



Nahverkehrs-Zweckverband

Niederrhein

Der Verbandsvorsteher

öffentlich

Sitzungsvorlage			
Betreff			
Schnellbuskonzept			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	TOP
NVN	NVN/IX/2020/0747	10.06.2020	4

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
-----------------------	----------------------	-----------------------	-----------------

Verbandsversammlung des NVN	Kenntnisnahme	24.06.2020	<input type="checkbox"/>
-----------------------------	---------------	------------	--------------------------

Beschlussvorschlag:

Die Verbandsversammlung des NVN nimmt die Sitzungsvorlage NVN/IX/2020/0747 zur Kenntnis.

Begründung/Sachstandsbericht:

Die politischen Gremien des VRR erteilten der VRR AöR im Jahr 2019 den Auftrag, ein Konzept für ein regionales Schnellbus-Netz zu erarbeiten. Im Sitzungsblock November/Dezember 2019 nahmen der Verwaltungsrat und der Ausschuss für Verkehr und Planung den ersten Entwurf eines Liniennetzes zur Kenntnis (vgl. Beschlussvorlage S/IX/2019/0639). Im Folgenden wird das Konzept zur Umsetzung des Schnellbus-Netzes im VRR beschrieben.

1. Ausgangslage

Nicht alle Gebiete im Verbundraum sind gleich gut an den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) angebunden. Teilweise legen Menschen in ländlichen Regionen recht weite Strecken mit dem eigenen Pkw zurück, um entweder zum nächsten Bahnhof oder direkt zum Arbeitsplatz zu kommen. Damit Pendler für ihre täglichen Wege den ÖPNV nutzen, müssen entsprechende Angebote geschaffen werden. Und zwar Linien mit wenigen Halten und kurzen

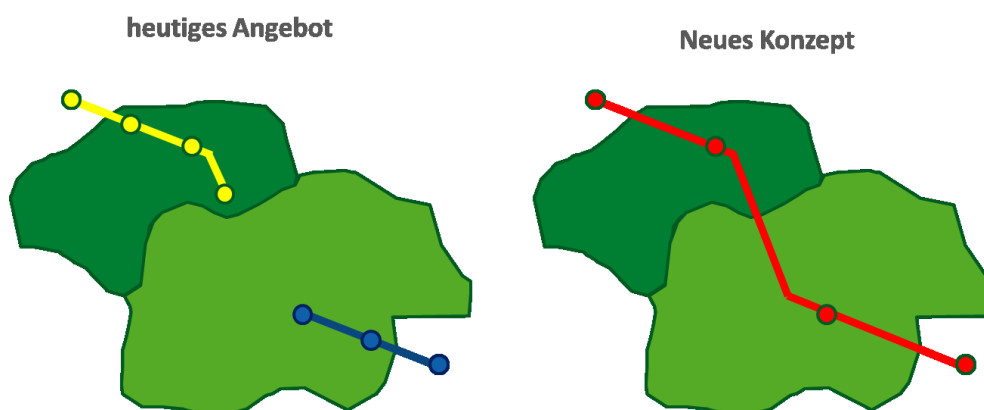
Reisezeiten, die den Fahrgast schnell von A nach B bringen und bestenfalls den Umstieg vom Bus auf den SPNV ermöglichen. Schnellbusse bieten den Vorteil, dass sie gegenüber dem Individualverkehr jedes Einzelnen umwelt- und klimafreundlicher und für Aufgabenträger im Nahverkehr auch kurzfristig realisierbar sind. Denn es muss – anders als bei neuen Schienenstrecken – keine zusätzliche Infrastruktur geschaffen werden.

Damit ein solches Schnellbus-Konzept erfolgreich umgesetzt werden kann, müssen sinnvolle und NRW-weit einheitliche Rand- und Rahmenbedingungen geschaffen werden. Denn eine zukunftsfähige Mobilitätsentwicklung muss zwangsläufig das ganze Land in den Blick nehmen, gleichzeitig aber den regionalen Besonderheiten in den Verkehrsgebieten Rechnung tragen. Gemeinsam mit den zwei benachbarten NRW-Aufgabenträgern hat der VRR deshalb einheitliche Qualitätskriterien für regionale Schnellbus-Angebote entwickelt.

