Anlage 4

zur

**Richtlinie des Zweckverbandes go.Rheinland
für die Förderung von Busverkehrsleistungen auf
regionalen Schnellbuslinien
zur Ergänzung des SPNV-Netzes
(ÖPNV-Schnellbus-RL Zweckverband go.Rheinland)**

vom 28. November 2019

zuletzt geändert mit Beschluss vom 24.03.2023

**Kriterien für die
Bewertung der verkehrlichen Bedeutung**

1. Bewertungsverfahren

(1) Auf der Grundlage der Richtlinie des Zweckverbandes go.Rheinland für die Förderung von Busverkehrsleistungen auf regionalen Schnellbuslinien zur Ergänzung des SPNV-Netzes (ÖPNV-Schnellbus-RL Zweckverband go.Rheinland) vom 28. November 2019 hat der Zweckverband go.Rheinland einmal im Jahr über zu fördernde Maßnahmen durch Beschluss der Verbandsversammlung zu entscheiden.

(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.

(3) Grundlage der Entscheidung über die verkehrliche Bedeutung der jeweiligen regionalen Schnellbuslinie ist ein Priorisierungsverfahren aller beim Zweckverband go.Rheinland eingegangenen Förderanträge, die die Vorgaben der o.g. Richtlinie erfüllen.

(4) Vor der Priorisierung prüft die go.Rheinland GmbH, ob folgende Voraussetzungen erfüllt sind:

a) Das Vorhaben ist durchgeplant und der Antrag ist vollständig und entspricht unverändert dem Willen der Antragstellerin bzw. des Antragstellers.
b) Ggf. erforderliche Beschlüsse liegen vor.
c) Der Eigenanteil ist gesichert, d.h. die Ausgabe ist mit der Haushaltslage der Antragstellerin bzw. des Antragstellers vereinbar.
d) Im Genehmigungsverfahren ist keine Verzögerung zu erwarten.

(5) 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.

(6) Je nach Ausprägung der Kriterien bzw. fachlicher Einschätzung werden 0, 3 oder 5 Punkte vergeben. Die Kriterien sind untereinander gewichtet. Die Gewichtung ergibt sich aus der in Ziffer 2 dargestellten Bewertungsmatrix. Jedes Vorhaben kann insgesamt maximal 5 Punkte erreichen. Das Bewertungsergebnis ist eine nach den erreichten Punkten gebildete Reihenfolge der Vorhaben.

(7) Ausgehend von diesen Bewertungsergebnissen erarbeitet die go.Rheinland GmbH zur Aufstellung des Maßnahmenkatalogs einen Priorisierungsvorschlag. Die Verbandsversammlung beschließt über den Maßnahmenkatalog.

(8) Der Vorschlag muss folgende Randbedingungen erfüllen:

a) Der Finanzrahmen für die Förderung von regionalen Schnellbuslinien im Zweckverband go.Rheinland darf nicht überschritten werden.
b) Die Finanzierung der Maßnahme muss gesichert sein bzw. die Sicherstellung der Finanzierung muss konkret absehbar sein.
c) Bei der Maßnahmenauswahl ist ein ausgewogenes Verhältnis zwischen den Regionen anzustreben (regionaler Konsens).

(9) Sind diese Voraussetzungen nicht gegeben oder in absehbarer Zeit herbeizuführen, stellt der Zweckverband go.Rheinland das Vorhaben zurück und schlägt der Verbandsversammlung auf der Grundlage des Ergebnisses des Priorisierungsverfahrens ein Ersatzvorhaben vor.

2. Bewertungsmatrix

Das Schema zeigt die Kriterien, ihre Ausprägungen für die Punktevergabe und die jeweilige Gewichtung.

