STADT ERKELENZ

ERKELENZ
Tradition und Fortschritt

Beschlussvorlage Federführend: Dezernat III	Vorlage-Nr: III/058/2015 Status: öffentlich AZ: Datum: 25.08.2015 Verfasser: Dezernat III Techn. Beig. Ansgar Lurweg

Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Kreis Heinsberg

Beratungsfolge:

Datum	Gremium
08.09.2015	Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen, Wirtschaftsförderung und Betriebe
10.09.2015	Hauptausschuss
16.09.2015	Rat der Stadt Erkelenz

Tatbestand:
Der Kreis Heinsberg hat am 20.12.2012 als Aufgabenträger eine Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für seinen Zuständigkeitsbereich beschlossen. Parallel dazu werden auch die Nahverkehrspläne der benachbarten Aufgabenträger im Aachener Verkehrsverbund (AVV) fortgeschrieben.

Der Entwurf ist mittlerweile erstellt und wurde vom Kreistag des Kreises Heinsberg in seiner Sitzung am 18.06.2015 für den Kreis Heinsberg beschlossen. Damit liegt der Entwurf für die 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Kreis Heinsberg vor. Mit Schreiben vom 23. Juni 2015, bei der Verwaltung eingegangen am 25. Juni 2015, wird der Stadt Erkelenz Gelegenheit zur Stellungnahme gegeben.

Die aktuelle und die künftige Planung und Organisation des ÖSPV im Gebiet des AVV macht eine sorgfältige Abstimmung der Nahverkehrspläne erforderlich. Unter den Aufgabenträgern im AVV wird eine einheitliche Strukturierung der Nahverkehrspläne und ein einheitlicher Katalog definierter Qualitätskriterien und Bedienungsstandards angestrebt. Die Einheitlichkeit der Nahverkehrspläne in der Region dient der Planungssicherheit aller Beteiligten. Angebotsplanung und Finanzierungsplanung sind übergreifend aufeinander abzustimmen.

Im Hinblick auf die notwendige Vergabe nahezu der gesamten ÖSPV-Leistungen im Gebiet des AVV zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 kommt den Vorschriften des Nahverkehrsplanes, insbesondere bezogen auf die Bedienungs- und Qualitätsvorgaben, eine besondere Bedeutung zu. Die Angebotsstruktur wird insbesondere

durch das sogenannte Zielnetz 2018 definiert, welches auch gleichzeitig die Basis für die Neuvergabe der ÖSPV-Leistungen im Kreis Heinsberg darstellt.

Die 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes des Kreises Heinsberg hat insbesondere das Ziel, die Angebote nachfrageorientiert weiter zu entwickeln, unter Beachtung des Demographischen Wandels zukunftsfähig auszugestalten sowie gleichzeitig eine angemessene Grundversorgung sicher zu stellen.

Die geplanten Änderungen auf dem Erkelenzer Stadtgebiet haben nur geringfügige Auswirkungen. Punktuelle Ausweitungen und Korrekturen halten sich die Waage mit kleineren Kürzungen, bestimmte Linienwege werden optimiert. Lediglich der geplante Wegfall der SB 81 nach Rheindahlen-Rheydt-Mönchengladbach sollte aus Sicht der Verwaltung überdacht werden. Ggfls. ist hier auch eine andere Verbindung nach Rheindahlen möglich. Bis zur Einführung der SB 81 im Jahr 2004 wurde Rheindahlen über die Linie 401 im Stundentakt angebunden.

Herr Dick vom Amt für Umwelt und Verkehrsplanung des Kreises Heinsberg wird in der Sitzung die wesentlichen Inhalte des Nahverkehrsplanes, bezogen auf das Stadtgebiet Erkelenz, darstellen.

Beschlussentwurf (als Empfehlung an den Hauptausschuss und den Rat):
„Die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Kreis Heinsberg wird zur Kenntnis genommen.

Die Stadt Erkelenz gibt im laufenden Aufstellungsverfahren folgende Stellungnahme ab:
Der Kreis Heinsberg wird gebeten, im weiteren Planverfahren zu prüfen, ob der geplante Wegfall der SB 81 zumindest durch eine andere Busanbindung nach Rheindahlen kompensiert werden kann.“

Finanzielle Auswirkungen:
Die entstehenden Verluste aus dem Betrieb des ÖPNV werden größtenteils über die steuerlichen Querverbünde und die Kreisumlage refinanziert.

Anlagen:
Nahverkehrsplan des Kreises Heinsberg 2016
Nahverkehrsplan des Kreises Heinsberg 2016 Kurzfassung

Entwurf

Nahverkehrsplan

Kreis Heinsberg

2016

Nahverkehrsplan

Kreis Heinsberg

2008

Kreis HEINSBERG

Der Landrat

HERAUSGEBER:

KREIS HEINSBERG

DER LANDRAT

AMT FÜR UMWELT UND VERKEHRSPLANUNG

STAND: 03. JUNI 2015

Inhaltsverzeichnis

1 Vorbemerkung 6
1.1 Rechtsrahmen 7
1.2 Gesetzlicher Auftrag 9
1.3 Aufstellungsverfahren 10
1.4 ÖPNV-Organisation in Nordrhein-Westfalen 12
1.5 Einbindung der Aufgabenträger in den AVV 13
1.6 Abgrenzung des Nahverkehrsraums 15
1.7 Leitbild des Kreises Heinsberg 16
2. Übergeordnete Rahmenvorgaben 17
2.1 Landespolitische Vorgaben 17
2.2 Landes- und Regionalplanung 19
3 Anforderungsprofil des Aufgabenträgers 23
3.1 Anforderungsprofil für den ÖSPV 23
3.2 Erschließungsqualität 25
3.3 Betriebszeiten 26
3.4 Verbindungsqualität 27
3.5 Verknüpfung der Verkehrssysteme 29
3.6 Produktpalette 30
3.7 Fahrzeuge 46
3.8 Haltestellen 49
3.9 Betriebssteuerung 51
3.10 Tarif und Vertrieb 52
3.11 Kommunikation / Information 53
3.12 Service / Personal 55
3.13 Sicherheit 56
3.14 Sauberkeit 57
3.15 Barrierefreiheit 57
3.16 Pünktlichkeit 59
3.17 Qualitätssicherung 59
3.18 Qualitätsmessung 64
4 Bestandsaufnahme 67
4.1 Raum und Siedlungsstruktur 67
4.2 Demografische Entwicklung 69
4.3 Bilanz 2008 - 2015 72
4.4 ÖPNV-Bedienungsstruktur 74
4.5 Verkehrsinfrastruktur 79
4.6 Tarif und Vertrieb 80
4.7 Kommunikation und Service 89
4.8 Barrierefreiheit 93
5 Analyse und Bewertung 96
5.1 Aufgabenstellung und Anlass der Mobilitätsuntersuchung 96
5.2 Methodische Grundlagen 96
5.3 Ergebnisse der Mobilitätsbefragung 101
5.4 Mobilität der Einwohner 114
5.5 Verkehrsmittelwahl (Modal-Split) 116
5.6 Wegelängen und Wegedauer 121
5.7 Räumliche Wegebeziehungen 124
5.8 Wochenendmobilität 130
5.9 Schwerpunktthema Öffentlicher Verkehr 132
5.10 Bewertung der Verkehrssysteme sowie Verbesserungsvorschläge 138
5.11 Maßnahmenempfehlungen 145
5.12 Tarif und Vertrieb 148

6 Zielkonzept 150
6.1 Grenzüberschreitende Planungen in der Euregio Maas-Rhein 151
6.2 Zielkonzept 2018 für den Schienenverkehr 153
6.3 Betriebliches Leistungsangebot Busverkehr 2018 155
6.4 Verknüpfung Bus/Bus und Bus/Bahn 176
6.5 Verbundtarif und Vertrieb 2018 177
6.6 Kommunikation und Kundenservice 179
6.7 Barrierefreiheit 183
6.8 Gestaltung des Mobilitätmarktes der Zukunft 187
7. Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV 189
8 Vergabe von Busverkehren als Gesamtleistung an die westVerkehr GmbH 191
8.1 Rechtliche Integration der zu vergebenden Linienverkehre im AVV 191
8.2 Integrationsmerkmale des Verkehrsnetzes Kreis Heinsberg 192
9 Ausblick 193
9.1 Tagebau Garzweiler II 193
9.2 Weiteres Vorgehen 195
Verzeichnis der Abbildungen und Tabellen 196

Abkürzungsverzeichnis

ASEAG	-	Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG
AVV	-	Aachener Verkehrsverbund
BGG	-	Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen
BVerwG	-	Bundesverwaltungsgericht
DB	-	Deutsche Bahn AG
DELFI	-	Durchgängige elektronische Fahrplaninformation
DKB	-	Dürener Kreisbahn GmbH
EMR	-	Euregio Maas-Rhein
EG	-	Europäische Gemeinschaft
EuGH	-	Europäischer Gerichtshof
EW	-	Einwohner
GWB	-	Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen
GPS	-	Global Positioning System
HVZ	-	Hauptverkehrszeit
ICE/EC/IC/IR	-	InterCityExpress / EuroCity / InterCity / InterRegio
IGVP	-	Integrierte Gesamtverkehrsplanung
ITF	-	Integraler Taktfahrplan Nordrhein-Westfalen
IT.NRW	-	Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen
LEP-NW	-	Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (MURL 1995)
LFD	-	Landesweite Fahrplaninformation und Datenmanagement
LPlG NRW	-	Landesplanungsgesetz NRW
LSA	-	Lichtsignalanlage
MIV	-	Motorisierter Individualverkehr
MultiBus	-	Rufbus im Kreis Heinsberg
NRW	-	Nordrhein-Westfalen
NVP	-	Nahverkehrsplan
NVR	-	Nahverkehr – SPNV & Infrastruktur – Rheinland
NVZ	-	Normalverkehrszeit
NWL	-	Nahverkehr Westfalen-Lippe
ÖPNV	-	Öffentlicher Personennahverkehr (umfasst ÖSPV und SPNV)
ÖPNVG NRW	-	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW
ÖSPV	-	Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
PBefG	-	Personenbeförderungsgesetz
QR-Code	-	Quick Response Code
RB/RE	-	RegionalBahn / RegionalExpress
RBL	-	Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RVE	-	DB Rheinlandbus Regionalverkehr Euregio Maas-Rhein GmbH
ROG	-	Raumordnungsgesetz
RRX	-	Rhein Ruhr Express
SB	-	Schnellbus
SPNV	-	Schienenpersonennahverkehr
SVZ	-	Schwachverkehrszeit
VEP	-	Verkehrsentwicklungsplan
VRR	-	Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
VRS	-	Verkehrsverbund Rhein-Sieg
west	-	WestEnergie und Verkehr GmbH & Co. KG

1 Vorbemerkung

Die Kreise und kreisfreien Städte sind gemäß dem Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) Aufgabenträger für den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Ausgenommen davon ist der Schienenpersonennahverkehr (SPNV), für den die Zuständigkeit bei den drei Zweckverbänden NVR, VRR und NWL liegt.

Der Kreis Heinsberg hat die Aufgabenträgerschaft für den öffentlichen straßengebundenen Verkehr (ÖSPV), dies umfasst dessen Planung, Organisation und Ausgestaltung. Der ÖSPV umfasst den ÖPNV mit U-, Stadt- und Straßenbahnen sowie mit Bussen und anderen Fahrzeugen zu Lande und zu Wasser.

Die Aufgabenträger sind verpflichtet, einen Nahverkehrsplan (NVP) aufzustellen und bei Bedarf fortzuschreiben. Auf Grund der strukturellen und verkehrlichen Entwicklung wie auch im Hinblick auf die veränderten gesetzlichen Rahmenbedingungen legt der Kreis Heinsberg hiermit die 3. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes vor.

Der Nahverkehrsplan setzt den Aufgabenträger in enger Zusammenarbeit mit den angehörigen Kommunen in die Lage, mit Zielsetzungen und Rahmenvorgaben den Umfang des Angebotes, die Qualität und die Ausgestaltung des Nahverkehrs in ihrem Bedienungsgebiet eigenverantwortlich fortzuentwickeln. Auf Grund der engen Verzahnung der Angebote im Gesamtgebiet des Aachener Verkehrsverbundes (AVV) erfolgt die Fortentwicklung in enger Abstimmung mit den weiteren AVV-Zweckverbandsmitgliedern Stadt Aachen, StädteRegion Aachen und Kreis Düren.

Die dritte Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Kreises Heinsberg hat insbesondere das Ziel, die Angebote nachfrageorientiert weiter zu entwickeln, unter Beachtung des Demographischen Wandels zukunftsfähig auszugestalten sowie gleichzeitig auch eine angemessene Grundversorgung sicher zu stellen. Durch eine differenzierte Ausgestaltung und Verknüpfung der Angebote soll das Gesamtnetz der öffentlichen Verkehrsleistungen (SPNV/ÖPNV) im Gebiet des AVV gestärkt und damit attraktiver für die Bürger gestaltet werden.

Die zukünftige Angebotsstruktur wird durch ein Zielnetz 2018 definiert, welches auch gleichzeitig die Basis für die Neuvergabe der ÖSPV-Leistungen im Kreis Heinsberg darstellt.

Der Nahverkehrsplan umfasst einen mittelfristigen planerischen Betrachtungszeitraum. Kern des NVP ist das vorgenannte Zielnetz 2018, dessen Umsetzung zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 angestrebt wird. Bis zu diesem Zeitpunkt sind punktuelle Einzelmaßnahmen im Rahmen der aktuellen vertraglichen Regelungen mit den Verkehrsunternehmen und im engen Zusammenwirken mit dem Aufgabenträger und den Städten und Gemeinden erforderlich. Die Konkretisierung der Fahrplanmaßnahmen erfolgt weiterhin jährlich im Rahmen der üblichen Abstimmungsprozesse im AVV. Für den langfristigen Planungshorizont erfolgt ein Ausblick auf mögliche weitere Entwicklungen.

Als Mitglied im Zweckverband Aachener Verkehrsverbund finanziert der Kreis Heinsberg die ÖSPV-Leistungen in seinem Kreisgebiet im Rahmen der Zweckverbandsumlage AVV. Die angehörigen Kommunen wirken bei der Ausgestaltung des ÖSPV mit.

1.1 Rechtsrahmen

Der Rechtsrahmen für den ÖPNV wird im Wesentlichen durch

- die **Verordnung (EG) Nr 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über Öffentliche Verkehrsdienste auf Schiene und Straße** (EU-VO 1370/2007),
- das novellierte **Personenbeförderungsgesetz** (PBefG), Stand 01.01.2013 und
- das **Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen** (ÖPNVG NRW)

gebildet. Darüber hinaus sind weitere gesetzliche Vorgaben, wie zum Beispiel das **Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen** (BGG) zu beachten.

Europarecht: EU-VO 1370/2007

Die Verordnung EU-VO 1370/2007 (sog. *Marktöffnungsverordnung*) des Europäischen Parlaments und des Rates wurde am 23.10.2007 beschlossen, am 03.12.2007 im Amtsblatt der EU veröffentlicht und ist am 03.12.2009 in Kraft getreten. Zeitgleich wurde die bisherige Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 aufgehoben. Im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sind die Aufgabenträger zuständige Behörde über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße. Mit der Verordnung wurde das diesbezügliche Vergaberecht neu beschrieben, es umfasst die folgenden Eckpunkte:

- Finanzielle Ausgleichsleistungen durch den Aufgabenträger können ausschließlich auf der Grundlage eines öffentlichen Dienstleitungsauftrags gewährt werden. Hierbei sind verschiedene Handlungsformen zulässig (Verträge, Gesetze, Verwaltungsregelungen, Bedingungen für die Betrauung interner Betreiber).
- In öffentlichen Dienstleistungsaufträgen sind die zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen klar zu definieren und die Parameter, anhand derer die Ausgleichsleistungen berechnet werden, in objektiver und transparenter Weise festzulegen.
- Öffentliche Verkehrsdienste können selbst erbracht oder ohne vorhergehende Ausschreibung einem im Besitz des Aufgabenträger befindlichen Betreibers übertragen werden (In-House-Vergabe), sofern der Auftraggeber über diesen eine Kontrolle ausübt wie über seine eigenen Dienststellen. In diesem Fall gilt für die Betreiber ein Beteiligungsverbot an Ausschreibungen in anderen Regionen. Zudem gilt das Verbot der Überkompensation.
- Öffentliche Dienstleistungsaufträge unter einem geschätzten jährlichen Wert von 1 Mio. € oder unter einer jährlichen Verkehrsleistung von 300.000 km sowie Dienstleistungsaufträge im Eisenbahnverkehr (ohne U-Bahnen und Straßenbahnen) können direkt vergeben werden. Werden öffentliche Dienstleistungsaufträge an kleine oder mittlere Unternehmen mit nicht mehr als 23 Fahrzeugen vergeben, können die Schwellenwerte verdoppelt werden.
- Die Laufzeit der öffentlichen Dienstleistungsaufträge soll für Busverkehrsdienste höchstens 10 Jahre, für Schienenverkehrsdienste höchstens 15 Jahre betragen (bei Direktvergabe im Eisenbahnverkehr höchstens 10 Jahre). Falls die Betreiber jedoch erhebliche Investitionen für die Erbringung der Verkehrsdienstleistungen tätigen müssen, kann die Laufzeit der Dienstleistungsaufträge um die Hälfte verlängert werden.

Die neuen Vergabebestimmungen gelten ab dem 03.12.2019. Während des Übergangszeitraumes von 10 Jahren sind die Mitgliedstaaten aufgefordert, die neue Verordnung bereits schrittweise anzuwenden.

Bundesrecht: PBefG

Das *Personenbeförderungsgesetz* (PBefG) ist ein Bundesgesetz und regelt die entgeltliche oder geschäftsmäßige Beförderung von Personen mit Straßenbahnen, mit Oberleitungsbussen und mit Kraftfahrzeugen. Es wurde zum 1. Januar 2013 novelliert und stellt die Umsetzung der EU-VO 1370/2007 in den nationalen Rechtsrahmen dar.

Für die Aufstellung des Nahverkehrsplans (NVP) ist § 8 von besonderer Bedeutung. Demnach sind die ÖPNV-Aufgabenträger für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung für die Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr zuständig. Sie definieren dazu in einem Nahverkehrsplan die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen.

Der NVP hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Bei der Aufstellung des NVP sind die vorhandenen Unternehmen frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.

Landesrecht: ÖPNVG NRW

Zur rechtlichen Ausgestaltung der EU- und bundesrechtlichen Rahmenbedingungen haben die Bundesländer spezifizierte Regionalisierungs- bzw. ÖPNV-Gesetze erlassen. In Nordrhein-Westfalen wurde auf der Basis des Regionalisierungsgesetzes aus dem Jahr 1995 das *Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen* (ÖPNVG NRW) wiederholt fortgeschrieben, letztmals am 15. Dezember 2012. Wesentlicher Inhalt des ÖPNVG NRW ist, dass die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV eine Aufgabe der Kreise und kreisfreien Städte ist. Diese bilden zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) nach im Gesetz vorgegebenen drei Kooperationsräumen je einen Zweckverband oder eine gemeinsame Anstalt öffentlichen Rechts und übertragen Entscheidungen über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV dorthin. Für den Kreis Heinsberg ist der zuständige Aufgabenträger für den SPNV, der Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR), der vom Zweckverband AVV und Zweckverband VRS zu diesem Zweck gegründet wurde.

Gemäß ÖPNVG NRW haben die Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV jeweils einen Nahverkehrsplan aufzustellen. Der NVP ist im Benehmen mit den kreisangehörigen Städten und Gemeinden aufzustellen. Darüber hinaus sind vorhandene Verkehrsunternehmen bei der Aufstellung zu beteiligen. Der NVP ist mit den benachbarten Kreisen und kreisfreien Städten abzustimmen.

Behindertengleichstellungsgesetz

Am 1. Mai 2002 wurde das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG) verabschiedet. Dieses schreibt die möglichst weit reichende Berücksichtigung der Belange behinderter und anderer Menschen mit Mobilitätseinschränkung bei der Ausgestaltung öffentlicher Infrastruktur fest. Von besonderem Interesse ist die Herstellung der Barrierefreiheit in öffentlichen Anlagen.

Als übergeordnete Regelung hat das BGG unmittelbaren Einfluss auf die in diversen Förderrichtlinien festgelegten Anforderungen beim Neu- oder Umbau von Anlagen des ÖPNV. Insbesondere müssen geförderte Neubaumaßnahmen den Anforderungen der Barrierefreiheit entsprechen. Dies gilt für alle Fördervorhaben, seien es Infrastruktur wie der Bau von Haltestellen als auch die Bezuschussung von Fahrzeugen.

Besonders zu erwähnen ist das im BGG verankerte Verbandsklagerecht. Bei der Neuplanung sind Behindertenverbände einzubeziehen. In den NVP´s sollen Zielvereinbarungen zur Herstellung behindertengerechter Standards getroffen werden.

1.2 Gesetzlicher Auftrag

Das ÖPNVG NRW (§ 3) verpflichtet die zuständigen Aufgabenträger zur Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖSPV. Die Aufgabenträger sind zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße.

Die Aufgabenträger haben zur Sicherung und Verbesserung des ÖPNV einen Nahverkehrsplan (NVP) aufzustellen. Der Nahverkehrsplan soll

- für den Aufgabenträger eine tragfähige und finanziell realistische Grundlage für die qualitative und quantitative Ausgestaltung des SPNV/ÖSPV in seinem Verantwortungsbereich schaffen,
- ein zwischen den Aufgabenträgern abgestimmtes Vorgehen bei der Ausgestaltung des ÖPNV sichern, das den bestehenden und noch zu entwickelnden verkehrlichen Verflechtungen genügt und
- von der Genehmigungsbehörde berücksichtigungsfähige Aussagen zur Erteilung von Liniengenehmigungen (§ 8 Abs. 3 PBefG) enthalten.

Der gesetzliche Auftrag zur Aufstellung des NVP (§ 8 ÖPNVG NRW) ist nachfolgend wiedergegeben.

§ 8 Nahverkehrsplan

(1) Die Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände stellen zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV jeweils einen Nahverkehrsplan auf. Dieser soll die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs konkretisieren. Bei der Aufstellung sind vorhandene Verkehrsstrukturen und die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie das SPNV-Netz nach § 7 Abs. 4 zu beachten; die Belange des Umweltschutzes, der Barrierefreiheit im Sinne des Bundesbehindertengleichstellungsgesetzes und des Städtebaus sowie die Vorgaben des ÖPNV-Bedarfsplans und des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans sind zu berücksichtigen.

(2) Die Nahverkehrsplanungen der Zweckverbände, insbesondere für den SPNV, sind bei der sonstigen Nahverkehrsplanung zu beachten.

(3) In den Nahverkehrsplänen sind auf der Grundlage der vorhandenen und geplanten Siedlungs- und Verkehrsstrukturen sowie einer Prognose der zu erwartenden Verkehrsentwicklung Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und seine Finanzierung sowie die Investitionsplanung festzulegen. Der Rahmen für das betriebliche Leistungsangebot hat die für die Abstimmung der Verkehrsleistung des ÖPNV notwendigen Mindestanforderungen für Betriebszeiten, Zugfolgen und Anschlussbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten und den Qualifikationsstandard des eingesetzten Personals darzustellen sowie die Ausrüstungsstandards der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge vorzugeben. Bei den Aussagen zur Investitionsplanung ist der voraussichtliche Finanzbedarf anzugeben. Die Nahverkehrspläne haben darüber hinaus die Struktur und Fortentwicklung der gemeinschaftlichen Beförderungsentgelte und -bedingungen zu enthalten.

§ 7 ÖPNV-Infrastrukturplanung, SPNV-Netz in besonderem Landesinteresse

(4) Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium legt im Einvernehmen mit den Zweckverbänden und dem Verkehrsausschuss des Landtags ein im besonderen Landesinteresse liegendes SPNV-Netz fest, das bei Bedarf einvernehmlich fortzuschreiben ist. Dieses SPNV-Netz umfasst für die Erschließung aller Landesteile bedeutsame SPNV-Verbindungen mit Taktfolge, Haltestellen und Bedienungsqualität. (...)

1.3 Aufstellungsverfahren

Der Kreis Heinsberg hat am 20. Dezember 2012 eine Fortschreibung des Nahverkehrsplans für seinen Zuständigkeitsbereich, den Kreis Heinsberg, beschlossen. Nahezu parallel werden auch die Nahverkehrspläne der benachbarten Aufgabenträger im Aachener Verkehrsverbund (AVV) fortgeschrieben.

Zum Aufstellungsverfahren führt das ÖPNVG NRW Folgendes aus:

§ 9 Aufstellungsverfahren

(1) Der Nahverkehrsplan wird im Benehmen mit den betroffenen Gebietskörperschaften aufgestellt. Soweit kreisangehörige Städte und Gemeinden Aufgabenträger gemäß § 3, Absatz 1, Satz 1, sind oder nach § 4 Aufgaben wahrnehmen, ist ihr Einvernehmen zu den ihr Aufgabengebiet betreffenden Inhalten des Plans erforderlich. Über die Einleitung des Aufstellungsverfahrens ist die Bezirksplanungsbehörde unverzüglich zu unterrichten.

(2) Die vorhandenen Unternehmen (§ 8, Absatz 3, Satz 2, PBefG) wirken bei der Aufstellung mit. Dritte können hinzugezogen werden.

(3) Benachbarte Kreise und kreisfreie Städte haben sich bei der Aufstellung ihrer Nahverkehrspläne abzustimmen. Dies gilt entsprechend für Zweckverbände.

(4) Über den Nahverkehrsplan entscheidet die Vertretungskörperschaft der in § 8, Absatz 1 genannten Aufgabenträger. Der Beschluss ist der nach § 16 Abs. 3 zuständigen Aufsichtsbehörde anzuzeigen. Der Plan ist in geeigneter Weise bekanntzumachen und zur Einsichtnahme bereitzuhalten.

(5) Der Nahverkehrsplan ist bei Bedarf fortzuschreiben. Die Absätze 1 bis 4 gelten hierfür entsprechend.

Die aktuelle und die künftige Planung und Organisation des ÖSPV im Gebiet des AVV macht eine sorgfältige Abstimmung der Nahverkehrspläne erforderlich. Unter den Aufgabenträgern im AVV wird eine einheitliche Strukturierung der Nahverkehrspläne und ein einheitlicher Katalog definierter Qualitätskriterien und Bedienungsstandards angestrebt. Die Einheitlichkeit der Nahverkehrspläne in der Region dient der Planungssicherheit aller Beteiligten. Angebotsplanung und Finanzierungsplanung sind übergreifend aufeinander abzustimmen. Auf Grundlage dieser Kooperation ergeben sich für die Aufstellung der NVP im AVV folgende Arbeitsschritte:

- Einleitung des Aufstellungsverfahrens
- Definition der Ziele und Rahmenvorgaben
- Bestandsaufnahme
- Bewertung des IST-Zustandes (Analyse)
- Entwicklung einer Angebotskonzeption 2018
- Mittelfristige Finanz- und Investitionsplanung
- Beschlussfassung und Bekanntmachung.

Im Hinblick auf die notwendige Vergabe nahezu der gesamten ÖSPV-Leistungen im Gebiet des AVV zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 kommt den Vorschriften des Nahverkehrsplans insbesondere bezogen auf die Bedienungs- und Qualitätsvorgaben eine besondere Bedeutung zu. Die Angebotsstruktur wird insbesondere durch das sogenannte Zielnetz 2018 definiert.

Die Zusammenhänge bei der Aufstellung der Nahverkehrspläne im AVV werden schematisch in Abbildung 1 dargestellt.

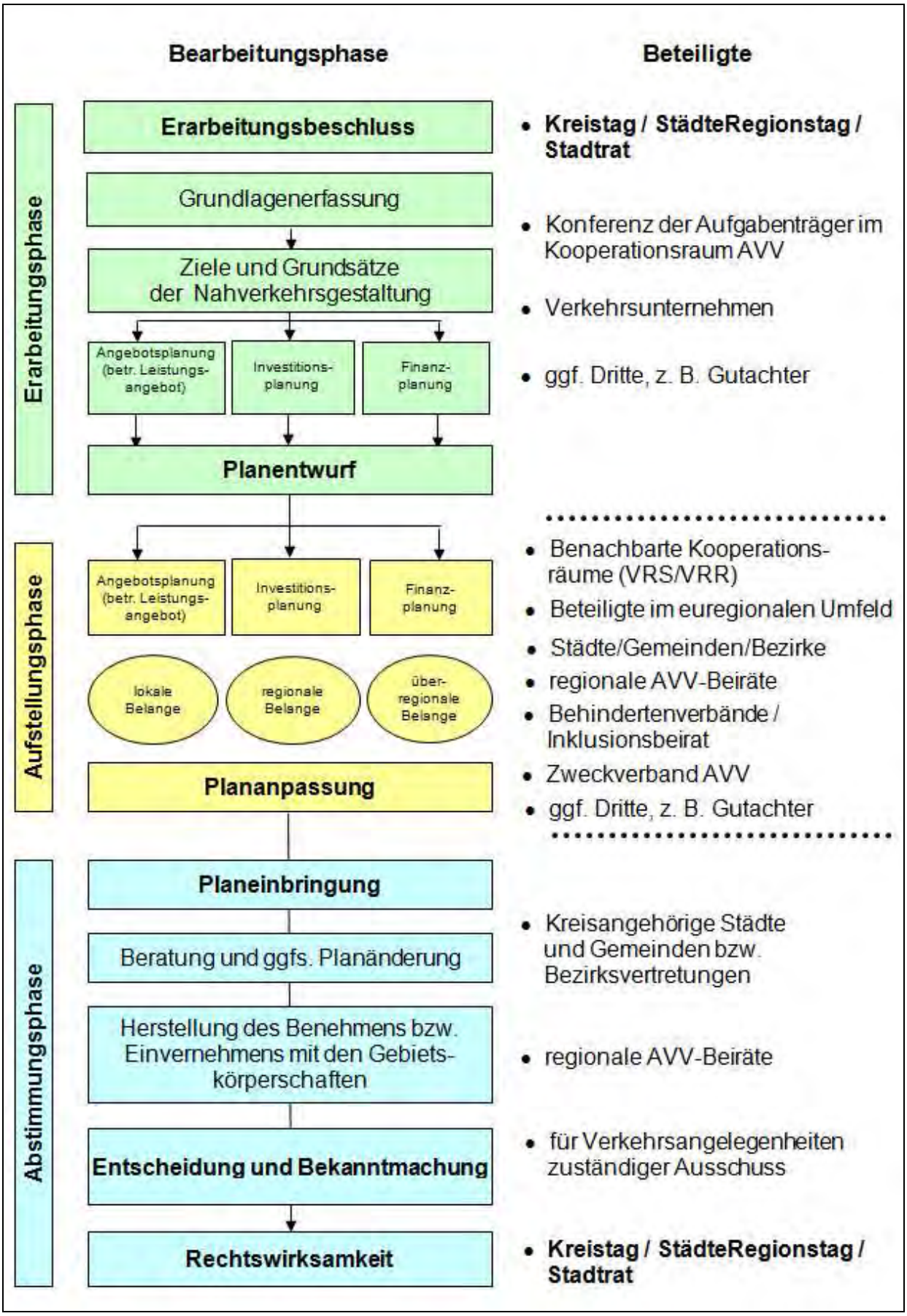


Abb. 1: Ablaufschema für die Aufstellung der Nahverkehrspläne im AVV

1.4 ÖPNV-Organisation in Nordrhein-Westfalen

Mit der Novellierung des ÖPNVG NRW zum 1. Januar 2008 wurden die Zuständigkeiten für den ÖPNV neu geregelt. Die 9 Kooperationsräume für die Verbünde waren seinerzeit ohne Berücksichtigung des SPNV mit seinen erheblich höheren Reiseweiten festgelegt worden. Da sachgerechte Entscheidungen im SPNV durch größere Kooperationsraumzuschnitte erleichtert werden, hat das ÖPNVG NRW im Zuge der Novellierung für den SPNV in NRW hierzu drei Kooperationsräume gesetzlich vorgeschrieben.

§ 5 Überörtliche Zusammenschlüsse, Koordination

(1) Zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung bilden die Kreise und kreisfreien Städte oder die bisher bestehenden Zweckverbände jeweils einen Zweckverband oder eine gemeinsame Anstalt gemäß § 5a in den folgenden Kooperationsräumen:

a) Städte Bochum, Bottrop, Dortmund, Düsseldorf, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Hagen, Herne, Krefeld, Mönchengladbach, Mülheim a. d. Ruhr, Oberhausen, Remscheid, Solingen und Wuppertal sowie Kreise Ennepe-Ruhr-Kreis, Kleve, Mettmann, Recklinghausen, Rhein-Kreis Neuss, Viersen und Wesel

b) Städte Aachen, Bonn, Köln und Leverkusen sowie Kreise Aachen, Düren, Euskirchen, Heinsberg, Oberbergischer Kreis, Rhein-Erft-Kreis, Rhein-Sieg-Kreis und Rheinisch-Bergischer-Kreis

c) Städte Bielefeld, Hamm, Münster sowie Kreise Borken, Coesfeld, Gütersloh, Herford, Hochsauerlandkreis, Höxter, Lippe, Märkischer Kreis, Minden-Lübbecke, Olpe, Paderborn, Siegen-Wittgenstein, Soest, Steinfurt, Unna und Warendorf.

Die Ausgestaltung der Organisationsstrukturen im jeweiligen Kooperationsraum erfolgt durch die Mitglieder des Zweckverbands oder der gemeinsamen Anstalt. Die für den Zweckverband nach Satz 1 geltenden Regelungen dieses Gesetzes gelten für die gemeinsame Anstalt entsprechend

…

(3) Dem Zweckverband ist die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV zu übertragen. Er hat in Abstimmung mit seinen Mitgliedern auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV hinzuwirken, insbesondere auf die Bildung eines einheitlichen Gemeinschaftstarifs, auf die Bildung kooperationsraumübergreifender Tarife mit dem Ziel eines landesweiten Tarifs, auf ein koordiniertes Verkehrsangebot im ÖPNV und einheitliche Beförderungsbedingungen, Produkt- und Qualitätsstandards, Fahrgastinformations-und Betriebssysteme und ein übergreifendes Marketing. …

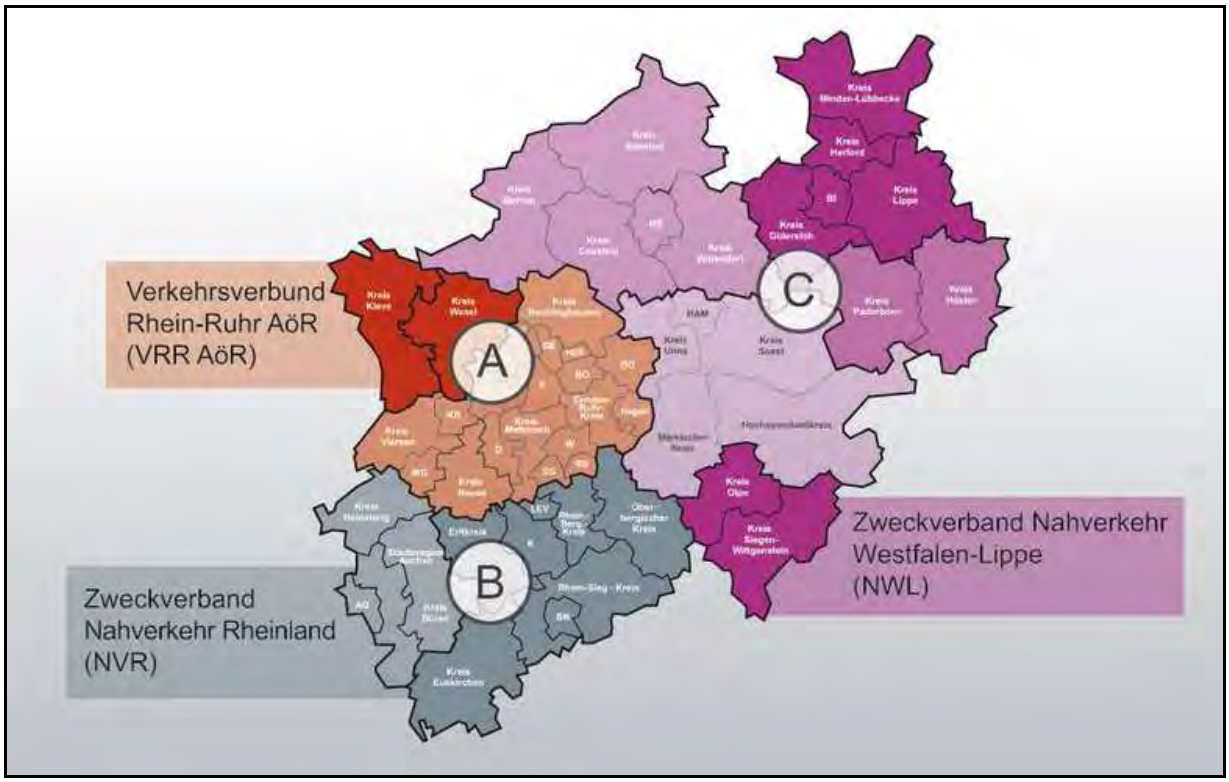


Abb. 2: Abgrenzung der Kooperationsräume in NRW (für den SPNV zuständige AT-Gebiete)

Die Zuständigkeit für den SPNV wurde entsprechend für die jeweiligen Gebiet übertragen auf

- den Verkehrsverbund Rhein Ruhr (AÖR) (VRR)
- den Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR)
- den Zweckverband Westfalen-Lippe (NWL).

Die Zweckverbände Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) und Aachener Verkehrsverbund (AVV) haben den Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) gebildet.

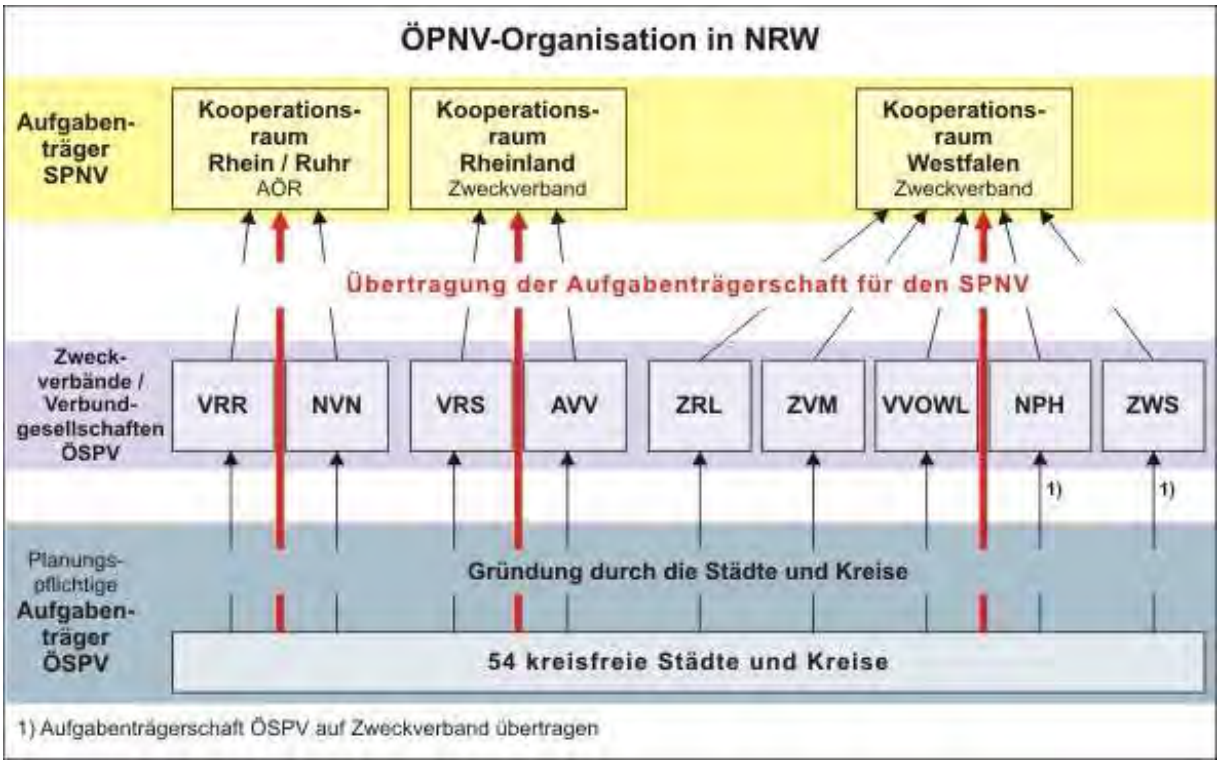


Abb. 3: ÖPNV-Aufgabenträger in NRW (Grafik: Fachportal Nahverkehr NRW)

Für den ÖPNV mit U-, Stadt- und Straßenbahnen sowie Bussen sind weiterhin die Kreise und kreisfreien Städte als Aufgabenträger verantwortlich. Entsprechend gibt es insgesamt 54 planungspflichtige Aufgabenträger für den ÖSPV in NRW, die ihre Organisationsform vor Ort selber bestimmen. Die Aufgabenträger im AVV nehmen ihre Aufgabe der Ausgestaltung des ÖSPV unter dem Dach des AVV gemeinsam wahr. In ähnlicher Weise erfolgt dieses auch in den übrigen 8 Kooperationsräumen.

1.5 Einbindung der Aufgabenträger in den AVV

Der Aachener Verkehrsverbund (AVV) wurde 1994 als kommunaler Aufgabenträgerverbund gegründet. Verbandsmitglieder sind die Stadt Aachen, StädteRegion Aachen (ehemaliger Kreis Aachen) sowie die Kreise Düren und Heinsberg.

Vertragliche Grundlagen für den AVV bilden:

- die Satzung für den Zweckverband AVV
- der Gesellschaftsvertrag für die AVV GmbH
- Kooperationsverträge mit den kommunalen Verkehrsunternehmen ASEAG, DKB und west
- Kooperationsverträge mit den Busverkehrsunternehmen RVE und Taeter Aachen.

Auf Grundlage der veränderten Rahmenvorgaben des ÖPNVG NRW wurden die Verbundverträge vom Juni 1994 überprüft und mit Wirkung zum 1. Januar 2008 bereits angepasst. Durch den Vollzug dieser Anpassung sind die Verkehrsverträge mit den Schienenverkehrsunternehmen DB Regio NRW GmbH und Rurtalbahn GmbH auf den neu gegründeten „Zweckverband Nahverkehr – SPNV & Infrastruktur – Rheinland" (NVR) übergegangen. Die tarifliche Einbindung der Schienenverkehrsunternehmen in den AVV einschließlich deren Einbindung in das Einnahmenaufteilungsverfahren des AVV wurde durch den Abschluss von Kooperationsverträgen mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen gesichert. Eine weitere Anpassung der Verbundverträge an die aktuelle Rechtslage erfolgte im Dezember 2013.

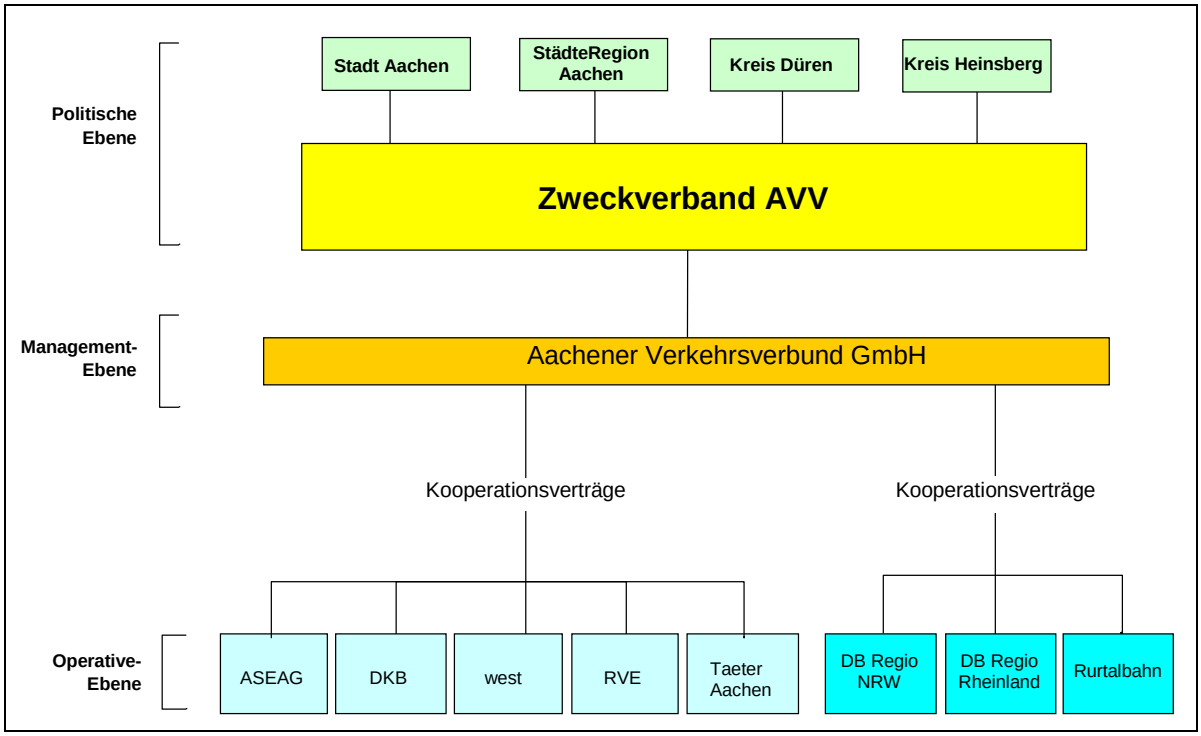


Abb. 4: Übersicht zur Organisationsstruktur des Aachener Verkehrsverbundes

In Bezug auf den ÖSPV ist der AVV weiterhin als Kommunalverbund nach dem 3-Ebenen-Modell organisiert. Aufgrund der klaren Trennung der Besteller- und Erstellerebenen wird der AVV in seiner Organisationsstruktur den Anforderungen auf europäischer und nationaler Ebene gerecht. Diese Organisationsform stellt eine konstruktive und rechtssichere Basis für die Zusammenarbeit zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen dar. Die praktische Wahrnehmung der Verbundarbeit erfolgt durch die Aachener Verkehrsverbund GmbH, deren alleiniger Gesellschafter der Zweckverband AVV ist.

Die Städte und Gemeinden im Verbundgebiet sind über sogenannte „regionale AVV-Beiräte" in die Tätigkeit des Aachener Verkehrsverbundes einbezogen. Die Verkehrsunternehmen arbeiten in einem Unternehmensbeirat und in verschiedenen Fachkommissionen mit der AVV GmbH zusammen. Die AVV-Beiräte geben Empfehlungen für die Weiterentwicklung des Verbundverkehrs im Gebiet des AVV ab.

Die Weiterentwicklung der Verbundtarife, die Koordination des Leistungsangebotes von Bus und Bahn sowie die verbundübergreifende Zusammenarbeit mit den Nachbarräumen stellen Arbeitsschwerpunkte des AVV dar. Alle wichtigen verbundrelevanten Maßnahmen durchlaufen einen komplexen Abstimmungsprozess in den regionalen AVV-Beiräten, dem Aufsichtsrat der AVV GmbH und der Zweckverbandsversammlung Aachener Verkehrsverbund.

1.6 Abgrenzung des Nahverkehrsraums

Gemäß § 1 ÖPNVG NRW ist ÖPNV definiert als *die allgemein zugängliche Beförderung von Personen mit Verkehrsmitteln im Linienverkehr, die vorwiegend dazu bestimmt sind, die Verkehrsnachfrage im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr zu befriedigen. Das ist im Zweifel der Fall, wenn in der Mehrzahl der Beförderungsfälle eines Verkehrsmittels die gesamte Reiseweite 50 Kilometer oder die gesamte Reisezeit eine Stunde nicht übersteigt.*

Der für den Kreis Heinsberg relevante Nahverkehrsraum umfasst das Gebiet des AVV und benachbarte Räume. Er schließt Teile der Regierungsbezirke Köln und Düsseldorf sowie niederländischer und belgischer Provinzen ein. Er beheimatet rund 7,2 Millionen Menschen. Ein wesentlicher Teil des Nahverkehrsraums wird durch den Kultur- und Wirtschaftsraum Euregio Maas-Rhein (EMR) abgedeckt. Die EMR umfasst die beiden belgischen Provinzen Limburg und Lüttich, die deutschsprachige Gemeinschaft (auf belgischem Hoheitsgebiet), den südlichen Teil der Provinz Limburg in den Niederlanden sowie auf deutschem Gebiet die Stadt Aachen, die StädteRegion Aachen und die Kreise Düren, Euskirchen und Heinsberg.

Die steigende Mobilität im offenen europäischen Binnenmarkt und ein verändertes Freizeitverhalten führen zu einer bedeutenden Zunahme der verkehrlichen Verflechtungen in der Grenzregion. Die euregionale Zusammenarbeit spiegelt sich in einer Vielzahl grenzüberschreitender Linien im Kooperationsraum wider. Die gemeinsame Absichtserklärung „Zusammenarbeiten am Euregionalen Verkehr der Zukunft" wurde im Juni 2008 in Maastricht ratifiziert.

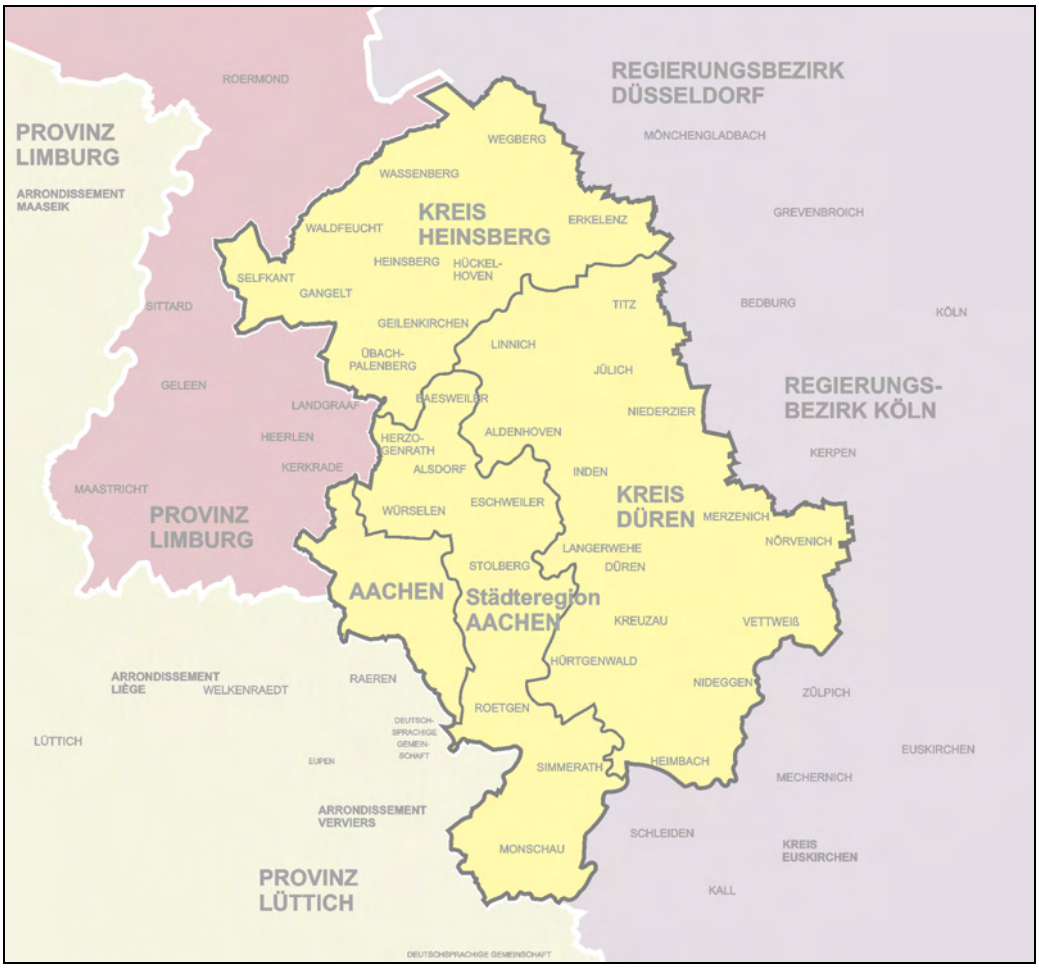


Abb. 5: Relevanter Nahverkehrsraum für den Kreis Heinsberg

1.7 Leitbild des Kreises Heinsberg

Der Kreis Heinsberg hat sich durch Beschluss des Kreistages im Juni 2007 erstmals ein Leitbild mit mittel- bis langfristigen Entwicklungszielen gegeben. Im Folgenden werden die Positionen des Leitbildes des Kreises Heinsberg zur Thematik Verkehr (u. a. ÖPNV) dargestellt. Der Kreis Heinsberg hat das ursprüngliche „wirtschaftsbezogene" Leitbild unter der Ägide der Wirschaftsförderungsgesellschaft für den Kreis Heinsberg (WfG) in einem 15-monatigen Entwicklungsprozess zu einem „allgemeinen" Leitbild für den Kreis Heinsberg weiterentwickelt.

Abb. 6: Leitbild des Kreises Heinsberg – Handlungsfeld: Verkehrswege

Das dargestellte Handlungsfeld wurde aus der Analyse der übergeordneten Entwicklungen und Trends abgeleitet. Es zeigt sich, dass die untersuchten übergeordneten Entwicklungen und Trends sehr unterschiedlich "ergiebig" waren. Die "einflussreichsten" Entwicklungen und Trends sind Globalisierung und demographische Entwicklung. Dieses Kapitel 3.5 wurde u. a. als Handlungsfeld mit besonderer Priorität qualifiziert.

Der ÖPNV ist im Kreis Heinsberg ähnlich ausgeprägt wie in vielen anderen ländlichen Regionen: Er befördert die Schüler im Linienverkehr und leistet außerdem eine Grundversorgung, die auf Grund der starken individuellen Motorisierung der Bevölkerung nur in geringem Umfang genutzt wird. Der ÖPNV im Kreis Heinsberg ist wirtschaftlich defizitär. Dass vor diesem Hintergrund nicht alle Wünsche nach besserer Versorgung erfüllbar sind, liegt auf der Hand. Das Angebot wird sich den veränderten Rahmenbedingungen anpassen. Ansätze einer stärkeren Bedarfsorientierung werden hierbei eine wichtige Rolle spielen müssen. Bedarfe sind vorhanden (z. B. Jugend, Senioren, Touristen, Pendler).

Einige Handlungsansätze aus dem Jahr 2007 konnten in der Zwischenzeit umgesetzt werden, als Beispiel hierfür steht die Wiederinbetriebnahme der Eisenbahnstrecke Heinsberg – Lindern am 15. Dezember 2013.

Handlungsansätze / Umsetzungshinweise	Relevante Akteure				
	Politik	Verwaltung	WFG	Unternehmen	Bürger(innen)
Höhere Kosten für ÖPNV-Strukturen müssen im ländlichen Raum hingenommen werden und als zukunftssichernde Maßnahme für die zukünftige Kreisentwicklung betrachtet werden. Die Auswirkungen eines funktionierenden ÖPNV auf Wohnwert und touristische Attraktivität dürfen nicht unterschätzt werden.	x	x		x	
Angestrebt wird ein flexiblerer öffentlicher Personennahverkehr, auch unter Einbeziehung von Taxi- oder Bürgerbuskonzepten, die aber für die Menschen leicht handhabbar sein müssen. Eventbusse, Tickets in Verbindung mit Kultur- und Freizeitangeboten sollten das Angebot bedarfsabhängig ergänzen.	x	x			
Eine weitgehende Reaktivierung von SPNV-Strecken wird hier nicht ausdrücklich vorgeschlagen, weil dies aller Voraussicht nach nicht mehr finanzierbar ist. Aber: Wo immer noch realistische Nutzungsperspektiven bestehen (z. B. MG - Dalheim - Roermond, Heinsberg–Lindern), sollten bestehende Bahnstrecken möglichst nicht aufgegeben, zurückgebaut oder entwidmet werden (könnte sich später als Fehler herausstellen).	x	x			
Im Falle der Kreisstadt Heinsberg sollte sogar langfristig angestrebt werden, den SPNV zur reaktivieren, denn Heinsberg ist die einzige größere Stadt im Kreis ohne Erreichbarkeit über SPNV.	x	x			

Abb. 7: Leitbild des Kreises Heinsberg – Handlungsfeld: Verkehrswege - Umsetzungshinweise

2. Übergeordnete Rahmenvorgaben

Bei der Erstellung des Nahverkehrsplans ist eine Vielzahl planerischer Vorgaben zu berücksichtigen. Übergeordnete Zielsetzungen des Landes, der Region und der eigenen Gebietskörperschaft liefern eine Reihe wesentlicher Rahmenvorgaben. Neben den gesetzlichen Zielvorgaben sind die folgenden Planungsgrundlagen zu berücksichtigen:

- ÖPNV-Bedarfsplan und ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplan
- Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP-NW)
- Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Aachen
- Verkehrsentwicklungspläne und ÖPNV-Konzepte aus der Region.

2.1 Landespolitische Vorgaben

Das ÖPNVG NRW definiert den ÖPNV als eine Aufgabe der **Daseinsvorsorge**. Als verwaltungsrechtlicher Begriff beschreibt Daseinsvorsorge die staatliche Aufgabe zur Bereitstellung der für ein sinnvolles menschliches Dasein notwendigen Güter und Leistungen - die sogenannte **Grundversorgung**. Dazu zählen neben der Bereitstellung von öffentlichen Einrichtungen im Verkehrswesen eine Reihe weiterer öffentlicher Dienste (Gas-, Wasser- und Elektrizitätsversorgung, Müllabfuhr, Abwasserbeseitigung, Bildungs- und Kultureinrichtungen, Krankenhäuser, Friedhöfe), die heute größtenteils von kommunalwirtschaftlichen Betrieben durchgeführt werden.

Im ÖPNVG NRW gibt die Landesregierung Grundsätze für die Entwicklung des ÖPNV vor mit dem Ziel, die Planung und Ausgestaltung zu koordinieren und die Qualität des ÖPNV zu sichern. Im Gesetzestext werden die charakteristischen Merkmale einer angemessenen Verkehrsbedienung grundsätzlich vorgeschrieben. Des Weiteren wird die Kooperation mit den Nachbarländern Niederlande und Belgien gesetzlich gefordert und verankert.

Im Einzelnen werden im § 2 ÖPNVG NRW nachfolgende Grundsätze gesetzlich geregelt:

§ 2 Grundsätze

(1) Bei dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sollen im Rahmen der angestrebten Raumstruktur des Landes der schienengebundene Personennahverkehr gegenüber dem Straßenverkehr, der Ausbau vorhandener Verkehrswege gegenüber dem Neubau sowie der ÖPNV unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Umweltschutzes, der sozialverträglichen Stadtentwicklung, der Barrierefreiheit, der Sicherheit und des absehbaren Verkehrsbedarfes soweit wie möglich Vorrang erhalten.

(2) Das Eisenbahnnetz ist als Grundnetz für eine leistungsfähige und bedarfsgerechte verkehrliche Erschließung zu erhalten. Es ist insbesondere bei unbefriedigend genutzten Schienenstrecken darauf hinzuwirken, dass alle Möglichkeiten zur technischen organisatorischen und wirtschaftlichen Verbesserung des Verkehrsangebotes und zur Steigerung des dadurch erreichbaren Verkehrsaufkommens auf der Schiene ausgeschöpft werden. Zu diesem Zweck soll auch auf die Gründung von Eisenbahninfrastrukturbetreibern regionaler Art hingewirkt werden.

(2a) Im besonderen Interesse des Landes stehen der taktverdichtete und Reisezeit einsparende Eisenbahnbetrieb zwischen Dortmund und Köln einschließlich seiner landesweiten Durchbindung sowie der hierfür erforderliche Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (Rhein-Ruhr-Express). Auf Grund seiner landesweiten Bedeutung und der Notwendigkeit der Berücksichtigung von Vorgaben des Bundes bedarf es dabei einer besonders engen Abstimmung und intensiven Zusammenarbeit der Zweckverbände mit dem Land.

(3) In allen Teilen des Landes ist eine angemessene Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV zu gewährleisten; angemessen ist eine Verkehrsbedienung, die den Bedürfnissen der Fahrgäste nach hoher Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit, fahrgastfreundlich ausgestalteten, sicheren und sauberen Fahrzeugen sowie Stationen und Haltestellen, bequemem Zugang zu allen für den Fahrgast bedeutsamen Informationen, fahrgastfreundlichem Service und einer geeigneten Verknüpfung von Angeboten des ÖPNV mit dem motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr Rechnung trägt. Die dazu notwendige Zusammenarbeit des Landes, der kommunalen Gebietskörperschaften und der Verkehrsunternehmen des ÖPNV in Verkehrsverbünden ist mit dem Ziel weiterzuentwickeln, durch koordinierte Planung und Ausgestaltung des Leistungsangebotes, durch einheitliche und nutzerfreundliche Tarife durch eine koordinierte Fahrgastinformation unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen mit Hör- und Sehbehinderungen sowie durch einheitliche Qualitätsstandards die Attraktivität des ÖPNV zu steigern.

(4) In allen Landesteilen ist die Infrastruktur für den ÖPNV auszubauen. Dabei soll die Hauptfunktion einem Nahverkehrsnetz für den Schienenschnellverkehr zukommen, das sowohl kreuzungsfreie als auch beschleunigte oberirdische Schienenstrecken umfasst und durch ein darauf abgestimmtes Busnetz ergänzt wird, das die Erschließungs- und Zubringerfunktion erfüllt. Die Netzverknüpfung soll durch eine nutzerfreundliche, barrierefreie Ausgestaltung von Umsteigeanlagen unter Einbeziehung des motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehrs sichergestellt werden.

(5) In den Gebieten mit überwiegend ländlicher Raumstruktur soll eine angemessene Verkehrsbedienung durch koordinierte Bus-/Schienenkonzepte sichergestellt werden. Notwendig ist ein Grundnetz von Schienenverbindungen, auf das die Busnetze mit dem Ziel ausgerichtet werden, eine Verbindung zwischen den Gemeinden entsprechend ihren zentralörtlichen Verflechtungen sicherzustellen.

(6) Zur Stärkung des ÖPNV sollen Sonderverkehre möglichst in Linienverkehre überführt werden. Dabei soll der besonderen Verkehrsnachfrage und den Bedürfnissen der Bevölkerung Rechnung getragen werden.

(7) Bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV sollen bei geringer Nachfrage die Möglichkeiten alternativer Bedienungsformen wie Rufbusse, Sammeltaxen und Bürgerbusse genutzt werden.

(8) Bei der Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge sowie des Angebotes des ÖPNV sind die Belange insbesondere von Personen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, im Sinne der Barrierefreiheit nach dem Bundesbehindertengleichstellungsgesetz und nach dem Behindertengleichstellungsgesetz NRW zu berücksichtigen.

(9) Den spezifischen Belangen von Frauen und Männern, Personen, die Kinder betreuen, Kindern und Fahrradfahrern ist bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV in geeigneter Weise gleichermaßen Rechnung zu tragen.

(10) Unter Berücksichtigung der Verkehrsnachfrage und zur Sicherung der Wirtschaftlichkeit ist allen Verkehrsunternehmen des ÖPNV die Möglichkeit einzuräumen, zu vergleichbaren Bedingungen an der Ausgestaltung des ÖPNV beteiligt zu werden.

(11) Im Rahmen des europäischen Integrationsprozesses kommt dem grenzüberschreitenden ÖPNV zu den Nachbarländern Niederlande und Belgien eine besondere Bedeutung zu. Durch Intensivierung der bestehenden grenzüberschreitenden Kooperationen sollen Grenzbarrieren weiter abgebaut sowie die Infrastruktur und Verkehrsangebote zukunftsfähig fortentwickelt werden.

2.2 Landes- und Regionalplanung

Die Grundsätze und Ziele der Raumordnung in NRW werden in Raumordnungsplänen dargestellt. Raumordnungspläne (gemäß Landesplanungsgesetz LPlG NRW, § 12) sind Landesentwicklungsplan und Regionalplan, ferner auch Regionaler Flächennutzungsplan und Braunkohlenplan. Raumordnungspläne bestehen aus textlichen und zeichnerischen Festlegungen mit zugeordneten Erläuterungen.

Die Aufgabe der Landesplanung wird auf der Ebene des Landes Nordrhein-Westfalen von der Staatskanzlei als Landesplanungsbehörde wahrgenommen. Das wichtigste Planungsinstrument der Landesplanungsbehörde ist der Landesentwicklungsplan, der die räumlichen Ziele und Grundsätze der Landesentwicklung festlegt.

Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW)

Die Landesregierung Nordrhein-Westfalen hat am 25. Juni 2013 beschlossen, einen neuen Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) zu erarbeiten und dazu einen Entwurf vorgelegt. Die Öffentlichkeit und die in ihren Belangen berührten öffentlichen Stellen hatten vom 30. August 2013 bis zum 28. Februar 2014 die Möglichkeit, zu dem Planentwurf Stellung zu nehmen.

Der Entwurf des neuen LEP NRW berücksichtigt die veränderten Rahmenbedingungen der Raumentwicklung - insbesondere den demographischen Wandel, die fortschreitende Globalisierung der Wirtschaft und den erwarteten Klimawandel - sowie die von der Ministerkonferenz für Raumordnung aufgestellten Leitbilder für die Raumentwicklung in Deutschland. Der LEP NRW Entwurf enthält Vorgaben für alle räumlichen Planungen und Maßnahmen, insbesondere für die Regionalpläne, die gemeindlichen Bauleitpläne, Landschaftspläne und andere Fachpläne.

Bis zum Inkrafttreten des neuen LEP NRW gelten die Ziele des LEP aus dem Jahr 1995 weiter. Die im Planentwurf formulierten Ziele sind aber bereits jetzt von öffentlichen Stellen gemäß Raumordnungsgesetz als „Erfordernisse der Raumordnung" bei anderen Planungen und Entscheidungen mit zu berücksichtigen. Die für die Aufstellung der NVPs relevanten Zielsetzungen in Bezug auf die räumliche Struktur des Landes und auf Verkehr und Transport sind folgende:

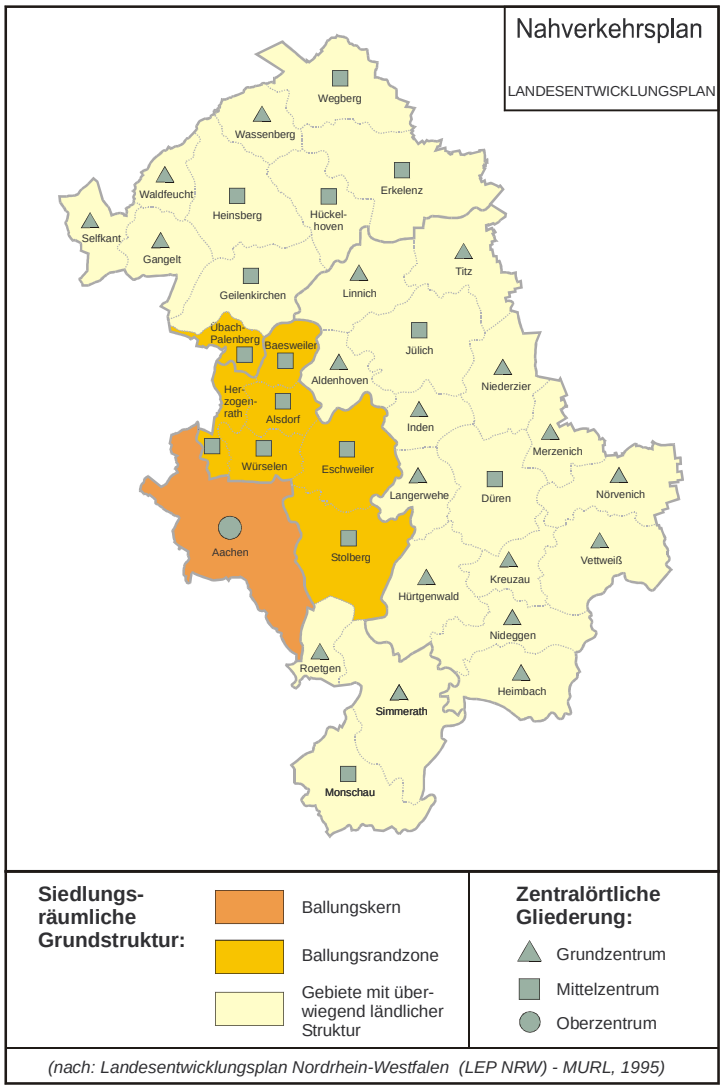
2. Räumliche Struktur des Landes

2-1 Ziel Zentralörtliche Gliederung
Die räumliche Entwicklung im Landesgebiet ist auf das bestehende, funktional gegliederte System Zentraler Orte auszurichten.

2-2 Grundsatz Daseinsvorsorge
Zur Sicherung gleichwertiger Lebensverhältnisse in allen Teilen des Landes sind Erreichbarkeiten und Qualitäten von Einrichtungen der Daseinsvorsorge unter Berücksichtigung der Bevölkerungsentwicklung, der Sicherung wirtschaftlicher Entwicklungschancen und guter Umweltbedingungen auf das funktional gegliederte System Zentraler Orte auszurichten.

2-3 Ziel Siedlungsraum und Freiraum
Als Grundlage für eine nachhaltige, umweltgerechte und den siedlungsstrukturellen Erfordernissen Rechnung tragende Entwicklung der Raumnutzung ist das Land in Gebiete zu unterteilen, die vorrangig Siedlungsfunktionen (Siedlungsraum) oder vorrangig Freiraumfunktionen (Freiraum) erfüllen oder erfüllen werden.

Die Siedlungsentwicklung der Gemeinden vollzieht sich innerhalb der regionalplanerisch festgelegten Siedlungsbereiche.



(nach: Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) - MURL, 1995)

Siedlungsräumliche Grundstruktur

Gemäß LEP NRW geht die siedlungsräumliche Struktur im Verkehrsraum AVV vom Ballungskern Stadt Aachen zu den Gebieten mit überwiegend ländlicher Struktur im Norden, im Osten und im Süden über. Die Ballungsrandzone bilden die nördlichen Städte der StädteRegion Aachen und die Stadt Übach-Palenberg.

System Zentraler Orte

Die zentralörtliche Gliederung stuft als einziges Oberzentrum im AVV-Gebiet die Stadt Aachen ein. Die nächsten Oberzentren außerhalb des Verbundgebietes sind Mönchengladbach, Düsseldorf, Köln und Bonn. Alle Städte in der Ballungsrandzone sowie weitere fünf Städte im Kreis Heinsberg und darüber hinaus die Städte Jülich, Düren und Monschau besitzen die Funktion eines Mittelzentrums. Alle verbundangehörigen Gemeinden werden als Grundzentren geführt.

Abb. 8: Siedlungsräumliche Struktur/zentralörtliche Gliederung (Entw. LEP NRW, Stand 25.06.2013)

8.1 Verkehr und Transport

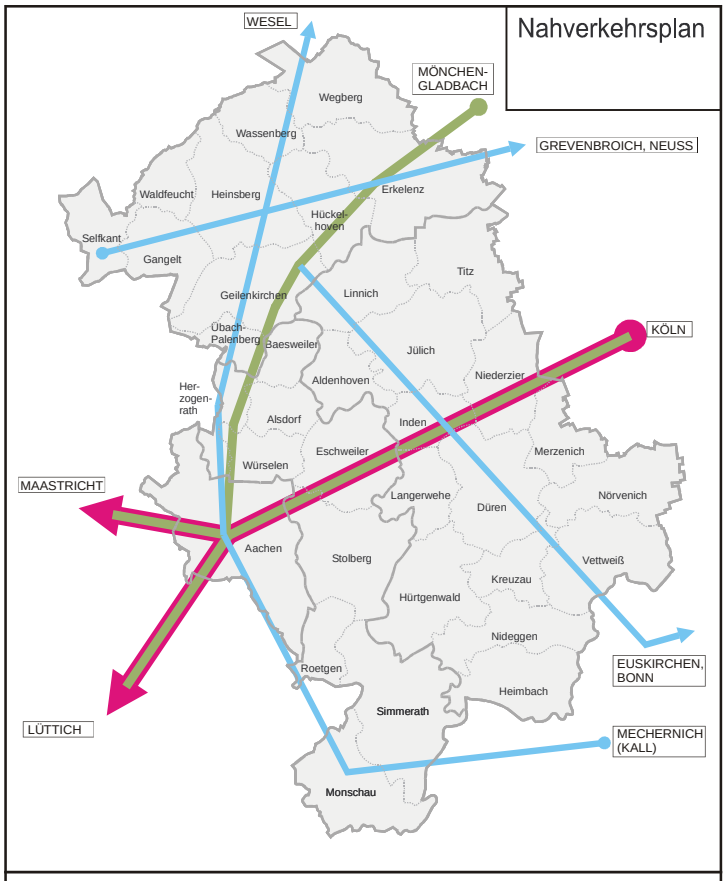
8.1-1 Grundsatz Integration von Siedlungs- und Verkehrsplanung
Siedlungsräumliche und verkehrsinfrastrukturelle Planungen sollen aufeinander abgestimmt werden.

8.1-2 Ziel Neue Verkehrsinfrastruktur im Freiraum
Für neue raumbedeutsame Verkehrsinfrastruktur darf Freiraum nur in Anspruch genommen werden, wenn der Bedarf nicht durch den Ausbau vorhandener Infrastruktur gedeckt werden kann. Davon ausgenommen sind die Infrastruktur für nichtmotorisierte Mobilität sowie neue Schieneninfrastruktur, die der Verlagerung von Güterverkehren aus Siedlungsbereichen dient.

8.1-3 Ziel Verkehrstrassen
Für den überregionalen und regionalen Verkehr sind Trassen bedarfsgerecht zu sichern und flächensparend zu bündeln.

8.1-4 Grundsatz Transeuropäisches Verkehrsnetz
Für die Trassen und funktional zugeordneten Flächen der Verkehrsachsen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes sowie des Bundes- und Landesverkehrswegeplans soll die Regionalplanung planerische Flächenvorsorge betreiben.

8.1-5 Grundsatz Grenzüberschreitender Verkehr
Im Grenzraum zu den Nachbarländern und -staaten sollen die Verkehrsverbindungen grenzüberschreitend entwickelt werden.



(nach: Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) - MURL, 1995)

Entwicklungsachsen

Der Nahverkehrsraum AVV wird von mehreren Entwicklungsachsen berührt. Der LEP weist eine großräumige Achse von europäischer Bedeutung von Köln über Düren nach Aachen und weiter nach Maastricht (NL) und Lüttich (B) aus. Der nördliche Bereich des Gebietes wird über eine großräumige, Oberzentren verbindende Achse mit der Stadt Aachen verbunden. Überregionale Achsen durchziehen das Gebiet in Nord-Süd-Richtung von Heinsberg bis nach Monschau. Eine weitere überregionale Achse durchzieht das Kreisgebiet Düren von Geilenkirchen in Richtung Bonn.

Abb. 9: Entwicklungsachsen gemäß Landesentwicklungsplan NRW

Regionalplan

Gemäß § 19 Landesplanungsgesetz (LPlG) NRW legt der Regionalplan (ehemals Gebietsentwicklungsplan) die Ziele und Grundsätze der Raumordnung für alle raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen im Plangebiet fest. Das für die Erarbeitung maßgebliche Verfahren ist im Raumordnungsgesetz (ROG) sowie im Landesplanungsgesetz (LPlG) NRW geregelt.

Als querschnittsorientierte Gesamtplanung zielt der Regionalplan für die Bezirksregierung Köln auf eine nachhaltige Sicherung der Lebensgrundlagen und die Standortattraktivität der Region ab. Er stellt die Rahmenbedingungen für die nachfolgenden örtlichen Planungsebenen Flächennutzungsplan bzw. letztlich Bebauungsplan und Landschaftsplan und im Bereich der Verkehrsplanung auch für die Nahverkehrspläne dar. Der Regionalplan ist von den Behörden des Bundes und des Landes, den Gemeinden und Gemeindeverbänden, von den öffentlichen Planungsträgern sowie im Rahmen der ihnen obliegenden Aufgaben von den bundesunmittelbaren und den der Aufsicht des Landes unterstehenden Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zu beachten.

Die sachlichen und verfahrensmäßigen Entscheidungen zur Erarbeitung, Aufstellung und Fortschreibung des Regionalplans werden durch den Regionalrat Köln getroffen. Demnach erarbeitet die Regionalplanungsbehörde zu Beginn eines Überarbeitungs- oder Änderungsverfahrens einen Planentwurf einschließlich eines Umweltberichts. Der Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Aachen umfasst räumlich die StädteRegion Aachen und die Kreise Düren, Euskirchen und Heinsberg. Er wurde am 10. Juni 2003 im Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Nordrhein-Westfalen bekanntgemacht. Der aktuelle Änderungs- und Ergänzungsstand ist November 2014.

Wichtige Vorgaben zum öffentlichen Personennahverkehr und zur Nahverkehrsplanung enthalten die Abschnitte *3.1.1 Verkehrszweigübergreifende Planung* und *3.1.2 Schienen- und Linienverkehr:*

3.1.1 Verkehrszweigübergreifende Planung (Vorbemerkung)

(…)

(2) Das Gebot der verkehrszweigübergreifenden Planung gemäß § 28 Abs.1 LEPro erfordert eine ständige Koordinierung der vorgenannten Pläne und Programme untereinander. Nur dadurch können Konkurrenzplanungen der Verkehrsträger untereinander ermittelt, der Vorrang für Verkehrsträger mit hoher Transportleistung (Bahnen und Busse) sichergestellt und die gemeinsamen Schnittstellen sinnvoll geplant werden. Aus dem Gebot der integrierten Planung von Siedlungsentwicklung und Verkehr ergibt sich darüber hinaus das Erfordernis einer ständigen Abstimmung zwischen den Trägern der Bauleitplanung, den Trägern der Straßenplanung (einschließlich Rad-und Fußwege) und den Trägern der Nahverkehrsplanung.

(3) Für große Teile der von hohem Verkehrsaufkommen belasteten Region Aachen bedeutet dies unter Berücksichtigung der vielfältigen schädlichen Auswirkungen des Individualverkehrs, dass bei allen verkehrswirksamen Planungen und Vorhaben die Möglichkeiten zur Dämpfung des motorisierten Verkehrs auszuschöpfen sind. Soweit z.B. Maßnahmen im so genannten Umweltverbund (Fuß-/Radwege, öffentliche Verkehrsmittel) als Alternative zum Autoverkehr in Betracht kommen, sollen sie vorrangig durchgeführt werden.

(4) Die Maßnahmen zur Realisierung der Verkehrsinfrastruktur sollen so koordiniert werden, dass sie sich gegenseitig im umweltpolitischen Interesse ergänzen. Die Verknüpfung der Netze soll die Wahl umweltschonender Verkehrsmittel begünstigen. Das bedeutet, dass der Ausbau von Straßen in Konkurrenz zu Schienenstrecken zu vermeiden ist. Beim Ausbau der Straßeninfrastruktur sollen die Liniennetze und Haltestellen (Knotenpunkte) des öffentlichen (Nah-)Verkehrs, insbesondere des Schienenpersonen(nah)verkehrs, einbezogen werden. Das bedeutet für die nachgeordneten Planungsträger, dass alle Planungen und Maßnahmen für die verschiedenen Verkehrsträger in ihren gegenseitigen Wechselwirkungen betrachtet werden müssen. Die Auswirkungen insbesondere des Straßenausbaus auf die Planungen, den Bestand und die Entwicklung des ÖPNV-Netzes sind zu berücksichtigen und in die Planung einzubeziehen.

(…)

3.1.2 Schienen- und Linienverkehr (Grundsätze)

(…)

(5) Die Erfordernisse und Planungen zwischen dem ÖPNV und dem öffentlichen Fernverkehr sind so miteinander abzustimmen, dass für beide eine bestmögliche Attraktivität erreicht bzw. gesichert wird. Die Linien und Netze des ÖPNV sind – bedarfsorientiert – so zu entwickeln, dass die Siedlungsbereiche und die sonstigen Schwerpunkte des Verkehrsaufkommens innerhalb der Region Aachen und der benachbarten Regionen schnell, zuverlässig, sicher und bequem erreicht werden können.

(6) Innerhalb der Siedlungsbereiche sollen neue Baugebiete vorrangig dort entwickelt bzw. erschlossen werden, wo sich in fußläufiger Entfernung Haltepunkte des schienengebundenen Nahverkehrs oder eines anderen leistungsfähigen ÖPNV-Mittels befinden oder konkret geplant sind. Soweit Siedlungsbereiche über ein geeignetes Potenzial für die Auslastung, Verbesserung oder Neueinrichtung einer ÖPNV-Linie verfügen, soll geprüft werden, ob eine bauliche Entwicklung initiiert werden kann, mit der eine ausreichende Tragfähigkeit für die Sicherung des Bestandes oder für die Entwicklung einer neuen Schienenpersonennahverkehr (SPNV)/ÖPNV-Linie oder die Anordnung einer neuen Haltestelle erreicht werden kann. Dabei ist auf eine zweckmäßige Netzeinbindung zu achten.

(7) Die ÖPNV-Netze benachbarter Verbundräume sind bedarfsgerecht miteinander zu verzahnen. Insbesondere zwischen dem Aachener Verkehrsverbund (AVV) und den entsprechenden Institutionen in den Provinzen Niederländisch Limburg, Belgisch Limburg und Lüttich ist eine enge Zusammenarbeit notwendig, um innerhalb der Euregio Maas-Rhein die erforderliche Durchgängigkeit des ÖPNV-Angebotes sicherzustellen und weiterzuentwickeln. Da die Region Aachen andererseits auch im weiteren Einzugsbereich der Metropolregion Rhein-Ruhr liegt, ergibt sich gleichermaßen die Notwendigkeit der Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS).

(…)

3 Anforderungsprofil des Aufgabenträgers

Der ÖSPV soll dazu beitragen, den täglichen Verkehrsbedarf sozial- und umweltverträglich abzuwickeln. Das Nahverkehrsangebot berücksichtigt die Mobilitätsbedürfnisse der Bürger im Rahmen der Daseinsvorsorge.

Gemäß § 8 Abs. 2 PBefG definiert der Aufgabenträger *„…die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr…"*. Daher ist es erforderlich, ein qualitativ hochwertiges Nahverkehrsangebot zu schaffen bzw. zu erhalten. Das Anforderungsprofil des Aufgabenträgers formuliert verbindliche Qualitätsanforderungen für den ÖSPV im Planungsgebiet.

Das Nahverkehrskonzept muss siedlungsstrukturelle Entwicklungen berücksichtigen und sinnvoll unterstützen. Die Integration neuer Wohn- und Gewerbeflächen in das Netz- und Bedienungsangebot sind frühzeitig konzeptionell vorzubereiten.

Der Nahverkehrsplan bildet die Grundlage für die Fortentwicklung des öffentlichen Nahverkehrs und ist Basis für Vergabe der ÖSPV-Leistungen zum Fahrplanwechsel Dezember 2017.

Das Anforderungsprofil stellt – in Verbindung mit den fahrplanjährlichen Anpassungen des Leistungsangebotes, die im Etat des AVV eingestellt werden – den Umfang der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung gemäß Verordnung EU-VO 1370/2007 dar.

Gemäß dem ÖPNVG NRW haben die Aufgabenträger für die Sicherung der Mobilität und damit für eine angemessene Bedienung der Bevölkerung mit Nahverkehrsangeboten zu sorgen. Dazu sind auch in den Orts- und in den Tagesrandlagen anspruchskonforme Angebote notwendig.

Das Leistungsangebot des ÖSPV im Kreis Heinsberg kann nur erbracht werden, solange wie es mit den finanziellen Handlungsspielräumen der Kommunen in Einklang steht. Vor diesem Hintergrund sind Maßnahmen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit von besonderer Bedeutung. Eine kontinuierliche Überprüfung des betrieblichen Leistungsangebotes, der Nachfrage- und der Marktsituation soll wesentliche Erkenntnisse dazu liefern. Bei Maßnahme im betrieblichen und tariflichen Bereich ist das zukünftig zu erwartende wirtschaftliche Ergebnis zu bewerten und zu berücksichtigen.

Durch Erhöhung der Attraktivität der Angebote im ÖPNV soll das Verkehrsmittelwahlverhalten zugunsten des öffentlichen Nahverkehrs verlagert werden.

3.1 Anforderungsprofil für den ÖSPV

Im Wesentlichen werden für die Ausgestaltung des ÖSPV diese Ziele verfolgt:

- **Sicherstellung der Mobilität**
  - gute Erreichbarkeit
  - hohe Zuverlässigkeit
  - kurze Reisezeiten
  - angemessenes Preis-Leistungsverhältnis
  - gute Beförderungsqualität
  - einfacher Zugang (Information, Tarif, Vertrieb).
- **Schaffung einer bedarfsgerechten Angebotsstruktur**
  - Ausschöpfung der Systemvorteile Schnelligkeit, Zuverlässigkeit, Kapazitätsvermögen im SPNV durch systematische Vernetzung mit dem ÖSPV
  - Abstimmung der Angebote an den Verknüpfungspunkten Bus/Schiene und Bus/Bus
  - Schließung von Erschließungs- und Verbindungslücken.

- **Steigerung der Angebotsqualität**
  - klare Produktgestaltung im Leistungsangebot
  - Systematisierung der Angebote (Vertaktung)
  - Einsatz moderner Fahrzeuge
  - Beschleunigungsmaßnahmen
  - benutzerfreundliche Ausgestaltung der Verkehrsanlagen
  - Ausbau von P+R- und B+R-Anlagen
  - kundenorientierte Ausgestaltung der Tarife, der Vertriebs- und Informationswege.

- **Steigerung der Wirtschaftlichkeit**

- **Steigerung der Attraktivität im System ÖPNV.**

Kriterien des Anforderungsprofils

Der Kreis Heinsberg legt im Nahverkehrsplan das Anforderungsprofil für den ÖSPV fest und definiert so die ausreichende Verkehrsbedienung im Sinne von § 8 Abs. 2 PBefG. Das Anforderungsprofil umfasst Aspekte des betrieblichen Leistungsangebotes, der Infrastruktur sowie des Tarifs und der Kommunikation. Den Qualitätsmerkmalen werden Ausprägungen zugewiesen, die eine systematische Gestaltung von ÖSPV-Qualität ermöglichen.

Anforderungsprofil für den ÖSPV		**Standard**	
Qualitätsmerkmal	**Merkmalsausprägung**	**AT**	**AVV**
Angemessene Verkehrsbedienung	Erschließungsqualität Verbindungsqualität	• •	
Betriebliche Qualitätsstandards	Betriebszustände Produktpalette Leistungsangebot Verknüpfung der Verkehrssysteme	• • 	 • •
Qualitätsstandards zur Infrastruktur	Fahrzeuge Ortsfeste Infrastruktur Haltestellen	• • •	o
Tarifgestaltung im Verbund	Verbundtarif		•
Qualitätsanforderungen an den Kontaktstellen zum ÖPNV-Nutzer	Kommunikation / Information Service Vertrieb Service- und Fahrpersonal	• • •	• • •
		o) gem. Förderrichtlinie	

Tab. 10: Anforderungsprofil für den ÖSPV im AVV

Das Anforderungsprofil beinhaltet regionsweit gültige Zielwerte (Verbundstandards) bzw. solche Zielwerte, die in Abhängigkeit von der zentralörtlichen Gliederung formuliert werden müssen. Im Rahmen einer Schwachstellenanalyse werden Abweichungen von den Zielwerten festgehalten.

Als Verbundstandards gelten alle übergreifenden verbundweiten Anforderungen. In Einzelfällen können diese Anforderungen durch spezifische lokale Vorgaben des Aufgabenträgers ergänzt werden. Die Anforderungen an die Fahrzeuge orientieren sich an den Förderrichtlinien des AVV zur Verwendung der ÖPNV-Pauschale gem. § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW. Auch die Vorgaben für die Bereiche Kommunikation / Information und Service werden durch spezifische Vorgaben des Aufgabenträgers ergänzt.

3.2 Erschließungsqualität

Die Lage der Haltestellen sowie deren Bedienungshäufigkeit geben Aufschluss über die Qualität der Erschließung. Jede Haltestelle bildet das Zentrum ihres Einzugsbereiches. Der Einzugsbereich ist vereinfacht als Kreis um die Haltestelle zu verstehen. Als Zielvorstellung für die zumutbare fußläufige Erreichbarkeit der Haltestellen wird unter Zugrundenahme der Einstufung des LEP NRW von folgenden Ansätzen ausgegangen:

Zentralörtliche Gliederung gemäß Landesentwicklungsplan	**Lage im Raum**	**Radius des Einzugsbereiches**			
		Qualitätsstufe 1		**Mindeststandard**	
		ÖSPV Bus [m]	**SPNV** Schiene [m]	**ÖSPV** Bus [m]	**SPNV** Schiene [m]
Oberzentrum (OZ) (Stadt Aachen)	Innerhalb des Alleenringes	**200**	**600**	**300**	**800**
	Ausserhalb des Alleenringes	**300**	**800**	**400**	**1000**
Mittelzentrum (MZ)	zentraler Bereich	**300**	**800**	**400**	**1000**
	solitärer Ortsteil, Randlage	**400**	**1000**	**600**	**1200**
Grundzentrum (GZ)	zentraler Bereich	**400**	**1000**	**500**	**1200**
	solitärer Ortsteil, Randlage	**400**	**1000**	**700**	**1200**
Die Zielwerte gelten für Raumeinheiten mit mehr als 250 Einwohnern					

Tab. 11: Anforderungsprofil für die Raumerschließung durch öffentliche Verkehrsmittel im AVV

Siedlungsbereiche mit mehr als 250 Einwohnern sind gemäß den maximalen fußläufigen Entfernungen der Qualitätsstufe 1 anzubinden. In den Kerngebieten der Grund- und der Mittelzentren ist für lokale Angebote ein kürzerer Fußweg anzustreben, d.h. ein Haltestelleneinzugsradius unter 300 m. Wenn die örtlichen Gegebenheiten es erfordern, ist der Mindeststandard verbindlich.

3.3 Betriebszeiten

In Anpassung an die im Tagesverlauf schwankende Verkehrsnachfrage werden drei **Betriebszustände** – Normalverkehrszeit (NVZ), Hauptverkehrszeit (HVZ) und Schwachverkehrszeit (SVZ) – unterschieden. Diese Betriebszustände sind für die jeweiligen Tagesarten (Montag bis Freitag, Samstag und Sonn- und Feiertag) in den wie folgt vorgegebenen Zeitlagen einzuhalten.

	Ballungskern	**Ballungsrandzone**	**Zone mit überwiegend ländlicher Struktur**
NVZ Normal-verkehrs-zeit	montags bis freitags: Betriebsbeginn (ca. 6:00 Uhr) bis abends 20:00 Uhr samstags: vormittags (ab ca. 9:00 Uhr) bis ca. 16:00 Uhr	montags bis freitags: Betriebsbeginn (ca. 6:00 Uhr) bis abends 18:00 Uhr samstags: vormittags (ca. 9:00 Uhr) bis ca. 14:00 Uhr	montags bis freitags: Betriebsbeginn (ca. 6:00 Uhr) bis nachmittags ca. 18:00 Uhr -
HVZ Haupt-verkehrs-zeit	montags bis freitags: Abdeckung der morgendlichen und nachmittäglichen Verkehrsspitzen durch Verdichtungsfahrten.	montags bis freitags: Abdeckung der morgendlichen und ggfs. nachmittäglichen Verkehrsspitzen durch Verdichtungsfahrten.	montags bis freitags: Abdeckung der morgendlichen und ggfs. nachmittäglichen Verkehrsspitzen durch Verdichtungsfahrten.
SVZ Schwach-verkehrs-zeit	montags bis freitags: ca. 20:00 Uhr bis Betriebsende (ca. 1:00 Uhr) samstags: Betriebsbeginn bis ca. 9:00 Uhr sowie ab ca. 16:00 Uhr bis Betriebsende (ca. 3:00 Uhr) sonn- und feiertags: ganztägig	montags bis freitags: ca.18:00 Uhr bis Betriebsende (ca. 1:00 Uhr) samstags: Betriebsbeginn bis ca. 9:00 Uhr sowie ab ca. 16:00 Uhr bis Betriebsende sonn- und feiertags: ganztägig	montags bis freitags: vor ca. 06:00 Uhr sowie nach ca. 18:00 Uhr bis 22:00 Uhr *) samstags: ganztägig *) sonn- und feiertags: ganztägig *)

*) Partiell bedarfsorientierte Bedienungsangebote in Abhängigkeit von der Nachfragesituation

Tab. 12: Anforderungsprofil für die Betriebszeiten des ÖSPV (NVZ/HVZ/SVZ)

3.4 Verbindungsqualität

Schnelle, häufige und nach Möglichkeit direkte Verbindungen zwischen Wohnstätten, Arbeitsstätten Freizeiteinrichtungen und wichtigen Versorgungsbereichen kennzeichnen eine gute Verbindungsqualität. Die Verbindungsqualität muss in zeitlicher und räumlicher Hinsicht dem Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger angepasst sein. Das Anforderungsprofil für die Bedienungshäufigkeiten und Umsteigehäufigkeiten auf Nahverkehrsverbindungen im AVV ist in Tabelle 13 wiedergegeben.

