, der NRW-Tarif sowie in ihren jeweiligen Geltungsbereichen Kragen- und Übergangstarife einschließlich der zugehörigen elektronischen Tarife anzuwenden. Das gilt auch für ggf. neu hinzukommende bundesweite Tarife.

(2) Zuschläge dürfen auf den regionalen Schnellbuslinien nicht erhoben werden.

(3) Der WestfalenTarif ist gem. dem aktuellen Stand des Vertriebsleitfadens der WestfalenTarif GmbH im Bordverkauf anzubieten.

(4) Kragen- und Übergangstarife sind ggf. entsprechend ihrer aktuellen Vertriebsrichtlinien im Bordverkauf anzubieten.

(5) Die Pauschalpreistickets im NRW-Tarif sind anzubieten, ein Verkauf von Relationspreistickets des NRW-Tarifs ist wünschenswert.

(6) Ausgabe und Kontrolle von eTickets erfolgt gemäß den Bestimmungen der Tarifgeber.

(7) Die Mobilitätsgarantie NRW ist anzuwenden.

4.6. Haltestellen

(1) Haltestellen, die regelmäßig bedient werden, sollen barrierefrei gestaltet sein. Ausgenommen hiervon sind Haltestellen, die aufgrund von Schülerverkehren nur vereinzelt bedient werden. Bahnhöfe sowie zentrale Verknüpfungspunkte sollen zudem einen Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeiten bieten und als Mobilstationen mit weiteren Verknüpfungsangeboten ausgestaltet sein. Dabei sollen sie über elektronische Infotafeln/DFI-Anzeige mit Echtzeitdaten verfügen.

(2) Sollte eine Haltestelle noch nicht barrierefrei oder als Mobilstation gestaltet sein, so hat sich der ÖSPV-Aufgabenträger für eine zeitnahe Umgestaltung einzusetzen.

4.7. Fahrzeugeinsatz

(1) Die Fahrzeuge, die auf den Schnellbuslinien eingesetzt werden, müssen folgende Mindestanforderungen erfüllen:

- a. Es müssen mindestens Standard-Solobusse eingesetzt werden.
- b. Die eingesetzten Fahrzeuge dürfen bei Maßnahmenbeginn maximal 2 Jahre alt sein. Im Förderzeitraum (beinhaltet Erstantrag und Folgeantrag) ist ein Höchstalter von max. 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 eine Überlandbestuhlung vorzusehen. Es ist ein Mindestabstand der Sitze von 68 cm einzuhalten.
- e. Die Fahrzeuge müssen klimatisiert sein.
- f. Die Fahrgastinformation muss sowohl akustisch als auch optisch (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 elektrischer Entwerter vorzusehen.
- g. Es ist ein kostenloser W-LAN-Zugang vorzusehen, ebenso sind alle Sitzgruppen mit USB-Steckdosen auszustatten.
- h. Die Kapazitäten der einzusetzenden Fahrzeuge sind auf die regelmäßig zu erwartenden Fahrgastzahlen auszurichten.
- i. Die Fahrzeuge müssen an allen Ein- und Ausgängen mit automatischen Fahrgastzählssystemen ausgestattet sein, die die Anforderungen aus Anlage 1 erfüllen.
- 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.
- m. Die Fensterbereiche müssen von Werbung freigehalten werden, kommerzielle Werbung ist nicht gestattet.
- n. An den Fahrzeugen muss das mobil.nrw-Logo 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. Bei längeren Ausfällen ist das Benehmen mit dem Fördergeber und Aufgabenträger erforderlich.

(3) Kommt es zu Lieferschwierigkeiten oder –verzögerungen seitens der Bushersteller, dürfen für einen Übergangszeitraum von zwei Jahren temporär ab Betriebsaufnahme nicht richtlinienkonforme Busse eingesetzt werden. Dabei sollen möglichst neue Fahrzeuge eingesetzt werden, die möglichst viele der unter 4.7 (1) genannten Kriterien erfüllen. Eine Information über den abweichenden Fahrzeugeinsatz sowie die Begründung für diesen muss dem NWL vorgelegt werden.

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 Fahrgastzählensysteme oder gleichwertigen Systeme durch die Verkehrsunternehmen durchgeführt werden.

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

(3) Sämtliche Daten aus den Fahrgastzählungen sind vollumfänglich dem Fördergeber zur Verfügung zu stellen.

(4) Der Zuwendungsempfänger hat sicherzustellen, dass die Messresultate die Realität möglichst getreu abbilden.

(5) Die Anforderungen an die Fahrgastzählensysteme einschließlich Zertifizierung, Datenqualität, Datenumfang und Datenformate sind in Anlage 1 definiert.

5. Art und Höhe der Zuwendung

Der NWL stellt den Mitgliedszweckverbänden die Fördermittel gem. Ziffer 3 (2) zur Verfügung. Über die Art und Weise der Weiterleitung der Mittel an die Letztempfänger entscheiden die Mitgliedszweckverbände in eigener Verantwortung.

6. Verfahren

(1) Die Mitgliedszweckverbände können Anträge auf die jährlich bereitgestellten Mittel zur Förderung von Schnellbuslinien beim NWL einreichen.

(2) Auf Grundlage dieser Förderrichtlinie und der Förderanträge der Mitgliedszweckverbände erstellt der NWL einen entsprechenden Zuwendungsbescheid.

(3) Die Mitgliedszweckverbände haben die zweckentsprechende Verwendung der Zuwendung jährlich durch die Vorlage eines Verwendungsnachweises nachzuweisen.

7. 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 NWL.

(2) Der Mitgliedszweckverband hat dem NWL bis zum 31. Januar des Folgejahres eine Auswertung über Ausfälle und Verspätungen des entsprechenden Kalenderjahres vorzulegen.

8. Rechtsgrundlage

(1) 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 NWL.

(2) Die Angaben des Antragstellers im Antragsverfahren (einschließlich aller Antragsunterlagen), von denen die Bewilligung, Gewährung, Weitergewährung oder das Belassen der Zuwendung abhängig sind, sind subventionserheblich im Sinne des § 264 Strafgesetzbuch in Verbindung mit § 1 Landessubventionengesetz vom 24.03.1977 (SGV. NRW. 73) sowie § 2 Abs. 1 Subventionengesetz vom 29.07.1976 (BGBl. I S. 2034). m) (nur für den außergemeindlichen Bereich).

9. Inkrafttreten

(1) Diese Richtlinie tritt am 01. Januar 2020 in Kraft und am 31.12.2032 außer Kraft.

(2) Diese Richtlinie wird zweijährlich erstmals zum 31.12.2021 überprüft. Weitere Überprüfungen finden bei Bedarf nach Abstimmung mit den Mitgliedszweckverbänden statt.

Anlage:

1. Anforderungen an Automatische Fahrgastzählgeräte (AFZS)