

ENTWURF

Nahverkehrsplan Kreis Heinsberg 2024

Modul 1

ENTWURF

Herausgeber:

Kreis Heinsberg
Der Landrat

Amt für Umwelt und Verkehrsplanung
Stand: 17. Dezember 2024

kreis heinsberg
bodenständig. weitsichtig.

Nahverkehrsplan für den Kreis Heinsberg 2024

0 Modul-Überblick

1 Rahmenbedingungen

2 ÖPNV-Struktur

3 Anforderungsprofil

4 Zielkonzept

5 Qualitätsmonitoring

6 Finanzierung

Inhalt

0 Modul-Überblick 2

Vorwort 5

1 Rahmenbedingungen 5

1.1 Vorbemerkung 5

1.2 Rechtsrahmen 6

1.3 Gesetzlicher Auftrag 10

1.4 Aufstellungsverfahren 11

2 ÖPNV-Struktur 13

2.1 ÖPNV-Organisation in Nordrhein-Westfalen 13

2.2 Einbindung der ÖPNV-Aufgabenträger in den AVV 14

2.3 Abgrenzung des Nahverkehrsraums 16

2.4 Leitbild des Kreis Heinsberg 18

2.5 Landespolitische Vorgaben 19

2.6 Landes- und Regionalplanung 20

2.7 Raum und Siedlungsstruktur Kreis Heinsberg 21

3 Anforderungsprofil des Aufgabenträgers 22
3.1 Anforderungsprofil für den ÖSPV 22
3.2 Erschließungsqualität 25
3.3 Betriebszeiten 25
3.4 Verbindungsqualität 27
3.5 Verknüpfung der Verkehrssysteme 29
3.6 Produktpalette 30
3.7 Fahrzeuge 34
3.8 Haltestellen 38
3.9 Betriebssteuerung 40
3.10 Tarif und Vertrieb 41
3.11 Kommunikation / Information 50
3.12 Service / Personal 51
3.13 Sicherheit 53
3.14 Sauberkeit 54
3.15 Barrierefreiheit 54
3.16 Pünktlichkeit 68
3.17 Schulverkehr 68
4 Zielkonzept 69
4.1 Grenzüberschreitende Planungen in der Euregio Maas-Rhein 69
4.2 Zielkonzept 2032/2040 im SPNV Teilnetz Aachen 70
4.3 „Maßnahmenpaket zum Deutschlandticket“ - Maßnahmenplanung 2024 - 2026 77
4.4 Ausblick auf langfristige Entwicklungen 98
4.5 Weiteres Vorgehen 104
5 Qualitätsmonitoring 105
6 Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV 112

Vorwort

- *in Abstimmung - wird aktuell ergänzt nach Beteiligungsverfahren*

1 Rahmenbedingungen

1.1 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 go.Rheinland (vormals „NVR“), VRR und NWL liegt.

Der Kreis Heinsberg ist somit Aufgabenträger 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 vierte 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 vierte Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Kreises Heinsberg hat zunächst das Ziel, die Angebote nachfrageorientiert weiterzuentwickeln, sie unter Beachtung des Demographischen Wandels zukunftsfähig auszugestalten sowie gleichzeitig auch eine angemessene Grundversorgung sicher zu stellen. Dabei sollen neben den Entwicklungen beim On-Demand-Verkehr im Kreis, dem MultiBus, den Stadtbus-Verkehren sowie der Schnellbusoffensive auch die Ausbauplanungen von SPNV-Leistungen des ZV go.Rheinland und VRR in der Region Aachen/Mönchengladbach Berücksichtigung finden.

Insgesamt ist dies als „Maßnahmenpaket zum Deutschlandticket“ zu verstehen, als ein attraktives, kreisweites ÖPNV-Grundnetz für alle Bürger/innen des Kreises, welches mit auf die entsprechenden Kundenbedürfnisse ausgerichteten Angeboten ergänzt werden soll. 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. Besonders im Fokus steht zudem die Umsetzung gesetzgeberischer Vorgaben zum weiteren barrierefreien Ausbau des ÖPNV.

Der Nahverkehrsplan umfasst einen mittelfristigen planerischen Betrachtungszeitraum. Kern des Nahverkehrsplans sind die vorgenannten planerischen Inhalte, deren Umsetzung im Zeitrahmen 2024-2026 angestrebt wird. Bis zu diesem Zeitpunkt werden Maßnahmen auf der Grundlage des bisher geltenden Nahverkehrsplans getroffen. Die Konkretisierung der Fahrplanmaßnahmen erfolgt weiterhin jährlich im Rahmen der üblichen Abstimmungsprozesse im AVV.

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

1.2 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 (VO (EG) Nr. 1370/2007),
- das novellierte Personenbeförderungsgesetz (PBefG), Stand 01.08.2021 und
- das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)

gebildet. Darüber hinaus sind weitere rechtliche Vorgaben, wie zum Beispiel das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG), die Clean Vehicles Directive (Richtlinie (EU) 2019/1161 vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG) bzw. das ihrer Umsetzung dienende Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG) sowie der Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW), Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, vom 8. Februar 2017, zuletzt geändert am 6. August 2019 zu beachten.

VO (EG) Nr. 1370/2007

Die VO (EG) Nr. 1370/2007 (sog. Personenverkehrsdienste-Verordnung) des Europäischen Parlaments und des Rates wurde am 23. Oktober 2007 beschlossen und ist am 3. Dezember 2009 in Kraft getreten. Seit dem Auslaufen letzter Übergangsvorschriften zum 3. Dezember 2019 ist sie in allen EU-Mitgliedsstaaten einschränkungslos anzuwenden. Zuletzt wurde die VO (EG) Nr. 1370/2007 über die Änderungsverordnung (EU) 2016/2338 vom 14. Dezember 2016 neugefasst.

Im Sinne der VO (EG) Nr. 1370/2007 sind die Aufgabenträger zuständige Behörde über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße. Der Regelungsumfang der Verordnung umfasst insbesondere die folgenden Eckpunkte:

- Finanzielle Ausgleichsleistungen durch den Aufgabenträger können ausschließlich auf der Grundlage eines öffentlichen Dienstleitungsauftrags nach Art. 3 Abs 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 oder einer sogenannten „Allgemeinen Vorschrift“ nach Art. 3 Abs 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 gewährt werden. Für öffentliche Dienstleitungsaufträge 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. Zudem gilt das Verbot der Überkompensation.
- Der Kreis Heinsberg kann öffentliche Verkehrsdienste als zuständige Behörde entweder selbst erbringen oder einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag über die Verkehrsleistungen vergeben. Die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags erfolgt entweder
    - im Rahmen einer europaweiten wettbewerblichen Ausschreibung oder
    - im Wege der Direktvergabe an ein von der zuständigen Behörde wie eine eigene Dienststelle kontrolliertes Unternehmen; dabei stehen nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (Urteil vom 21. März 2019 – C-266/17 und C-267/17) und des Bundesgerichtshofs (Beschluss vom 12. November 2019 – XII ZB 120/19) sowohl die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags nach Art. 5 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 in Verbindung mit § 108 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB), als auch die Vergabe einer Dienstleistungskonzession nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 zur Verfügung. Abhängig von der gewählten Vergabeart bestehen für das die Verkehrsdienste betreibende Unternehmen unterschiedliche tätigkeitsbezogene Beschränkungen.
- Daneben existiert die Möglichkeit zur direkten Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge auch an nicht vom Aufgabenträger kontrollierte Unternehmen, wenn der geschätzte jährliche Wert des Auftrags unterhalb von 1 Mio. € oder die jährliche Verkehrsleistung unterhalb von 300.000 km liegt. Werden öffentliche Dienstleistungsaufträge an kleine oder mittlere Unternehmen mit nicht mehr als 23 Fahrzeugen vergeben, können die Schwellenwerte verdoppelt werden. Weiterhin können öffentliche Dienstleistungsaufträge im Eisenbahnverkehr (ohne U-Bahnen und Straßenbahnen) direkt vergeben 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.

Der Kreis Heinsberg hat von seinem Wahlrecht Gebrauch gemacht und sein kreiseigenes Verkehrsunternehmen, die WestVerkehr GmbH, als Inhouse-Unternehmen bzw. internen Betreiber im Wege der Direktvergabe gemäß Art. 5 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 in Verbindung mit der Inhouse-Rechtsprechung des EuGH mit der Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten im integrierten Verkehrsnetz Kreis Heinsberg als Gesamtleistung für acht Jahre bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2027 ausschreibungsfrei beauftragt.

Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. April 2021, BGBl. I S. 822) gibt den bundesgesetzlichen Rahmen für die Genehmigung von Linienverkehren mit

Straßenbahnen und Bussen im ÖPNV vor. Nach der Novellierung zum 1. Januar 2013, mit der die Umsetzung der VO (EG) Nr. 1370/2007 in den nationalen Rechtsrahmen vollzogen wurde, sind zum 1. August 2021 weitere Änderungen in Kraft getreten. Diese betreffen überwiegend die Einführung neuer Bedienformen für flexible und bedarfsgesteuerte Verkehre.

Die Genehmigungsbehörde hat im Rahmen ihrer konzessionsrechtlichen Entscheidungen sowie für die weitere verkehrliche Entwicklung den Nahverkehrsplan gemäß § 8 Abs. 3a PBefG zu berücksichtigen, wenn in dem Nahverkehrsplan die in § 8 Abs. 3 PBefG definierten Anforderungen an die zu planenden Verkehrsleistungen berücksichtigt sind. Sie kann die Genehmigung eines Linienverkehrs versagen, wenn dieser mit einem solchen Nahverkehrsplan nicht in Einklang steht (§ 13 Abs. 2a PBefG).

Nach § 8 Abs. 3 PBefG hat der Aufgabenträger die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebots, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan zu definieren.

Ferner hat der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen zu berücksichtigen. Ziel ist, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Diese Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind ferner 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.

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (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 19. Dezember 2019 (GV. NRW. S. 1046), in Kraft getreten am 1. Januar 2020. Wesentliche Festlegung des ÖPNVG NRW ist, dass die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV im Grundsatz eine Aufgabe der Kreise und kreisfreien Städte ist.

Diese bilden zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) gemäß ihrer Zugehörigkeit zu einem der im Gesetz vorgegebenen drei Kooperationsräume 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 go.Rheinland (vormals „Nahverkehr Rheinland“ (NVR)), der vom Zweckverband Aachener Verkehrsverbund (AVV) und dem Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) zu diesem Zweck gegründet wurde.

Auch das ÖPNVG NRW benennt die Verpflichtung der Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV einen Nahverkehrsplan aufzustellen. Bei der Aufstellung sind vorhandene Verkehrsstrukturen und die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie das SPNV-Netz zu beachten; die Belange des Klima- und

Umweltschutzes, des Rad- und Fußverkehrs, der Barrierefreiheit, des Städtebaus und der Quartiersentwicklung sowie die Vorgaben des ÖPNV-Bedarfsplans und des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans sind zu berücksichtigen.

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 Verkehrsleistungen des ÖPNV notwendigen Mindestanforderungen für Betriebszeiten, Zugfolgen und Abschlussbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten für die angemessene Verkehrsbedienung nach § 2 Abs. 3 Satz 1 ÖPNVG NRW und den Qualifikationsstandard des eingesetzten Personals darzustellen sowie die Ausrüstungsstandards der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge und die Entlohnung des eingesetzten Personals bei den Verkehrsunternehmen nach Maßgabe einschlägiger und repräsentativer Tarifverträge 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.

Der Nahverkehrsplan ist im Benehmen mit den kreisangehörigen Städten und Gemeinden aufzustellen. Darüber hinaus sind vorhandene Verkehrsunternehmen bei der Aufstellung zu beteiligen. Soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören und ihre Interessen angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen. Der Nahverkehrsplan ist mit den benachbarten Kreisen und kreisfreien Städten abzustimmen.

Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG)

Das Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG) vom 9. Juni 2021 schreibt verbindliche Mindestziele für die Beschaffung von emissionsarmen und - freien Pkw sowie von emissionsarmen und -freien leichten und schweren Nutzfahrzeugen, insbesondere Bussen für den öffentlichen Personennahverkehr, vor.

Mit dem Gesetz wurde die Richtlinie (EU) 2019/1161 vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG (sog. „Clean Vehicles Directive“) umgesetzt. Es verpflichtet u.a. die öffentliche Hand, dafür Sorge zu tragen, dass ein Teil der künftig zu beschaffenden Fahrzeuge emissionsarm bzw. -frei sein muss. Ziel ist es, die ÖPNV-Busflotten in den kommenden Jahren weitgehend auf emissionsfreie Antriebe umzustellen.

Die neuen Anforderungen gelten seit dem 2. August 2021 und erstrecken sich insbesondere auf die vom Kreis Heinsberg zukünftig nach der VO (EG) Nr. 1370/2007 zu vergebenden öffentlichen Dienstleistungsaufträge sowie auf zu vergebende öffentliche Aufträge über Verkehrsdienst-leistungen.

Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen

Der Landesentwicklungsplan (LEP) des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, vom 8. Februar 2017, zuletzt geändert am 6. August 2019, legt die mittel- und langfristigen strategischen Ziele zur räumlichen Entwicklung des Landes Nordrhein-Westfalen fest. Seine Festlegungen sind in der nachgeordneten Regional-, Bauleit- und

Fachplanung zu beachten bzw. zu berücksichtigen und ist insofern auch relevant für die Nahverkehrsplanung. Derzeit ist eine aktuelle Überarbeitung anhängig.

Behindertengleichstellungsgesetze

Am 1. Januar 2004 ist das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG NRW) in Kraft getreten. Dieses schreibt Trägern öffentlicher Belange vor, die Diskriminierung von Menschen mit Behinderung zu verhindern und zu beseitigen sowie die volle, wirksame und gleichberechtigte Teilhabe von Menschen mit Behinderungen am Leben in der Gesellschaft durch die Beseitigung von Barrieren und die Herstellung von Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit zu gewährleisten. Als Träger öffentlicher Belange bezieht der Kreis Heinsberg die Verbände der Menschen mit Behinderungen frühzeitig in die Nahverkehrsplanung ein. Zudem sollen Zielvereinbarungen mit den Landesverbänden von Menschen mit Behinderungen für die Organisationsbereiche des Nahverkehrs getroffen werden. Von besonderem Interesse ist die Herstellung der Barrierefreiheit in öffentlich zugänglichen Verkehrsanlagen und Beförderungs-mitteln.

Ab Ende Juni 2025 werden zudem in bestimmten Bereichen von Personenbeförderungsdiensten die Vorgaben des Barrierefreiheitsstärkungsgesetzes (BFSG) zu berücksichtigen sein. Ziel ist es die Barrierefreiheitsanforderungen für bestimmte Produkte und Dienstleistungen in der EU zu harmonisieren und somit die Barrierefreiheit für Menschen mit Behinderungen weiter zu verbessern.

Als übergeordnete Regelung hat zudem das (Bundes-)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 sämtliche Fördervorhaben, sei es im Bereich Infrastruktur (Bau von Haltestellen) oder bei der Bezuschussung von Fahrzeugen. Besonders zu erwähnen ist das in den jeweiligen Gesetzen verankerte Verbandsklagerecht.

1.3 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 VO (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße.

Die Aufgabenträger haben zur Sicherung und Verbesserung des ÖPNV einen Nahverkehrsplan 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 Nahverkehrsplans (§§ 7, 8 ÖPNVG NRW) ist nachfolgend wiedergegeben.

> ***§ 8 ÖPNVG NRW – 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 und den mittel- bis langfristig angestrebten Anteil des OPNV am Gesamtverkehr (modal split) benennen. 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 Klima- und Umweltschutzes, des Rad- und Fußverkehrs, der Barrierefreiheit im Sinne des § 2 Absatz 8, des Städtebaus und der Quartiersentwicklung 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, für die angemessene Verkehrsbedienung nach § 2 Abs. 3 Satz 1 und den Qualifikationsstandard des eingesetzten Personals darzustellen sowie die Ausrüstungsstandards der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge und die Entlohnung des eingesetzten Personals bei den Verkehrsunternehmen nach Maßgabe einschlägiger und repräsentativer Tarifverträge 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 ÖPNVG NRW – ÖPNV-Infrastrukturplanung, SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse***
>
> *(4) Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium legt im Einvernehmen mit 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. Dabei sind Bindungen aus den von den Zweckverbänden geschlossenen Vereinbarungen mit den Eisenbahnunternehmen zu berücksichtigen. Das SPNV-Netz darf den Umfang von landesweit 40 Millionen Zug-Kilometern nicht überschreiten.*

1.4 Aufstellungsverfahren

Der Kreis Heinsberg hat am 22. Dezember 2020 beschlossen eine Fortschreibung des Nahverkehrsplans für seinen Zuständigkeitsbereich, den Kreis Heinsberg, zu erarbeiten. Parallel zum hiesigen Fortschreibungsverfahren werden auch Teile des Nahverkehrsplans der benachbarten Städteregion Aachen überarbeitet. Der Zeitplan zur Fortschreibung wurde auf Grund einer Vielzahl an nicht planbaren äußeren Einflussfaktoren (folgend aufgeführt) nicht eingehalten:

- COVID-19 Pandemie mit Rettungsschirmverfahren 2020-2022 (Billigkeitsleistungen des Landes NRW)
- EU-Beihilfeverfahren im Rahmen des Vergabeverfahrens der ÖSPNV-Leistungserbringung im Kreis als Direktvergabe an die WestVerkehr als kommunales Verkehrsunternehmen
- Einführung des bundesweit gültigen 9-Euro-Tickets im Nah- und Regionalverkehr für Juni-August 2022 als Sonderangebot mit Einnahmeverlustausgleichsverfahren auf Initiative der Bundesregierung als Teil des Energie-Entastungspaketes

- Einführung des bundesweit gültigen Deutschland-Ticket für 2023-2025 im Nah- und Regionalverkehr mit Einnahmeverlustausgleichsverfahren

Zum Aufstellungsverfahren führt das ÖPNVG NRW Folgendes aus:

> ***§ 9 ÖPNVG NRW – Aufstellungsverfahren***
>
> *(1) Der Nahverkehrsplan wird im Benehmen mit den betroffenen Gebietskörperschaften aufgestellt. Soweit kreisangehörige Städte und Gemeinden Aufgabenträger gemäß § 3 Abs. 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) Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans 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.*
> *(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 Abs. 1 genannten Aufgabenträger. Der Beschluss ist der nach § 16 Abs. 3 zuständigen Aufsichtsbehörde anzuzeigen. Der Plan ist in geeigneter Weise bekannt zu machen und zur Einsichtnahme bereitzuhalten.*
> *(5) Der Nahverkehrsplan ist in regelmäßigen Abständen zu überprüfen und 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 Nahverkehrspläne im AVV folgende Arbeitsschritte:

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

…

2 ÖPNV-Struktur

2.1 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 Bonn, Köln und Leverkusen, Städteregion Aachen sowie Kreise 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.

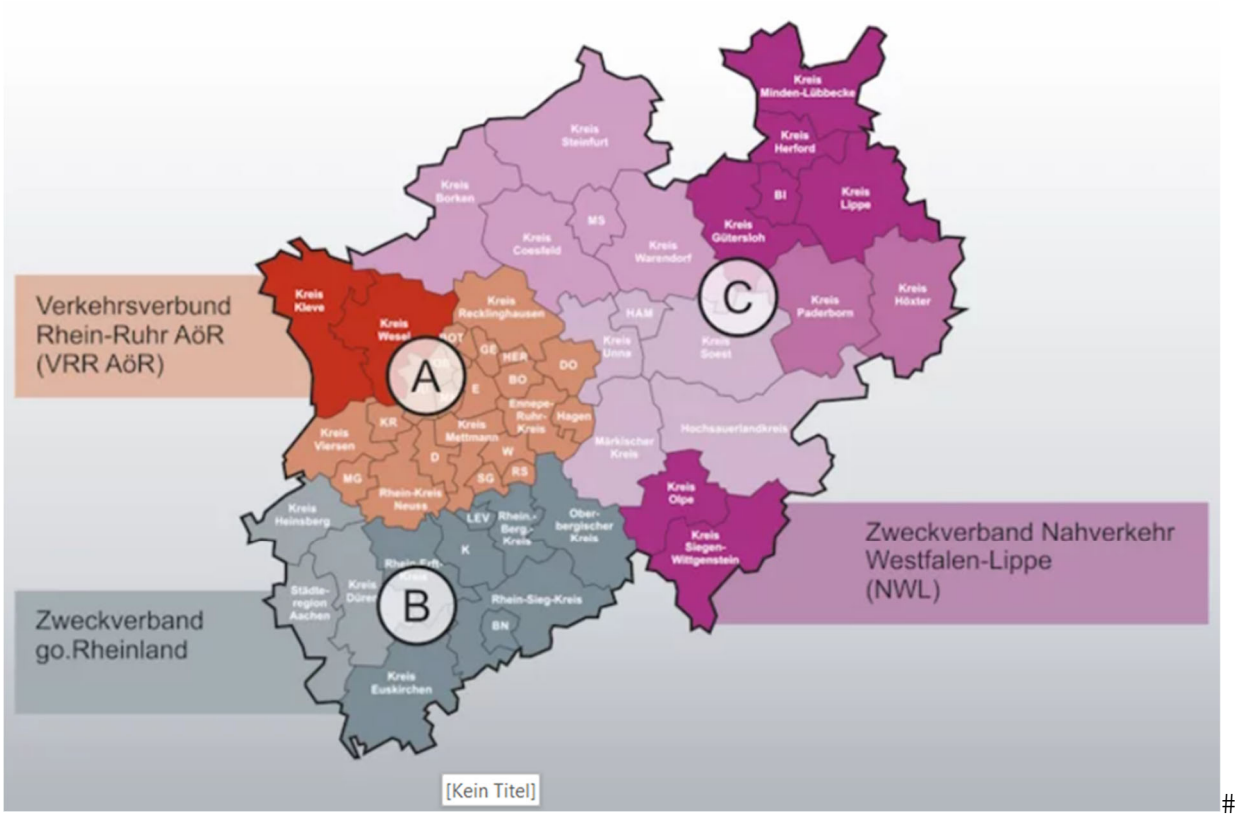
...

(3) Dem Zweckverband ist die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV zu übertragen. Ihm kann darüber hinaus im Einvernehmen mit den betroffenen Aufgabenträgern nach § 3 Absatz 1 die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung regionaler Schnellbusverkehre übertragen werden. 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, kompatible, auch die Digitalisierungstechnik nutzende Fahrgastinformations- und Betriebssysteme und ein übergreifendes Marketing. Er hat darüber hinaus auf eine Ausgestaltung angemessener Kundenrechte durch Aufnahme von entsprechenden Regelungen in die Tarifbestimmungen des Gemeinschaftstarifs hinzuwirken.

(3a) Die Aufgabenträger nach § 3 Abs. 1 können weitere Aufgaben auf den Zweckverband nach § 5 Abs. 1 übertragen; die Möglichkeit der Übertragung des straßengebundenen ÖPNV durch die Aufgabenträger auf die bisherigen Zweckverbände bleibt unberührt.

(4) Durch öffentlich-rechtliche Vereinbarung oder durch allgemeine Regelung des Zweckverbandes ist sicherzustellen, dass Entscheidungen des Zweckverbandes, die sich nur im Gebiet eines Zweckverbandsmitglieds unmittelbar auswirken, mit dessen Einvernehmen erfolgen.

...



Dee1#4# Dejuhq}xqj#ghu#Nrrshudwrqvuîxp h#q#QUZ #ixu#ghq#VSQY#}xvwîqqljh#DWQJhelhwh,#

#

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

- den Verkehrsverbund Rhein Ruhr (AÖR) (VRR)
- den Zweckverband go.Rheinland [*früher 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. Zum Jahreswechsel 2022/23 wurde der Zweckverband Nahverkehr Rheinland in den Zweckverband go.Rheinland umbenannt.

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 selbst 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 Kooperationsräumen.

2.2 Einbindung der ÖPNV-Aufgabenträger in den AVV

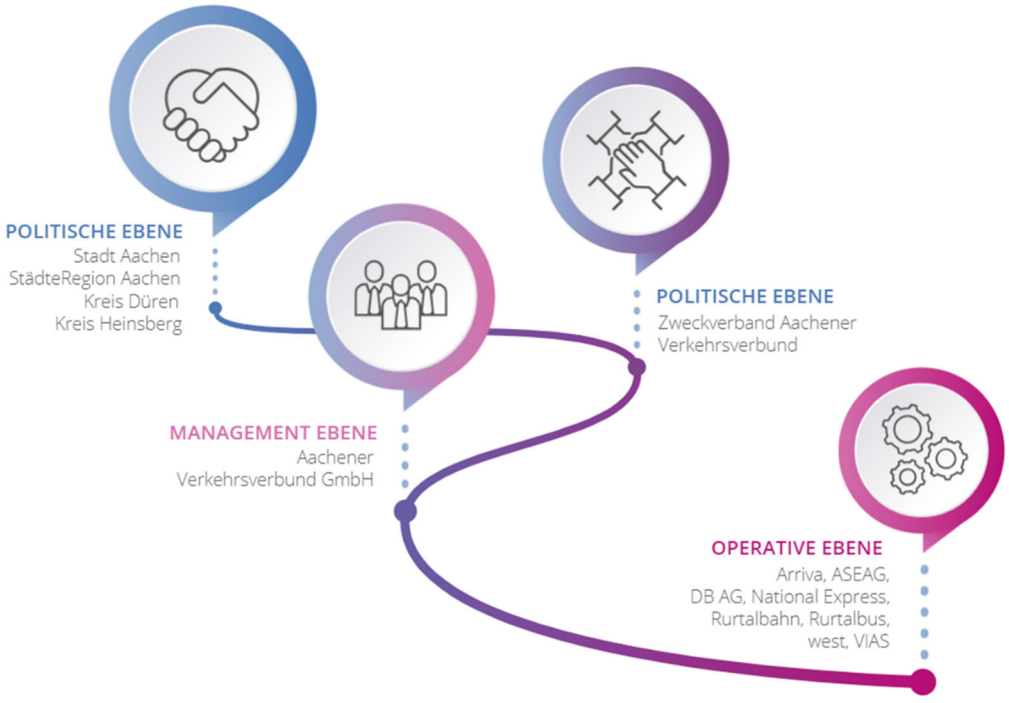
Der Aachener Verkehrsverbund (AVV) wurde 1994 als kommunaler Aufgabenträgerverbund gegründet. Dem AVV gehören vier Gebietskörperschaften an: Stadt Aachen, StädteRegion Aachen, Kreis Düren und Kreis Heinsberg. Die Organisation des öffentlichen Personennahverkehrs im Verbundgebiet folgt dem Drei-Ebenen-Modell. Um den Nahverkehr bestmöglich und einheitlich zu gestalten, haben sich die 35 Städte und Gemeinden der Region zum Zweckverband AVV zusammengeschlossen.

Die Gebietskörperschaften sind für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Nahverkehrsleistungen verantwortlich. Als Aufgabenträger sind sie für die Organisation und Finanzierung des Busverkehrs auf ihrem Territorium zuständig. Diese Funktion übernimmt der go.Rheinland für den Schienenpersonennahverkehr im Rheinland.

Vertragliche Grundlagen für den AVV bilden:

- die Satzung für den Zweckverband AVV
- der Gesellschaftsvertrag für die AVV GmbH
- Kooperationsverträge mit den kommunalen sowie weiteren Verkehrsunternehmen

Auf Grundlage der veränderten Rahmenvorgaben des ÖPNVG NRW wurden die Verbundverträge vom Juni 1994 überprüft und mit Wirkung zum 1. Januar 2008 angepasst. Durch den Vollzug dieser Anpassung sind die Verkehrsverträge mit den Schienenverkehrsunternehmen auf den heutigen Zweckverband go.Rheinland übergegangen. Die tarifliche Einbindung der Schienenverkehrsunternehmen in den AVV einschließlich deren Einbindung in das AVV-Einnahmenaufteilungsverfahren wurde durch den Abschluss von Kooperationsverträgen mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen gesichert. Weitere Anpassungen der Verbundverträge an die aktuelle Rechtslage erfolgten sukzessive in den letzten Jahren.#



#

Dee1#5-# ¬ehuvlfkw#}xp #6CHehqhqCP rghc#ghv#Ddfkhqhu#Yhunhkuvyhuexqghv#DYY,#Judiln#DYY,#

In Bezug auf den ÖSPV ist der AVV weiterhin als Kommunalverbund nach dem 3-Ebenen-Modell organisiert. Aufgrund der klaren Trennung der Besteller- und Erstellerebene 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.

Politische Ebene

Die politische Ebene wird durch die Zweckverbandsversammlung repräsentiert. Sie setzt sich

aus 20 Vertretern – jeweils fünf der vier Gebietskörperschaften Stadt Aachen, StädteRegion Aachen, Kreis Düren und Kreis Heinsberg – zusammen. So haben die Kommunen Einfluss auf die Entscheidungsfindung im Verbund.

Management Ebene
Der Zweckverband hat zur Durchführung seiner Aufgaben die Aachener Verkehrsverbund GmbH gegründet. In der AVV GmbH sind alle Aufgaben und Kompetenzen des Verbundes organisatorisch gebündelt. Sie ist über ihre einzelnen Organe eng mit der politischen und der operativen Ebene verknüpft.

Operative Ebene
Insgesamt sind acht kommunale und regionale Verkehrsunternehmen unmittelbar in den AVV eingebunden. Der Unternehmensbeirat verbindet die Management- mit der operativen Ebene. Über ihn werden die Verkehrsunternehmen eingebunden und an der politischen Willensbildung beteiligt. Zudem bestehen vielfältige Kooperationsvereinbarungen mit benachbarten Verkehrsträgern, Kommunen und Unternehmen.

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 im ÖPNV 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.

2.3 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 8 Millionen Menschen. Ein wesentlicher Teil des Nahverkehrsraums wird durch den Kultur- und Wirtschaftsraum Euregio Maas-Rhein (EMR/südlicher Teil) 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.#

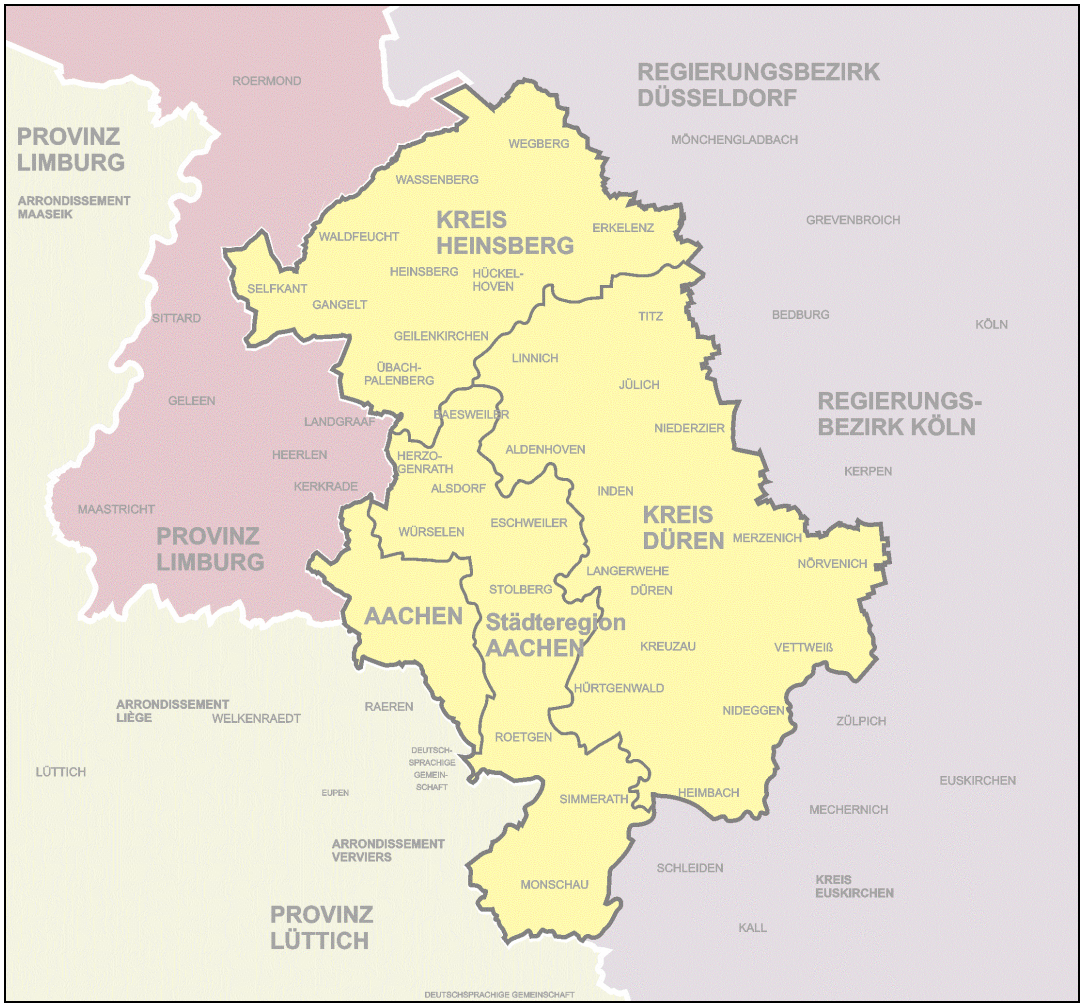


Abb. 3: Relevanter Nahverkehrsraum für den Kreis Heinsberg

Im Jahr 2022 ist der Kreis Heinsberg ebenfalls der Euregio Rhein-Maas-Nord beigetreten. Diese ist ebenfalls eine Europaregion im deutsch-niederländischen Grenzraum an Rhein und Maas. Die Region wurde 1978 gegründet als freiwillige Arbeitsgemeinschaft, seit 2004 ist sie ein öffentlich-rechtlicher Zweckverband nach deutschem Recht. Im Norden grenzt die Euregio Rhein-Maas-Nord an die Euregio Rhein-Waal, mit der sie sich teilweise (im Kreis Kleve) überschneidet. Im Süden grenzt sie an die Euregio Maas-Rhein mit dem Raum Aachen-Maastricht-Lüttich.