Der MultiBus wird im Kreis Heinsberg zeitlich und räumlich angepasst sowohl bei lokalen als auch teils regionalen Verbindungen bedarfsorientiert, d.h. der aktuellen Nachfrage entsprechend eingesetzt, so dass diese Kriterien im Einzelfall abweichen können.

In räumlicher Hinsicht wird die **Bedienungshäufigkeit** für das Grundangebot nach Ballungskernen, Ballungsrandzonen und ländlich strukturierten Bereichen gemäß Landesentwicklungsplan unterschieden. Übergänge zwischen diesen Bereichen sind sinngemäß einzupassen. Grundsätzlich wird AVV-weit ein 7,5/15/30/60-Minuten-Fahrplanraster angewandt. Diese Taktstruktur entspricht auch der Angebotsstruktur im Schienenverkehr.

Die Verbindungshäufigkeiten gemäß Qualitätsstufe 1 sind anzustreben. Aufgrund stark gebündelter Nachfrageströme (z.B. im Ausbildungsverkehr) sind in Teilbereichen und bestimmten Zeitlagen deutlich höhere Bedienungshäufigkeiten erforderlich, hierzu werden vielfach Einsatz- oder Verstärkerfahrt genutzt.

Für **Umsteigehäufigkeiten** gilt die Zielsetzung, diese so gering wie möglich zu halten. Die Zielvorstellungen für relationsbezogene Umsteigehäufigkeiten sind ebenfalls nach der raumordnerischen Funktion der Teilräume differenziert. Die Qualitätsstufe 1 ist als mittelfristiges Ziel anzusehen. Damit ist im Einzelfall nicht ausgeschlossen, dass auch geringfügig schlechtere Zustände für die gleiche Verbindung akzeptiert werden können oder auch geringfügig bessere Zustände angemessen sind.

Leitgröße für die Umsteigehäufigkeit ist die überwiegende Anzahl der Umsteigevorgänge, die für eine Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln akzeptiert wird. Die Umsteigehäufigkeit kann gelegentlich den Mindeststandard überschreiten, wenn durch kombinierte Bus/Schiene-Verbindungen für den Kunden ein Gesamtreisezeitvorteil erreicht wird.

Des Weiteren wird durch diese Zielformulierung nicht ausgeschlossen, dass in einzelnen Fällen durch eine Routenoptimierung und ein dadurch bedingtes mehrmaliges Umsteigen eine kürzere Gesamtreisezeit erzielbar wird.

Verbindungskategorie				Ballungskern				Ballungsrandzone				Zone mit überwiegend ländlicher Struktur			
				Bedienungshäufigkeit **		Umsteigehäufigkeit *		Bedienungshäufigkeit **		Umsteigehäufigkeit *		Bedienungshäufigkeit**		Umsteigehäufigkeit *	
				Qualitäts - Stufe 1	Mindest-standard	Qualitäts - Stufe 1	Mindest-standard	Qualitäts - Stufe 1	Mindest-standard	Qualitäts - Stufe 1	Mindest-standard	Qualitäts - Stufe 1	Mindest-standard	Qualitäts - Stufe 1	Mindest-standard
Regionale Verbindungen (Verbindungen zwischen den Kernbereichen der Kommunen)	HVZ		GZ-GZ	-	-	-	-	-	-	-	-	60	60	1	1
			GZ-MZ	-	-	-	-	-	-	-	-	60	60	1	1
			GZ-OZ	-	-	-	-	-	-	-	-	30	30	1	1
			MZ-MZ	-	-	-	-	15	15	0	1	30	30	0	1
			MZ-OZ	-	-	-	-	7,5	15	0	0	15	30	0	1
			OZ-OZ	15	30	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-
	NVZ		GZ-GZ	-	-	-	-	-	-	-	-	60	120	1	1
			GZ-MZ	-	-	-	-	-	-	-	-	60	60	1	1
			GZ-OZ	-	-	-	-	-	-	-	-	30	60	1	1
			MZ-MZ	-	-	-	-	15	30	1	1	30	60	1	1
			MZ-OZ	-	-	-	-	15	30	0	1	30	60	0	1
			OZ-OZ	30	60	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-
	SVZ		GZ-GZ	-	-	-	-	-	-	-	-	120	/	1	1
			GZ-MZ	-	-	-	-	-	-	-	-	60	120	1	1
			GZ-OZ	-	-	-	-	-	-	-	-	60	120	1	1
			MZ-MZ	-	-	-	-	30	60	1	1	60	120	1	1
			MZ-OZ	-	-	-	-	30	30	0	1	60	120	0	1
			OZ-OZ	30	60	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-
*:bei optimierten Übergangsbedingungen Bus - Schiene/Schnellbus und deutlichen Reisezeitvorteilen erfüllt auch ein zweimaliges Umsteigen den Mindeststandard															
Lokale Verbindungen	HVZ	GRUND-ZENTRUM	OT-OT	-	-	-	-	-	-	-	-	60	60	1	1
			OT-ZB	-	-	-	-	-	-	-	-	60	60	0	0
		MITTEL-ZENTRUM	OT-OT	-	-	-	-	30	30	1	1	60	60	1	1
			RB-RB	-	-	-	-	15	30	1	1	-	-	-	-
			OT-ZB	-	-	-	-	15	30	0	1	30	60	0	1
			RB-ZB	-	-	-	-	15	30	0	1	-	-	-	-
			ZB-ZB	-	-	-	-	15	30	0	0	-	-	-	-
		OBER-ZENTRUM	ZA-ZA	7,5	15	0	1	-	-	-	-	-	-	-	-
			ZA-SP	15	15/20	0	1	-	-	-	-	-	-	-	-
			SP-SP***	30	60	0	1	-	-	-	-	-	-	-	-
			ZA-OT	30	30	0	1	-	-	-	-	-	-	-	-
	NVZ	GRUND-ZENTRUM	OT-OT	-	-	-	-	-	-	-	-	60	120**	1	1
			OT-ZB	-	-	-	-	-	-	-	-	60	120**	0	0
		MITTEL-ZENTRUM	OT-OT	-	-	-	-	60	60	1	1	60	120**	1	1
			RB-RB	-	-	-	-	30	60	1	1	-	-	-	-
			OT-ZB	-	-	-	-	30	60	0	1	60	120**	0	1
			RB-ZB	-	-	-	-	30	60	0	1	-	-	-	-
			ZB-ZB	-	-	-	-	30	60	0	0	-	-	-	-
		OBER-ZENTRUM	ZA-ZA	7,5	15	0	1	-	-	-	-	-	-	-	-
			ZA-SP	15	30	0	1	-	-	-	-	-	-	-	-
			SP-SP***	30	60	0	1	-	-	-	-	-	-	-	-
			ZA-OT	60	60	0	1	-	-	-	-	-	-	-	-
	SVZ	GRUND-ZENTRUM	OT-OT	-	-	-	-	-	-	-	-	120**	/	1	/
			OT-ZB	-	-	-	-	-	-	-	-	120**	/	0	/
		MITTEL-ZENTRUM	OT-OT	-	-	-	-	60	120**	1	1	120**	/	1	/
			RB-RB	-	-	-	-	60	120**	1	1	-	-	-	-
			OT-ZB	-	-	-	-	60	120**	0	1	120**	/	0	/
			RB-ZB	-	-	-	-	60	60	0	1	-	-	-	-
			ZB-ZB	-	-	-	-	60	60	0	0	-	-	-	-
		OBER-ZENTRUM	ZA-ZA	15	30	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-
			ZA-SP	15/20	30	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-
			SP-SP***	60	60	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-
			ZA-OT	60	120*	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-

** : auf lokalen Verbindungen ist die Wertigkeit alternativer Angebotsformen gegenüber der 120-Minuten-Bedienung zu überprüfen

*** : die Verbindung SP-SP bezieht sich auf ausgesuchte Siedlungsbereiche in Tangentiallage

- : trifft nicht zu / : kein Bedienungsanspruch

GZ: Grundzentrum	ZA: Kernbereich Aachen	ZB: Ortsteil in Kernlage	HVZ: Hauptverkehrszeit
MZ: Mittelzentrum	SP: Siedlungsschwerpunkt	RB: Ortsteil in Kernrandlage	NVZ: Normalverkehrszeit
OZ: Oberzentrum		OT: solitärer Ortsteil	SVZ: Schwachverkehrszeit

Tab. 13: Anforderungsprofil für relationsbezogene Bedienungs- und Umsteigehäufigkeiten

3.5 Verknüpfung der Verkehrssysteme

Die Verknüpfung der Verkehrssysteme ist auf örtlicher und auf zeitlicher Ebene sicherzustellen. Während vor Ort die infrastrukturellen Voraussetzungen für eine komfortable und barrierefreie Systemverknüpfung zu erfüllen sind, müssen bei der Fahrplangestaltung grundsätzlich die Anschlussmöglichkeiten beachtet werden. An festgelegten Verknüpfungspunkten sollen fahrplanmäßige Übergänge zwischen allen Betriebsformen eingerichtet werden. Sie sind wesentliche Voraussetzung, um eine nach Verkehrsaufgaben differenzierende Produktpalette zu betreiben.

Das für das Bedienungsgebiet des AVV formulierte Anforderungsprofil für Anschlussqualitäten an definierten Verknüpfungspunkten ist in der folgenden Tabelle wiedergegeben. Die Verknüpfungspunkte werden nach ihrer Art und Lage im Zielkonzept für die Ausgestaltung des ÖPNV (Kapitel 6) aufgeführt.

An den Verknüpfungspunkten erfolgt die fahrplanmäßige und betriebliche Anschlusssicherung. Die erforderliche technische Infrastruktur zur Ortung der Fahrzeuge im Einsatz sowie zum unternehmensübergreifenden Austausch von IST-Daten ist Bestandteil des Anforderungsprofils.

Qualitätskriterium	Umsteigezeit		Umsteigeweg	Anzahl Ebenen	Anschluss - sicherung bis zu [3]	Orientierungshilfe für Anschlüsse	P+R-Einrichtungen	K+R-Einrichtungen	B+R-Einrichtungen
	[Min]		[m]		[Min]				
	min.	max.	max.	max.					
Systemverknüpfungspunkte Bus/Bahn und Bus/Bus (z.B. zentrale Bahnhöfe und SPNV-Haltepunkte, Busbahnhöfe und Rendezvouspunkte)									
SPNV - SPNV	**5**	**15**	**200**	**2**	**5**	**ja**	**optio-nal [1]**	**ja**	**ja**
SPNV - Bus/Bedarfsverkehr	**5**	**15**		**2**	**5**				
Bus - Bus/Bedarfsverkehr	**3**	**10**		**1**	**5**				
Sonstige Verknüpfungspunkte und Haltestellen mit überdurchschnittlichem Fahrgastaufkommen (z.B sonstige SPNV-Haltepunkte, Umsteigehaltestellen, Haltestellen an P+R-Anlagen)									
SPNV - SPNV	**5**	**15**	**150**	**2**	**5**	**ja**	**optio-nal [1]**	**optio-nal [1]**	**ja**
SPNV - Bus/Bedarfsverkehr	**5**	**15**		**2**	**10**				
Bus - Bus/Bedarfsverkehr	**3**	**10**		**1**	**5**				
Haltestellen mit durchschnittlichem bis unterdurchschnittlichem Fahrgastaufkommen [2]									
Bus - Bus/Bedarfsverkehr	**3**	**10**	**100**	**1**	**-**	**ja**	**optio-nal**	**nein**	**optio-nal**

Legende:

1) Nach Maßgabe der räumlichen und verkehrlichen Situation anzustreben.

2) Haltestellen dieser Kategorie sind nicht als Verknüpfungspunkte vorgesehen. Aus betrieblichen Gründen können jedoch Umstiege erforderlich sein. Nach Möglichkeit ist das Umsteigen durch einen Punktanschluss zu sichern.

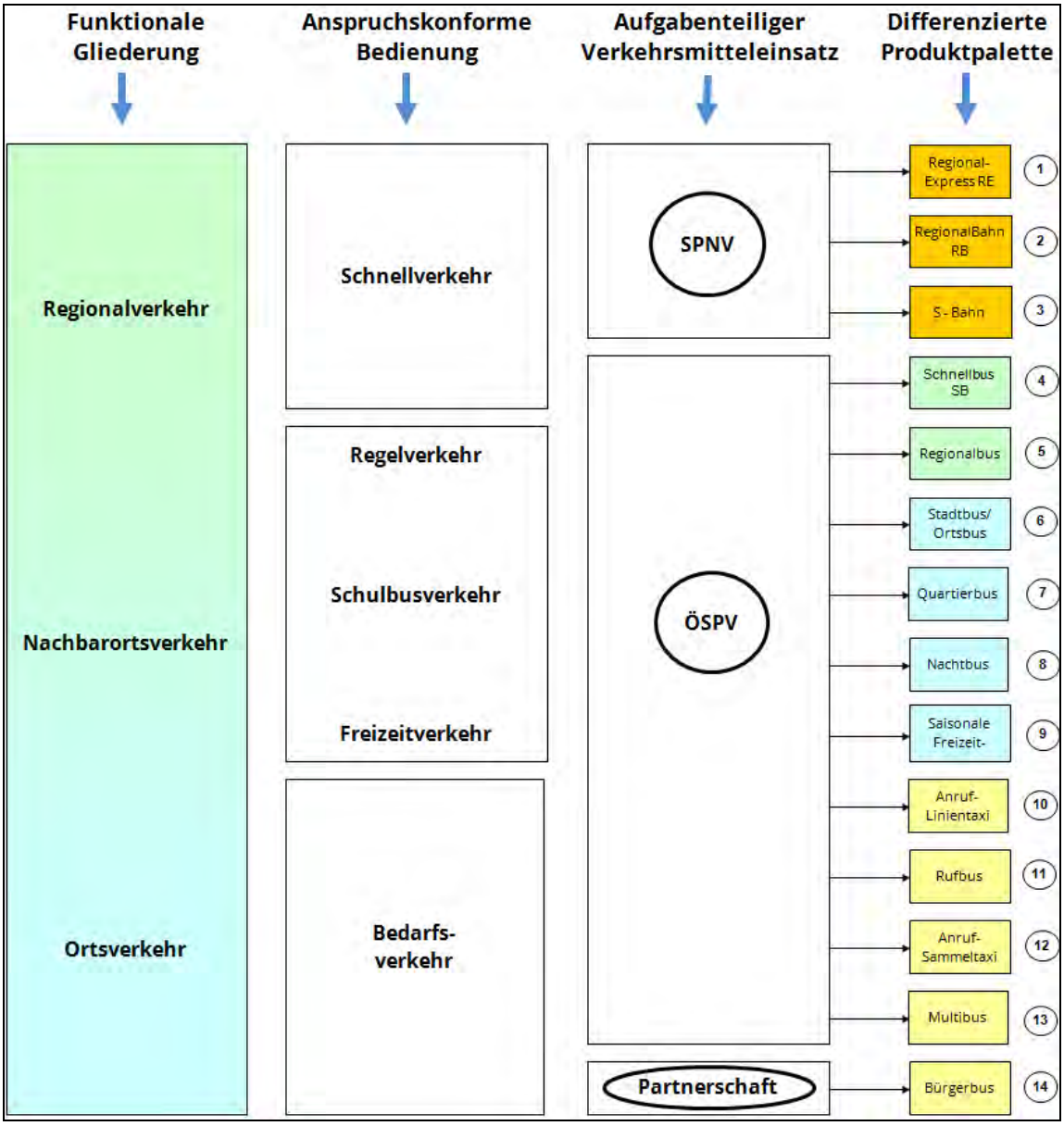
3) Die angegebenen Werte stellen allgemeine Zielformulierungen für die Wartezeiten zur Anschlusssicherung dar. Je nach betrieblicher, örtlicher und zeitlicher Gegebenheit (z.B. "letzte Fahrt") sind die maximalen Zeitspannen entsprechend auszurichten.

Tab. 14: Anforderungsprofil zur Verknüpfung der Verkehrssysteme im AVV

3.6 Produktpalette

Eine funktionsfähige und gleichzeitig attraktive Gestaltung des Nahverkehrs ist durch Kombination verschiedener Betriebsformen zu erreichen. Die Basis dazu bildet eine nach Verkehrsaufgaben differenzierte Produktpalette. Die Komponenten der Produktpalette fügen sich zu einem Gesamtsystem des SPNV/ÖSPV zusammen. Die Betriebsformen sind aufeinander abzustimmen und miteinander zu verknüpfen. Die Anschlusssicherung an zentralen Verknüpfungspunkten ist sicherzustellen.

Unter Beachtung der genannten Prämissen wurde eine differenzierte Produktpalette für die Ausgestaltung des Verkehrsangebotes im AVV aufgestellt. Dessen Hauptmerkmale sind die funktionale Gliederung (Regionalverkehr/Nachbarortsverkehr/Ortsverkehr) und ein anspruchskonformes Bedienungskonzept (Schnellverkehr/allgemeiner Linienverkehr/Bedarfsverkehr) mit einem aufgabenteiligen Verkehrsmitteleinsatz SPNV/ÖSPV (Schiene/Straße). Ein produktorientiertes Linienbezeichnungs-System ist durchgängig anzuwenden.



Tab. 15: Anforderungsprofil für eine differenzierte Produktpalette im AVV (Übersicht)

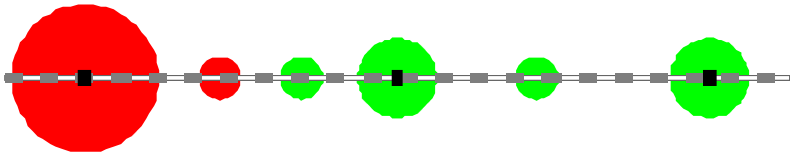
Eine Definition produktspezifischer Standardmerkmale für die Produkte des SPNV (RE, RB, S-Bahn) ist Gegenstand des Nahverkehrsplans für den SPNV. Die Weiterentwicklung der Produktpalette im SPNV obliegt seit dem 01.01.2008 dem NVR. SPNV-Produkte sind hier nachrichtlich wiedergegeben.

Die Palette beschreibt die wesentlichen produktspezifischen Standardmerkmale in Hinsicht auf:

- **Produktkennzeichnung** (Name, Nummer, lokale Identifikation)
- **Verkehrsaufgabe** (Funktion, Zielgruppe, Reiseweite)
- **Charakteristik** (Linienführung, Haltestellenabstand, Beförderungsgeschwindigkeit)
- **Bedienung** (Betriebszeit, Bedienungshäufigkeit)
- **Fahrzeug** (Fahrzeugtyp, Qualitätsmerkmale)
- **Service und Komfort** (besondere Ausstattung, Fahrradmitnahme u.a.)
- **Erscheinungsbild** (Design, Erkennungsmerkmale).

Darüber hinaus wird auf tarifliche Besonderheiten eingegangen.

① RegionalExpress (RE)



mind. 15 km

mind. 80 km/h

i.d.R. Doppelstockzug

2 Beförderungsklassen
Komfort-Ausstattung

täglich 5.00 bis 24.00 h

Taktverkehr

Tag: 60 Min.
Abend: 60 Min.
Wochenende: 60 Min.

Verkehrsaufgabe:

Schnelle Verbindung von Städten und Regionen entlang der Hauptverkehrsachsen. Zielgruppe: insbesondere Berufspendler und Gelegenheitsfahrer mit großen bis sehr großen Reiseweiten. Gemäß den Vorgaben des Landes NRW werden ausgewählte RE-Linien schrittweise in das Netz Rhein Ruhr Express (RRX) überführt.

Charakteristik:

Schnellverkehr. Hält nur an ausgewählten Haltestellen in zentralen Stadtbereichen. Verkehrt über die Anlagen des Fernverkehrs und übernimmt Zubringerfunktionen zum Fernverkehr. Systematische Verknüpfung gemäß ITF in den Verkehrsknoten. Haltestellenabstand außerhalb geschlossener Ortschaften mindestens 15 km.

Bedienung:

Betriebszeit: täglich 5.00 bis 24.00 h.

	Richtwerte für die Linienbedienungshäufigkeit
Tagesverkehr:	60 Min.
Abendverkehr:	60 Min.
Wochenende:	60 Min.

Fahrzeug:

In der Regel lokbespannte Doppelstockzüge; bei RRX-Linien gelten spezifische Vorgaben
Behängung: max. 6 Wagen/Zug, niveaugleicher Einstieg.

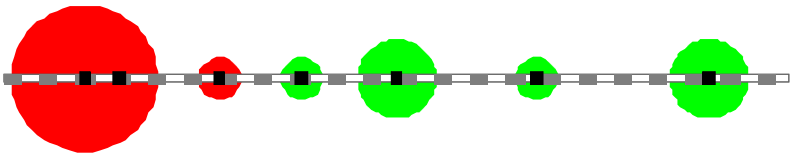
Service und Komfort:

Zwei Beförderungsklassen.
Ansage/Anzeige der Halte.
Platz für Fahrräder, Rollstühle, Kinderwagen, Traglasten.
Gepolsterte, textilbezogene Sitze.
Ggfs. Klimatisierung, WC, Bewirtschaftung.

Erscheinungsbild:

Zurzeit gemäß DB-Produktlinie, bei RRX-Linien Erscheinungsbild gemäß Vorgaben des Landes.

② RegionalBahn (RB)



raumabhängig, mind. 3km

mind. 80 km/h

Triebwagen

2 Beförderungsklassen
Komfort-Ausstattung

täglich 5.00 bis 24.00 h

Taktverkehr

Tag: 30/60 Min.
Abend: 60 Min.
Wochenende: 60 Min.

Verkehrsaufgabe:

Dient der Flächenerschließung entlang der Schienenachse, verbindet Städte und Gemeinden in der Region und übernimmt Zubringerfunktion zum RegionalExpress und Fernverkehr. Bildet ggf. zusammen mit der Stadtbahn das Grundnetz des regionalen Schienenverkehrs. Zielgruppe sind alle Personen mit mittleren Reiseweiten.

Charakteristik:

Bedient alle Bahnhöfe und Haltepunkte am Linienweg. Verkehrt weitestgehend auch über die Anlagen des Fernverkehrs. Kann ggfs. in innerstädtische Nahverkehrssysteme eingebunden werden. Haltestellenabstand abhängig von der Siedlungsstruktur.

Bedienung:

Betriebszeit: täglich 5.00 bis 24.00 h.

	Mindeststandard	Gehobener Anspruch
Tagesverkehr:	60 Min.	30 Min.
Abendverkehr:	60 Min.	60 Min.
Wochenende:	60 Min.	60 Min.

Fahrzeug:

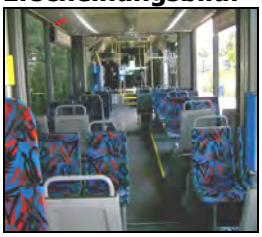
Triebwagen bzw. lokbespannte Züge.
Niveaugleicher Einstieg, Zulassung für Betrieb nach BO-Strab

Service und Komfort:

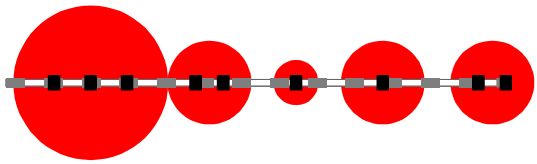
Zwei Beförderungsklassen.
Ansage/Anzeige der Halte.
Platz für Fahrräder, Rollstühle, Kinderwagen, Traglasten.
Gepolsterte Sitze, Großflächenfenster, ggfs. Klimatisierung,

Erscheinungsbild:

Gemäß eu***regio***bahn, Rurtalbahn, DB - Produktlinie.



③ S-Bahn



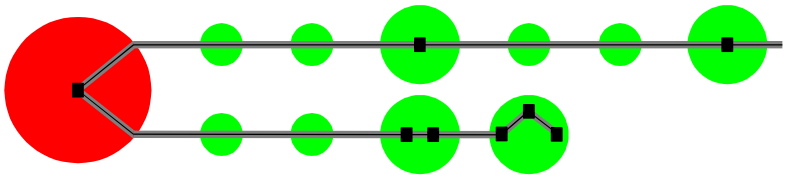
mind. 1500 - 3000 m	täglich 5.00 bis 24.00 Uhr
km/h mind. 50 km/h	dichter Taktverkehr
Lokbespannter Zug, Triebwagenzug	Tag: 60 Min. Abend: 60 Min. Wochenende: 30/60 Min.
2 Beförderungsklassen Komfortaustattung	

Verkehrsaufgabe:	Bedienung der aufkommensstarken Vorort-, Stadt- und Nachbarortsverkehre insbesondere im Einzugsbereich von Großstädten. Sie ergänzt bzw. ersetzt die RegionalBahn in Räumen mit sehr hohem Fahrgastaufkommen. Zielgruppe sind alle Personen mit kurzen bis mittleren Reiseweiten.
Charakteristik:	Bedient alle Bahnhöfe und Haltepunkte am Linienweg. Verkehrt vorwiegend auf eigenem Gleiskörper – außerhalb des Großstadtgebiets auch über Hauptstrecken bzw. Anlagen des Fernverkehrs – und übernimmt in ihrem Versorgungsgebiet auch Zubringerfunktionen zum Fernverkehr. Systematische Verknüpfung an die lokalen Busverkehre und an den Regionalverkehr gemäß ITF in den Verkehrsknoten. Haltestellenabstand abhängig von der Siedlungsstruktur, im geschlossenen Bebauungsbereich ca. 1500 m, im ländlichen Bereich mindestens 3000 m.
Bedienung:	Betriebszeit: täglich 5.00 bis 24.00 h.

	Bedienungsstandard
Tagesverkehr:	i.d.R. 20 (15) Min. (nachfragebedingte Taktverdünnung auf 30 Min.)
Abendverkehr:	60 Min.
Wochenende:	30/60 Min.

Fahrzeug:	Lokbespannte Züge oder Triebwagenzüge.
Service und Komfort:	Zwei Beförderungsklassen. Ansage/Anzeige der Halte. Fahrausweiserwerb- und entwertung. Platz für Fahrräder, Rollstühle, Kinderwagen, Traglasten. Gepolsterte Sitze.
Erscheinungsbild:	Zurzeit gemäß DB-Produktlinie.

④ Schnellbus (SB)



abhängig von den örtlichen Gegebenheiten

mind. 30 km/h

Gelenkbus, Großraumbus oder Linienbus

Komfort-Ausstattung

Täglich, HVZ / NVZ / SVZ

Taktverkehr

Werktag: 30 / 60 Min.
Wochenende: 60 / 120 Min.

Verkehrsaufgabe:

Schnelle Verbindung zwischen Städten und Gemeinden in der Region entlang der Hauptverkehrsachsen. Wird insbesondere auf stark nachgefragten Relationen ohne direkte Schienenverbindung i. d. R. als Ergänzung zu vorhandenen Regionalbuslinien eingesetzt.

Charakteristik:

Schnellverkehr. Hält nur an ausgewählten Haltestellen. Möglichst direkte, eindeutige Linienführung, auch über Schnellstraßen oder Bundesautobahnen. Mögliche Betriebsformen sind:

a) Bus hält an zentralen Haltestellen am Linienweg.

b) Bus hält nur an allen Haltestellen im Quell- und Zielgebiet.

Haltestellenabstand ist abhängig von den örtlichen Gegebenheiten.

Bedienung:

Betriebszeit: täglich, HVZ/NVZ/SVZ, Taktverkehr.

	Richtwerte für die Linienbedienungshäufigkeit
Tagesverkehr:	30 / 60 Min.
Wochenende:	60 / 120 Min.

Fahrzeug:

Gelenkbus, Großraumbus oder Solobus

Service und Komfort:

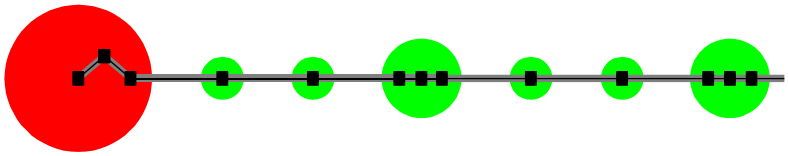
Obligatorische Ausstattung des einzusetzenden Fahrzeugs gemäß Kap. 3.7 mit folgenden zusätzlichen Besonderheiten:

Ausstattung mit gehobenem Komfort: Ausreichendes Sitzplatzangebot, Gepäckablage, gepolsterte Sitze. Fahrgastinformation mit Haltestellenanzeige, (Anschluss- und Verspätungsinformation wünschenswert).

Erscheinungsbild:

Gemäß der abgestimmten Produktlinie des Verkehrsträgers.

⑤ Regionalbus



in Ortslagen 300 - 400 m

mind. 20 km/h

Gelenkbus, Linienbus

Standard-Ausstattung

täglich HVZ / NVZ / SVZ

Taktverkehr

Tag:	15 / 30 / 60 Min.
Abend:	30 / 60 Min.
Wochenende:	60 / 120 Min.

Verkehrsaufgabe:

Dient der Flächenerschließung und der Verbindung der Städte, Gemeinden und Ortsteile. Übernimmt in Korridoren ohne ergänzende Ortsbus-Systeme auch die Ortserschließung. Regionalbusse sichern das Grundangebot des regionalen ÖPNV und nach Möglichkeit den Zugang zum SPNV und die Anbindung an das zugehörige Zentrum. Kann partiell Funktionen des Schnellbusses übernehmen. Zielgruppe sind alle Personen mit kurzen bis mittleren Reiseweiten.

Charakteristik:

Bedient alle Haltestellen am Linienweg. Möglichst direkte, einheitliche Linienführung aller Fahrten. Haltestellenabstand in Ortslagen 300 bis 400 Meter, außerhalb je nach Siedlungsstruktur bis zu 2000 Meter. Führung als Schnellbus möglich.

Bedienung:

Betriebszeit: täglich, HVZ/NVZ/SVZ, Taktverkehr.

	Richtwerte für die Linienbedienungshäufigkeit
Tagesverkehr:	15 / 30 / 60 Min.
Abendverkehr:	30 / 60 Min.
Wochenende:	60 / 120 Min.

Nachfrageabhängige Verdichtungen oder Ausdünnungen sind möglich.

Fahrzeug:

Gelenkbus oder Solobus.

Service und Komfort:

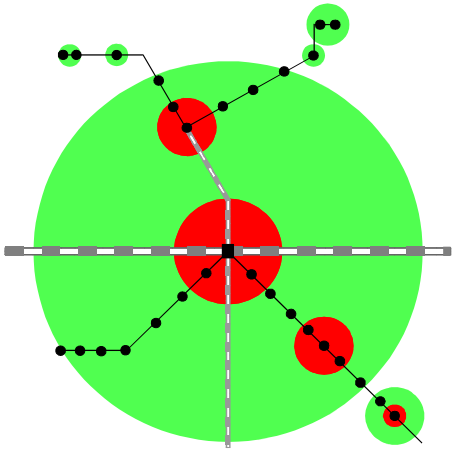
Obligatorische Ausstattung des einzusetzenden Fahrzeugs gemäß Kap. 3.7, Fahrradmitnahme zu bestimmten Zeiten.

Erscheinungsbild:

Gemäß der abgestimmten Produktlinie des Verkehrsträgers.

(Bild: S. Steinkamp)

⑥ Stadtbus/Ortsbus



in Ortslagen 300 - 400 m

ca. 20 km/h

Fahrzeugeinsatz gemäß Kapazitätenbedarf

Standard-Ausstattung

täglich HVZ / NVZ / SVZ

Taktverkehr
Tag: 15/30/60 Min.
Abend: 30/60/120 Min.
Wochenende: 60 Min.

Verkehrsaufgabe:

Übernimmt Erschließungs- und Verbindungsaufgaben innerhalb eines Stadtgebietes. Verbindet Ortsteile untereinander und mit dem Stadtzentrum und sichert, wenn vorhanden, die Anbindung an den Schienenverkehr. Zielgruppe sind alle Personen mit kurzen bis mittleren Reiseweiten.

Charakteristik:

Bedienung aller Haltestellen am Linienweg. Einheitliche Linienführung aller Fahrten. Im Allgemeinen als zum Stadtkern führende radiale Linien, u. U. sind die Linien untereinander zu Durchmesserlinien kombinierbar. Anschlusssicherung an Verknüpfungspunkten muss gewährleistet sein.

Bedienung:

Betriebszeit: täglich HVZ, NVZ, ggfs. SVZ, Taktverkehr.

	Richtwerte für die Linienbedienungshäufigkeit:
Tagesverkehr:	15 / 30 / 60 Min.
Abendverkehr:	30 / 60 / 120 Min.
Wochenende:	60 Min.

Fahrzeug:

Doppel-Gelenkbus, Großraumbus, Gelenkbus, Solobus, Midibus oder Kleinbus.

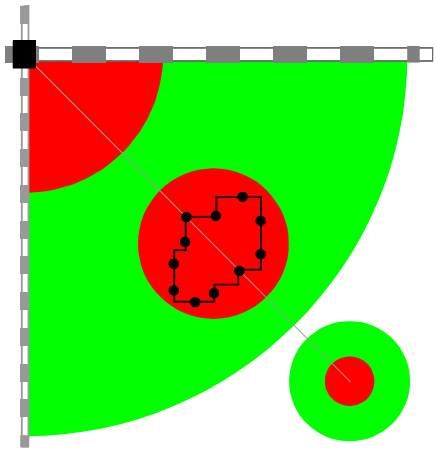
Service und Komfort:

Obligatorische Ausstattung des einzusetzenden Fahrzeugs gemäß Kap. 3.7, Fahrradmitnahme zu bestimmten Zeiten (nicht bei Kleinbus).

Erscheinungsbild:

- Gemäß der abgestimmten Produktlinie des Verkehrsträgers.
- Gemäß festgelegter lokaler Identitätsmerkmale.

⑦ Quartierbus



200 - 300 m

ca 15 km/h

Midibus
Kleinbus

Standard-Ausstattung

werktags: 8.00 bis 18.00 Uhr
samstags bis 14.00 Uhr

Taktverkehr
Tag: 30 - 60 Min.

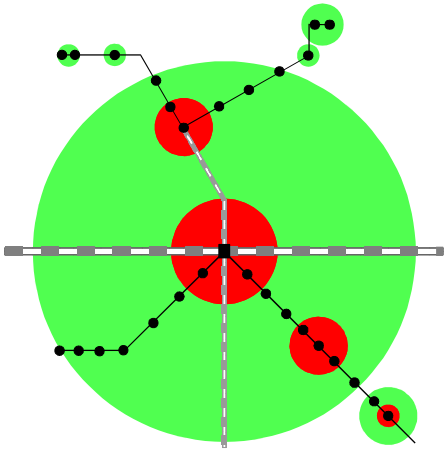
Verkehrsaufgabe:	Dient der kleinräumigen Erschließung in einzelnen Wohnquartieren, ggf. auch zur Anbindung an ein Stadtteilzentrum oder zur Anbindung bestimmter Ziele, wie z.B. Krankenhäuser. Zielgruppe sind alle Personen, jedoch insbesondere Einkaufs- und Gelegenheitsfahrer.
Charakteristik:	Flächenerschließung durch ein dichtes Haltestellennetz, auch über Umweg- und Schleifenfahrten. Einheitliche Linienführung aller Fahrten. Haltestellenabstand: 200 bis 300 Meter. Partielle Verknüpfung SPNV/Bus möglich.
Bedienung:	Betriebszeit: montags bis samstags NVZ. Taktverkehr.

	Richtwert für die Linienbedienungshäufigkeit
Tagesverkehr:	30 / 60 Min.

Fahrzeug:	Midibus oder Kleinbus.
Service und Komfort:	Obligatorische Ausstattung des einzusetzenden Fahrzeugs gemäß Kap. 3.7.
Erscheinungsbild:	Gemäß der abgestimmten Produktlinie des Verkehrsträgers.

(Bild: R.Schulteis)

⑧ Nachtbus



in Ortslagen 200 - 300 m

ca. 30 - 40 km/h

Großraumbus, (Doppel)-Gelenkbus, Linienbus,

Standard-Ausstattung

Nächte auf Samstag, Sonn- und Feiertag

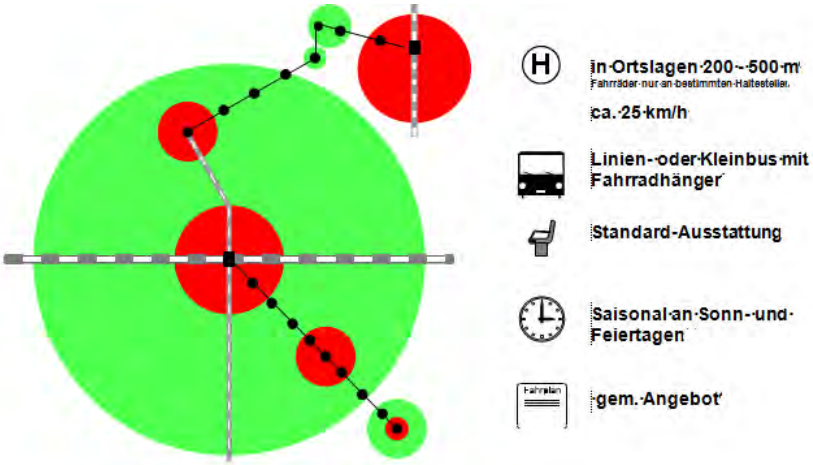
Taktverkehr: 60 Min

Verkehrsaufgabe:	Nächtliches Angebot an Wochenenden und vor Feiertagen für den Freizeitverkehr. Verbindet Ortsteile untereinander und mit dem Stadtzentrum und sichert gegebenenfalls die Anbindung an den Schienenverkehr.
Charakteristik:	Flächenerschließung durch separaten Linienweg, auch über Umweg- und Schleifenfahrten.
Bedienung:	Betriebszeit: Nur in den Nächten auf Samstag, Sonn- und Feiertag: ca. 0.00 bis 3.00 Uhr

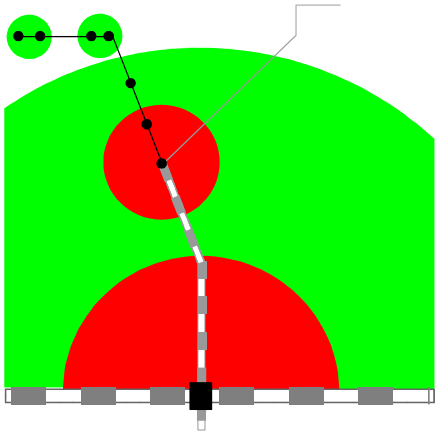
	Bedienungsstandard
Nachts:	60 Min.

Fahrzeug:	Großraumbus, (Doppel-)Gelenkbus oder Solobus.
Service und Komfort:	Obligatorische Ausstattung des einzusetzenden Fahrzeugs gemäß Kap. 3.7.
Tarif:	AVV-Gemeinschaftstarif / NRW-Tarif / TVR-Tarif, ggfs. mit Nachtbuszuschlag.
Erscheinungsbild:	Gemäß Produktlinie des Verkehrsträgers. Gemäß festgelegter lokaler Identitätsmerkmale (z.B. „Nachtexpress“).

(Bild: S. Steinkamp)

	⑨ Saisonale Freizeitangebote 
Verkehrsaufgabe:	Bedarfsorientierte Bus-Freizeitverkehre in der Regel in der Zeit vom 1. Mai (bzw. ab Ostern) bis zum 3. Oktober (bzw. Herbstferienende), an Sonn- und Feiertagen. Wichtige Verkehrsaufgabe ist die Anbindung touristischer Ziele im Kreisgebiet Heinsberg für Wanderer und Radfahrer, z.B. die Verknüpfung mit den Naturschutzgebieten Teverener Heide und Schaagbachtal sowie dem RurUfer-Radweg und der NiederRheinroute soll Streckenwanderungen und Radtouren ermöglichen. Das Busangebot ergänzt die Freizeitverkehre im SPNV (RB 33, euregiobahn, Rurtalbahn).
Charakteristik:	Zum Teil gesonderte Linienführung über ausgewählte Haltestellen bzw. Ergänzung vorhandener Linien.
Bedienung:	Bedarfsorientiert nach besonderem Fahrplan
Fahrzeug:	Gelenk, Solo- oder Kleinbus, bei Fahrradbus mit Hänger.
Service und Komfort:	Obligatorische Ausstattung des einzusetzenden Fahrzeugs gemäß Kap. 3.7. Fahrradmitnahme beim Fahrradbus mit Reservierung (Fahrradanhänger). Auf den ÖPNV abgestimmte Freizeitführer (als Printmedium), teilweise mit Begleitpersonal (Wander- oder Tourismusführer)
Tarif:	Zusätzlich: Spezifische Freizeit-Tickets im Rahmen des Verbundtarifes.
Erscheinungsbild:	Gemäß Produktlinie des Verkehrsträgers (z.B. Rad und Freizeitbus). (Bild: west

⑩ Anruf-Linien-Taxi (ALT)



in Ortslagen: 300 - 500 m

ca 25 km/h

Taxi, Großraumtaxi, evtl. Kleinbus oder Linienbus

Standard bzw.Pkw-Standard

Einsatz in verkehrsschwachen Zeiten und Räumen

Bedarfsverkehr

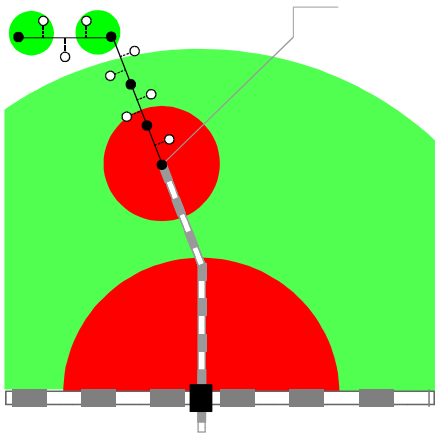
Tag:	60 Min.
Abend:	60 Min.
Wochenende:	60 Min.

Verkehrsaufgabe:	Ersetzt oder ergänzt den Buslinienverkehr in verkehrsschwachen Räumen oder zu Zeiten mit niedriger Nachfrage. Übernimmt Erschließungs- und Verbindungsaufgaben zwischen Ortsteilen, auch gemeindegrenzen-überschreitend. Erschließt die Fläche und sichert, wenn vorhanden, die Anbindung an den Schienenverkehr. Zielgruppe sind alle Personen mit kurzen bis mittleren Reiseweiten.
Charakteristik:	Bedarfsverkehr auf telefonische Vorbestellung (bei Anschlussfahrten Anmeldung über den Busfahrer per Funk möglich). Einheitliche Linienführung aller Fahrten. Hält bei Bedarf an jeder Haltestelle entlang des Linienweges. Haltestellenabstand ca. 300 bis 500 Meter.
Bedienung:	Betriebszeit: SVZ a) in verkehrsschwachen Zeiten b) in verkehrsschwachen Räumen auch ganztägig möglich.

	Bedienungsstandard
Tagesverkehr:	60 Min.
Abendverkehr	60 Min.
Wochenende:	60 Min.

Fahrzeug:	Taxi, Großraumtaxi, evtl. Klein- oder Solobus.
Service und Komfort:	Obligatorische Ausstattung des einzusetzenden Fahrzeugs gemäß Kap. 3.7. Bei Einsatz von Pkw sind die gesetzlichen Vorgaben bezüglich der Barrierefreiheit einzuhalten.
Tarif:	AVV-Gemeinschaftstarif / NRW-Tarif, Mitnahmeregelung ausgeschlossen.
Erscheinungsbild:	uneinheitlich, Linien/AST-Beschilderung erwünscht.

⑪ Rufbus



300 - 500 m

ca 25 km/h

Linienbus oder Großraumtaxi

Standard-Ausstattung

Schwachverkehrszeit

Bedarfsverkehr

Tag:	60 Min.
Abend:	60 Min.
Wochenende:	60 Min.

Verkehrsaufgabe:

Ersetzt oder ergänzt den Stadtbusverkehr in verkehrsschwachen Räumen oder zu Zeiten mit sehr geringer Nachfrage. Übernimmt Erschließungs- und Verbindungsaufgaben innerhalb eines Stadtgebiets sowie zwischen benachbarten Kommunen und sichert die Anbindung an die zentralen Verknüpfungspunkte des SPNV und ÖPNV. Zielgruppe sind alle Personen mit kurzen bis mittleren Reiseweiten.

Charakteristik:

Bedarfsverkehr auf telefonische oder schriftliche Vorbestellung als Zubringer zum Anschlussverknüpfungspunkt: Andienung fester Ein- und Ausstiegs-haltestellen.

Bedienung:

Betriebszeit: SVZ

	Bedienungsstandard
Tagesverkehr:	60 Min.
Abendverkehr:	60 Min.
Wochenende:	60 Min.

Fahrzeug:

Solobus oder Großraumtaxi.

Service und Komfort:

Obligatorische Ausstattung des einzusetzenden Fahrzeugs gemäß Kap. 3.7. Bei Einsatz von Pkw sind die gesetzlichen Vorgaben bezüglich der Barrierefreiheit einzuhalten.

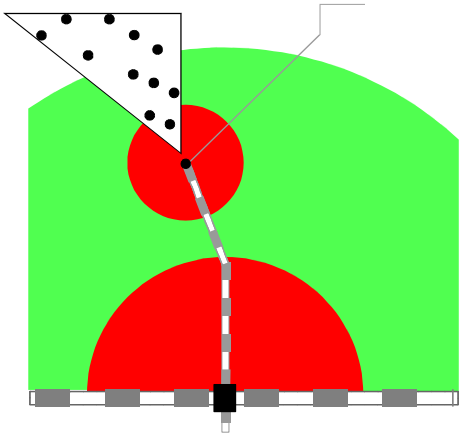
Tarif:

AVV-Gemeinschaftstarif / NRW-Tarif, ggfs. mit Komfortzuschlag. Die Mitnahmeregelung ist ausgeschlossen.

Erscheinungsbild:

(Bild: Deutsche Telekom)

⑫ Anruf-Sammel-Taxi (AST)



Einstiegshaltestellen: ca 300 m

mind. 30 km/h

Taxi, Großraumtaxi oder Kleinbus

Standard-Ausstattung

nach Bedarf

Bedarfsverkehr

Tag: 60 Min.
Abend: 60 Min.
Wochenende: 60 Min.

Verkehrsaufgabe:

Ersetzt oder ergänzt den Stadtbus in verkehrsschwachen Räumen oder zu Zeiten geringer Nachfrage. Übernimmt Erschließungs- und Verbindungsaufgaben innerhalb einer Gemeinde oder eines Ortsteiles. Kann auch im Nachbarortsverkehr oder zur Anbindung bestimmter Ziele (z.B. Bahnhof) eingesetzt werden. AST wird oft als Ersatzverkehr für Linienverkehre in den Abendstunden angewandt. Als Busvorläuferbetrieb besitzt er ebenfalls Anwendungsmöglichkeiten.

Charakteristik:

Bedarfsverkehr auf telefonische Anmeldung (30/45 Minuten vor Fahrtantritt). Flächendeckende Abfahrtsmöglichkeiten an vielen Haltestellen nach einem festgelegten Fahrplan. Haltestellenabstand ca. 200 Meter. Aussteigen vor der Haustür.

Bedienung:

Betriebszeit: SVZ.

	Bedienungsstandard
Tagesverkehr:	60 Min.
Abendverkehr:	60 Min.
Wochenende:	60 Min.

Fahrzeug:

Taxi, evtl. Großraumtaxi oder Kleinbus.

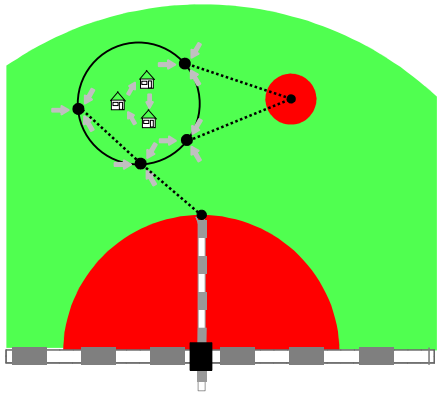
Service und Komfort

Obligatorische Ausstattung des einzusetzenden Fahrzeugs gemäß Kap. 3.7 (Pkw-Standard). Bei Einsatz von Pkw sind die gesetzlichen Vorgaben bezüglich der Barrierefreiheit einzuhalten.
Bestellung des AST für die Anschlussfahrt ist i.d.R. beim Fahrpersonal möglich.

Tarif:

AVV-Gemeinschaftstarif / NRW-Tarif mit Komfortzuschlag. Die Mitnahmeregelung ist ausgeschlossen. Eigene Tarife sind unter Umständen zulässig. Das „ASEAG Sammel-Auto (ASA)" verkehrt nachts im Stadtgebiet Aachen als AST-System mit eigenem Tarif.

13 MultiBus



Einstiegshaltestellen: verdichtet zu ca. 200 m

mind. 30 km/h

Kleinbus, bis zu 12 Sitzplätze

Standard-Ausstattung, ggfs. Niederflurtechnik

nach Bedarf

Bedarfsverkehr

Fahrplan

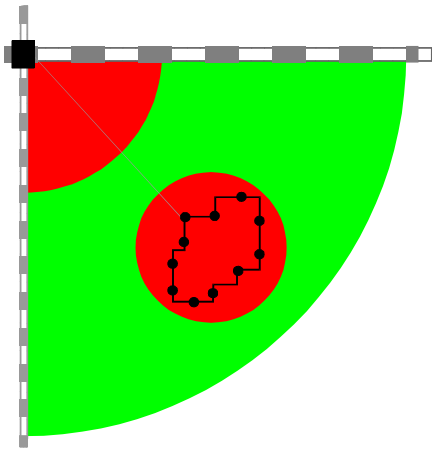
Tag:	20 Min.
Abend:	20 Min.
Wochenende:	20 Min.

Verkehrsaufgabe:	Einsatz in ländlich strukturierten Räumen mit schwacher Verkehrsnachfrage. Übernimmt Erschließungs- und Verbindungsfunktion zwischen Ortsteilen, auch gemeindegrenzenüberschreitend. Erschließt die Fläche und sichert die Anbindung an das SPNV/ÖSPV-Netz. Zielgruppe sind alle Nutzer, insbesondere Senioren, Familien und Jugendliche.
Charakteristik:	Bedarfsverkehr auf telefonische Vorbestellung bis 60 Minuten vor Abfahrt. Bei regelmäßiger Nutzung sind Vorbestellungen für eine Woche möglich. Im Bedienungsgebiet des MultiBusses werden die Haltestellen so verdichtet, dass ein annähernd flächendeckendes System mit Einzugsbereichen von teilweise nur 200 Metern erreicht wird.
Bedienung:	Betriebszeit: gemäß den örtlichen Gegebenheiten.

	Bedienungsstandard
Tagesverkehr:	20 Min.
Abendverkehr:	20 Min.
Wochenende:	20 Min.

Fahrzeug:	Kleinbus.
Service und Komfort	Obligatorische Ausstattung des einzusetzenden Fahrzeugs gemäß Kap. 3.7.
Tarif:	AVV-Gemeinschaftstarif / NRW-Tarif.
Erscheinungsbild:	Individuell. Identifikation mit dem MultiBus durch die äußere Gestaltung des Fahrzeugs.

14 Bürgerbus



200 - 300 m

ca 15 km/h

Kleinbus

Standard-Ausstattung

werktags: 8.00 bis 18.00 Uhr
samstags: 8.00 bis 14.00 Uhr

120 Min-Takt oder bedarfsorientiert

Verkehrsaufgabe:	Die Verkehrsaufgabe ergibt sich häufig aus den Kundenwünschen und ist dadurch maßgeblich vom tragenden Verein bestimmt. Das Erschließungsgebiet ist i.d.R. innerörtlich, jedoch werden auch wichtige Ziele in Nachbarorten bedient, wie z.B. Krankenhäuser. Zielgruppe sind alle Personen, häufig Senioren und Kinder.
Charakteristik:	Zusätzliches Angebot, organisiert durch einen Bürgerbusverein in Kooperation mit einem örtlichen Verkehrsunternehmen. Flächenerschließung durch ein dichtes Haltestellennetz, auch über Umweg- und Schleifenfahrten. Haltestellenabstand ca. 200 – 300 Meter. Die Linienführung kann uneinheitlich sein. Individuelle Kundenwünsche werden häufig bedient.
Bedienung:	Betriebszeit: werktags: 8.00 bis 18.00 Uhr, teilweise auch Wochenendverkehr.
	Tagesverkehr: Mindeststandard: bedarfsorientiert. Gehobener Anspruch: 60-Minuten-Takt.
	Abendverkehr: In der Regel kein Fahrtenangebot.
	Wochenende: wie Tagesverkehr.
Fahrzeug:	Kleinbus, möglichst in Niederflurtechnik.
Service und Komfort	Obligatorische Ausstattung des einzusetzenden Fahrzeugs gemäß Kap. 3.7.
Tarif:	Spezifischer Bürgerbustarif einschließlich Zeitfahrausweisregelung. Die Anerkennung von Fahrausweisen des AVV-Gemeinschaftstarifs ist anzustreben.
Erscheinungsbild:	(Bild: R. Schulteis) Individuell. Werbung am und im Fahrzeug zur Finanzierung des Bürgerbus-Vereins und in eigener Sache zulässig. Identifikation mit der Bevölkerung durch die Gestaltung des Fahrzeugs.

3.7 Fahrzeuge

Die angestrebte Beförderungsqualität wird insbesondere durch Art, Ausstattung und Zustand der eingesetzten Fahrzeuge beschrieben. Niederflurtechnik, behindertengerechte Zugangsmöglichkeiten, dynamische Fahrgastinformationseinrichtungen unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen mit Hör- und Sehbehinderungen und eine ansprechende und funktionale Inneneinrichtung – insbesondere für ältere Menschen – sind die Mindestanforderungen an eine zeitgemäße Ausgestaltung der Fahrzeuge. Eine Reduzierung der schädlichen Emissionswerte (Lärm und Abgas) ist zu erreichen. Die Ausstattung der Fahrzeuge mit ITCS Leitsystem und Bordcomputern ist erforderlich. Darüber hinaus müssen die Fahrzeuge den Anforderungen an ein modernes elektronisches Fahrgeldmanagement (EFM) entsprechen.

Die durch den Zweckverband AVV mit Rückwirkung ab dem Förderjahr 2013 erlassene Richtlinie zur Verwendung der ÖPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW (u.a. Fahrzeugförderung) berücksichtigt wichtige Qualitätsmerkmale als Voraussetzung für die Zuwendung von Fördermitteln für die Anschaffung von Bussen. Die Zweckbindung geförderter Fahrzeuge beträgt in der Regel 10 Jahre.

Technische Eigenschaften und Ausstattung

- **Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit**: Die Leistungswerte der eingesetzten Fahrzeuge müssen mit den Anforderungen, die sich aus den Fahrpläne und weiteren Anforderungen, die sich aus der betrieblichen Abhängigkeit zu anderen Straßennutzern ergeben, abgestimmt sein. Ein gutes Beschleunigungsverhalten der Fahrzeuge soll auf Strecken mit vielen Haltestellen und schwierigen topografischen Verhältnissen zu einer deutlichen Reduzierung der Fahrzeiten beitragen. Bei größeren Haltestellenabständen sollen die Fahrzeuge schnell genug sein, um auch im regionalen Verkehr die mögliche Höchstgeschwindigkeit zu erreichen.
- **Schadstoff- und Lärmemission:** Eine Verminderung der schädlichen Abgaswerte und des Motoren- und Betriebslärms sind durch Einsatz geeigneter Motortechnik, durch Instandhaltungsmaßnahmen (Fahrzeugwartung) und durch eine adäquate Altersbeschränkung der Fahrzeuge zu erreichen. Die aktuelle AVV-Förderrichtlinie beinhaltet verbindliche Vorgaben im Hinblick auf die Mindestanforderungen sowohl in Bezug auf die Schadstoffemissionen als auch in Bezug auf das durchschnittliche Fahrzeugalter**.**
- **Kommunikationseinrichtungen:** Mindestanforderung sind alle notwendigen Einrichtungen zum betriebsinternen Informationsaustausch (z. B. Ortungssystem) sowie eine Schnittstelle zu den rechnergesteuerten Betriebsleitsystemen anderer Verkehrsbetreiber. Darüber hinaus sind die technischen Voraussetzungen für die Ansteuerung von Lichtsignalanlagen auf modernem Niveau sicher zu stellen bzw. zu schaffen.
- **Innenausstattung:** Die Anforderungen an die Innenausstattung orientieren sich im Wesentlichen an den Bedürfnissen der Fahrgäste: Information, Sicherheit, Barrierefreiheit und Komfort.

Beförderungsqualität

- **Fahrzeugeinstieg:** Alle ÖSPV-Fahrzeuge müssen grundsätzlich niederflurig sein (Fördervoraussetzung). Es ist auf ein abgestimmtes Zusammenwirken von Fahrzeug und Bordstein hinsichtlich der Einstiegshöhe und dem sich ergebenden Spaltmaß zu achten, um mobilitätsbeeinträchtigten Fahrgästen einen barrierefreien Zugang zu ermöglichen. Hilfsmittel zum Einstieg können automatisch ausfahrbare Rampen oder auch Klapprampen sein. Breite Türen in ausreichender Anzahl und große Auffangräume im Fahrzeug sorgen für kurzen Haltezeitbedarf.
- **Mehrzweckräume:** In den Fahrzeugen müssen ausreichende Freiflächen für Rollstuhlfahrer, Kinderwagen oder Fahrräder vorhanden sein.
- **Platzangebot:** In den Normal- und Schwachverkehrszeiten muss außerhalb der Kernbereiche i.d.R. ein ausreichendes Sitzplatzangebot vorgehalten werden. Während der Hauptverkehrszeiten ist es aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht immer möglich, jedem Fahrgast einen Sitzplatz anzubieten.
- **Informationseinrichtungen:** Es müssen geeignete Einrichtungen visueller und auditiver Art zur Information der Fahrgäste vorliegen. Dabei sind die Bedürfnisse aller Menschen, insbesondere Mobilitätsbeeinträchtigter, Hör- und Sehbehinderter im Sinne der zu sichernden Barrierefreiheit zu berücksichtigen.

Ausrüstungsstandard sind die in der folgenden Tabelle wiedergegebenen gemeinsamen Zielformulierungen der Aufgabenträger im AVV. Angesichts der notwendigen Flexibilität in der Fahrzeugdisposition wird auf eine Differenzierung der Ausrüstungsstandards nach Produktlinien, Verkehrsaufgaben oder Betriebsformen verzichtet.

Mögliche Abweichungen

Auf Linienfahrten, die ausschließlich für den Schülerverkehr oder zur Verstärkung bestehender Linienverkehre bzw. bei Großveranstaltungen durchgeführt werden, sind Abweichungen bei der Ausstattung der eingesetzten Fahrzeuge zulässig. Die gesetzlichen Mindestvorgaben sind einzuhalten.

Im Zusammenhang mit der Schadstoffbelastung in sensiblen städtischen Bereichen können durch den Aufgabenträger besondere Anforderungen an die einzusetzenden Fahrzeuge gestellt werden.

FAHRZEUGTYP / ANFORDERUNGEN	Doppel- Gelenkbus	Großraumbus	Gelenkbus	Linienbus	Midibus	Kleinbus	Taxi (AST,ALT)	Mindestanforderungen zur Fahrzeugförderung gem. AVV-Richtlinie zu §11(2) ÖPNVG NRW *)
1. Fahrzeugmerkmale								
ITCS (Intermodal Transport Control System, ehem. RBL)	●	●	●	●	●	○	○	
mindestens zwei Einstiege	●	●	●	●	●	-	-	●
Niederflurtechnik	●	●	●	●	●	○	-	●
Außenfahrgeräusche gemäß Richtlinien	●	●	●	●	●	●	-	●
Rußpartikelfilter gemäß Richtlinien	●	●	●	●	●	●	-	●
Anfahrspiegel rechts gem. StVZO	●	●	●	●	●	○	-	●
Kneelingoption	○	○	○	○	○	-	-	
2. Fahrgastinformation (Außen)								
Front: Liniennummer und Fahrtzielanzeige	●	●	●	●	●	●	-	●
Seite rechts: Liniennummer und Fahrtzielanzeige	●	●	●	●	●	●	-	●
Seite links: Liniennummer	●	●	●	●	●	●	-	●
Heck: Liniennummer	●	●	●	●	●	○	-	●
Kennzeichnung "Rollisymbol"	●	●	●	●	○	○	-	
Kennzeichnung "Kinderwagenmitnahme"	●	●	●	●	○	○	-	
Kennzeichnung "Fahrradmitnahme"	○	○	○	○	○	○	-	
Kennzeichnung "MultiBus"	-	-	-	-	-	○	-	
3. Fahrgastinformation (Innen)								
Monitor:								
Anzeige der nächsten Haltestellen(n)	●	●	●	●	●	○	-	●
Anzeige der Linie und des Fahrtziels (Perlschnur)	●	●	●	●	○	○	-	●
Anzeige "Wagen hält"	●	●	●	●	●	-	-	●
Anzeige der aktuellen Uhrzeit	●	●	●	●	○	○	-	
Werbung für ÖPNV-Produkte	○	○	○	○	○	○	-	
Ansagen:								
Ansage der nächsten Haltestelle	●	●	●	●	●	○	-	●
Hinweis "Umstieg auf SPNV möglich"	○	○	○	○	○	○		
Hinweis "Umstieg auf Bus möglich"	○	○	○	○	○	○		
4. Fahrgastabfertigung								
elektronischer Fahrausweisdrucker	●	●	●	●	●	●		
EFM-Kundenvertrieb gem. Richtlinie	●	●	●	●	●	●		
Fahrausweisentwerter	●	●	●	●	●	○	-	●
5. Sonstige Ausstattung								
Produktorientierte Bestuhlung	●	●	●	●	●	●	-	●
Haltegriffe	●	●	●	●	●	●	-	●
Lautsprecher/Bordmikrofon	●	●	●	●	●	●	-	●
Rampe oder Lift	●	●	●	●	●	○	-	●
Haltewunschtasten	●	●	●	●	●	○	-	●
Abstellfläche für Rollstuhle und Kinderwagen	●	●	●	●	●	○	-	●
Abstellfläche für Fahrräder	●	●	●	●	○	○	-	
Videoüberwachung	○	○	○	○	○	○	-	
Klimatisierung	○	○	○	○	○	○	○	
ergonomischer Fahrerarbeitsplatz	●	●	●	●	●	●		
Infodispenser	○	○	○	○	○	○		
6. Erscheinungsbild								
Sauberkeit der Fahrzeuge gem. bes. Anforderungen	●	●	●	●	●	●		
Zustand der Fahrzeuge gem. bes. Anforderungen	●	●	●	●	●	●		
AVV-Logo	●	●	●	●	●	●		●
Unternehmens-Logo oder Name	●	●	●	●	●	●		
Fremdwerbung (innen/außen)	z	z	z	z	z	z		

***) Stand: 1.1.2013**

Legende:

●	erforderlich	z	zulässig
○	wünschenswert	-	trifft nicht zu

Tab. 16: Anforderungsprofil zur Fahrzeugausstattung für Verkehrsmittel des ÖSPV

3.8 Haltestellen

Funktionalität

Die Haltestelle stellt den Zugang zum Nahverkehr dar und kann als dessen Aushängeschild aufgefasst werden. Somit beeinflusst die Haltestelle durch ihre Lage, Zugänglichkeit, Komfort, Erscheinungsbild und ihre Gestaltung ganz erheblich die Entscheidung des Kunden, das öffentliche Verkehrsangebot wahrzunehmen. Eine gute Funktionalität ist dabei eine Grundvoraussetzung. Sie ist durch nachfolgende Faktoren gekennzeichnet:

- hohe Erschließungswirkung (Lage)
- optimale Eingliederung in den Verkehrsraum (kurze Wege)
- barrierefreie Ausgestaltung (Zuwege/Einstieg, siehe Kapitel 3.15 und 6.8)
- gute Verknüpfung (Bus, Bahn, IV)
- optimale Wegeleitung (gute Orientierung)

Die optimale Funktionalität ist aufgrund der örtlichen Gegebenheiten nicht immer zu erreichen. Im Einzelfall ist daher eine sorgfältige Abwägung der örtlichen Gegebenheiten durchzuführen.

Ausstattung

Die Ausstattung der Haltestellen ist für die Kundenakzeptanz von besonderer Bedeutung. Sie muss als Teil der Gesamtleistung des ÖPNV erkennbar und wirksam sein und darüber hinaus einen angemessenen Service bieten. Gleichzeitig sind auch die Belange einer optimalen Betriebsabwicklung (freies und langgestrecktes Anfahren, Bordsteinhöhen) zur Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Beförderungsgeschwindigkeit zu erfüllen. Darüber hinaus kommt der sozialen Sicherheit eine große Bedeutung zu. Eine entsprechende Gestaltung der Haltestellenbereiche (Lage, Transparenz, Beleuchtung u.a.) trägt wesentlich dazu bei.

Die Haltestellenkategorien unterscheiden sich in:

- **Kategorie I:**
  Zentrale Verknüpfungspunkte (z.B. Busbahnhöfe, Rendezvouspunkte)
- **Kategorie II:**
  Untergeordnete Verknüpfungspunkte (z.B. Umsteigehaltestellen, Haltestellen mit P+R-Anlagen) und Haltestellen mit überdurchschnittlichem Fahrgastaufkommen
- **Kategorie III:**
  Haltestellen mit durchschnittlichem Fahrgastaufkommen
- **Kategorie IV:**
  Haltestellen mit unterdurchschnittlichem Fahrgastaufkommen.

Die Zuständigkeit für die Haltestellen liegt in der Regel beim jeweils zuständigen Straßenbaulastträger. Dies betrifft den Bau, die Wartung und die Instandhaltung der Anlage. In enger Kooperation mit den jeweiligen Verkehrsunternehmen sind die Nutzung und die Aufgabenteilung für die Haltestellen zu regeln.

Ausstattungsmerkmal	Kategorie			
	I	II	III	IV
Haltestellenkennzeichnung				
Fahne und Haltestellenbezeichnung	●	●	●	●
AVV-Kennzeichnung	●	●	●	●
Linienbezeichnung	●	●	●	●
Tarifstandort (Stammgebiet, Kurzstreckeninformation)	○	○	○	○
Geografische Information				
Liniennetzplan	●	○		
Ortsliniennetzplan	●	●	●	○
Stadtplan / Umgebungsplan	●	○		
Fahrgastinformation und Anschlusssicherung				
Aushangfahrplan	●	●	●	●
Tarifinformation	●	●	●	○
dynamische Abfahrtenanzeige (DFI) *	○	○		
Anschlussinformationssystem	○	○		
Fahrausweiserwerb und Kundenbetreuung				
Hinweis auf nächste Vorverkaufsstelle	○	○	○	○
Fahrausweisautomat	○	○	○	
Kiosk / Bewirtschaftung	○	○		
Kundencenter	○			
Ausstattung der Aufenthaltsflächen				
barrierefreier Zugang incl. Wegeleitung	●	●	●	●
Beleuchtung	●	●	●	○
Witterungsschutz **	●	●	○	○
Sitzgelegenheiten **	●	○	○	
Fahrradständer	●	○	○	
Abfallbehälter **	●	○	○	
Uhr	○	○		
Lautsprecher	○	○		
Notrufeinrichtung	○	○		
Toiletten	○	○		
Videoüberwachung	○	○		
*) Bei Haltestellen mit hohem Einstiegsaufkommen, gemäß Vereinbarung mit dem Aufgabenträger **) Bei richtungsbelasteten Haltestellen der Kategorien III und IV kann im Einzelfall eine richtungsbezogene Ausstattung ausreichend sein.	Legende: ● Grundausstattung ○ zweckmäßige Ergänzung			

Tab. 17: Anforderungsprofil für die Ausstattung der Haltestellen

3.9 Betriebssteuerung

Die Leitstellen dienen der Kommunikation auf Betreiberseite. Der reibungslose Betriebsablauf, die interne und die unternehmensübergreifende Anschlusssicherung sind davon direkt betroffen.

Leitstelle	Das Verkehrsunternehmen betreibt eine eigene rechnergesteuerte Leitzentrale, beteiligt sich an einer vorhandenen fremden Leitstelle oder stellt die Kommunikation zu den anderen Verkehrsunternehmen im Bedienungsgebiet auf andere geeignete Weise sicher.
Funk	Zuverlässiger Sprechfunk zwischen Fahrpersonal und Disponenten im wahlweise analogen oder digitalen Funksystem ist sicherzustellen. Durch geeignete Auswahl des Übertragungswegs soll die Möglichkeit einer übergeordneten Kommunikation (z.B. verbundweit) ermöglicht werden. Die Kommunikation soll den SPNV mit einbeziehen, beispielsweise und insbesondere bei Störungen und Großereignissen.
Übergeordnete Kommunikation	Die Einrichtung eines übergeordneten und vernetzten Kommunikationssystems, an dem sich alle Verkehrsunternehmen der Region, möglichst auch die ausländischen, beteiligen sollen, wird angestrebt.
Echtzeitdaten:	Es ist ein rechnergesteuertes Leitsystem ITCS (Intermodal Transport Control System) gemäß dem anerkannten Stand der Technik einzusetzen, welches die Erfassung und Bearbeitung von Echtzeitdaten sicherstellt. Technische Mindestvoraussetzung ist die Einhaltung der VDV-Spezifikationen für die betriebsübergreifende Informationsübermittlung (VDV-Richtlinien 453 und 454).
Anschlussinformation	Die Anschlussinformation stellt eine erforderliche Grundvoraussetzung für einen funktionierenden öffentlichen Verkehr dar und wird daher in den Fahrplänen berücksichtigt. Die fahrplanmäßigen Anschlüsse sind über Funk und durch rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme (ITCS) und diesbezügliche Anzeigen zu sichern.
Disposition von Bedarfsverkehren	Die Disposition von Bedarfsverkehren obliegt dem betriebsführenden Verkehrsunternehmen. Es sind Systeme einzusetzen, die beispielsweise eine selbstständige Erfassung und Übermittlung von Bestellwünschen ermöglichen und dem Disponenten bei der individuellen Routendefinition unterstützen. Eine Übertragung der Dienstleistung auf einen externen Betreiber ist möglich.

Tab. 18: Anforderungsprofil für die Betriebssteuerung im AVV

3.10 Tarif und Vertrieb

Tarif

Die Gestaltung des AVV-Verbundtarifs erfolgt im regionalen Konsens durch die Verbandsmitglieder Stadt Aachen, StädteRegion Aachen, Kreis Düren und Kreis Heinsberg und in engem Zusammenwirken mit den im Verbundraum tätigen Verkehrsunternehmen unter Federführung der Verbundgesellschaft.

Die Weiterentwicklung der übergeordneten landesweiten und euregionalen Tarife (NRW- und EMR-Tarife) ist unter Mitwirkung der Verbandsmitglieder und der im Verbundraum tätigen Verkehrsunternehmen maßgeblich durch den AVV voranzutreiben.

Zur weiteren tariflichen Vereinfachung wurden zum 01.01.2015 die bis dato auf grenzüberschreitenden Fahrten zwischen AVV- und VRS-Gebiet geltenden AVV-VRS-Kragentarife, NRW- und DB-Tarife durch die Anwendung des VRS-Tarifes abgelöst.

Die Anwendung dieser Tarife ist für alle Betreiber von ÖPNV-Leistungen im AVV verpflichtend. Diese Verpflichtung bedingt die Integration in den Verbund, die Anwendung des gesamten Tarifsortiments und die Teilnahme am Einnahmenaufteilungsverfahren einschließlich der diesbezüglichen vertraglichen Regelungen.

Ziel der Tarifgestaltung ist es, durch Ausschöpfung aller Marktchancen die Nachfrage zu steigern und gleichzeitig die Einnahmensituation kontinuierlich zu verbessern. Vor dem Hintergrund wegbrechender Finanzierungsbeiträge der öffentlichen Hand kommt einer marktorientierten Tarifgestaltung eine immer stärkere Bedeutung zu. Für bestimmte marktgruppenspezifische Verkehrsangebote (z. B. Discobus, Citybus, ASA) bleiben Sondertarife zulässig.

Durch die Integration von Mobilitätsdienstleistungen wie z. B. Carsharing, Fahrradverleih, Mitfahrbörsen etc. wird schrittweise eine weitere Entwicklung des AVV vom Verkehrs- hin zu einem Mobilitätsverbund angestrebt. Durch die perspektivische Schaffung von multimodalen Tarifprodukten soll den geänderten Mobilitätsanforderungen der Kunden nachgekommen und somit bislang auf den Individualverkehr fokussierte Nutzer zum Umstieg auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes bewegt werden. Ziel ist es, multimodale Angebote zu bündeln und hierdurch Tarifvereinfachungen und den Abbau von Zugangsbarrieren einzuleiten.

Vertrieb

Ziel ist es, die Zugangsbarrieren zum ÖSPV/SPNV durch vertriebliche Verbesserungen abzubauen und die Akzeptanz der öffentlichen Verkehrsmittel durch Information und geeignete Vermarktungsstrategien weiterhin zu erhöhen.

Die AVV-Vertriebsrichtlinie gibt Standards für ein einheitliches Vertriebssystem vor. Diese sind durch die im Verbundraum tätigen Verkehrsunternehmen anzuwenden und nach Bedarf weiterzuentwickeln. Durch Mindestanforderungen an das Vertriebssystem wird eine flächendeckende Grundversorgung sichergestellt. Gleichzeitig müssen neue Nutzerpotenziale insbesondere in den Verdichtungsgebieten generiert werden.

Die Vertriebsrichtlinie berücksichtigt alle Vertriebswege vom persönlichen Verkauf im Fahrzeug oder in den Vorverkaufsstellen bis hin zu den Fahrausweisautomaten und dem mobilen Telefon als ersten elektronischen Vertriebskanal (HandyTicket). Die Zuständigkeit für den Vertrieb von Fahrausweisen obliegt den Verkehrsunternehmen. AVV-weite Lösungen, die dem Zweck einer reibungslosen, zügigen und wirtschaftlichen Abwicklung des Vertriebes dienen, sind auszubauen.

Die Einführung eines interoperablen elektronischen Fahrgeldmanagements (EFM) auf Basis der VDV-Kernapplikation im Jahr 2016 verfolgt das Ziel, den Kundenservice zu steigern, wiederkehrende Bearbeitungsspitzen in den Verkaufsstellen zu entschärfen und gleichzeitig eine Aufwands- und Kostenreduzierung auf Unternehmensseite zu erzielen.

Dies wird unter anderem durch die Schaffung einer Online-Plattform und gleichzeitiger Verlagerung von Verkaufs- und Bearbeitungsvorgängen vom Mitarbeiter des Verkehrsunternehmens auf den Kunden (z. B. Möglichkeit zur Sperrung von verlorenen Tickets oder zum Neuerwerb von Zeitkarten über diese Online-Plattform) ermöglicht. Insgesamt soll durch den Ausbau elektronischer Vertriebswege Neukunden der Marktzugang und die Nutzung des ÖPNV erleichtert werden. Im ersten Ausbauschritt ist schwerpunktmäßig geplant, die EFM-Stufe 2a (Abonnements im AVV) auf das elektronische Ticket umzustellen. In einem zweiten Ausbauschritt sollen weitere Tickets des Bartarifes als elektronisches Ticket angeboten werden. Mit Umsetzung dieser beiden Ausbaustufen lassen sich unter grundsätzlicher Beibehaltung der bisherigen konventionellen Tarifsystematik bereits nachhaltige Verbesserungen in Tarif und Vertrieb realisieren.

Eine perspektivische Entwicklung hin zur automatisierten Fahrpreisfindung würde eine Ablösung des konventionellen Tarifes durch eine elektronische Tarifierung und damit Preisfindung ermöglichen, womit sich neue Spielräume zur Gestaltung und bislang noch nicht realisierbare Differenzierungs- und Steuerungsmöglichkeiten ergeben.

3.11 Kommunikation / Information

Kommunikation

Kommunikation umfasst alle Aktivitäten, die die Außendarstellung des öffentlichen Nahverkehrs gegenüber den Nutzern betreffen. Abgestimmte Gestaltungskriterien sollen eine ansprechende Darstellung der Angebote und Produkte des ÖPNV in den Medien bewirken und auf die Verbundzugehörigkeit der Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen hinweisen. Bei der Wahl der Medien und Art der Maßnahmen ist der zunehmenden Digitalisierung der Kommunikationsgewohnheiten Rechnung zu tragen. Der jeweilige individuelle Auftritt der Verkehrsunternehmen bleibt davon unberührt.

Marktauftritt

In der Wahrnehmung des Nutzers soll der öffentliche Nahverkehr als einheitliches Gesamtsystem verstanden werden. Ein möglichst homogenes Erscheinungsbild des ÖPNV sorgt für Transparenz und erleichtert die Nutzung von Bus und Bahn. Ein gemeinsamer, unternehmensübergreifender Tarif für Busse und Bahnen trägt wesentlich dazu bei. Darüber hinaus muss im Rahmen der Kommunikationsarbeit das ÖPNV-Angebot transparent und bekannt werden. Gleichzeitig müssen geeignete Informationsplattformen alle relevanten Informationen für die Zielgruppen bereithalten.

Fahrgastinformation

Fahrgastinformation ist ein wesentliches Element der Kommunikation und kann durch den Abbau von Barrieren die Verkehrsmittelwahl zugunsten der ÖPNV-Nutzung beeinflussen.

Die Fahrgastinformation umfasst die für jedermann erhältliche, ausführliche Bekanntgabe und Auskunft zum Fahrtenangebot, zu den Tarifen im ÖPNV sowie zur Verteilung und Lage von Haltestellen. Die Information muss leicht zugänglich sein (Barrierefreiheit), gut wahrnehmbar dargestellt sein und in verständlicher Form vermittelt werden. Übergeordnete Zielsetzungen der Fahrgastinformation sind:

- eine anspruchskonforme Informationsdarstellung für die Fahrgäste
- ein vermarktungsorientiertes Auftreten gegenüber potenziellen ÖPNV-Teilnehmern und
- eine Verbesserung der Wirtschaftlichkeit durch regionale Kooperation.

Neue Technologien und elektronische Informationssysteme bieten vielfältige Möglichkeiten, Umfang und Detailtiefe der Information zu optimieren. Es ist darauf hinzuwirken, verfügbare Daten wie z. B. Echtzeitdaten der Verkehrsunternehmen oder Ereignismeldungen (vorhersehbare und nicht vorhersehbare Ereignisse, die zu Fahrplanabweichungen führen) in die Informationssysteme zu integrieren.

Bei außerplanmäßigen Zuständen müssen die Nutzer über das voraussichtliche zeitliche Ausmaß der Störung, die Ursache der entstandenen Fahrplaninstabilität informiert und nach Möglichkeit über alternative Routen in Kenntnis gesetzt werden. Im Weiteren sollten – in wirtschaftlich vertretbarem Rahmen - alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, Kunden möglichst individuell zu informieren.

Mobilitätsplattform

Um den Veränderungen des Mobilitätsmarktes gerecht zu werden, sind zukünftig auch externe Mobilitätsdienste wie Carsharing, Bikesharing aber auch Fernbusse, Mitfahrportale u. a. stärker mit den ÖPNV-Angeboten im Sinne einer übergreifenden AVV-Mobilitätsplattform zu verknüpfen.

Derzeit entstehen diverse neue Dienste, die in Kombination mit dem ÖPNV-Angebot die Unabhängigkeit vom privaten PKW erhöhen. Durch die stärkere Vernetzung der Angebote, v.a. in Bezug auf die Bereitstellung von Informationen, sollen mehr Kunden an Verkehrsmittel des Umweltverbundes gebunden werden.

Mittelfristig soll die Mobilitätsplattform auch weitere Funktionen wie Buchung, Vertrieb und Abrechnung stärker integrieren. Hierzu bedarf es technologischer Voraussetzungen, die zum Teil im Rahmen der Einführung des elektronischen Fahrgeldmanagements im AVV geschaffen werden (Chipkarten als Kundenmedium, Vertrieb von Fahrausweisen über online-Shop).

Info-App für Smartphones

Die weite Verbreitung von Mobiltelefonen und technische Innovationen im Bereich der mobilen Fahrgastauskunft machen das Handy zu einem Informations- und Vetriebsmedium von großer Bedeutung. Seit Ende 2014 ist die App „**avv**connect" für iPhone und Android-Smartphones kostenlos erhältlich. Damit setzt der AVV seine Strategie fort, verstärkt auf digitale Informationstechnologien zu setzen. Zum Vorteil der Fahrgäste, die damit nahezu zu jeder Zeit und an jedem Ort Fahrplaninformationen abfragen können.

Bereitstellung der Fahrgastinformation

Da sich die Informationsgewohnheiten der Menschen unterschiedlich darstellen, ist eine Informationspalette erforderlich, die den individuellen Bedürfnissen gerecht wird. Eine effektive Informationsstrategie erhebt den Anspruch, möglichst vielfältige und individualisierbare Informationen möglichst 24 h/Tag und von jedem Ort aus über verschiedene Informationskanäle bereit zu stellen. Informationen müssen so aufbereitet sein, dass auch ortsunkundige Fahrgäste eine Auskunft erhalten, die den gesamten Reiseverlauf einschließlich der Tarifinformation beinhaltet.

Die Fahrgastinformation ist von übergeordneter Tragweite und daher verbundeinheitlich festzulegen. Zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit sollen Kooperationsformen intensiviert werden, wie es bei Mobilitätszentralen, regionalen Call-Centern oder bei der landesweiten Fahrplanauskunft "Schlaue Nummer" üblich ist.

Die Bereitstellung von Informationen zu Fahrplan, Tarif, Liniennetz sowie die Komponenten der dynamischen Echtzeitinformation erfolgt nach verbundweit einheitlichen, mit den Verkehrsunternehmen abgestimmten Kriterien. Soweit Förderrichtlinien relevant sind, hat die Festlegung von Standards nach deren Zielsetzungen zu erfolgen.

Sowohl die statischen als auch die dynamischen Fahrplandaten für die regionale und auch für die landesweite Fahrplanauskunft sind der AVV GmbH als einer der regionalen Koordinierungsstellen für die Fahrgastinformation in NRW in elektronischer Form zur Verfügung zu stellen.

	vor Reiseantritt	bei Reiseantritt	während der Fahrt
	zu Hause, bei der Arbeit, im Kundencenter, beim Vorverkauf, unterwegs,...	an der Haltestelle, beim Einstiegsdialog	im Fahrzeug
Printmedien	• Fahrplanbuch / Linienfahrpläne • Broschüren, Infomaterial	• Aushangfahrplan • Infovitrine	• Linienfahrpläne • Flyer
elektronische Medien	• Internet, PC (stationär) • mobile Webdienste an Mobiltelefonen / Tablets	• Auskunftsanzeige (DFI) • Linien- und Zielanzeige • mobile Webdienste an Mobiltelefonen / Tablets	• Monitore • Lautsprecher • mobile Webdienste an Mobiltelefonen / Tablets
persönliche Kundenberatung	• Direktgespräch durch Servicekräfte • Telefon und Telefax • Info-Versand	• Einstiegsdialog	

Tab. 19: Anforderungsprofil für die Informationspalette im AVV

3.12 Service / Personal

Service

Zum Kundenservice gehören alle über die reine Transportleistung hinaus gehenden Angebote der Verkehrsunternehmen. Der planmäßige Betrieb und die verkehrliche Funktion des ÖPNV sollen durch zusätzliche Serviceleistungen attraktiv gestaltet werden. Soweit Tarif-, Vertriebs- und Informationsstandards betroffen sind, gelten die Zielformulierungen dazu verbundweit. Kundenservice im öffentlichen Nahverkehr erfolgt

- stationär (z.B. Beschwerdemanagement, Fundbüro, Erstattungsverfahren u.a.)
- telefonisch (vereinheitlichte Servicenummern, ausgeweitete Bereitschaftszeiten u.a.)
- über das Internet (Online-Angebote, Betreuung per Email u.a.) oder
- im Fahrzeug (Taxiruf, Halt auf Wunsch u.a.).

Die Erreichbarkeit des Verkehrsunternehmens bzw. eines durch das Verkehrsunternehmen Beauftragten muss gewährleistet sein. Entsprechend geeignetes Personal sowie der Einsatz unternehmensübergreifender geografischer Auskunftssysteme sind notwendig. Gleichzeitig ist es sinnvoll, dem Kunden einen vereinheitlichten Weg zur Reservierung bedarfsorientierter Angebote und zur Meldung von Beschwerden, Mängeln und Verlustanzeigen offen zu halten.

Service- und Fahrpersonal

Die grundlegenden Anforderungen an das Service- und Fahrpersonal beziehen sich auf Fachkompetenz und Kenntnisse zu allen beförderungsbezogenen Fragestellungen wie Tarif, Vertrieb, Fahrplan und Fahrbetrieb. Darüber hinaus sind umfassende Ortskenntnisse erforderlich. Die Eignung zur Steuerung von Fahrzeugen wird durch gesetzliche Vorgaben geregelt.

Neben der fachlichen Kompetenz sind Freundlichkeit, Hilfsbereitschaft und Serviceorientierung die entscheidenden Qualitätskriterien. Diesbezügliche Qualitätsziele sind für alle Personen mit Kundenkontakt anzusetzen, d.h. Fahrpersonal, Prüfpersonal, Vertriebspersonal, sowie Sicherheits- und

Servicepersonal. Das Personal muss technisch jederzeit in der Lage sein, Hilfs- bzw. Rettungsmaßnahmen einzuleiten.
Das äußere Erscheinungsbild ist gekennzeichnet durch gepflegte Kleidung und ein den Kundenerwartungen entsprechendes Auftreten. Servicepersonal ist für die Fahrgäste an der Dienstkleidung als solches erkennbar (Ausnahme: Prüfpersonal). Zielsetzung ist, dass der Kunde in allen Belangen fachkundige Auskunft und freundliche Hilfe erhält.

Die Beherrschung der deutschen Sprache ist erforderlich. Alle Kundendialoge müssen verständlich geführt werden. Fremdsprachenkenntnisse sind für Servicepersonal wünschenswert. Kenntnisse der englischen Sprache sind im Allgemeinen ausreichend, wobei regionalbedingt und insbesondere im internationalen Grenzraum auch Anforderungen an Kenntnisse der niederländischen bzw. der französischen Sprache wünschenswert sind. Für Mitarbeiter mit Kundenkontakt sind Schulungen je nach Tätigkeitsbereich zu relevanten Themen z. B.:

- Netz- und Ortskenntnisse
- Tarif- und Fahrplankenntnisse
- Kommunikation mit dem Kunden
- situationsbezogenes, eigenverantwortliches Verhalten zum Nutzen der Kunden
- Verhalten gegenüber Reisenden mit Mobilitätseinschränkungen
- Sicherheits- und Ordnungsfragen
- besondere Serviceleistungen

regelmäßig vorzusehen. Erkannte Defizite sind durch Nachschulungen zu beseitigen.

Beschwerdemanagement

Qualitätskriterien für das Beschwerdemanagement sind zum einen der einfache Zugang zur Beschwerdeannahmestelle, zum anderen eine zügige formale Bearbeitung der Beschwerde, die den Erwartungen und Ansprüchen des Kunden entspricht. Das Beschwerdemanagement umfasst die Gesamtheit der nutzerseitigen Beschwerden, Hinweise und Vorschläge

- bezüglich Fahrplanangebot, Fahrpreisgestaltung und Qualität der Leistungserbringung, die
- in mündlicher, postalischer, telefonischer Form, per Email oder über die sozialen Netzwerke
- an verschiedene Kontaktstellen bei verschiedenen Adressaten gerichtet werden.

Im Zuge des sich wandelnden Kommunikationsverhaltens werden die meisten Beschwerden digital, per Mail übermittelt. Der AVV erhält Beschwerden auch über soziale Netzwerke z. B. Facebook.

Der Eingang von Beschwerden erfolgt bei dem zuständigen Verkehrsunternehmen, bei der AVV-Verbundgesellschaft, dem landesweiten Infoportal „Schlaue Nummer", der NRW Schlichtungsstelle, bei den Aufgabenträgern und Regierungsvertretern, der Presse und den politischen Vertretern.
Zuständig für das Beschwerdemanagement ist in erster Linie das betroffene Verkehrsunternehmen. Durch Beschwerdeführer oder Externe an den AVV gerichtete Beschwerden werden an die Verkehrsunternehmen zur Beantwortung oder zur Stellungnahme weiter geleitet.

Entscheidend im Beschwerdemanagement ist eine Kanalisierung der Beschwerden hin zur zuständigen bzw. geeigneten Bearbeitungsstelle und von dort aus die Erbringung einer qualifizierten Antwort und/oder einer zeitnahen Stellungnahme an den Beschwerdeträger.

Das Beschwerdemanagement kann darüber hinaus verwertbare Erkenntnisse über die Erwartungen der Kunden und über deren Zufriedenheit liefern. Werden Beschwerden systematisch ausgewertet, so entstehen Indikatoren, die bei Planung und Maßnahmenentwicklung zur Qualitätssteigerung zu verwenden sind.

3.13 Sicherheit

Die Sicherheit an Haltestellen und in den Fahrzeugen muss gewährleistet sein. Dabei sind die Sicherheitsbedürfnisse bestimmter Nutzergruppen (Frauen, Kinder, in der Mobilität eingeschränkte Personen) in besonderem Maße zu beachten.

Kriterien, die das Sicherheitsempfinden der Fahrgäste beeinflussen, sind:

- ausreichende Beleuchtung der Haltestellen und des Haltestellenumfeldes
- partielle Notrufeinrichtungen an Haltestellen
- Meidung optisch abgetrennter Aufenthaltsräume
- Kontaktmöglichkeit zum Fahr- und Dienstpersonal
- partielle Videoüberwachung nicht einsehbarer Bereiche
- Sicherheitstrainings für Kinder und Jugendliche
- Sicherheitseinweisung für Fahrgäste mit eingeschränkter Mobilität
- Ausbildung des Fahrpersonals zum Verhalten bei Bedrohung
- Betriebliches Sicherheitskonzept zu Konflikt-/Gefahrensituationen (z.B. stiller Alarm)
- partielle Videoüberwachung in den Fahrzeugen.

In den Fahrzeugen sollen die Fahrgäste im Notfall in Kontakt zum Personal treten können. Das Personal muss technisch in der Lage sein, erforderlichenfalls Rettungsmaßnahmen zu ergreifen.

Im Fahrzeug ist das Verkehrsunternehmen für eine sichere Beförderung der Fahrgäste zuständig. Bezogen auf die Haltestellen stellt sich dies als eine gemeinsame Aufgabe der Aufgabenträger mit den Verkehrsunternehmen dar. Ordnungspartnerschaften mit der Polizei und anderen zuständigen Stellen sind anzustreben.

3.14 Sauberkeit

Sauberkeit ist ein wichtiges Ziel, um den ÖPNV attraktiv zu gestalten. Die Qualitätskriterien im Bereich Sauberkeit umfassen die Fahrzeuge, die Haltestellen und die Vertriebsstellen. Sie sollen einem sauberen und gepflegten Erscheinungsbild genügen.

Das Kriterium Sauberkeit stellt eine Basisleistung dar, d. h. der Kunde nimmt Sauberkeit im positiven Sinn als selbstverständliche Leistung wahr, während die Ablehnung bei nicht erfüllten Anforderungen extrem zunimmt. Qualitätskriterien bilden die Reinigungsintervalle und die veranschlagte Zeit je Vorgang sowie die Bereitschaft zu (bzw. die Auferlegung von) kleinen Reinigungstätigkeiten durch das Fahrpersonal.

Mangelnder Sauberkeit müssen die Verkehrsunternehmen schnellstmöglich nachgehen. Sofern sich Probleme mit mangelnder Sauberkeit außerhalb des Zuständigkeitsbereichs der Verkehrsunternehmen ergeben (z. B. an Haltestellen), muss eine Mitteilung an die zuständige Dienststelle erfolgen.

