



öffentlich

Vorlage			
Betreff			
Schnellbuskonzept			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	lfd. Nr. BPL
AöR	S/X/2021/0079	17.06.2021	14

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	Empfehlung	18.06.2021	<input type="checkbox"/>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Kenntnisnahme	21.06.2021	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Entscheidung	24.06.2021	<input type="checkbox"/>

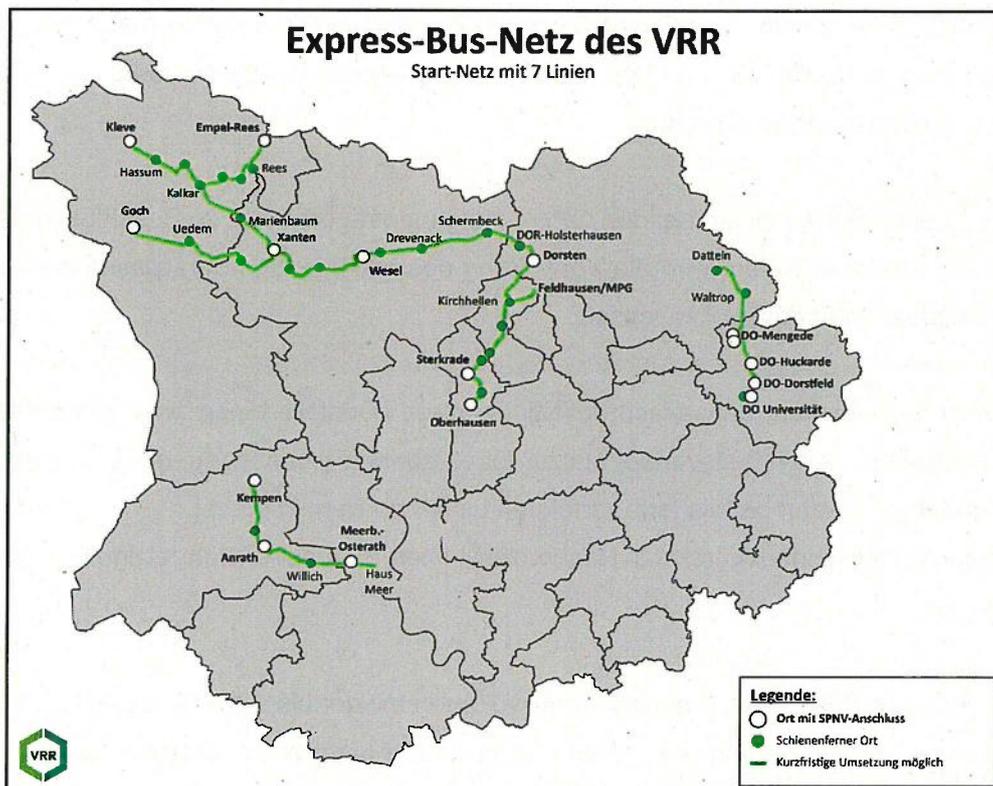
Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR empfiehlt dem Verwaltungsrat der VRR AöR folgende Beschlüsse zu fassen:

- Der Verwaltungsrat stimmt der in der Vorlage aufgezeigten Auswahl der sieben Schnellbus- / „X-Bus“-Linien für eine Realisierung einer ersten Stufe zu.
- Der Verwaltungsrat stimmt einer Finanzierung von 0,50 € pro Mehrverkehrskilometer und pro Jahr zu.
- Für den Fall, dass bei den weiteren Beschlüssen in den Kreisen und Städten eine Umsetzung von vorgesehenen X-Bus-Linien oder deren Finanzierung abgelehnt werden, beauftragt der Verwaltungsrat die Verwaltung des VRR, geeignete Nachrücker als X-Bus-Linien auszuwählen, die dann ersatzweise realisiert werden sollen. Auch für diese Linien stimmt der Verwaltungsrat einer Finanzierung von 0,50 € pro Mehrverkehrskilometer und pro Jahr zu.

Der Unternehmensbeirat der VRR AöR nimmt die Beschlussvorlage zur Kenntnis.