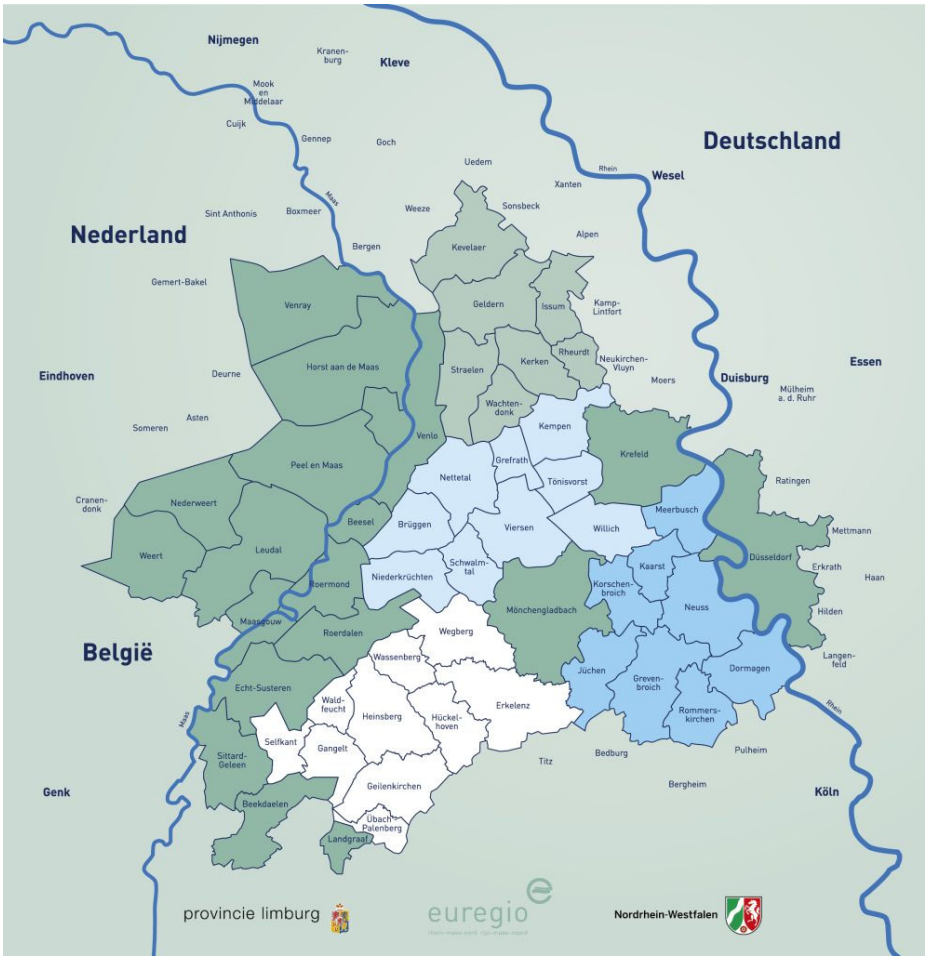


Abb. 6: Wirkungsbereich der Euregio Rhein-Maas-Nord

2.4 Leitbild des Kreis Heinsberg

Der Kreis Heinsberg hat sich durch Kreistagsbeschluss im Jahr 2007 erstmals ein Leitbild mit mittel- bis langfristigen Entwicklungszielen gegeben. Diese wurden zu verschiedenen Themengebieten entwickelt u. a. zur Thematik Verkehr (u. a. ÖPNV). Dieses Leitbild wurde im Jahr 2018 durch den Kreistag überarbeitet und neugefasst.

> ***Neufassung des Leitbildes für den Kreis Heinsberg (2018) - 7. Verkehr und Mobilität:***
>
> *Für die Mobilität aller Generationen ist ein funktionierender, bedarfsgerechter ÖPNV/SPNV essenziell. Der Kreis gewährleistet ein entsprechendes Busangebot in Kern- und Randzeiten vor Ort und setzt sich für eine bedarfsgerechte Einbindung des Kreises in die regionalen und überregionalen Verkehrs- und Bahnverbindungen ein.*
> *Für den Kreis Heinsberg stellt der öffentliche Personennahverkehr aufgrund der ländlichen Struktur eine besondere Herausforderung dar. Der Kreis und seine kreisangehörigen Kommunen sind deshalb entschlossen, den Busverkehr in kommunaler Hand zu halten. Ziel ist die Aufrechterhaltung einer bedarfsgerechten Mobilität in unserem ländlichen Raum. Dazu werden innovative Konzepte wie der MultiBus gefördert …*

Einige Handlungsansätze aus dem Jahr 2007 konnten zwischenzeitlich umgesetzt werden, als

Beispiele hierfür stehen die Wiederinbetriebnahme der Eisenbahnstrecke Heinsberg – Lindern zum 15. Dezember 2013 sowie die mittlerweile kreisweite MultiBus-Bedienung (früher Bedarfsverkehr/ heute On-Demand-Verkehr).

2.5 Landespolitische Vorgaben

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.
- Nahverkehrsplan für den SPNV

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 so weit 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, barrierefreien, sicheren und sauberen Fahrzeugen sowie Stationen und Haltestellen, bequemem und barrierefreiem 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 sowie multimodalen Mobilitätsangeboten 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, kompatible, die Digitalisierungstechnik nutzende Fahrgastinformation unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen mit Hör- und Sehbehinderungen sowie durch einheitliche Qualitätsstandards die Fahrgastzahlen sowie 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 und regionalen Schnellbusverkehr zukommen, das sowohl kreuzungsfreie als auch beschleunigte oberirdische Schienenstrecken und regionale Schnellbuslinien 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 Schienen- und regionalen Schnellbusverbindungen, 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, Sammel- und Linientaxen und Bürgerbusse genutzt werden.

(8) Bei der Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge sowie des Angebotes der ÖPNV sind die Belange insbesondere von Personen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, im Sinne der Barrierefreiheit nach Artikel 9 des Übereinkommens der Vereinten Nationen vom 13. Dezember 2006 über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (BGBl. 2008 II S. 1420; UN-Behindertenrechtskonvention), nach dem Bundesbehindertengleichstellungsgesetz und nach dem Behindertengleichstellungsgesetz NRW zu berücksichtigen.

(9) Den spezifischen Belangen von Frauen und Männern, älteren Menschen, 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.

2.6 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)

Der Regionalrat Köln hat den 1. Entwurf des Regionalplans am 10.12.2021 beschlossen und die Regionalplanungsbehörde beauftragt, das Aufstellungsverfahren zum Regionalplan Köln durchzuführen. Der Planentwurf, seine Begründung und der Umweltbericht wurden in der Zeit vom 10.12.2021 bis zum 31.08.2022 öffentlich ausgelegt und ein Beteiligungsverfahren durchgeführt. Im Rahmen dieser ersten Beteiligung sind rund 7.000 Stellungnahmen mit Anregungen, Bedenken und Hinweisen eingegangen. Der Regionalrat hat den 2. Planentwurf des Regionalplans am 11.10.2024 beschlossen und eine zweite Beteiligungsrunde gestartet.

HINWEIS: *... Aktualisierung auf Grund des aktuellen Verfahrens Stand 11/24*

2.7 Raum und Siedlungsstruktur Kreis Heinsberg

HINWEIS: *... Aktualisierung auf Grundlage aktueller Daten vsl. 1. Quartal 2025 in den finalen Entwurf eingefügt*



ENTWURF

Nahverkehrsplan Kreis Heinsberg 2024

Modul 2

ENTWURF

Herausgeber:

Kreis Heinsberg
Der Landrat

Amt für Umwelt und Verkehrsplanung
Stand: 17. Dezember 2024

Nahverkehrsplan für den Kreis Heinsberg 2024

0 Modul-Überblick

1 Rahmenbedingungen

2 ÖPNV-Struktur

3 Anforderungsprofil

4 Zielkonzept

5 Qualitätsmonitoring

6 Finanzierung

Inhalt

0 Modul-Überblick 2

Vorwort 5

1 Rahmenbedingungen 5

1.1 Vorbemerkung 5

1.2 Rechtsrahmen 6

1.3 Gesetzlicher Auftrag 10

1.4 Aufstellungsverfahren 11

2 ÖPNV-Struktur 13

2.1 ÖPNV-Organisation in Nordrhein-Westfalen 13

2.2 Einbindung der ÖPNV-Aufgabenträger in den AVV 14

2.3 Abgrenzung des Nahverkehrsraums 16

2.4 Leitbild des Kreis Heinsberg 18

2.5 Landespolitische Vorgaben 19

2.6 Landes- und Regionalplanung 20

2.7 Raum und Siedlungsstruktur Kreis Heinsberg 21

3 Anforderungsprofil des Aufgabenträgers 22
3.1 Anforderungsprofil für den ÖSPV 22
3.2 Erschließungsqualität 25
3.3 Betriebszeiten 25
3.4 Verbindungsqualität 27
3.5 Verknüpfung der Verkehrssysteme 29
3.6 Produktpalette 30
3.7 Fahrzeuge 34
3.8 Haltestellen 38
3.9 Betriebssteuerung 40
3.10 Tarif und Vertrieb 41
3.11 Kommunikation / Information 50
3.12 Service / Personal 51
3.13 Sicherheit 53
3.14 Sauberkeit 54
3.15 Barrierefreiheit 54
3.16 Pünktlichkeit 68
3.17 Schulverkehr 68
4 Zielkonzept 69
4.1 Grenzüberschreitende Planungen in der Euregio Maas-Rhein 69
4.2 Zielkonzept 2032/2040 im SPNV Teilnetz Aachen 70
4.3 „Maßnahmenpaket zum Deutschlandticket“ - Maßnahmenplanung 2024 - 2026 77
4.4 Ausblick auf langfristige Entwicklungen 98
4.5 Weiteres Vorgehen 104
5 Qualitätsmonitoring 105
6 Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV 112

Modul 2

3 Anforderungsprofil des Aufgabenträgers

3.1 Anforderungsprofil für den ÖSPV

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 hat siedlungsstrukturelle Entwicklungen zu berücksichtigen und sinnvoll zu unterstützen. Die Integration neuer Wohn- und Gewerbeflächen in das Netz- und Bedienungsangebot sind frühzeitig konzeptionell durch die jeweiligen Planungsträger vorzubereiten.

Der Nahverkehrsplan bildet die Grundlage für die Fortentwicklung des öffentlichen Nahverkehrs und ist Basis für Vergabe der ÖSPV-Leistungen. 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 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, u.a. durch die Nutzung alternativer Bedienungsformen.

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

- **Sicherstellung der Mobilität**
  - gute Erreichbarkeit
  - hohe Zuverlässigkeit
  - kurze Reisezeiten
  - angemessenes Preis-Leistungsverhältnis
  - hohe Beförderungsqualität
  - einfacher Zugang (Information, Tarif, Vertrieb).
- **Schaffung einer bedarfsgerechten Angebotsstruktur**
  - Ausschöpfung der Systemvorteile Schnelligkeit, Zuverlässigkeit, Kapazitäts-vermögen 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 gesetzt von**	
Qualitätsmerkmal	**Merkmalsausprägung**	**AT**	**AVV**
Angemessene Verkehrsbedienung	Erschließungsqualität Verbindungsqualität	• •	
Betriebliche Qualität	Betriebszeiten Betriebliches Leistungsangebot Verknüpfung der Verkehrssysteme Produktpalette Betriebssteuerung	• • • •	 • • •
Infrastrukturvorhaltung	Fahrzeuge Ortsfeste Infrastruktur Haltestellen	• • •	○
Tarifgestaltung im Verbund	Verbundtarif		•
Kontaktstellen zum ÖPNV-Nutzer	Vertrieb Kommunikation / Information Service / Personal	 • •	• • •
		○) gem. Förderrichtlinie	

Tab. 4: 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. 5: 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. 14:00 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. 2:00 Uhr) samstags: Betriebsbeginn bis ca. 9:00 Uhr sowie ab ca. 16:00 Uhr bis Betriebsende (ca. 4:00 Uhr) sonn- und feiertags: ganztägig	montags bis freitags: ca.18:00 Uhr bis Betriebsende (ca. 2:00 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. 14:00 Uhr bis 22:00 Uhr *) samstags: Betriebsbeginn bis ca. 9:00 Uhr sowie ab ca. 14:00 Uhr bis Betriebsende, ergänzend ganztägig *) sonn- und feiertags: ganztägig *)

*) Bedarfsorientierte Bedienungsangebote in Abhängigkeit von der Nachfragesituation

Tab. 6: 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 der anschließenden Tabelle wiedergegeben.

Der MultiBus wird im Kreis Heinsberg zeitlich jedoch angepasst sowohl bei lokalen als auch teils regionalen Verbindungen bedarfsorientiert, d.h. der aktuellen Nachfrage entsprechend kreisweit 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 weitgehend 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 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. Insbesondere beim Einsatz vom MultiBus ist ein Umstieg auf regionalen, bisweilen auch lokalen Verbindungen gerechtfertigt.

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
		GRUND-ZENTRUM OT-ZB	-	-	-	-	-	-	-	-	60	60	0	0
		MITTEL-ZENTRUM OT-OT	-	-	-	-	30	30	1	1	60	60	1	1
		MITTEL-ZENTRUM RB-RB	-	-	-	-	15	30	1	1	-	-	-	-
		MITTEL-ZENTRUM OT-ZB	-	-	-	-	15	30	0	1	30	60	0	1
		MITTEL-ZENTRUM RB-ZB	-	-	-	-	15	30	0	1	-	-	-	-
		MITTEL-ZENTRUM ZB-ZB	-	-	-	-	15	30	0	0	-	-	-	-
		OBER-ZENTRUM ZA-ZA	7,5	15	0	1	-	-	-	-	-	-	-	-
		OBER-ZENTRUM ZA-SP	15	15/20	0	1	-	-	-	-	-	-	-	-
		OBER-ZENTRUM SP-SP***	30	60	0	1	-	-	-	-	-	-	-	-
		OBER-ZENTRUM ZA-OT	30	30	0	1	-	-	-	-	-	-	-	-
	NVZ	GRUND-ZENTRUM OT-OT	-	-	-	-	-	-	-	-	60	120**	1	1
		GRUND-ZENTRUM OT-ZB	-	-	-	-	-	-	-	-	60	120**	0	0
		MITTEL-ZENTRUM OT-OT	-	-	-	-	60	60	1	1	60	120**	1	1
		MITTEL-ZENTRUM RB-RB	-	-	-	-	30	60	1	1	-	-	-	-
		MITTEL-ZENTRUM OT-ZB	-	-	-	-	30	60	0	1	60	120**	0	1
		MITTEL-ZENTRUM RB-ZB	-	-	-	-	30	60	0	1	-	-	-	-
		MITTEL-ZENTRUM ZB-ZB	-	-	-	-	30	60	0	0	-	-	-	-
		OBER-ZENTRUM ZA-ZA	7,5	15	0	1	-	-	-	-	-	-	-	-
		OBER-ZENTRUM ZA-SP	15	30	0	1	-	-	-	-	-	-	-	-
		OBER-ZENTRUM SP-SP***	30	60	0	1	-	-	-	-	-	-	-	-
		OBER-ZENTRUM ZA-OT	60	60	0	1	-	-	-	-	-	-	-	-
	SVZ	GRUND-ZENTRUM OT-OT	-	-	-	-	-	-	-	-	120**	/	1	/
		GRUND-ZENTRUM OT-ZB	-	-	-	-	-	-	-	-	120**	/	0	/
		MITTEL-ZENTRUM OT-OT	-	-	-	-	60	120**	1	1	120**	/	1	/
		MITTEL-ZENTRUM RB-RB	-	-	-	-	60	120**	1	1	-	-	-	-
		MITTEL-ZENTRUM OT-ZB	-	-	-	-	60	120**	0	1	120**	/	0	/
		MITTEL-ZENTRUM RB-ZB	-	-	-	-	60	60	0	1	-	-	-	-
		MITTEL-ZENTRUM ZB-ZB	-	-	-	-	60	60	0	0	-	-	-	-
		OBER-ZENTRUM ZA-ZA	15	30	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-
		OBER-ZENTRUM ZA-SP	15/20	30	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-
		OBER-ZENTRUM SP-SP***	60	60	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-
		OBER-ZENTRUM 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

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 4) 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. 7: 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.

Regionalverkehr:

Produktkategorie	**Verkehrsaufgabe / Charakteristik**	**Rechtl. Rahmen**
RegionalExpress (RE)	Beschleunigte Verbindung von Regionen und Städten entlang der Hauptverkehrsachsen im Schienenpersonennahverkehr, verbindet im Taktverkehr ausschließlich größere Siedlungskonzentrationen miteinander und fährt als ergänzendes Produkt zur RegionalBahn.	SPNV
RegionalBahn (RB)	Verbindung von Städten und Gemeinden in der Region, bildet das Grundnetz des regionalen SPNV im Taktverkehr, hält überall	SPNV
S-Bahn (S)	Verbindung von Städten und Gemeinden des Ballungsraums mit dem Ballungskern im dichten Taktverkehr, ergänzt bzw. ersetzt die RegionalBahn in Räumen mit sehr hohem Verkehrsaufkommen	SPNV
Schnellbus z. B. VRR/VRS/AVV (SB)	Schnellverbindung von Städten und Gemeinden in der Region entlang der Hauptverkehrsachsen im Taktverkehr, Einsatz auf stark nachgefragten Relationen ohne direkte Schienenverbindung als Ergänzung vorhandener Regionalbus-verbindungen	ÖSPV
Regionalbus	Verbindung der Städte und Gemeinden in der Region außerhalb der Schienenkorridore, übernimmt in Korridoren ohne Stadt-/ Ortsbus auch die Ortserschließung, sichert das	ÖSPV

Produktkategorie	Verkehrsaufgabe / Charakteristik	Rechtl. Rahmen
	Grundangebot des regionalen ÖPNV, den Zugang zum Schienenverkehr sowie die Anbindung an das zugehörige Zentrum	

Stadt-/Ortsverkehr:

Produktkategorie	Verkehrsaufgabe / Charakteristik	Rechtl. Rahmen
U-Bahn / Stadtbahn (U)	Schnellverbindung entlang dicht besiedelter Achsen innerhalb von Großstädten, bildet das Grundnetz des großstädtischen Schienenverkehrs	ÖSPV
Straßenbahn / Tram	Erschließungs- und Verbindungsaufgaben innerhalb von Großstädten entlang dicht besiedelter Achsen	ÖSPV
Stadtbus / Ortsbus	Erschließungs- und Verbindungsaufgaben innerhalb eines Stadtgebietes bzw. einer Gemeinde (vielerorts auch Schülerverkehre); sichert die Anbindung an den regionalen Bus- und Schienenverkehr; Stadtbusse verkehren im Takt	ÖSPV
Citybus / Quartierbus	Kleinräumige Erschließung von Innenstadtbereichen oder Wohnquartieren, die aufgrund beengter Straßenverhältnisse nicht durch Stadtbusse erschlossen werden können; oft Einsatz von Kleinbussen; Citybusse dienen insbesondere dem Einkaufsverkehr	ÖSPV
Rufbus / On-Demand-Verkehr z.B. MultiBus oder NetLiner	Erschließung von Stadt-/Gemeindeteilen mit mittlerer bis geringer Verkehrsnachfrage oder zu Zeiten mit geringer Nachfrage, verkehrt ohne Linienwegbindung; teilweise auch ohne festen Fahrplan mit Kleinbussen nach vorheriger Anmeldung per Anruf oder per Smartphone-App," werden durch „virtuelle Haltestellen" verdichtet	ÖSPV
Nachtbus z. B. NachtExpress (NE) oder NachtBus (N)	Nächtlicher Freizeitverkehr innerhalb von Großstädten bzw. zwischen den Zentren und der Region; verkehrt i.d.R. ausschließlich in den Abend- und Nachtstunden am Wochenende	ÖSPV
Bürgerbus	Erschließung von Stadt-/Gemeindeteilen mit geringer Verkehrsnachfrage; verkehrt nach festem Fahrplan, Linienverkehr mit	ÖSPV

Produktkategorie	Verkehrsaufgabe / Charakteristik	Rechtl. Rahmen
	Kleinbussen und ehrenamtlichen Fahrern	

Damit die Mobilitätswende gelingt, bedarf es eines starken ÖPNV. In Ballungsräumen müssen die Kapazitäten erhöht, im ländlichen Raum muss das Angebot ausgebaut werden. Um die Menschen zum Umstieg vom Pkw auf den ÖPNV zu bewegen, ist ein abgestimmtes System aus regionalen SPNV- und Schnellbuslinien, aus interkommunalen Buslinien und aus Stadtbus- und Ortsbussystemen nötig. Hinzu sollten ein einprägsamer Takt, die Verknüpfung mit anderen Mobilitätsangeboten, eine umfangreiche Kundeninformation und ein ansprechendes Marketing kommen.

Regionale Schnellbusse sollen zur Stärkung des ÖPNV in suburbanen und ländlichen Regionen NRW-weit etabliert werden. Die Schnellbusse stellen eine wichtige Ergänzung des SPNV dar. Nicht alle Orte oder zentrumsferne Stadtteile von großen Städten im Verbundraum sind gut an die Schiene angebunden. Dort, wo ein Angebot im SPNV nur schwer zu realisieren ist, bietet sich ergänzend die Einrichtung von regionalen Schnellbuslinien an. Zur Anbindung schienenferner Orte an den SPNV sowie zur Schaffung sinnvoller Querverbindungen zwischen bestehenden SPNV-Achsen bedarf es eines besonderen regionalen Schnellbusangebotes, welches sich hinsichtlich der Reisezeiten, Bedienzeitfenster, Taktungen und auch in Bezug auf den Fahrtkomfort am SPNV orientiert. Hierfür erhalten die SPNV-Aufgabenträger bis 2032 insgesamt 100 Millionen Euro NRW-Landesmittel (go.Rheinland: 30Millionen) Der NVR hat seit 2021 13 Schnellbuslinien definiert und teils sukzessive eingerichtet. Im VRR ist ein Schnellbuskonzept mit zunächst sieben Linien entwickelt worden. Die ersten „XBus-Linien“ haben 2022 im VRR den Betrieb aufgenommen.

Stadtbussysteme weisen die folgenden charakteristischen Merkmale auf:

- Das Liniennetz setzt sich aus möglichst direkt geführten Radial- und Durchmesserlinien zusammen.
- Alle Linien werden möglichst an zentralen Umstieghaltestellen („Rendezvous-Haltestelle”) miteinander verknüpft, so dass ein Umstieg in jede Richtung möglich ist.
- Um eine hohe Pünktlichkeit und schnelle Beförderung zu gewährleisten, werden nach Möglichkeit Beschleunigungsmaßnahmen für den Busverkehr durchgeführt.
- Alle Linien verkehren im leicht merkbaren Taktfahrplan mit einer attraktiven Taktfolge (z. B. alle 30 Minuten).
- In nachfrageschwachen Zeiten werden häufig Bedarfsverkehre eingesetzt.
- Geringe Haltestellenabstände verkürzen die Zugangswege der Fahrgäste zu den Haltestellen.
- Die Haltestellen und die Fahrzeuge entsprechen einem modernen Standard und bieten den Fahrgästen einen hohen Komfort.
- Fahrgastinformation und Service sollten mit dem Stadtbus-System verbessert werden.

Der Planungsansatz "Stadtbus" verfolgt das Ziel, mit einem der Stadtgröße angemessenen Betriebsaufwand und einem stringenten, hohen Qualitätsanpruch eine sehr attraktive ÖV-Angebotsqualität auch in Klein- und Mittelstädten zu erreichen, die in Konkurrenz zum motorisierten Individualverkehr (MIV) treten kann.

Der Erfolg eines Stadtbus-Systems hängt von der konkreten Stadtstruktur ab. Kernstädte mit dicht besiedelten Randbereichen bzw. Vororten (jenseits der üblichen Fußwegeentfernungen zur Innenstadt) eignen sich besonders für den Einsatz von Stadtbus-Systemen, da Fahrgäste zwischen den Randbereichen (Wohnen) und der Kernstadt (Arbeiten, Ausbilden, Versorgen) die Hauptgruppe der Nutzenden in Stadtbus-Systemen darstellen. Eine hohe Anzahl von Auspendelnden in Nachbarstädte verringert dagegen das Fahrgastpotenzial.

Im Rahmen einer sinnvollen verkehrlichen Aufgabenteilung sollte der Stadtbus nicht in Konkurrenz zu anderen Verkehrsmitteln des Umweltverbundes (Fuß, Rad) und zu vorhandenen Regionalbuslinien stehen. Als Element einer differenzierten ÖPNV-Produktpalette konzentriert sich der Stadtbus mit seiner erschließenden Funktion auf den lokalen Verkehrsmarkt. Da der Stadtbus die ÖV-Erschließung sicherstellt, können die verbindenden Regionalbusachsen geradlinig und beschleunigt im Stadtgebiet verkehren. Eine gute Parkraumpolitik der Kommune (Ausbau Parkraum und Bewirtschaftung) kann die Wirkungen des Stadtbus-Systems stärken.

Stadtbus-Systeme müssen in enger Abstimmung zwischen der betreffenden Stadt oder Gemeinde, der kommunalen Gebietskörperschaft als Aufgabenträger, den örtlichen Verkehrsunternehmen sowie den Verkehrsverbünden und Verkehrsgemeinschaften eingeführt werden. Die rechtlichen Gegebenheiten und Bedingungen des Konzessionsrechts sowie die Tarifbildung in Stadtbus-Systemen im Rahmen von Verbundtarifen (z. B. spezieller City-Tarif) sind zwischen den Beteiligten zu klären. Die Zusammenarbeit mit den regionalen Verkehrsunternehmen ist zwingend erforderlich, um eine insgesamt abgestimmte Produktpalette zu entwickeln und eine sachgerechte Verzahnung zwischen lokalen und regionalen Angeboten im ÖPNV zu erwirken.

„**On-Demand-Verkehr**“ sind moderne flexible Bedienungsformen der im kommunalen ÖPNV seit vielen Jahren weit verbreiteten Anruf-Sammeltaxen, Rufbusse und Taxibusse und zählen zum Instrumentarium einer ÖPNV-Gestaltung in ländlichen Regionen oder in städtischen Vororten. Aktuell werden unter dem Namen „On-Demand-Verkehr“ neue flexible Angebote geschaffen, die sich an den bisherigen flexiblen Bedienungsformen orientieren, aber eine digitale Buchungsmöglichkeit nutzen sowie Algorithmen für die Fahrtenplanung verwenden. On-Demand-Angebote verkehren im Allgemeinen vollständig flexibilisiert:

- es gibt keine Fahrplan- und keine Linienwegbindung,
- Fahrten werden nur nach Bedarf durchgeführt,
- Kleinbusse oder Pkw kommen zum Einsatz.

Die Angebote sind weitgehend digitalisiert:

- Die Systeme verwenden eine digitale Buchungsmöglichkeit (Smartphone-App ggf. auch Telefon). Nach einmaliger Registrierung erfolgt die Buchung. Hierzu geben die Kunden ihren Start- und Zielort ein, die Personenzahl und ggf. das vorhandene Ticket.
- Die Fahrtwünsche der Kunden werden über einen Optimierungsalgorithmus miteinander kombiniert („Ride-Pooling“). Per App oder telefonisch erhält der Fahrgast den Fahrpreis, den Abholort und die Abholzeit.
- Die Bezahlung der Fahrt erfolgt bargeldlos, meist über die in der Smartphone-App hinterlegten Zahlungsmöglichkeiten oder selten auch im Fahrzeug.

- Haltestellen werden zusätzlich virtuell ergänzt, diese sind in der Smartphone-App sichtbar. Dadurch entsteht eine große Anzahl an Start- und Zielpunkten mit der Folge, dass die Zu-/ Abgangszeiten zum ÖPNV entsprechend verkürzt werden.

On-Demand-Verkehre ergänzen das vorhandene ÖPNV-Angebot in nachfrageschwachen Zeiten oder in der Fläche. Gerade für die Feinerschließung in Stadtteilen und für die Bedienung der letzten Meile oder auch als Grundangebot im ländlichen Raum können On-Demand-Verkehre einen Beitrag zur Mobilitätssicherung leisten und eine Alternative zum privaten Pkw bieten. Der Fahrpreis bewegt sich in der Regel zwischen dem Nahverkehrstarif und dem Taxitarif. Angewendet werden z. B. der Verbundtarif vor Ort, der Verbundtarif mit Zuschlag oder ein eigenständiger elektronischer Tarif.

Bei der Finanzierung ist zu berücksichtigen, dass bedarfsgesteuerte Angebote im Vergleich zu Linienangeboten mit Stadt- oder Regionalbussen deutlich höhere Kosten pro Platz-km aufweisen. Das liegt im Wesentlichen an den kleineren Fahrzeugen mit meist bis zu sechs Sitzplätzen. Die Stückkosten (Euro/Platz-km) betragen im Linienbedarfsverkehr etwa das 7 bis 10-fache gegenüber dem Stadt- und Regionalbusverkehr. Die Erlöse sind jedoch nur geringfügig höher als im Linienbusverkehr (Quelle: Gutachten über die Finanzierung von Leistungskosten der öffentlichen Mobilität, VDV und Roland Berger, 2021).

Ein großer Vorteil gegenüber den herkömmlichen flexiblen Bedienungsformen wie AST, Rufbus oder TaxiBus ist bei den On-Demand-Angeboten der hohe Grad der Digitalisierung. Er ermöglicht kurze Dispositionszeiten und effektives Ride-Pooling. Durch die universelle Verfügbarkeit von Smartphones wird die Kommunikation mit dem On-Demand-Anbieter erleichtert. Gerade junge Menschen („digital natives“) werden angesprochen.

Nachteilig sind die Implementierungskosten, die für Hintergrundsystem, Fahrgast-App und Fahrer - App zunächst investiert werden müssen. Auch entstehen im Gegensatz zu AST- und TaxiBus-Verkehren, die in der Regel Fahrzeuge des Taxen- und Mietwagengewerbes nutzen, zusätzliche Kosten für die Anschaffung von eigenen Fahrzeugen für den On-Demand-Verkehr. Durch den im Vergleich zum Taxitarif geringeren Fahrpreis, müssen die Einnahmen über das Ride-Pooling mit möglichst hoher Auslastung der Fahrzeuge erzielt werden. Wesentlich hierfür ist ein gutes Marketing und ein einfacher Zugang zum Angebot.

3.7 Fahrzeuge

Die angestrebte Beförderungsqualität wird insbesondere durch Art, Ausstattung und Zustand der eingesetzten Fahrzeuge beschrieben. Niederflurtechnik, behindertengerechte Zugangsmöglichkeiten, dynamische Fahrgastinformationseinrichtungen angepasst auf die 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 haben die Fahrzeuge den Anforderungen eines elektronischen Fahrgeldmanagement (EFM) zu entsprechen.