Die Sorgfaltspflicht für saubere Fahrzeuge, Betriebsanlagen und (eigene) Vertriebsstellen liegt beim Verkehrsunternehmen. Für die Haltestellen sind die jeweiligen Baulastträger zuständig, sofern nicht anderweitige Regelungen getroffen werden.

3.15 Barrierefreiheit

Gesetzliche Vorgaben

Barrierefreiheit im ÖPNV ist eine Voraussetzung für ein selbstbestimmtes Leben für Menschen mit Behinderungen. Dabei profitieren nicht nur Menschen mit Behinderungen, sondern alle, die die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind. Dazu zählen ältere Menschen, Eltern mit Kinderwagen oder in Begleitung von Kindern, Personen mit schwerem Gepäck u.a.

Die Berücksichtigung der Belange beeinträchtigter Menschen ist gesetzlich festgeschrieben. Die novellierte Vorschrift des § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG vom 07.08.2013 verlangt, dass der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch beeinträchtigten Menschen berücksichtigt, mit dem Ziel, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 01.01.2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Von

dieser Frist kann gemäß § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG nur abgewichen werden, wenn im Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.

Definition der Barrierefreiheit

§ 4 BGG: "*Barrierefrei sind bauliche und sonstige Anlagen, Verkehrsmittel, technische Gebrauchsgegenstände, Systeme der Informationsverarbeitung, akustische und visuelle Informationsquellen und Kommunikationseinrichtungen sowie andere gestaltete Lebensbereiche, wenn sie für behinderte Menschen in der allgemein üblichen Weise, ohne besondere Erschwernis und grundsätzlich ohne fremde Hilfe auffindbar, zugänglich und nutzbar sind.*"

Vorausschauende Planung

Vor dem Hintergrund angespannter Haushaltslagen kann die konkrete Umsetzung des vorgegebenen Ziels infolge der Notwendigkeit zum Teil sehr komplexer infrastruktureller Maßnahmen nur im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten und unter Einsatz öffentlicher Fördergelder erfolgen. Aus diesem Grunde ist eine vorausschauende Planung des ÖPNV-Aufgabenträgers mit einer sinnvollen Aufteilung von Maßnahmen auf die nächsten Jahre gemäß § 8 Abs. 3 Satz 5 PBefG ("*Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.*") unerlässlich.

Infrastrukturplanung

Bei allen Planungen im Bereich Infrastruktur soll schrittweise eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit gewährleistet werden. Die Bereitstellung von Finanzmitteln von Bund und Land insbesondere im Hinblick auf bauliche Veränderungen ist hierbei unerlässlich. Die unter Umständen nicht oder nicht sicher zu erreichende vollständige Barrierefreiheit vor dem 01.01.2022 wird als Abweichung gemäß § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG benannt und begründet.

Fahrzeugförderung

Die Vorgaben aus der Richtlinie des ZV AVV zur Förderung von Fahrzeugen entsprechen dem gesetzgeberischen Anforderungsprofil. Sie umfassen unter anderem:

- Niederflurtechnik, Vorhandensein mindestens einer Einstiegshilfe
- ausreichende Multifunktionsfläche für Rollstuhlnutzer (auch Nutzer von Rollatoren, Personen mit Kinderwagen oder Gepäck etc.)
- kontrastreiche Gestaltung im Fahrzeuginnern (besonders Haltegriffe und -stangen, Anforderungstaster, Podeste, Sitzflächen) und leichter Zugang zu Haltewunschtasten
- barrierefreie akustische und visuelle Fahrgastinformation.

Fahrgastinformation

Zu den Anforderungen im Bereich Fahrgastinformation zählt:

- eine Beratung über barrierefreie Angebote in den Kundenzentren sowie telefonisch
- die Aufbereitung digitaler Informationen in der Art, dass diese für Blinde oder in ihrer Sehfähigkeit beeinträchtigte Menschen zugänglich sind
- eine barrierefreie Information für hörbeeinträchtigte und gehörlose Menschen z.B. durch Gebärdensprachenübersetzung an visuellen Medien
- eine leicht verständliche Information für Menschen mit Lernbehinderungen und
- die regelmäßige Schulung des Fahrpersonals zum Umgang mit mobilitätseingeschränkten Fahrgästen.

3.16 Pünktlichkeit

Pünktlichkeit: Pünktlichkeit ist eine Grundanforderung an einen zufriedenstellenden ÖPNV. Abweichungen wirken sich als Verfrühung oder als Verspätung aus.

Verfrühung: Abfahrten vor der veröffentlichten Abfahrtszeit gelten als Verfrühung. Verfrühte Fahrten sind nicht akzeptabel. Zur Feststellung einer Verfrühung ist die Abfahrtszeit an Haltestellen relevant. Eine verfrühte Ankunft ist für den Kunden nicht nachteilig.

Verspätung: Bei der Messung von Verspätungen werden Ankunftszeiten zugrunde gelegt.

Unterschiedlich hohe Verspätungen wirken sich beim Fahrgast unterschiedlich aus und werden entsprechend unterschiedlich aufgefasst. Die Einteilung in Verspätungsklassen macht die Pünktlichkeit messbar und liefert darüber hinaus einen ständigen Anreiz zur Pünktlichkeitssteigerung.

Da Verspätungen im ÖSPV mehrheitlich von nicht vom Betreiber beeinflussbaren Faktoren verursacht werden, wird sich dieser Ansporn seitens der Betreiber auf eine realitätsnahe Gestaltung der Fahrpläne auswirken. Zielsetzung des Aufgabenträgers muss sein, die Regulierung der pünktlichkeits-beeinflussenden Rahmenbedingungen im Straßenverkehr (Querschnittsgestaltung, Kurvenradien, Verkehrsberuhigung, LSA-Beeinflussung, Staubekämpfung, Baustellenbetrieb, Falschparker) gezielter auf die Belange des ÖSPV auszurichten.

Definition von Verspätungsklassen im Busverkehr des AVV

Klasse 1 (pünktlich)	0 bis unter 6 Minuten
Klasse 2	6 bis unter 10 Minuten
Klasse 3	10 bis unter 15 Minuten
Klasse 4	15 bis unter 20 Minuten
Klasse 5	20 bis unter 30 Minuten

Verspätungen ab 30 Minuten bzw. bei kürzeren Taktzeiten bis zur nächsten fahrplanmäßigen Fahrt, gelten als Leistungsausfall.

3.17 Qualitätssicherung

Übersicht

Im Interesse eines attraktiven Nahverkehrsangebotes ist die Sicherung einer angemessenen Qualität von elementarer Bedeutung. Das Anforderungsprofil der Aufgabenträger bzw. des AVV wurde in enger Abstimmung ausformuliert und verbundeinheitlich aufgestellt. Angestrebte Qualitätsstandards für den Nahverkehr in NRW wurden im Abstimmungsprozess mitberücksichtigt.

Die Mitwirkung der Verkehrsunternehmen trägt zur Aufstellung und zur Erfüllung der Anforderungen an die Qualitätssicherung im ÖSPV entscheidend bei.

Bei der Ausgestaltung des ÖSPV sollen erwartete Leistungen zu den für die Allgemeinheit günstigsten Kosten, aber nicht „billig" um jeden Preis, erbracht werden. Diesem Grundsatz wird durch einen Rahmenplan über Qualitätskriterien entsprochen, der sich an den formulierten Zielen orientiert.

Die Kriterien zur Bemessung der Qualität des ÖSPV werden drei Bereichen – Betrieb, Infrastruktur und Kommunikation/Information – zugeordnet.

Kriterien zur Bemessung der Qualität des ÖSPV		
Betrieb	**Infrastruktur**	**Kommunikation und Information**
- Leistungsangebot - Produktpalette - Fahrplanstabilität - Anschlusssicherheit - Betriebssteuerung	- Fahrzeuge - Haltepunkte/Haltestellen - Straßeninfrastruktur - Leitstellen - Verkaufsstellen	- Marktauftritt - Fahrgastinformation - Erreichbarkeit - Sicherheit - Sauberkeit - Beschwerdemanagement

Qualitätskriterien Betrieb

Leistungsangebot

Das betriebliche Leistungsangebot hat den Grundsätzen einer angemessenen Verkehrsbedienung (Erschließung und Verbindung) zu genügen.

Die Anforderungen an das Leistungsangebot richten sich nach den Zielvorgaben der Aufgabenträger für eine angemessene Verkehrsbedienung. Eine verbundeinheitliche Definition unterbindet nicht, dass eine aufgabenträgerbezogene Differenzierung zum Ansatz gebracht wird.

Bemessung und Beurteilung des Leistungsangebotes betreffen alle Planungsbeteiligte, Aufgabenträger wie Verkehrsunternehmen. Der kommunalen Seite obliegt die Zuständigkeit, mit der Flächennutzungs- und Bebauungsplanung eine anspruchskonforme Bedienung mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu ermöglichen.

Produktpalette

Ein funktionsgerechter und gleichzeitig attraktiver Ansatz für die Gestaltung des Nahverkehrs ist durch eine Kombination verschiedener Betriebsformen zu erreichen. Die verschiedenen Betriebsformen haben sich zu einem Gesamtsystem des SPNV/ÖSPV zusammenzufügen (s. Kap. 3.6: Produktpalette).

Die Komponenten der Produktpalette sind aufeinander abgestimmt und miteinander verknüpft. Die Produktpalette weist jedem Produkt geeignete spezifische Standardmerkmale zu, auf die im Rahmen der Qualitätssicherung zurückzugreifen ist.

Fahrplanstabilität

Das Qualitätskriterium Fahrplanstabilität umfasst die Einhaltung des Fahrplans auf allen Einzelstrecken. Pünktlichkeit ist eine Grundanforderung an den ÖPNV, wobei gelegentliche Störungen und Verspätungen als unvermeidbar betrachtet werden müssen.

Für die Einhaltung des Fahrplans ist das Verkehrsunternehmen im Rahmen seiner Handlungsmöglichkeiten verantwortlich. Einschränkungen dieser Verantwortlichkeit sind auf unvorhersehbare, fremdverschuldete Ereignisse zu reduzieren, z. B. bei

- witterungsbedingten Ereignissen
- Infrastrukturausfall durch höhere Gewalt
- punktuelle Störungen im Verkehrsablauf (z.B. Unfall, Baustelle)
- in beschränktem Umfang sonstige Betriebsbeeinträchtigungen, z.B. arbeitsrechtlicher Art.

Die schnellstmögliche Behebung von Fahrplanstörungen muss prioritäres Unternehmensziel sein, das bei der Fuhrpark- und bei der Personaleinsatzplanung zu berücksichtigen ist.

Den negativen Auswirkungen unvorhergesehener Betriebsbeeinträchtigungen ist durch eine koordinierte Einsatzsteuerung (Reservefahrzeuge, Personaldisposition) entgegen zu wirken.

Fahrplanstabilität stellt sich als Folge des Zusammenspiels verschiedener Einflussfaktoren dar, die sich in der Regel als Verfrühung, Verspätung und/oder Leistungsausfall auswirken. Diese Erscheinungen können demnach als Indikatoren verstanden und als solche einem Qualitätssicherungskonzept zugeordnet werden.

Anschlusssicherheit

Die Anforderungen an die Anschlusssicherung richten sich nach den Zielvorgaben des Aufgabenträgers (s. Kap. 3.5: Verknüpfung der Verkehrssysteme). Sie sind bei der Fahrplangestaltung planerisch zu berücksichtigen und im Betrieb angemessen umzusetzen.

Die erforderlichen Anschlussverbindungen werden bei der Fahrplangestaltung berücksichtigt. Es sind Wartezeiten zwischen Zu- und Abbringerlinien zu vereinbaren, die bei der Pünktlichkeitsbewertung zu berücksichtigen sind. Im ländlichen Bereich erhält im Allgemeinen die Anschlusssicherung Vorrang gegenüber der Pünktlichkeit, während bei hohen Bedienungshäufigkeiten und Folgeanschlusspunkten die Pünktlichkeit eine höhere Priorität erhalten soll. Die fahrplanmäßigen Anschlüsse sind über Funk und nach Möglichkeit durch rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme (ITCS) mit integrierten IST-Daten zu sichern.

Die Belange der Anschlusssicherung müssen bei der Bewertung von Verspätungen im Busverkehr berücksichtigt werden. Ein zusätzlicher Puffer ist einzurechnen, wenn der Anschluss „nehmend" erfolgt, d. h. wenn die Ankunft eines anderen Fahrzeugs (Bus/Bahn) abgewartet werden soll, um Umsteiger zu übernehmen. Im Anschlussverkehr Schiene/Bus ist darauf hin zu wirken, dass eine zeitnahe Information des Fahrpersonals über Art und Umfang von Verspätungen stattfindet, z.B. über Anzeigen.

Bei bedarfsorientierten Verkehren handelt es sich häufig um Zubringerdienste in zeitlicher Abstimmung zu Zügen oder zu Buslinienverkehren. Darüber hinaus bieten wechselnde Fahrstrecken nicht die Fahrplansicherheit von Zügen und Linienbussen. Die Bildung von Verspätungsklassen ist bei bedarfsorientierten Verkehren daher nicht sinnvoll.

Betriebssteuerung

Durch verbindliche Vorgaben zum Qualitätsziel Betriebssteuerung soll sichergestellt werden, dass

- das ÖSPV/SPNV - Leistungsangebot den Vorgaben des Fahrplans entspricht,
- die Anforderungen an die Anschlusssicherung erfüllt werden können,
- eine anspruchskonforme Kundeninformation erfolgen kann.

Über die Betriebssteuerung wird beeinflusst:

- Einhaltung des ort- und zeitgebundenen Fahrplans
- Vorhaltung und Einsatz einer Fahrzeugreserve
- Personalbereitschaftsdienst, Pannendienst
- Information der Fahrgäste im Falle unvorhergesehener Betriebsbeeinträchtigungen.

Die Betriebssteuerung liegt in der Zuständigkeit der Verkehrsunternehmen und soll der ordnungsgemäßen Durchführung des Fahrbetriebs und einer weitestgehend dauerhaften Einhaltung der Pünktlichkeit und der Anschlusssicherung dienen.

Qualitätskriterien Infrastruktur

Fahrzeuge

Die eingesetzten Fahrzeuge und deren Ausrüstung müssen sich an der Verkehrsaufgabe orientieren. Die Standards wurden nach Fahrzeugtypen differenziert. Diese Differenzierung soll den Anforderungen an die Flexibilität hinsichtlich des Einsatzes gleicher Fahrzeuge für unterschiedliche Produkte genügen.

Die Vorhaltung einer angemessenen Fahrzeugreserve ist notwendige Voraussetzung, um betriebliche Qualitätsstandards vor Ort erfüllen zu können. Sie muss daher ebenfalls Gegenstand eines Qualitätssicherungskonzeptes werden.

Haltepunkte und Haltestellen

Die Haltestellenausstattung soll in erster Linie den Anforderungen der Kunden entsprechen. Sie muss als Teil der Gesamtleistung des öffentlichen Nahverkehrs erkennbar sein und darüber hinaus einen akzeptablen Service bieten. Gestaltung und Design sollen ein unverwechselbarer Ausdruck des Selbstverständnisses des öffentlichen Nahverkehrs sein und in der Bevölkerung ein positives Image bewirken.

Die Ausstattung der Haltestellen muss diese Anforderungen erfüllen, aber auch im Rahmen des betrieblich, straßenverkehrsrechtlich und wirtschaftlich Machbaren bleiben. Die angestrebte Grundausstattung der Haltestellenbereiche wurde in Abhängigkeit von der verkehrlichen Bedeutung des Standortes als Zielsetzung der Aufgabenträger im AVV formuliert. Dort werden bestimmten Haltestellenkategorien bestimmte Ausstattungsmerkmale zugeordnet (s. Kap. 3.8).

Der Fahrgast hat Anspruch auf eine intakte Haltestellenausstattung. Deshalb sollen Beanstandungen (z.B. defekte Wartehallen, Informationstafeln/-anzeigen, Beleuchtung) innerhalb eines festzulegenden Zeitraums nach Eingang der Schadensmeldung behoben werden. Auch größere Schäden, die z. B. durch Vandalismus entstanden sind, sollen ebenfalls innerhalb eines angemessenen Zeitraums beseitigt werden.

Straßeninfrastruktur

Behinderungen im Verkehrsablauf führen zu Fahrzeitverlängerungen und zu Fahrzeitschwankungen. Sie sind durch geeignete Beschleunigungsmaßnahmen weitestgehend abzubauen. Die Umsetzung von Beschleunigungsmaßnahmen hängt stark von den jeweiligen räumlichen Gegebenheiten ab. Es ist sinnvoll, nach einer differenzierten Analyse der jeweiligen Verkehrsabläufe (Aufzeigen von Ort, Art und Umfang der eintretenden Behinderungen) aus einem Katalog von möglichen Beschleunigungsmaßnahmen die für die spezielle Situation geeignete(n) zu wählen.

Die Elemente der Beeinflussung des Verkehrsablaufs im Bereich der Straßeninfrastruktur, die sich gezielt auf eine Beschleunigung des öffentlichen Verkehrs auswirken, sind:

- Busspuren
- Lichtsignalbeeinflussung
- Umbau von Bushaltebuchten zu Bushaltekaps und
- ordnungsrechtliche Maßnahmen (Vorfahrts- und Geschwindigkeitsregelungen, Parkraumbewirtschaftung, usw.).

Ortspezifisch sind geeignete Einsatzmöglichkeiten und Konsequenzen für den Infrastrukturausbau vorzusehen. Bei der Maßnahmenplanung müssen Nahverkehrsstrecken mit besonders hohem Fahrgastaufkommen vorrangig behandelt werden.

Die örtlichen Verwaltungen und Straßenbaulastträger tragen eine Mitverantwortung hinsichtlich der Auswirkung kommunaler Planung (Fahrbahnverschwenkungen, Straßenquerschnitte, Tempo 30-Zonen, Parkflächen,..) und ordnender Maßnahmen (Kontrolle des ruhenden Verkehrs, baustellenbedingte Störungen, Umleitungen) auf den Verkehrsfluss im ÖSPV.

Leitstellen

Die Leitstellen dienen der Kommunikation auf Betreiberseite. Hierbei handelt es sich um das Kommunikationssystem im Allgemeinen und insbesondere des Funkstandards. Die interne und die unternehmensübergreifende Anschlusssicherung sind davon direkt betroffen.

Leitstelle: Das Verkehrsunternehmen betreibt eine eigene rechnergesteuerte Leitzentrale, beteiligt sich an einer vorhandenen fremden Leitstelle oder stellt die Kommunikation auf andere geeignete Weise sicher.

Funk: Zuverlässiger Sprechfunk zwischen Fahrpersonal und Disponenten im wahlweise analogen oder digitalen Funksystem ist sicherzustellen. Durch geeignete Auswahl des Übertragungswegs soll die Möglichkeit einer übergeordneten Kommunikation (z. B. verbundweit) ermöglicht werden. Die Kommunikation soll den SPNV mit einbeziehen.

Übergeordnete Kommunikation: Die Einrichtung eines übergeordneten und übergreifenden Kommunikationssystems, an dem sich alle Verkehrsunternehmen, möglichst auch die ausländischen, beteiligen sollen, wird angestrebt.

Anschlusssicherheit: Sie stellt eine erforderliche Grundvoraussetzung für einen funktionierenden öffentlichen Verkehr dar und wird daher in den Fahrplänen berücksichtigt. Die fahrplanmäßigen Anschlüsse sind über Funk und durch rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme (RBL) zu sichern.

Qualitätskriterien Kommunikation und Kundenservice

Marktauftritt

Der Marktauftritt (Öffentlichkeitsarbeit und Werbung) wird auf generelle und auch auf die individuellen Präferenzen einzelner Kundengruppen ausgerichtet. Es ist eine Kommunikationsstrategie zu entwickeln, die einem Handlungsmuster folgt und Prioritäten der Marktbearbeitung berücksichtigt. Die Strategie ist dynamisch an aktuelle Entwicklungen anzupassen. Der Erfolg von Kommunikationsmaßnahmen wird über deren Wahrnehmung durch den Kunden bestimmt.

Fahrgastinformationssystem

Die Qualität der Fahrgastinformation wird anhand folgender Kriterien feststellbar:

- Verständlichkeit
- Vollständigkeit
- Aktualität und
- schnelle Zugänglichkeit.

Den Belangen von Stammkunden, Gelegenheitskunden sowie von Personen mit eingeschränkter Wahrnehmungsmöglichkeit oder Mobilität ist darüber hinaus jeweils individuell Rechnung zu tragen.

Elektronische Systeme bieten den Vorteil, tagesaktuelle Fahrplanänderungen zu integrieren und bei der Beauskunftung zu berücksichtigen. Die ständige Verfügbarkeit und eine systematische, kontinuierliche Pflege der aktuellen Fahrplandaten sind deren messbare Bewertungskriterien.

Mit Priorität ist die Systemstabilität und somit die Erreichbarkeit des elektronischen Auskunftssystems sicher zu stellen. Darüber hinaus ist dieses stetig weiter zu entwickeln, um dem technischen Standard sowie den Ansprüchen der Kunden gerecht zu werden. Es muss in der Lage sein, die gesamte Reisekette aus einem Guss („Tür zu Tür-Information") zu vermitteln.

Detaillierungsgrad und Qualität der Auskünfte sind über Verbundgrenzen hinaus zu sichern. Die Kompatibilität zu landes- und bundesweiten Auskunftsprogrammen ist sicherzustellen. Im Aachener Verbundraum gelten die Kriterien Vollständigkeit und Verständlichkeit insbesondere für die Integration euregionaler Daten aus den Niederlanden und Belgien.

Erreichbarkeit des Unternehmens

Die Erreichbarkeit des Verkehrsunternehmens bzw. eines durch das Verkehrsunternehmen Beauftragten muss gewährleistet werden. Die Kontaktstellen zum ÖPNV-Nutzer dienen in erster Linie dazu, Fahrplan- und Tarifauskünfte zu erteilen. Das elektronische Fahrplaninformationssystem sowie die NRW-Hotline sind 24 h/Tag verfügbar. Ein persönlicher Kontakt zu Mitarbeitern ist im bisher üblichen Rahmen weiter sicher zu stellen.

Auch „weiche" Kundenansprüche wie Sicherheit, Komfort und Zuverlässigkeit werden an den Kontaktstellen zum Fahrgast bewertbar. Es ist sinnvoll, dem Kunden über jeden Kommunikationsweg den Zugriff auf Informations- und Reservierungsdienste bis hin zur Beschwerdeannahme und zum Fundbüro offen zu halten.

Beschwerdemanagement

Qualitätskriterien für das Beschwerdemanagement sind zum einen der einfache Zugang zur Beschwerdeannahmestelle, zum anderen eine zügige formale Bearbeitung der Beschwerde, die den Erwartungen und Ansprüchen des Kunden entspricht.

Das Beschwerdemanagement kann darüber hinaus verwertbare Erkenntnisse über die Erwartungen der Kunden und über deren Zufriedenheit liefern. Wird das Beschwerdeaufkommen systematisch ausgewertet, so entstehen Indikatoren, die zur Planung von Maßnahmen zur Qualitätssteigerung verwendbar sind.

3.18 Qualitätsmessung

Das Qualitätscontrolling ist ein Instrument zur Überwachung der Einhaltung der Qualitätsziele. Messung und Überwachung der Qualitätsziele sollen weitgehend standardisiert und zu den geringstmöglichen Kosten durchgeführt werden. Die möglichen Bausteine des Qualitätscontrollings sind:

- Allgemeine Nachweise der Verkehrsunternehmen
- Auswertung betrieblicher Messdaten
- Spezielle Qualitätsprüfungen
- Kundenbefragungen
- Beschwerdemanagement.

Nicht alle Bausteine sind für die Messung und Überwachung aller Qualitätsziele gleichermaßen geeignet. Zu beachten ist, dass die gewählte Erfassungsmethode dem verfolgten Zweck entspricht und pragmatisch handhabbar ist.

Das Qualitätscontrolling obliegt dem kommunalen Aufgabenträger und ist im Rahmen der vertraglichen Regelungen mit dem Betreiber zu spezifizieren. Im Fall vereinbarter Malus-Regelungen bei Nichterfüllung muss das Verfahren zudem statistisch sicher und justiziabel sein.

Allgemeine Nachweise der Verkehrsunternehmen

Die Erfüllung bestimmter Qualitätsziele ist von den Verkehrsunternehmen nachzuweisen. So sind z. B. im Lastenheft zur Fahrzeugbeschaffung die bestellten Ausstattungsmerkmale beschrieben. Über Programme zur Mitarbeiterschulung (persönliche Qualifikation, Fahrgastinformation, Beschwerdemanagement) werden Einblicke in die unternehmensinternen Qualifikationsmaßnahmen eröffnet. Die Sauberkeit von Fahrzeugen und Haltestellen lässt sich ggf. aus abgeschlossenen Reinigungsverträgen oder aus den Unternehmensvorschriften zur Durchführung von Reinigungsmaßnahmen belegen. Solche Nachweise sind keine Garantie für mängelfreie Zustände, sie stärken jedoch das Vertrauen in eine qualitätsorientierte Betriebsführung und können ggf. aufwändigere Controllingprozesse ersetzen.

Auswertung betrieblicher Messdaten

Die Verkehrsunternehmen führen im Rahmen des innerbetrieblichen Controllings in vielen Fällen bereits kontinuierliche Überprüfungen ihres Leistungs- und Qualitätsstandards durch. Aus rechnergesteuerten Betriebsleitsystemen liegen Informationen über die Leistungserbringung (z. B. durchgeführte Fahrten), über die Pünktlichkeit oder über verpasste Anschlüsse vor. Diese sind im Sinne eines Leistungsnachweises zu dokumentieren. Das innerbetriebliche Controlling liefert in der Regel keine Aussagen über Qualitätsmerkmale, die nicht objektiv messbar sind (sog. „weiche Faktoren" wie Sicherheit oder Komfort) und ist insofern für ein umfassendes Qualitätscontrolling alleine noch nicht ausreichend.

Spezielle Qualitätsprüfungen

Unter dem Aspekt der Kundenzufriedenheit ist Wert auf die Messung der wahrgenommenen Leistung zu legen. Durch Einsatz von Qualitätstestern lässt sich diese Wahrnehmung quantifizieren. Qualitätstester sind Stammkunden des ÖPNV, die Informationen über Leistungs- und Servicequalität liefern. Während eines festgelegten Zeitraums führen sie bei jeder Fahrt mit Bussen und Bahnen ein sog. Qualitätsprotokoll, das für bestimmte Strecken oder Linien z.B. Fahrplanabweichungen, Reisebedingungen oder Information bei Verspätungen notiert. Zusätzlich geben die Qualitätstester am Ende der Testphase eine Bewertung der von ihnen untersuchten Nahverkehrsangebote anhand vorgegebener Qualitätsziele ab. Da die Qualitätstester als Stammkunden des ÖPNV in großer Zahl und ehrenamtlich zur Verfügung stehen, lassen sich auf diese Weise konkrete und belastbare Aussagen über einzelne Strecken oder Linien, über ausgewählte Qualitätsmerkmale oder über besondere Problemzeiten gewinnen. Qualitätstester sind für diese Arbeiten besonders geeignet, da sie regelmäßig mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind und über tiefe Einblicke in den täglichen Betrieb und seine Schwierigkeiten verfügen. Alternativ ist der Einsatz professionellen Personals möglich (z. B. durch Beauftragung spezialisierter Agenturen), jedoch ist dies entsprechend kostenaufwändig. Vorteilhaft ist, dass die Erhebungsergebnisse dann bereits in aufbereiteter und ausgewerteter Form übergeben werden.

Kundenbarometer

Die Erwartung von Kunden ist der Maßstab, an dem sich Qualität messen lassen muss. Mit Hilfe eines sog. Kundenbarometers kann die Erfüllung der Kundenerwartungen, also die Kundenzufriedenheit, in regelmäßigen Abständen systematisch erfasst werden. Hierzu werden in der Regel von spezialisierten Agenturen durchgeführte Telefoninterviews in repräsentativ ausgewählten Haushalten ausgewertet. Die Interviews beziehen sich bewusst auf alle Fahrgäste, also auch auf Personen, die selten oder nur gelegentlich öffentliche Verkehrsmittel benutzen. Dies ist für ein umfassendes und abgerundetes Qualitätsbild entscheidend. Weiterhin werden die durchschnittlichen Erfahrungen der Fahrgäste erkundet und damit Einflüsse von negativen, jedoch weniger bedeutsamen Einzelerlebnissen auf das Befragungsergebnis abgefangen. Einzelerlebnisse spielen jedoch dann eine große Rolle, wenn sie nachhaltig sind und sich in der Erinnerung der Fahrgäste festsetzen.

Die verbundübergreifende Erarbeitung eines AVV-Kundenbarometers hat sich bewährt und soll vor dem Hintergrund der steigenden Qualitätsanforderungen und der vertraglichen Anforderungen an die Verkehrsunternehmen weiter verdichtet werden.

Beschwerdemanagement

Die Nutzung des Beschwerdemanagements als Instrument des Qualitätscontrollings folgt der Idee, die Fahrgastreaktionen als Qualitätsindikator heranzuziehen. Bei „sauber" dokumentierten Beschwerdevorgängen und Unternehmensreaktionen (betriebsinterne Veranlassungen) bietet dieses Instrument den Vorteil, dass es bei der Kundenwirkung ansetzt, sehr aufwandsarm und damit kostengünstig ist. Nachteilig wirkt sich die fehlende Systematik, Objektivität und Operabilität (d. h. Mess- und Bewertbarkeit) aus. Das Verfahren ist deshalb als Einstieg in ein Qualitätscontrolling oder zur Ergänzung anderer Verfahren geeignet. Seine Aussagen sind aber nicht justiziabel und können deshalb auch keine Ansprüche aus ggf. vereinbarten Malus-Regelungen begründen.

4 Bestandsaufnahme

4.1 Raum und Siedlungsstruktur

Der Kreis Heinsberg befindet sich im Westen von Nordrhein Westfalen und gehört zum Regierungsbezirk Köln. Im Norden grenzt der Kreis Heinsberg an den Kreis Viersen, im Nordosten an die kreisfreie Stadt Mönchengladbach, im Südosten an den Kreis Düren, im Süden an die StädteRegion Aachen und westlich an die Niederlande. Von der 171 Kilometer langen Kreisgrenze verlaufen 71 km an der deutsch-niederländischen Grenze.

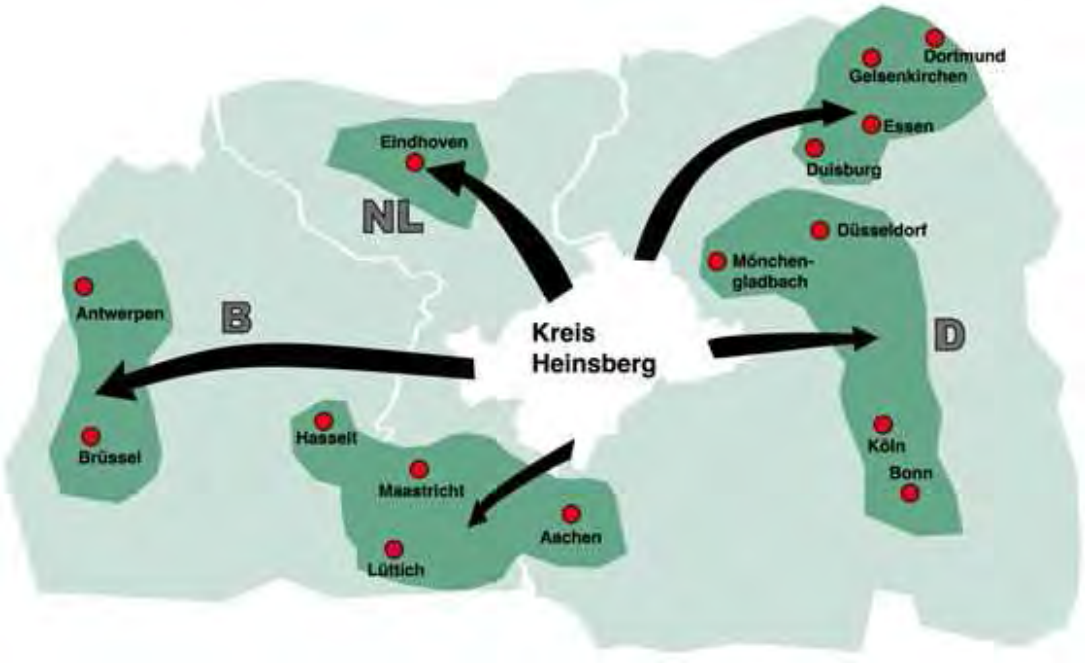


Abb. 20: Situation des Kreises Heinsberg als westlichster Kreis

Der Kreis Heinsberg gliedert sich in 10 Kommunen (7 Städte und 3 Gemeinden). Insgesamt leben auf einer Fläche von 628 km² rund 250.000 Einwohner (406 Einwohner/km²). Die drei bevölkerungsstärksten Städte sind die Kreisstadt Heinsberg, Erkelenz und Hückelhoven. Im Kreis Heinsberg leben zwischen 111.000 und 112.000 Haushalte, die durchschnittliche Haushaltgröße beläuft sich 2011 auf 2,29 Personen.

An das überregionale Straßenverkehrsnetz ist der Kreis Heinsberg über die Autobahnen A44, A46 und A61 angeschlossen. Über diese Autobahnen können die Oberzentren Aachen, Mönchengladbach, Düsseldorf und Köln direkt erreicht werden. Darüber hinaus verlaufen die Bundesstraßen B56, B57 und B221 durch das Kreisgebiet. Über diese Straßen wird insbesondere die Erschließung der kreisangehörigen Kommunen sichergestellt.

Die wichtigste Bahnverbindung stellt die Strecke von Aachen nach Mönchengladbach, mit der Stichstrecke ab Lindern nach Heinsberg dar. Ein Regionalexpress (RE4) und eine Regionalbahn (RB33) im Stundentakt werden auf dieser Strecke eingesetzt, wobei die RB33 die Kreisstadt Heinsberg direkt mit einem Zugteil von bzw. nach Aachen bedient (Flügelprinzip). Als weitere Bahntrasse besteht eine Verbindung von Mönchengladbach nach Wegberg-Dalheim. Diese Strecke wird von der Regionalbahn (RB34) bedient, die in der Woche im Stundentakt verkehrt.

Die nächstgelegenen Oberzentren sind die Städte Aachen und Mönchengladbach. Die Verkehrsverflechtungen im Regionalverkehr ÖSPV/SPNV mit dem Umland sind in Abb. 21 dargestellt.

Die Bevölkerungs-, Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur im Kreisgebiet und das Verkehrsgeschehen stehen weitestgehend in unmittelbarer Wechselwirkung zueinander. Eine Beschreibung und Bewertung des Verkehrsgeschehens im öffentlichen Nahverkehr kann daher nicht losgelöst von den gegebenen Strukturdaten erfolgen.

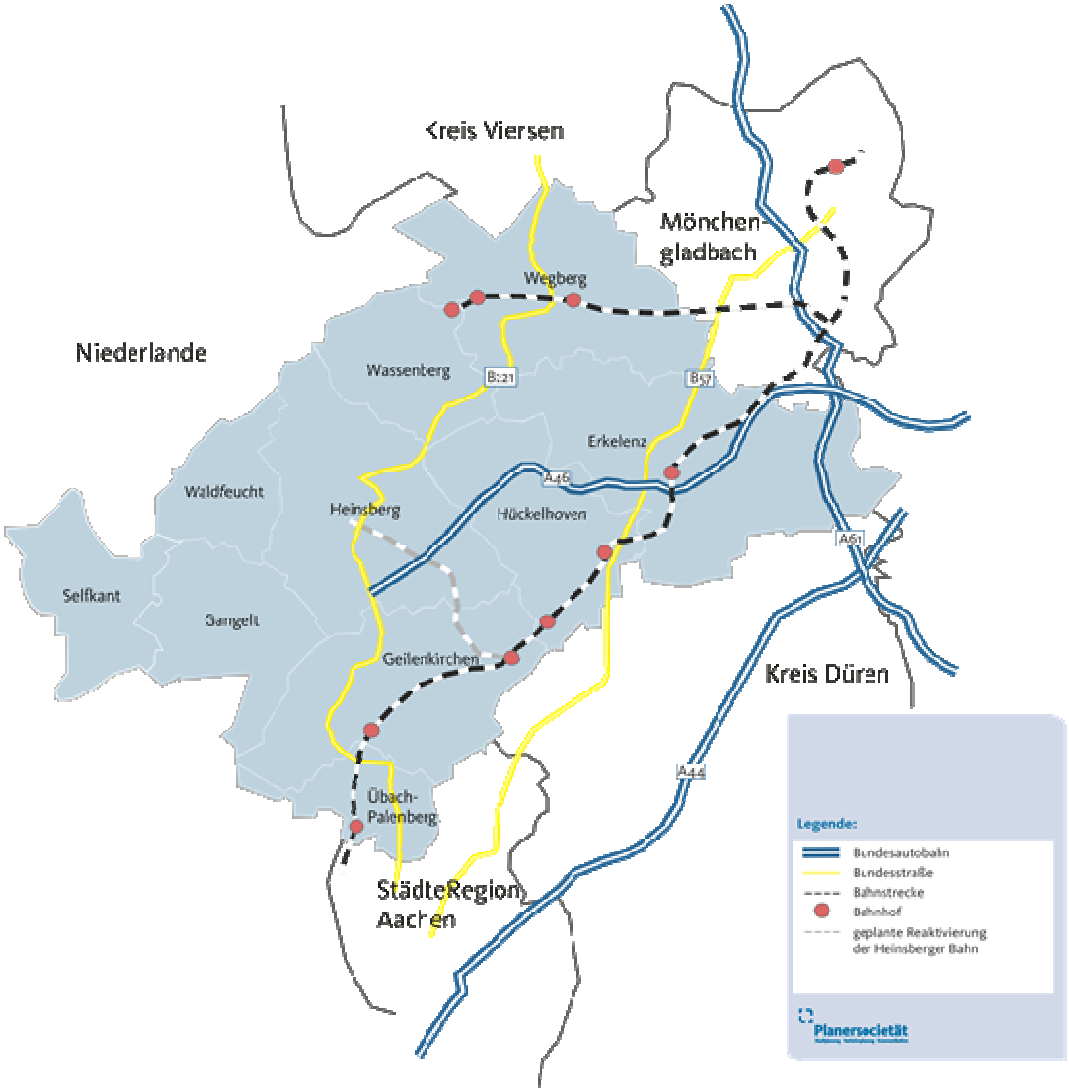


Abb. 21: Kommunale Gliederung, Lage und Verkehrsanbindung des Kreises Heinsberg

	Einwohner	Beschäftigte	Schüler/-innen	Pkw
Erkelenz	42.792	11.878	5.932	25.487
Gangelt	11.642	3.002	1.053	6.919
Geilenkirchen	26.626	7.265	3.904	15.503
Heinsberg	40.908	13.769	4.478	24.091
Hückelhoven	38.709	8.611	4.064	20.367
Selfkant	9.993	958	645	6.228
Übach-Palenberg	23.948	5.511	3.088	12.678
Waldfeucht	8.720	1.167	705	5.328
Wassenberg	17.182	2.671	2.103	9.987
Wegberg	27.713	5.114	2.946	16.980
Kreis Heinsberg	**248.233**	**59.946**	**28.918**	**143.568**

LDS NRW Landesdatenbank . Einwohner - Stand: 31.12.2013; Beschäftigte, sozialversicherungspflichtig, am Arbeitsort - Stand: 30.06.2013; Schüler/-innen an allgemein bildenden Schulen – Stand: 15.10.2013 ; Pkw-Bestand: 01.01.2014

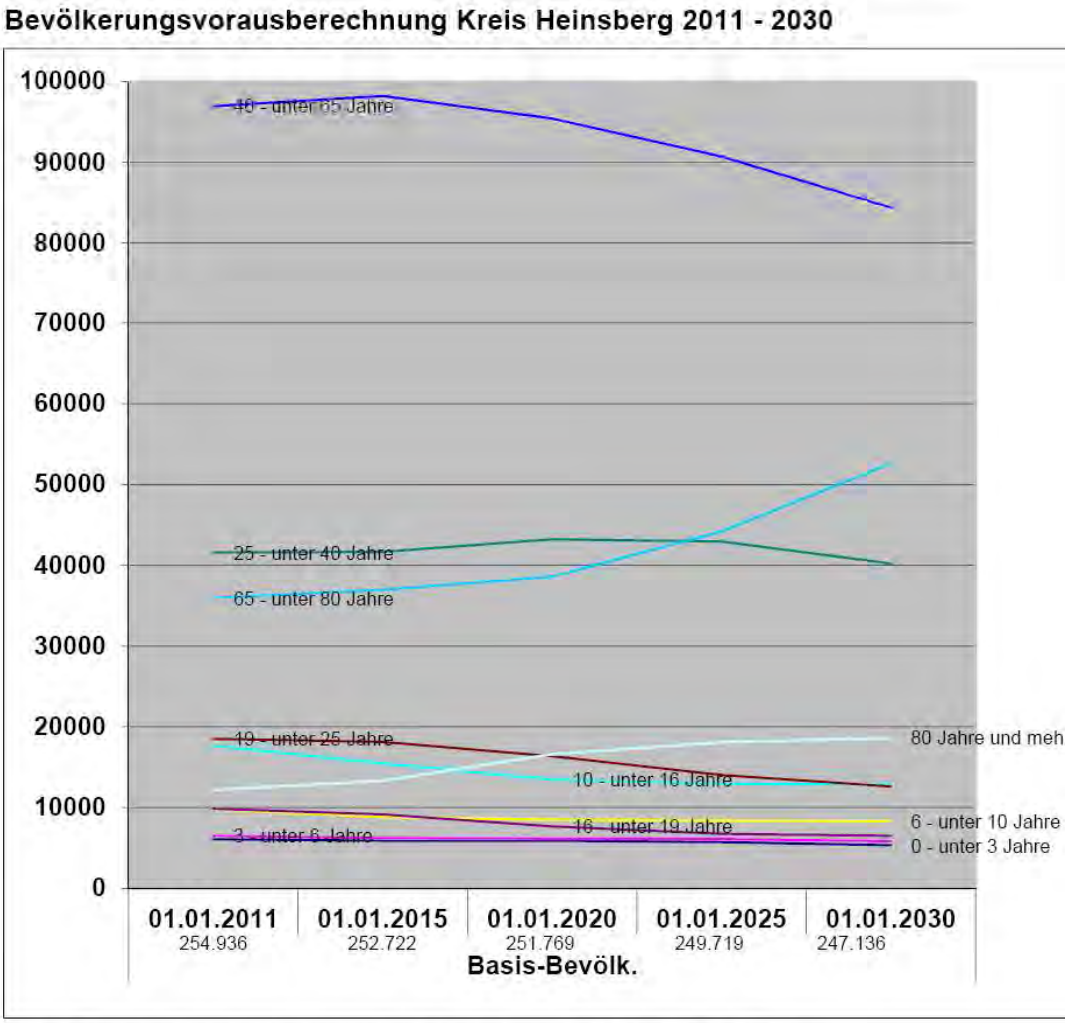
Tab. 22: Einwohner u. Strukturdaten im Kreis Heinsberg 2013

4.2 Demografische Entwicklung

Die zukünftige Entwicklung der Bevölkerung muss in die ÖSPV-Planungen einbezogen werden, um sich weiterhin auf veränderte Nachfrageszenarien einstellen zu können. Dies betrifft im öffentlichen Nahverkehr, und hier insbesondere in ländlich geprägten Räumen, einerseits die Schülerbeförderung als „Rückgrat des ÖSPV" sowie den zukünftig wachsenden Anteil an Senioren in der Bevölkerung.

Bevölkerungsvorausberechnung
Kreis Heinsberg

Altersgruppe	Basis-Bevölk. 01.01.2011	01.01.2015	01.01.2020	01.01.2025	01.01.2030
0 - unter 3 Jahre	6054	5883	5885	5722	5327
3 - unter 6 Jahre	6482	6215	6120	6092	5830
6 - unter 10 Jahre	9761	8832	8460	8392	8281
10 - unter 16 Jahre	17660	15469	13467	12904	12841
16 - unter 19 Jahre	9844	9125	7655	6723	6474
19 - unter 25 Jahre	18490	18112	16347	14001	12605
25 - unter 40 Jahre	41576	41648	43220	42939	40210
40 - unter 65 Jahre	96939	98186	95417	90708	84368
65 - unter 80 Jahre	35943	36941	38587	44156	52577
80 Jahre und mehr	12187	13311	16611	18082	18623
Insgesamt	254936	253722	251769	249719	247136



Quelle: Bevölkerungsvorausberechnung it.nrw 2011-2030 12421-03ir, IT.NRW

Abb. 23: Bevölkerungsvorausberechnung für den Kreis Heinsberg

Die vielerorts thematisierten demografischen Veränderungen wirken sich auch auf die Strukturen im Kreis Heinsberg aus. Nach neuesten Vorausberechnungen des Landesbetriebs Information und Technik Nordrhein-Westfalen -IT.NRW- (Abb. 21) soll im Kreis Heinsberg in der Zeit vom 01.01.2011 bis zum 01.01.2030 ein Bevölkerungsrückgang von 254.900 auf 247.100 Personen eintreten. Dies entspricht einem Einwohnerverlust von 3,1 %. In demselben Zeitraum geht die Zahl der 19- bis 25-Jährigen von 18.500 auf 12.600 (-31,8 %) zurück. Gleichzeitig steigt die Anzahl der 65- bis 80-Jährigen von 35.900 auf 52.600 (+46,3 %) und die Zahl der 80-Jährigen und Älteren von 12.200 auf 18.600 (+52,8 %) an.

Die Entwicklung findet in den Kommunen des Kreises Heinsberg mit sehr differenzierter Ausprägung statt. Eine eher uneinheitliche Verteilung ist erkennbar, wobei die kleineren Städte und Kommunen bei der Bevölkerungsentwicklung eher stagnieren bis leicht anwachsen und die größeren Städte Einwohnerverluste zu bewältigen haben werden.

Kommunen Kreis HS	01.01.2011	01.01.2020	01.01.2030
Erkelenz	44.457	43.345	41.944
Gangelt	11.634	11.974	12.210
Geilenkirchen	28.253	28.402	28.547
Heinsberg	40.760	38.875	36.526
Hückelhoven	39.215	38.248	37.083
Selfkant	10.245	10.933	11.488
Übach-Palenberg	24.779	24.602	24.360
Waldfeucht	9.196	9.194	9.171
Wassenberg	17.297	17.367	17.386
Wegberg	29.100	28.835	28.421

Tab. 24: ÖSPV-Angebot im Kreis Heinsberg 2015

Abschließend soll der Fokus auf die stärkste Nutzergruppe des ÖSPV im Kreis Heinsberg gelegt werden: die Schüler. Insbesondere sind hierbei die Altersgruppen von 10 - 15 und 16 - 18 Jahren interessant. In diesen beiden Gruppen wurden für das Jahr 2011 noch 27.504 Personen angegeben. Die Prognose für das Jahr 2020 beläuft sich auf nur 21.122 Personen in diesen Altersgruppen. Dies bedeutet im Ablauf der nächsten 9 Jahre sinkt die Zahl um nahezu 6.500 Personen (Abb. 22).

Das allgemeine Fazit, dass das frühe Erkennen des demographischen Wandels und seiner speziellen Dimension im Kreis Heinsberg wichtig sein wird, weil anstehende Schrumpfungsprozesse rechtzeitig bewältigt werden müssen, um einer negativen Spirale von wachsenden Kosten und sinkenden Einnahmen zu entgehen, kann für die Anforderungen im öffentlichen Nahverkehr nur nachhaltig unterstrichen werden. Daher wurde mit der Ausrichtung des ÖSPV auf flexible bedarfsorientierte Angebote, wie durch die Einführung des Anrufbusses in den drei Gemeinden mit dem MultiBus gezielt geschehen, eine positive Ausgangsposition geschaffen, die in den letzten Jahren durch die kreisweite Ausdehnung der Bedienung und Vernetzung zu angrenzenden ÖPNV-Angeboten ausgebaut wurde.

Schulstandorte/Schülerentwicklung

Die im Kreis Heinsberg vorhandenen Schulstandorte/Schulformen sind in Tab. 25 dargestellt. Im Vergleich hierzu gab es im Kreis Heinsberg im SJ 2006/07 noch 97 allgemeinbildende Schulen. Es wird deutlich, dass die für das Fahrtenvolumen im ÖPNV bedeutsamen weiterführenden Schulen vielfach nicht bzw. nicht ausschließlich im Stadt-/ Gemeindezentrum liegen, sondern auch in benachbarten Stadt-/Ortsteilen. Dies betrifft je nach Schulform alle Städte und Gemeinden im Kreis Heinsberg bis auf Wegberg.

Eine solche dezentrale Anordnung der Schulstandorte ist nicht ungewöhnlich, jedoch im Sinne einer maximalen Bündelung der verschiedenen Fahrtzwecke (z. B. Beruf, Ausbildung, Einkauf/Besorgung und Freizeit) und Verkehrsströme ungünstig. Entsprechend eingeschränkt sind die Möglichkeiten einer

Kostenoptimierung im ÖSPV. Durch den Ausbau der Schulform „Gesamtschulen" in mehreren Kommunen wird sich die Ausprägung zeitlich versetzt voraussichtlich in Teilbereichen des Kreises abschwächen.

Kommunales Bildungsmonitoring: Allgemeinbildende Schulen nach Schulformen (Anzahl Schulen)

SJ 2014/15	Schulform (allgemeinbildend)							
	Insgesamt	Grund-schulen	Haupt-schulen	Real-schulen	Sekundar-schule	Gymnasien	Integrierte Gesamt-schulen	Freie Waldorf-schulen
Nordrhein-Westfalen	5729	2882	493	563	109	625	306	53
Erkelenz	13	8	1	1	-	2	-	-
Gangelt	4	2	-	1	-	-	-	-
Geilenkirchen	11	6	-	1	-	1	1	-
Heinsberg	17	8	2	2	-	1	1	-
Hückelhoven	14	9	1	1	-	1	1	-
Selfkant	4	2	1	-	-	-	1	-
Übach-Palenberg	10	5	1	1	-	1	1	-
Waldfeucht	2	1	-	-	1	-	-	-
Wassenberg	5	4	-	-	-	-	1	-
Wegberg	9	5	1	1	-	1	-	1
Heinsberg, Kreis	89	50	7	8	1	7	6	1

(C)opyright Dieses Angebot des Landesbetriebs Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) ist lizensiert unter der Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0. Düsseldorf, 2015. Stand: 05.05.2015

Tab. 25: Anzahl von allgemeinbildenden Schulen und Standorte im Kreis Heinsberg 2015

Der Schülerverkehr im ländlich geprägten suburbanen Raum dominiert zu bestimmten Verkehrszeiten die Nachfrage im ÖSPV und hat damit zeitlich und räumlich einen hohen Einfluss auf die Auslastung der Verkehrssysteme. Der forcierte Ausbau zu Ganztagesschulen trägt hierzu in den letzten Jahren deutlich bei.

Die Tabelle 26 zeigt den allgemeinen Rückgang der Schülerzahlen im Kreis Heinsberg auf. Des Weiteren werden die Unterschiede bei den Schulformen aufgezeigt, wobei viele der „neuen" Gesamtschulen im Kreis Heinsberg sich noch im Aufbau befinden und entsprechend andere Schulformen wie Haupt – und Realschule abnehmen. Dies führt in der Schülerbeförderung zu Konzentrationen an bestimmten Standorten und mitunter für die Schüler zu deutlich längeren Reisewegen.

Allgemeinbildende Schulen: Schüler/-innen nach Geschlecht und Schulformen - Statistik der allgemeinbildenden Schulen im Kreis Heinsberg

Schulform (allgemeinbildend)	Schüler/-innen			Schüler/-innen			Schüler/-innen			Schüler/-innen		
	Insgesamt	männlich	weiblich	Insgesamt	männlich	weiblich	Insgesamt	männlich	weiblich	Insgesamt	männlich	weiblich
	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl	Anzahl
	2014/15			2013/14			2010/11			2006/07		
Grundschulen	8904	4574	4330	9026	4585	4441	9781	4986	4795	11546	5881	5665
Hauptschulen	2067	1182	885	2292	1299	993	3598	2049	1549	4732	2669	2063
Förderschulen (Grund-/Hauptschul	930	616	314	1027	674	353	1238	796	442	1431	922	509
Sekundarschule	445	221	224	432	221	211	-	-	-	-	-	-
Realschulen	4302	2233	2069	4563	2335	2228	5219	2651	2568	5664	2828	2836
Integrierte Gesamtschulen	4101	2006	2095	3832	1862	1970	3202	1535	1667	3051	1531	1520
Gymnasien	7445	3522	3923	7592	3591	4001	8556	3961	4595	8591	3956	4635
Freie Waldorfschulen	131	70	61	131	76	55	153	82	71	128	72	56
Weiterbildungskollegs	27	12	15	23	8	15	85	39	46	303	140	163
Insgesamt	28352	14436	13916	28918	14651	14267	31832	16099	15733	35446	17999	17447

(C)opyright Dieses Angebot des Landesbetriebs Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) ist lizensiert unter der Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0. Düsseldorf, 2015 . Stand: 05.05.2015

Tab. 26: Schülerentwicklung im Kreis Heinsberg SJ 2006/07 – SJ2014/15

4.3 Bilanz 2008 - 2015

Die Bilanz 2008 – 2015 ist ein Rückblick auf nahezu 8 Jahre Nahverkehrsplanung im Kreis Heinsberg. Der Rückblick vergleicht den aktuellen Angebotszustand im ÖSPV mit dem Maßnahmenkonzept des Nahverkehrsplanes von 2008 und weiteren den Nahverkehrsplan ergänzenden Beschlüssen des Kreistages des Kreises Heinsberg bzw. der AVV-Gremien.

Die im NVP 2008 geplanten Leistungsanpassungen für die Betriebsjahre 2009 und 2010 wurden nahezu alle fristgerecht umgesetzt. Auf Grund einer Vielzahl von Änderungen in der Schullandschaft des Kreises Heinsberg, sei es durch Schulschließungen, Schulstandortsänderungen, durch Schulangebots-erweiterungen zu Ganztagsschulen oder Schulzusammenschlüssen, haben sich im Bereich der Schülerbeförderung viele Änderungen in den laufenden Jahren im gesamten ÖSPV-Netz ergeben, die jeweils im regionalen AVV-Beirat diskutiert wurden. Insbesondere durch die nahezu vollständige Integration des freigestellten Schülerverkehrs der Stadt Heinsberg zum SJ 2011/2012 konnte das Busangebot in weiten Teilen der Stadt Heinsberg verbessert werden.

Zum Dezember 2013 wurde die Schienenstrecke Heinsberg – Lindern reaktiviert und die SPNV-Linie RB 33 (Aachen - Duisburg) um einen Zugteil Aachen-Heinsberg ergänzt. Damit erhielt die Stadt Heinsberg eine schnelle umsteigefreie Direktanbindung von/nach Aachen und das Sitzplatzangebot im Abschnitt Aachen – Lindern hat sich verdoppelt. Die Inbetriebnahme wurde durch umfangreiche Kommunikationsmaßnahmen seitens des AVV und durch die Presse intensiv begleitet, so dass die notwendige Information über das neue Angebot eine weite Verbreitung fand. Der Betrieb einschließlich der Koppelung der Fahrzeuge funktioniert mittlerweile wie vorgesehen. Zu Betriebsbeginn gab es Schwierigkeiten, den Kopplungsvorgang in der vorgesehen Zeit zu realisieren. Die Probleme sind mittlerweile behoben. Nur extern bedingte Betriebsstörungen, die zu größeren Fahrzeitverschiebungen auf der Hauptstrecke führen, können die Kopplung verhindern und einen Umstieg der Fahrgäste auf der RB 33 im Bf Lindern erforderlich machen.

Zur Inbetriebnahme wurde das Busangebot im Korridor der Schienenstrecke im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes überarbeitet und die Verknüpfung zwischen Bus- und Schienenverkehr konnte an den Bahnhöfen in Lindern und Heinsberg sowie am Haltepunkt Dremmen weitestgehend realisiert werden, so dass auch Nutzerpotenziale peripher gelegener Orte an die Schiene angebunden sind. Es wurden Linienführungen verändert, Fahrpläne angepasst und auch neue angebote geschaffen. Die Optimierung der Bus/Bahn Verknüpfungen im Kreis Heinsberg ist eine Herausforderung für diese NVP-Fortschreibung.

Der MultiBus wurde in den Jahren 2009/2010 kreisweit ausgebaut, nicht nur an den Wochenenden, auch abends bis 22:00 Uhr. So konnte der Betrieb des Anrufsammeltaxis (AST) eingestellt werden. Dies führte zur steigenden Akzeptanz des MultiBusses bei den Bürgern, auch wenn die Vorlaufzeit auf 60 Minuten zur besseren Disposition verlängert wurde. Die Anbindung an bestehende ÖPNV-Verbindungen über den Kreis Heinsberg hinaus wurde ebenso in Details verbessert.

Die Linie 79 (Roermond/NL – Heinsberg) wurde seitens der Veolia zum Betriebsjahr 2009 auf Rufbusbedienung umgestellt und ein Jahr später mangels Nachfrage eingestellt.

Die Linie 495 wurde über den Bf Hückelhoven-Baal zum Betriebsjahr 2011 nach Lövenich und 2014 bis nach Katzem verlängert. So entstand für beide Erkelenzer Ortschaften eine direkte Bahnanbindung und eine Anbindung zur Gesamtschule Hückelhoven.

Zur Freizeitsaison 2014 wurde der Rad- und Freizeitbus (Linie 499) der west zur Erprobung eingeführt. Diese Linie führt von Anfang Mai bis zum letzten Sonntag der Herbstferien quer durch den Kreis Heinsberg zu vielen Sehenswürdigkeiten der Region. Zur Beförderung der Fahrräder wird ein Hänger mitgeführt. Die Linie wird zweimal an Sonn- und Feiertagen gegenläufig von Geilenkirchen über den Selfkant nach Heinsberg und weiter über Wassenberg und Wegberg nach Erkelenz gefahren. An den Bahnhöfen bestehen jeweils Verbindungen zu den Regionalzügen aus Aachen und Mönchengladbach.

Auf Grund des notwendigen Neubaus der Rurbrücke bei Heinsberg-Kempen wurde die Linie 405 aufgespalten, so entstanden zwei weiter Ortsbuslinien/Nachbarortslinien (403/404). Dieses Konzept wird auch nach der Fertigstellung der Brücke mit zeitlichen Verbesserungen fortgeführt.

Aktuell zum Fahrplanwechsel 2014 wurde die Schnellbuslinie SB4 in die Regionalbuslinie 402 gewandelt, um eine flächendeckende Bedienung im Korridor Heinsberg – Hückelhoven – Erkelenz sicherzustellen.

Auf der Linie 497 wurde die Bedienung nach Ubach over Worms/NL wegen geringer Nachfrage eingestellt. Eine Kostenbeteiligung war mit der Provinz Limburg nicht verhandelbar. Die Linie 497 wurde mit der Linie 491 verknüpft, so konnte im Korridor Geilenkirchen –Teveren – Scherpenseel – Übach-Palenberg sowohl die Anbindung der städtischen Schulstandorte und Einkaufszentren als auch der Bahnhöfe erfolgen.

In der Gemeinde Gangelt wurde die Linie 423 u. a. zur Bedienung der Grundschule Birgden eingerichtet.

Des Weiteren wurde in Erkelenz der „ErkaBus" als EK4 (Stadtbus) eingeführt, zur Anbindung des Neubaugebietes „Oerather Mühlenfeld" und Borschemich (neu) an das Stadtzentrum. Die Bedienung der zentralen Haltestelle „Kölner Tor" wurde hierbei komplett überplant.

4.4 ÖPNV-Bedienungsstruktur

Angebotsstruktur
Grundlage der Bestandsaufnahme des ÖPNV-Leistungsangebotes im Kreis Heinsberg ist der AVV-Verbundfahrplan (Region Heinsberg), gültig seit 14.12.2014. Neben der Deutschen Bahn AG, die mit 3 Linien Schienenpersonennahverkehr betreibt, sind folgende sechs Verkehrsunternehmen im Kreis Heinsberg tätig:

- WestEnergie und Verkehr GmbH (west) mit 32 Linien,
- Regionalverkehr Euregio Maas-Rhein GmbH (RVE) mit 11 Linien,
- west und RVE in Gemeinschaftskonzession mit 6 Linien und einer weiteren mit der Dürener Kreisbahn GmbH(DKB),
- Aachener Straßenbahn- und Energieversorgungs-AG (ASEAG) mit zwei Linien,
- west und ASEAG in Gemeinschaftskonzession mit einer Linie,
- Niederrheinische Versorgung und Verkehr AG (NVV) mit einer Linie,
- NVV mit west in Gemeinschaftskonzession mit einer Linie,
- Taeter Aachen GmbH & Co. KG in Gemeinschaftskonzession mit west mit einer Linie,
- Veolia Verkehr NL (Veolia NL) mit einer grenzüberschreitenden Linien.

Das öffentliche Nahverkehrsangebot wird entsprechend der Verkehrsaufgabe unterschieden nach

- Zug,
- Schnellbus,
- Regionalbus,
- Stadt-/Ortsbus und
- MultiBus.

Die nachfolgende Tabelle gibt eine Übersicht über die einzelnen ÖSPV-Linien, den jeweiligen Konzessionär, die Verkehrstage und das Fahrtenangebot bzw. die Fahrtenhäufigkeit inkl. von ausgeprägten Teillinienfahrten. Dabei wird nach Tagesarten (Montag – Freitag an Schul- oder Ferientagen, Samstag, Sonntag/Feiertag) unterschieden.

Linie		**Verkehrstage**			
Nr.	**Verlauf**	**Schultage/ Mo-Fr Hin/Rück**	**Ferien/ Mo-Fr H/R**	**Sa H/R**	**So H/R**
west					
SB1	Erkelenz - Wassenberg - Heinsberg - Geilenkirchen - Übach-Palenberg	22/20	19/19	15/15	11/12
SB3	Geilenkirchen - Gangelt - Tüddern	15/15	15/15	- *	- *
EK1	Erkelenz - Venrath - Keyenberg	13/13	13/12	-	-
EK2	Erkelenz - Lövenich - Katzem	15/16	14/14	-	-
EK3	Erkelenz – Kückhoven – Borschemich - Keyenberg	16/14	15/14		
EK4	Erkelenz – Oerather Mühlenfeld – Erkelenz – Borschemich (neu)	11/18	11/18		
GK1	Geilenkirchen - Niederheid - Tripsrath	14/14	-	-	-
HÜ1	Rurich - Baal - Hückelhoven – Kleingladb.	6/5	-	-	-
ÜP1	Frelenberg - Übach-Palenberg - Boscheln	13/13	13/13	-	-
401	Heinsberg - Hückelhoven - Erkelenz	19/16	12/11	8/18	5/5
402	Erkelenz - Baal – Hückelhoven - Heinsberg	20/18	18/18	9/8	6/6
403	Heinsberg – Karken – Kempen - HS	19	15	-	-

Linie		Verkehrstage			
Nr.	**Verlauf**	**Schultage/ Mo-Fr Hin/Rück**	**Ferien/ Mo-Fr H/R**	**Sa H/R**	**So H/R**
west					
404	(Heinsberg) – Wassenberg – Effeld – Wassenberg – (Heinsberg)	26	14		
405	Erkelenz - Wassenberg - Heinsberg	20/21	14/14	-	-
408	Erkelenz - Wegberg - Niederkrüchten	18/16	13/13	-	-
411	Wegberg – Beeck – Kipshoven - Kehrbusch	2/6	-	-	-
412	Erkelenz - Beeck - Wegberg	14/15	13/15	-	-
413	Wegberg - Dalheim - Wassenberg - Heinsberg	10/12	12/12	-	-
418	Erkelenz - Schwanenberg - Wegberg (- Niederkrüchten)	11/13	-	-	-
423	Stahe - Niederbusch - Kreuzrath - Birgden	2/4	-	-	-
431	Geilenkirchen - Übach-Palenberg - Baesweiler	20/20	17/17	14/14	10/10
432	Geilenkirchen - Puffendorf - Baesweiler	14/14	14/14	8/8	-
434	Geilenkirchen - Birgden - Höngen	9/10	0/1	-	-
435	Geilenkirchen - Gangelt - Tüddern - Höngen	10/10	0/2	-	-
436	Heinsberg - Höngen - Tüddern	12/6	-	-	-
437	Geilenkirchen - Gangelt - Höngen	7/5	-	-	-
438	Saeffelen - Höngen - Schalbruch	4/4	-	-	-
439	Süsterseel - Wehr - Höngen – Tüddern - Millen	1/4	-	-	-
499	Geilenkirchen - Waldfeucht - Heinsberg - Wegberg - Erkelenz	-	-	-	2/2
Multi Bus	Gangelt/Selfkant/Waldfeucht Kreisgebiet Heinsberg	zu bestimmten Zeiten auf Anruf			
west/RVE					
406	Erkelenz - Golkrath - Kleingladb. - Ratheim	14/15	13/13	-	-
407	Geilenkirchen - Randerath - Hückelhoven	13/13	-	-	-
409	(Wassenberg) - Hückelhoven – Lindern - Linnich	15/14	13/13	-	-
497	Übach-Palenberg - Scherpenseel	7/7	4/4	-	-
west/RVE/DKB					
289	Boslar – Linnich – Baesweiler – Übach-Palenberg	3/6	-	-	-
RVE					
71	Geilenkirchen - Baesweiler – Aldenh.	13/15	13/15	4/4	-
295	Linnich - Körrenzig - Rurich - Baal	13/16	12/14	3/3	-
410	Heinsberg - Aphoven - Geilenkirchen	22/21	16/16	5/5	-
472	Heinsberg - Birgden - Gangelt	8/10	8/10	-	-
474	Heinsberg - Waldfeucht - Gangelt	5/5	4/4	-	-
475	(Ober-/Unterbruch) - Heinsberg - Waldfeucht	16/17	13/16	4/4	-
491	Geilenkirchen - Teveren - Scherpenseel - Übach-Palenberg	16/13	15/13	4/4	-
492	(Oberbruch) - Dremmen - Uetterath - Randerath - Hilfarth	9/7	6/7		

Linie		Verkehrstage			
Nr.	**Verlauf**	**Schultage/ Mo-Fr Hin/Rück**	**Ferien/ Mo-Fr H/R**	**Sa H/R**	**So H/R**
493	Heinsberg - Dremmen - Lindern	20/19	17/18	4/4	-
494	Geilenkirchen - Leiffarth - Lindern	10/13	8/9	3/3	-
495	(Katzem/Lövenich) - Baal - Hückelh. - Ratheim - Wassenberg	15/16	14/14	-	-
ASEAG					
21	Aachen - Herzogenrath - Übach-Palenberg	16/16	16/16	8/7	-
N3	Holthausen - Herzogenrath - Aachen	-	-	2	2
west/ASEAG					
430	Übach-Palenberg - Merkstein - Herzogenrath	14/14	14/14	14/14	10/10
west/Taeter					
433	Übach-Palenberg - Boscheln - Alsdorf	11/10	11/10	-	-
NVV					
017	Mönchengladbach - Rheindahlen - Wegberg	20/18	20/17	13/13	6/7
west/NVV					
SB81	Erkelenz - Rheindahlen - Rheydt - Mönchengladbach	14/14	14/14	-	-
Veolia NL					
23	Eygelshoven/NL – Übach-Palenberg	19/19	18/18	17/17	16/16

Tab. 27: ÖSPV-Angebot im Kreis Heinsberg 2015

In den kreisangehörigen Gemeinden Gangelt, Selfkant und Waldfeucht verkehrt seit 2002 der MultiBus der west im Linienbetrieb auf Anruf.

Montag bis Freitagabend, Samstagnachmittag und -abend sowie Sonntag wird der Betrieb auf den meisten regionalen Linien sowie auf nahezu allen lokalen Linien deutlich zurückgenommen oder eingestellt. Die Mobilität der Bevölkerung wird in diesen Zeiten seit 2010 durch den flächendeckenden Einsatz des MultiBusses im Kreis Heinsberg gewährleistet.

Die im Kreis Heinsberg tätigen Verkehrsunternehmen sind entweder Mitglied des Aachener Verkehrsverbundes (AVV) oder mit diesem vertraglich verbunden und wenden als solche den AVV-Gemeinschaftstarif an. Der aktuelle AVV-Tarif ist im Kap. 4.7 ausführlich dargestellt.

MultiBus im Kreis Heinsberg

Seit 2003 ist der MultiBus fester Bestandteil des ÖPNV im Kreis Heinsberg. Er ist gestartet im Rahmen eines Forschungsprojektes des Bundesministeriums für Forschung und nach vorheriger Genehmigung durch die Bezirksregierung Köln gem. § 42 PBefG (Linienverkehr) nur in den Gemeinden Gangelt, Selfkant und Waldfeucht.

Nach einigen konzeptionellen und betrieblichen Modifikationen ist der MultiBus – als bedarfsorientiertes ÖSPV-Angebot – mit einer 60 minütigen Vorlaufzeit kreisweit per Anruf zu den folgenden Zeiten zu bestellen:

montags bis freitags	20:00 Uhr bis 22:00 Uhr
samstags:	06:30 Uhr bis 22:00 Uhr
sonn- und feiertags:	09:00 Uhr bis 22:00 Uhr.

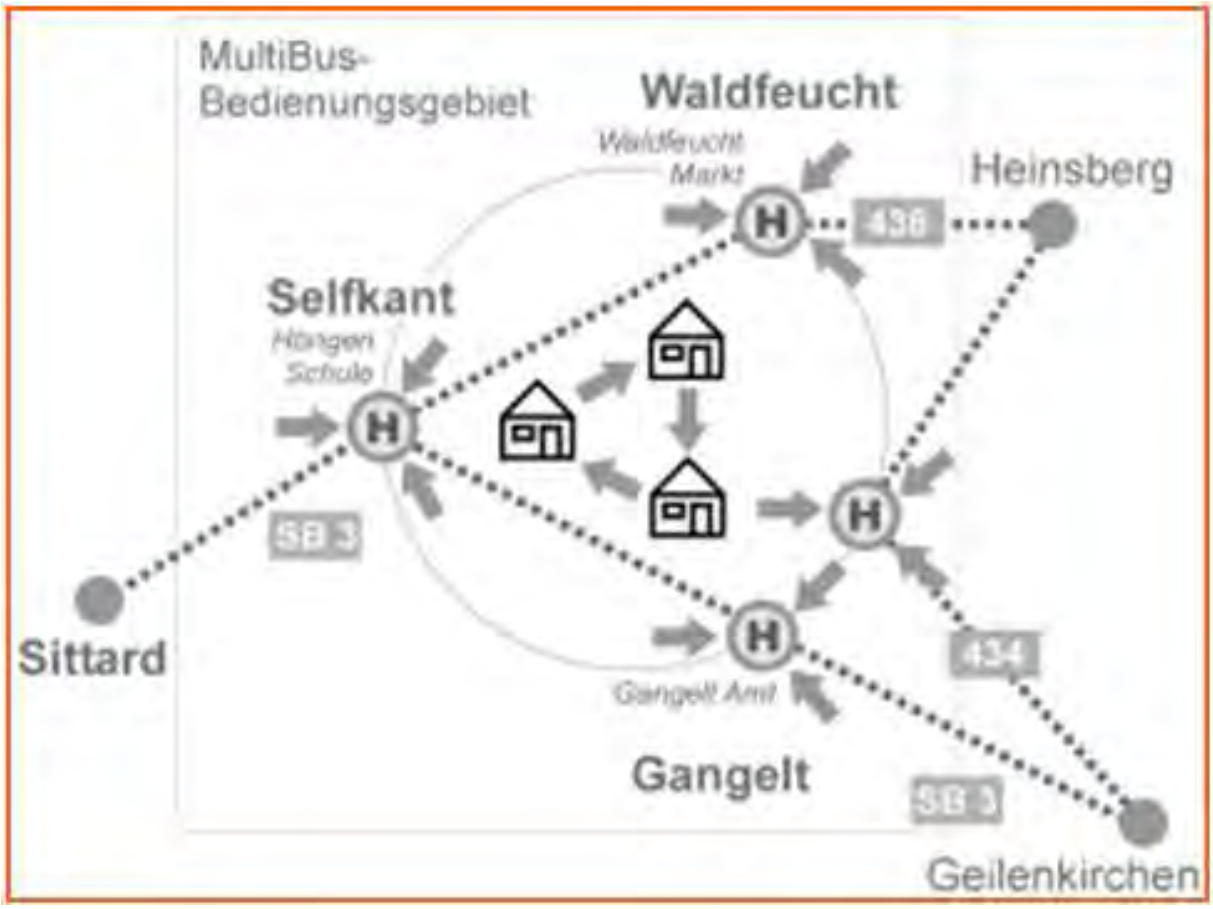


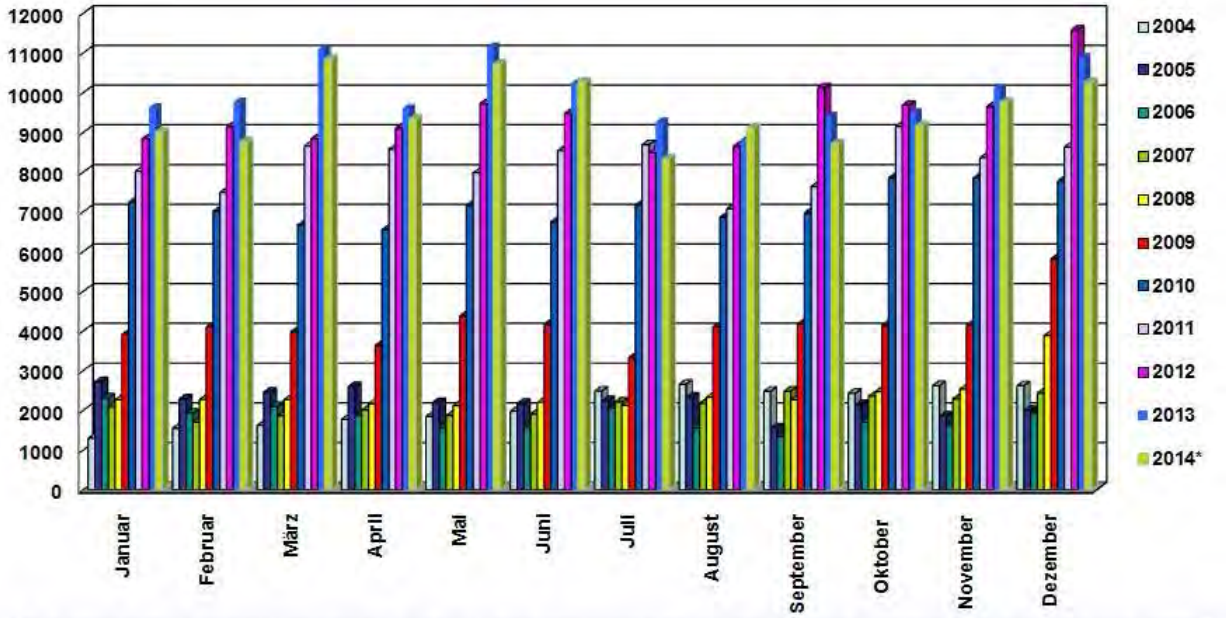
Abb. 28: MultiBus Bedienung im Kreis Heinsberg – Systembild 2003

In den drei Gemeinden Gangelt, Selfkant und Waldfeucht wird der MultiBus zu folgenden Zeiten zusätzlich angeboten

Montag bis Freitag an Schultagen:	09:00 Uhr	bis	12:00 Uhr
	14:00 Uhr	bis	22:00 Uhr
Montag bis Freitag an Ferientagen:	06:00 Uhr	bis	22:00 Uhr

Die unterschiedlichen Bedienungsbereiche des MultiBusses sind im Laufe der Zeit in Teilbereichen den wachsenden Anforderungen entsprechend angepasst worden. Die Funktion des AnrufSammelTaxi (AST) ist vollständig in den MultiBus integriert worden. Dies trägt auch zur wirtschaftlichen Ausgestaltung des MultiBusses bei.

In Tab. 22 sind die Fahrgastzahlen des MultiBusses von 2004 -2014 im Vergleich dargestellt, wobei die kreisweite Bedienung erstmals 2009 und in heutiger Form 2010 zum Tragen kommt.



2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
25.368	26.596	21.610	25.434	28.920	49.903	85.881	98.817	113.538	119.554	114.416

Tab. 29: Fahrgastzahlen MultiBus im Kreis Heinsberg 2004 -2014

Der MultiBus stellt weiterhin die grenzüberschreitende Mobilität mit unterschiedlicher Nachfrage sicher.

Zählung	April 2009	April 2013	Nov 2013	April 2014
Wehr - Sittard	2	11	2	15
Tüddern - Sittard	0	13	35	23
Gangelt - Schinveld	4	10	10	0
Waldfeucht - Echterbosch	0	0	0	0
Heinsberg - Posterholt	0	0	0	0

Tab. 30: Grenzüberschreitende Nachfrage beim MultiBus

4.5 Verkehrsinfrastruktur

ÖPNV-Fahrzeuge

An einem durchschnittlichen Werktag außerhalb der Schulferien kommen zur Spitzenstunde im Kreis Heinsberg ca. 220 Fahrzeuge im Linienverkehr zum Einsatz. Infolge verschiedener betrieblicher Disposition ist der Fahrzeugbedarf werktäglichen Schwankungen unterworfen.

Bei Art und Ausstattung der Fahrzeuge sind Unterschiede aufgrund der betrieblichen und technischen Rahmenbedingungen der einzelnen Verkehrsunternehmen festzustellen. Sie betreffen in erster Linie deren Ausrüstung bezüglich der Zustiege und der Fahrgastinformation. Nahezu jedes Fahrzeug verfügt über Nutzflächen zur Beförderung von Rollstühlen, Kinderwagen usw. und über eine Anzeige der als nächstes angefahrenen Haltestelle. Alle eingesetzten Fahrzeuge verfügen über eine Zielanzeige und über Haltewunschtasten.

Haltestellen

Der Kreis Heinsberg verfügt über 716 Zugangsstellen zum ÖPNV. Darin enthalten sind 16 Haltepunkte des SPNV. Sie verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Kommunen:

	Erkelenz	Gangelt	Geilenkirchen	Heinsberg	Hückelhoven	Selfkant	Übach-Palenberg	Waldfeucht	Wassenberg	Wegberg	**Kreis Heinsberg**
ÖSPV-Haltestellen	106	58	87	123	80	40	52	30	37	87	**700**
SPNV-Haltestellen	1	0	2	7	2	0	1	0	0	3	**16**

Zwischen den Kommunen sind teilweise erhebliche Unterschiede in der **Qualität und Ausgestaltung** der Haltestellen festzustellen, d. h. eine einheitliche Ausstattung der Haltestellen ist derzeit nicht erkennbar. Die Diversität resultiert zum Teil aus der unterschiedlichen Zuständigkeit und Fürsorge der verschiedenen Kommunen und Verkehrsunternehmen.

Die Kommunen verfolgen in Kooperation mit den Verkehrsunternehmen oder im Rahmen städtebaulicher Modernisierungsprogramme eine zweckdienliche Gestaltung und Ausstattung der Haltestellenbereiche (Warteflächen, Mastschilder etc.), die sich i. d. R. auf öffentlichem Grund befinden.

Auch bezüglich der **Verknüpfungspunkte** zum SPNV sind in den einzelnen Kommunen erhebliche Unterschiede hinsichtlich der Ausgestaltung und Ausstattung festzustellen. In diesen Bereichen sind konkrete Einzelmaßnahmen geplant, abhängig von dem vorgesehenen Ausbau des SPNV und damit auch ggf. von der Verlegung von Verknüpfungsbereichen.

4.6 Tarif und Vertrieb

Verbundtarif

Im AVV gilt ein einheitlicher Flächentarif auf allen Verkehrsmitteln. Der Verbundtarif wurde in der Vergangenheit kontinuierlich den Bedürfnissen und Anforderungen der Fahrgäste sowie auch im Hinblick auf eine landesweite Harmonisierung der NRW-Tariflandschaft angepasst und fortentwickelt.

Das Tarifsystem im Aachener Verkehrsverbund stellt sich wie folgt dar:

- Der AVV-Verbundtarif ist ein kommunaler Flächentarif.
- Der AVV ist in „Stammgebiete", in linienbezogene Kurzstreckenabschnitte und in Kurzstrecken-Zonen aufgeteilt. In der Regel gilt: Ein Stammgebiet = eine Stadt oder Gemeinde. Für Fahrten innerhalb eines Stammgebietes gilt die Preisstufe 1. Für Fahrten darüber hinaus gibt es drei weitere Preisstufen (Preisstufen 2 bis 4).
- Innerhalb der Stammgebiete in den Kreisen Heinsberg und Düren gilt ein preisgünstiger Kurzstreckentarif für einzelne Fahrten. Hierzu sind die Stammgebiete in Kurzstrecken-Zonen aufgeteilt. Darüber hinaus kommt für kurze Strecken in der StädteRegion Aachen das Flugs-Ticket zum Einsatz. Dieses Kurzstrecken-Ticket berechtigt in der Regel nach Einstieg zum Befahren von vier Haltestellen. Die räumliche Gültigkeit des Flugs-Tickets ergibt sich aus dem Tarifinformationsaushang an der jeweiligen Einstiegshaltestelle.
- Für Fahrten innerhalb der City-XL-Zone in der Aachener Innenstadt (ehemals Kurzstreckenzone 01) greift der günstige City-XL-Tarif. Dieser ist als Einzel-Ticket, 4Fahrten-Ticket sowie als City-XL-Monatskarte für Erwachsene erhältlich.
- Zeitkarten und Tages-Tickets (inkl. Minigruppen-Tickets) haben im jeweiligen Geltungsbereich Netzgültigkeit; Einzelfahrscheine und 4-Fahrtenkarten berechtigen zu einer einmaligen Fahrt innerhalb des jeweiligen Geltungsbereiches. Zur Vermeidung von überproportionalen Preissprüngen bei einer einzelnen Fahrt über eine Stammgebietsgrenze hinweg gilt der Fahrpreis der Stufe 1 bei Einzelfahrscheinen und 4-Fahrtenkarten auch für Fahrten zwischen zwei aneinanderstoßenden Kurzstreckenzonen unterschiedlicher Stammgebiete.
- Monats- und Wochenkarten für Erwachsene sind übertragbar und jeweils einen Kalendermonat bzw. eine Kalenderwoche (Montag bis Sonntag) bis einschließlich des ersten Werktags (Mo. – Fr.) des folgenden Kalendermonats bzw. der folgenden Kalenderwoche gültig.
- Der Geltungsbereich von AVV-Zeitkarten endet grundsätzlich an der Stammgebietsgrenze (i.d.R. Kommunalgrenze). Mit dem Anschluss-Ticket AVV kann eine mindestens bis zur Stammgebietsgrenze gültige AVV-Zeitkarte für eine Fahrt erweitert werden. Das Anschluss-Ticket AVV berechtigt zu einer einmaligen Fahrt innerhalb des AVV-Gebietes.
- Kinder unter 6 Jahren fahren grundsätzlich unentgeltlich; Kinder bis unter 15 Jahren zahlen den gegenüber dem Bartarif für Erwachsene rabattierten Fahrpreis.
- Monatskarten für Erwachsene (inkl. Job-Ticket und Regiokarte) berechtigen an Samstagen und Sonn- und Feiertagen zur unentgeltlichen Mitnahme von 1 Erwachsenen und bis zu 3 Kindern unter 15 Jahren.
- Neben dem üblichen Ticketangebot werden für spezielle Zielgruppen weitere tarifliche Angebote bereitgehalten wie z. B. Semester-Tickets, School&FunTickets, Job-Tickets, AktivAbo, Fun-Ticket, Mobil-Tickets, Wochenend-Tickets für Jugendliche, Ferien-Tickets, Minigruppen-Tickets.

Eine Übersicht der Fahrpreise (Stand Januar 2015) und des Fahrkartenvertriebes im AVV ist in den Tabellen 21 und 22 wiedergegeben.

AVV-Verbundtarif 1. Januar 2015

Stand: 1. Januar 2015

Preise in Euro

Regeltarife									
Preisstufe:		K		1			2	3	4
	Gültigkeit	Fluga-Ticket (StädteRegion Aachen)	Kurzstreckenzone (Kreis Düren und Kreis Heinsberg)	Stadt / Gemeinde A	Stadt / Gemeinde B	Aachen / Vaals / Kelmis C	Stamm-gebiet und ein Nachbar-stamm-gebiet	Stamm-gebiet und eine Nachbar-region	AVV-Gesamt-netz
Erwachsene Einzel-Ticket	Einzelfahrt	1,50	1,60	2,65 [1]			3,55	5,30	8,30
Erwachsene 4Fahrten-Ticket	Einzelfahrt	5,60	6,00	10,00 [1]			13,40	20,00	31,20
je Fahrt	Einzelfahrt	(1,40)	(1,50)	(2,50)			(3,35)	(5,00)	(7,80)
Kinder Einzel-Ticket [2]	Einzelfahrt	1,00	1,00	1,45 [1]			1,90	2,80	4,30
Kinder 4Fahrten-Ticket [2]	Einzelfahrt	4,00	4,00	5,80 [1]			7,60	11,20	17,20
je Fahrt	Einzelfahrt	(1,00)	(1,00)	(1,45)			(1,90)	(2,80)	(4,30)
Tages-Ticket (1 Person)	ganztägig			7,40			10,50	13,80	17,10
Minigruppen-Ticket (max. 5 Pers.)	mo. – fr. ab 9.00 Uhr; sa., so. oder feiertags ganztägig			10,10		8,90	15,20	20,70	25,00
Erwachsene Wochenkarte	Kalenderwoche (mo. bis so.)			21,50			28,50	42,70	55,50
Erwachsene Monatskarte	Kalendermonat			53,60	61,20	64,10	87,20	122,30	167,50
Erwachsene Monatskarte im ABO	mind. 12 Kalendermonate			45,02	51,41	53,84	73,25	102,73	140,70
Regiokarte (Monatskarte)	Zentrales Stammgebiet und i. d. R. alle benachbarten Ziele der Preisstufe 2			Erwachsene:		122,30	/ im ABO:	102,73	
				Auszubildende:		93,60	/ im ABO:	80,80	
Auszubildende Wochenkarte	Kalenderwoche (mo. bis so.)			16,30			21,50	32,30	41,90
Auszubildende Monatskarte	Kalendermonat			41,20	46,80	49,00	67,00	93,60	128,20
Auszubildende Monatskarte im ABO	mind. 12 Kalendermonate			35,50	40,60	42,50	57,70	80,80	110,60
Schülerjahreskarte	nur für Schulwegfahrten			424,35	482,05	490,00	690,10	964,10	1.320,45
Fun-Ticket für alle unter 18 Jahren und Schüler	mo. – fr. ab 14.00 Uhr; sa., so., feiertags und in den Ferien ganztägig			18,40			im ABO:	15,33	
Aktiv-ABO (1 Person)	für Senioren ab 60 Jahren; mo. – fr. ab 9.00 Uhr; sa., so. u. feiertags ganztägig			49,50 (Abo)					
Aktiv-Duo (2 Personen)	für Senioren ab 60 Jahren; mo. – fr. ab 9.00 Uhr; sa., so. u. feiertags ganztägig			82,90 (Abo)					
Zuschlag 1. Kl. DB Einzelfahrt	Einzelfahrt			1,40			1,80	2,65	4,15
Zuschlag 1. Kl. DB Wochenkarte	Kalenderwoche (mo. bis so.)			10,75			14,25	21,35	27,75
Zuschlag 1. Kl. DB Monatskarte	Kalendermonat			30,60			43,60	61,15	83,75
Zuschlag 1. Kl. DB Mon. Karte ABO	mindestens 12 Kalendermonate			25,70			36,65	51,35	70,35

Stadt- und Kreis-Tickets (Tages-Tickets)		1 Person	Mini-gruppe	Familien-Ticket
Stadt Aachen (incl. Vaals und Kelmis)	• Tages-Tickets für 1 Person gelten von 0.00 Uhr bis Betriebsschluss • Minigruppen-Tickets (für max. 5 Personen) bzw. Familien-Tickets (nur in Verbindung mit Familienkarte) gelten mo. – fr. ab 9.00 Uhr bis Betriebsschluss und sams-, sonn- oder feiertags jeweils ganztägig	7,40	8,90	13,80
StädteRegion Aachen (Stadt u. Kreis)		13,80	20,70	
Kreis Düren		10,50	20,70	10,50
Kreis Heinsberg		10,50	15,20	-

Sondertarife		
City-XL-Ticket Aachen	für eine Einzelfahrt innerhalb der City-XL-Zone in Aachen	1,60
City-XL-4Fahrten-Ticket Aachen	für Fahrten innerhalb der City-XL-Zone in Aachen	6,00
City-XL-Monatskarte Aachen	Monatskarte für Fahrten innerhalb der City-XL-Zone in Aachen	37,00
City-Tarif Düren Einzelfahrt	für eine Einzelfahrt in einem Teilbereich der Stadt Düren (Stadtzentrum)	1,00
City-Tarif Düren Monatskarte	Monatskarte für Fahrten in einem Teilbereich der Stadt Düren (Stadtzentrum)	20,00
Mobil-Ticket (für Berechtigte lt. Tarifbestimmungen)	Monatskarte Kreis Düren (nur im Abo)	15,00
	Monatskarte Kreis Heinsberg	20,00
	Monatskarte StädteRegion Aachen	27,80
Welcome-Ticket	3-Tage-Ticket für 1 Person (ganztägig) für beliebig viele Fahrten innerhalb einer Stadt/Gemeinde	14,40
Wochenend-Ticket für Jugendliche unter 18 Jahren	samstags oder sonntags für 1 Person im AVV-Gesamtnetz	4,90
Fahrrad Einzelfahrt	Mitnahme eines Fahrrades im AVV (entfernungsunabhängig)	2,10
Fahrrad-Ticket AVV	ganztägige Mitnahme eines Fahrrades im AVV (entfernungsunabhängig)	3,10
Anschluss-Ticket AVV	Einzelfahrt im AVV-Gesamtnetz (gilt nur in Verbindung mit einer AVV-Zeitkarte)	3,50
euregio***ticket***	Tageskarte für beliebig viele Fahrten in der Euregio Maas-Rhein, mo. bis fr. für 1 Person, sa., so. und feiertags für max. 2 Erwachsene und 3 Kinder unter 12 Jahren	18,00

Ferien-Tickets im AVV		
Jugendl./Schüler Sommerferien	für alle unter 21 Jahren	30,50
Jugendl./Schüler übrige Ferien		15,30
Senioren Sommerferien	für Senioren ab 60 Jahren	59,60
Senioren übrige Ferien		29,80

[1]) Dieser Tarif gilt auch für zwei angrenzende Kurzstrecken-Zonen unterschiedlicher Stammgebiete in den Kreisen Düren und Heinsberg.
[2]) Gilt für Kinder unter 15 Jahren; Kinder unter 6 Jahren werden unentgeltlich befördert.