- **X27 Kleve – Kalkar – Xanten – Wesel**
 - Ersetzt Linie 44 und SB6
- **X28 Goch – Uedem – Xanten – Wesel**
 - Neue Linie, Linie 74 bleibt erhalten, ersetzt SB6-HVZ-Fahrten
- **X32 Kleve – Kalkar – Rees – Empel-Rees**
 - Neue Linie, Verlängerung nach Bocholt angestrebt.
- **X42 Oberhausen – OB-Sterkrade – Kirchhellen – Dorsten / Feldhausen – MPG**
 - Neue Linie, je stündlich nach Dorsten und Feldhausen/MoviePark
- **X49 Kempen – Vorst – Anrath – Willich – Meerbusch-Osterath – Haus Meer**
 - Stündliche Linie, ersetzt SB82, wird durch Linien 71 und SB87 nördlich und östlich von Anrath je auf ca. 30'-Takt ergänzt.



Eine Umsetzung aller sieben Linien wird von allen Beteiligten unterstützt und bei einer Mitfinanzierung durch die ÖPNV-Aufgabenträger sind diese umsetzbar.

Vorgesehen ist, dass nun seitens der VRR-Gremien Grundsatzbeschlüsse über die Co-Finanzierung der Schnellbus-Linien gefasst werden. Darauf aufbauend ist vorgesehen, dass die betroffenen AT ihrerseits Beschlüsse über die Einrichtung der Schnellbuslinien unter Inanspruchnahme der Finanzierungsunterstützung des VRR zu fassen.

Relevanter Rechtsrahmen, Vergabemöglichkeiten und vergebende Stelle

Die Beschlüsse von VRR und den ÖPNV-AT dienen dazu, die Legitimierung für das weitere Vorgehen herzustellen. Es sollten Vorrats-Beschlüsse gefasst werden, der VRR sollte dies hiermit ebenfalls tun.

Die beiden Finanzierungswege Finanzierungsbeitrag (VRR) und Beteiligung (ÖPNV-AT) wären damit abgesichert.

Für die Vergabe von Verkehrsleistungen sind die Regelungen des nationalen und europäischen Vergaberechts einzuhalten. Diese Regelungen sind demnach auch einheitlich bei allen angedachten X-Bus-Linien zu beachten. Da jedoch die örtlichen Rand- und Rahmenbedingungen der einzelnen Linien unterschiedlich sind, kann diese einheitliche Anwendung dennoch zu unterschiedlichen praktischen Umsetzungsoptionen führen.

Zusätzlich zu den o. g. Grundlagen ist das PBefG mit seinen Regelungen zur Erteilung von Liniengenehmigungen zu beachten. Vor einer Betriebsaufnahme muss der zukünftige Betreiber demnach einen Antrag auf eine Liniengenehmigung bei der zuständigen Bezirksregierung stellen. Auf diesen Genehmigungsprozess haben Aufgabenträger keinen Einfluss. Sie werden i. d. R. im Rahmen des Anhörungsverfahrens lediglich um Stellungnahmen gebeten. Von Seiten der Bezirksregierung kann eine Liniengenehmigung versagt werden, wenn die neue Verkehrsleistung in Konkurrenz zu bestehenden Verkehrsleistungen steht und/oder bestehende, bereits genehmigte Linienverkehre unmittelbar gefährden würde. Die in Rede stehenden X-Bus-Linien stellen eine Aufwertung von bestehenden Linien dar. Somit sind sie mit hoher Wahrscheinlichkeit als Konkurrenz zu bestehenden Liniengenehmigungen einzuordnen. Es werden daher Vergabemöglichkeiten mit den bestehenden Betreibern angestrebt.

Grundsätzlich sind bei neuen Vergaben eine Vorabbekanntmachung nach Art. 7 Abs. 2 Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 durchzuführen. Diese ist ein Jahr vor der geplanten Direktvergabe bzw. vor dem Start des wettbewerblichen Verfahrens im Amtsblatt der Europäischen Kommission zu veröffentlichen. Dies gilt auch für Vergaben nach dem GWB.

Soweit die Linien durch ein Verkehrsunternehmen erbracht werden, können die bereits heute im Rahmen von (Direkt-)Vergaben betraut sind, könnten die Verkehrsleistungen der X-Busse in diese eingebettet werden, soweit dadurch die Voraussetzung weiterhin erfüllt werden. Die Betrauung muss dann entsprechend angepasst werden. Eine Vorabbekanntmachung nach Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 muss nicht erfolgen.

Eine Zusage der Finanzierung durch den VRR soll 5 Jahre gelten, wobei in den ersten 3 Jahren die Linien als „Pilot-Phase“ intensiv beobachtet werden, um dann ca. 2 Jahre Zeit zu haben, über einen Umgang mit den Linien nach Ablauf der 5 Jahre zu entscheiden. Nach den ersten 5 Jahren wäre dann eine Verlängerung bis auf die Rest-Laufzeit der Landesförderung möglich.