Die durch den Zweckverband AVV 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 Fahrplänen 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 ortsbezogen 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 (Förder-voraussetzung). 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 Hauptverkehrs-zeiten 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 Barrierefreiheit zu berücksichtigen.

Ausrüstungsstandard für neu zu beschaffende Fahrzeuge 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 können durch den Aufgabenträger besondere Anforderungen an die einzusetzenden Fahrzeuge gestellt werden.

FAHRZEUGTYP / ANFORDERUNGEN	Doppel- Gelenkbus	Großraumbus	Gelenkbus	Solobus	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)	●	●	●	●	●	○	○	
LSA-Ansteuerung	●	●	●	●	●	○	-	
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 "AST / Bürgerbus / 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 ○ wünschenswert z zulässig - trifft nicht zu

Tab. 8: 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 (Umfeld/Zuwege/Ein-Ausstieg)
- 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, die Instandhaltung sowie die

Verkehrssicherungspflicht 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. 9: Anforderungsprofil für die Ausstattung der Haltestellen

3.9 Betriebssteuerung

Durch das Qualitätsziel Betriebssteuerung soll sichergestellt werden, dass

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

Über die Betriebssteuerung wird Folgendes beeinflusst:

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

Die Leitstellen dienen der Kommunikation auf Betreiberseite. Die Anforderungen umfassen das Vorhandensein eines Kommunikationssystems als solches und eines geeigneten Funkstandards. Die interne und die unternehmensübergreifende Anschlusssicherung sind davon direkt betroffen.

Die Betriebssteuerung liegt grundsätzlich in der Zuständigkeit der Verkehrsunternehmen. Für ein Funktionieren des Gesamtsystems SPNV/ÖSPV müssen die Standards von allen tätigen Verkehrsunternehmen eingehalten werden.

Leitstelle	Das Verkehrsunternehmen betreibt eine eigene rechnergesteuerte Leitzentrale oder beteiligt sich an einer vorhandenen fremden Leitstelle.
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. 10: Anforderungsprofil für die Betriebssteuerung im AVV

3.10 Tarif und Vertrieb

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.

Verbundtarif

Im AVV gilt ein einheitlicher Flächentarif auf allen Nahverkehrsmitteln. 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.
- Zeitkarten (Monatstickets- und ABOs) und 24-Stunden-Tickets sind im jeweiligen Geltungsbereich auf allen Nahverkehrsmitteln und allen Linien gültig. Einzelfahrscheine 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 auch für Fahrten zwischen zwei aneinanderstoßenden Kurzstreckenzonen unterschiedlicher Stammgebiete.

- Sowohl das AVV-Monats-Ticket als auch das Monats-ABO können als übertragbares oder als persönliches Ticket erworben werden. Die AVV-Monats-Tickets gelten bis einen Tag vor dem gleichen Tagesdatum des Folgemonats bis Betriebsschluss (z.B. 14.05. bis 13.06). AVV-Monats-ABOs sind jeweils einen Kalendermonat gültig bis einschließlich des ersten Werktags (Mo. -Fr.) des folgenden Kalendermonats. Monats-ABOs sind ein Jahr gültig und können danach monatlich gekündigt werden. Wird das Abonnement mit Wirkung zu einem Zeitpunkt vor Ablauf des ersten Vertragsjahres ab Vertragsbeginn gekündigt, wird zu dem Abonnementpreis der Unterschied zwischen monatlichem Abonnementpreis und dem Preis des vergleichbaren Monats-Tickets für den Zeitraum vom Vertragsbeginn bis zum Vertragsende erhoben. Wochen-Tickets gelten für sieben aufeinanderfolgende Kalendertage bis Betriebsschluss des letzten Gültigkeitstages.
- 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 und ABOs für Erwachsene (inkl. Job-Ticket) berechtigen an Samstagen, Sonn- und Feiertagen sowie unter der Woche ab 19 Uhr 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&Fun-Tickets, Job-Tickets, AktivAbo, Fun-Ticket, Mobil-Tickets, etc. Eine Übersicht der Fahrpreise (Stand Januar 2024) und des Fahrkartenvertriebes im AVV ist in Übersicht zum AVV-Verbundtarif 2024 im Anschluss wiedergegeben.

eezy avv

Am 01.12.2021 wurde der luftlinienbasierte eTarif im öffentlichen Nahverkehr in ganz Nordrhein-Westfalen und damit auch im AVV flächendeckend unter dem Namen “eezy” eingeführt. Kundinnen und Kunden können mit eezy den NRW-Nahverkehr landesweit ohne Tarifwissen und Kenntnis regionaler Tarifgrenzen nutzen. Die Erfassung des Reisewegs findet dabei über das kundeneigene Smartphone als Nutzermedium statt. Zur Ermittlung des Reiseweges checkt sich der Fahrgast vor Antritt der Fahrt über sein Smartphone mithilfe einer eezy-fähigen App ein und bei Beendigung der Fahrt an der Zielhaltestelle wieder aus.

Die Preisberechnung bei eezy erfolgt auf Basis der kürzesten Verbindung (Prinzip der Luftlinie) zwischen dem Start und dem Ziel. Der Preis setzt sich dabei aus einem festen Grundpreis pro Fahrt plus einem Arbeitspreis pro angefangenem Luftlinienkilometer zusammen. Der eezy-Tarif bietet den Fahrgästen vor dem Hintergrund, dass nur die kürzeste Distanz abgerechnet wird, maximale Fairness und beseitigt zudem die oftmals bei der Nutzung der konventionellen Tarife bestehenden Preissprünge an Tarifgrenzen (Kommunen, Verbünde). Darüber hinaus sorgen 24-Stunden-Preisdeckel dafür, dass die Fahrgäste auch bei intensiverer Nutzung von eezy innerhalb dieses 24-Stunden-Zeitraums nie mehr als den dabei festgelegten Preisdeckel zahlen müssen. Als besondere Maßnahme zur Vertrauensbildung kommt im AVV ein fahrtenbezogener Preisdeckel zur Anwendung, der dafür sorgt, dass Fahrten mit eezy (2. Klasse) innerhalb des AVV in der Höhe maximal so bepreist werden wie eine einzelne Fahrt im herkömmlichen AVV-Preisstufen-Tarif. Dieser fahrtenbezogene Preisdeckel ist Bestandteil einer umfassenden, mehrjährigen Überführungsstrategie, welche das Ziel verfolgt, mehr Fahrgäste im AVV dazu zu bewegen, den eezy-Tarif zu nutzen.

Die Überführungsstrategie kommt im Weiteren für die City-Tarife zum Tragen. Seit der Einführung von eezy avv haben Kommunen die Möglichkeit, eine Subventionierung von eezy-Fahrten vorzunehmen. Dabei können entweder die Kosten des Arbeits- oder des Grundpreises von der jeweiligen Kommune für Fahrten innerhalb der jeweiligen Kommune übernommen werden. Der Fahrgast zahlt somit lediglich den anfallenden Grund- bzw. Arbeitspreis.

Eine Übersicht der Preislogik (Stand Januar 2024) von eezy avv ist in der Übersicht zum AVV-Verbundtarif 2024im Anschluss wiedergegeben.

Vor dem Hintergrund der Einführung des Deutschlandtickets wurde zum 01.05.2023 zudem ein Monatsdeckel in Höhe des aktuell gültigen Preises des Deutschlandtickets eingeführt. Somit zahlen Nutzende von eezy für Fahrten in NRW nie mehr als den Preis des Deutschlandtickets.

Darüber hinaus werden Kinder, Fahrradmitnahme und Fahrten in der 1. Klasse tariflich gesondert bei eezy berücksichtigt und können vor Beginn der eezy-Fahrt in der jeweiligen eezy-fähigen App hinzugebucht werden.

Deutschlandticket

Das Deutschlandticket ist ein von der Bundesrepublik Deutschland und den Bundesländern gefördertes deutschlandweit gültiges Tarifangebot im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) und im öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV). Zum 1. Mai 2023 wurde das deutschlandweit gültige Ticket zu einem Preis von 49 Euro pro Monat (Stand Mai 2024) eingeführt und in den AVV-Verbundtarif integriert. Es ist ein monatlich kündbares und persönliches Abonnement. Der Einstieg ins Abonnement ist jeweils zum Ersten eines Monats möglich. Das Ticket gilt für die zweite Wagenklasse sämtlicher Nahverkehrsangebote in ganz Deutschland und sieht keine unentgeltliche Mitnahme von Personen ab sechs Jahren und Fahrrädern vor. Für NRW können jedoch Ergänzungstickets für die 1. Klasse sowie die Fahrradmitnahme gekauft werden. Der Geltungsbereich deckt den des gesamten AVV-Verbundgebietes ab, so dass es auch für Fahrten in die Niederlande (Vaals, Kerkrade) und Belgien (Kelmis) gültig ist.

Parallel zur Einführung des Deutschlandtickets wurde das deutschlandweit gültige Deutschland-Jobticket eingeführt. Im Gegensatz zum solidarischen AVV-Job-Ticket-Modell ist dies ein rein fakultatives Modell ohne Mindestabnahme. Als Reaktion auf die Einführung des Deutschlandtickets wurde inzwischen auch ein bundesweites Solidarmodell für Studierende unter dem Deutschlandticket geschaffen, in welchem das Ticket zu einem Preis von 60 Prozent des aktuellen Preises des Deutschlandtickets ausgegeben wird. Innerhalb NRWs wurden zudem auch für die Gruppen der Schüler und Sozialhilfeempfänger attraktive Modellvarianten zum Deutschlandticket geschaffen. Hintergrund dafür war, dass für die genannten Gruppen, die bis dato bestehenden Modelle preislich, trotz Rabattierung, oftmals oberhalb der 49 Euro lagen bzw. sich nicht in einem angemessenen Verhältnis bewegten und bei weitem nicht die tariflichen Leistungen des Deutschlandtickets abdeckten.

Das deutschlandweit gültige Jobticket für Unternehmen wurde mit der Einführung des Deutschlandtickets zum 1. Mai 2023 eingeführt. Bei einem Arbeitgeberzuschuss von mindestens 25 Prozent auf den Ausgabepreis des Deutschlandtickets (aktuell 49,00 Euro) wird ein Rabatt in Höhe von 5 Prozent auf den Ausgabepreis gewährt. Dieser kommt dadurch unmittelbar den Arbeitnehmern zugute. Somit beläuft sich der maximal zu entrichtende Preis für Arbeitnehmer und Arbeitnehmerinnen auf derzeitig 34,30 Euro. Den Arbeitgebern steht es frei, den Arbeitgeberzuschuss höher als die 25

Prozent zu gestalten. Eine Mindestabnahmemenge ist in den Tarifbestimmungen nicht mehr aufgeführt.

Seit dem 01.08.2023 wird außerdem das Deutschlandticket Schule allen Schülerinnen und Schülern im AVV angeboten, deren Schulträger einen Vertrag über das Deutschlandticket Schule mit einem Verkehrsunternehmen und der AVV GmbH abgeschlossen hat.

Das Deutschlandticket Sozial kann seit dem 01.01.2024 einkommensschwachen Menschen, insofern zwischen dem zuständigen Sozialträger, dem regionalen Verkehrsunternehmen und der Verbundgesellschaft eine entsprechende Vereinbarung besteht, mit einem Rabatt in Höhe von 10 Euro zum aktuell bestehenden Deutschlandticketpreis erworben werden.

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.

Tarifkooperation AVV/VRS

Im verbundgrenzüberschreitenden Verkehr zwischen dem AVV-Netz und dem erweiterten VRS-Netz gilt der VRS-Tarif. 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.

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.

AVV-Verbundtarif 1. Januar 2024

Stand: 29.11.2023

Preise in Euro

Regeltarife

Preisstufe:		K		1			2	3	4
	Gültigkeit	Flugs-Ticket (StädteRegion Aachen)	Kurzstreckenzone (Kreis Düren und Kreis Heinsberg)	Stadt / Gemeinde A	Stadt / Gemeinde B	Aachen (inkl. Vaals und Kelmis) C	Stammgebiet und ein Nachbar-stammgebiet	Stammgebiet und eine Nachbarregion	AVV-Gesamtnetz
Einzel-Ticket Erwachsene	Einzelfahrt	2,10	2,20		3,40 [1]		4,70	6,90	11,00
4Fahrten-Ticket Erwachsene		8,40	8,80		13,60 [1]		18,80	27,60	44,00
(je Fahrt)		(2,10)	(2,20)		(3,40)		(4,70)	(6,90)	(11,00)
Einzel-Ticket Kinder [2]		1,10	1,10		1,60 [1]		2,10	3,00	4,70
4Fahrten-Ticket Kinder [2]		4,40	4,40		6,40 [1]		8,40	12,00	18,80
(je Fahrt)		(1,10)	(1,10)		(1,60)		(2,10)	(3,00)	(4,70)
24-Stunden-Ticket	24-Stunden-Ticket für 1 Person				9,40		13,50	17,60	21,60
24-Stunden-Ticket 5 Personen	24-Stunden-Ticket für max. 5 Personen				13,70		20,70	27,10	32,60
Wochen-Ticket Erwachsene	7 aufeinanderfolgende Kalendertage				28,70		38,10	57,10	74,30
Monats-Ticket Erwachsene	ab dem gewünschten Tag einen Monat lang ganztägig gültig			75,10	86,00	89,60	122,20	173,10	229,90
Monats-ABO Erwachsene	mind. 12 Kalendermonate			61,57	70,00	73,83	100,12	139,80	189,74
Azubi-ABO	mind. 12 Kalendermonate			73,24					
Azubi-Ticket	ab dem gewünschten Tag einen Monat lang ganztägig gültig			86,70					
Schüler-ABO	mind. 12 Kalendermonate			47,34	54,32	57,36	77,96	108,48	148,74
Schüler-Ticket	ab dem gewünschten Tag einen Monat lang ganztägig gültig			56,00	63,70	67,20	91,80	127,70	176,10
Schülerjahreskarte	nur für Schulwegfahrten; nur über Schulträger erhältlich			579,60	659,30	695,52	950,13	1.321,74	1.822,59
School&Fun-Ticket (Selbstzahler)	mind. 12 Kalendermonate; für Schüler an Schulen mit einem Vertrag über das School&Fun-Ticket			35,59					
Fun-Ticket	für alle unter 18 Jahren und Schüler; AVV-Gesamtnetz; mo. – fr. ab 14.00 Uhr; sa., so., feiertags und in den Ferien ganztägig			Monats-Ticket: 25,40			Monats-ABO: 20,51		
Aktiv-ABO	ab 60 Jahren; mind. 12 Kalendermonate			75,41					
Einzel-Ticket Zusatz 1. Klasse	Einzelfahrt			2,40					
Wochen-Ticket Zusatz 1. Klasse	7 aufeinanderfolgende Kalendertage			18,60					
Monats-Ticket Zusatz 1. Klasse	ab dem gewünschten Tag einen Monat lang ganztägig gültig			66,40					
Monats-ABO Zusatz 1. Klasse	mindestens 12 Kalendermonate			53,92					

Stadt- und Kreis-Tickets (24-Stunden-Tickets)	1 Person	5 Personen
Kreis Düren	13,50	27,10
Kreis Heinsberg	13,50	20,70

Sondertarife

City-XL-Ticket Aachen	Einzelfahrt innerhalb der City-XL-Zone in Aachen	2,30
City-XL-4Fahrten-Ticket Aachen	4 Einzelfahrten innerhalb der City-XL-Zone in Aachen	9,20
City-XL-Monats-Ticket Aachen	Monats-Ticket (gültig ab gewünschtem Tag) für Fahrten innerhalb der City-XL-Zone in Aachen	49,20
City-Tarif Düren Einzel-Ticket	Einzelfahrt in einem Teilbereich der Stadt Düren (Stadtzentrum)	1,10
City-Tarif Düren Monats-Ticket	Monats-Ticket (gültig ab gewünschtem Tag) für Fahrten in einem Teilbereich der Stadt Düren (Stadtzentrum)	21,60
City-Ticket XL Düren Einzel-Ticket Erwachsene	Einzelfahrt innerhalb des Stadtgebiets Düren	1,90
City-Ticket XL Düren Einzel-Ticket Kinder [2]		1,10
City-Ticket XL Düren 4Fahrten-Ticket Erwachsene	4 Einzelfahrten innerhalb des Stadtgebiets Düren	7,20
City-Ticket XL Düren 4Fahrten-Ticket Kinder [2]		4,40
City-Tarif Stolberg Einzel-Ticket	Einzelfahrt in einem Teilbereich der Stadt Stolberg (Stadtzentrum)	1,80
City-Tarif Stolberg 4Fahrten-Ticket	4 Einzelfahrten in einem Teilbereich der Stadt Stolberg (Stadtzentrum)	7,20
City-Tarif Roetgen Einzel-Ticket	Einzelfahrt in der Gemeinde Roetgen	1,00
City-Tarif Simmerath Einzel-Ticket	Einzelfahrt in der Gemeinde Simmerath	1,80
City-Tarif Simmerath 4Fahrten-Ticket	4 Einzelfahrten in der Gemeinde Simmerath	6,80
City-Tarif Eschweiler Einzel-Ticket	Einzelfahrt in der Gemeinde Eschweiler	1,80
City-Tarif Baesweiler Einzel-Ticket	Einzelfahrt in der Gemeinde Baesweiler	1,00
Mobil-Ticket (für Berechtigte gem. Tarifbestimmungen)	Monats-Ticket (Kalendermonat) Kreis Düren	28,80
	Monats-Ticket (Kalendermonat) Kreis Heinsberg	28,80
	Monats-Ticket (Kalendermonat) StädteRegion Aachen	39,20
	Monats-ABO StädteRegion Aachen (mind. 12 Kalendermonate)	33,09
Welcome-Ticket	3 aufeinanderfolgende Kalendertage für 1 Pers. (ganztägig) für beliebig viele Fahrten innerhalb einer Stadt/Gemeinde	20,10
Einzel-Ticket Fahrrad	einmalige Mitnahme eines Fahrrades im AVV (entfernungsunabhängig)	2,40
24-Stunden-Ticket Fahrrad	ganztägige Mitnahme eines Fahrrades im AVV (entfernungsunabhängig)	3,60
Monats-Ticket Fahrrad (SPNV)	Monats-Ticket zur Mitnahme eines Fahrrades in Nahverkehrszügen im AVV (entfernungsunabhängig)	35,80
Anschluss-Ticket AVV	Einzelfahrt im AVV-Gesamtnetz (gilt nur in Verbindung mit einer AVV-Zeitkarte)	4,70
euregio***ticket***	Tages-Ticket für beliebig viele Fahrten in der Euregio Maas-Rhein; mo. – fr. für 1 Person; sa., so. oder feiertags für max. 2 Erwachsene und 3 Kinder unter 12 Jahren	21,70
euregio***ticket*** Fahrrad	Tages-Ticket zur Mitnahme eines Fahrrades in der Euregio Maas-Rhein	4,30

eezy avv

Grundpreis	Erwachsener Fahrt 2. Klasse	1,41
	Erwachsener Fahrt 1. Klasse	2,115
Arbeitspreis	Fahrt 2. Klasse, je Luftlinienkilometer (aufgerundet)	0,27
	Fahrt 1. Klasse, je Luftlinienkilometer (aufgerundet)	0,405
24-Stunden-Preisdeckel	Erwachsener 2. Klasse	20,60
	Erwachsener 1. Klasse	30,90
	Kind 2. Klasse	10,30
	Kind 1. Klasse	15,45
Zubuchungen	Erwachsener 2. Klasse Grundpreis	1,41
	Erwachsener 2. Klasse Arbeitspreis, je Luftlinienkilometer (aufgerundet)	0,27
	Erwachsener 1. Klasse Grundpreis	2,115
	Erwachsener 1. Klasse Arbeitspreis, je Luftlinienkilometer (aufgerundet)	0,405
	Kind 2. Klasse Grundpreis	0,705
	Kind 2. Klasse Arbeitspreis, je Luftlinienkilometer (aufgerundet)	0,135
	Kind 1. Klasse Grundpreis	1,0575
	Kind 1. Klasse Arbeitspreis, je Luftlinienkilometer (aufgerundet)	0,2025
	Fahrrad Einzelfahrt	2,28
	Fahrrad 24-Stunden-Zeitraum (Preisdeckel)	3,47

[1]) Dieser Tarif gilt auch für zwei angrenzende Kurzstreckenzonen unterschiedlicher Stammgebiete in den Kreisen Düren bzw. Heinsberg.

[2]) Gilt für Kinder unter 15 Jahren; Kinder unter 6 Jahren werden unentgeltlich befördert. Gleiches gilt für Kinder unter 7 Jahren, die noch keine Schule besuchen, bis zum Zeitpunkt der Einschulung.

NRW-Tarif

Für verbundraumüberschreitende Fahrten über den Geltungsbereich der Verbund- bzw. Kragentarife hinaus mit den Nahverkehrsprodukten im SPNV innerhalb des Landes NRW gilt der NRW-Tarif.

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

Tarifliche Übergangsregelungen für Fahrten in das benachbarte Ausland

euregioticket

Das euregioticket 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 euregioticket ist derzeit als Tages-und Fahrradticket erhältlich.

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 zwischen Heerlen und dem AVV-Gebiet.

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

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

Semesterticket – Add-On Südlimburg

Zur Förderung der grenzüberschreitenden Mobilität können seit dem Sommersemester 2024 alle Studierenden dessen Hochschulen im AVV ein entsprechendes Add-On (aktuell Stand 2024: RWTH, FH und KatHo Aachen) abgeschlossen haben, den Nahverkehr in ganz Süd-Limburg nutzen.

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 region3tarif umfasst grenzüberschreitende Einzel-, 24-Stunden- sowie Monatskarten (auch im Abonnement) mehrerer Preisstufen. AVV-Job-Ticket-Inhaber, Schüler und Studierende können ebenfalls eine Anschlusszeitkarte für den gesamten belgischen Geltungsbereich des region3tarifes erwerben.

Auch der Ticketkauf wurde mit der Einführung des region3tarif vereinfacht und unkomplizierter, da dieser in den Kundenzentren der TEC und der ASEAG sowie in den Bussen der Verkehrsunternehmen erworben werden kann. Zudem kann der Tarif auch digital z.B. über die naveo App erworben werden.

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.

Die Vertriebssituation bei den im AVV tätigen Partnerunternehmen Arriva, ASEAG, DB Regio, go.Rheinland, Rurtalbahn, Rurtalbus und WestVerkehr stellt sich unterschiedlich dar. Die Vertriebswege sind der jeweiligen örtlichen Situation (städtische/ländliche Bereiche) angepasst.

Der Vertrieb der Fahrausweise erfolgt derzeit durch

- den digitalen Vertrieb über Apps als Handy-Tickets
- Direktverkauf durch das Fahrpersonal
- stationäre Fahrausweisautomaten
- unternehmenseigene Vertriebsstellen
- private Vertriebsstellen

sowie durch

- zentralen Vertrieb, z. B. bei Kombi-Tickets, Job-Tickets, Schüler-Tickets und Semester-Tickets

Ein elektronisches Ticket ist eine Fahrkarte, bei der die Fahrberechtigung elektronisch auf einen Chip oder in einen Barcode geschrieben wird und dementsprechend elektronisch über ein Lesegerät auf Gültigkeit kontrolliert werden kann. Im AVV wird der bundesweite eTicket-Standard, die VDV-Kernapplikation, eingesetzt. Elektronisches Fahrgeldmanagement im ÖPNV beruht in Deutschland weitgehend auf diesem Standard. Im AVV werden eTickets derzeit auf den drei Trägermedien Chipkarte, Handy und Sicherheitspapier ausgegeben.

Digitaler Vertrieb über Apps als Handy-Tickets

Um den Fahrgästen im Gebiet des Aachener Verkehrsverbundes (AVV) deutlich erweiterte, komfortablere und verbundweit einheitliche Services und Vertriebsdienstleistungen zur Verfügung zu stellen und gleichzeitig die unternehmens- und verbundweiten Vertriebsprozesse zu optimieren haben sich die beteiligten Akteure im AVV auf eine einheitliche Grundsatzstrategie zur Digitalisierung des Vertriebs verständigt. Erklärtes Ziel ist es, den mobilen Vertrieb zu forcieren und durch umfangreiche und nutzerorientierte Services eine Vertriebsverlagerung zu erzielen und somit die kostenintensiven Vertriebswege langfristig zu reduzieren.

Durch die Einführung der zentralen Vertriebsplattform (ZVP) im AVV besteht die einmalige Chance die veralteten Vertriebsstrukturen des ÖPNV durch den Einsatz moderner und digitaler Vertriebsmöglichkeiten zu durchbrechen und eine einheitliche strategische Neuausrichtung zu vollziehen. Die ZVP setzt hierbei auf zentrale Systemkomponenten, Funktionalitäten und Services, die für alle angeschlossenen Partner uneingeschränkt und konsistent zur Verfügung stehen. Ebenso wird das Thema Datenschutz als zentrales Element betrachtet und gewürdigt. Dies sichert eine Einheitlichkeit von Standards und Qualität für alle Fahrgäste im gesamten Verbundgebiet, auch über die verschiedenen Verkehrsunternehmen und Regionen hinweg. Zeitgleich sichert die

Systemarchitektur der ZVP aber auch zukünftig die Wahrung aller Rollen, so dass die Kundenhaltung weiterhin aktiv durch die Verkehrsunternehmen erfolgt. Bei der Konzeption der ZVP wurde stets die Zukunftsfähigkeit und Qualität des Systems in den Fokus gerückt, so dass die eingesetzten finanziellen Mittel den größtmöglichen, langfristigen Nutzen bringen. Durch die Berücksichtigung innovativer und zum Teil auch eigens vorangetriebener Entwicklungen wie z. B. ID-Ticketing und den Single-Account Ansatz, ist die Zukunftsfähigkeit der ZVP gewährleistet, auch im Kontext sich wandelnder Rahmenbedingungen (z. B. Einführung des Deutschlandtickets, neue Akteure bzw. neue Rollenverteilungen). Perspektivisch wird die ZVP als technische Plattform um die Buchung von erweiterten Mobilitätsangeboten erweitert, so dass der Grundstein zum multimodalen Reisen im AVV gelegt.

Neben den vorangetragenen technischen und strategischen Gesichtspunkten macht der Einsatz einer zentralen Mobilitätsplattform im AVV auch aus betriebswirtschaftlichen Gesichtspunkten Sinn. Mit einer zentralen Lösung werden teure Insellösungen bei den Verkehrsunternehmen vermieden und dadurch Betriebskosten langfristig gesenkt. Durch die Bündelung des Knowhows und dem zielgerichteten Einsatz in den Aufbau und die Weiterentwicklung der ZVP wird vermieden, dass jedes Unternehmen für sich einen technischen, administrativen und organisatorischen Overhead aufbauen muss. Auch dies schlägt sich auf die verkehrsunternehmensseitigen Kosten nieder.

Die App „naveo“ als gemeinschaftliche App des AVV, der AVV-Verbundunternehmen und go.Rheinland bietet vollumfängliche Fahrgastinformation und digitalen Vertrieb inklusive diverser Serviceleistungen in einer mobilen Anwendung für den Fahrgast.

Der digitale Vertrieb über die naveo-App basiert auf der zentralen Vertriebsplattform im AVV (ZVP) und bietet umfassende Möglichkeiten des Erwerbs von Fahrtberechtigungen:

- Verbindungsbasierter Kauf von ÖPNV-Tickets (tarifmodulbasiert)
- Katalogbasierter Kauf von ÖPNV-Tickets (tarifmodulbasiert)
- Vertrieb des AVV-, VRS- sowie NRW-Tarifs (inkl. eezy)
- Bestellung des Deutschlandtickets und Auslieferung in die App
- Nutzung von eezy (NRW-Luftlinientarif)

Auch das Leuchtturmprojekt „easyConnect“ der ÖPNV Digitalisierungsoffensive NRW wird über die naveo-App angeboten. Im Rahmen der zweiten Phase wird das CiBo NRW System erweitert, so dass grenzüberschreitende Reisen mit eezy.nrw möglich werden. Im weiteren Ausbau der naveo-App sind folgende Erweiterungen in Umsetzung bzw. Planung:

- Bestellung und Verwaltung sämtlicher Abonnementprodukte (Schüler, Studierende, Jobticket, inkl. Deutschlandticketfamilie (über ZVP)
- Buchung und Verwaltung multimodaler Services (über ZVP)
- Eventtickets und Angebot für Vorverkaufsstellen

Der AVV-Tarif wird auch in zahlreichen anderen Apps wie z. B. mova, DB-Navigator etc. vertrieben. Handy-Tickets gelten in allen Verkehrsmitteln des AVV entsprechend ihrer räumlichen und zeitlichen Gültigkeit gemäß dem Verbundtarif.

Direktverkauf im Fahrzeug

Das beim Fahrpersonal im Bus erhältliche Ticketsortiment beschränkt sich im Wesentlichen auf Fahrausweise des Gelegenheitstarifs (Einzelfahrscheine, 24-Stunden-Tickets etc.). Als Verkaufsgeräte sind bei allen ÖSPV-Verkehrsunternehmen elektronische Fahrausweisdrucker im Einsatz.

Stationäre Fahrausweisautomaten

Von Seiten des Vertriebsdienstleisters im SPNV werden – mit Ausnahme der Rurtalbahn - an allen Bahnhöfen bzw. Haltepunkten stationäre Fahrausweisautomaten betrieben.

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

An den Fahrausweisautomaten der DB im AVV können Kunden mit bereits vorhandener Chipkarte diese eigenständig und dezentral mit aktuellen Tickets bespielen. Dies erfolgt mit Hilfe der sog. Online-ALISE (Aktionsliste). In der Aktionsliste hinterlegte Fahrtberechtigungen können über die Fahrscheinautomaten auf Chipkarten geschrieben werden. Dadurch soll vermieden werden, dass Chipkarten ausgetauscht werden bzw. die Fahrgäste die Kunden-Center aufsuchen müssen.

Unternehmenseigene Vertriebsstellen

ASEAG, Rurtalbus, WestVerkehr GmbH 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&Fun-Tickets (Schülertickets) und Semester-Tickets sowie entsprechende Produkte des Deutschlandtickets werden über die Verkehrsunternehmen direkt vertrieben.

Fahrkarten im Abonnement werden über ASEAG, WestVerkehr GmbH und den Vertriebsdienstleister im SPNV in deren Abo-Centern zentral für alle Fahrtrelationen im AVV ausgestellt. Die ASEAG ist derzeitig zudem von der Rurtalbus 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.

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.

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.

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. Mindestens ein Kundencenter ist vom

Verkehrsunternehmen kreisweit zu betreiben. 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 regelmäßig vorzusehen. Erkannte Defizite sind durch Nachschulungen zu beseitigen. Relevanten Themen sind 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.

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 oder die Verkehrsunternehmen erhalten Beschwerden auch über soziale Netzwerke z. B. Facebook, Instagramm, App.

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 weitergeleitet.

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 Stellungnahme an den Beschwerdeträger binnen einer Frist von max. 14 Tagen. Für den Fall einer absehbaren Fristüberschreitung ist dem Kunden ein Zwischenbescheid zu erteilen.

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)
- Videoüberwachung in neu zu beschaffenden 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 deutlich 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

Mit der Novellierung des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und der damit verbundenen Neufassung des §8 Abs. 3 PBefG ist die Barrierefreiheit im öffentlichen Nahverkehr in den Fokus der Öffentlichkeit und der Verkehrspolitik gerückt. Der Nahverkehrsplan verfolgt bezüglich der in ihrer Mobilität eingeschränkten Menschen das Ziel, im ÖPNV eine weitestgehend vollständige Barrierefreiheit zu erreichen.

Im Kreis Heinsberg leben nahezu 25.000 Menschen mit einem Grad der Behinderung (GdB) über 50 % (Stand 30. Juni 2021). Dies entspricht etwa 9,5 Prozent der Gesamtbevölkerung. Hinzu kommen Menschen mit weiteren Formen der Mobilitätsbeeinträchtigung, beispielsweise alters-, krankheits- oder verletzungsbedingt, fehlende Sprachkenntnisse sowie Nutzergruppen mit temporären Einschränkungen, wie Schwangere sowie Fahrgäste mit Kleinkindern, Kinderwagen oder schwerem Gepäck.

