



Nahverkehrsplan 2016 – 2020

der StädteRegion Aachen
(Nord- und Südraum)



Nahverkehrsplan der StädteRegion Aachen (Nord- und Südraum)

2016 - 2020

Juni 2015



Bearbeitung:

**Aachener Verkehrsverbund GmbH
Neuköllner Straße 1
52068 Aachen**

Gliederung

1	Vorbemerkung.....	3
1.1	Rechtsrahmen.....	4
1.2	Gesetzlicher Auftrag.....	7
1.3	Aufstellungsverfahren	8
1.4	ÖPNV-Organisation in Nordrhein-Westfalen	10
1.5	Einbindung der Aufgabenträger in den AVV.....	11
1.6	Abgrenzung des Nahverkehrsraums	13
2	Rahmenvorgaben	14
2.1	Landespolitische Vorgaben	14
2.2	Landes- und Regionalplanung	16
2.3	Nahverkehrsplan des SPNV.....	20
3	Anforderungsprofil des Aufgabenträgers	21
3.1	Anforderungsprofil für den ÖSPV.....	21
3.2	Erschließungsqualität	23
3.3	Betriebszeiten	24
3.4	Verbindungsqualität.....	25
3.5	Verknüpfung der Verkehrssysteme.....	27
3.6	Produktpalette.....	28
3.7	Fahrzeuge.....	44
3.8	Haltestellen	47
3.9	Betriebssteuerung.....	49
3.10	Tarif und Vertrieb	50
3.11	Kommunikation / Information	52
3.12	Service / Personal	54
3.13	Sicherheit	56
3.14	Sauberkeit	57
3.15	Barrierefreiheit	57
3.16	Pünktlichkeit	61
3.17	Qualitätssicherung.....	62
3.18	Qualitätsmessung	68
4	Bestandsaufnahme.....	71
4.1	Raum- und Siedlungsstruktur	71
4.2	Demografische Entwicklung.....	74
4.3	Verkehrsaufkommen	78
4.4	ÖPNV-Bediensstruktur und -umfang.....	82
4.5	Verkehrsinfrastruktur	102
4.6	Verkehrsabwicklung im Straßennetz	103
4.7	Tarif und Vertrieb	108
4.8	Kommunikation und Service	117
4.9	Barrierefreiheit	122
5	Analyse und Bewertung	125
5.1	Erschließungsqualität	125
5.2	Erreichbarkeitsanalyse.....	128
5.3	Verbindungsqualität.....	136
5.4	Maßnahmenempfehlungen	141
5.5	Tarif und Vertrieb	166
6	Zielkonzept.....	169
6.1	Grenzüberschreitende Planungen in der Euregio Maas-Rhein	170
6.2	Zielkonzept 2018 für den Schienenverkehr.....	172
6.3	Betriebliches Leistungsangebot Busverkehr 2018	174
6.4	Verknüpfung Bus/Bus und Bus/Bahn	202
6.5	Verbundtarif und Vertrieb 2018.....	204
6.6	Kommunikation und Kundenservice.....	206
6.7	Barrierefreiheit	211
6.8	Gestaltung des Mobilitätmarktes der Zukunft.....	215
7	Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV und Investitionsplanung.....	218
8	Vergabe von Busverkehren als Gesamtleistung an die ASEAG.....	220
8.1	Rechtliche Integration der zu vergebenden Linienverkehre im AVV	220
8.2	Integrationsmerkmale des Verkehrsnetzes StädteRegion Aachen.....	221
9	Ausblick	222
	Verzeichnis der Abbildungen und Tabellen	223

Abkürzungsverzeichnis

AC/AL/BW/EW/HZ/MO/RO/SI/ST/WÜ Aachen / Alsdorf / Baesweiler / Eschweiler / Herzogenrath
Monschau / Roetgen / Simmerath / Stolberg / Würselen

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

1 Vorbemerkung

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

Im Gemeindeverband StädteRegion Aachen ist die Aufgabenträgerschaft für den kommunalen straßengebundenen Verkehr (Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr, ÖSPV) geteilt. Die Stadt Aachen nimmt ein eigenes Ausgestaltungsrecht für den ÖSPV wahr und ist zuständiger Aufgabenträger für das Bedienungsgebiet Stadt Aachen.

Die Zuständigkeit der StädteRegion Aachen ist somit beschränkt auf das Gebiet des ehemaligen Kreises Aachen. Sie umfasst die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖSPV.

Die Aufgabenträger sind verpflichtet, einen Nahverkehrsplan (NVP) aufzustellen und fortzuschreiben. Die gesetzliche Vorgabe, die Nahverkehrspläne alle fünf Jahre fortzuschreiben, ist mit der letzten Novellierung des ÖPNVG NRW entfallen. Die Nahverkehrspläne sind nunmehr bei Bedarf fortzuschreiben. Auf Grund der strukturellen und verkehrlichen Entwicklung in der StädteRegion Aachen wie auch im Hinblick auf die veränderten gesetzlichen Rahmenbedingungen legt die StädteRegion Aachen hiermit die 3. Fortschreibung ihres Nahverkehrsplanes vor.

Der Nahverkehrsplan versetzt den Aufgabenträger in enger Zusammenarbeit mit den angehörig 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 der StädteRegion erfolgt die Fortentwicklung in enger Abstimmung mit dem Aufgabenträger Stadt Aachen.

Die dritte Fortschreibung des Nahverkehrsplans der StädteRegion hat insbesondere das Ziel, die Angebote nachfrageorientiert weiter zu entwickeln, gleichzeitig aber auch eine angemessene Grundversorgung sicher zu stellen. Durch eine differenzierte Ausgestaltung und Verknüpfung der Angebote soll das Gesamtnetz der öffentlichen Verkehrsleistungen im Gebiet des AVV gestärkt und damit attraktiver für die Bürger gestaltet werden.

Die zukünftige Angebotsstruktur wird durch ein Zielnetz 2018 definiert, welches auch gleichzeitig die Basis für die Neuvergabe der ÖSPV-Leistungen in der StädteRegion Aachen darstellt.

Der Nahverkehrsplan umfasst einen planerischen Betrachtungszeitraum von fünf Jahren (2016 bis 2020). Herzstück des NVP ist das vorgenannte Zielnetz 2018, dessen Umsetzung zum Fahrplanwechsel im Dezember 2017 angestrebt wird. Bis zu diesem Zeitpunkt sind punktuelle Einzelmaßnahmen im Rahmen der aktuellen vertraglichen Regelungen mit den Verkehrsunternehmen und im engen Zusammenwirken mit dem Aufgabenträger und den Städten und Gemeinden erforderlich. Die Konkretisierung der Fahrplanmaßnahmen erfolgt jährlich im Rahmen der üblichen Abstimmungsprozesse im AVV. Für den Planungshorizont 2019/2020 erfolgt ein Ausblick auf mögliche weitere Entwicklungen.

Als Mitglied im Zweckverband Aachener Verkehrsverbund finanziert die StädteRegion Aachen die ÖSPV-Leistungen in ihrem Zuständigkeitsgebiet im Rahmen der Zweckverbandsumlage. Die angehörig Kommunen sind über eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung in die Finanzierung eingebunden und wirken bei der Ausgestaltung des ÖSPV mit.

1.1 Rechtsrahmen

Der Rechtsrahmen für den ÖPNV wird im Wesentlichen durch

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

gebildet. Darüber hinaus sind weitere gesetzliche Vorgaben, zum Beispiel

- das **Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen** (BGG)

zu beachten.

Europarecht: EU-VO 1370/2007

Die Verordnung EU-VO 1370/2007 (sog. *Marktöffnungsverordnung*) ist am 23.10.2007 beschlossen, am 03.12.2007 im Amtsblatt der EU veröffentlicht und am 03.12.2009 in Kraft getreten. Zeitgleich wurde die bisherige Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 aufgehoben. Das damit neu beschriebene Vergaberecht umfasst die folgenden Eckpunkte:

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

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

Bundesrecht: PBefG

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

Für die Aufstellung des Nahverkehrsplans (NVP) ist § 8 von besonderer Bedeutung. Danach sind die ÖPNV-Aufgabenträger für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung für die Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr zuständig. Sie definieren dazu in einem Nahverkehrsplan die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebotes, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen. Der NVP hat die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen mit dem Ziel zu berücksichtigen, für die Nutzung des Personennahverkehrs bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Bei der Aufstellung des NVP sind die vorhandenen Unternehmen frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.

Landesrecht: ÖPNVG NRW

Zur rechtlichen Ausgestaltung der EU- und bundesrechtlichen Rahmenbedingungen haben die Bundesländer spezifizierte Regionalisierungs- bzw. ÖPNV-Gesetze erlassen. In Nordrhein-Westfalen wurde auf der Basis des Regionalisierungsgesetzes aus dem Jahr 1995 das *Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen* (ÖPNVG NRW) wiederholt fortgeschrieben, letztmals am 15. Dezember 2012. Wesentlicher Inhalt aller fortgeschriebenen ÖPNVG NRW ist, dass die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV eine Aufgabe der Kreise und kreisfreien Städte ist. Diese bilden zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) drei Zweckverbände bzw. eine AÖR und übertragen Entscheidungen über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV dorthin. Im Falle der StädteRegion Aachen ist der Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) der zuständige Aufgabenträger für den SPNV, an dem der Zweckverband AVV beteiligt ist.

Gemäß ÖPNVG NRW haben die Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV jeweils einen Nahverkehrsplan aufzustellen.

Der Nahverkehrsplan ist im Benehmen mit den kreisangehörigen Städten und Gemeinden aufzustellen. Darüber hinaus sind vorhandene Verkehrsunternehmen bei der Aufstellung zu beteiligen.

Der Nahverkehrsplan ist mit den benachbarten Kreisen und kreisfreien Städten abzustimmen.

Behindertengleichstellungsgesetz

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

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

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

1.2 Gesetzlicher Auftrag

Das ÖPNVG NRW (§ 3) verpflichtet die zuständigen Aufgabenträger zur Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖSPV. Die Aufgabenträger sind zuständige Behörde im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße.

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

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

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

§ 8 Nahverkehrsplan

- (1) *Die Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände stellen zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV jeweils einen Nahverkehrsplan auf. Dieser soll die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs konkretisieren. Bei der Aufstellung sind vorhandene Verkehrsstrukturen und die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie das SPNV-Netz nach § 7 Abs. 4* zu beachten; die Belange des Umweltschutzes, der Barrierefreiheit im Sinne des Bundesbehindertengleichstellungsgesetzes und des Städtebaus sowie die Vorgaben des ÖPNV-Bedarfsplans und des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans sind zu berücksichtigen.*
- (2) *Die Nahverkehrsplanungen der Zweckverbände, insbesondere für den SPNV, sind bei der sonstigen Nahverkehrsplanung zu beachten.*
- (3) *In den Nahverkehrsplänen sind auf der Grundlage der vorhandenen und geplanten Siedlungs- und Verkehrsstrukturen sowie einer Prognose der zu erwartenden Verkehrsentwicklung Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und seine Finanzierung sowie die Investitionsplanung festzulegen. Der Rahmen für das betriebliche Leistungsangebot hat die für die Abstimmung der Verkehrsleistung des ÖPNV notwendigen Mindestanforderungen für Betriebszeiten, Zugfolgen und Anschlussbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten und den Qualifikationsstandard des eingesetzten Personals darzustellen sowie die Ausrüstungsstandards der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge vorzugeben. Bei den Aussagen zur Investitionsplanung ist der voraussichtliche Finanzbedarf anzugeben. Die Nahverkehrspläne haben darüber hinaus die Struktur und Fortentwicklung der gemeinschaftlichen Beförderungsentgelte und -bedingungen zu enthalten.*

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

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

1.3 Aufstellungsverfahren

Die StädteRegion Aachen hat am 21. März 2013 eine Fortschreibung des Nahverkehrsplans für ihren Zuständigkeitsbereich beschlossen. Nahezu parallel werden auch die Nahverkehrspläne der benachbarten Aufgabenträger im Aachener Verkehrsverbund (AVV) fortgeschrieben.

Zum Aufstellungsverfahren führt das ÖPNVG NRW Folgendes aus:

§ 9 Aufstellungsverfahren

- (1) Der Nahverkehrsplan wird im Benehmen mit den betroffenen Gebietskörperschaften aufgestellt. Soweit kreisangehörige Städte und Gemeinden Aufgabenträger gemäß § 3, Absatz 1, Satz 1, sind oder nach § 4 Aufgaben wahrnehmen, ist ihr Einvernehmen zu den ihr Aufgabengebiet betreffenden Inhalten des Plans erforderlich. Über die Einleitung des Aufstellungsverfahrens ist die Bezirksplanungsbehörde unverzüglich zu unterrichten.*
- (2) Die vorhandenen Unternehmen (§ 8, Absatz 3, Satz 2, PBefG) wirken bei der Aufstellung mit. Dritte können hinzugezogen werden.*
- (3) Benachbarte Kreise und kreisfreie Städte haben sich bei der Aufstellung ihrer Nahverkehrspläne abzustimmen. Dies gilt entsprechend für Zweckverbände.*
- (4) Über den Nahverkehrsplan entscheidet die Vertretungskörperschaft der in § 8, Absatz 1 genannten Aufgabenträger. Der Beschluss ist der nach § 16 Abs. 3 zuständigen Aufsichtsbehörde anzuzeigen. Der Plan ist in geeigneter Weise bekanntzumachen und zur Einsichtnahme bereitzuhalten.*
- (5) Der Nahverkehrsplan ist bei Bedarf fortzuschreiben. Die Absätze 1 bis 4 gelten hierfür entsprechend.*

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

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

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

Den Entscheidungsweg für die Aufstellung der Nahverkehrspläne im AVV gibt die Abbildung 1 wieder.

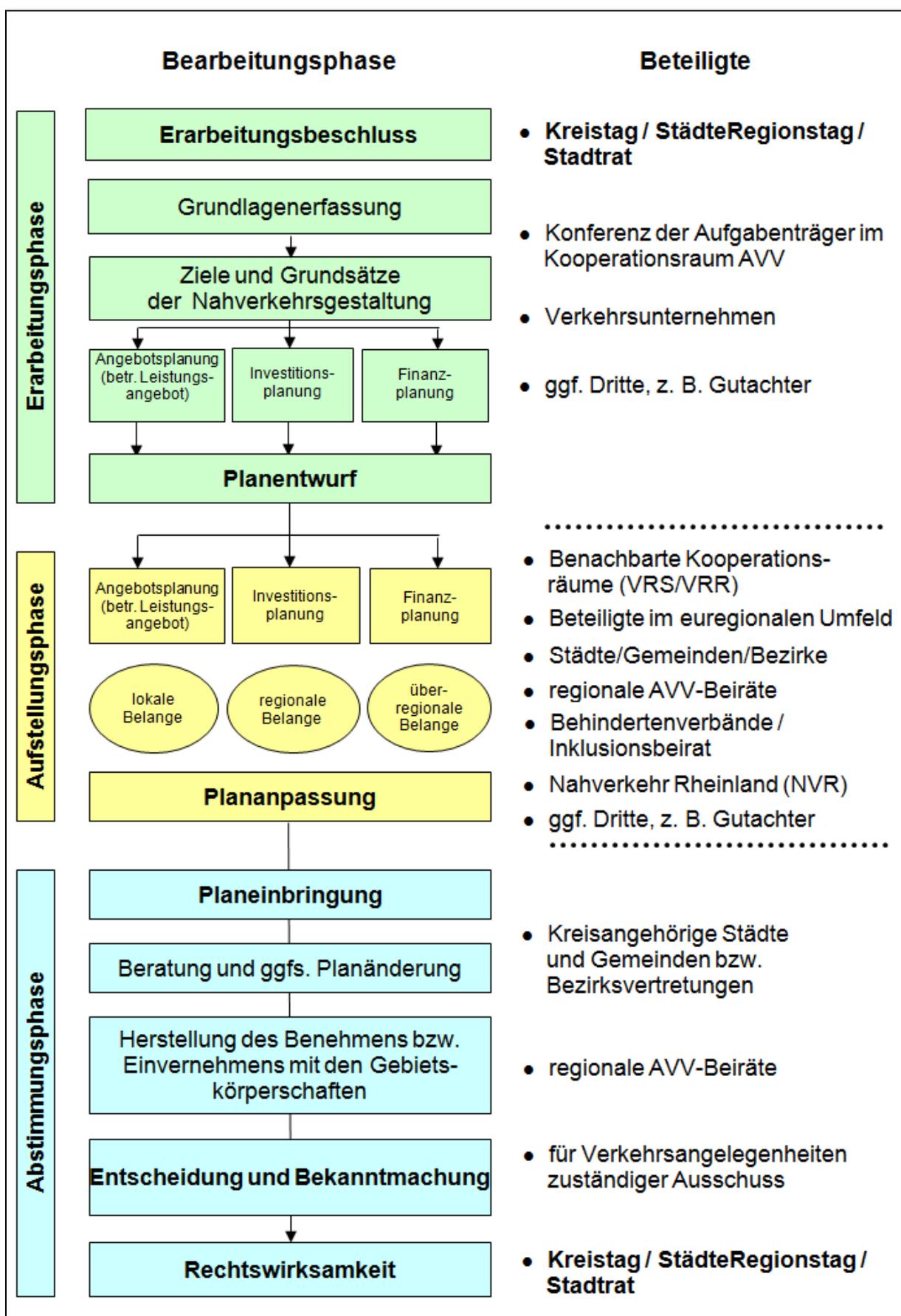


Abb. 1: Ablaufschema für die Aufstellung der Nahverkehrspläne im AVV

1.4 ÖPNV-Organisation in Nordrhein-Westfalen

Mit der Novellierung des ÖPNVG NRW zum 1. Januar 2008 wurden die Zuständigkeiten für den ÖPNV neu geregelt. Die Zuständigkeit für den SPNV wurde für ihr jeweiliges Gebiet übertragen auf

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

Der Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) wird von den beiden Zweckverbänden Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) und Aachener Verkehrsverbund (AVV) gebildet.

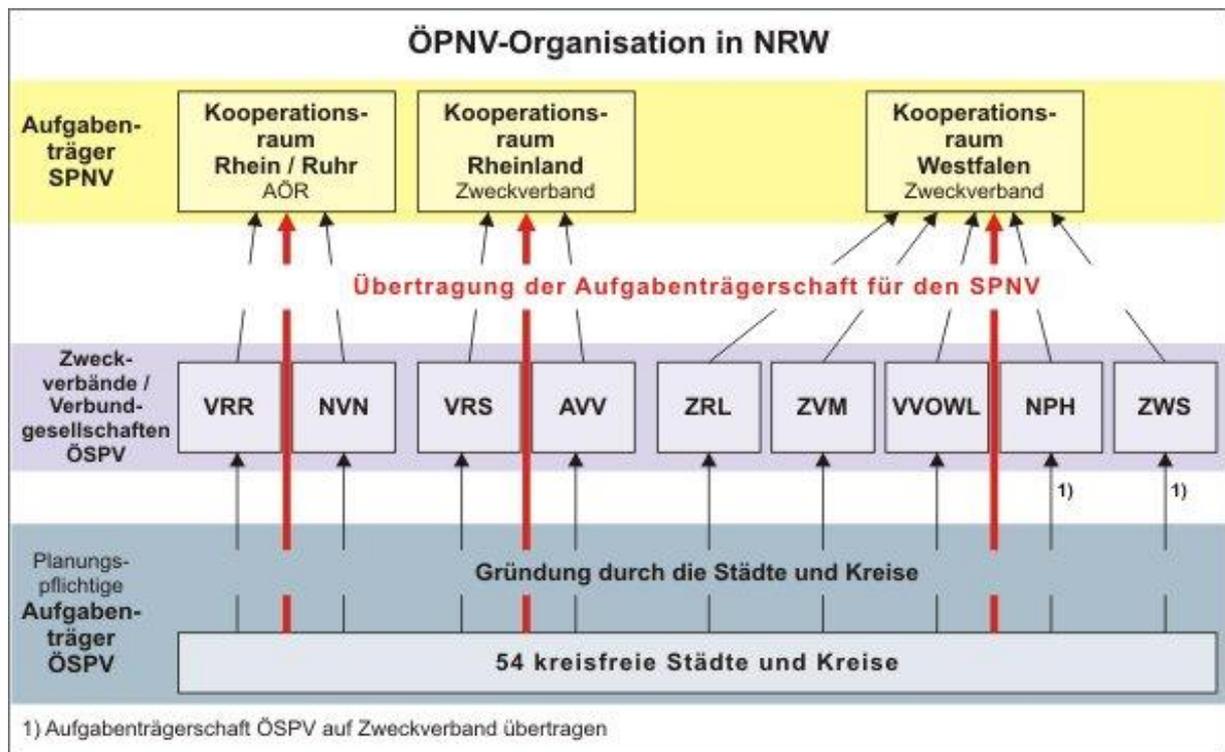


Abb. 2: ÖPNV-Aufgabenträger in NRW (Grafik: Fachportal Nahverkehr NRW)

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

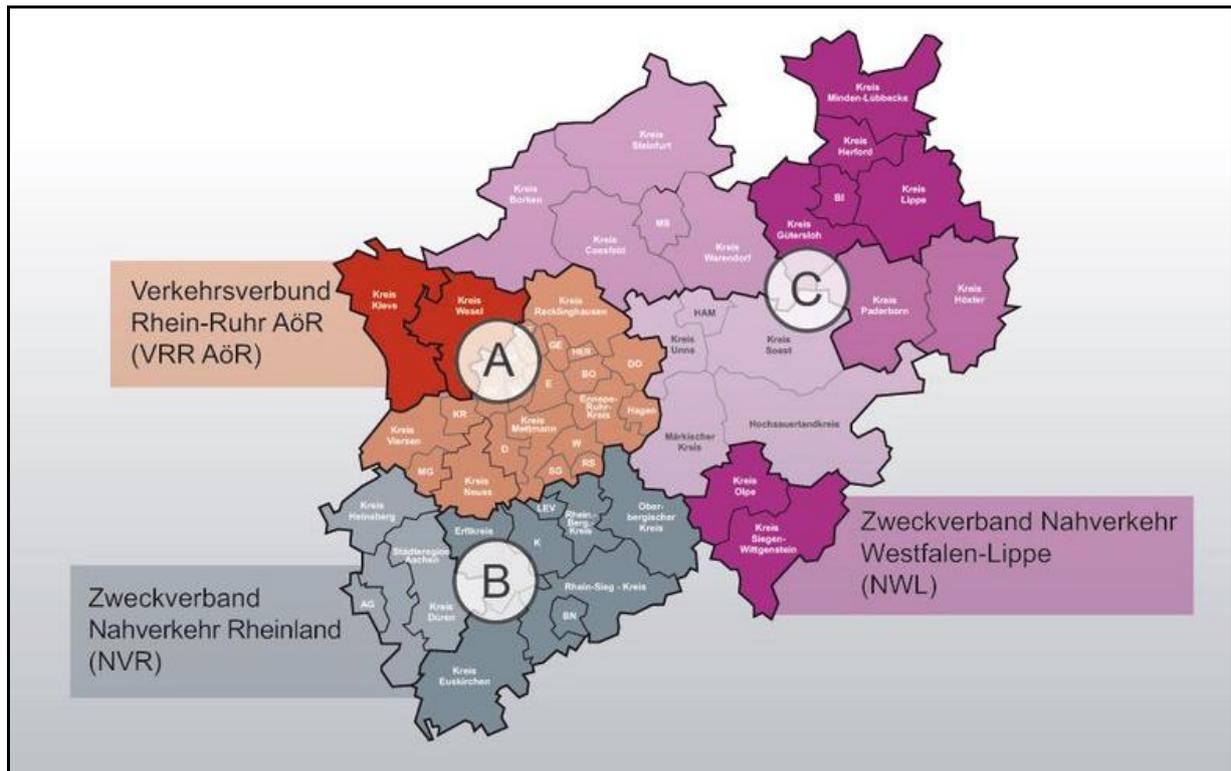


Abb. 3: Abgrenzung der Kooperationsräume in NRW (für den SPNV zuständige AT-Gebiete)

1.5 Einbindung der Aufgabenträger in den AVV

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

Im Raum Aachen bleibt die Aufgabenträgerschaft der Stadt Aachen von der Gründung des Gemeindeverbandes StädteRegion Aachen unberührt. Die StädteRegion Aachen löste im Oktober 2009 den Kreis Aachen als Aufgabenträger ab. Die Stadt Aachen bleibt weiterhin eigenständiger Aufgabenträger für den ÖSPV in ihrem Gebiet.

Vertragliche Grundlagen für den AVV bilden:

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

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

Eisenbahnverkehrsunternehmen gesichert. Eine weitere Anpassung der Verbundverträge an die aktuelle Rechtslage erfolgte im Dezember 2013.

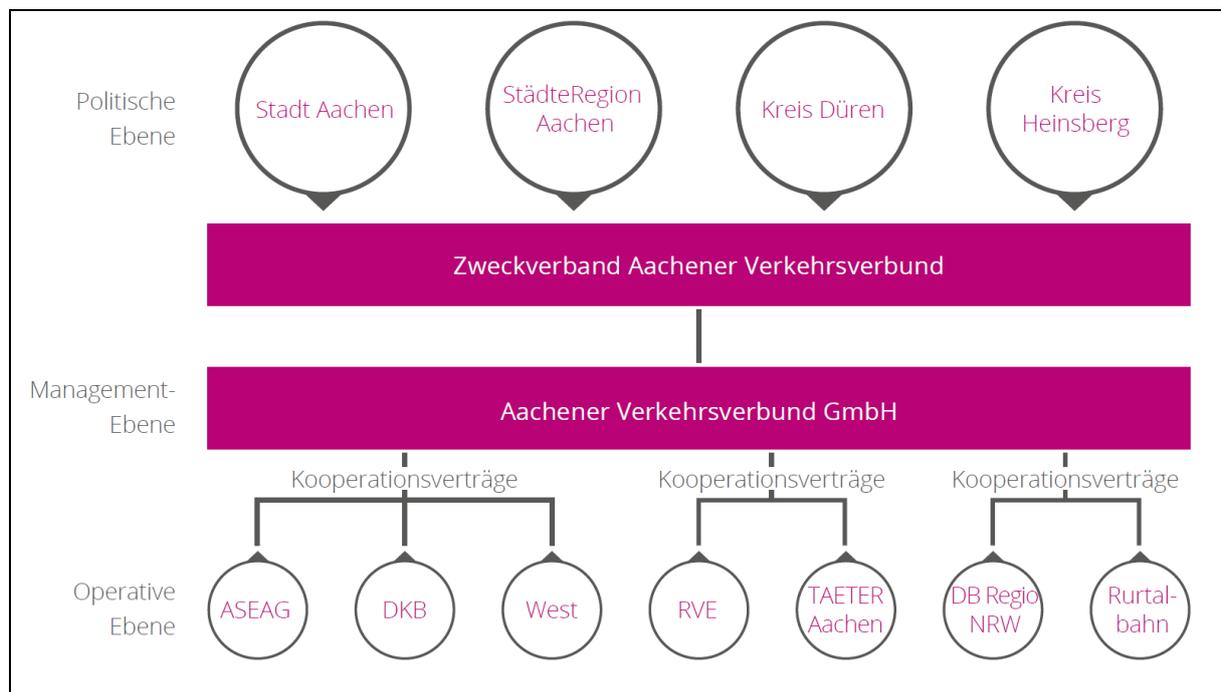


Abb. 4: Übersicht zur Organisationsstruktur des Aachener Verkehrsverbundes

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

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

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

1.6 Abgrenzung des Nahverkehrsraums

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

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

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



Abb. 5: Relevanter Nahverkehrsraum für die StädteRegion Aachen

2 Rahmenvorgaben

Bei der Erstellung des Nahverkehrsplans sind 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.

2.1 Landespolitische Vorgaben

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

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

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

§ 2 Grundsätze

- (1) Bei dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sollen im Rahmen der angestrebten Raumstruktur des Landes der schienengebundene Personennahverkehr gegenüber dem Straßenverkehr, der Ausbau vorhandener Verkehrswege gegenüber dem Neubau sowie der ÖPNV unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Umweltschutzes, der sozialverträglichen Stadtentwicklung, der Barrierefreiheit, der Sicherheit und des absehbaren Verkehrsbedarfes soweit wie möglich Vorrang erhalten.*
- (2) Das Eisenbahnnetz ist als Grundnetz für eine leistungsfähige und bedarfsgerechte verkehrliche Erschließung zu erhalten. Es ist insbesondere bei unbefriedigend genutzten Schienenstrecken darauf hinzuwirken, dass alle Möglichkeiten zur technischen organisatorischen und wirtschaftlichen Verbesserung des Verkehrsangebotes und zur Steigerung des dadurch erreichbaren Verkehrsaufkommens auf der Schiene ausgeschöpft werden. Zu diesem Zweck soll auch auf die Gründung von Eisenbahninfrastrukturbetreibern regionaler Art hingewirkt werden.*
- (2a) Im besonderen Interesse des Landes stehen der taktverdichtete und Reisezeit einsparende Eisenbahnbetrieb zwischen Dortmund und Köln einschließlich seiner landesweiten Durchbindung sowie der hierfür erforderliche Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (Rhein-Ruhr-Express). Auf Grund seiner landesweiten Bedeutung und der Notwendigkeit der Berücksichtigung von Vorgaben des Bundes bedarf es dabei einer besonders engen Abstimmung und intensiven Zusammenarbeit der Zweckverbände mit dem Land.*

- (3) *In allen Teilen des Landes ist eine angemessene Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV zu gewährleisten; angemessen ist eine Verkehrsbedienung, die den Bedürfnissen der Fahrgäste nach hoher Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit, fahrgastfreundlich ausgestalteten, sicheren und saubereren Fahrzeugen sowie Stationen und Haltestellen, bequemem Zugang zu allen für den Fahrgast bedeutsamen Informationen, fahrgastfreundlichem Service und einer geeigneten Verknüpfung von Angeboten des ÖPNV mit dem motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr Rechnung trägt. Die dazu notwendige Zusammenarbeit des Landes, der kommunalen Gebietskörperschaften und der Verkehrsunternehmen des ÖPNV in Verkehrsverbänden ist mit dem Ziel weiterzuentwickeln, durch koordinierte Planung und Ausgestaltung des Leistungsangebotes, durch einheitliche und nutzerfreundliche Tarife durch eine koordinierte Fahrgastinformation unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen mit Hör- und Sehbehinderungen sowie durch einheitliche Qualitätsstandards die Attraktivität des ÖPNV zu steigern.*
- (4) *In allen Landesteilen ist die Infrastruktur für den ÖPNV auszubauen. Dabei soll die Hauptfunktion einem Nahverkehrsnetz für den Schienenschnellverkehr zukommen, das sowohl kreuzungsfreie als auch beschleunigte oberirdische Schienenstrecken umfasst und durch ein darauf abgestimmtes Busnetz ergänzt wird, das die Erschließungs- und Zubringerfunktion erfüllt. Die Netzverknüpfung soll durch eine nutzerfreundliche, barrierefreie Ausgestaltung von Umsteigeanlagen unter Einbeziehung des motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehrs sichergestellt werden.*
- (5) *In den Gebieten mit überwiegend ländlicher Raumstruktur soll eine angemessene Verkehrsbedienung durch koordinierte Bus-/Schienenkonzepte sichergestellt werden. Notwendig ist ein Grundnetz von Schienenverbindungen, auf das die Busnetze mit dem Ziel ausgerichtet werden, eine Verbindung zwischen den Gemeinden entsprechend ihren zentralörtlichen Verflechtungen sicherzustellen.*
- (6) *Zur Stärkung des ÖPNV sollen Sonderverkehre möglichst in Linienverkehre überführt werden. Dabei soll der besonderen Verkehrsnachfrage und den Bedürfnissen der Bevölkerung Rechnung getragen werden.*
- (7) *Bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV sollen bei geringer Nachfrage die Möglichkeiten alternativer Bedienungsformen wie Rufbusse, Sammeltaxen und Bürgerbusse genutzt werden.*
- (8) *Bei der Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge sowie des Angebotes des ÖPNV sind die Belange insbesondere von Personen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, im Sinne der Barrierefreiheit nach dem Bundesbehindertengleichstellungsgesetz und nach dem Behindertengleichstellungsgesetz NRW zu berücksichtigen.*
- (9) *Den spezifischen Belangen von Frauen und Männern, Personen, die Kinder betreuen, Kindern und Fahrradfahrern ist bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV in geeigneter Weise gleichermaßen Rechnung zu tragen.*
- (10) *Unter Berücksichtigung der Verkehrsnachfrage und zur Sicherung der Wirtschaftlichkeit ist allen Verkehrsunternehmen des ÖPNV die Möglichkeit einzuräumen, zu vergleichbaren Bedingungen an der Ausgestaltung des ÖPNV beteiligt zu werden.*
- (11) *Im Rahmen des europäischen Integrationsprozesses kommt dem grenzüberschreitenden ÖPNV zu den Nachbarländern Niederlande und Belgien eine besondere Bedeutung zu. Durch Intensivierung der bestehenden grenzüberschreitenden Kooperationen sollen Grenzbarrieren weiter abgebaut sowie die Infrastruktur und Verkehrsangebote zukunftsfähig fortentwickelt werden.*

2.2 Landes- und Regionalplanung

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

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

Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW)

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

Der Entwurf des neuen LEP NRW berücksichtigt die veränderten Rahmenbedingungen der Raumentwicklung - insbesondere den demographischen Wandel, die fortschreitende Globalisierung der Wirtschaft und den erwarteten Klimawandel - sowie die von der Ministerkonferenz für Raumordnung aufgestellten Leitbilder für die Raumentwicklung in Deutschland.

Der Entwurf des neuen LEP NRW enthält Vorgaben für alle räumlichen Planungen und Maßnahmen, insbesondere für die Regionalpläne, die gemeindlichen Bauleitpläne, Landschaftspläne und andere Fachpläne.

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

2. Räumliche Struktur des Landes

2-1 Ziel Zentralörtliche Gliederung

Die räumliche Entwicklung im Landesgebiet ist auf das bestehende, funktional gegliederte System Zentraler Orte auszurichten.

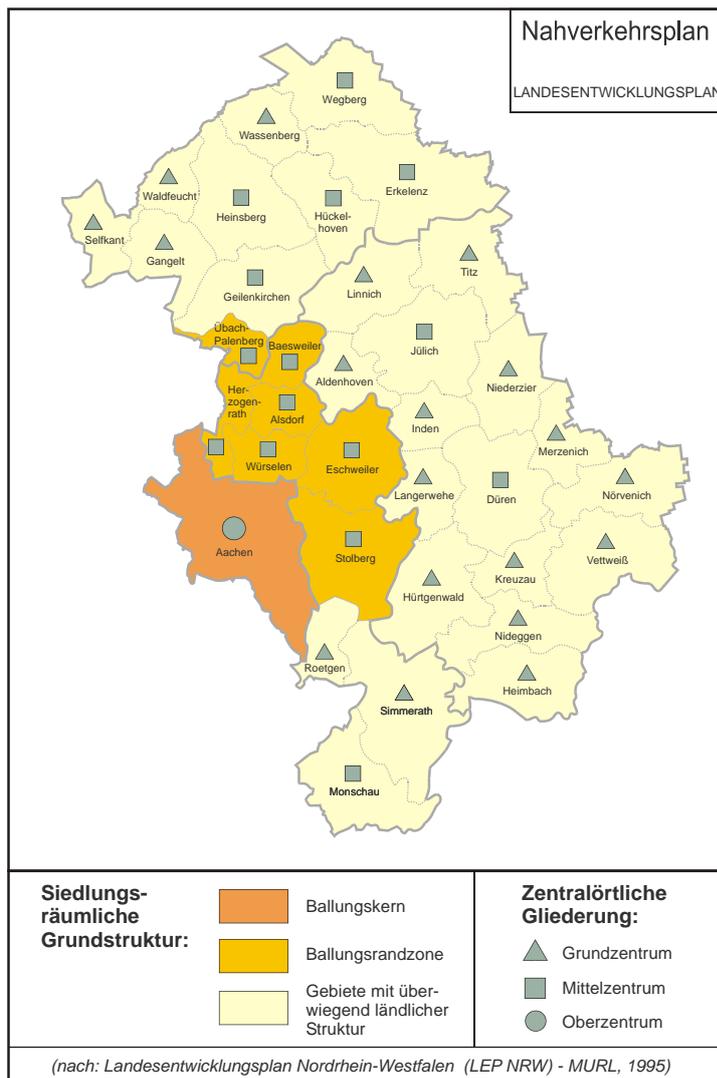
2-2 Grundsatz Daseinsvorsorge

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

2-3 Ziel Siedlungsraum und Freiraum

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

*Die Siedlungsentwicklung der Gemeinden vollzieht sich innerhalb der regionalplanerisch festgelegten Siedlungsbe-
reiche.*



Siedlungsräumliche Grundstruktur

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

System Zentraler Orte

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

Abb. 6: Siedlungsräumliche Grundstruktur und zentralörtliche Gliederung (Entwurf LEP NRW, Stand 25.06.2013)

8.1 Verkehr und Transport

8.1-1 Grundsatz Integration von Siedlungs- und Verkehrsplanung

Siedlungsräumliche und verkehrsinfrastrukturelle Planungen sollen aufeinander abgestimmt werden.

8.1-2 Ziel Neue Verkehrsinfrastruktur im Freiraum

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

8.1-3 Ziel Verkehrsstrassen

Für den überregionalen und regionalen Verkehr sind Trassen bedarfsgerecht zu sichern und flächensparend zu bündeln.

8.1-4 Grundsatz Transeuropäisches Verkehrsnetz

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

8.1-5 Grundsatz Grenzüberschreitender Verkehr

Im Grenzraum zu den Nachbarländern und -staaten sollen die Verkehrsverbindungen grenzüberschreitend entwickelt werden.

Regionalplan

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

Als querschnittsorientierte Gesamtplanung zielt der Regionalplan für die Bezirksregierung Köln auf eine nachhaltige Sicherung der Lebensgrundlagen und die Standortattraktivität der Region ab. Er stellt die Rahmenbedingungen für die nachfolgenden örtlichen Planungsebenen Flächennutzungsplan bzw. letztlich Bebauungsplan und Landschaftsplan und im Bereich der Verkehrsplanung auch für die Nahverkehrspläne dar.

Der Regionalplan ist von den Behörden des Bundes und des Landes, den Gemeinden und Gemeindeverbänden, von den öffentlichen Planungsträgern sowie im Rahmen der ihnen obliegenden Aufgaben von den bundesunmittelbaren und den der Aufsicht des Landes unterstehenden Körperschaften, Anstalten und Stiftungen des öffentlichen Rechts bei raumbedeutsamen Planungen und Maßnahmen zu beachten.

Die sachlichen und verfahrensmäßigen Entscheidungen zur Erarbeitung, Aufstellung und Fortschreibung des Regionalplans werden durch den Regionalrat Köln getroffen. Demnach erarbeitet die Regionalplanungsbehörde zu Beginn eines Überarbeitungs- oder Änderungsverfahrens einen Planentwurf einschließlich eines Umweltberichts.

Der Regionalplan für den Regierungsbezirk Köln -Teilabschnitt Region Aachen- umfasst räumlich die StädteRegion Aachen und die Kreise Düren, Euskirchen und Heinsberg. Er wurde am 10. Juni 2003 im Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Nordrhein-Westfalen bekanntgemacht. Der aktuelle Änderungs- und Ergänzungsstand ist November 2014.

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

3.1.1 Verkehrszweigübergreifende Planung (Vorbemerkung)

(...)

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

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

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

(...)

3.1.2 Schienen- und Linienverkehr (Grundsätze)

(...)

- (5) Die Erfordernisse und Planungen zwischen dem ÖPNV und dem öffentlichen Fernverkehr sind so miteinander abzustimmen, dass für beide eine bestmögliche Attraktivität erreicht bzw. gesichert wird. Die Linien und Netze des ÖPNV sind – bedarfsorientiert – so zu entwickeln, dass die Siedlungsbereiche und die sonstigen Schwerpunkte des Verkehrsaufkommens innerhalb der Region Aachen und der benachbarten Regionen schnell, zuverlässig, sicher und bequem erreicht werden können.
- (6) Innerhalb der Siedlungsbereiche sollen neue Baugebiete vorrangig dort entwickelt bzw. erschlossen werden, wo sich in fußläufiger Entfernung Haltepunkte des schieneengebundenen Nahverkehrs oder eines anderen leistungsfähigen ÖPNV-Mittels befinden oder konkret geplant sind. Soweit Siedlungsbereiche über ein geeignetes Potenzial für die Auslastung, Verbesserung oder Neueinrichtung einer ÖPNV-Linie verfügen, soll geprüft werden, ob eine bauliche Entwicklung initiiert werden kann, mit der eine ausreichende Tragfähigkeit für die Sicherung des Bestandes oder für die Entwicklung einer neuen Schienenpersonennahverkehr (SPNV)/ÖPNV-Linie oder die Anordnung einer neuen Haltestelle erreicht werden kann. Dabei ist auf eine zweckmäßige Netzeinbindung zu achten.
- (7) Die ÖPNV-Netze benachbarter Verbundräume sind bedarfsgerecht miteinander zu verzahnen. Insbesondere zwischen dem Aachener Verkehrsverbund (AVV) und den entsprechenden Institutionen in den Provinzen Niederländisch Limburg, Belgisch Limburg und Lüttich ist eine enge Zusammenarbeit notwendig, um innerhalb der Euregio Maas-Rhein die erforderliche Durchgängigkeit des ÖPNV-Angebotes sicherzustellen und weiterzuentwickeln. Da die Region Aachen andererseits auch im weiteren Einzugsbereich der Metropolregion Rhein-Ruhr liegt, ergibt sich gleichermaßen die Notwendigkeit der Zusammenarbeit mit dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR) und dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS).

(...)

2.3 Nahverkehrsplan des SPNV

Verantwortlich für Planung, Ausführung und Ausgestaltung des SPNV in der StädteRegion Aachen ist der Zweckverband Nahverkehr Rheinland (ZV NVR). Der NVR 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 NVP der StädteRegion Aachen zu beachten ist.

Der NVR-Nahverkehrsplan für den SPNV wird derzeit aufgestellt. Er soll - aufbauend auf den vorliegenden Nahverkehrsplänen für den AVV (2005) und des VRS (2002) - die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs konkretisieren und die Ziele und Rahmenvorgaben für das zukünftige mittel- bis langfristige betriebliche SPNV-Leistungsangebot im Gebiet des NVR festlegen.

In diesem Zusammenhang bilden auch Investitionsmaßnahmen wie die Reaktivierung von Strecken oder der Ausbau von Stationen einen wichtigen Rahmen für die Angebotsgestaltung. Der NVR unterstützt Investitionen in den ÖPNV/SPNV durch die pauschalierte Investitionsförderung des Landes NRW sowie durch weitere Mittel des Landes und des Bundes, die für Maßnahmen im besonderen Landesinteresse gewährt werden.

Das Planwerk wird unter Beteiligung der ÖPNV-Aufgabenträger, der benachbarten Zweckverbände für den SPNV und der im Verbundraum tätigen Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen erarbeitet. Ein Nahverkehrsplan für das Gesamtgebiet des NVR liegt bisher nicht vor.

3 Anforderungsprofil des Aufgabenträgers

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

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

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

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

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

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

Das Leistungsangebot des ÖSPV in der StädteRegion Aachen kann nur erbracht werden, solange es mit den finanziellen Handlungsspielräumen 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 jeder Maßnahme im betrieblichen und tariflichen Bereich ist auch das zukünftig zu erwartende wirtschaftliche Ergebnis zu berücksichtigen.

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

3.1 Anforderungsprofil für den ÖSPV

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

- **Sicherstellung der Mobilität**
 - a) gute Erreichbarkeit
 - b) hohe Zuverlässigkeit
 - c) kurze Reisezeiten
 - d) angemessenes Preis-Leistungsverhältnis
 - e) gute Beförderungsqualität
 - f) einfacher Zugang (Information, Tarif, Vertrieb).

- **Schaffung einer bedarfsgerechten Angebotsstruktur**
 - a) Ausschöpfung der Systemvorteile Schnelligkeit, Zuverlässigkeit, Kapazitätsvermögen im Schienenpersonennahverkehr durch systematische Vernetzung mit dem ÖSPV
 - b) Abstimmung der Angebote an den Verknüpfungspunkten Bus/Schiene und Bus/Bus
 - c) Schließung von Erschließungs- und Verbindungslücken.
- **Erhalt der Angebotsqualität**
 - a) klare Produktgestaltung im Leistungsangebot
 - b) Systematisierung der Angebote (Vertaktung)
 - c) Einsatz moderner Fahrzeuge
 - d) Beschleunigungsmaßnahmen
 - e) benutzerfreundliche Ausgestaltung der Verkehrsanlagen
 - f) Ausbau von P+R- und B+R-Anlagen
 - g) kundenorientierte Ausgestaltung der Tarife, der Vertriebs- und Informationswege.
- **Steigerung der Wirtschaftlichkeit**
- **Erhöhung der Attraktivität.**

Kriterien des Anforderungsprofils

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

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

○) gem. Förderrichtlinie

Tab. 7: Gesamtübersicht über das 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 übergreifende verbundweite 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 Zugrundelegung der Einstufung des Landesentwicklungsplans Nordrhein-Westfalen (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. 8: 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 darüber hinaus für lokale Angebote ein kürzerer Fußweg anzustreben, d.h. ein Haltestelleneinzugsradius unter 300 m. Wenn die örtlichen Gegebenheiten es erfordern, kann auf den Mindeststandard ausgewichen werden.