Tab. 31: Verbundtarif für den Aachener Verkehrsverbund (Preisstand: Januar 2015)

Tickets sind erhältlich:

Regeltarife								
Preisstufe:	K		1			2	3	4
	Flugs-Ticket (StädteRegion Aachen)	Kurzstreckenzone (Kreis Düren und Kreis Heinsberg)	Stadt / Gemeinde		Aachen / Vaals / Kelmis	Stammgebiet und ein Nachbar-stammgebiet	Stammgebiet und eine Nachbar-region	AVV-Gesamt-netz
			A	B	C			
Erwachsene Einzel-Tickets	in Bussen, Vorverkaufsstellen[3] und an Automaten[3]	in Bussen, Vorverkaufsstellen und an Automaten						
Erwachsene 4Fahrten-Ticket								
Kinder Einzel-Ticket [2]								
Kinder 4Fahrten-Ticket [2]								
Tages-Ticket (1 Person)		in Bussen, Vorverkaufsstellen und an Automaten						
Minigruppen-Ticket (max. 5 Pers.)								
Erwachsene Wochenkarte		in Bussen[5], Vorverkaufsstellen und an Automaten						
Erwachsene Monatskarte								
Erwachsene Monatskarte im ABO			in den Kunden-Centern der ASEAG und im Abo-Center der DB (Anträge auch in Vorverkaufsstellen und an DB-Fahrkartenausgaben erhältlich)					
Regiokarte	Erw.		in Bussen[5], Vorverkaufsstellen und an Automaten					
	Azubi		in Bussen[5], Vorverkaufsstellen und an Automaten					
Auszubildende Wochenkarte								
Auszubildende Monatskarte								
Auszubildende Monatskarte im ABO			in den Kunden-Centern der ASEAG und im Abo-Center der DB					
Schülerjahreskarte			nur über Schulträger erhältlich					
Fun-Ticket für alle unter 18 Jahren und Schüler			in Bussen[5], Vorverkaufsstellen und an Automaten					
Aktiv-ABO (1 Person ab 60 Jahre)			in den Kunden-Centern der ASEAG und im Abo-Center der DB (Anträge auch in Vorverkaufsstellen und an DB-Fahrkartenausgaben erhältlich)					
Aktiv-Duo (ABO für 2 Pers. ab 60 J.)								
Zuschl. 1. Kl. DB Einzelfahrt			in Vorverkaufsstellen und an DB-Automaten im AVV-Gebiet					
Zuschl. 1. Kl. DB Wochenkarte								
Zuschl. 1. Kl. DB Monatskarte								
Zuschl. 1. Kl. DB Monatskarte ABO			über das Abo-Center der DB					
Stadt- und Kreis-Tickets (Tages-Tickets)								
Stadt Aachen (incl. Vaals und Kelmis)			in Bussen[7], Vorverkaufsstellen[3, 7] und an Automaten[4]					
StädteRegion Aachen								
Kreis Düren			in Bussen[6], Vorverkaufsstellen[3, 6] und an Automaten[5]					
Kreis Heinsberg			in Bussen[7], Vorverkaufsstellen[3, 7] und an Automaten[4, 5]					
Sondertarife								
City-XL-Ticket Aachen			in Bussen, Vorverkaufsstellen[3] und an Automaten innerhalb der City-XL-Zone					
City-XL-4Fahrten-Ticket Aachen			in Bussen, Vorverkaufsstellen[3] und an Automaten[3] innerhalb der City-XL-Zone					
City-XL-Monatskarte Aachen			in Bussen[5, 8], Vorverkaufsstellen und an Automaten innerhalb der City-XL-Zone					
Mobil-Ticket Kreis Düren			beim Träger der Sozialleistung					
Mobil-Ticket Kreis Heinsberg			in Bussen und in Vorverkaufsstellen[3]					
Mobil-Ticket StädteRegion Aachen			in Bussen[5], Kunden-Centern[3] und in Vorverkaufsstellen[3]					
Welcome-Ticket			in Bussen, Vorverkaufsstellen und an Automaten					
Wochenend-Ticket für Jugendliche unter 18 Jahren			in Bussen, Vorverkaufsstellen[3, 6] und an Automaten					
Fahrrad Einzelfahrt			in Bussen, Vorverkaufsstellen und an Automaten[5]					
Fahrrad-Ticket AVV			in Bussen, Vorverkaufsstellen und an Automaten[5]					
Anschluss-Ticket AVV			in Bussen, Vorverkaufsstellen und an Automaten					
euregio***ticket***			in Bussen, Vorverkaufsstellen und an Automaten					
Ferien-Tickets im AVV								
Jugendl./Schüler Sommerferien		in Bussen[7], in Vorverkaufsstellen, an Automaten						
Jugendl./Schüler übrige Ferien								
Senioren Sommerferien								
Senioren übrige Ferien								

[3] ausgenommen DB
[4] ausgenommen Rurtalbahn
[5] ausgenommen ASEAG
[6] ausgenommen west
[7] ausgenommen DKB
[8] ausgenommen RVE (Änderungen vorbehalten)

Tab. 32: Vertrieb des AVV-Verbundtarifes

Übergangstarife in benachbarte Kooperationsräume

Im Verbundraumgrenzen überschreitenden Verkehr führen tarifliche Barrieren oftmals dazu, dass Fahrgastpotenziale für den ÖPNV nicht voll ausgeschöpft werden. Insbesondere aufgrund der Integration des Schienenverkehrs kommt im Grenzbereich zwischen AVV und VRS bzw. VRR sowie zwischen AVV und den angrenzenden Gebieten des benachbarten Auslands der Schaffung bzw. Fortentwicklung transparenter tariflicher Übergangsregelungen eine hohe Bedeutung zu. Im Folgenden wird der Bestand dargestellt.

Tarifliche Übergangsregelungen für Fahrten im Inland

Ergänzend zu dem für landesweite Fahrten mit Nahverkehrszügen und weiteren Verkehrsmitteln der Verkehrsverbünde und -gemeinschaften in NRW angebotenen NRW-Tarif greift ein mit den an den AVV angrenzenden Verkehrsverbund VRR vereinbarter Kragentarif. Dessen räumliche Gültigkeit ist auf kleinräumige Fahrten im grenznahen Übergangsverkehr begrenzt. Die bislang geltende VRS-Kragentarifregelung konnte durch die Tarifkooperation AVV/VRS zum 01.01.2015 abgelöst werden.

Tarifkooperation AVV/VRS

Zum 01.01.2015 wurde im verbundgrenzüberschreitenden Verkehr zwischen dem AVV-Netz und dem erweiterten VRS-Netz der VRS-Tarif als „Tarifkooperation AVV/VRS" eingeführt. Über die zuvor bereits in das erweiterte VRS-Netz integrierten 5 AVV-Kommunen (Düren, Merzenich, Nörvenich, Titz und Vettweiß) hinaus, kommt der VRS-Tarif im Übergang zum AVV auch in den übrigen 30 AVV-Kommunen zur Anwendung. Damit Preishärten bestmöglich vermieden werden können, wurde der VRS-Tarif hierfür um die Preisstufen 6 und 7 ergänzt. Der AVV-Tarif bleibt innerhalb des AVV-Netzes unverändert bestehen.

Die beiden Verbundräume AVV und VRS verfolgen mit dieser Umstellung das Ziel, die Tariflandschaft zu vereinfachen, zielgruppenspezifische ZeitTicket-Angebote zu stärken und somit Neukunden zu gewinnen. Gleichzeitig wird auch eine Vorgabe der Landesgesetzgebung umgesetzt, die im ÖPNV-Gesetz festschreibt, dass innerhalb der Zweckverbände für den Schienenpersonennahverkehr einheitliche Tarife umzusetzen sind.

Kragentarif zwischen AVV und VRR

Für verbundgrenzüberschreitende Fahrten zwischen einigen VRR-nahen Kommunen im Kreis Heinsberg bzw. im Kreis Düren und einigen AVV-nahen Kommunen im VRR wird ein Kragentarif angeboten. Er basiert weitgehend auf dem AVV-Verbundtarif und umfasst sowohl Bartarif-Fahrausweise als auch die Regel-Zeitkartenangebote.

Der Geltungsbereich des Kragentarifes deckt die Stadt- bzw. Gemeindegebiete Erkelenz, Wegberg, Wassenberg, Hückelhoven und Linnich im AVV sowie Mönchengladbach, Schwalmtal/Niederkrüchten, Nettetal/Brüggen im Gebiet des VRR ab.

NRW-Tarif

Für verbundraumüberschreitende Fahrten über den Geltungsbereich der Verbund- bzw. Kragentarife hinaus mit den Nahverkehrsprodukten im SPNV innerhalb des Landes NRW hat der NRW-Tarif den bis dahin für Fahrten über ein Verbundgebiet hinaus gültigen Schienentarif der Deutschen Bahn abgelöst. Seither beinhaltet jeder Fahrausweis, der zur Fahrt mit einem Nahverkehrszug innerhalb der Landesgrenzen gelöst wird, grundsätzlich die Berechtigung zur Nutzung sämtlicher lokaler Nahverkehrsmittel am Start- sowie am Zielort. Der originäre DB-Tarif wird somit in den relevanten Relationen im Land NRW lediglich noch auf den Zügen des DB-Fernverkehrs angewandt.

Neben einigen Tickets zum Pauschalpreis für den Gelegenheitsverkehr, die von allen Verkehrsunternehmen im AVV vertrieben werden, wird im Rahmen des NRW-Tarifs seitens der DB ein vollständiges Bar- und Zeitfahrausweissortiment zu relationsabhängigen Preisen angeboten.

Um zukünftig die Tarifierung sämtlicher Relationen sowie die freie Wahl an Verkehrsmitteln zwischen den Regionen zu ermöglichen, haben sich das Land NRW, die SPNV-Unternehmen und die 8 Kooperationsräume im Land NRW dafür ausgesprochen, den NRW-Tarif einer Revision zu unterziehen. Im Zuge dessen sollen bislang bestehende Tarifierungslücken geschlossen und vergleichbare Relationen zu einem Raum mit einem Preis zusammengefasst werden. Die Umsetzung des neuen NRW-Tarifes soll zum Fahrplanwechsel Dezember 2015 bzw. zum 1. Januar 2016 erfolgen.

Tarifliche Übergangsregelungen für Fahrten in das benachbarte Ausland

euregio***ticket***

Das euregio***ticket*** ist im Gebiet der Euregio Maas-Rhein im gesamten Busverkehr sowie in fast allen SPNV-Linien gültig. Das Gültigkeitsgebiet der Euregio Maas-Rhein umfasst den AVV, den Kreis Euskirchen, den südlichen Teil der niederländischen Provinz Limburg, die belgische Provinz Limburg und die Provinz Lüttich. Das euregio***ticket*** wird derzeit ausschließlich als Tageskarte ausgegeben.

Übergangstarif zwischen dem AVV und Heerlen (NL)

Auch im grenzüberschreitenden Nahverkehr in die Niederlande wird ein deutlich ausgeweiteter Übergangstarif angeboten. Dieser gilt gleichermaßen für die Bus- und Bahnverbindungen (eu***regio***bahn) zwischen Heerlen und dem AVV-Gebiet.

Der Anwendungsbereich des Übergangstarifs umfasst AVV-seitig das gesamte AVV-Netz. In der Kernzone des Heerlener Stadtgebiets ist die Nutzung von Buslinien sowie der Bahnlinie Stoptrein Kerkrade – Maastricht des durch die Provinz Limburg beauftragten Unternehmens bis einschließlich zum Haltepunkt Heerlen-Woonboulevard möglich. Die in den weiteren Ausbaustufen der eu***regio***bahn später in Deutschland und den Niederlanden errichteten Haltepunkte (Eygelshoven, Heerlen-De Kissel und weitere) wurden in den Übergangstarif AVV/Heerlen einbezogen. Ebenfalls in den Übergangstarif AVV/Heerlen einbezogen wurde der Bahnhaltepunkt Heerlen-Woonboulevard.

Im Angebot sind neben Einzelfahrscheinen (Erwachsene und Kinder) und 4-Fahrtenkarten auch Wochen- und Monatskarten für Erwachsene (einschließlich Abonnement und AVV-AktivAbo).

Auf den niederländischen Streckenabschnitten der ASEAG-Linien 25 und 33 (Vaals) und 34 (Kerkrade) gilt der AVV-Tarif.

Studierendenticket Parkstad Limburg – AVV

Zur Förderung der grenzüberschreitenden Mobilität bietet die Parkstad Limburg Studierenden, die im Besitz eines durch eine im AVV ansässige Hochschule ausgestellten Semestertickets sind und ihren Wohnsitz in ausgewählten Gemeinden in der Parkstad Limburg besitzen, ein kostenloses Ergänzungsticket für die Nutzung des lokalen Bus- und Bahnverkehrs an.

Tarifliche Situation für Fahrten nach Belgien

Aufgrund einer Vereinbarung zwischen dem belgischen Busunternehmen TEC und dem AVV ist es seit dem 1. Oktober 2011 möglich, zwischen dem Stadtgebiet Aachen und den grenznahen Regionen Belgiens mit nur einem Ticket zu fahren.

Der region3***tarif*** umfasst grenzüberschreitende Einzel-, Tages- und Minigruppen-Tickets sowie Monatskarten (auch im Abonnement) mehrerer Preisstufen. AVV-Job-Ticket-Inhaber, Schüler und Studierende können ebenfalls eine Anschlusszeitkarte für den gesamten belgischen Geltungsbereich des region3***tarifes*** erwerben.

Auch der Ticketkauf wurde mit der Einführung des region3***tarif*** vereinfacht und unkomplizierter, da dieser in den Kundenzentren der TEC und der ASEAG sowie in den Bussen der Verkehrsunternehmen erworben werden kann. Darüber hinaus konnte durch die Ablösung des AIXpress Tarifes auf der SPNV-Linie zwischen Aachen und Lüttich durch den belgischen Bahntarif eine wesentliche Attraktivierung herbeigeführt werden.

Auf dem belgischen Streckenabschnitt der ASEAG-Linie 24 (Kelmis) gilt weiterhin der AVV-Tarif.

Für den internationalen Verkehr zwischen Aachen und Belgien bezieht der Betreiber (THALYS) beim regionalen Verkehrsunternehmen (ASEAG) Einzelfahrscheine der Preisstufe 1 und gibt Fahrgästen die Möglichkeit, somit eine Fahrtberechtigung für das Stadtgebiet Aachen im THALYS käuflich zu erwerben.

Vertrieb

Der Vertrieb von Verbundfahrausweisen erfolgt über die im AVV tätigen Verkehrsunternehmen. Die jeweils gültige Vertriebsrichtlinie für den AVV dient hierbei als verbindliche Arbeits- und Entscheidungshilfe bei der Umsetzung der einzelnen Vertriebsaufgaben hinsichtlich der unterschiedlichen Vertriebskanäle und Vertriebskomponenten im Rahmen eines einheitlichen Vertriebskonzeptes. Sie definiert vertriebliche Mindeststandards, die neben den technischen Gegebenheiten, tarifbedingten Notwendigkeiten und sicherheitsorientierten Aspekten auch die Anforderungen der Fahrgäste berücksichtigen.

Mit Wirkung zum Dezember 2013 ist für das Erbringen von Vertriebsleistungen im SPNV des Kooperationsraumes NVR (ohne Rurtalbahn) und auf ausgewählten Strecken des Kooperationsraumes Schienenpersonennahverkehr Rheinland-Pfalz Nord (SPNV-Nord) die Beauftragung eines Vertriebsdienstleiters, derzeitig DB Vertrieb, für die Dauer von 10 Jahren erfolgt. Ab Dezember 2016 übernimmt der durch den NVR beauftragte Dienstleister den Vertrieb im SPNV zudem auf dem Nordast der Rurtalbahn. Der Vertriebsdienstleister handelt im Auftrag der im NVR tätigen Eisenbahn-verkehrsunternehmen (EVU). Die Inhalte des NVR-Vertriebsvertrags sind für den Vertriebsdienstleister verbindlich.

Die Vertriebssituation bei den im AVV tätigen Verkehrsunternehmen ASEAG, DKB, Rurtalbahn, west, RVE, Taeter Aachen und DB Vertrieb stellt sich unterschiedlich dar. Die Vertriebswege sind der jeweiligen örtlichen Situation (städtische/ländliche Bereiche) angepasst.

Der Vertrieb der Fahrausweise erfolgt derzeit durch

- Direktverkauf durch das Fahrpersonal
- Stationäre Fahrausweisautomaten
- Mobile Fahrausweisautomaten
- Unternehmenseigene Vertriebsstellen
- private Vertriebsstellen
- zentralen Vertrieb, z. B. bei Kombi-Tickets, Job-Tickets, Schüler-Tickets und Semester-Tickets sowie durch
- den elektronischen Vertriebskanal HandyTicket.

	Fahrerverkauf	stationäre Automaten	mobile Automaten	Vorverkaufsstellen	
				unternehmenseigene	private
ASEAG	X	12	-	1	53
RVE	X	-	-	1	3
DKB	X	-	-	1	8
Rurtalbahn	X**	-	17	-	-
Taeter Aachen	X	-	-	-	8
west	X	-	-	1	11
DB	-	74 *	-	4	6

*) davon jeweils ein Automat in Heerlen, Heerlen de Kissel, Eygelshoven Markt, Landgraaf
**) Verkauf durch Kontrollpersonal

Tab. 33: Vertriebswege der einzelnen Unternehmen im AVV (Stand: März 2015)

In Tabelle 24 ist die Verteilung der Vertriebsstellen im Aachener Verkehrsverbund je Gebietskörperschaft wiedergegeben. Mit 97 Vorverkaufsstellen und 99 Verkaufsautomaten verfügt das Verkehrsgebiet des AVV insgesamt über ein relativ dichtes Vertriebsnetz. Im Durchschnitt entfällt auf 5.600 Einwohner eine Vertriebseinrichtung. In ländlich strukturierten Räumen wird nahezu die vollständige Fahrausweispalette darüber hinaus auch im Direktverkauf beim Fahrpersonal (Bus) angeboten.

	Verkaufsautomaten				Vorverkaufsstellen								
	stationär			mobil	unternehmenseigene							private	DB - Agenturen
	ASEAG	DB*	DKB	Rurtalbahn	ASEAG	RVE	DKB	Rurtalbahn	west	Taeter Aachen	DB		
Stadt Aachen	11	13	-	-	1	1	-	-	-	-	1	27	-
StädteRegion Aachen	1	27	-	-	-	-	-	-	-	-	1	37	2
Kreis Düren	-	9	-	17	-	-	1	-	-	-	1	9	-
Kreis Heinsberg	-	21	-	-	-	-	-	-	1	-	1	10	4
Summe	12	70	-	17	1	1	1	0	1	0	4	83	6
Insgesamt	99				97								

*) zzgl. jeweils ein Automat in Heerlen, Heerlen de Kissel, Eygelshoven Markt, Landgraaf

Tab. 34: Art und Verteilung der Vertriebsstellen im Aachener Verkehrsverbund (Stand: März 2015)

Direktverkauf im Fahrzeug

Das Fahrpersonal im Bus verkauft grundsätzlich Einzelfahrscheine für Kinder und Erwachsene sowie Tages-Tickets. Aufgrund der räumlich unterschiedlichen Situation zwischen den städtischen und ländlichen Bereichen ist beim Fahrpersonal der Unternehmen RVE, Taeter Aachen, west und DKB auch der Erwerb von Zeitkarten möglich. Als Verkaufsgeräte sind bei allen Busverkehrsunternehmen elektronische Fahrausweisdrucker im Einsatz.

Auf den Schienenstrecken Aachen – Merzenich, Aachen - Heinsberg und Aachen - Herrath kann ein Fahrausweis des Nahverkehrs lediglich bei Nicht-Betriebsbereitschaft des Fahrausweisautomaten am Quellbahnhof gegebenenfalls beim Zugbegleitpersonal erworben werden. Die Züge der Rurtalbahn sind mit mobilen Fahrausweisautomaten ausgestattet.

Stationäre Fahrausweisautomaten

Von Seiten des Vertriebsdienstleisters im SPNV werden – mit Ausnahme der Rurtalbahn - an allen Bahnhöfen bzw. Haltepunkten stationäre Fahrausweisautomaten betrieben. Ab Dezember 2016 wird der Vertriebsdienstleister im SPNV auch den Nordast der Rurtalbahn mit stationären Fahrausweisautomaten ausstatten.

Die ASEAG betreibt stationäre Fahrausweisautomaten an wichtigen Verkehrsknoten in ihrem Bedienungsbereich. An diesen Automaten wird nahezu das gesamte AVV-Regel-Fahrausweissortiment inkl. NRW-Pauschalpreistickets angeboten. Die Fahrausweisautomaten sind für die Annahme von Geldscheinen und Münzgeld geeignet.

Über die Fahrausweisautomaten des Vertriebsdienstleisters wird an allen Bahnhöfen und Haltepunkten im AVV das gesamte Fahrscheinsortiment des Bartarifes sowie Zeitkarten für Erwachsene und Auszubildende (inkl. Kragentarif VRR und Tarifkooperation AVV/VRS) vertrieben. Zusätzlich können hier auch Einzelfahrscheine für Fahrten über die Verbundraumgrenze hinaus sowie Zuschlagtickets für die 1. Klasse erworben werden. Die Automaten sind mit Banknotenakzeptoren ausgerüstet und auch für den bargeldlosen Zahlungsverkehr geeignet.

Unternehmenseigene Vertriebsstellen

ASEAG, DKB, west und der Vertriebsdienstleister im SPNV unterhalten im Gebiet des AVV unternehmenseigene Kundencenter. Hier erfolgt der Verkauf sämtlicher Fahrausweisarten des AVV einschließlich der Übergangstarife/Kragentarife sowie dem Fahrausweissortiment der Tarifkooperation AVV/VRS.

Private Vertriebsstellen

Alle Verkehrsunternehmen des AVV kooperieren mit privaten Vertriebsstellen. Über diese Vertriebsstellen, in aller Regel Schreibwaren- und/oder Tabakwaren-Geschäfte sowie Reisebüros, ist ein Fahrausweissortiment erhältlich, das sich an den regionalen Erfordernissen orientiert.

Sonstige Vertriebswege

Tarifliche Sonderangebote wie beispielsweise Job-Tickets, School&FunTickets (Schülertickets) und Semester-Tickets werden über die Verkehrsunternehmen und hier in erster Linie über die ASEAG direkt vertrieben.

Fahrkarten im Abonnement werden über ASEAG und den Vertriebsdienstleister im SPNV in deren Abo-Centern zentral für alle Fahrtrelationen im AVV ausgestellt. Die ASEAG ist derzeitig von DKB und West als Dienstleister zur Ausstellung von Abonnements beauftragt.

Kombi-Tickets sind im Allgemeinen an den Verkaufsstellen der Kooperationspartner (z. B. im Kartenvorverkauf) zu erhalten. Die Fahrtberechtigung ist i.d.R. auf der entsprechenden Eintrittskarte aufgedruckt.

HandyTicket

Zum 1. Februar 2011 wurde im AVV das HandyTicket eingeführt. Nach einmaliger Registrierung im Webportal können Kunden folgende AVV-Tickets sowie eine Fahrscheinauswahl des VRS-Tarifes und Pauschalpreistickets des NRW-Tarifes per Handy kaufen:

- Einzel-Ticket Erwachsene
- 4-Fahrten-Ticket Erwachsene
- Flugs-Ticket
- Tages-Ticket
- Minigruppen-Ticket (max. 5 Personen)
- Welcome-Ticket
- Fahrrad-Ticket AVV
- Fahrrad Einzelfahrt.

HandyTickets gelten in allen Verkehrsmitteln des AVV entsprechend ihrer räumlichen und zeitlichen Gültigkeit gemäß dem Verbundtarif.

Dem Kunden stehen verschiedene Bestellwege offen. Für Smartphone-Kunden gibt es beim jeweiligen Anbieter im jeweiligen App-Store eine kostenlose Applikation (App) für den Ticketkauf. Zusätzlich bieten die Apps auch Fahrplanauskünfte an. Registrierte Kunden können Tickets in allen beteiligten Verkehrsregionen Deutschlands per Handy beziehen und nutzen. Zu den Partnerregionen zählen u. a. der Verkehrsverbund Rhein-Sieg und der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr.

4.7 Kommunikation und Service

Werbung und Öffentlichkeitsarbeit

Werbe- und PR-Maßnahmen werden sowohl durch die Verbundgesellschaft als auch durch die Verkehrsunternehmen umgesetzt. Initiatoren für Marketingmaßnahmen sind das Land NRW, die Aufgabenträger, der Verbund und die Verkehrsunternehmen. Kernbotschaft des Verbundes ist die Einheitlichkeit des Bus- und Bahnangebotes im AVV durch die Anwendung eines einheitlichen Tarifsystems sowie gleicher Beförderungsbedingungen und Tarifbestimmungen. Die Werbebotschaften von Verbund und Unternehmen überschneiden sich. Durch abgestimmte Gestaltungsrichtlinien und durch die Abstimmung der Kommunikationspläne wird sichergestellt, dass das Bus- und Bahnangebot in der Öffentlichkeit als einheitliches, transparentes System wahrgenommen wird.

Werbung beabsichtigt eine gezielte Verkaufsförderung, während Öffentlichkeitsarbeit eher auf einen Imagegewinn des ÖPNV im Allgemeinen abzielt. Werbekampagnen sind daher auf bestimmte Produkte (Linien, Tickets etc.) oder auf einzelne Kundengruppen ausgerichtet. Als Werbeträger in der AVV-Region dienen Großflächenplakate, Anzeigen in Printprodukten, Plakataushänge (in Bussen, an öffentlichen Orten), Internetplattformen sowie Hörfunkspots. Die Öffentlichkeitsarbeit in Form von Presseaktivitäten, Aktionen zur Präsentation neuer Produkte, allgemeiner Unternehmenspublikationen etc. ist themenbezogen ausgerichtet.

Das Land NRW („Busse und Bahnen NRW") wirbt auf Landesebene für die Nutzung des ÖPNV in Form von Imagekampagnen. Auf Ebene des Verkehrsverbundes wird neben der unternehmensübergreifenden Fahrgastinformation in erster Linie der Verbundtarif kommuniziert. Bedingt durch die Lage des AVV liegt ein weiterer Schwerpunkt in der Vermarktung grenzüberschreitender Verkehrsangebote. Darüber hinaus werden in Kooperation mit den Verkehrsunternehmen neue Angebote über Promotion-Aktionen und bei Informationsveranstaltungen beworben. Die Verkehrsunternehmen konzentrieren sich auf die Vermarktung der unternehmenseigenen Leistungen zur Verkaufsförderung sowie zur Profilierung des Unternehmens.

Landesweite elektronische Fahrplanauskunftssysteme

Der AVV verfügt über ein elektronisches Fahrplanauskunftssystem, dessen Datenbasis weit über die Bus- und Bahnangebote im AVV hinausgeht. Die regionalen Fahrplandaten der 9 Kooperationsräume in NRW werden zu einer landesweiten Fahrplandatenbasis zusammengestellt, die wiederum allen teilnehmenden Räumen zur Übernahme in das jeweils verwendete Auskunftssystem zur Verfügung gestellt wird. Darüber hinaus wurde eine Schnittstelle realisiert, die den Zugriff auf die deutschlandweite durchgängige elektronische Fahrplaninformation (DELFI) enthält. Die AVV – Fahrplanauskunft enthält darüber hinaus die Fahrplandaten von Partnerunternehmen in der Euregio Maas-Rhein.

Soweit technisch verfügbar sind Echtzeitdaten zur Auskunft verwendet. Ansonsten werden die Fahrplandaten gemäß Fahrplan (Soll-Daten) angewandt. Darüber hinaus stellen Ereignisdaten die geplanten Umstellungen des Fahrplans aufgrund kurz- bzw. mittelfristig vorhersehbarer Änderungen der Fahrzeiten dar. Die Qualität der Ereignisdaten und deren Wiedergabe im System ist von verschiedenen Faktoren abhängig, so auch vom Vorlauf des Ereignisses und dessen Planbarkeit.

Der AVV und die verbundzugehörigen Verkehrsunternehmen nutzen die NRW-Datenbasis und beteiligen sich an der Weiterentwicklung ihres elektronischen Auskunftssystems. Von großer Bedeutung ist die Vervollständigung der Echtzeitdaten (IST-Daten), die minutiös Verspätungen anzeigen. Die Integration der IST-Daten in das AVV-Auskunftssystem soll mindestens die Daten aller Verbundunternehmen sowie der im AVV relevanten Linien anderer Verkehrsunternehmen, die nicht Vertragspartner des AVV sind aber Verkehre im Grenzraum zu anderen Verbünden betreiben, umfassen. Die Integration von IST-Daten aus dem benachbarten Ausland ist wünschenswert und wird mittelfristig angestrebt.

Der AVV bietet im Rahmen der Fahrplanauskunft einen GPS-Fahrtbegleiter zum Download an, der auf marktübliche Navigationsgeräte geladen werden kann und somit eine Orientierung für beeinträchtigte

Menschen ermöglicht. Darüber hinaus besteht die Option, das Auskunftssystem textbasiert zu nutzen, damit sehbehinderte Menschen die Informationen über entsprechende Lesegeräte abrufen können.

Mobile Fahrplaninformation

Seit Ende 2014 ist die AVV-App „**avv**connect" für IOS und Android-Endgeräte verfügbar. Mittels eines übersichtlichen und benutzerfreundlichen Menüs werden über Abfahrtsmonitor, Routensuchfunktion, Netzplan- und Kartendarstellungen aufgegliedert. Die App stellt ausführliche Servicefunktionen (Störungsmitteilungen, allgemeine aktuelle Hinweise, Verlinkung zum HandyTicket) und Komfortfunktionen (Favoritenverwaltung, Standortverfolgung) bereit.

Des Weiteren bietet der AVV eine Mobilversion der Fahrplanauskunft unter m.avv.de an. In dieser mobilen Anwendung stehen alle Funktionen der Fahrplanauskunft, unabhängig von der Art des Endgerätes zur Verfügung. Auch hier ist eine GPS-Ortung und somit beispielsweise das automatische Auffinden der nächstgelegenen Haltestelle möglich. Die mobile Fahrplaninformation ist auch über die HandyTicket-Applikation direkt aufrufbar. Die Auskunftsabfrage über PC und mobile Endgeräte erfreut sich stetig wachsender Nachfrage.

Telefonische Fahrplaninformation NRW-weit

„Die schlaue Nummer für Bus und Bahn" ist die telefonische Fahrplan- und Tarifauskunft für den gesamten Nahverkehr in Nordrhein-Westfalen. Über die einheitliche Rufnummer 01806/504030 erhalten Nahverkehrskunden verkehrsträgerübergreifende Fahrplanauskünfte und Zusatzinformationen zu allen Bus- und Bahnlinien in NRW. Die Kosten liegen bei 20 Cent je Anruf bzw. maximal 60 Cent aus den Mobilfunknetzen. Die „Schlaue Nummer" ist rund um die Uhr an allen Tagen im Jahr erreichbar. Im Rahmen eines Routingverfahrens übernehmen die Beauskunftung je nach Tageszeit bzw. Wochentag die Kundenzentren der Verkehrsunternehmen oder das damit beauftragte NRW-Callcenter.

Unter 08003 / 504030 bietet die „Schlaue Nummer" den kostenlosen Service „Sprechender Fahrplan NRW" an. Fahrplananfragen über ein automatisiertes Sprachportal entgegengenommen und bearbeitet. Die telefonisch ausgegebene Auskunft wird auf Wunsch kostenfrei als SMS an eine anzugebende Handy-Nummer verschickt.

NRW-Informationsplattformen im Web

Das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW stellt über www.busse-und-bahnen.nrw.de landesübergreifend Informationen zum Nahverkehr bereit. Auf diesen Seiten wird den Fahrgästen und Fachleuten der Zugriff auf alle themenbezogenen Informationen im Internet gewährt.

Auf der Homepage www.avv.de des Verkehrsverbundes finden sich stets aktuelle Informationen zum Nahverkehr im Aachener Verkehrsverbund. Neben der elektronischen Fahrplanauskunft wird zu allen Themenbereichen rund um den Nahverkehr informiert. Ausführliche Informationen zu den Tarifen und Tickets, auch in der EMR, sind dort abrufbar. Des Weiteren bietet die Seite verschiedene Servicebereiche (Umweltrechner, Verkehrserziehung, Fundbüros, Mobilitätsangebote u.v.a.) und erlaubt den Zugriff auf ein Pressearchiv.

Auf ihren Internetseiten bieten die Aufgabenträger, Verkehrsunternehmen und zum Teil auch die Kommunen ebenfalls Informationen zum öffentlichen Verkehrsangebot an. Die elektronische Fahrplanauskunft des AVV ist in die Webseiten der Verkehrsunternehmen integriert.

Kundeninformation im grenzüberschreitenden Verkehr in der Euregio Maas-Rhein

Die Website www.mobilityeuregio.eu ist als zentrale Anlaufstelle für Kunden im grenzüberschreitenden ÖPNV in der Euregio Maas-Rhein konzipiert. Der Fahrgast findet dort bzw. auf den dort verlinkten Websites der Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger in der Euregio Maas-Rhein unter anderem folgende Angebote:

- Grenzüberschreitende Fahrplanauskunft
- Tarifinformationen
- ÖPNV-Netzpläne
- Informationen zu laufenden Projekten
- Informationen zu Freizeitzielen
- Links, Downloads und Kontaktadressen.

Gedruckte Fahrgastinformation

Gedruckte Fahrgastinformationen werden vom AVV und den Verkehrsunternehmen herausgegeben:

- Regionale Fahrplanbücher (Aachen / Düren / Heinsberg)
- Strecken- und Linienfahrpläne (Auszüge aus den Fahrplanbüchern)
- Minifahrpläne (SPNV-Angebote)
- Liniennetzpläne für die einzelnen Regionen
- Ortsliniennetzpläne
- Allgemeine Informationen zum AVV-Tarif (Gesamtbroschüre, Abo-Angebote usw.)
- Informationen zu speziellen Ticketangeboten (School&Fun-Ticket, Mobil-Ticket u.a.)
- Informationen zu landesweit gültigen Fahrausweisen
- Information zu Tarifkooperationen und Übergangstarifen (VRS und VRR)
- Tarifinformation für Verbindungen in das benachbarte Ausland (Belgien, Niederlande) sowie zum euregio***ticket***
- Kundenmagazine des AVV und der örtlichen Verkehrsunternehmen.

Beschwerdemanagement

Erste Anlaufstelle für Kundenbeschwerden und Anregungen sind die Verkehrsunternehmen, die die betriebliche Leistung erbringen. Für die Verkehrsunternehmen haben die Stellungnahmen der Kunden eine hohe Bedeutung. Zum einen ist der direkte Kundenkontakt gegeben und somit die Möglichkeit, auf Kundeneingaben sachkundig zu reagieren. Zum anderen erhält das Unternehmen eine unmittelbare Rückkopplung zur Qualität der erbrachten Leistung. Teilweise nutzen die Unternehmen die Daten als Input für die Angebotsplanung und zur Ermittlung der Kundenzufriedenheit.

Weitere Anlaufstelle für Beschwerden ist die Geschäftsstelle des Verkehrsverbundes. Ist das betriebliche Leistungsangebot betroffen, so werden die dort eingehenden Beschwerden an das betreffende Verkehrsunternehmen weitergeleitet. Tarifliche Angelegenheiten werden zuständigkeitshalber direkt durch den Verbund bearbeitet.

An die Aufgabenträger gerichtete Anregungen und Beschwerden werden in der Regel an die zuständigen Stellen weitergeleitet.

Mobilitätsgarantie NRW

Nahverkehrskunden können in allen Verbundräumen in NRW die „Mobilitätsgarantie NRW" in Anspruch nehmen, wenn eine Verspätung von mehr als 20 Minuten an der Einstiegshaltestelle eintritt. Sie erhalten dann die Kosten für eine Taxifahrt bis zu einem gestaffelten Höchstbetrag von 50 €/Person oder die zusätzlichen Kosten der alternativen Nutzung eines Fernverkehrszuges zurückerstattet. Sofern andere Fahrtalternativen, sind diese zu nutzen. In diesem Fall besteht kein Anspruch auf einen Ausgleich. Ausgenommen sind weiterhin Fälle „höherer Gewalt", d.h. Streik, Unwetter etc.. Die Fahrgäste beantragen den Ausgleich über ein Antragsformular, das in den Kundenzentren ausliegt oder im Internet zum Download bereit steht.

Schlichtungsstelle Nahverkehr e.V.

Um Fahrgastansprüche auf Qualität im ÖPNV verbindlich zu machen, wurde 2001 erstmals eine unabhängige Beratungsstelle als Projekt der Verbraucherzentrale NRW vom Verkehrsministerium NRW gefördert. 2007 wurde mit Gründung des Schlichtungsstelle Nahverkehr e.V. eine Neuorganisation des Projektes durchgeführt. Dem Verein gehören Verbraucherschutzzentralen und der Verband deutscher Verkehrsunternehmen sowie Verbundorganisationen und Verkehrsunternehmen des Landes NRW an.

Als Beratungsstelle schlichtet die Schlichtungsstelle Nahverkehr e. V. bei Streitigkeiten zwischen Fahrgast und Verkehrsunternehmen. Die Schlichtungsstelle wird in der Regel erst dann kontaktiert, wenn das Verkehrsunternehmen als erster Ansprechpartner für den Kunden keine zufriedenstellende Lösung bieten konnte. Die Schlichtungsvorschläge sind nicht verbindlich. Werden die Vorschläge angenommen, so entsteht daraus ein bindendes Vertragsverhältnis.

Fahrgastrechte

Die Rechte und Pflichten von Fahrgästen im Eisenbahnverkehr sind niedergeschrieben in der Verordnung (EG) Nr. 1371/2007, die am 3. Dezember 2009 in Kraft trat. Ansprüche der Fahrgäste bei Verspätungen und beim Ausfall von Zügen sind dort verankert. Eine Entschädigung wird im Falle von Ankunftsverspätungen von mindestens 60 Minuten gewährt. Die Verordnung behandelt ausschließlich den SPNV; der straßengebundene Nahverkehr wird nicht behandelt.

Die Europäische Union hat darüber hinaus auch im Busverkehr einheitliche Fahrgastrechte eingeführt. Sie umfassen den Anspruch der Fahrgäste auf Informationen vor und während der Reise, geregelte Entschädigungsleistungen bei Fahrtunterbrechungen und Verspätungen sowie Hilfestellungen für Personen mit Behinderung oder mit eingeschränkter Mobilität.

4.8 Barrierefreiheit

Die Situation im ÖSPV im Hinblick auf die Barrierefreiheit stellt sich in den in Kap. 3.15 beschriebenen Handlungsfeldern

- Infrastruktur (Haltestellen),
- Fahrzeuge,
- Information und Kommunikation,
- Betrieb und Unterhaltung

sehr unterschiedlich dar. Nur im differenzierten, aufeinander abgestimmten Zusammenspiel von Fahrzeugen, Haltestellen, Betrieb und Information kann eine möglichst wirkungsvolle Barrierefreiheit erreicht werden.

Infrastruktur (Haltestellen)

Im Gebiet des Aufgabenträgers Kreis Heinsberg befinden sich insgesamt 700 Bushaltestellen (je Haltepunkt i. d. Regel 2 Haltestellen). 16 Haltestellen liegen an den Schnittstellen zum SPNV und haben im Hinblick auf die Barrierefreiheit für das ÖPNV-Gesamtsystem eine besondere Bedeutung. Die Barrierefreiheit von Haltestellen wird durch eine Vielzahl von Einzelkriterien bestimmt (s. Planungsgrundlagen Kap. 3.15). Ein sehr wesentlicher Aspekt ist die Zugänglichkeit zur Haltestelle bzw. zum Fahrzeug und das Vorhandensein visueller und taktiler Leitsysteme. Bei Haltestellen, die in den letzten Jahren neu gebaut oder erneuert wurden erfolgte der Ausbau bereits nach den jeweils relevanten Kriterien. Der barrierefreie Ausbau von Haltestellen ist eine grundsätzliche Voraussetzung für die Förderung von Maßnahmen aus Bundes- und Landesmitteln. Die Zuständigkeit für die Ausbausituation der Haltestellen liegt beim jeweilig zuständigen Baulastträger (Bund, Land, Kreis oder Kommune). Beim überwiegenden Teil der Haltestellen sind dies die Kommunen. In einigen Kommunen liegen konzeptionelle Planungen bzw. Ausbauprogramme bereits vor. Die Vorgehensweise in den einzelnen Kommunen ist jedoch uneinheitlich und im Hinblick auf die finanziellen Möglichkeiten sehr begrenzt. Durch unzureichende Fördermittel des Landes und des Bundes werden die Handlungsmöglichkeiten der Baulastträger zusätzlich erschwert.

Für das Gebiet des Kreises Heinsberg liegt zurzeit keine Gesamtübersicht zum Stand der baulichen Situation an den Haltestellen des ÖSPV und im Hinblick auf die Kompatibilität zu den eingesetzten Fahrzeugen vor. Ebenso fehlt eine Übersicht zu den besonders neuralgischen Haltestellen, bei denen ein erhöhter Bedarf im Hinblick auf die Nutzung durch mobilitätseingeschränkte Kunden zu erwarten ist, wie z. B. Krankenhäuser, Senioreneinrichtungen, etc. Der systematischen Erfassung aller Haltestellen bezüglich der Ausbausituation und deren Bewertung kommt von daher eine besondere Bedeutung zu. Gleichzeitig bildet die systematische Erfassung die Grundlage für eine Ausbauplanung.

Fahrzeuge

Bereits seit vielen Jahren wird im Gebiet des AVV das Ziel verfolgt, die Busflotten sukzessive insbesondere im Hinblick auf die Barrierefreiheit zu erneuern. Eine diesbezügliche Förderrichtlinie des AVV legt das Anforderungsprofil für die Fahrzeuge detailliert fest (s. Kap. 3.7). Wesentliche Fördervoraussetzungen sind die nachfolgenden Ausstattungsmerkmale:

- Niederflurtechnik,
- Rampe/Lift
- Mehrzweckraum
- Spezielle Ausgestaltung der Haltevorrichtungen sowie
- Akustische und visuelle Informationseinrichtungen.

Insgesamt liegt die Quote der eingesetzten Niederflurbusse im Gebiet des Aufgabenträgers mittlerweile bei über 90 %. Die Flotte der west ist zu 95% auf Niederflurtechnik umgestellt. Lediglich bei Verstärkerfahrten im Schülerverkehr werden in wenigen Einzelfällen noch Fahrzeuge eingesetzt, die

nicht die relevanten Anforderungen erfüllen. Bereits in den nächsten fünf Jahren kann durch die Beschaffung neuer Fahrzeuge AVV-weit eine 100 %ige Verfügbarkeit von Niederflurfahrzeugen erreicht werden. Dies ist eine wichtige Voraussetzung für die Herstellung der Barrierefreiheit an den Schnittstellen Fahrzeug-Haltestelle. Da die Fahrzeugtechnik und -ausstattung auch im Hinblick auf die Barrierefreiheit kontinuierlich weiterentwickelt wird, sind weitere Verbesserungen in den nächsten Jahren zu erwarten.

Information und Kommunikation

Die Informationsvermittlung zum ÖPNV findet zuhause oder unterwegs, an der Haltestelle und im Fahrzeug statt.

Die elektronischen Medien haben mittlerweile eine herausragende Bedeutung für die Bedienung der individuellen ÖPNV-Informationsbelange der Kunden erreicht. Über die Web-Dienste und Apps des Verkehrsverbundes und der Verkehrsunternehmen wurden hierdurch erhebliche Fortschritte beim Abbau von Zugangsbarrieren erreicht. Über die neuen elektronischen Dienste können die Routen individuell geplant werden. Darüber hinaus stehen sogenannte „dynamische" Informationen zur aktuellen Betriebslage zur Verfügung.

Die elektronischen Auskunftssysteme bieten zusätzliche Funktionen, die eine Nutzung für Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, erleichtern.

Das Auskunftssystem des AVV bietet unter www.nurtext.avv.de eine Version, die über den Standard hinausgehende Information zu einer Verbindung enthält. So wird die Verbindung nicht in tabellarischer Form, sondern in ganzen Sätzen formuliert angezeigt. Sehbehinderte Personen können sich diese Inhalte mit entsprechenden Hilfsgeräten als zusammenhängenden Text vorlesen lassen. Darüber hinaus ist die Textversion auch für Menschen mit geistiger Beeinträchtigung hilfreich, da eine einfache Sprache genutzt wird. Darüber hinaus werden in der „Nur-Text-Version" die letzte Haltestelle vor dem Ausstieg und die bis zum Ausstieg verbleibende Zeit angezeigt. Menschen mit körperlichen Beeinträchtigungen können sich somit besser auf den Ausstieg vorbereiten.

Weiterhin kann eine über das elektronische Auskunftssystem ermittelte Verbindung als GPX-Datei heruntergeladen werden. Diese Datei kann in Navigationsgeräten hochgeladen werden und ermöglicht das Routing zu den Einstiegs- und/oder Ausstiegspunkten einer Verbindung. Die GPX-Datei enthält Wegepunkte für den Ein- und Ausstiegsort, die als Koordinaten lesbar sind. Zusätzlich zu Wegepunkten gibt es Verbindungsinformationen; in Abhängigkeit von der Software der Navigationsgeräte können auch diese Daten angezeigt werden.

Die AVV-App „**avv**connect" kann mit Sprache gesteuert werden und mit einer Sprachausgabe den dargestellten Inhalt hörbar machen. Die Fahrplanauskunft steht somit als sprechender Fahrplan zur Verfügung. Die App wurde so konzipiert, dass sie die Sprachein- und –ausgabefunktion der Betriebssysteme optimal nutzt.

Im AVV gibt es darüber hinaus für alle Bahnhöfe und Haltepunkte und wichtigen Bushaltestellen Lagepläne, auf denen Treppen, Rampen, Aufzüge, Bordsteinabsenkungen und vieles mehr eingezeichnet sind. So kann bereits bei der Planung einer Fahrt geprüft werden, ob der Zu- und Ausstieg barrierefrei möglich ist. Die Lagepläne können direkt aus der Fahrplanauskunft heraus aufgerufen werden.

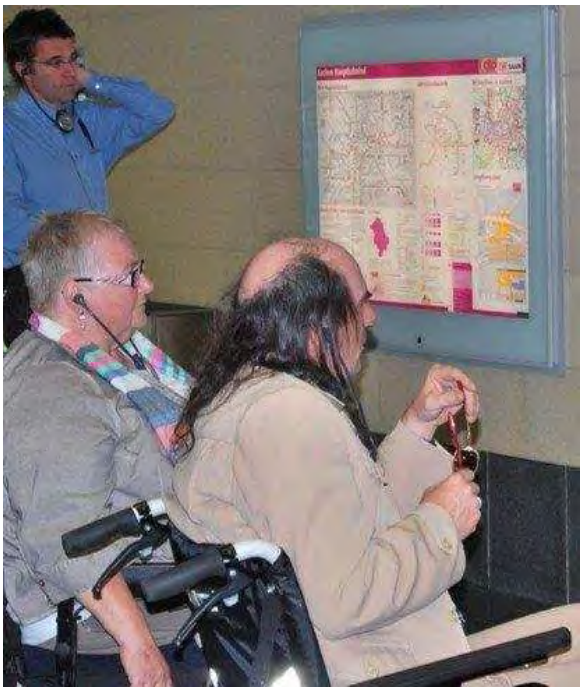
Betrieb und Unterhaltung

Im Hinblick auf die besonderen Belange von mobilitätseingeschränkten Menschen ist es notwendig, ein entsprechendes Bewusstsein beim Fahr- und Servicepersonal der Verkehrsunternehmen zu erzeugen. Im Rahmen der allgemeinen Schulungen werden die spezifischen Anforderungen vermittelt. Darüber hinaus erfolgt bereits heute ein regelmäßiger Erfahrungsaustausch zwischen Verkehrsunternehmen und Behindertenverbänden.

So bietet z.B. die west in Kooperation mit dem „Selbsthilfe- und Freiwilligenzentrum Heinsberg" (SFZ) seit Mitte 2011 das Projekt „Förderung der ÖPNV-Mobilität älterer Menschen im Kreis Heinsberg – Seniorenberater" an. Die beiden Partner haben das Projekt ins Leben gerufen, um älteren Menschen im Kreis Heinsberg, die aufgrund ihres fortgeschrittenen Alters und den damit einhergehenden nachlassenden körperlichen Fähigkeiten einen Pkw nicht mehr selbst lenken möchten bzw. können, den Zugang zum ÖPNV wieder zu erschließen bzw. deutlich zu erleichtern. Da der öffentliche Nahverkehr speziell in ländlichen Bereichen nicht selten die einzige und für viele einzig finanzierbare Möglichkeit ist, am kulturellen, öffentlichen und gesellschaftlichen Leben teilzunehmen, ist es den Projektpartnern wichtig, die Hemmschwelle bei älteren Menschen zu einer Nutzung der Angebote des ÖPNV abzubauen – besonders dann, wenn die Nutzung eines Linienbusses schon mehrere Jahre oder Jahrzehnte zurück liegt.

Die Pflege, Unterhaltung und der Winterdienst der Haltestellen ist ebenfalls wichtig für die Barrierefreiheit an den Haltestellen. Die Arbeiten werden entweder von den Baulastträgern selbst oder über Dienstleistungsunternehmen erledigt.

Insgesamt kann festgestellt werden, dass im Handlungsfeld „Betrieb und Unterhaltung" bereits viele Initiativen ergriffen wurden, die es weiter zu führen bzw. zu intensivieren gilt.



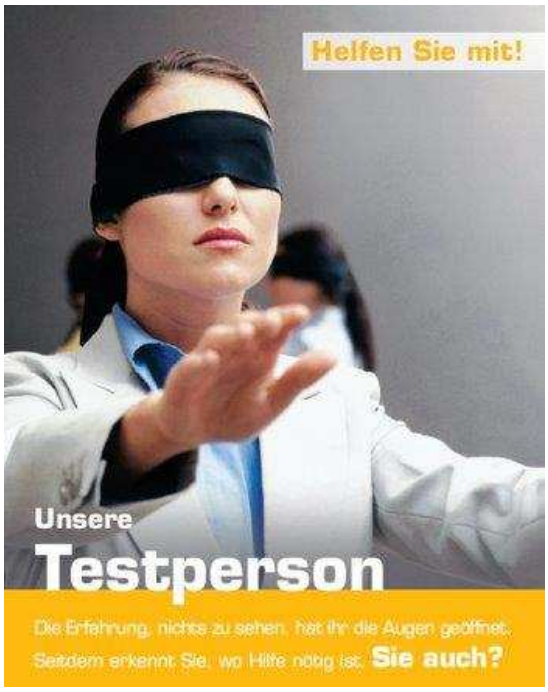


Abb. 35: Infokampagne und Test zur Barrierefreiheit im ÖPNV

5 Analyse und Bewertung

5.1 Aufgabenstellung und Anlass der Mobilitätsuntersuchung

Der Kreis Heinsberg hat 2012 eine repräsentative Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Einwohner durchgeführt. Fragen der Untersuchung waren z.B.: Wie oft sind die Menschen unterwegs? Welche Verkehrsmittel nutzen sie und zu welchem Zweck sind zu unterwegs? Wie weit sind die Wege und wie lange sind sie unterwegs? Darüber hinaus sollte die Befragung insbesondere Informationen über die Bewertung und Nutzung des eingesetzten Bussystems (u.a. MultiBus) sowie zur Reaktivierung der Heinsberger Bahn liefern.

Mit der Durchführung der Mobilitätserhebung wurde das Büro Planersocietät beauftragt. Der vorliegende Bericht fasst die wesentlichen Ergebnisse der Mobilitätserhebung zusammen. Ziele der Untersuchung sind:

- die Bereitstellung einer aktuellen Datengrundlage zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung im Kreis Heinsberg, die als Datenbasis für die Kreisentwicklung sowie für die Verkehrsplanungen (u.a. Neuaufstellung des Nahverkehrsplans) und Verkehrsmodelle genutzt werden kann,
- der Vergleich mit ähnlich strukturierten Untersuchungen (MiD 2008, Befragungen aus anderen Kreisen und Städten aus der Region etc.) und daraus folgend eine dezidierte Standortbestimmung,
- eine Ableitung einer Stärken-Schwächen-Analyse sowie die Ableitung von Handlungsfeldern,
- eine Abschätzung von konkreten Verlagerungspotenzialen im Modal Split,
- eine eingehende Analyse zu dem verwendeten MultiBus-System und der Reaktivierung der Heinsberger Bahn sowie
- eine Heranziehung der Befragungsergebnisse zu Evaluationszwecken, so dass die eingeleiteten Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität bewertet und Ziele für die zukünftige Entwicklung abgeleitet werden können.

5.2 Methodische Grundlagen

Die Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten im Kreis Heinsberg wurde in Anlehnung an vergleichbare Untersuchungen konzipiert und ausgewertet. Sie wurde im Zeitraum vom 24.04. bis 12.05.2012 in drei Erhebungswellen (Stichtage: Dienstag, Mittwoch, Donnerstag, Samstag, Sonntag) durchgeführt. In der Erhebungsphase wurden zwei Tage herausgenommen, da sie als „untypisch" angesehen werden können. Einerseits blieb der 1. Mai (Dienstag) in der zweiten Erhebungswoche aufgrund des Feiertages unberücksichtigt. Andererseits waren in der 3. Erhebungswoche am 13.05. (Sonntag) Landtagswahlen, die sich als besonderes Ereignis auf das Mobilitätsverhalten ausgewirkt hätten. Insgesamt standen somit 13 unterschiedliche Stichtage zur Verfügung.

Im gesamten Untersuchungszeitraum gab es unterschiedliche Wetterverhältnisse (sowohl sonnige als auch regnerische Tage). Die Tageshöchsttemperaturen schwankten im Zeitraum zwischen 8° C und 25° C. Im Vergleich zu den Vorjahren hat es im Erhebungszeitraum 2012 seltener geregnet und die Niederschlagsmengen fielen geringer aus. Die Tagestemperaturen und die Sonnenscheindauer waren jeweils unterschiedlich. Für den Jahreszeitraum können die Temperaturen und die Sonnenscheindauer als durchschnittlich beschrieben werden.

Tab. 36: Witterungsverhältnisse am Stichtag der Befragung/Messwerte Wetterstation HS-Schleiden

	1. Welle			2. Welle			3. Welle		
Wochentag	Datum	Niederschlag	max. Temp.	Datum	Niederschlag	max. Temp.	Datum	Niederschlag	max. Temp.
Dienstag	24.04.	1,7 l/m²	12,9°C				08.05.	0 l/m²	21,8°C
Mittwoch	25.04.	2,2 l/m²	13,4°C	02.05.	1,3 l/m²	16,0°C	09.05.	2,5 l/m²	20,7°C
Donnerstag	26.04.	0,2l/m²	15,2°C	03.05.	0 l/m²	16,6°C	10.05.	0,5 l/m²	25,6°C
Samstag	28.04.	0 l/m²	21,9°C	05.05.	5 l/m²	9,4°C	12.05.	0 l/m²	13,8°C
Sonntag	29.04.	0 l/m²	21,3°C	06.05.	2,7 l/m²	8,2°C			

Insgesamt wurden 7.804 Haushalte per Zufallsauswahl aus dem Einwohnerregister ausgewählt und angeschrieben. Die Grundlage der Stichprobenziehung bildeten alle Personen mit Haupt- und Nebenwohnsitz im Kreis Heinsberg. Die Ziehung der Zufallsstichprobe wurde vom Rechenzentrum Aachen bzw. von den kommunalen Einwohnermeldeämtern vorgenommen. Über eine räumliche Schichtung wurde sichergestellt, dass auch in kleineren Kommunen unter 20.000 Einwohner eine ausreichende Stichprobe zur Verfügung stand, um zuverlässige gemeindescharfe Analysen durchführen zu können. Je nach Stadt bzw. Gemeinde wurde demnach ein spezifischer Ziehungsschlüssel zwischen jeder 13. Person (Gemeinde Waldfeucht) und 28. Person (alle Städte über 20.000 Einwohner) im Kreisgebiet ermittelt.

Die angeschriebenen Haushalte konnten sich entweder schriftlich-postalisch, online oder telefonisch (interviewgestützt) an der Befragung beteiligen. Alle zufällig ausgewählten Personen wurden über ein Anschreiben vom Landrat über die Befragungsziele und -inhalte informiert. Ein Informationsblatt mit Ausfüllanweisungen, eine Datenschutzerklärung, ein Haushaltsbogen, mehrere Personenbögen und Wegeprotokolle waren beigelegt. Alle Personen eines Haushaltes ab 6 Jahren waren aufgefordert, den Personenbogen und die Wegeprotokolle für den vorgegebenen Stichtag zu beantworten. Eine Aufstellung der Befragungsinhalte zeigt Tab. 37.

Tab. 37: Befragungsinhalte

Haushaltsbogen	Personenbogen	Wegeprotokoll
Anzahl Personen im Haushalt, Anzahl der jeweiligen Verkehrsmittel im Haushalt, Wohnort; Entfernung Bushaltestelle; Alter, Geschlecht, Berufstätigkeit der Personen im Haushalt	Pkw-Führerscheinbesitz, Verkehrsmittelverfügbarkeit; Gesundheitliche Einschränkungen, Arbeits-/Ausbildungsort, Entfernung und Bewertung der Erreichbarkeit; allgemeine Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung an Werktagen; Bewertung der Verkehrssituation in der Stadt/ jeweiligen Gemeinde; regelmäßige Nutzung der Buslinien, Bekanntheit und Nutzung des MultiBusses; Bewertung der Reaktivierungspläne der Heinsberger Bahn, Interesse an der neuen Schienenverbindung; Fehlen von speziellen Bus-Angeboten	Normalität des Stichtages; Pkw-Verfügbarkeit am Stichtag; Außerortsmobilität; Ausgangspunkt 1. Weg; Uhrzeit Wegebeginn; Zweck; genutztes Verkehrsmittel (auch in Etappen); Wegeentfernung; Uhrzeit Wegeende; Ziel des Weges; Begleitung durch weitere Personen; weitere Wege unternommen

Die Befragung konnte zudem auch online über einen persönlichen Code beantwortet werden. Auf den Internetseiten www.mobil-HS.de wurde über die Befragungsziele und –inhalte informiert. Zudem konnten die Fragebögen und weitere Befragungsunterlagen heruntergeladen werden. Diese Internetseiten waren zudem das Zugangsportal für den Online-Fragebogen.

Die telefonischen Interviews wurden vom Dortmunder Call-Center O-TON GmbH, das auf Befragungen zum Mobilitätsverhalten spezialisiert ist, computergestützt durch geschulte Interviewer durchgeführt.

Durch die drei angebotenen Befragungsoptionen konnte eine hohe Beteiligung sichergestellt werden, die zudem systematische Verzerrungen durch die jeweilige Befragungsart ausschließt.

In der Erhebungszeit wurde darüber hinaus eine intensive Öffentlichkeitsarbeit über verschiedene Medien (Zeitung, Hörfunk, Internet) mit dem Ziel betrieben, die ausgewählten Haushalte zu informieren, sensibilisieren und aktivieren.

In der untenstehenden Tabelle 38 ist die Verteilung auf die Befragungsarten dargestellt. Der überwiegende Anteil der Befragten hat schriftlich-postalisch geantwortet. Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass die schriftlichen Bögen inkl. kostenfreien Rückantwortumschlags bereits mit versandt wurden und daher die schriftlich-postalische Antwortmöglichkeit die einfachste Art darstellte, sich an der Befragung zu beteiligen

Tab. 38: Gewählte Befragungsart

Verteilung des Rücklaufs (absolut)	Haushalt	Personen im HH	befragte Personen (6 J. u.ä.)	erfasste Wege
schriftlich-postalisch	600	1.466	1.396	3.882
Telefon-Interview	793	1.998	1.774	4.384
online	228	606	553	1.520
	1.621	4.070	3.723	9.786
Rücklaufquote				21%
Verhältnis Frauen zu Männer in der Stichprobe				51 : 49
durchschnittliche Haushaltsgröße (ungewichtet)				2,51
durchschnittliche Haushaltsgröße (gewichtet)				2,26

Die Rücklaufquoten lag mit 21% etwas über dem kalkulierten Bereich (20%). Solche Quoten sind für diese komplexen Haushaltsbefragungen typisch. Insgesamt haben an der Befragung 1.621 Haushalte mit über 4.000 Personen teilgenommen. Dabei wurden knapp 10.000 Wege an den Stichtagen erhoben. An der Erhebung haben sich demnach ca. 1,5% aller Einwohner im Kreis Heinsberg beteiligt.

Die eingegangenen Befragungsbögen wurden auf ihre Vollständigkeit und Plausibilität geprüft, codiert und rechnergestützt erfasst. Durch mehrere iterative Plausibilitäts- und Qualitätskontrollen konnten typische Fehlerquellen (z.B. lückenhafte Angaben im Wegeprotokoll, Codierungs- und Eingabefehler) ermittelt, korrigiert bzw. gegebenenfalls mit plausiblen Daten vervollständigt werden.

Tab. 39: Haushalte und Personen nach Städten und Gemeinden in der Nettostichprobe

Anzahl und Anteil befragter Haushalte und Personen in der Stichprobe	Haushalte		befragte Personen	
	absolut	in Prozent	absolut	in Prozent
Erkelenz	274	16,9%	585	15,7%
Gangelt	96	5,9%	234	6,3%
Geilenkirchen	153	9,4%	353	9,5%
Heinsberg	299	18,4%	714	19,2%
Hückelhoven	215	13,3%	470	12,6%
Selfkant	104	6,4%	258	6,9%
Übach Palenberg	119	7,3%	282	7,6%
Waldfeucht	82	5,1%	197	5,3%
Wassenberg	89	5,5%	203	5,5%
Wegberg	181	11,2%	416	11,2%
räumliche Zuordnung nicht möglich	9	0,6%	11	0,3%
Kreis Heinsberg gesamt	1.621	100	3.723	100

Die visierte Befragungsanzahl auf kommunaler Ebene lag bei mindestens 200 Personen. Bis auf die Gemeinde Waldfeucht (197 befragte Personen) konnte diese Zahl erreicht werden, so dass zuverlässige kleinräumige Auswertungen möglich sind.

Erforderliche Gewichtung

Die Stichprobenziehung auf Personenebene erzeugte eine systematische Verzerrung der Stichprobe. Die Chance eines Mehrpersonenhaushaltes gezogen zu werden, war deutlich größer als die eines Einpersonenhaushaltes. Daher ist in der Stichprobe der Anteil an großen Haushalten überrepräsentiert. Zudem stellt sich heraus, dass die Beteiligung von Erwachsenen in einem Alter zwischen 25 und 45 Jahren unterdurchschnittlich gewesen ist.

Aus diesem Grund wurde eine Gewichtung der Stichprobe nach Haushalts- und Altersstruktur vorgenommen. Auch die räumliche Schichtung wurde wieder heraus gerechnet. Die vorliegende Untersuchung stellt damit ein repräsentatives Abbild von den Mobilitätsvoraussetzungen und dem –verhalten im Kreis Heinsberg dar.

Abb. 40: Haushaltsgrößen in der Stichprobe vom Kreis Heinsberg in Prozent

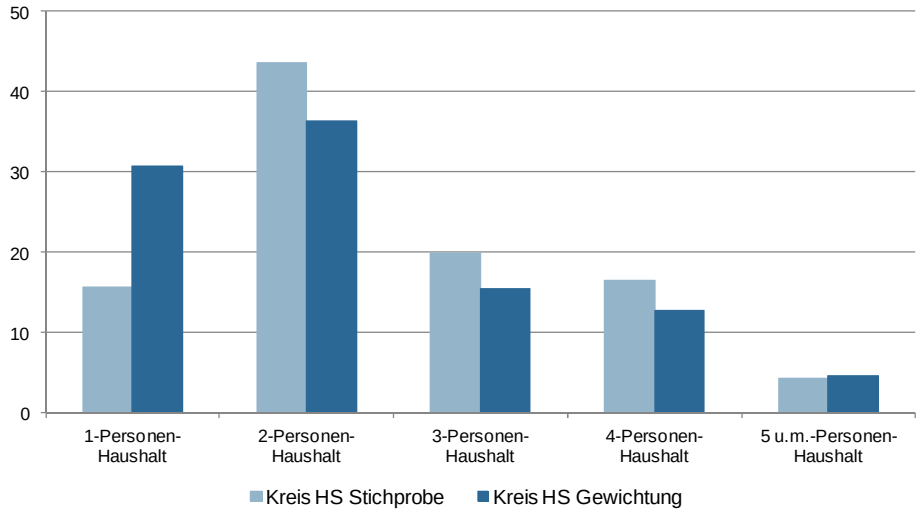
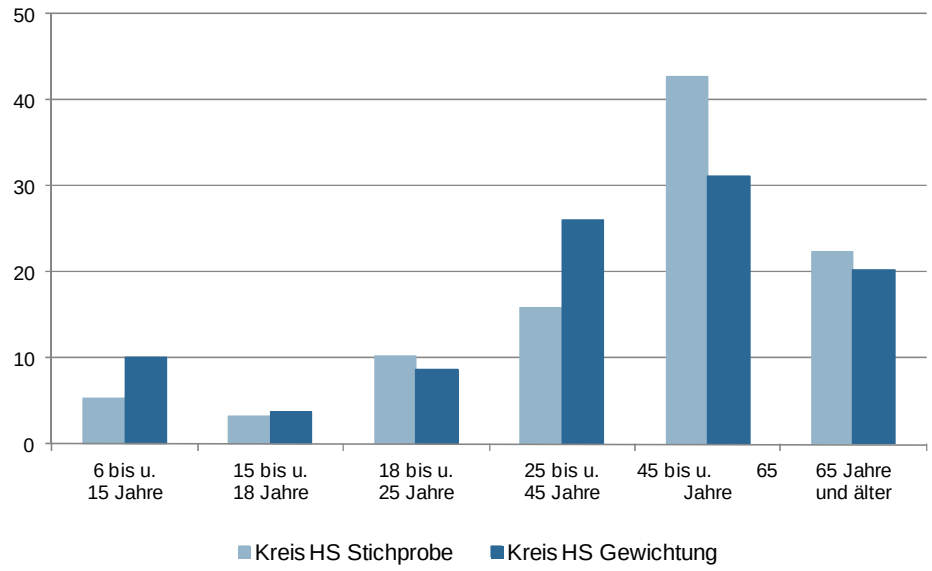


Abb. 41: Altersstruktur in der Stichprobe vom Kreis Heinsberg in Prozent



Dokumentation

Die ausgewiesenen Mobilitätswerte beziehen sich zwangsläufig nur auf die Einwohner des Kreises Heinsberg. Wege, die z.B. von auswärtigen Ausbildungs- und Berufseinpendlern, Besuchern oder Touristen zurückgelegt wurden, kann die vorliegende Haushaltsbefragung nicht erfassen. Sie bleiben daher unberücksichtigt. In den Tabellen werden i.d.R. nur Prozentwerte angegeben. Um die Übersichtlichkeit zu gewährleisten, erfolgt die Angabe der absoluten Zahlen lediglich in den Tabellenspaltenköpfen mit „(n=)". Der ausgewiesene Wert dokumentiert, auf welcher Datenbasis die betreffende Auswertung basiert. Auf eine Darstellung der Nachkommastellen wird verzichtet, da ansonsten eine Genauigkeit vorgetäuscht wird, die für solche Erhebungen nicht gegeben ist. Durch das Auf- und Abrunden einzelner Werte werden in ihrer Summe nicht immer exakt „100%" erreicht.

Aus Gründen der Vergleichbarkeit wurden die Prozentwerte für Antworten mit „weiß nicht" lediglich in gesonderten Tabellenzeilen ausgewiesen. Teilweise wurden Fragen gestellt, bei denen Mehrfachantworten möglich waren. Bei diesen Fragen beziehen sich die Prozentwerte nicht auf die Summe der abgegebenen Antworten (in diesem Fall ergibt die Summe immer 100%), sondern auf den Anteil der Haushalte bzw. Personen, die sich zu dieser Frage geäußert haben.

Soweit nicht anders ausgewiesen, stammen sämtliche Ergebnisse aus der durchgeführten Mobilitätsbefragung. Bei personen- und wegebezogenen Auswertungen gilt es zu beachten, dass sich die Befragungsergebnisse nur auf Personen ab einem Alter von 6 Jahren beziehen.

Bei Auswertungen wie beispielsweise zum Führerscheinbesitz wurden andere Altersgrenzen gebildet. In den dazugehörigen Tabellen werden Hinweise zu der entsprechenden Grundgesamtheit gegeben.

Einige Tabellen sind mit Sonderzeichen versehen. Das Zeichen „ - " bedeutet, dass dieser Fall in der vorliegenden Stichprobe nicht vorgekommen ist. Das Zeichen „ * " steht stellvertretend, wenn die Datengrundlage für eine zuverlässige Aussage nicht ausreicht, da zu wenige Fälle in der Stichprobe vorhanden sind.

Andere Quellenbezüge und Vergleichsdaten werden gesondert aufgeführt. In mehreren Tabellen werden Vergleichswerte aus der Untersuchung MiD 2008 herangezogen. Wenn es sich um deutschlandweite Werte handelt, wurde im Spaltenkopf das Kürzel „MiD gesamt" verwendet. Bei Werten, die für Städte zwischen 20.000 und 50.000 Einwohner ausgewiesen wurden, wurde der Spaltenkopf „MiD – Ew.-Größe" benannt.

5.3 Ergebnisse der Mobilitätsbefragung

Soziodemografische Daten

51% der Befragten waren Frauen, 49% Männer. Das Verhältnis entspricht damit dem bestehenden statistischen Geschlechterverhältnis im Kreis.

46% der Befragten sind voll- oder teilzeit erwerbstätig. Nicht erwerbstätig sind 54% der Befragten (16% in der Schule/Studium/Ausbildung; 2% arbeitslos; 7% Hausfrau/-mann; 22% im Ruhestand, 6% Kinder). Eine Aufschlüsselung nach höchstem Erwerbsstatus im Haushalt zeigt, dass in 66% der Haushalte mindestens ein Haushaltsmitglied eine Erwerbstätigkeit ausübt. 29% sind Rentnerhaushalte und 5% sonstige Haushalte (Ausbildungshaushalte, Erwerbslosenhaushalte, etc.).

Die ermittelte durchschnittliche Haushaltsgröße in der Befragung liegt bei 2,26 Personen. 31% sind Einpersonenhaushalte, 45% Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder und 25% sind Haushalte mit Kindern unter 18 Jahren (siehe Tab. 7).

Tab. 42: Soziale Lage einzelner Personen im Haushalt

Erwerbsstatus nach Personen (in %)	Kreis Heinsberg (n=3.578)	Kreis Steinfurt (n=3.890)	Kreis Lippe (n= 4.753)
Kind	6	6	5
Hausfrau / -mann	7	5	5
im Ruhestand	22	21	24
Bundesfreiwilligendienst bzw. Wehr-/Zivildienst	< 1	< 1	< 1
z.Zt. arbeitslos	2	2	2
Erwerbstätig, davon	46	48	45
- vollzeit	34	35	32
- teilzeit (18 – 34 h/Woche)	7	9	9
- teilzeit (< 18 h/Woche)	5	5	4
- vorübergehend freigestellt	1	1	1
Ausbildung	2	2	2
Studium	2	2	2
Schüler / -in	12	12	14
sonstiges	< 1	1	1
	100	100	100

Tab. 43: Haushaltstypen

Haushaltstyp (in %)	Kreis Heinsberg (n=1.611)	Kreis Steinfurt (n=1.810)	Kreis Lippe (n=2.329)	MiD gesamt	MiD Ew-Größe
Ein-Personen-Haushalt	31	34	38	39	33
Paar ohne Kinder	36	35	33	33	36
Mehrerwachsenen-HH ohne Kinder	8	9	8	10	11
Alleinerziehend	1	1	2	2	2
Paar mit einem Kind	10	8	7	17	18
Paar mit mehreren Kindern	9	10	8		
Mehrerwachsenen-HH mit Kindern	5	3	4		
	100	100	100	100	100
Haushalte mit Kindern (< 18 Jahren)	25%	22%	21%	19%	20%

Gesundheitliche Einschränkungen

Gesundheitliche Einschränkungen und Barrierefreiheit im Verkehrssystem spielen eine zunehmende Rolle: 10% der Befragten fühlen sich subjektiv in ihrer Mobilität eingeschränkt: 6% mit Gehbehinderungen, 1% mit Sehbehinderungen und 4% mit sonstigen Einschränkungen. Besonders in der Altersgruppe von 75-84 Jahren fühlen sich 43% in der Mobilität eingeschränkt, in der Altersgruppe ab 85 Jahren beträgt dieser Anteil sogar 72%. Haben Personen gesundheitliche Einschränkungen, dann bedeutet dies, dass sie weniger oft außer Haus unterwegs sind und weniger Wege zurücklegen.

Vor dem Hintergrund, dass die Gruppe der Hochbetagten (ab 75 Jahre) in den nächsten Jahren stark zunehmen wird, gilt es diesen Aspekt zukünftig zu beachten.

Tab. 44: Einschränkung der Mobilität

Einschränkung der Mobilität durch gesundheitliche Probleme (alle Personen ab 6 Jahren) – Mehrfachantworten möglich (in %)	Kreis Heinsberg (n=3.546)	Kreis Steinfurt (n=4.071)	Kreis Lippe (n=6.564)	MiD gesamt
nein	90	89	90	82
ja, durch Gehbehinderung	6	6	6	7
ja, durch Sehbehinderung	< 1	1	1	1
ja, andere Einschränkungen	4	5	4	11
durchschnittliche Anzahl genannter Einschränkungen	1,1	1,1	1,1	1,1

Verkehrsmittelverfügbarkeit

Pkw-Ausstattung

Insgesamt besitzen 92% der befragten Haushalte im Kreis Heinsberg mindestens ein Auto. Nur 8% der Haushalte können demnach als autofreie Haushalte eingestuft werden. 44% der Haushalte im Kreis Heinsberg geben an, dass sie zwei Autos besitzen, 7% der Haushalte im Kreis besitzen sogar drei oder mehr Pkw. Die Pkw-Ausstattung fällt im gesamtbundesdeutschen Schnitt und auch gegenüber anderen Kreisen etwas höher aus (siehe Tab. 9). Damit zeichnen sich die Haushalte im Kreis Heinsberg durch einen sehr hohen Motorisierungsgrad aus.

Familien mit Kindern besitzen am häufigsten 2 oder mehr Autos (71% statt 36% im Durchschnitt). Bei Paaren ohne Kinder besteht ebenfalls eine überdurchschnittlich hohe Motorisierung, jeder zweite Haushalt dieses Typs kann auf zwei Autos zurückgreifen.

Vier von fünf autofreien Haushalten sind Einpersonenhaushalte. Hierbei handelt es sich zum überwiegenden Teil um Rentner. Dagegen kommen nicht motorisierte Erwerbshaushalte bzw. Haushalte mit Kindern lediglich in Einzelfällen vor. Nur 1% aller Haushalte mit Kindern steht kein Auto im Haushalt zur Verfügung. Der Pkw-Motorisierungsgrad liegt bei Haushalten, in denen mindestens ein Haushaltsmitglied erwerbstätig ist, ebenfalls bei 99%.

Tab. 45: Haushalt mit Autos im Kreis Heinsberg im Vergleich

Untersuchungseinheit (Jahr/Quelle)	Haushalte mit Auto	Haushalte mit 2 oder mehr Autos
Kreis Heinsberg	92%	44%
Stadt Aachen (2011/HHS)	66%	17%
StädteRegion Aachen – ohne Stadt Aachen (2011/HHS)	82%	34%
Kreis Düren (2002/Helmert)	86%	35%
Kreis Steinfurt (2011/Planersocietät)	87%	35%
Kreis Lippe (2011/Planersocietät)	91%	36%
Kreis Soest (2011/Helmert)	92%	45%
Bundesweit (2008/MiD)	82%	29%

Die Pkw-Dichte auf 1.000 Einwohner im Kreis Heinsberg beträgt 539. Damit liegt dieser Wert deutlich über dem Landesdurchschnitt von NRW, der Anfang 2011 bei 506 lag (vgl. Mobilität in Nordrhein-Westfalen 2011). 14% der Haushalte im Kreis Heinsberg verfügen darüber hinaus über ein Motorrad, einen Motorroller oder ein Mofa.

Fahrradausstattung

Im Kreis Heinsberg besitzen neun von zehn Haushalten mindestens ein Fahrrad (siehe Tab. 10). In 64% der Fälle sind es sogar zwei und mehr Fahrräder.

Tab. 46: Fahrräder im Haushalt

Besitz eines (fahrbereiten) Fahrrads im Haushalt (in %)	Kreis Heinsberg (n=1.470)	Kreis Steinfurt (n=1.805)	Kreis Lippe (n=2.196)
kein Fahrrad	10	14	18
ein Fahrrad	27	25	30
zwei Fahrräder	33	29	26
drei und mehr Fahrräder	31	32	26
	100	100	100

Die ermittelten Werte liegen über dem gesamtdeutschen Schnitt und anderer vergleichbarer Kreise. Auch bei diesem Fortbewegungsmittel besteht im Kreis Heinsberg also eine hohe Ausstattungsdichte.

Tab. 47: Haushalte mit Fahrrädern im Kreis Heinsberg im Vergleich

Untersuchungseinheit (Jahr/Quelle)	Haushalte mit Fahrrädern
Kreis Heinsberg	90%
Stadt Aachen (2011/HHS)	68%
StädteRegion Aachen – ohne Stadt Aachen (2011/HHS)	72%
Kreis Düren (2002/Helmert)	83%
Kreis Steinfurt (2011/Planersocietät)	86%
Kreis Lippe (2011/Planersocietät)	82%
Kreis Soest (2011/Helmert)	88%
Bundesweit (2008/MiD)	82%

Haushalte mit Kindern besitzen fast zu 100% ein oder mehrere Fahrräder, während Einpersonen- und Rentnerhaushalte einen unterdurchschnittlichen Fahrradbesatz aufweisen.

5% der Haushalte im Kreis Heinsberg besitzt bereits ein Elektrofahrrad (Pedelec / E-Bike). Hier kann schon von einem relevanten Anteil gesprochen werden. Vor dem Hintergrund des derzeitigen Marktbooms wird der Anteil an Elektrofahrräder in den nächsten Jahren weiter anwachsen. Dies stellt sicherlich ein Potenzial für eine verstärkte Fahrradnutzung allgemein sowie spezifisch auf weiteren Wegen und auf Arbeitswegen dar. Bezogen auf die Personenebene haben sich inzwischen 3% aller Einwohner im Kreis Heinsberg ein Elektrofahrrad zugelegt. Wie in anderen Untersuchungen zeigt es sich auch im Kreis Heinsberg, dass ältere Personen bei den Besitzern von Elektrofahrrädern überwiegen (57% sind älter als 65 Jahre).

Der Anteil derer, die das Fahrrad täglich nutzen, liegt bei den Pedelec-Nutzern mit 32% weitaus höher als bei den Inhabern konventioneller Fahrräder. Der Fahrradanteil bei der Verkehrsmittelwahl (Modal Split) steigt von 10% auf 27%, gleichzeitig sinkt der Autoanteil von 68% auf 63%. Die durchschnittliche Radwegelänge der Besitzer von Pedelecs ist mit 4,7 km wesentlich länger als bei Besitzern von konventionellen Fahrrädern (2,9 km).

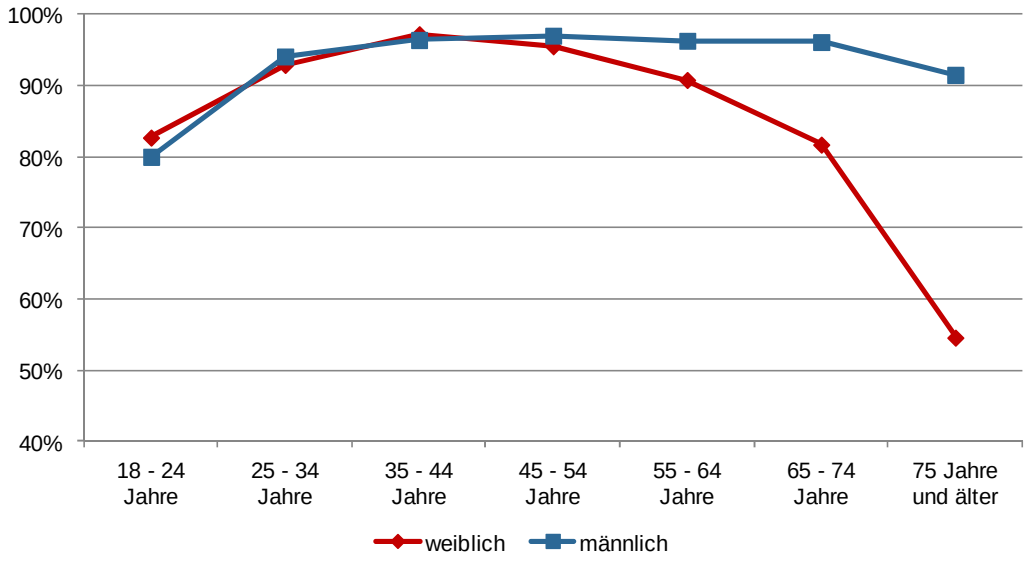
Insgesamt liegt die Fahrraddichte im Kreis Heinsberg bei 827 auf 1.000 Einwohner. Die errechnete Elektrofahrraddichte beträgt 27 auf 1.000 Einwohner. Die hohen Ausstattungsquoten an Fahrrädern verdeutlichen, dass der Kreis Heinsberg erst mal über eine günstige Ausgangsbedingung zur Radverkehrsförderung verfügt.

3% der Haushalte sind Haushalte ohne jegliches Verkehrsmittel (Pkw/Motorrad/ Fahrrad). Dies sind vor allem weibliche, ältere Einpersonen- und Rentnerhaushalte, die häufig auch gesundheitsbedingt in ihrer Mobilität eingeschränkt sind.

Pkw-Führerscheinbesitz

Der Führerscheinbesitz wirkt sich neben dem Pkw-Besitz entscheidend auf das Mobilitätsgeschehen aus. Insgesamt verfügen im Kreis Heinsberg rund 91% der Personen über 17 Jahre über einen Pkw-Führerschein (Bundesdurchschnitt MiD 2008: 88%). Während in den Altersgruppen von 25-64 Jahre eine Führerscheinbesitzquote von über 90% sowohl bei Frauen und Männern festzustellen ist, ergeben sich erwartungsgemäß deutliche Unterschiede vor allem in der Gruppe der über 65-Jährigen, bei denen die Frauen nur zu 82% (65-74 Jahre) bzw. zu 55% (75 Jahre und älter) einen solchen besitzen.

Abb. 48: Pkw-Führerscheinbesitzquote nach Geschlecht und Altersgruppen



Von den Einwohnern, die eine Pkw-Fahrerlaubnis besitzen, können 73% auch zu jeder Zeit auf ein Auto zurückgreifen. 16% können erst nach Absprache ein Auto nutzen.

Tab. 49: Verfügbarkeit über ein Auto

Verfügbarkeit eines Pkws (alle Personen ab 18 Jahren) (in %)	Kreis Heinsberg (n=3.099)	Kreis Steinfurt (n=3.433)	Kreis Lippe (n= 5.573)	MiD gesamt
immer/täglich	73	68	76	76
zeitweise/nach Absprache	19	24	16	11
nie	9	8	8	13
	100	100	100	100

ÖV-Zeitkartenbesitz

14% der Befragten im Kreis Heinsberg besitzen einen übertragbaren oder personengebundenen Zeitfahrausweis für Busse und Bahnen (Monats-, Wochenkarte, Schüler-, Semesterticket, etc.). Der Anteil der ÖV-Zeitkartenbesitzer liegt auf einem vergleichbaren Niveau wie in anderen Kreisen. In der Städteregion Aachen wurde eine Besitzquote von 23% ermittelt. Wenn die Stadt Aachen heraus gerechnet wird, die u.a. durch die RWTH Aachen geprägt wird, erreicht die ÖV-Zeitkartenbesitzquote in den umliegenden Kommunen des früheren Kreis Aachen einen Anteil von 15%.

Tab. 50: Zeitkartenbesitz im ÖV

Besitz einer ÖV Zeitkarte (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Kreis Heinsberg (n=3.576)	Kreis Steinfurt (n=4.075)	Kreis Lippe (n=6.581)
ÖV-Zeitkarte vorhanden	14	12	16
davon:			
- Schülerticket	6		
- Semesterticket	2		
keine ÖV-Zeitkarte	86	88	84
	100	100	100

Die höchsten Anteile an Zeitkartenbesitzern sind in der Gruppe der Studierenden (84% verfügen über ein ÖV-Zeitkarte) sowie in der Gruppe der Schüler zu finden (47%). Diese beiden Gruppen machen fast 3/4 der Zeitkartenbesitzer insgesamt aus. Bei den Azubis haben 17% eine ÖV-Zeitkarte, während bei den Erwerbstätigen nur 6%, bei den Rentnern 3% und bei den Hausfrauen nur 1% auf einen Zeitfahrausweis zurückgreifen können.

Hohe Anteile an ÖV-Zeitkartenbesitzern sind in den Gemeinden Gangelt und Selfkant (jeweils 20%) festzustellen. Dies hängt hauptsächlich mit der Schulsituation zusammen. Bisher war der Besuch eines Gymnasiums für Schüler aus diesen Gemeinden nur möglich, wenn sie eine entsprechende Einrichtung in den umliegenden Städten aufgesucht haben. Seit dem Schuljahr 2012/2013 wurde das Schulangebot um die Gesamtschule Gangelt-Selfkant erweitert.

Die Auswertung der ÖV-Zeitkartenbesitzer zeigt eindeutig, dass der Großteil entweder auf die öffentlichen Verkehrsmittel angewiesen ist (Schüler) oder die ÖV-Karte im Zuge eines Studiums erhält (Semesterticket). Andere Besitzergruppen tauchen ansonsten relativ selten auf. Dieses Ergebnis zeigt sich auch in anderen vergleichbaren Mobilitätsuntersuchungen im ländlichen Raum.

Die Kombination aus Führerschein- und ÖV-Zeitkartenbesitz offenbart die Abhängigkeit vom öffentlichen Verkehrssystem bzw. die Wahlfreiheit in der Verkehrsmittelwahl. Von den Befragten sind 14% weder im Besitz eines Führerscheins noch einer ÖV-Zeitkarte (siehe Tab. 51). Ihre Mobilitätsvoraussetzungen sind also als eingeschränkt zu bewerten. Dagegen besitzen 7% der befragten Personen ab 6 Jahren sowohl eine Zeitkarte als auch einen Führerschein, damit sind sie grundsätzlich als multioptionale Nutzer einzuschätzen.

Tab. 51: Mobilitätsvoraussetzungen

Mobilitätsvoraussetzungen (alle Personen ab 6 J.) (in %)	Kreis Heinsberg		Kreis Steinfurt	Kreis Lippe
	Pers. ab 6 J. (n=3.585)	Pers. ab 18 J. (n=3.088)	(n=4.053)	(n=6.569)
Besitz von Führerschein und ÖV-Karte	7	7	7	7
nur Führerscheinbesitz	72	83	76	71
nur ÖV-Zeitkartenbesitz	7	2	5	10
weder Führerschein-, noch ÖV-Zeitkartenbesitz	14	8	12	12
	100	100	100	100

Entfernung zu ÖV-Haltestellen

Die Entfernung zur Bushaltestelle stellt offensichtlich kein Problem dar. Nur 17% der befragten Haushalte im Kreis Heinsberg gaben an, dass die Entfernung von ihrer Wohnung zur nächstgelegenen Haltestelle größer als 600 Metern ist. Verglichen mit dem gesamtdeutschen Durchschnitt (45%) ist dieser Wert auf einem guten Niveau.

Tab. 52: Entfernung der Wohnung zur nächst gelegenen Bushaltestelle

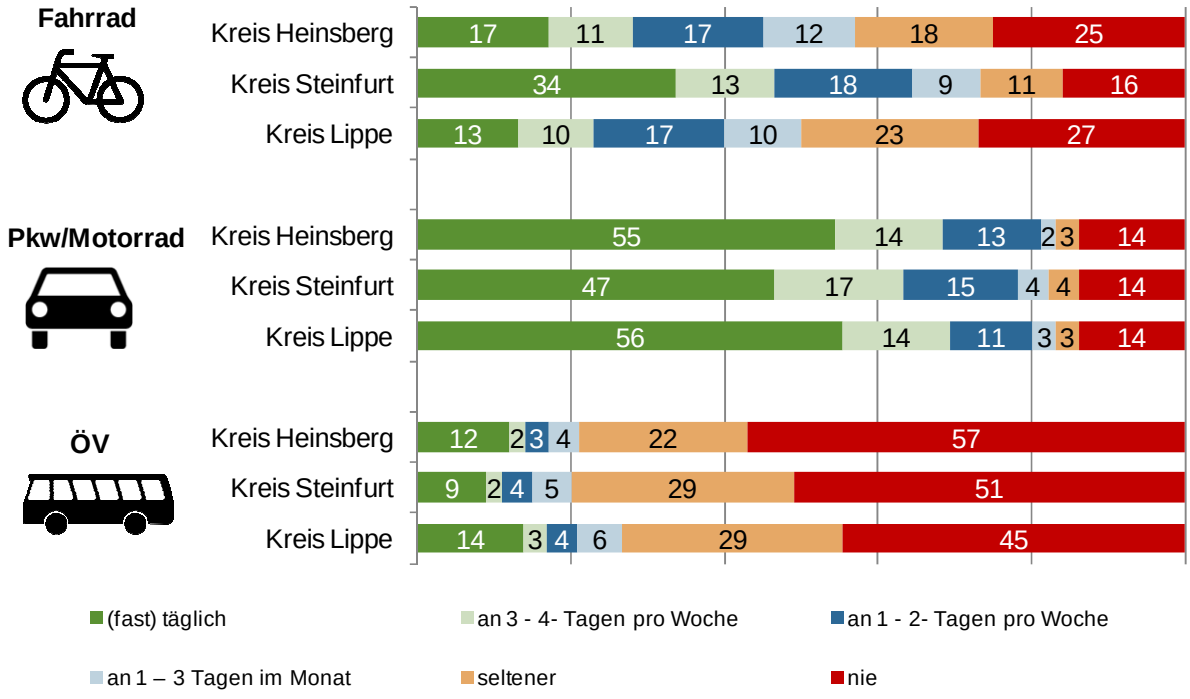
Entfernung d. Wohnung zur nächstgelegenen Bushaltestelle (in %)	Kreis Heinsberg (n=1.550)	Kreis Steinfurt (n=1.584)	Kreis Lippe (n=2.158)	MiD gesamt	MiD Ew-Größe
unter 100 Metern	13	11	14	17	19
100 bis u. 200 Metern	15	12	18	15	16
200 bis u. 400 Metern	33	35	42	24	24
400 bis u. 600 Metern	23	27	20	34	32
600 bis u. 1.000 Metern	10				
1.000 Meter und mehr	7	15	7	11	10
	100	100	100	100	100
keine Angabe	3%	8%	8%	2%	2%

Die Kommunen Erkelenz, Geilenkirchen, Hückelhoven, Übach-Palenberg und Wegberg besitzen jeweils mindestens einen Bahnhof. Die anderen Orte sind dagegen ohne Schienenverkehrsanschluss, darunter derzeit noch die Kreisstadt Heinsberg.

Allgemeine Verkehrsmittelnutzung

Neben der Mobilität am Stichtag wurde auch die allgemeine Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel abgefragt. Die Nutzungshäufigkeit nach den einzelnen Verkehrsmitteln unterscheidet sich deutlich. Während das Auto im Kreis Heinsberg von fast 70% der Befragten täglich oder zumindest mehrmals wöchentlich genutzt wird, werden die öffentlichen Verkehrsmittel von 4/5 der Befragten selten oder nie in Anspruch genommen. Das Fahrrad wird im Kreis Heinsberg von 28% der Befragten täglich oder mehrmals wöchentlich als Verkehrsmittel verwendet.

Abb. 53: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel im Vergleich



In der Mobilitätsuntersuchung der StädteRegion Aachen sollten die Befragten eine ähnliche Frage beantworten. Im Vergleich zu dem (Alt)Kreis Aachen ist die Autonutzung auf einem ähnlichen Niveau wie im Kreis Heinsberg. Dagegen wird das Fahrrad im Kreis Heinsberg häufiger verwendet und die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln fällt in der Heinsberger Region geringer aus als im Aachener Umland.

Mobilitätstypen

Insgesamt gaben über 70% an, generell mit mindestens einem der abgefragten Verkehrsmittel (Pkw, Fahrrad, Busse und Bahnen) täglich unterwegs zu sein. Die dominante Stellung des Autos zeigt sich darin, dass jeder zweite Befragte im Kreis Heinsberg das Auto als alleiniges Hauptverkehrsmittel nutzt. 19% im Kreis Heinsberg kann man als kombinierte bzw. multimodale Mobilitätstypen bezeichnen, sie nutzen täglich verschiedene Verkehrsmittel. Am häufigsten ist dabei die Kombination aus regelmäßiger Pkw- und Fahrradnutzung festzustellen.