Qualitätsanforderungen

Die neuen Linien sollen sich als Regionalverkehr qualitativ vom Stadtverkehr abheben. Dies ist erklärter Wille des Landes, auf dessen Wunsch die drei Zweckverbände landesweite Mindest-Qualitätsmerkmale abgestimmt haben. Diese sind von den einzelnen Zweckverbänden als Bedingung für eine Finanzierung anzuwenden und nach Möglichkeit zu übertreffen. Bei begründeten Abweichungen (z.B. früherer Start mit Bestands-Fahrzeugen) muss bewertet werden, wie stark diese Abweichungen sich auf die Qualität des Gesamt-Angebotes der Linie auswirken und was die Alternativen sind.

Im VRR werden diese Qualitätsmerkmale gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen besprochen und im Rahmen einer Richtlinie gefasst. Hier werden Mindestkriterien für das Produkt in den Bereichen „Angebot“, „Fahrzeug“, sowie „Haltestelle“ definiert und Produktname mit Liniennummernsystem hinterlegt. Nach aktuellem Arbeitsstand der Richtlinien-aufstellung wird das Produkt „X-Bus“ heißen und mit den Liniennummern X01-X99 versehen. Die konkreten Qualitätsmerkmale sind diesem Dokument als Anlage beigefügt.

Diese Merkmale werden Teil der oben beschriebenen Betrauungen bzw. Vergaben.

Marketing

Als begleitende Maßnahme wird der VRR u.a. die umsetzenden lokalen Akteure mit einer Einführungs-Kampagne unterstützen, die die Gesamtkonzeption nach außen sichtbar machen soll. Hierbei werden zu gegebener Zeit Abstimmungen mit den vor Ort agierenden Beteiligten stattfinden.



Zwischenstand VRR-Produktrichtlinie – Qualitätskriterien XBus

Einleitung

Die Produkte und dazugehörigen Qualitätskriterien des ÖSPV im VRR werden in der Richtlinie „Kommunale Produkte und Liniennummersystem“ (vulgo „Produktrichtlinie“) definiert. Diese Richtlinie wird gemeinsam vom VRR und den kommunalen Verkehrsunternehmen erarbeitet. Zuständiges Gremium ist der AK Nahverkehrsmanagement unter der Leitung von Herrn Dr. Pohlmann.

Derzeit wird eine neue Fassung dieser Richtlinie erarbeitet. Hierzu erarbeitet eine Gruppe aus dem AK Nahverkehrsmanagement einen Vorschlag, der dann im AK diskutiert wird und anschließend den gewohnten Weg durch die KVIV-Gremien geht. Geplant ist, diesen Prozess innerhalb des Jahres 2021 abschließen zu können.

Teil dieser Neufassung der Richtlinie ist auch das Produkt XBus mit seinen Qualitätsmerkmalen. Grundlage der Qualitätsmerkmale sind Vorgaben des Landes NRW. Dieses hatte landesweit einheitliche Mindestkriterien als Bedingung einer Förderung von Schnellbussen gemacht und um lokale Übererfüllung dieser Merkmale gebeten. In der Arbeitsgruppe zur Produktrichtlinie wurden nach einem Vorschlag des VRR diese landesweiten Kriterien in Kriterien für die VRR-Richtlinie angepasst.

Die folgende Tabelle stellt diese beiden Qualitätsmerkmale dar. Sie ist ein Zwischenstand aus der Arbeitsgruppe und noch nicht im AK Nahverkehrsmanagement oder anderen KVIV-Arbeitskreisen final behandelt worden.

Tabelle: Landesweite Mindestkriterien für Regionale Schnellbusse und VRR-Mindestkriterien für das Produkt XBus (Arbeitsstand)

Hinweis: Bei der Kategorie „Haltestelle“ stieß der Vorschlag des VRR, dies zunächst aus der Richtlinie auszuklammern, auf Gegenstimmen. Daher ist mindestens hier noch Abstimmungsbedarf erforderlich.