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	<u>montags bis freitags:</u> Betriebsbeginn (ca. 6:00 Uhr) bis abends 20:00 Uhr <u>samstags:</u> vormittags (ab ca. 9:00 Uhr) bis ca. 18:00 Uhr	<u>montags bis freitags:</u> Betriebsbeginn (ca. 6:00 Uhr) bis abends 18:00 Uhr <u>samstags:</u> vormittags (ca. 9:00 Uhr) bis ca. 16:00 Uhr	<u>montags bis freitags:</u> Betriebsbeginn (ca. 6:00 Uhr) bis nachmittags ca. 14:00 Uhr -
HVZ Haupt- verkehrs- zeit	<u>montags bis freitags:</u> Abdeckung der morgendli- chen und nachmittäglichen Verkehrsspitzen durch Ver- dichtungsfahrten.	<u>montags bis freitags:</u> Abdeckung der morgendli- chen und ggfs. nachmittägli- chen Verkehrsspitzen durch Verdichtungsfahrten.	<u>montags bis freitags:</u> Ggfs. einzelne Verdich- tungsfahrten.
SVZ Schwach- verkehrs- zeit	<u>montags bis freitags:</u> ca. 20:00 Uhr bis Betriebs- ende (ca 2:00 Uhr) <u>samstags:</u> Betriebsbeginn bis ca. 9:00 Uhr sowie ab ca. 16:00 Uhr bis Be- triebsende (ca. 4:00 Uhr) <u>sonn- und feiertags:</u> ganztägig	<u>montags bis freitags:</u> ca. 18:00 Uhr bis Betriebs- ende (ca. 2:00 Uhr) <u>samstags:</u> Betriebsbeginn bis ca. 9:00 Uhr sowie ab ca. 16:00 Uhr bis Be- triebsende <u>sonn- und feiertags:</u> ganztägig	<u>montags bis freitags:</u> ca. 14:00 Uhr bis Betriebs- ende *) <u>samstags:</u> ganztägig *) <u>sonn- und feiertags:</u> ganztägig *)

*) Bedarfsorientierte Bedienungsangebote in Abhängigkeit von der Nachfragesituation

Tab. 9: Anforderungsprofil für die Betriebszeiten des ÖSPV (NVZ/HVZ/SVZ) im AVV

3.4 Verbindungsqualität

Schnelle, häufige und nach Möglichkeit direkte Verbindungen zwischen Wohnstätten, Arbeitsstätten, Freizeiteinrichtungen und wichtigen Versorgungsbereichen kennzeichnen eine gute Verbindungsqualität. Die Verbindungsqualität muss in zeitlicher und räumlicher Hinsicht dem Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger angepasst sein. Das Anforderungsprofil für die Bedienungshäufigkeiten und Umsteigehäufigkeiten auf Nahverkehrsverbindungen im AVV ist in Tabelle 10 wiedergegeben.

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 ein 7,5/15/30/60-Minuten-Fahrplanraster angewandt. Diese Taktstruktur entspricht auch der Angebotsstruktur im Schienenverkehr.

Die Verbindungshäufigkeiten gemäß Qualitätsstufe 1 sind anzustreben. Aufgrund stark gebündelter Nachfrageströme (z.B. im Ausbildungsverkehr) sind in Teilbereichen und bestimmten Zeitlägen deutlich höhere Bedienungshäufigkeiten erforderlich.

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

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

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

Nahverkehrsplan der StädteRegion Aachen 2016 - 2020

Verbindungskategorie		Ballungskern				Ballungsrandzone				Zone mit überwiegend ländlicher Struktur					
		Bedienungshäufigkeit **		Umsteigehäufigkeit *		Bedienungshäufigkeit **		Umsteigehäufigkeit *		Bedienungshäufigkeit**		Umsteigehäufigkeit *			
		Qualitäts - Stufe 1	Mindeststandard	Qualitäts - Stufe 1	Mindeststandard	Qualitäts - Stufe 1	Mindeststandard	Qualitäts - Stufe 1	Mindeststandard	Qualitäts - Stufe 1	Mindeststandard	Qualitäts - Stufe 1	Mindeststandard		
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	GRUND-ZENTRUM	OT-OT	-	-	-	-	-	-	-	-	60	60	1	1	
		OT-ZB	-	-	-	-	-	-	-	-	60	60	0	0	
		MITTEL-ZENTRUM	OT-OT	-	-	-	-	30	30	1	1	60	60	1	1
			RB-RB	-	-	-	-	15	30	1	1	-	-	-	-
			OT-ZB	-	-	-	-	15	30	0	1	30	60	0	1
			RB-ZB	-	-	-	-	15	30	0	1	-	-	-	-
	ZB-ZB	-	-	-	-	15	30	0	0	-	-	-	-		
	OBER-ZENTRUM	ZA-ZA	7,5	15	0	1	-	-	-	-	-	-	-	-	
		ZA-SP	15	15/20	0	1	-	-	-	-	-	-	-	-	
		SP-SP***	30	60	0	1	-	-	-	-	-	-	-	-	
		ZA-OT	30	30	0	1	-	-	-	-	-	-	-	-	
	GRUND-ZENTRUM	OT-OT	-	-	-	-	-	-	-	-	60	120**	1	1	
		OT-ZB	-	-	-	-	-	-	-	-	60	120**	0	0	
		MITTEL-ZENTRUM	OT-OT	-	-	-	-	60	60	1	1	60	120**	1	1
			RB-RB	-	-	-	-	30	60	1	1	-	-	-	-
			OT-ZB	-	-	-	-	30	60	0	1	60	120**	0	1
			RB-ZB	-	-	-	-	30	60	0	1	-	-	-	-
	ZB-ZB	-	-	-	-	30	60	0	0	-	-	-	-		
	OBER-ZENTRUM	ZA-ZA	7,5	15	0	1	-	-	-	-	-	-	-	-	
		ZA-SP	15	30	0	1	-	-	-	-	-	-	-	-	
		SP-SP***	30	60	0	1	-	-	-	-	-	-	-	-	
		ZA-OT	60	60	0	1	-	-	-	-	-	-	-	-	
	GRUND-ZENTRUM	OT-OT	-	-	-	-	-	-	-	-	120**	/	1	/	
		OT-ZB	-	-	-	-	-	-	-	-	120**	/	0	/	
		MITTEL-ZENTRUM	OT-OT	-	-	-	-	60	120**	1	1	120**	/	1	/
			RB-RB	-	-	-	-	60	120**	1	1	-	-	-	-
			OT-ZB	-	-	-	-	60	120**	0	1	120**	/	0	/
RB-ZB			-	-	-	-	60	60	0	1	-	-	-	-	
ZB-ZB	-	-	-	-	60	60	0	0	-	-	-	-			
OBER-ZENTRUM	ZA-ZA	15	30	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-		
	ZA-SP	15/20	30	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-		
	SP-SP***	60	60	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-		
	ZA-OT	60	120*	1	1	-	-	-	-	-	-	-	-		
** : auf lokalen Verbindungen ist die Wertigkeit alternativer Angebotsformen gegenüber der 120-Minuten-Bedienung zu überprüfen															
*** : die Verbindung SP-SP bezieht sich auf ausgesuchte Siedlungsbereiche in Tangentiallage															
- : trifft nicht zu / : kein Bedienungsanspruch															
GZ: Grundzentrum	ZA: Kernbereich Aachen	ZB: Ortsteil in Kernlage	HVZ: Hauptverkehrszeit												
MZ: Mittelzentrum	SP: Siedlungsschwerpunkt	RB: Ortsteil in Kernrandlage	NVZ: Normalverkehrszeit												
OZ: Oberzentrum		OT: solitärer Ortsteil	SVZ: Schwachverkehrszeit												

Tab. 10: Anforderungsprofil für relationsbezogene Bedienungs- und Umsteigehäufigkeiten im AVV

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 Tabelle 11 wiedergegeben. Die Verknüpfungspunkte werden nach ihrer Art und Lage im Zielkonzept für die Ausgestaltung des ÖPNV (Kapitel 6) aufgeführt.

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

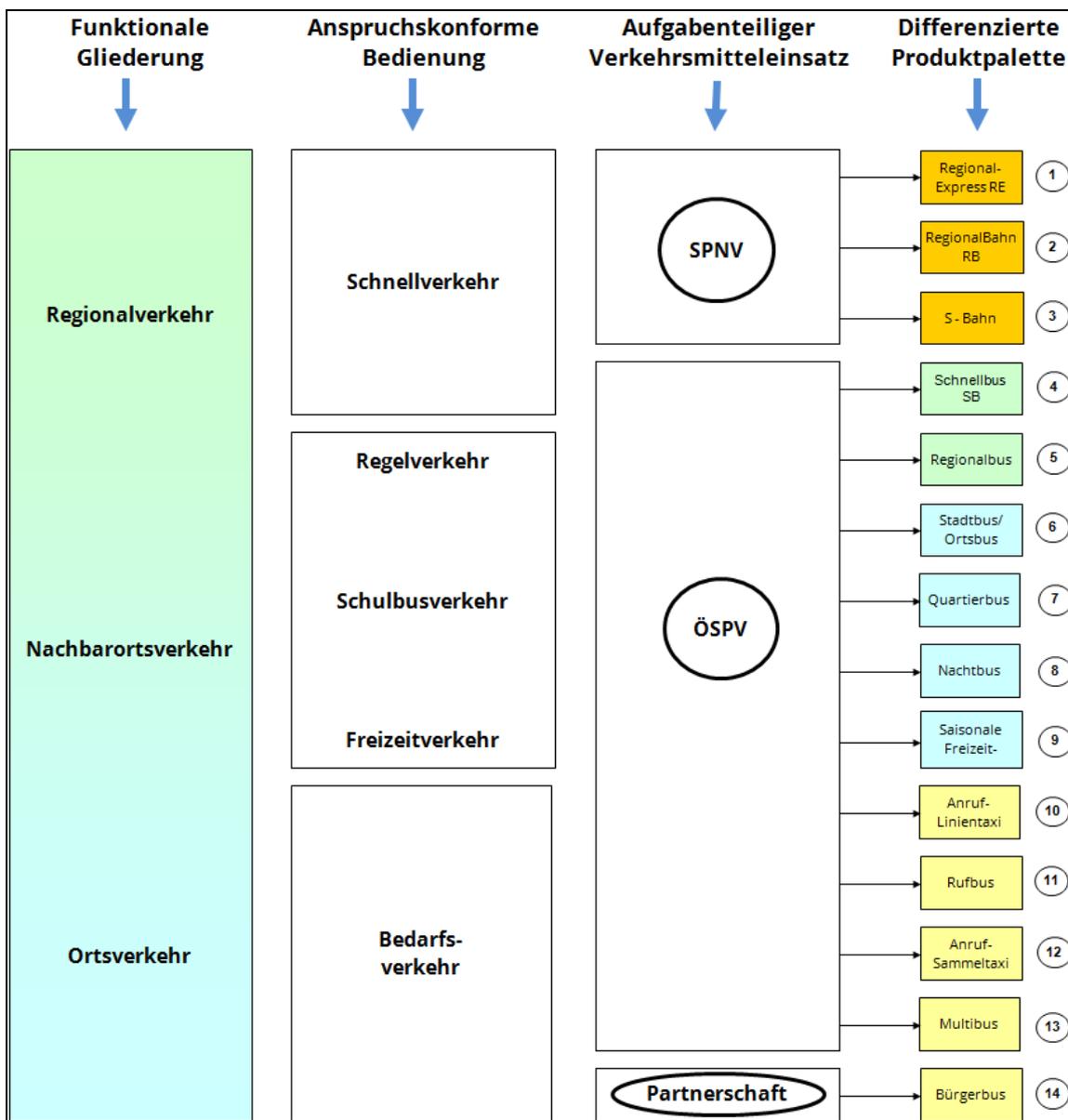
Qualitätskriterium	Umsteigezeit		Umsteigeweg	Anzahl Ebenen	Anschluss - sicherung bis zu ³⁾	Orientierungshilfe für Anschlüsse	P+R-Einrichtungen	K+R-Einrichtungen	B+R-Einrichtungen
	[Min]		[m]		[Min]				
	min.	max.	max.	max.					
Systemverknüpfungspunkte Bus/Bahn und Bus/Bus (z.B. zentrale Bahnhöfe und SPNV-Haltestellen, 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-Haltestellen, 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 Anschlussicherung dar. Je nach betrieblicher, örtlicher und zeitlicher Gegebenheit (z.B. "letzte Fahrt") sind die maximalen Zeitspannen entsprechend auszurichten.									

Tab. 11: Anforderungsprofil für die 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 Anschlussicherung 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 Verkehrsmiteinsatz SPNV/ÖSPV (Schiene/Straße). Ein produktorientiertes Linienbezeichnungssystem ist durchgängig anzuwenden.



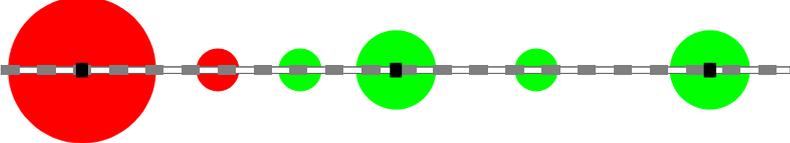
Tab. 12: Anforderungsprofil für die differenzierte Produktpalette im AVV (Übersicht)

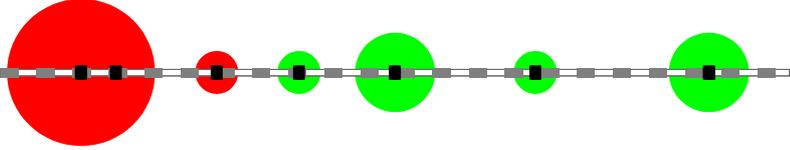
Eine Definition produktspezifischer Standardmerkmale für die Produkte des SPNV (RE, RB, S-Bahn) ist Gegenstand des Nahverkehrsplans für den SPNV. Die Weiterentwicklung der Produktpalette im SPNV obliegt seit dem 01.01.2008 dem NVR. SPNV-Produkte sind daher hier nur nachrichtlich wiedergegeben.

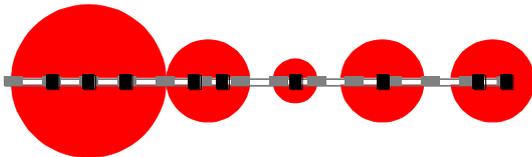
Die Palette beschreibt die wesentlichen produktspezifischen Standardmerkmale in Hinsicht auf:

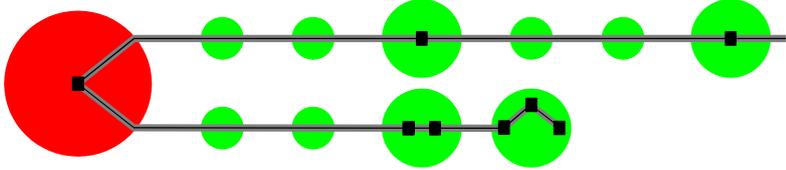
- **Produktkennzeichnung** (Name, Nummer, lokale Identifikation)
- **Verkehrsaufgabe** (Funktion, Zielgruppe, Reiseweite)
- **Charakteristik** (Linienführung, Haltestellenabstand, Beförderungsgeschwindigkeit)
- **Bedienung** (Betriebszeit, Bedienungshäufigkeit)
- **Fahrzeug** (Fahrzeugtyp, Qualitätsmerkmale)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

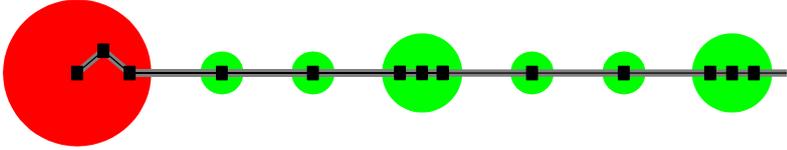
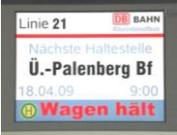
Darüber hinaus wird auf tarifliche Besonderheiten eingegangen.

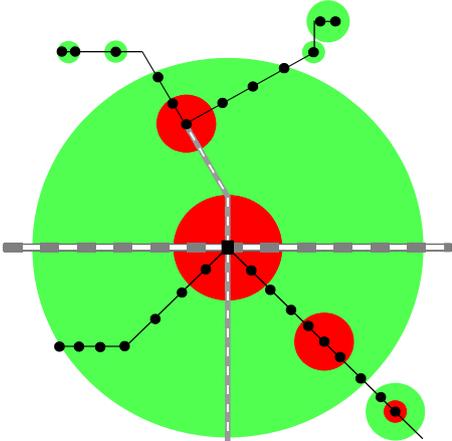
	<p>① RegionalExpress (RE)</p>  <p>  mind. 15 km  täglich 5.00 bis 24.00 h mind. 80 km/h  i.d.R. Doppelstockzug  Taktverkehr  2 Beförderungsklassen Komfort-Ausstattung Tag: 60 Min. Abend: 60 Min. Wochenende: 60 Min. </p>								
<p>Verkehrsaufgabe:</p>	<p>Schnelle Verbindung von Städten und Regionen entlang der Hauptverkehrsachsen. Zielgruppe: insbesondere Berufspendler und Gelegenheitsfahrer mit großen bis sehr großen Reiseweiten. Gemäß den Vorgaben des Landes NRW werden ausgewählte RE-Linien schrittweise in das Netz Rhein-Ruhr-Express (RRX) überführt.</p>								
<p>Charakteristik:</p>	<p>Schnellverkehr. Hält nur an ausgewählten Haltestellen in zentralen Stadtbereichen. Verkehrt über die Anlagen des Fernverkehrs und übernimmt Zubringerfunktionen zum Fernverkehr. Systematische Verknüpfung gemäß ITF in den Verkehrsknoten. Haltestellenabstand außerhalb geschlossener Ortschaften mindestens 15 km.</p>								
<p>Bedienung:</p>	<p>Betriebszeit: täglich 5.00 bis 24.00 h.</p> <table border="1" data-bbox="815 1216 1412 1485"> <thead> <tr> <th></th> <th>Richtwerte für die Linienbedienungshäufigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Tagesverkehr:</td> <td>60 Min.</td> </tr> <tr> <td>Abendverkehr:</td> <td>60 Min.</td> </tr> <tr> <td>Wochenende:</td> <td>60 Min.</td> </tr> </tbody> </table>		Richtwerte für die Linienbedienungshäufigkeit	Tagesverkehr:	60 Min.	Abendverkehr:	60 Min.	Wochenende:	60 Min.
	Richtwerte für die Linienbedienungshäufigkeit								
Tagesverkehr:	60 Min.								
Abendverkehr:	60 Min.								
Wochenende:	60 Min.								
<p>Fahrzeug:</p>	<p>In der Regel lokbespannte Doppelstockzüge; bei RRX-Linien gelten spezifische Vorgaben. Behängung: max. 6 Wagen/Zug, niveaugleicher Einstieg.</p>								
<p>Service und Komfort:</p>	<p>Zwei Beförderungsklassen. Ansage/Anzeige der Halte. Platz für Fahrräder, Rollstühle, Kinderwagen, Traglasten. Gepolsterte, textilbezogene Sitze. Ggfs. Klimatisierung, WC, Bewirtschaftung.</p>								
<p>Erscheinungsbild:</p>	 <p>Zurzeit gemäß DB-Produktlinie, bei RRX-Linien Erscheinungsbild gemäß Vorgaben des Landes.</p>								

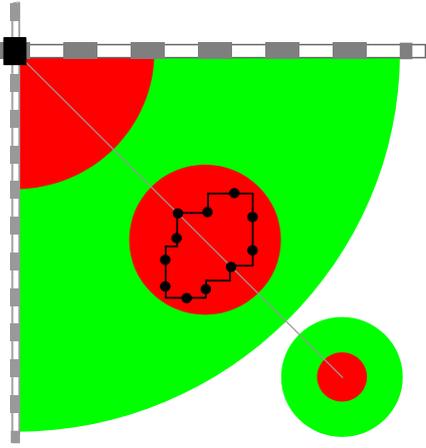
	<p>② RegionalBahn (RB)</p>  <p>  raumabhängig, mind. 3km  täglich 5.00 bis 24.00 h mind. 80 km/h  Triebwagen  Taktverkehr  2 Beförderungsklassen Komfort-Ausstattung Tag: 30/60 Min. Abend: 60 Min. Wochenende: 60 Min. </p>														
<p>Verkehrsaufgabe:</p>	<p>Dient der Flächenerschließung entlang der Schienenachse, verbindet Städte und Gemeinden in der Region und übernimmt Zubringerfunktion zum RegionalExpress und Fernverkehr. Bildet ggf. zusammen mit der Stadtbahn das Grundnetz des regionalen Schienenverkehrs. Zielgruppe sind alle Personen mit mittleren Reiseweiten.</p>														
<p>Charakteristik:</p>	<p>Bedient alle Bahnhöfe und Haltepunkte am Linienweg. Verkehrt weitestgehend auch über die Anlagen des Fernverkehrs. Kann ggfs. in innerstädtische Nahverkehrssysteme eingebunden werden. Haltestellenabstand abhängig von der Siedlungsstruktur.</p>														
<p>Bedienung:</p>	<p>Betriebszeit: täglich 5.00 bis 24.00 h.</p> <table border="1" data-bbox="512 1205 1412 1491"> <thead> <tr> <th></th> <th>Mindeststandard</th> <th>Gehobener Anspruch</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Tagesverkehr:</td> <td>60 Min.</td> <td>30 Min.</td> </tr> <tr> <td>Abendverkehr:</td> <td>60 Min.</td> <td>60 Min.</td> </tr> <tr> <td>Wochenende:</td> <td>60 Min.</td> <td>60 Min.</td> </tr> </tbody> </table>				Mindeststandard	Gehobener Anspruch	Tagesverkehr:	60 Min.	30 Min.	Abendverkehr:	60 Min.	60 Min.	Wochenende:	60 Min.	60 Min.
	Mindeststandard	Gehobener Anspruch													
Tagesverkehr:	60 Min.	30 Min.													
Abendverkehr:	60 Min.	60 Min.													
Wochenende:	60 Min.	60 Min.													
<p>Fahrzeug:</p>	<p>Triebwagen bzw. lokbespannte Züge. Niveaugleicher Einstieg, Zulassung für Betrieb nach BO-Strab.</p>														
<p>Service und Komfort:</p>	<p>Zwei Beförderungsklassen. Ansage/Anzeige der Halte. Platz für Fahrräder, Rollstühle, Kinderwagen, Traglasten. Gepolsterte Sitze, Großflächenfenster, ggfs. Klimatisierung.</p>														
<p>Erscheinungsbild:</p>	<p>Gemäß euregiobahn, Rurtalbahn, DB - Produktlinie.</p>   														

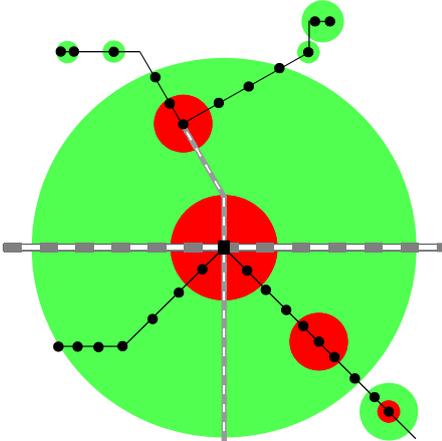
	<p>③ S-Bahn</p>  <p>  mind. 1500 - 3000 m  täglich 5.00 bis 24.00 Uhr km/h mind. 50 km/h  Lokbespannter Zug, Triebwagenzug  dichter Taktverkehr  2 Beförderungsklassen Komfortaustattung Tag: 60 Min. Abend: 60 Min. Wochenende: 30/60 Min. </p>								
<p>Verkehrsaufgabe:</p>	<p>Bedienung der aufkommensstarken Vorort-, Stadt- und Nachbarortsverkehre insbesondere im Einzugsbereich von Großstädten. Sie ergänzt bzw. ersetzt die RegionalBahn in Räumen mit sehr hohem Fahrgastaufkommen. Zielgruppe sind alle Personen mit kurzen bis mittleren Reiseweiten.</p>								
<p>Charakteristik:</p>	<p>Bedient alle Bahnhöfe und Haltepunkte am Linienweg. Verkehrt vorwiegend auf eigenem Gleiskörper – außerhalb des Großstadtgebiets auch über Hauptstrecken bzw. Anlagen des Fernverkehrs – und übernimmt in ihrem Versorgungsgebiet auch Zubringerfunktionen zum Fernverkehr. Systematische Verknüpfung an die lokalen Busverkehre und an den Regionalverkehr gemäß ITF in den Verkehrsknoten. Haltestellenabstand abhängig von der Siedlungsstruktur, im geschlossenen Bebauungsbereich ca. 1500 m, im ländlichen Bereich mindestens 3000 m.</p>								
<p>Bedienung:</p>	<p>Betriebszeit: täglich 5.00 bis 24.00 h.</p> <table border="1" data-bbox="512 1310 1412 1612"> <thead> <tr> <th colspan="2" data-bbox="813 1310 1412 1377">Bedienungsstandard</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="512 1377 813 1478">Tagesverkehr:</td> <td data-bbox="813 1377 1412 1478">i.d.R. 20 (15) Min. (nachfragebedingte Taktverdünnung auf 30 Min).</td> </tr> <tr> <td data-bbox="512 1478 813 1545">Abendverkehr:</td> <td data-bbox="813 1478 1412 1545">60 Min.</td> </tr> <tr> <td data-bbox="512 1545 813 1612">Wochenende:</td> <td data-bbox="813 1545 1412 1612">30/60 Min.</td> </tr> </tbody> </table>	Bedienungsstandard		Tagesverkehr:	i.d.R. 20 (15) Min. (nachfragebedingte Taktverdünnung auf 30 Min).	Abendverkehr:	60 Min.	Wochenende:	30/60 Min.
Bedienungsstandard									
Tagesverkehr:	i.d.R. 20 (15) Min. (nachfragebedingte Taktverdünnung auf 30 Min).								
Abendverkehr:	60 Min.								
Wochenende:	30/60 Min.								
<p>Fahrzeug:</p>	<p>Lokbespannte Züge oder Triebwagenzüge.</p>								
<p>Service und Komfort:</p>	<p>Zwei Beförderungsklassen. Ansage/Anzeige der Halte. Fahrausweiserwerb und -entwertung. Platz für Fahrräder, Rollstühle, Kinderwagen, Traglasten. Gepolsterte Sitze.</p>								
<p>Erscheinungsbild:</p>	 <p>Zurzeit gemäß DB-Produktlinie.</p>								

	<p>④ Schnellbus (SB)</p>  <p>  abhängig von den örtlichen Gegebenheiten mind. 30 km/h </p> <p>  Täglich, HVZ / NVZ / SVZ </p> <p>  Gelenkbus oder Linienbus </p> <p>  Taktverkehr </p> <p>  Komfort-Ausstattung </p> <p> Werktag: 30 / 60 Min. Wochenende: 60 / 120 Min. </p>						
<p>Verkehrsaufgabe:</p>	<p>Schnelle Verbindung zwischen Städten und Gemeinden in der Region entlang der Hauptverkehrsachsen. Wird insbesondere auf stark nachgefragten Relationen ohne direkte Schienenverbindung i. d. R. als Ergänzung zu vorhandenen Regionalbuslinien eingesetzt.</p>						
<p>Charakteristik:</p>	<p>Schnellverkehr. Hält nur an ausgewählten Haltestellen. Möglichst direkte, eindeutige Linienführung, auch über Schnellstraßen oder Bundesautobahnen.</p> <p>Mögliche Betriebsformen sind:</p> <p>a) Bus hält an zentralen Haltestellen am Linienweg.</p> <p>b) Bus hält nur an allen Haltestellen im Quell- und Zielgebiet.</p> <p>Haltestellenabstand ist abhängig von den örtlichen Gegebenheiten.</p>						
<p>Bedienung:</p>	<p>Betriebszeit: täglich, HVZ/NVZ/SVZ, Taktverkehr.</p> <table border="1" data-bbox="512 1256 1412 1469"> <thead> <tr> <th></th> <th>Richtwerte für die Linienbedienungshäufigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Tagesverkehr:</td> <td>30 / 60 Min.</td> </tr> <tr> <td>Wochenende:</td> <td>60 / 120 Min.</td> </tr> </tbody> </table>		Richtwerte für die Linienbedienungshäufigkeit	Tagesverkehr:	30 / 60 Min.	Wochenende:	60 / 120 Min.
	Richtwerte für die Linienbedienungshäufigkeit						
Tagesverkehr:	30 / 60 Min.						
Wochenende:	60 / 120 Min.						
<p>Fahrzeug:</p>	<p>Gelenkbus, Großraumbus oder Solobus</p>						
<p>Service und Komfort:</p>	<p>Obligatorische Ausstattung des einzusetzenden Fahrzeugs gemäß Kap. 3.7 mit folgenden zusätzlichen Besonderheiten: Ausstattung mit gehobenem Komfort: Ausreichendes Sitzplatzangebot, Gepäckablage, gepolsterte Sitze. Fahrgastinformation mit Haltestellenanzeige, (Anschluss- und Verspätungsinformation wünschenswert).</p>						
<p>Erscheinungsbild:</p>	<p>Gemäß der abgestimmten Produktlinie des Verkehrsträgers.</p>  <p>(Bild: R. Schulteis)</p>						

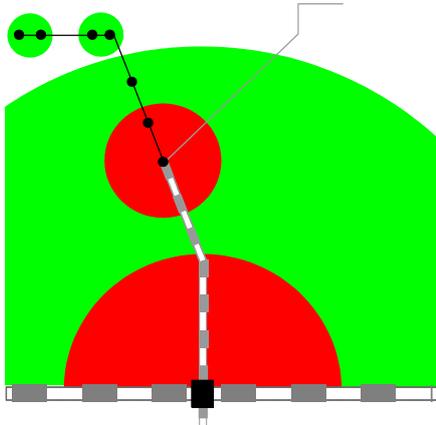
	<p>⑤ Regionalbus</p>  <p>  in Ortslagen 300 - 400 m  täglich HVZ / NVZ / SVZ  mind. 20 km/h  Gelenkbus, Großraumbus oder Linienbus  Standard-Ausstattung  Taktverkehr Tag: 15 / 30 / 60 Min. Abend: 30 / 60 Min. Wochenende: 60 / 120 Min. </p>								
<p>Verkehrsaufgabe:</p>	<p>Dient der Flächenerschließung und der Verbindung der Städte, Gemeinden und Ortsteile. Übernimmt in Korridoren ohne ergänzende Ortsbus-Systeme auch die Ortsterschließung. Regionalbusse sichern das Grundangebot des regionalen ÖPNV und nach Möglichkeit den Zugang zum SPNV und die Anbindung an das zugehörige Zentrum. Kann partiell Funktionen des Schnellbusses übernehmen. Zielgruppe sind alle Personen mit kurzen bis mittleren Reiseweiten.</p>								
<p>Charakteristik:</p>	<p>Bedient alle Haltestellen am Linienweg. Möglichst direkte, einheitliche Linienführung aller Fahrten. Haltestellenabstand in Ortslagen 300 bis 400 Meter, außerhalb je nach Siedlungsstruktur bis zu 2000 Meter. Führung als Schnellbus möglich.</p>								
<p>Bedienung:</p>	<p>Betriebszeit: täglich, HVZ/NVZ/SVZ, Taktverkehr.</p> <table border="1" data-bbox="512 1218 1412 1496"> <thead> <tr> <th></th> <th>Richtwerte für die Linienbedienungshäufigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Tagesverkehr:</td> <td>15 / 30 / 60 Min.</td> </tr> <tr> <td>Abendverkehr:</td> <td>30 / 60 Min.</td> </tr> <tr> <td>Wochenende:</td> <td>60 / 120 Min.</td> </tr> </tbody> </table> <p>Nachfrageabhängige Verdichtungen oder Ausdünnungen sind möglich.</p>		Richtwerte für die Linienbedienungshäufigkeit	Tagesverkehr:	15 / 30 / 60 Min.	Abendverkehr:	30 / 60 Min.	Wochenende:	60 / 120 Min.
	Richtwerte für die Linienbedienungshäufigkeit								
Tagesverkehr:	15 / 30 / 60 Min.								
Abendverkehr:	30 / 60 Min.								
Wochenende:	60 / 120 Min.								
<p>Fahrzeug:</p>	<p>Gelenkbus oder Solobus.</p>								
<p>Service und Komfort:</p>	<p>Obligatorische Ausstattung des einzusetzenden Fahrzeugs gemäß Kap. 3.7, Fahrradmitnahme zu bestimmten Zeiten.</p>								
<p>Erscheinungsbild:</p>	<p>Gemäß der abgestimmten Produktlinie des Verkehrsträgers.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;"> <div data-bbox="188 1872 365 2007">  </div> <div data-bbox="529 1832 772 2011">  <p>(Bild: S. Steinkamp)</p> </div> <div data-bbox="807 1832 1059 2011">  <p>(Bild: R. Schulteis)</p> </div> </div>								

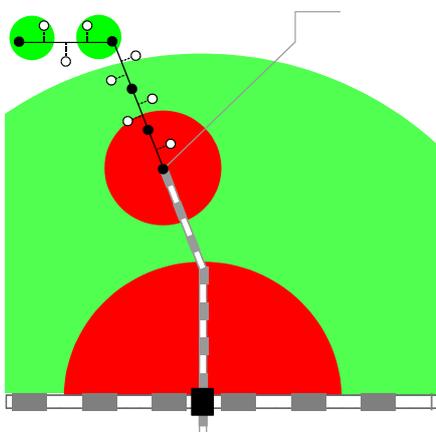
	<p>⑥ Stadtbus/Ortsbus</p>  <ul style="list-style-type: none">  in Ortslagen 300 - 400 m ca. 20 km/h  Fahrzeugeinsatz gemäß Kapazitätenbedarf  Standard-Ausstattung  täglich HVZ / NVZ / SVZ Taktverkehr Tag: 15/30/60 Min. Abend: 30/60/120 Min. Wochenende: 60/120 Min. 								
<p>Verkehrsaufgabe:</p>	<p>Übernimmt Erschließungs- und Verbindungsaufgaben innerhalb eines Stadtgebietes. Verbindet Ortsteile untereinander und mit dem Stadtzentrum und sichert, wenn vorhanden, die Anbindung an den Schienenverkehr. Zielgruppe sind alle Personen mit kurzen bis mittleren Reiseweiten.</p>								
<p>Charakteristik:</p>	<p>Bedienung aller Haltestellen am Linienweg. Einheitliche Linienführung aller Fahrten. Im Allgemeinen als zum Stadtkern führende radiale Linien, u.U. sind die Linien untereinander zu Durchmesserlinien kombinierbar. Anschlussicherung an Verknüpfungspunkten muss gewährleistet sein.</p>								
<p>Bedienung:</p>	<p>Betriebszeit: täglich HVZ, NVZ, ggfs. SVZ, Taktverkehr.</p> <table border="1" data-bbox="815 1167 1412 1435"> <thead> <tr> <th></th> <th>Richtwerte für die Linienbedienungshäufigkeit:</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Tagesverkehr:</td> <td>15 / 30 / 60 Min.</td> </tr> <tr> <td>Abendverkehr:</td> <td>30 / 60 / 120 Min.</td> </tr> <tr> <td>Wochenende:</td> <td>60 / 120 Min.</td> </tr> </tbody> </table>		Richtwerte für die Linienbedienungshäufigkeit:	Tagesverkehr:	15 / 30 / 60 Min.	Abendverkehr:	30 / 60 / 120 Min.	Wochenende:	60 / 120 Min.
	Richtwerte für die Linienbedienungshäufigkeit:								
Tagesverkehr:	15 / 30 / 60 Min.								
Abendverkehr:	30 / 60 / 120 Min.								
Wochenende:	60 / 120 Min.								
<p>Fahrzeug:</p>	<p>Doppel-Gelenkbus, Großraumbus, Gelenkbus, Solobus, Midibus oder Kleinbus.</p>								
<p>Service und Komfort:</p>	<p>Obligatorische Ausstattung des einzusetzenden Fahrzeugs gemäß Kap. 3.7, Fahrradmitnahme zu bestimmten Zeiten (nicht bei Kleinbus).</p>								
<p>Erscheinungsbild:</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Gemäß der abgestimmten Produktlinie des Verkehrsträgers. - Gemäß festgelegter lokaler Identitätsmerkmale.  <p>(Bild: R. Schulteis)</p>								

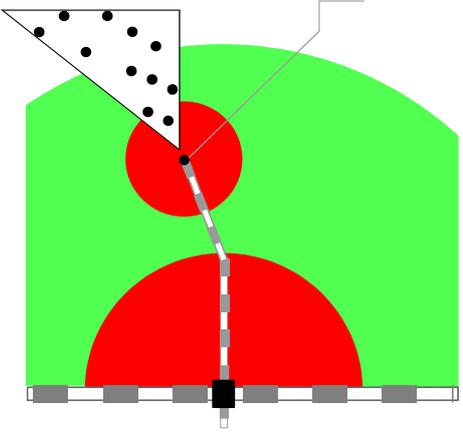
	<p>⑦ Quartierbus</p>  <ul style="list-style-type: none">  200 - 300 m ca 15 km/h  Midibus  Kleinbus  Standard-Ausstattung  werktags: 8.00 bis 18.00 Uhr samstags bis 14.00 Uhr  Taktverkehr Tag: 30 - 60 Min. 				
<p>Verkehrsaufgabe:</p>	<p>Dient der kleinräumigen Erschließung in einzelnen Wohnquartieren, ggf. auch zur Anbindung an ein Stadtteilzentrum oder zur Anbindung bestimmter Ziele, wie z.B. Krankenhäuser. Zielgruppe sind alle Personen, jedoch insbesondere Einkaufs- und Gelegenheitsfahrer.</p>				
<p>Charakteristik:</p>	<p>Flächenerschließung durch ein dichtes Haltestellennetz, auch über Umweg- und Schleifenfahrten. Einheitliche Linienführung aller Fahrten. Haltestellenabstand: 200 bis 300 Meter. Partielle Verknüpfung SPNV/Bus möglich.</p>				
<p>Bedienung:</p>	<p>Betriebszeit: montags bis samstags NVZ. Taktverkehr.</p> <table border="1" data-bbox="813 1153 1409 1294"> <tr> <td></td> <td style="text-align: center;">Richtwert für die Linienbedienungshäufigkeit</td> </tr> <tr> <td>Tagesverkehr:</td> <td style="text-align: center;">30 / 60 Min.</td> </tr> </table>		Richtwert für die Linienbedienungshäufigkeit	Tagesverkehr:	30 / 60 Min.
	Richtwert für die Linienbedienungshäufigkeit				
Tagesverkehr:	30 / 60 Min.				
<p>Fahrzeug:</p>	<p>Midibus oder Kleinbus.</p>				
<p>Service und Komfort:</p>	<p>Obligatorische Ausstattung des einzusetzenden Fahrzeugs gemäß Kap. 3.7.</p>				
<p>Erscheinungsbild:</p>	<p>Gemäß der abgestimmten Produktlinie des Verkehrsträgers.</p>  <p>(Bild: R.Schulteis)</p>				

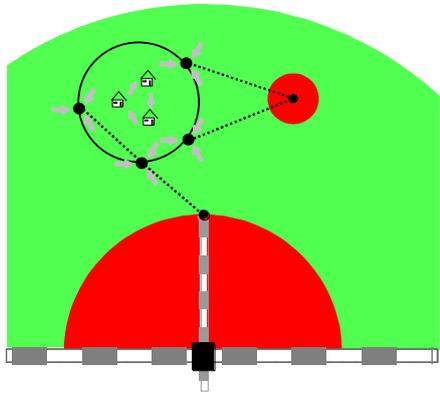
	<p>⑧ Nachtbus</p>  <ul style="list-style-type: none">  in Ortslagen 200 - 300 m ca. 30 - 40 km/h  Großraumbus, (Doppel)-Gelenkbus, Linienbus,  Standard-Ausstattung  Nächte auf Samstag, Sonn- und Feiertag  Taktverkehr: 60 Min 				
<p>Verkehrsaufgabe:</p>	<p>Nächtliches Angebot an Wochenenden und vor Feiertagen für den Freizeitverkehr. Verbindet Ortsteile untereinander und mit dem Stadtzentrum und sichert gegebenenfalls die Anbindung an den Schienenverkehr.</p>				
<p>Charakteristik:</p>	<p>Flächenerschließung durch separaten Linienweg, auch über Umweg- und Schleifenfahrten.</p>				
<p>Bedienung:</p>	<p>Betriebszeit: Nur in den Nächten auf Samstag, Sonn- und Feiertag: ca. 0.00 bis 4.00 Uhr.</p> <table border="1" data-bbox="812 1167 1412 1308"> <thead> <tr> <th colspan="2" data-bbox="812 1167 1412 1238">Bedienungsstandard</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="812 1238 812 1308">Nachts:</td> <td data-bbox="812 1238 1412 1308">60 Min.</td> </tr> </tbody> </table>	Bedienungsstandard		Nachts:	60 Min.
Bedienungsstandard					
Nachts:	60 Min.				
<p>Fahrzeug:</p>	<p>Großraumbus, (Doppel-)Gelenkbus oder Solobus.</p>				
<p>Service und Komfort:</p>	<p>Obligatorische Ausstattung des einzusetzenden Fahrzeugs gemäß Kap. 3.7.</p>				
<p>Tarif:</p>	<p>AVV-Gemeinschaftstarif / NRW-Tarif , ggfs. mit Nachtbuszuschlag.</p>				
<p>Erscheinungsbild:</p>	<p>Gemäß Produktlinie des Verkehrsträgers. Gemäß festgelegter lokaler Identitätsmerkmale (z.B. „Nachtexpress“).</p>  <p>(Bild: S. Steinkamp)</p>				

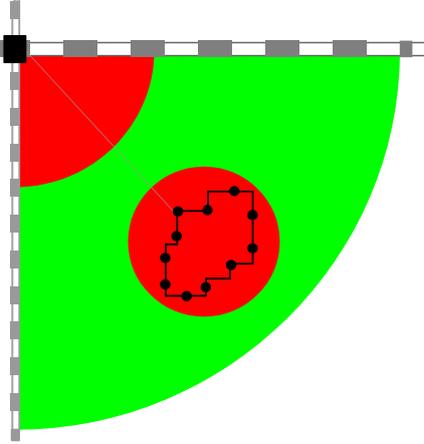
	<p>⑨ Saisonale Freizeitangebote</p>
<p>Verkehrsaufgabe:</p>	<p>Bedarfsorientierte Bus-Freizeitverkehre in der Regel in der Zeit vom 1. Mai (bzw. ab Ostern) bis zum 3. Oktober, am Wochenende und an Feiertagen.</p> <p>Wichtige Verkehrsaufgabe ist die Anbindung des Nationalparks Eifel und des Rurtals für Wanderer und Radfahrer. Die Verknüpfung mit dem Eifelsteig und der RAVel-Route soll Streckenwanderungen und Radtouren ermöglichen. Das Busangebot wird durch Freizeitverkehre im SPNV ergänzt (<i>euregiobahn</i>, Rurtalbahn).</p>
<p>Charakteristik:</p>	<p>Zum Teil gesonderte Linienführung über ausgewählte Haltestellen bzw. Ergänzung vorhandener Linien.</p>
<p>Bedienung:</p>	<p>Bedarfsorientiert nach besonderem Fahrplan.</p>
<p>Fahrzeug:</p>	<p>Gelenk- oder Solobus, bei Fahrradbus mit Anhänger.</p>
<p>Service und Komfort:</p>	<p>Obligatorische Ausstattung des einzusetzenden Fahrzeugs gemäß Kap. 3.7.</p> <p>Fahrradmitnahme beim Fahrradbus mit Reservierung (Fahrradanhänger). Auf den ÖPNV abgestimmte Freizeitführer (als Printmedium), teilweise mit Begleitpersonal (Wander- oder Tourismusführer).</p>
<p>Tarif:</p>	<p>Zusätzlich: Spezifische Freizeit-Tickets im Rahmen des Verbundtarifes.</p>
<p>Erscheinungsbild:</p>	<p>Gemäß Produktlinie des Verkehrsträgers (z.B. Fahrradbus).</p> <div data-bbox="529 1617 1078 1980" data-label="Image"> </div> <p>(Bild: R. Schulteis)</p>