Tab. 54: Typen der Mobilitätsnutzung

Mobilitätstypen (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Kreis Heinsberg (n=3.180)	Kreis Steinfurt (n=4.049)	Kreis Lippe (n=6.173)
überwiegend Pkw-Fahrer	50	40	55
überwiegend Fahrradfahrer	12	20	10
überwiegend ÖV-Nutzer	5	3	8
Kombi- bzw. multimodale Nutzer	19	27	14
-überwiegend Pkw/Fahrradfahrer	12	20	7
-überwiegend Pkw/ÖV-Nutzer	4	1	3
-überw. Fahrradfahrer/ÖV-Nutzer	3	5	3
-Multimodaler (Pkw/Fahrrad/ÖV)	1	1	1
wenig Mobile	14	11	12
	100	100	100

Zwischen 20 und 30% der Rentner, Hausfrauen und Erwerbslosen geben an, dass sie keines der abgefragten Verkehrsmittel mehrmals die Woche benutzen. Demnach sind sie entweder weniger unterwegs oder unternehmen ihre Wege mit den eigenen Füßen. Die Erwerbstätigen nutzen dagegen das Auto als hauptsächliches Verkehrsmittel am häufigsten (73%). Nur im (Berufs-)Ausbildungsverkehr kommen öffentliche Verkehrsmittel auf zweistellige Prozentwerte, wenn sie als wesentliche Transportart verwendet werden. Beispielsweise kann einer von vier Schülern als ÖV-Fahrer eingestuft werden. Die Schüler sind es ebenfalls, die die höchsten Anteile an Fahrradfahrern (sowohl als alleiniges Verkehrsmittel als auch in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln) aufweisen.

Arbeitsplatz- und Ausbildungsorte

Ein hoher Anteil von Binnenpendlern stellt eine Basis für kurze Wege und für einen hohen Nahmobilitätsanteil dar. Jeder dritte Erwerbstätige aus dem Kreis Heinsberg arbeitet in der eigenen Stadt bzw. Gemeinde. Dagegen müssen vier von zehn Erwerbstätigen den Kreis verlassen, um zu ihrem Arbeitsplatz zu gelangen. Bei den Schülern sieht dieses Verhältnis logischerweise anders aus. Fast 70% der Schüler gehen in eine Schule, die sich in der eigenen Kommune befindet. Der Anteil von Schülern, die außerhalb des Kreises eine Schule besuchen, ist relativ gering.

Aufgrund dieser verschiedenen räumlichen Verflechtungen ergeben sich auch unterschiedliche Entfernungen zu den Ausbildungs- und Arbeitsplätzen. Erwerbstätige müssen durchschnittlich knapp 25 Kilometer zu ihrem Arbeitsplatz zurücklegen. Nur knapp 20% der Arbeitswege liegen unter 5 Kilometer und über 40% der Erwerbstätigen müssen 20 und mehr Kilometer zum Arbeitsplatz fahren. Die durchschnittliche Entfernung zur Schule beträgt dagegen ungefähr 6 Kilometer. Längere Distanzen von über 20 Kilometern müssen nur wenige Schüler (3%) bewältigen. Bei jedem zweiten Schüler liegt der Schulweg unter 5 Kilometern.

Tab. 55: Lage des Ausbildungs-/Arbeitsplatzes im Kreis Heinsberg n. Erwerbs-/Ausbildungsstatus

Lage des Ausbildungs-/ Arbeitsplatzes (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Kreis Heinsberg (n=2.280)	Erwerbs-tätige (n=1.589)	Auszu-bildende (n=97)	Studenten (n=88)	Schüler (n=440)
eigener Ortsteil	16	13	6	-	28
gleiche Stadt / Gemeinde	23	20	21	-	40
Kreis Heinsberg	26	27	31	6	26
außerhalb vom Kreis Heinsberg	35	40	42	94	6
	100	100	100	100	100
Entfernung (Durchschnitt)	21,9 km	24,6 km	27,3 km	49,8 km	6,1 km

Die meisten Arbeitsplatzorte im Kreis Heinsberg sind in der Kreisstadt Heinsberg (16%) und in Erkelenz (12%) anzutreffen. Unter den am häufigsten genannten Schulstandorten sind insbesondere die Städte Geilenkirchen, Wegberg und Übach-Palenberg zu nennen.

Über die Kreisgrenzen hinaus sind stärkere Pendlerverflechtungen von Bewohnern aus dem Kreis Heinsberg vor allem nach Aachen und Mönchengladbach vorhanden. Als Studienort ist am häufigsten Aachen genannt worden.

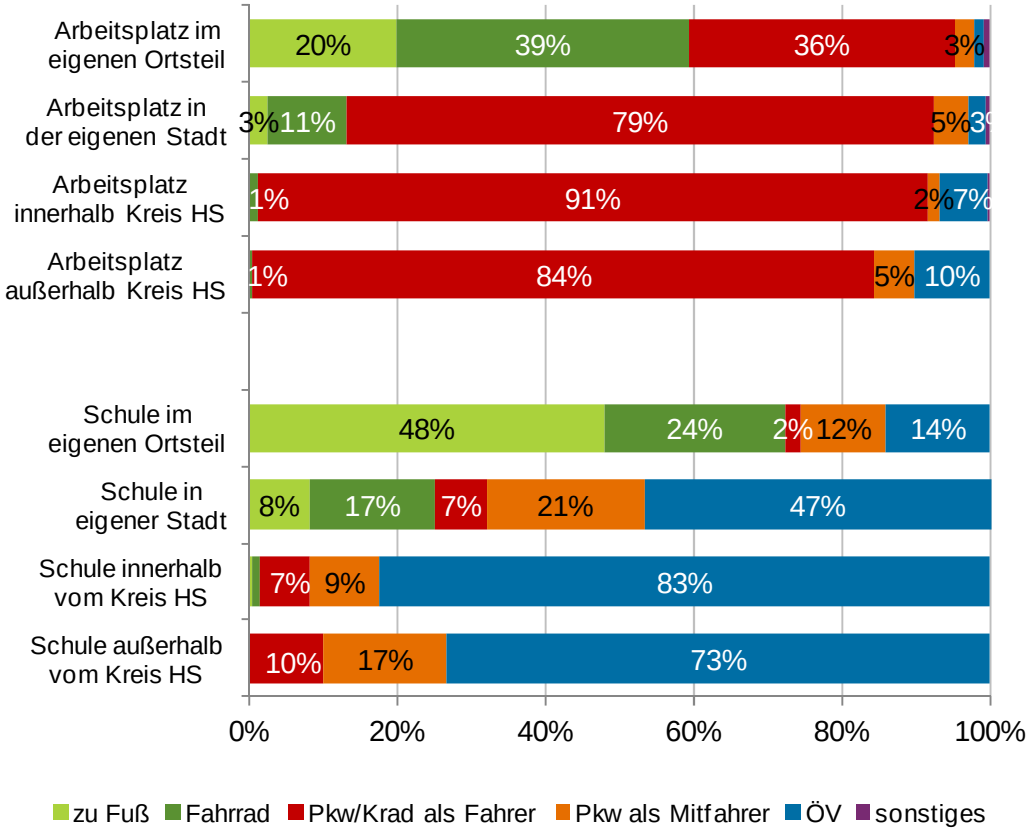
Tab. 56: Orte des Ausbildungs-/Arbeitsplatzes im Kreis Heinsberg

Orte des Ausbildungs-/ Arbeitsplatzes (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Kreis Heinsberg (n=2.280)	Erwerbs-tätige (n=1.588)	Auszubi / Studenten (n=185)	Schüler (n=440)
Kreis Heinsberg	**65**	**60**	**34**	**94**
Erkelenz	12	12	6	11
Gangelt	3	3	2	3
Geilenkirchen	10	8	5	19
Heinsberg	15	16	12	10
Hückelhoven	7	7	1	8
Selfkant	1	2	1	1
Übach Palenberg	5	3	3	13
Waldfeucht	2	2	1	4
Wassenberg	5	3	2	11
Wegberg	6	4	2	16
außerhalb Kreis Heinsberg	**35**	**40**	**66**	**6**
Aachen	8	8	26	*
Mönchengladbach	7	8	8	2
Düsseldorf	3	4	6	-
Köln	2	2	5	-
StädteRegion Aachen (ohne Stadt AC)	3	5	2	*
Kreis Düren	3	3	4	-
Rhein-Kreis Neuss	2	3	3	< 1
Kreis Viersen	1	1	3	*
übriges NRW	3	4	7	-
übriges Deutschland	< 1	< 1	1	-
Ausland	2	2	1	2
	100	100	100	100

Für die Verkehrsmittelwahl ist die Lage des Arbeits- und Ausbildungsplatzes (und damit auch die Entfernung) von entscheidender Bedeutung (siehe Abb. 57). Während Arbeits- und Schulwege innerhalb des eigenen Stadtteils zu 59% bzw. 72% mit Nahmobilitätsangeboten (zu Fuß/Rad) erledigt werden, steht bei Pendlerwegen über die Stadt- bzw. Kreisgrenze bei den Erwerbstätigen der MIV sowie bei den Schülern der ÖV im Vordergrund. Im Berufsverkehr spielt das öffentliche Verkehrssystem dagegen nur eine untergeordnete Rolle.

Während im Kreis Steinfurt beispielsweise der ÖV-Anteil von Arbeitswegen außerhalb des Kreises 15% betrug, lag dieser Wert im Kreis Lippe nur bei 5%. Gerade für Arbeitswege, die auf die Oberzentren oder größere Städte ausgerichtet sind, können weitere Ausbaupotenziale ausgeschöpft werden.

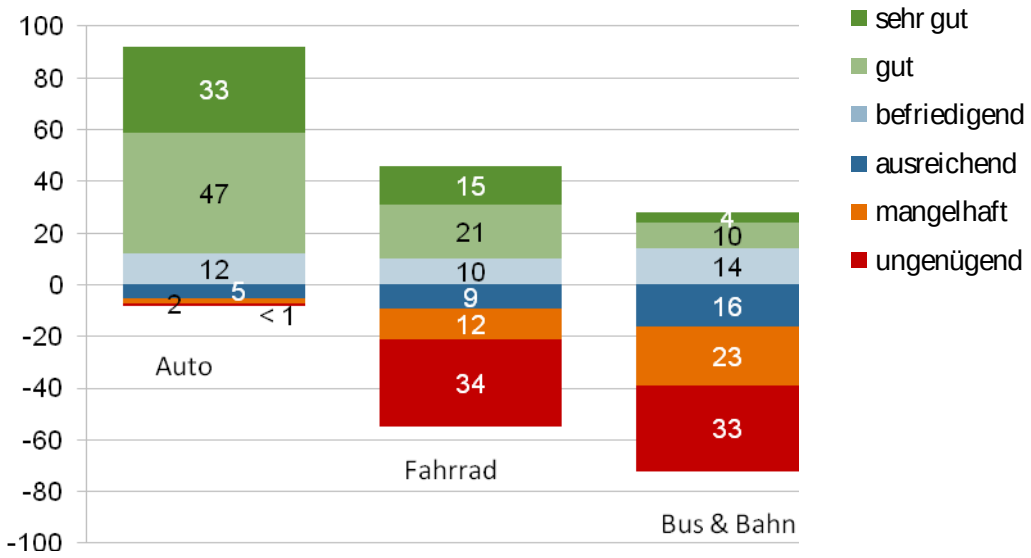
Abb. 57: Verkehrsmittelwahl nach Lage des Arbeitsplatzes bzw. Schulstandortes



Bewertung der Erreichbarkeit

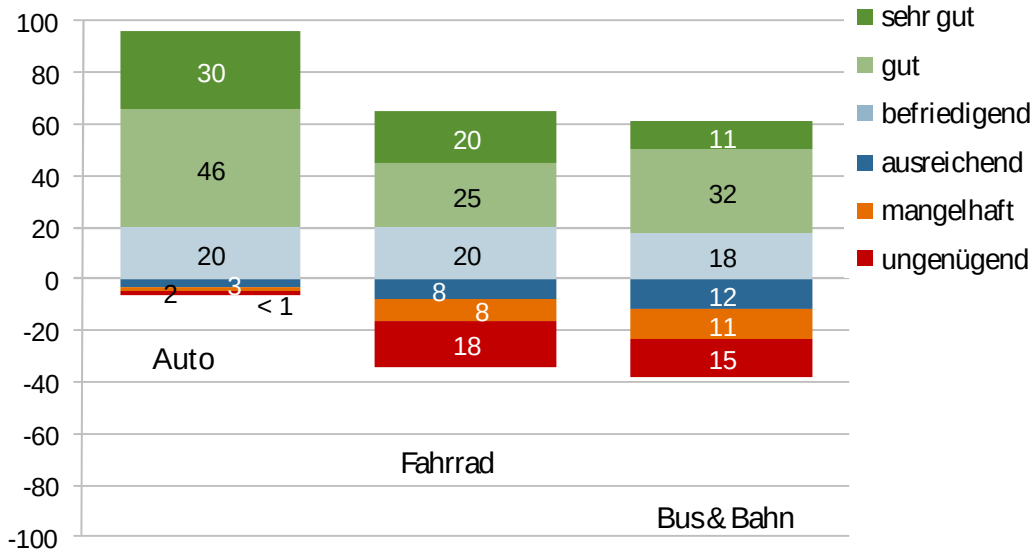
Die Bewertung der Erreichbarkeit der alltäglichen Ziele (hier abgefragt für die Arbeits- und Ausbildungsorte) spiegelt sowohl die Nutzungsintensität der Verkehrsmittel als auch die Entfernung zu den Standorten wider.

Abb. 58: Bewertung der Erreichbarkeit d. Arbeitsplatzes im Kreis Heinsberg n. Verkehrsmitteln



Die Erreichbarkeit des Arbeits-bzw. Ausbildungsplatzes mit dem Auto wird am besten eingestuft. Nur in Ausnahmefällen wurde die Auto-Erreichbarkeit mit mangelhaft oder ungenügend bewertet.

Abb. 59: Bewertung der Erreichbarkeit d. Ausbildungsplatzes im Kreis Heinsberg n. Verkehrsmitteln



Nur 14% der Erwerbstätigen und 43% der Auszubildenden (Schüler, Azubis, Studenten) beurteilen, dass sie Ihre Ziele mit Bussen und Bahnen gut oder sehr gut erreichen können (Gesamtwert für beide Gruppen 21%, im Vergleich zu 24% im Kreis Steinfurt und 26% im Kreis Lippe). Neben der mangelnden Erreichbarkeit sind für eine geringe Nutzung von Bus und Bahn auch Faktoren wie Takt, Preisgestaltung, Wegezweck oder persönlicher Bequemlichkeit entscheidend.

Die Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes mit dem Fahrrad wird sogar noch besser bewertet als mit dem öffentlichen Verkehrssystem: 36% der Erwerbstätigen und 45% der Auszubildenden meinen, dass sie auch mit dem Fahrrad ihre Ziele gut oder sehr gut erreichen können.

In den Mobilitätsuntersuchungen im Kreis Steinfurt und im Kreis Lippe konnte eine ähnliche Bewertungsstruktur festgestellt werden. Die Erschließung der Arbeitsplatz- und Ausbildungsplätze mit dem Pkw wird fast durchweg positiv bewertet. Dagegen fällt die Erreichbarkeitsbewertung bei den anderen Verkehrssystemen unterschiedlich aus, wobei die öffentlichen Verkehrsmittel tendenziell immer schlechter abschneiden.
Die Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeits- und Ausbildungsplatzes korreliert vor allem beim Radverkehr und beim ÖV mit der Lage bzw. Entfernung des Arbeits- und Ausbildungsplatzes zur Wohnung.

Tab. 60: Anteil derjenigen, mit einer sehr guten oder guten Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeits- und Ausbildungsortes nach Lage des Arbeits- und Ausbildungsortes

Anteil derjenigen, die die Erreichbarkeit des Arbeits-/ Ausbildungsplatzes als sehr gut oder gut bewertet (in %)	Auto (n=1.902)	Fahrrad (n=1.835)	Bus & Bahn (n=1.636)
Arbeits-/Ausbildungsort im gleichen Ortsteil	87	86	40
Arbeits-/Ausbildungsort in der gleichen Stadt	88	63	28
Arbeits-/Ausbildungsort im Kreis	86	26	21
Arbeits-/Ausbildungsort außerhalb des Kreises	66	11	15
Gesamtdurchschnitt	79	39	21

In einem weiteren Schritt wurden die Bewertungen der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes nach Nutzungshäufigkeiten der Verkehrsmittel ausgewertet (siehe Abb. 61/62). Es zeigt sich, dass die Bewertung der Erreichbarkeit dieser Ziele mit dem Auto nur bedingt mit der Nutzungshäufigkeit des Autos korreliert. Ausgeprägter ist dieser Zusammenhang beim ÖV und besonders beim Radverkehr. Diejenigen, die das Rad oft nutzen, bewerten bspw. die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit dem Rad auch am besten (bspw. 73% der täglich fahrradfahrenden Erwerbstätigen schätzen die Erreichbarkeit als gut oder sehr gut ein). Demgegenüber bewerten Erwerbstätige, die selten oder nie Rad fahren, die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes per Rad auch bedeutend häufiger mit mangelhaft bzw. ungenügend (bspw. 59% der nie fahrradnutzenden Erwerbstätigen bewerten dies als mangelhaft oder ungenügend).

Abb. 61: Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit sehr gut/gut nach Verkehrsmittel und Nutzungshäufigkeit

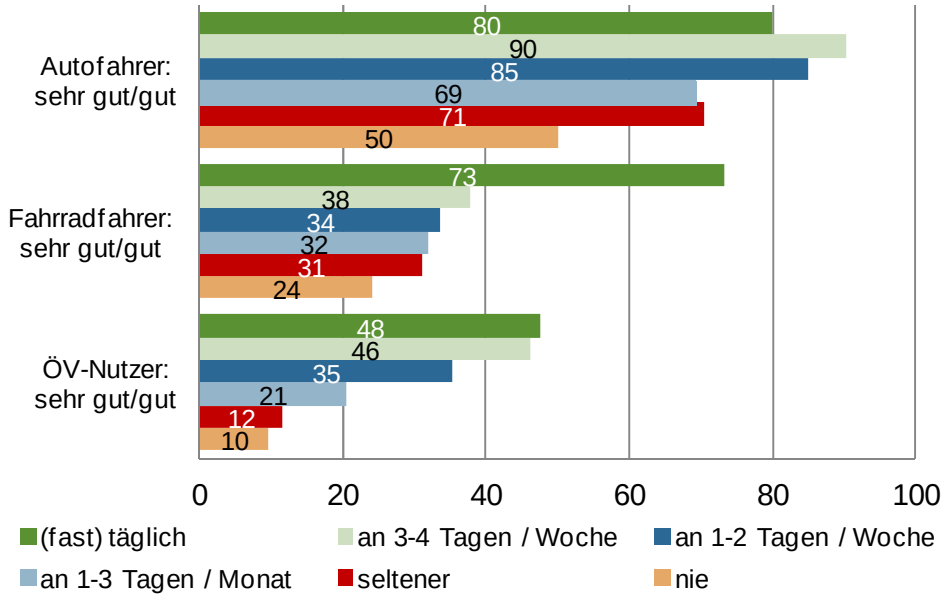
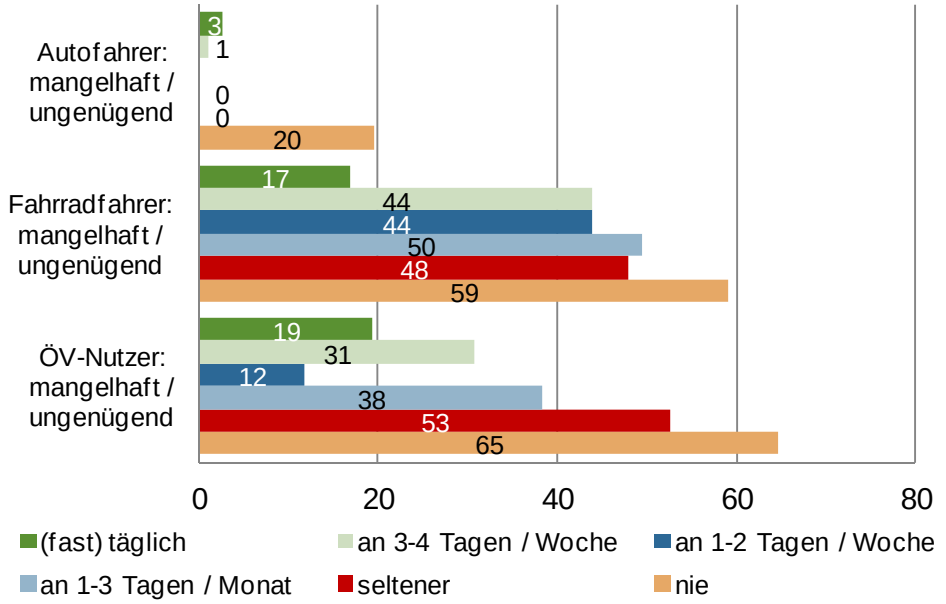


Abb. 62: Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit mangelhaft/ungenügend nach Verkehrsmittel und Nutzungshäufigkeit



5.4 Mobilität der Einwohner

Die für den Kreis Heinsberg erhobenen Mobilitätswerte auf der Wegeebene können nur eingeschränkt mit den Werten aus der MiD-Untersuchung verglichen werden. In der MiD werden Jahresdurchschnittswerte ausgewiesen. Die MiD-Untersuchung schließt als Stichtage sowohl alle Wochentagen (Mo.-So.), als auch die Urlaubs- und Ferienzeiten ein. Dagegen wurden die Mobilitätskenndaten für den Kreis Heinsberg nur in einem repräsentativen Befragungszeitraum aufgenommen, der als „normaltypisch" gilt (keine Urlaubszeit, Befragungszeitraum im Spät-Frühjahr). Soweit der Tabellenband der MiD 2008 entsprechende Werte für die Kernwoche (Di.-Do.) ausweist, werden diese Daten in den Tabellen dargestellt (Tabellenkürzel: MiD (Di. – Do.)). Dagegen sind die Mobilitätsdaten aus den Untersuchungen im Kreis Steinfurt bzw. im Kreis Lippe in einem vergleichbaren Untersuchungsdesign und Erhebungszeitraum ermittelt worden. Für Vergleiche und eine Art Standortbestimmung sind diese Werte daher besser geeignet.

86% aller Befragten waren am werktäglichen Stichtag unterwegs. Im Durchschnitt hat jede Person, die am Stichtag mobil war, 3,6 Wege pro Tag zurückgelegt. Knapp 40% haben einen oder zwei Wege zurückgelegt, über 30% haben drei oder vier Wege unternommen und ca. 20% haben fünf oder mehr Wege durchgeführt.

Tab. 63: Zahl der zurückgelegten Wege

Wegeanzahl (alle Personen ab 6 Jahre) (in %)	Kreis Heinsberg			Kreis Steinfurt	Kreis Lippe	MiD	MiD
	Di. - Do. (n=2.851)	Samstag (n=333)	Sonntag (n=356)	(n=4.169)	(n=6.596)	gesamt	Ew-Größe
keinen Weg („immobil")	14	31	33	8	10	10	10
einen Weg	2	3	6	2	3	7	8
zwei Wege	36	32	31	40	35	27	26
drei / vier Wege	29	19	22	30	31	31	30
fünf / sechs Wege	12	12	7	13	15		
sieben / acht Wege	5	2	1	5	5	25	27
neun Wege u. mehr	2	1	< 1	2	1		
	100	100	100	100	100	100	100
Durchschnitt (alle)	3,0 Wege	2,2 Wege	2,0 Wege	3,3 Wege	3,2 Wege	3,4 Wege	3,4 Wege
Durchschnitt (mobile Personen)	3,6 Wege	3,3 Wege	2,9 Wege	3,6 Wege	3,6 Wege		

Die mobilste Gruppe sind die Teilzeiterwerbstätigen, die im Schnitt über 4 Wege am Tag zurücklegen. Die Rentner (2,4 Wege) und die Erwerbslosen (2,0) stellen die immobilsten Gruppen im Kreis Heinsberg. Bei den Rentnern führt der erhöhte Anteil an Personen mit gesundheitlichen Einschränkungen sicherlich zu einer geringeren Mobilitätsrate. Der Anteil der Immobilen werktags ist vor allem in der Gruppe der Arbeitslosen (39%), der Rentner (32%) sowie die Hausfrauen/-männer (24%) deutlich höher als in den anderen Gruppen.

Während in der Altersgruppe der 25-45-jährigen die durchschnittlich mobilsten Personen (3,5 Wege an einem Werktag) vorkommen, legen Personen über 65 Jahre im Durchschnitt nur 2,3 Wege zurück.
Auch nach den Haushaltstypen können Unterschiede festgestellt werden. Haushalte mit Kindern sind mobiler (3,7 Wege) als Haushalte ohne Kinder (2,7 Wege). Als mobilste Gruppe im Kreis Heinsberg stellen sich die Alleinerziehenden dar (4,5 Wege). Aufgrund ihrer sozialen Lage müssen sie viele Lebensbereiche abdecken und koordinieren (Beruf, Familie, Freunde/Verwandte, Freizeit, etc.), was mit einer überdurchschnittlich hohen Mobilität verbunden ist.

Tab. 64: Mobilität im Kreis Heinsberg im Vergleich

Untersuchungseinheit (Jahr/Quelle)	Wege/ mobile Person	Anteil der am Stichtag immobilen Personen	Wege/alle Personen
Kreis Heinsberg	3,6	14%	3,0
Stadt Aachen (2011/HHS)	3,5	k.A.	3,1
StädteRegion Aachen – ohne AC	2,9	k.A.	3,4
Kreis Düren (2002/Helmert)	k.A.	20%	2,4
Stadt MG (2010/Spieckermann)	3,6	k.A.	3,0
Kreis Steinfurt (2011/Planersocietät)	3,6	8%	3,3
Kreis Lippe (2011/Planersocietät)	3,6	8%	3,3
Kreis Soest (2011/Helmert)	3,6	16%	3,0
Bundesweit (2008/MiD)	3,8	10%	3,4

Verkehrszwecke

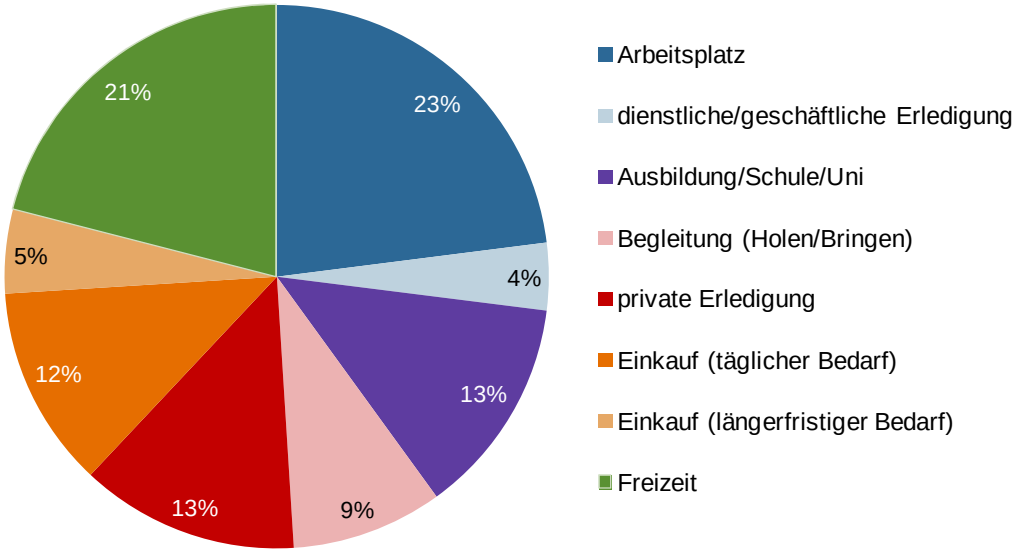
Am häufigsten werden die Wege zum Arbeitsplatz (23%), für Freizeitaktivitäten (21%) oder zum Einkauf (17%) zurückgelegt. Darüber hinaus werden noch Wege zur Ausbildung/Schule/Studium (13%), für private Erledigungen (13%), Begleitwege (9%) und Wege zu dienstlichen bzw. geschäftlichen Zwecken (4%) durchgeführt.

Tab. 65: Zweck des Weges
(„Rückweg vom vorherigen Weg" und „nach Hause" wurden dem vorherigen Zweck zugeordnet)

Wegezweck (alle Personen ab 6 J.) (in %)	Kreis Heinsberg			Kreis Steinfurt	Kreis Lippe	MiD	MiD
	Di. - Do. (n=8.411)	Samstag (n=711)	Sonntag (n=664)	(n=14.169)	(n=15.880)	(Di. - Do.)	Ew-Größe
Arbeitsplatz	23	7	4	19	19	17	14
dienstlich/geschäftlich	4	1	2	4	4	9	6
Ausbildung/Schule/Uni	13	2	< 1	13	13	8	6
private Erledigung	13	11	7	11	12	13	12
Einkauf (tägl. Bedarf)	12	23	8	13	13	20	21
Einkauf (längerfristig)	5	10	1	6	7		
Freizeit	21	42	72	26	26	26	32
Begleitung Person	9	5	6	7	7	8	9
	100	100	100	100	100	100	100

Die Struktur der Wegezwecke im Kreis Heinsberg ähnelt insgesamt den Ergebnissen der gesamtdeutschen Mobilitätserhebung MiD 2008. Die höheren Anteile an Arbeits- und Ausbildungswegen und der geringere Prozentsatz an Freizeitwegen erklären sich dadurch, dass die MiD-Werte auch Ferien- und Urlaubszeiten berücksichtigt.

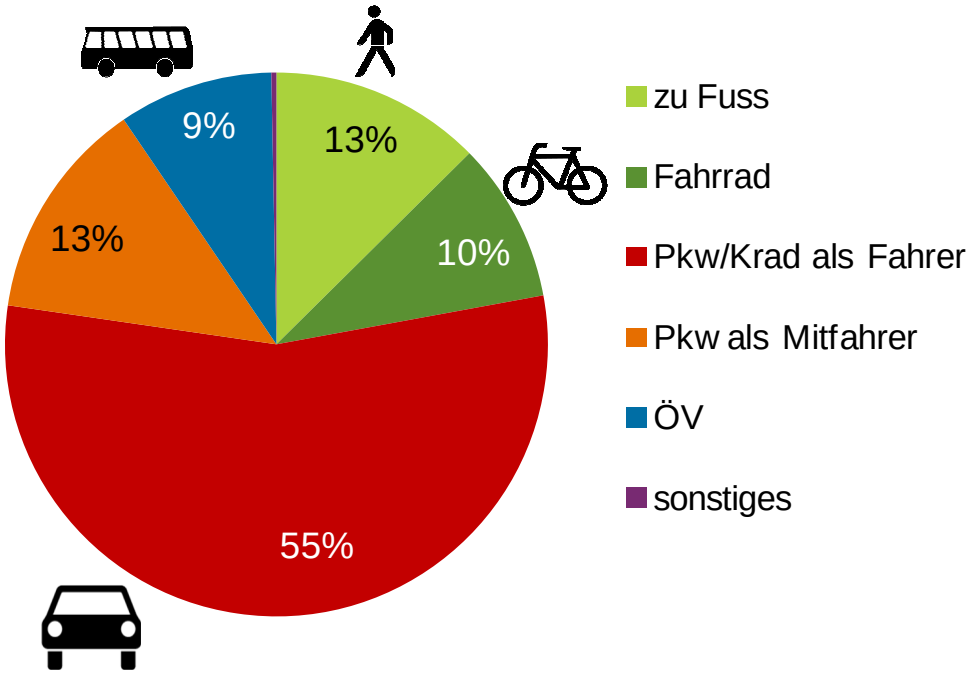
Abb. 66: Wegezwecke (Di. - Do.) im Kreis Heinsberg



5.5 Verkehrsmittelwahl (Modal-Split)

Fast ein Viertel der werktäglichen Wege im Kreis Heinsberg wird entweder zu Fuß (13%) oder mit dem Fahrrad (10%) zurückgelegt, also mit nicht motorisierten Verkehrsmitteln. 55% der Wege werden als Pkw-Fahrer und 13% als Mitfahrer bewältigt, d.h. der motorisierte Individualverkehr kommt auf einen Anteil von knapp 70%.
Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln werden 9% der Wege durchgeführt, wobei 6% auf den Bus und 3% auf schienengebundene Verkehrsmittel entfallen. Die Benutzung eines Taxis liegt unter 0,5 Prozent. Kombinierte Verkehrsmittel wie „Park and Ride" (P+R) oder „Bike and Ride" (B+R) spielen bislang im Kreis Heinsberg eher eine untergeordnete Rolle (ca. 2% aller Wege).

Abb. 67: Verkehrsmittelwahl Kreis Heinsberg (Di. – Do.)



Rund ein Viertel der Wege, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln unternommen werden, erfolgen als Kombination von mehreren Verkehrsmitteln: 6% Kiss & Ride (Pkw-Fahrt als Mitfahrer in Kombination mit

ÖV-Nutzung), 5% Bike & Ride (Rad und ÖV-Nutzung) sowie 12% Park & Ride (Pkw-Fahrt als Fahrer und ÖV-Nutzung).

Der Großteil der ÖV-Nutzer geht zu Fuß zur Bushaltestelle (87%). Nur wenige benutzen das Fahrrad oder das Auto für diese Strecke. Im Gegensatz dazu verändert sich die Verkehrsmittelwahl, wenn die Bahn benutzt wird. Jede zweite Fahrt erfolgt dann mit dem Auto (entweder als Fahrer oder als Mitfahrer) und nur noch 18% gehen zu Fuß. Ein Viertel der Befragten verwendet den Bus als Zubringersystem zum Bahnhof.

Tab. 68: Verkehrsmittel zum ÖV-Zustiegspunkt

Verkehrsmittel zur Bushaltestelle bzw. zum Bahnhof (alle Personen ab 6 Jahre) (in %)	Bushalte-stelle (n=546)	Bahnhof (n=229)
zu Fuß	87	18
Fahrrad	4	7
Pkw/Motorrad	8	51
Bus	*	24
Taxi		-
	100	100

Die nachfolgende Tabelle 69 listet die Modal Split Werte aus empirischen Vergleichsuntersuchungen auf, in denen jedoch teilweise unterschiedliche Altersgruppen befragt wurden. In den Untersuchungen im Kreis Heinsberg, Kreis Steinfurt und im Kreis Lippe wurden alle Personen ab 6 Jahre befragt. In Mönchengladbach lag die Altersgrenze bei 10 Jahren. In den anderen Studien wurden alle Personen in die Befragung mit einbezogen. Bei der Ergebnisinterpretation ist dieser Sachverhalt zu berücksichtigen, da sich insbesondere beim MIV Verschiebungen ergeben. So geht der Anteil an Pkw-Fahrern geringfügig zurück und der der Pkw-Mitfahrer steigt leicht an, wenn alle Kinder befragt werden.

Tab. 69: Verkehrsmittelwahl im Kreis Heinsberg im Vergleich

Untersuchungs-einheit (Jahr/Quelle)	zu Fuß	Fahrrad	MIV als Fahrer	MIV als Mitfahrer	ÖV	sonstiges
Kreis Heinsberg	13%	10%	55%	13%	9%	<1%
Stadt Aachen (2011/HHS)	22%	11%	41%	10%	15%	-
StädteRegion Aachen – ohne AC	14%	6%	57%	13%	9%	-
Kreis Düren (2002/Helmert)	16%	11%	50%	12%	11%	-
Stadt MG (2010/Spieckermann)	15%	6%	62%		17%	-
Kreis Steinfurt (2011/Planersocietät)	10%	24%	51%	9%	6%	1%
Kreis Lippe (2011/Planersocietät)	15%	10%	54%	13%	9%	<1%
Kreis Soest (2011/Helmert)	13%	17%	52%	12%	7%	<1%
Bundesweit (2008/MiD)	23%	12%	43%	16%	6%	<1%

Das öffentliche Verkehrssystem wird in den Vergleichsstädten Mönchengladbach und Aachen von der Bevölkerung häufiger genutzt als in den schwächer besiedelten Kreisen. Dieses Ergebnis ist Ausdruck

einer besseren ÖV-Angebotsstruktur in den Städten. Ansonsten bewegen sich die Verkehrsanteile von den öffentlichen Verkehrsmitteln in den Kreisen auf einem vergleichbaren Niveau zwischen sechs und neun Prozent.

Auch im motorisierten Individualverkehr lassen sich keine wesentlichen Unterschiede herausstellen. In allen Kreisen wird mindestens jeder zweite Weg als Pkw-Fahrer unternommen. Die Bedeutung des Autos in ländlich geprägten Regionen ist demnach sehr dominant.

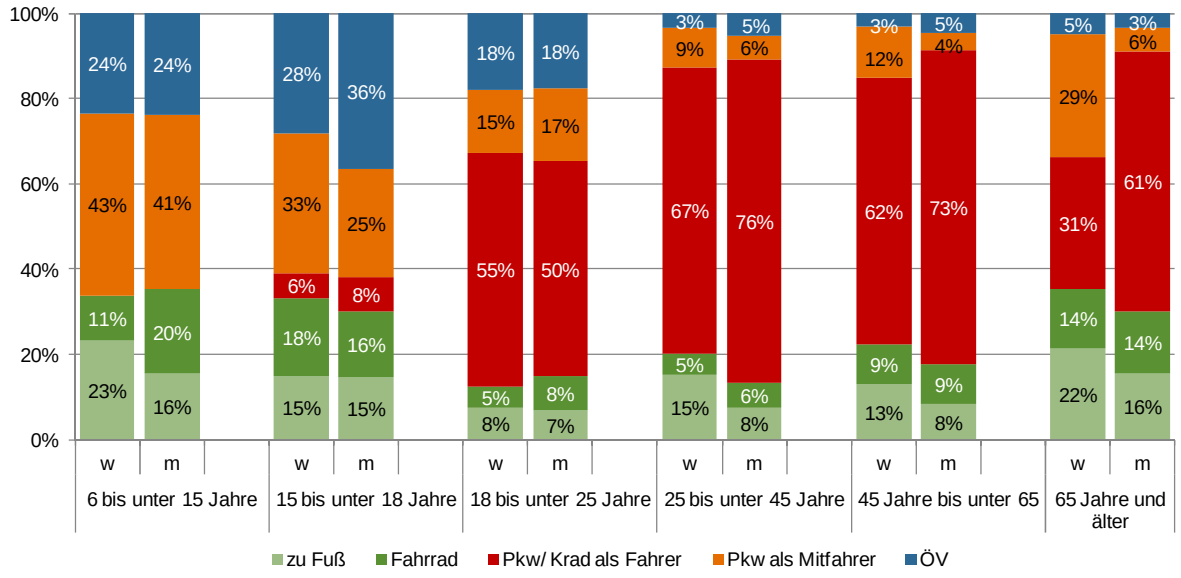
Bei der nicht-motorisierten Fortbewegung lassen sich regionsspezifische Unterschiede erkennen. Im Vergleich zum gesamtdeutschen Durchschnitt (MiD 2008) werden in den Kreisen nur relativ wenige Fußwege zurückgelegt. Dies ist vor allem durch die aufgelockerte Siedlungsstruktur und die geringere Siedlungsdichte zu erklären. Der Anteil des Fahrradverkehrs ist häufig auf einem noch ausbaufähigen Niveau. Der Kreis Steinfurt zeigt auf, dass Werte von 24% erreichbar sind. Die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise NRW e.V. (AGFS) hat sich z.B. eine selbst gesteckte Zielmarke von 25% gesetzt. Im neuen Nationalen Radverkehrsplan wird das Ziel verfolgt, den Fahrradverkehrsanteil bis 2020 auf 15% zu steigern (vgl. BMVBS: Nationaler Radverkehrsplan 2020). Die Stärkung des Radverkehrs in ländlichen Regionen soll dabei besonders vorangetrieben werden.

Verkehrsmittelwahl nach Altersstruktur

Die Verkehrsmittelwahl ist sowohl bezüglich des Geschlechts als auch des Alters sehr unterschiedlich. Abbildung 70 zeigt die Verkehrsmittelwahl nach Altersgruppe und Geschlecht.

Bis zu einem Alter von 18 Jahren werden in erheblichem Maße Fuß- und Radverkehr sowie das öffentliche Verkehrssystem genutzt. Der Mitfahreranteil nimmt v.a. in der Kindergruppe mit über 40% auch einen hohen Anteil ein und ist ein Indiz für eine abhängige Mobilität („Mama- bzw. Papa-Taxi"). Ab 18 Jahre steigt der MIV-Anteil deutlich an und hat vor allem in den Altersgruppen der 25-65jährigen den höchsten Anteil. Der ÖV-Anteil sinkt auf ca. 4% deutlich. Ab 65 Jahre steigen dann beim Wegfall der Erwerbstätigkeit wiederum der Anteil der Nahmobilität (vor allem der Fußgänger) sowie teilweise der Mitfahreranteil. Hier sind deutliche Unterschiede zwischen den Geschlechtern zu erkennen. Frauen sind weniger mit dem Auto selbst unterwegs (dies ist v.a. auf die geringere Führerscheinbesitzquote der älteren Frauen zurückzuführen). Die Inanspruchnahme von Bahnen und Bussen bleibt bei den Senioren auf einem geringen Niveau (4%).

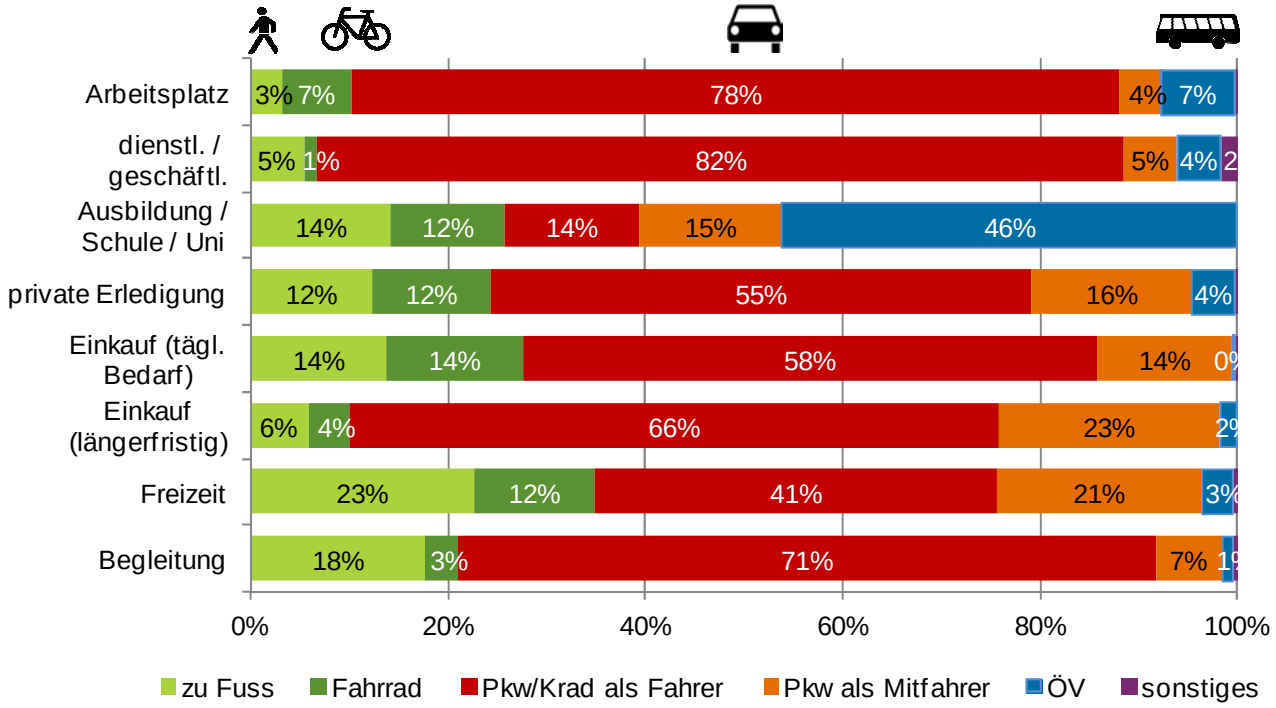
Abb. 70: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht und Alter



Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck

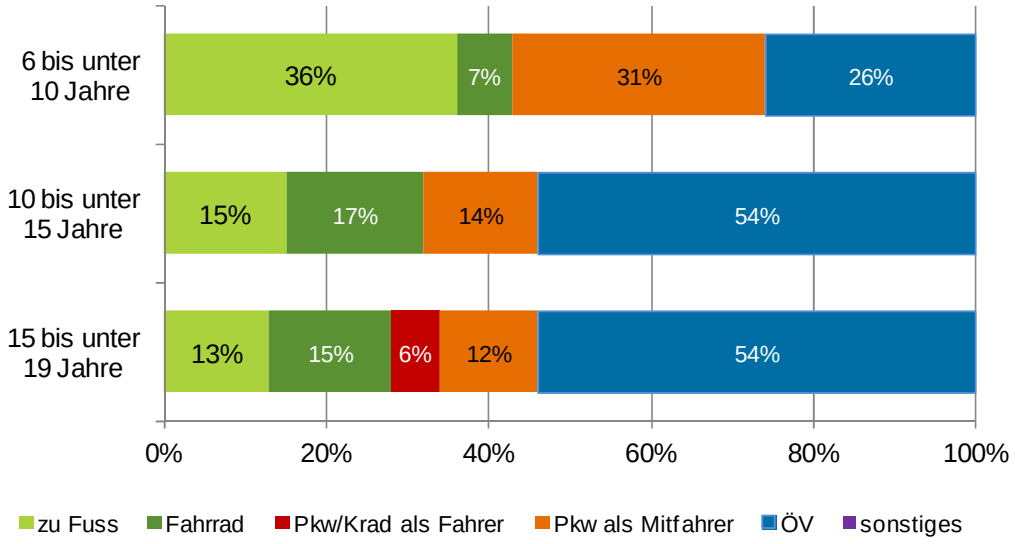
Jedem Wegezweck lässt sich eine typische Verkehrsmittelnutzung zuordnen. Arbeitswege sowie geschäftliche/dienstliche Wege weisen die höchsten Anteile an Pkw-Fahrten auf, dagegen haben Freizeit-, Einkaufs- und Ausbildungswege einen hohen Nahmobilitätsanteil. Höhere ÖV-Anteile finden sich v.a. bei den Wegen zum Ausbildungsplatz, zur Universität oder zur Schule. Immerhin sind im Ausbildungsverkehr aber 15% Bringdienste (Mitfahrer).

Abb. 71: Modal Split (Di.-Do.) im Kreis Heinsberg nach Wegezweck



Kinder von 6 bis 9 Jahren legen den Weg zur Schule mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln zurück: 7 von 10 Schülern in dieser Altersklasse nutzen den sog. Umweltverbund (36% zu Fuß / 7% Fahrrad / 26% ÖV). Immerhin ca. 30% werden mit dem Auto zur Schule gebracht oder abgeholt. Dieser Wert ist z.B. weit höher als im Kreis Steinfurt (19% Bringdienste mit dem Auto).

Abb. 72: Verkehrsmittelwahl nach Alter der Schüler

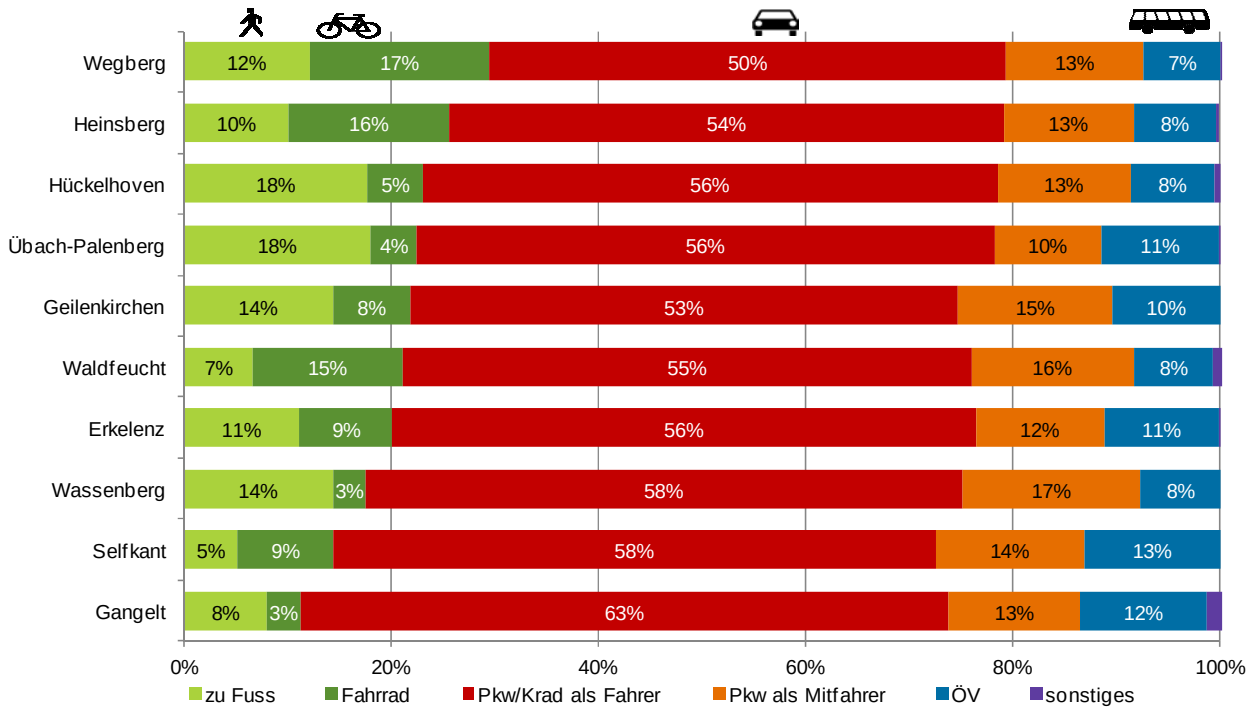


Kinder und Jugendliche, die eine weiterführende Schule besuchen (10-18 jährige), nutzen deutlich häufiger das Fahrrad (17 bzw. 15%) und besonders die öffentlichen Verkehrsmittel (54% ÖV). Rund jeder 7. bzw. 8. Schüler der weiterführenden Schulen wird mit dem Auto gebracht. Jeder 20. Jugendliche ab einem Alter von 15 Jahren fährt mit dem Krad oder als Fahrer eines Autos selbst zur Schule. Die veränderte Verkehrsmittelwahl der Kinder und Jugendlichen ab einem Alter von 10 Jahren ist größtenteils durch die Lage der Schule zu erklären. Während Grundschulen sich häufig noch in relativer Wohnungsnähe befinden (durchschnittliche Wegeentfernung: 2,7 Kilometer; fast 2/3 dieser Schüler haben einen Schulweg von unter 2 Kilometern), müssen für den Besuch von weiterführenden Schulen durchschnittlich doppelt so lange Distanzen bewältigt werden (durchschnittliche Wegeentfernung: 5,2 Kilometer; 60% dieser Schüler müssen eine Entfernung von mehr als 5 Kilometer zur Schule zurücklegen).

Verkehrsmittelwahl in den Kommunen

Zwischen den Kommunen sind im Modal-Split erhebliche Unterschiede erkennbar: Es zeigt sich, dass zumeist in den kleineren Kommunen der Nahmobilitätsanteil (Fuß und/oder Rad) unterdurchschnittlich ausgeprägt ist. Wegberg, Heinsberg und Waldfeucht weisen die höchsten Fahrradanteile auf; die niedrigsten sind in Gangelt, Wassenberg und Übach-Palenberg festzustellen.

Abb. 73: Modal Split (Di.-Do.) nach Städte und Gemeinden im Kreis Heinsberg



Hohe ÖV-Anteile weisen die Gemeinden Selfkant und Gangelt mit 13% bzw. 12% auf. Kommunen also, die keine eigenen Gymnasien oder Gesamtschulen besitzen und in denen viele Schüler auf den „Schulbus" angewiesen sind. Der Schulverkehr im Kreis Heinsberg wird fast ausschließlich über das bestehende Busliniennetz abgewickelt. Nur in Ausnahmefällen sind Schulbusse im Einsatz.

Etwas überdurchschnittliche ÖV-Anteile zeigen sich in Übach-Palenberg, Geilenkirchen und Erkelenz. Diese Städte besitzen u.a. einen Bahnhof und liegen an der RE/RB-Linie von Aachen nach Mönchengladbach. Für alle Städte und Gemeinden liegt der ausschlaggebende Grund für den hohen ÖV-Anteil v.a. im dominanten Schülerverkehr, der meistens mit dem Bus erledigt wird. Insbesondere Selfkant, Gangelt, Waldfeucht, Wassenberg und Hückelhoven haben vielfältige Schulbeziehungen zu anderen Orten.

Der ÖV-Anteil wird wesentlich vom Ausbildungsverkehr geprägt. Wenn dieser Ausbildungsverkehr herausgerechnet wird, verändert sich das Bild: Im Kreisdurchschnitt erreicht der Modal Split Wert dann 4%. Übach-Palenberg (8%) und Erkelenz (6%) weisen die höchsten ÖV-Anteile auf. Diese Werte sind z.T. auf das ÖV-System in Übach-Palenberg und durch das Vorhandensein der Bahnhöfe an der wichtigen Schienenstrecke zurückzuführen. In Wassenberg, Waldfeucht und Selfkant wird das öffentliche Verkehrssystem bis auf den Ausbildungsverkehr nur sporadisch in Anspruch genommen. Alle anderen Städte und Gemeinden im Kreis Heinsberg liegen im Bereich des festgestellten ÖV-Mittelwertes.

Hohe Autoanteile weisen v.a. die kleineren Kommunen im Kreis Heinsberg auf. In Gangelt, Selfkant, Wassenberg und Waldfeucht liegt der Autoanteil jeweils über 70% (Pkw als Fahrer oder Mitfahrer). Die anderen Städte erreichen Quoten zwischen 63% (Wegberg) und 69% (Erkelenz).

5.6 Wegelängen und Wegedauer

Die durchschnittliche Wegelänge im Kreis Heinsberg liegt bei 12,8 km etwas länger als in anderen Kreisen bzw. als im Bundesdurchschnitt. Aber fast 30% der Wege sind kürzer als 2 km und ca. jeder 2. Weg ist kürzer als 5 km. Diese hohen Anteile an kurzen Wegen stellen ein Verlagerungspotenzial zugunsten des Radverkehrs dar.

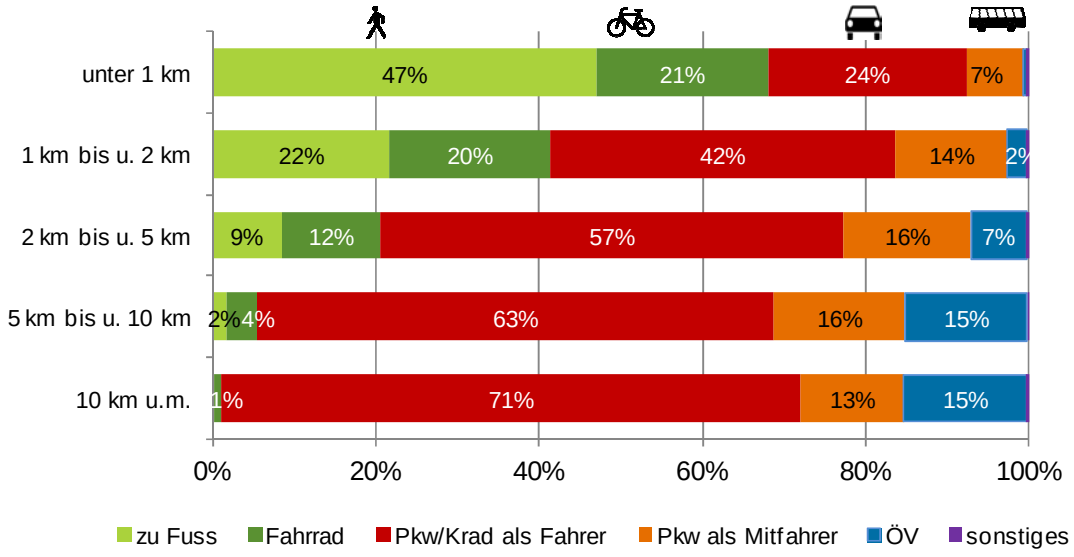
Tab. 74: Entfernung der zurückgelegten Wege

zurückgelegte Entfernung (alle Personen ab 6 J.) (in %)	Kreis Heinsberg			Kreis Steinfurt	Kreis Lippe	MiD
	Di. - Do. (n=8.338)	Samstag (n=720)	Sonntag (n=679)	(n=12.998)	(n=16.164)	gesamt
bis zu 500 Metern	8	11	7	4	3	11
0,5 km bis zu 1 km	9	10	6	7	5	14
1,01 km bis zu 2 km	12	13	13	16	13	14
2,01 km bis zu 5 km	23	23	25	27	28	21
5,01 km bis zu 10 km	19	14	18	18	19	15
10,01 km bis zu 20 km	14	16	14	13	17	12
20,01 km bis zu 50 km	11	8	12	12	12	8
50,01 km und mehr	5	6	5	3	3	4
	100	100	100	100	100	100
Durchschnitt	12,8 km	14,5 km	16,4 km	10,8 km	11,0 km	11,5 km
Durchschnitt alle Wege unter 100 km	11,4 km	11,8 km	11,4 km	9,0 km	9,1 km	

Während zu Arbeits- und Dienstzwecken mit durchschnittlich 22,9 km bzw. 33,3 km die längsten Wege zurückgelegt werden, sind Wege zum täglichen Einkauf (4,5 km) sowie Begleitwege mit 7,5 km relativ kurz. Freizeitwege sind im Schnitt 11,7 km lang.

Fußwege sind durchschnittlich 1,3 km lang, Fahrradwege 3,0 km, Autofahrten sind 15,2 km (als Fahrer) bzw. 10,5 km (als Beifahrer) lang. Die längsten Entfernungen werden mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt (23,9 km). Auf den kurzen Wegen steht die Nahmobilität im Vordergrund, allerdings werden schon in der Kategorie 1-2 km über 50% aller Wege mit dem Auto und in der Kategorie von 2-5 km fast 2/3 der Wege mit dem MIV zurückgelegt. Dies verwundert insofern, da das Auto auf den kurzen Strecken nur unwesentlich schneller ist als das Fahrrad. Auf Strecken von 2-5 km wird nur eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 25 km/h erreicht. Längere Wege (über 5 km) werden fast zu 80% mit dem Auto bzw. Krad zurückgelegt.

Abb. 75: Modal Split (Di.-Do.) im Kreis Heinsberg nach Entfernung



Die öffentlichen Verkehrsmittel werden erst bei längeren Distanzen in Anspruch genommen. Ab Wegen mit einer Entfernung von über 5 Kilometern nutzen 15% der Einwohner des Kreises Heinsberg Busse und Bahnen.

Jeder fünfte Weg mit einer Wegelänge bis 2 km wird mit dem Fahrrad durchgeführt. In der Kategorie von 2-5 km wird noch jeder achte Weg mit dem Rad unternommen.

Wegedauer

Im Schnitt dauert ein Weg im Kreis Heinsberg ca. 23 Minuten. Pro Einwohner im Kreis ergibt sich daraus eine Unterwegszeit von 82 Minuten am Tag. Diese Werte liegen etwas unter dem Bundesdurchschnitt.

Tab. 76: Dauer der zurückgelegten Wege

Wegedauer (alle Personen ab 6 J.) (in %)	Kreis Heinsberg			Kreis Steinfurt	Kreis Lippe	MiD
	Di. - Do. (n=8.103)	Samstag (n=668)	Sonntag (n=645)	(n=11.679)	(n=12.139)	gesamt
bis zu 5 Minuten	5	6	5	5	4	6
6 bis unter 10 Minuten	17	22	22	21	16	19
10 bis unter 20 Minuten	37	38	31	37	39	48
20 bis unter 30 Minuten	14	10	12	12	15	
30 bis unter 60 Minuten	18	13	18	17	20	27
1 Stunde bis u. 2 Stunden	7	8	7	6	5	
2 Stunden u.m.	2	2	6	2	2	
	100	100	100	100	100	100
Durchschnitt	23 Min.	21 Min.	26 Min.	22 Min.	24 Min.	24 Min.
Unterwegszeit (mobile Person)	82 Min.	68 Min.	76 Min.	79 Min.	88 Min.	91 Min.

Geschwindigkeiten

Auf der Basis der Angaben zur Wegedauer und den Wegelängen wurden Durchschnittswerte für die Geschwindigkeit nach den einzelnen Verkehrsmitteln ermittelt. Mit dem Auto werden die Ziele erwartungsgemäß am schnellsten erreicht, im Stundenmittel werden hier 34,3 km/h zurückgelegt. Die Fahrradfahrer kommen im Schnitt auf 12,6 km/h und im öffentlichen Verkehr beträgt der Durchschnittswert ca. 26,5 km/h. Je kürzer die Wege sind, desto geringer werden die zeitlichen Differenzen. Bei Wegen, die bis zu 2 Kilometer lang sind, ist die Autonutzung nur bedingt schneller als die Benutzung des Fahrrades.

Tab. 77: Durchschnittsgeschwindigkeiten nach Entfernungsklassen bzw. Wegebeziehung

Durchschnittsgeschwindigkeiten (in km/h)	Fuß-gänger	Fahrrad	MIV	ÖV
Entfernungsklassen				
unter 1 km	4,0	9,3	13,4	*
1 bis unter 2 km	5,5	13,0	19,3	11,2
2 bis unter 5 km	5,8	14,1	25,4	13,2
5 bis unter 10 km	7,0	17,0	33,1	18,4
10 bis unter 20 km	*	16,9	40,6	23,6
20 bis unter 50 km	-	18,3	53,2	39,8
50 km und mehr	-	*	74,2	48,7
Art der Verkehrsbeziehung				
Binnenverkehr (innerhalb der Kommune)	4,7	12,3	24,3	15,9
Verkehr zw. kreisangehörigen Kommunen	4,3	14,0	36,3	21,8
Verkehr über die Kreisgrenzen	*	19,0	52,6	40,2
Kreis Heinsberg (Durchschnitt)	4,7	12,6	34,3	26,5

Begleitung und Pkw-Besetzungsgrad

Über 60% aller Wege werden alleine durchgeführt. Die meisten Wege in Begleitung werden mit einer weiteren Person angetreten. Ausbildungs- und Begleitwege werden häufiger in Gruppen unternommen, während Arbeitswege sowie dienstliche Wege eher alleine durchgeführt werden.

Tab. 78: Begleitung auf dem Weg

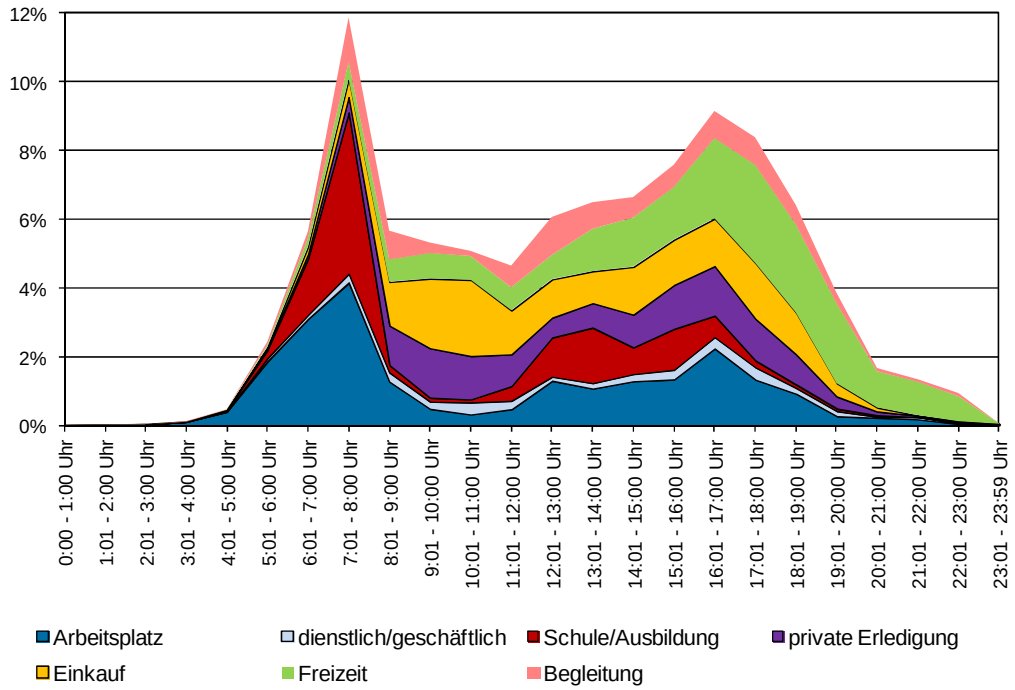
Begleitung (alle Personen ab 6 J.) (in %)	Kreis Heinsberg			Kreis Steinfurt	Kreis Lippe	MiD
	Di. - Do. (n=8.170)	Samstag (n=729)	Sonntag (n=684)	(n=3.437)	(n=12.002)	2008
ohne Begleitung (alleine)	61	51	35	63	63	55
1 Person	28	30	33	23	25	28
2 Personen	6	10	19	8	7	9
3 u. mehr Personen	5	9	13	6	5	8
	100	100	100	100	100	100
Durchschnitt	1,7	1,9	2,2	1,6	1,7	1,7

Der durchschnittlich ableitbare Pkw-Besetzungsgrad liegt insgesamt bei 1,6 Personen. Im Berufs- und Geschäftsverkehr sind unterdurchschnittliche Besetzungsgrade festzustellen (1,2 bzw. 1,3). Bei Wegen zur privaten Erledigung sowie bei Einkaufswegen liegt er im Bereich des Durchschnitts (1,7). Bei Freizeitwegen (1,9) und vor allem bei Ausbildungs- sowie Begleitwegen (jeweils 2,0) liegt der Pkw-Besetzungsgrad über dem Durchschnitt.

Tageszeitliche Verteilung

Die Verkehrssysteme werden am Tag unterschiedlich genutzt. Werktags ist eine Spitze vor allem zwischen 7-8 Uhr zu erkennen, wenn der Ausbildungs- und Arbeitsverkehr gleichzeitig erfolgt. Nachmittags ist eine Spitze zwischen 15 und 18 Uhr festzustellen, wenn sich Arbeitswege, Freizeit- und Einkaufswege überlagern.

Abb. 79: Uhrzeit des Wegebeginns nach Wegezweck (Di. – Do.) im Kreis Heinsberg



Insgesamt zeigt sich bei den Antrittszeiten der Wege eine typische Verteilung, die auch in anderen Regionen zu finden ist.

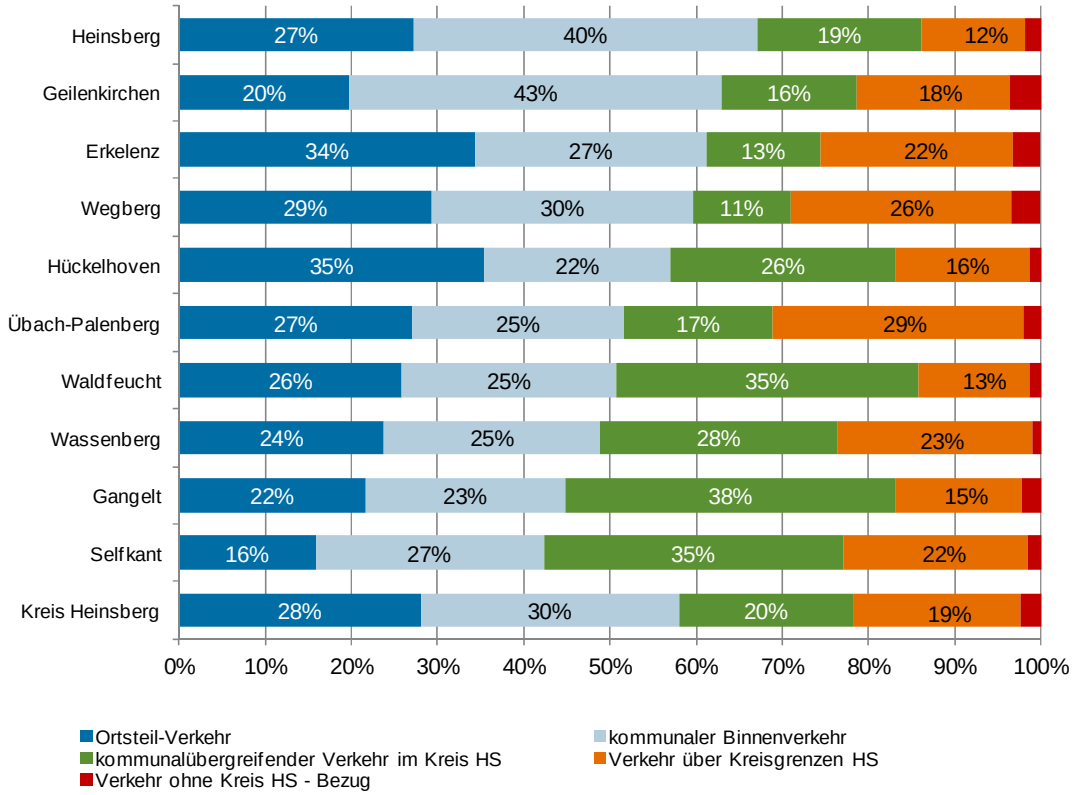
5.7 Räumliche Wegebeziehungen

Fast sechs von zehn Wegen werden innerhalb der eigenen Wohngemeinde zurückgelegt (so genannter Binnenverkehr), knapp die Hälfte dieser Binnenwege verlässt dabei nicht den eigenen Ortsteil. Etwa 40% sind Wege über die Stadt- bzw. Gemeindegrenze hinweg. Die Wegeanteile, die entweder Zielorte innerhalb oder außerhalb des Kreises Heinsberg ansteuern, sind in etwa gleich groß. 2% der durchgeführten Wege von Bewohnern des Kreises Heinsberg finden außerhalb des Kreises statt (z.B. Fußwege in Aachen oder Mönchengladbach).

Tab. 80: Struktur der Verkehrsbeziehung

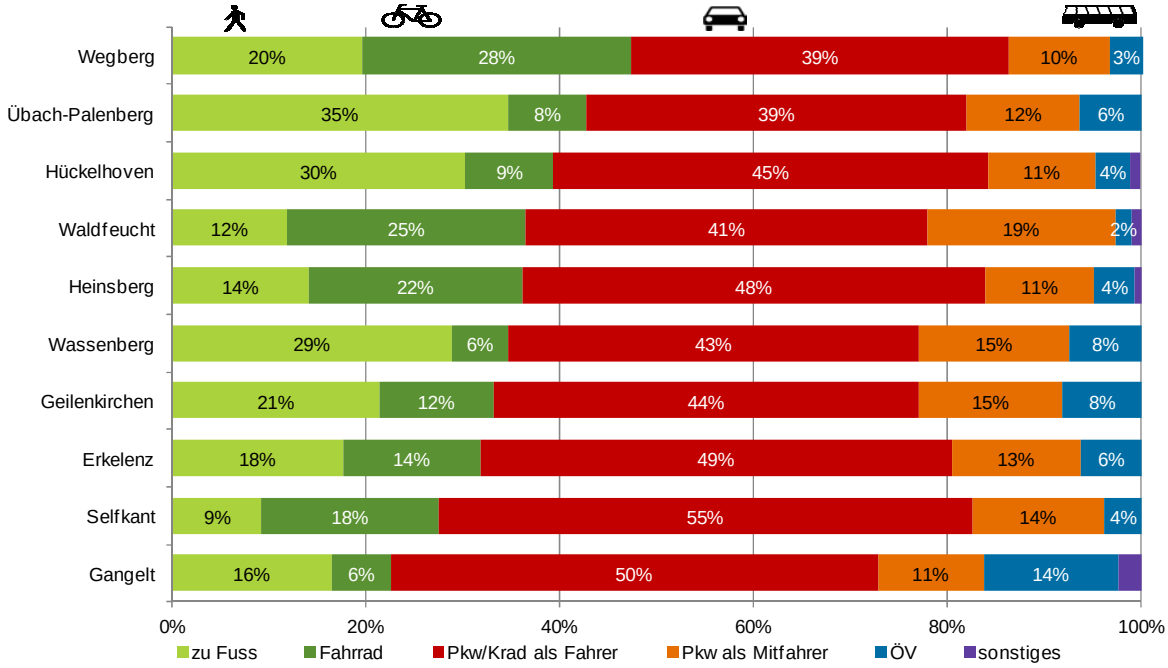
Verkehrsströme (in %)	Kreis Heinsberg (n=8.773)	Kreis Steinfurt (n=12.938)	Kreis Lippe (n=13.430)
Ortsteil-Verkehr	28	65	64
kommunaler Binnenverkehr	30		
kommunalübergreifender Verkehr im Kreis	20	19	22
Verkehr über die Kreisgrenze	19	14	12
Verkehr ohne Bezug zum Kreis	2	2	3
	100	100	100

Abb. 81: Räumliche Struktur der Verkehrswege n. Kommunen im Kreis Heinsberg (Di. – Do.)



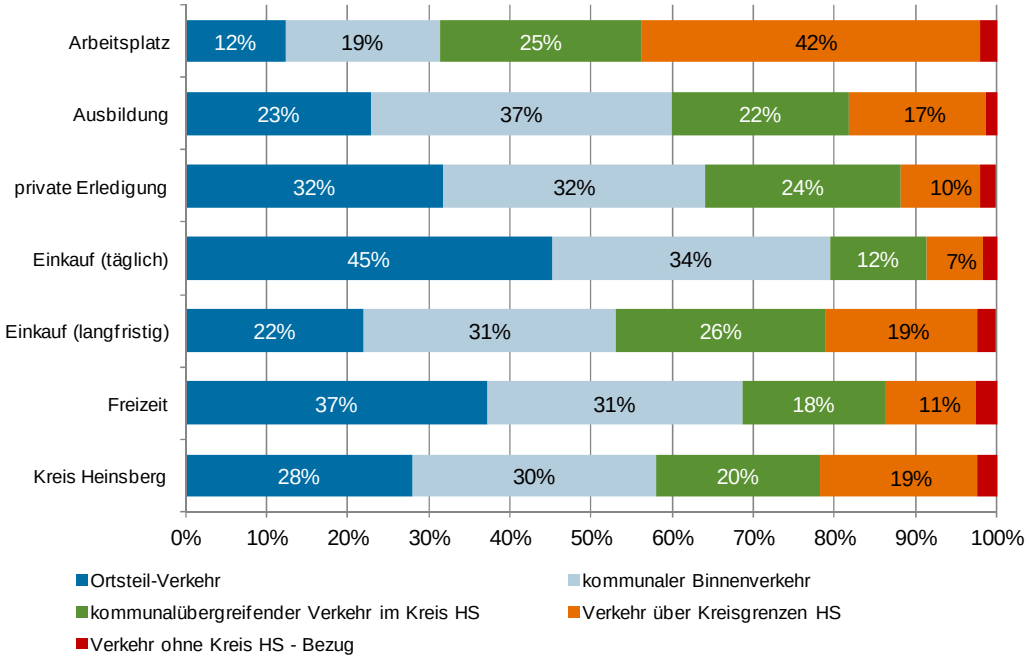
Die höchsten Binnenverkehrsanteile besitzen erwartungsgemäß die größeren Städte wie Heinsberg, Erkelenz, Hückelhoven. Aber auch Geilenkirchen und Wegberg haben einen hohen Binnenverkehrsanteil. Binnenverkehrswege sind eher mit kürzeren Wegedistanzen verbunden und bieten ein erhebliches Verlagerungspotenzial für die Nahmobilität. In fast jeder Kommune des Kreises Heinsberg wird mindestens jeder zweite Binnenverkehrsweg mit dem Auto zurückgelegt. In Wegberg und Übach-Palenberg werden immerhin über 40% dieser Wege unmotorisiert bewältigt.

Abb. 82: Modal Split im Binnenverkehr nach Städten und Gemeinden (Di.-Do.)



Der Binnenverkehrsanteil ist auch vom Wegezweck abhängig. Einkaufswege für den täglichen Bedarf, Freizeitwege und Wege zur privaten Erledigung werden häufiger im eigenen Wohnort unternommen. Arbeits- und dienstliche Wege haben dagegen geringere Binnenverkehrsanteile.

Abb. 83: Wegebeziehungen nach Wegezweck im Kreis Heinsberg



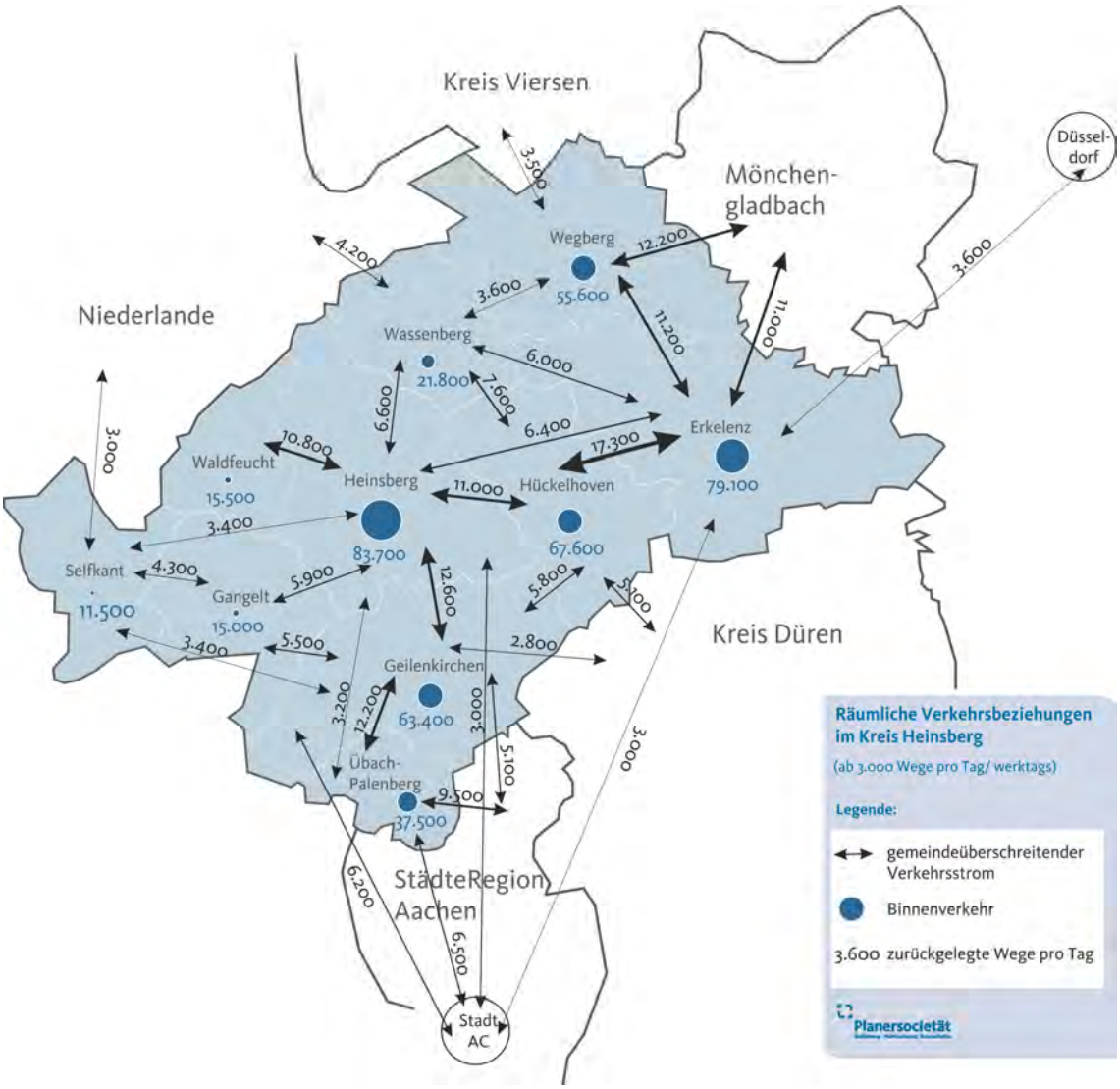
Im Vergleich zu anderen Regionen verbleiben im Kreis Heinsberg relativ wenige Wege im gleichen Ort. Dies hängt hauptsächlich mit der Arbeitsplatzsituation sowie den hohen Anteil an Arbeitspendlern zusammen. Lediglich 30% der Arbeitsplatzwege werden innerhalb der eigenen Kommune zurückgelegt. In anderen Untersuchungen konnte ein höherer Anteil ermittelt werden (z.B. Kreis Steinfurt: 42%, Kreis Lippe: 40%)

Tab. 84: Anteil der Wege im Kreis Heinsberg

Untersuchungseinheit (Jahr/Quelle)	Anteil der Wege im Binnenverkehr
Kreis Heinsberg	58
Stadt Aachen (2011/HHS)	83
StädteRegion Aachen – ohne AC	67
Kreis Düren (2002/Helmert)	62
Kreis Steinfurt (2011/Planersocietät)	65
Kreis Lippe (2011/Planersocietät)	64
Kreis Soest (2011/Helmert)	75

In Abbildung 85 sind die wichtigsten Wegebeziehungen innerhalb und außerhalb des Kreises Heinsberg dargestellt. Es verdeutlich einerseits die polyzentrale Raumstruktur im Kreis mit den beiden wichtigsten Zielen Heinsberg und Erkelenz. Diese beiden Städte wurden besonders häufig als Start- oder Zielorte im Kreis aufgeführt. Andererseits können die vielfältigen Beziehungen über die Kreisgrenze hinweg abgelesen werden. Die südlich gelegenen Kommunen Übach-Palenberg, Geilenkirchen und auch noch Heinsberg sind stark zur StädteRegion Aachen/Stadt Aachen ausgerichtet. Die Bewohner der beiden Städte Wegberg und Erkelenz haben eine engere Verflechtung zum benachbarten Mönchengladbach. Die an der Staatsgrenze gelegenen Kommunen Wassenberg und Selfkant besitzen eine ausgeprägte Verkehrsbeziehung zu den Niederlanden.

Abb. 85: Räumliche Verkehrsbeziehungen im Kreis Heinsberg



Die stärksten Verkehrsbeziehungen innerhalb des Kreises Heinsberg existieren zwischen

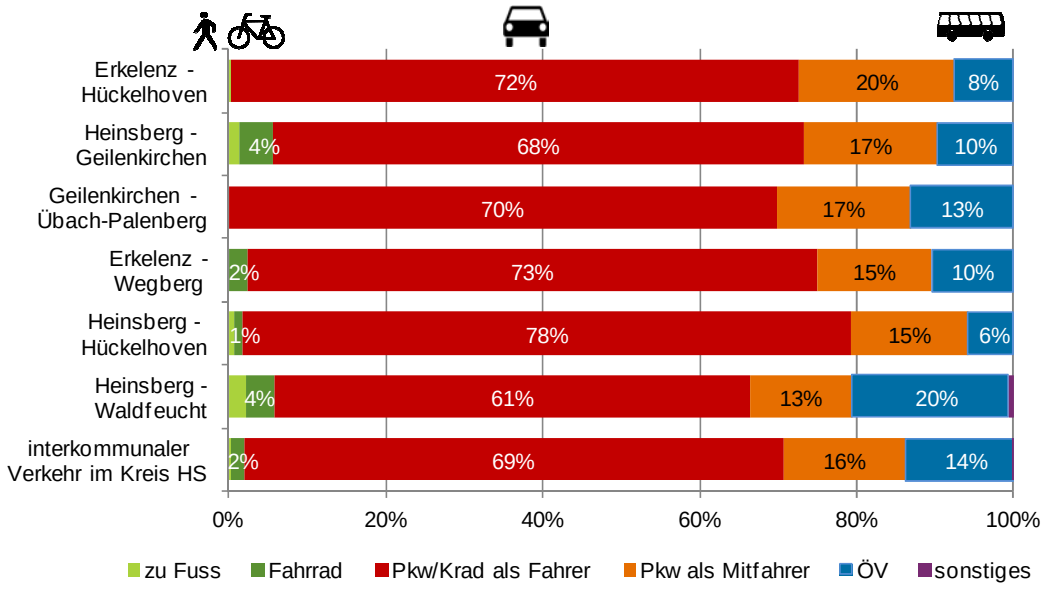
- Erkelenz und Hückelhoven (ca. 17.300 Wege pro Werktag),
- Heinsberg und Geilenkirchen (ca. 12.600 Wege),
- Geilenkirchen und Übach-Palenberg (ca. 12.100 Wege),
- Erkelenz und Wegberg (ca. 11.200 Wege),
- Heinsberg und Hückelhoven (ca. 11.100 Wege) sowie
- Heinsberg und Waldfeucht (ca. 10.800 Wege).

Darüber hinaus bestehen noch enge räumliche Verkehrsbeziehungen zu Orten außerhalb des Kreises. Hier sind insbesondere zu benennen:

- von Wegberg nach Mönchengladbach (ca. 12.200 Wege pro Werktag),
- von Erkelenz nach Mönchengladbach (ca. 11.000 Wege),
- von Übach-Palenberg in die StädteRegion Aachen (ca. 16.000 Wege) und
- von Geilenkirchen in die StädteRegion Aachen (ca. 11.300 Wege),

Auf ausgewählten Wegebeziehungen zwischen den Kommunen wurde der wegespezifische Modal Split berechnet. Überwiegend ist aufgrund der grenzüberschreitenden Wegebeziehung das Auto bestimmend. Das Rad besitzt bei den interkommunalen Verbindungen keine oder nur eine sehr untergeordnete Bedeutung. Die ÖV-Anteile sind unterschiedlich hoch. Sie liegen zwischen 6% und 20%, im Kreisdurchschnitt wurde ein Wert von 14% bei Verkehrsverbindungen zwischen kreisangehörigen Kommunen ermittelt.

Abb. 86: Modal Split für best. räumliche Verkehrsbeziehungen im Kreis Heinsberg (Di. – Do.)



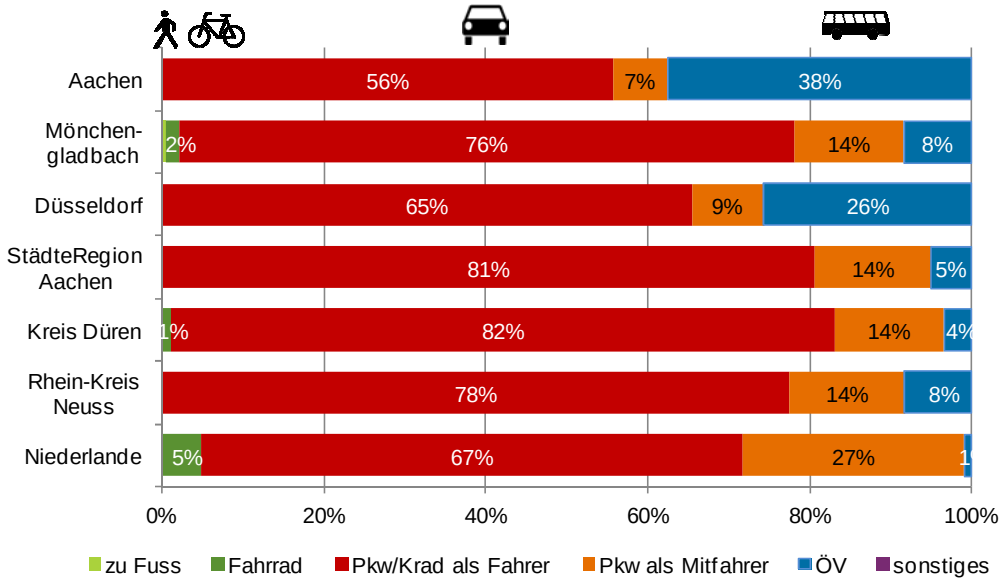
Die Städte Aachen und Mönchengladbach stellen die wichtigsten Zielorte außerhalb vom Kreis Heinsberg dar. 20% aller Wege der Kreisbevölkerung, die über die Kreisgrenze hinausgehen, führen von und nach Mönchengladbach. In die StädteRegion Aachen sind es knapp 30% (Stadt Aachen: 16% / (Alt)Kreis Aachen: 13%). Immerhin jede zehnte Fahrt aus dem Kreis hinaus führt in die Niederlande.

Tab. 87: Zielorte außerhalb des Kreises Heinsberg

Ziele außerhalb vom Kreis Heinsberg (alle Personen ab 6 J.) (in %)	Kreis Heinsberg		
	Di. - Do. (n=1.655)	Samstag (n=145)	Sonntag (n=120)
Aachen	16	6	13
Mönchengladbach	20	14	11
Düsseldorf	7	4	6
Köln	4	7	3
StädteRegion Aachen (ohne Stadt AC)	13	7	22
Kreis Düren	8	2	9
Rhein-Kreis Neuss	5	3	2
Kreis Viersen	4	10	13
Krefeld / Duisburg / Kreis Wesel	3	3	1
sonstige Ziele in NRW	6	15	2
sonstige Ziele in Deutschland	1	4	10
Niederlande	11	22	7
sonstige Ziele im Ausland	1	2	2
	100	100	100
Anteil von Wegen, die über die Kreisgrenze gehen	19%	20%	17%

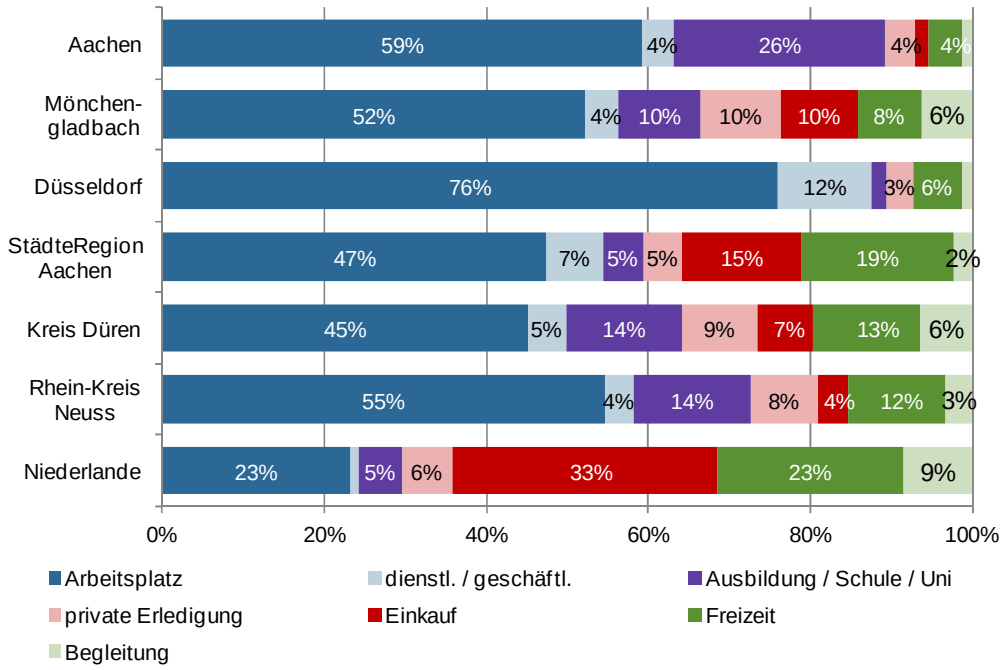
Die Verkehrsmittelwahl zu den Zielen außerhalb des Kreises wird natürlich von dem motorisierten Individualverkehr bestimmt. Bemerkenswert sind die unterschiedlich hohen Anteile bei der Inanspruchnahme von öffentlichen Verkehrsmitteln, die eine Spannbreite von 1% (Wege in die Niederlande) bis 38% (Wege in die Stadt Aachen) aufweist. Wesentliche Gründe für diese Unterschiede liegen einerseits an der attraktiven Bahnverbindung und andererseits an der Parkplatzsituation am Zielort.

Abb. 88: Modal Split für best. räumliche Verkehrsbeziehungen vom Kreis Heinsberg (Di. – Do.)



Der zweite Hauptgrund lässt sich über die Wegezwecke erschließen. So erklärt sich auch der hohe ÖV-Nutzungsgrad nach Aachen, da ein relevanter Anteil von Fahrten zum Ausbildungsplatz besteht. Der Ausbildungsverkehr erfolgt häufig über die öffentlichen Verkehrsmittel. Beispielsweise verfügen Studenten über ein Semesterticket, dass eine kostenlose Nutzung des öffentlichen Verkehrssystems beinhaltet.

Abb. 89: Wegezweck für besti. räumliche Verkehrsbeziehungen vom Kreis Heinsberg (Di. – Do.)