Durchschnittlich ist in Deutschland mehr als ein Drittel der Bevölkerung aus unterschiedlichen Gründen zeitweise oder ständig in der Mobilität eingeschränkt. Die Verbesserung der Mobilitätschancen dieser Menschen ist ein gesellschafts- und verkehrspolitisches Ziel. Das Ausmaß dieser Zielsetzung ist deutlich umfangreicher als der Begriff „Barrierefreiheit" vermuten lässt. Jede Gruppe der Betroffenen hat eigene spezifische Anforderungen an die Barrierefreiheit. Barrierefreiheit soll als ganzheitlicher Planungsansatz die Qualität des ÖPNV-Systems verbessern und allen Fahrgästen dienen.

Bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans hat der Kreis Heinsberg in Kooperation mit Verkehrsunternehmen, Straßenbaulastträgern, dem Aachener Verkehrsverbund (AVV) und Verbänden/Interessenvertretern ein Zielkonzept zur Erreichung der Barrierefreiheit des ÖPNV entwickelt. Es liegt in der gesamtheitlichen Verantwortung die infrastrukturellen, stationären und mobilen Voraussetzungen zur barrierefreien Gestaltung des öffentlichen Raums zu schaffen und zu erhalten.

Für den Kreis Heinsberg wurden bereits im Nahverkehrsplan des Kreis Heinsberg 2018 die Grundzüge der „Barrierefreiheit im ÖPNV" in gesamtheitlicher Betrachtung eingeführt und in folgenden Kapiteln berücksichtigt:"

- Gesetzliche Vorgaben (Kapitel 1)
- Anforderungsprofil des Aufgabenträgers (Kapitel 3)
- Bestandsaufnahme (Kapitel 4)
- Zielkonzept (Kapitel 6).

Aufbauend auf einer vertiefenden Behandlung des Anforderungsprofiles und der Bestandsaufnahme stellt das Modul ÖPNV-Anforderungsprofil/Barrierefreiheit im Nahverkehrsplan detailliert ein realisierbares Zielkonzept zur Erreichung der Barrierefreiheit auf.

Mobilitätseinschränkungen

Barrierefreiheit im ÖPNV ist Voraussetzung für ein selbstbestimmtes Leben für Menschen mit Behinderungen. Dabei profitieren nicht nur Menschen mit Behinderungen, sondern alle Personen mit vorübergehender oder altersbedingter Einschränkung der Mobilität und/oder des Wahrnehmungsvermögens.

Im Hinblick auf eine Konkretisierung von Maßnahmen zum Abbau von Barrieren sind die möglichen Formen der Mobilitätseinschränkungen zu betrachten. Die Anforderungen an die Herstellung der Barrierefreiheit im ÖSPV sind zum einen auf die Mobilitätseinschränkungen „im engeren Sinn" gemäß der Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände (Abbildung X) ausgerichtet. Gleichzeitig erfolgt auch der Abgleich zu den weitergehenden Anforderungen.

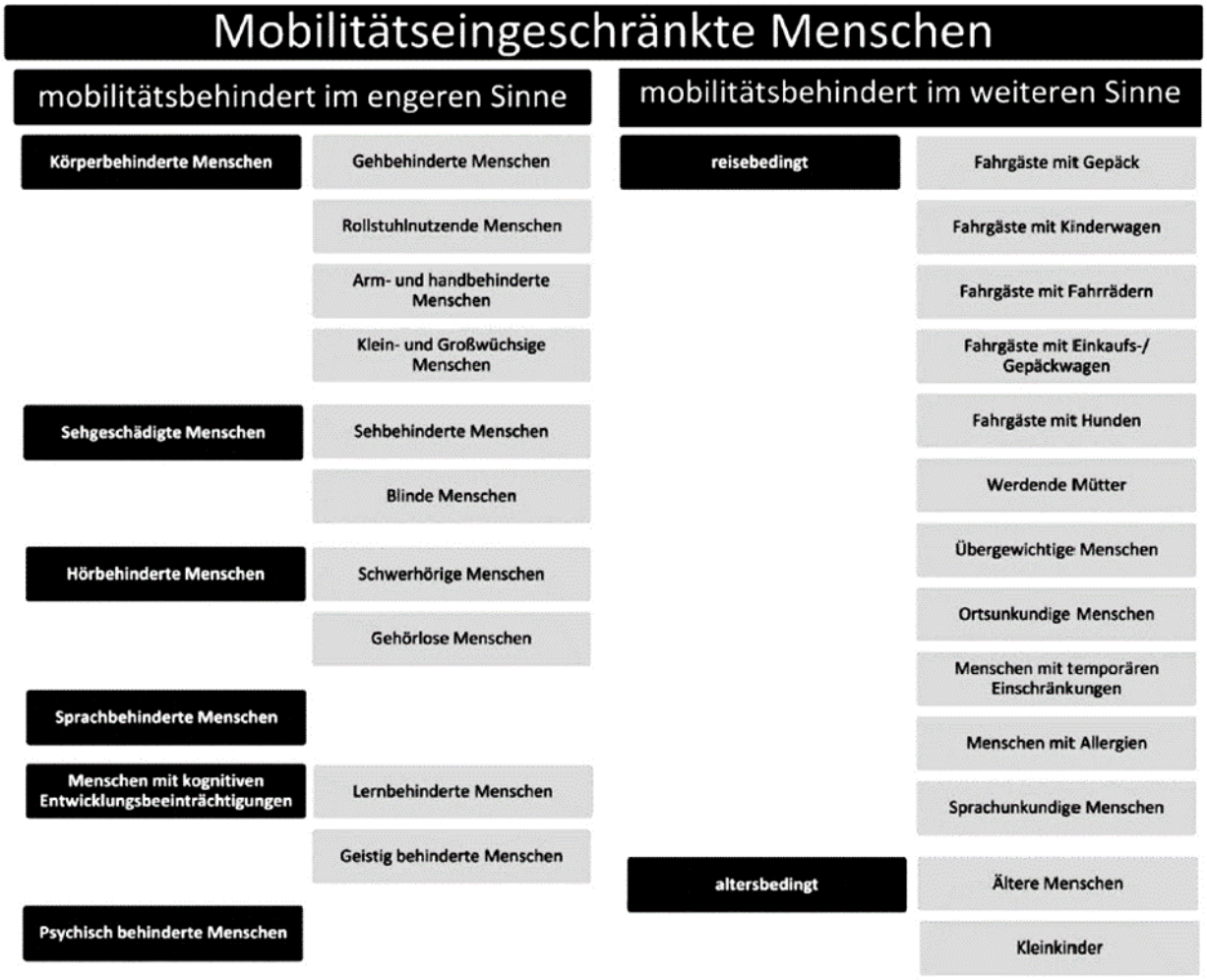


Abb. X: Übersicht Mobilitätseingeschränkte Menschen

Grundlagen des Handlungskonzeptes und der weiteren Ausbauplanung:

Barrierefreie Gestaltung der Verkehrsräume:

- barrierefreies Umfeld von SPNV-Stationen und Bushaltestellen
- barrierefreie Erreichbarkeit der Haltestellen
- barrierefreie, kurze Umsteigewege mittels Rampen oder Aufzüge
- sichere Möglichkeit der Fahrbahnquerung ggf. mit Fahrbahnteiler oder Signalanlage
- möglichst direkte oberirdische Wegführung
- gute Orientierung, übersichtliche Gestaltung der Anlagen
- ausreichende Beleuchtung
- ausreichend große Bewegungsflächen und Treppenpodeste für Personen im Rollstuhl und Gehbehinderte

Barrierefreie Ausstattung der Verkehrsanlagen

- Ausstattung der Haltestellen mit Informations- und Orientierungsplänen (Beschilderung in Augenhöhe)
- Ausstattung der Haltestellen mit gepflasterten Leitlinien, niveaugleiche Plattenbeläge und Plattenbelagswechsel z.B. am Fahrbahnrand und vor Treppenstufen
- Elektronische Fahrplananzeigen (Ist-Fahrplan), möglichst optisch und akustisch
- Hinweise auf mögliche Gefahrenpunkte
- Positionierung der Ausstattungselemente an sozial kontrollierten Orten Barrierefreie Verkehrsmittel
- Fahrzeuge müssen sicher und zuverlässig über Rampen erreichbar sein
- In Kurvenbereichen müssen besondere Hinweise oder technische Konstruktionen den zu großen Abstand vom Fahrzeug zur Bahnsteigkante überbrücken

Barrierefreier Betrieb des ÖPNV

- Gewährleistung der Erreichbarkeit wichtiger öffentlicher und privater Infrastruktur-einrichtungen für mobilitätsbeeinträchtigte Personen mit dem ÖPNV
- Sicherung einer Mindestbedienung auch außerhalb der Hauptverkehrszeiten, ggf. auch über flexible Bedienungsformen
- Bei der Verknüpfung der Verkehrsmittel sind die längeren Umsteigezeiten von älteren und mobilitätseingeschränkten Menschen zu berücksichtigen

Die Berücksichtigung der Belange beeinträchtigter Menschen ist gesetzlich festgeschrieben. Die novellierte Vorschrift des § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG vom 7.8.2013 enthält die verbindliche Vorgabe, den ÖPNV weitestgehend barrierefrei zu gestalten. Dabei hat der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch beeinträchtigten Menschen zu berücksichtigen mit dem Ziel, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 1. Januar 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.

Die Vorgaben des PBefG richten sich unmittelbar an die für die Aufstellung der Nahverkehrspläne zuständigen Aufgabenträger des ÖPNV.

Vollständige Barrierefreiheit

Für die Schaffung eines barrierefreien Öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) hat der Gesetzgeber eine politische Zielbestimmung im PBefG verankert: Die Aufgabenträger werden verpflichtet, in Umsetzung der UN-Behindertenrechtskonvention, bis 2022 die “vollständige Barrierefreiheit” auf den gesamten ÖPNV in Deutschland auszudehnen. Die Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände legt den Begriff der „vollständigen Barrierefreiheit“ wie folgt aus:

Vollständige Barrierefreiheit wird erreicht, wenn über vier Handlungsfelder hinweg der öffentliche Straßenpersonenverkehr in einem Höchstmaß an die Fähigkeiten der Menschen mit unterschiedlichen Einschränkungen angepasst wird.



Quelle: Bundesarbeitsgemeinschaft ÖPNV der kommunalen Spitzenverbände, STuVA

Abb. X: Handlungsfelder für einen barrierefreien ÖPNV

Vollständige Barrierefreiheit beinhaltet den konsequenten Ausbau von Haltestellen und Verknüpfungspunkten, ihre Einbindung in das öffentliche Wegenetz sowie den Einsatz behindertengerechter Fahrzeuge. Sie setzt weiterhin Informations- und Kommunikationssysteme voraus, die sowohl eine visuelle als auch eine akustische Wahrnehmung ermöglichen.

Ab Ende Juni 2025 werden zudem in bestimmten Bereichen von Personenbeförderungsdiensten die Vorgaben des Barrierefreiheitsstärkungsgesetzes (BFSG) zu berücksichtigen sein. Ziel ist es die Barrierefreiheitsanforderungen für bestimmte Produkte und Dienstleistungen in der EU zu harmonisieren und somit die Barrierefreiheit für Menschen mit Behinderungen weiter zu verbessern.

Die Zugänglichkeit zum ÖSPV wird maßgeblich durch die Ausgestaltung der Haltestellen und die Kompatibilität zu den eingesetzten Fahrzeugen geprägt. Dadurch kommt dem Zusammenspiel Haltestelle – Fahrzeug eine große Bedeutung zu.

Zuständigkeiten

Verschiedene Beteiligte tragen gemeinsam die Verantwortung für den ÖPNV. Für die aufgezeigten Handlungsfelder stellt sich die Zuständigkeit für die Herstellung der Barrierefreiheit wie folgt dar:

Handlungsfeld	Zuständigkeit
Infrastruktur	ÖSPV-Haltestellen: Die Zuständigkeit liegt beim jeweiligen Baulastträger: - Kommunen - Kreis Heinsberg - Straßen.NRW (Bund, Land) (Bahnhöfe/Haltepunkte: ZV go.Rheinland)
Fahrzeuge	- Verkehrsunternehmen - Aufgabenträger (Anforderungen) - Zweckverband AVV (Förderung)
Information und Kommunikation	- Verkehrsunternehmen - AVV GmbH - Aufgabenträger
Betrieb und Unterhaltung	- Verkehrsunternehmen - Baulastträger/Aufgabenträger/

Tab. 3: Übersicht zu den Zuständigkeiten in den Handlungsfeldern der Barrierefreiheit

Für den Ausbau der Haltestellen ist der jeweilige Straßenbaulastträger zuständig. Die Straßenbaulast liegt in der Regel bei den Kommunen, dem Kreis Heinsberg oder beim Land NRW (Straßen.NRW). Über vertragliche Vereinbarungen können die Zuständigkeit ggf. auf mehrere Baulastträger aufgeteilt werden. Vereinzelt kommen auch Fälle privater Zuständigkeit vor (z. B. bei ÖSPV-Halten in Werksgeländen). Für die anstehenden Ausbauvorhaben in Hinsicht auf die Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit ist die Bereitstellung von Finanzmitteln durch Bund und Land notwendig.

Planungsgrundlagen und Richtlinien

Infrastruktur:

Eine Reihe einschlägiger Publikationen, Planungsgrundlagen und Richtlinien bilden eine geeignete und sichere Grundlage für die Festlegung von Standards in der Aufstellung eines an die Verhältnisse im Kreis Heinsberg angepassten Anforderungskataloges. In Nordrhein-Westfalen ist die Anwendung der im Folgenden aufgeführten technischen Regelwerke im Neubau von Straßenanlagen zum Teil bereits verbindlich vorgeschrieben. Beim Aus- und Umbau bestehender Verkehrsanlagen sollen sie möglichst weitgehend berücksichtigt werden.

- DIN 18040-3 (2014-12): Barrierefreies Bauen – Planungsgrundlagen – Teil 3: Öffentlicher Verkehrs- und Freiraum
- Entwurf DIN EN 17210 (2019-06): Barrierefreiheit und Nutzbarkeit der gebauten Umgebung
- Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen (RASt 06) Kapitel 6.1.10 (Anlagen des Öffentlichen Personennahverkehrs)
- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen – HBVA 2011
- Empfehlungen für Anlagen des ÖPNV - EAÖ 2013

In der baulichen Gestaltung und Ausführung sind darüber hinaus die maßgeblichen Vorschriften und Empfehlungen so weit zutreffend zu beachten:

- zur Ausgestaltung von Bodenindikatoren und sonstigen Leitelementen (z.B. DIN 32984)
- zu technischen Vorgaben zur blinden und sehbehindertengerechten Ausstattung von Lichtsignalanlagen (z.B. DIN 32981)
- zur Gestaltung visueller Informationen im öffentlichen Raum (z.B. DIN 32975)
- zu akustischen Signalen in Fahrzeugen, Verkehrsmitteln, Verkehrsanlagen und öffentlichen Einrichtungen (z.B. DIN 32974),
- zur Gestaltung und Maße taktiler Schriften und Beschriftungen (z.B. DIN 1450, DIN 32976)
- zur Gestaltung und Anordnung von Informationselementen (z.B. DIN 32986)
- zur Konstruktion und Einbau von Aufzügen (DIN EN 81-40 und DIN EN 81-70)
- zur Gestaltung fahrzeuggebundener Rampen und Einstiegshilfen (z.B. DIN 32985)
- zur Ergonomie und barrierefreien Gestaltung öffentlicher Lautsprecheranlagen (z.B. DIN ESO 24504)
- zur Gestaltung eindeutiger Farbkombinationen für visuelle Zeichen und optische Anzeigen (z.B. DIN EN ISO 24505).

Im Rahmen des Nahverkehrsplans Kreis Heinsberg werden ausschließlich Anlagen für den straßengebundenen Personennahverkehr (ÖSPV) betrachtet. Inbegriffen sind gegebenenfalls Schnittstellen zu Anlagen des schienengebundenen Personennahverkehrs (SPNV).

Bei Haltestellen, die in den letzten Jahren neu gebaut oder erneuert wurden, wurden die Anforderungen für einen barrierefreien Zugang bereits weitgehend berücksichtigt.

Beispiele:

- Ausbau K5, Haltestellen Birkenweg u. Hartenbauer; Ortslage Heinsberg/Oberbruch (Kreis Heinsberg/Stadt Heinsberg)
- Ausbau K17, Ortslage Vinteln (Kreis Heinsberg/Gemeinde Gangelt)
- Ausbau K32, Haltestelle Doveren Abzw. Doverhahn (Kreis Heinsberg/Stadt Hückelhoven)
- Wassenberg, Haltestelle Burg
- Gangelt, Ausbau Ortszentrum (im Bau)

Fahrzeuge:

Die Anforderungen an die Fahrzeuge im Hinblick auf die Herstellung der Barrierefreiheit werden ebenfalls durch gesetzliche Vorgaben (BOKraft) und Verbändeempfehlungen geprägt. Darüber hinaus hat der Zweckverband AVV eine Richtlinie zur Förderung von Fahrzeugen erlassen, die dem gesetzlichen Anforderungsprofil entsprechen. Diese Richtlinie umfasst unter anderem folgende Anforderungen zur Herstellung der Barrierefreiheit:

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

Information und Kommunikation:

Im Handlungsfeld „Information und Kommunikation“ sind insbesondere folgende Anforderungen von Bedeutung:

- 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 und
- eine leicht verständliche Information für Menschen mit Lernbehinderungen.

Eingehend zu berücksichtigen sind die Informationen für Menschen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch beeinträchtigt sind. Insbesondere gehbehinderte Menschen oder Menschen im Rollstuhl benötigen Informationen zur Art des genutzten Verkehrsmittels (Einstiegshöhe, -hilfe, Multifunktionsfläche u.a.), zur Länge und Beschaffenheit von Umsteigewegen, zur Art und Lage von Haltestellen (Rampen, taktile Hilfen u. a.) und zur Funktionsfähigkeit ergänzender Infrastrukturelemente, beispielsweise von Aufzügen. Es ist darauf hinzuwirken, dass notwendige Datengrundlagen erhoben oder über entsprechende Schnittstellen aus anderen Systemen generiert werden, um möglichst umfassende Informationen über die Barrierefreiheit von ÖPNV-Verbindungen verfügbar zu machen.

Über Art und Umfang der Informationen hinaus ist zu berücksichtigen, dass diese für die unterschiedlichen Personengruppen leicht zugänglich sein sollen. Blinde Menschen oder diejenigen, deren Sehfähigkeit stark eingeschränkt ist, sind weitgehend auf akustische Informationssysteme angewiesen. Gehörlose oder schwerhörige Personen sollten über visuelle Informationsanlagen Zugang erhalten.

Zur Erreichung der Barrierefreiheit ist das „Zwei-Sinne-Prinzip" als Standard zu etablieren. Informationen werden in visueller und akustischer Form bereitgestellt. Das „Zwei-Sinne-Prinzip" wird beispielsweise über die elektronischen Anzeigen und Ansagen der nächsten Haltestelle, die in den Fahrzeugen verfügbar sind und an aufkommensintensiven Haltestellen und Stationen aufgestellt werden, erfüllt.

Neue Möglichkeiten, die im Prozess der Digitalisierung der Informations- und Auskunftsmedien zu entwickeln sind, tragen einen wesentlichen Beitrag dazu bei; z. B. Mobilitätsassistenzsysteme zur akustischen Fahrgastinformation ermöglichen die Einführung „sprechender Fahrzeuge" sowie einer „sprechenden App" im ÖPNV. Traditionell werden Liniennummern und Zielhaltestellen bei Bussen und Straßenbahnen vorwiegend visuell angezeigt. Mit Einführung solcher Systeme erhalten Fahrgäste nun eine einfache Orientierung nach dem Zwei-Sinne-Prinzip. Die „sprechenden Fahrzeuge" erfüllen den Zweck, an den Haltestellen über Außenlautsprecher ihre Liniennummer und ihr Ziel anzusagen. Damit helfen sie blinden und sehbehinderten Menschen, auch an Haltstellen mit mehreren Linien die richtigen Busse oder Bahnen zu identifizieren. Kombiniert mit einer App wird Fahrgästen der Einstieg in das richtige Fahrzeug zusätzlich vereinfacht.

Betrieb und Unterhaltung:

Eine hohe Anforderung im Hinblick auf die barrierefreie Zugänglichkeit im ÖSPV ist auch an den Umgang des Service- und Fahrpersonals mit beeinträchtigten Menschen zu stellen. Regelmäßige Schulungen und Erfahrungsaustausche mit den Behindertenverbänden sind daher unerlässlich. Darüber hinaus sind die Wartung und Reinigung der Verkehrsanlagen eine Voraussetzung für eine uneingeschränkte Nutzung der Verkehrsanlagen und der Fahrzeuge. In diesem Zusammenhang ist auch ein Winterdienst seitens der jeweils zuständigen Stellen zu berücksichtigen.

Bei allen Planungen soll schrittweise eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit gewährleistet werden. Die nicht oder nicht definitiv erreichte vollständige Barrierefreiheit ist nach dem 1. Januar 2022 als Abweichung gemäß § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG zu benennen und begründen.

Vorausschauende Planung von Ausbaumaßnahmen

Die konkrete Umsetzung des vorgegebenen Ziels kann nur im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten und unter Hinzunahme öffentlicher Fördergelder erfolgen. Daher ist eine vorausschauende Planung der zuständigen Behörden mit einer Aufteilung der Ausbaumaßnahmen auf die nächsten Jahre gemäß § 8 Abs. 3 Satz 5 PBefG (*"Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen."*) notwendig.

Definition 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.*"

Die Vorgabe des § 4 Behindertengleichstellungsgesetz (BGG) ist insoweit auslegungsbedürftig, da keine technischen bzw. spezifizierte Standards vorgeschrieben werden. Ein Katalog von Mindestanforderungen ist für eine vollumfängliche, systematische Bewertung der Zielerreichung jedoch erforderlich. Mindeststandards die den einschlägigen Publikationen entsprechend, stellen eine geeignete und sichere Grundlage dar, um auf Grundlage der Gegebenheiten für den Kreis Heinsberg zu berücksichtigenden Mindestanforderungen zu vereinbaren.

Die Standards stellen allgemein die anerkannten Regeln der Technik und die Anforderungen bezüglich der Barrierefreiheit dar, in erster Linie in Bezug auf Neubauten. Bezüglich Aus- und Umbaumaßnahmen ist zu berücksichtigen, dass die baulichen Möglichkeiten häufig durch die tatsächlichen Gegebenheiten am Standort eingeschränkt sind. Bei der Zusammenstellung der Mindeststandards wird allgemein die Gesamtgültigkeit für alle Haltestellen des ÖSPV betrachtet. Begründete Abweichungen sind im Einzelfall möglich.

Demnach ist der Zustand „barrierefrei" dadurch gekennzeichnet, dass eine Reihe konkreter Mindeststandards bezüglich:

1. Haltestellenumfeld
2. Anfahrbarkeit
3. Ein- und Ausstiegssituation
4. Eigenschaften und Ausstattung des Bussteigs
5. Information am Bussteig

einzuhalten sind. Erforderlich sind im Einzelnen:

- stufenfreie Zugänge
- berollbare, oberflächenschadfreie Bussteige
- geeignete Bussteighöhen
- störelementfreie Zu- und Ausstiegsräume
- störungsfreie Anfahrbarkeit
- Blindenleitstreifen sowie Aufmerksamkeitsfelder
- Barrierefreie Kundeninformation
- ggf. Beleuchtung (wenn technisch umsetzbar)

Die erforderlichen Voraussetzungen zur Erreichung der Barrierefreiheit im Sinne des Nahverkehrsplans sind im Folgenden wiedergegeben (Mindeststandards, s.a. Abbildung X):

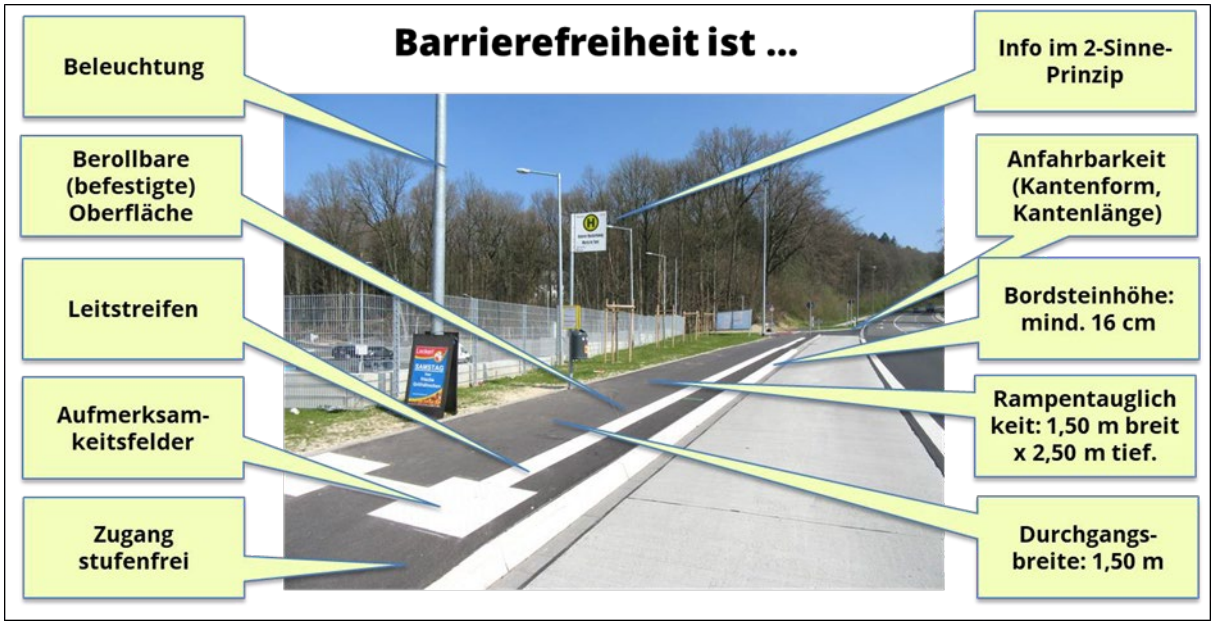


Abb. X: Barrierefreie Gestaltung einer Haltestelle (Mindeststandards)

1.) Haltestellenumfeld	
Kriterium/ggfs. numerische Merkmalsausprägung	**Bemerkung**
Umfeld: Stufenfrei, mit Bordsteinabsenkung an der nächstgelegenen Kreuzung/Einfahrt.	*Umfeldbezogenes Merkmal, geht als Lagekriterium in die Bewertung ein.*
Berollbare (befestigte) Oberfläche bis zur nächstgelegenen Kreuzung	*dto.*
Am Zugang zur Haltestelle sowie an Stellen der Straßenquerung bzw. des Bussteigwechsels: Bordsteinabsenkung liegt vor, Treppen- und Stufenfreiheit liegt vor. Wo erforderlich, ist eine Über- oder Unterführung vorhanden.	*Tunnel, Brücke, Rampe, Aufzug oder Bordsteinabsenkung auf max. 5 cm. (Standard- mäßig wird bei vorhandenen Bordsteinabsenkungen Höhe < 5 cm angenommen).*
Mindestbreite der Zuwege an der engsten Stelle: >= 1,50 m	*Die Richtlinien für die Anlage von Staatsstraßen RASt fordern eine Mindestbreite von 2,50 m. Die mittlerweile außer Kraft gesetzten Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE) gaben ehemals 1,50 m vor. Diese Vorgabe wurde in der Vergangenheit zumeist umgesetzt.*

Taktiles Leitsystem im Umfeld (bzw. mit dem Langstock tastbare Ränder des Gehweges bis zur nächsten Querung)	*Nicht bewertet, da nahezu flächendeckend nicht vorhanden.*

2.) Anfahrbarkeit	
Kriterium	**Bemerkung**
Ein Bordstein zum Anfahren und zur Überwindung der Flur- höhe des Fahrzeugs ist vorhanden.	*Flachborde werden anhand der Bordsteinhöhe erfasst und bewertet (Höhe unter 5 cm).*
Es liegt eine befestigte Bodenoberfläche vor, die als Fundament eines Bussteiges geeignet ist.	*Befestigte Fläche außerhalb der Fahrbahn.*
In Busbuchten und Teilbuchten ist ein Halt möglich, wenn die Längen der Haltestelle und des Fahrzeugs aufeinander abgestimmt sind.	*Analyse der Nutzlänge von Busbuchten (Kantenlänge ggfs. vermindert um die Einfahrlänge oder Ausfahrlänge) anhand des längsten in der Regel eingesetzten Fahrzeugs (Bemessungsfahrzeug).*
Die Anfahrtstrecke ist frei von Störelementen im Anfahrbereich (z.B. Lichtsignalanlagen, Äste, Masten, Fußgängeraufenthalt, …)	*Flachborde werden über die Bordsteinhöhe erfasst und bewertet, nicht als Störelement.*
Ausbauzustand der Fahrspur	*Eine mögliche Beanstandung "Schadhafte Fahrbahn" erfolgt nachrichtlich und wird anderweitig behandelt. Sie wird zur Bewertung der infrastrukturellen Barrierefreiheit nicht herangezogen.*

3.) Aufstellbereich: Ein- und Ausstieg	
Kriterium/ggfs. numerische Merkmalsausprägung	**Bemerkung**
Hochbordstein am Haltebereich: >= 16 cm	*Kein Bordstein und Flachbordstein (Höhe < 5 cm) erfüllen nicht das Kriterium.*
Bodenoberfläche am Bussteig ist vollständig befestigt, stufenfrei begehbar und berollbar.	*Beanstandet werden nicht befestigte und teilweise befestigte Aufstellflächen.*

Mindesttiefe der Aufstellfläche durchgängig entlang der Halte- kante: 2,10 m (2,50 m abzgl. punktuelle Störungen). Bei beengten Verhältnissen soll ein Mindestmaß von 1,50 m eingehalten sein (Richtwert EAE).	*Die Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt fordern eine Mindestbreite von 2,50 m. Die mittlerweile außer Kraft gesetzten Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen (EAE) gaben ehemals 1,50 m vor. Diese Vorgabe wurde in der Vergangenheit zumeist umgesetzt.*
Rangierfläche unter beengten Verhältnissen hinreichend: Rangierlänge* >= 1,50 m und Rangiertiefe* >= 1,50 m, aber < 2,50 m. Rangierfläche ausreichend: Rangierlänge* >= 1,50 m und Rangiertiefe* >= 2,50 m, *) Länge gemessen entlang der Fahrzeugseite, Tiefe dazu rechtwinklig.	*d.h.: Keine ausreichende Rangierfläche, falls Rangierlänge < 1.50 oder Rangierfläche < 1.50 m*
Rampentauglichkeit im Ein-/Ausstiegsbereich (an der zweiten Tür): Mindesttiefe: 2,50 m.	*Die Rampentauglichkeit ergibt sich aus den Mindest-Rangiermaßen und dem Platzbedarf für eine Klapprampe:* *Rangiertiefe 1,50 m + Klapprampe 1,00 m.*
Der Aufstellbereich ist frei von Störelementen.	*Störelemente ausgewiesen in den Kategorien:* *Abfallbehälter, Baumscheibe, Ein-/Aus- fahrt, Poller/Mast/Pfosten, Oberflächenschaden, Parkplatz, Radweg.*

4.) Bussteig (Eigenschaften und Ausstattung)	
Kriterium/ggfs. numerische Merkmalsausprägung	**Bemerkung**
Ausleuchtung (Bussteig) vollständig	*Qualität der Beleuchtung gemäß der tagsüber durchgeführten Erfassungssichtung für das Haltestellenkataster (vollständig / teilweise / nicht vorhanden).*

Fahrbahnquerung: stufenfrei und berollbar	
Taktiles Leitsystem: Führungshilfe zur Straßenquerung	*Bodenindikatoren / Barrierefreie Fahrbahnquerung für Sehbehinderte.*
Taktiles Leitsystem: Auffindestreifen	
Taktiles Leitsystem: Aufmerksamkeitsfeld an der vorderen Eingangstür	*Bodenindikatoren / Barrierefreier Einstieg für sehbehinderte / -beeinträchtigte Personen.*
Der Bussteig frei von Glasflächen ohne Kontrastmarkierung, insbesondere an Fahrgastunterständen, Windschützen oder ähnlichem.	