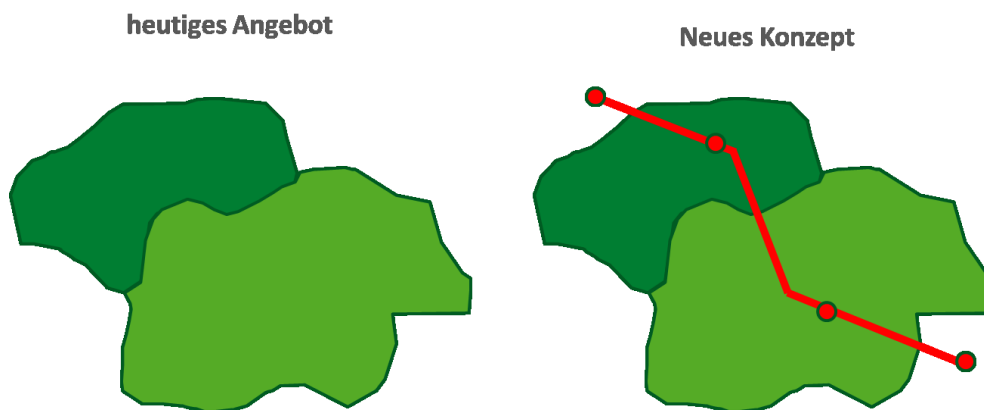
2. Umsetzungsmodelle

Verkehrlich kombiniert das Schnellbuskonzept des VRR zwei unterschiedliche Angebotsformen, abhängig von der jeweiligen Situation vor Ort.

Modell A basiert auf der Integration bestehender Linien. In Städten und Kreisen, in denen es bereits innerstädtische Angebote oder Verbindungen zwischen Nachbarstädten gibt, können diese durch eine Verknüpfung und Ausweitung über die Gemeindegrenzen miteinander verbunden und so zu regionalen Schnellbus-Linien ausgebaut werden. Die Aufgabenträgerschaft für solche Verkehre läge bei den Städten und Kreisen, die ihre lokalen Nahverkehrspläne entsprechend anpassen und die jeweils zuständigen kommunalen Verkehrsunternehmen im Rahmen angepasster Direktvergaben mit den zusätzlichen Verkehrsleistungen beauftragen würden. Solche Mehrleistungen würden aus den kommunalen Haushalten finanziert – kombiniert, mit einer Förderung vom VRR durch eine neue Schnellbus-Umlage. So sollen wirtschaftliche Anreize für Städte und Kreise geschaffen werden, die neuen Verkehrsleistungen auch tatsächlich zu realisieren.



Modell B sieht neue Schnellbus-Linien auf der sprichwörtlichen „grünen Wiese“ vor – also genau dort, wo es kein bestehendes Parallelangebot gibt, der Bedarf an regionalen Busverkehren aber groß ist. Diese neuen Schnellbus-Angebote würden gemeinsam von den jeweiligen kommunalen Aufgabenträgern und dem VRR als Aufgabenträgergemeinschaft realisiert und – vergleichbar mit den Regionalverkehren im SPNV – im Rahmen europaweiter Wettbewerbsverfahren an ein Verkehrsunternehmen vergeben werden. Finanziert würden solche Verkehrsleistungen teils aus Regionalisierungsmitteln, teils aus der schon erwähnten neuen Schnellbus-Umlage.



3. Rechtliche Einordnung

Ausgangslage der Überlegungen ist die Tatsache, dass dem ZV VRR bzw. der VRR AöR im Einvernehmen mit den betroffenen Aufgabenträgern nach § 3 Absatz 1 die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung regionaler Schnellbusverkehre übertragen werden kann, vgl. § 5 Absatz 3 Satz 2 ÖPNVG NRW.

Die Verbandsmitglieder im ZV VRR haben diesem freiwillig die Aufgaben Finanzierung und Sicherstellung der Ausgleichsleistungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen der Betreiber öffentlicher Personenverkehrsdienste in Zusammenhang mit der Durchführung öffentlicher Personenverkehrsdienste nach dem PBefG übertragen. Demnach bilden der ZV VRR und die jeweiligen kreisangehörige Gemeinden im VRR-Verbandsgebiet im ÖPNV bereits heute eine Gruppe von Behörden im Sinne von Art. 2 Buchstabe b) VO (EG) Nr. 1370/2007, d.h. eine Behörde die zur Intervention im öffentlichen Personenverkehr in einem bestimmten geografischen Gebiet befugt ist oder mit einer derartigen Befugnis ausgestattet ist. Weitere kreisangehörige Gemeinden im VRR-Verbandsgebiet können der Gruppe von Behörden durch eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung beitreten.