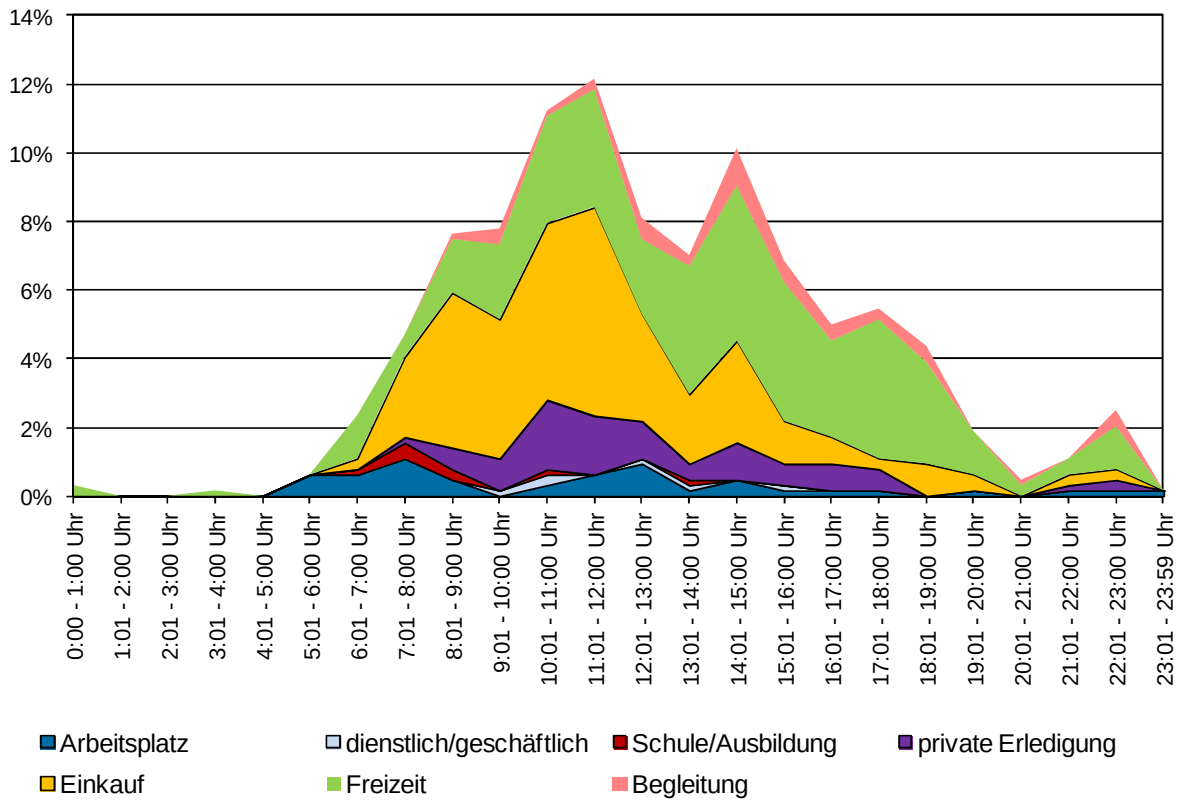
Die Wegezwecke in die Niederlande unterscheiden sich deutlich von denen in andere Regionen. Knapp ein Viertel der Wege besitzt einen beruflichen Hintergrund. Freizeit- und vor allem Einkaufswege werden überproportional häufig unternommen.

5.8 Wochenendmobilität

Um auch Anhaltspunkte zur Wochenendmobilität zu erhalten, wurde einem Teil der Befragten ein Wochenendtag als Stichtag vorgegeben. Damit können bei der Analyse auch belastbare Zahlen zur Wochenendmobilität berücksichtigt werden. Die Mobilität ist am Wochenende anders geprägt als werktags.

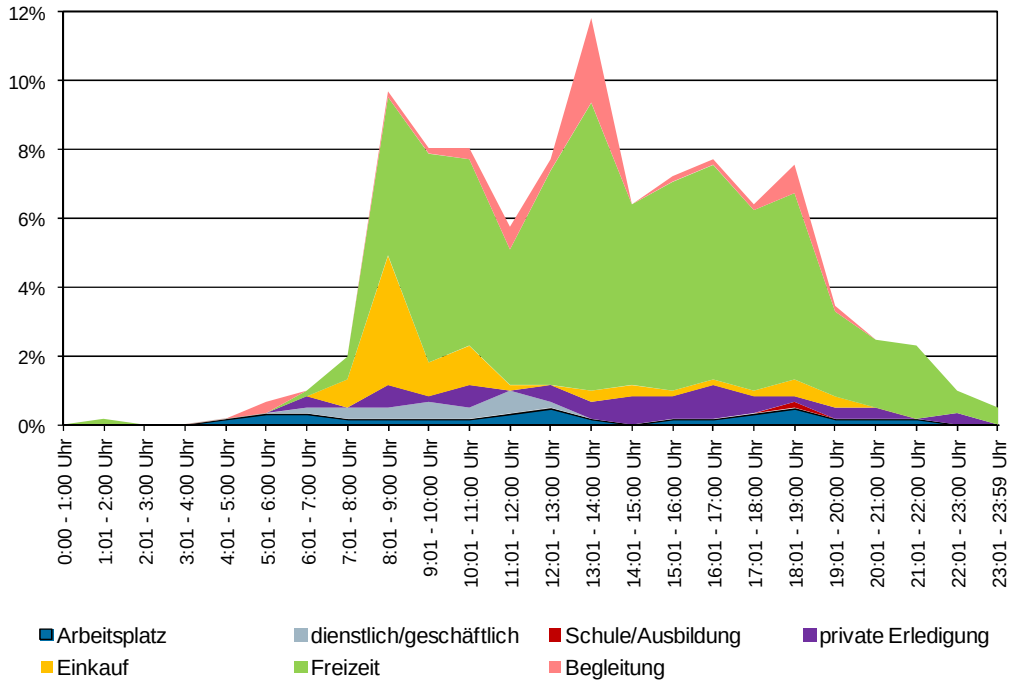
Am Wochenende steigt der Anteil an Immobilen an. Am Samstag bleiben drei von zehn Einwohnern in der Wohnung oder im Haus. Auch am Sonntag unternehmen allein ein Drittel aller Befragten überhaupt keinen Weg. Die Personen, die am Wochenende unterwegs waren, unternehmen aber auch durchschnittlich weniger Wege als an einem normalen Werktag (Samstag: 3,3 Wege pro mobile Person / Sonntag: 2,9 Wege).

Abb. 90: Uhrzeit des Wegebeginns n. Wegezweck (Samstag) im Kreis Heinsberg



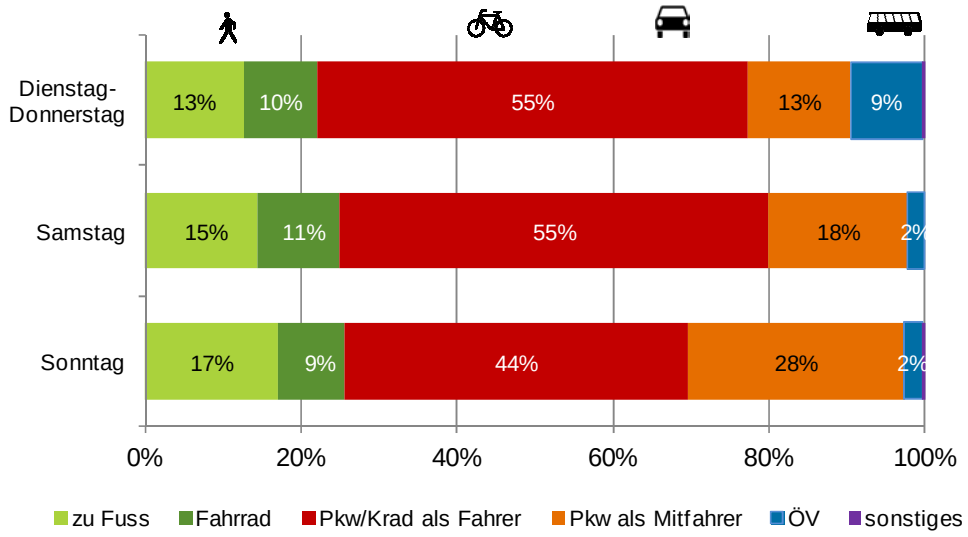
Arbeits- und Ausbildungswege spielen am Wochenende so gut wie keine Rolle. Ein Anstieg ist bei den Freizeit- (samstags/sonntags) und bei den Einkaufswegen (samstags) zu verzeichnen. Vor diesem Hintergrund verschiebt sich natürlich auch die zeitliche Inanspruchnahme der Verkehrssysteme Am Samstag kommt es zu einer Spitze zwischen 10 und 11 Uhr, die von Einkaufswegen dominiert wird. Am Sonntag werden die meisten Wege am frühen Nachmittag unternommen und verweilen dann auf einem konstanten Niveau. Dabei handelt es sich zu einem Großteil um Freizeitwege.

Abb. 91: Uhrzeit des Wegebeginns n. Wegezweck (Sonntag) im Kreis Heinsberg



Die Verkehrsmittelwahl am Wochenende ist gegenüber dem normalen Werktag etwas stärker vom Zu-Fuß-Gehen und vor allem von einem höheren Mitfahreranteil geprägt. Der ÖV-Anteil sowie der MIV-Fahrer-Anteil sind am Wochenende geringer als werktags. Der Fahrradanteil bewegt sich jeweils um die 10%-Marke.

Abb. 92: Modal Split nach Wochentag



Die Freizeitwege unterscheiden sich in wesentlichen Merkmalen zwischen Wegen an Normalwerktagen und Wegen am Wochenende. So werden am Wochenende mit dem Fahrrad und dem Auto deutlich längere Wege unternommen. Die Freizeitwege am Wochenende werden zudem in stärkerem Maße zu mehreren Personen unternommen. Auffällig ist ebenfalls, dass die durchgeführten Freizeitwege am Samstag und Sonntag häufiger über die kommunalen Grenzen hinausgehen.

5.9 Schwerpunktthema Öffentlicher Verkehr

Die Mobilitätsstudie wurde im Jahr 2012, anderthalb Jahre vor der Reaktivierung der Bahnstrecke zwischen der Kreisstadt Heinsberg und Lindern bzw. Richtung Aachen durchgeführt, um Erkenntnisse über die Einstellungen der Bürger zur Reaktivierung der Bahnverbindung sowie mögliche verkehrliche Verlagerungspotenziale zu gewinnen. Des Weiteren war auf Grund der Reaktivierung eine Neuausrichtung des Busnetzes auf die Taktzeiten der RB 33 notwendig und die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes angezeigt. Auch hierzu wurden durch die Befragung dezidierte Grundlagen-informationen geliefert. Die Wurmtalbahn (oder Heinsberger Bahn) schafft nun seit Dezember 2013 wieder eine umsteigefreie Bahnverbindung von und nach Aachen. Das Busnetz wurde auf Grund dessen nicht nur am neuen Netzknoten SPNV/ÖPNV, dem Bf/ZOB Heinsberg, unter dem Wissen der folgenden Ergebnisse angepasst.

Nutzung des Busliniennetzes im Kreis Heinsberg

Die Linienbusse werden von ca. 14% der Kreisbevölkerung (ab 6 Jahren) regelmäßig in Anspruch genommen. Fast 2/3 aller Buslinien-Nutzer gaben an, dass sie nur die Beförderungsleistung einer einzigen Buslinie im Kreis Heinsberg wiederkehrend beanspruchen. Im Durchschnitt wurden von den Nutzern 1,5 Buslinien aufgelistet, mit denen sie häufiger verkehren.

Tab. 93: Busliniennutzung im Kreis Heinsberg 2012

regelmäßige Busliniennutzung (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Kreis Heinsberg (n=3.465)
Keine	86
regelmäßige Nutzung	14
	100
meist genannte Buslinien	
- SB 1	9
- SB 3	4
- SB 4	3
- 401	7
- 405	5
- 413	4
- 431	5
- 435	4
- 493	3
- andere Linien	42
- Stadtbus-Linien (ÜP / EK / HÜ / GK)	7
- Schulbus	7
	100
durchschnittliche Anzahl aufgeführter Buslinien	1,5

Die Schnellbuslinie 1 (Erkelenz – Gerderath – Wassenberg – Heinsberg – Geilenkirchen – Palenberg – Übach) wird von den Busnutzern am häufigsten regelmäßig verwendet (9%). Auch die Buslinie 401 (Erkelenz über Hückelhoven nach Heinsberg) wurde überdurchschnittlich häufig als öffentliches Transportmittel angeführt. Fast 10% aller Buskunden nutzen die angebotenen Stadtbuslinien, am häufigsten wird die Stadtbuslinie in Übach-Palenberg (ÜP 1) verwendet. Fast 40% aller regelmäßigen Busnutzer sind im Besitz einer ÖV-Zeitkarte.

Vier von zehn regelmäßigen Busnutzern sind Kinder und Jugendliche unter 18 Jahre. Jeder zweite Buskunde ist noch Schüler und mehr als 10% befinden sich in der Berufsausbildung (Azubi/Student). Dagegen fahren Erwerbstätige relativ selten regelmäßig mit dem Linienbus. Selbst Rentner kommen als Stammkundschaft nur gelegentlich vor. Dieses Ergebnis zeigt eindeutig, dass der Bus i.d.R. von Personen genutzt wird, die auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind. So kann beispielsweise nur jeder fünfte Buskunde ständig auf ein Auto zurückgreifen.

Diese Aussagen werden durch die Auswertungen zum werktäglichen Stichtag bestätigt. Die Linienbusse werden zu fast 80% für Wege zum Ausbildungsplatz (Schule / Berufsausbildung) benutzt. Knapp 10% der Busfahrten haben einen arbeitsplatzorientierten Hintergrund und 7% sind zurückgelegte Freizeitwege. Fast 70% aller Buskunden an einem normalen Werktag sind demnach Schüler und ca. 60% unter 18 Jahre alt.

Eine detaillierte Analyse nach Buslinienart offenbart zusätzliche Erkenntnisse. Unter den Nutzern von Schnellbuslinien ist ein vergleichsweise hoher Anteil von Erwerbstätigen vorhanden. Knapp jeder vierte Nutzer, der eine Schnellbuslinie regelmäßig in Anspruch nimmt, geht einer Erwerbstätigkeit nach. Immerhin die Hälfte dieser Erwerbstätigen kann ohne Einschränkung auf einen Pkw zurückgreifen. Obwohl mehrere aus dieser Gruppe mit dem Bus zur Arbeit fahren, fällt die Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit den öffentlichen Verkehrsmitteln nur unwesentlich besser aus als der Kreisdurchschnitt. Möglicherweise handelt es sich hierbei um keine umsteigefreien Verbindungen.

Der Einfluss des Busliniennetzes auf den Modal Split ist allerdings als relativ gering zu bezeichnen. Auf den Linienstreckenführungen - selbst auf den Schnellbuslinien - sind keine erhöhten Anteile vom Busverkehr feststellbar. Selbst die Nähe zu einer Bushaltestelle hat im Kreis Heinsberg keine Auswirkung auf eine höhere Nutzungsintensität. Damit stellt sich ein ambivalentes Bild dar. Einerseits besteht bisher kein Zusammenhang zwischen den Bedienkorridoren der Buslinien und den ÖV-Anteilen, so dass die Entfernung zur Bushaltestelle nur eine untergeordnete Rolle spielt. Anderseits zeigen die Ergebnisse, dass bei attraktiven Angeboten wie den Schnellbuslinien auch breitere Nutzerschichten erreicht werden.

MultiBus

Der MultiBus ist ein mit Kleinbussen betriebenes, bedarfsorientiertes Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs. Insgesamt 37% der Kreisbevölkerung hat von diesem Mobilitätsangebot noch nichts gehört bzw. kennt es nicht. Der Bekanntheitsgrad hängt im Wesentlichen vom Wohnstandort ab. In Gemeinden und Städten, in denen der MultiBus regelmäßig verkehrt, sind die Bekanntheitswerte deutlich höher. So kann beispielsweise in den Gemeinden Gangelt, Selfkant und Waldfeucht nur jeder 20. Bewohner mit dieser Bedienform nichts verbinden. Dagegen kennen 25 bis 36% der Bewohner dieser Gemeinden den MultiBus gut.

Tab. 94: Bekanntheitsgrad des MultiBus-Systems nach Städten / Gemeinden

Bekanntheitsgrad MultiBus nach Orten (alle Personen ab 6 J.) (in %)	kenne ich gut	habe davon gehört	sagt mir nichts / kenne ich nicht
Erkelenz	8	51	40
Gangelt	36	57	7
Geilenkirchen	8	59	33
Heinsberg	8	60	32
Hückelhoven	11	44	45
Selfkant	34	61	5
Übach Palenberg	5	42	53
Waldfeucht	25	69	7
Wassenberg	5	50	45
Wegberg	11	41	48
Kreis Heinsberg	11	52	37

Tab. 95: Bekanntheitsgrad des MultiBus-Systems

Bekanntheitsgrad MultiBus (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Kreis Heinsberg (n=3.385)
kenne ich gut	11
habe davon gehört	52
sagt mir nichts / kenne ich nicht	37
	100

Der MultiBus wird nur von wenigen Bewohnern im Kreis Heinsberg in Anspruch genommen. 94% der Kreisbevölkerung geben an, dass sie den MultiBus noch nie benutzt haben. Von den Nutzern sind diejenigen, die mit MultiBus selten oder sporadisch fahren, in der Überzahl.

Tab. 96: Nutzungsintensität des MultiBus-Systems

Nutzungsintensität MultiBus (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Kreis Heinsberg (n=3.405)
nutze ich regelmäßig / häufig	1
nutze ich selten / sporadisch	5
habe ich noch nie benutzt	94
	100

Zwischen dem Kenntnisstand und der Nutzungsintensität besteht natürlich ein enger Zusammenhang. So liegt die Inanspruchnahme des MultiBuses in den drei Gemeinden des Kreises Heinsberg deutlich höher als in den restlichen Städten. In Gangelt und Selfkant benutzt immerhin jeder 4. Bewohner dieses Busangebot.

Tab. 97: Nutzungsintensität des MultiBus-Systems nach Städten und Gemeinden

Nutzungsintensität MultiBus nach Orten (alle Personen ab 6 J.) (in %)	nutze ich regelmäßig/ häufig	nutze ich selten / sporadisch	habe ich noch nie benutzt
Erkelenz	1	2	97
Gangelt	4	22	74
Geilenkirchen	1	2	97
Heinsberg	1	4	95
Hückelhoven	1	2	98
Selfkant	4	23	73
Übach Palenberg	-	2	98
Waldfeucht	3	9	88
Wassenberg	1	3	96
Wegberg	1	7	92
Kreis Heinsberg	1	5	94

Unter den Nutzergruppen befinden sich überproportional häufig Jugendliche und junge Erwachsene in einem Alter zwischen 15 und 25 Jahren. Dabei handelt es sich i.d.R. um ältere Schüler, Auszubildende und Studenten, die mit dem MultiBus voraussichtlich in den späteren Abendstunden fahren. Im Gegensatz dazu wird der MultiBus von Personen, denen regelmäßig ein Auto zur Verfügung steht, selten beansprucht.

Das MultiBus-System scheint sich im Kreis Heinsberg noch nicht etabliert zu haben. Die Bandbreite der Nutzer ist relativ gering. Der Bekanntheitsgrad und die Nutzungsintensität können sicherlich über eine geeignete Informationskampagne gesteigert werden.

Reaktivierung der Heinsberger Bahn

Die Reaktivierung der Heinsberger Bahn stellte für den Kreis Heinsberg eines der wichtigsten Verkehrsprojekte für den öffentlichen Nahverkehr dar und konnte mit der Inbetriebnahme Ende 2013 erfolgreich abgeschlossen werden.

Ein Großteil der Kreisbevölkerung hat dieses Projekt mitgetragen. Sieben von zehn Bewohnern standen der Reaktivierung positiv gegenüber. Ein Anteil von unter drei Prozent sprach sich gegen eine Wiederinbetriebnahme der Wurmtalbahn aus. Die restlichen 27% äußerten eine neutrale Einstellung. Eventuell werden diese Personen – wie die Befragten, die nur „weiß nicht" angegeben haben, sich erst nach der Reaktivierung eine vollständige Meinung über das Projekt bilden.

Tab. 98: Bewertung der Reaktivierung „Heinsberger Bahn"

Bewertung Reaktivierung der Heinsberger Bahn (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Kreis Heinsberg (n=2.694)
positiv	71
neutral	27
negativ	3
	100
weiß nicht	21%
keine Angaben	8%

Die Zustimmungswerte waren in Heinsberg, Wassenberg und Waldfeucht (jeweils über 80% positiv) am höchsten. Aufgrund der räumlichen Nähe zur Streckenführung profitieren diese Kommunen auch am meisten von dem zusätzlichen Schienenangebot.

Tab. 99: Bewertung der Reaktivierung „Heinsberger Bahn" nach Städten und Gemeinden

Reaktivierung der Heinsberger Bahn (alle Personen ab 6 J.) (in %)	positiv	neutral	negativ
Erkelenz	54	43	3
Gangelt	66	31	3
Geilenkirchen	72	25	3
Heinsberg	83	14	3
Hückelhoven	71	25	3
Selfkant	64	36	-
Übach-Palenberg	77	20	3
Waldfeucht	84	14	2
Wassenberg	82	18	< 1
Wegberg	59	40	1
Kreis Heinsberg	71	27	3

In keiner Kommune lagen die negativen Einstellungen zu diesem Infrastrukturprojekt über 3%. Für über die Hälfte der Bewohner im Kreis Heinsberg war die neue Schienenverbindung von einem geringeren Interesse, da sie sich selber nur selten an Orten entlang der Strecke befinden. Trotzdem ist der Bevölkerungsanteil von 45% beachtlich, der mit der neuen ÖV-Verbindung in Zusammenhang gebracht werden kann. Das Befragungsergebnis deutet auf ein hohes Umsteigerpotenzial hin. Mindestens jeder zweite Befragte, der momentan mit dem Auto ein Ziel auf dieser Strecke ansteuert, würde zukünftig

vermehrt die Bahn nutzen wollen. Ein kleinerer Anteil würde trotz des verbesserten ÖV-Angebots nicht auf die Benutzung des Autos verzichten wollen.

Tab. 100: Nutzungsintensität der Heinsberger Bahn

Nutzungsintensität Heinsberger Bahn (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Kreis Heinsberg (n=3.290)
Verbindung ohne Bedeutung, da nur selten in Orten an dieser Strecke	55
Verbindung mit Bedeutung	45
davon	
Streckennutzung weiterhin vorwiegend mit dem Auto	17
Streckennutzung statt des Autos häufiger mit der Bahn	23
Streckennutzung bereits heute regelmäßig mit Bussen und Bahnen	4
sonstiges	1
	100

Im regionalen Vergleich ergaben sich erwartungsgemäße Unterschiede. Für Bewohner aus Wegberg und Erkelenz ist das neue Streckenangebot von geringerer Bedeutung. Demgegenüber sind in Wassenberg, Waldfeucht und Heinsberg größere Auswirkungen feststellbar. Insbesondere in diesen Kommunen ist das Verhältnis zwischen Personen, die den Umstieg vom Auto auf die Bahn anstreben und denen, die weiterhin auf das Auto setzen, auffallend positiv.

Tab. 101: Nutzungsintensität der Heinsberger Bahn nach Städten und Gemeinden

Nutzungsintensität der Heinsberger Bahn (alle Personen ab 6 J.) (in %)	Strecke ohne Bedeutung	weiterhin Auto-nutzung	Umstieg vom Auto auf die Bahn	Umstieg vom Bus auf die Bahn
Erkelenz	75	14	9	2
Gangelt	59	24	15	3
Geilenkirchen	50	19	26	3
Heinsberg	36	16	39	7
Hückelhoven	55	17	26	2
Selfkant	57	19	20	3
Übach Palenberg	61	16	19	5
Waldfeucht	42	15	41	2
Wassenberg	48	16	33	3
Wegberg	67	20	10	3
Kreis Heinsberg	55	17	23	4

Es lassen sich keine bestimmten Bevölkerungsgruppen feststellen, die anstelle des Autos zukünftig vermehrt die Bahn nutzen wollen. Weder in der Alters- und Berufsstruktur, noch in der Affinität zu bestimmten Verkehrsmitteln zeigen sich nennenswerte Abweichungen zum Kreisdurchschnitt. Insofern wirkt sich die Reaktivierung auf alle Bevölkerungsgruppen positiv aus.

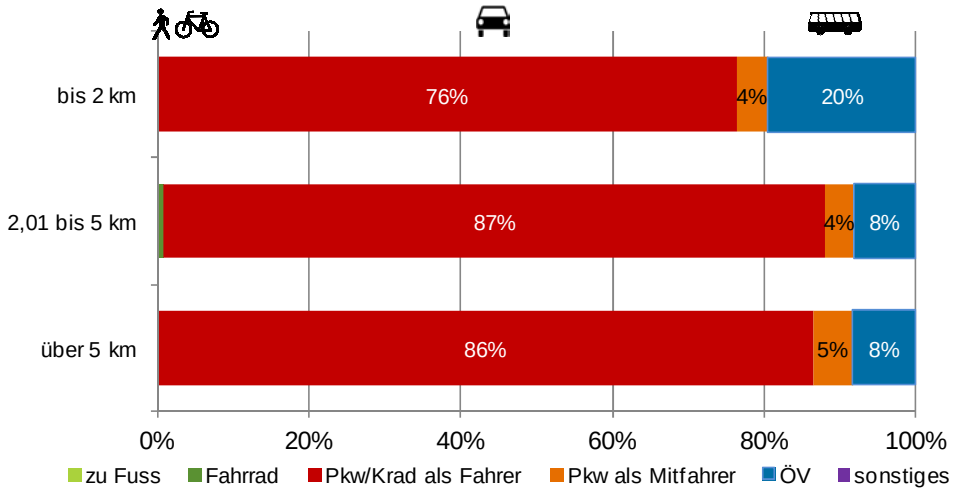
Eine räumliche Wechselbeziehung ist zweifelsohne vorhanden. Einwohner der Stadt Heinsberg und Kreisbewohner, die ihren Arbeits- oder Ausbildungsplatz in der Kreisstadt haben, geben überproportional häufig an, verstärkt mit der Bahn anstelle des Autos fahren zu wollen.

Auswirkungen der Reaktivierung der Heinsberger Bahn

Als Ergebnis der Befragung ist festzuhalten, dass die erfolgte Reaktivierung der Heinsberger Bahn spürbare Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl gehabt hat. Um den Einfluss der neuen Schienenverbindung im Vorfeld abschätzen zu können, wurde eine Auswertung der Arbeitsplatzwege vorgenommen. Dabei wurde untersucht, wie sich die Wohnungsnähe zum Bahnhof auf die Modal Split-Anteile auswirkt.

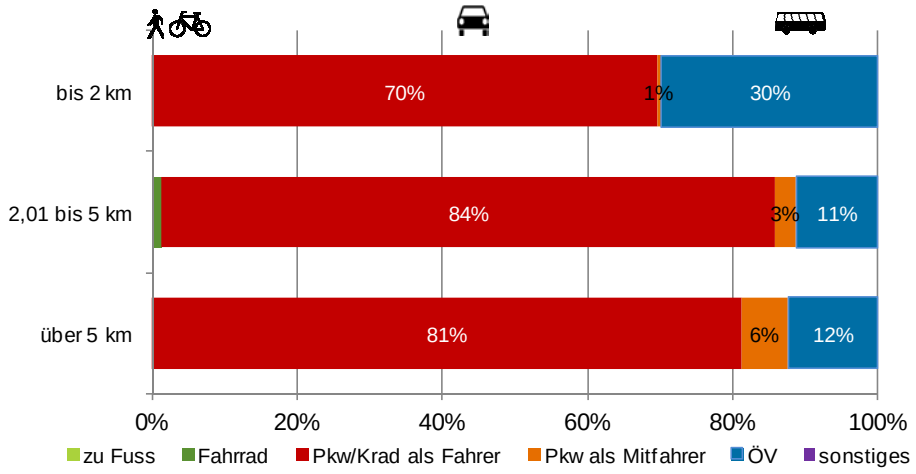
Die Abbildung 102 zeigt deutlich, dass es einen engen Zusammenhang zwischen der Verkehrsmittelwahl zum Arbeitsplatz und der Entfernung der Wohnung zum Bahnhof gibt. Wenn die Wohnung bis zu 2 Kilometer von einem Bahnhof entfernt liegt, wird immerhin jede vierte Fahrt zum Arbeitsplatz mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Ab einer Entfernung von über 2 Kilometern lässt sich kein weiterer Zusammenhang erkennen, der ÖV-Anteil liegt dann unverändert um 8%.

Abb. 102: Verkehrsmittelwahl zum Arbeitsplatz außerhalb des Kreises HS in Abhängigkeit zur Entfernung der Wohnung zum nächstgelegenen Bahnhof



Die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs steigt weiter an, wenn der Arbeitsplatz in einem größeren Oberzentrum wie Aachen, Mönchengladbach oder Düsseldorf liegt. Das öffentliche Verkehrssystem nutzen dann drei von zehn Erwerbstätigen, um zum Arbeitsplatz zu gelangen, wenn sie in der Nähe eines Bahnhofs wohnen.

Abb. 103: Verkehrsmittelwahl zum Arbeitsplatz in größere Städte (AC, MG, D, DU, KR, K) in Abhängigkeit von der Entfernung der Wohnung zum nächstgelegenen Bahnhof



In der Kreisstadt Heinsberg lag der Ortsteil Randerath bisher am nächsten zu einem Bahnhof. Bis zum Bahnhof Lindern mußten Randerather Bürger eine Entfernung von über 3 Kilometern zurücklegen.

Der Modal Split-Anteil des ÖV von Heinsberger Erwerbstätigen zum Arbeitsplatz, der sich außerhalb des Kreises befindet, liegt z.Zt. bei ca. 10%. Durch die erfolgte Reaktivierung der Heinsberger Bahn sind die Ortsteile Heinsberg, Oberbruch, Dremmen, Porselen, Horst und Randerath nun direkt an das Schienennetz angebunden, so dass viele Einwohner heute kurze Wege zum Bahnhof haben. Die Mobilitätsvoraussetzungen sind damit deutlich verändert und führen zu einer höheren Inanspruchnahme des öffentlichen Verkehrssystems.

5.10 Bewertung der Verkehrssysteme sowie Verbesserungsvorschläge

Konkret konnten die Befragten die Verkehrssysteme hinsichtlich ihrer Qualität bewerten. Nach einer Schulnotenbewertung schneidet das Autoverkehrssystem im Kreis Heinsberg mit einer Durchschnittsnote von 2,3 am besten ab. Die Fußgängersituation wird mit 2,4 und das Fahrradverkehrssystem mit 2,5 bewertet. Busse und Bahnen erhalten mit einer Durchschnittsnote von 3,7 den schlechtesten Wert. Jeder dritte Befragte beurteilte die Situation mit mangelhaft oder ungenügend. Bei den übrigen Verkehrsmitteln wurden die Noten mangelhaft und ungenügend nur selten vergeben.

Tab. 104: Bewertung des Verkehrssystems im Kreis Heinsberg

Bewertung der Verkehrssituation im Kreis Heinsberg	Fußgänger (n= 3.180)	Fahrrad (n= 3.007)	Auto/Krad (n=2.897)	Bus & Bahn (n=2.210)
sehr gut	15	11	14	4
gut	54	48	56	19
befriedigend	19	26	21	23
ausreichend	6	9	7	22
mangelhaft	4	5	2	20
ungenügend	3	2	1	13
	100	100	100	100
„weiß nicht“	4%	4%	8%	10%
Durchschnitt	2,4	2,5	2,3	3,7

Die Untersuchungsergebnisse aus anderen Städten und Kreisen sind mit den Bewertungsergebnissen aus dem Kreis Heinsberg auf einem vergleichbaren Niveau.

Tab. 105: Bewertung des Verkehrssystems im Vergleich

Untersuchungseinheit (Jahr/Quelle)	Fußgänger	Fahrrad	Auto	Bus & Bahn
Kreis Heinsberg	2,4	2,5	2,3	3,7
Kreis Lippe (2011/Planersocietät)	2,3	2,6	2,4	3,2
Kreis Steinfurt (2011/Planersocietät)	2,3	2,4	2,3	3,3
Stadt Willich (2009/Planersocietät)	2,3	2,3	2,4	4,0
Stadt Moers (2008/Planersocietät)	2,5	2,8	3,1	3,0
Stadt Lemgo (2011/Planersocietät)	2,0	2,2	2,7	2,6
Stadt Bünde (2011/Planersocietät)	2,3	2,3	2,4	3,2

Die Verkehrsverhältnisse für den motorisierten Individualverkehr werden im Kreis Heinsberg vergleichsweise positiv bewertet. Jeweils einen „Mittelfeldplatz“ erreichen die nicht motorisierten Verkehrssysteme. Auch in den anderen Untersuchungseinheiten schneidet die Angebotssituation bei den öffentlichen Verkehrsmitteln mit Abstand am schlechtesten ab. Allerdings schätzten die Befragten aus dem Kreis Heinsberg das öffentliche Verkehrssystem im Regionsvergleich relativ schlecht ein.

Die Durchschnittsnoten für die verschiedenen Verkehrsmittel unterscheiden sich teilweise stark nach den Kommunen (siehe Tab. 106). Während die Benotung des öffentlichen Verkehrs dabei am stärksten variiert (zwischen 3,2 in Übach-Palenberg und 4,6 in Waldfeucht), wurden für Autoverkehrssystem relativ einheitliche Noten zwischen 2,1 und 2,4 vergeben. Die Fahrradbenotung zeigt Unterschiede zwischen 2,3 in Übach-Palenberg und 2,7 in den Gemeinden Gangelt sowie Waldfeucht auf. In mehreren Städten und Gemeinden korreliert die Verkehrsmittelnutzung auch mit der guten bzw. schlechten Bewertung der jeweiligen Verkehrssysteme.

Tab. 106: Bewertung des Verkehrssystems nach Städten und Gemeinden

Bewertung Verkehrs-systeme nach Orten (alle Personen ab 6 J.) (in %)	Fußgänger	Fahrrad	Auto	ÖV
Erkelenz	2,3	2,4	2,4	3,5
Gangelt	2,5	2,7	2,3	4,2
Geilenkirchen	2,5	2,6	2,3	3,5
Heinsberg	2,4	2,6	2,4	4,0
Hückelhoven	2,4	2,6	2,4	3,5
Selfkant	2,6	2,5	2,2	4,1
Übach Palenberg	2,2	2,3	2,1	3,2
Waldfeucht	2,7	2,7	2,3	4,6
Wassenberg	2,3	2,4	2,1	4,0
Wegberg	2,4	2,5	2,3	3,8
Kreis Heinsberg	2,4	2,5	2,3	3,7

Für die meisten kleinräumigen Unterschiede lässt sich ein Erklärungsansatz finden.

In den drei Gemeinden Gangelt, Selfkant und Waldfeucht wird das ÖV-System am schlechtesten beurteilt. In diesen Kommunen gibt es zum Einen keine Schienenverbindung, zum Anderen wurde das Linienbusangebot in den letzten Jahren weiter ausgedünnt und als Ersatzangebot der bedarfsorientierte Anrufbus kreisweit (MultiBus) eingeführt. Die Reaktivierung der Heinsberger Bahn dürfte zukünftig zu einer besseren ÖV-Bewertung insbesondere der Heinsberger Bewohner führen. Die relativ gute Beurteilung des ÖV-Systems in Übach-Palenberg steht in einem engen Zusammenhang mit den örtlichen Begebenheiten, weil hier eine kompakte, bandförmige Siedlungsstruktur, ein zentralgelegener Bahnhof und eine gut geführte Stadtbuslinie vorzufinden ist.

Die Unterschiede nach sozio- bzw. verkehrsstrukturellen Gruppen sind dagegen weniger stark ausgeprägt. Je älter die Befragten werden, desto schlechter bewerten sie die Auto- und Fahrradsituation (siehe Tab. 107). Dieses Ergebnis könnte eventuell auf eine Überforderung im Verkehr bei älteren Bewohnern hindeuten, da der motorisierte Individualverkehr stetig gewachsen ist und das Angebot an Radverkehrsanlagen in den letzten Jahren diversifizierter wurde. Daraus lässt sich die Erfordernis einer intensiveren Öffentlichkeitsarbeit zu den neuen Angeboten im Radverkehr ableiten.

Die Bewertung des öffentlichen Verkehrs stellt sich anders dar. Bis auf die Senioren vergeben die Erwachsenen die durchschnittlich schlechteren Noten. Vor allem bei den Erwerbstätigen und den Azubis schneidet der öffentliche Verkehr im Vergleich zum Gesamtdurchschnitt schlechter ab.

Einen Einfluss auf die Bewertung hat die Entfernung zum Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz. Die betreffenden Wege werden an normalen Werktagen regelmäßig zurückgelegt. Wenn sich die Arbeits- bzw. Ausbildungsstelle in Wohnungsnähe befindet, fällt die Bewertung bei allen Verkehrssystemen besser aus als bei längeren Entfernungen. Bei längeren Strecken besteht die Gefahr, dass sich Störeinflüsse (Verkehrsstau, Verspätungen bei Bussen und Bahnen, etc.) häufiger ergeben können bzw. stärker auswirken.

Tab. 107: Durchschnittsnoten der Verkehrssysteme nach sozial- bzw. verkehrsstrukturellen Merkmalen

Durchschnittsnoten der Verkehrssituation nach ausgewählten Merkmalen	Fuß-gänger	Fahrrad	Auto	ÖV
Altersstruktur				
- 6 bis unter 15 Jahre	2,4	2,4	2,0	3,4
- 15 bis unter 18 Jahre	2,3	2,3	2,2	3,4
- 18 bis unter 25 Jahre	2,3	2,5	2,2	3,8
- 25 bis unter 45 Jahre	2,3	2,4	2,2	3,8
- 45 bis unter 65 Jahre	2,5	2,6	2,4	4,0
- 65 Jahre und älter	2,6	2,8	2,4	3,4
Erwerbsstruktur				
- Hausfrau/-mann	2,3	2,6	2,4	3,7
- Rentner/in	2,6	2,8	2,4	3,5
- z.Zt. arbeitslos	2,6	2,8	2,5	4,0
- Erwerbstätig	2,4	2,5	2,3	3,9
-Auszubildende/r	2,4	2,6	2,1	4,2
- Student/-in	2,0	2,3	2,3	3,4
- Schüler/-in	2,3	2,4	2,1	3,4
Mobilitätseinschränkung				
- mit Gesundheitseinschränkung	2,8	2,9	2,4	3,7
- keine Gesundheitseinschränkung	2,4	2,5	2,3	3,7
Autobesitz				
- Haushalte mit Auto(s)	2,9	3,0	2,7	3,0
- Haushalte ohne Auto	2,4	2,5	2,3	3,8
ÖV-Zeitkartenbesitz				
- ÖV-Zeitfahrkartenbesitz	2,4	2,4	2,1	3,4
- keine ÖV-Zeitkarte	2,4	2,6	2,3	3,8
Nutzungshäufigkeit (fast) täglich				
- Fahrrad	2,3	2,4	2,3	3,5
- Auto	2,4	2,5	2,3	3,9
- ÖV	2,4	2,5	2,1	3,4
Entfernung zum Arbeits-/Ausbildungsort				
- unter 5 km	2,1	2,2	2,1	3,5
- 20 km und mehr	2,4	2,5	2,3	4,0
Kreis Heinsberg (Durchschnittsnoten)	2,4	2,5	2,3	3,7

Bis auf die Pkw-Nutzer bewerten die jeweiligen Nutzer erwartungsgemäß ihr Verkehrsmittel positiver als andere Gruppen. So beurteilen regelmäßige ÖV-Nutzer das System mit 3,4 positiver. Auch das Fahrradsystem wird von den regelmäßigen Radnutzern (2,4) etwas besser als im Gesamtdurchschnitt bewertet.

Maßnahmen für eine vermehrte Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln

Auf die Frage „Was müsste verbessert werden, damit Sie die öffentlichen Verkehrsmittel (Busse & Bahnen) häufiger nutzen als bisher?" haben fast drei von vier Befragten mehr als nur eine Maßnahme angegeben. Im Durchschnitt wurden 2,7 Gründe angeführt. Damit wird deutlich, dass ein ganzes Maßnahmenbündel erforderlich ist, um den Umstieg auf öffentliche Verkehrsträger zu unterstützen.

Als hauptsächliche Verbesserungsmaßnahmen für eine höhere Inanspruchnahme des öffentlichen Verkehrssystems wurde vor allem ein dichtere Taktfolge (59% Busse & Bahnen müssen häufiger fahren), günstigere Tarife (50%) und eine bessere Flexibilität (40% weniger Umsteigen / bessere Anschlüsse) genannt. Die überwiegende Mehrheit der Befragten, die keine Verbesserungsmaßnahmen aufzählten (32%), nimmt das öffentliche Verkehrssystem dagegen nie in Anspruch.

Tab. 108: Verbesserungsmaßnahmen für eine vermehrte Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln

Verbesserungsmaßnahmen für eine häufigere Nutzung des ÖPNV (alle Personen ab 6 Jahren) – Mehrfachantworten möglich / (% der Fälle)	Kreis Heinsberg (n=3.205)	ÖV-Nutzer		ÖV-Bewertung	
		tägliche Nutzer (n=365)	Zeitkarten-besitzer (n=439)	sehr gut / gut (n=441)	mangelhaft ungenügend (n=667)
günstigere Tarife (zu teuer)	50	41	39	50	48
Busse / Bahnen häufiger fahren	59	67	65	37	71
Busse / Bahnen länger fahren	32	38	39	24	43
weniger Umsteigen / bessere Anschlüsse	40	39	39	26	52
kürzere Fahrtzeiten	24	26	25	21	28
Pünktlichkeit	23	32	31	32	23
mehr / bessere Information	15	13	15	17	16
Bequemlichkeit / Komfort	11	18	18	13	11
Sauberkeit und/oder Sicherheit	17	21	21	18	18
sonstiges	2	2	1	3	2
durchschnittliche Anzahl von genannten Maßnahmen	2,7	3,0	2,9	2,4	3,1
keine Maßnahmen	32%	26%	23%	40%	11%
keine Angabe	14%	7%	10%	11%	7%

Ein Vergleich zwischen den Personen, die das öffentliche Verkehrssystem unterschiedlich bewertet haben, offenbart deutliche Differenzen. Befragte, die den öffentlichen Verkehrsmitteln eine schlechte Note gegeben haben, fehlt es insbesondere an Flexibilität. Ihre Maßnahmenvorschläge zielen insbesondere auf ein besseres Fahrtenangebot ab. Es wird sich also eine höhere individuelle Verfügbarkeit dieses Verkehrsträgers gewünscht. Das Preisgefüge wird zwar auch von fast jedem zweiten Befragten als eine wichtige Einflussgröße benannt, liegt aber im Bereich des Gesamtdurchschnitts.

Für die Nutzer der öffentlichen Verkehrsmittel besitzen Kriterien wie Pünktlichkeit (32%), Bequemlichkeit und Komfort (18%) sowie Sauberkeit und Sicherheit (21%) eine vergleichsweise größere Bedeutung als bei anderen Gruppen.

Die Erwerbstätigen haben überproportional häufig mehrere Verbesserungsmaßnahmen angeführt (Durchschnitt: 2,9 Maßnahmen). Insbesondere die Taktdichte (62% Busse & Bahnen müssen häufiger fahren), direkte Verbindungen (46% weniger Umsteigen / bessere Anschlüsse) und kürzere Fahrtzeiten (29%) wurden von dieser Bevölkerungsgruppe verstärkt benannt. Viele dieser Maßnahmen stehen in einem engen Zusammenhang mit der Lage bzw. der Entfernung zum Arbeitsplatz.

Vorschläge zu speziellen Busangeboten

Um Informationen für mögliche Zusatzangebote im öffentlichen Busverkehr zu erhalten, konnten die Befragten entsprechende Vorschläge unterbreiten.
Ca. jeder sechste Befragte führte mindestens ein spezielles Bus-Angebot auf, das diese Person auch in Anspruch nehmen würde. Am häufigsten wurden zusätzliche Busangebote genannt, die dem Freizeitverkehr zu besonderen Verkehrszeiten zuzuordnen sind. Dabei wurde entweder der Wunsch von Nacht- und Diskobussen geäußert oder es wurden Busangebote genannt, bei denen naturnahe oder freizeitkulturelle Erholungsaspekte im Vordergrund stehen.

Tab. 109: Verbesserungsvorschläge zu weiteren Busangeboten

Vorschläge zu weiteren Busangeboten (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Alle Befragten	Befragte mit Verbesserungs-vorschlägen
keine Vorschläge / kein Bedarf	83	
konkrete Vorschläge	17	
	100	
Vorschläge (Mehrfachantworten möglich - % der Fälle)		in % der Vorschläge
- Disko-Bus	7	36
- Nachtbus	5	29
- Fahrrad-Bus	5	30
- Bus zu touristischen Zielen	3	19
- sonstige Angebote	2	12
durchschnittliche Anzahl von Vorschlägen	0,2	1,3

Den jeweiligen Vorschlägen können bestimmte soziostrukturelle Gruppen zugeordnet werden. Disko- und Nachtbusse werden vor allem von Jugendlichen und jungen Erwachsenen vorgeschlagen, die sich zu einem Großteil noch in der Ausbildung befinden. Dagegen werden Fahrrad-Busse und Busse zu touristischen Zielen überproportional häufig von älteren Befragten als zusätzliches Angebot befürwortet. Die Mitnahme des Fahrrades in einem Bus wird insbesondere von Personen angeregt, die das Fahrrad regelmäßig als Verkehrsmittel nutzen.

Darüber hinaus wurden Busangebote zu bestimmten Zielen (Niederlande, Eifel, Aachen, Mönchengladbach, etc.), die Reaktivierung von ehemaligen Buslinien (Klinikum-Bus, Bus zum Bahnhof Erkelenz, Direktverbindung nach Sittard, etc.), fehlende Verkehrsverbindungen oder der Einsatz von Shuttle-Bussen (ICE-Bahnhof; Flughafen, Fußballstadien, etc.) aufgeführt.

Aus den Antworten ging allerdings des Öfteren hervor, dass diese Zusatzangebote finanzier- bzw. bezahlbar sein müssten.

Vorschläge für die Verkehrsplanung

Drei von zehn Befragten aus dem Kreis Heinsberg nahm die Befragung zum Anlass, um in einer offenen Frage Verbesserungsvorschläge für die Verkehrsplanung zu formulieren. Durchschnittlich wurden 1,4 Vorschläge pro Person unterbreitet (insgesamt über 1.500).

55% der Befragten nannten Verbesserungsmaßnahmen, die sich auf das öffentliche Verkehrssystem beziehen. Der verwendete Fragebogen hatte einen Themenschwerpunkt im Bereich „Öffentlicher Verkehr". Insofern wurden die Befragten in dieser Richtung sensibilisiert. Es ist anzunehmen, dass viele Befragte deshalb bei der Frage nach Anregungen, Vorschlägen und Verbesserungsmaßnahmen in der Verkehrsplanung verstärkt in diese Richtung gedacht haben. In der Vergleichsuntersuchung im Kreis Steinfurt wurde der Fokus auf die Fahrradförderung gelegt. Die Befragten haben deshalb vermehrt Verbesserungsvorschläge aus diesem Verkehrsbereich aufgeführt.

Fast ¼ aller Befragten, die eine oder mehrere Maßnahmen anführte, wünscht sich ein besseres öffentliches Verkehrsnetz. Knapp jeder 6. Befragte möchte darüber hinaus eine engere Taktfolge oder eine Ausdehnung des Fahrtenangebots.

Tab. 110: Anregungen und Maßnahmen für die Verkehrsplanung

Kritikpunkte in der / Anregungen für die Verkehrsplanung (offene Frage – Mehrfachantworten möglich) (alle Personen ab 6 Jahren) (% der Fälle)	Kreis Heinsberg (n=1.097)	Kreis Steinfurt (n=1.149)
Maßnahmen für Fußgänger	**5**	**4**
Maßnahmen für Radfahrer	**43**	**87**
- mehr Radwege	23	36
- bessere Radwege	12	9
- Radabstellanlagen	1	3
- Verkehrssicherheit Fahrradfahrer	4	7
- Ampelschaltungen auf Fahrradfahrer ausrichten	1	5
- sonstige Maßnahmen	2	27
Maßnahmen im ÖPNV / ÖV	**55**	**28**
- besseres Netz	24	14
- bessere Taktung / Ausdehnung Fahrtenangebot	16	11
- günstigere Tarife	4	2
Maßnahmen MIV	**39**	**13**
- Umgehungsstraße / neue Straßen	7	5
- mehr Kreisverkehre	4	4
- Sanierung / Instandhaltung Straßen	3	4
- mehr Parkplätze	4	
- Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche	3	
durchschnittliche Anzahl aufgeführter Punkte	1,4	1,3
keine Vorschläge	70%	

Die zweithäufigste Einzelnennung fiel auf eine Maßnahme aus dem Bereich Fahrradverkehr. Den Ausbau des Radwegenetzes führten 23% aller befragten Kreisbewohner an. Aber auch die Instandhaltung und Pflege der bestehenden Fahrradwege wurde häufiger aufgezählt.

Fast 40% der Befragten nannte Verbesserungsmaßnahmen, die sich auf den motorisierten Individualverkehr beziehen. Ein eindeutiger Handlungsschwerpunkt konnte nicht festgestellt werden. Mit 7% fiel die größte Einzelnennung auf den Bau neuer Straßen.

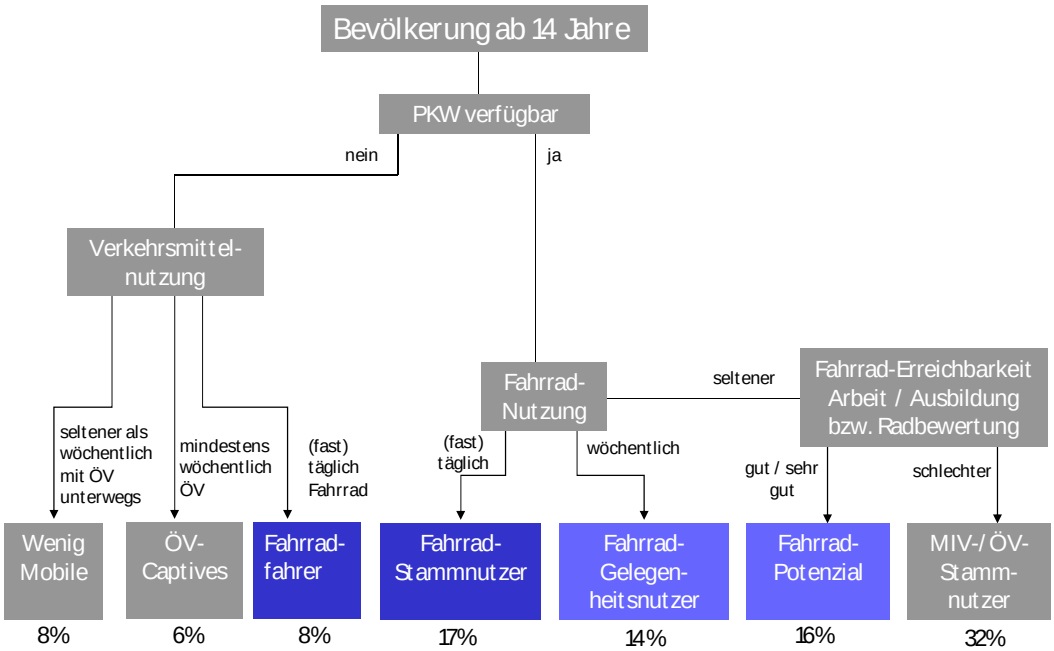
Nutzersegmente und Potenziale

Aus der Befragung lassen sich über differenzierte Auswertungen gewisse Nutzersegmente definieren, die für eine Potenzialbetrachtung für den Radverkehr bzw. ÖV sinnvoll sein können.

Aus der individuellen Pkw-Verfügbarkeit, kombiniert mit der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung sowie der generellen Bewertung der Erreichbarkeit der Ziele mit dem Fahrrad oder mit dem ÖV sind so genannte Nutzersegmente ableitbar. Damit können jeweils Potenziale für den Radverkehr bzw. für den ÖV abgeschätzt werden.

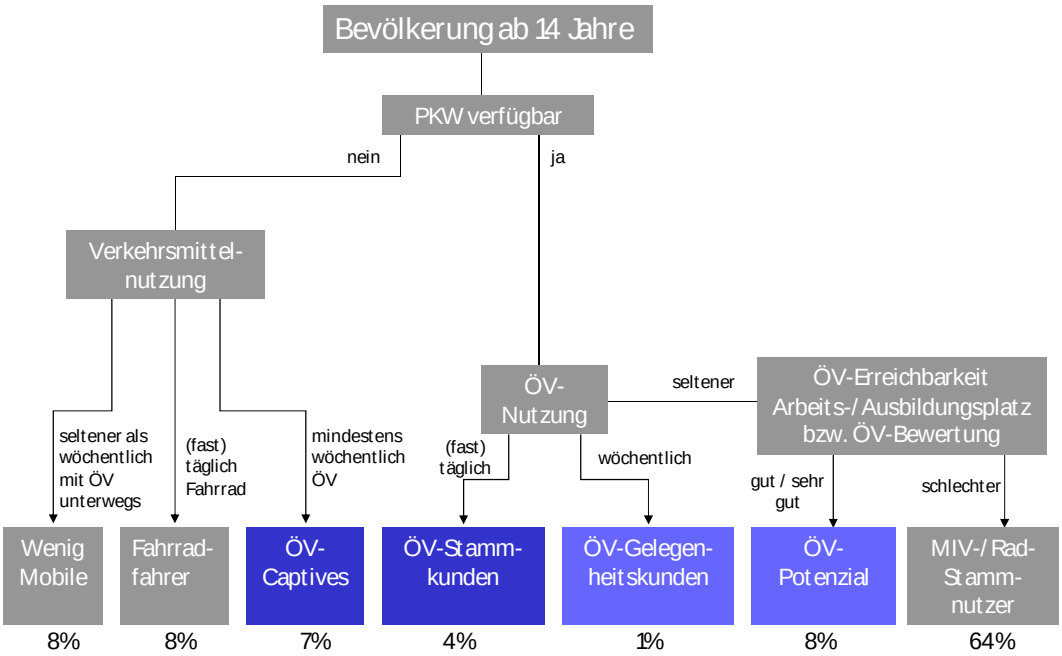
8% der Befragten im Kreis Heinsberg sind regelmäßige Fahrradfahrer, die darauf angewiesen sind, da sie kein Auto besitzen oder dieses nur zeitlich limitiert nutzen können. 17% der Befragten sind Fahrrad-Stammnutzer. Sie verfügen zwar über ein Auto, entscheiden sich trotzdem (fast) täglich für das Fahrrad.

Abb. 111: Nutzersegmente und Radpotenziale im Kreis Heinsberg



Jeder siebte Befragte ist Fahrrad-Gelegenheitsnutzer, der das Fahrrad trotz individueller Autoverfügbarkeit mindestens einmal in der Woche nutzt. Damit fällt die Gruppe der Stamm- und Gelegenheitsnutzer vom Fahrrad (39%) wesentlich höher aus als die entsprechende Gruppe der öffentlichen Verkehrsmittel (12%). 16% der Befragten bilden das Fahrrad-Potenzial. Sie verfügen über einen Pkw, fahren selten mit dem Fahrrad, bewerten die Erreichbarkeit wichtiger Ziele wie den Arbeits-/ bzw. Ausbildungsplatz mit dem Fahrrad jedoch gut oder sehr gut. Diese beiden Fahrradnutzergruppen (Gelegenheitsnutzer als auch Selten-Nutzer mit guter Fahrradbewertung) zeigen mit insgesamt 30% ein großes, noch nicht ausgeschöpftes Potenzial zur Stärkung des Fahrradverkehrs im Kreis Heinsberg auf. Eine entsprechende Untersuchung nach ÖV-Potenzialen zeigt folgende Abbildung:

Abb. 112: Nutzersegmente und ÖV-Potenziale im Kreis Heinsberg



7% der Befragten aus dem Kreis Heinsberg sind ÖV-Captives, also ÖV-Kunden, die kein Auto besitzen oder dieses nur eingeschränkt nutzen können. 4% der Befragten sind ÖV-Stammkunden. Sie verfügen zwar über ein Auto, entscheiden sich aber trotzdem (fast) täglich für Bus und Bahn. Nur 1% sind ÖV-Gelegenheitskunden, die die ÖV-Angebote trotz individueller Autoverfügbarkeit zumindest einmal in der Woche nutzen. Mit zusammengerechnet 5% fällt die ÖV-Stamm- und –Gelegenheitskundschaft im Kreis Heinsberg eher gering aus. 8% der Befragten sind das sog. ÖV-Potenzial; sie verfügen über einen Pkw, fahren selten mit dem ÖV, bewerten die Erreichbarkeit ihrer Ziele mit diesen Verkehrsmitteln aber gut oder sehr gut. Auch dieser Wert ist als vergleichsweise niedrig einzustufen. Durch die Reaktivierung der Heinsberger Bahn wird sich sicherlich eine andere Verteilung ergeben. Ein gewisser Teil des ermittelten Potenzials kann schon heute über geeignete Angebote und Maßnahmen (attraktive Umsteigerangebote, Vorteile des ÖV herausheben, etc.) abgeschöpft werden.

Alle übrigen Segmente weisen aus unterschiedlichen Gründen eine deutlich geringere Affinität zum öffentlichen Nahverkehr auf. Das Spektrum reicht von „Wenig-Mobilen" (8%), zu denen überwiegend ältere Menschen zählen, über die Fahrradfahrer (ohne Pkw-Verfügbarkeit: 8%) bis hin zu den IV-Stammnutzern (Pkw-Verfügbarkeit und hohe Nutzung des Autos: 64%).

5.11 Maßnahmenempfehlungen

Die Mobilitätserhebung gibt ein umfassendes und repräsentatives Bild des Mobilitätsgeschehens im Kreis Heinsberg wieder. Derzeit ist die Mobilität im Kreis Heinsberg – auch aufgrund der hohen Pkw-Ausstattung und der allgemein hohen Pkw-Verfügbarkeit - noch stark vom Auto geprägt. Die Fahrraddichte in den Haushalten ist zwar höher als die Pkw-Ausstattung, allerdings lässt der Fahrradanteil von 10% im Kreis Heinsberg noch weitere Ausbaupotenziale erkennen. Darüber hinaus besteht ein gewisses Umsteigerpotenzial auf öffentliche Verkehrsmittel. Die Reaktivierung der Heinsberger Bahn wird sich auf jeden Fall auf den Modal Split auswirken. Trotzdem sind weitere Maßnahmen notwendig, um ein attraktives öffentliches Verkehrssystem anzubieten, das eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellt.

Sowohl die Verkehrssituation für Fußgänger als auch für den motorisierten Individualverkehr werden von der überwiegenden Mehrheit der Heinsberger Kreisbevölkerung als positiv angesehen. Zum Einen erhalten diese beiden Verkehrssysteme gute Durchschnittsbewertungen. Zum anderen werden zwar mehrere Kritikpunkte und Verbesserungsvorschläge aufgeführt, aber diese Punkte ergeben kein einheitliches Bild, auf das ein zielgerichtetes Maßnahmenpaket entwickelt werden kann.

Mit den Fahrradverhältnissen sind die meisten Kreisbewohner ebenfalls zufrieden. Immerhin vergaben sechs von zehn Befragten die Note „sehr gut" oder „gut" für dieses Verkehrssystem. Obwohl sich im Kreis Heinsberg nur die Stadt Erkelenz seit 2011 in der AGFS befindet, kann man deren selbst gesteckte 25%-Zielmarke als angestrebten Orientierungswert für das Fahrrad am Modal Split ansetzen. Insbesondere für Wegelängen bis 5 km stellt das Fahrrad eine geeignete Alternative zur Autonutzung dar. In den durchgeführten Potenzialanalysen zeigte es sich, dass für viele Bewohner die Fahrrad-Erreichbarkeit von wichtigen Zielen wie den Arbeits- und Ausbildungsplatz gegeben ist. Als Fahrradpotenzial können 30% der Bewohner im Kreis Heinsberg angesehen werden. Darauf aufbauend bietet eine verstärkte Fahrradförderungspolitik gute Aussichten, die möglichen Steigerungen Realität werden zu lassen.

Eine kompliziertere Ausgangslage zeigt sich beim öffentlichen Verkehrssystem. Die Zufriedenheitswerte sind vorwiegend im unteren Drittel anzusiedeln. Die öffentlichen Verkehrsmittel werden vielfach nur von den Personen in Anspruch genommen, die darauf angewiesen sind (z.B. Schüler). Die wahlfreien Verkehrsteilnehmer greifen demnach i.d.R. auf andere Verkehrsmittel zurück. Mit der heutigen Angebotssituation kann einer von zehn Befragten als potenzieller ÖV-Kunden betrachtet werden, da die Erreichbarkeit der Ziele mit öffentlichen Verkehrsmitteln positiv eingeschätzt wird. Die Reaktivierung der Heinsberger Bahn ist ein zentraler Ansatzpunkt für eine Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrssystems und die Generierung neuer Kunden. Darüber hinaus ist bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans darauf zu achten, dass ein langfristig konkurrenzfähiges Verkehrssystem entsteht.

Insbesondere zum Rad- und ÖV-Verkehr wäre zunächst unter Heranziehung der Ergebnisse der Mobilitätsuntersuchung im Kreis Heinsberg verkehrspolitisch zu diskutieren, mit welcher Strategie welche Ziele bzgl. des zukünftig anzustrebenden Modal Splits zu setzen sind.

Die zukünftige Mobilitätsentwicklung wird vor allem durch den demografischen Wandel, durch höhere Kraftstoffkosten sowie von einer höheren Bedeutung der E-Mobilität (sowohl beim Auto als auch beim Rad) geprägt sein, so dass zukünftig einige Veränderungen zu erwarten sind. Hier gilt es vorsorgend aktiv zu werden, insbesondere wenn das Autofahren deutlich teurer werden wird.

Bedeutsame Aspekte, auf die Handlungsfelder aufgebaut werden können, sind vor allem folgende:

- Die Ausstattung der Haushalte mit Elektrofahrrädern (E-Bikes/Pedelecs) hat schon einen überraschend hohen Wert erreicht. Weitere Steigerungen sind aufgrund des Marktbooms in diesem Sektor zu erwarten. Die Haushalte, die ein Elektrofahrrad besitzen, sind älter und fahren durchaus häufiger und weiter mit dem Fahrrad als Haushalte, die ausschließlich konventionelle Fahrräder besitzen. Die Elektrofahrräder bieten vor allem Chancen für die Mobilität im Alter, für eine Steigerung des Fahrradanteils auf längeren Strecken sowie bei der Bewältigung topografisch anspruchsvoller Wege. Der Aufbau von regionalen Radschnellwegen, die Integration von Pedelecs in die aktive Tourismusförderung sowie der Aufbau der erforderlichen Infrastruktur (Ladestationen, hier ist neben Verleihsystemen auch auf den vermehrten Einsatz eigener Pedelecs zu achten) sind sinnvolle Handlungsfelder, die den Trend verstärken können.
- Der Zeitkartenbesitz im ÖV ist eine wichtige Determinante, die die Verkehrsmittelwahl hinsichtlich einer stärkeren ÖV-Nutzung beeinflussen kann. Wer eine Zeitkarte besitzt, nutzt den ÖV auch in einem viel stärkeren Maße im Alltagsverkehr. Während der Zeitkartenbesitz bei Schülern und Studierenden schon relativ hoch ist, könnte die Besitzquote vor allem bei Erwerbstätigen (Job-Ticket) und bei Rentnern gesteigert werden. So genannte PatenTickets oder Schnuppertickets können auch Gruppen wieder an das Bus- und Bahnfahren heranbringen, die jahrelang nicht mit dem ÖV gefahren sind.
- Insgesamt wird sich in der Region in den nächsten Jahren der demografische Wandel auch im Verkehrsbereich bemerkbar machen. Dazu gehören z.B. ein Rückgang des Schülerverkehrs (Rückgang der ÖV-Zahlen) sowie ein höherer Anteil älterer Menschen. Allerdings wird sich die zukünftige Seniorengeneration anders verhalten als die heutige. Eine aktivere Generation, hohe Führerscheinbesitzquoten auch bei den Frauen sowie eine Verkehrssozialisation, die auf jahrelange Erfahrungen mit dem eigenen Auto aufbaut, lässt eine höhere Pkw-Nutzung im Alter erwarten. Hier könnte jedoch durch zielgruppengerechte Angebote, sei es im ÖV als auch beim Radverkehr, reagiert werden. Zudem werden höhere Anforderungen an Barrierefreiheit (z.B. in den Stadtzentren, beim ÖV) und Fahrkomfort (z.B. auch kürzere Haltestellendistanzen, Serviceleistungen) insgesamt gestellt werden.
- Die große Anzahl der kurzen Wege (über 50% der Wege im Kreis Heinsberg sind weniger als 5 km lang) und der bedeutende Binnenverkehrsanteil in den Städten und Gemeinden stellen ein Potenzial für eine Stärkung der Nahmobilität im Sinne einer qualitätsvollen Fuß- und Radwegeförderung dar. In vielen Fällen wird derzeit noch das Auto genutzt, obwohl die Reisegeschwindigkeit (Fahrzeit zzgl. der Rüstzeiten wie Fahrzeug aus Garage und Parkplatzsuche) mit dem Rad gerade auf den kurzen Strecken oftmals geringer ist.
- Mit dem Fahrradtourismus wird in der Heinsberger Region maßgeblich geworben. Es ist sinnvoll, dass die Kreisbewohner sich als Teil einer Fahrradregion verstehen. Dies schafft eine höhere Identifikation sowie eine allgemeine Bereitschaft, das Fahrrad auch im Alltagsverkehr verstärkt zu nutzen. Der Radinfrastrukturausbau bildet einen elementaren Bestandteil der Radverkehrsförderung, ist aber durch die Entwicklung eines Fahrradklimas, z. B. durch Fahrrad-Events und Projekte, die eine gewisse Strahlkraft erzielen (z.B. Radschnell- oder -vorrangrouten) zu ergänzen.

Kombinierte Wege wie Bike & Ride, Park & Ride und Kiss & Ride sind z. Zt. noch auf einem niedrigen Niveau, zukünftig werden sie an Bedeutung gewinnen. Eine Voraussetzung für einen höheren Bike & Ride-Anteil ist die Schaffung von Radabstellanlagen an Bushaltestellen (z.T. auch überdacht und als Boxen z.B. für teurere Fahrräder wie Pedelecs) sowie an den Bahnhöfen, sofern sie hier noch nicht existieren. Die Förderung der Fahrradmitnahme im ÖV, die Schaffung von qualitätsvollen Radrouten zu den Bahnhöfen und Schnellbushaltestellen sind ebenfalls wichtige Handlungsfelder, die Bike & Ride unterstützen könnten. Der Einnahmeverlust durch eine kostenlose Fahrradmitnahme im ÖV steht in keinem Verhältnis zu dem hierdurch zu erzielenden Imagegewinn, wie andere Beispiele zeigen (z.B. in Sachsen-Anhalt). Die Maßnahme führt letztlich auch dazu, dass mehr Fahrradfahrer überhaupt die Bahn benutzen und hierfür bezahlen

5.12 Tarif und Vertrieb

Der im AVV geltende Flächenzonen-Tarif erfüllt im Wesentlichen die Anforderungen an ein modernes, transparentes und sachgerechtes Tarifsystem. Die Entwicklung der Fahrgastzahlen in den letzten Jahren dokumentiert, dass es gelungen ist, die Attraktivität des Nahverkehrs nicht zuletzt auch aus tariflicher Sicht zu verbessern.

Es wird dennoch weiterhin erforderlich sein, den wachsenden Anforderungen der Fahrgäste an eine kundenfreundliche Tarifgestaltung Rechnung zu tragen und entsprechende Angebote zu entwickeln. Dabei kommt dem Angebot zielgruppenspezifischer Sondertarife (Schüler-Ticket, Semester-Ticket, Job-Ticket, Mobil-Ticket etc.) eine besondere Bedeutung zu. Hierbei sind die Interessen der Fahrgäste und der unter erheblichen wirtschaftlichen Zwängen operierenden Verkehrsunternehmen sorgfältig gegeneinander abzuwägen.

Der AVV und der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) haben eine Tarifkooperation AVV/VRS erarbeitet, die die Regionen zusammenrücken lässt. Ab 1. Januar 2015 gelten zwischen den beiden Verbünden die Tickets des VRS-Tarifs. Diese sind flächendeckend in beiden Verbundgebieten erhältlich. Innerhalb des AVV gilt weiterhin wie gewohnt der AVV-Tarif. Vorher galt zwischen den beiden Räumen je nach Relation vier verschiedene Tarife: hauptsächlich der NRW-Tarif, aber auch der VRS-, der AVV- und der DB-Tarif. Diese unübersichtliche Situation wurde durch einen einheitlichen Verbundtarif abgelöst.

Die beiden Verbundräume AVV und VRS verfolgen mit dieser Umstellung das Ziel, die Tariflandschaft zu vereinfachen und dabei die Vorteile eines einheitlichen Verbundtarifes zu stärken. Es wird aber auch eine Vorgabe der Landesgesetzgebung umgesetzt, die im ÖPNV-Gesetz festschreibt, dass innerhalb der Zweckverbände für den Schienenpersonennahverkehr einheitliche Tarife umzusetzen sind.

Über die früher bereits integrierten 5 AVV-Kommunen (Düren, Merzenich, Nörvenich, Titz und Vettweiß) hinaus, kommt der VRS-Tarif somit im Übergang zum AVV auch in die übrigen 30 AVV-Kommunen zur Anwendung. Der AVV-Tarif bleibt innerhalb des AVV-Netzes unverändert bestehen. Insgesamt wurden rund 1,3 Mio. Fahrten jährlich zum 1.1.2015 in den VRS-Tarif integriert. Für die betroffenen Kunden bedeutet die Umstellung auf den genannten Relationen zukünftig neue Tickets mit neuen Namen, teils veränderte räumliche Gültigkeiten und auch neue Preise.

Aus dem Kreis Heinsberg kann man nun nicht nur über Aachen und Düren zum VRS-Tarif in den VRS reisen, sondern auch bei Fahrten über Mönchengladbach durch den VRR nach Köln oder den nördlichen Teil des VRS den VRS-Tarif nutzen.

Eine solche Tarifkooperation ist zukünftig auch mit dem VRR angestrebt. Da insbesondere bei Job-Tickets und Schüler-Tickets eine vereinfachte Nutzung über Verbundgrenzen erreicht werden soll.

Aber auch in Richtung Niederland und Belgien ist die kontinuierliche Fortentwicklung kundenorientierter tariflicher Übergangslösungen erforderlich. Mit den bilateralen Vereinbarungen von Übergangstarifen für Fahrten nach Heerlen (NL) und durch die Einführung des region3***tarif*** für Fahrten nach Belgien sind wichtige Schritte bereits getan. Die zunehmenden euregionalen Verflechtungen geben Anlass, die Tariflandschaft im grenzüberschreitenden Verkehr auch weiterhin auszubauen und den Kundenanforderungen anzupassen.

Zusätzlich zu den grenzüberschreitenden Tarifangeboten sollen zur Vereinfachung der Tarifsituation die jeweiligen Haustarife - nach dem Modell der Ausdehnung des SNCB-Tarifs bis nach Aachen bzw. Maastricht - in ihrer Gültigkeit bis über die Grenze hinaus erweitert werden. Beispielsweise sollen auch die niederländischen Tarife über Herzogenrath Grenze hinaus bis nach Aachen gelten. Die in den Niederlanden zum Einsatz kommende OV-Chipkaart soll zum Ein- und Auschecken an allen Haltestationen im AVV-Gebiet genutzt werden können.

Zudem ist geplant, dass auf vorhandenen bzw. zukünftigen grenzüberschreitenden Buslinien, die in gemeinsamer Aufgabenträgerschaft von Provinz Limburg und dem Kreis Heinsberg betrieben werden, auf dem gesamten Linienverlauf sowohl der OV-Chipkartenstandard als auch der VDV-Kernapplikationsstandard anerkannt und von den Kunden uneingeschränkt genutzt werden können.

Vertrieb

Dem Vertrieb der Fahrausweise kommt eine zentrale Aufgabe in einem funktionierenden Nahverkehrssystem zu, denn hier wird der erste Kontakt zum Kunden geknüpft. Die Kunden erwarten einen möglichst einfachen „Zugang" zum ÖPNV. Dies umfasst nicht nur den eigentlichen Erwerb des Fahrausweises, sondern auch eine umfassende Information und Beratung der Kunden.

Die Anforderungen an den Vertrieb stellen sich in der Fläche und in städtischen Räumen sehr unterschiedlich dar. Im Kreis Heinsberg ist ein dichtes Vorverkaufsnetz vorhanden. Das gesamte Fahrausweissortiment ist auch in allen Bussen beim Fahrpersonal zu erhalten ist.

Ein Hindernis für gelegentliche Nutzer des Nahverkehrs ist nach wie vor die Bedienung, die Ausfallhäufigkeit sowie die uneinheitliche Akzeptanz von elektronischen Zahlungsmitteln der Fahrausweisautomaten.

Das derzeitige Vertriebssystem im AVV, welches auf Papierfahrscheinen basiert hat den Nachteil, dass Papierfahrscheine keine vollständige Fälschungssicherheit aufweisen und nur durch Personal zu kontrollieren sind. Darüber hinaus lassen sie sich bei Zahlungsverzug nicht ohne weiteres einziehen bzw. zur weiteren Fahrt ungültig erklären. Das heutige Vertriebssystem sollte insoweit modernisiert und an die Bedürfnisse der Fahrgäste und deren Gewohnheiten, unter Ausschöpfung der technischen Möglichkeiten, angepasst werden. Dies gilt insbesondere für einen Verbundraum in direkter Nachbarschaft zum Ausland und mit einer der führenden deutschen Hochschulen im Grenzgebiet. Die Lösung dieser Probleme ist ein einheitliches Vertriebssystem auf elektronischer Basis, das durchgängige Tarife in die benachbarten Verbundräume VRR und VRS hinein, sowie über Staatsgrenzen hinweg, anbieten kann.

Zwecks Verbesserung der Situation, ist die Einführung des Elektronischen Fahrgeldmanagements im Verbundgebiet des AVV sinnvoll, um den Fahrgastbestand zu halten und auf die Einführung regional und landesweit gültiger E-Tickets geeignet zu reagieren. Gleichzeitig wollen die AVV GmbH und die Verbundunternehmen ihren Kunden ein vergleichbares Angebot wie die VRS- und VRR-Unternehmen bieten können sowie eine Kontrollierbarkeit der immer mehr im Umlauf befindlichen eTickets sicherstellen.

Im AVV sollen voraussichtlich im Laufe des Jahres 2016 erste Fahrscheine auf Chipkarte ausgegeben werden. Das bestehende Tarifsystem behält hierbei weiterhin zunächst seine Gültigkeit. Im ersten Ausbauschritt ist schwerpunktmäßig geplant, die EFM-Stufe 2a (Abonnements im AVV) auf das elektronische Ticket umzustellen. In einem zweiten Ausbauschritt sollen weitere Tickets des Bartarifes als elektronisches Ticket angeboten werden.

Der Online- und Smartphone basierte Vertrieb wird auch im ÖPNV zukünftig immer mehr an Attraktivität und Bedeutung gewinnen. Der AVV wird die Entwicklung elektronischer Vertriebswege verfolgen und in Abwägung des Kundennutzens und der Wirtschaftlichkeit mittelfristig weiter ausbauen.

6 Zielkonzept

Übersicht

Das Zielkonzept für das zukünftige Leistungsangebot orientiert sich an den eingangs beschriebenen Zielen und Rahmenbedingungen, dem Anforderungsprofil des Aufgabenträgers und des Aachener Verkehrsverbundes und an den Ergebnissen der Analyse und Bewertung.

Das Zielkonzept setzt auf ein differenziertes Bedienungsmodell für das Verkehrsangebot (Angebotspalette für die Bus- und Bahnangebote im AVV) auf. Hierdurch soll den Kunden und potenziellen Nutzern der Angebotsumfang und die Qualitätsmerkmale des Gesamtsystems ÖPNV verdeutlicht werden. Wesentliche Leitgedanken des Zielkonzepts sind:

- Produktorientierte Ausgestaltung der Angebote
- Abbau vorhandener Erschließungs- und Verbindungsdefizite
- Vertaktung der Angebote (15'/30'/60'-Takt)
- Optimierung der Verknüpfung Bus/Bus und Bus/Bahn an wichtigen Verkehrsknoten
- Stärkung und Ausbau des Schienenverkehrs
- Anpassung bzw. Abbau schienenparalleler Busangebote
- Schaffung von Schnellbusachsen in verkehrsstarken Relationen
- Beschleunigung der Verkehrsabläufe
- Optimierung des MultiBus-Einsatzes als flexibler Bedienungsform in Räumen und zu Zeiten geringer Nachfrage
- Definition der Angebotsstruktur in einem Zielnetz 2018.

Das Zielkonzept gliedert sich in neun Bereiche. Die Bereiche 6.1 und 6.2 werden nachrichtlich wiedergegeben:

Zielkonzept	
(6.1)	Grenzübergreifende Planungen in der EUREGIO Maas-Rhein
(6.2)	Zielkonzept 2018 für den Schienenverkehr
(6.3)	Betriebliches Leistungsangebot Busverkehr 2018 Schnellverkehr Regionalverkehr Ortsverkehr Schwachverkehrskonzept Freizeitverkehre/Touristische Angebote
(6.4)	Verknüpfung Bus/Bus und Bus/Bahn
(6.5)	Verbundtarif und Vertrieb 2018
(6.6)	Kommunikation und Kundenservice
(6.7)	Barrierefreiheit
(6.8)	Gestaltung des zukünftigen Mobilitätsmarktes

6.1 Grenzüberschreitende Planungen in der Euregio Maas-Rhein

Die Euregionale ÖPNV-Plattform ist ein gemeinsames Projekt der Euregio Maas-Rhein, der BENELUX Wirtschaftsunion und der MHAL-Städte (Maastricht, Hasselt, Heerlen, Aachen und Lüttich). Die zuständigen euregionalen Behörden nutzen die Plattform, um Ziele, Maßnahmen und Finanzierungsmodelle für einen grenzüberschreitenden ÖPNV in der Euregio Maas-Rhein zu entwickeln.

Die ÖPNV-Plattform verfolgt fünf Grundgedanken:

1. Entwicklung und Konkretisierung gemeinsamer Zielvorstellungen
2. Konkretisierung der Überlegungen für ein euregionales Ticket- und Tarifsystem
3. Einbeziehung grenzüberschreitender Linien in die regionalen Nahverkehrspläne
4. Erarbeitung eines realisierbaren Stufenkonzepts zur Umsetzung von Einzelmaßnahmen
5. Erarbeitung eines Finanzierungsprogramms.

Die ÖPNV-Koordinierungskommission in der Euregio Maas-Rhein als operativ arbeitendes Gremium der euregionalen ÖPNV-Plattform besteht aus den Vertretern der ÖPNV-Aufgabenträger und der ÖPNV-Verkehrsunternehmen. Aufgabe der ÖPNV-Koordinierungskommission ist die Entwicklung und die Umsetzung konkreter Maßnahmen auf der Basis der oben genannten Ziele. Eine beim AVV angesiedelte Euregionale Koordinierungsstelle für Bus und Bahn stimmt die Maßnahmen ab und entwickelt sie weiter.

Im Rahmen einer euregionalen Absichtserklärung „Samen werken aan euregionaal openbaar vervoer", die im Jahr 2008 unterzeichnet wurde, haben die relevanten Partner in der Euregio Maas-Rhein zur Weiterentwicklung bzw. Realisierung konkreter Projekte ihre Zustimmung gegeben.

Auf der operativen Ebene wurden zur Umsetzung der Projekte in folgenden Bereichen im Rahmen der ÖPNV-Koordinierungskommission Arbeitsgruppen gebildet:

- Infrastruktur
- Leistungsplanung
- Tarifstrukturen, Ticketing, Marketing & Kundeninformation.

Die grenzüberschreitenden Arbeitsgruppen im Bereich **Infrastruktur** beschäftigen sich unter anderem mit den Projekten

- Sneltrein/RE Maastricht – Heerlen – Aachen
- IC Eindhoven – Heerlen – Aachen
- Sneltram Maastricht – Hasselt
- Avantislinie Aachen – Avantis – Kerkrade – Heerlen – Maastricht.

Die Schwerpunktthemen im Bereich der **Leistungsplanung** sind:

- Grenzüberschreitender SPNV zwischen NRW und Belgien
- Grenzüberschreitender SPNV und ÖPNV zwischen den Gebieten des AVV und der Provinz Limburg
- Sneltrein/RE Maastricht – Heerlen - Aachen
- IC-Linie Eindhoven – Heerlen – Aachen.

Unter Federführung des AVV werden durch die Arbeitsgruppe „Tarifstrukturen, Ticketing, Marketing & Kundeninformation" folgende Zielvorstellungen umgesetzt:

- die Verbesserung der euregionalen Tarifangebote und –strukturen
- die Verbesserung der Vertriebsstrukturen, insbesondere durch innovative Maßnahmen im Bereich des E-Ticketing
- die Abstimmung gemeinsamer Marketingsstrukturen unter der Dachmarke „mobility euregio"
- die Schaffung eines euregionalen Mobilitätsportals für den ÖPNV
- die Verbesserung der Kundeninformation, z. B. durch mehrsprachige elektronische Informationsmedien, Printprodukte etc.

Im Gesamtergebnis wird auf dieser Grundlage ein euregionales Verbundsystem angestrebt. Der als „mobility **euregio**" herausgegebene dreisprachige Netzplan stellt den Kooperationsumfang bildlich dar.

Er integriert den Schnellverkehr (Bahn/Schnellbus) der euregionalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen in eine homogene, grenzüberschreitende Produkt- und Angebotsstruktur.

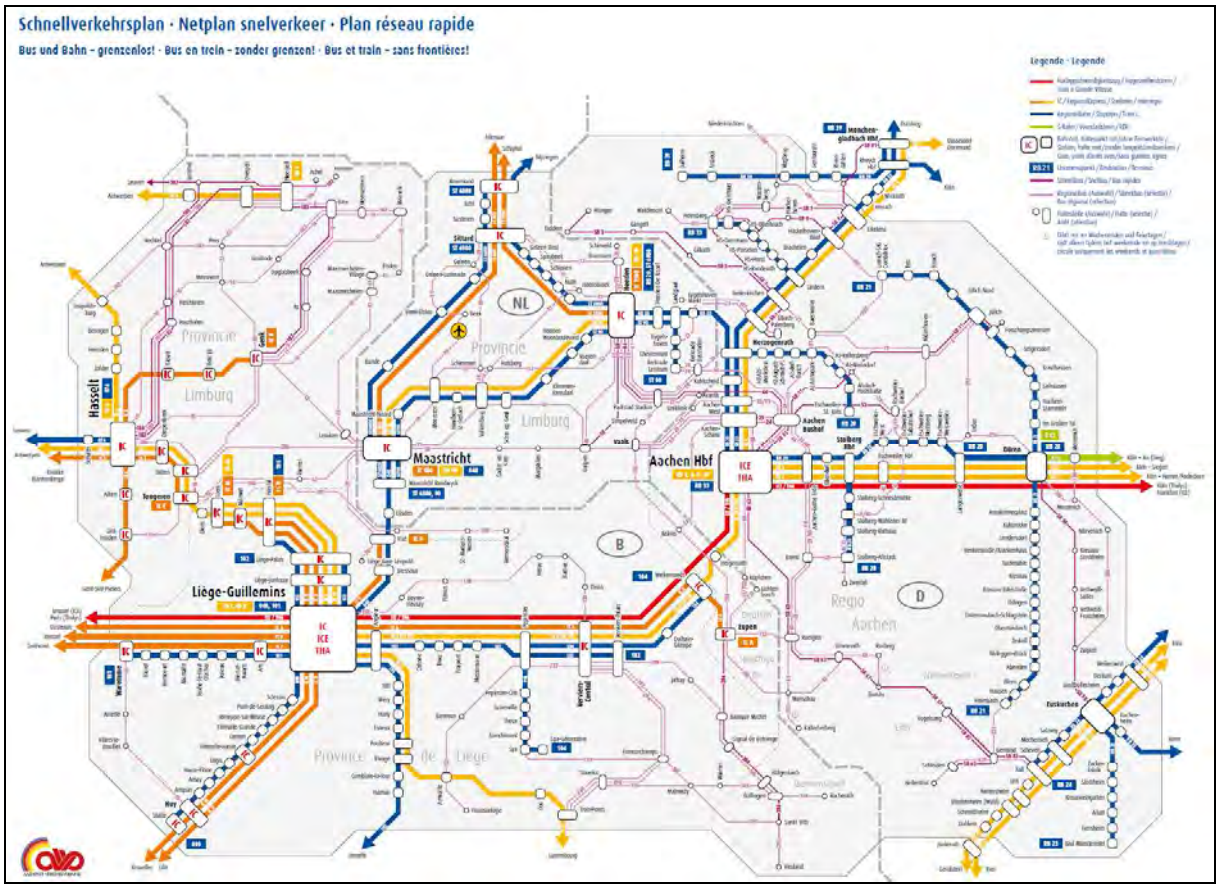


Abb. 113: Grenzüberschreitender Schnellverkehr in der Euregio Maas-Rhein (Ausgabe Juni 2014)

6.2 Zielkonzept 2018 für den Schienenverkehr

Nach dem ÖPNVG NRW ist ab dem 01.01.2008 die Aufgabenträgerschaft für den SPNV von den Zweckverbänden AVV und VRS auf den Zweckverband Nahverkehr – SPNV & Infrastruktur – Rheinland (ZV NVR) übertragen worden. Damit ist die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV auf den ZV NVR übergegangen. Gründungsmitglieder und Trägerzweckverbände sind die Zweckverbände AVV und VRS. Grundlage für die Planungen des SPNV im ZV NVR sind grundsätzlich bereits früher aufgestellte Konzepte des AVV, die zwischenzeitlich vom NVR weiter entwickelt wurden.

Das Zielnetz 2018 für den SPNV ist im NVP nachrichtlich wiedergegeben. Im Hinblick auf die Planungen für das ÖSPV-Netz stellt das SPNV-Netz eine sehr wichtige Grundlage dar. Durch eine systematische Vernetzung der ÖSPV-Angebote mit der Schiene soll die Durchlässigkeit zwischen den Systemen erhöht und für die Nutzer ein leistungsfähiges Gesamtsystem entstehen.

Im Planungszeitraum bis 2018 ist eine Vielzahl von Verbesserungen im Schienenverkehr geplant. Das Zielkonzept schließt die grenzüberschreitenden Planungen mit ein. Es bildet in den lokalen Nahverkehrsplänen die Leitlinie für die Ausrichtung der Zielkonzeption für den ÖSPV.

Im Bereich der Regionalbahnen sind wichtige Netzergänzungen im Verkehrsgebiet des AVV und über die Landesgrenzen hinweg vorgesehen. Bis 2018 sollen folgende Maßnahmen in Abhängigkeit von der Finanzierung der Infrastruktur realisiert werden:

1. Vollständige Reaktivierung der Ringbahn (eu***regio***bahn) zwischen Alsdorf und Stolberg Hbf und Inbetriebnahme des neuen Haltepunktes Würselen Merzbrück und weiterer punktueller Ausbau der P+R/B+R-Anlagen und der Bus/Bahn- Verknüpfung.

2. Ausbau der Netzinfrastruktur im Bahnhof Herzogenrath als Voraussetzung für eine verbesserte Abwicklung der Zugverkehre nach Heerlen und nach Alsdorf.

3. Verdichtung der eu***regio***bahn zwischen Herzogenrath und Alsdorf Annapark auf einen 30'-Takt (Rücknahme der eu***regio***bahn-Verbindung nach Heerlen).

4. Einführung einer Sneltrein-Verbindung Maastricht – Heerlen – Herzogenrath – Aachen West – Aachen Hbf im 60'-Takt.

5. Anbindung einer belgischen IC-Linie von Brüssel an Aachen Hbf im 60'-Takt bei Entfall der Linie RE29.

Ausblick (nach 2018)

- Netzschluss zwischen Linnich und Baal (Rurtalbahn)
- Netzschluss Landgraaf/NL – Aachen Richterich über Avantis
- Reaktivierung der Bördebahn Düren – Euskirchen
- Reaktivierung/Netzergänzung Alsdorf – Baesweiler
- Reaktivierung/Netzergänzung Stolberg Altstadt – Stolberg Breinig
- Reaktivierung/Netzschluss Dalheim – Roermond/NL.

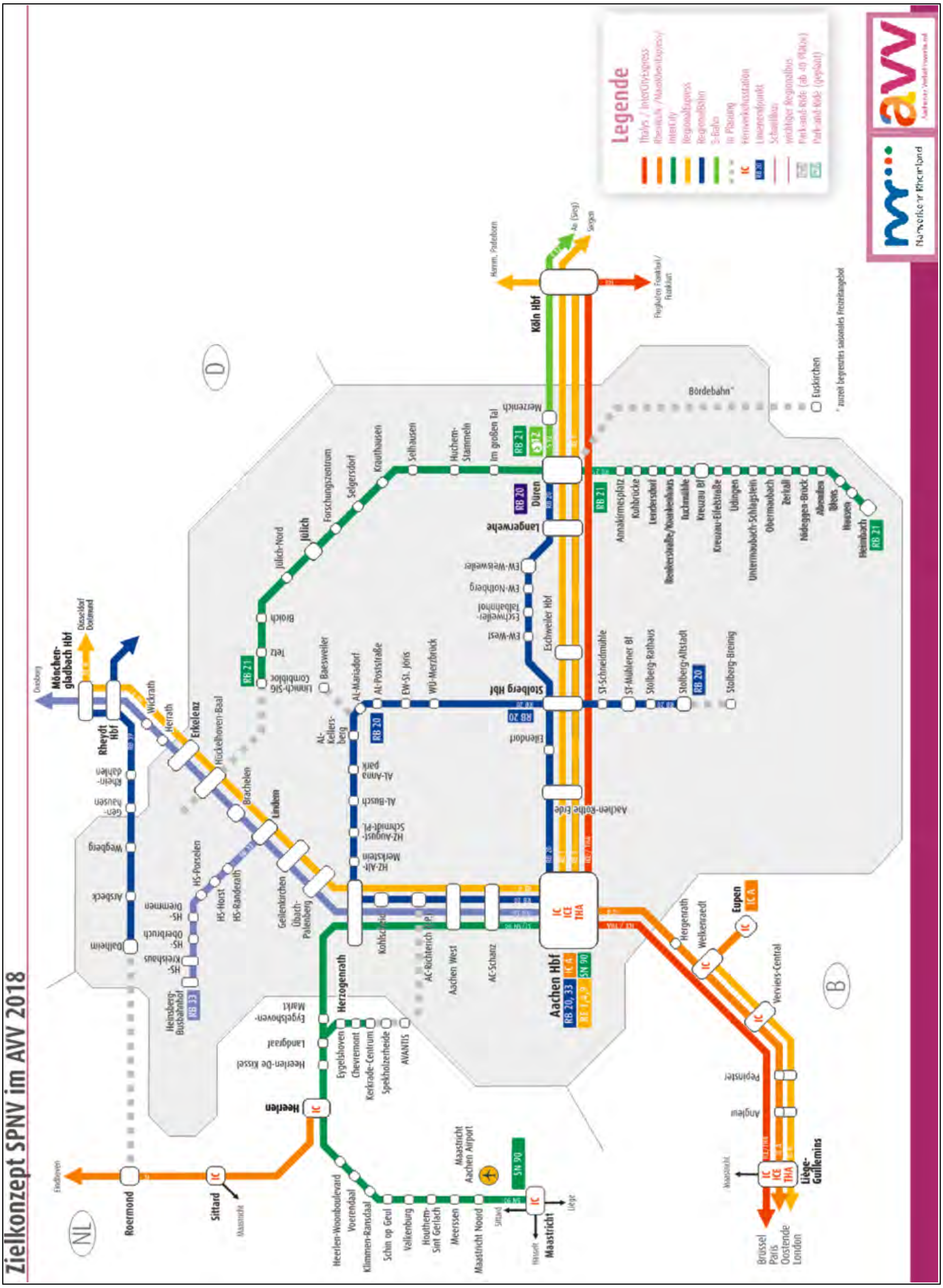


Abb. 114: Zielkonzept SPNV 2018 (NVR)

6.3 Betriebliches Leistungsangebot Busverkehr 2018

Das Zielnetz 2018 stellt den Kern des Nahverkehrsplans dar, welcher die zukünftige Angebotsstruktur und das zukünftige Angebotsprofil definiert. Im Zeitraum 2016/2017 wird die schrittweise Umsetzung von Maßnahmen in Richtung Zielnetz 2018 angestrebt. Die Umsetzung der Maßnahmen unterliegt den bisherigen Regelungen mit den im AVV eingebundenen Verkehrsunternehmen. Diese Regelungen enden zum 31.12.2017, auch wenn einzelne Liniengenehmigungen über diesen Zeitpunkt hinaus laufen.