5.) Information (bussteigbezogen)	
Kriterium/ggfs. numerische Merkmalsausprägung	**Bemerkung**
Fahrplankasten am Mast hindernisfrei erreichbar; folgende Grenzmaße sind einzuhalten: Unterkante 115-130 cm, Oberkante max. 205 cm, jeweils zum Boden gemessen.	*Das Merkmal liegt nicht im Zuständigkeitsbereich der Straßenbaulastträger, sondern beim Verkehrsunternehmen.*
Nach dem Zwei-Sinne-Prinzip erfahrbare Informationen <u>Grundregel:</u> Informationen werden mindestens über zwei der drei Sinne "Sehen", "Hören", "Tasten" vermittelt. Inhalte sind Informationen vor Fahrtantritt und während des Fahrtantritts. Die Fahrplanauskunft muss auch Informationen über die Barrierefreiheit einzelner Fahrtabschnitte auf dem gesamten Reiseweg enthalten. Es handelt sich um ein Prinzip: Konkrete Standards und Umsetzungsmethodik sind nicht einheitlich.	*Z. B. dynamische FIAs mit Auffindesignal und Vorlesefunktion, durchsichtiger Aufkleber mit Brailleschrift an der Vitrine u.a.* *Die Auskunfts-App ist geeignet für die Nutzung durch sehschwache und blinde Personen.*

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 Schulverkehr

Grundsätzlich soll der Schulverkehr auch zukünftig in den Linienverkehr integriert werden. Dies darf aber nicht dazu führen, dass die Belange der anderen ÖPNV-Nutzer eingeschränkt werden. Es besteht kein Anspruch auf die Herstellung jeder gewünschten Schulverkehrsbedienung, weder in räumlicher noch in zeitlicher Hinsicht. Bei der Angebotsgestaltung sind daher folgende Rahmenbedingungen zugrunde zu legen:

- In den Zeiträumen großer Angebotsnachfrage des Schulverkehrs sind zusätzlich zum jeweiligen Grundangebot bestehender Linien Verstärkungsfahrten einzurichten.
- Die Zusatzfahrten können zeitlich und räumlich entsprechend der Belange des Schulverkehrs optimiert werden. Dabei können diese sowohl in der morgendlichen Hauptverkehrszeit mit Abweichungen vom Grundangebot angepasst an die Schulanfangs- und -schlusszeiten fahren.

- Wartezeiten von bis zu 20 Minuten, in besonderen Fällen bis zu 30 Minuten, vor Schulbeginn oder nach Schulschluss gelten grundsätzlich als zumutbar.
- Abweichende Linienwege sind grundsätzlich nur dann zu wählen, wenn hinreichend starke Schulverkehrsströme bedient werden müssen.
- Alternativ sind bei ausreichendem Fahrgastpotenzial einzelne Schulbusfahrten, mit individuell ausgerichteter Linienführung auf einzelne Schulen bzw. Schulzentren, als Zusatzfahrten einzurichten.

4 Zielkonzept

Das Zielkonzept für das zukünftige Leistungsangebot orientiert sich an den beschriebenen Zielen und Rahmenbedingungen, dem Anforderungsprofil des Aufgabenträgers und des Aachener Verkehrsverbundes und an den Ergebnissen der Analyse und Bewertung der Verkehrsunternehmen vor Ort, insbesondere der WestVerkehr als der Praxispartner.

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 des SPNV und ÖSPNV
- Abbau vorhandener Erschließungs- und Verbindungsdefizite
- Weitgehende Vertaktung der Angebote
- 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 das kreisweite On-demand-System

Die Kapitel 4.1 und 4.2 sind Grundlagen und werden nachrichtlich wiedergegeben.

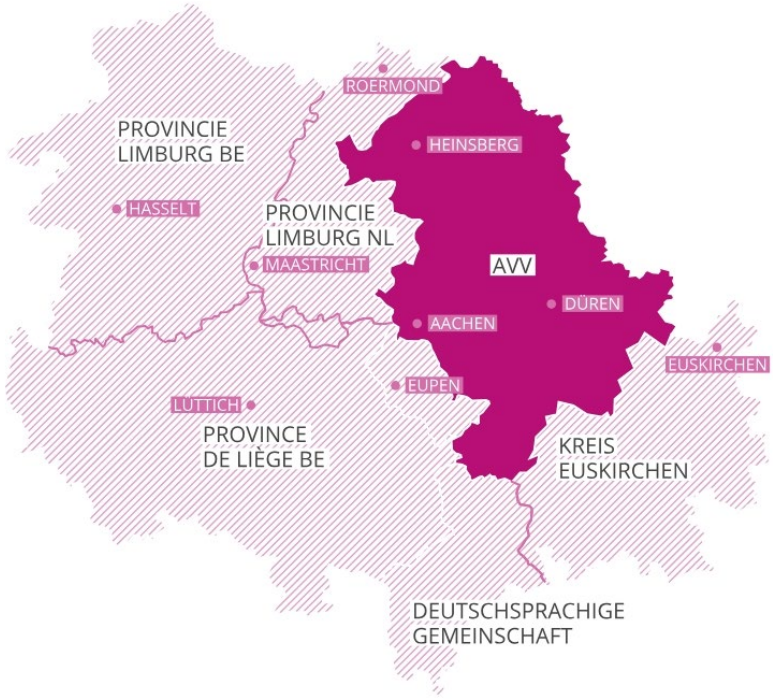
4.1 Grenzüberschreitende Planungen in der Euregio Maas-Rhein

Beim AVV ist die euregionale Koordinierungsstelle angesiedelt, die eine koordinierende Funktion für den öffentlichen Nahverkehr in der Euregio Maas-Rhein übernimmt. Zum Aachener Verkehrsverbund gehören die Städteregion Aachen sowie die Kreise Düren und Heinsberg, mit insgesamt 35 Städten und Gemeinden auf einer Fläche von über 2.000 km². Um eine erfolgreiche Entwicklung des Nahverkehrs in der Region zu sichern, die Wirtschaftlichkeit kontinuierlich zu verbessern und die Attraktivität von Bus und Bahn weiter zu steigern, widmet sich der AVV bekanntlich diesen wesentlichen Aufgabenbereichen:

- Tarif und Vertrieb;
- Verkehrsplanung und Infrastruktur;
- Kundeninformation;
- **Grenzüberschreitend:**
  - Schaffung grenzüberschreitender Tarifangebote,
  - Integration grenzüberschreitender Leistungsangebote,
  - Bereitstellung aktueller, unternehmensübergreifender Fahrplandaten.

Momentan ist der AVV mit der euregionalen Koordinierungsstelle in mehreren EU-Projekten tätig. Im Projekt EMR Connect ist der AVV beispielsweise Lead Partner und verantwortlich für die Zusammenarbeit von 14 Partnern in der EMR, die in fünf Arbeitspaketen an der Verbesserung des grenzüberschreitenden Nahverkehrs arbeiten. Zudem arbeitet der AVV im Projekt European Travellers Club (ETC) gemeinsam mit Partnern aus Deutschland, den Niederlanden und Luxemburg an der Entwicklung eines grenzüberschreitend interoperablen E-Ticketings.

Die Projektergebnisse tragen dazu bei, die Situation im grenzüberschreitenden ÖV für die Einwohner der EMR signifikant zu verbessern.



4.2 Zielkonzept 2032/2040 im SPNV Teilnetz Aachen

Teilfortschreibung des Nahverkehrsplans des Zweckverbandes go.Rheinland 2023

Verantwortlich für Planung, Ausführung und Ausgestaltung des SPNV im Kreis Heinsberg ist der Zweckverband go.Rheinland, ehemals Nahverkehr Rheinland. Er ist auch für die Aufstellung des Nahverkehrsplans für den SPNV zuständig, der als Rahmenplan die weitere Entwicklung des SPNV im AVV-Verbundgebiet vorgibt und der bei der Erstellung des Nahverkehrsplans des

Kreises Heinsberg zu beachten ist. An dieser Stelle wird auf die Rahmenplanung des zuständigen Aufgabenträgers Zweckverbandes go.Rheinland abgestellt, die im Rahmen der Neuaufstellung der Nahverkehrsplanung Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Jahr 2023 verbindlich abgestimmt wurde. Es werden nur die Teilausschnitte mit mittelbarem Bezug zum Kreis Heinsberg aus dem Teilnetz Aachen dargestellt.

Der Zweckverband go.Rheinland steht vor der Herausforderung, dass, die bereits heute an vielen Stellen im Schienennetz des Rheinlandes nicht ausreichenden Trassenkapazitäten, eine offensive Ausweitung der Infrastruktur erfordern. Um die Infrastruktur entsprechend den politischen und gesellschaftlichen Rahmenbedingungen zu dimensionieren und den SPNV im Zuge des Klimaschutzes als zentrales Element einer Verkehrswende zu stärken, ist in einem ersten Schritt zunächst die Frage zu beantworten, wie die zu erwartende, gesteigerte Fahrgastnachfrage durch ein attraktives und kundenorientiertes Angebot aufgefangen werden kann.

Von Seiten des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr wird diese Fragestellung im Rahmen des sogenannten Deutschlandtaktes beantwortet. Zentrales Ziel ist es hierbei, ein vertaktetes und in sich konsistentes Eisenbahnverkehrssystem zu schaffen, welches eine ideale Verknüpfung zwischen dem Schienenpersonennah- und -fernverkehr ermöglicht und dabei attraktive, merkbare und verlässliche Reiseketten schafft. Gleichzeitig werden auch die Belange des Schienengüterverkehrs berücksichtigt. Aus dem im Rahmen des Deutschlandtaktes erarbeiteten Fahrplan werden in einem zweiten Schritt die Infrastrukturbedarfe abgeleitet.

Auf Grundlage des Deutschlandtaktes haben sich für die Landesebene Nordrhein-Westfalens die zuständigen Aufgabenträger go.Rheinland, Nahverkehr Westfalen-Lippe (NWL) und Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) gemeinsam mit dem Kompetenzcenter Integraler Taktfahrplan (KC ITF) und dem NRW-Verkehrsministerium zusammengeschlossen, um die Angebotsplanungen und -ideen aufgabenträgerübergreifend zu bündeln und in NRW-Zielnetzen festzuschreiben. Im September 2021 ist erstmalig ein abgestimmter Stand für die beiden Zeithorizonte 2032 und 2040 fertiggestellt worden. Dieser wurde bis Januar 2023 aktualisiert. Das Zielnetz 2032 bündelt landesweit bereits geplante und angedachte Verbesserungen, die konkrete Aussichten auf Realisierungen haben.

Das Zielnetz 2040 versteht sich hingegen als Langfristvision unter vollständiger Berücksichtigung des Deutschlandtaktes. Beide Zeitscheiben sind jeweils aufwärts bzw. abwärts kompatibel aufgebaut und mit einem gerechneten Fahrplan hinterlegt.

Zielnetz 2032 - Teilnetz Aachen

Auf der Achse Aachen Hbf. – Mönchengladbach Hbf. bleibt das Angebot so wie im heutigen Fahrplan zunächst erhalten. Die beiden Linien RE 4 (RRX) und RB 33 stellen in ihren jeweiligen Produktkategorien das Grundangebot sicher. Die Fahrzeit der Linie RE 4 (RRX) zwischen Aachen und Düsseldorf soll bei gleicher Haltepolitik nach Möglichkeit weiter reduziert werden. Zur Hauptverkehrszeit werden die Leistungen durch zusätzliche Verstärkerfahrten des RE 4 (RRX) zwischen Aachen und Düsseldorf verdichtet. Hierbei wird geprüft, inwieweit – insbesondere mittels einer angepassten Haltepolitik – einzelne Fahrten zwischen Aachen und Düsseldorf als Sprinter mit besonders attraktiver Reisezeit angeboten werden können. Das Flügelkonzept der RB 33 zwischen Heinsberg und Lindern bleibt erhalten.

Zwischen Herzogenrath und Aachen Hbf. wird das bestehende Betriebsprogramm durch einen

durchgehenden Halbstundentakt der in die Niederlande und nach Belgien verkehrenden Linie RE 18 (Aachen Hbf. – Maastricht – Liège) ergänzt. Über Maastricht hinaus verkehrt der RE 18 stündlich nach Liège. go.Rheinland verfolgt die Absicht, die zweite stündliche, grenzüberschreitende Leistung des RE 18 auf niederländischer Seite von Heerlen aus nach Eindhoven zu führen, um somit eine attraktive Direktverbindung zwischen Aachen und Eindhoven zu schaffen.

Die Linie RB 34 verkehrt weiterhin zwischen Mönchengladbach Hbf. und Dalheim, wobei der heutige Zwei- Stunden-Takt an Wochenenden auf einen Stundentakt verdichtet wird. Nach erfolgreicher Reaktivierung des Streckenabschnittes Wassenberg – Erkelenz wird die heutige Linie RB 35 (Gelsenkirchen Hbf. – Mönchengladbach Hbf.) über Mönchengladbach Hbf. hinaus nach Wassenberg verlängert.

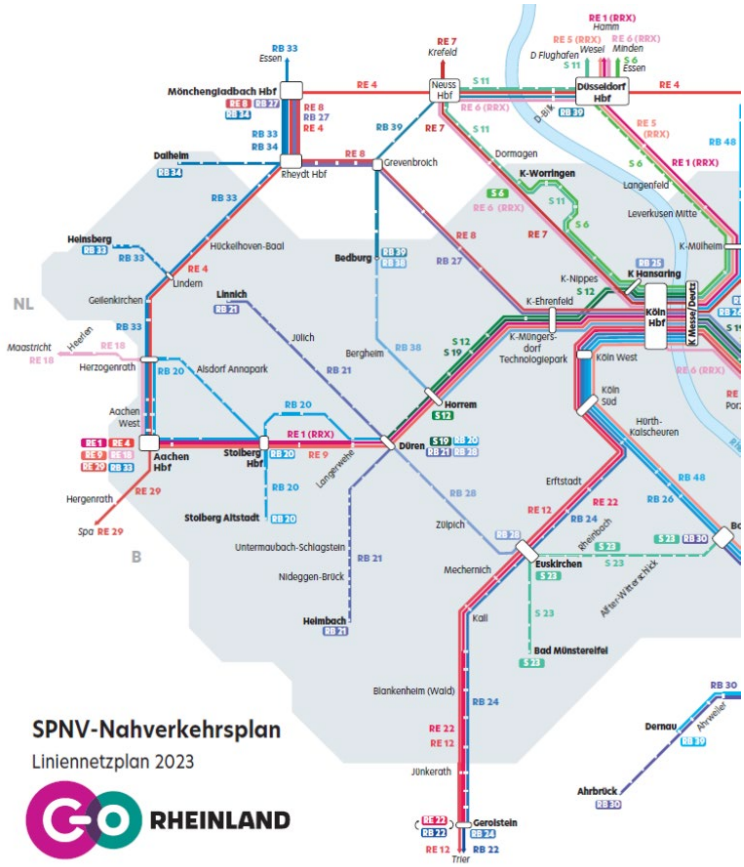
Das Netz der euregiobahn RB 20 inklusive der Reaktivierungen zwischen Stolberg-Altstadt – Stolberg-Breinig und Alsdorf-Kellersberg – Aldenhoven-Siersdorf ist zukünftig vollständig elektrifiziert und entsprechend mit elektrischen SPNV-Fahrzeugen befahrbar. Im Zuge der Reaktivierung werden, die heute in Alsdorf-Annapark endenden Fahrten im 60-Minuten-Takt über Alsdorf-Kellersberg nach Aldenhoven-Siersdorf verlängert. Eine weitere Verlängerung der RB 20 über Aldenhoven-Siersdorf hinaus Richtung Baesweiler ist abhängig von der Realisierung der geplanten Regiotram und wird darüber hinaus im Rahmen der Machbarkeitsstudie zur Revierbahn West als optionaler Baustein untersucht.

Das Netz Düren (RB 21 Nord, RB 21 Süd und RB 28) wird auf Brennstoffzellenfahrzeuge umgestellt. Nach dem entsprechenden Vollausbau der Eifel-Bördebahn beträgt die Fahrzeit der RB 28 zwischen Düren und Euskirchen 36 Minuten. Sowohl in Düren als auch in Euskirchen werden die jeweiligen Umstiegsknoten erreicht, sodass aus der RB 28 heraus attraktive Umstiegsverbindungen Richtung Aachen / Köln / Eifel / Voreifel möglich sind.

Im Zuge der Elektrifizierung der Eifel- und Voreifelbahn wird seitens go.Rheinland eine Elektrifizierung der Eifel-Bördebahn angestrebt. Mit der erfolgreichen Elektrifizierung der Eifel-Bördebahn wird die Linie RB 28 aufgegeben und stattdessen die stündlich in Düren endende euregiobahn in der Fahrlage der RB 28 nach Euskirchen verlängert.

Die dadurch freiwerdenden Brennstoffzellenfahrzeuge werden bezüglich Kapazitätsstärkungen auf den Linien RB 21 Nord und RB 21 Süd genutzt.

Der Halbstundentakt der RB 21 Süd wird zukünftig bis Nideggen-Brück ausgeweitet. Die Linie RB 21 Nord wird über Linnich hinaus im 30-Minuten-Takt nach Hückelhoven-Baal verlängert und ermöglicht dort neue Umstiegsverbindungen Richtung Aachen und Mönchengladbach.



Zielnetz 2040 - Teilnetz Aachen

Im Zuge des Strukturwandels im Rheinischen Revier ist die Einrichtung der Revierbahn West Aachen - Jülich - Erftachse sowie der Revierbahn Ost zwischen Bedburg - Neuss - Düsseldorf geplant. Während letztere bereits fahrplanbasiert in der NRW-Zielnetzgrafik 2040 in einer ersten Baustufe als Linie S 39X vermerkt ist, ist für die Revierbahn West zunächst eine Raumanalyse und Machbarkeitsstudie zu erstellen, um eine konkrete Trasse zu erarbeiten sowie Linienverlauf und Haltepunkte festzulegen.

Das Angebot auf der Grenzlandbahn Aachen – Mönchengladbach wird im Zielnetz 2040 deutlich ausgeweitet. Eine neue Linie RE 37 verkehrt von Aachen Hbf. analog zum RE 4 über Herzogenrath, Geilenkirchen, Lindern, Hückelhoven-Baal und Erkelenz nach Rheydt Hbf. und Mönchengladbach Hbf. Von dort verkehrt der RE 37 über Viersen und Krefeld weiter nach Duisburg Hbf. Dies ermöglicht gleichzeitig eine Anpassung der Haltepolitik der Linie RE 4 und führt zu einer Beschleunigung der Reisezeit zwischen Aachen und Düsseldorf.

Als Grundangebot mit Bedienung aller Unterwegshalte und unter Berücksichtigung des Flügels Lindern - Heinsberg bleibt weiterhin die Linie RB 33 bestehen. Darüber hinaus ergänzt die neue Linie RB 41 zwischen Aachen Hbf. und Mönchengladbach Hbf. das Angebot der Linie RB 33. Die im Zielnetz 2032 reaktivierte Strecke nach Wassenberg wird in der Zeitscheibe 2040 weiterhin durch die Linie RB 35 bedient, welche ab Erkelenz Richtung Mönchengladbach halbstündlich zur Linie RB 33 geführt werden wird.

Als ambitioniertes Ziel beinhaltet das Zielnetz 2040 die Vision, die heute in Dalheim endende Strecke aus Mönchengladbach wieder über die Bundesgrenze hinaus nach Roermond zu

reaktivieren. Diese Reaktivierung ermöglicht eine Verlängerung der heute in Mönchengladbach endenden Linie S 8 über Rheydt und Wegberg nach Roermond. Die S 8 soll auf diesem Streckenabschnitt im 30-Minuten-Takt verkehren und die heutige Linie RB 34 ersetzen. Damit werden attraktive Verbindungen im SPNV zwischen Roermond, Mönchengladbach, Neuss und Düsseldorf möglich.



Das Betriebskonzept im Netz Düren (RB 21 Nord und RB 21 Süd) ist bereits im Zielnetz 2032 hinterlegt. Seitens go.Rheinland wird zudem angestrebt, den Halbstundentakt der RB 21 Süd zukünftig über Nideggen-Brück hinaus bis nach Heimbach zu verlängern.

Auf der Hauptachse zwischen Köln und Aachen verkehren im Zielnetz 2040 neben dem RE 29 nun jeweils stündlich die beiden Linien RRX 1 (Aachen – Köln – Düsseldorf – Dortmund) und RRX 2 (Aachen – Köln – Düsseldorf – Dortmund – Hamm – Paderborn – Kassel-Wilhelmshöhe), welche gemeinsam einen attraktiven 30-Minuten-Takt bilden.

Weitere Planungsvorstellungen

Neben den in den Zielnetzen 2032 und 2040 vorgestellten und durch Machbarkeits- bzw. Fahrplanstudien bereits konkretisierten Planungen existieren im Rheinland noch weitere SPNV-Entwicklungspotenziale, welche langfristig erreicht werden sollen.

Um langfristig eine S-Bahn Rheinland als Grundangebot in der gesamten Region zu etablieren, wird auch eine Ausweitung des S-Bahn-Systems in den Teilnetzen Aachen und Bonn angestrebt. Sowohl aus der heutigen euregiobahn als auch aus der zukünftig geplanten Revierbahn West lässt sich in Kombination mit der Reaktivierung weiterer Strecken – möglicherweise auch grenzüberschreitend – ein auf den Knoten Aachen zugeschnittenes S-Bahn-Netz schaffen. Im Raum Bonn könnten die im Zielnetz 2040 vorhandenen Linien S 13, S 17 und S 23 perspektivisch jeweils Richtung Süden / Rheinland-Pfalz verlängert werden.

Auch in den Produktkategorien Regionalbahn und Regionalexpress wird langfristig die Einrichtung weiterer Tangentiallinien angestrebt. Beispielsweise ist ein direktes Produkt zwischen Aachen, Düren, Euskirchen und Bonn unter Aussparung des Knoten Kölns wünschenswert. Ebenso ist zu überlegen, inwieweit die Verkehrsstation Köln Messe/Deutz (tief) als Umfahrung der stark belasteten Hohenzollernbrücke zukünftig nutzbar ist, um neue, attraktive Direktverbindungen im SPNV zu schaffen. Basierend auf den definierten Bedienstandards strebt go.Rheinland an, dass langfristig jeder Streckenabschnitt mindestens im 30-Minuten-Takt bedient wird.

Bei allen Leistungsausweitungen und Netzerweiterungen genießt das Thema Resilienz des Angebotes oberste Priorität. go.Rheinland will ein attraktives, verlässliches und betriebsstabiles Angebot für die Fahrgäste anbieten. Unter dieser Prämisse werden bei der Fahrplan-konstruktion der geplanten Betriebsprogramme sowie bei der Dimensionierung der zukünftigen Infrastruktur, soweit es möglich ist, entsprechende Puffer und Flexibilitäten vorgesehen. Aus diesem Grund unterstützt go.Rheinland in seiner Rolle als Aufgabenträger des SPNV beispielsweise sehr stark die Digitalisierung von Verkehrsleit- und Sicherungssystemen für die Schiene („ETCS“) und die Umsetzung auch nur mittelbar den SPNV betreffenden Infrastrukturprojekte wie beispielsweise eine Nachnutzung der heutigen RWE-Trassen im Rheinischen Revier zur weiteren Entflechtung von Schienengüterverkehr (SGV) und SPNV.

Weiterentwicklung der SPNV-Infrastruktur im Rheinland - Knoten Aachen

Die Bahnknoten Köln und Aachen zählen zu den großen Engpassstellen im deutschen Schienennetz; durch ihre zentralen Lagen entlang der transeuropäischen Verkehrsnetze (TEN-V) haben beide Bahnknoten zudem auch eine europäische Dimension. Auf Grund der angestrebten Mobilitätswende sollen die Verkehrsangebote im Regional- und Nahverkehr erheblich erhöht werden. Daher sind für beide Knoten umfangreiche Investitionsvorhaben zur Steigerung der Kapazität und der Betriebsqualität vorgesehen. Diese sollen die Attraktivität des Schienenverkehrs erhöhen und die Angebotsausweitungen gemäß den Zielnetzen 2032 und 2040 ermöglichen.

Herausforderungen und Ausbauplanungen im Knoten Aachen

Der Bahnknoten Aachen hat im deutschen Schienennetz eine entscheidende Scharnierfunktion zum Schienennetz Belgiens. Die Zufahrt zu den belgischen Nordseehäfen Antwerpen und Zeebrügge wie auch zum Kanaltunnel in Richtung Großbritannien führt über den Knoten Aachen. Der Verkehr auf der Bahnstrecke Aachen – Köln hat in den letzten Jahren kontinuierlich

zugenommen, ohne dass die Engpässe bei der Infrastruktur entscheidend beseitigt wurden. Prognostiziert ist ein jährliches Wachstum des Schienengüterverkehrs über die deutsch-belgische Grenze zu den ZARA-Häfen von 2,7 % bis 2030 (IHK-Initiative Rheinland, 2016). Auch ein weiterer Anstieg des nationalen und internationalen Schienenverkehrs rund um den Bahnknoten Aachen ist mit dem geplanten Euregio-Railport in Stolberg als Umschlaganlage für den Containerverkehr voraussehbar.

Im Jahr 2016 hat der Zweckverband go.Rheinland zum Bahnknoten Aachen ein Gutachten in Zusammenarbeit mit lokalen bzw. betroffenen Partnern wie den Industrie - und Handelskammern im Rheinland, dem Kreis Düren, dem Rhein-Erft-Kreis, der Logistikregion Rheinland sowie dem Hafen Antwerpen erstellen lassen. Die im Gutachten erarbeiteten Maßnahmen bilden eine Kombination aus punktuellen Verbesserungen der Infrastruktur und fahrplantechnischen Anpassungen.

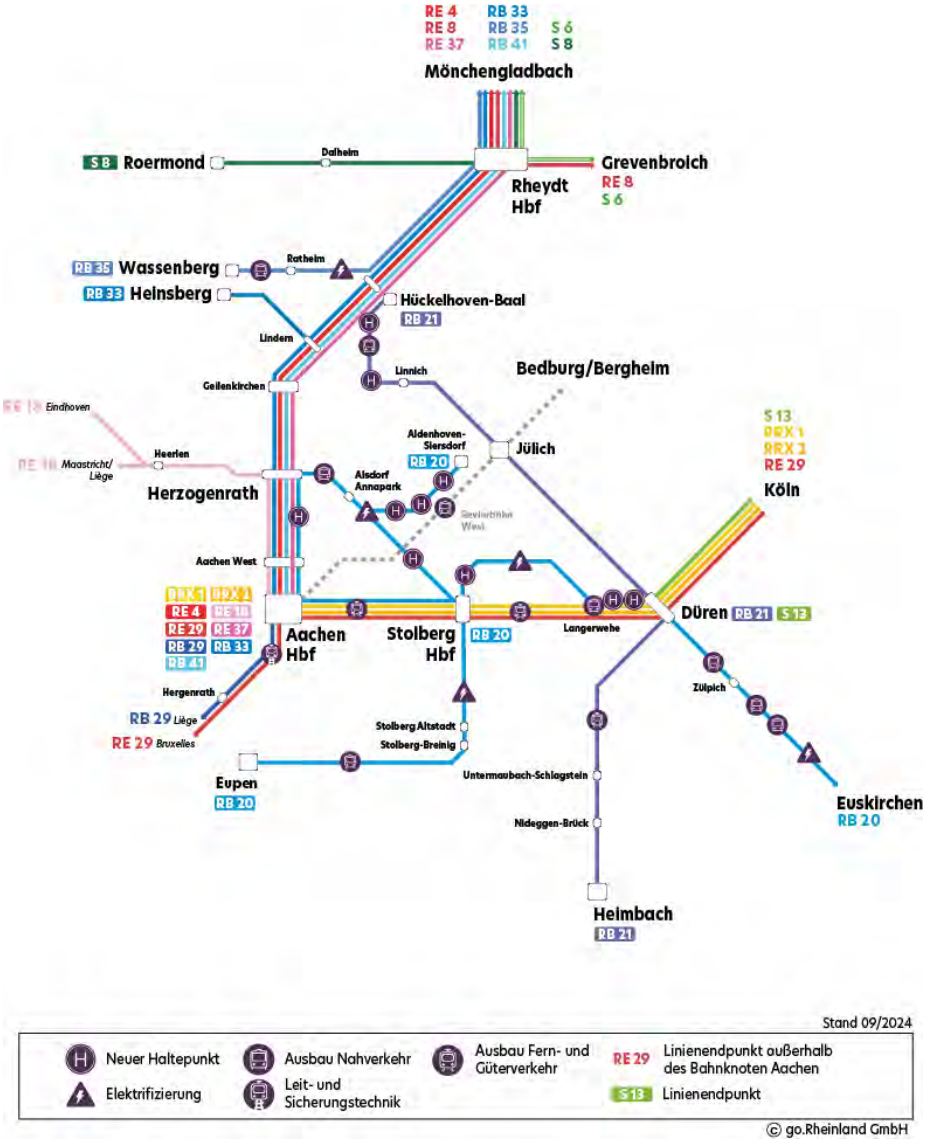


Abbildung XX: Gesamtübersicht SPNV-Infrastrukturmaßnahmen im Knoten Aachen, Zielnetz 2040
Darstellung: Heimrich & Hannot GmbH/go.Rheinland GmbH

Für den Bahnknoten Aachen liegen momentan zwei Überlastungserklärungen vor, die entsprechend der Verwaltungsrichtlinie des Eisenbahn-Bundesamts und der Bundesnetzagentur am 11. November 2019 durch die heutige DBInfraGO verkündet wurden:

- Strecke 2550 Aachen Hbf. – Aachen West
- Strecke 2600 Stolberg Hbf. – Aachen Hbf.

Für diese Streckenabschnitte hat die DBInfraGO Kapazitätsanalysen durchgeführt und auf Grundlage des Gutachtens zum Bahnknoten Aachen Pläne zur Erhöhung der Schienenwegkapazität erarbeitet; detaillierte Infos hierzu im NVP SPNV des ZV go.Rheinland.

4.3 „Maßnahmenpaket zum Deutschlandticket“ - Maßnahmenplanung 2024 - 2026

Das Zielnetz bis 2026 stellt den Kern des Nahverkehrsplans dar, welches die zukünftige Angebotsstruktur und das zukünftige Angebotsprofil definiert. Zum Fahrplanwechsel Sommer 2024 sind die ersten Maßnahmen umgesetzt worden, zur sukzessiven Umsetzung der weitern Maßnahmen wird die Planung vorangetrieben.

Über das Zielkonzept 2026 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 Klima, Energie, Barrierefreiheit sowie die finanzielle Leistungsfähigkeit der Kommunen für die Weiterentwicklung maßgeblich bestimmend sein. Eine Konkretisierung der Ansätze für den Zeitraum nach 2026 erfolgt im Rahmen der üblichen Aktualisierungen des Nahverkehrsplanes und ggf. der Fortschreibung einzelner Module.

Die planerischen Ansätze für das Zielnetz bis 2026 basieren im Wesentlichen auf

- der Bestandsanalyse der Verkehrs- und Linienbeziehungen im Kreis Heinsberg,
- den Erkenntnissen zur strukturellen und verkehrlichen Entwicklung des Raumes,
- stetiger Analysen des Verkehrsnachfragemodells der WestVerkehr

sowie auf der grundsätzlichen Zielrichtung der verbesserten Systematisierung und Verknüpfung der ÖPNV-Angebote im Einklang mit dem kreisweiten MultiBus-System zur Steigerung der Fahrgastzahlen.

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 in Wassenberg und Wegberg umgesetzt. In Heinsberg sind durch Veränderungen im Liniennetz auf Grund der Reaktivierung der „Heinsberger Bahn“ 2013 starke lokale Linien entstanden, die nach Fertigstellung der Kanalsanierung in der Innenstadt teils in eine Stadtbuslinie überführt werden, voraussichtlich Ende 2025. Wesentliche Ziele der Neuordnung sind:

- stringente Verknüpfung Bus/Bus und Bus/Schiene
- Einrichtung weitere Schnellbuslinien
- Konsolidierung und Weiterentwicklung der regionalen Achsen

- Optimierung der integrierten Schülerverkehre
- Weiterentwicklung des MultiBus als kreisweites On-Demand-System

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. 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 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 ggf. vier bewegliche Ferientage zur Verfügung, die von den Schulkonferenzen im Einvernehmen mit dem Schulträger festgelegt werden. Dabei ist mindestens einer dieser beweglichen Ferientage den Festen und Bräuchen vor Ort (zum Beispiel Karneval) entsprechend festzulegen. 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 allen Kreiskommunen, auch als Schulträger werden die über das reguläre Linienangebot hinausgehenden Leistungen als sog. Verstärkerfahrten in den Fahrplänen intergiert und jährlich den aktuellen Anforderungen insbesondere in Qualität und Quantität angepasst. Im Hinblick auf die Haushaltslage der Kommunen sind weitere Optimierungen im Schülerverkehr anzustreben. Organisatorische Maßnahmen der Schulträger (z. B. Staffelung der Schulanfangs- und -endzeiten, Standortentscheidungen) sind weiterhin wichtige Voraussetzung für die Optimierung dieser Verkehre und somit des wirtschaftlichen Ergebnisses.