	<p>⑩ Anruf-Linien-Taxi (ALT)</p>  <p>  in Ortslagen: 300 - 500 m ca 25 km/h  Taxi, Großraumtaxi, evtl. Kleinbus oder Linienbus  Standard bzw. Pkw-Standard  Einsatz in verkehrsschwachen Zeiten und Räumen  Bedarfsverkehr  Tag: 60 Min. Abend: 60 Min. Wochenende: 60 Min. </p>								
<p>Verkehrsaufgabe:</p>	<p>Ersetzt oder ergänzt den Buslinienverkehr in verkehrsschwachen Räumen oder zu Zeiten mit niedriger Nachfrage. Übernimmt Erschließungs- und Verbindungsaufgaben zwischen Ortsteilen, auch gemeindegrenzen-überschreitend. Erschließt die Fläche und sichert, wenn vorhanden, die Anbindung an den Schienenverkehr. Zielgruppe sind alle Personen mit kurzen bis mittleren Reiseweiten.</p>								
<p>Charakteristik:</p>	<p>Bedarfsverkehr auf telefonische Vorbestellung (bei Anschlussfahrten Anmeldung über den Busfahrer per Funk möglich). Einheitliche Linienführung aller Fahrten. Hält bei Bedarf an jeder Haltestelle entlang des Linienweges. Haltestellenabstand ca. 300 bis 500 Meter.</p>								
<p>Bedienung:</p>	<p>Betriebszeit: SVZ a) in verkehrsschwachen Zeiten b) in verkehrsschwachen Räumen auch ganztägig möglich.</p> <table border="1" data-bbox="512 1294 1402 1581"> <thead> <tr> <th></th> <th>Bedienungsstandard</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Tagesverkehr:</td> <td>60 Min.</td> </tr> <tr> <td>Abendverkehr</td> <td>60 Min.</td> </tr> <tr> <td>Wochenende:</td> <td>60 Min.</td> </tr> </tbody> </table>		Bedienungsstandard	Tagesverkehr:	60 Min.	Abendverkehr	60 Min.	Wochenende:	60 Min.
	Bedienungsstandard								
Tagesverkehr:	60 Min.								
Abendverkehr	60 Min.								
Wochenende:	60 Min.								
<p>Fahrzeug:</p>	<p>Taxi, Großraumtaxi, evtl. Klein- oder Solobus.</p>								
<p>Service und Komfort:</p>	<p>Obligatorische Ausstattung des einzusetzenden Fahrzeugs gemäß Kap. 3.7. Bei Einsatz von Pkw sind die gesetzlichen Vorgaben bezüglich der Barrierefreiheit einzuhalten.</p>								
<p>Tarif:</p>	<p>AVV-Gemeinschaftstarif / NRW-Tarif, Mitnahmeregelung ausgeschlossen.</p>								
<p>Erscheinungsbild:</p>	<p>uneinheitlich, Linien/AST-Beschilderung erwünscht.</p> 								

	<p>11 Rufbus</p>  <ul style="list-style-type: none">  300 - 500 m ca 25 km/h  Linienbus oder Großraumtaxi  Standard-Ausstattung  Schwachverkehrszeit  Bedarfsverkehr  <ul style="list-style-type: none"> Tag: 60 Min. Abend: 60 Min. Wochenende: 60 Min. 										
<p>Verkehrsaufgabe:</p>	<p>Ersetzt oder ergänzt den Stadtbusverkehr in verkehrsschwachen Räumen oder zu Zeiten mit sehr geringer Nachfrage. Übernimmt Erschließungs- und Verbindungsaufgaben innerhalb eines Stadtgebiets sowie zwischen benachbarten Kommunen und sichert die Anbindung an die zentralen Verknüpfungspunkte des SPNV und ÖPNV. Zielgruppe sind alle Personen mit kurzen bis mittleren Reiseweiten.</p>										
<p>Charakteristik:</p>	<p>Bedarfsverkehr auf telefonische oder schriftliche Vorbestellung als Zubringer zum Anschlussverknüpfungspunkt: Andienung fester Ein- und Ausstiegshaltestellen.</p>										
<p>Bedienung:</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="2" data-bbox="517 1144 810 1205">Betriebszeit: SVZ.</td> </tr> <tr> <td data-bbox="517 1205 810 1272"></td> <td data-bbox="810 1205 1394 1272" style="text-align: center;">Bedienungsstandard</td> </tr> <tr> <td data-bbox="517 1272 810 1346">Tagesverkehr:</td> <td data-bbox="810 1272 1394 1346" style="text-align: center;">60 Min.</td> </tr> <tr> <td data-bbox="517 1346 810 1417">Abendverkehr:</td> <td data-bbox="810 1346 1394 1417" style="text-align: center;">60 Min.</td> </tr> <tr> <td data-bbox="517 1417 810 1485">Wochenende:</td> <td data-bbox="810 1417 1394 1485" style="text-align: center;">60 Min.</td> </tr> </table>	Betriebszeit: SVZ.			Bedienungsstandard	Tagesverkehr:	60 Min.	Abendverkehr:	60 Min.	Wochenende:	60 Min.
Betriebszeit: SVZ.											
	Bedienungsstandard										
Tagesverkehr:	60 Min.										
Abendverkehr:	60 Min.										
Wochenende:	60 Min.										
<p>Fahrzeug:</p>	<p>Solobus oder Großraumtaxi.</p>										
<p>Service und Komfort:</p>	<p>Obligatorische Ausstattung des einzusetzenden Fahrzeugs gemäß Kap. 3.7. Bei Einsatz von Pkw sind die gesetzlichen Vorgaben bezüglich der Barrierefreiheit einzuhalten.</p>										
<p>Tarif:</p>	<p>AVV-Gemeinschaftstarif / NRW-Tarif, ggfs. mit Komfortzuschlag. Die Mitnahmeregelung ist ausgeschlossen.</p>										
<p>Erscheinungsbild:</p>	<div style="display: flex; align-items: center;">   </div> <p style="text-align: right; font-size: small;">(Bild: Deutsche Telekom)</p>										

	<p>⑫ Anruf-Sammel-Taxi (AST)</p>  <ul style="list-style-type: none">  Einstiegshaltestellen: ca 300 m mind. 30 km/h  Taxi, Großraumtaxi oder Kleinbus  Standard-Ausstattung  nach Bedarf  Bedarfsverkehr  Tag: 60 Min. Abend: 60 Min. Wochenende: 60 Min. 										
<p>Verkehrsaufgabe:</p>	<p>Ersetzt oder ergänzt den Stadtbus in verkehrsschwachen Räumen oder zu Zeiten geringer Nachfrage. Übernimmt Erschließungs- und Verbindungsaufgaben innerhalb einer Gemeinde oder eines Ortsteiles. Kann auch im Nachbarortsverkehr oder zur Anbindung bestimmter Ziele (z.B. Bahnhof) eingesetzt werden. AST wird oft als Ersatzverkehr für Linienverkehre in den Abendstunden angewandt. Als Busvorläuferbetrieb besitzt er ebenfalls Anwendungsmöglichkeiten.</p>										
<p>Charakteristik:</p>	<p>Bedarfsverkehr auf telefonische Anmeldung (30/45 Minuten vor Fahrtantritt). Flächendeckende Abfahrtsmöglichkeiten an vielen Haltestellen nach einem festgelegten Fahrplan. Haltestellenabstand ca. 200 Meter. Aussteigen vor der Haustür.</p>										
<p>Bedienung:</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="2" style="padding: 5px;">Betriebszeit: SVZ.</td> </tr> <tr> <td style="width: 50%;"></td> <td style="text-align: center; padding: 5px;">Bedienungsstandard</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">Tagesverkehr:</td> <td style="text-align: center; padding: 5px;">60 Min.</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">Abendverkehr:</td> <td style="text-align: center; padding: 5px;">60 Min.</td> </tr> <tr> <td style="padding: 5px;">Wochenende:</td> <td style="text-align: center; padding: 5px;">60 Min.</td> </tr> </table>	Betriebszeit: SVZ.			Bedienungsstandard	Tagesverkehr:	60 Min.	Abendverkehr:	60 Min.	Wochenende:	60 Min.
Betriebszeit: SVZ.											
	Bedienungsstandard										
Tagesverkehr:	60 Min.										
Abendverkehr:	60 Min.										
Wochenende:	60 Min.										
<p>Fahrzeug:</p>	<p>Taxi, evtl. Großraumtaxi oder Kleinbus.</p>										
<p>Service und Komfort</p>	<p>Obligatorische Ausstattung des einzusetzenden Fahrzeugs gemäß Kap. 3.7 (Pkw-Standard). Bei Einsatz von Pkw sind die gesetzlichen Vorgaben bezüglich der Barrierefreiheit einzuhalten. Bestellung des AST für die Anschlussfahrt möglich ist i.d.R. beim Fahrpersonal möglich.</p>										
<p>Tarif:</p>	<p>AVV-Gemeinschaftstarif / NRW-Tarif mit Komfortzuschlag. Die Mitnahmeregelung ist ausgeschlossen. Eigene Tarife sind unter Umständen zulässig. Das „ASEAG Sammel-Auto (ASA)“ verkehrt nachts im Stadtgebiet Aachen als AST-System mit eigenem Tarif.</p>										

	<p>13 MultiBus</p>  <ul style="list-style-type: none">  Einstiegshaltestellen: verdichtet zu ca. 200 m mind. 30 km/h  Kleinbus, bis zu 12 Sitzplätze  Standard-Ausstattung, ggfs. Niedereflurtechnik  nach Bedarf  Bedarfsverkehr  Tag: 20 Min. Abend: 20 Min. Wochenende: 20 Min. 								
<p>Verkehrsaufgabe:</p>	<p>Einsatz in ländlich strukturierten Räumen mit schwacher Verkehrsnachfrage. Übernimmt Erschließungs- und Verbindungsfunktion zwischen Ortsteilen, auch gemeindegrenzenüberschreitend. Erschließt die Fläche und sichert die Anbindung an das SPNV/ÖSPV-Netz. Zielgruppe sind alle Nutzer, insbesondere Senioren, Familien und Jugendliche.</p>								
<p>Charakteristik:</p>	<p>Bedarfsverkehr auf telefonische Vorbestellung bis 30 Minuten vor Abfahrt. Bei regelmäßiger Nutzung sind Vorbestellungen für eine Woche möglich. Im Bedienungsgebiet des MultiBusses werden die Haltestellen so verdichtet, dass ein annähernd flächendeckendes System mit Einzugsbereichen von teilweise nur 200 Metern erreicht wird.</p>								
<p>Bedienung:</p>	<p>Betriebszeit: gemäß den örtlichen Gegebenheiten.</p> <table border="1" data-bbox="815 1263 1402 1514"> <thead> <tr> <th></th> <th style="text-align: center;">Bedienungsstandard</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Tagesverkehr:</td> <td style="text-align: center;">20 Min.</td> </tr> <tr> <td>Abendverkehr:</td> <td style="text-align: center;">20 Min.</td> </tr> <tr> <td>Wochenende:</td> <td style="text-align: center;">20 Min.</td> </tr> </tbody> </table>		Bedienungsstandard	Tagesverkehr:	20 Min.	Abendverkehr:	20 Min.	Wochenende:	20 Min.
	Bedienungsstandard								
Tagesverkehr:	20 Min.								
Abendverkehr:	20 Min.								
Wochenende:	20 Min.								
<p>Fahrzeug:</p>	<p>Kleinbus.</p>								
<p>Service und Komfort</p>	<p>Obligatorische Ausstattung des einzusetzenden Fahrzeugs gemäß Kap. 3.7.</p>								
<p>Tarif:</p>	<p>AVV-Gemeinschaftstarif / NRW-Tarif.</p>								
<p>Erscheinungsbild:</p>	 <p>Individuell. Identifikation mit dem MultiBus durch die äußere Gestaltung des Fahrzeugs.</p>								

	<p>14 Bürgerbus</p>  <ul style="list-style-type: none">  200 - 300 m ca 15 km/h  Kleinbus  Standard-Ausstattung  werktags: 8.00 bis 18.00 Uhr samstags: 8.00 bis 14.00 Uhr  120 Min-Takt oder bedarfsorientiert 								
<p>Verkehrsaufgabe:</p>	<p>Die Verkehrsaufgabe ergibt sich häufig aus den Kundenwünschen und ist dadurch maßgeblich vom tragenden Verein bestimmt. Das Erschließungsgebiet ist i.d.R. innerörtlich, jedoch werden auch wichtige Ziele in Nachbarorten bedient, wie z.B. Krankenhäuser. Zielgruppe sind alle Personen, häufig Senioren und Kinder.</p>								
<p>Charakteristik:</p>	<p>Zusätzliches Angebot, organisiert durch einen Bürgerbusverein in Kooperation mit einem örtlichen Verkehrsunternehmen. Flächenerschließung durch ein dichtes Haltestellennetz, auch über Umweg- und Schleifenfahrten. Haltestellenabstand ca. 200 - 300 Meter. Die Linienführung kann uneinheitlich sein. Individuelle Kundenwünsche werden häufig bedient.</p>								
<p>Bedienung:</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="2" data-bbox="512 1182 1402 1279">Betriebszeit: werktags: 8.00 bis 18.00 Uhr, teilweise auch Wochenendverkehr.</td> </tr> <tr> <td data-bbox="512 1279 812 1379">Tagesverkehr:</td> <td data-bbox="812 1279 1402 1379">Mindeststandard: bedarfsorientiert. Gehobener Anspruch: 60-Minuten-Takt.</td> </tr> <tr> <td data-bbox="512 1379 812 1451">Abendverkehr:</td> <td data-bbox="812 1379 1402 1451">In der Regel kein Fahrtenangebot.</td> </tr> <tr> <td data-bbox="512 1451 812 1520">Wochenende:</td> <td data-bbox="812 1451 1402 1520">wie Tagesverkehr.</td> </tr> </table>	Betriebszeit: werktags: 8.00 bis 18.00 Uhr, teilweise auch Wochenendverkehr.		Tagesverkehr:	Mindeststandard: bedarfsorientiert. Gehobener Anspruch: 60-Minuten-Takt.	Abendverkehr:	In der Regel kein Fahrtenangebot.	Wochenende:	wie Tagesverkehr.
Betriebszeit: werktags: 8.00 bis 18.00 Uhr, teilweise auch Wochenendverkehr.									
Tagesverkehr:	Mindeststandard: bedarfsorientiert. Gehobener Anspruch: 60-Minuten-Takt.								
Abendverkehr:	In der Regel kein Fahrtenangebot.								
Wochenende:	wie Tagesverkehr.								
<p>Fahrzeug:</p>	<p>Kleinbus, möglichst in Niederflertechnik.</p>								
<p>Service und Komfort</p>	<p>Obligatorische Ausstattung des einzusetzenden Fahrzeugs gemäß Kap. 3.7.</p>								
<p>Tarif:</p>	<p>Spezifischer Bürgerbustarif einschließlich Zeitfahrausweisregelung. Die Anerkennung von Fahrausweisen des AVV-Gemeinschaftstarifs ist anzustreben.</p>								
<p>Erscheinungsbild:</p>	<div style="display: flex; align-items: center;">  <div> <p>Individuell. Werbung am und im Fahrzeug zur Finanzierung des Bürgerbus-Vereins und in eigener Sache zulässig. Identifikation mit der Bevölkerung durch die Gestaltung des Fahrzeugs.</p> </div> </div> <p style="font-size: small; margin-top: 5px;">(Bild: R. Schulteis)</p>								

3.7 Fahrzeuge

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

Die durch den Zweckverband AVV mit Rückwirkung ab dem Förderjahr 2013 erlassene Richtlinie zur Verwendung der ÖPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW (u.a. Fahrzeugförderung) berücksichtigt wichtige Qualitätsmerkmale als Voraussetzung für die Zuwendung von Fördermitteln für die Anschaffung von Bussen. Die Zweckbindung geförderter Fahrzeuge beträgt in der Regel 10 Jahre bzw. 600.000 km.

Da der Ausgestaltung der Fahrzeuge eine besondere Bedeutung im Hinblick auf den Abbau von Zugangsbarrieren zukommt, wird auf die ergänzenden Hinweise in Kapitel 3.15 verwiesen.

Technische Eigenschaften und Ausstattung

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

Beförderungsqualität

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

Ausrüstungsstandard sollen die in der Tabelle 13 wiedergegebenen gemeinsamen Zielformulierungen der Aufgabenträger im AVV sein. Angesichts der notwendigen Flexibilität in der Fahrzeugdisposition wird auf eine Differenzierung der Ausrüstungsstandards nach Produktlinien, Verkehrsaufgaben oder Betriebsformen verzichtet.

Mögliche Abweichungen

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

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

Nahverkehrsplan der StädteRegion Aachen 2016 - 2020

FAHRZEUGTYP ANFORDERUNGEN	Doppel- Gelenkbus	Großraumbus	Gelenkbus	Linienbus	Midibus	Kleinbus	Taxi (AST, ALT)	Mindestanforderungen zur Fahrzeugförderung gem. AVV-Richtlinie zu §11(2)ÖPNVG(NRW, 1)								
	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	●	●	●	●	●	●	-									
Fahrausweisentwerfer	●	●	●	●	●	-	-	●								
5. Sonstige Ausstattung																
Produktorientierte Bestuhlung	●	●	●	●	●	●	-	●								
Haltegriffe	●	●	●	●	●	●	-	●								
Lautsprecher/Bordmikrofon	●	●	●	●	●	●	-	●								
Rampe oder Lift	●	●	●	●	●	○	-	●								
Haltewunschtasten	●	●	●	●	●	-	-	●								
Abstellfläche für Rollstühle 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: <table border="0" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px;">●</td> <td>erforderlich</td> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px;">Z</td> <td>zulässig</td> </tr> <tr> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px;">○</td> <td>wünschenswert</td> <td style="border: 1px solid black; padding: 2px;">-</td> <td>trifft nicht zu</td> </tr> </table>									●	erforderlich	Z	zulässig	○	wünschenswert	-	trifft nicht zu
●	erforderlich	Z	zulässig													
○	wünschenswert	-	trifft nicht zu													

Tab. 13: Anforderungsprofil zur Fahrzeugausstattung für Verkehrsmittel des ÖSPV im AVV

3.8 Haltestellen

Funktionalität

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

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

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

Ausstattung

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

Die Haltestellenkategorien unterscheiden sich in:

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

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

Ausstattungsmerkmal	Kategorie			
	I	II	III	IV
Haltestellenkennzeichnung				
Fahne und Haltestellenbezeichnung	●	●	●	●
AWV-Kennzeichnung	●	●	●	●
Linienbezeichnung	●	●	●	●
Tarifstandort (Stammgebiet, Kurzstreckeninformation ***)	●	●	●	●
Geografische Information				
Liniennetzplan	●	●	○	
Ortsliniennetzplan	●	●	●	○
Stadtplan / Umgebungsplan	●	●		
Fahrgastinformation und Anschlusssicherung				
Aushangfahrplan	●	●	●	●
Tarifinformation	●	●	●	○
dynamische Abfahrtsanzeige (DFI) *	●	○		
Anschlussinformationssystem	●	○		
Fahrausweiserwerb und Kundenbetreuung				
Hinweis auf nächste Vorverkaufsstelle	●	●	●	●
Fahrausweisautomat	●	○	○	
Kiosk / Bewirtschaftung	●	○		
Kundencenter	○			
Ausstattung der Aufenthaltsflächen				
barrierefreier Zugang, Leitelemente	●	●	●	●
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. ***) nur im Bereich der StädteRegion Aachen (Wandernde Kurzstrecke)	Legende: ● Grundausrüstung ○ zweckmäßige Ergänzung			

Tab. 14: Anforderungsprofil für die Ausstattung der Haltestellen im AVV

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 (Tabelle 15).

Leitstelle	Das Verkehrsunternehmen betreibt eine eigene rechnergesteuerte Leitzentrale, beteiligt sich an einer vorhandenen fremden Leitstelle oder stellt die Kommunikation zu den anderen Verkehrsunternehmen im Bedienungsgebiet auf andere geeignete Weise sicher.
Funk	Zuverlässiger Sprechfunk zwischen Fahrpersonal und Disponenten im wahlweise analogen oder digitalen Funksystem ist sicherzustellen. Durch geeignete Auswahl des Übertragungswegs soll die Möglichkeit einer übergeordneten Kommunikation (z.B. verbundweit) ermöglicht werden. Die Kommunikation soll den SPNV mit einbeziehen, beispielsweise bei Störungen und Großereignissen.
Übergeordnete Kommunikation	Die Einrichtung eines übergeordneten und vernetzten Kommunikationssystems, an dem sich alle Verkehrsunternehmen, 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. 15: Anforderungsprofil für die Betriebssteuerung im AVV

3.10 Tarif und Vertrieb

Tarif

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

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

Zur weiteren tariflichen Vereinfachung wurden zum 01.01.2015 die bislang auf grenzüberschreitenden Fahrten zwischen AVV- und VRS-Gebiet geltenden AVV-VRS-Kragentarife, NRW- und DB-Tarife durch die Anwendung des VRS-Tarifabgelöst. Somit kommt der VRS-Tarif zusätzlich zu den bereits in das erweiterte VRS-Netz integrierten fünf AVV-Kommunen (Düren, Merzenich, Nörvenich, Titz und Vettweiß) im Übergang zum VRS zudem in den übrigen 30 AVV-Kommunen zur Anwendung. Der AVV-Tarif bleibt innerhalb des AVV-Netzes unverändert bestehen.

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

Ziel der Tarifgestaltung ist es, durch Ausschöpfung aller Marktchancen die Nachfrage zu steigern und gleichzeitig die Einnahmensituation kontinuierlich zu verbessern. Vor dem Hintergrund wegbrechender Finanzierungsbeiträge der öffentlichen Hand kommt einer marktorientierten Tarifgestaltung eine immer stärkere Bedeutung zu.

Für bestimmte marktgruppenspezifische Verkehrsangebote (z. B. Discobus, Citybus, ASA) bleiben Sondertarife in Abstimmung mit der Verbundgesellschaft zulässig.

Durch die Integration diverser Mobilitätsdienstleistungen wie Carsharing, Fahrradverleih, Mitfahrbörsen etc. wird schrittweise eine Weiterentwicklung des AVV vom Verkehrs- hin zu einem Mobilitätsverbund angestrebt. Durch die perspektivische Schaffung von multimodalen Tarifprodukten soll den geänderten Mobilitätsanforderungen der Kunden nachgekommen werden und somit bislang auf den Individualverkehr fokussierte Nutzer zum Umstieg auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes bewegt werden. Ziel ist es, multimodale Angebote zu bündeln und zugehörige Tarifangebote zu schaffen, um auf diese Weise das Abbauen von Zugangsbarrieren sukzessiv voranzutreiben.

Vertrieb

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

Die AVV-Vertriebsrichtlinie gibt Standards für ein einheitliches Vertriebssystem vor. Diese sind durch die im Verbundraum tätigen Verkehrsunternehmen verpflichtend anzuwenden und nach

Bedarf unter der Federführung der Verbundgesellschaft gemeinsam weiterzuentwickeln. Durch Mindestanforderungen an das Vertriebssystem wird eine flächendeckende Grundversorgung sichergestellt. Gleichzeitig sollen neue Nutzerpotenziale insbesondere in den Verdichtungsgebieten generiert werden.

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

Die Einführung eines interoperablen elektronischen Fahrgeldmanagements (EFM) auf Basis der VDV-Kernapplikation im Jahr 2016 verfolgt das Ziel, den Kundenservice zu steigern, wiederkehrende Bearbeitungsspitzen in den Verkaufsstellen zu entschärfen und gleichzeitig eine Aufwands- und Kostenreduzierung auf Unternehmensseite zu erzielen. Dies soll unter anderem durch die Schaffung einer zentralen Online-Plattform und gleichzeitiger Verlagerung von Verkaufs- und Bearbeitungsvorgängen vom Mitarbeiter des Verkehrsunternehmens auf den Kunden (z. B. Möglichkeit zur Sperrung von verlorenen Tickets oder zum Neuerwerb von Fahrausweisen über diese Online-Plattform) ermöglicht werden. Insgesamt soll durch den Ausbau elektronischer Vertriebswege Neukunden der Marktzugang und die Nutzung des ÖPNV erleichtert werden. Im ersten Ausbauschnitt ist schwerpunktmäßig geplant, die EFM-Stufe 2a (Abonnements im AVV) auf das elektronische Ticket umzustellen. In einem zweiten Ausbauschnitt sollen weitere Tickets des Barstarifes als elektronisches Ticket angeboten werden. Mit Umsetzung dieser beiden Ausbaustufen lassen sich unter grundsätzlicher Beibehaltung der bisherigen konventionellen Tarifsystematik bereits nachhaltige Verbesserungen in Tarif und Vertrieb realisieren. Die Teilnahme aller im Verbundraum tätigen Verkehrsunternehmen am elektronischen Fahrgeldmanagement ist verpflichtend.

Eine – durch das Land NRW forcierte – perspektivische Entwicklung hin zur automatisierten Fahrpreisfindung könnte eine sukzessive Ablösung bzw. Ergänzung des konventionellen Tarifes durch eine elektronische Tarifierung und damit Preisfindung ermöglichen, womit sich neue Spielräume zur Gestaltung und bislang noch nicht realisierbare Differenzierungs- und Steuerungsmöglichkeiten sowie ein erheblicher Abbau von Zugangshemmnissen ergeben würden.

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 bereit halten.

Fahrgastinformation

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

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

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

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

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

Mobilitätsplattform

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

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

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

Info-App für Smartphones

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

Bereitstellung der Fahrgastinformation

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

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

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

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

Tabelle 16 enthält eine Übersicht über die hauptsächlichen Arten der Fahrgastinformation und die Orte, an denen sie in der Regel jeweils anzutreffen sind.

	vor Reiseantritt	bei Reiseantritt	während der Fahrt
	zu Hause, bei der Arbeit, im Kundencenter, beim Vorverkauf, unterwegs,...	an der Haltestelle, beim Einstiegsdialog	im Fahrzeug
Printmedien	<ul style="list-style-type: none"> Fahrplanbuch / Linienfahrpläne Broschüren, Infomaterial 	<ul style="list-style-type: none"> Aushangfahrplan Infovitrine 	<ul style="list-style-type: none"> Linienfahrpläne Flyer
elektronische Medien	<ul style="list-style-type: none"> Internet, PC (stationär) mobile Webdienste an Mobiltelefonen / Tablets 	<ul style="list-style-type: none"> Auskunftsanzeige (DFI) Linien- und Zielanzeige mobile Webdienste an Mobiltelefonen / Tablets 	<ul style="list-style-type: none"> Monitore Lautsprecher mobile Webdienste an Mobiltelefonen / Tablets
persönliche Kundenberatung	<ul style="list-style-type: none"> Direktgespräch durch Servicekräfte Telefon und Telefax Info-Versand 	<ul style="list-style-type: none"> Einstiegsdialog 	

Tab. 16: Anforderungsprofil für die Informationspalette im AVV

3.12 Service / Personal

Service

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

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

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

Service- und Fahrpersonal

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

Neben der fachlichen Kompetenz sind Freundlichkeit, Hilfsbereitschaft und Serviceorientierung die entscheidenden Qualitätskriterien. Diesbezügliche Qualitätsziele sind für alle Personen mit Kundenkontakt anzusetzen, d.h. Fahrpersonal, Prüfpersonal, Vertriebspersonal, sowie Sicherheits- und Servicepersonal. Das Personal muss technisch jederzeit in der Lage sein, Hilfs- bzw. Rettungsmaßnahmen einzuleiten.

Das äußere Erscheinungsbild ist gekennzeichnet durch gepflegte Kleidung und ein den Kundenerwartungen entsprechendes Auftreten. Servicepersonal ist für die Fahrgäste an der Dienstkleidung als solches erkennbar (Ausnahme: Prüfpersonal). Zielsetzung ist, dass der Kunde in allen Belangen fachkundige Auskunft und freundliche Hilfe erhält.

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

- 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 und
- besondere Serviceleistungen

regelmäßig vorzusehen. Erkannte Defizite sind durch Nachschulungen zu beseitigen.

Beschwerdemanagement

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

Das Beschwerdemanagement umfasst die Gesamtheit der nutzerseitigen Beschwerden, Hinweise und Vorschläge

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

Im Zuge des sich wandelnden Kommunikationsverhaltens werden die meisten Beschwerden digital, per Mail übermittelt. Der AVV erhält Beschwerden auch über soziale Netzwerke (facebook).

Der Eingang von Beschwerden erfolgt bei dem zuständigen Verkehrsunternehmen, bei der AVV-Verbundgesellschaft, dem landesweiten Infoportal „Schlaue Nummer“, der NRW Schlichtungsstelle, bei den Aufgabenträgern und Regierungsvertretern, der Presse und den politischen Vertretern.

Zuständig für das Beschwerdemanagement ist in erster Linie das betroffene Verkehrsunternehmen. Durch Beschwerdeführer oder Externe an den AVV gerichtete Beschwerden werden an die Verkehrsunternehmen zur Beantwortung oder zur Stellungnahme weiter geleitet.

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

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

3.13 Sicherheit

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

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

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

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

3.14 Sauberkeit

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

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

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

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

3.15 Barrierefreiheit

Gesetzliche Vorgaben

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

Die Berücksichtigung der Belange beeinträchtigter Menschen ist gesetzlich festgeschrieben. Die novellierte Vorschrift des § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG vom 7.8.2013 verlangt, dass der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch beeinträchtigten Menschen berücksichtigt mit dem Ziel, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 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.

Definition der Barrierefreiheit

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

Mobilitätseinschränkungen

Im Hinblick auf eine Konkretisierung von Maßnahmen zum Abbau von Barrieren ist es hilfreich, zunächst die möglichen Formen der Mobilitätseinschränkungen zu beschreiben (Abbildung 17).



Abb. 17: Übersicht über mögliche Mobilitätseinschränkungen

Die Anforderungen an die Herstellung der Barrierefreiheit im ÖSPV sind zunächst auf die Mobilitätseinschränkungen „im engeren Sinn“ ausgerichtet. Gleichzeitig sollte jedoch auch ein Abgleich zu den weitergehenden Anforderungen erfolgen.

Aspekte eines barrierefreien ÖSPV

Die Handlungsfelder zur Herstellung der Barrierefreiheit stellen sich sehr unterschiedlich dar. Für die weiteren Betrachtungen und Definition der Anforderungen werden die folgenden Teilbereiche gesondert betrachtet (Abbildung 18):



Abb. 18: Aspekte für einen barrierefreien ÖPNV

Zuständigkeiten

Die Zuständigkeiten für die Herstellung der Barrierefreiheit stellen sich in den aufgezeigten Handlungsfeldern sehr unterschiedlich dar (Tabelle 19).

Handlungsfeld	Zuständigkeit
<u>Infrastruktur</u>	ÖSPV-Haltestellen: Die Zuständigkeit liegt beim jeweiligen Baulastträger: <ul style="list-style-type: none"> - Kommune - Kreis bzw. StädteRegion - Straßen.NRW (Bund, Land) (Bahnhöfe/Haltestellen: Nahverkehr Rheinland)
<u>Fahrzeuge</u>	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsunternehmen - Aufgabenträger (Anforderungen) - Zweckverband AVV (Förderung)
<u>Information und Kommunikation</u>	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsunternehmen - Verkehrsverbund - Aufgabenträger - Baulastträger bei Haltestellen
<u>Betrieb und Unterhaltung</u>	<ul style="list-style-type: none"> - Verkehrsunternehmen - Aufgabenträger/Baulastträger

Tab. 19: Übersicht zu den Zuständigkeiten in den Handlungsfeldern Barrierefreiheit

Infrastruktur

Die Zugänglichkeit zum ÖSPV wird maßgeblich durch die Ausgestaltung der Haltestellen und die Kompatibilität zu den eingesetzten Fahrzeugen geprägt. Entsprechende Regelwerke zum barrierefreien Ausbau von Verkehrsanlagen liegen vor und werden kontinuierlich weiterentwickelt.

Wesentliche Planungsgrundlagen sind unter anderem:

- Hinweise für barrierefreie Verkehrsanlagen – HBVA 2011,
- Empfehlungen für Anlagen des ÖPNV - EAÖ 2012.

Zukünftig wird die geplante DIN-Norm 18040-3 „Barrierefreies Bauen, Teil 3“ eine wichtige Basis für die Ausgestaltung der Verkehrsanlagen im ÖSPV darstellen. Im Rahmen des Nahverkehrsplans werden ausschließlich Anlagen für den ÖSPV betrachtet, diese schließen auch die Schnittstellen zu Anlagen für den SPNV ein. Bei Haltestellen, die in den letzten Jahren erneuert oder neu

gebaut wurden, wurden die Anforderungen für einen barrierefreien Zugang bereits weitestgehend berücksichtigt.

Bei allen Planungen im Bereich Infrastruktur soll schrittweise eine möglichst weitreichende Barrierefreiheit gewährleistet werden. Die unter Umständen nicht oder nicht sicher zu erreichende vollständige Barrierefreiheit vor dem 1. Januar 2022 wird als Abweichung gemäß § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG benannt und begründet. Die Bereitstellung von Finanzmitteln von Bund und Land insbesondere im Hinblick auf bauliche Veränderungen ist hierbei unerlässlich.

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 Haltewunschtafeln und
- barrierefreie akustische und visuelle Fahrgastinformation.

Diese Anforderungen sind in den Fahrzeuganforderungen im Kapitel 3.7 berücksichtigt.

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 (Zustiegshöhe, -hilfe, Multifunktionsfläche u.a.), zur Länge und Beschaffenheit von Umsteigewegen, zur Art und Lage von Haltestellen (Rampen, taktile Hilfen u. a.) sowie zur Funktionsfähigkeit ergänzender Infrastrukturelemente, beispielsweise von Aufzügen. Es ist darauf hinzuwirken, dass die notwendigen Datengrundlagen erhoben oder über entsprechende Schnittstellen aus anderen Systemen generiert werden, um diese verfügbar zu machen.

Über Art und Umfang der Information hinaus ist zu berücksichtigen, dass diese für unterschiedliche Personengruppen leicht zugänglich ist. Blinde Menschen oder diejenigen, deren Sehfähigkeit

stark eingeschränkt ist, sind auf akustische Informationssysteme angewiesen. Gehörlose oder schwerhörige Personen müssen über visuelle Informationsanlagen Zugang erhalten.

Betrieb und Unterhaltung

Eine wesentliche 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 ein regelmäßiger Erfahrungsaustausch mit den Behindertenverbänden ist daher unerlässlich. Darüber hinaus ist die Wartung und Reinigung der Verkehrsanlagen eine wichtige Voraussetzung für die uneingeschränkte Nutzung der Verkehrsanlagen und der Fahrzeuge. In diesem Zusammenhang ist auch der Winterdienst mit den jeweils zuständigen Stellen zu regeln.

Vorausschauende Planung

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

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: Die Bedeutung von Verspätungen bezieht sich für den zusteigenden Fahrgast auf die Abfahrtszeit und für ankommende Fahrgäste auf die Ankunftszeit. Dennoch werden Verspätungen i.d.R. vom Kunden als nachteilig empfunden.

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 pünktlichkeitsbeeinflussenden Rahmenbedingungen im Straßenverkehr (Querschnittsgestaltung, Kurvenradien, Verkehrsberuhigung, LSA-Beeinflussung, Staubekämpfung, Baustellenbetrieb, Falschparker) gezielter auf die Belange des ÖSPV auszurichten.

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

Tab. 20: Definition von Verspätungsklassen im Busverkehr des AVV

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

Die Pünktlichkeit ist im Gebiet des Aufgabenträgers an mindestens fünf Referenzpunkten zu messen, zu dokumentieren und zu analysieren. Die Erfassung ist mindestens an folgenden Referenzpunkten durchzuführen:

- Aachen, Relais Königsberg
- Eschweiler, Grabenstraße
- Stolberg, Rathaus
- Alsdorf, Anna I
- Herzogenrath, Weststraße

3.17 Qualitätssicherung

Übersicht

Im Interesse eines attraktiven Nahverkehrsangebotes ist die Sicherung einer angemessenen Qualität von elementarer Bedeutung. Das Anforderungsprofil der Aufgabenträger bzw. des AVV wurde in enger Abstimmung ausformuliert und verbundeneinheitlich 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, wie in Tabelle 21 dargestellt ist.

Bemessungskriterien		
Betrieb	Infrastruktur	Kommunikation und Information
Leistungsangebot Produktpalette Fahrplanstabilität Anschlusssicherheit Betriebssteuerung	Fahrzeuge Haltepunkte/Haltestellen Straßeninfrastruktur Leitstellen Verkaufsstellen	Marktauftritt Fahrgastinformation Erreichbarkeit Sicherheit Sauberkeit Beschwerdemanagement

Tab. 21: Kriterien zur Bemessung der Qualität des ÖSPV

Qualitätskriterien Betrieb

Leistungsangebot

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

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

Die Bemessung und die Beurteilung des Leistungsangebotes betreffen Aufgabenträger wie Ver-
kehrsunternehmen. Auf kommunaler Seite obliegt auch der Flächennutzungs- und Bebauungs-
planung die Zuständigkeit, 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 Be-
triebsformen haben sich zu einem Gesamtsystem des SPNV/ÖSPV zusammenzufügen (s. Kapi-
tel 3.6: Produktpalette).

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

Fahrplanstabilität

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

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

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

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

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

Fahrplanstabilität stellt sich als Folge des Zusammenspiels verschiedenster Einflussfaktoren ein, die selber als Qualitätsmerkmale verstanden werden. Als solche müssen sie einem Qualitätssicherungskonzept zugeordnet werden.

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.

Anschlussicherheit

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

Die erforderlichen Anschlussverbindungen werden bei der Fahrplangestaltung berücksichtigt. Es sind Wartezeiten zwischen Zu- und Abbringerlinien zu vereinbaren, die bei der Pünktlichkeitsbewertung zu berücksichtigen sind. Im ländlichen Bereich erhält im Allgemeinen die Anschlussicherung 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 Anschlussicherung müssen bei der Bewertung von Verspätungen im Busverkehr berücksichtigt werden. Ein zusätzlicher Puffer ist einzurechnen, wenn der Anschluss „nehmend“ erfolgt, d.h. wenn die Ankunft eines anderen Fahrzeugs (Bus/Bahn) abgewartet werden soll, um Umsteiger zu übernehmen. Im Anschlussverkehr Schiene/Bus ist darauf hin zu wirken, dass eine zeitnahe Information des Fahrpersonals über Art und Umfang von Verspätungen stattfindet, z.B. über Anzeigen.

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

Betriebssteuerung

Durch verbindliche Vorgaben zum Qualitätsziel Betriebssteuerung soll sichergestellt werden, dass

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

Über die Betriebssteuerung wird beeinflusst

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

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

Qualitätskriterien Infrastruktur

Fahrzeuge

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

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

Haltepunkte und Haltestellen

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

Die Ausstattung der Haltestellen muss diese Anforderungen erfüllen, aber auch im Rahmen des betrieblich, straßenverkehrsrechtlich und wirtschaftlich Machbaren bleiben. Die angestrebte Grundausstattung der Haltestellenbereiche wurde in Abhängigkeit von der verkehrlichen Bedeu-

tung des Standortes als Zielsetzung der Aufgabenträger im AVV formuliert. Dort werden bestimmten Haltestellenkategorien bestimmte Ausstattungsmerkmale zugeordnet (s. Anlage 8.2).

Der Fahrgast hat Anspruch auf eine intakte Haltestellenausstattung. Deshalb sollen Beanstandungen (z.B. defekte Fahrkartenautomaten, Informationstafeln/-anzeigen, Beleuchtung) innerhalb eines festzulegenden Zeitraums nach Eingang der Schadensmeldung behoben werden. 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,
- Busschleusen,
- Lichtsignalbeeinflussung,
- Umbau von Bushaldebuchten 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 ist davon direkt betroffen.

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

Funk: Zuverlässiger Sprechfunk zwischen Fahrpersonal und Disponenten im wahlweise analogen oder digitalen Funksystem ist sicherzustellen. Durch

geeignete Auswahl des Übertragungswegs soll die Möglichkeit einer übergeordneten Kommunikation (z.B. verbundweit) ermöglicht werden. Die Kommunikation soll den SPNV mit einbeziehen.

Übergeordnete

Kommunikation:

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

Anschlussicherheit: 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 ständige Erreichbarkeit des elektronischen Auskunftssystems sicher zu stellen. Darüber hinaus ist dieses stetig weiter zu entwickeln, um dem technischen Standard sowie den Ansprüchen der Kunden gerecht zu werden. Es muss in der Lage sein, die gesamte Reisekette aus einem Guss („Tür zu Tür-Information“) zu vermitteln. Detaillierungsgrad und Qualität der Auskünfte sind über Verbundgrenzen hinaus beizubehalten. Die Kompatibilität zu landes- und bundesweiten Auskunftsprogrammen ist sicherzustellen. Im Aachener Verbundraum gelten die Kriterien Vollständigkeit und Verständlichkeit insbesondere auch 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 Beschwerdennahme 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 Beschwerdenaufkommen systematisch ausgewertet, so entstehen Indikatoren, die zur Planung von Maßnahmen zur Qualitätssteigerung verwendbar sind.

3.18 Qualitätsmessung

Die Formulierung von Qualitätszielen impliziert ein Instrumentarium zur Überwachung der Einhaltung der Qualitätsziele. Messung und Überwachung der Qualitätsziele (Qualitätscontrolling) 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 und
- Beschwerdemanagement.

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

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

Allgemeine Nachweise der Verkehrsunternehmen

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

Auswertung betrieblicher Messdaten

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

Spezielle Qualitätsprüfungen

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

Kundenbarometer

Die Erwartung von Kunden ist der Maßstab, an dem sich Qualität messen lassen muss. Mit Hilfe eines sog. Kundenbarometers kann die Erfüllung der Kundenerwartungen, also die Kundenzufriedenheit, in regelmäßigen Abständen systematisch erfasst werden. Hierzu werden in der Regel von spezialisierten Agenturen durchgeführte Telefoninterviews in repräsentativ ausgewählten

Haushalten ausgewertet. Die Interviews beziehen sich bewusst auf alle Fahrgäste, also auch auf Personen, die selten oder nur gelegentlich öffentliche Verkehrsmittel benutzen. Dies ist für ein umfassendes und abgerundetes Qualitätsbild entscheidend. Weiterhin werden die durchschnittlichen Erfahrungen der Fahrgäste erkundet und damit Einflüsse von negativen, jedoch weniger bedeutsamen Einzelerlebnissen auf das Befragungsergebnis abgefangen. Einzelerlebnisse spielen jedoch dann eine große Rolle, wenn sie nachhaltig sind und sich in der Erinnerung der Fahrgäste festsetzen.

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

Beschwerdemanagement

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

Dokumentation

Das Verkehrsunternehmen erstellt einen jährlichen Qualitätsbericht, in dem die Messwerte erfasst 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.

4 Bestandsaufnahme

4.1 Raum- und Siedlungsstruktur

Die StädteRegion Aachen liegt im Regierungsbezirk Köln im Südwesten des Landes Nordrhein-Westfalen und umfasst (ohne die Stadt Aachen) eine Fläche von 546,10 km², die sich auf sieben Städte (Alsdorf, Baesweiler, Eschweiler, Herzogenrath, Monschau, Stolberg und Würselen) und zwei Gemeinden (Roetgen und Simmerath) verteilen. In der gesamten StädteRegion Aachen wohnen gemäß Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) 570.114 Einwohner, davon 306.817 in den Kommunen des ehemaligen Kreisgebietes und 263.297 in der Stadt Aachen (Stand: 31.12.2013).

Zum Oberzentrum Stadt Aachen bildet das betrachtete Gebiet der StädteRegion eine 40 km lange innerregionale Grenzlinie. Der Kreis Heinsberg im Norden, der Kreis Düren im Osten und im Südosten der Kreis Euskirchen stellen neben den Niederlanden im Nordwesten und Belgien im Südwesten die Nachbarregionen der StädteRegion dar. Die Ausdehnung der StädteRegion in Nord-Süd-Richtung ist mit ca. 50 km um ein Mehrfaches größer als die Ost-West-Ausdehnung mit ca. 5-15 km (Stadt Aachen nicht inbegriffen).

Ausgewählte Strukturdaten sind in der nachfolgenden Übersicht zusammengestellt (Quelle: IT.NRW, Kommunalprofile für Gemeinden in NRW, Ausgabe 2015).

Daten zur Bevölkerungs und Wirtschaftsstruktur										
	Alsdorf	Baesweiler	Eschweiler	Herzogenrath	Monschau	Roetgen	Simmerath	Stolberg	Würselen	StädteRegion Aachen*)
Einwohner ¹⁾	45.193	27.993	55.789	46.459	12.247	8.202	15.419	57.402	38.113	306.817
Haushalte ²⁾	21.068	11.683	24.798	20.492	5.603	3.656	7.072	27.498	17.125	138.995
Erwerbstätige ³⁾	15.054	9.036	18.217	15.724	3.947	2.612	5.297	18.021	13.112	101.020
Beschäftigte ⁴⁾	10.189	4.637	15.728	9.196	3.253	1.107	3.304	13.477	13.258	74.149
Schul- und Ausb. Plätze ⁵⁾	6.476	3.114	8.863	5.814	2.170	279	855	7.967	4.459	39.997
PKW-Bestand ⁶⁾	23.544	14.234	28.449	24.372	7.722	5.193	9.570	30.160	20.455	163.699
PKW je 1000 EW	521	508	510	525	631	633	621	525	537	534

Daten zur Raumstruktur										
	Alsdorf	Baesweiler	Eschweiler	Herzogenrath	Monschau	Roetgen	Simmerath	Stolberg	Würselen	StädteRegion Aachen*)
Fläche [km ²]	31,68	27,76	75,87	33,38	94,60	39,03	110,92	98,48	34,39	546,10
besiedelte Fläche [km ²]	16,44	8,52	24,53	14,93	11,72	4,70	14,56	21,45	12,66	129,50
Einwohner je km ²	1.427	1.008	735	1.392	129	210	139	583	1.108	562
Einwohner / besiedelte km ²	2.749	3.286	2.274	3.113	1.045	1.745	1.059	2.676	3.010	2.369

*) ohne Stadt Aachen
 1) Wohnbevölkerung am 31.12.2013
 2) Wohnungen in Wohn- und Nichtwohngebäuden am 31.12.2009
 3) Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort 30.06.2013
 4) Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort 30.06.2013
 5) Schüler an allgemeinbildenden Schulen (2014/15) und Berufskollegs (2013/14) und soz.vers.pfl. Auszubildende
 6) Bestand an Kraftfahrzeugen nach Kfz-Art am 01.01.2014 (ohne vorübergehend stillgelegte Fahrzeuge)
 Quelle: Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW), Düsseldorf, 2015

Tab. 22: Ausgewählte Strukturdaten für die StädteRegion Aachen

Bevölkerungs- und Beschäftigtenstruktur

Die Bevölkerungs-, Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur und das Verkehrsgeschehen stehen in Wechselwirkung zueinander. Eine Beschreibung des Verkehrsbildes im ÖSPV kann nicht losgelöst von den bestehenden Strukturen erfolgen. Die Abbildung 23 stellt für die angehörigen Kommunen die Verteilung der wichtigsten ÖPNV-Nutzergruppen sowie der Arbeits- und Ausbildungsplätze dar.