Im NVN-Verbandsgebiet gibt es eine solche Aufgabenübertragung nicht.

Unter Berücksichtigung der Ausgangslage und der Zielsetzung wird folgender Umsetzungsvorschlag bzw. folgendes Rollenmodell bei der Planung, Organisation und Ausgestaltung der regionalen Schellbusverkehre auf dem Gebiet der VRR AöR vorgeschlagen:

3.1. Umsetzungsvorschlag für ZV VRR-Verbandsgebiet

a. Satzungsanpassungen

- Aufgabenverteilung gemäß § 5 Absatz 3 Satz 2 ÖPNVG NRW bzgl. der gemeinsamen Aufgabenträgerschaft Regionale Schnellbuslinien
- Umlage zur Finanzierung der Aufgabe

b. Regelung der Zusammenarbeit zwischen den relevanten kommunalen Aufgabenträgern, ZV VRR und VRR AöR

- Grundlagen der Zusammenarbeit bei Vorbereitung, Vergabe und Vertragsabwicklung
- Gemeinsame Vorbereitung und Ausgestaltung der Vergabe, insbesondere einvernehmliche Ausgestaltung der Leistungsbeschreibung
- Vergabe im Wettbewerb
- Federführung/Vergabestelle: VRR AöR
- wesentliche Eckpunkte der Leistungsbeschreibung sind verbindlich vorgegeben seitens des Zuwendungsgebers
- Finanzierungsregelungen
- Verkehrsvertrag zwischen kommunalen Aufgabenträger und ZV VRR (als Aufgabenträger) und Verkehrsunternehmen der betroffenen Linie
- ZV VRR und kommunale Aufgabenträger beauftragen VRR AöR mit Geschäftsbesorgung, insbesondere Vertragscontrolling

3.2. Umsetzungsvorschlag für ZV NVN-Verbandsgebiet

a. Satzungsanpassungen

- Aufgabenübertragung an gemeinsame Behörde (analog zum ZV VRR)
- Aufgabenverteilung gemäß § 5 Absatz 3 Satz 2 ÖPNVG NRW bzgl. der gemeinsamen Aufgabenträgerschaft Regionale Schnellbuslinien
- Umlage zur Finanzierung der Aufgabe

b. Regelung der Zusammenarbeit zwischen den relevanten kommunalen Aufgabenträgern, ZV VRR und VRR AöR

- siehe 3.1, b.

4. Verkehrssimulation / Linienauswahl

Das o.g. Schnellbusnetz wurde sowohl mit den kommunalen Aufgabenträgern als auch mit den kommunalen Verkehrsunternehmen im Rahmen von Workshops abgestimmt. Anmerkungen und Vorschläge sind bis Ende 2020 eingeflossen. Die daraus resultierenden Linien werden derzeit durch einen externen Gutachter im Rahmen einer Verkehrssimulation auf die Nachfragewirkung untersucht. Als Ergebnis wird eine Rangfolge und Linienauswahl vorgenommen um ein Stufenkonzept im Sitzungsblock September / Oktober 2020 für eine Umsetzung des Schnellbusnetzes im VRR den politischen Gremien vorzuschlagen. Die Linien, die derzeit in der Verkehrssimulation bewertet werden, sind den Gremienmitgliedern bereits zur Verfügung gestellt worden.

5. Förderrichtlinie

Für die Umsetzung von Schnellbuslinien im Rahmen von bestehenden Direktvergaben wird derzeit eine Förderrichtlinie beim VRR erarbeitet. Diese soll unter den Rahmenbedingungen von definierten Qualitätsstandards und der Realisierung des definierten und beschlossenen Schnellbusnetzes die Mehrleistungen für die Betriebsleistungen für eine Realisierung fördern.

6. NRW-weite Qualitätsstandards für regionale Schnellbusse

In den NRW-einheitlichen Qualitätsanforderungen sind Standards

- zum Angebot (u. a. Durchschnittsgeschwindigkeit der Angebote, zu den mindestens erforderlichen Bedienzeiten sowie zur Taktung),
- zu den Fahrzeugen (beispielsweise im Hinblick auf Sitzplatzkapazitäten, Umweltstandards und dem Design) und
- zu den Haltestellen (u. a. zu Barrierefreiheit, Fahrgastinformation und Wetterschutzeinrichtungen)

definiert.