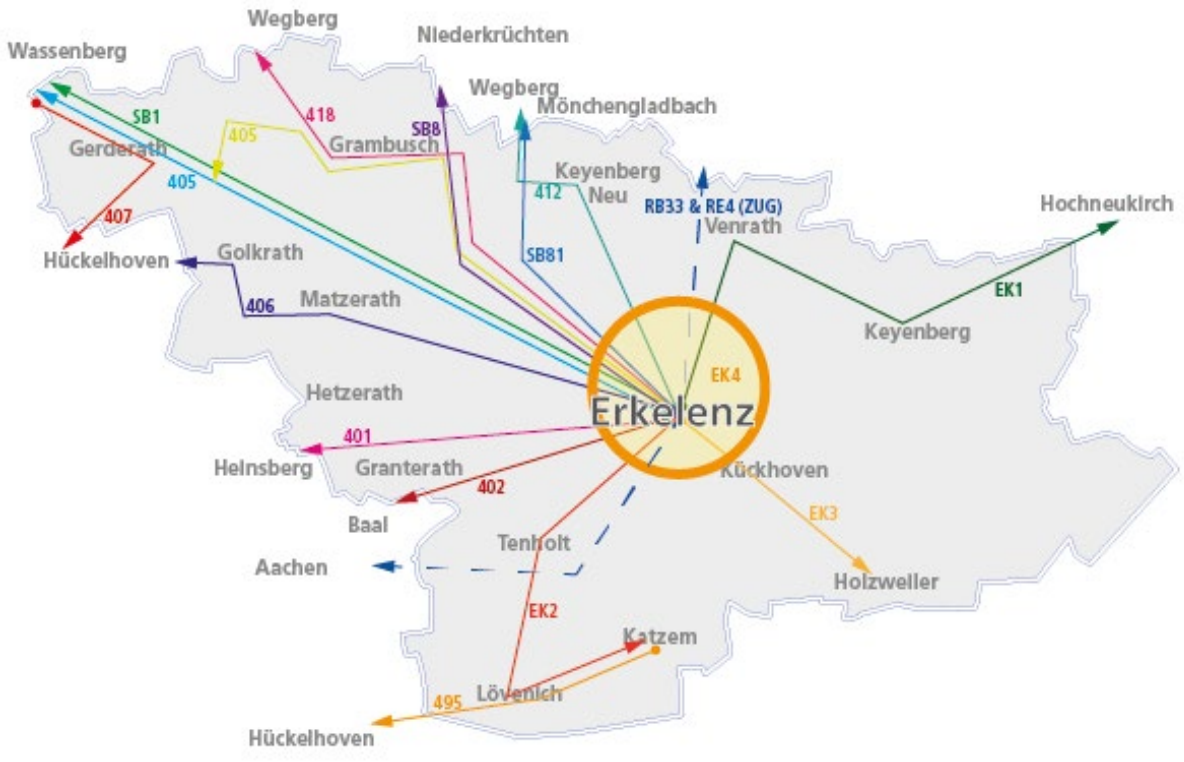
Zusammenfassung

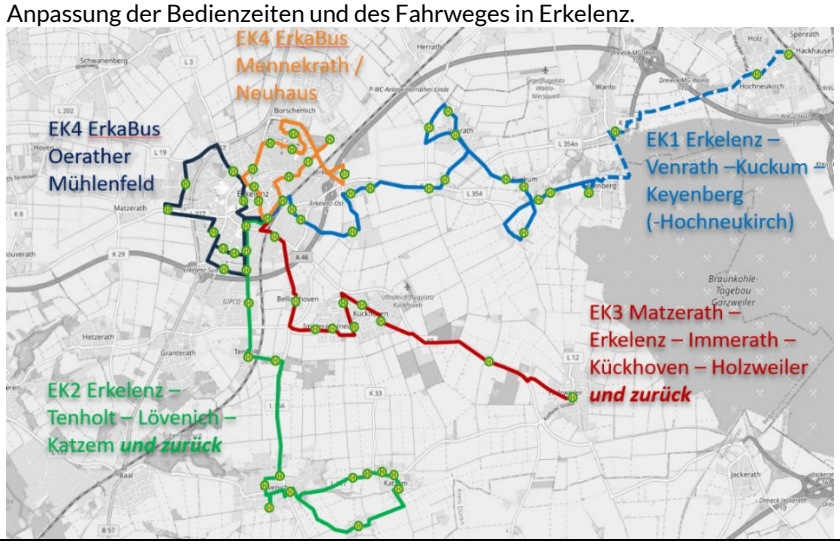
Linie	Linienweg / Maßnahmen	Kommune	ab FP
SB 4	**Heinsberg - Selsten - Hontem - Bocket - Waldfeucht - Saeffelen - Höngen - Tüddern** Einführung der neuen Schnellbuslinie mit Anschluss an RB33 in Heinsberg, Fahrten der Linie 436 werden integriert.	Heinsberg, Selfkant, Waldfeucht	Juni 24
SB 5	**Baal - Hückelhoven - Ratheim - Wassenberg - Wildenrath - Dalheim** Die Linie wird bis Dalheim Bahnhof verlängert und bietet dort Anschluss an die RB34.	Hückelhoven, Wassenberg, Wegberg	Juni 24
SB 6	**Gangelt – Birgden – Waldenrath – Heinsberg** Einführung der neuen Schnellbuslinie mit Anschluss an die Linie SB 3 in Gangelt.	Heinsberg, Gangelt	Dez. 25
SB 8	**Erkelenz - Wegberg - Niederkrüchten** Neue Linienführung ab Wegberg über Harbeck ohne Rickelrath nach Merbeck.	Erkelenz, Wegberg, Niederkrüchten	Juni 24
EK 1	**Erkelenz – Venrath – Keyenberg – Hochneukirch** Neue Linienführung ab Keyenberg über Abzw. Wanlo nach Hochneukirch mit Anschluss an die RB27 in Hochneukirch.	Erkelenz, Mönchengladbach Neuss	Dez 25
EK4	**Erkelenz - Mennekrath – Erkelenz** **Erkelenz - Oerather Mühlenfeld - Erkelenz** Anpassung der Bedienzeiten und des Fahrweges in Erkelenz.	Erkelenz	Juni 24
HS1	**Stadtbus Heinsberg** Einführung der neuen Stadtbuslinie nach Abschluss der innerstädtischen Kanalsanierung.	Heinsberg	Dez. 25
ÜP1	**Stadtbus Übach-Palenberg - Boscheln** Fahrwegänderung in Boscheln, Abfahrtszeiten am Bahnhof in Palenberg werden so optimiert, dass die Linien ÜP1, 431 und 433 einen 20-Minuten Takt bilden.	Übach-Palenberg	Juni 24
WA1	**Stadtbus Wassenberg** Einführung der neuen Stadtbuslinie mit Bedienung des Gewerbegebietes Forst, Parkbad Wassenberg, Orsbeck Sportpark und des Einkaufszentrums in Wassenberg. **Nachtrag:** Zusammenführung der Stadtbuslinien WA1 und WA2.	Wassenberg	Juni 24 Dez 24
WA2	**Stadtbus Wassenberg** Einführung der neuen Stadtbuslinie mit Bedienung des Einkaufszentrums im Stadtteil Myhl. **Nachtrag:** Integration in Linie WA1	Wassenberg	Juni 24 Dez 24
WG1	**Stadtbus Wegberg** Einführung der neuen Stadtbuslinie bis Dalheim mit Anschluss an die RB34 und an die Linie 412 in Wegberg.	Wegberg	Juni 24
407	**Wassenberg - Gerderath - Hückelhoven - Randerath - Geilenkirchen** Die Bedienung der Schulstandorte ist im Fahrplan berücksichtigt.	Geilenkirchen, Hückelhoven, Wassenberg	Juni 24

Linie	Linienweg / Maßnahmen	Kommune	ab FP
409	**Rurich – Baal – Hückelhoven – (Millich – Ratheim) – Kleingladbach** Umbenennung der Linie HÜ2	Hückelhoven	Juni 24
410	**Geilenkirchen - Tripsrath - Straeten - Waldenrath - Scheifendahl - Aphoven – Heinsberg** Fahrplan wird im Stadtgebiet Geilenkirchen auf Anschluss an die RB33 in Geilenkirchen optimiert. Verweis auf die neue Linie 490 zur Bedienung der Ortsteile Schleiden und Uetterath.	Geilenkirchen, Heinsberg	Juni 24
413	**Heinsberg - Unterbruch - Wassenberg - Wildenrath - Dalheim - Arsbeck – Wegberg** Die Bedienung der Schulstandorte ist im Fahrplan berücksichtigt; Teilstrecke Wegberg – Dalheim: Stadtbuslinie WG1 Teilstrecke Dalheim – Wassenberg: Linie SB 5.	Heinsberg, Wassenberg, Wegberg	Juni 24
418	**Erkelenz - Wegberg - Merbeck** Neue Linienführung ab Wegberg über Rickelrath nach Merbeck.	Erkelenz, Wegberg	Juni 24
429	**Geilenkirchen - Niederheid – Tripsrath - Gillrath** Umbenennung der Linie GK2; Anbindung Schulstandort GS Gillrath.	Geilenkirchen	Juni 24
433	**Palenberg - Übach - Boscheln - Alsdorf** Fahrwegänderung in Palenberg, Übach und Boscheln; die Fahrpläne werden zu einem 20-Minuten-Takt mit den Linien ÜP1 und 431 verknüpft. In Alsdorf werden die Anschlüsse an die RB20 und die Linien der ASEAG (Städteregion/Stadt Aachen) optimiert.	Übach-Palenberg, Alsdorf	Juni 24
434	**Geilenkirchen - Hatterath - Birgden - Langbroich - Breberen - Saeffelen – Höngen** Fahrplananpassungen und Verknüpfung mit Linie 435 in Ri Höngen.	Gangelt, Geilenkirchen, Selfkant	Juni 24
435	**Geilenkirchen - Gillrath - Birgden - Gangelt - Süsterseel - Hillensberg - Wehr - Tüddern - Höngen** Fahrplananpassungen mit Anschluss an die Linie SB4 in Höngen	Gangelt, Geilenkirchen, Selfkant	Juni 24
437	**Geilenkirchen - Gillrath - Stahe - Niederbusch - Gangelt - Hastenrath - Kleinwehrhagen - Großwehrhagen - Höngen** Fahrplananpassungen mit Anschluss an die Linie SB4 in Gangelt.	Gangelt, Geilenkirchen, Selfkant	Juni 24
438	**Schalbruch - Isenbruch - Millen-Bruch - Havert – Höngen - Großwehrhagen - Kleinwehrhagen - Saeffelen** Die Bedienung der Schulstandorte ist im Fahrplan berücksichtigt; Integration der Fahrten aus der Linie 436.	Selfkant	Juni 24
474	**Heinsberg - Aphoven - Laffeld - Selsten - Braunsrath - Obspringen - Waldfeucht - Breberen - Gangelt** Fahrplananpassung zur Optimierung; Bedienung von Hontem über die Linie SB4.	Gangelt, Heinsberg, Selfkant, Waldfeucht	Juni 24
475	**(Oberbruch -) Heinsberg - Kirchhoven - Haaren - Obspringen** Fahrplananpassung zur Optimierung; die Bedienung der Schulstandorte ist im Fahrplan berücksichtigt.	Heinsberg, Waldfeucht,	Juni 24
490	**Geilenkirchen - Tripsrath - Uetterath - Schleiden - Heinsberg** Neue Linie zur Fahrplanoptimierung; Anbindung der Ortsteile Schleiden und Uetterath sind aus der Linie 410 integriert.	Geilenkirchen, Heinsberg	Juni 24

Linie	Linienweg / Maßnahmen	Kommune	ab FP
491	**Geilenkirchen - Nierstraß - Teveren - Scherpenseel – Marienberg - Palenberg - Übach** Der Fahrplan wurde überarbeitet, so dass Fahrten ab Palenberg weiter als Linie 433 direkt erfolgen.	Geilenkirchen, Übach-Palenberg	Juni 24
492	**Oberbruch - Dremmen - Uetterath - Randerath - Hilfarth** Fahrplananpassung zur Optimierung.	Heinsberg, Hückelhoven	Juni 24
493	**Heinsberg - Schafhausen - Grebben - Oberbruch - Hülhoven - Dremmen - Porselen - Horst - Randerath - Lindern - Linnich** Die Taktfahrten werden an Schultagen angeglichen. Die Zusatzfahrten sind mit der Linie 492 optimiert.	Heinsberg, Geilenkirchen, Linnich	Juni 24
494	**Geilenkirchen - Süggerath - Beeck - Würm - Leiffarth - (Flahstraß) – Lindern** Fahrplananpassung zur Optimierung.	Geilenkirchen	Juni 24
MultiBus	Der Bedienungszeitraum wird tagsüber kreisweit erweitert. Der Bedienungszeitraum wird kreisweit einheitlich festgelegt: Montag – Freitag (S) 09:00 – 00:30 Uhr Montag – Freitag (F) 05:00 – 00:30 Uhr Samstag 06:00 – 00:30 Uhr Sonn- und Feiertag 07:00 – 00:30 Uhr Der MultiBus ist zukünftig das ergänzende „On-Demand-Angebot“ im gesamten Kreis Heinsberg und unterliegt einer ständigen Überprüfung in Bezug auf die Nutzung und die ÖPNV-Linien-Struktur. Die Vorlaufzeit zur Bestellung wird auf 30 Min verringert und die APP-Nutzung konsequent optimiert.	Kreis Heinsberg	Juni 24 Dez 25

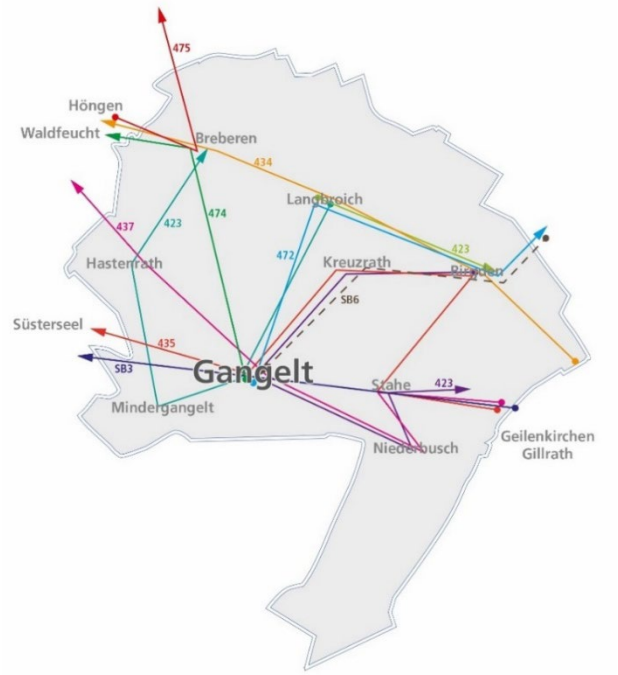
Erkelenz



Linie	Linienweg / Maßnahmen	ab FP
SB 8	**Erkelenz - Wegberg - Niederkrüchten** Neue Linienführung ab Wegberg über Harbeck ohne Rickelrath nach Merbeck.	Juni 24
EK1	**Erkelenz – Venrath – Keyenberg – Hochneukirch** Neue Linienführung ab Keyenberg über Abzw. Wanlo nach Hochneukirch mit Anschluss an die RB27 in Hochneukirch.	Dez 25
EK4	**Erkelenz - Mennekrath – Erkelenz** **Erkelenz - Oerather Mühlenfeld - Erkelenz** Anpassung der Bedienzeiten und des Fahrweges in Erkelenz.  	Juni 24

407	**Wassenberg - Gerderath - Hückelhoven - Randerath - Geilenkirchen** Die Bedienung der Schulstandorte ist im Fahrplan berücksichtigt.	Juni 24
418	**Erkelenz - Wegberg - Merbeck** Neue Linienführung ab Wegberg über Rickelrath nach Merbeck.	Juni 24
MultiBus	Der Bedienungszeitraum wird tagsüber kreisweit erweitert. Der Bedienungszeitraum wird kreisweit einheitlich festgelegt: Montag – Freitag (S) 09:00 – 00:30 Uhr Montag – Freitag (F) 05:00 – 00:30 Uhr Samstag 06:00 – 00:30 Uhr Sonn- und Feiertag 07:00 – 00:30 Uhr Der MultiBus ist zukünftig das ergänzende „On-Demand-Angebot“ im gesamten Kreis Heinsberg und unterliegt einer ständigen Überprüfung in Bezug auf die Nutzung und die ÖPNV-Linien-Struktur. Die Vorlaufzeit zur Bestellung wird auf 30 Min verringert und die APP-Nutzung konsequent optimiert.	Juni 24 Dez 25

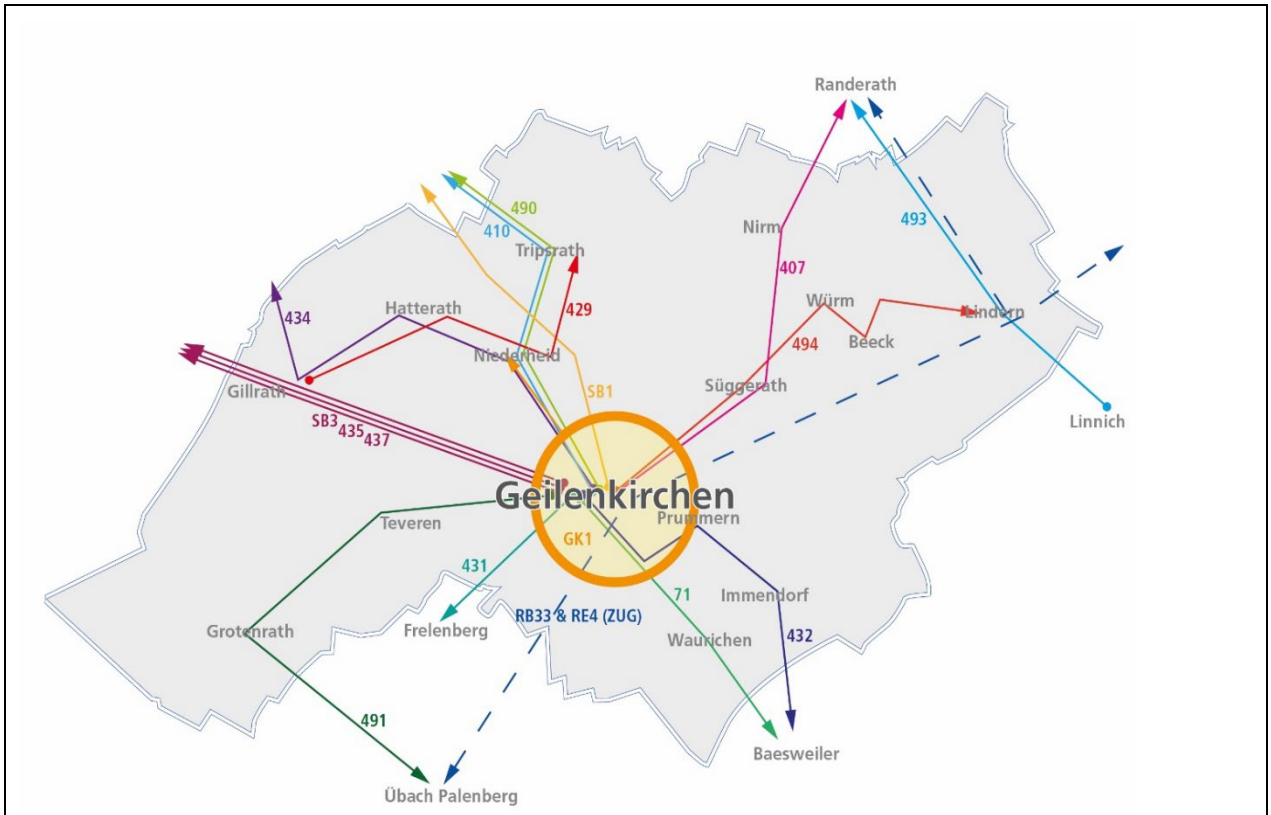
Gangelt



Linie	Linienweg / Maßnahmen	ab FP
434	**Geilenkirchen - Hatterath - Birgden - Langbroich - Breberen - Saeffelen – Höngen** Fahrplananpassungen und Verknüpfung mit Linie 435 in Ri Höngen.	Juni 24
435	**Geilenkirchen - Gillrath - Birgden - Gangelt - Süsterseel - Hillensberg - Wehr - Tüddern - Höngen** Fahrplananpassungen mit Anschluss an die Linie SB4 in Höngen	Juni 24
437	**Geilenkirchen - Gillrath - Stahe - Niederbusch - Gangelt - Hastenrath - Kleinwehrhagen - Großwehrhagen - Höngen** Fahrplananpassungen mit Anschluss an die Linie SB4 in Gangelt.	Juni 24
474	**Heinsberg - Aphoven - Laffeld - Selsten - Braunsrath - Obspringen - Waldfeucht - Breberen - Gangelt** Fahrplananpassung zur Optimierung; Bedienung von Hontem über die Linie SB4.	Juni 24
475	**(Oberbruch -) Heinsberg - Kirchhoven - Haaren - Obspringen** Fahrplananpassung zur Optimierung; die Bedienung der Schulstandorte ist im Fahrplan berücksichtigt.	Juni 24
SB 6	**Gangelt – Birgden – Waldenrath – Heinsberg** Einführung der neuen Schnellbuslinie mit Anschluss an die Linie SB 3 in Gangelt. 	Dez. 25

MultiBus	Der Bedienungszeitraum wird tagsüber kreisweit erweitert. Der Bedienungszeitraum wird kreisweit einheitlich festgelegt: Montag – Freitag (S) 09:00 – 00:30 Uhr Montag – Freitag (F) 05:00 – 00:30 Uhr Samstag 06:00 – 00:30 Uhr Sonn- und Feiertag 07:00 – 00:30 Uhr Der MultiBus ist zukünftig das ergänzende „On-Demand-Angebot“ im gesamten Kreis Heinsberg und unterliegt einer ständigen Überprüfung in Bezug auf die Nutzung und die ÖPNV-Linien-Struktur. Die Vorlaufzeit zur Bestellung wird auf 30 Min verringert und die APP-Nutzung konsequent optimiert.	Juni 24 Dez 25

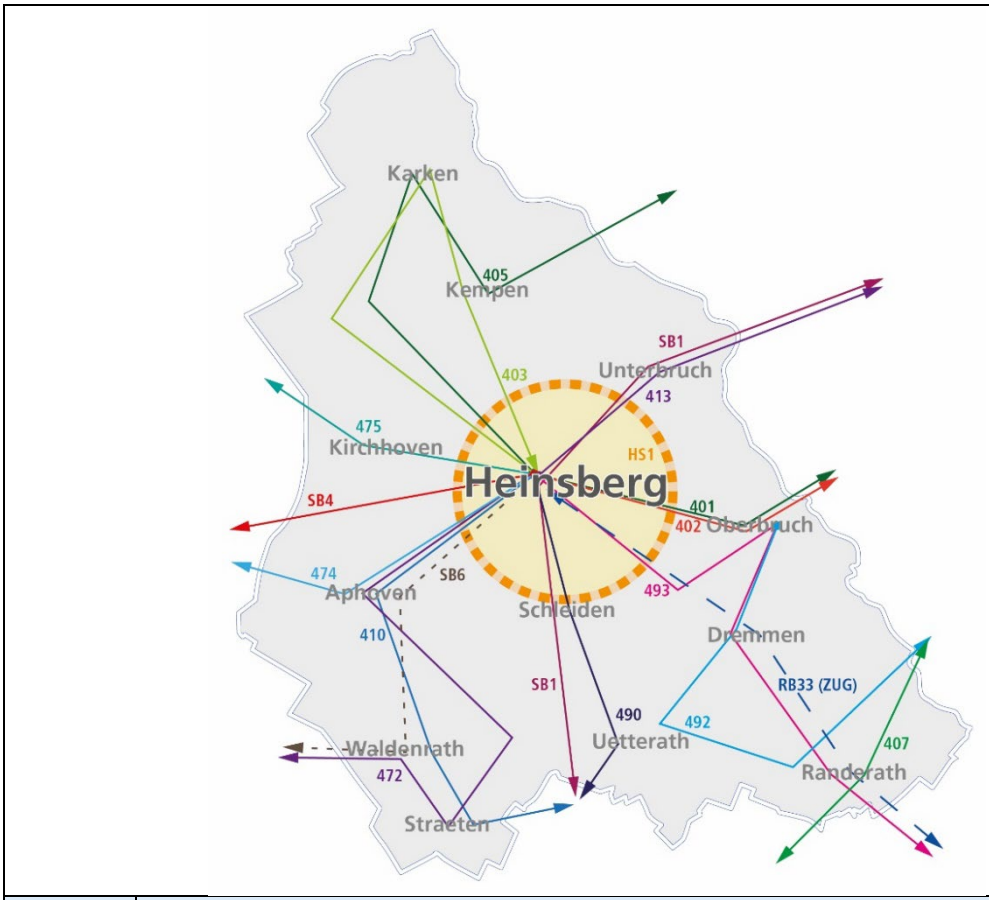
Geilenkirchen

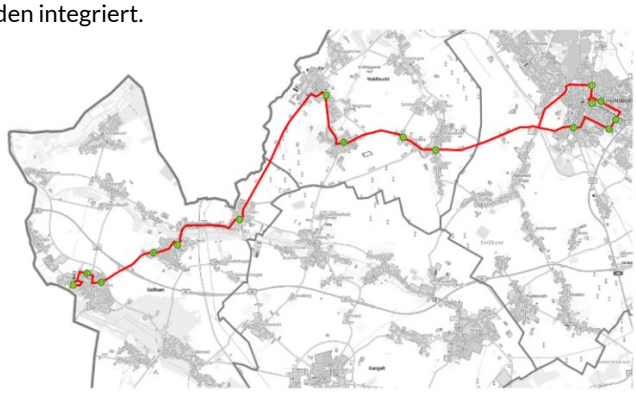


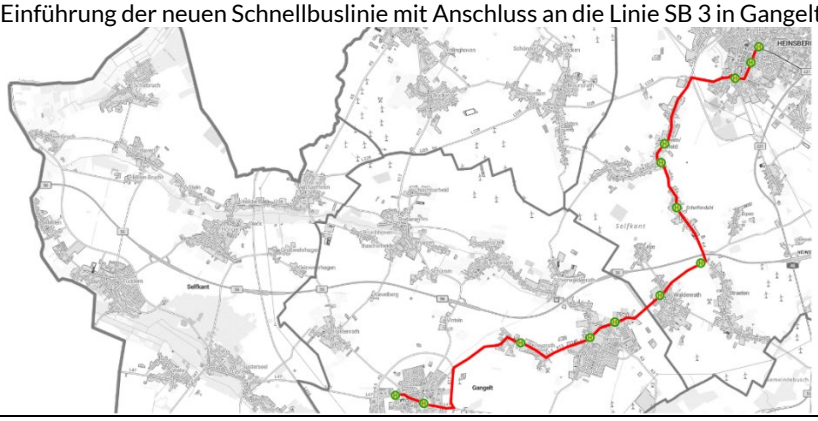
Linie	Linienweg / Maßnahmen	ab FP
407	**Wassenberg - Gerderath - Hückelhoven - Randerath - Geilenkirchen** Die Bedienung der Schulstandorte ist im Fahrplan berücksichtigt.	Juni 24
410	**Geilenkirchen - Tripsrath - Straeten - Waldenrath - Scheifendahl - Aphoven – Heinsberg** Fahrplan wird im Stadtgebiet Geilenkirchen auf Anschluss an die RB33 in Geilenkirchen optimiert. Verweis auf die neue Linie 490 zur Bedienung der Ortsteile Schleiden und Uetterath.	Juni 24
429	**Geilenkirchen - Niederheid – Tripsrath - Gillrath** Umbenennung der Linie GK2; Anbindung Schulstandort GS Gillrath.	Juni 24
434	**Geilenkirchen - Hatterath - Birgden - Langbroich - Breberen - Saeffelen – Höngen** Fahrplananpassungen und Verknüpfung mit Linie 435 in Ri Höngen.	Juni 24
435	**Geilenkirchen - Gillrath - Birgden - Gangelt - Süsterseel - Hillensberg - Wehr - Tüddern - Höngen** Fahrplananpassungen mit Anschluss an die Linie SB4 in Höngen.	Juni 24
490	**Geilenkirchen - Tripsrath - Uetterath - Schleiden - Heinsberg** Neue Linie zur Fahrplanoptimierung; Anbindung der Ortsteile Schleiden und Uetterath sind aus der Linie 410 integriert.	Juni 24
491	**Geilenkirchen - Nierstraß - Teveren - Scherpenseel - Marienberg - Palenberg - Übach** Der Fahrplan wurde überarbeitet, so dass Fahrten ab Palenberg weiter als Linie 433 direkt erfolgen.	Juni 24
494	**Geilenkirchen - Süggerath - Beeck - Würm - Leiffarth - (Flahstraß) – Lindern** Fahrplananpassung zur Optimierung.	Juni 24

MultiBus	Der Bedienungszeitraum wird tagsüber kreisweit erweitert. Der Bedienungszeitraum wird kreisweit einheitlich festgelegt: Montag – Freitag (S) 09:00 – 00:30 Uhr Montag – Freitag (F) 05:00 – 00:30 Uhr Samstag 06:00 – 00:30 Uhr Sonn- und Feiertag 07:00 – 00:30 Uhr Der MultiBus ist zukünftig das ergänzende „On-Demand-Angebot“ im gesamten Kreis Heinsberg und unterliegt einer ständigen Überprüfung in Bezug auf die Nutzung und die ÖPNV-Linien-Struktur. Die Vorlaufzeit zur Bestellung wird auf 30 Min verringert und die APP-Nutzung konsequent optimiert.	Juni 24 Dez 25

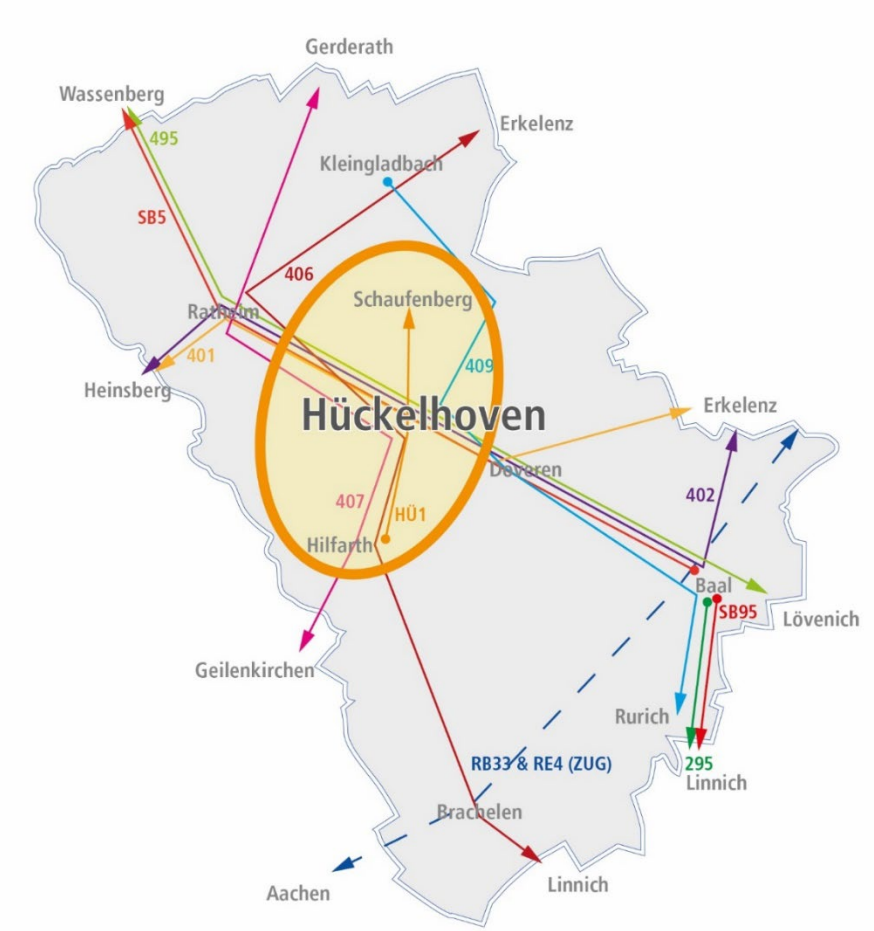
Heinsberg



Linie	Linienweg / Maßnahmen	ab FP
SB 4	**Heinsberg - Selsten - Hontem - Bocket - Waldfeucht - Saeffelen - Höngen - Tüddern** Einführung der neuen Schnellbuslinie mit Anschluss an RB33 in Heinsberg, Fahrten der Linie 436 werden integriert. 	Juni 24
HS1	**Stadtbus Heinsberg** Einführung der neuen Stadtbuslinie nach Abschluss der innerstädtischen Kanalsanierung.	Dez 25
410	**Geilenkirchen - Tripsrath - Straeten - Waldenrath - Scheifendahl - Aphoven – Heinsberg** Fahrplan wird im Stadtgebiet Geilenkirchen auf Anschluss an die RB33 in Geilenkirchen optimiert. Verweis auf die neue Linie 490 zur Bedienung der Ortsteile Schleiden und Uetterath.	Juni 24