Erwerbstätige sind Personen, die mindestens 15 Jahre alt sind und eine auf Erwerb gerichtete Tätigkeit ausüben, unabhängig von der Bedeutung des Ertrags dieser Tätigkeit und ohne Rücksicht auf die geleistete Arbeitszeit. Zu den Erwerbstätigen gehören Personen, die in einem Arbeitsverhältnis stehen oder selbstständig einen freien Beruf oder eine Landwirtschaft betreiben, mitarbeitende Angehörige von Familienbetrieben wie auch Personen, die geringfügige oder aus-hilfsweise Erwerbstätigkeiten ausüben, und solche, die nur stundenweise oder am Wochenende tätig sind, einschließlich arbeitender Studenten und Schüler.

Maßgebend für die werktäglichen Berufspendelverhältnisse im ÖPNV ist nur eine Teilmenge der Erwerbstätigen. Stellvertretend für diesen maßgebenden Anteil wird hier lediglich die Teilgruppe der sozialversicherungspflichtigen Personen aufgeführt. Das Verkehrsgeschehen, das ursächlich auf die restlichen Erwerbstätigen zurückzuführen ist, wird als Gelegenheitsfahrten quantifiziert.

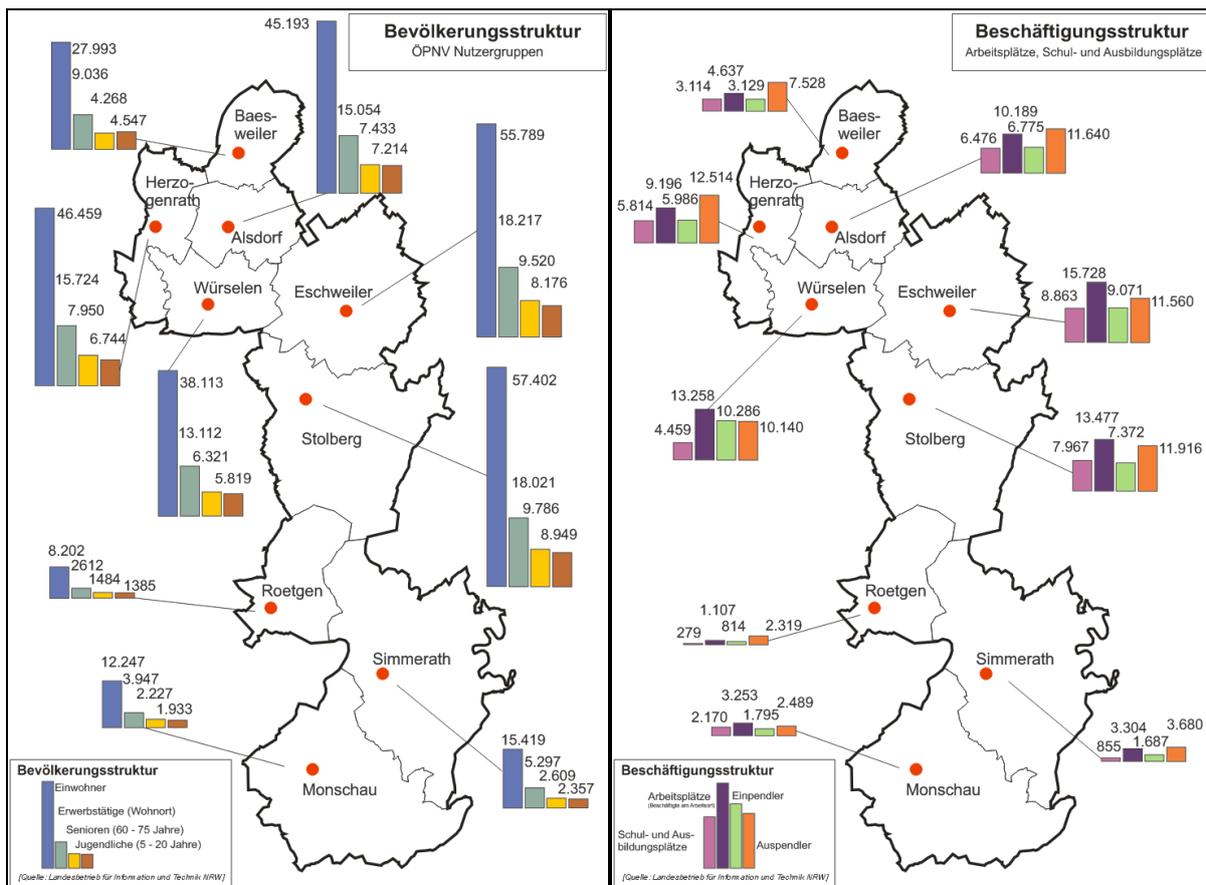


Abb. 23: Bevölkerungs- und Beschäftigungsstruktur in den Städten und Gemeinden der StädteRegion

Der Vergleich der Einwohner- und Beschäftigungsstruktur lässt Rückschlüsse auf die Höhe des Verkehrsaufkommens in jeder Kommune zu. Insbesondere deuten sich im Auspendlerüberschuss aller Kommunen mit Ausnahme der Stadt Würselen die bestehenden starken werktäglichen Verkehrsverflechtungen zu den umliegenden Kommunen und insbesondere zum Oberzentrum Aachen an, da ein beachtlicher Teil der Bevölkerung einen Arbeitsplatz bzw. einen Schul- oder Ausbildungsplatz außerhalb der Kommune aufsucht.

Die insgesamt 101.020 erwerbstätigen Einwohner bilden mit Abstand die bedeutendste potenzielle Nutzergruppe des ÖPNV in der StädteRegion. Es folgen die Gruppen der jungen Senioren im Alter von 65 bis 80 Jahren und der Jugendlichen (5 bis 20 Jahre) in untereinander nahezu gleicher Größenordnung (46.591 Senioren, 47.124 Jugendliche).

Die Verteilung der Schulplätze zeigt die Bedeutung des Schülerverkehrs im ÖPNV auf. Betrachtet man die Relation Anzahl der Schul- und Ausbildungsplätze zu der Einwohnerzahl (Jugendliche) der jeweiligen Kommune, so lassen sich insbesondere in den Kommunen des Südraumes deutliche übergemeindliche Schülerverkehrsanteile erkennen. Durch Bildung von Schulverbänden wird sich in den nächsten Jahren die Schullandschaft deutlich verändern. Zusammen mit der Flexibilisierung der Schulzeiten sind diese Veränderungen für den ÖSPV von großer Bedeutung.

Raumstruktur

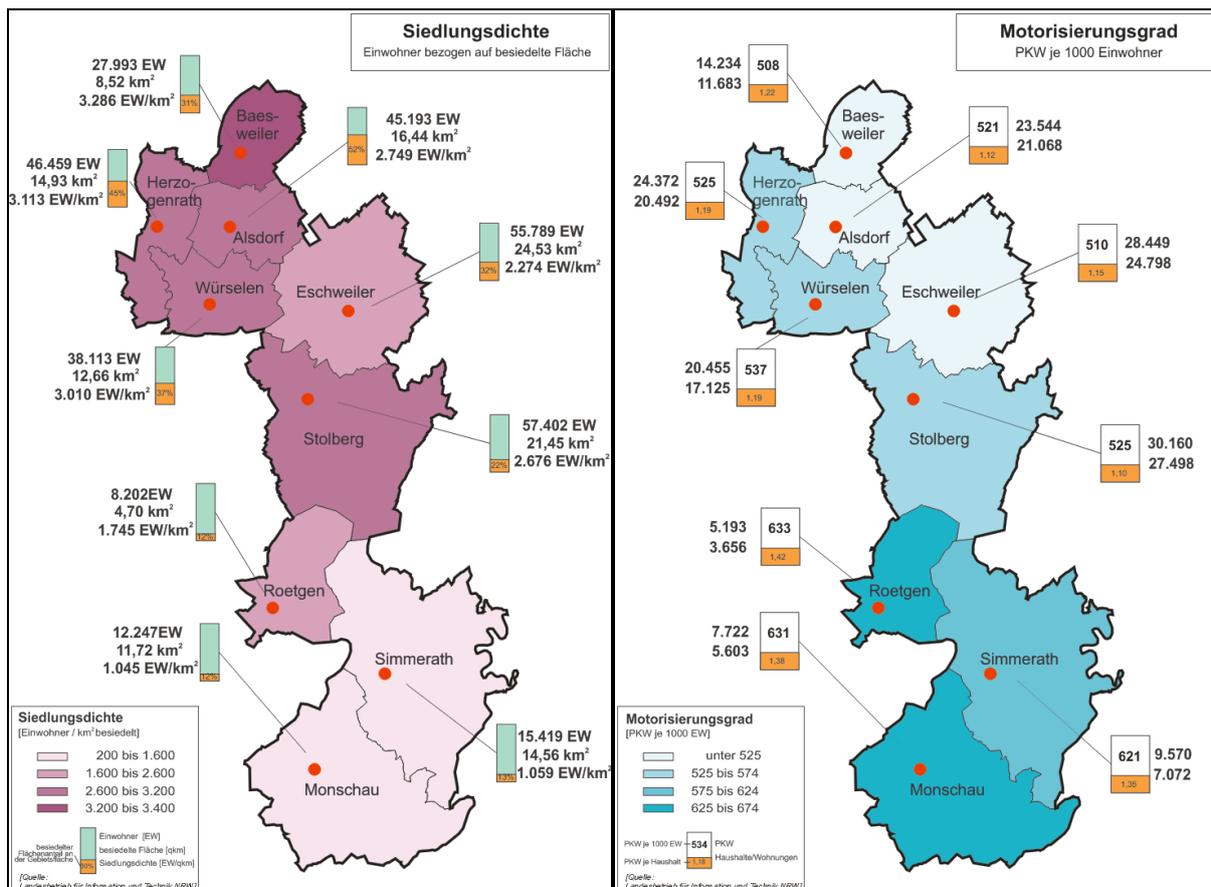


Abb. 24: Siedlungsdichte und Motorisierungsgrad in den Städten und Gemeinden der StädteRegion

Der Bezug der Einwohnerzahl auf die besiedelte Fläche (statt auf die gesamte Fläche) bestimmt das Maß für die örtliche Siedlungskonzentration und ermöglicht konkrete Aussagen über Handlungsschwerpunkte in der ÖPNV-Planung. So ist die tatsächliche Siedlungsdichte (Einwohner/km², bezogen auf die besiedelte Fläche) z. B. in Baesweiler und Roetgen höher als die rechnerische Bevölkerungsdichte vermuten lässt, während Stolberg oder Eschweiler lockerere Siedlungsstrukturen aufweisen.

Die tatsächliche Siedlungsdichte ist in den nördlichen Kommunen Baesweiler und Herzogenrath mit ca. 3.300 bzw. 3.100 am höchsten. Es folgen Würselen, Alsdorf und Stolberg mit ca. 3.000 bis 2.700 Einwohnern/km². In Eschweiler liegt die Siedlungsdichte bei ca. 2.300 EW/km². Im Südraum vermindert sie sich auf 1.700 EW/km² in Roetgen und ca. 1.000 EW/km² in Simmerath und Monschau.

Abbildung 24 stellt die Siedlungsdichte dem Motorisierungsgrad (PKW-Verfügbarkeit) gegenüber. Neben der auffallend hohen Anzahl gemeldeter PKWs in den Eifelkommunen werden hier auch die Wechselwirkungen zur Siedlungsdichte deutlich. Geringe Siedlungsdichten und die damit zwangsläufig zusammenhängende sinkende Erschließungsqualität im ÖPNV macht einen höheren PKW-Nutzungsanspruch nahezu unvermeidbar. Insbesondere macht diese Betrachtung deutlich, dass in Bereichen mit einem dichteren Bus-und-Bahnangebot (Alsdorf, Eschweiler, Herzogenrath) tendenziell die Anzahl gemeldeter privater Fahrzeuge niedriger ausfällt.

4.2 Demografische Entwicklung

Um die im öffentlichen Nahverkehr zu erwartenden Nachfragestrukturen zu erkennen, ist es unerlässlich, Prognosen zur Bevölkerungsentwicklung zu beachten. Deutschlandweit werden zwei Tendenzen festgestellt, die sich gegenseitig potenzieren und eine Schrumpfung der Bevölkerungszahlen bewirken. Der Sterblichkeitsrückgang führt dazu, dass ein höheres Lebensalter erreicht wird. Der Geburtenrückgang bewirkt, dass die nachrückenden Jahrgänge kleiner werden.

Demografische Entwicklung im Land Nordrhein-Westfalen

Aktuelle Prognosen des Landesamtes für Statistik Nordrhein-Westfalen sagen voraus, dass die Bevölkerung in NRW noch bis 2025 um ein knappes Prozent auf 17,7 Millionen Bürger anwachsen wird. Bis dahin übersteigen Wanderungsgewinne die negativen Salden aus der Zahl der Geburten und Sterbefälle.

Bis 2021 soll nach diesen Berechnungen auch die Zahl der jährlichen Geburten noch um rund 5.000 gegenüber 2014 ansteigen. Danach wird mit einem Geburtenrückgang gerechnet, der mit einer Abnahme in Höhe von 14,8 Prozent gegenüber dem Ausgangswert jedoch deutlich geringer ausfällt als in früheren Prognosen angenommen. Gleichzeitig steigt die Zahl der Sterbefälle an. Im Jahr 2059 wird der Anstieg bei 18,6 Prozent gegenüber dem Ausgangswert 2014 liegen. Die Zahl der Geburten und Sterbefälle ist im Kontext der Zahl potenzieller Mütter (Anstieg der Anteils von Frauen im Alter zwischen 25 und 36 Jahren bis zum Jahr 2022) bzw. der Zahl potenzieller Ruheständler (Anstieg des Anteils 65-jähriger bis 80-jähriger bis zum Jahr 2036 um 37,5 %; Anteil der Menschen älter als 80 Jahre nimmt bis 2051 ebenfalls zu) zu sehen.

Der Bevölkerungsverlauf ändert sich ab 2025. Der Wanderungssaldo wird rückläufig sein und die negativen Salden aus Geburten- und Sterbefälle nicht auffangen. Die Bevölkerungszahl in NRW

wird sinken, wobei große regionale Unterschiede v. a. zwischen urbanen und ländlichen Räumen bereits heute erkennbar sind. Während in Ballungszentren deutliche Einwohnerzuwächse prognostiziert werden, müssen sich ländlich geprägte Regionen auf rückläufige Bevölkerungszahlen einstellen. Dabei verstärken die Wanderungsbewegungen die demografischen Prozesse, da die Zuwanderung vor allem auf Verdichtungsräume ausgerichtet ist.

Das wesentliche Problem der Überalterung der Gesellschaft wird dennoch weiter bestehen. In Deutschland leben mehr Menschen die älter als 65 Jahre sind, als Menschen unter 20 Jahren. Die Zahl schulpflichtiger Kinder nimmt weiter ab.

Auch in der Verkehrsplanung müssen sich die Aufgabenträger auf eine rückläufige Bevölkerungszahl, einen höheren Anteil älterer Menschen und einem veränderten Mobilitätsverhalten junger Menschen einstellen.

Für Nordrhein-Westfalen führte der Geschäftsbereich Statistik des Landesbetriebs IT.NRW eine Vorausberechnung der Bevölkerung bis zum Jahr 2060 durch (Abbildung 25). Neben Sterblichkeit und Lebenserwartung findet dort auch die Vorausberechnung der Wanderungen Eingang. Inbegriffen sind Landesbinnenwanderungen und Wanderungen über die Grenzen NRW im In- und Ausland.

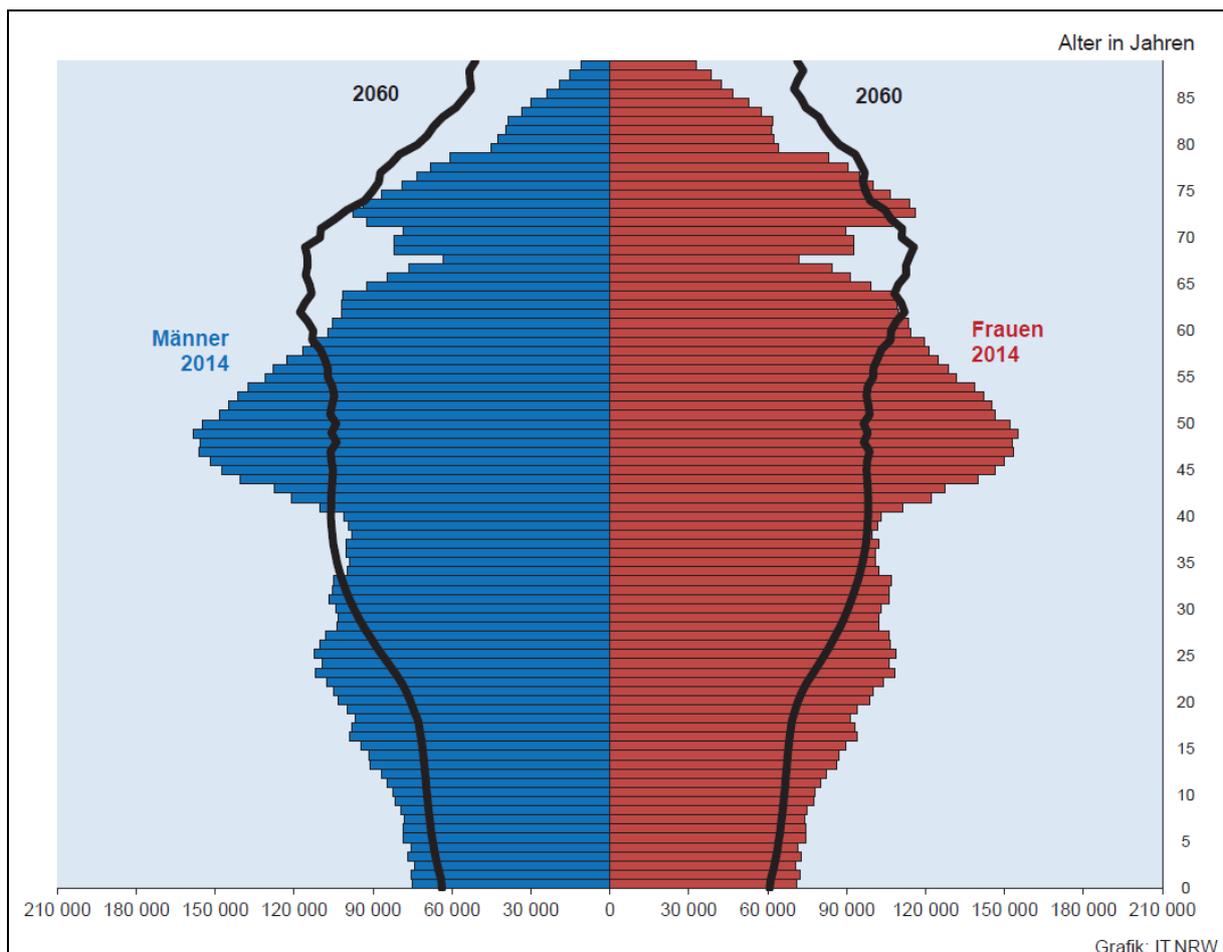


Abb. 25: Bevölkerung am 01.01.2014 und am 01.01.2060 in Nordrhein-Westfalen nach Alter und Geschlecht (Grafik: IT.NRW)

Demografische Entwicklung in der StädteRegion Aachen

Bei der Veränderung der Altersstruktur in der StädteRegion Aachen (Abbildung 26) weist die Bevölkerungsvorausberechnung von IT.NRW aus, dass sich das zahlenmäßige Verhältnis zwischen älteren und jüngeren Menschen in den nächsten Jahrzehnten erheblich verschieben wird.

Im Jahr 2030 wird die Hälfte der Bevölkerung der StädteRegion älter als 45 Jahre sein. Mehr als ein Drittel wird die 60 überschritten haben. Die absolute Zahl der unter 25-Jährigen sinkt von aktuell (01.01.2014) rund 76.000 auf rund 67.400, die der über 60-Jährigen steigt von rund 83.000 auf rund 109.000 an.

Mit dem abnehmenden Bedarf an Schülerverkehren geht auch eine der wichtigsten Einnahmequellen im öffentlichen Nahverkehr zurück. Gleichzeitig führt die Zusammenlegung von Schulstandorten zu veränderten Anforderungen an die ÖPNV-Bedienung. Die Zahl der Personen in schulfähigem Alter (ab 5 bis unter 20-jährige) nimmt bis 2030 in der StädteRegion Aachen um mehr als 8.500 ab.

Die Zahl der Personen im erwerbsfähigen Alter (20 bis unter 65-jährige) schrumpft von rund 181.000 auf rund 168.000 Personen. Betrachtet man die Entwicklung im Zeitverlauf, so ist ein Anstieg bis 2020 prognostiziert, während es ab 2020 zu einem Rückgang kommt.

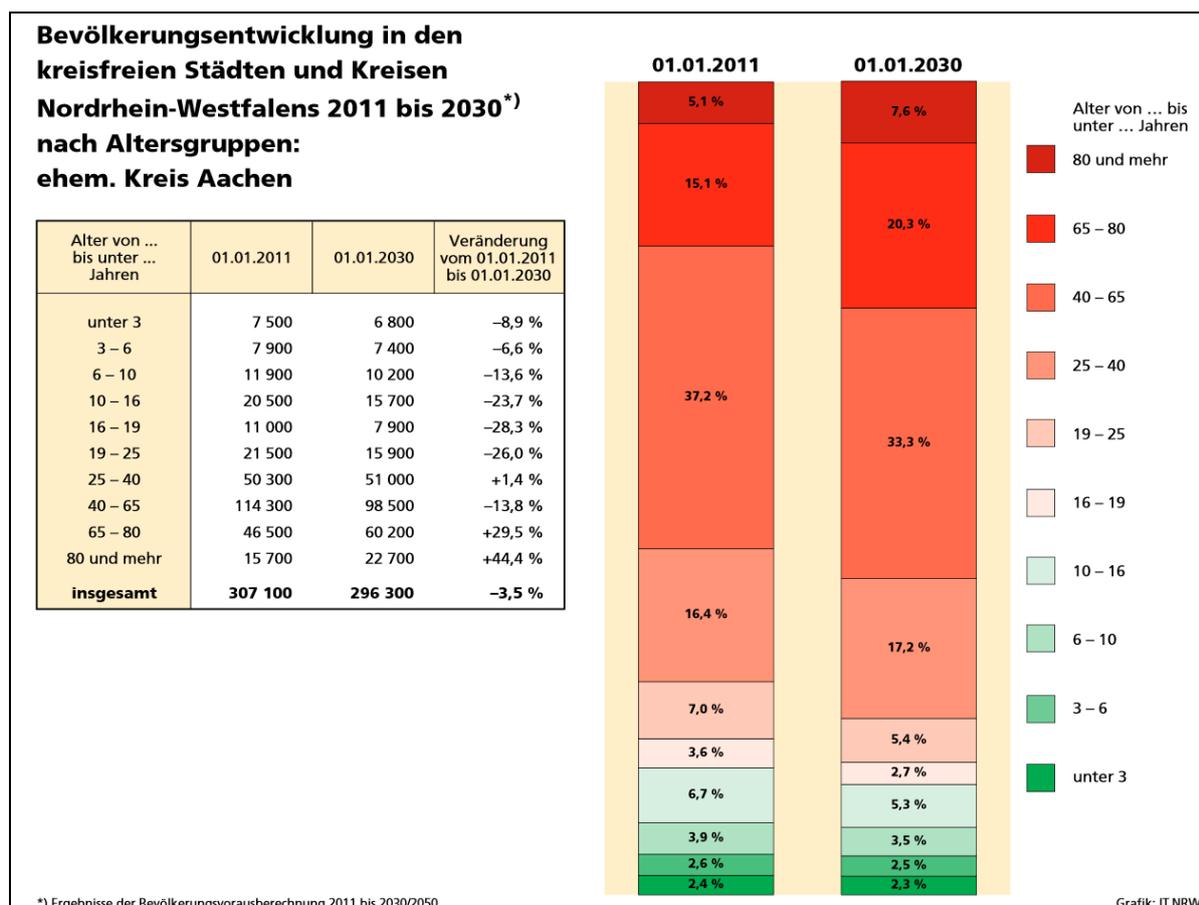


Abb. 26: Bevölkerungsentwicklung für die StädteRegion 2011 bis 2030 nach Altersgruppen

Die Mobilität von Senioren verändert sich. Bedingt durch eine höhere Aktivität älterer Menschen bei steigender Lebenserwartung sowie durch eine steigende Führerscheinquote bei hoher Moto-

risierung wird sich die Wegezahl erhöhen. Andererseits nehmen körperliche Einschränkungen zu und erschweren die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Die Personengruppe der Senioren wird ein sehr inhomogenes Verkehrsverhalten aufweisen. Dies stellt hohe Anforderungen an die Gestaltung des ÖPNV-Angebotes, die Fahrzeuge, die Fahrgastinformation, den Ausbau von Haltestellen u.a.

Diesem Konflikt muss der ÖPNV durch ein differenziertes, einfach nutzbares Bedienungsangebot begegnen, welches zum einen die Naherschließung innerhalb der Ortschaften (die weniger mobilen Senioren fokussieren ihre Mobilität auf den eigenen Wohnort), zum anderen attraktive ÖPNV-Achsen im Freizeitverkehr sicherstellt. Die Senioren bemängeln häufig fehlende Kenntnisse über die ÖPNV-Angebote oder äußern Vorbehalte/Ängste gegenüber der ÖPNV-Nutzung. Zielgruppenspezifische Beratungsangebote wie z.B. Bustraining für ältere Menschen tragen dazu bei, diese Hemmungen abzubauen und sollen entsprechend weiterentwickelt werden. Weiterhin soll den Anforderungen der alternden Gesellschaft an die Tarife und an die Fahrzeugausstattung im ÖPNV Rechnung getragen werden.

Um die Erwartungen an ein altengerechtes Verkehrssystem zu erfüllen, ist eine enge Kooperation verschiedener Verkehrsträger sinnvoll, wirtschaftlich und zielführend.

Parallel dazu ist eine besondere Entwicklung im Mobilitätsverhalten jüngerer Generationen erkennbar. In urbanen Regionen ist zu beobachten, dass junge Menschen im Vergleich zu vorhergehenden Generationen weniger „Auto-orientiert“ sind. Die Führerscheinquoten und der PKW-Besitz der unter 25-jährigen sinken leicht. Ein Grund dieses Wandels liegt im gestiegenen Umweltbewusstsein junger Menschen und der Tatsache, dass der PKW als Statussymbol durch andere Produkte, beispielsweise Smartphones, abgelöst wurde. Es ist davon auszugehen, dass die Nutzung des ÖPNV durch die stärkere Orientierung junger Menschen sich zumindest teilweise auch in den späteren Lebensphasen fortsetzt.

Neben einem attraktiven ÖPNV-Angebot trägt ein intelligentes Mobilitätsmanagement wesentlich dazu bei, die Mobilität der Bevölkerung flächendeckend sicherzustellen. Durch die kommunale Verkehrspolitik kann der Wandel im Verkehrsverhalten unterstützt und für die Entwicklung neuer Mobilitätskonzepte genutzt werden, beispielsweise durch attraktive Angebote im Bereich der Intermodalität (Car-Sharing, Verknüpfung des ÖPNV mit dem Radverkehr).

Im Rahmen des Kompendiums „Der demographische Wandel in der StädteRegion Aachen“ wurden die Auswirkungen des demographischen Wandels auf ausgewählte Lebensbereiche untersucht.

Fazit

Die Notwendigkeit einer rechtzeitigen Weichenstellung angesichts des demografischen Wandels muss für den öffentlichen Nahverkehr nachhaltig unterstrichen werden. Die bevorstehende Entwicklung macht Anpassungen erforderlich, um einer negativen Spirale von wachsenden Kosten und sinkenden Einnahmen entgegen zu wirken.

Um langfristig erfolgreich zu bleiben, muss der ÖPNV bei dem Rückgang der Zwangskunden („captive riders“), der mit der steigenden Motorisierung einhergeht, auch neue Kundengruppen ansprechen. Die kaufkräftige und qualitätsbewusste Zielgruppe der „über 40er“ ist für gute Angebote ansprechbar und zu einer veränderten Verkehrsmittelwahl bereit.

Durch eine angepasste Tarif- und Vermarktungspolitik, durch vorbeugende Maßnahmen im Betrieb, beispielsweise durch Stärkung hochwertiger Angebote oder flexibler Betriebsformen, ist heute eine geeignete Ausgangsposition zu schaffen. Diese ist künftig methodisch auszuweiten, um den veränderten Anforderungen gerecht zu werden.

4.3 Verkehrsaufkommen

Anhand einer übergreifenden Analyse des Gesamtverkehrs (alle Verkehrsmittel einschl. der Fuß- und Fahrradwege) sollen vorhandene Verkehrsgewohnheiten erkundet und mögliche Fahrgastpotenziale für den ÖSPV und den SPNV aufgezeigt werden.

Pendlerrechnung NRW 2013

Eine umfassende Aufbereitung der Pendlerströme liegt aus der „Pendlerrechnung NRW 2013“ des Landesbetriebes Information und Technik Nordrhein-Westfalen (Düsseldorf, 2015) vor. Die sog. „Pendlerrechnung in Nordrhein-Westfalen“ wird ausdrücklich für Planungsaufgaben der Struktur- und Regionalpolitik aufgestellt.

Die Pendlerrechnung enthält Angaben über Einpendler, Auspendler und innergemeindliche Pendler. Einbezogen wurden nicht nur sozialversicherungspflichtig Beschäftigte, sondern alle Erwerbstätigen, also auch Beamte, Selbstständige und geringfügig Beschäftigte. Die Datenbasis bildet das realisierte Verkehrsaufkommen im Juni 2013 ab, allerdings eingeschränkt auf Fahrten im Berufs- und Ausbildungsverkehr.

Mit den Bestandsangaben aus der Beschäftigtenstatistik, ergänzt um die Personalstandstatistik (Beamte), Daten der Schulstatistik (Schüler), Daten der Hochschulen zum Semesterwohntort (Studenten) und zusätzlicher Angaben über Selbstständige und unbezahlt mithelfende Familienangehörige, liegen nunmehr für annähernd 100 % aller einzubeziehenden Personen aktuelle Angaben vor. Insgesamt ist zu erwarten, dass denkbare Ungenauigkeiten der Pendlerdaten sehr gering ausfallen. Es kann davon ausgegangen werden, dass mit den neuen Statistiken das tatsächliche Pendelverhalten der Bevölkerung ausreichend und korrekt beschrieben wird. Eingehendere Erläuterungen enthält die vom Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen herausgegebene Methodenbeschreibung.

Pendlerströme

Als Pendler im herkömmlichen Sinne gelten alle Personen, die auf dem täglichen Weg zur Arbeits- oder Ausbildungsstelle eine Gemeindegrenze überqueren, deren Wohnung somit in einer anderen Gemeinde liegt als die Arbeits- bzw. Ausbildungsstelle (**übergemeindliche Pendler**). In die Pendlerrechnung NRW wurden zusätzlich die Personen einbezogen, deren Wohn- und Arbeits- bzw. Ausbildungsstätte innerhalb derselben Gemeinde liegt (**innergemeindliche Pendler**). Die Pendlerrechnung unterscheidet zwischen Berufs- und Ausbildungspendlern.

Berufspendler: Die Daten enthalten Arbeitnehmer, Beamte usw., deren Arbeitsort in NRW liegt, sowie Arbeitnehmer, die einen Wohnort in NRW und einen Arbeitsort in den angrenzenden Bundesländern haben. Auszubildende, Berufs- und Zeitsoldaten sowie erwerbstätige Studenten und Schüler werden mit zu den Berufspendlern gezählt. Nicht berücksichtigt sind dagegen Beschäftigungsverhältnisse von Personen, die in NRW wohnhaft und im Ausland tätig sind (s. staatsgrenzenüberschreitende Pendlerströme).

Ausbildungspendler: Durch geeignete Plausibilisierungsverfahren wurden knapp 100 % aller Schüler und Studenten in die Pendlerrechnung einbezogen. Zu den Ausbildungspendlern zählen Studenten an Hochschulen, Schüler an öffentlichen und privaten Grund- und Sonderschulen, an öffentlichen allgemein bildenden Schulen, an öffentlichen Berufskollegs sowie an privaten allge-

mein bildenden Schulen. Auszubildende zählen nicht zu den Ausbildungspendlern, da es sich um Erwerbstätige handelt, die in der Beschäftigtenstatistik erfasst werden und über diese als Berufspendler in die Pendlerrechnung einfließen. Auch hier fehlen Angaben über Personen, die in das Ausland auspendeln.

Staatsgrenzenüberschreitende Pendlerströme sind aufgrund der grenznahen Lage des AVV von besonderer Bedeutung. Die Zahl der Berufs- und Ausbildungspendler, die aus den NRW-Gemeinden ins Ausland pendeln, wurde aufgrund fehlender Daten geschätzt. Entsprechend den Ergebnissen der Volkszählung 1987 wird diese durch die Zahl der Pendler angenähert, die in entgegengesetzte Richtung, vom Ausland in die jeweilige NRW-Gemeinde, pendeln. Durch den Landesbetrieb wurde überprüft, inwieweit diese Annahme die Ergebnisse der Pendlerrechnung auf Gemeindeebene beeinflusst. Die Ergebnisse zeigten, dass in den meisten NRW-Gemeinden der Anteil der Berufsauspendler in die Niederlande und Belgien (und nur für diese Länder sind relevante Pendlerbewegungen in das Ausland denkbar) an allen Erwerbstätigen mit Wohnort in der jeweiligen Gemeinde deutlich unter 0,5 % liegt. Damit sind nennenswerte Verzerrungen zwar rechnerisch nahezu ausgeschlossen, es bleibt jedoch festzuhalten, dass nicht alle Personen, die im Ausland einen Arbeits- oder Ausbildungsplatz haben, ausreichend berücksichtigt werden konnten.

Tabelle 27 gibt die Pendlerströme für jede angehörige Kommune der StädteRegion Aachen wieder. In die Auswahl gehen jeweils die stärksten Ein- und Auspendlerströme ein, die übrigen werden aufsummiert als „Sonstige“ berücksichtigt. Die Aufstellung enthält sowohl Berufs- als auch Ausbildungspendlerströme.

Werktägliches Fahrtenaufkommen

In der Pendlerrechnung nicht enthalten sind Fahrten zu den Fahrtzwecken Einkauf, Besorgung, Behördenbesuch, Arztbesuch sowie insbesondere alle Freizeitverkehre. Somit sind alle Fahrten der nicht berufstätigen Erwachsenen und Senioren, die Fahrten aller Verkehrsteilnehmer im Rahmen berufsfremder Aktivitäten und dienstlich bedingte Fahrten, in der Regel vom Arbeitsplatz ab und dahin wieder zurück, nicht enthalten. Diese Wege führen insgesamt zu einem deutlich höheren tatsächlichen Verkehrsaufkommen, als in der Pendlerrechnung wiedergegeben wird.

Bezogen auf das Fahrtenaufkommen in einer Kommune bewirkt in der Regel jede Pendlerbeziehung zwei werktägliche Fahrten. Für innergemeindliche Pendlerbeziehungen wird ein Fuß- und Radwegeanteil von ca. 30 % angesetzt, die im Berechnungsansatz für das Fahrtenaufkommen unberücksichtigt bleiben. Unter diesen Prämissen kann ein überschlägliches Fahrtenaufkommen abgeschätzt werden.

Das so berechnete gesamte werktägliche Fahrtenaufkommen je Gemeinde ist in Tabelle 27 aufgeführt. Das angegebene Fahrtenaufkommen beinhaltet nicht die Fahrten des Freizeit- und des sonstigen Verkehrs. Zu einer Abschätzung des gesamten Verkehrsaufkommens sind die Angaben um diese Fahrtzwecke anzuheben. Bei vorsichtiger Schätzung kann ein Zuschlag von 40% angesetzt werden.

Nahverkehrsplan der StädteRegion Aachen 2016 - 2020

ALSDORF				BAESWEILER				HERZOGENRATH			
A nach / E aus	Auspender A	Einpender E	Fahrten (E+A)*2	A nach / E aus	Auspender A	Einpender E	Fahrten (E+A)*2	A nach / E aus	Auspender A	Einpender E	Fahrten (E+A)*2
Aachen	6.609	1.747	16.712	Aachen	3.192	455	7.294	Aachen	9.789	2.447	24.432
Würselen	2.314	1.055	6.738	Alsdorf	1.532	701	4.466	Würselen	2.102	1.307	6.818
Eschweiler	1.385	664	4.098	Würselen	773	186	1.918	Alsdorf	1.269	1.045	4.628
Herzogenrath	1.045	1.269	4.628	Übach-P'berg	599	391	1.980	Eschweiler	576	256	1.664
Baesweiler	701	1.532	4.466	Eschweiler	504	158	1.324	Übach-P'berg	480	723	2.406
Stolberg	517	392	1.818	Herzogenrath	498	280	1.556	Stolberg	428	213	1.282
Jülich	399	237	1.272	Geilenkirchen	474	339	1.626	Baesweiler	280	498	1.556
Übach-P'berg	355	598	1.906	Jülich	348	96	888	Düren	265	76	682
Aldenhoven	298	457	1.510	Stolberg	218	92	620	Niederlande	264	264	1.056
Düren	281	172	906	Linnich	194	153	694	Geilenkirchen	252	275	1.054
Geilenkirchen	257	310	1.134	Düren	161	46	414	Jülich	221	57	556
Hückelhoven	93	119	424	Aldenhoven	160	353	1.026	Heinsberg	137	116	506
Heinsberg	90	122	424	Heinsberg	139	95	468	M'gladbach	118	42	320
Sonstige	2.355	1.552	7.814	Sonstige	1.729	711	4.880	Sonstige	2.248	1.337	7.170
Summe:	16.699	10.226	(Fuß:-30%)	Summe:	10.521	4.066	(Fuß:-30%)	Summe:	18.409	8.656	(Fuß:-30%)
innergemeindlich:		11.498	16.097	innergemeindlich:		6.141	8.597	innergemeindlich:		10.939	15.315
Werktägliches Fahrtenaufkommen:			69.947	Werktägliches Fahrtenaufkommen:			37.751	Werktägliches Fahrtenaufkommen:			69.445

ESCHWEILER				STOLBERG				WÜRSELEN			
A nach / E aus	Auspender A	Einpender E	Fahrten (E+A)*2	A nach / E aus	Auspender A	Einpender E	Fahrten (E+A)*2	A nach / E aus	Auspender A	Einpender E	Fahrten (E+A)*2
Aachen	5.993	1.998	15.982	Aachen	9.326	3.334	25.320	Aachen	8.155	4.237	24.784
Stolberg	2.235	2.702	9.874	Eschweiler	2.702	2.235	9.874	Herzogenrath	1.307	2.102	6.818
Düren	921	586	3.014	Würselen	827	541	2.736	Alsdorf	1.055	2.314	6.738
Würselen	838	642	2.960	Düren	554	323	1.754	Eschweiler	642	838	2.960
Alsdorf	664	1.385	4.098	Alsdorf	392	517	1.818	Stolberg	541	827	2.736
Langerwehe	478	981	2.918	Jülich	256	132	776	Düren	276	268	1.088
Jülich	457	295	1.504	Herzogenrath	213	428	1.282	Jülich	229	175	808
Herzogenrath	256	576	1.664	Langerwehe	189	351	1.080	Baesweiler	186	773	1.918
Aldenhoven	186	483	1.338	Simmerath	124	461	1.170	Übach-P'berg	141	401	1.084
Baesweiler	158	504	1.324	Monschau	104	235	678	Niederlande	126	126	504
M'gladbach	118	48	332	Baesweiler	92	218	620	Geilenkirchen	84	214	596
Inden	112	507	1.238	Roetgen	90	245	670	Aldenhoven	60	229	578
Übach-P'berg	66	216	564	Aldenhoven	65	113	356	Heinsberg	52	102	308
Sonstige	3.299	2.650	11.898	Sonstige	2.454	1.975	8.858	Sonstige	1.965	2.169	8.288
Summe:	15.781	13.573	(Fuß:-30%)	Summe:	17.388	11.108	(Fuß:-30%)	Summe:	14.819	14.775	(Fuß:-30%)
innergemeindlich:		17.930	25.102	innergemeindlich:		17.835	24.969	innergemeindlich:		9.823	13.752
Werktägliches Fahrtenaufkommen:			83.810	Werktägliches Fahrtenaufkommen:			81.961	Werktägliches Fahrtenaufkommen:			72.940

MONSCHAU				ROETGEN				SIMMERATH			
A nach / E aus	Auspender A	Einpender E	Fahrten (E+A)*2	A nach / E aus	Auspender A	Einpender E	Fahrten (E+A)*2	A nach / E aus	Auspender A	Einpender E	Fahrten (E+A)*2
Aachen	1.780	303	4.166	Aachen	2.624	431	6.110	Aachen	2.207	411	5.236
Simmerath	674	1.421	4.190	Monschau	411	116	1.054	Monschau	1.421	674	4.190
Stolberg	235	104	678	Stolberg	245	90	670	Stolberg	461	124	1.170
Roetgen	116	411	1.054	Simmerath	174	139	626	Hürtgenwald	309	120	858
Schleiden	93	68	322	Würselen	104	38	284	Düren	214	46	520
Düren	92	21	226	Eschweiler	70	27	194	Schleiden	160	73	466
Würselen	85	21	212	Düren	56	8	128	Roetgen	139	174	626
Belgien	62	62	248	Alsdorf	53	21	148	Würselen	138	20	316
Eschweiler	61	29	180	Hürtgenwald	42	12	108	Eschweiler	128	43	342
Alsdorf	41	16	114	Baesweiler	41	19	120	Nideggen	57	148	410
Hürtgenwald	23	62	170	Herzogenrath	35	19	108	Alsdorf	56	20	152
Hellenthal	22	17	78	Geilenkirchen	17	5	44	Jülich	51	7	116
Nideggen	15	129	288	Belgien	8	8	32	Herzogenrath	34	37	142
Sonstige	595	207	1.604	Sonstige	430	87	1.034	Sonstige	857	344	2.402
Summe:	3.894	2.871	(Fuß:-30%)	Summe:	4.310	1.020	(Fuß:-30%)	Summe:	6.232	2.241	(Fuß:-30%)
innergemeindlich:		4.371	6.119	innergemeindlich:		1.028	1.439	innergemeindlich:		3.835	5.369
Werktägliches Fahrtenaufkommen:			19.649	Werktägliches Fahrtenaufkommen:			12.099	Werktägliches Fahrtenaufkommen:			22.315

Tab. 27: Ausgewählte Pendlerströme für die Kommunen der StädteRegion Aachen (Stand 30.06.2013)

Pendlerverflechtungen zum Oberzentrum Aachen

Viele in der Stadt Aachen beschäftigte Menschen haben ihren Wohnsitz in den umliegenden Gemeinden und fahren täglich zur Arbeit nach Aachen. Stärkste Verflechtungen bestehen zwischen Aachen und Stolberg (42.000 Fahrten), Aachen und Würselen (35.200 Fahrten) sowie zwischen Aachen und Herzogenrath (36.100 Fahrten). Auch zu den Nachbarländern Niederlande und Belgien - vor allem zu Vaals, Kerkrade, Kelmis, Raeren und Eupen sind starke Pendlerbeziehungen vorhanden, u.a. weil viele Aachener hier wohnen.

Abbildung 28 zeigt die werktäglichen Pendlerverflechtungen als Anzahl der stattfindenden Personenfahrten zwischen Aachen und den umliegenden Städten und Gemeinden auf.