Bewertungs-kriterien	**Gewichtung (%)**	**5 Punkte**	**3 Punkte**	**0 Punkte (= entspricht den Mindest-anforderungen)**
zusätzliches ÖPNV-Angebot im Vergleich zum bisherigen ÖPNV-Angebot	10,00%	Das Vorhaben übertrifft das bisherige ÖPNV-Angebot deutlich.	Das Vorhaben führt zu einem neuen bzw. ausgeweiteten ÖPNV-Angebot.	Das Vorhaben entspricht dem bisherigen ÖPNV-Angebot.
Reisezeitgewinn für Fahrgäste (relativ, im Vergleich zur Gesamtreisezeit)	10,00%	Das Vorhaben erreicht hohe Reisezeitgewinne.	Das Vorhaben erreicht mittlere Reisezeitgewinne.	Das Vorhaben erreicht keine oder nur geringe Reisezeitgewinne.
Netzwirkung im SPNV-Netz	10,00%	Es werden mehrere räumliche Lücken im SPNV-Netz geschlossen.	Es wird eine große räumliche Lücke im SPNV-Netz geschlossen.	Es wird eine räumliche Lücke im SPNV-Netz geschlossen.

Anbindung eines Mittel- oder Unterzentrums ohne Anschluss an den SPNV	10,00%	Es werden mehr als 3 Mittel- und/oder Unterzentren, die keinen SPNV-Anschluss haben, an den SPNV angeschlossen.	Es werden 2-3 Mittel- und/oder Unterzentren, die keinen SPNV-Anschluss haben, an den SPNV angeschlossen.	Es wird ein Mittel- oder Unterzentrum, das keinen SPNV-Anschluss hat, an den SPNV angeschlossen.
prognostizierte Fahrgastzahlen	5,00%	Es liegt eine qualifizierte Prognose vor, die eine starke Fahrgaststeige-rung vorsieht.	Es liegt eine qualifizierte Prognose vor, die eine Fahrgaststeige-rung vorsieht.	Es liegt keine qualifizierte Prognose vor oder es liegt eine qualifizierte Prognose vor, die keine Fahrgaststeige-rung vorsieht.
prognostizierte Reduzierung des motorisierten Individualverkehrs (MIV)	5,00%	Es liegt eine qualifizierte Prognose vor, die eine starke MIV-Reduzierung vorsieht.	Es liegt eine qualifizierte Prognose vor, die eine MIV-Reduzierung vorsieht.	Es liegt keine qualifizierte Prognose vor oder es liegt eine qualifizierte Prognose vor, die keine MIV-Reduzierung vorsieht.
Bundes-, Landes- oder Kreisgrenzen überschreitende Linien	5,00%	Das Vorhaben überschreitet mehr als 2 Kreisgrenzen oder eine Bundes- oder Landesgrenze.	Das Vorhaben überschreitet 1-2 Kreisgrenzen oder eine Grenze zu einem anderen Zweckverband in NRW.	Das Vorhaben überschreitet keinerlei Kreisgrenze.

flankierende Beschleunigungs-maßnahmen	15,00%	Es sind Beschleunigungs-maßnahmen fest eingeplant oder größere Maßnahmen bereits vorhanden oder vorgesehen.	Es sind kleinere bis mittlere Beschleunigungs-maßnahmen vorhanden oder vorgesehen.	Es sind keine oder nur geringe Beschleunigungs-maßnahmen flankierend vorhanden oder vorgesehen.
Taktangebot	10,00%	Der Takt übertrifft den Mindesttakt deutlich.	Der Takt übertrifft den Mindesttakt.	Vorhaben erfüllt die Vorgaben für den Mindesttakt.
Bedienzeit	10,00%	Die Bedienzeiten übertreffen die Mindestanforde-rungen deutlich.	Die Bedienzeiten übertreffen die Mindestanforde-rungen.	Vorhaben erfüllt die Mindestbedien-zeiten.
Fahrzeug	5,00%	Die Fahrzeuge übertreffen die vorgegebenen Qualitätskriterien deutlich.	Die Fahrzeuge übertreffen die vorgegebenen Qualitätskriterien.	Vorhaben erfüllt die Vorgaben an die Fahrzeuge.
Haltestellen	5,00%	Einige oder alle Haltestellen übertreffen die vorgegebenen Qualitäts-kriterien.	Es entsprechen alle Haltestellen den Vorgaben.	Es entsprechen noch nicht alle Haltestellen den Vorgaben, deren Umgestaltung ist aber fest eingeplant.
Summe	100,00%			