Kategorie: Fahrzeuge

Kategorie: Fahrzeuge	Landesweite Mindeststandards	Vorschlag VRR-Richtlinie
Barrierefreiheit	nur Niederflur- oder Low-Entry-Fahrzeuge mit Rampe	Übernahme, ggf. Festlegung auf Low-Entry Sitzplatzfrage für Autobahn beachten „mindestens XX Plätze müssen podestfrei erreichbar sein“
Reisebestuhlung	Komfortsitze / Reisebestuhlung Sitzabstände und Polsterstärke noch zu definieren, keine Konferenzbestuhlung	Komfortsitze / Reisebestuhlung Sitzabstände und Polsterstärke noch zu definieren
Klimatisierung	Klimatisierung	Übernahme
Fahrzeughöchstalter	Neufahrzeuge (Abweichungen bei Reservefahrzeugen möglich), nach zehn Jahren Austausch der Flotte	Übernahme
Fahrgastinformationssystem	akustische und optische Fahrgastinformation (TFT-Monitore) Lieferung von Echtzeitdaten (analog zu SPNV)	Übernahme
W-LAN	W-LAN	Übernahme
USB	USB-Steckdosen an allen Sitzgruppen	Übernahme
Kapazität / Anzahl Sitzplätze	ausreichend Sitzplätze (möglichst keine stehenden Fahrgäste)	Übernahme
Umweltstandards	"alternative Antriebe", sonst mind. Euro-VI-Standard	Übernahme
Bordrechner zur Lieferung Echtzeitdaten	elektronischer Fahrscheindrucker mit E-Ticketing-Funktion Stufe 3 Bordrechnersystem zur Echtzeitdaten-Auskunft und mind. 1 Fahrscheinentwerfer	Übernahme
Videoüberwachung	Videoüberwachung	Übernahme
Zielbeschilderung	Matrix-Anzeige	Übernahme
Gepäck-Aufbewahrung	Gepäckaufbewahrungsmöglichkeit und Rollstuhlplatz (Anzahl gemäß Norm)	Übernahme
Fahrzeug-Design	Fensterbereiche sollten von Werbung freigehalten werden	Die Fensterbereiche müssen von Werbung freigehalten werden.
Fahrzeug-Design	ein spezielles Design wird nicht gefordert, aber ein gemeinsames Label/Logo (Land NRW) soll erkennbar an den Bussen angebracht werden	Ein spezielles Design wird nicht gefordert, aber ein gemeinsames Label/Logo (Land NRW und alle AT) sollte erkennbar an den Bussen angebracht werden.



öffentlich

Vorlage			
Betreff			
Schnellbuskonzept			
Organisation	Bereich/Periode/Jahr/Lfd. Nr./Nachtrag	Datum	lfd. Nr. BPL
AöR	S/X/2021/0028	26.02.2021	13

<u>Beratungsfolge</u>	<u>Zuständigkeit</u>	<u>Sitzungstermin</u>	<u>Ergebnis</u>
Unternehmensbeirat der VRR AöR	Kenntnisnahme	15.03.2021	<input type="checkbox"/>
Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR	Kenntnisnahme	18.03.2021	<input type="checkbox"/>
Verwaltungsrat der VRR AöR	Kenntnisnahme	24.03.2021	<input type="checkbox"/>
Vergabeausschuss der VRR AöR	Kenntnisnahme	26.03.2021	<input type="checkbox"/>

Beschlussvorschlag:

Der Unternehmensbeirat der VRR AöR, der Ausschuss für Verkehr und Planung der VRR AöR, der Verwaltungsrat der VRR AöR und der Vergabeausschuss der VRR AöR nehmen die Vorlage zur Kenntnis.

Begründung/Sachstandsbericht:

Der Verwaltungsrat des VRR beauftragte im Mai 2019 die VRR AöR, ein regionales Schnellbusnetz zu entwickeln, das das SPNV-Netz ergänzt und neue Verbindungen für Orte, die nicht an den SPNV angebunden sind, generiert.

Bisher wurden durch die Planer der VRR-Verwaltung unter Begleitung durch die Gutachter von SMA folgende Schritte erfolgreich durchgeführt:

- Konzeption eines VRR-weiten Liniennetzes mit regionalem Charakter (ca. 100 Linienvorschläge).

erzielen.

Wichtig daher: Die Auswertung der Fahrgastprognose wurde mit der Maßgabe durchgeführt, den „größten kurzfristigen Fahrgastnutzen“ zu erzielen und damit schienenferne Orte anzubinden oder vorhandene SPNV-Linien miteinander zu verbinden, bei denen dies zumindest als Schienenweg nicht möglich ist. Die ausgewählten Linien sind nicht gleichzusetzen mit den „fahrgaststärksten Linien“ eines noch zu entwickelnden Gesamt-Zielnetzes!