Für die Neuvergabe der ÖSPV-Leistung ist das Zielnetz 2018 maßgebend. Im Benehmen mit dem zukünftigen Verkehrsanbieter und dem Aufgabenträger wird eine Umsetzung dieser Zielkonzeption bereits zum internationalen Fahrplanwechsel im Dezember 2017 angestrebt.

Einzelne Linien, deren Genehmigung in den Jahren 2016/2017 enden, können vom derzeitigen Betreiber dieser Linien bis zum 31.12.2017 unter Inanspruchnahme bestehender Regelungen im AVV zur Verlängerung beantragt werden. Eine vorzeitige Übernahme der Linie vom zukünftigen Verkehrsanbieter bis zum 31.12.2017 kann von den Verkehrsunternehmen bilateral vereinbart werden.

Im NVP Kreis Heinsberg 2008 wurden zur u. a zur Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten 5 Linienbündel beschlossen. Auf Grund der vielfältigen verkehrlichen und wirtschaftlichen Synergieeffekte und der engen Verzahnung der Linien im Kreis Heinsberg beabsichtigt der Aufgabenträger nun jedoch die Vergabe des gesamten Linienverkehrs im Kreis Heinsberg an einen internen Betreiber. Die Vergabeabsicht soll Anfang 2016 im EU-Amtsblatt veröffentlicht werden.

Über das Zielkonzept 2018 hinausgehende Planungen im ÖSPV werden in starkem Maße durch die zu erwartenden verkehrlichen und wirtschaftlichen Entwicklungen geprägt sein. Darüber hinaus werden Anforderungen in den Bereichen Umwelt, Energie, Barrierefreiheit sowie die finanzielle Leistungsfähigkeit der Kommunen für die Weiterentwicklung maßgeblich bestimmend sein. Eine Konkretisierung der Ansätze für den Zeitraum nach 2018 erfolgt im Rahmen einer weiteren Fortschreibung dieses Nahverkehrsplanes.

Die planerischen Ansätze für das Zielnetz 2018 basieren im Wesentlichen auf

- einer Bestandsanalyse,
- den Erkenntnissen zur strukturellen und verkehrlichen Entwicklung des Raumes,
- einer Mobilitätsuntersuchung im Kreis Heinsberg

sowie auf der grundsätzlichen Zielrichtung einer verbesserten Systematisierung und Verknüpfung der ÖPNV-Angebote.

Vor dem aufgezeigten Hintergrund stellt sich die Fortentwicklung des ÖSPV in den Städten und Gemeinden des Kreises Heinsberg unterschiedlich dar. Während in Erkelenz und Übach-Palenberg schon Stadtbusse etabliert werden konnten, ist dies nun auch für Hückelhoven und Geilenkirchen vorgesehen. In Heinsberg sind durch Veränderungen im Liniennetz auf Grund der Reaktivierung des Schienenverkehrs 2013 starke lokale Linien entstanden. Durch bedeutsame Veränderungen in der örtlichen Schullandschaft in den nächsten zwei Jahren ist eine Systematisierung und Differenzierung des ÖSPV-Angebotes im Nachgang zu überplanen. Eine weitgehende saubere Vertaktung der regionalen bedeutsamen Angebote konnte noch nicht im erforderlichen Maße erreicht werden. Diesem Umstand soll nach Umsetzung des Zielkonzeptes 2018 Rechnung getragen werden. Wesentliche Ziele der Neuordnung sind:

- weitgehende Einführung des integralen Taktfahrplans auf bedeutenden regionalen Achsen
- verbesserte Verknüpfung Bus/Bus und Bus/Schiene
- Einrichtung grenzüberschreitender Buslinien
- Konsolidierung und Weiterentwicklung des Freizeitverkehrs
- Optimierung der integrierten Schülerverkehre
- Weiterentwicklung des MultiBus in verkehrsschwachen Räumen und Zeiten

Die derzeitige Angebotssituation ist in den nachfolgenden Netzbildern je Kommune dargestellt. Die zeichnerische Darstellung beinhaltet die Verkehrslinien, die die zu bedienenden Ortsteile berühren. Die schematische Darstellung beschreibt das Liniennetz in der Normalverkehrszeit gem. Kap. 3.3. Die einzelnen Abbildungen beinhalten jeweils für jede Kommune (ggfs.) den Schienenverkehr, die Verknüpfungspunkte und die Linienverläufe des ÖSPV an einem Werktag (Schultag). In den Tabellen werden die Maßnahme entsprechend der Linie oder des Bedienungskorridors beschrieben. Die Darstellungen geben nicht die kleinräumliche Linienführung bzw. die betriebliche Detailplanung wieder, sondern in erster Linie das räumliche Bedienungskonzept.

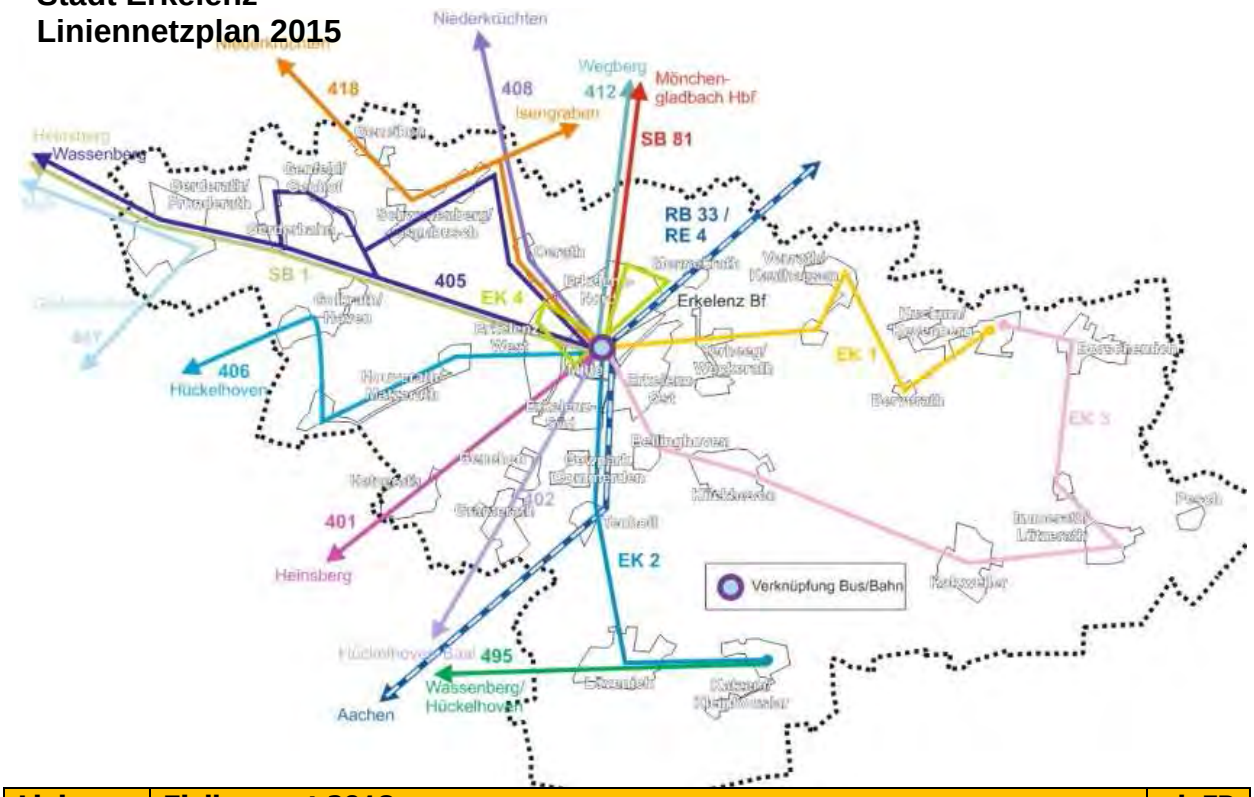
In tageszeitlicher Hinsicht ist das Bedienungskonzept differenziert nach den Betriebszuständen Normalverkehrszeit (NVZ) und Schwachverkehrszeit (SVZ) in Anlehnung an die Zielvorgaben für eine angemessene Verbindungsqualität (s. Kap. 3.4) zu unterscheiden. Während der Hauptverkehrszeit (HVZ) ist das Angebot in Abhängigkeit von der Ausprägung der Verkehrsspitzen zusätzlich zu verdichten. Dies gilt insbesondere für die spezifischen Belange im Schülerverkehr. Des Weiteren wird das Angebot nach Betriebstagen ausgerichtet: Mo-Fr an Schultagen, Mo-Freitag an Ferientagen, Samstagen und Sonn-/Feiertagen. Spezielle betriebliche Regelungen werden für die Karnevalstage, Weihnachten und den Jahreswechsel getroffen. Die verbindliche Ferienordnung des Landes NRW wird je Schuljahr vom Ministerium für Schule und Weiterbildung des Landes Nordrhein-Westfalen erlassen. Neben den Ferien, stehen den Schulen pro Schuljahr drei (Schuljahr 2014/15, 2016/17, 2021/22 und 2022/23) bis vier (Schuljahr 2015/16, 2017/18, 2018/19, 2019/20, 2020/21 und 2023/24) bewegliche Ferientage zur Verfügung. Wann genau diese sein sollen, entscheidet die Schulkonferenz im Einvernehmen mit dem Schulträger. Dabei muss mindestens einer der beweglichen Ferientage den Festen und Bräuchen vor Ort (zum Beispiel Karneval) entsprechend festgelegt werden. Gemäß dieser Verordnung ist seitens des/der Schulträger anzustreben, dass alle Schulen einer Gemeinde sich einvernehmlich für einen Termin entscheiden. Die Entscheidung ist spätestens acht Wochen vor Beginn der Sommerferien des kommenden Schuljahres zu treffen und bekannt zu machen.

Die Entwicklungen im Schülerverkehr unterliegen ständigen Veränderungen. Maßgeblichen Einfluss haben

- die Entwicklung der Schülerzahlen in den Kommunen,
- die weitere Umsetzung der offenen Ganztagsschulen,
- Veränderungen der Schullandschaft im Hinblick auf Schulstandorte (Bündelung und Schließung von Schulstandorten und Schulformen).

In Abstimmung mit den jeweils zuständigen Schulträgern werden die über das reguläre Linienangebot hinausgehenden Leistungen – Verstärkerfahrten – jährlich den aktuellen Anforderungen angepasst. Im Hinblick auf die angespannte Haushaltslage der Kommunen ist eine Optimierung im Schülerverkehr anzustreben. Organisatorische Maßnahmen der Schulträger (z. B. Staffelung der Schulanfangs- und -endzeiten, Standortentscheidungen) sind eine wichtige Voraussetzung für die Optimierung der Schülerverkehre und somit des wirtschaftlichen Ergebnisses.

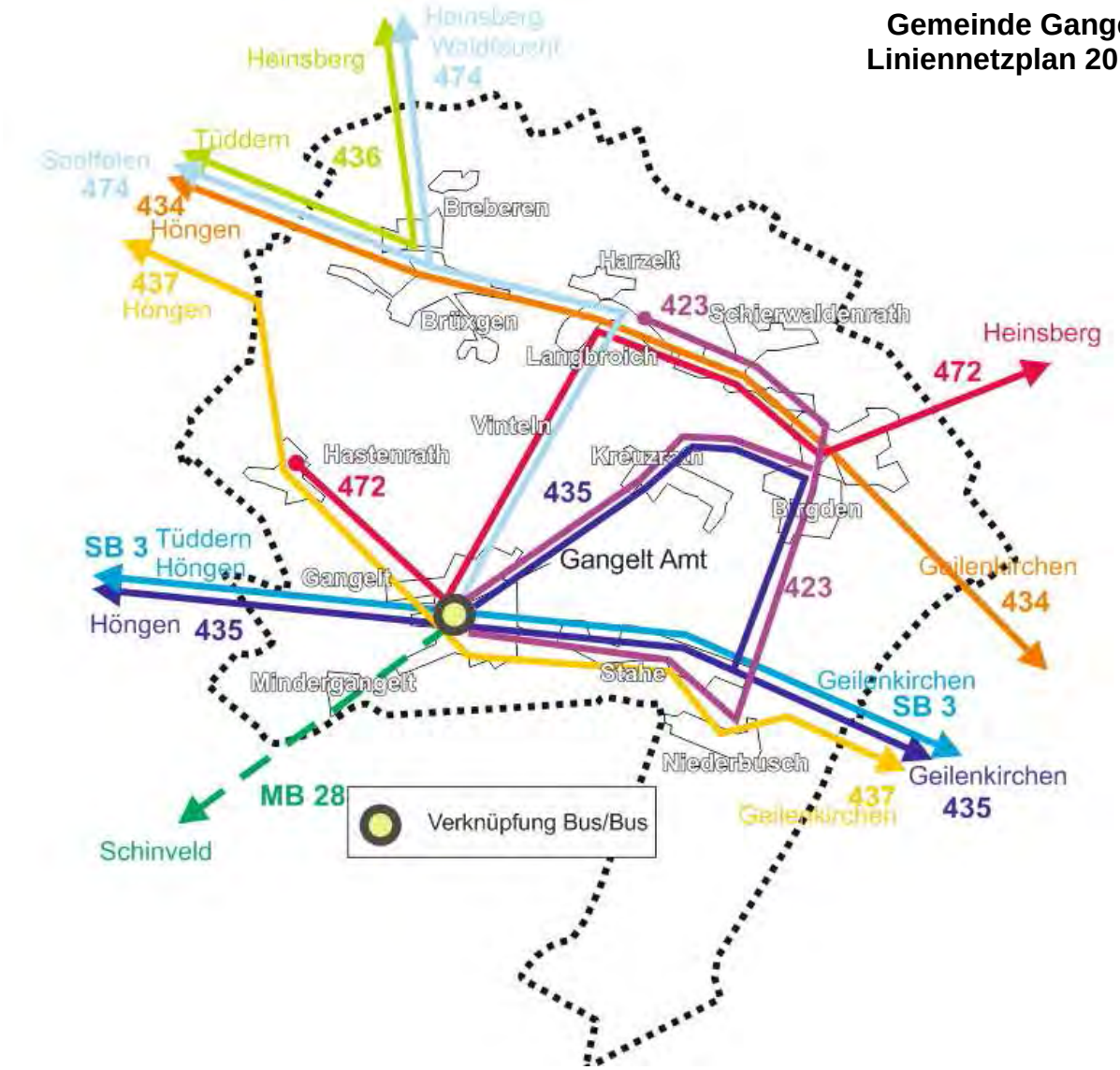
Stadt Erkelenz
Liniennetzplan 2015



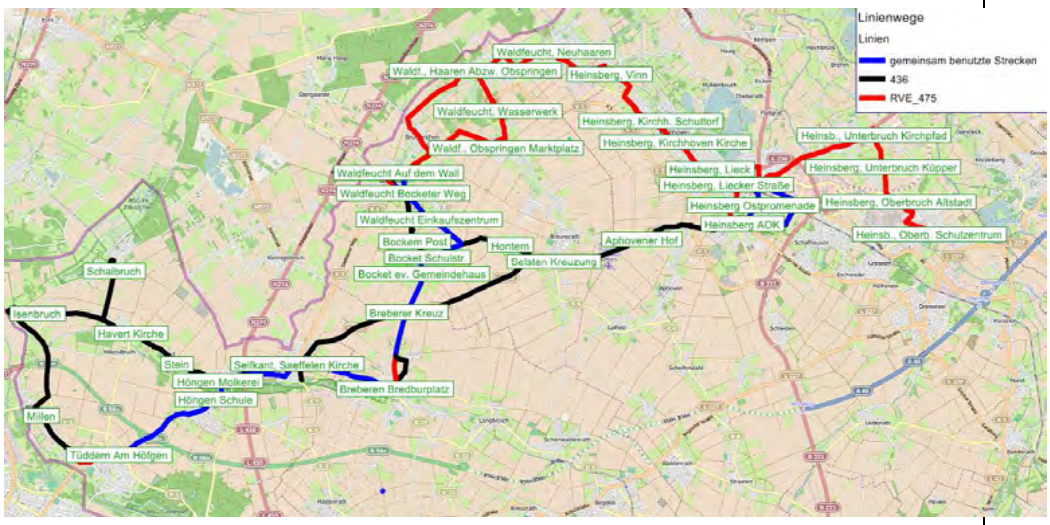
Linie	Zielkonzept 2018 Linienweg/Maßnahmen	ab FP
SB1	**Erkelenz- Gerderath-Wassenberg-Heinsberg-Geilenkirchen-Übach**	
	- Bedienung der morgendlichen Frühfahrt nach Geilenkirchen ab Erkelenz - Prüfung der Bedienung Haltestelle Burg Erkelenz statt ZOB Erkelenz an FT - Bedienung von Schleiden an Ferientagen (FT)	2016
SB81	**Erkelenz-Rheindahlen-Rheydt-Mönchengladbach**	
	Die Nachfrage im Kreis Heisberg (Wegberg/Erkelenz) ist in den letzten Jahren stark rückläufig. Die Linie ist wird von NVV und west gemeinsam betrieben. Die Konzession läuft bis 31.12.2016. Die Rücknahme der Linie wird mit der Stadt Mönchengladbach (Aufgabenträger ÖPNV) und den VU abgestimmt.	2017
EK1/3	**Erkelenz-Terheeg-Kuckum-Keyenberg-Immerath(neu)-Kückhoven-Erkelenz**	
	Die Stadtbus-Linien werden für ein verbessertes Angebot zusammengelegt. Die Orte Borschemich, Lützerath und Immerath werden entsprechend des fortschreitenden Braunkohleabbaus von der Linie abgebunden.	2016

Linie	Zielkonzept 2018 Linienweg/Maßnahmen	ab FP
EK2	**Erkelenz-Lövenich-Katzem**	
	Der Fahrplan wird überarbeitet, so dass ein Grundangebot an ST sowie FT sichergestellt wird.	2016
EK4	**Erkelenz-Mennekrath und Erkelenz-Oerather Mühlenfeld**	
	Der ErkaBus wird zur Bedienung der Haltestelle Schulring erweitert. Der Fahrplan wird auf beiden Strecken zu einem Stunden-Takt mit zusätzlichen Fahrten zur Schulanbindung überarbeitet.	2016
401	**Erkelenz-Hetzerath-Hückelhoven-Ratheim-Oberbruch-Heinsberg**	
	- Bedienung der Haltestelle Ludovicistr. Hückelhoven entfällt (➔ HÜ1) - Bedienung der Haltestelle "von-Dechen-Str." Hückelhoven nur an ST	2017
402	**Erkelenz-Baal-Hückelhoven-Ratheim-Dremmen-Heinsberg**	
	Zur Sicherung der Bahnanschlüsse wird der Linienweg gestrafft, die Haltestellen Ostpromenade, Agentur für Arbeit und Kreisverwaltung Heinsberg entfallen, die Haltestelle Industriestr. Heinsberg wird an FT und an ST außerhalb der Schulzeiten eingefügt.	2016
406	**Erkelenz-Golkrath-Kleingladbach-Hückelhoven**	
	Die Verbinung nach Hückelhoven wird durch Änderungen im Stadtgebiet Hückelhoven beschleunigt.	2018
407	**Myhl-Gerderath-Ratheim-Hückelhoven-Hilfarth-Randerath-Geilenkirchen**	
	Bedienungsfunktion der Linie wird überarbeitet, die Linie wird auch an FT im 120 Min-Takt eingeführt.	2018
408	**Erkelenz-Oerath-Wegberg-Niederkrüchten**	
418	**Erkelenz-Oerath-Schwanenberg-Tüschenbroich-Wegberg**	
	Der Korridor der Linien 408/418 über Wegberg wird überprüft, insbesondere Linienfahrten der 418 auf notwendige Schulfahrten hin ggfs. Einstellung	2016
MultiBus	**Bedienungsgebiet/-zeit**	
	Die Bedienungsgebiete und -zeiten des MultiBus müssen auf die neuen Bedingungen angepasst werden und unterstehen einer ständigen Überprüfung.	

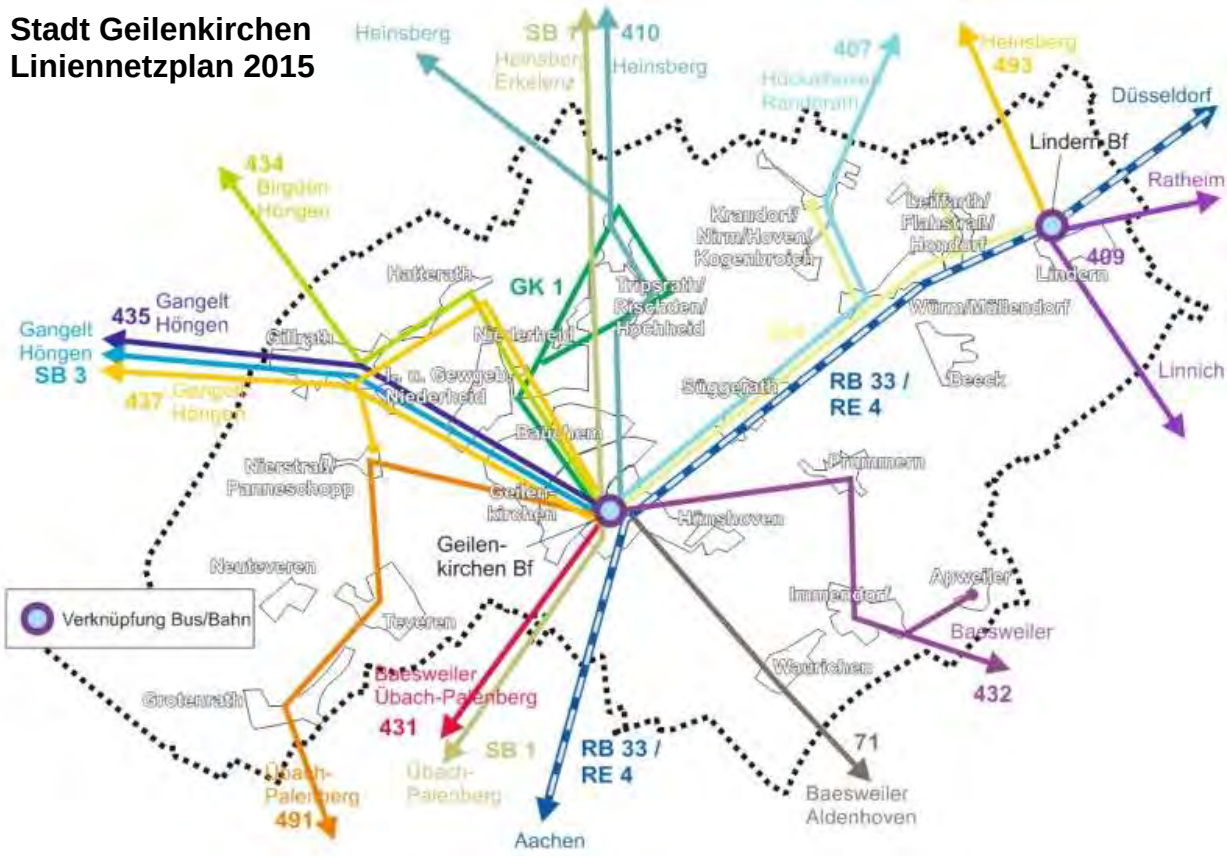
Gemeinde Gangelt
Liniennetzplan 2015



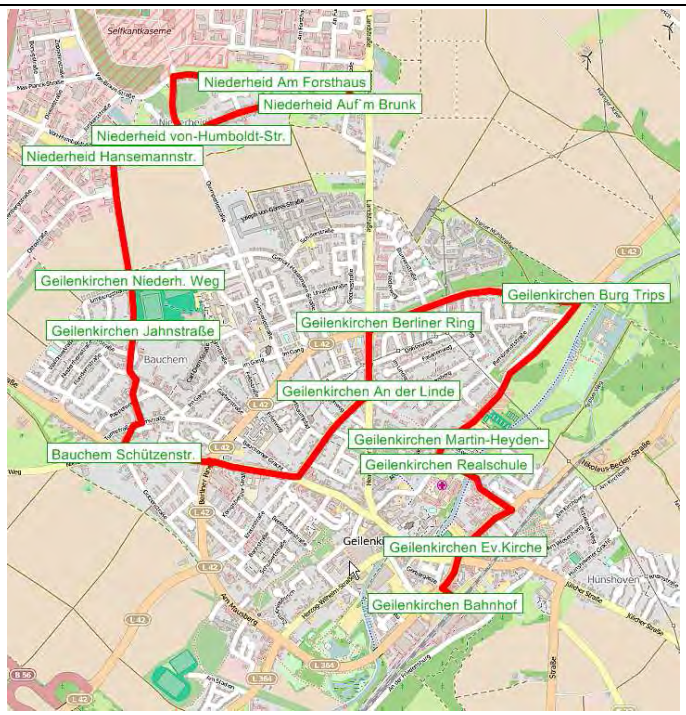
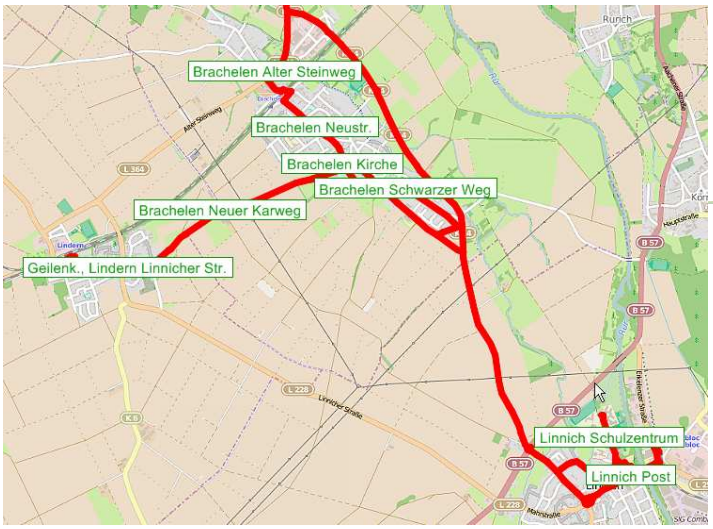
Linie	Zielkonzept 2018 Linienweg/Maßnahmen	ab FP
SB3	**Geilenkirchen-Gillrath-Gangelt-Süsterseel-Tüddern-(Sittard)**	
	Die Verlängerung der SB3 nach Sittard/NL ist mit der Provinz Limburg (NL) vereinbart. Die VU stimmen gem. Vereinbarung den Betrieb ab.	2017
436	**Heinsberg-Waldfeucht-Bocket-Breberen-Höngen-Havert-Tüddern**	
	Bedienung ist auf diverse Schulanfangs- und Endzeiten im Selfkant/Gangelt sowie Heinsberg ausgerichtet (➔475)	2018
472	**Heinsberg-Birgden-Gangelt (-Hastenrath)**	
	- Bedienung nur noch an ST - Anpassung des MultiBus-Korridors bis an die Linie 410 - Bedienung von Hastenrath wird geprüft	2018
474	**Heinsberg-Selsten-Waldfeucht**	
	Bedienung nur noch an ST abgestimmt auf die Schulanfangs- und -endzeiten diverser Schulen	2018

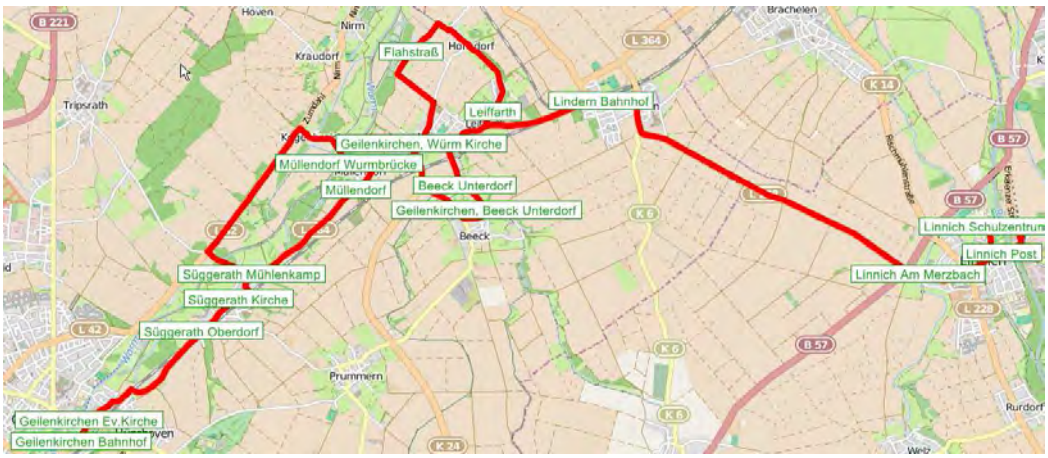
Linie	**Zielkonzept 2018** **Linienweg/Maßnahmen**	**ab FP**
475	**Oberbruch-Unterbruch-Heinsberg-Kirchhoven-Waldfeucht-Höngen-Tüddern**	
	Erweiterung der Linie nach Tüddern zur Anbindung an die RB33 (➔436)  	2018
MultiBus	**Bedienungsgebiet/-zeit**	
	Erweiterung des MultiBus-Bedienungsgebiets bis zur Linie 410 Heinsberg-Aphoven-Tripsrath-Geilenkirchen. Einschränkung der MultiBus-Bedienung bei Erweiterung der Bedienung nach Sittard/NL auf der Linie SB3. Des Weiteren unterstehen die Bedienungsgebiete und -zeiten des MultiBus einer ständigen Überprüfung, insbesondere die Verfügbarkeit.	2018

Stadt Geilenkirchen
Liniennetzplan 2015

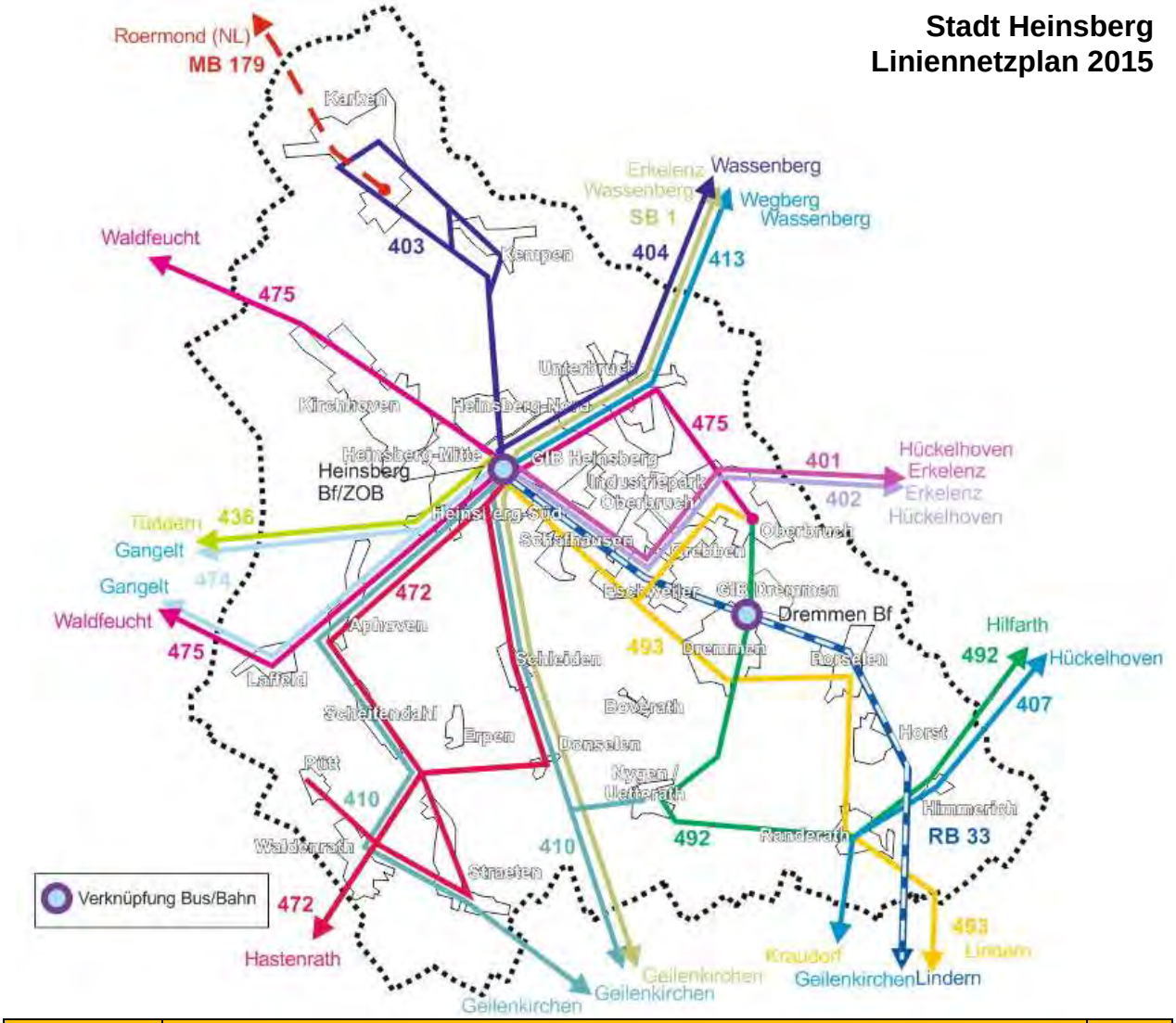


Linie	Zielkonzept 2018 Linienweg/Maßnahmen	ab FP
SB1	**Erkelenz- Gerderath-Wassenberg-Heinsberg-Geilenkirchen-Übach**	
	- Bedienung der morgendlichen Frühfahrt nach Geilenkirchen ab Erkelenz - Prüfung der Bedienung Haltestelle Burg Erkelenz statt ZOB Erkelenz an FT - Bedienung von Schleiden an Ferientagen (FT)	2016
SB3	**Geilenkirchen-Gillrath-Gangelt-Süsterseel-Tüddern-(Sittard)**	
	Die Verlängerung der SB3 nach Sittard/NL ist mit der Provinz Limburg (NL) vereinbart. Die VU stimmen gem. Vereinbarung den Betrieb ab.	2017
	Liniennetz Stadtgebiet Geilenkirchen	
GK1 **GK2**	Die innerstädtische Erschließung der Stadt Geilenkirchen wird durch die Einführung einer zweiten Stadtbuslinie deutlich verbessert. Die GK1 wird auf das zwingend notwendige Angebot für das Schulzentrum reduziert. Die neue GK2 wird das Stadtzentrum mit dem Gewerbegebiet Niederheid, den Berufskollegs, dem Seniorenwohnheim Burg Trips und dem Bahnhof verbinden. Der Fahrplan wird getaktete Umsteigeverbindung zum SPNV sicherstellen.	2016

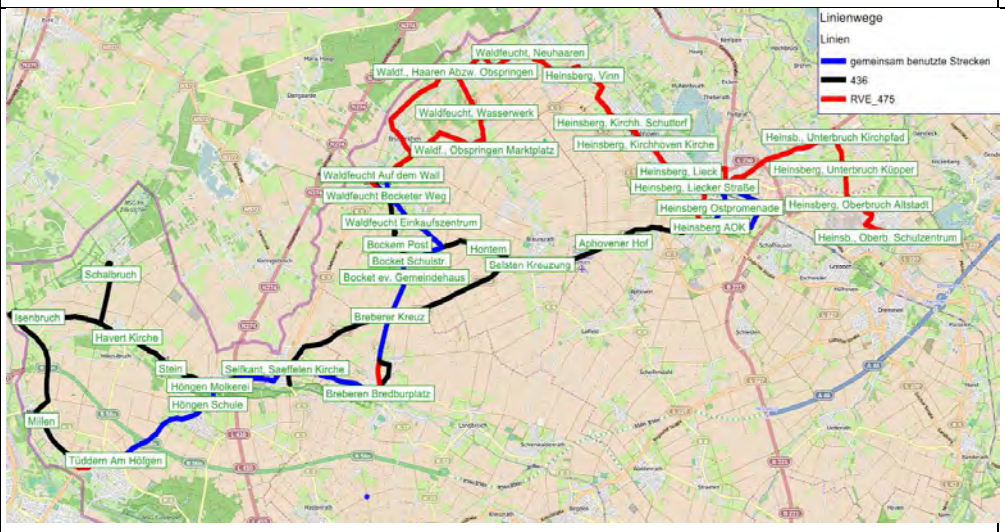
Linie	**Zielkonzept 2018** **Linienweg/Maßnahmen**	**ab FP**
GK2	**Geilenkirchen-Niederheid**	
		2016
407	**Myhl-Gerderath-Ratheim-Hückelhoven-Hilfarth-Randerath-Geilenkirchen**	
	Bedienungsfunktion der Linie wird überarbeitet, die Linie wird auch an FT im 120 Min-Takt eingeführt und übernimmt die Bedienung von Kraudorf (➔ 494).	2018
409	**Hückelhoven-Hilfarth-Brachelen-Lindern-Linnich**	
	Zur Verbesserung der Anschlussbeziehung zum SPNV wird der Bf Linnich auf dem direkten Weg von Brachelen erschlossen. Durch Stichfahrten nach Lindern wird der Bindung an die Schulstandorte Hückelhoven sowie Linnich Rechnung getragen. 	2018

Linie	**Zielkonzept 2018** **Linienweg/Maßnahmen**	**ab FP**
410	**Heinsberg-Aphoven-Tripsrath-Geilenkirchen**	
	- Bedienung der Linie an FT im Stundentakt - Bedienung von Schleiden an FT entfällt (➔SB1) - Bedienung von Uetterath an FT entfällt (➔492/493)	2018
491/497	**Geilenkirchen-Teveren-Scherpenseel-(Windhausen)-Übach-Palenberg**	
	Dieser Korridor wird ggfs. überplant, die Planungsparameter sind u. a. die Erschließung und Anbindung abgestimmt auf den SPNV (Lastrichtung AC/D), die Bedienung diverser Schulen und der Einkaufzentren vor Ort in Geilenkirchen und Übach-Palenberg	2018
492/493	**Heinsberg-Oberbruch-Dremmen-(Uetterath-)Randerath-Lindern/-Hilfarth**	
	Dieser Korridor wird überplant, die Planungsparameter sind u. a. die Bedienung Dremmen Bf sowie Randerath Bf abgestimmt auf die RB33 (Lastrichtung), die Bedienung diverser Schulen in Heinsberg und Oberbruch sowie Verknüpfung mit der RE4 am Bf Lindern.	2018
494	**Geilenkirchen-Lindern-Linnich**	
	Der Linienweg der Linie wird bis Lindern vereinheitlicht und nach Linnich Bf verlängert. Die Verknüpfung zum SPNV wird sichergestellt. Die Bedienung von Kraudorf wird verlagert. (➔407/409).  	2018
MultiBus	**Bedienungsgebiet/-zeit**	
	Erweiterung des MultiBus-Bedienungsgebiets bis zur Linie 410 Heinsberg-Aphoven-Tripsrath-Geilenkirchen. Des Weiteren unterstehen die Bedienungsgebiete und -zeiten des MultiBus einer ständigen Überprüfung, insbesondere die Verfügbarkeit.	2018

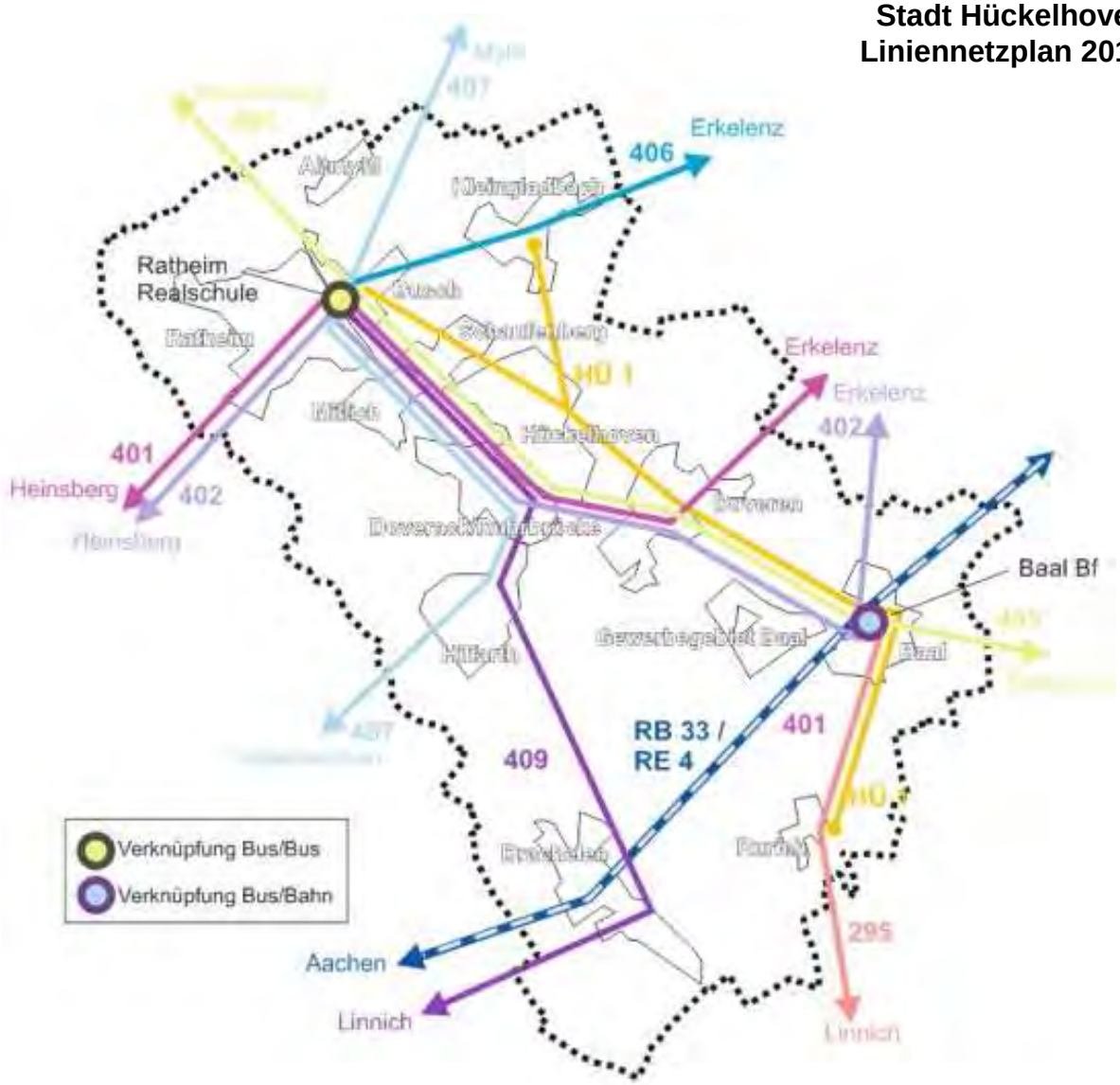
Stadt Heinsberg
Liniennetzplan 2015



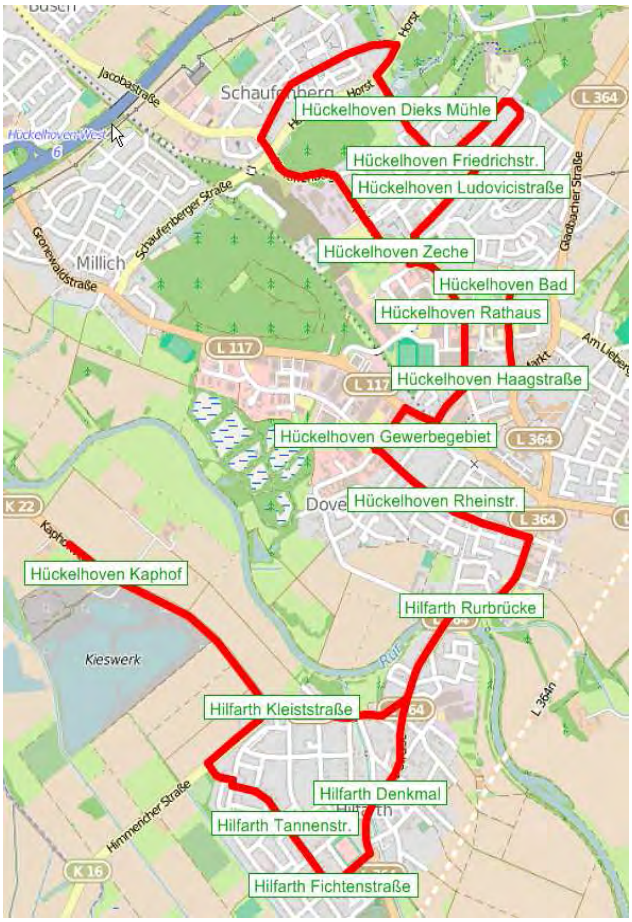
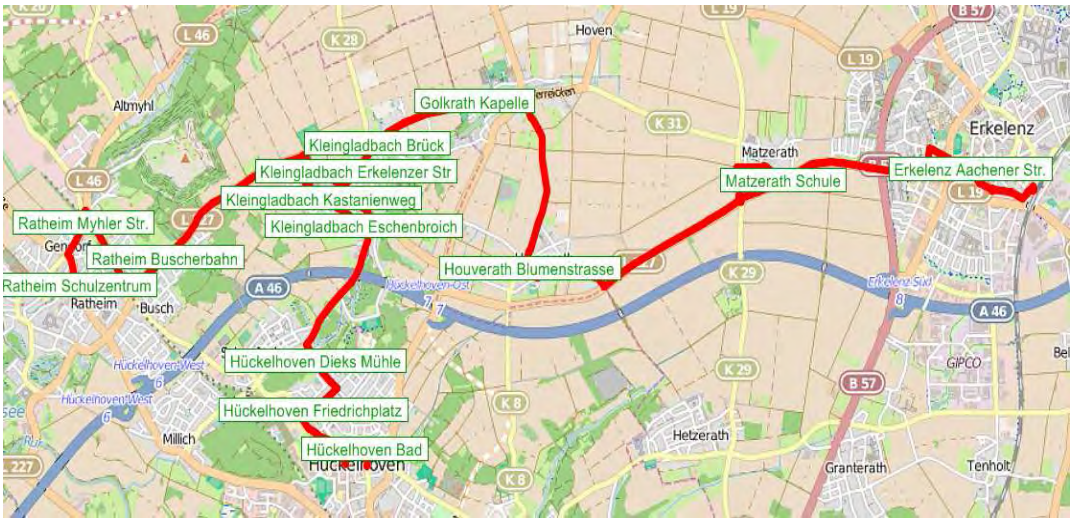
Linie	Zielkonzept 2018 Linienweg/Maßnahmen	ab FP
SB1	**Erkelenz- Gerderath-Wassenberg-Heinsberg-Geilenkirchen-Übach**	
	- Bedienung der morgendlichen Frühfahrt nach Geilenkirchen ab Erkelenz - Prüfung der Bedienung Haltestelle Burg Erkelenz statt ZOB Erkelenz an FT - Bedienung von Schleiden an Ferientagen (FT)	2016 2018
401	**Erkelenz-Hetzerath-Hückelhoven-Ratheim-Oberbruch-Heinsberg**	
	- Bedienung der Haltestelle Ludovicistr. Hückelhoven entfällt (➔ HÜ1) - Bedienung der Haltestelle „von-Dechen-Str." Hückelhoven nur an ST	2017
402	**Erkelenz-Baal-Hückelhoven-Ratheim-Dremmen-Heinsberg**	
	Zur Sicherung der Bahnanschlüsse wird der Linienweg gestrafft, die Haltestellen Ostpromenade, Agentur für Arbeit und Kreisverwaltung Heinsberg entfallen, die Haltestelle Industriestr. Heinsberg wird an FT und an ST außerhalb der Schulzeiten eingefügt.	2016
403	**Heinsberg-Karken-Kempen-Heinsberg**	
(178/179)	Die Verlängerung einer Buslinie nach Roermond/NL ist mit der Provinz Limburg (NL) vereinbart. Die VU stimmen den Linienweg und Fahrplan gem. der Vereinbarung ab.	2017

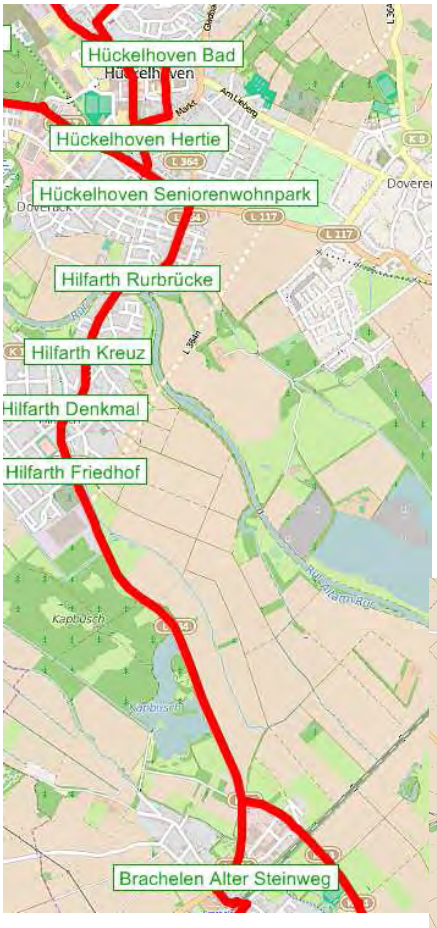
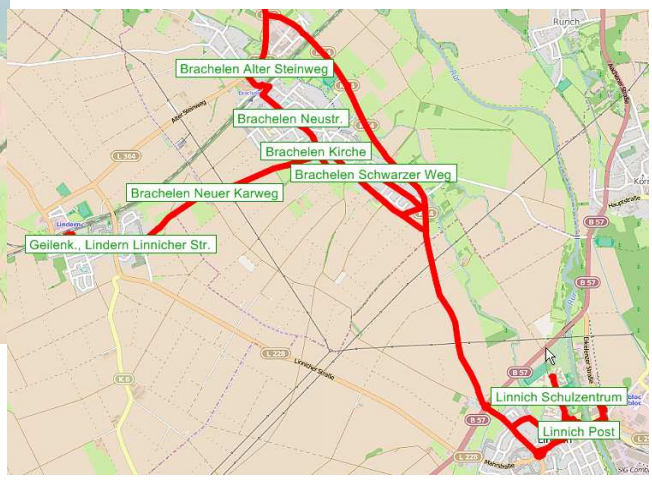
Linie	Zielkonzept 2018 Linienweg/Maßnahmen	ab FP
404	**(Heinsberg)-Wassenberg-Ophoven-Wassenberg-(Heinsberg)**	
	Nach Fertigstellung der Rurbrücke bei Kempen werden an ST einzelne Fahrten mit der Linie 403 verknüpft	2016
410	**Heinsberg-Aphoven-Tripsrath-Geilenkirchen**	
	- Bedienung der Linie an FT im Stundentakt - Bedienung von Schleiden am FT entfällt (➔SB1) - Bedienung von Uetterath an FT entfällt (➔492/493)	2018
413	**Wegberg-Dalheim-Wassenberg-Heinsberg**	
	Fahrplan wird entsprechend Änderungen beim SPNV (RB 34) angepasst	2018
436	**Heinsberg-Waldfeucht-Bocket-Breberen-Höngen-Havert-Tüddern**	
	Bedienung ist auf diverse Schulanfangs- und Endzeiten im Selfkant/Gangelt sowie Heinsberg ausgerichtet (➔475)	2018
472	**Heinsberg-Birgden-Gangelt (-Hastenrath)**	
	- Bedienung nur noch an ST - Anpassung des MultiBus-Korridors bis an die Linie 410 - Bedienung von Hastenrath wird geprüft	2018
474	**Heinsberg-Selsten-Waldfeucht**	
	Bedienung nur noch an ST abgestimmt auf die Schulanfangs- und endzeiten	2018
475	**Oberbruch-Unterbruch-Heinsberg-Kirchhoven-Waldfeucht-Höngen-Tüddern**	
	- Erweiterung der Linie nach Tüddern zur Anbindung an die RB33 (➔ 436)	2018
		
492/493	**Heinsberg-Oberbruch-Dremmen-(Uetterath-)Randerath-Lindern/-Hilfarth**	
	Dieser Korridor wird überplant, die Planungsparameter sind u. a. die Bedienung Dremmen Bf sowie Randerath Bf abgestimmt auf die RB33 (Lastrichtung), die Bedienung diverser Schulen in Heinsberg und Oberbruch sowie Verknüpfung mit der RE4 am Bf Lindern.	2018
MultiBus	**Bedienungsgebiet/-zeit**	
	Erweiterung des MultiBus-Bedienungsgebiets bis zur Linie 410 Heinsberg-Aphoven-Tripsrath-Geilenkirchen. Des Weiteren unterstehen die Bedienungs-gebiete und -zeiten des MultiBus einer ständigen Überprüfung, insbesondere die Verfügbarkeit.	2018

Stadt Hückelhoven
Liniennetzplan 2015

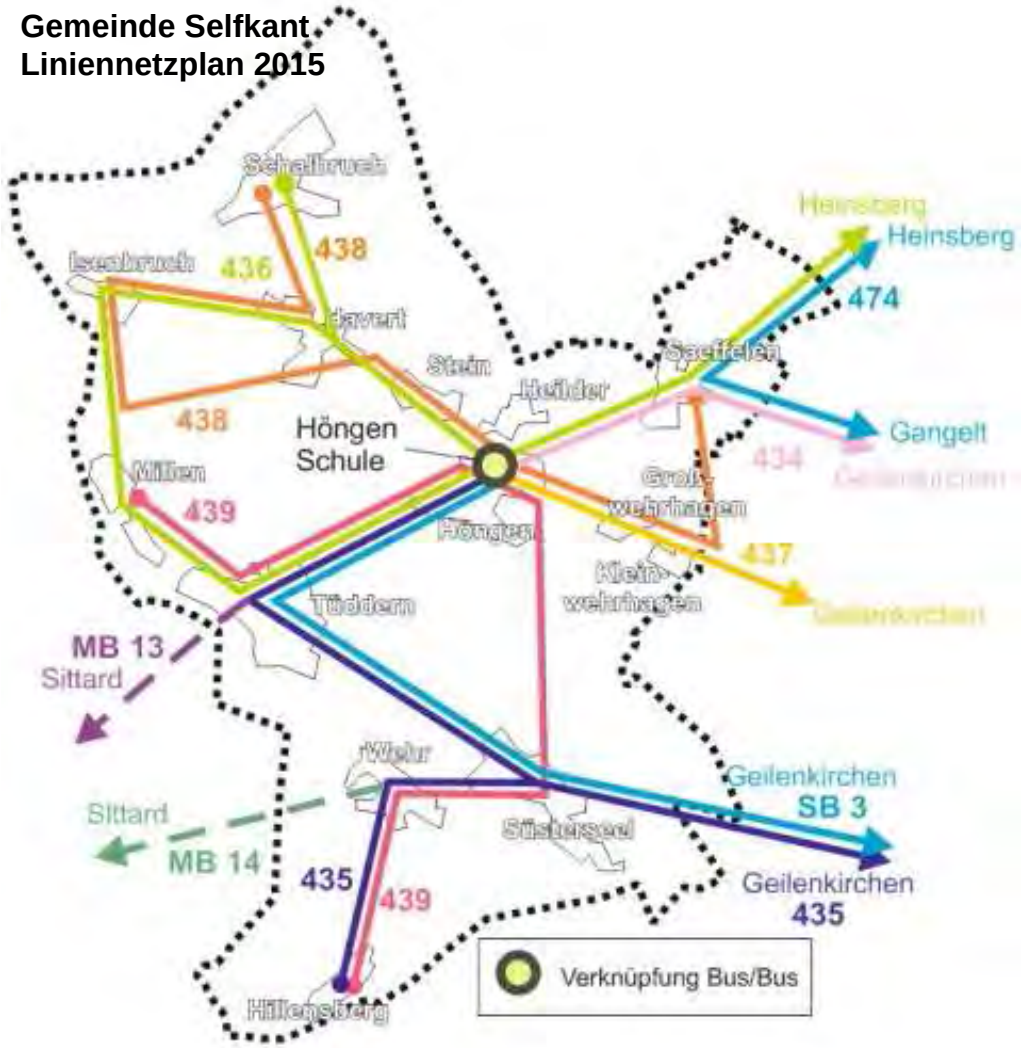


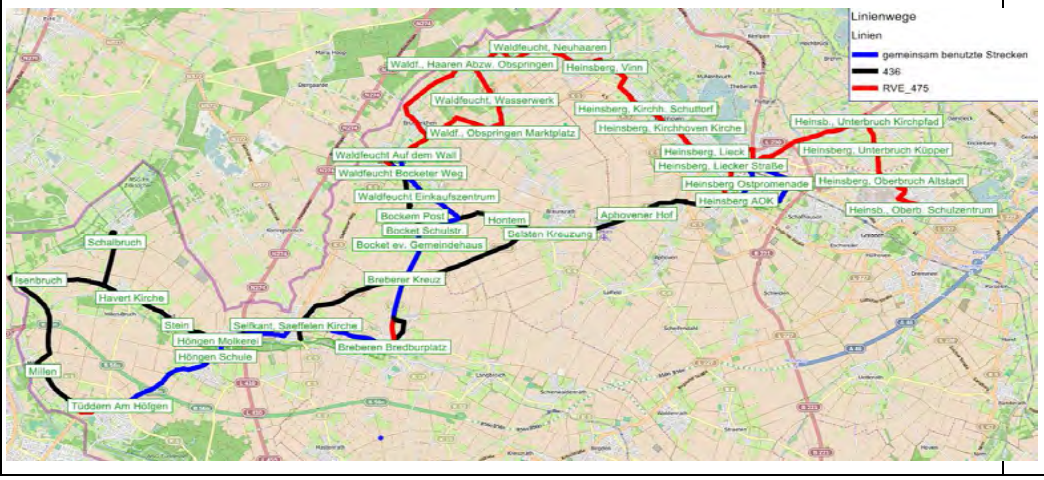
Linie	Zielkonzept 2018 Linienweg/Maßnahmen	ab FP
401	**Erkelenz-Hetzerath-Hückelhoven-Ratheim-Oberbruch-Heinsberg**	
	- Bedienung der Haltestelle Ludovicistr. Hückelhoven entfällt (è HÜ1) - Bedienung der Haltestelle "von-Dechen-Str." Hückelhoven nur an ST	2017
402	**Erkelenz-Baal-Hückelhoven-Ratheim-Dremmen-Heinsberg**	
	Zur Sicherung der Bahnanschlüsse wird der Linienweg gestrafft, die Haltestellen Ostpromenade, Agentur für Arbeit und Kreisverwaltung Heinsberg entfallen, die Haltestelle Industriestr. Heinsberg wird an FT und an ST außerhalb der Schulzeiten eingefügt	2016
	Liniennetz Stadtgebiet Hückelhoven	
HÜ1 **HÜ2** **406** **407** **409**	Im Rahmen der Neustrukturierung des Liniennetzes in der Stadt Hückelhoven ist die Einführung einer zweiten Stadtbuslinie vorgesehen. Die Anbindung von einzelnen Stadteilen wird neu zugeordnet und die Anbindung an Erkelenz und Linnich beschleunigt. Die Anbindung der städtischen Schulstandorte findet entsprechende Berücksichtigung. Insbesondere durch die neue Stadtbuslinie HÜ2 wird das Zentrums Hückelhoven attraktiv vernetzt. Die Anbindung von Gerderath wird verbessert.	

Linie	**Zielkonzept 2018** **Linienweg/Maßnahmen**	**ab FP**
HÜ1	**Rurich-Baal-Hückelhoven-(Kleingladbach)**	
	Die Bedienung von Kleingladbach wird im Rahmen des Stadtbus-Konzeptes geprüft (➔406).	2018
HÜ2	**Schaufenberg-Hückelhoven-Hilfarth**	
		2018
406	**Erkelenz-Golkrath-Kleingladbach-Hückelhoven**	
		2018

Linie	Zielkonzept 2018 Linienweg/Maßnahmen	ab FP
409	**Hückelhoven-Hilfarth-Brachelen-Lindern**	
	 	2018
407	**Myhl-Gerderath-Ratheim-Hückelhoven-Hilfarth-Randerath-Geilenkirchen**	
	Bedienungsfunktion der Linie wird überarbeitet, die Linie wird auch an FT im 120 Min-Takt eingeführt.	2018
492	**Oberbruch-Dremmen-Uetterath-Randerath-(Hilfarth)**	
	Die Anbindung von Hilfahrt an die RB33 am Bf Randerath wird im Konzept 492/493 geprüft.	2018
402/495	**Wassenberg-Ratheim-Hückelhoven-Baal-Lövenich**	
	Die Verknüpfung zum SPNV RB33 und RE4 sowie zukünftig zur beschleunigten RE4 mit RRX-Fahrzeugen wird sichergestellt.	2018
MultiBus	**Bedienungsgebiet/-zeit**	
	Die Bedienungsgebiete und -zeiten des MultiBus müssen auf die neuen Bedingungen angepasst werden und unterstehen einer ständigen Überprüfung.	2018

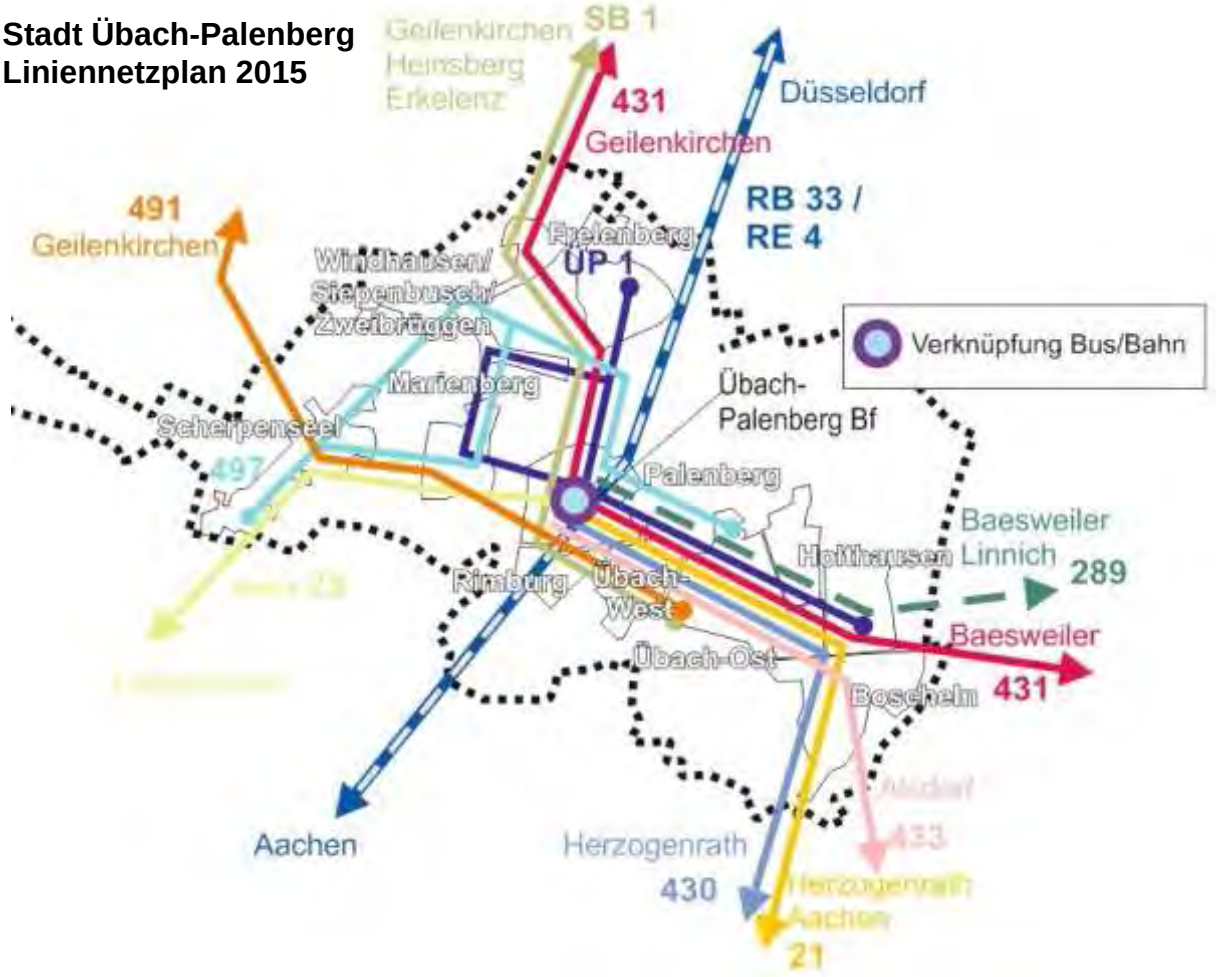
Gemeinde Selfkant
Liniennetzplan 2015



Linie	Zielkonzept 2018 Linienweg/Maßnahmen	ab FP
SB3	**Geilenkirchen-Gillrath-Gangelt-Süsterseel-Tüddern-(Sittard)**	
	Die Verlängerung der SB3 nach Sittard/NL ist mit der Provinz Limburg (NL) vereinbart. Die VU stimmen gem. Vereinbarung den Betrieb ab.	2017
475	**Oberbruch-Unterbruch-Heinsberg-Kirchhoven-Waldfeucht-Höngen-Tüddern**	
	Erweiterung der Linie nach Tüddern zur Anbindung an die RB33 (➔436).  	2018

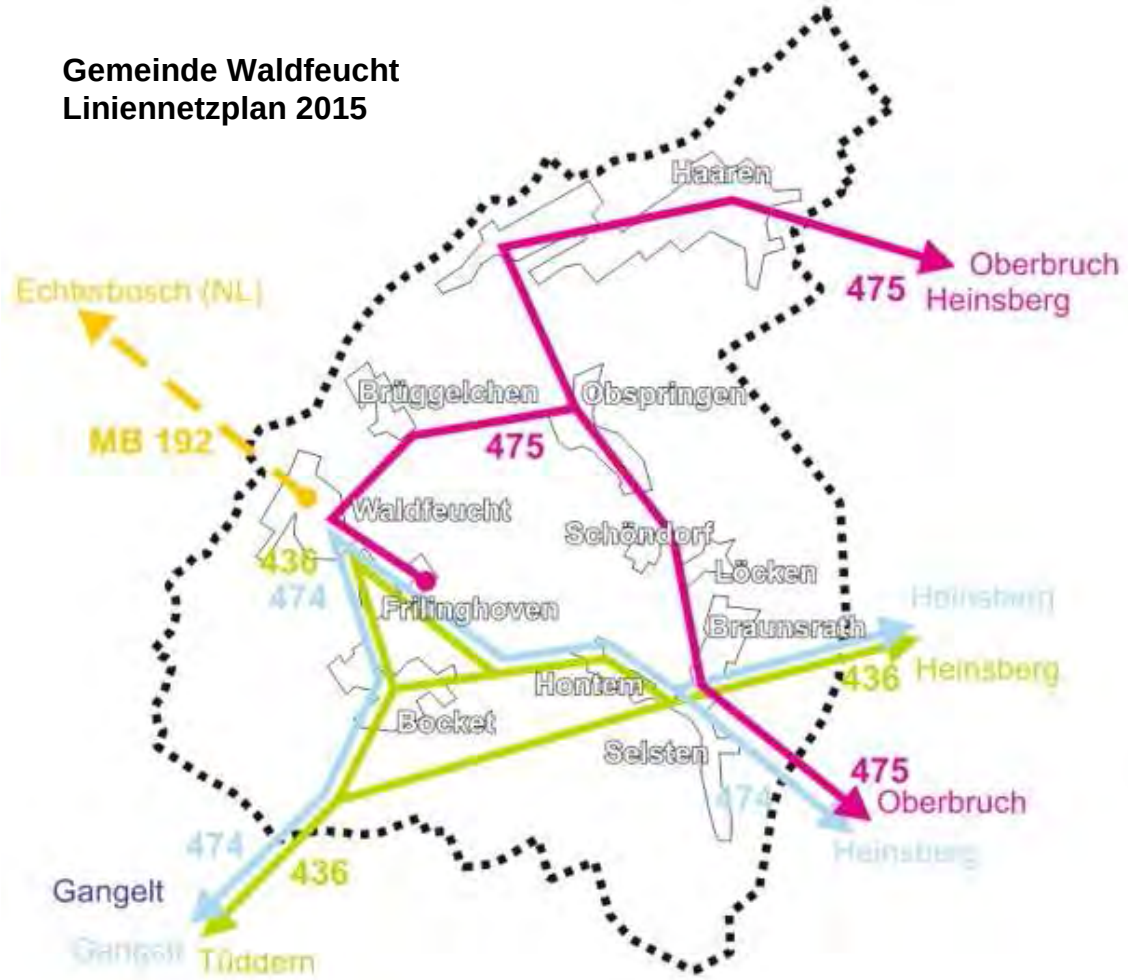
Linie	Zielkonzept 2018 Linienweg/Maßnahmen	ab FP
436	**Heinsberg-Waldfeucht-Bocket-Breberen-Höngen-Havert-Tüddern**	
	Bedienung ist auf diverse Schulanfangs- und Endzeiten im Selfkant/Gangelt sowie Heinsberg ausgerichtet (➔475)	2018
474	**Heinsberg-Selsten-Waldfeucht**	
	Bedienung nur noch an ST abgestimmt auf die Schulanfangs- und -endzeiten an diversen Schulen.	2018
MultiBus	**Bedienungsgebiet/-zeit**	
	Erweiterung des MultiBus-Bedienungsgebiets bis zur Linie 410 Heinsberg-Aphoven-Tripsrath-Geilenkirchen. Einschränkung der MultiBus-Bedienung bei Erweiterung der Bedienung nach Sittard/NL auf der Linie SB3. Des Weiteren unterstehen die Bedienungsgebiete und -zeiten des MultiBus einer ständigen Überprüfung, insbesondere die Verfügbarkeit.	2018

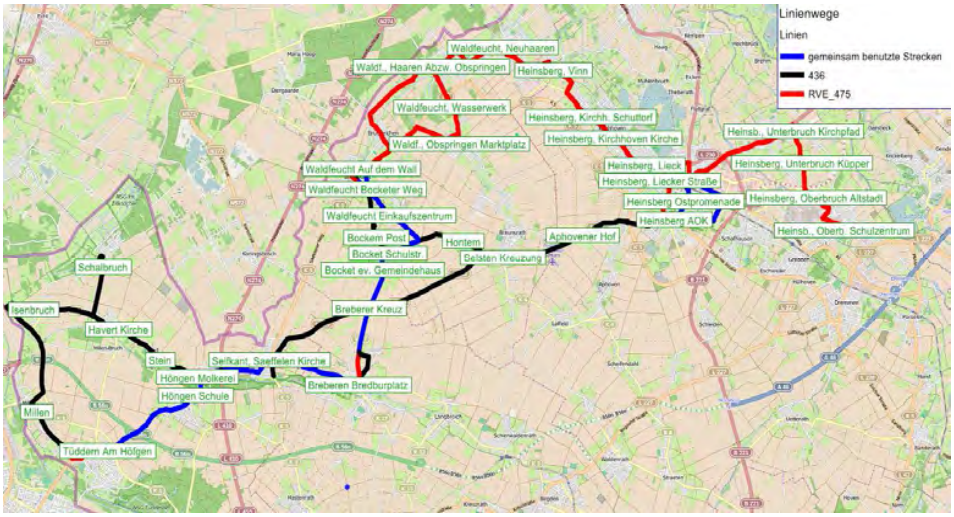
Stadt Übach-Palenberg
Liniennetzplan 2015



Linie	Zielkonzept 2018 Linienweg/Maßnahmen	ab FP
SB1	**Erkelenz- Gerderath-Wassenberg-Heinsberg-Geilenkirchen-Übach**	
	- Bedienung der morgendlichen Frühfahrt nach Geilenkirchen ab Erkelenz - Prüfung der Bedienung Haltestelle Burg Erkelenz statt ZOB Erkelenz an FT - Bedienung von Schleiden an Ferientagen (FT)	2016 2018
491/497	**Geilenkirchen-Teveren-Scherpenseel-(Windhausen)-Übach-Palenberg**	
	Dieser Korridor wird ggfs. überplant, die Planungsparameter sind u. a. die Erschließung und Anbindung abgestimmt auf den SPNV (Lastrichtung AC/D), die Bedienung diverser Schulen und der Einkaufzentren vor Ort in Geilenkirchen und Übach-Palenberg.	2018
MultiBus	**Bedienungsgebiet/-zeit**	
	Die Bedienungsgebiete und -zeiten des MultiBus müssen auf die neuen Bedingungen angepasst werden und unterstehen einer ständigen Überprüfung.	

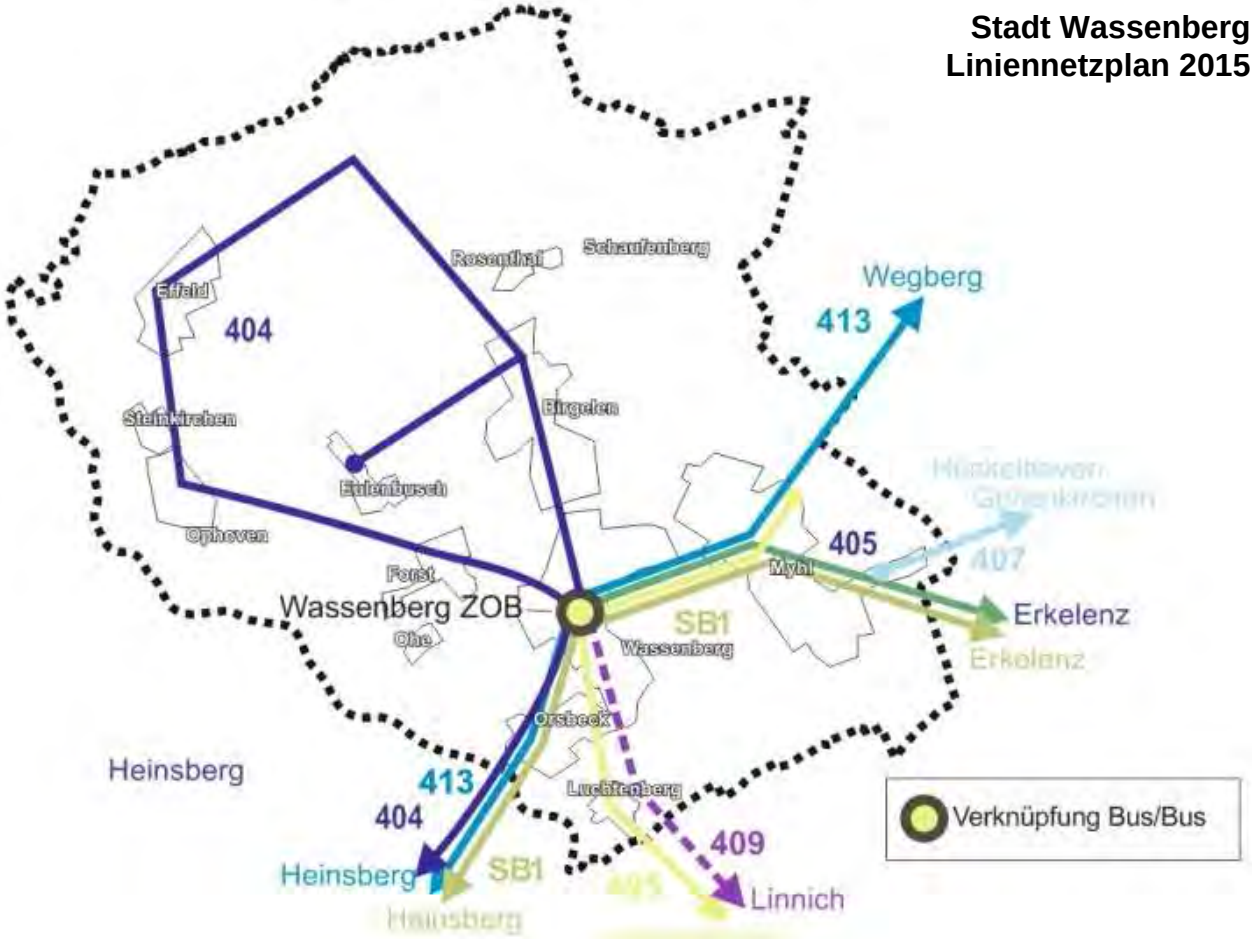
Gemeinde Waldfeucht
Liniennetzplan 2015



Linie	Zielkonzept 2018 Linienweg/Maßnahmen	ab FP
475	**Oberbruch-Unterbruch-Heinsberg-Kirchhoven-Waldfeucht-Höngen-Tüddern**	
	Erweiterung der Linie nach Tüddern zur Anbindung an die RB33 (➔ 436)  	2018
436	**Heinsberg-Waldfeucht-Bocket-Breberen-Höngen-Havert-Tüddern**	
	Bedienung ist auf diverse Schulanfangs- und Endzeiten im Selfkant/Gangelt sowie Heinsberg ausgerichtet (➔475)	2018

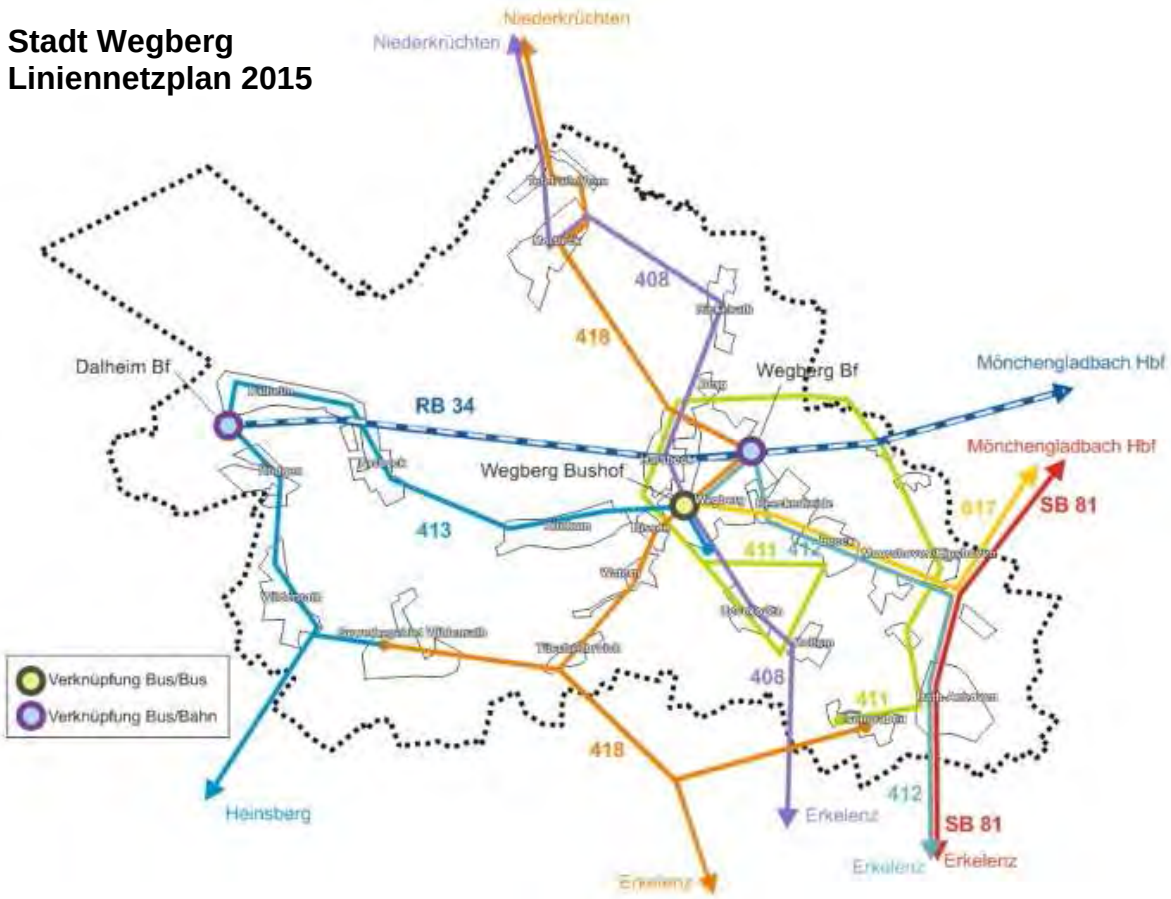
Linie	Zielkonzept 2018 Linienweg/Maßnahmen	ab FP
474	**Heinsberg-Selsten-Waldfeucht**	
	Bedienung nur noch an ST abgestimmt auf die Schulanfangs- und endzeiten diverser Schulen.	2018
MultiBus	**Bedienungsgebiet/-zeit**	
	Erweiterung des MultiBus-Bedienungsgebiets bis zur Linie 410 Heinsberg-Aphoven-Tripsrath-Geilenkirchen. Einschränkung der MultiBus-Bedienung bei Erweiterung der Bedienung nach Sittard/NL auf der Linie SB3. Des Weiteren unterstehen die Bedienungsgebiete und -zeiten des MultiBus einer ständigen Überprüfung, insbesondere die Verfügbarkeit.	2018

Stadt Wassenberg
Liniennetzplan 2015



Linie	Zielkonzept 2018 Linienweg/Maßnahmen	ab FP
SB1	**Erkelenz- Gerderath-Wassenberg-Heinsberg-Geilenkirchen-Übach**	
	- Bedienung der morgendlichen Frühfahrt nach Geilenkirchen ab Erkelenz - Prüfung der Bedienung Haltestelle Burg Erkelenz statt ZOB Erkelenz an FT - Bedienung von Schleiden an Ferientagen (FT)	2016 2018
404	**(Heinsberg)-Wassenberg-Ophoven-Wassenberg-(Heinsberg)**	
	Nach Fertigstellung der Rurbrücke bei Kempen werden an ST einzelne Fahrten mit der Linie 403 verknüpft	2016
413	**Wegberg-Dalheim-Wassenberg-Heinsberg**	
	Fahrplan wird entsprechend Änderungen beim SPNV (RB 34) angepasst	2018
402/495	**Wassenberg-Ratheim-Hückelhoven-Baal-Lövenich**	
	Die Verknüpfung zum SPNV RB33 und RE4 sowie zukünftig zur beschleunigten RE4 mit RRX-Fahrzeugen wird sichergestellt.	2018
MultiBus	**Bedienungsgebiet/-zeit**	
	Die Bedienungsgebiete und -zeiten des MultiBus müssen auf die neuen Bedingungen angepasst werden und unterstehen einer ständigen Überprüfung.	

Stadt Wegberg
Liniennetzplan 2015



Linie	Zielkonzept 2018 Linienweg/Maßnahmen	ab FP
SB81	**Erkelenz-Rheindahlen-Rheydt-Mönchengladbach**	
	Die Nachfrage im Kreis Heinsberg (Wegberg/Erkelenz) ist in den letzten Jahren stark rückläufig. Die Linie ist wird von NVV und west gemeinsam betrieben. Die Konzession läuft bis 31.12.2016. Die Rücknahme der Linie wird mit der Stadt Mönchengladbach (Aufgabenträger ÖPNV) und den VU abgestimmt.	2017
413	**Wegberg-Dalheim-Wassenberg-Heinsberg**	
	Fahrplan wird entsprechend Änderungen beim SPNV (RB 34) angepasst	2018
408	**Erkelenz-Oerath-Wegberg-Niederkrüchten**	
418	**Erkelenz-Oerath-Schwanenberg-Tüschenbroich-Wegberg**	
	Der Korridor der Linien 408/418 über Wegberg wird überprüft, insbesondere Linienfahrten der 418 auf notwendige Schulfahrten hin ggfs. Einstellung	2016
MultiBus	**Bedienungsgebiet/-zeit**	
	Die Bedienungsgebiete und -zeiten des MultiBus müssen auf die neuen Bedingungen angepasst werden und unterstehen einer ständigen Überprüfung.	
nachrichtlich:		
RB34	**Mönchengladbach und Dalheim**	
	Im März 2015 haben der ZV NVR und die VRR AöR die Leistungen im SPNV auf der Strecke zwischen Mönchengladbach und Dalheim (RB 34) neu vergeben. Ab dem FP-Wechsel 12/2017 verkehren Züge auf der RB 34 mo bis fr im durchgehenden Stundentakt. Zudem wird täglich eine zusätzliche Fahrt ab ca. 22.30 Uhr von Mönchengladbach nach Dalheim angeboten.	2018

6.4 Verknüpfung Bus/Bus und Bus/Bahn

Eine optimale Abstimmung der Verkehrsangebote an bedeutenden Verkehrsknoten ist zwingende Voraussetzung für ein leistungsfähiges Nahverkehrssystem. Die Verknüpfungspunkte sollten so zu gestalten sein, dass

- ein konfliktfreier und zügiger Betriebsablauf sichergestellt wird,
- möglichst kurze Wege für die Kunden beim Umsteigen erreicht werden und
- eine optimale Situation im Hinblick auf Sicherheit, Information und Komfort vorliegt.

Darüber hinaus sind in vielen Bereichen flankierende Maßnahmen, z. B. Möglichkeit des Fahrausweiserwerbs, B+R, P+R-Anlagen, behindertengerechte Zugänge notwendig. Neben der Abstimmung der Fahrpläne soll auch durch entsprechende Infrastrukturmaßnahmen (Anschlusssicherungs-/ Fahrgastinformationssysteme) die Funktionalität der Haltestellen/Bahnhöfe aufgewertet werden. Das Anforderungsprofil für die Qualität der Verknüpfung und für die Ausstattung der Verknüpfungspunkte ist im Kapitel 3.5 aufgeführt.

Das Zielkonzept 2018 für die Verknüpfung Bus/Bahn ist verflochten mit den in Kap. 6.2 und Kap. 6.3. dargestellten Zielkonzepten 2018 für den Schienen- und den Busverkehr. Es zeigt die Verknüpfungspunkte Bus/Bus und Bus/Bahn auf, an denen optimierte Übergänge geplant sind/werden. Die Verknüpfungspunkte Bus/Bahn ergänzen sich nahezu zwangsläufig zu Verknüpfungspunkten Bus/Bus

Verknüpfungspunkte Bus/Bahn (Bus)

- Bf Wegberg
- Bf Dahlheim
- Bf Erkelenz
- Bf Hückelhoven Baal
- Bf Geilenkirchen
- Bf Geilenkirchen Lindern
- Bf/ZOB Heinsberg
- Bf Heinsberg Dremmen
- Bf Übach-Palenberg

Verknüpfungspunkte Bus/Bus

- ZOB Erkelenz
- Bushof Wegberg
- Ratheim Realschule
- ZOB Wassenberg
- Höngen Schule
- Gangelt Amt

6.5 Verbundtarif und Vertrieb 2018

Zielkonzept Verbundtarif

Ziel der zukünftigen Tarifgestaltung muss es sein, durch Ausschöpfung aller Marktchancen die Nachfrage zu steigern und gleichzeitig durch Abschöpfung von Zahlungsbereitschaften die Einnahmensituation, auch vor dem Hintergrund rückläufiger Finanzierungsbeiträge, kontinuierlich zu verbessern. Zudem muss eine zukünftige Tarifgestaltung für den Fahrgast einfach und transparent sein und somit vorhandene Zugangsbarrieren abgebaut werden.

Qualitative Hochwertigkeit ergibt ein Fahrkartensortiment, das ein transparentes und begreifbares Tarifsystem in einem angemessenen Preis-Leistungs-Verhältnis aufstuft.

Die Weiterentwicklung des AVV-Verbundtarifs ist nicht isoliert für den Bereich des AVV zu betrachten, sondern muss als regionale Aufgabe auch für die angrenzenden Verkehrsräume / Verbundgebiete verstanden werden. Die Einführung des EFM im AVV wird neben vertrieblichen Auswirkungen auch Auswirkungen auf die Tarifgestaltung haben. Da bereits auf NRW-Ebene sowie in den angrenzenden Nachbarverbünden VRR und VRS Ansätze für einen eTarif entwickelt werden, werden auch im AVV zeitnah Ansätze zur elektronischen Tarifgestaltung für Gelegenheitskunden gemeinsam von Verkehrsunternehmen und Verbundgesellschaft erarbeitet.

Von besonderer Bedeutung für die Erschließung neuer Marktanteile für den ÖPNV ist zudem die tarifliche Weiterentwicklung in Bezug auf die verkehrlichen Verflechtungen zwischen dem AVV-Verkehrsgebiet und der Euregio Maas-Rhein. Die beim AVV angesiedelte „Euregionale ÖPNV-Koordinierungsstelle" bietet den Akteuren im AVV eine wichtige Plattform, auch künftig wichtige Impulse für die euregionale Tarifentwicklung zu geben, um in der Fortentwicklung zu einem euregionalen Verbundsystem zu gelangen.

Im Rahmen der Ertüchtigung des NRW-Tarifes ist es erforderlich, die tariflichen Lösungen an den Grenzübergängen zu optimieren und für die Kunden transparenter zu gestalten.

Mit Blick auf die wirtschaftliche Eigenverantwortung der Regionen für den Nahverkehr wird es künftig zunehmend zu den tariflichen Herausforderungen zählen, die Attraktivität und Wirtschaftlichkeit des Tarifangebots für den Binnenverkehr im Kontext der regionalen Tarifentwicklung zu wahren bzw. zu optimieren. Vor diesem Hintergrund werden im AVV folgende Ziele angestrebt:

1. Jährliche differenzierte und marktorientierte Anpassung des AVV-Tarifniveaus.
2. Anpassung der AVV-Tarifsystematik zur Umsetzung des EFM im AVV.
3. Entwicklung von wirtschaftlichen Ansätzen zur elektronischen Tarifgestaltung für Gelegenheitskunden.
4. Ertüchtigung des NRW-Tarifs mit dem Ziel einer kundenorientierten landesweiten Durchtarifierung über die Verbundräume hinaus und eines lückenlosen Vertriebssystems.
5. Forcierung eines durchlässigen Tarifsystems bzw. partieller tariflicher Lösungen in Kooperation mit den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen in den Niederlanden und Belgien.
6. Bindung und Gewinnung neuer Kunden durch Einführung neuer zielgruppenorientierter Tarifangebote
   - Weiterentwicklung der zielgruppenorientierten Ausrichtung des Tarifangebots (Arbeitnehmer, Schüler, Studierende, Senioren, Jugendliche u.a.)
   - Verstärkung der Kooperation mit Veranstaltern, Verbänden, Unternehmen und sonstigen Institutionen
   - Verknüpfung der AVV-Tarifangebote mit Angeboten überregional tätiger Verkehrsträger
   - Mitwirkung bei der Umsetzung landesweiter bzw. bundesweiter Tarifangebote.
7. Einbindung anderer Verkehrsträger auf dem Weg zu einem Mobilitätsverbund für die Region.

Zielkonzept Vertrieb

Bedingt durch die derzeitigen technischen und betrieblichen Rahmenbedingungen stellt sich der Vertrieb der tariflichen Angebote im Gebiet des AVV sehr unterschiedlich dar. Um den Fahrgästen im Gebiet des Aachener Verkehrsverbundes deutlich erweiterte, komfortablere und einheitlichere Vertriebsdienstleistungen zur Verfügung zu stellen und gleichzeitig die unternehmens- und verbundweiten Vertriebsprozesse zu optimieren bedarf es der kurzfristigen Einführung eines elektronischen Fahrgeldmanagements (EFM). Dabei ist es unumgänglich, dass Konzeption, Einführung und Nutzung dieses Systems innerhalb des Verbundes auf einheitlichen Standards basieren. Weiterhin ist die Interoperabilität des im AVV geplanten EFM-Systems zu denen der Nachbarverbünde VRR und VRS (jeweils auf Basis VDV-KA) sowie zu denen der Nachbarländer Belgien und Niederlande – bei grenzüberschreitenden Linienverkehren – auf Basis der jeweils dort gültigen Standards zu berücksichtigen.