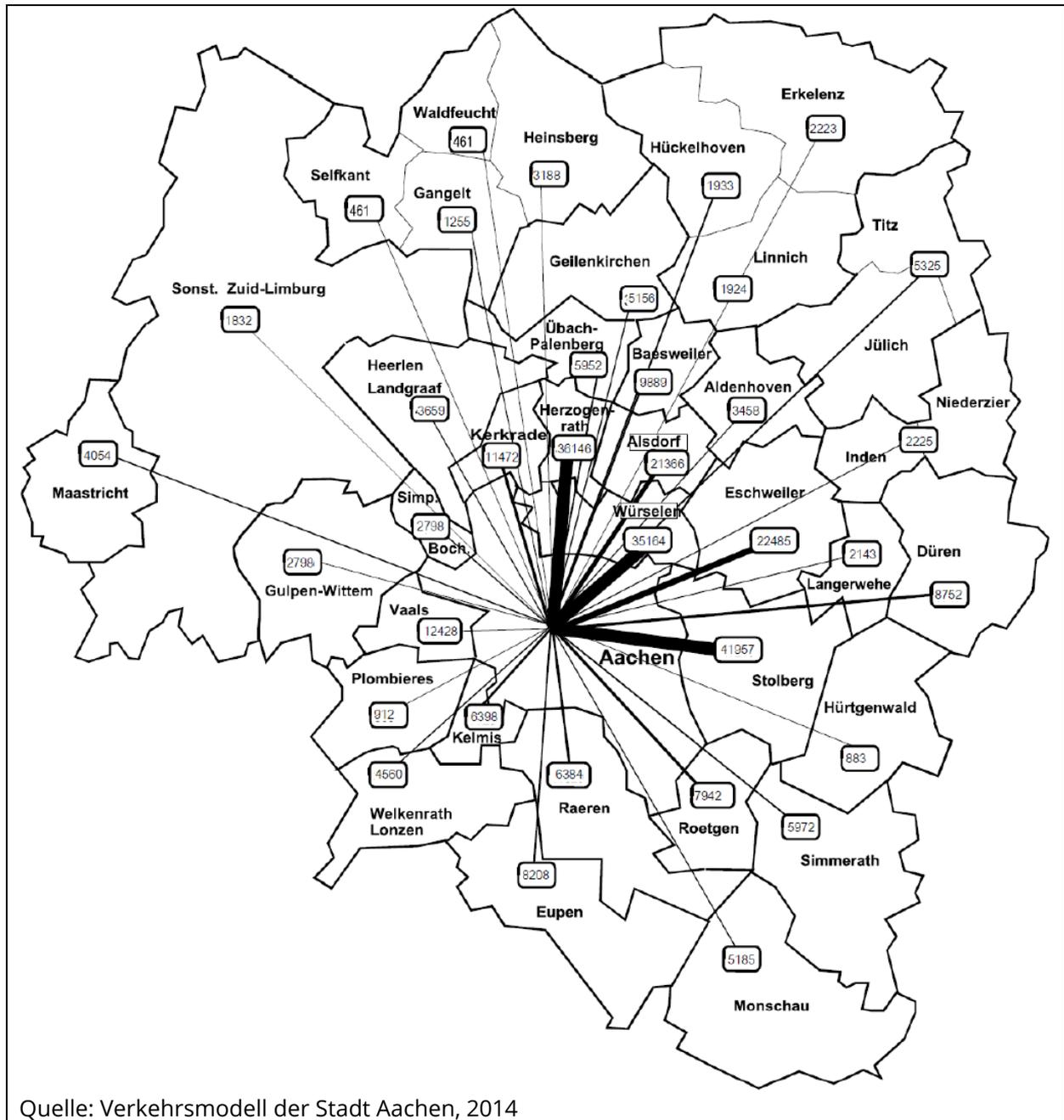


Abb. 28: Ein- und Auspendlerfahrten bezogen auf die Stadt Aachen [Personenfahrten/Werktag]

4.4 ÖPNV-Bediensungsstruktur und -umfang

Grundlage der Analyse des SPNV- und ÖSPV- Leistungsangebotes in der StädteRegion Aachen ist der Fahrplan Region Aachen 2015 des AVV, gültig ab 14.12.2014.

Schienerpersonennahverkehr (SPNV)

Der SPNV in der StädteRegion Aachen wird auf 3 RegionalExpress- und 2 RegionalBahn-Linien von **DB Regio AG, Region NRW** mit folgenden Linienangeboten auf den Kursbuchstrecken (KBS) 480 (Liège – Aachen – Düren . Köln) bzw. 485 (Aachen – Mönchengladbach) jeweils im 60-Minuten-Takt, zum Teil mit Verdichtungsfahrten zur HVZ durchgeführt:

- RE1 (NRW-Express), Aachen – Köln – Düsseldorf – Dortmund – Hamm – Paderborn,
- RE4 (Wupper –Express) Aachen – Mönchengladbach – Düsseldorf – Wuppertal – Hagen – Dortmund),
- RE9 (Rhein-Sieg-Express), Aachen – Köln – Troisdorf – Siegburg – Siegen,
- RB 20 (die **euregiobahn**), Heerlen / EW St. Jöris – Alsdorf - Herzogenrath – Aachen – Stolberg / Eschweiler – Langerwehe –Düren und
- RB 33 (Rhein-Niers-Bahn) Aachen – Mönchengladbach – Krefeld – Duisburg. Seit Dezember 2013 wird der zweiteilige RB33 in Lindern geflügelt, ein Zugteil fährt über die reaktivierte Strecke nach Heinsberg.

Der folgende Ausschnitt aus dem Schnellverkehrsplan der mobility euregio (Euregionale Koordinierungsstelle für Bus und Bahn) stellt das SPNV-Netz für die StädteRegion dar (Abbildung 29).

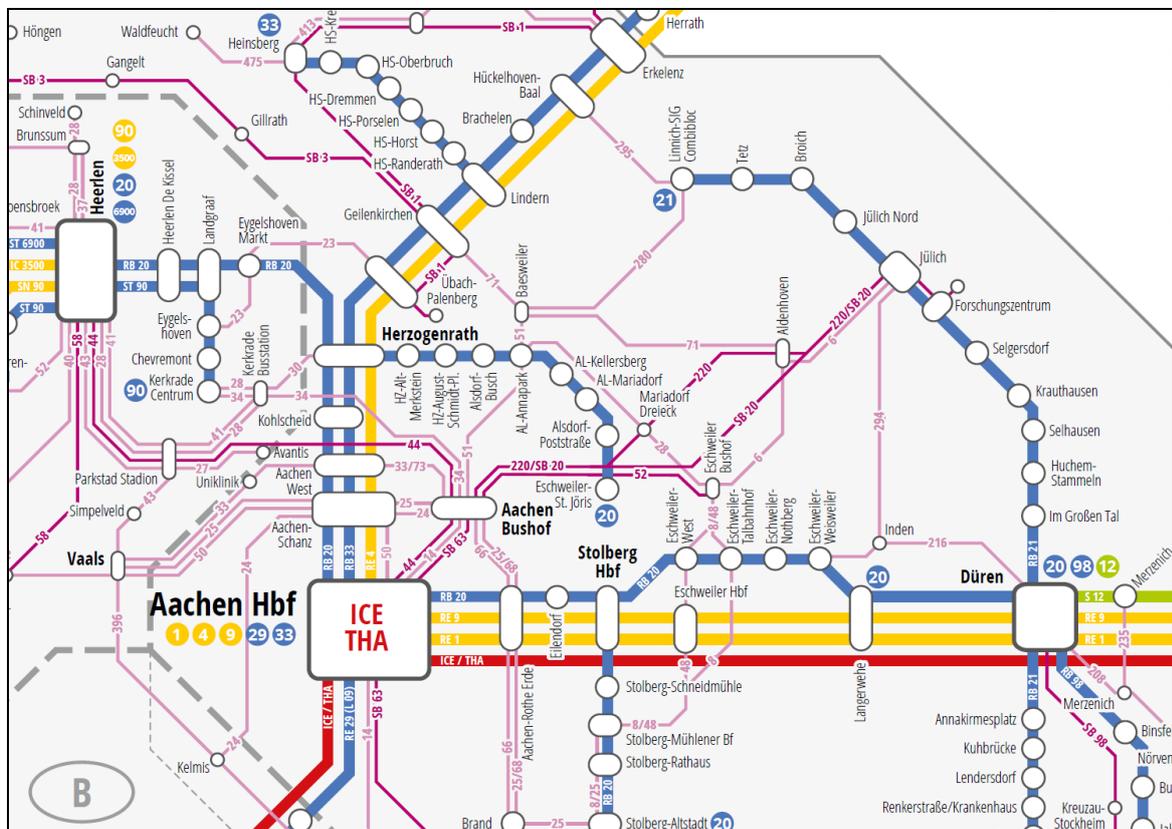


Abb. 29: SPNV-Netz der StädteRegion Aachen

Der Anschluss an das nationale und internationale Fernverkehrsnetz und an die RegionalExpress-Linie RE29 (EuregioAIXpress, Aachen – Verviers – Spa) erfolgt am Aachener Hauptbahnhof. Am Bahnhof Düren besteht der Anschluss zur Rurtalbahn (RB21, Linnich – Jülich – Düren – Heimbach).

Die wichtigste regionale Schienenverbindung stellt die **euregiobahn** (RB20) dar. Die grenzüberschreitende **euregiobahn** bedient auf der KBS 482 den Abschnitt Heerlen (NL) – Herzogenrath bzw. Eschweiler-St. Jöris – Alsdorf – Herzogenrath sowie die weitere Strecke nach Aachen. Weiter auf der KBS 480 nach Stolberg – Eschweiler – Weisweiler – Langerwehe und Düren. In Stolberg wird die zweiteilige **euregiobahn** geflügelt, ein Zugteil fährt nach Stolberg-Altstadt. Der größte Teil der Strecken wird halbstündlich befahren, die Abschnitte Düren – Langerwehe, Herzogenrath – Eschweiler-St. Jöris und Herzogenrath – Heerlen (NL) werden stündlich befahren.

Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV)

Im ÖSPV bedienen insgesamt 82 Linien die StädteRegion. Die folgenden Verkehrsunternehmen sind mit eigenen Liniengenehmigungen tätig:

- **Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG (ASEAG)** mit 40 Linien
- **RVE Regionalverkehr Euregio Maas-Rhein GmbH** mit 23 Linien
- **TAETER Aachen, Transdev Rheinland GmbH** mit 13 Linien
- **WestEnergie und Verkehr GmbH** mit 5 Linien.

Gemeinschaftlich genehmigte Linien sind in dieser Aufstellung dem verkehrsbetreibenden Genehmigungsinhaber zugeordnet.

Die **Linie 30** der niederländischen **Veolia Transport Limburg**, die die Städte Herzogenrath und Kerkrade verbindet, und die **Linie 815** der **Regionalverkehr Köln (RVK)**, die an Sonntagen in der Sommersaison eine Fahrradanhängerfahrt von Kall Bf nach Monschau anbietet, sind nicht in den AVV integriert.

Eine Übersicht zum Leistungsangebot der AVV Unternehmen enthält Tabelle 30.

Verkehrsunternehmen im AVV	Anzahl Linien *)	Betriebsleistung [Wagen-Nutz-km/Jahr]		Anteil
		StädteRegion Aachen	Kreis Euskirchen/Eupen	
ASEAG	40	5.321.685		63,80 %
RVE	23	1.939.879	63.879 7.693	24,11 %
Taeter Aachen (Veolia)	13	811.019		9,72 %
West	5	197.325		2,37 %
		8.269.908	71.572	
Summe	81	8.341.480		100 %

*) gemeinschaftlich genehmigte Linien sind dem verkehrsbetreibenden Genehmigungsinhaber zugeordnet.
Quelle: AVV-Verbundetat 2015, Planwerte

Abb. 30: Übersicht zu den Betriebsleistungen je AVV-Verkehrsunternehmen (Planwerte 2015)

Nahverkehrsplan der StädteRegion Aachen 2016 - 2020

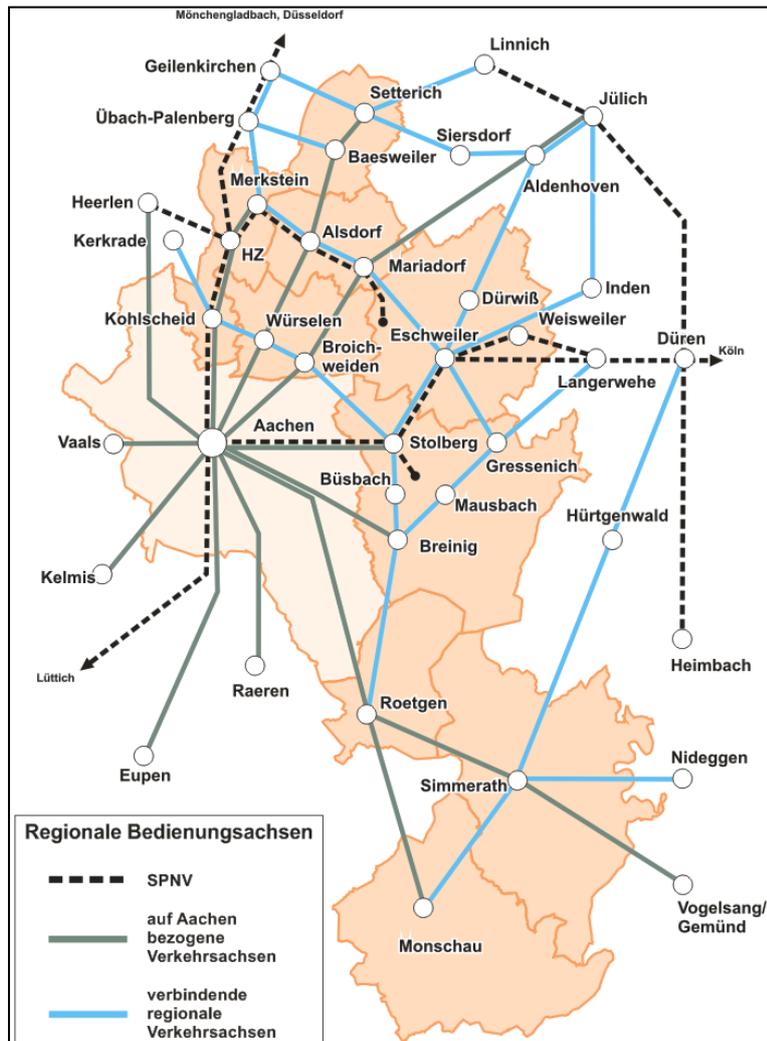
Desweiteren verkehren Einrück- und Schulverkehrsfahrten, die als öffentlicher Nahverkehr von den Verkehrsunternehmen betrieben werden und für die Allgemeinheit zugänglich sind. Diese Fahrten werden in der Regel als E- und S-Fahrten ausgeschrieben.

Neben dem zuvor beschriebenen Regel-Linienverkehr wird die Region mittlerweile an das sich entwickelnde Fernbusnetz angebunden. Zurzeit erfolgt die Anbindung jedoch nur über zwei Haltepunkte im Stadtgebiet Aachen (Bendplatz und An der Hüls).

Regionale Netzstruktur der StädteRegion

Mit Verkehrsangeboten des SPNV werden die Städte Aachen, Herzogenrath, Alsdorf, Eschweiler und Stolberg bedient. Die Zugverkehre in der StädteRegion sind systematisch vertaktet und auf die Oberzentren Aachen, Köln und Düsseldorf ausgerichtet.

Dem Regionalverkehr werden jene Linien (SPNV und ÖSPV) zugeordnet, die die Kernbereiche der Städte und Gemeinden des Bedienungsgebietes untereinander und mit den Zentren des Umlandes verbinden. Abbildung 31 zeigt das System der regionalen Bedienungachsen des SPNV und ÖSPV in der StädteRegion Aachen.



Das Achsenbild zeigt ein auf Aachen gerichtetes radiales Netz, das durch ringförmig ausgebildete Netzelemente ergänzt wird. Eine so ausgebildete Netztopologie besitzt die Eigenschaft - wenn vollendet - dass jede Verbindung zwischen zwei Zentren mit höchstens einem Umstieg zu realisieren ist.

Im radialen System der auf Aachen bezogenen Verkehrsachsen wird bei der Überlagerung mit dem Schienennetz sichtbar, dass jede dritte radiale Achse im SPNV ausgebildet ist.

Bei den sich ringförmig um das Oberzentrum Aachen ausbildenden Netzelementen ist jeder zweite Ring Teil des SPNV-Netzes, immer abwechselnd mit den verbindenden regionalen Busverkehrsachsen.

Im Schiene/Bus-Netz sind Netzlücken im Bestand festzustellen. Durch deren Schließung kann die Netzwirkung noch deutlich verbessert werden.

Abb. 31: Bedienungachsen des regionalen SPNV und ÖSPV in der StädteRegion Aachen

Fazit

Im Gesamtbild der regionalen Bedienungachsen SPNV und ÖSPV wird die StädteRegion Aachen von einem ÖPNV-Netz überzogen, dessen Maschenweite von Süden nach Norden enger wird und damit den siedlungsgeographischen Gegebenheiten folgt. Da der lokale Verbindungsbedarf in der StädteRegion zu einem erheblichen Teil von den regionalen Linien mit abgedeckt wird, profitieren eine Vielzahl von Ortsteilen in den Kommunen der StädteRegion von der durch die Überlagerung der Verkehrssysteme entstehenden Netzwirkung. Voraussetzung sind weitestgehend geschlossene Netzlücken und möglichst gute Verknüpfungsbedingungen.

Regionales ÖSPV-Angebot

Das regionale Busliniennetz der StädteRegion Aachen umfasst 54 Buslinien. Die Linienverläufe und die zeitliche Disposition des regionalen Buslinienverkehrs sind in Tabelle 32 wiedergegeben.

30 Buslinien stellen eine Verbindung zum Oberzentrum Aachen her. Die Kommunen der StädteRegion Aachen sind untereinander durch 14 Buslinien verbunden, während 25 regionale Buslinien die Verbindungen zu den benachbarten Zentren in den Kreisen Heinsberg, Düren und Euskirchen und in den Niederlanden (Kerkrade) herstellen.

Lokales ÖSPV-Angebot

Der lokale Verbindungsbedarf in der StädteRegion wird zu einem erheblichen Teil von den regionalen Linien abgedeckt. In den Südkommunen verkehren einzelne regionale Linien mit lokaler Verbindungsfunktion. Darüber hinaus wird die innerörtliche Verkehrsnachfrage über lokale Buslinien bedient, die in allen Städten und Gemeinden, mit Ausnahme der Gemeinde Roetgen, verkehren.

Dem lokalen Verkehrsangebot werden insgesamt 29 Buslinien zugeordnet. Während 19 Buslinien ausschließlich innerhalb einer einzigen Kommune verkehren, überschreitet jede dritte lokale Buslinie (10 Linien insgesamt) eine Kommunalgrenze und bedient einen oder mehrere Ortsteile einer benachbarten Kommune. Der Verlauf und die zeitliche Disposition des lokalen Angebotes sind in Tabelle 33 zusammengestellt.

Nahverkehrsplan der StädteRegion Aachen 2016 - 2020

Linie	Be- treiber	Linienverlauf	Bediente Kommunen										System- Verknüpfung	Takt Mo-Fr		Ferien- fahrplan	Takt Sa So		Bemerkungen			
			AC	BW	HZ	AL	WÜ	EW	ST	RO	SI	MO		außer- halb	NVZ		SVZ	NVZ		SVZ		
Schienerpersonennahverkehr (SPNV)																						
RE1	DBAG	Aachen-Köln - Dülsdorf - Dülsburg - Essen - Dörmund - Hamm - Paderborn	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	*) Verdichtungsfahrten zur HVZ
RE4	DBAG	Aachen - Mönchengladbach - Dülsdorf - Wuppertal - Hagen - Dortmund	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	*) Verdichtungsfahrten zur HVZ
RE9	DBAG	Aachen - Köln - Troisdorf - Siegburg/Bonn - Hennef - Au(Sieg) - Siegen	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	*) Verdichtungsfahrten zur HVZ
RB20	DBAG/ NS	evregio -üren: Heerlen-Landgraaf/Eschweiler - Alsdorf - Herzogenrath - Aachen - Stoberg - Eschweiler - Langenwehe - Düren	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	*) werktags und samstags: Aachen-Heerlen/Alsdorf-Eschweiler: 30' ganztägig
RB33	DBAG	Aachen - Herzogenrath - Lindern - Heinsberg/ Erkelenz - Mönchengladbach - Viersen - Krefeld - Dülsburg - Wessel	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	*) werktags und samstags: Aachen-Heerlen/Alsdorf-Eschweiler: 30' ganztägig
Regionaler Buslinienverkehr																						
SB63	RVE	AC Bushof - AC Hbf - AC Butscheid - RO Post - SI Lammersdorf - SI Bushof - (SI Kesternich - SI Einmahr - Gemünd - Schleidern)*	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	*) ab Simmerath ausgedünnt, ca 120'
1	ASEAG	Lintert - AC Bushof - AC Haaren - ST Mühlener Bf. - ST Schevenhütte *	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	*) Nationalpark-Linie/Fahrradbus (GaissonFP)
6	ASEAG	EW Talbahnhof* - EW Bushof - EW Dürwiß* - EW Neu-Lohn - Aldenhoven - Jülich Bf. **	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	*) Bushof - Mühlener Bf. werktags tagsüber 30'
8	ASEAG	(STZweifall - Vicht)* - Mühlener Bf. - Velau - EW Pumpe - Bushof - Talbahnhof	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	*) Kleinerschleife Dürwiß in der SVZ
11	ASEAG	AC Schmitz - AC Walheim - AC Hbf - AC Bushof - AC Haaren - WÜ Kannenberg - WÜ Weiden - AL Wäradorf - AL Hoengen*	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	*) Jülich abends, Sa u. So. nicht angefahren
12	ASEAG	AC Höm - AC Muffet - AC Bushof - Ellendorf - ST Münsterbusch - ST Mühlener Bf. - ST Donnerberg*	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	*) Zweifall - Mühlener Bf. SVZ: keine Fahrt
15	ASEAG	AC Eisenbrunnen - AC Bushof - AC Brand - ST Breinig - ST Vicht* - ST Meusbach*	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	*) Bedienung Hoengen täglich in der SVZ
16	ASEAG	AC Hbf - AC Bushof - Verlaurenheide - WÜ Gewerbegebiet Aachener Kreuz - WÜ Kannenberg	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	*) bis Hoengen werktags ab 16:30h
17	ASEAG	AC Bushof - AC Laurensberg - AC Richtend - HZ Bank - AC Horbach - AC Loch	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	*) einzelne Fahrten über Breinig hinaus
21	ASEAG	AC Waldriedhof - AC Hbf - AC Bushof - WÜ Parkhotel - WÜ Bardenberg - HZ Bahnhof (HZ Merksteine - Palenberg Bf)**	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	*) auf dem Abschnitt Brand - Breinig
22	ASEAG	(AC Höm - Muffet - AC Eisenbrunnen) - AC Bushof - AC Ellendorf - ST Aisch - ST Mühlener Bf.	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	*) 4 Fahrten an Schultagen, 2 an Ferientagen
25	ASEAG	NL Vaals - Westfriedhof - AC Bushof - AC Brand - ST Busbach - ST Mühlener Bf. - ST Aisch*	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	*) ab HZ Bahnhof: 60'
125	ASEAG	Schnelbus **: AC Eisenbrunnen - AC Bushof - AC Bf. Rohre Erde - Brand - ST Busbach - ST Mühlener Bahnhof	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	*) in der SVZ Linienbedienung nur bis HZ Bf.
27	ASEAG	AC Diepenbenden* - AC Bushof - AC Laurensberg - AC Vetschau - AC Richerich - HZ Bank	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	*) Abschnitt Höm - Eisenbrunnen nur zur NVZ
28	ASEAG	AL Annpark - Mariadorf - Hoengen - Warden - EW Kirzweiler - EW Bushof - EW Rathaus - Weisweiler - Hücheln	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	*) Taktausdünnung am Vormittag
34	ASEAG	AC Brand* - Gewerbegebiet Ellendorf* - AC Bushof - AC Grüner Weg - HZ Kohlscheid - NL Kerkrade**	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	*) Andienung Aisch mit einzelnen Fahrten
35	ASEAG	Vaals Grenze* - AC Bushof - AC Brand - AC Walheim - ST Venwegen - ST Breinig	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	*) 60 ab 22:00 Uhr
135	ASEAG	Schnelbus **: Eisenbrunnen - AC Bushof - AC Brand - AC Walheim - Hahn - ST Venwegen	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	*) ausgewählte Haltestellen
47	ASEAG	AC Bushof - Laurensberg - Richerich - HZ Kohlscheid - HZ Bf. - (HZ Merksteine)*	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	*) 2 Fahrten zur Spitzzeit in Lasrichtung
147	ASEAG	Schnelbus **: AC Bushof - HZ Kohlscheid - Herzogenrath Bf. - HZ Merksteine	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	*) 2 Fahrten zur Spitzzeit in Lasrichtung
48	ASEAG	ST Mühlener Bf. - ST Donnerberg - EW Waldsiedlung - Eschweiler Hbf - EW Bushof	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	*) 10 Fahrtenspaare in Lasrichtung
51	ASEAG	AC Bushof - AC Tivoli - Würselen - Alsdorf - Baesweiler - Setterich**	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	*) ausgewählte Haltestellen
151	ASEAG	Schnelbus **: AC Bushof - WÜ Parkhotel - AL Annpark - BW in der Schaf	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	*) In der SVZ wird nur der Abschnitt EW Hbf - EW Bushof bedient (Bedarfsverkehr)
52	ASEAG	AC Bushof - EW Bushof - EW Vöckelsberg* / Weisweiler / Hücheln	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	•	*) einzelne Fahrten in der SVZ bis/ab Setterich

Tab. 32: Regionales SPNV- und ÖSPV-Angebot in der StädteRegion Aachen (Stand: Mai 2015)

Linie	Be-treiber	Linienverlauf											Bediente Kommunen										System-Verknüpfung	Takt Mo-Fr		Takt Sa		Takt So	Bemerkungen			
		AC	BW	HZ	AL	WU	EW	ST	RO	SI	MO	außerhalb	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ	NVZ	SVZ												
Lokaler Buslinienverkehr																																
26	ASEAG	EW Buschhof - EW Nörlberg - Langerwehe Heistern - Hammich - ST Gressenich																									ca.60	--	--	--		Außenhalb der Schulzeit 2 Fahrten
31	TAETER	AL-Annapark - AL Alt Olden - WU Euchen - WU Neusen																									ca. 60	--	--	--		fahrlenweise
40	ASEAG	St Mühlener Bahnhof - ST Kohlbusch - ST Münsterbusch - STLieser - ST Altsied - ST Krankenhaus																									120	--	--	--		
42	ASEAG	(ST)Schnevenhütte - Gressenich (Zweital) - Vicht - Breinig - Büsbach - Mühlener Bf. - Stolberg Hbf. **																									60	60	60	60		*) NVZ: Gressenich; SVZ: Zweifall **) Stolberg Hbf nur SVZ
59	TAETER	WU Bardenberg - AL Duffesheide																									2 x	--	--	--		Angebot umfasst 2 Fahrten je Richtung mit ALT
62	ASEAG	ST Krankenhaus - ST Mühlener Bf. - ST Münsterbusch - ST Büsbach																									120	--	--	--		
72	ASEAG	ST Mühlener Bf. - ST Altsied - ST Donnerberg																									60 *	4 x	60	120	120	*) Verdichtung zur morgentlichen HVZ
83	RVE	St Bushof - St Huppenbroich - St Eicherscheid - St Dedenborn - St Rauchenaue (-St Einuhr - St Erkenruhr)*																									ca. 60	--	--	--		*) Einuhr und Erkenruhr : 3 Fahrtenpaare **) Taktbruch in der Mittagszeit
84	RVE	MO Parkhaus - MO Höfen - MO Röhren - MO Widdau - MO Imgenbroich																									7 x	--	--	--	2 x	*) Flächenhafte Erschließung. An Sonntagen saisonal ergänzt durch Fahrt der Linie 815 (RVK).
85	RVE	MO Parkhaus - MO Wützenich - MO Kallterheberg																									ca. 60	1 x	--	--	480	*) samstags Linienbetrieb in einer Richtung
89	TAETER	AL-Annapark - HZ Noppenberg - HZ Merenstein - HZ Schulzentrum																									2-3 x	--	--	--		*) an Ferien-Werktagen 1 Fahrtenpaar von Annapark nach Merstein
96	RVE	EW Bushof - EW Weisweiler - Langerwehe *																									60	--	--	--	2x	*) einzelne Fahrten über Heidesiedlung bis Langerwehe Schulzentrum durchgebunden.
501	RVE	Schüler-Verstärkerfahrten in Monschaur: MO Wützenich/MO Konzen - MO Grundschule/Realschule/Gymnasium																									1 FP	--	--	--		Verstärkerlinie mit uneinheitlichem Linienverlauf je Wochentag
AL1	TAETER	Stadtbu Als Dorf: AL Annapark - AL Schaufenberg - AL Blumenrath - AL Merisdorf																									60*	30	60	60	60	*) Alternierendes Angebot AL1/AL4: 30'
AL2	TAETER	Stadtbu Als Dorf: AL Busch - AL Annapark																									30	60	60	60	60	
AL3	TAETER	Stadtbu Als Dorf: AL Annapark - AL Olden - AL Kellersberg - AL Annapark																									60	--	--	--	--	
AL4	TAETER	Stadtbu Als Dorf: AL Annapark - AL Schaufenberg - AL Hoengen - AL Merisdorf																									60*	--	--	--	--	*) Alternierendes Angebot AL1/AL4: 30'
AL5	TAETER	Stadtbu Als Dorf: AL Duffesheide / AL Olden - AL Annapark																									6 x *	--	--	--	--	*) 6 Fahrtenpaare in der Schulzeit und 4 Fahrtenpaare in den Ferien
AL6	TAETER	Stadtbu Als Dorf: AL Merisdorf - AL Begau - AL Warden - AL Merisdorf																									60	--	--	--	--	
BW1	west	Stadtbu Baesweiler: BW Seiterich- BW In der Schaf - BW Oldtweller - AL Beiersdorf																									7 x	--	--	--	--	*) Verkehr nur an Schultagen
EW1	ASEAG	Stadtbu EW: Bushof - EW Berggrath - EW Hastenrath - ST Gressenich																									60	60	60	60	60	Alternierend mit EW3: 30-Min-Takt im Stadtgebiet EW bis Scherpenseel
EW2	ASEAG	Stadtbu EW: Düwiß - EW Bushof - EW Nörberg *)																									30	60*	60*	60*	60*	*) SVZ AST-Anbindung des Stadtteils Nörberg
EW3	ASEAG	Stadtbu EW: Bushof - EW Berggrath - EW Hastenrath - ST Werth																									60	--	--	--	--	Alternierend mit EW1: 30-Min-Takt im Stadtgebiet EW bis Scherpenseel
EW4	ASEAG	Stadtbu EW: St.Joris /Aue - Röhe - EW Bushof - Rathaus - EW Hbf																									60	60*	60*	60*	60*	*) ALT-Bedienung in der SVZ
EW5	ASEAG	Blauensee-Shuttle: EW Talbahnhof - EW Bushof - EW Düwiß - EW Blauensee																									--	--	--	--	--	*) Verkehr nur Sa und So in den Sommerferien
HZ1	TAETER	Stadtbu HZ: HZ Schulzentrum - HZ Bahnhof - HZ Worm - HZ Holstadt																									12 x	--	--	--	--	Verkehr nur an Schultagen: In Hofstätt betrieblicher Anschluss an HZ3
HZ2	ASEAG	Stadtbu HZ: WU Bardenberg - HZ Kohlischheid - HZ Bank - HZ Panneshede																									60	--	--	--	2 x	
HZ3	TAETER	Stadtbu HZ: Schulzentrum - HZ Bahnhof - HZ Merstein - HZ Merstein-Nord - HZ Pilschard - HZ Herbach - HZ Holstadt																									60	--	--	--	--	Verkehr nur an Schultagen, streckenweise bedarfsorientierte Linienbedienung
WU1	RVE/ASEAG	Stadtbu WU: Euchen - Weiden - Gewgeb. Aachener Kreuz - WU Parkhotel - HZ Kohlischheid																									60	--	--	--	120 *	*) ALT zwischen Euchen und Weiden

Tab. 33: Lokales ÖSPV-Angebot in der StädteRegion Aachen (Stand: Mai 2015)

Die folgende Abbildungsserie beinhaltet für jede Kommune eine Grafik sowie Erläuterungen über die Siedlungsstruktur und die ÖPNV-Bediensstruktur.

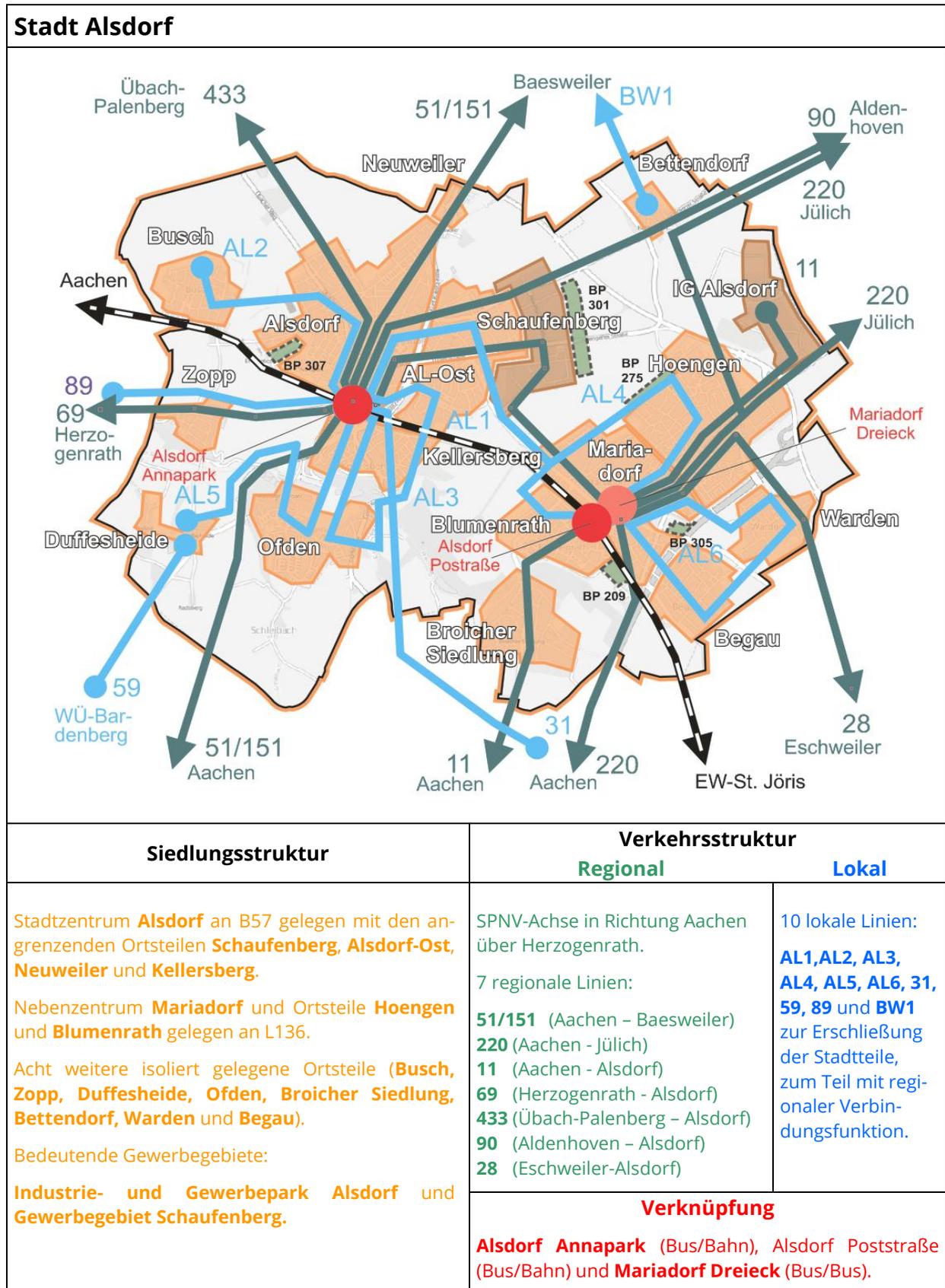


Abb. 34: ÖPNV-Bediensstruktur in Alsdorf (Bestand 2015)

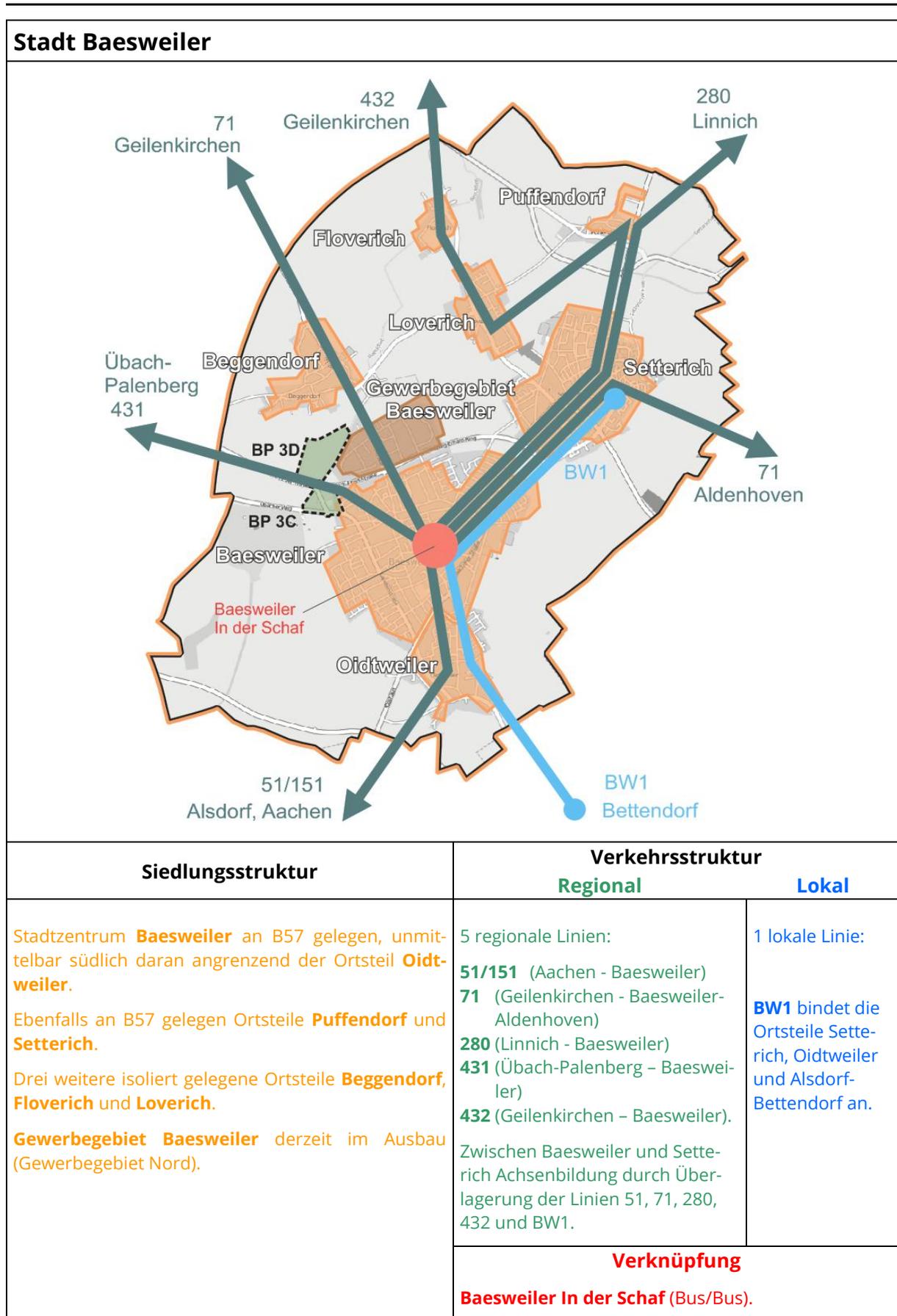
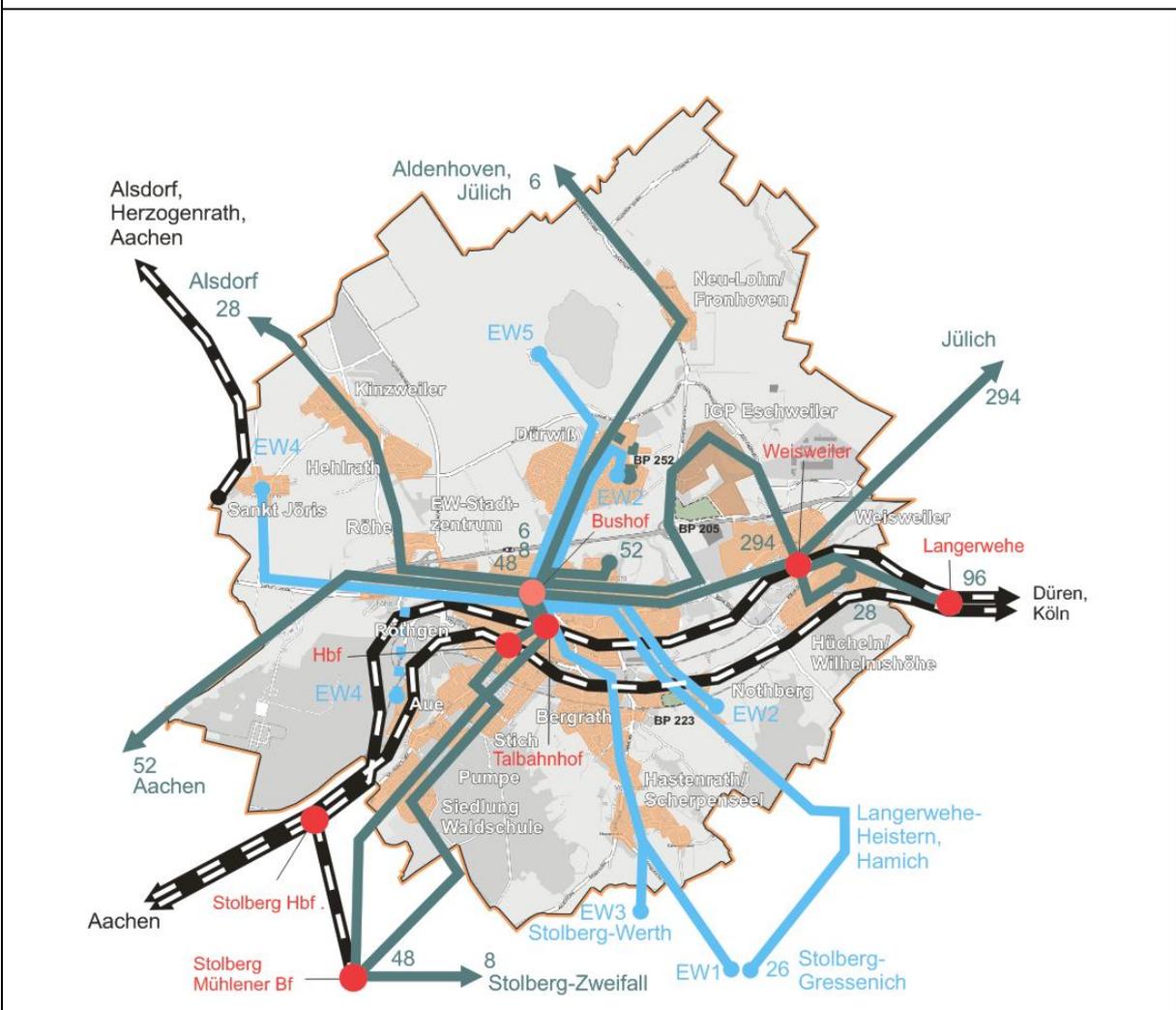


Abb. 35: ÖPNV-Bediensstruktur in Baesweiler (Bestand 2015)

Stadt Eschweiler



Siedlungsstruktur	Verkehrsstruktur	
	Regional	Lokal
<p>Zentrale Bereiche Stadtzentrum und Innenstadt im Indetal mit daran anschließenden Stadtteilen Röthgen und Röhe.</p> <p>Im Osten liegen das Nebenzentrum Weisweiler und Hüheln/Wilhelmshöhe.</p> <p>Die südliche Stadthälfte schließt die Ortsteile Aue, Stich, Pumpe, Siedlung Waldschule, Bergrath, Nothberg und Hastenrath/Scherpenseel ein.</p> <p>Nördlich der Autobahn liegen fünf weitere Ortsteile Sankt Jöris, Kinzweiler, Hehlrath, Dürwiß, Neu-Lohn/Fronhoven sowie der Industrie- und Gewerbepark Eschweiler, dessen weiterer Ausbau vorgesehen ist.</p>	<p>SPNV-Achsen in Richtung Aachen, Köln und Herzogenrath.</p> <p>8 regionale Linien, sternförmig :</p> <p>6 (Eschweiler-Aldenhoven-Jülich)</p> <p>8, 48 (Stolberg - Eschweiler)</p> <p>28 (Alsdorf -Eschweiler, mit Erschließungsfunktion am IGP und in Weisweiler)</p> <p>52 (Aachen – Eschweiler über BAB),</p> <p>96 (Eschweiler – Langerwehe, mit Zubringerfunktion zum Schulzentrum</p> <p>294 (Eschweiler - Inden/Altdorf - Jülich)</p> <p>Nachtbus N13 (Aachen – Eschweiler).</p>	<p>6 lokale Linien: EW1, EW2, EW3, EW4 und 26 erschließen die nicht von Regionallinien bedienten Stadtteile.</p> <p>EW5 bindet den Blausteinsee an (an Samstagen, Sonn- und Feiertagen während der Schulferien).</p>
	<p>Verknüpfung</p> <p>Eschweiler Hauptbahnhof, Eschweiler Talbahnhof, Weisweiler Bahnhof (Bus/Bahn) und Eschweiler Bushof (Bus/Bus).</p>	

Abb. 36: ÖPNV-Bediensstruktur in Eschweiler (Bestand 2015)