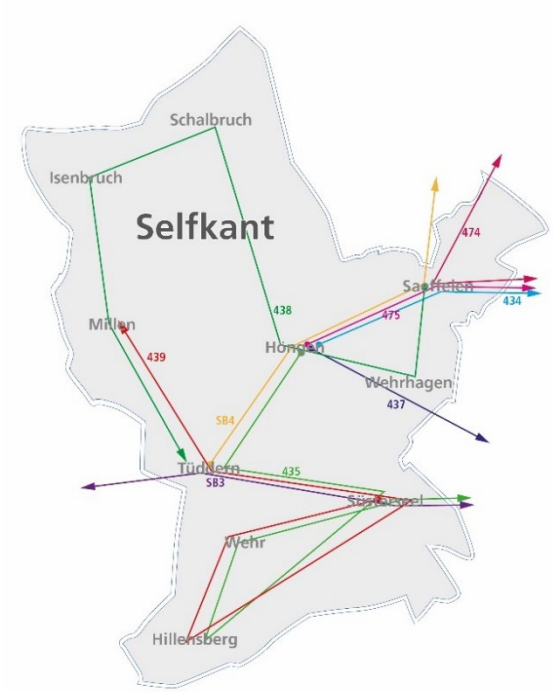
413	**Heinsberg - Unterbruch - Wassenberg - Wildenrath - Dalheim - Arsbeck – Wegberg** Die Bedienung der Schulstandorte ist im Fahrplan berücksichtigt; Teilstrecke Wegberg – Dalheim: Stadtbuslinie WG1 Teilstrecke Dalheim – Wassenberg: Linie SB 5.	Juni 24
474	**Heinsberg - Aphoven - Laffeld - Selsten - Braunsrath - Obspringen - Waldfeucht - Breberen - Gangelt** Fahrplananpassung zur Optimierung; Bedienung von Hontem über die Linie SB4.	Juni 24
475	**(Oberbruch -) Heinsberg - Kirchhoven - Haaren - Obspringen** Fahrplananpassung zur Optimierung; die Bedienung der Schulstandorte ist im Fahrplan berücksichtigt.	Juni 24
490	**Geilenkirchen - Tripsrath - Uetterath - Schleiden - Heinsberg** Neue Linie zur Fahrplanoptimierung; Anbindung der Ortsteile Schleiden und Uetterath sind aus der Linie 410 integriert.	Juni 24
492	**Oberbruch - Dremmen - Uetterath - Randerath - Hilfarth** Fahrplananpassung zur Optimierung.	Juni 24
493	**Heinsberg - Schafhausen - Grebben - Oberbruch - Hülhoven - Dremmen - Porselen - Horst - Randerath - Lindern - Linnich** Die Taktfahrten werden an Schultagen angeglichen. Die Zusatzfahrten sind mit der Linie 492 optimiert.	Juni 24
SB 6	**Gangelt – Birgden – Waldenrath – Heinsberg** Einführung der neuen Schnellbuslinie mit Anschluss an die Linie SB 3 in Gangelt. 	Dez. 25
MultiBus	Der Bedienungszeitraum wird tagsüber kreisweit erweitert. Der Bedienungszeitraum wird kreisweit einheitlich festgelegt: Montag – Freitag (S) 09:00 – 00:30 Uhr Montag – Freitag (F) 05:00 – 00:30 Uhr Samstag 06:00 – 00:30 Uhr Sonn- und Feiertag 07:00 – 00:30 Uhr Der MultiBus ist zukünftig das ergänzende „On-Demand-Angebot“ im gesamten Kreis Heinsberg und unterliegt einer ständigen Überprüfung in Bezug auf die Nutzung und die ÖPNV-Linien-Struktur. Die Vorlaufzeit zur Bestellung wird auf 30 Min verringert und die APP-Nutzung konsequent optimiert.	Juni 24 Dez 25

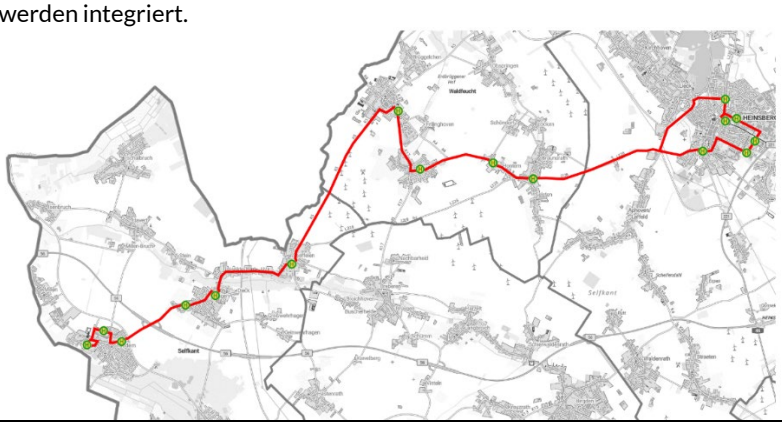
Hückelhoven



Linie	Linienweg / Maßnahmen	ab FP
SB 5	**Baal - Hückelhoven - Ratheim - Wassenberg - Wildenrath - Dalheim** Die Linie wird bis Dalheim Bahnhof verlängert und bietet dort Anschluss an die RB34.	Juni 24
407	**Wassenberg - Gerderath - Hückelhoven - Randerath - Geilenkirchen** Die Bedienung der Schulstandorte ist im Fahrplan berücksichtigt.	Juni 24
409	**Rurich – Baal – Hückelhoven – (Millich – Ratheim) – Kleingladbach** Umbenennung der Linie HÜ 2	Juni 24
MultiBus	Der Bedienungszeitraum wird tagsüber kreisweit erweitert. Der Bedienungszeitraum wird kreisweit einheitlich festgelegt: Montag – Freitag (S) 09:00 – 00:30 Uhr Montag – Freitag (F) 05:00 – 00:30 Uhr Samstag 06:00 – 00:30 Uhr Sonn- und Feiertag 07:00 – 00:30 Uhr Der MultiBus ist zukünftig das ergänzende „On-Demand-Angebot“ im gesamten Kreis Heinsberg und unterliegt einer ständigen Überprüfung in Bezug auf die Nutzung und die ÖPNV-Linien-Struktur. Die Vorlaufzeit zur Bestellung wird auf 30 Min verringert und die APP-Nutzung konsequent optimiert.	Juni 24 Dez 25

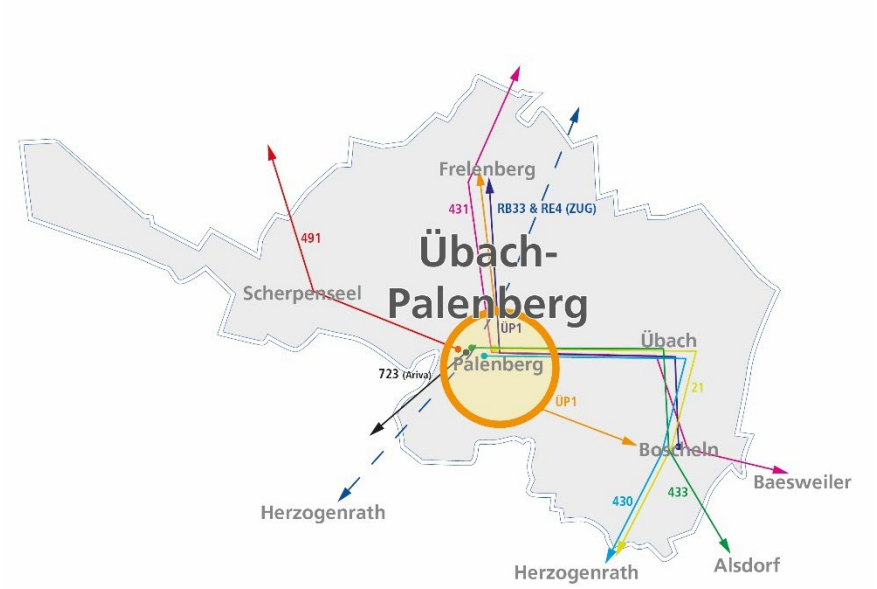
Selfkant



Linie	Linienweg / Maßnahmen	ab FP
SB 4	**Heinsberg - Selsten - Hontem - Bocket - Waldfeucht - Saeffelen - Höngen - Tüddern** Einführung der neuen Schnellbuslinie mit Anschluss an RB33 in Heinsberg, Fahrten der Linie 436 werden integriert. 	Juni 24
434	**Geilenkirchen - Hatterath - Birgden - Langbroich - Breberen - Saeffelen – Höngen** Fahrplananpassungen und Verknüpfung mit Linie 435 in Ri Höngen.	Juni 24
435	**Geilenkirchen - Gillrath - Birgden - Gangelt - Süsterseel - Hillensberg - Wehr - Tüddern - Höngen** Fahrplananpassungen mit Anschluss an die Linie SB4 in Höngen.	Juni 24
437	**Geilenkirchen - Gillrath - Stahe - Niederbusch - Gangelt - Hastenrath - Kleinwehrhagen - Großwehrhagen - Höngen** Fahrplananpassungen mit Anschluss an die Linie SB4 in Gangelt.	Juni 24
438	**Schalbruch - Isenbruch - Millen-Bruch - Havert – Höngen - Großwehrhagen - Kleinwehrhagen - Saeffelen** Die Bedienung der Schulstandorte ist im Fahrplan berücksichtigt; Integration der Fahrten aus der Linie 436.	Juni 24

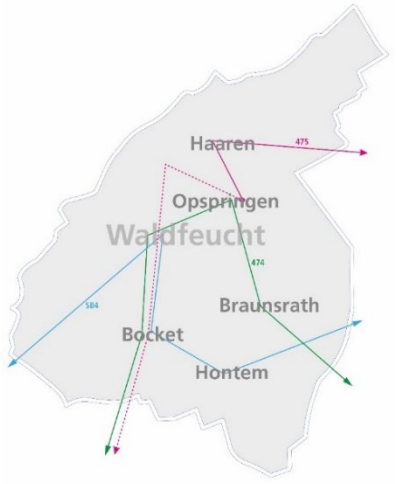
474	**Heinsberg - Aphoven - Laffeld - Selsten - Braunsrath - Obspringen - Waldfeucht - Breberen - Gangelt** Fahrplananpassung zur Optimierung; Bedienung von Hontem über die Linie SB4.	Juni 24
475	**(Oberbruch -) Heinsberg - Kirchhoven - Haaren - Obspringen** Fahrplananpassung zur Optimierung; die Bedienung der Schulstandorte ist im Fahrplan berücksichtigt.	Juni 24
MultiBus	Der Bedienungszeitraum wird tagsüber kreisweit erweitert. Der Bedienungszeitraum wird kreisweit einheitlich festgelegt: Montag – Freitag (S) 09:00 – 00:30 Uhr Montag – Freitag (F) 05:00 – 00:30 Uhr Samstag 06:00 – 00:30 Uhr Sonn- und Feiertag 07:00 – 00:30 Uhr Der MultiBus ist zukünftig das ergänzende „On-Demand-Angebot“ im gesamten Kreis Heinsberg und unterliegt einer ständigen Überprüfung in Bezug auf die Nutzung und die ÖPNV-Linien-Struktur. Die Vorlaufzeit zur Bestellung wird auf 30 Min verringert und die APP-Nutzung konsequent optimiert.	Juni 24 Dez 25

Übach-Palenberg



Linie	Linienweg / Maßnahmen	ab FP
ÜP1	**Stadtbus Übach-Palenberg - Boscheln** Fahrwegänderung in Boscheln, Abfahrtszeiten am Bahnhof in Palenberg werden so optimiert, dass die Linien ÜP1, 431 und 433 einen 20-Minuten Takt bilden.	Juni 24
433	**Palenberg - Übach - Boscheln - Alsdorf** Fahrwegänderung in Palenberg, Übach und Boscheln; die Fahrpläne werden zu einem 20-Minuten-Takt mit den Linien ÜP1 und 431 verknüpft. In Alsdorf werden die Anschlüsse an die RB20 und die Linien der ASEAG (Städteregion/Stadt Aachen) optimiert.	Juni 24
491	**Geilenkirchen - Nierstraß - Teveren - Scherpenseel - Marienberg - Palenberg - Übach** Der Fahrplan wurde überarbeitet, so dass Fahrten ab Palenberg weiter als Linie 433 direkt erfolgen.	Juni 24
MultiBus	Der Bedienungszeitraum wird tagsüber kreisweit erweitert. Der Bedienungszeitraum wird kreisweit einheitlich festgelegt: Montag – Freitag (S) 09:00 – 00:30 Uhr Montag – Freitag (F) 05:00 – 00:30 Uhr Samstag 06:00 – 00:30 Uhr Sonn- und Feiertag 07:00 – 00:30 Uhr Der MultiBus ist zukünftig das ergänzende „On-Demand-Angebot“ im gesamten Kreis Heinsberg und unterliegt einer ständigen Überprüfung in Bezug auf die Nutzung und die ÖPNV-Linien-Struktur. Die Vorlaufzeit zur Bestellung wird auf 30 Min verringert und die APP-Nutzung konsequent optimiert.	Juni 24 Dez 25

Waldfeucht



Linie	Linienweg / Maßnahmen	ab FP
SB 4	**Heinsberg - Selsten - Hontem - Bocket - Waldfeucht - Saeffelen - Höngen - Tüddern** Einführung der neuen Schnellbuslinie mit Anschluss an RB33 in Heinsberg, Fahrten der Linie 436 werden integriert. 	Juni 24
474	**Heinsberg - Aphoven - Laffeld - Selsten - Braunsrath - Obspringen - Waldfeucht - Breberen - Gangelt** Fahrplananpassung zur Optimierung; Bedienung von Hontem über die Linie SB4.	Juni 24
475	**(Oberbruch -) Heinsberg - Kirchhoven - Haaren - Obspringen** Fahrplananpassung zur Optimierung; die Bedienung der Schulstandorte ist im Fahrplan berücksichtigt.	Juni 24
MultiBus	Der Bedienungszeitraum wird tagsüber kreisweit erweitert. Der Bedienungszeitraum wird kreisweit einheitlich festgelegt: Montag – Freitag (S) 09:00 – 00:30 Uhr Montag – Freitag (F) 05:00 – 00:30 Uhr Samstag 06:00 – 00:30 Uhr Sonn- und Feiertag 07:00 – 00:30 Uhr Der MultiBus ist zukünftig das ergänzende „On-Demand-Angebot“ im gesamten Kreis Heinsberg und unterliegt einer ständigen Überprüfung in Bezug auf die Nutzung und die ÖPNV-Linien-Struktur. Die Vorlaufzeit zur Bestellung wird auf 30 Min verringert und die APP-Nutzung konsequent optimiert.	Juni 24 Dez 25

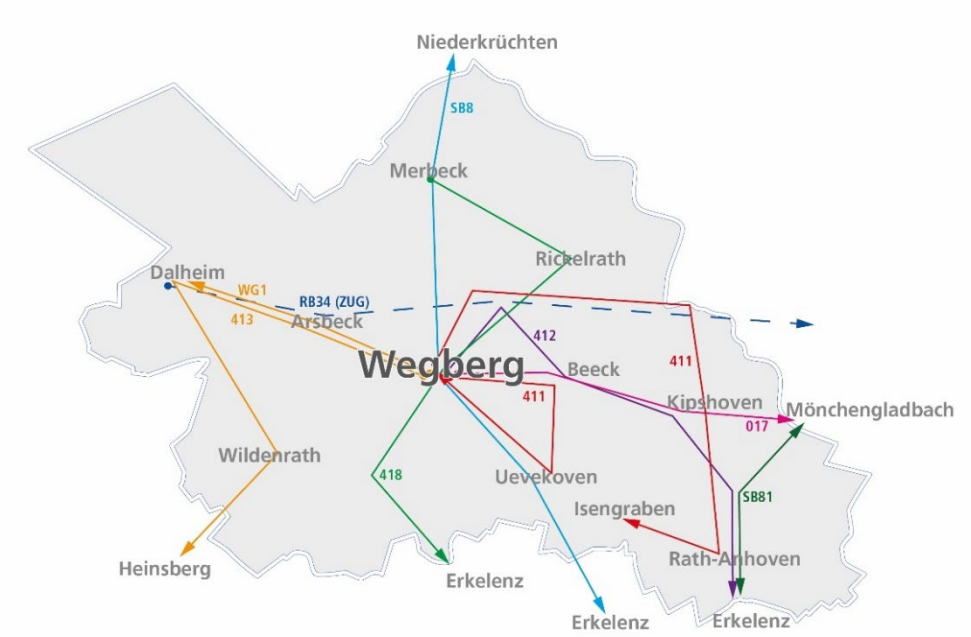
Wassenberg



Linie	Linienweg / Maßnahmen	ab FP
SB 5	**Baal - Hückelhoven - Ratheim - Wassenberg - Wildenrath - Dalheim** Die Linie wird bis Dalheim Bahnhof verlängert und bietet dort Anschluss an die RB34.	Juni 24
WA1	**Stadtbus Wassenberg WA1** Einführung der neuen Stadtbuslinie mit Bedienung des Gewerbegebietes Forst, Parkbad Wassenberg, Orsbeck Sportpark und des Einkaufszentrums in Wassenberg.  **Nachtrag:** Zusammenführung der Stadtbuslinien WA2 und WA1. 	Juni 24 Dez 24

WA2	**Stadtbus Wassenberg WA2** Einführung der neuen Stadtbuslinie mit Bedienung des Einkaufszentrums in Myhl.  **Nachtrag:** Integration in die Stadtbuslinie WA1.	Juni 24 Dez 24
407	**Wassenberg - Gerderath - Hückelhoven - Randerath - Geilenkirchen** Die Bedienung der Schulstandorte ist im Fahrplan berücksichtigt.	Juni 24
413	**Heinsberg - Unterbruch - Wassenberg - Wildenrath - Dalheim - Arsbeck – Wegberg** Die Bedienung der Schulstandorte ist im Fahrplan berücksichtigt; Teilstrecke Wegberg – Dalheim: Stadtbuslinie WG1 Teilstrecke Dalheim – Wassenberg: Linie SB 5.	Juni 24
MultiBus	Der Bedienungszeitraum wird tagsüber kreisweit erweitert. Der Bedienungszeitraum wird kreisweit einheitlich festgelegt: Montag – Freitag (S) 09:00 – 00:30 Uhr Montag – Freitag (F) 05:00 – 00:30 Uhr Samstag 06:00 – 00:30 Uhr Sonn- und Feiertag 07:00 – 00:30 Uhr Der MultiBus ist zukünftig das ergänzende „On-Demand-Angebot“ im gesamten Kreis Heinsberg und unterliegt einer ständigen Überprüfung in Bezug auf die Nutzung und die ÖPNV-Linien-Struktur. Die Vorlaufzeit zur Bestellung wird auf 30 Min verringert und die APP-Nutzung konsequent optimiert.	Juni 24 Dez 25

Wegberg



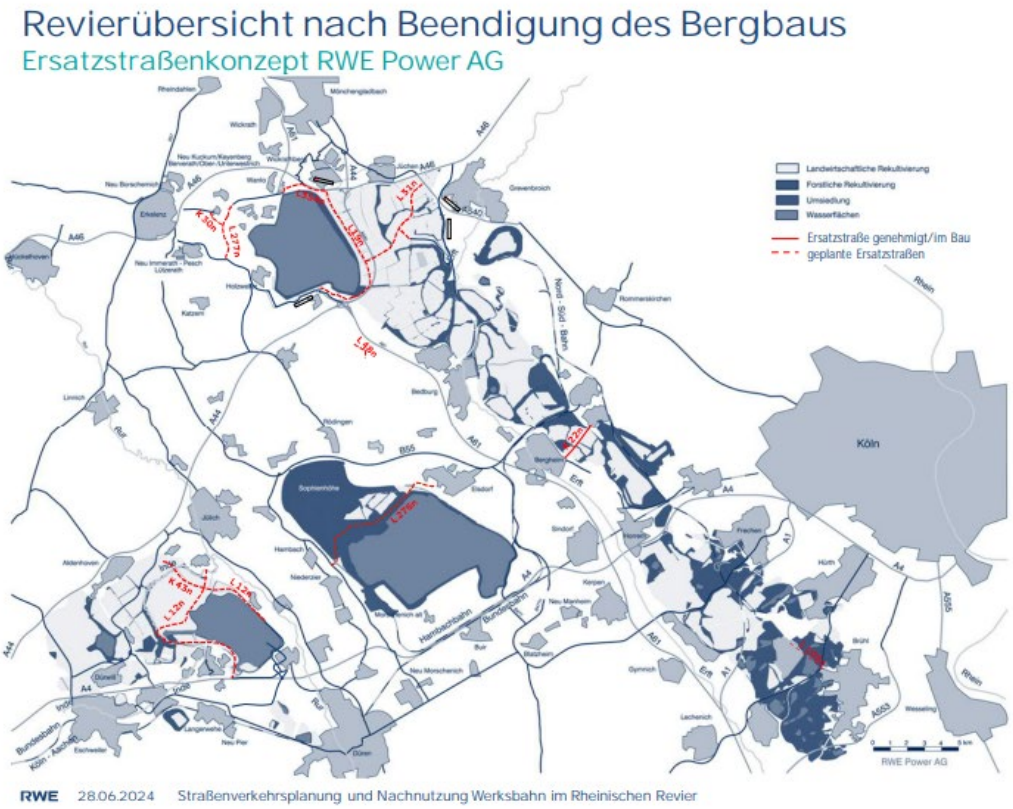
Linie	Linienweg / Maßnahmen	ab FP
SB 5	**Baal - Hückelhoven - Ratheim - Wassenberg - Wildenrath - Dalheim** Die Linie wird bis Dalheim Bahnhof verlängert und bietet dort Anschluss an die RB34.	Juni 24
SB 8	**Baal - Hückelhoven - Ratheim - Wassenberg - Wildenrath - Dalheim** Die Linie wird bis Dalheim Bahnhof verlängert und bietet dort Anschluss an die RB34.	Juni 24
WG1	**Stadtbus Wegberg** Einführung der neuen Stadtbuslinie bis Dalheim mit Anschluss an die RB34 und an die Linie 412 in Wegberg.	Juni 24
413	**Heinsberg - Unterbruch - Wassenberg - Wildenrath - Dalheim - Arsbeck – Wegberg** Die Bedienung der Schulstandorte ist im Fahrplan berücksichtigt; Teilstrecke Wegberg – Dalheim: Stadtbuslinie WG1 Teilstrecke Dalheim – Wassenberg: Linie SB 5.	Juni 24
418	**Erkelenz - Wegberg - Merbeck** Neue Linienführung ab Wegberg über Rickelrath nach Merbeck.	Juni 24
MultiBus	Der Bedienungszeitraum wird tagsüber kreisweit erweitert. Der Bedienungszeitraum wird kreisweit einheitlich festgelegt: Montag – Freitag (S) 09:00 – 00:30 Uhr Montag – Freitag (F) 05:00 – 00:30 Uhr Samstag 06:00 – 00:30 Uhr Sonn- und Feiertag 07:00 – 00:30 Uhr Der MultiBus ist zukünftig das ergänzende „On-Demand-Angebot“ im gesamten Kreis Heinsberg und unterliegt einer ständigen Überprüfung in Bezug auf die Nutzung und die ÖPNV-Linien-Struktur. Die Vorlaufzeit zur Bestellung wird auf 30 Min verringert und die APP-Nutzung konsequent optimiert.	Juni 24 Dez 25

4.4 Ausblick auf langfristige Entwicklungen

Erkelenz: Tagebau Garzweiler II: Zukunftsvision/Revitalisierung

Das Stadtgebiet der Stadt Erkelenz ist Teil des Rheinischen Braunkohlenreviers und durch die Abbaggerung von Braunkohle im Tagebau Garzweiler II im östlichen Teil der Stadt unmittelbar betroffen. Der Braunkohlentagebau Garzweiler II, genehmigt mit Erlass aus dem März 1995, bezeichnet das Abbauvorhaben, welches seit dem Jahr 2006 an den vorhandenen Tagebau Garzweiler I anschließt. Durch die Leitentscheidung des Landes NRW aus September 2023 wurde der vorgezogene Braunkohleausstieg auf das Jahr 2030 konkretisiert.

Für Erkelenz bedeutet der vorgezogene Kohleausstieg aus der Braunkohle, dass u. a. die Ortschaften des sogenannten dritten Umsiedlungsabschnitts (Keyenberg, Kuckum, Oberwestrich, Unterwestrich und Berverath) erhalten bleiben können. Nach dem Tagebauende soll der Tagebau weitgehend, als See entwickelt werden. Der See wird etwa eine Fläche von 2.260 Hektar und eine Tiefe von 165 Metern haben. Die Befüllung des Sees über eine Rheinwassertransportleitung startet voraussichtlich Mitte der 2030er Jahre nach Erfüllung der bergbaulichen und genehmigungsrechtlichen Voraussetzungen.



Die auf Grund des Tagebaus Garzweiler II schon entstandenen Umsiedlungen sowie die geplante Revitalisierung der Tagebauranddörfer in der Stadt Erkelenz werden auch zukünftig spürbare 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. 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. Mit den ÖSPV-Linien EK1-4, ergänzt durch den MultiBus, wird die Mobilität im Stadtgebiet Erkelenz weitgehend sichergestellt. Die weiteren Planungen auf den ÖSPV-Linien sind in erheblichem Maße von der Entwicklung beim Tagebau abhängig. Insbesondere die Unterbrechung der Nord-Süd-Straßenachse durch die tagebaurechtliche Inanspruchnahme der L12 zwischen Keyenberg und Holzweiler hat die gut funktionierende Systematik der Ringlinien EK1 und EK3 zerstört. In Abstimmung mit der Stadt Mönchengladbach sowie dem Rhein-Kreis-Neuss soll die EK1 zukünftig über Wanlo bis an den Bahnhof Hochneukirch geführt werden.

Die Stadt Erkelenz formuliert im Positionspapier „Zukunftsvision für das Erkelenzer Tagebauumfeld“ aus dem Herbst 2023 welches mit starker Bürgerbeteiligung entstanden ist.

Stadt Erkelenz – Positionspapier „Zukunftsvision für das Erkelenzer Tagebauumfeld“

Sofortmaßnahmen

3) Verbesserung der öffentlichen Daseinsvorsorge
Als erster Schritt zur Verbesserung der öffentlichen Daseinsvorsorge soll die Bewerbung des On-demand Shuttles „MultiBus“ verstärkt werden. Dieses Angebot ersetzt zumindest zeitweise die ehemalige Busroute und stellt auch eine Verbindung Richtung Wanlo und Mönchengladbach her.

Strategische Projekte

3) Ausbau ÖPNV Verbindungen
Langfristig ersetzt der On-Demand Shuttle keine eng getaktete ÖPNV-Anbindung im Gebiet. Zu dem Zeitpunkt der vollständigen Reaktivierung der fünf Dörfer, sowie der Umsetzung eines touristischen Angebotes rund um den Tagebau, ist ein Ausbau der ÖPNV-Anbindungen über die Kreisgrenzen hinweg unbedingt notwendig.

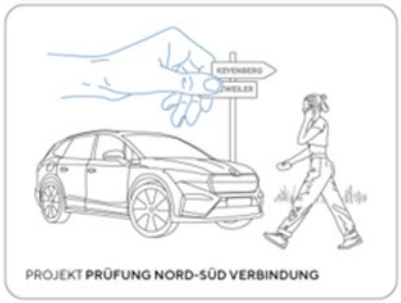
4) Nord-Süd Verbindung
Der konkrete Verlauf einer neuen Nord-Süd Verbindung für den MIV soll geprüft werden so bald alle Rahmenbedingen hierfür geklärt sind.



MAßNAHME ON-DEMAND SHUTTLE BEWERBEN



PROJEKT AUSBAU
ÖPNV ANBINDUNG AN UMGEBUNG

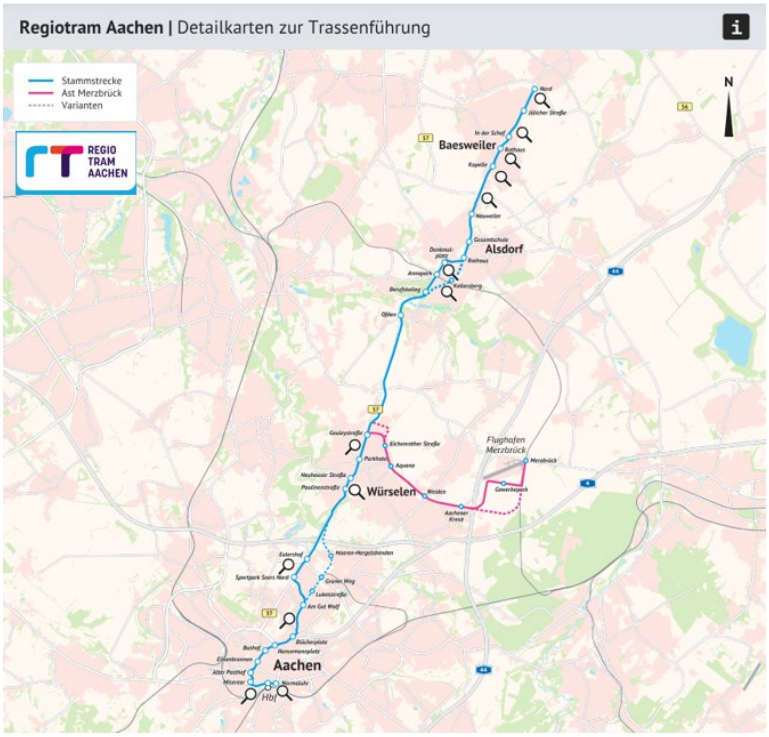


PROJEKT PRÜFUNG NORD-SÜD VERBINDUNG

Ende Februar 2024 startete die Verbraucherzentrale NRW gemeinsam mit der „Dörfergemeinschaft KulturEnergie“ ein bürgerwissenschaftliches Forschungsprojekt zu nachhaltiger Mobilität unter dem Motto „Alte Dörfer, neue Wege – Unterwegs in Richtung Zukunft“ welches u. a. zu ähnlichen Projektideen kommen.