Die Auswertungs-Rangliste aus den 80 Linien-Entwürfen wurde entsprechend zu je 25% nachfolgenden vier Kriterien erstellt:

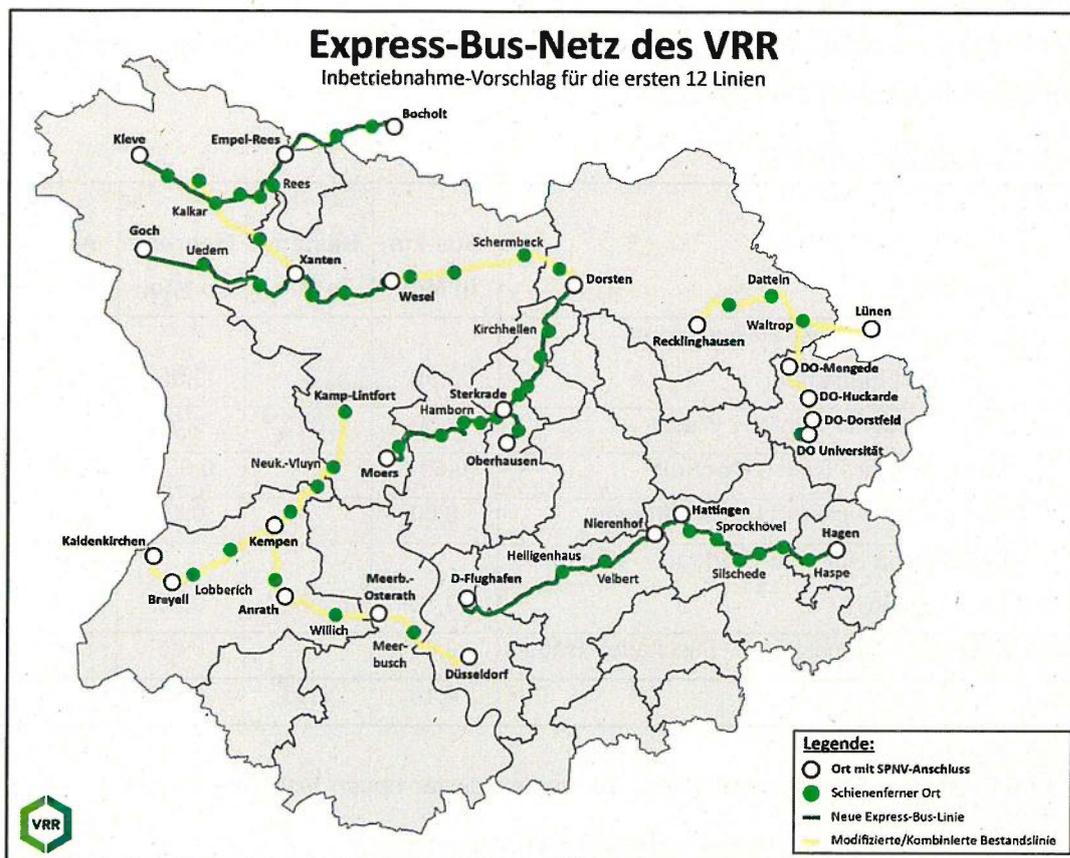
- **Summe neuer Beförderungsfälle pro Linie**
- **Summe der zusätzlichen Personen-km**
 - Begründung: neue Linien erzielen i.d.R. eine höhere durchschnittliche Beförderungsreichweite, bekommen also auch im Bestand i.d.R. einen deutlich regionaleren Charakter.
 - Personen-km bilden im Grunde in Summe die „Beförderungsleistung“ ab. Je mehr neue Beförderungsleistung, desto „erfolgreicher“ also die Einführung einer solchen Linie.
- **Anteil der Neuverkehre am Gesamtverkehr**
 - Hiermit wird auf den Einführungs-Effekt abgezielt, sodass heute bereits sehr gut laufende Bestandsverbindungen nicht durch einen niedrigen Gesamt-Effekt (bei in Summe dennoch hohen Fahrgastzahlen) ein gut laufendes Gesamtgefüge zerstört.
 - Durch diesen Faktor geschwächte Linien, die nur hierdurch nicht in die Top-12 kommen, können und sollten problemlos auch aus dem Bestand heraus entwickelt werden können.
- **Durchschnittliche Querschnittsbelastung pro Linie**
 - Kürzere Linien mit hoher Beförderungsleistung werden hier bevorteilt.
 - Begründung: Eine sehr lange Linie mit wenigen, aber weit reisenden Fahrgästen wäre tendenziell unwirtschaftlicher. Mit der Erst-Einführung sollen grundsätzlich gut ausgelastete Busse jedoch leicht (25%) bevorteilt werden.
 - Linien mit geringem Verkehrsaufkommen, aber hohem Neuverkehrseffekt (Punkt 3) bekommen durch diesen Faktor zudem ein Gegengewicht.
 - Extrem-Beispiel: Die Linie Remscheid – Leverkusen landet bei Punkt 3 überraschend weit oben, da fast ausschließlich Neuverkehr. In Punkt 4 wird sie aber wieder entsprechend weit hinten einsortiert, da sie mit gut 300 Fahrgästen im