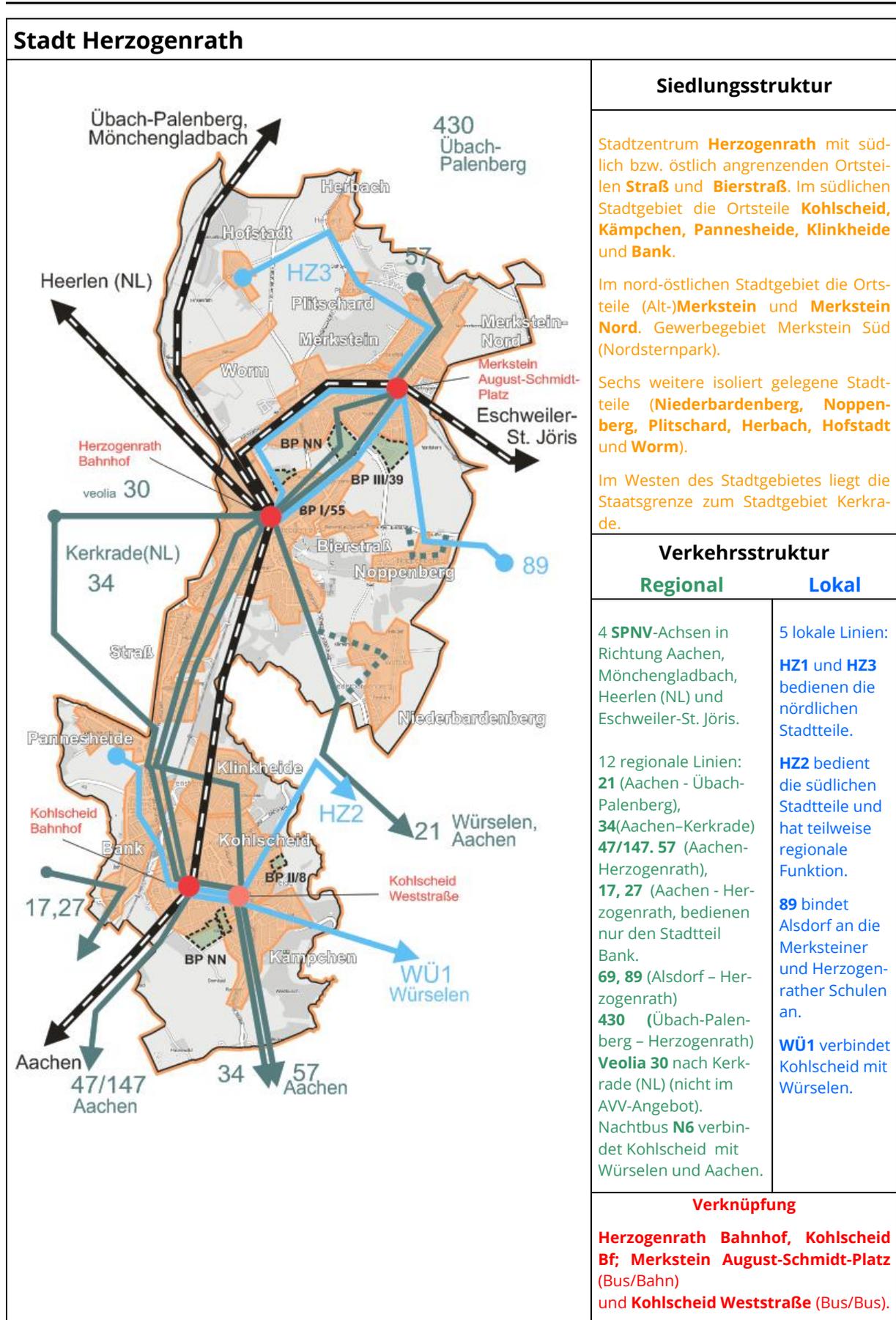


Abb. 37: ÖPNV-Bediensstruktur in Herzogenrath (Bestand 2015)

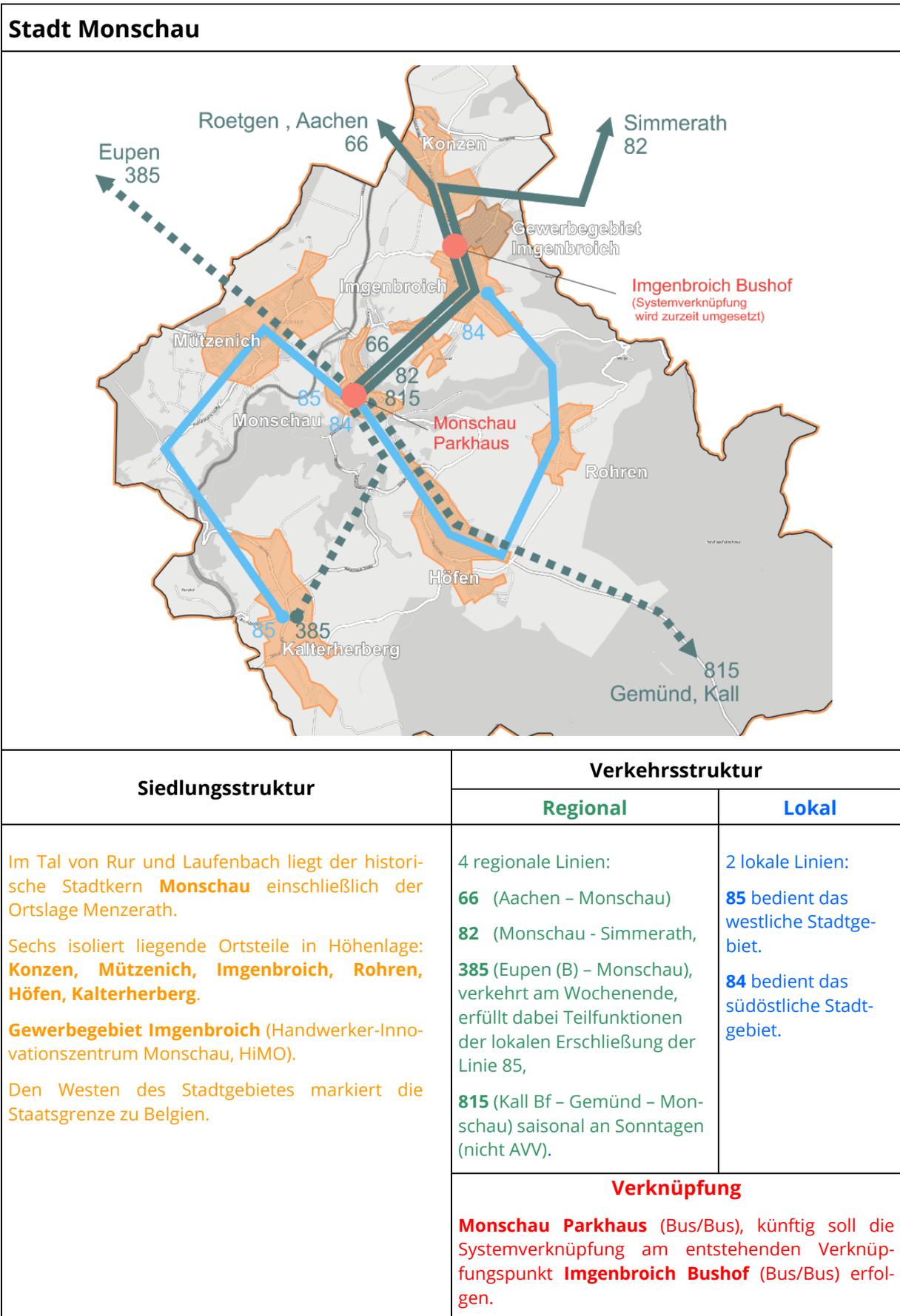


Abb. 38: ÖPNV-Bediensstruktur in Monschau (Bestand 2015)

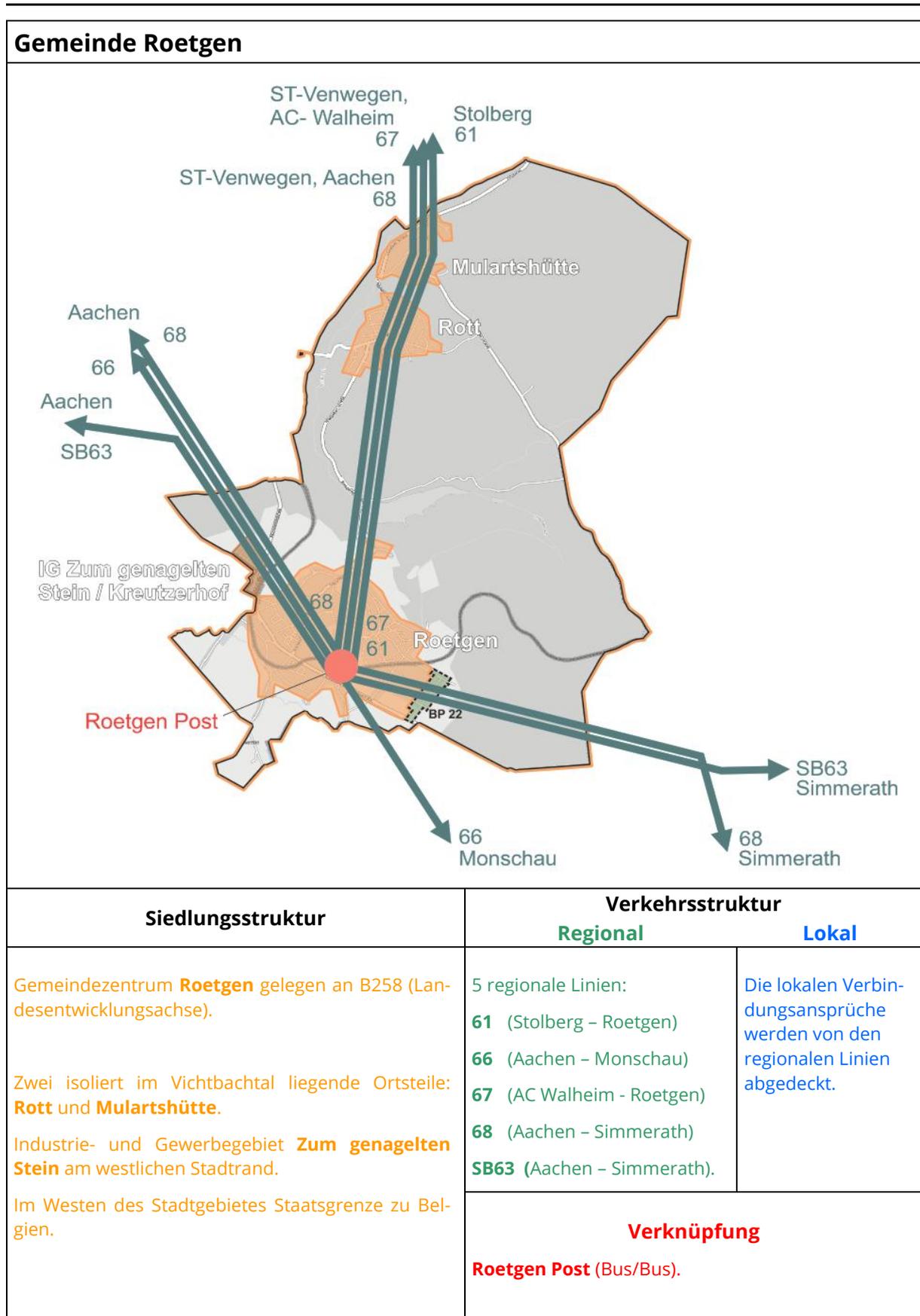
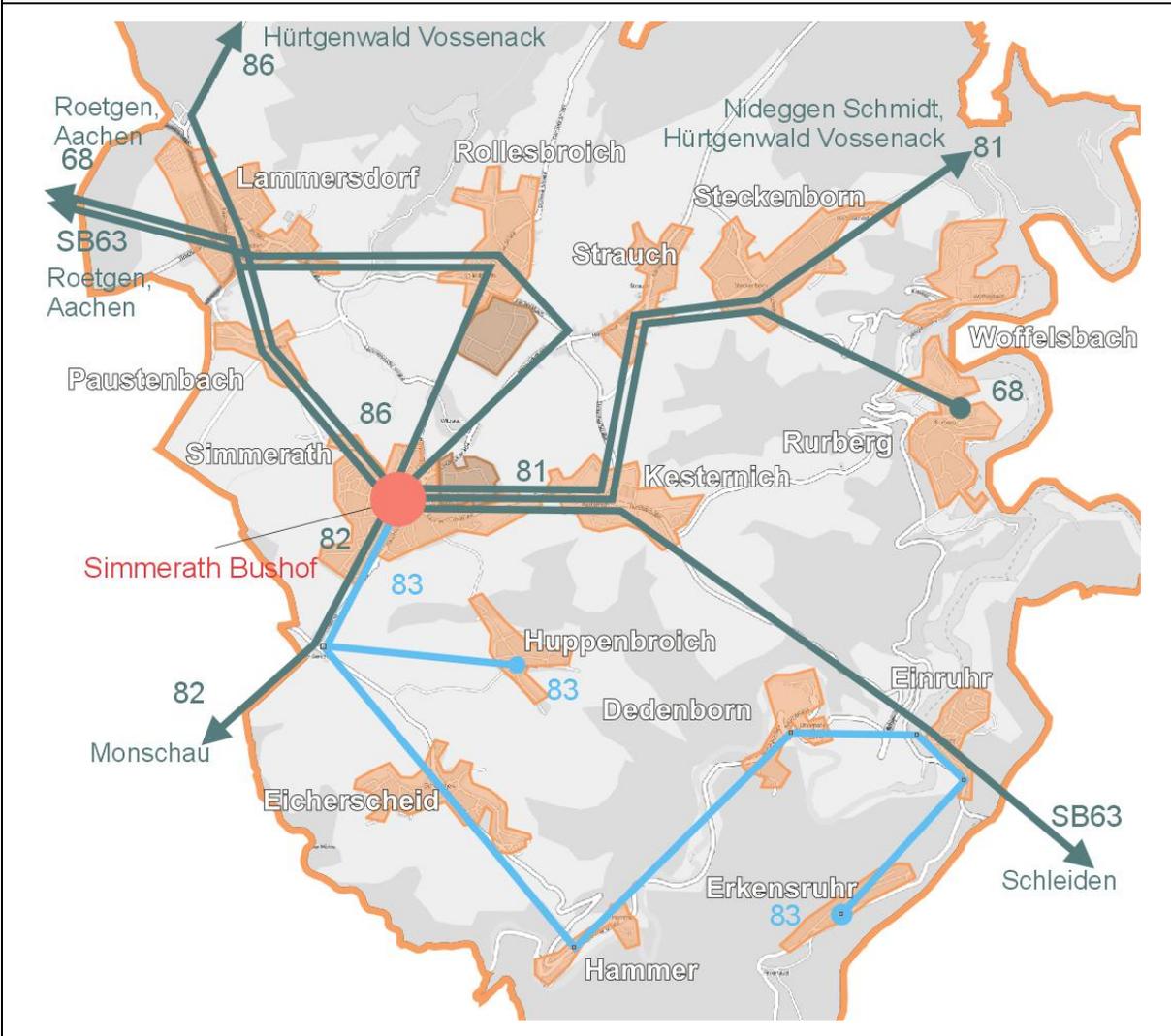


Abb. 39: ÖPNV-Bediensstruktur in Roetgen (Bestand 2015)

Gemeinde Simmerath



Siedlungsstruktur	Verkehrsstruktur	
	Regional	Lokal
<p>Gemeindezentrum Simmerath in Höhenlage.</p> <p>Acht isolierte Ortsteile in Höhenlage (Lammersdorf, Rollesbroich, Strauch, Steckenborn, Paustenbach, Kesternich, Huppenbroich und Eicherscheid).</p> <p>Sechs Ortsteile im Rurtal bzw. am Rursee (Woffelsbach, Rurberg, Dedenborn, Einruhr, Erkensruhr und Hammer).</p> <p>Als zusammenhängendes Gewerbegebiet mit Bedeutung für die ÖSPV-Planung stellen sich das unmittelbar an den Kernbereich anschließende Gewerbegebiet Simmerath und das Gewerbe- und Industriegebiet Rollesbroich (im Ausbau) südlich des Ortsteils dar.</p>	<p>5 regionale Linien, in der nördlichen Gemeindehälfte, teilweise mit lokaler Andienungsfunktion:</p> <p>SB63 (Aachen nach Schleiden)</p> <p>68 (Aachen - Simmerath)</p> <p>81 (Simmerath - Nideggen-Schmidt und Hürtgenwald-Vossenack)</p> <p>82 (Monschau - Simmerath)</p> <p>86 (Simmerath - Hürtgenwald Vossenack).</p>	<p>1 lokale Linie:</p> <p>83, zur Bedienung der im Rurtal gelegenen Ortsteile.</p>
	<p>Verknüpfung</p> <p>Simmerath Bushof (Bus/Bus).</p>	

Abb. 40: ÖPNV-Bediensstruktur in Simmerath (Bestand 2015)

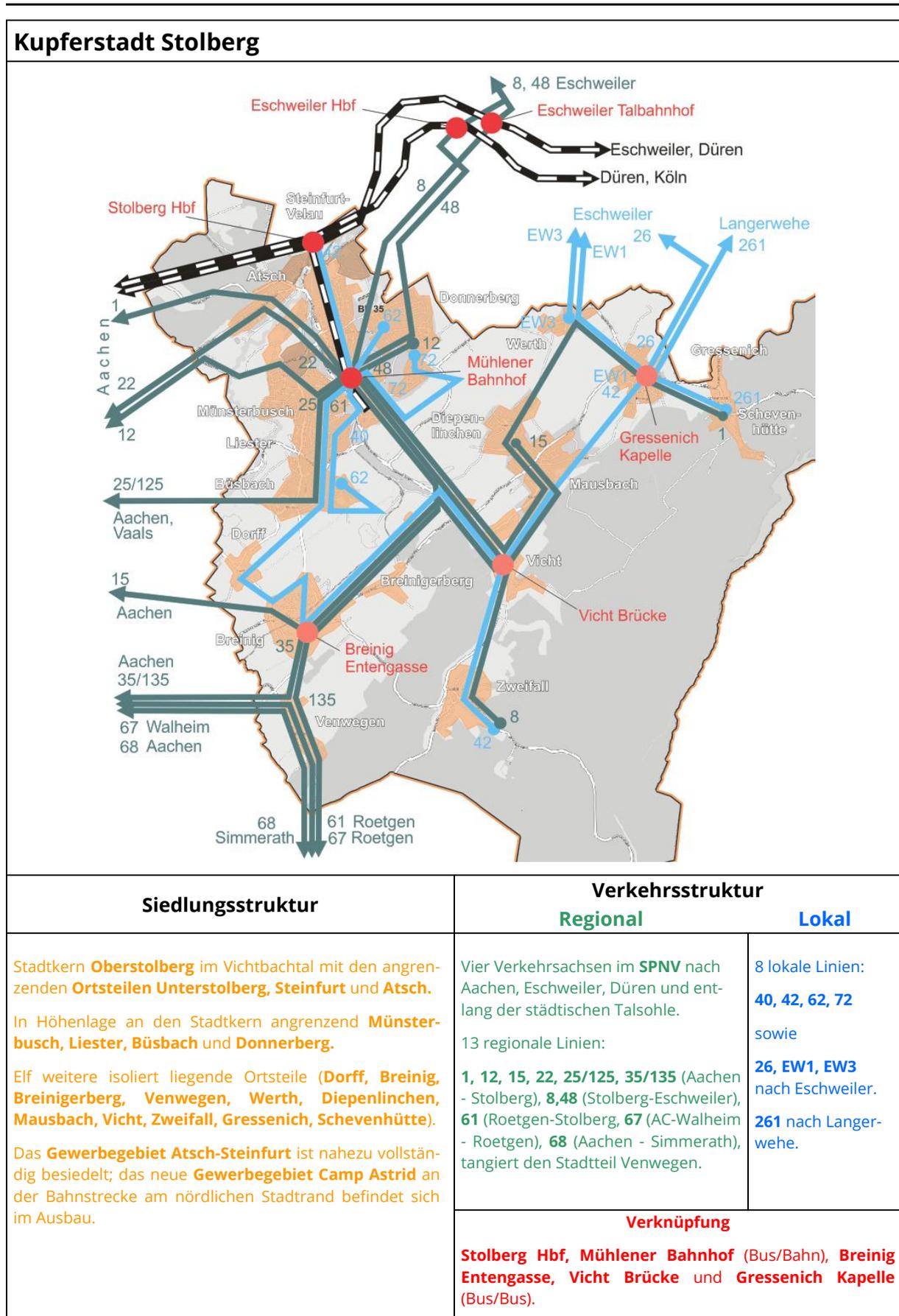
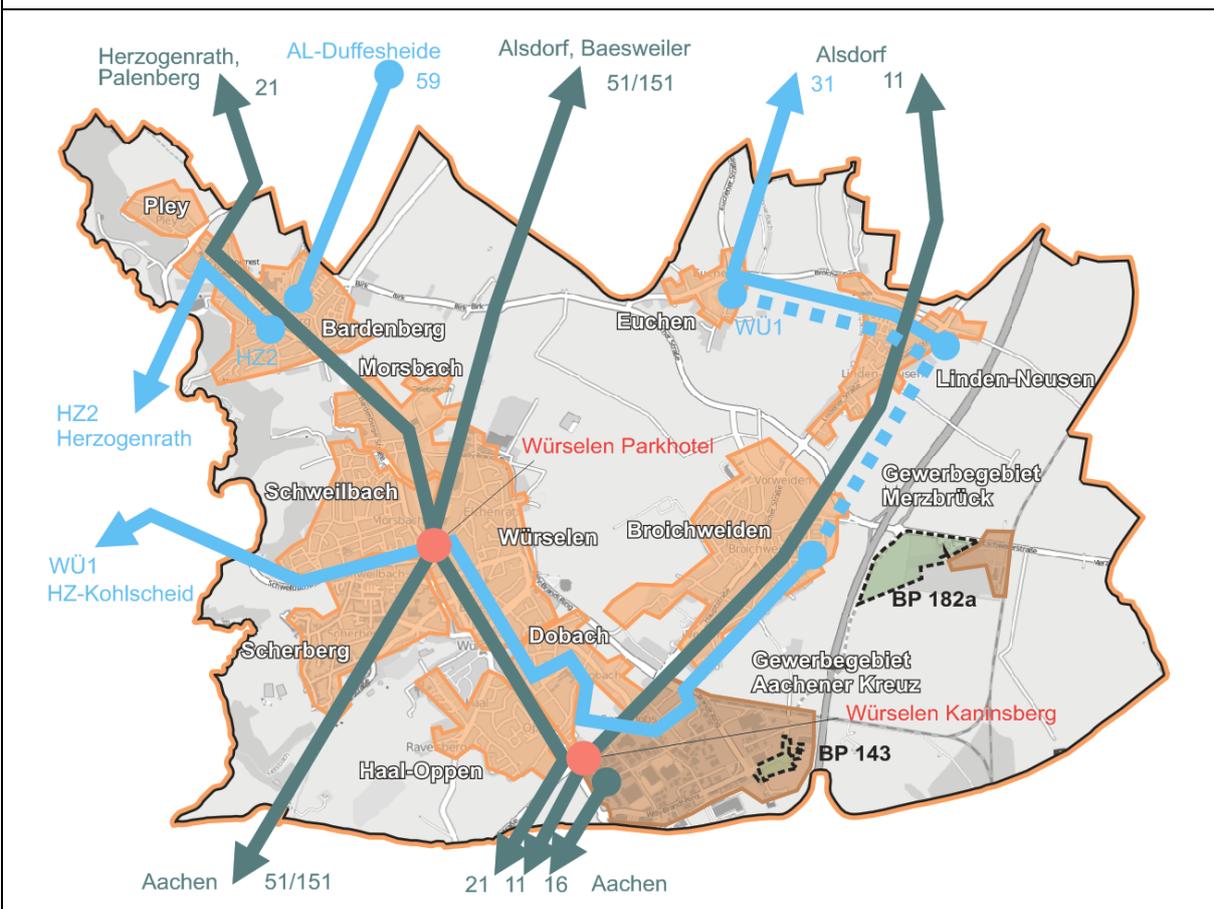


Abb. 41: ÖPNV-Bediensstruktur in Stolberg (Bestand 2015)

Stadt Würselen



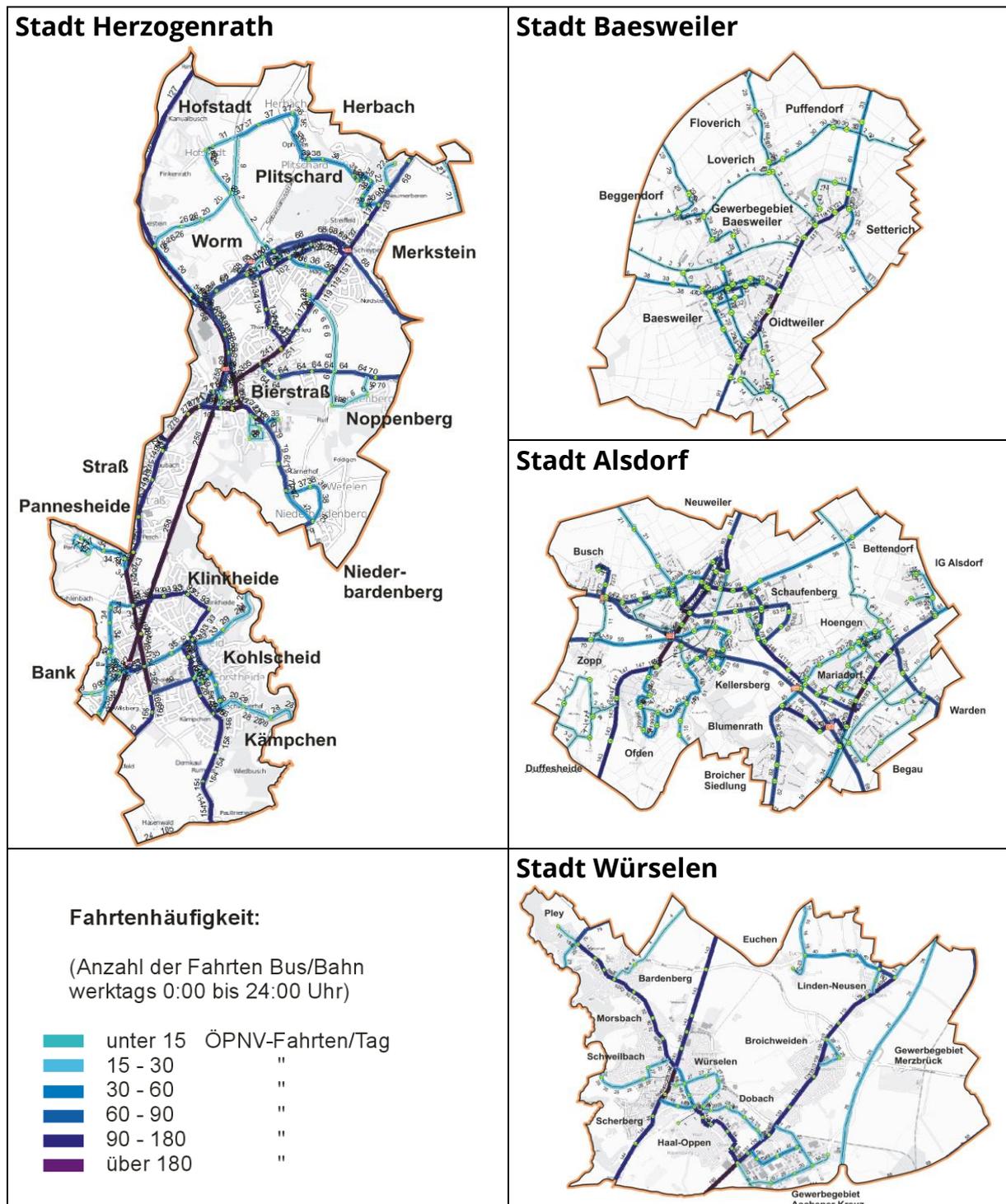
Siedlungsstruktur	Verkehrsstruktur	
	Regional	Lokal
<p>Stadtzentrum Würselen an der B57 gelegen mit den angrenzenden Ortsteilen Morsbach, Schweißbach, Haal-Oppen, Dobach und Scherberg.</p> <p>An der B264 die Ortsteile Broichweiden und Linden-Neusen.</p> <p>Drei weitere isoliert gelegene Ortsteile, Euchen im Osten, Bardenberg und Pley im Nordwesten des Stadtgebietes</p> <p>Im Süden das Gewerbegebiet Aachener Kreuz, im Osten befindet sich das Gewerbegebiet Merzbrück im Ausbau.</p>	<p>6 regionale Linien:</p> <p>11 (Aachen - Alsdorf) 21 (Aachen - Übach-Palenberg) 51/151 (Aachen - Baesweiler) 16 (Aachen - Gewerbegebiet Aachener Kreuz).</p> <p>Die Linie 1 von Aachen nach Stolberg bedient punktuell das Gewerbegebiet Aachener Kreuz.</p> <p>Nachtbus N6 verkehrt zwischen Aachen Herzogenrath und Würselen.</p>	<p>4 lokale Linien:</p> <p>WÜ1 zur Bedienung nahezu aller Stadtteile und Anbindung an HZ-Kohlscheid. HZ2 schließt Bardenberg an Kohlscheid an. Linien 31 und 59 binden Neusen bzw. Bardenberg an Alsdorf an.</p>
<p>Verknüpfung</p> <p>Würselen Parkhotel (Bus/Bus) und Würselen Kaninsberg (Bus/Bus).</p>		

Abb. 42: ÖPNV-Bediensstruktur in Würselen (Bestand 2015)

Fahrtenhäufigkeit

Die Bestandsaufnahme der Fahrtenhäufigkeit dient den Zwecken, stark befahrene Straßenquerschnitte zu identifizieren und schwach bediente Siedlungs- und Gewerbebereiche festzustellen. Die daraus gewonnenen Erkenntnisse fließen in die Maßnahmenempfehlungen (Kapitel 5) ein.

In der folgenden Abbildung 43 ist die Häufigkeit des Fahrtenangebotes auf dem Streckennetz werktags an Schultagen dargestellt. Alle Angaben beziehen sich auf den Streckenquerschnitt und stellen somit die Summe über beide Fahrtrichtungen. Auf den Bahnstrecken ist entsprechend die Häufigkeit der Zugfahrten dargestellt (nur SPNV, ohne Fern- und Güterverkehre).



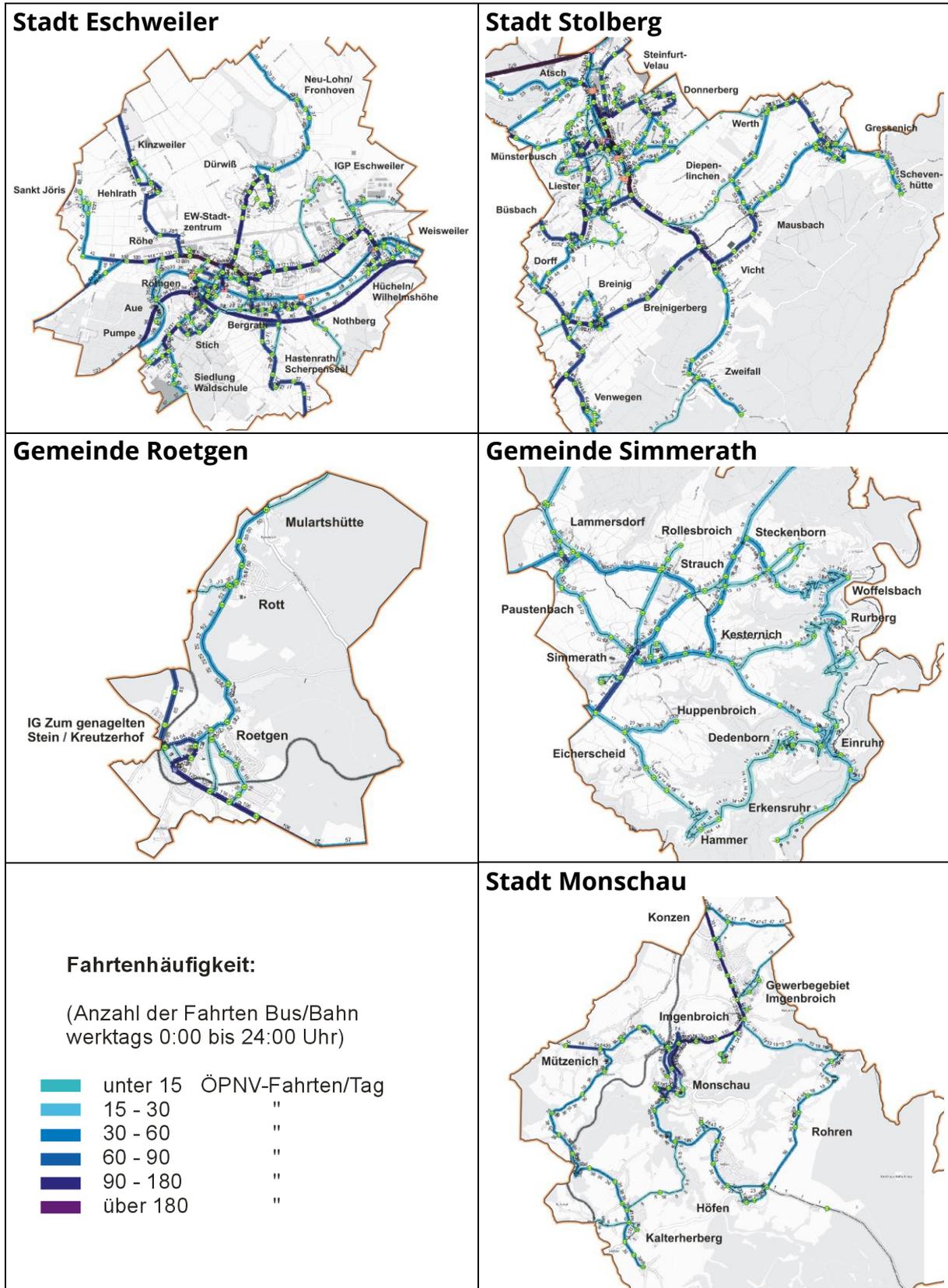


Abb. 43: Fahrtenhäufigkeit in den Kommunen der StädteRegion Aachen (Bus und Bahn)

Auf den einzelnen Streckenabschnitten ist die Fahrtenhäufigkeit unterschiedlich stark ausgeprägt. Sie spiegelt die Auswirkungen der siedlungsstrukturellen Gegebenheiten und der Verkehrsnachfrage wider.

Die Zentren der Städte **Würselen, Alsdorf und Baesweiler** sind perlschnurartig mit einer hohen Fahrthäufigkeiten (143 Fahrten/Tag) entlang der Bundesstraße 57 hintereinander gereiht. Nördlich von Alsdorf bis nach Baesweiler lässt die Fahrtenhäufigkeit auf 91 Fahrten/Tag nach, um in Richtung Setterich wieder auf 114 Fahrten/Tag anzusteigen. Eine weitere Achse mit hoher Bedienungsfrequenz (ca. 120 Fahrten/Tag) führt von Aachen über die L136 bis Würselen-Weiden mit 133 Fahrten/Tag und ab dort mit 119 Fahrten nach Alsdorf-Mariadorf/Hoengen weiter.

Das Gebiet der **Stadt Herzogenrath** weist in Nord-Süd-Richtung eine um etwa 3 bis 4-fach größere Ausdehnung als in Ost-West-Richtung auf. Damit sind auch die größten Ortsteile – Kohlscheid, Herzogenrath und Merkstein – mit hoher Frequenz miteinander verbunden. Die sich in den Stadtteilen verästelnden Fahrten erreichen am Querschnitt Schütz-von-Rode-Straße den Maximalwert von 278 Fahrten am Tag. Die Schienenhauptstrecke aus Aachen in Richtung Mönchengladbach und Düsseldorf wird im SPNV 258 mal täglich befahren.

In der **Stadt Eschweiler** verlaufen die stärksten ÖPNV-Ströme in Ost-Westrichtung mit abschnittsweise bis zu 210 Fahrten/Tag entlang der Indestraße und im SPNV in der Summe über die beiden Schienenverkehrsachsen weitere 128 Zugfahrten/Tag. Dies ist sowohl durch die geographischen Gegebenheiten als auch durch die erforderlichen Verbindungshäufigkeiten entlang der von Aachen über Düren nach Köln verlaufenden großräumigen Entwicklungsachse bedingt.

In der **Kupferstadt Stolberg** wird die Fahrtenhäufigkeit auf den verschiedenen Strecken durch die Topographie bestimmt. In der Stadtmitte finden auf der Rathausstraße werktäglich 290 Busfahrten statt, ergänzt durch 34 Fahrten der **euregiobahn**. Hohe Fahrtenhäufigkeiten (101 Fahrten/Tag) treten entlang der Achse des Vichtbaches auf. Gressenich, Mausbach, Zweifall, Dorff und Atsch sind mit jeweils ca. 50 Fahrten/Tag an den Stadtkern angebunden. Die höher gelegenen Stadtteile Büsbach und Münsterbusch sind mit Frequenzen von 82 bzw. 57 Fahrten am Tag an den Stadtkern angebunden.

Die **Gemeinde Roetgen** wird von den Buslinien durchfahren, die auch Monschau und Simmerath bedienen. Sie führen dort, entlang der B258 gebündelt, zu Fahrtenhäufigkeiten von 120 Fahrten/Tag. Nördlich von Roetgen finden auf der Bundesstraße noch 85 Fahrten statt, die Ortsteile Rott und Mulartshütte sind mit 52 Fahrten/Tag über die Roetgener Straße angebunden. Die höchsten Belastungszahlen treten im Ortskern Roetgens auf (138 Fahrten/Tag entlang der Jenne-peterstraße und der Hauptstraße).

Eine Fahrtenhäufigkeit von 107 Fahrten/Tag ist in der **Stadt Monschau** im weiteren Verlauf der B258 bis Imgenbroich festzustellen. In der Tallage zum Kern der Monschauer Altstadt steigt die Frequenz auf 150 Fahrten/Tag an, bedingt durch die Überlappung verschiedener Buslinien, die aus Mützenich und auch aus Richtung Simmerath hier auftreffen.

Die Frequenzen auf dem Streckennetz der **Gemeinde Simmerath** sind besonders ausgeprägt auf den Achsen nach Monschau (76 Fahrten/Tag) und zwischen Rollesbroich und Lammersdorf mit 52 werktäglichen Fahrten und nehmen über Kesternich in Richtung der südlichen Ortsteile der Gemeinde auf 14 bis 16 Fahrten/Tag ab. Rurberg wird über Strauch und Woffelsbach von 31 Fahrten/Tag angedient.

Tageszeitliche Verteilung des Fahrtenangebotes

Die StädteRegion Aachen wird an Werktagen von insgesamt 3745 Linienfahrten (3359 Bus- und 386 Bahnfahrten) bedient. Etwa 90 % aller Fahrplanfahrten entfallen auf den Betriebszweig Bus und 10 % auf den SPNV.

In der Abbildung 44 ist die zeitliche Verteilung der Fahrten eines Schulwerktags für die Kommunen der StädteRegion in Form von Ganglinien des Fahrzeugeinsatzes differenziert nach Bus und Bahn dargestellt.

Die Ganglinie für den Bus ist geprägt von einer morgendlichen Spitze zwischen 7.00 und 8.00 Uhr und einer Spitze zwischen 13.00 und 14.00 Uhr, die auf die hohe Bedeutung des Schülerverkehrs schließen lässt. Die schwächer ausgebildete Nachmittagsspitze liegt zwischen 16.00 und 17.00 Uhr.

Die Anzahl der Bahnfahrten variiert über den Verlauf eines Tages in geringerem Maße als die der Busfahrten. Deutlich ist zu erkennen, dass in der StädteRegion Aachen die starken Spitzenströme des Morgens und des Nachmittags mit durch Verstärkerzüge abgedeckt werden, dass die Spitzenstunde über Mittag (Schülerverkehre) nahezu alleine vom Bus bewältigt wird und die etwas flachere Nachmittagsspitze im Feierabendverkehr wieder im Verbund der Systeme Bus und Bahn abgebaut wird.

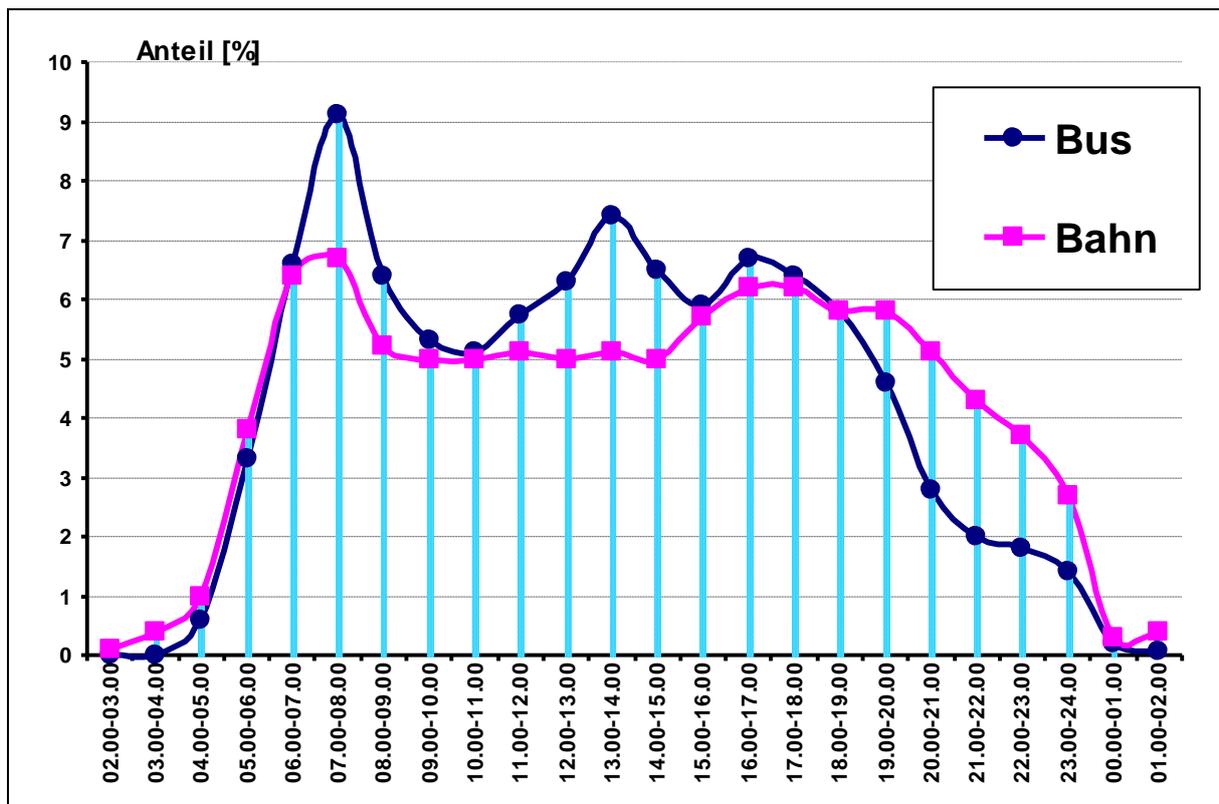


Abb. 44: Ganglinien des Fahrzeugangebotes ÖPNV und SPNV (werktags)

4.5 Verkehrsinfrastruktur

Die Bestandsaufnahme der ÖPNV - Verkehrsinfrastruktur bezieht sich auf

- **ÖPNV-Fahrzeuge,**
- **Haltestellen und**
- **Rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme (ITCS).**

ÖSPV-Fahrzeuge

An einem durchschnittlichen Werktag außerhalb der Schulferien kommen zur Spitzenstunde im Gebiet der StädteRegion insgesamt ca. 360 Fahrzeuge im Linienverkehr zum Einsatz. Infolge verschiedener betrieblicher Disposition ist der Fahrzeugbedarf werktäglichen Schwankungen unterworfen.

Bei Art und Ausstattung der Fahrzeuge sind Unterschiede aufgrund der betrieblichen und technischen Rahmenbedingungen der einzelnen Verkehrsunternehmen festzustellen. Sie betreffen in erster Linie deren Ausrüstung bezüglich des Einstieges, des Fahrkomforts und der Fahrgastinformation, der Umweltstandards und des Fahrkomforts.

Nahezu jedes eingesetzte Fahrzeug verfügt über einen elektronischen Fahrausweisdrucker, Fahrausweisentwerter, eine Zielanzeige, Haltewunsch Tasten und Nutzflächen zur Beförderung von Fahrrädern, Rollstühlen und Kinderwagen und über eine Anzeige der als nächstes angefahrenen Haltestelle. Alle eingesetzten Fahrzeuge verfügen über eine Zielanzeige und über Haltewunsch Tasten.

Eine Bestandsaufnahme der Verkehrsinfrastruktur (hier: ÖSPV-Fahrzeuge) unter den Aspekten der Barrierefreiheit wird vor dem Hintergrund der neuen gesetzlichen Vorgaben (s. Kapitel 3.15) im Kapitel 4.9 eingehend behandelt.

Haltestellen

In der StädteRegion Aachen befinden sich 20 SPNV-Haltestellen und 801 ÖSPV-Haltestellen. Sie verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Kommunen:

	Alsdorf	Baesweiler	Eschweiler	H'rath	Monschau	Roetgen	Simmerath	Stolberg	Würselen	StädteRegion Aachen*)
ÖSPV-Haltestellen	113	48	134	112	67	27	79	158	63	801
SPNV-Haltestellen	5	0	6	4	0	0	0	5	0	20

Der Fahrgastein- und Ausstieg aus den ÖSPV-Fahrzeugen findet an 1554 Bushaltestellen (in der Regel 2 Haltestellen je ÖSPV-Haltestelle) statt. Darin sind Bushaltestellen an SPNV-Stationen mit eingerechnet, nicht jedoch die Einstiegsbereiche in die SPNV-Züge (Gleise).

