

**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 03.07.2026

1. Allgemeines

(1) Aus der ÖPNV-Pauschale nach § 11 Absatz 1 ÖPNVG NRW und in Verbindung mit zusätzlichen Mitteln aus der bis 2032 angelegten ÖPNV-Offensive des Landes sowie aus der am 19.11.2025 unterzeichneten Vereinbarung mit dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (MUNV) des Landes NRW gewährt der Zweckverband go.Rheinland Zuwendungen für Busverkehrsleistungen auf regionalen Schnellbuslinien nach Maßgabe dieser Richtlinie und den Verwaltungsvorschriften zur Landeshaushaltsordnung (VV zur 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 Zweckverband go.Rheinland seiner Tochtergesellschaft, der go.Rheinland GmbH.

2. Fördergegenstand

(1) Der Zweckverband go.Rheinland fördert die Betriebskosten 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 nähergelegen, 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 im ÖPNV orientieren.

(3) Nicht Gegenstand dieses Förderprogramms sind Leistungen im straßengebundenen ÖPNV, die das Angebot im SPNV als Parallelverkehr ergänzen.

3. Zuwendungsempfänger

Der Zweckverband go.Rheinland 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 Zweckverband go.Rheinland 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 Erschließung nachfragestarker Orte bzw. Haltestellen, der Topographie oder für den Busverkehr nicht nutzbarer Straßenabschnitte). Über Umleitungen, die ein Unterschreiten der vorgegebenen Mindest-Durchschnittsgeschwindigkeit oder einen Umweg verursachen bzw. Anschlüsse mit dem SPNV gefährden, mit einer Dauer von mehr als 24 Stunden ist der Zuwendungsgeber unverzüglich formlos zu informieren.

(4) Die Durchschnittsgeschwindigkeit berechnet sich anhand der Fahrplanzeit zwischen der Start- und der Zielhaltestelle. Um an wichtigen Verknüpfungspunkten eine Anschlusssicherung gewährleisten zu können, können die dortigen Wartezeiten in begründeten Ausnahmefällen aus der Berechnung der Durchschnittsgeschwindigkeit herausgerechnet werden. Der Umwegfaktor berechnet sich im Vergleich zur kürzesten Straßenverbindung, nicht gemeint ist die Luftlinie.

(5) Um die Richtwerte des Absatzes 3 ganzzeitig einzuhalten, verpflichten sich die ÖPNV-Aufgabenträger dazu, bei den jeweils zuständigen Planungsbehörden auf Beschleunigungsmaßnahmen wie z. B. eine durchgängige Bevorrechtigung gegenüber dem MIV an Lichtsignalanlagen und, wo es räumlich möglich ist, die Einrichtung einer gesonderten Busspur hinzuwirken.

(6) Unter Beachtung der oben genannten Richtwerte sollen Fahrgastpotenziale entlang des Linienweges ausgeschöpft werden.

(7) Es ist sicherzustellen, dass mindestens an den Verknüpfungshaltestellen, d. h. an den SPNV-Verkehrsstationen sowie an zentralen Haltestellen der Kommunen auf dem Linienweg gehalten wird.

(8) Eine ausreichende Erschließung der dazwischenliegenden, nachfragestarken Orte (z. B. Unterzentren) ist unter Beachtung der Regelungen des Absatzes 3 sicherzustellen, soweit die Verbindungsfunktion dadurch nicht wesentlich beeinträchtigt wird.

(9) Die Linienführung muss sich in das regionale Schnellverkehrsnetz aus SPNV und regionalen Schnellbuslinien einfügen. Die Verknüpfung der regionalen Schnellbuslinie ist an mindestens einer vom SPNV regelmäßig bedienten Verkehrsstation zwingend.

(10) Zur Einrichtung aufgabenträgerübergreifender regionaler Schnellbuslinien müssen sich die jeweils zuständigen Aufgabenträger ins Benehmen setzen. Gefördert wird grundsätzlich der Streckenanteil, der sich im Verbandsgebiet des Zweckverbandes go.Rheinland befindet. Soweit dies in der Vereinbarung mit dem MUNV gemäß Ziffer 1.1 vorgesehen ist, kann in Einvernehmen mit den jeweils zuständigen SPNVAufgabenträgern auch eine Förderung von Streckenanteilen im Gebiet des Verkehrsverbundes Rhein-Ruhr sowie des Zweckverbandes Nahverkehr Westfalen-Lippe erfolgen.

4.2. Betriebszeiten

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

Montag – Freitag an Werktagen:	05:00 – 21:00 Uhr
Samstag an Werktagen:	09:00 – 21:00 Uhr
Sonntag und Feiertag:	individuell nach Bedarf
Ferien:	wie Schulzeiten

Maßgeblich ist morgens die erste Ankunft am Zielort in Lastrichtung und abends die letzte Abfahrt ab Hauptquellort in Lastrichtung.