Die hierfür notwendigen und zwischen den Verkehrsunternehmen und der Verbundgesellschaft bereits abgestimmten Rahmenvorgaben sind in einem Vertrag zur Einführung und Bertrieb des EFM sowie in einem Eckpunktepapier zur geplanten Funktionsweise des Elektronischen Fahrgeldmanagements (EFM) im Gebiet des Aachener Verkehrsverbundes für alle im Verbundraum tätigen Verkehrsunternehmen verpflichtend beschrieben. Das Eckpunktepapier wird im Zuge der Fortentwicklung des EFM im AVV laufend aktualisiert.

Es ist geplant, dass das EFM-System im AVV zukünftig an eine unternehmensneutrale, zentrale, Web-basierte Mobilitätsplattform angeschlossen werden soll, die zukünftig auch eine multimodale Beauskunftung bieten soll. Darüber hinaus ist geplant, dass die Mobilitätsplattform dem Kunden mittels Single-Sign-On den Zugriff auf die einzelnen angeschlossenen Vertriebsplattformen und deren spezifische Services und Funktionen bietet. Der Betrieb der einzelnen Vertriebsplattformen soll durch die Verkehrsunternehmen oder andere beauftragte Vertriebsdienstleister übernommen werden. Ziel ist es, dem Kunden über die Mobilitätsplattform und die daran angeschlossenen Vertriebsplattformen die gesamte Palette an elektronischen Fahrausweisen bzw. Fahrtberechtigungen (ggf. auch Guthaben) inklusive multimodaler Tarifprodukte sowie Abonnements zum Online-Kauf anzubieten, zugänglich zu machen sowie im Hintergrundsystem abzulegen. Um im grenzüberschreitenden Verkehr eine Interoperabilität nicht nur auf einzelnen Linien sondern auch in der Fläche anbieten zu können, werden derzeit erste konzeptionelle Strategien im Rahmen von Förderprojekten und Machbarkeitsstudien erarbeitet. Eine Abstimmung hinsichtlich der technischen Umsetzung erfolgt in der AG EFM. Die in der AG EFM gefassten Beschlüsse im Hinblick auf Implementierung und strategische Weiterentwicklung des EFM im AVV sind für die im AVV tätigen Verkehrsunternehmen verbindlich.

Bei der zukünftigen Ausgestaltung des Vertriebssystems sind im Übrigen folgende generelle Ziele zu verfolgen:

1. Sicherung einer vertrieblichen Grundversorgung über Vorverkaufsstellen mit Beratungsfunktion.
2. Vereinheitlichung des Ticketdesigns und Anwendung einheitlicher Standards bei der Ausgabe.
3. Einbeziehung aller Ticketangebote eines reformierten NRW-Tarifs.
4. Erhöhung der vertrieblichen Flexibilität durch Ausbau der Vertriebswege und durch Nutzung neuer elektronischer Vertriebskanäle und Serviceeinrichtungen sowie Medien für den Fahrscheinvertrieb.
5. Zusammenführung der elektronischen Vertriebs- und Servicekanäle zu einem für den Kunden einheitlichen und zentralen Account.
6. Erhöhung der wirtschaftlichen Effektivität des Vertriebs (Vertriebskosten im Verhältnis zum Umsatz).
7. Sicherstellung einer effizienten Fahrgastbetreuung durch geschulte Personalpräsenz in den Fahrzeugen.
8. Unterstützung des bargeldlosen Zahlungsverkehrs; Weiterentwicklung der elektronischen Vertriebswege, sofern sich diese wirtschaftlich darstellen lassen und für den Kunden mehr Transparenz bewirken.

9. Einheitliche Gestaltung der Benutzerführung und der Angebotspalette an Fahrausweisautomaten und sonstigen, durch den Fahrgast zu bedienende Vertriebs- und Serviceeinrichtungen. Mehrsprachigkeit in deutsch, französisch, niederländisch, englisch sollte angestrebt werden.
10. Einnahmensicherung durch Fahrausweiskontrollen (Die Kontrollquote muss individuell für mit und ohne Begleitpersonal besetzte Fahrzeuge festgesetzt werden). SPNV-Unternehmen, die im Gebiet des NVR tätig sind, sollen zukünftig verbundspezifische Prüfrichtlinien erhalten.
11. Ausweitung der Vertriebsaktivitäten im Hinblick auf die Anforderungen an einen Mobilitätsverbund für die Region.

6.6 Kommunikation und Kundenservice

Zur Aufrechterhaltung des heutigen ÖPNV-Systems besonders im ländlichen Raum sind Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde darauf angewiesen, vorhandene Kunden zu binden und neue Nutzer zu gewinnen, um den Umsatz und die Wirtschaftlichkeit der Angebote zu steigern. Um dieses Interesse am Markt durchzusetzen, ist eine Kommunikationsstrategie und somit ein wichtiger Mix aus Print- und digitalen Kommunikationsmaßnahmen notwendig, die effizient, effektiv und kostenbewusst einzusetzen sind.

Mit dem stetig zunehmenden Mobilitätsbedürfnis und dem steigenden Qualitätsanspruch der Bürger spielen Kommunikation und Information eine zunehmend bedeutende Rolle. Bei der Gestaltung der Kommunikationsprozesse und bei der Wahl der Werbe- und Informationsmedien sind definierte Zielgruppen und deren spezifisches Nutzerverhalten zu berücksichtigen. Wesentliche Anforderungen an die zukünftige Kommunikation sind:

- Dynamisierung und Individualisierung der Fahrgastinformation unter Nutzung neuer technischer Entwicklungen
- Stärkung der zielgruppenspezifischen Kommunikation
- Intensivierung des Linien- bzw. Produktmarketings
- Positive Emotionalisierung des Mobilitätserlebens durch Werbebotschaften und Bildsprache
- Erschließung neuer Zielgruppen durch Kooperationen (z.B. ÖV-Nutzung mit Freizeittipps kombinieren, gemeinsame Bewerbung von Car-/Bikesharing und ÖV-Angebot)

Kundenkommunikation

Kommunikationsmaßnahmen dienen dazu, branchenimmanente Vorteile des ÖPNV in den Vordergrund zu stellen und den öffentlichen Nahverkehr in der Region als Option für die Alltagsmobilität zu positionieren. Die Kommunikationsstrategie sollte noch stärker auf spezifische Zielgruppen oder auf bestimmte Produkte/Angebote ausgerichtet sein. Senioren gewinnen als Kundengruppe stark an Bedeutung. Bei Senioren beeinflussen Faktoren wie Sicherheit, Komfort und einfache Tarifangebote die Verkehrsmittelwahl zugunsten des ÖPNV, während bei Berufspendlern der Zuverlässigkeit besondere Bedeutung zukommt. Die für die ÖPNV-Nutzung relevanten Kriterien müssen im Rahmen der Bewerbung als zentrale Botschaft erkennbar sein. Jugendliche stellen eine große Nutzergruppe und eine ebenso wichtige Zielgruppe dar. Sie sind auf Vorteile wie Unabhängigkeit und Umweltfreundlichkeit besonders ansprechbar. Bei dieser Zielgruppe ist ein Wechsel in neue Lebenszyklusphasen absehbar und somit ein realer Ansatz zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens zugunsten des ÖPNV gegeben, der im Kommunikationskonzept verankert werden soll.

Über Zielgruppen hinaus soll das Linien- und Produktmarketing im Vordergrund stehen. Der südliche Bereich der StädteRegion Aachen ist geprägt durch einen hohen Freizeit- und Ausflugswert. Der Nationalpark Eifel, der Eifelsteig und die Ravel-Radroute sind Ziele, deren Erreichbarkeit mit dem ÖPNV saisonal sichergestellt werden muss. Die kombinierte Darstellung von ÖPNV-Informationen und Freizeittipps hat sich bewährt und sollte weiter ausgebaut werden.

Parallel zu den klassischen Werbemedien in Form von Plakaten, Rundfunk- und Kinospots, Verkehrsmittelwerbung etc. gewinnen elektronische Informationskanäle immer stärker an Bedeutung. Die online-Werbung ergänzt die klassischen Medienmedien zukünftig noch stärker. Dazu gehört auch die Präsenz von ÖV-Themen in sozialen Netzwerken, um insbesondere jüngere Zielgruppen zu erreichen.

Elektronische Auskunftssysteme

Neue Technologien und die weite Verbreitung von Smartphones bieten vielfältige Möglichkeiten, die zeitliche Verfügbarkeit, den Umfang sowie die Detailtiefe von Informationen zu optimieren. Elektronische Fahrplaninformationen bieten als mobile Website oder als Applikation (App) mit erweiterten Funktionen (z.B. dem Speichern von Favoriten, personalisierte Einstellungen, der Spracheingabe u.a.) eine 100 %ige Verfügbarkeit, unabhängig von Ort und Zeit.
Die Qualität der elektronischen Auskunft soll stetig verbessert werden, um Informationen noch zuverlässiger, individueller, vollständiger und kurzfristiger verfügbar zu machen. Schon heute liefern online-Auskunftssysteme und Dynamische Fahrgastinformationsanzeiger an den wichtigsten Stationen im AVV-Gebiet die aktuellen Abfahrtszeiten von Bus und Bahn. Die elektronische Auskunft des AVV enthält derzeit sowohl in der App „avvconnect" als auch im Web Echtzeitdaten der DB, der ASEAG sowie der RVE. Die Echtzeitdaten werden als Verspätungshinweis in Minuten angezeigt. Die Integration der Echtzeitdaten weiterer AVV-Verkehrsunternehmen u. a der west wird kurzfristig folgen.

Die elektronischen Systeme im AVV werden weiter ausgebaut. Dazu gehören das Routing auf Basis von Echtzeitdaten, wobei die Routenauskunft vorliegende Verspätung berücksichtigt (und nicht nur darauf hinweist). Darüber hinaus soll darauf hingewirkt werden, weitere möglichst individuelle Informationen an Fahrgäste bereit zu stellen (z.B. automatische Übermittlung von Störungsmeldungen für eine Linie). Es ist darauf hinzuwirken, Ereignisdaten weitgehend automatisiert und somit kurzfristiger und individueller verfügbar zu machen. Eine weitere wichtige Aufgabe stellt die speziell auf mobilitätseingeschränkte Personen ausgerichtete Auskunft dar. Auch hier kann unter Nutzung georeferenzierter Standortdaten eine differenziertere Informationsbasis z. B. für sehbehinderte Menschen geschaffen werden. Zu diesem Zweck müssen Informationen über Art und Ausstattung der eingesetzten Fahrzeuge sowie über vorhandene Fahrtreppen, Aufzüge usw. erfasst werden. Eine weitere Entwicklungsperspektive besteht in der Erweiterung der ÖPNV-Auskunft zu einer intermodalen Auskunft. Durch die Vernetzung von Informationen unterschiedlicher Mobilitätsdienstleister soll die alternative Nutzung zum individuellen Verkehr gestärkt werden (siehe hierzu auch Kapitel 6.8).

Bei Ausbau elektronischer Informationssysteme sind soweit wie möglich Synergien zu nutzen, die sich aus Entwicklungen von Partnern im Verbund oder über den Verbund hinaus ergeben. Dabei sind VDV-Standards einzuhalten um eine Kompatibilität zu anderen Systemen bzw. Systementwicklungen herzustellen. Darüber hinaus ist darauf hinzuwirken, dass elektronische Auskunftssysteme (sowie die Schnittstellen zum Vertrieb) interoperabel und grenzüberschreitend nutzbar sind.
Auch in Zukunft werden neben elektronischen Auskunftssystemen Zielgruppen- bzw. regionalspezifische Printmedien zur Fahrgastinformation bestehen, wie z. B. das Fahrplanheft „Mobil in der Eifel mobil" und vielfältige Freizeitpublikationen. Im Fokus stehen dabei eine visuell (emotional) ansprechende Bildsprache, prägnante Texte und eine Gestaltung mit hohem Wiedererkennungswert. Auch hier ist dem veränderten Kommunikationsverhalten der Menschen, die in immer kürzerer Zeit mehr Informationen in komprimierter Form aufnehmen, Rechnung zu tragen.

Zielkonzept Fahrgastinformation des AVV und der Verkehrsunternehmen

Angestrebt wird eine stärkere Verknüpfung der Bereiche Information und Service, die von den Verkehrsunternehmen und dem AVV gemeinschaftlich hergestellt wird. Das Zielkonzept ist in den folgenden Tabellen aufgeführt. Die Palette unterscheidet Art, Ort und Zeit der Information und verdeutlicht die komplexen Zusammenhänge von der Entstehung bis zum Empfang von Kommunikationsinhalten beim ÖPNV-Nutzer.

Zielkonzept Fahrgastinformation (I)

	KundenCenter (Verkehrsunternehmen)					Verkehrs-verbund			Call Center (NRW)	Vorver-kaufs-stelle		Fahrzeug			
	persönlich	ausgelegt	telefonisch	postalisch	EMail	telefonisch	postalisch	EMail	telefonisch	persönlich	ausgelegt	persönlich	visuell	akustisch	ausgelegt
Fahrplaninformation															
Linienverlauf	●	○	●	●	●	●	●	●	●	-	-	●	●	●	-
Linienfahrplan	●	○	●	○	●	●	●	●	●	-	-	●	-	-	-
Haltestellenaushangplan	-	●	-	●	●	●	●	●	●	-	-	-	-	-	-
Verbindungsfahrplan	●	●	●	●	●	●	●	●	●	-	-	-	-	-	-
NRW Fahrplaninfo *	●	○	●	○	●	○	○	○	●	-	-	-	-	-	-
euregionale Fahrplaninfo *	○	○	○	○	○	○	○	○	●	-	-	-	-	-	-
AVV-weite Fahrplaninfo *	●	●	●	●	●	●	●	●	●	-	-	-	-	-	-
Hinweis "nächste Haltestelle"	-	-	-	-	-	-	-	-	-	●	-	-	●	●	-
Fußwegerouting / POI-Information	●	-	○	○	○	●	●	●	-	●	-	●	-	-	-
Echtzeit-Fahrplaninformation	●4	-	●4	-	-	●	-	-	○	-	-	○	○	○	-
Anschlussinformationen (Echtzeit)	●4	-	●4	-	-	●	-	-	-	-	-	○	○	○	-
Nationalpark-Fahrplaninformation	-	●	-	●	●	-	●	●	-	-	●	-	-	-	○
Fahrradbus-Fahrplaninformation	-	●	-	●	●	-	●	●	-	-	●5	-	-	-	○
Multibus-Fahrplaninformation	-	●	-	●	●	-	●	●	-	-	●5	-	-	-	○
Tarifinformation															
NRW-weite Tarifinformation	-	-	-	-	-	○	○	○	●	-	-	-	-	-	-
euregionale Tarifinformation	-	-	-	-	-	○	○	○	●	-	-	-	-	-	-
AVV-weite Tarifinformation	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●5	●	-	-	-
Hinweis auf nächste Vorverkaufsstelle	●	-	●	●	●	●	●	●	○	-	-	-	-	-	-
Printprodukte															
AVV-Schnellverkehrsplan	-	●	-	○	●	-	●	●	-	-	-	-	●1	-	-
AVV-Netzplan Region	-	●	-	●	●	-	●	●	-	-	●	-	●2	-	-
AVV-Ortsnetzplan	-	●	-	○	●	-	●	●	-	-	○	-	-	-	-
AVV-Stadtausschnitt	-	-	-	-	○	-	●	●	-	-	-	-	-	-	-
Haltestellen-Lageplan	-	○	-	○	○	-	●	●	-	-	-	-	-	-	-
Leitinformation	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
euregionaler Netzplan	-	●	-	●	●	-	●	●	-	-	●	-	●	-	-
Regionales Fahrplanbuch	-	●	-	●	-	-	●	-	-	-	●	-	-	-	-
Ergänzungsheft Fahrplanbuch	-	●	-	●	●	-	●	●	-	-	●	-	-	-	○
Besondere Fahrplanbücher für Teilräume	-	●	-	●	●	-	●	●	-	-	●	-	-	-	○
Linienfahrpläne	-	●	-	●	●	-	●	●	-	-	●	-	-	-	○
Mini-Fahrplan SPNV	-	●	-	●	●	-	●	●	-	-	●	-	-	-	○
Ticket-Broschüren allgemeine Information	-	●	-	●	●	-	●	●	-	-	●	-	-	-	-
Ticket-Broschüren kommunal	-	●	-	●	●	-	●	●	-	-	●5	-	-	-	-
Ticket-Broschüren Tickets und Preise	-	●	-	●	●	-	●	●	-	-	●	-	-	-	○
AVV-Kundenmagazin	-	●	-	●	●	-	●	●	-	-	○	-	-	-	○
unternehmenseigene Kundenmagazine	-	●	-	●	●	-	●	●	-	-	○	-	-	-	○
Nationalpark-Fahrplan	-	●	-	●	●	-	●	●	-	-	●	-	-	-	○
Kundenbroschüre "Mobil in der Eifel"	-	●	-	●	●	-	●	●	-	-	●	-	-	-	○
Information Fahrradbus	-	●	-	●	●	-	●	●	-	-	●5	-	-	-	○
Freizeitfahrten SPNV Eifel/Nationalpark	-	●	-	●	●	-	●	●	-	-	●	-	-	-	○
Freizeittipps euregional und AVV	-	●	-	●	●	-	●	●	-	-	○	-	-	-	○
NRW-Wandertipps	-	●	-	●	●	-	●	●	-	-	●	-	-	-	-
NRW-Tarif	-	●	-	●	●	-	●	●	-	-	●	-	-	-	-
Besondere Informationen und Hinweise															
Sonderverkehre (Karneval, Veranstaltungen,...)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	-	○	○	○	-	●
Kombi-Tickets	●	○	●	●	●	●	●	●	○	●7	○	●	○	-	○
Hinweise auf weitere Dienste (Taxiruf, Fahrradmitnahme, Fundbüro,...)	●	-	●	●	●	●	●	●	-	-	-	●	●	-	-
Beschwerdemanagement	●	●	●	●	●	●	●	●	●	-	-	●	○	-	-
Qualitätsoffensive NRW	●	●	●	●	●	●	●	●	●	-	-	●	○	-	○
Schlichtungsstelle Nahverkehr	-	-	-	-	-	●	●	●	●	-	-	-	-	-	-
Internetportal Mitpendler	-	-	-	-	-	●	●	●	-	-	-	-	○	-	-
andere Mobilitätsdienstleister (Car-Sharing, Dorfauto, Bike-Sharing, Taxi)	●	●	●	●	●	●	●	●	-	-	-	-	-	-	-

* adressenscharf bei DV-gestützten Systemen

Legende:

●	erforderlich
○	wünschenswert
-	trifft nicht zu

1	betrifft nur SPNV
2	betrifft ÖPNV/Bus
3	Meldung temporärer Abweichungen
4	unternehmensintern erforderlich, unternehmensübergreifend wünschenswe
5	standortbezogen
6	Hinweis bei Neuauflage
7	beim Veranstalter, mit dem Kombi-Ticket-Vereinbarungen bestehen
8	an den betreffenden Haltestellen

Tab. 115: Zielkonzept Fahrgastinformation – Teil I

Zielkonzept Fahrgastinformation (II)

	Haltestellen-Kategorie I		II		III	IV	e-Medien stationär			e-Medien alle Geräte			Info-Veranstaltung			Presse/Rundfunk
	visuell	akustisch	visuell	akustisch	visuell	visuell	Infosäule	online	Download	online	APP	social media	Personal	Infomobil	Promotion	
Fahrplaninformation																
Linienverlauf	●	●	●	-	●	●	●	●	●	●	●	●3	●	●	-	●3
Linienfahrplan	●	-	●	-	●	●	●	●	●	●	-	●3	●	●	-	●3
Haltestellenaushangplan	●	-	●	-	●	●	●	●	●	●	●	-	-	●	-	-
Verbindungsfahrplan	-	-	-	-	-	-	-	●	●	●	●	-	-	●	-	-
NRW Fahrplaninfo *	-	-	-	-	-	-	●	●	○	●	●	●3	●	●	-	●3
euregionale Fahrplaninfo *	-	-	-	-	-	-	●	●	○	○	●	●3	●	●	-	-
AVV-weite Fahrplaninfo *	-	-	-	-	-	-	●	●	●	●	●	●3	●	●	-	-
Hinweis "nächste Haltestelle"	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	○	-	-	-	-	-
Fußwegerouting / POI-Information	●	-	●	-	-	-	●	●	●	●	●	-	●	●	●	-
Echtzeit-Fahrplaninformation	●	●	○	○	-	-	●	●	-	●	●	-	-	-	-	-
Anschlussinformationen (Echtzeit)	○	●	○	-	-	-	●	○	-	●	○	-	-	-	-	-
Nationalpark-Fahrplaninformation	○8	○8	○8	○8	○8	○8	●	●	●	●	-	●6	●	●	●	-
Fahrradbus-Fahrplaninformation	○8	○8	○8	○8	○8	○8	●	●	●	●	●	●6	●	●	●	-
Multibus-Fahrplaninformation	○8	○8	○8	○8	○8	○8	●	●	●	●	●	●6	●	●	●	-
Tarifinformation																
NRW-weite Tarifinformation	-	-	-	-	-	-	●	●	○	○	○	●6	○	○	●	●
euregionale Tarifinformation	-	-	-	-	-	-	●	●	○	○	○	●6	○	○	●	●
AVV-weite Tarifinformation	●	-	●	-	●	○	●	●	●	●	●	●6	●	●	●	●
Hinweis auf nächste Vorverkaufsstelle	●	-	●	-	●	●	●	●	●	●	●	-	●	●	●	-
Printprodukte																
AVV-Schnellverkehrsplan	●	-	●	-	-	-	-	●	●	●	●	●6	-	●	●	-
AVV-Netzplan Region	●	-	●	-	○	-	-	●	●	●	○	●6	-	●	●	-
AVV-Ortsnetzplan	●	-	●	-	●	-	-	●	●	●	●	●6	-	●	●	-
AVV-Stadtausschnitt	●	-	●	-	-	-	-	●	●	-	-	●6	-	-	-	-
Haltestellen-Lageplan	●	-	●	-	-	-	-	●	●	○	●	●6	-	○	○	-
Leitinformation	●	-	●	-	-	-	-	-	-	-	○	-	-	-	-	-
euregionaler Netzplan	●	-	●	-	○	-	-	●	●	●	●	●6	-	●	●	-
Regionales Fahrplanbuch	-	-	-	-	-	-	-	-	-	●	-	●6	-	●	●	●6
Ergänzungsheft Fahrplanbuch	-	-	-	-	-	-	-	●	●	●	-	●6	-	●	●	●6
Besondere Fahrplanbücher für Teilräume	-	-	-	-	-	-	-	●	●	●	-	●6	-	●	●	○6
Linienfahrpläne	-	-	-	-	-	-	-	●	●	●	○	●6	-	●	●	○6
Mini-Fahrplan SPNV	-	-	-	-	-	-	-	●	●	●	○	●6	-	●	●	○6
Ticket-Broschüren allgemeine Information	-	-	-	-	-	-	-	●	●	●	-	●6	-	●	●	-
Ticket-Broschüren kommunal	-	-	-	-	-	-	-	●	●	●	-	●6	-	●	●	-
Ticket-Broschüren Tickets und Preise	-	-	-	-	-	-	-	●	●	●	-	●6	-	●	●	-
AVV-Kundenmagazin	-	-	-	-	-	-	-	●	-	●	-	●6	-	●	●	-
unternehmenseigene Kundenmagazine	-	-	-	-	-	-	-	●	-	●	-	-	-	●	●	-
Nationalpark-Fahrplan	○8	-	○8	-	○8	○8	-	●	●	●	-	●6	-	●	●	●6
Kundenbroschüre "Mobil in der Eifel"	-	-	-	-	-	-	-	●	●	●	-	●6	-	●	●	●6
Information Fahrradbus	○8	-	○8	-	○8	○8	○	●	●	●	●	●6	-	●	●	●6
Freizeitfahrten SPNV Eifel/Nationalpark	●8	●8	-	-	-	-	-	●	●	●	●	●6	-	●	●	●6
Freizeittipps euregional und AVV	-	-	-	-	-	-	○	●	-	●	●	●6	-	●	●	-
NRW-Wandertipps	-	-	-	-	-	-	-	●	●	●	-	●6	-	●	●	-
NRW-Tarif	-	-	-	-	-	-	-	●	●	●	-	●6	-	●	●	-
Besondere Informationen und Hinweise																
Sonderverkehre (Karneval, Veranstaltungen,...)	●	○	●	-	-	-	●	●	○	●	●	●	●	●	●	●
Kombi-Tickets	○	-	-	-	-	-	-	●	○	●	●	●	●	●	●	●
Hinweise auf weitere Dienste (Taxiruf, Fahrradmitnahme, Fundbüro,...)	○	-	-	-	-	-	-	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Beschwerdemanagement	●	-	○	-	-	-	-	●	●	●	-	●	●	●	●	●
Qualitätsoffensive NRW	●	-	○	-	-	-	-	●	●	●	-	●	●	●	●	●
Schlichtungsstelle Nahverkehr	-	-	-	-	-	-	-	●	●	-	-	●	-	-	-	-
Internetportal Mitpendler	○	-	-	-	-	-	-	●	○	-	○	●	-	-	-	●
andere Mobilitätsdienstleister (Car-Sharing, Dorfauto, Bike-Sharing, Taxi)	●	-	○	-	-	-	○	●	○	-	●	●	-	-	-	●

* adressenscharf bei DV-gestützten Systemen

Legende:

●	erforderlich
○	wünschenswert
-	trifft nicht zu

1	betrifft nur SPNV
2	betrifft ÖPNV/Bus
3	Meldung temporärer Abweichungen
4	unternehmensübergreifend
5	standortbezogen
6	Hinweis bei Neuauflage
7	beim Veranstalter, mit dem Kombi-Ticket-Vereinbarungen bestehen
8	an den betreffenden Haltestellen

Tab. 116: Zielkonzept Fahrgastinformation – Teil II

6.7 Barrierefreiheit

Vor dem Hintergrund der gesetzlichen Vorgabe und des gesellschaftlichen Anspruchs, für die Nutzung des ÖPNV bis zum Jahr 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, bedarf es verstärkter Anstrengungen und einer systematischen und ganzheitlichen Vorgehensweise.

Infrastruktur

Der größte Handlungsbedarf besteht im Bereich der Haltestellen-Infrastruktur. Bei einer Vielzahl von Haltestellen sind Zugangsbarrieren zur Haltestelle und zum Fahrzeug vorhanden. Da eine Ausbauplanung nur auf der Grundlage detaillierter Kenntnisse über die jeweilige Situation erfolgen kann, ist zunächst eine Sichtung und Bewertung aller Haltestellen erforderlich. Vor dem Hintergrund der knappen finanziellen Möglichkeiten ist darüber hinaus eine Priorisierung bei der Ausbauplanung notwendig.

Die erforderlichen Arbeitsschritte sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

Wegen der Komplexität des Themas ist eine enge Zusammenarbeit zwischen den Baulastträgern, den Aufgabenträgern, den Verkehrsunternehmen und dem AVV dringend notwendig. Eine Koordination der Aktivitäten über eine zentrale Stelle ist zu empfehlen.

Das Ergebnis der vorgenannten Prozesse - insbesondere der Maßnahmenplan - sollte als Nachtrag (Anlage) zum Nahverkehrsplan aufgenommen werden.

Abb. 117: Barrierefrei ausgebaute Haltestelle Stadt Heinsberg - Industriestraße

	Arbeitsprogramm	Zuständigkeit
A	**Erarbeitung Haltestellenkataster**	• Lage/Einzugsbereiche • Zugang/Zustiegssituation • Bauliche Situation • Ausstattung • Mängel (Barrierefreiheit)
B	**Bewertung**	• Barrierefreiheit • Sicherheit • Verkehrsabwicklung
C	**Priorisierung I**	• Verkehrliche Bedeutung • Spezifische örtliche Rahmenbedingungen (Altenheim, Krankenhaus usw.)
D	**Ausbaubedarf (Abschätzung)**	• Umfang Ausbau • Kosten
E	**Priorisierung II**	• Kosten • Effektivität des Ausbaus
F	**Abstimmung**	• Baulastträger • Verkehrsunternehmen • Fördergeber
G	**Maßnahmenplan des Baulastträgers**	• kurz-, mittel-, langfristig • nach Priorisierung • abhängig von Förderumfang und finanziellen Möglichkeiten des Baulastträgers
H	**Förderanträge**	• Maßnahmenbeschreibung • Kosten
I	**Ausbauplanung**	• detaillierte Planung

Tab. 118: Übersicht zum Ablauf der Prozesse zur Herstellung der Barrierefreiheit an Haltestellen

Fahrzeuge

Ziel ist es, bis spätestens zum Jahr 2020 für das gesamte Gebiet des Kreises Heinsberg eine vollständige Verfügbarkeit von Niederflurfahrzeugen inkl. der relevanten Ausstattungsmerkmale im Bereich der Standard-Linienbusse und der Gelenkbusse zu erreichen. Hierbei wird auch davon ausgegangen, dass auch die Ausstattungsmerkmale unter dem Aspekt der Barrierefreiheit im Zusammenwirken mit Fahrzeugherstellern und den Behindertenverbänden kontinuierlich weiter entwickelt werden.

Bei Kleinbussen und im Bedarfsverkehr wird eine weitestgehende Barrierefreiheit unter Beachtung des Anforderungsprofils angestrebt.

Abb. 119: Barrierefreie Elemente in ÖV-Fahrzeugen

Information und Kommunikation

In Zukunft sollen die Funktionen für sensorisch, geistig oder seelisch beeinträchtige Menschen erheblich ausgebaut werden. So sollen sowohl statische als auch dynamische Informationen über Barrieren bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel bereits in der Routenausgabe berücksichtigt werden. Hierzu wird ein Haltestellenkataster erarbeitet, in dem alle Informationen zu Beschränkungen dargestellt sind, z.B. das Vorhandensein von Rampen oder Aufzügen. In einem weiteren Schritt werden auch dynamische Daten wie z. B. ein nicht funktionierender Aufzug eingebunden. Darauf aufbauend wird ein spezielles Routing für Menschen mit Beeinträchtigungen entwickelt. Eine Verbindungsauskunft berücksichtigt dann Verkehrsmittel und Ein- bzw. Ausstiegshalte, die auch für Behinderte problemlos nutzbar sind.

Eine weitere Funktion stellt die Erweiterung um einen sogenannten Fahrtassistenten dar. Die App verfolgt den aktuellen Linienweg und zeigt Abweichungen vom geplanten Verbindungsablauf z. B. durch Verspätungen auf einer Teilstrecke. Die Ergebnisauskunft wird automatisch aktualisiert und hilft insbesondere den Menschen mit Einschränkungen ihrer Mobilität, sich besser und sicherer auf veränderte Situationen einzustellen.

Abb. 120: Haltestellenplan Bf Erkelenz mit Zugangsinformationen

Betrieb und Unterhaltung

Die bereits heute vorhandenen Aktivitäten und Initiativen der Verkehrsunternehmen sind zielführend und müssen weitergeführt und intensiviert werden. Dazu zählen insbesondere die regelmäßige Schulung des Fahr- und Servicepersonals und der kontinuierliche Austausch mit Behindertenverbänden. Die Erfahrungen der betroffenen ÖPNV-Nutzer sollen auch in die Weiterentwicklung der Fahrzeugausstattung eingebracht werden.

6.8 Gestaltung des Mobilitätmarktes der Zukunft

Mobilität stellt ein hohes Gut in unserer Gesellschaft dar - heute wie auch in Zukunft. Mobilitätsangebote müssen öffentlich zugängig und bezahlbar sein sowie nachhaltig und wirtschaftlich organisiert werden.

Dabei ist zum einen der demographischen Entwicklung Rechnung zu tragen, die sinkende Schülerzahlen und eine deutliche Zunahme älterer Menschen mit sich bringt. Zum anderen sind ausgeprägte Unterschiede in Bezug auf die Bevölkerungsverteilung und somit der Infrastrukturentwicklung zwischen urbanen und ländlichen geprägten Räumen zu berücksichtigen. Auch veränderte Wertevorstellungen und neue Lebensstile in der Gesellschaft bestimmen das Verkehrsverhalten. Bereits heute zeichnet sich ab, dass der PKW für jüngere Bevölkerungsschichten – zumindest im städtischen Umfeld – kein Statussymbol mehr darstellt und die Verkehrsmittelwahl deutlich pragmatischer ausgerichtet ist.

Die große Herausforderung der Zukunft liegt darin, unter aufgeführten Prämissen und gleichzeitig steigendem Kostendruck attraktive Mobilitätsangebote aufrecht zu erhalten. Dies kann nur gelingen, wenn Angebote flexibilisiert und der ÖPNV stärker mit anderen Mobilitätsdiensten wie z.B. einem Car- und Bikesharing vernetzt werden. Auf diese Weise sollen wirtschaftliche Synergien genutzt und Alternativen zur individuellen PKW-Nutzung und somit die Nachhaltigkeit gestärkt werden.

Projekte im Kreis Heinsberg

Zur Reduzierung der Verkehrsbelastung durch Berufspendler engagiert sich der Kreis Heinsberg seit 2003 in der **Vermittlung von Fahrgemeinschaften**. In Kooperation mit vielen anderen Kommunen wurde ein NRW-weites **Pendlerportal** zur Vermittlung von Angebot und Nachfrage aufgebaut.

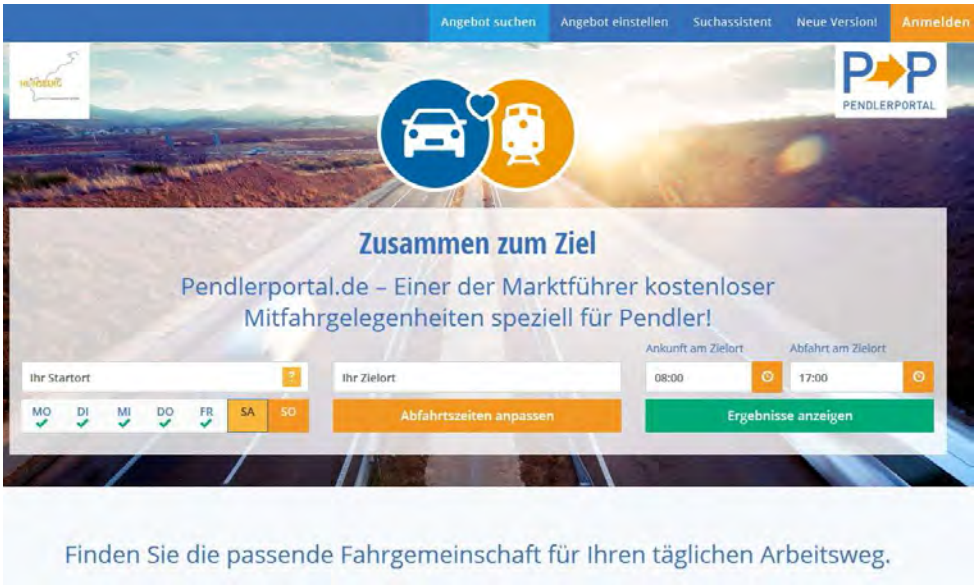


Abb. 121: PenderPortal Kreis Heinsberg– Internetseite mit Eingabe/Suchmaske

Naturgemäß finden sich Fahrgemeinschaften eher in urbanen Bereichen. Um die Attraktivität des Portals zu steigern, wird modellhaft für NRW in der Region Aachen ein geschlossenes System für Arbeitgeber angeboten. Dabei werden spezifische Einrichtungen der Arbeitgeber z.B. als Treffpunkt berücksichtigt (z.B. verschiedene Institute der RWTH und der Uniklinik). Die Suche geeigneter Fahrgemeinschaften wird durch die Veröffentlichung im Intranet des Arbeitgebers weiter optimiert.

Der Kreis Heinsberg im Mobilitätsverbund

Die Etablierung alternativer Mobilitätsanbieter wie Bike- und CarSharing oder auch Fernbusangebote stellen einen grundlegenden Wandel des Mobilitätsmarktes dar. Ein Weg, um die Herausforderungen des zukünftigen Mobilitätsmarktes zu bestehen, liegt in der Vernetzung dieser Mobilitätsdienste.

Seit einiger Zeit erarbeitet der AVV gemeinsam mit der StädteRegion Aachen und weiteren Partnern wie u. a. der RWTH, der FH Aachen, cambio, Velocity in Förderprojekten an Konzepten zur Vernetzung vorhandener Mobilitätsdienste wie dem Car- und Bikesharing mit dem ÖPNV. Bei den neuen und vielfältigen Dienstleistungen handelt sich teilweise um Nischenprodukte, deren Bedeutung vor allem durch neue technologische Entwicklungen jedoch stetig zunimmt. Mit der Verbreitung von Smartphones und intelligenten Buchungsplattformen lassen sich mittlerweile auch spontan Mitfahrangebote finden, Fahrzeuge mieten oder Fernbusse buchen.

Leider ist dieser neue Mobilitätsmarkt recht unübersichtlich. Unterschiedliche Plattformen, Kundenmedien und Tarife erschweren die Orientierung, Angebote lassen sich zumeist schwer vergleichen. Der Kunde muss auf unterschiedliche Informationsplattformen, Zugangsmedien und der Vertriebsmöglichkeiten zugreifen. Ganzheitliche Ansätze fehlen bisher. Aus diesem Grund engagiert sich der AVV für eine stärkere Verknüpfung der vorhandenen Angebote. Dabei versteht sich der AVV als Koordinator eines „Mobilitätsverbundes", der über die Organisation des ÖPNV hinaus weitere Mobilitätsdienste auf Ebene der Information, ggf. auf Ebene des Tarifs und in Bezug auf den Vertrieb integriert. Ziel ist es, den Kunden einen einfachen Zugang zu Alternativen zur individuellen PKW-Nutzung zu ermöglichen.

Die Hauptaufgabe des AVV liegt darin, Angebots- und Nachfragepotenziale in einem multimodalen Verkehrsmarkt zu ermitteln, multimodale Tarifprodukte und ein wirtschaftlich tragfähiges Geschäftsmodell mit entsprechender Organisationsstruktur für einen Mobilitätsverbund zu entwickeln sowie die Anforderungen an technische Systeme sowie rechtliche Voraussetzungen zur Vernetzung von Mobilitätsdiensten zu definieren. Darüber hinaus sollen die elektronischen Informationssysteme des AVV um statische und dynamische Daten externer Mobilitätsdienste erweitert werden und ein Informationsportal entstehen, welches neben der Routenauskunft sämtliche mobilitätsrelevante Informationen auf einer Plattform vereint. Mittelfristig wird angestrebt, auch den Vertrieb und die Abrechnung zu integrieren, so dass der Kunde lediglich ein Konto und eine Abrechnung für die Nutzung verschiedener Mobilitätsdienste vorhält bzw. erhält. Hierzu notwendige Voraussetzungen werden im Rahmen des elektronischen Fahrgeldmanagements (EFM) geschaffen.

Ein wichtiges Instrument in diesem Kontext bildet die grenzüberschreitenden Datenplattform und das damit verbundene Verkehrsmodell für das gesamte AVV-Verbundgebiet sowie darüber hinaus für Teile des Kreises Euskirchen, der Parkstad Limburg/Südlimburg sowie der Deutschsprachige Gemeinschaft Belgiens. Die Datenplattform bildet hierbei eine Grundlage für kommunale und regionale verkehrliche Fragestellungen.

Parallel dazu entstehen mit Unterstützung durch die Förderprojekte in der Stadt Aachen als auch in der StädteRegion Aachen erste sogenannte Mobilitätsstationen, an denen auch physisch ein direkter Umstieg zwischen den Verkehrsträgern Car-, Bikesharing sowie dem ÖPNV möglich ist. Langfristig ist geplant, solche Mobilitätsstationen auch in den Kreisen Heinsberg und Düren also Verbundweit vorzuhalten.

Langfristiges Ziel ist es, individuelle PKW-Fahrten auf den ÖPNV oder auf alternative Mobilitätsformen zu verlagern. Dies setzt eine entsprechende Angebotsvielfalt und eine entsprechende Anzahl von Fahrzeugen im alternativen Mobilitätsmarkt voraus.

Bei allen Innovationen werden auch in Zukunft Bus und Bahn das Rückgrat des Mobilitätsverbundes im Verbundgebiet bilden. Ergänzt um neuartige Angebote und unterstützt durch ein umfassendes und übersichtliches Mobilitätskonzept wird die Attraktivität des ÖPNV entscheidend und nachhaltig gesteigert. So können mehr Kunden für den Umweltverbund gewonnen werden, um langfristig eine signifikante Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen zu erreichen.

7. Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV

Die Finanzierung des Busverkehrs innerhalb des Aachener Verkehrsverbundes erfolgt nach den Regelungen der Satzung für den Zweckverband Aachener Verkehrsverbund (ZV AVV) und hier insbesondere nach den Vorgaben des

- § 12 „Finanzierung der Ausgleichszahlungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im ÖSPV",
- § 13 „Förderung des ÖPNV",
- § 14 „Verbandsumlagen" und
- § 15 „Leistungen des Zweckverbandes".

Der Kreis Heinsberg ist – neben der Stadt Aachen, der StädteRegion Aachen (hier ohne Stadt Aachen) und dem Kreis Düren – eines von vier Verbandsmitgliedern des ZV AVV. Die Finanzierungsregelungen in der Satzung für den ZV AVV sind dabei so ausgestaltet, dass sie den Vorgaben an eine EU-konforme Finanzierung gemäß der Rechtsprechung des EuGH zu Altmark-Trans bzw. der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 entsprechen.

Grundlage der gesamten Finanzierung ist der Verbundetat, der jeweils vor Beginn eines Jahres von der AVV GmbH erarbeitet und von den AVV-Gremien beraten und beschlossen wird. Im Rahmen des Verbundetats und einer mittelfristigen Vorausschau werden insbesondere

- das betriebliche Leistungsangebot,
- die Fortentwicklung des Verbundtarifes und
- die zur Erstellung des ÖSPV notwendigen Aufwendungen und im Rahmen des ÖSPV erwirtschafteten Erträge ermittelt.

Der nicht über Umsatzerlöse (Fahrgeldeinnahmen, gesetzliche Ausgleichsleistungen) oder sonstige Erträge gedeckte Aufwand wird dabei nach Nutz-Wagen-Kilometern auf die AVV-Verbandsmitglieder aufgeteilt. Dieser wird vom Kreis Heinsberg mit den kreisangehörigen Städten und Gemeinden im Kreishaushalt über die Allgemeine Kreisumlage finanziert, ebenso Infrastrukturmaßnahmen, sofern die Kosten von Nahverkehrsinvestitionen nicht durch Zuschüsse nach dem Gemeindeverkehrs-finanzierungsgesetz (GVFG)/Entflechtungsgesetz und sonstige Landeszuweisungen gedeckt sind.

Das ÖPNV-Gesetz NRW regelt die Organisations- und Finanzierungsstrukturen im Bereich des ÖPNV in Nordrhein-Westfalen. Die ÖPNV-Förderung ist in fünf Fördersträngen gebündelt und pauschaliert geregelt. Für Verkehrsunternehmen, die im Bereich des Kreises Heinsberg Linienverkehrsleistungen im ÖSPV erbringen, besteht die Möglichkeit, vom ZV AVV Fördermittel gemäß § 13 der Satzung für den ZV AVV bzw. gemäß den Regelungen einer dazu erlassenen Richtlinie zu erhalten. Diesbezüglich nutzt der ZV AVV die ihm seitens des Landes NRW zugewiesene ÖPNV-Pauschale gemäß § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW. Die Aufgabe zur Bewirtschaftung dieser Mittel ist ihm seitens des Kreises Heinsberg zugewiesen worden.

Zudem leitet der ZV AVV Mittel aus der ÖPNV-Pauschale gemäß § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW i. V. m. § 13 Abs. 4 der Satzung des ZV AVV in Höhe von jeweils 145.000 Euro je Verbandsmitglied und somit insgesamt 580.000 Euro an die Verbandsmitglieder sowie in Höhe von jeweils 25.000 Euro je Verbandsmitglied und somit insgesamt 100.000 Euro an die AVV GmbH – höchstens jedoch insgesamt bis zu 20 % der ÖPNV-Pauschale – für Zwecke des ÖPNV weiter. Auf dieser Basis hat der Kreis HS in 2015 somit eine Zuweisung seitens des ZV AVV in Höhe von 134.199,54 Euro (in 2014 – 120.199,55 Euro) erhalten.

Hinsichtlich des ÖPNV-Infrastrukturausbaus besteht sowohl für die Verkehrsunternehmen als auch für die Kommunen im Bereich des Kreises Heinsberg die Möglichkeit, eine Förderung nach § 12 ÖPNVG NRW in Anspruch zu nehmen. Zuständige Behörde zur Abwicklung dieser Fördermaßnahmen ist der Zweckverband Nahverkehr – SPNV & Infrastruktur – Rheinland (ZV NVR), an dem der Kreis Heinsberg mittelbar über den ZV AVV beteiligt ist.

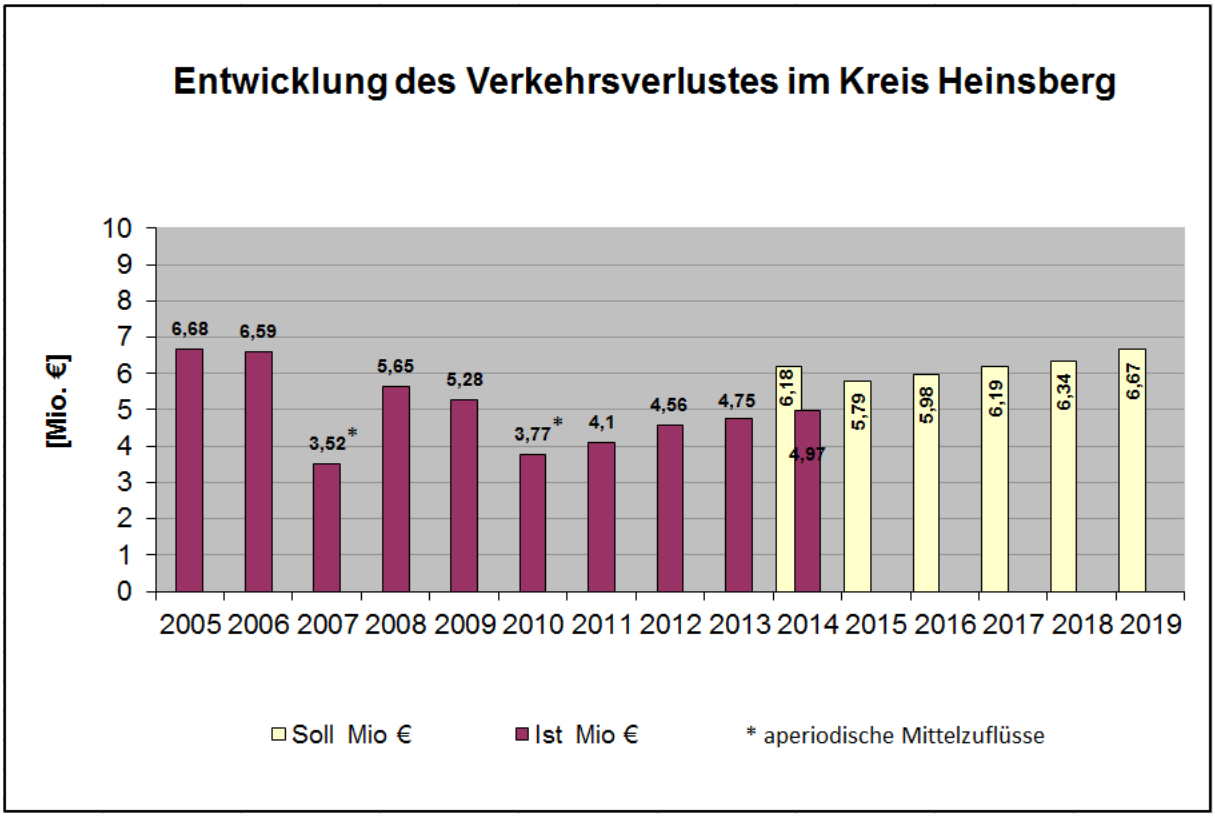


Abb. 122: Entwicklung des Verkehrsverlustes im Kreis Heinsberg

Die Ergebnisentwicklung für die Jahre 2005 bis 2014 zeigt die Abb. 27. In den Jahren 2006 - 2010 wurde auf Grund der Anerkennung eines Widerspruchs der west beim Zuteilungsverfahren von Ausgleichsmitteln des Landes für die Schülerbeförderung (sog. § 45a-Mittel) die Ergebnisentwicklung positiv beeinflusst. Es wird deutlich, dass der Verlust im Bereich Verkehr seit Jahren stetig reduziert werden konnte. Maßgebend hierfür waren die Restrukturierungserfolge beim Verkehrsunternehmen west sowie Maßnahmen auf der Ebene der Verkehrsplanung durch den Aufgabenträger Kreis Heinsberg. Die Daten sind aus dem Wirtschaftsplan 2015 sowie der Finanzplanung 2014 - 2019 der west entnommen.

Die Verkehrsverluste im Kreis Heinsberg konnten in den vergangenen Jahren vollständig über Gewinne aus der Versorgungssparte der WestEnergie und Verkehr GmbH (west) gedeckt werden, die über die Kreiswerke Heinsberg GmbH (KWH) an die kommunalen Gesellschafter ausgeschüttet werden konnten. Bei dieser Art der Verlustübernahme zwischen Versorgung und ÖSPV wurden die Möglichkeiten des steuerlichen Querverbundes im Verhältnis zwischen den kommunalen Gebietskörperschaften und den genannten Unternehmen konsequent genutzt. Die in den letzten Jahren erfolgte Umstrukturierung im Bereich der Konzernstruktur zwischen KWH, west und NEW AG stellt sicher, dass auch künftig die Vorteile des steuerlichen Querverbundes bei der Finanzierung des ÖSPV ausgeschöpft werden können.

Mit Blick auf die räumliche Struktur des Kreises Heinsberg und die Pflichtaufgabe der Daseinsvorsorge im Bereich des ÖSPV ist auch in den nächsten Jahren nicht von einem kostendeckenden ÖSPV auszugehen. Vielmehr wird Ziel die Senkung des ÖSPV-Defizits bzw. die Verhinderung von Defizitsteigerungen unter strikter Beachtung der Aufgabenerfüllung im Bereich der Daseinsvorsorge sein.

8 Vergabe von Busverkehren als Gesamtleistung an die westVerkehr GmbH

8.1 Rechtliche Integration der zu vergebenden Linienverkehre im AVV

Der Aufgabenträger hat die bisherigen Linienbündel der Teilnetze 1 bis 5 des Nahverkehrsplans Kreis Heinsberg 2008, die MultiBus-Verkehre sowie die zwischenzeitlich neu konzessionierten Buslinien EK 4, 403, 404, 411, 423, 499 (*siehe Kap. 4*) in diesem NVP in einem einheitlichen Linienbündel für den Kreis Heinsberg in Form eines integrierten Verkehrsnetzes Kreis Heinsberg überplant und zusammen gefasst.

Der Aufgabenträger beabsichtigt, dass sämtliche Linien des Zielnetzes 2018 zum 10.12.2017 (siehe Kapitel 6.4) als Gesamtleistung im Sinne von § 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG direkt in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag an die westVerkehr GmbH vergeben werden. Die Vergabe soll durch den Kreis Heinsberg als kontrollierendem Eigentümer erfolgen.

Die Vergabe erfolgt gemäß Art. 5 Abs. 2 VO 1370/2007 direkt an die westVerkehr GmbH als interner Betreiber.

Durch die Vergabe des Verkehrsnetzes als Gesamtleistung wird eine integrierte Bedienung im Kreis Heinsberg sichergestellt. Der öffentliche Dienstleistungsauftrag soll eine Laufzeit vom 10.12.2017 bis zum 11.12.2027 haben. Die westVerkehr GmbH wird die zur Erfüllung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags notwendigen Liniengenehmigungen unter Beachtung der Anforderungen dieses NVP rechtzeitig beantragen.

Linien der westVerkehr GmbH, die auf die Gebiete anderer Aufgabenträger im AVV oder den Niederlanden führen, sind mit diesen Aufgabenträgern im Zuge der Aufstellung dieses NVP als Bestandteil des Verkehrsnetzes Kreis Heinsberg und der zu vergebenden Gesamtleistung verbindlich abgestimmt worden.

Die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung der westVerkehr GmbH gemäß der geltenden Betrauung und dem anschließenden öffentlichen Dienstleistungsauftrag umfasst neben der Durchführung des Fahrbetriebs auf diesen Linien auch das Netzmanagement, die Vorhaltung der ortsfesten Infrastruktur und die Beachtung der Verbundstandards des AVV. Durch die Zusammenfassung der verkehrlichen Funktionen in einem Unternehmen soll die größtmögliche Integrationswirkung für den Linienverkehr in verkehrlicher, betrieblicher und wirtschaftlicher Hinsicht erzielt werden.

Das Verkehrsnetz für den gesamten Kreis Heinsberg soll im Genehmigungsverfahren als Einheit behandelt werden und für die Genehmigungsbehörde eine Grundlage schaffen, Genehmigungsanträge auf Einzellinien oder Teilnetze des Verkehrsnetzes oder das Verkehrsnetz mit einer Fahrplanung oder Qualitätsstandards, die hinter den im NVP festgelegten Bedienungsstandards für das Verkehrsnetz Kreis Heinsberg zurück bleibt, zurückzuweisen.

Die Bildung des Gesamtverkehrsnetzes Kreis Heinsberg gilt rechtlich ab Beschlussfassung über diesen NVP und soll bereits für die durch die westVerkehr GmbH nach der Beschlussfassung für das Verkehrsnetz Kreis Heinsberg (Zielnetz zum 10.12.2017) zu beantragenden Genehmigungen Wirkung entfalten.

8.2 Integrationsmerkmale des Verkehrsnetzes Kreis Heinsberg

Durch die Zusammenfassung im Verkehrsnetz Kreis Heinsberg wird eine integrierte Verkehrsbedienung durch die westVerkehr GmbH rechtlich im Interesse des Aufgabenträgers abgesichert. Folgende Integrationseffekte werden erzielt:

- Optimierung der Umlauf- und Betriebsplanung bei Fahrzeug- und Personaleinsatz
- Verkehrsplanung aus einer Hand
- Abbau konkurrierender Angebote zu Gunsten einer optimierten Fahrplangestaltung
- Verbesserte Netzabstimmung und Verknüpfung der Linien des ÖSPV untereinander sowie mit dem SPNV
- Betriebssteuerung aus einer Hand, da nur eine Leitstelle
- Wirtschaftlicher Ausgleich zwischen ertragsreichen und ertragsarmen Linien
- Optimierung der Vertriebswege und Vertriebsstrukturen sowie der technologischen Weiterentwicklung des Vertriebs
- Optimierung der Wartung und Instandhaltung der Fahrzeuge sowie des Flottenmanagements
- Optimierung der Datenbereitstellung für Informationsdienste (statische und dynamische Daten)
- Optimierung und Vereinheitlichung der Serviceleistungen
- Optimierung in allen verwaltungsmäßigen Angelegenheiten
- Minimierung des Abstimmungsbedarfs

Insgesamt führen die Integrationseffekte sowohl zu deutlichen verkehrlichen als auch wirtschaftlichen Verbesserungen.

9 Ausblick

9.1 Tagebau Garzweiler II

Der Braunkohletagebau Garzweiler II wird sich auch weiterhin auf die Verkehrsverflechtungen und -entwicklungen im Kreis Heinsberg, insbesondere im Stadtgebiet Erkelenz, auswirken. Das Leitbild des Kreises Heinsberg enthält hierzu folgende Aussagen:

Abb. 123: Leitbild des Kreises Heinsberg – Handlungsfeld: Gute Chancen für die Kreiswirtschaft – Großinvestitionen im Rahmen des Braunkohletagebau

Die auf Grund des Tagebaus Garzweiler II schon entstandenen und weiterhin entstehenden Umsiedlungen in der Stadt Erkelenz werden auch zukünftig Auswirkungen auf den öffentlichen Nahverkehr haben. Durch den seit einigen Jahren entstandenen und weiterhin entstehenden verdichteten Raum liegt jedoch die Chance, dem ÖSPV in der Stadt Erkelenz einen neuen Stellenwert zu geben. Erste Impulse sind mit der Stadtbuslinie 4, dem „ErkaBus" seitens der west gesetzt worden.

Als einwohnerstärkste Stadt des Kreises Heinsberg hat Erkelenz auch durch die positiv zu beurteilende Lage im nahen Umfeld des Oberzentrums Mönchengladbach und die direkte Anbindung an die Schieneninfrastruktur Aachen – Mönchengladbach – Düsseldorf bzw. Krefeld auch zukünftig die besten Aussichten, an der weiteren positiven Entwicklung teilzuhaben.

Die ÖSPV-Linien EK1-4 der west stellen die Mobilität im Stadtgebiet Erkelenz weitgehend sicher. Die weiteren Veränderungen auf den ÖSPV-Linien sind in erheblichem Maße vom fortschreitenden Tagebau und den Zeiträumen der Umsiedlung abhängig, insbesondere da auch Schulstandorte von der Verlagerung betroffen sind. Das Zielkonzept 2018 zeigt hier den Weg auf.

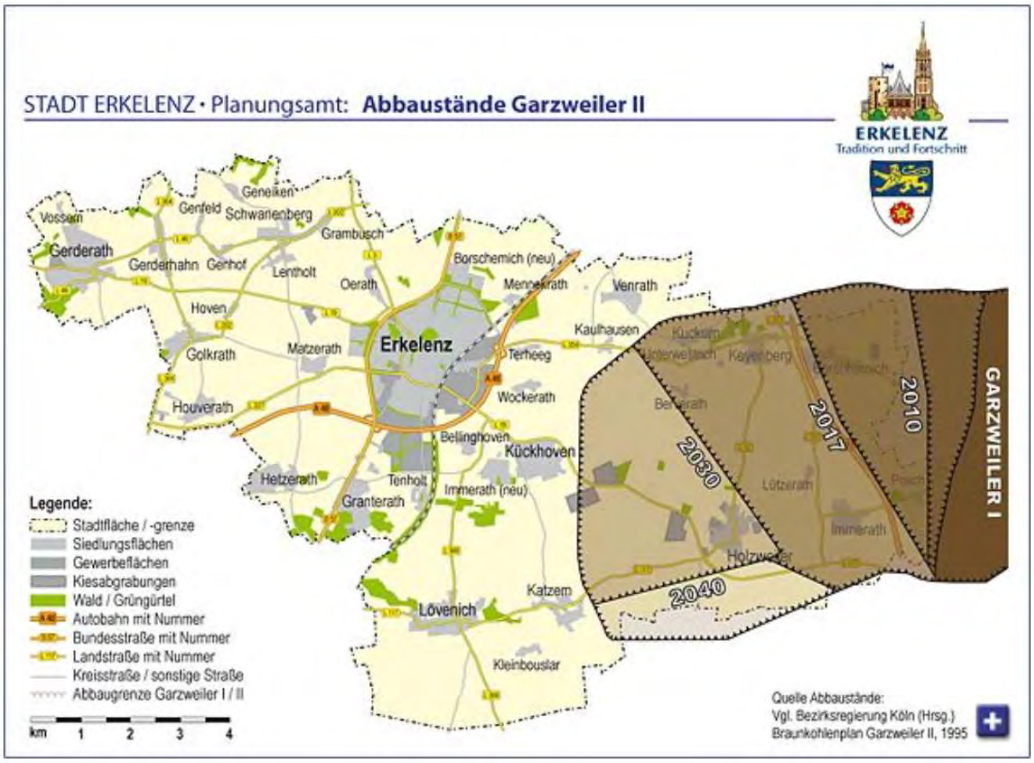


Abb. 124: Braunkohletagebau Garzweiler II – Planung der Abbaustände

Es wird weiterhin zu beobachten sein, wie das Stadtbussystem in Erkelenz durch das Angebot an mehr öffentlicher Mobilität mit einem oder auch mehreren Verknüpfungspunkten die Integration der Bevölkerung der Umsiedlungsgebiete positiv beeinflussen kann.

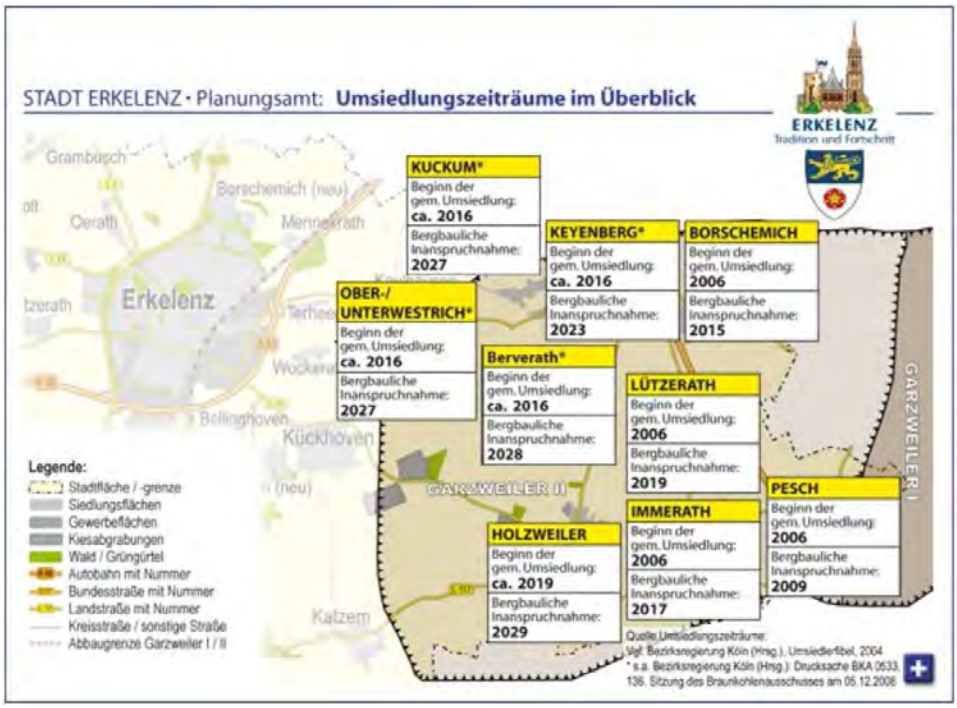


Abb. 125: Umsiedlungen im Stadtgebiet Erkelenz durch den Tagebau Garzweiler II

Im Frühjahr 2014 hat die Ministerpräsidentin des Landes Nordrhein-Westfalen verkündet, dass Holzweiler und einzelne Höfe im Umland möglichst nicht bergbaulich in Anspruch genommen werden sollen. Die energiepolitische Leitentscheidung der Landesregierung zum Braunkohlentagebau Garzweiler II, welche den Weg in diese Richtung auch rechtlich ebenen soll, wird für Mitte 2015 erwartet; erst ein anschließendes Braunkohlenplanverfahren kann an der derzeitigen rechtlichen Grundlage Veränderungen bewirken. Die weitere Entwicklung wird entsprechend in den Planungen des ÖSPV Berücksichtigung finden.

9.2 Weiteres Vorgehen

Die vorliegende Fortschreibung des Nahverkehrsplans Kreis Heinsberg 2016 gibt einen Überblick über den derzeitigen Zustand und die Zielvorstellungen im ÖSPV im Kreis Heinsberg für die nächsten Jahre. Alle Vorhaben werden sich in starkem Maße an den finanziellen Handlungsspielräumen orientieren müssen. Konkrete Handlungsschritte werden mit den kommunalen Gebietskörperschaften und den Verkehrsträgern stets im Dialog abgestimmt.

Insbesondere gilt es, die anstehenden Finanzierungsfragen für die mittel- und langfristige Sicherung eines anspruchskonformen ÖPNV weiterhin im regionalen Konsens zu lösen. Im Mittelpunkt der Bemühungen muss hierbei stets eine ausreichende Versorgung des Gebietes durch öffentliche Verkehrsmittel stehen. Vor dem Hintergrund der sich abzeichnenden Finanzierungsszenarien wird der Nahverkehrsplan für Kreis Heinsberg in den nächsten Jahren kontinuierlich fortzuschreiben sein, insbesondere im Handlungsfeld „Barrierefreier Ausbau der Infrastruktur".

Verzeichnis der Abbildungen und Tabellen

Seite

Abb. 1: Ablaufschema für die Aufstellung der Nahverkehrspläne im AVV 11
Abb. 2: Abgrenzung der Kooperationsräume in NRW (für den SPNV zuständige AT-Gebiete) 12
Abb. 3: ÖPNV-Aufgabenträger in NRW (Grafik: Fachportal Nahverkehr NRW) 13
Abb. 4: Übersicht zur Organisationsstruktur des Aachener Verkehrsverbundes 14
Abb. 5: Relevanter Nahverkehrsraum für den Kreis Heinsberg 15
Abb. 6: Leitbild des Kreises Heinsberg – Handlungsfeld: Verkehrswege 16
Abb. 7: Leitbild des Kreises Heinsberg – Handlungsfeld: Verkehrswege - Umsetzungshinweise 17
Abb. 8: Siedlungsräumliche Struktur/zentralörtliche Gliederung (Entw. LEP NRW, Stand 25.06.2013) 20
Abb. 9: Entwicklungsachsen gemäß Landesentwicklungsplan NRW 21
Tab. 10: Anforderungsprofil für den ÖSPV im AVV 24
Tab. 11: Anforderungsprofil für die Raumerschließung durch öffentliche Verkehrsmittel im AVV 25
Tab. 12: Anforderungsprofil für die Betriebszeiten des ÖSPV (NVZ/HVZ/SVZ) 26
Tab. 13: Anforderungsprofil für relationsbezogene Bedienungs- und Umsteigehäufigkeiten 28
Tab. 14: Anforderungsprofil zur Verknüpfung der Verkehrssysteme im AVV 29
Tab. 15: Anforderungsprofil für eine differenzierte Produktpalette im AVV (Übersicht) 30
Tab. 16: Anforderungsprofil zur Fahrzeugausstattung für Verkehrsmittel des ÖSPV 48
Tab. 17: Anforderungsprofil für die Ausstattung der Haltestellen 50
Tab. 18: Anforderungsprofil für die Betriebssteuerung im AVV 51
Tab. 19: Anforderungsprofil für die Informationspalette im AVV 55
Abb. 20: Situation des Kreises Heinsberg als westlichster Kreis 67
Abb. 21: Kommunale Gliederung, Lage und Verkehrsanbindung des Kreises Heinsberg 68
Tab. 22: Einwohner u. Strukturdaten im Kreis Heinsberg 2013 68
Abb. 23: Bevölkerungsvorausberechnung für den Kreis Heinsberg 69
Tab. 24: ÖSPV-Angebot im Kreis Heinsberg 2015 70
Tab. 25: Anzahl von allgemeinbildenden Schulen und Standorte im Kreis Heinsberg 2015 71
Tab. 26: Schülerentwicklung im Kreis Heinsberg SJ 2006/07 – SJ2014/15 71
Tab. 27: ÖSPV-Angebot im Kreis Heinsberg 2015 76
Abb. 28: MultiBus Bedienung im Kreis Heinsberg – Systembild 2003 77
Tab. 29: Fahrgastzahlen MultiBus im Kreis Heinsberg 2004 -2014 78
Tab. 30: Grenzüberschreitende Nachfrage beim MultiBus 78
Tab. 31: Verbundtarif für den Aachener Verkehrsverbund (Preisstand: Januar 2015) 81
Tab. 32: Vertrieb des AVV-Verbundtarifes 82
Tab. 33: Vertriebswege der einzelnen Unternehmen im AVV (Stand: März 2015) 86
Tab. 34: Art und Verteilung der Vertriebsstellen im Aachener Verkehrsverbund (Stand: März 2015) 86
Abb. 35: Infokampagne und Test zur Barrierefreiheit im ÖPNV 95
Tab. 36: Witterungsverhältnisse am Stichtag der Befragung/Messwerte Wetterstation HS-Schleiden 97
Tab. 37: Befragungsinhalte 97
Tab. 38: Gewählte Befragungsart 98
Tab. 39: Haushalte und Personen nach Städten und Gemeinden in der Nettostichprobe 99
Abb. 40: Haushaltsgrößen in der Stichprobe vom Kreis Heinsberg in Prozent 99
Abb. 41: Altersstruktur in der Stichprobe vom Kreis Heinsberg in Prozent 100
Tab. 42: Soziale Lage einzelner Personen im Haushalt 101
Tab. 43: Haushaltstypen 102
Tab. 44: Einschränkung der Mobilität 102
Tab. 45: Haushalt mit Autos im Kreis Heinsberg im Vergleich 103
Tab. 46: Fahrräder im Haushalt 103
Abb. 48: Pkw-Führerscheinbesitzquote nach Geschlecht und Altersgruppen 105
Tab. 49: Verfügbarkeit über ein Auto 105
Tab. 50: Zeitkartenbesitz im ÖV 105
Tab. 51: Mobilitätsvoraussetzungen 106
Tab. 52: Entfernung der Wohnung zur nächst gelegenen Bushaltestelle 107
Abb. 53: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel im Vergleich 107
Tab. 54: Typen der Mobilitätsnutzung 108
Tab. 55: Lage des Ausbildungs-/Arbeitsplatzes im Kreis Heinsberg n. Erwerbs-/Ausbildungsstatus 109

Tab. 56: Orte des Ausbildungs-/Arbeitsplatzes im Kreis Heinsberg 110
Abb. 57: Verkehrsmittelwahl nach Lage des Arbeitsplatzes bzw. Schulstandortes....111
Abb. 58: Bewertung der Erreichbarkeit d. Arbeitsplatzes im Kreis Heinsberg n. Verkehrsmitteln....111
Abb. 59: Bewertung der Erreichbarkeit d. Ausbildungsplatzes im Kreis Heinsberg n. Verkehrsmitteln 112
Tab. 60: Anteil derjenigen, mit einer sehr guten oder guten Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeits- und Ausbildungsortes nach Lage des Arbeits- und Ausbildungsortes....112
Abb. 61: Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit sehr gut/gut nach Verkehrsmittel und Nutzungshäufigkeit 113
Abb. 62: Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit mangelhaft/ungenügend nach Verkehrsmittel und Nutzungshäufigkeit 113
Tab. 63: Zahl der zurückgelegten Wege....114
Tab. 64: Mobilität im Kreis Heinsberg im Vergleich 115
Tab. 65: Zweck des Weges („Rückweg vom vorherigen Weg" und „nach Hause" wurden dem vorherigen Zweck zugeordnet) 115
Abb. 66: Wegezwecke (Di. - Do.) im Kreis Heinsberg 116
Abb. 67: Verkehrsmittelwahl Kreis Heinsberg (Di. – Do.)....116
Tab. 68: Verkehrsmittel zum ÖV-Zustiegspunkt 117
Tab. 69: Verkehrsmittelwahl im Kreis Heinsberg im Vergleich....117
Abb. 70: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht und Alter 118
Abb. 71: Modal Split (Di.-Do.) im Kreis Heinsberg nach Wegezweck....119
Abb. 72: Verkehrsmittelwahl nach Alter der Schüler....119
Abb. 73: Modal Split (Di.-Do.) nach Städte und Gemeinden im Kreis Heinsberg 120
Tab. 74: Entfernung der zurückgelegten Wege....121
Abb. 75: Modal Split (Di.-Do.) im Kreis Heinsberg nach Entfernung....122
Tab. 76: Dauer der zurückgelegten Wege 122
Tab. 77: Durchschnittsgeschwindigkeiten nach Entfernungsklassen bzw. Wegebeziehung 123
Tab. 78: Begleitung auf dem Weg 123
Abb. 79: Uhrzeit des Wegebeginns nach Wegezweck (Di. – Do.) im Kreis Heinsberg....124
Tab. 80: Struktur der Verkehrsbeziehung....124
Abb. 81: Räumliche Struktur der Verkehrswege n. Kommunen im Kreis Heinsberg (Di. – Do.) 125
Abb. 82: Modal Split im Binnenverkehr nach Städten und Gemeinden (Di.-Do.) 125
Abb. 83: Wegebeziehungen nach Wegezweck im Kreis Heinsberg....126
Tab. 84: Anteil der Wege im Kreis Heinsberg 126
Abb. 85: Räumliche Verkehrsbeziehungen im Kreis Heinsberg 127
Abb. 86: Modal Split für best. räumliche Verkehrsbeziehungen im Kreis Heinsberg (Di. – Do.) 128
Tab. 87: Zielorte außerhalb des Kreises Heinsberg 128
Abb. 88: Modal Split für best. räumliche Verkehrsbeziehungen vom Kreis Heinsberg (Di. – Do.) 129
Abb. 89: Wegezweck für besti. räumliche Verkehrsbeziehungen vom Kreis Heinsberg (Di. – Do.) 129
Abb. 90: Uhrzeit des Wegebeginns n. Wegezweck (Samstag) im Kreis Heinsberg 130
Abb. 91: Uhrzeit des Wegebeginns n. Wegezweck (Sonntag) im Kreis Heinsberg....131
Abb. 92: Modal Split nach Wochentag....131
Tab. 93: Busliniennutzung im Kreis Heinsberg 2012....132
Tab. 94: Bekanntheitsgrad des MultiBus-Systems nach Städten / Gemeinden....133
Tab. 95: Bekanntheitsgrad des MultiBus-Systems 134
Tab. 96: Nutzungsintensität des MultiBus-Systems 134
Tab. 97: Nutzungsintensität des MultiBus-Systems nach Städten und Gemeinden....134
Tab. 98: Bewertung der Reaktivierung „Heinsberger Bahn"....135
Tab. 99: Bewertung der Reaktivierung „Heinsberger Bahn" nach Städten und Gemeinden 135
Tab. 100: Nutzungsintensität der Heinsberger Bahn....136
Tab. 101: Nutzungsintensität der Heinsberger Bahn nach Städten und Gemeinden 136
Abb. 102: Verkehrsmittelwahl zum Arbeitsplatz außerhalb des Kreises HS in Abhängigkeit zur Entfernung der Wohnung zum nächstgelegenen Bahnhof....137

Abb. 103: Verkehrsmittelwahl zum Arbeitsplatz in größere Städte (AC, MG, D, DU, KR, K) in Abhängigkeit von der Entfernung der Wohnung zum nächstgelegenen Bahnhof 137
Tab. 104: Bewertung des Verkehrssystems im Kreis Heinsberg..... 138
Tab. 105: Bewertung des Verkehrssystems im Vergleich 138
Tab. 106: Bewertung des Verkehrssystems nach Städten und Gemeinden..... 139
Tab. 107: Durchschnittsnoten der Verkehrssysteme nach sozial- bzw. verkehrsstrukturellen Merkmalen 140
Tab. 108: Verbesserungsmaßnahmen für eine vermehrte Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln.... 141
Tab. 109: Verbesserungsvorschläge zu weiteren Busangeboten..... 142
Tab. 110: Anregungen und Maßnahmen für die Verkehrsplanung 143
Abb. 111: Nutzersegmente und Radpotenziale im Kreis Heinsberg 144
Abb. 112: Nutzersegmente und ÖV-Potenziale im Kreis Heinsberg 144
Abb. 113: Grenzüberschreitender Schnellverkehr in der Euregio Maas-Rhein (Ausgabe Juni 2014) .. 152
Abb. 114: Zielkonzept SPNV 2018 (NVR) 154
Tab. 115: Zielkonzept Fahrgastinformation – Teil I 181
Tab. 116: Zielkonzept Fahrgastinformation – Teil II 182
Abb. 117: Barrierefrei ausgebaute Haltestelle Stadt Heinsberg - Industriestraße 183
Tab. 118: Übersicht zum Ablauf der Prozesse zur Herstellung der Barrierefreiheit an Haltestellen ... 184
Abb. 119: Barrierefreie Elemente in ÖV-Fahrzeugen..... 185
Abb. 120: Haltestellenplan Bf Erkelenz mit Zugangsinformationen 186
Abb. 121: PenderPortal Kreis Heinsberg– Internetseite mit Eingabe/Suchmaske 187
Abb. 122: Entwicklung des Verkehrsverlustes im Kreis Heinsberg..... 190
Abb. 123: Leitbild des Kreises Heinsberg – Handlungsfeld: Gute Chancen für die Kreiswirtschaft – Großinvestitionen im Rahmen des Braunkohletagebau 193
Abb. 124: Braunkohletagebau Garzweiler II – Planung der Abbaustände..... 194
Abb. 125: Umsiedlungen im Stadtgebiet Erkelenz durch den Tagebau Garzweiler II..... 194

Entwurf Nahverkehrsplan Kreis Heinsberg 2016

Nahverkehrsplan Kreis Heinsberg

2008

Kreis HEINSBERG

.....Der Landrat

6.3 Betriebliches Leistungsangebot Busverkehr 2018

Das Zielnetz 2018 stellt den Kern des Nahverkehrsplans dar, welcher die zukünftige Angebotsstruktur und das zukünftige Angebotsprofil definiert. Im Zeitraum 2016/2017 wird die schrittweise Umsetzung von Maßnahmen in Richtung Zielnetz 2018 angestrebt. Die Umsetzung der Maßnahmen unterliegt den bisherigen Regelungen mit den im AVV eingebundenen Verkehrsunternehmen. Diese Regelungen enden zum 31.12.2017, auch wenn einzelne Liniengenehmigungen über diesen Zeitpunkt hinaus laufen.

Für die Neuvergabe der ÖSPV-Leistung ist das Zielnetz 2018 maßgebend. Im Benehmen mit dem zukünftigen Verkehrsanbieter und dem Aufgabenträger wird eine Umsetzung dieser Zielkonzeption bereits zum internationalen Fahrplanwechsel im Dezember 2017 angestrebt.

Einzelne Linien, deren Genehmigung in den Jahren 2016/2017 enden, können vom derzeitigen Betreiber dieser Linien bis zum 31.12.2017 unter Inanspruchnahme bestehender Regelungen im AVV zur Verlängerung beantragt werden. Eine vorzeitige Übernahme der Linie vom zukünftigen Verkehrsanbieter bis zum 31.12.2017 kann von den Verkehrsunternehmen bilateral vereinbart werden.

Im NVP Kreis Heinsberg 2008 wurden zur u. a zur Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten 5 Linienbündel beschlossen. Auf Grund der vielfältigen verkehrlichen und wirtschaftlichen Synergieeffekte und der engen Verzahnung der Linien im Kreis Heinsberg beabsichtigt der Aufgabenträger nun jedoch die Vergabe des gesamten Linienverkehrs im Kreis Heinsberg an einen internen Betreiber. Die Vergabeabsicht soll Anfang 2016 im EU-Amtsblatt veröffentlicht werden.

Über das Zielkonzept 2018 hinausgehende Planungen im ÖSPV werden in starkem Maße durch die zu erwartenden verkehrlichen und wirtschaftlichen Entwicklungen geprägt sein. Darüber hinaus werden Anforderungen in den Bereichen Umwelt, Energie, Barrierefreiheit sowie die finanzielle Leistungsfähigkeit der Kommunen für die Weiterentwicklung maßgeblich bestimmend sein. Eine Konkretisierung der Ansätze für den Zeitraum nach 2018 erfolgt im Rahmen einer weiteren Fortschreibung dieses Nahverkehrsplanes.

Die planerischen Ansätze für das Zielnetz 2018 basieren im Wesentlichen auf

- einer Bestandsanalyse,
- den Erkenntnissen zur strukturellen und verkehrlichen Entwicklung des Raumes,
- einer Mobilitätsuntersuchung im Kreis Heinsberg

sowie auf der grundsätzlichen Zielrichtung einer verbesserten Systematisierung und Verknüpfung der ÖPNV-Angebote.

Vor dem aufgezeigten Hintergrund stellt sich die Fortentwicklung des ÖSPV in den Städten und Gemeinden des Kreises Heinsberg unterschiedlich dar. Während in Erkelenz und Übach-Palenberg schon Stadtbusse etabliert werden konnten, ist dies nun auch für Hückelhoven und Geilenkirchen vorgesehen. In Heinsberg sind durch Veränderungen im Liniennetz auf Grund der Reaktivierung des Schienenverkehrs 2013 starke lokale Linien entstanden. Durch bedeutsame Veränderungen in der örtlichen Schullandschaft in den nächsten zwei Jahren ist eine Systematisierung und Differenzierung des ÖSPV-Angebotes im Nachgang zu überplanen. Eine weitgehende saubere Vertaktung der regionalen bedeutsamen Angebote konnte noch nicht im erforderlichen Maße erreicht werden. Diesem Umstand soll nach Umsetzung des Zielkonzeptes 2018 Rechnung getragen werden. Wesentliche Ziele der Neuordnung sind:

- weitgehende Einführung des integralen Taktfahrplans auf bedeutenden regionalen Achsen
- verbesserte Verknüpfung Bus/Bus und Bus/Schiene
- Einrichtung grenzüberschreitender Buslinien
- Konsolidierung und Weiterentwicklung des Freizeitverkehrs
- Optimierung der integrierten Schülerverkehre
- Weiterentwicklung des MultiBus in verkehrsschwachen Räumen und Zeiten

Die derzeitige Angebotssituation ist in den nachfolgenden Netzbildern je Kommune dargestellt. Die zeichnerische Darstellung beinhaltet die Verkehrslinien, die die zu bedienenden Ortsteile berühren. Die schematische Darstellung beschreibt das Liniennetz in der Normalverkehrszeit gem. Kap. 3.3. Die einzelnen Abbildungen beinhalten jeweils für jede Kommune (ggfs.) den Schienenverkehr, die Verknüpfungspunkte und die Linienverläufe des ÖSPV an einem Werktag (Schultag). In den Tabellen werden die Maßnahme entsprechend der Linie oder des Bedienungskorridors beschrieben. Die Darstellungen geben nicht die kleinräumliche Linienführung bzw. die betriebliche Detailplanung wieder, sondern in erster Linie das räumliche Bedienungskonzept.

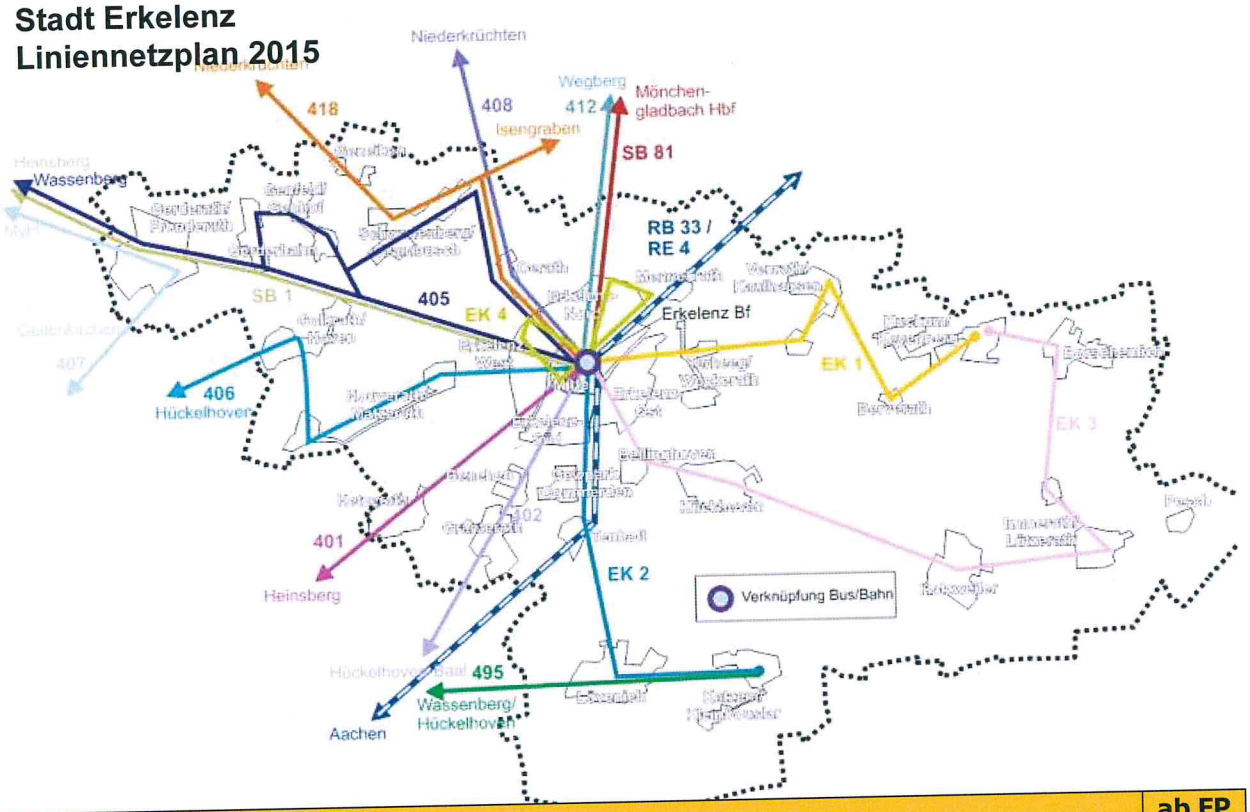
In tageszeitlicher Hinsicht ist das Bedienungskonzept differenziert nach den Betriebszuständen Normalverkehrszeit (NVZ) und Schwachverkehrszeit (SVZ) in Anlehnung an die Zielvorgaben für eine angemessene Verbindungsqualität (s. Kap. 3.4) zu unterscheiden. Während der Hauptverkehrszeit (HVZ) ist das Angebot in Abhängigkeit von der Ausprägung der Verkehrsspitzen zusätzlich zu verdichten. Dies gilt insbesondere für die spezifischen Belange im Schülerverkehr. Des Weiteren wird das Angebot nach Betriebstagen ausgerichtet: Mo-Fr an Schultagen, Mo-Freitag an Ferientagen, Samstagen und Sonn-/Feiertagen. Spezielle betriebliche Regelungen werden für die Karnevalstage, Weihnachten und den Jahreswechsel getroffen. Die verbindliche Ferienordnung des Landes NRW wird je Schuljahr vom Ministerium für Schule und Weiterbildung des Landes Nordrhein-Westfalen erlassen. Neben den Ferien, stehen den Schulen pro Schuljahr drei (Schuljahr 2014/15, 2016/17, 2021/22 und 2022/23) bis vier (Schuljahr 2015/16, 2017/18, 2018/19, 2019/20, 2020/21 und 2023/24) bewegliche Ferientage zur Verfügung. Wann genau diese sein sollen, entscheidet die Schulkonferenz im Einvernehmen mit dem Schulträger. Dabei muss mindestens einer der beweglichen Ferientage den Festen und Bräuchen vor Ort (zum Beispiel Karneval) entsprechend festgelegt werden. Gemäß dieser Verordnung ist seitens des/der Schulträger anzustreben, dass alle Schulen einer Gemeinde sich einvernehmlich für einen Termin entscheiden. Die Entscheidung ist spätestens acht Wochen vor Beginn der Sommerferien des kommenden Schuljahres zu treffen und bekannt zu machen.

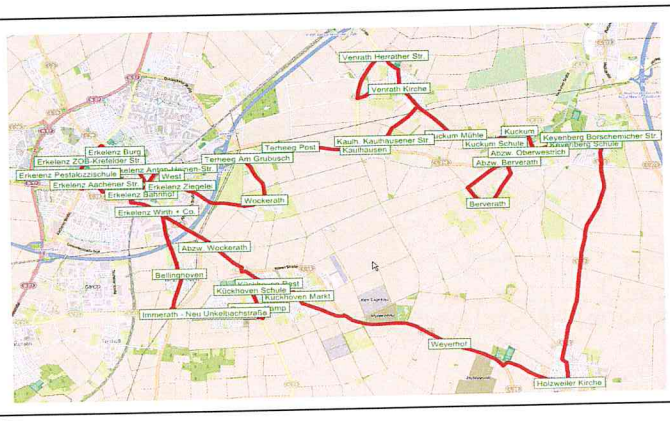
Die Entwicklungen im Schülerverkehr unterliegen ständigen Veränderungen. Maßgeblichen Einfluss haben

- die Entwicklung der Schülerzahlen in den Kommunen,
- die weitere Umsetzung der offenen Ganztagsschulen,
- Veränderungen der Schullandschaft im Hinblick auf Schulstandorte (Bündelung und Schließung von Schulstandorten und Schulformen).

In Abstimmung mit den jeweils zuständigen Schulträgern werden die über das reguläre Linienangebot hinausgehenden Leistungen – Verstärkerfahrten – jährlich den aktuellen Anforderungen angepasst. Im Hinblick auf die angespannte Haushaltslage der Kommunen ist eine Optimierung im Schülerverkehr anzustreben. Organisatorische Maßnahmen der Schulträger (z. B. Staffelung der Schulanfangs- und -endzeiten, Standortentscheidungen) sind eine wichtige Voraussetzung für die Optimierung der Schülerverkehre und somit des wirtschaftlichen Ergebnisses.

Stadt Erkelenz
Liniennetzplan 2015



Linie	Zielkonzept 2018 Linienweg/Maßnahmen	ab FP
SB1	**Erkelenz- Gerderath-Wassenberg-Heinsberg-Geilenkirchen-Übach**	
	- Bedienung der morgendlichen Frühfahrt nach Geilenkirchen ab Erkelenz - Prüfung der Bedienung Haltestelle Burg Erkelenz statt ZOB Erkelenz an FT - Bedienung von Schleiden an Ferientagen (FT)	2016
SB81	**Erkelenz-Rheindahlen-Rheydt-Mönchengladbach**	
	Die Nachfrage im Kreis Heisberg (Wegberg/Erkelenz) ist in den letzten Jahren stark rückläufig. Die Linie ist wird von NVV und west gemeinsam betrieben. Die Konzession läuft bis 31.12.2016. Die Rücknahme der Linie wird mit der Stadt Mönchengladbach (Aufgabenträger ÖPNV) und den VU abgestimmt.	2017
EK1/3	**Erkelenz-Terheeg-Kuckum-Keyenberg-Immerath(neu)-Kückhoven-Erkelenz**	
	Die Stadtbus-Linien werden für ein verbessertes Angebot zusammengelegt. Die Orte Borschemich, Lützerath und Immerath werden entsprechend des fortschreitenden Braunkohleabbaus von der Linie abgebunden.	2016
		

Linie	Zielkonzept 2018 Linienweg/Maßnahmen	ab FP
EK2	**Erkelenz-Lövenich-Katzem**	
	Der Fahrplan wird überarbeitet, so dass ein Grundangebot an ST sowie FT sichergestellt wird.	2016
EK4	**Erkelenz-Mennekrath und Erkelenz-Oerather Mühlenfeld**	
	Der ErkaBus wird zur Bedienung der Haltestelle Schulring erweitert. Der Fahrplan wird auf beiden Strecken zu einem Stunden-Takt mit zusätzlichen Fahrten zur Schulanbindung überarbeitet.	2016
401	**Erkelenz-Hetzerath-Hückelhoven-Ratheim-Oberbruch-Heinsberg**	
	- Bedienung der Haltestelle Ludovicistr. Hückelhoven entfällt (➔ HÜ1) - Bedienung der Haltestelle "von-Dechen-Str." Hückelhoven nur an ST	2017
402	**Erkelenz-Baal-Hückelhoven-Ratheim-Dremmen-Heinsberg**	
	Zur Sicherung der Bahnanschlüsse wird der Linienweg gestrafft, die Haltestellen Ostpromenade, Agentur für Arbeit und Kreisverwaltung Heinsberg entfallen, die Haltestelle Industriestr. Heinsberg wird an FT und an ST außerhalb der Schulzeiten eingefügt.	2016
406	**Erkelenz-Golkrath-Kleingladbach-Hückelhoven**	
	Die Verbinung nach Hückelhoven wird durch Änderungen im Stadtgebiet Hückelhoven beschleunigt.	2018
407	**Myhl-Gerderath-Ratheim-Hückelhoven-Hilfarth-Randerath-Geilenkirchen**	
	Bedienungsfunktion der Linie wird überarbeitet, die Linie wird auch an FT im 120 Min-Takt eingeführt.	2018
408	**Erkelenz-Oerath-Wegberg-Niederkrüchten**	
418	**Erkelenz-Oerath-Schwanenberg-Tüschenbroich-Wegberg**	
	Der Korridor der Linien 408/418 über Wegberg wird überprüft, insbesondere Linienfahrten der 418 auf notwendige Schulfahrten hin ggfs. Einstellung	2016
MultiBus	**Bedienungsgebiet/-zeit**	
	Die Bedienungsgebiete und -zeiten des MultiBus müssen auf die neuen Bedingungen angepasst werden und unterstehen einer ständigen Überprüfung.	