Da durch den regionaleren Charakter der neuen oder neu zusammengestellten bzw. neu miteinander verknüpften Linien die durchschnittliche Reiseweite pro Fahrgast erhöht wird und Busse somit auch auf längeren Strecken noch Fahrzeitgewinne erzielen (ggü. beispielsweise häufigem Linienbruch mit Umstiegen oder gar Abschnitten ohne ÖPNV-Angebot), liegt beim Vergleich mit der Beförderungsleistung in Personenkilometern der Anteil des Neuverkehrs sogar ungleich höher:

Linie	Verlauf	Beförderungsleistung			mittlere Querschnitts-Belastung
		gesamt	davon Neuverkehr	Anteil Neuverkehr	
SB032	Kleve - Kalkar - Rees - Empel (- Bocholt)	42.500	16.300	38%	1.000
SB028	Goch – Uedem – Xanten - Wesel	41.000	10.200	25%	1.000
SB027	Kleve – Kalkar – Xanten – Wesel	53.000	8.500	16%	1.250
SB049	Kempen - Anrath - Willich - Meerbusch - Düsseldorf	51.000	6.500	13%	1.300
SB005	Wesel - Schermbeck - Dorsten	24.500	5.400	22%	850
SB010	Recklinghausen - Datteln - Waltrop (- Lünen)	44.000	4.450	10%	1.600
SB089	Hagen - Haßlinghausen - Sprockhövel - Hattingen	26.000	4.250	16%	1.050
SB042	Oberhausen - Sterkrade - Kirchhellen - Dorsten	36.000	4.550	13%	1.300
SB043	Kamp-Lintfort - Neukirchen-Vluyn - Tönisberg - Kempen - Grefrath - Kaldenkirchen	37.000	6.150	17%	800
SB013	Datteln - Waltrop - DO-Mengede - DO-Huckarde - DO-Dorstfeld - DO-Universität - Dortmund-Technologiepark	47.500	3.600	8%	1.850
SB038	Moers - Hamborn - Neumühl - Buschauen - Sterkrade	15.500	3.250	21%	750
SB017	Hattingen - Velbert - Heiligenhaus - A44 - D-Flugh-Bf	31.000	4.750	15%	750

Dass der Anteil der „nur“ aus dem Bestands-ÖPNV verlagerten Verkehre anteilig sehr hoch ist, zeigt auch, dass im Umfeld der geplanten Linien i.d.R. auch heute bereits ein Verkehrsangebot vorhanden ist. Die Prognose zeigt an dieser Stelle jedoch auch deutlich, dass durch den Fahrzeitgewinn eben auch sehr vielen Bestands-Kunden mit den neuen Linienverläufen und -verknüpfungen geholfen wäre – ansonsten würden diese nämlich in der Prognose auf ihre Bestands-Linien verbleiben. Somit wird die Sinnhaftigkeit (übrigens bei nahezu allen un-

In der geographischen Karte sähe die Verteilung der Linien folgendermaßen aus:



Auffällig ist hierbei, dass der größte Effekt zur Gewinnung von Neukunden vor allem in der Quer-Verknüpfung vorhandener, parallel zueinander verlaufender Bahnstrecken, sowie entlang stillgelegter Bahnstrecken erzielt wird.

Aufgrund der überschaubaren finanziellen Mittel und zu erwartender vertraglich-organisatorischer Hürden bei der Umsetzung / Ausschreibung der Linien empfiehlt die Verwaltung des VRR daher, zunächst mit diesen räumlich ausgewogen verteilten Linien in die tiefere Umsetzungsplanung zu gehen. Ob bei kurzfristig nicht realisierbaren Linien mit Nachrücker-Linien gearbeitet werden soll, wäre noch zu diskutieren. Aus Sicht der Verwaltung ist dies derzeit nicht erforderlich.