(2) Die regionalen Schnellbuslinien können gegenüber den Mindestanforderungen an die Betriebszeiten ein erweitertes Angebot mit längeren Betriebszeiten haben. Förderfähig sind jedoch höchstens Fahrten an allen Verkehrstagen in der Zeit 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 an Werktagen ein 60-Minuten-Takt und sonntags sowie feiertags ein 120-Minuten-Takt vorgegeben. An Verknüpfungshaltestellen mit dem SPNV ist der Takt der regionalen Schnellbuslinie auf den Takt des SPNV abzustimmen.

(2) Aus Gründen des Schüler- oder Berufsverkehrs dürfen maximal drei Fahrten je Richtung an Werktagen (Mo-Fr) von diesem Bedienungsraster abweichen. Weitere Abweichungen sind zulässig, wenn Anschlussbindungen an nicht vertaktete SPNV-Verkehre dies erfordern.

(3) Die regionalen Schnellbuslinien können gegenüber dem Mindesttakt ein erweitertes Angebot mit dichter Fahrtenfolge haben. Förderfähig ist jedoch werktags höchstens ein halbstündliches Angebot und sonntags sowie feiertags 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-Verkehrsstationen fahrgastfreundliche symmetrische Anschlüsse mit einer angemessenen Übergangszeit zwischen Schnellbussen und SPNV-Linien hergestellt werden. An sonstigen Verknüpfungshaltestellen sind Anschlüsse mit anderen regionalen Schnellbuslinien zu berücksichtigen.
- (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 ist innerhalb des Verbandsgebiets des Zweckverbandes go.Rheinland der Rheinland-Tarif vom Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) bzw. vom Aachener Verkehrsverbund (AVV) und der NRW-Tarif sowie das Deutschlandticket und in ihren jeweiligen Geltungsbereichen Kragen- und Übergangstarife anzuerkennen.
- (2) Zuschläge dürfen auf den regionalen Schnellbuslinien nicht erhoben werden.
- (3) Der Rheinland-Tarif ist 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 den Bestimmungen der Tarifgeber.
- (6) Die Mobilitätsgarantie NRW ist anzuwenden.

4.6. Haltestellen

- (1) Die zu bedienenden Haltestellen sind barrierefrei zu gestalten. Die Verknüpfungshaltestellen gemäß Ziffer 4.1 Absatz 7 müssen einen Fahrgastunterstand mit Sitzmöglichkeiten sowie elektronische Infotafeln/DFI-Anzeige mit Echtzeitdaten bieten und sollten als Mobilstationen mit weiteren Verknüpfungsangeboten ausgestaltet sein. 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, die Bedingungen des Absatzes 1 auch nach Betriebsstart bzw. nach dem Start der Förderung erfüllt werden,

(3) Wenn eine Haltestelle nur sehr geringe Fahrgastzahlen aufweist, zudem sehr peripher gelegen ist und im Nahverkehrsplan des jeweiligen ÖPNV-Aufgabenträgers in der untersten Prioritätenkategorie für den barrierefreien Haltestellenausbau eingestuft ist, kann von den in Absatz 1 genannten Anforderungen abgewichen werden.

(4) Eine Ausnahme nach Absatz 2 oder 3 bedarf der Zustimmung des Zweckverbandes go.Rheinland..

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 Gelenkbussen entsprechen.
- b. Die eingesetzten Fahrzeuge dürfen bei Maßnahmenbeginn maximal 6 Monate alt sein. Im Förderzeitraum (gemäß Erst- oder Folgebewilligung) ist ein Höchstalter von 11 Jahren vorgeschrieben.
- c. Der Ein- und Ausstieg in die Fahrzeuge muss barrierefrei sein, d. h. dass Niederflurfahrzeuge mit entsprechender Rampe einzusetzen sind. Die Niederflurtechnik ist durch eine Einstiegshöhe von 320 + 20 Millimeter, einen ebenen, stufenlosen Fußbodenverlauf von der Vordertür bis in der Regel hinter die Mitteltür, die Möglichkeit der Fahrzeugabsenkung („Kneeling“) sowie durch eine zusätzliche Einstiegshilfe (z. B. in Form manueller Klapprampen oder Hublifte) charakterisiert. 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 in angemessen hoher Qualität 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 in der jeweils gültigen Version zertifiziert sind. Die Daten sind im 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 ist ein einheitliches Design gemäß den Vorgaben der Designrichtlinie in Anlage 5 umzusetzen.

(2) Zu Beginn der Maßnahme kann die Bewilligungsbehörde im Zuwendungsbescheid einen Zeitraum festlegen, in dem Fahrzeuge, die den Anforderungen des Absatzes 1 nicht entsprechen, eingesetzt werden dürfen, um die Lieferzeit von Fahrzeugen, die den Anforderungen entsprechen, zu überbrücken.

(3) 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 Marketingmaßnahmen und setzen die Bewilligungsbehörde hierüber im Vorfeld in Kenntnis.