Zwischen den Kommunen sind teilweise erhebliche Unterschiede in der Qualität und Ausgestaltung der Haltestellen festzustellen. Eine einheitliche Ausstattung der Haltestellen in der StädteRegion Aachen ist nicht erkennbar. Das resultiert in erster Linie aus der unterschiedlichen Zuwendung und Fürsorge der verschiedenen zuständigen Baulastträger. Die nur ortswise gegebene Möglichkeit der kommerziellen Nutzung der Unterstände als Werbefläche trägt zu einer punktuell auftauchenden qualitativ hochwertigeren Ausgestaltung einzelner Haltestellen bei.

Insbesondere an schwach frequentierten Haltestellen sind häufig weder Unterstellmöglichkeit noch eine ausreichende Beleuchtung vorhanden.

An den Verknüpfungspunkten Bus/Bus und Bus/Bahn sind deutliche Unterschiede hinsichtlich der Ausstattung und Ausgestaltung festzustellen, insbesondere zwischen älteren und neuen Anlagen. Bei Verknüpfungsanlagen neueren Baudatums wurden die Aspekte Fahrgastfreundlichkeit und Barrierefreiheit bereits weitestgehend berücksichtigt. Die Einhaltung von Ausbaustandards ist eine wichtige Voraussetzung für die Förderung von Ausbaumaßnahmen.

Die zuständigen Baulastträger verfolgen im Rahmen städtebaulicher Modernisierungsprogramme eine zweckdienliche, vorgabenkonforme Ausstattung der Haltestellenbereiche mit Warteflächen, Mastschilder, Bordsteinkanten usw. Diesbezügliche Vorhaben werden i.d.R. in enger Zusammenarbeit mit den bedienenden Verkehrsunternehmen umgesetzt.

Eine Bestandsaufnahme der ÖPNV-Infrastruktur an Haltestellen unter den Aspekten der Barrierefreiheit wird vor dem Hintergrund der neuen gesetzlichen Vorgaben (s. Kapitel 3.15) im Kapitel 4.9 eingehend behandelt.

Rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme (ITCS)

Die vorhandene technische Ausrüstung der Verkehrsunternehmen, die in der StädteRegion Aachen Verkehrsleistungen erbringen, ist uneinheitlich.

Die ASEAG verfügt über ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem. Hiermit besteht die Möglichkeit, sowohl die Standorte der einzelnen Fahrzeuge über Datenfunk zu erfassen wie auch einen Soll/Ist-Vergleich des Fahrplanes in der zentralen Leitstelle vorzunehmen. Der Datenfunk kann zusätzlich auch als Sprechfunk genutzt werden.

Sofern Fahrzeuge von Subunternehmern eingesetzt werden, ist teilweise keine Möglichkeit der Kommunikation über Funk möglich. Desweiteren sind die Funksysteme der einzelnen Verkehrsunternehmen nicht untereinander kompatibel, d.h. eine Sprechfunkverbindung zwischen den Fahrzeugen oder auch den Leitstellen ist unternehmensübergreifend zurzeit nicht möglich. Dies wirkt sich im Sinne der Anschlusssicherung an Verknüpfungspunkten wie auch bezüglich der Fahrgastinformation (Anzeigetafeln, elektronische Fahrplanauskunft) nachteilig aus.

4.6 Verkehrsabwicklung im Straßennetz

Die Hauptachsen des regionalen Linienverkehrs der StädteRegion sind in der Abbildung 31 (Kapitel 4.4) dargestellt. Über diese Verkehrsachsen wird der größte Teil des Leistungsangebotes abgewickelt, so dass ein störungsfreier Ablauf auf diesen Netzelementen besonders anzustreben ist.

Wesentliche Probleme des Linienverkehrs resultieren aus der Verspätungsanfälligkeit einzelner Linien auf bestimmten kritischen Streckenabschnitten. Durch den Abbau externer Störquellen können diese Probleme erheblich entschärft werden. Als effektivste Gegenmaßnahmen haben sich baulich getrennte Busspuren sowie Maßnahmen im Bereich der Lichtsignalsteuerung bewährt.

Des Weiteren kann – außerhalb des investiven Bereichs – auch durch rein organisatorische Maßnahmen der Abbau externer Störquellen des Busbetriebes vorangetrieben werden. Für einen sinnvollen Einsatz dieser Maßnahmen ist für jeden Anwendungsfall die Effektivität anhand der örtlichen und betrieblichen Gegebenheiten zu überprüfen. Organisatorische Maßnahmen sind im Folgenden wiedergegeben (Quelle: B. Nickel, VDV, in Bus&Bahn 04/2010, Auswahl).

1. Abbiege- und Vorfahrtsregelungen im Straßenverkehr

- Abbiegespuren für MIV, damit der Abbiegerstau Geradeausfahrer nicht behindert
- LSA-Räumschaltungen, damit der Bus unabhängig von aufgestauten Fahrzeugen an der LSA durchfahren kann
- Vorfahrtsregelung entsprechend den ÖSPV-Achsen (auch abknickende Vorfahrt).

2. (Möglichst) keine Tempo-30-Zone, kein Shared Space, keine Spielstraße, keine Rechtsvor-Links-Regelung und keine Kreisverkehrsplätze auf Straßen mit Linienverkehr

3. Einschränkungen für den MIV, um Störungen des Verkehrsflusses auszuschließen

- Halteverbote, damit die Fahrbahn nicht eingeengt wird
- Abbiegeverbote, damit keine den Geradeaus-Verkehr behindernden Staus von Abbiegern entstehen.

4. Ausnahme des Busses von Regelungen für den MIV

- Damit der Linienweg nicht verlängert wird
 - Ausnahme von Abbiegeverboten
 - Ausnahme von Einbahnstraßenregelungen
 - Ausnahmegenehmigung zum Durchfahren von Fußgängerbereichen
 - Durchlass durch gesperrte Strecken für den Bus.
- Damit die Reisegeschwindigkeit nicht reduziert wird
 - Ausnahme vom Fahrtrichtungsgebot auf Sortierspuren, damit der Bus einen weniger belasteten Fahrstreifen benutzen kann
 - Ausnahme von Tempo-30-Regelung.

5. Bevorrechtigung für den Bus

- Haltestellenkap
- Vorgezogene Haltelinie an LSA, damit sich der Bus an die Spitze des Fahrzeugpulk setzen kann
- Signalgesicherter Spurwechsel durch eine „Busschleuse“
- Reservierte Sonderfahrstreifen für den Bus (Busspur); Busstraße
- Abwehr von Falschparkern an Haltestellen und auf Sonderfahrstreifen
- Schaltung von Fahrsignalen an LSA
- LSA-Beeinflussung
- Zuflussdosierung mit Bus-Bevorrechtigung.

Geschwindigkeitsniveau

Die Geschwindigkeit, die im ÖPNV-Netz erreicht wird, ist neben dem Ausbauzustand und den Verhältnissen des Straßenverkehrs auch vom Fahrplan und in bedingtem Umfang von den eingesetzten Fahrzeugen abhängig. Die zwischen Haltestellen gefahrene Geschwindigkeit ist auf der Basis der Fahrplanzeiten (Tagesverkehr) für die regionsangehörigen Kommunen in der folgenden Abbildung 45 dargestellt.

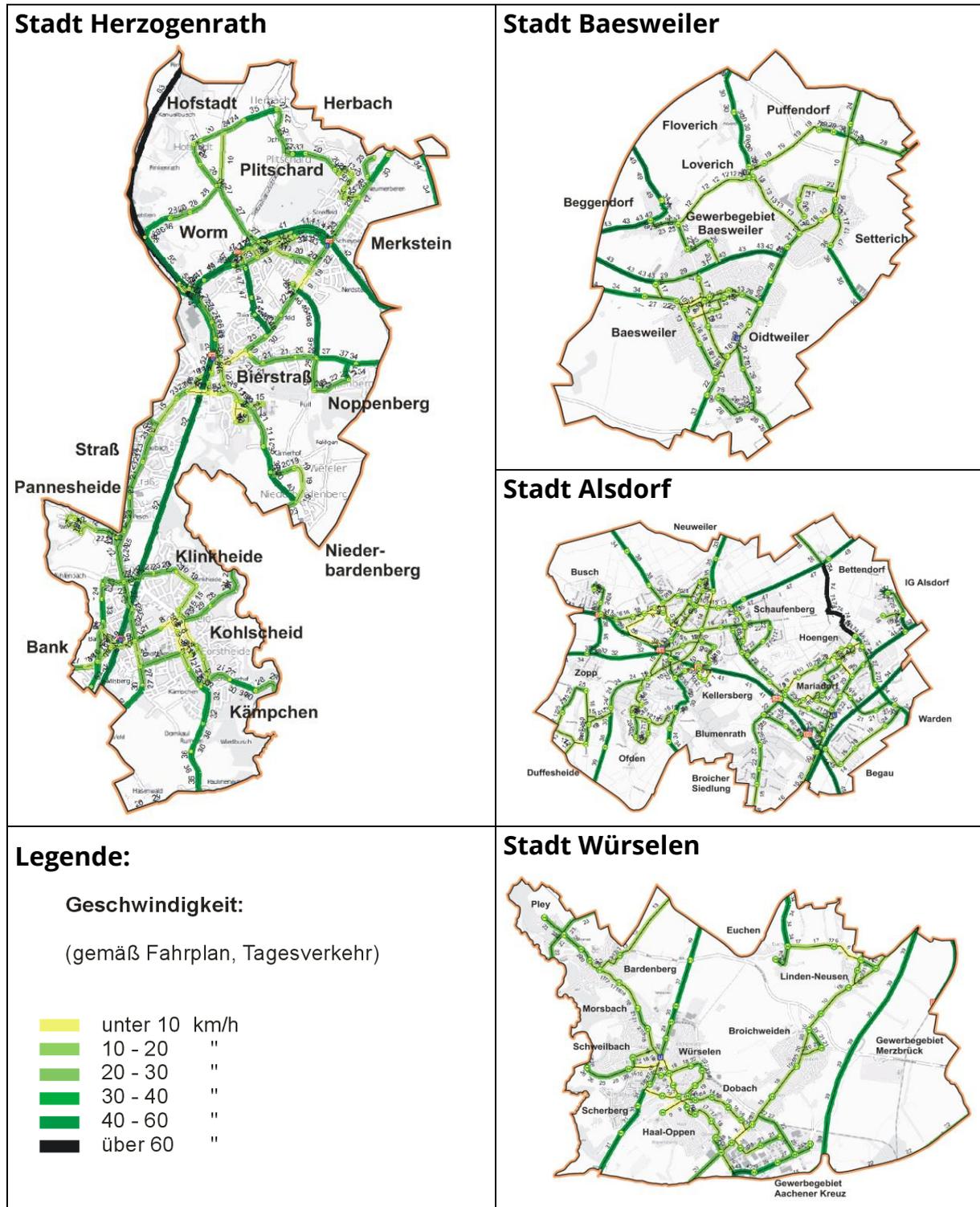
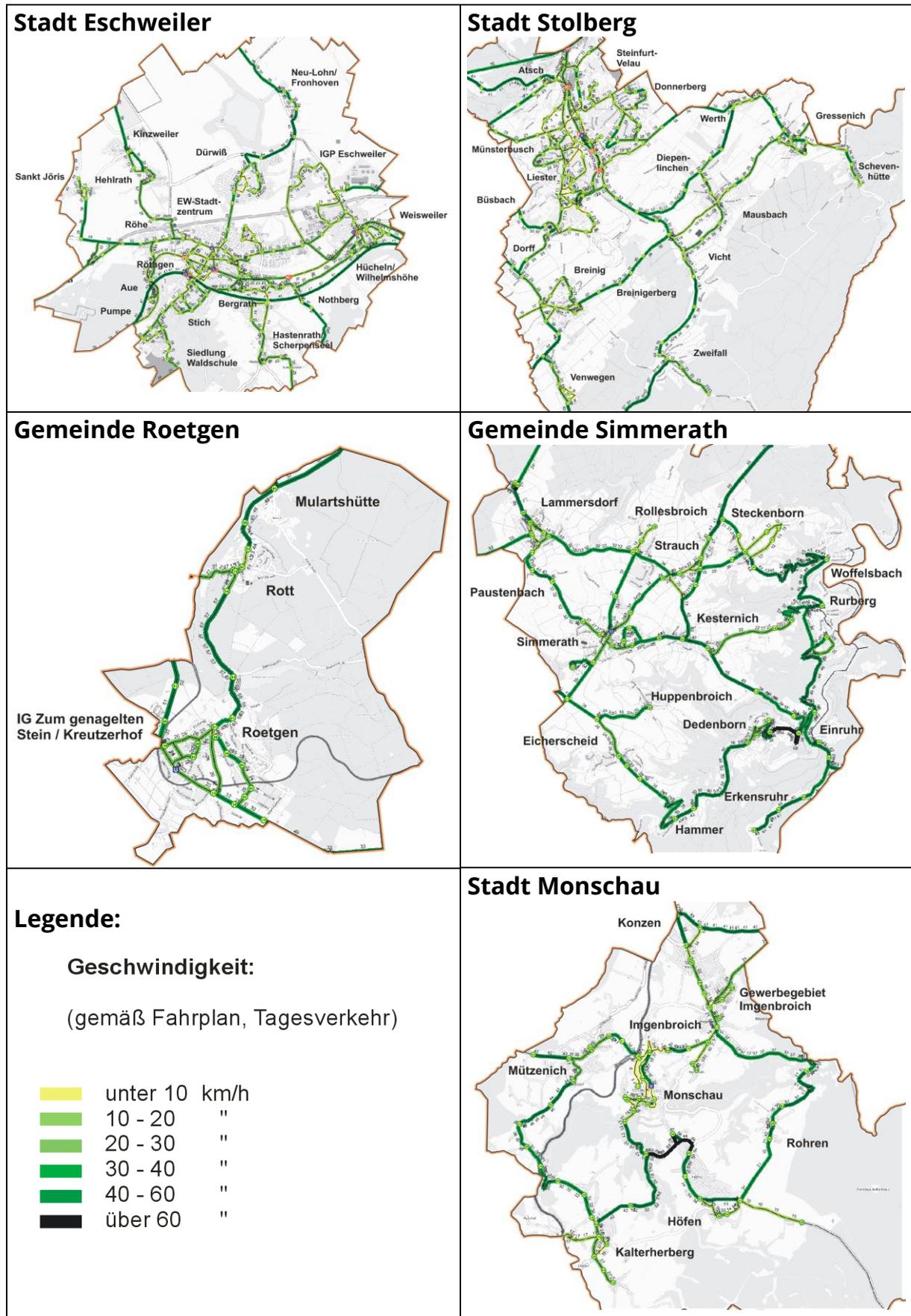


Abb. 45: Streckengeschwindigkeiten im ÖPNV in den Kommunen der StädteRegion Aachen



Streckengeschwindigkeiten im ÖPNV in den Kommunen der StädteRegion Aachen (Teil 2)

Deutlich ist erkennbar, dass im Kernbereich der Mittelzentren die streckenbezogenen Geschwindigkeiten zum Teil auf einem Niveau von unter 16 km/h liegen. Außerhalb der bebauten Bereiche wird ein Geschwindigkeitsniveau von mehr als 40 km/h erreicht.

Ebenso ist erkennbar, dass in den südlichen Kommunen – aufgrund größerer Haltestellenabstände, geringerer Anzahl der Ein- bzw. Aussteiger und geringerer Behinderungen durch den MIV – fahrplanmäßig höhere Geschwindigkeiten gefahren werden können als in den Städten des Nordraums.

Die Geschwindigkeiten im Busverkehr schwanken zwischen ca.13 km/h bei Linien mit einem hohen Fahrweganteil im städtischen, dicht besiedelten Bereich und ca. 40 km/h in der südlichen StädteRegion. Die Durchschnittsgeschwindigkeit aller Linien (Bus und Bahn) über ihren gesamten Linienweg liegt bei ca. 29 km/h.

Die Eisenbahn liegt mit einem durchschnittlichen Geschwindigkeitsniveau von mehr als 50 km/h deutlich über dem Geschwindigkeitsniveau des ÖSPV.

4.7 Tarif und Vertrieb

Verbundtarif

Im AVV gilt ein einheitlicher Flächentarif auf allen Verkehrsmitteln. Der Verbundtarif wurde in der Vergangenheit kontinuierlich den Bedürfnissen und Anforderungen der Fahrgäste sowie auch im Hinblick auf eine landesweite Harmonisierung der NRW-Tariflandschaft angepasst und fortentwickelt. Das Tarifsystem im Aachener Verkehrsverbund stellt sich wie folgt dar:

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

Eine Übersicht der Fahrpreise (Stand Januar 2015) und des Fahrkartenvertriebes im AVV ist in den Tabellen 46 und 47 wiedergegeben.

Nahverkehrsplan der StädteRegion Aachen 2016 - 2020

AVV-Verbundtarif 1. Januar 2015

Stand: 1. Januar 2015

Preise in Euro

Regeltarife									
Preisstufe:	K		1			2	3	4	
Gültigkeit	Flugs-Ticket (StädteRegion Aachen)	Kurzstreckenzone (Kreis Düren und Kreis Heinsberg)	Stadt / Gemeinde		Aachen / Vaals / Kelmis	Stamm- gebiet und ein Nachbar- stamm- gebiet	Stamm- gebiet und eine Nachbar- region	AVV- Gesamt- netz	
			A	B	C				
Erwachsene Einzel-Ticket	1,50	1,60	2,65 ¹⁾			3,55	5,30	8,30	
Erwachsene 4Fahrten-Ticket je Fahrt	5,60 (1,40)	6,00 (1,50)	10,00 ¹⁾ (2,50)			13,40 (3,35)	20,00 (5,00)	31,20 (7,80)	
Kinder Einzel-Ticket ²⁾	1,00	1,00	1,45 ¹⁾			1,90	2,80	4,30	
Kinder 4Fahrten-Ticket ²⁾ je Fahrt	4,00 (1,00)	4,00 (1,00)	5,80 ¹⁾ (1,45)			7,60 (1,90)	11,20 (2,80)	17,20 (4,30)	
Tages-Ticket (1 Person)	ganztägig		7,40			10,50	13,80	17,10	
Minigruppen-Ticket (max. 5 Pers.)	mo. – fr. ab 9.00 Uhr; sa., so. oder feiertags ganztägig		10,10			8,90	15,20	20,70	25,00
Erwachsene Wochenkarte	Kalenderwoche (mo. bis so.)		21,50			28,50	42,70	55,50	
Erwachsene Monatskarte	Kalendermonat		53,60	61,20	64,10	87,20	122,30	167,50	
Erwachsene Monatskarte im ABO	mind. 12 Kalendermonate		45,02	51,41	53,84	73,25	102,73	140,70	
Regiokarte (Monatskarte)	Zentrales Stammgebiet und i. d. R. alle benachbarten Ziele der Preisstufe 2		Erwachsene: 122,30 / im ABO: 102,73 Auszubildende: 93,60 / im ABO: 80,80						
Auszubildende Wochenkarte	Kalenderwoche (mo. bis so.)		16,30			21,50	32,30	41,90	
Auszubildende Monatskarte	Kalendermonat		41,20	46,80	49,00	67,00	93,60	128,20	
Auszubildende Monatskarte im ABO	mind. 12 Kalendermonate		35,50	40,60	42,50	57,70	80,80	110,60	
Schülerjahreskarte	nur für Schulwegfahrten		424,35	482,05	490,00	690,10	964,10	1.320,45	
Fun-Ticket für alle unter 18 Jahren und Schüler	mo. – fr. ab 14.00 Uhr; sa., so., feiertags und in den Ferien ganztägig		18,40			im ABO: 15,33			
Aktiv-ABO (1 Person)	für Senioren ab 60 Jahren; mo. – fr. ab 9.00 Uhr; sa., so. u. feiertags ganztägig		49,50 (Abo)						
Aktiv-Duo (2 Personen)	für Senioren ab 60 Jahren; mo. – fr. ab 9.00 Uhr; sa., so. u. feiertags ganztägig		82,90 (Abo)						
Zuschlag 1. Kl. DB Einzelfahrt	Einzelfahrt		1,40			1,80	2,65	4,15	
Zuschlag 1. Kl. DB Wochenkarte	Kalenderwoche (mo. bis so.)		10,75			14,25	21,35	27,75	
Zuschlag 1. Kl. DB Monatskarte	Kalendermonat		30,60			43,60	61,15	83,75	
Zuschlag 1. Kl. DB Mon. Karte ABO	mindestens 12 Kalendermonate		25,70			36,65	51,35	70,35	
Stadt- und Kreis-Tickets (Tages-Tickets)						1 Person	Mini- gruppe	Familien- Ticket	
Stadt Aachen (incl. Vaals und Kelmis)	<ul style="list-style-type: none"> • Tages-Tickets für 1 Person gelten von 0.00 Uhr bis Betriebsschluss • Minigruppen-Tickets (für max. 5 Personen) bzw. Familien-Tickets (nur in Verbindung mit Familienkarte) gelten mo. – fr. ab 9.00 Uhr bis Betriebsschluss und sams-, sonn- oder feiertags jeweils ganztägig 					7,40	8,90	13,80	
StädteRegion Aachen (Stadt u. Kreis)						10,50	20,70	10,50	
Kreis Düren						10,50	20,70	10,50	
Kreis Heinsberg						10,50	15,20	-	
Sondertarife									
City-XL-Ticket Aachen	für eine Einzelfahrt innerhalb der City-XL-Zone in Aachen						1,60		
City-XL-4Fahrten-Ticket Aachen	für Fahrten innerhalb der City-XL-Zone in Aachen						6,00		
City-XL-Monatskarte Aachen	Monatskarte für Fahrten innerhalb der City-XL-Zone in Aachen						37,00		
City-Tarif Düren Einzelfahrt	für eine Einzelfahrt in einem Teilbereich der Stadt Düren (Stadtzentrum)						1,00		
City-Tarif Düren Monatskarte	Monatskarte für Fahrten in einem Teilbereich der Stadt Düren (Stadtzentrum)						20,00		
Mobil-Ticket (für Berechtigte lt. Tarifbestimmungen)	Monatskarte Kreis Düren (nur im Abo)						15,00		
	Monatskarte Kreis Heinsberg						20,00		
	Monatskarte StädteRegion Aachen						27,80		
Welcome-Ticket	3-Tage-Ticket für 1 Person (ganztägig) für beliebig viele Fahrten innerhalb einer Stadt/Gemeinde						14,40		
Wochenend-Ticket für Jugendliche unter 18 Jahren	samstags <u>oder</u> sonntags für 1 Person im AVV-Gesamtnetz						4,90		
Fahrrad Einzelfahrt	Mitnahme eines Fahrrades im AVV (entfernungsunabhängig)						2,10		
Fahrrad-Ticket AVV	ganztägige Mitnahme eines Fahrrades im AVV (entfernungsunabhängig)						3,10		
Anschluss-Ticket AVV	Einzelfahrt im AVV-Gesamtnetz (gilt nur in Verbindung mit einer AVV-Zeitkarte)						3,50		
euregio ticket	Tageskarte für beliebig viele Fahrten in der Euregio Maas-Rhein, mo. bis fr. für 1 Person, sa., so. und feiertags für max. 2 Erwachsene und 3 Kinder unter 12 Jahren						18,00		
Ferien-Tickets im AVV									
Jugendl./Schüler Sommerferien	für alle unter 21 Jahren						30,50		
Jugendl./Schüler übrige Ferien	für alle unter 21 Jahren						15,30		
Senioren Sommerferien	für Senioren ab 60 Jahren						59,60		
Senioren übrige Ferien	für Senioren ab 60 Jahren						29,80		

¹⁾ Dieser Tarif gilt auch für zwei angrenzende Kurzstrecken-Zonen unterschiedlicher Stammgebiete in den Kreisen Düren und Heinsberg.

²⁾ Gilt für Kinder unter 15 Jahren; Kinder unter 6 Jahren werden unentgeltlich befördert.

Tab. 46: Verbundtarif für den Aachener Verkehrsverbund (Preisstand: Januar 2015)

Nahverkehrsplan der StädteRegion Aachen 2016 - 2020

Tickets sind erhältlich:

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

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

Tab. 47: Vertrieb des AVV-Verbundtarifes

Übergangstarife in benachbarte Kooperationsräume

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

Tarifliche Übergangsregelungen für Fahrten im Inland

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

Tarifkooperation AVV/VRS

Zum 01.01.2015 wurde im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen dem AVV-Netz und dem erweiterten VRS-Netz der VRS-Tarif als „Tarifkooperation AVV/VRS“ eingeführt. Bislang galten zwischen den beiden Räumen teils der AVV-Tarif, teils der VRS-Tarif sowie teils der NRW-Tarif und der DB-Tarif. Diese unübersichtliche Situation soll durch einen einheitlichen Tarif verbessert werden. 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-Tarife hierfür um die Preisstufen 6 und 7 ergänzt. Der AVV-Tarif bleibt innerhalb des AVV-Netzes unverändert bestehen.

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

Kragentarif zwischen AVV und VRR

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

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

NRW-Tarif

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

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

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

Tarifliche Übergangsregelungen für Fahrten in das benachbarte Ausland

euregionticket

Das **euregionticket** 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 **euregionticket** wird derzeit ausschließlich als Tageskarte ausgegeben.

Übergangstarif zwischen dem AVV und Heerlen (NL)

Auch im grenzüberschreitenden Nahverkehr in die Niederlande wird ein deutlich ausgeweiteter Übergangstarif angeboten. Dieser gilt gleichermaßen für die Bus- (Linie 44) und Bahnverbindungen (**euregiobahn**) zwischen Heerlen und dem AVV-Gebiet.

Der Anwendungsbereich des Übergangstarifs umfasst AVV-seitig das gesamte AVV-Netz. In der Kernzone des Heerleener Stadtgebiets ist die Nutzung von Buslinien sowie der Bahnlinie Stoptrein Kerkrade – Maastricht des durch die Provinz Limburg beauftragten Unternehmens (voraussichtlich ab Dezember 2016 Abellio) bis einschließlich zum Haltepunkt Heerlen-Woonboulevard möglich. Die in den weiteren Ausbaustufen der **euregiobahn** später in Deutschland und den Niederlanden errichteten Haltepunkte (Eygelshoven, Heerlen-De Kissel und weitere) wurden in den Übergangstarif AVV/Heerlen einbezogen. Ebenfalls in den Übergangstarif AVV/Heerlen einbezogen wurde der Bahnhaltepunkt Heerlen-Woonboulevard.

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

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

Studierendenticket Parkstad Limburg – AVV

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

Tarifliche Situation für Fahrten nach Belgien

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

Der **region3tarif** umfasst grenzüberschreitende Einzel-, Tages- und Minigruppen-Tickets sowie Monatskarten (auch im Abonnement) mehrerer Preisstufen. AVV-Job-Ticket-Inhaber, Schüler und Studierende können ebenfalls eine Anschlusszeitkarte für den gesamten belgischen Geltungsbereich des **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. Darüber hinaus konnte durch die Ablösung des AIXpress-Tarifes auf der SPNV-Linie zwischen Aachen und Lüttich durch den belgischen Bahntarif eine wesentliche Attraktivierung herbeigeführt werden.

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

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

Vertrieb

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

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

Vertriebsstellen im Aachener Verkehrsverbund

In Tabelle 48 ist die Verteilung der Vertriebsstellen je Gebietskörperschaft im Aachener Verkehrsverbund wiedergegeben. Mit 97 Vorverkaufsstellen und 99 Verkaufsautomaten verfügt das Verkehrsgebiet des AVV insgesamt über ein relativ dichtes Vertriebsnetz. Im Durchschnitt entfällt auf 5.600 Einwohner eine Vertriebsstelle. In ländlich strukturierten Räumen wird nahezu die vollständige Fahrausweispalette darüber hinaus auch im Direktverkauf beim Fahrpersonal (Bus) angeboten.

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

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

Tab. 48: Art und Verteilung der Vertriebsstellen im Aachener Verkehrsverbund (Stand: März 2015)

Vertriebswege der Verkehrsunternehmen im AVV

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

Der Vertrieb der Fahrausweise erfolgt derzeit durch

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

Tabelle 49 zeigt die Vertriebswege der einzelnen Unternehmen des AVV.

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

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

Tab. 49: Vertriebswege der einzelnen Unternehmen im AVV (Stand: März 2015)

Direktverkauf im Fahrzeug

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

Als Verkaufsgeräte sind bei allen Busverkehrsunternehmen elektronische Fahrausweisdrucker im Einsatz.

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

Stationäre Fahrausweisautomaten

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

An den Automaten der ASEAG wird nahezu das gesamte Regel-Fahrausweissortiment inkl. NRW-Pauschalpreistickets angeboten. Die Fahrausweisautomaten sind für die Annahme von Geldscheinen und Münzgeld geeignet.

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

Unternehmenseigene Vertriebsstellen

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

Private Vertriebsstellen

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

Sonstige Vertriebswege

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

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

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

HandyTicket

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

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

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

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

4.8 Kommunikation und Service

Werbung und Öffentlichkeitsarbeit

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

Werbung beabsichtigt eine gezielte Verkaufsförderung, während Öffentlichkeitsarbeit eher auf einen Imagegewinn des ÖPNV im Allgemeinen abzielt. Werbekampagnen sind daher auf bestimmte Produkte (Linien, Tickets etc.) oder auf einzelne Kundengruppen ausgerichtet. Als Werbeträger in der StädteRegion Aachen dienen Großflächenplakate, Anzeigen in Printprodukten, Plakataushänge (in Bussen, an öffentlichen Orten), Internetplattformen sowie Hörfunkspots. Die

Öffentlichkeitsarbeit in Form von Presseaktivitäten, Aktionen zur Präsentation neuer Produkte, allgemeiner Unternehmenspublikationen etc. ist themenbezogen ausgerichtet.

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

Landesweite elektronische Fahrplanauskunftssysteme

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

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

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

Der AVV bietet im Rahmen der Fahrplanauskunft einen GPS-Fahrtbegleiter zum Download an, der auf marktübliche Navigationsgeräte geladen werden kann und somit eine Orientierung für beeinträchtigte Menschen ermöglicht. Darüber hinaus besteht die Option, das Auskunftssystem textbasiert zu nutzen, damit sehbehinderte Menschen die Informationen über entsprechende Lesegeräte abrufen können.

Mobile Fahrplaninformation

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

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

Die Auskunftsabfrage über PC und mobile Endgeräte nimmt stetig zu.

Telefonische Fahrplaninformation NRW-weit

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

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

NRW-Informationsplattformen im Web

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

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

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

Kundeninformation im grenzüberschreitenden Verkehr in der Euregio Maas-Rhein

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

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

Gedruckte Fahrgastinformation

Gedruckte Fahrgastinformationen werden vom AVV und den Verkehrsunternehmen herausgegeben:

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

Beschwerdemanagement

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

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

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

Mobilitätsgarantie NRW

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

Schlichtungsstelle Nahverkehr e.V.

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

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

Fahrgastrechte

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

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

4.9 Barrierefreiheit

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

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

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

Infrastruktur (Haltestellen)

Im Gebiet des Aufgabenträgers StädteRegion Aachen (ohne Stadt Aachen) befinden sich insgesamt 1554 Bushaltestellen (je Haltepunkt i. d. Regel 2 Haltestellen). 54 Haltestellen liegen an den Schnittstellen zum SPNV und haben im Hinblick auf die Barrierefreiheit für das ÖPNV-Gesamtsystem eine besondere Bedeutung. Die Barrierefreiheit von Haltestellen wird durch eine Vielzahl von Einzelkriterien bestimmt (s. Planungsgrundlagen Kap. 3.15). Ein sehr wesentlicher Aspekt ist die Zugänglichkeit zur Haltestelle bzw. zum Fahrzeug und das Vorhandensein visueller und taktiler Leitsysteme. Bei Haltestellen, die in den letzten Jahren neu gebaut oder erneuert wurden, erfolgte der Ausbau bereits nach den jeweils relevanten Kriterien. Der barrierefreie Ausbau von Haltestellen ist eine grundsätzliche Voraussetzung für die Förderung von Maßnahmen aus Bundes- und Landesmitteln.

Die Zuständigkeit für die Ausbausituation der Haltestellen liegt beim jeweiligen Baulastträger. Beim überwiegenden Teil der Haltestellen sind dies die Kommunen. In einigen Kommunen liegen konzeptionelle Planungen bzw. Ausbauprogramme bereits vor. Die Vorgehensweise in den einzelnen Kommunen ist jedoch sehr uneinheitlich und im Hinblick auf die finanziellen Möglichkeiten sehr begrenzt. Durch unzureichende Fördermittel des Landes und des Bundes werden die Handlungsmöglichkeiten der Baulastträger zusätzlich erschwert.

Für das Gebiet der StädteRegion Aachen (ohne Stadt Aachen) mangelt es zurzeit an einer Gesamtübersicht zum Stand der baulichen Situation an den Haltestellen und im Hinblick auf die Kompatibilität zu den eingesetzten Fahrzeugen. Ebenso fehlt eine Übersicht zu den besonders neuralgischen Haltestellen, bei denen ein erhöhter Bedarf im Hinblick auf die Nutzung durch mobilitätseingeschränkte Kunden vorhanden ist. Der systematischen Erfassung aller Haltestellen bezüglich der Ausbausituation und deren Bewertung kommt von daher eine besondere Bedeutung zu. Gleichzeitig bildet die systematische Erfassung die Grundlage für eine Ausbauplanung.

Fahrzeuge

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

- Niederflurtechnik,
- Rampe/Lift,

- Mehrzweckraum,
- spezielle Ausgestaltung der Haltevorrichtungen sowie
- akustische und visuelle Informationseinrichtungen.

Insgesamt liegt die Quote der eingesetzten Niederflurbusse im Gebiet des Aufgabenträgers mittlerweile bei über 90 %. Die Flotte der ASEAG ist sogar zu 100 % auf Niederflurtechnik umgestellt. Lediglich bei Verstärkerfahrten im Schülerverkehr werden in wenigen Einzelfällen noch Fahrzeuge eingesetzt, die nicht die relevanten Anforderungen erfüllen. Bereits in den nächsten fünf Jahren kann durch die Beschaffung neuer Fahrzeuge eine 100 %ige Verfügbarkeit von Niederflurfahrzeugen erreicht werden. Dies ist eine wichtige Voraussetzung für die Herstellung der Barrierefreiheit an den Schnittstellen Fahrzeug-Haltestelle. Da die Fahrzeugtechnik und –ausstattung auch im Hinblick auf die Barrierefreiheit kontinuierlich weiterentwickelt wird, sind weitere Verbesserungen in den nächsten Jahren zu erwarten.

Information und Kommunikation

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

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

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

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

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

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

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

Betrieb und Unterhaltung

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

So bietet z.B. die ASEAG gemeinsam mit der Polizei unter dem Namen „Busschule 60 Plus“ regelmäßig ein Verkehrssicherheitstraining an.

Für Fahrgäste mit Handicaps wird zudem ein Busbegleitservice angeboten. Nach vorheriger Anmeldung beginnt der kostenlose Service bereits an der Haustüre und erstreckt sich über die Hilfe beim Ein- und Aussteigen hinaus auch auf die Beratung bei der Planung von Routen.

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

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

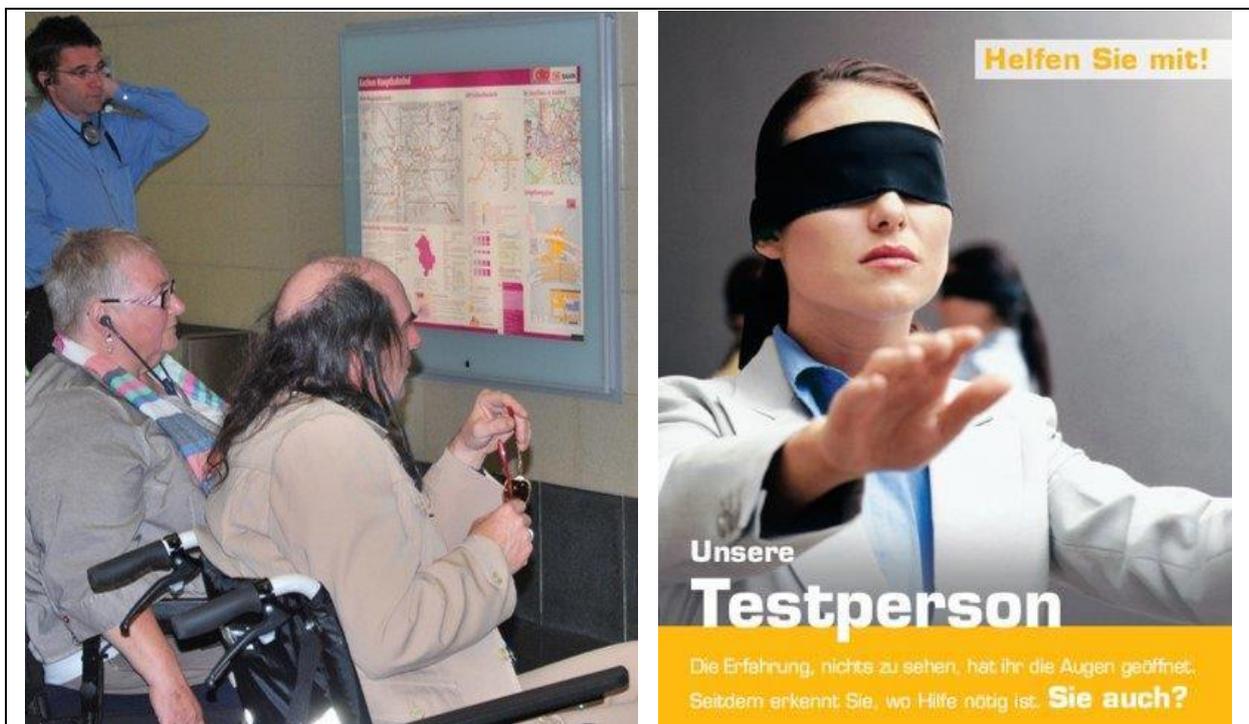


Abb. 50: Beispiele für Aktionen zur Barrierefreiheit

5 Analyse und Bewertung

5.1 Erschließungsqualität

Der Zugang zum Angebot des ÖSPV und des SPNV erfolgt über die Haltestellen bzw. Haltepunkte, deren räumliche Verteilung im Zusammenhang mit der Siedlungsstruktur hier als Erschließungsqualität behandelt wird. Zu dieser zunächst räumlich geprägten Komponente tritt über die Häufigkeit der Abfahrten an jeder Haltestelle eine zeitliche Komponente hinzu. Diese wird über den erreichten Standard für die Verbindungsqualität bewertet (s. Kap. 5.3).

Eine Aufstellung bedeutender Erschließungskennwerte für jede Kommune und für die StädteRegion (ohne Stadt Aachen) insgesamt ist in der nachfolgenden Tabelle 51 wiedergegeben. Zur Beurteilung der Bedienungssituation in den einzelnen Kommunen kann das Verhältnis der Anzahl Halte bezogen auf die Anzahl der Einwohner herangezogen werden. Der Mittelwert für die StädteRegion liegt bei 17 Halten je 100 Einwohner und schwankt in den einzelnen Kommunen zwischen 9 und 23 Halten je 100 Einwohner. Mit 23 bzw. 21 Halten stellt sich das Verhältnis in Herzogenrath und Monschau am besten dar. Mit ca. 10 Halten je 100 Einwohner schneiden die dem Oberzentrum Aachen entfernter gelegenen Kommunen Baesweiler und Simmerath am schlechtesten ab. Die Kenngröße Halte je km² hat eine untergeordnete Bedeutung, da dieser Wert in starkem Maße durch die Siedlungsstrukturen und die Flächennutzung geprägt wird.

Die Untersuchungen zur Erschließungsqualität sind Standortbetrachtungen und beziehen sich auf die Kriterien

- Einzugsbereich der Haltestellen (**Erschließungsanalyse**)
- Beförderungszeit zum Erreichen des Stadtzentrums (**Erreichbarkeitsanalyse**).

Erschließungsqualität										
	Alsdorf	Baesweiler	Eschweiler	H'rath	Monschau	Roetgen	Simmerath	Stolberg	Würselen	StädteRegion Aachen*)
Einwohner ¹⁾	45.193	27.993	55.789	46.459	12.247	8.202	15.419	57.402	38.113	306.817
Fläche [km²] ²⁾	31,68	27,76	75,87	33,38	94,60	39,03	110,92	98,48	34,39	546,10
ÖSPV-Haltepunkte	113	48	134	112	67	27	79	158	63	801
SPNV-Haltepunkte	5	0	6	4	0	0	0	5	0	20
Einwohner je Haltestelle	383	583	398	401	183	304	195	352	605	383
Haltepunkte je km²	3,73	1,73	1,85	3,48	0,71	0,69	0,71	1,66	1,83	1,47
Halte werktags ²⁾	7.991	2.546	9.925	10.526	2.529	1.569	1.823	11.336	4.454	52.699
Halte je Einwohner	0,18	0,09	0,18	0,23	0,21	0,19	0,12	0,20	0,12	0,17
Halte je km²	252	92	131	315	27	40	16	115	130	97
*) ohne Stadt Aachen 1) Wohnbevölkerung am 31.12.2013. Quelle: Landesbetrieb IT.NRW, Düsseldorf, 2015 2) Quelle: Landesbetrieb IT.NRW, Düsseldorf, 2015										

Tab. 51: Kennwerte zur Erschließungsqualität in den Kommunen der StädteRegion (SPNV und ÖSPV)

Erschließungsanalyse

Die flächenhafte Erschließung des Gebietes der StädteRegion insgesamt ist in der Abbildung 52 wiedergegeben. Sie verdeutlicht die sehr hohe Haltestellendichte in den stark besiedelten nördlich gelegenen Kommunen im Vergleich zur geringeren Haltestellendichte im lockerer besiedelten südlichen Raum. Eine detaillierte Analyse der Erschließungsdefizite erfolgt anschließend bei der Betrachtung der einzelnen Kommunen.

Die Flächenerschließung eines jeden besiedelten Stadtteils stellt eine primäre Anforderung an den öffentlichen Personennahverkehr dar (Erfüllung des Grundversorgungsbedarfs). Einzelbetrachtungen zum Einzugsbereich von Haltestellen dienen dem Ziel, nicht ausreichend durch den ÖPNV erschlossene Siedlungsbereiche festzustellen. Als Bewertungsmaßstab werden Einzugsradien gemäß den einheitlichen Zielsetzungen des Aufgabenträgers für Bushaltestellen und Bahnstationen in Kernbereichen, Kernrandbereichen und isoliert gelegenen Ortsteilen auf Grundlage der zentralörtlichen Gliederung angesetzt (Anforderungsprofil, s. Kap. 3.2). In den folgenden Abbildungen werden die Einzugsbereiche der Haltestellen in vereinfachender Weise als Kreisflächen dargestellt.

Die Darstellung der Erschließungsdefizite dient dem Zweck, eine flächenhafte Grundversorgung zu fördern. Im Rahmen des NVP werden die nicht abgedeckten Siedlungs- und Gewerbebereiche Gegenstand einer systematischen Schwachstellenanalyse, die in Handlungsempfehlungen mündet. Im Laufe einer detaillierten Maßnahmenplanung sind die Erschließungsdefizite auf ihre verkehrliche Bedeutung hin zu überprüfen und ggf. zu beseitigen. Die Zugrundenahme einer großmaßstäblichen Plangrundlage inklusive der Berücksichtigung der realen Fußweglängen ist dazu unerlässlich.