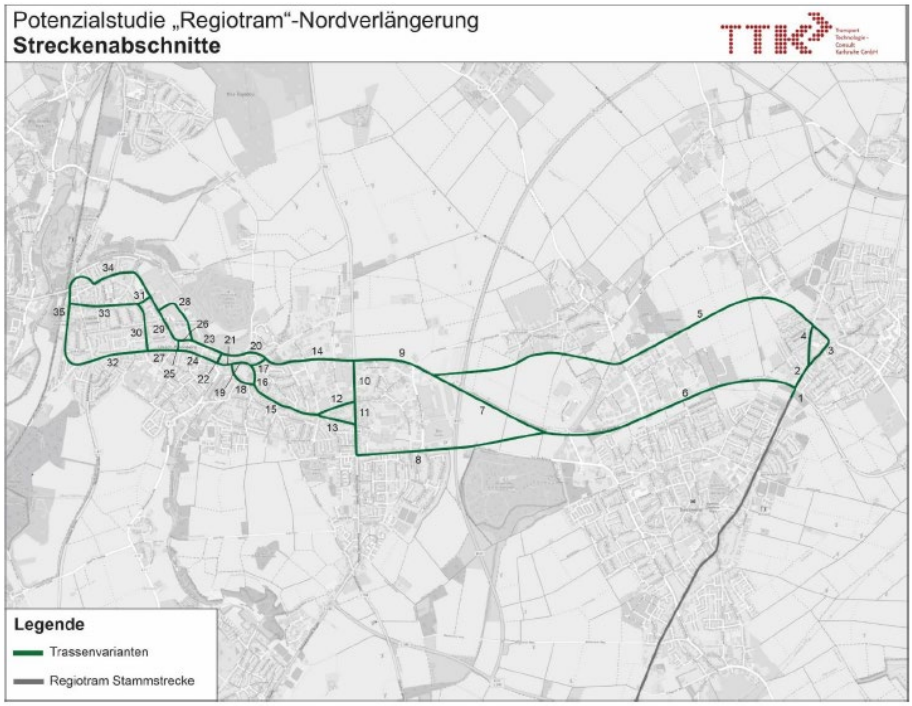
Übach-Palenberg: Verlängerung der Regiotram Aachen

Die Projektidee „Regiotram“ sieht eine schienengebundene Anbindung des Nordraumes der StädteRegion Aachen mit den Kommunen Würselen, Alsdorf und Baesweiler an die Aachener Innenstadt/Hauptbahnhof vor. Auf Basis einer Tram-Lösung soll die Regiotram einen ergänzenden Baustein des seit vielen Jahren bestehenden euregiobahn-Netzes darstellen.



Durch den Einsatz eines hochmodernen Verkehrsmittels soll eine deutliche Verkehrsverlagerung vom MIV auf den schienengebundenen ÖPNV auf einer der nachfragestärksten Verkehrsachsen initiiert werden. In den betroffenen Kommunen und insbesondere in der Stadt Aachen werden durch das Projekt effektive Reduzierungen der Umweltbelastungen erwartet. Somit würde die Regiotram einen wichtigen Beitrag zum Luftreinhalteplan Aachen2 leisten und einen bedeutenden Beitrag zur Modellregion Elektromobilität3 darstellen. Zudem bildet sie eine wichtige Netzergänzung zur euregiobahn und bietet Anschlussmöglichkeiten an das regionale Bahnnetz sowie das lokale Busnetz.

Nach positivem Abschluss der mehrstufigen Machbarkeitsstudie wurde seitens der involvierten Städte die Vorplanung der Regiotram beauftragt. Der AVV koordiniert das Projekt in der weiteren Umsetzung wie bisher federführend. Die Weiterführung der Regiotram bis Übach-Palenberg sowie ein Regiotram-Ast nach Würselen Merzbrück mit Anbindung des Forschungsflugplatzes Würselen-Aachen werden aktuell auf ihr Potenzial und ihre Machbarkeit hin untersucht. Erste Ergebnisse werden Anfang 2025 erwartet.



Geilenkirchen: Industriegebiet Future Site InWest (FSI)

In Geilenkirchen-Lindern wird aktuell unter dem Namen „Futur Site InWest (FSI)“ eine ca. 240 ha große Fläche in den kommenden Jahren zu einem innovativen und nachhaltigen Industrieareal für landesbedeutsame und flächenintensive industrielle Großvorhaben als Standort für „die Industrie von morgen“ mit innovativen und zukunftsweisenden Konzepten – von Mobilität über Entwässerung bis Energieversorgung – entwickelt. Auf diese Weise soll das FSI zum überregionalen Vorreiter für klimaneutrale Industriestandorte werden.

Bereits im Oktober 2021 wurde der Aufstellungsbeschluss für den Bebauungsplan Nr. 122 der Stadt Geilenkirchen – Industriegebiet Lindern (FSI) gefasst. Ein städtebauliches Konzept zur Entwicklung, Erschließung und Vermarktung der Fläche sieht eine schrittweise Entwicklung von Gewerbe- und Industrieflächen in drei Bauabschnitten vor. Auf Grundlage der Rückmeldungen eines ersten Bürgerworkshops im August 2022 wurde ein Städtebaulicher Entwurf erstellt. Dieser dient als Basis für das städtebauliche Konzept, das wiederum den Ausgangspunkt für den Bebauungsplan darstellt. Parallel zum Planungskonzept wird die verkehrliche Verflechtung mit der Region untersucht. Erkenntnisse fließen sowohl in das städtebauliche Konzept als auch in das sich anschließende formelle Bebauungsplanverfahren und das Entwicklungskonzept.

Auf dieser Grundlage konnte das städtebauliche Konzept im ersten Halbjahr 2024 finalisiert und der Öffentlichkeit in einem weiteren Bürgerworkshop präsentiert werden. Der spätere Ausbau der Bauabschnitte erfolgt in Abhängigkeit der Leistungsfähigkeit der zu dem Zeitpunkt der Realisierung vorhandenen Verkehrsinfrastruktur. Hierbei spielt die Realisierung der geplanten Straßenneubaumaßnahmen und die Anbindung an die Schiene eine entscheidende Rolle. Unmittelbar südlich des Industriegebietes liegt der Bahnhof Lindern, der sich an der Gabelung zwischen der Bahnlinie Heinsberg – Lindern und der Bahnstrecke Aachen – Mönchengladbach befindet. Beide Bahnverbindungen stellen für Pendler wichtige ÖPNV-Anbindung aus dem Umland dar. Zukünftig wird das Industriegebiet einen direkten Bahnanschluss für Güterverkehr erhalten.

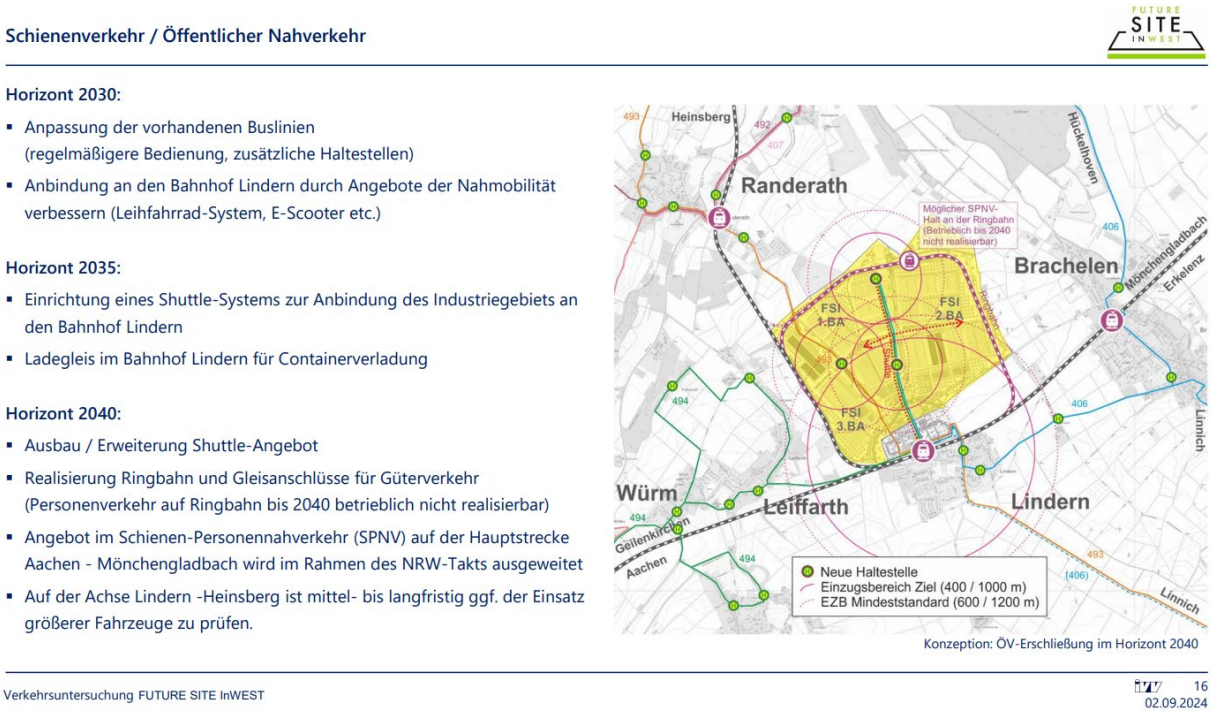
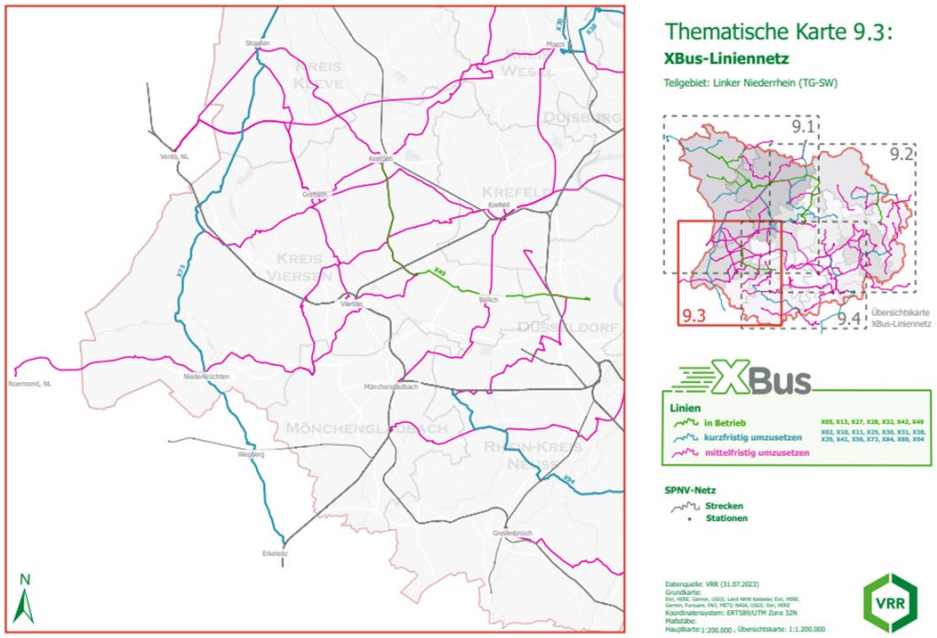


Abbildung X: Verkehrsuntersuchung FSI zu SPNV/ÖPNV im Jahr 2024

Weiterentwicklung des XBus-Netzes im Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR)

Im Entwurf des SPNV-Nahverkehrsplans 2025 wird das VRR-Schnellbussystem in der kurz- und mittelfristigen Planung fortgeführt. Dieses sieht u. a. die Planung einer Linie X73 von Geldern über Nettetal-Kaldenkirchen und Wegberg nach Erkelenz vor, tangiert demnach die drei ÖPNV Aufgabenträger, die Kreise Kleve, Viersen und Heinsberg. Im Kreis Heinsberg würde die Linie SB8 (Erkelenz – Wegberg – Niederkrüchten), die aktuell beim go.Rheinland zur Förderung beantragt ist, in der neuen attraktiven regionalen Schnellbuslinie aufgehen.



VRR-Nahverkehrsplan 2025 (Entwurf) - Kurzfristige Entwicklung XBus-Netz

Linie	X73
Verlauf	Geldern – Straelen – Nettetal-Kaldenkirchen – Brüggen – Niederkrüchten – Wegberg – Erkelenz
Taktschema	60-Minuten-Takt (Schema 2)
jährliche Betriebsleistung	760.492 Bus-km (davon 190.281 außerhalb VRR)
jährlicher förderfähiger Neuverkehr	645.108 Bus-km (davon 190.281 außerhalb VRR)

Weiterentwicklung der Schnellbuslinie SB70 Jülich – Titz bis Erkelenz

Der Kreis Düren hat angeregt, eine durchgängige Verbindung zwischen Jülich und Erkelenz als Bahn-Bahn-Verbindung über Titz in die Planung aufzunehmen. Heute verkehrt ab Titz nach Erkelenz Bf. die Rufbuslinie R282.

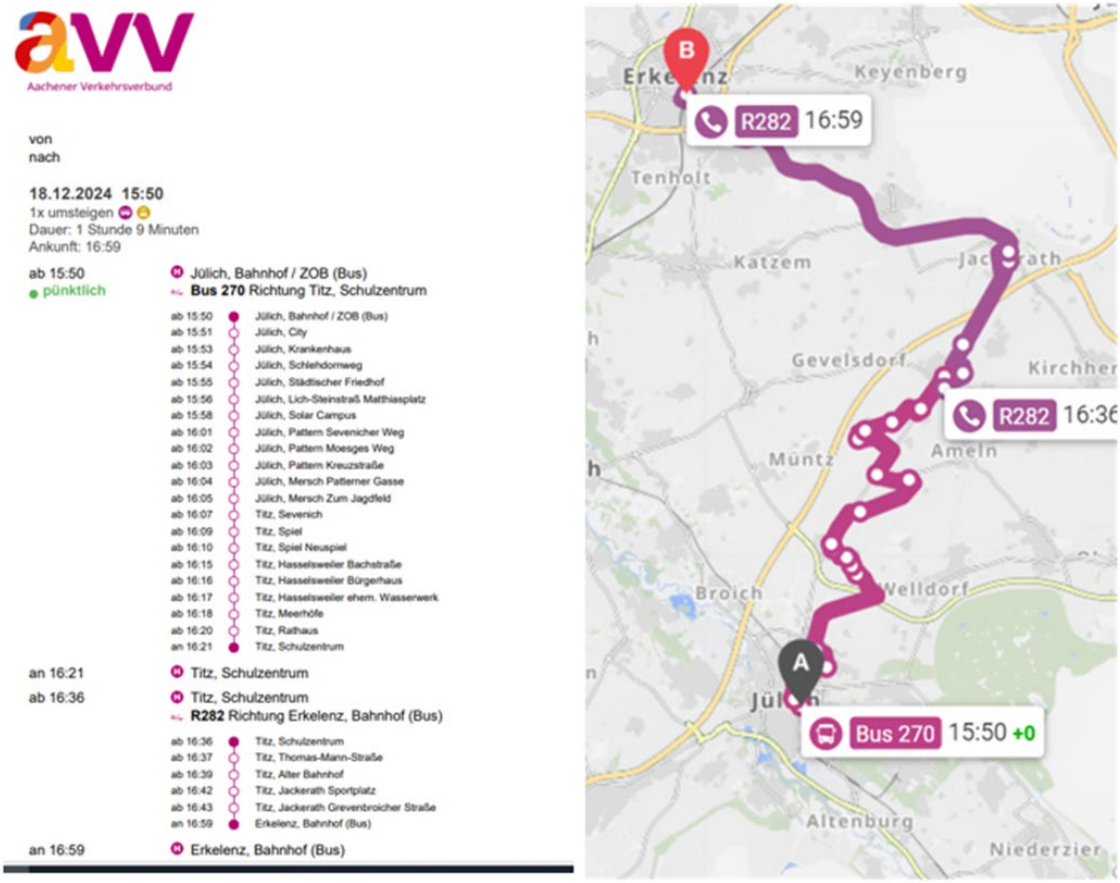


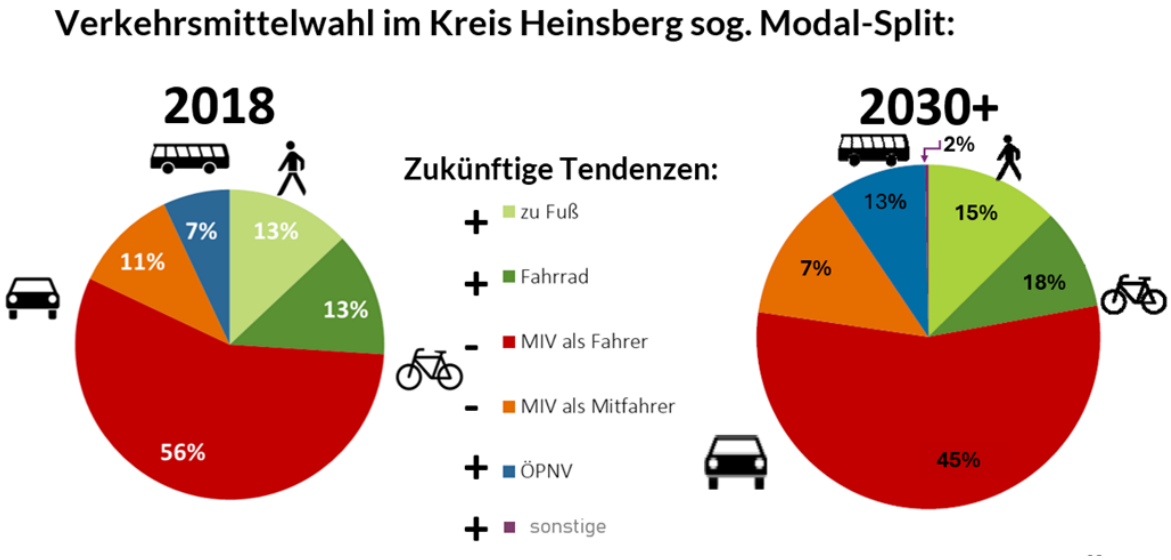
Abb. 11: Beispiel der Rufbusanbindung Titz – Erkelenz Bf.

Die Anbindung als Schnellbuslinie wird als sehr attraktiv bewertet. Es soll kurzfristig ein Konzept entwickelt werden, mit einer Linienbedienung Mo-Fr im Stundentakt, abgestimmt auf den SPNV, bei dem die Ortslagen Holzweiler und Kückhoven (ggfs. Immerath (Neu)) sinnvoll eingebunden werden. Es ist abzustimmen, wie die Fahrleistung finanziert werden kann, ggf. sind Fördermittel zu generieren.

4.5 Weiteres Vorgehen

Die vorliegende Fortschreibung des Nahverkehrsplans Kreis Heinsberg 2024 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.

Die Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände stellen zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV jeweils einen Nahverkehrsplan auf. Dieser soll gem. §8 ÖPNVG NRW die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs konkretisieren und den mittel- bis langfristig angestrebten Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr (Modal-Split) benennen. Hierzu wurde das „Maßnahmenpaket zum Deutschlandticket“ entwickelt und bereits teilweise umgesetzt. Die Zielvorstellungen sind in der folgenden Abbildung dargestellt.



Insbesondere gilt es auch, die anstehenden Finanzierungsfragen für die mittel- und langfristige Sicherung eines anspruchskonformen ÖPNV weiterhin im regionalen Konsens zu lösen, wenn auch durch die Einführung bundesweiter Nahverkehrstickets hier überregionale Einflußfaktoren hinzukommen. Im Mittelpunkt der Bemühungen muss hierbei stets eine gute Versorgung des Kreisgebietes durch öffentliche Verkehrsmittel stehen.



ENTWURF

Nahverkehrsplan Kreis Heinsberg 2024

Modul 3

ENTWURF

Herausgeber:

Kreis Heinsberg
Der Landrat

Amt für Umwelt und Verkehrsplanung
Stand: 17. Dezember 2024

kreis heinsberg
bodenständig. weitsichtig.

Nahverkehrsplan für den Kreis Heinsberg 2024

0 Modul-Überblick

1 Rahmenbedingungen

2 ÖPNV-Struktur

3 Anforderungsprofil

4 Zielkonzept

5 Qualitätsmonitoring

6 Finanzierung

Inhalt

0 Modul-Überblick 2

Vorwort 5

1 Rahmenbedingungen 5

1.1 Vorbemerkung 5

1.2 Rechtsrahmen 6

1.3 Gesetzlicher Auftrag 10

1.4 Aufstellungsverfahren 11

2 ÖPNV-Struktur 13

2.1 ÖPNV-Organisation in Nordrhein-Westfalen 13

2.2 Einbindung der ÖPNV-Aufgabenträger in den AVV 14

2.3 Abgrenzung des Nahverkehrsraums 16

2.4 Leitbild des Kreis Heinsberg 18

2.5 Landespolitische Vorgaben 19

2.6 Landes- und Regionalplanung 20

2.7 Raum und Siedlungsstruktur Kreis Heinsberg 21

3 Anforderungsprofil des Aufgabenträgers 22
3.1 Anforderungsprofil für den ÖSPV 22
3.2 Erschließungsqualität 25
3.3 Betriebszeiten 25
3.4 Verbindungsqualität 27
3.5 Verknüpfung der Verkehrssysteme 29
3.6 Produktpalette 30
3.7 Fahrzeuge 34
3.8 Haltestellen 38
3.9 Betriebssteuerung 40
3.10 Tarif und Vertrieb 41
3.11 Kommunikation / Information 50
3.12 Service / Personal 51
3.13 Sicherheit 53
3.14 Sauberkeit 54
3.15 Barrierefreiheit 54
3.16 Pünktlichkeit 68
3.17 Schulverkehr 68
4 Zielkonzept 69
4.1 Grenzüberschreitende Planungen in der Euregio Maas-Rhein 69
4.2 Zielkonzept 2032/2040 im SPNV Teilnetz Aachen 70
4.3 „Maßnahmenpaket zum Deutschlandticket“ - Maßnahmenplanung 2024 - 2026 77
4.4 Ausblick auf langfristige Entwicklungen 98
4.5 Weiteres Vorgehen 104
5 Qualitätsmonitoring 105
6 Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV 112

Modul 3

5 Qualitätsmonitoring

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.

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) entgegenzuwirken.

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. Diese 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 hinzuwirken, 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 mit mind. einem Fahrzeug pro Betriebshof
- 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.

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 oder beteiligt sich an einer vorhandenen fremden Leitstelle.

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 weiterzuentwickeln, 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.

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 betreibenden Verkehrsunternehmen zu spezifizieren.

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 allein 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.

Dokumentation

Das Verkehrsunternehmen erstellt einen jährlichen Qualitätsbericht, in dem ggf. Messwerte erfasst werden und die Ist-Situation mit den vorgegebenen Anforderungen verglichen wird. Die Details sind im Rahmen der vertraglichen Regelungen mit den Betreibern zu spezifizieren. Darüber hinaus ist auf der Grundlage ausgewählter Kenndaten ein Anreizsystem (gemäß EU-Richtlinie) zwischen den Aufgabenträgern und den Betreibern zu vereinbaren.

6 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 der

- § 12 „Vorgaben für die Finanzierung der Ausgleichszahlungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im ÖSPV",
- § 12a „Ausgleichspflichten zwischen den Verbandsmitgliedern"
- § 13 „Förderung des ÖPNV",
- § 14 „Verbandsumlage"

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 Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (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. 5 der Satzung des ZV AVV in Höhe von jeweils 170.000 Euro je Verbandsmitglied und somit insgesamt 680.000 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 im Jahr 2023 eine Zuweisung seitens des ZV AVV in Höhe von 5.194,27 Euro (in 2020 – 49.873,17 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 go.Rheinland, an dem der Kreis Heinsberg mittelbar über den ZV AVV beteiligt ist.

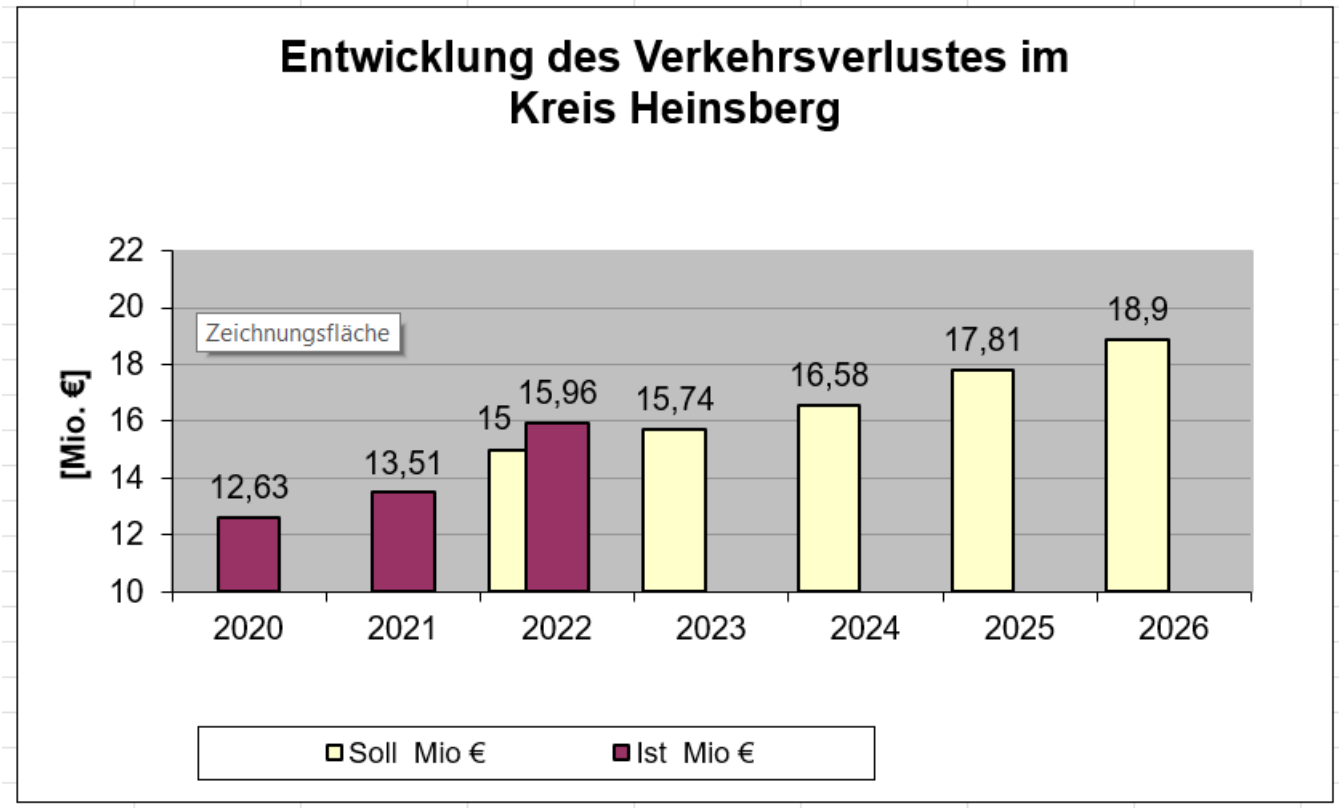


Abb. 12: Entwicklung des Verkehrsverlustes im Kreis Heinsberg

Dargestellt wird der Verkehrsverlust seit Übernahme der Gesamtnetzes Kreis Heinsberg durch die West Verkehr. Durch diverse Änderungen durch gesetzliche Vorgaben insbesondere der CVD sowie der Leistungsübernahme des Gesamtnetzes und des geplanten Ausbaus der Verkehrsleistung steigt der Verkehrsverlust. Zusätzlich ist das Ergebnis durch die Pandemie sowie die deutlich gestiegenen Betriebskosten belastet. Die Daten sind aus den Trennungsrechnungen 2020-2022 sowie aus dem Wirtschaftsplan 2022 und der Finanzplanung 2022 - 2026 der WestVerkehr entnommen.

Die Verkehrsverluste im Kreis Heinsberg konnten in den vergangenen Jahren vollständig über Gewinne aus der NEW Kommunalholding (NEW KH) gedeckt werden, die über die Kreiswerke Heinsberg GmbH (KWH) an die kommunalen Gesellschafter ausgeschüttet werden. Bei dieser Art der Verlustübernahme zwischen „Versorgung“ und ÖSPV werden 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, WestVerkehr und NEW AG stellt sicher, dass auch weiterhin die Vorteile des steuerlichen Querverbundes bei der Finanzierung des ÖSPV ausgeschöpft werden“.

Mit Blick auf die räumliche Struktur des Kreises Heinsberg und die Pflichtaufgabe der Daseinsvorsorge im Bereich des ÖSPV ist auch weiterhin nicht von einem kostendeckenden ÖSPV auszugehen. Vielmehr wird die Verhinderung von Defizitsteigerungen bzw. die Senkung des ÖSPV-Defizits unter strikter Beachtung der Aufgabenerfüllung im Bereich der Daseinsvorsorge das Ziel sein.

Rechtliche Integration der zu vergebender Linienverkehre im AVV

Der Aufgabenträger hat die geplanten Linienbündel der Teilnetze 1 bis 5 des Nahverkehrsplans Kreis Heinsberg 2008, die MultiBus-Verkehre sowie die seinerzeit neu konzessionierten Buslinien EK 4, 403, 404, 411, 423, 499 im Nahverkehrsplan Kreis Heinsberg 2016 in einem einheitlichen Linienbündel für den Kreis Heinsberg in Form eines integrierten Verkehrsnetzes Kreis Heinsberg (Zielnetz 2018) überplant und zusammengefasst.

Im Zuge dessen hat der Aufgabenträger gemäß Art 7 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 mit Vorinformation vom 15.03.2016 im EU-Amtsblatt (TED-Nr. 2016/052-086156) seine Absicht bekannt gemacht, dass sämtliche Linien des Zielnetzes 2018 als Gesamtleistung im Sinne von § 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG direkt in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag nach Art. 3 Abs. 1VO (EG) Nr. 1370/2007 an die kreiseigene WestVerkehr GmbH als interner Betreiber nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 für eine Laufzeit von zehn Jahren vergeben werden sollen.

Gegen diese beabsichtigte Direktvergabe wurde ein vergaberechtliches Nachprüfungsverfahren vor der Vergabekammer Rheinland und dem OLG Düsseldorf durch einen privatwirtschaftlichen Wettbewerber der WestVerkehr GmbH eingeleitet. Da in diesem Verfahren grundsätzliche Fragestellungen zur Auslegung der Direktvergabevergabevoraussetzungen der VO (EG) Nr. 1370/2007 zu beantworten waren, sah sich das OLG Düsseldorf als Beschwerdeinstanz veranlasst, diese Fragen dem EuGH und dem BGH zur letztverbindlichen und höchstrichterlichen Klärung vorzulegen. Aufgrund des mit einem Nachprüfungsverfahrens verbundenen Zuschlagsverbots konnte die Direktvergabe des öffentlichen Dienstleistungsauftrag nach Art. 3 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 nicht wie geplant zum 01.01.2018 erfolgen. Möglich war dies erst, nachdem der BGH mit Beschluss vom 12.11.2019 (XII ZB 120/19) entschieden hatte, dass die Voraussetzungen für eine Direktvergabe zwischen dem Kreis Heinsberg und der WestVerkehr eingehalten sind. Die Umsetzung der Direktvergabe erfolgte dann zum 01.01.2020.

Durch die zum 01.01.2020 erfolgt Vergabe des Verkehrsnetzes als Gesamtleistung wird eine integrierte Bedienung im Kreis Heinsberg sichergestellt. Der erteilte öffentliche Dienstleistungsauftrag hat eine Laufzeit vom 01.01.2020 bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2027. Die WestVerkehr GmbH hat, die zur Erfüllung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags notwendigen Liniengenehmigungen unter Beachtung der Anforderungen des Nahverkehrsplans Kreis Heinsberg 2016 durch die Bezirksregierung Köln erteilt bekommen.

Linien der WestVerkehr GmbH, die auf die Gebiete anderer Aufgabenträger im AVV oder den Niederlanden führen, sind mit diesen Aufgabenträgern im Zuge der Aufstellung Nahverkehrsplan Kreis Heinsberg 2016 als Bestandteil des Verkehrsnetzes Kreis Heinsberg und der zu vergebenden Gesamtleistung verbindlich abgestimmt worden.

Die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung der WestVerkehr GmbH gemäß dem 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 wird so die größtmögliche Integrationswirkung für den Linienverkehr in verkehrlicher, betrieblicher und wirtschaftlicher Hinsicht erzielt werden.

Das Verkehrsnetz für den gesamten Kreis Heinsberg ist im Genehmigungsverfahren als Einheit behandelt worden. Die Genehmigungsbehörde hätte und hat so eine Grundlage, Genehmigungsanträge auf Einzellinien oder Teilnetze des Verkehrsnetzes oder das Verkehrsnetz mit einer Fahrplanung oder

Qualitätsstandards, die hinter den in diesem Nahverkehrsplan festgelegten Bedienungsstandards für das Verkehrsnetz Kreis Heinsberg zurückbleibt, zurückzuweisen.

Die Bildung des Gesamtverkehrsnetzes Kreis Heinsberg gilt rechtlich seit Beschlussfassung über den Nahverkehrsplan Kreis Heinsberg 2016 und wird bei der Fortschreibung zum Nahverkehrsplan 2024 durch das Zielkonzept 2024-2026 überplant und entsprechend der aktuellen Verkehrsentwicklung im Kreis Heinsberg bzw. dem Verbundraum AVV weiterentwickelt.

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, auf Grund Vorhaltung nur einer 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 Flotten-managements
- 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.