4.9. Automatische Fahrgastzählung

(1) Der Antragsteller hat sicherzustellen, dass dauerhafte Fahrgastzählungen auf allen Fahrten der jeweiligen Schnellbuslinie mithilfe der unter Ziffer 4.7 Absatz 1 lit. 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) Sämtliche Daten aus den automatischen Fahrgastzählungen sind monatlich vollumfänglich dem Fördergeber im Datenformat gemäß Anlage 2 zu statistischen Zwecken zur Verfügung zu stellen.

(4) Der Zuwendungsempfänger ist verantwortlich dafür, dass die Messresultate und Zählergebnisse die Realität möglichst getreu abbilden. Korrekturen und Störungen sind dem Fördergeber offenzulegen.

4.10. Fahrgasterhebungen

(1) Durch go.Rheinland werden regelmäßige Verkehrserhebungen mit Fahrgastbefragungen auf den geförderten regionalen Schnellbuslinien organisiert. Diese werden grundsätzlich in Form von Online-Befragungen durchgeführt.

(2) Der Zuwendungsempfänger hat darauf hinzuwirken, dass das mit der Erbringung der Verkehrsleistungen beauftragte Verkehrsunternehmen mit eigenem Personal die Durchführung der Verkehrserhebungen unterstützt. Bei jeder Erhebung haben die Zuwendungsempfänger sowie die Verkehrsunternehmen auf den eigenen Informationskanälen die Fahrgäste für die Teilnahme aktiv zu werben. Darüber hinaus sind ausgedruckte Informationsmaterialien, die durch go.Rheinland zur Verfügung gestellt werden, im gesamten Erhebungszeitraum in den Fahrzeugen, die auf regionalen Schnellbuslinien verkehren, zu verteilen und zu pflegen.

(3) Der Zuwendungsempfänger hat der Bewilligungsbehörde seine Mitwirkung gemäß Absatz 2 nachzuweisen.

5. Programmvolumen

Die Abwicklung der Fördermaßnahmen findet im Rahmen der im Haushalt bereit gestellten Fördermittel statt.

6. Art und Höhe der Zuwendung

(1) Der Zweckverband go.Rheinland gewährt für den Betrieb der regionalen Schnellbuslinie bei Einhaltung der damit verbundenen Bedienungsstandards einen Betriebskostenzuschuss i.H.v. bis zu 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 jeden Jahres im Zeitraum zwischen 6 und 23 Monaten vor der geplanten Betriebsaufnahme beim Zweckverband go.Rheinland einzureichen.

(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 Beschleunigungsmaßnahmen nach Ziffer 4.1 Absatz 5.

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.

8. Bewilligungsverfahren

(1) Über die Bewilligung entscheidet der Zweckverband go.Rheinland einmal im Jahr zeitnah nach der o.g. Antragsfrist.

(2) Im Bewilligungsverfahren sind die in der Vereinbarung mit dem MUNV gemäß Ziffer 1.1 festgelegten Vorgaben zur Priorisierung bestimmter Schnellbuslinien zu berücksichtigen. Die Entscheidung über die Bewilligung erfolgt durch die Verbandsversammlung unter Beachtung dieser Vorgaben.

(3) Übersteigt die Summe der insgesamt beantragten Fördermittel die verfügbaren Haushaltsmittel, wird über eine Förderung von regionalen Schnellbuslinien unter Berücksichtigung der verkehrlichen Bedeutung sowie des ausgewogenen Verhältnisses

zwischen den Regionen nach pflichtgemäßem Ermessen entschieden. Die Entscheidung obliegt der Verbandsversammlung.

(4) 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.

(5) Darüber hinaus werden bei der Bewertung von Folgeanträgen i. S. einer Anschlussförderung oder erneuten Förderung die dem Zweckverband go.Rheinland vorliegenden Kennzahlen, insbesondere die gemäß Ziffer 4.9 zur Verfügung gestellten Daten sowie die Ergebnisse aus den Erhebungen der von go.Rheinland beauftragten Profitester, berücksichtigt. Die Vorgehensweise mit diesen Bewertungskriterien ergibt sich aus Anlage 4.

(6) 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 Zuwendungen wird gewährt, soweit dem Zweckverband go.Rheinland die für den Zweck der Betriebskostenförderung von Schnellbuslinien vorgesehenen Haushaltsmittel zur Verfügung stehen.

(2) Die Zuwendungsempfängerin bzw. der Zuwendungsempfänger hat dem Zweckverband go.Rheinland unaufgefordert und unverzüglich den tatsächlichen Zeitpunkt der Aufnahme des Linienbetriebs anzuzeigen und im Vorfeld den Zweckverband go.Rheinland regelmäßig über den Fortgang der Vorbereitungen zur Aufnahme des Linienbetriebs zu informieren.

(3) Der Zuwendungsempfänger hat dem Zweckverband go.Rheinland 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 auf Grundlage dieser Richtlinie nach dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW (ÖPNVG NRW) und den Verwaltungsvorschriften zum ÖPNVG NRW (VV-ÖPNVG NRW) sowie zur Landeshaushaltsordnung.

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 Zweckverbandes go.Rheinland
4. Kriterien für die Bewertung der verkehrlichen Bedeutung
5. Designrichtlinie