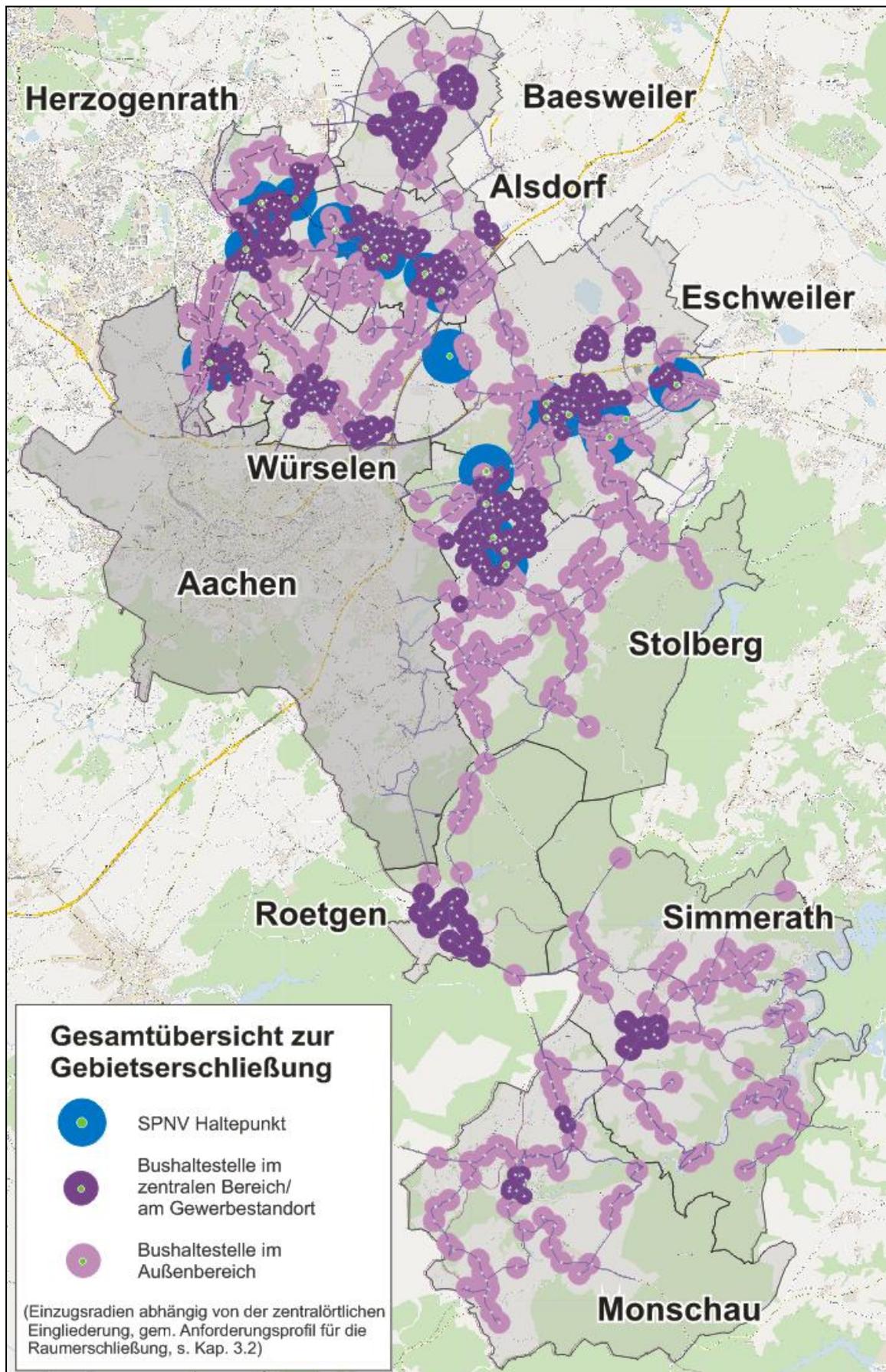


Abb. 52: Gesamtübersicht zur Gebietserschließung (SPNV und ÖSPV)

5.2 Erreichbarkeitsanalyse

Im Rahmen der Erreichbarkeitsanalyse wird die Distanz ermittelt, die innerhalb eines bestimmten Zeitbudgets mit dem ÖSPV/SPNV zurückgelegt wird. Dabei wird unter Vorgabe variierender Zielpunkte flächendeckend von jedem Standort in der StädteRegion heraus die Beförderungszeit zum betreffenden Zielpunkt ermittelt. Die folgenden Abbildungen zeigen flächendeckend die Fahrzeit mit ÖSPV/SPNV-Mitteln zur Stadtmitte jeder einzelnen Kommune der StädteRegion. Die angegebenen Zeitspannen sind als durchschnittliche Gesamtfahrzeit (Fahrzeit und Umsteigezeit) zwischen Ein- und Ausstiegshaltestelle (bzw. -haltepunkt des SPNV) zu verstehen.

Als Qualitätsmaßstab wird die mittlere Beförderungsgeschwindigkeit betrachtet. Um auch die Direktheit der Verbindung zu berücksichtigen, wird ein Bezug zur Luftlinienentfernung hergestellt. Ursachen für eine geringe Luftliniengeschwindigkeit können lange Fahrzeiten ebenso sein wie große Umwege. Im Rahmen der Maßnahmenempfehlungen (Kapitel 5.4) werden jene regionalen Beziehungen betrachtet, die Luftliniengeschwindigkeiten unter 20 km/h aufweisen. Luftliniengeschwindigkeiten von 20 km/h und schneller hingegen können in der Regel als Hinweis für eine vertretbare Gesamtfahrzeit gedeutet werden.

Erreichbarkeit des Oberzentrums Stadt Aachen

Stellvertretend für den Kern des Oberzentrums wird in der Abbildungsserie 53 die Erreichbarkeit der Ziele Aachener Bushof und Aachen Hauptbahnhof dargestellt. Von allen Zentren der StädteRegion ist das Oberzentrum Aachen mit einem der Entfernung angemessenen Zeitaufwand erreichbar. Dieser liegt bei den Städten Herzogenrath, Würselen, Eschweiler, Stolberg und Alsdorf bei bis zu 30 Minuten. In 30 bis 45 Minuten können die Städte Baesweiler und Alsdorf und die Gemeinde Roetgen erreicht werden, während der Zeitaufwand zum Erreichen der zentralen Bereiche Monschau und Simmeraths bei ca. 1 Stunde liegt.

Aus nahezu jedem Standort in den Kommunen des Nordraums Herzogenrath, Baesweiler, Alsdorf, Würselen Stolberg und Eschweiler ist das Oberzentrum im ÖPNV mit einem Zeitaufwand um die 30 Minuten erreichbar. Aus Ortslagen heraus, die im fußwegigen Einzugsbereich von SPNV-Haltestellen liegen, wirkt sich der Systemvorteil Geschwindigkeit in den geringeren Fahrzeiten aus.

Vom Süden aus liegt die Fahrzeit nach Aachen bei 45 Minuten und mehr. Eine Ausnahme bildet aufgrund ihrer geografischen Lage die Gemeinde Roetgen, aus der die Stadtmitte Aachens in weniger als 45 Minuten erreicht werden kann.

Über das Stadtzentrum Aachens hinaus sind für die Bevölkerung der StädteRegion eine Vielzahl weiterer Ziele im Stadtgebiet, insbesondere Gewerbegebiete, Hochschulbereiche und medizinische Einrichtungen von großer Bedeutung. Die Erreichbarkeit verschiedener markanter Ziele, verteilt über das Stadtgebiet, ist wie gesondert dargestellt (Abbildung 54).

Nahverkehrsplan der StädteRegion Aachen 2016 - 2020

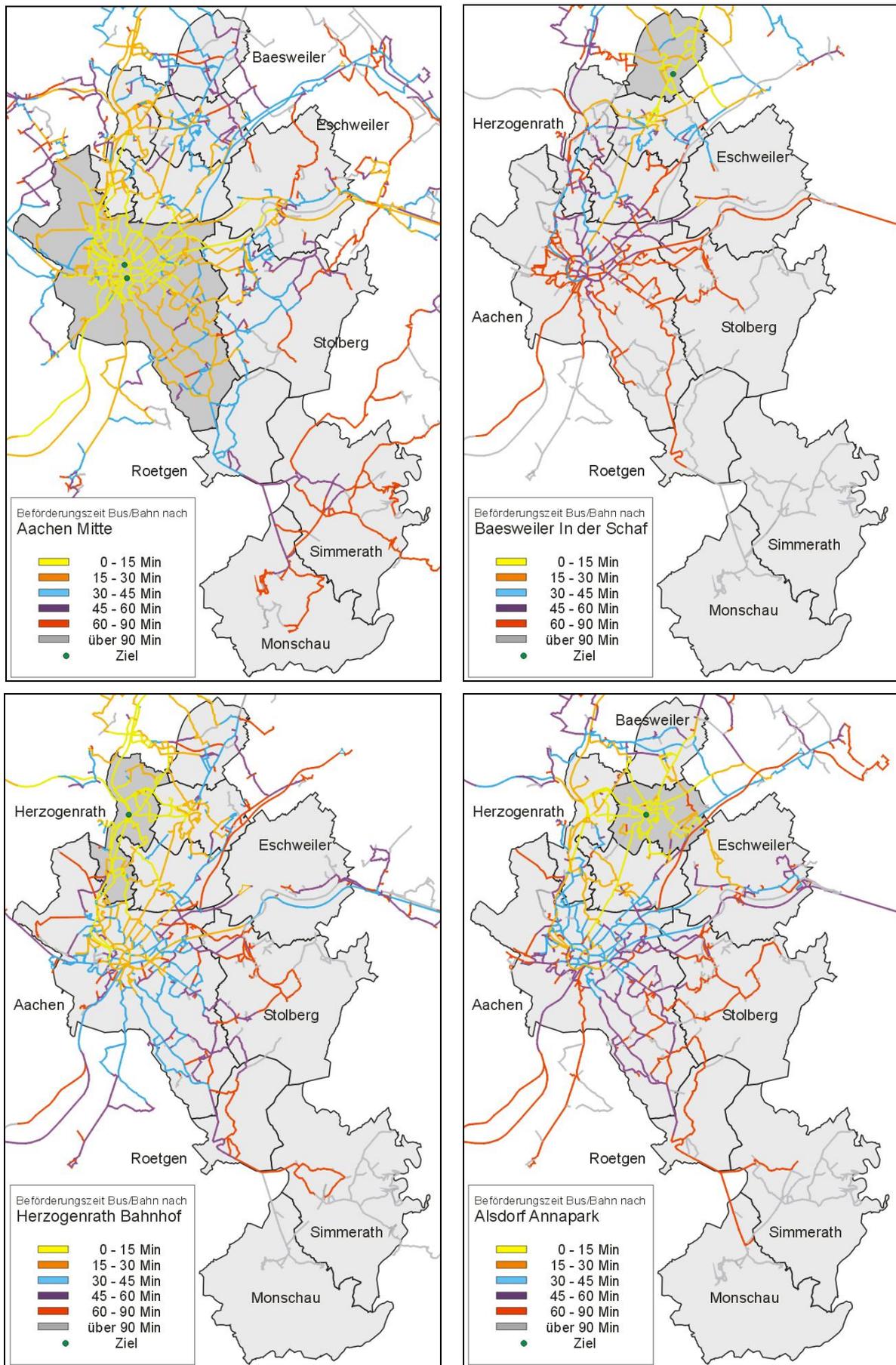
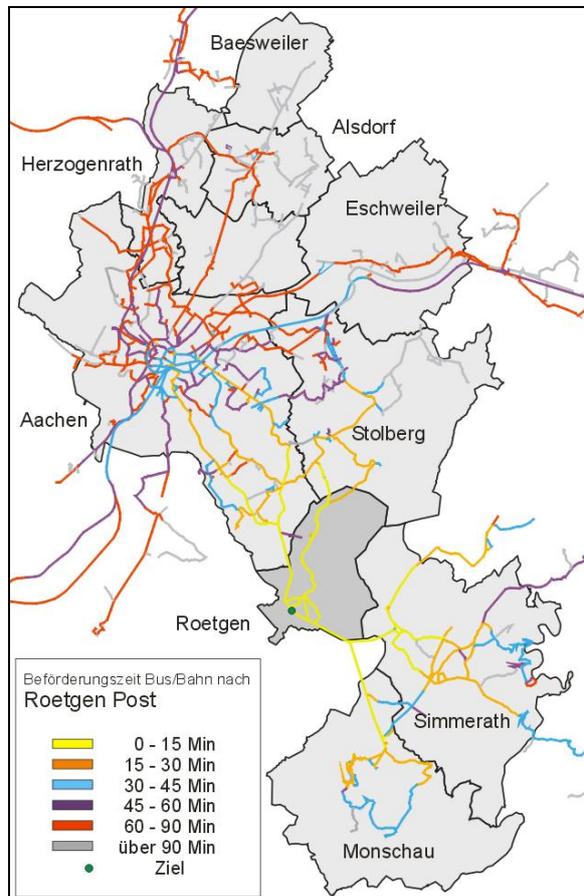
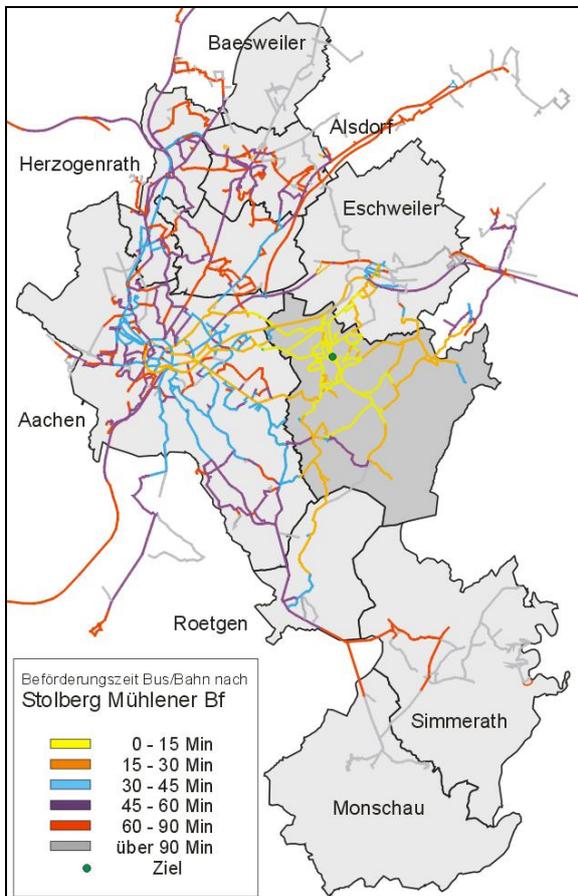
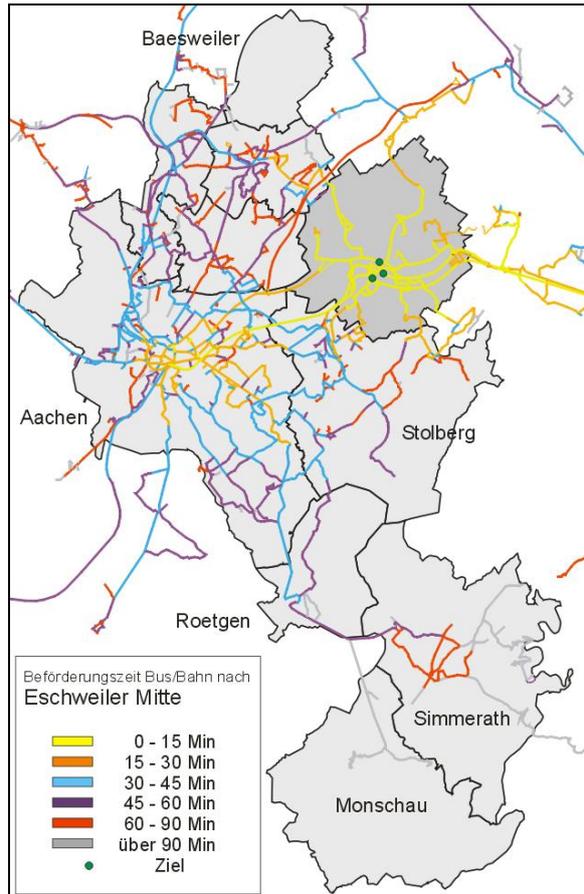
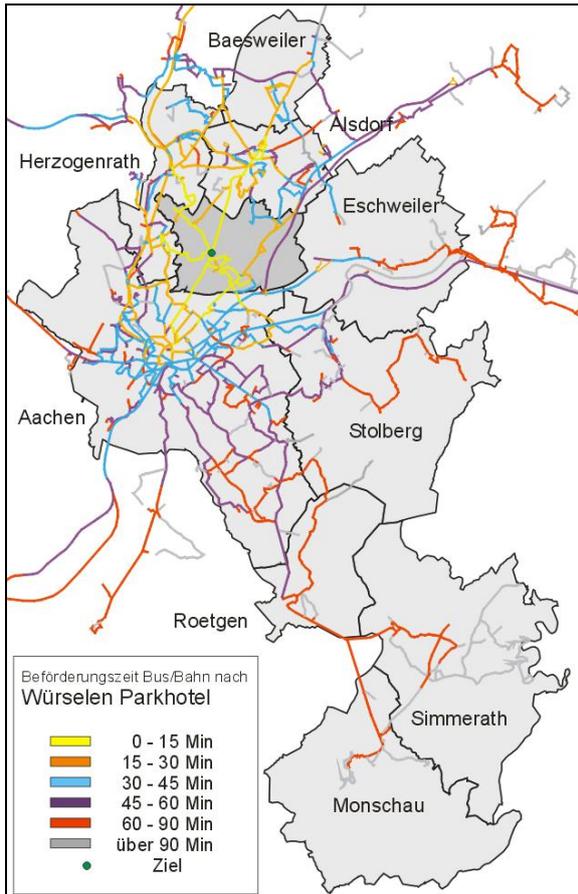
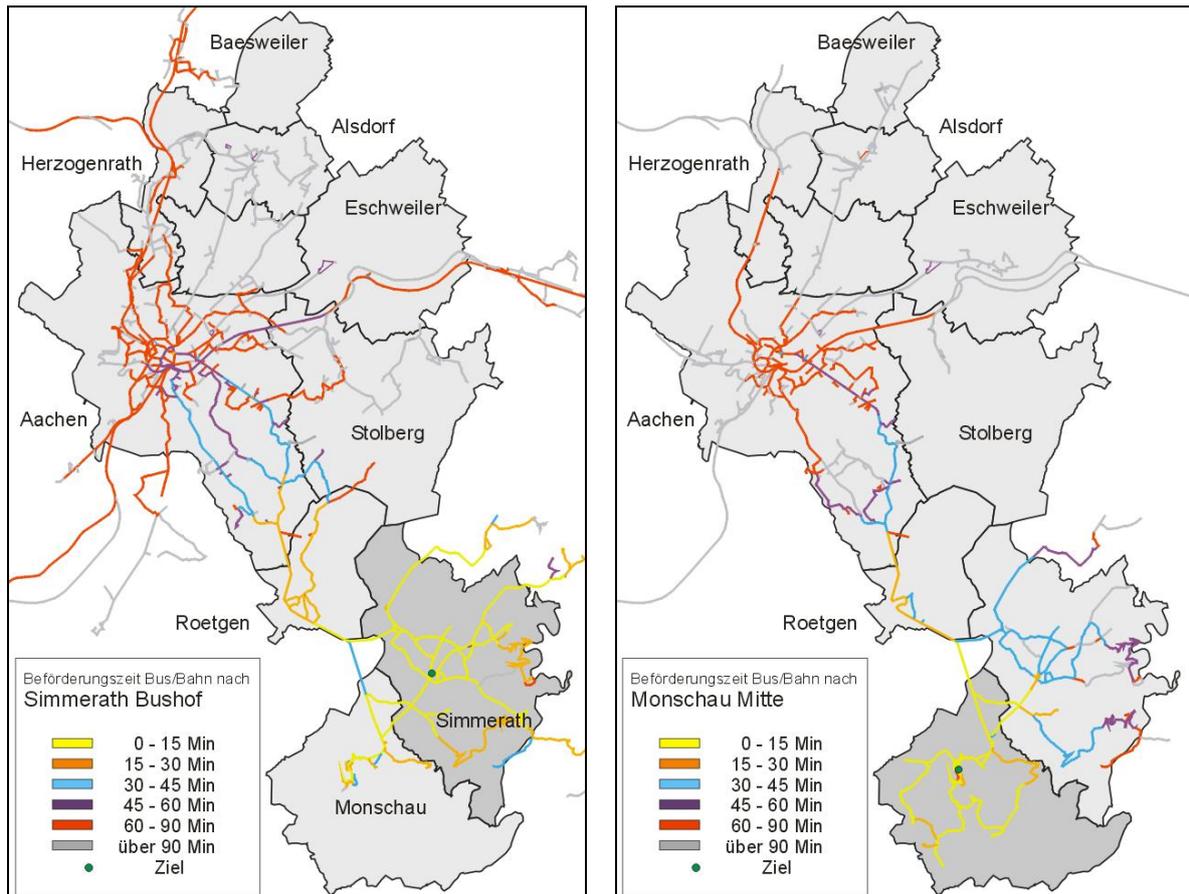


Abb. 53: Erreichbarkeit der Kernbereiche der Kommunen mit SPNV- und ÖSPV-Mitteln (werktags)

Nahverkehrsplan der StädteRegion Aachen 2016 - 2020



Erreichbarkeit der Kernbereiche der Kommunen mit SPNV- und ÖSPV-Mitteln (werktags), Teil 2



Erreichbarkeit der Kernbereiche der Kommunen mit SPNV- und ÖSPV-Mitteln (werktags), Teil 3

Erreichbarkeitsanalyse für die Kommunen der StädteRegion

Die Erreichbarkeit der Stadt- und Gemeindezentren untereinander wird differenziert aus Sicht jeder einzelnen Kommune betrachtet und im Anschluss an die Grafiken erläutert.

Die Bewertung des Ist-Zustandes anhand der Zielsetzungen und die Aufstellung daraus resultierender Maßnahmenempfehlungen sind Gegenstand des Kapitels 5.4.

Für die einzelnen Städte und Gemeinden lassen sich aus den Berechnungen die nachfolgenden Erkenntnisse ableiten:

Alsdorf: Von Alsdorf aus sind die benachbarten Zentren Baesweiler, Herzogenrath und Würselen in 15 Minuten erreichbar. Die Stadtmitten Eschweilers und des Oberzentrums Aachen sind weniger als eine halbe Stunde entfernt.

Baesweiler: Von Baesweiler aus sind neben den Nachbarstädten Herzogenrath und Alsdorf (Zentrum) nur Ziele innerhalb eines engen Korridors nach Aachen in Zeiten bis zu 30 Minuten zu erreichen.

Herzogenrath: Eine Reisezeit unter 15 Minuten ist zum Oberzentrum Aachen und zu den Nachbarstädten Würselen und Alsdorf gegeben.

- Eschweiler:** Vom Zentrum Eschweilers aus (Bushof, Hauptbahnhof, Talbahnhof) können Ziele auf einem engen Korridor Richtung Aachen sowie Teile Alsdorfs, Stolbergs und Würsels in bis zu 30 Minuten erreicht werden.
- Stolberg:** Von Stolberg aus sind Aachen und Eschweiler sowie einige Stadtteile Würsels und Roetgens in bis zu 30 Minuten erreichbar.
- Würselen:** Mit Reisezeiten unter 15 Minuten sind die Zentren Aachens und Alsdorfs, mit Einschränkungen auch Herzogenrath, erreichbar. Die Reisezeiten nach Eschweiler und Stolberg liegen mit bis zu 45 Minuten deutlich höher.
- Roetgen:** Von Roetgen aus ist die Nachbarkommune Simmerath mit geringem Zeitaufwand von bis zu 15 Minuten zu erreichen. Die Reisezeit nach Monschau und Aachen liegt je nach dem zu erreichenden Stadtteil zwischen 15 und 45 Minuten.
- Simmerath:** Die Zentren der Nachbarkommunen Roetgen und Monschau sind in einer Reisezeit von unter 30 Minuten zu erreichen. Die Reisezeit bis zum Zentrum Aachens beträgt bis zu 60 Minuten.
- Monschau:** Die Gemeinden Roetgen und Simmerath sind mit einem Zeitaufwand von unter 30 Minuten erreichbar. Die Reisezeit zum Stadtkern Aachens liegt bei etwas unter 60 Minuten.

Fazit

Die im Norden liegenden Kommunen Herzogenrath, Baesweiler, Alsdorf und Würselen untereinander sind mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln bei einem Zeitaufwand unter 30 Minuten erreichbar.

Aus Eschweiler und Stolberg aus können die übrigen Städte im Nordkreis (Herzogenrath, Würselen, Alsdorf und Baesweiler) bei einem Zeitaufwand von 30 bis 60 Minuten erreicht werden. Dabei ist festzustellen, dass die Verbindungen mit einem höheren Zeitaufwand aufgrund der Notwendigkeit, durch Aachener Stadtgebiet zu fahren, zu realisieren sind. Lediglich die Querverbindung Alsdorf - Eschweiler bleibt von dieser Erkenntnis unberührt.

Die Verbindung der Nord- und Südgemeinden untereinander ist mit Ausnahme der Nachbarrelation Stolberg – Roetgen ebenfalls nur mittelbar über ein Umsteigen im Kernbereich Aachens möglich.

Um von einer Kommune des Südraums in die andere zu gelangen sind relativ kurze Beförderungszeiten von bis zu 30 Minuten zu überwinden.

Die Betrachtung der **Beförderungszeiten zu Städten im Umland** ergibt, dass Beförderungszeiten von unter 45 Minuten nur zwischen den nördlichen Kommunen Baesweiler, Herzogenrath und Alsdorf zu den im Umland liegenden Kommunen Kerkrade, Übach-Palenberg und Geilenkirchen gegeben sind. Der größte Teil aller weiteren Verbindungen erfordert einen Zeitaufwand von mehr als 60 Minuten.

Umsteigenotwendigkeit

Hinsichtlich der Umsteigenotwendigkeit auf den regionalen Verbindungen zwischen den Stadt- und Gemeindezentren stellt sich die Situation wie folgt dar:

- Zum Oberzentrum Aachen (Stadtmitte) sind alle Kommunen der StädteRegion umsteigefrei angebunden.
- Innerhalb des Nordraums sind benachbarte Kommunen ohne Umsteigen erreichbar. Einzige Ausnahme bildet die Verbindung der Stadtzentren Würselen und Eschweiler.
- Auf Relationen zwischen Südraum und Nordraum bestehen keine Direktverbindungen.
- Fahrten zwischen den Kommunen des Südraumes können ohne Umsteigen durchgeführt werden.

Erreichbarkeit markanter Ziele im Oberzentrum Aachen

Die Erreichbarkeit markanter Ziele in der Stadt Aachen ist in der Abbildung 54 wiedergegeben. Stellvertretend für die wichtigsten Ortslagen im Stadtgebiet wurden die Haltestellen Bushof, Uniklinik, Brand und Prager Ring ausgewählt. Im Gesamtsystem SPNV/ÖSPV ist die Erreichbarkeit des Hauptbahnhofs und der Bahnhöfe Aachen-West, Aachen-Schanz und Aachen-Rothe Erde von Bedeutung.

Die Darstellungen der Erreichbarkeit zeigen, aus welchen Sektoren der Städteregion ausgewählte Haltestellen in kurzer Zeit zu erreichen sind bzw. zu welchen Ortslagen hin ein höherer Zeitaufwand erforderlich ist. So erstreckt sich der innerhalb von 30 Minuten von der Haltestelle Brand aus zu erreichende Bereich bis Roetgen und Stolberg. Vom Prager Ring aus sind in dieser Zeitspanne Würselen und Teile der Städte Alsdorf, Eschweiler und Stolberg zu erreichen. Die von der Haltestelle Uniklinik aus erreichbaren Ziele erstrecken sich auf dem Korridor in Richtung Herzogenrath.

Bei der Betrachtung der Erreichbarkeit der **SPNV-Haltepunkte** Aachen Hauptbahnhof, Aachen-West, Aachen-Schanz und Aachen-Rothe Erde werden die erzielbaren Zeitgewinne und die Lagegunst der in unmittelbarer Haltestellennähe gelegenen Stadtbereiche Aachens direkt sichtbar. Die in 15 Minuten erreichbaren Korridore ziehen sich entlang der Schienenachsen in die Städte-Region hinein.

In weiterer Betrachtung ist erkennbar, dass durch die Vielzahl der Haltepunkte im SPNV weite Teile des Stadtgebietes erreicht werden können. So ist beispielsweise vom Haltepunkt Schanz aus das gesamte westliche Stadtgebiet in weniger als 15 Minuten zu erreichen.

Eine analoge Betrachtung – unter Hinzunahme aller weiteren Haltepunkte des Schienenverkehrs – macht deutlich, dass im Systemverbund Bus/Bahn sehr schnelle Anbindungen der Kommunen der StädteRegion an jeden Stadtteil wie auch an die Gewerbestandorte, Forschungseinrichtungen und Hochschulen in Aachen vorhanden sind.

Nahverkehrsplan der StädteRegion Aachen 2016 - 2020

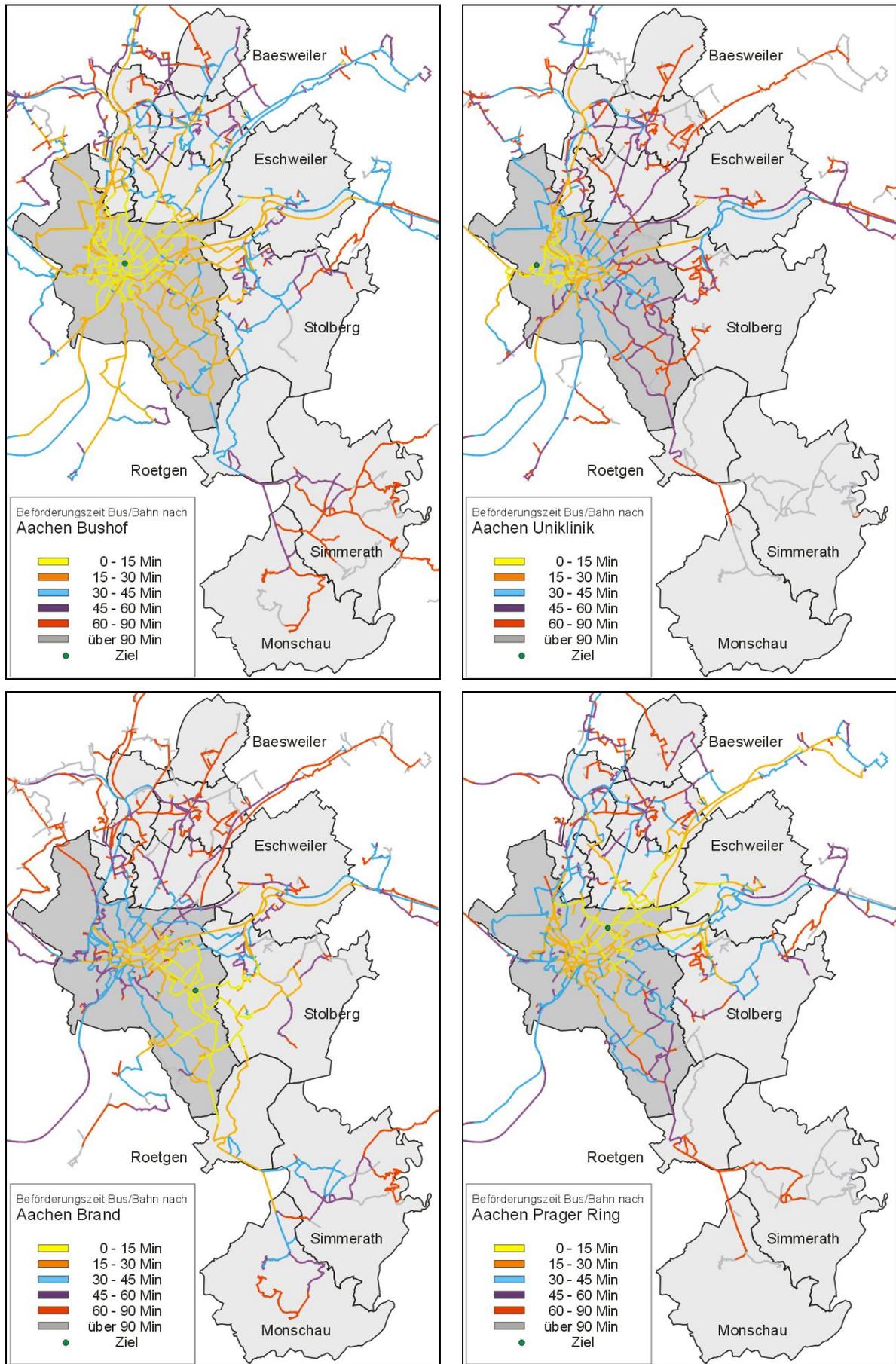
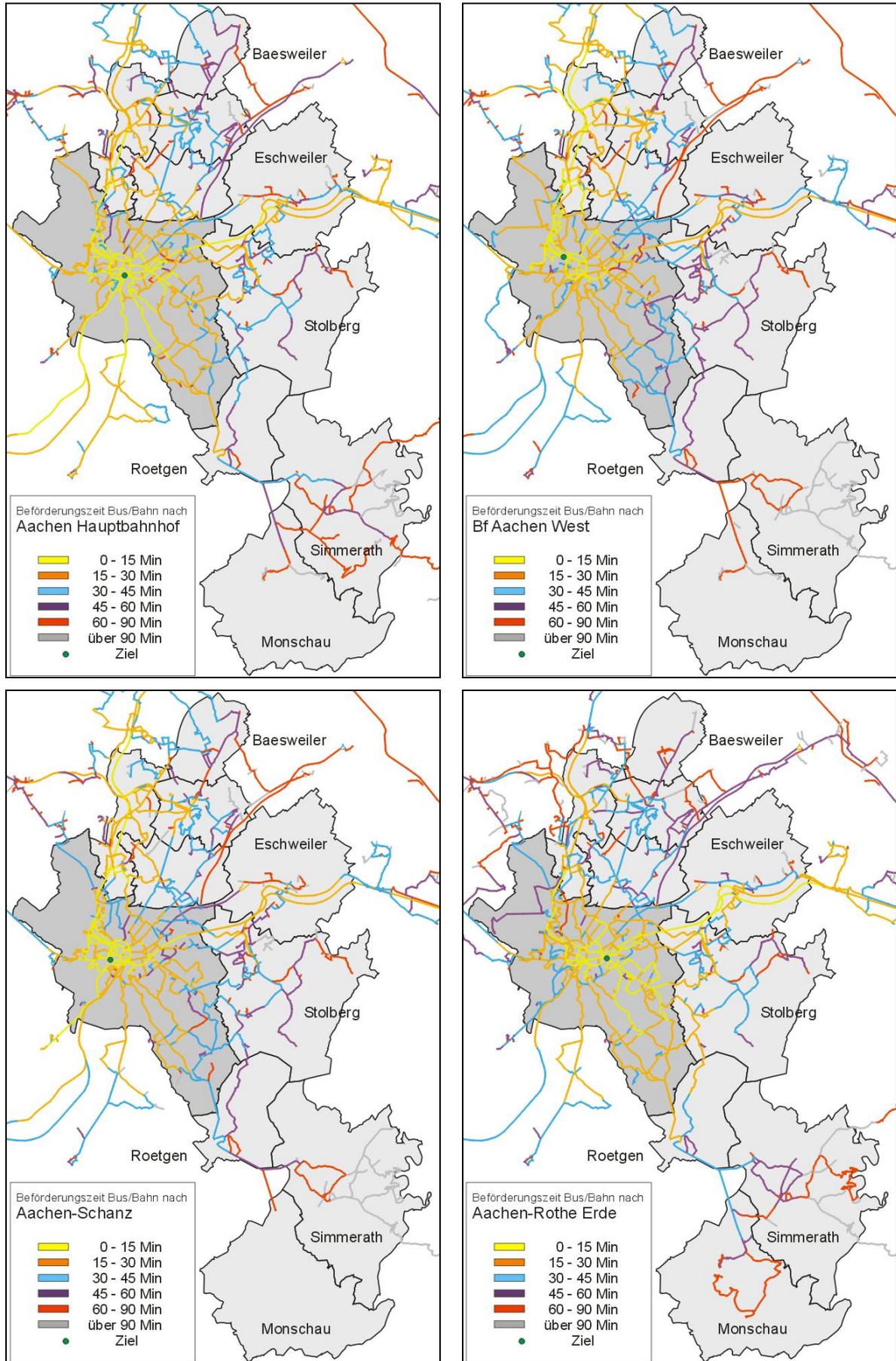


Abb. 54: Erreichbarkeit ausgewählter Bereiche der Stadt Aachen (werktags)

Nahverkehrsplan der StädteRegion Aachen 2016 - 2020



Erreichbarkeit ausgewählter Bereiche der Stadt Aachen (werktags), Teil 2

5.3 Verbindungsqualität

Neben der anspruchskonformen Erreichbarkeit der Haltestellen gehören gute Verbindungsmöglichkeiten zu einem ausreichenden Nahverkehrssystem. Die Zielvorgaben des Aufgabenträgers zur Verbindungsqualität sind im Kapitel 3 eingehend erläutert. Im Rahmen einer Schwachstellenanalyse wird im Folgenden systematisch die Einhaltung der Zielvorgaben überprüft. Dabei werden zwei Qualitätsstufen differenziert:

- Mindeststandard erreicht
- Qualitätsstufe 1 erreicht.

Mit Erreichen des Mindeststandards ist eine Verbindungsqualität gemäß Anforderungsprofil (s. Kapitel 3.4) erfüllt. Das Erreichen der Qualitätsstufe 1 zeigt an, dass ein höheres als dem Mindeststandard entsprechendes Qualitätsniveau erreicht wird bzw. zur Bewältigung des Verkehrsaufkommens erforderlich ist. Handlungsempfehlungen werden dort ausgewiesen, wo der Mindeststandard nicht oder nur knapp erreicht wird. Darüber hinaus erfolgen Handlungsempfehlungen, wenn Veränderungen der Siedlungsstruktur oder der Verkehrssituation geplant sind und zielgerichtete Maßnahmen im ÖSPV erfordern.

Die Untersuchungen zur Bewertung der Verbindungsqualität beruhen auf folgenden Relationsbetrachtungen:

Regionalverkehr:

- Verbindungen der Ortsteile in Kernlage (zentrale und nebenzentrale Bereiche) aller Kommunen zum Oberzentrum Stadt Aachen.
- Verbindungen der Ortsteile in Kernlage aller Kommunen zu den benachbarten Mittel- und Grundzentren sowie zu sonstigen ausgewählten Zentren innerhalb der StädteRegion und im Umland.

Ortsverkehr:

- Verbindungen zwischen allen solitären Ortsteilen und den zugehörigen zentralen und/oder nebenzentralen Kernbereichen.
- Verbindungen zwischen allen Kernrandbereichen und den zugehörigen zentralen / nebenzentralen Kernbereichen.
- Verkehrsrelevante Verbindungen von Kernrandbereichen untereinander (Tangentialbeziehungen).

Damit werden einerseits die relevanten Verbindungen des Zentrums bzw. der zentralen Bereiche mit den wichtigsten Zentren der Region, andererseits die Verbindungen der Teilräume einer Kommune mit dem eigenen Zentrum bzw. den eigenen zentralen Bereichen analysiert.

Gemessen an den Zielvorstellungen für Raumverbindungen werden für jede Relation die Qualitätskriterien

- Bedienungshäufigkeit an Werktagen, an Samstagen und an Sonn- und Feiertagen und
- Umsteigehäufigkeit (überwiegende Anzahl notwendiger Umsteigevorgänge in der Relation) an Werktagen, Samstagen und Sonn- und Feiertagen

überprüft und anhand ihrer Zielerreichungsgrade eingestuft. Die Einstufungen der einzelnen Relationen sind den nachfolgenden Abbildungen 55 und 56 zu entnehmen.

Regionale Verbindungsqualität zum Oberzentrum Aachen (Abbildung 55)

Zentrale Bereiche: Nahezu alle zentralen Bereiche der regionsangehörigen Kommunen erreichen in ihrer Verbindungsqualität zum Oberzentrum Aachen die Qualitätsstufe 1. Lediglich auf der Verbindung der Gemeinde Simmerath nach Aachen wird die Qualitätsstufe 1 aufgrund der nicht gegebenen 30-minütigen Taktfrequenz am Wochenende knapp verfehlt.

Nebenzentrale Bereiche: Die Betrachtung der nebenzentralen Bereiche innerhalb der Mittelzentren liefert folgendes Ergebnis: Die Verbindungsqualität von Kohlscheid und Merkstein (Herzogenrath) und Konzen (Monschau) nach Aachen erreicht die Qualitätsstufe 1, während auf den Verbindungen nach Broichweiden (Würselen), Mariadorf (Alsdorf), Weisweiler und Dürwiß (Eschweiler), Büsbach und Breinig (Stolberg) sowie Mützenich und Kalterherberg (Monschau) der Mindeststandard eingehalten wird.

Interkommunale Verbindungsqualität auf zwischengemeindlichen Relationen und zum benachbarten Umland (Abbildung 56)

Bei den meisten analysierelevanten Relationen der Kommunen der StädteRegion untereinander und zum benachbarten Umland wird der Mindeststandard bzw. die Qualitätsstufe 1 erreicht. Ausnahme bilden die Relationen von Würselen nach Eschweiler und Stolberg wegen des in Aachen erforderlichen Umstieges und der dadurch bedingten niedrigen Beförderungsgeschwindigkeit.

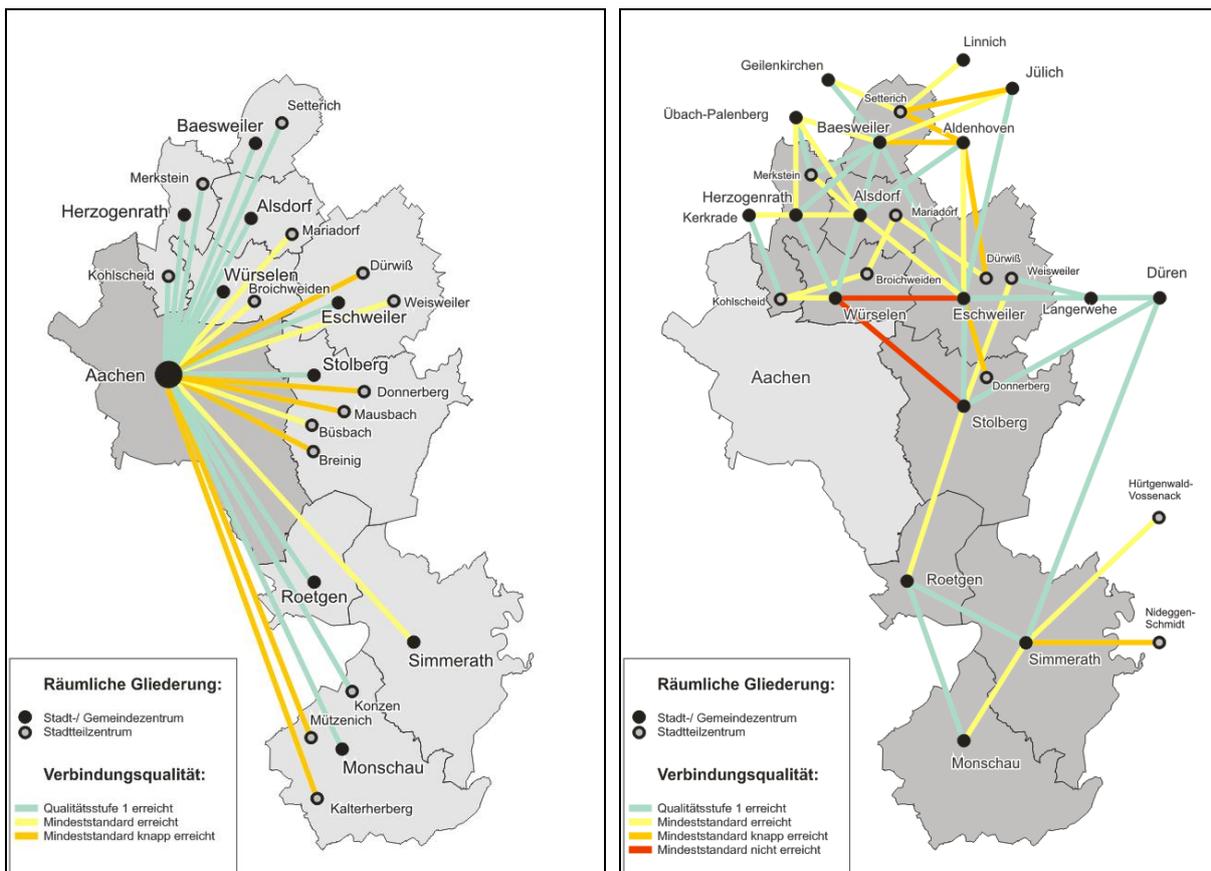


Abb. 55: Regionale Verbindungsqualität zum Oberzentrum Aachen

Abb. 56: Interkommunale Verbindungsqualität zwischen den Stadt- und Gemeindezentren

Lokale Verbindungsqualität (Tabelle 57, Abbildung 58)

Bei der Anbindung der Stadt- und Ortsteile an ihr jeweiliges Stadt- bzw. Gemeindezentrum wird in weiten Bereichen das angestrebte Qualitätsniveau erreicht. Bei einer systematischen Betrachtung wird der Mindeststandard auf einigen Relationen jedoch unterschritten:

In **Alsdorf** sind die Relationen Duffesheide – Alsdorf und Begau – Mariadorf und die Anbindung des Industrie- und Gewerbeparks betroffen, in **Eschweiler** die Verbindungen von der Innenstadt zum IGP (Industrie- und Gewerbepark) und vom Ortsteil Aue zum Eschweiler Stadtzentrum. In **Herzogenrath** erreicht die Anbindungshäufigkeit der Ortsmitte Noppenbergs nicht den Mindeststandard. In **Würselen** erfüllen die Relationen von Schweißbach und Pley sowie des Gewerbegebietes Merzbrück (im Aufbau) zur Stadtmitte nicht den Mindestanspruch. Des Weiteren wird in **Simmerath** auf den Verbindungen von Erkensruhr und vom GIB Rollesbroich zum Gemeindezentrum und in **Monschau** auf der Anbindung des Gewerbegebietes Imgenbroich der Mindeststandard nicht erreicht.

Die Gesamtübersicht zur lokalen Verbindungsqualität über alle Städte und Gemeinden der StädteRegion liefert das folgende Bild:

	Anzahl überprüfungsrelevanter Relationen	Qualitätsstufe 1 erreicht	Mindeststandard erreicht	Mindeststandard knapp erreicht	Mindeststandard nicht erreicht
Alsdorf	22	9	4	5	4
Baesweiler	7	2	3	2	-
Eschweiler	29	20	4	1	4
Herzogenrath	21	5	7	8	1
Monschau	9	3	3	2	1
Roetgen	3	3	-	-	-
Simmerath	15	3	5	5	2
Stolberg	22	9	11	2	-
Würselen	12	5	2	2	3
StädteRegion Aachen	140	59	39	27	15

Tab. 57: Gesamtübersicht über die lokale Verbindungsqualität in der StädteRegion Aachen

Somit erreichen insgesamt ca. 42 % der lokalen Verbindungen die Qualitätsstufe 1. Bei 47 % der Relationen wird der Mindeststandard der Verkehrsbedienung erreicht und bei 11 % wird er unterschritten.

Wie auch für die regionalen Verbindungen erfolgt im Rahmen der Ermittlung des Handlungsbedarfs (Maßnahmenempfehlungen, Kapitel 5.4) eine Einzelüberprüfung jeder Relation, die den Mindeststandard für die Verbindungsqualität nicht erfüllt.

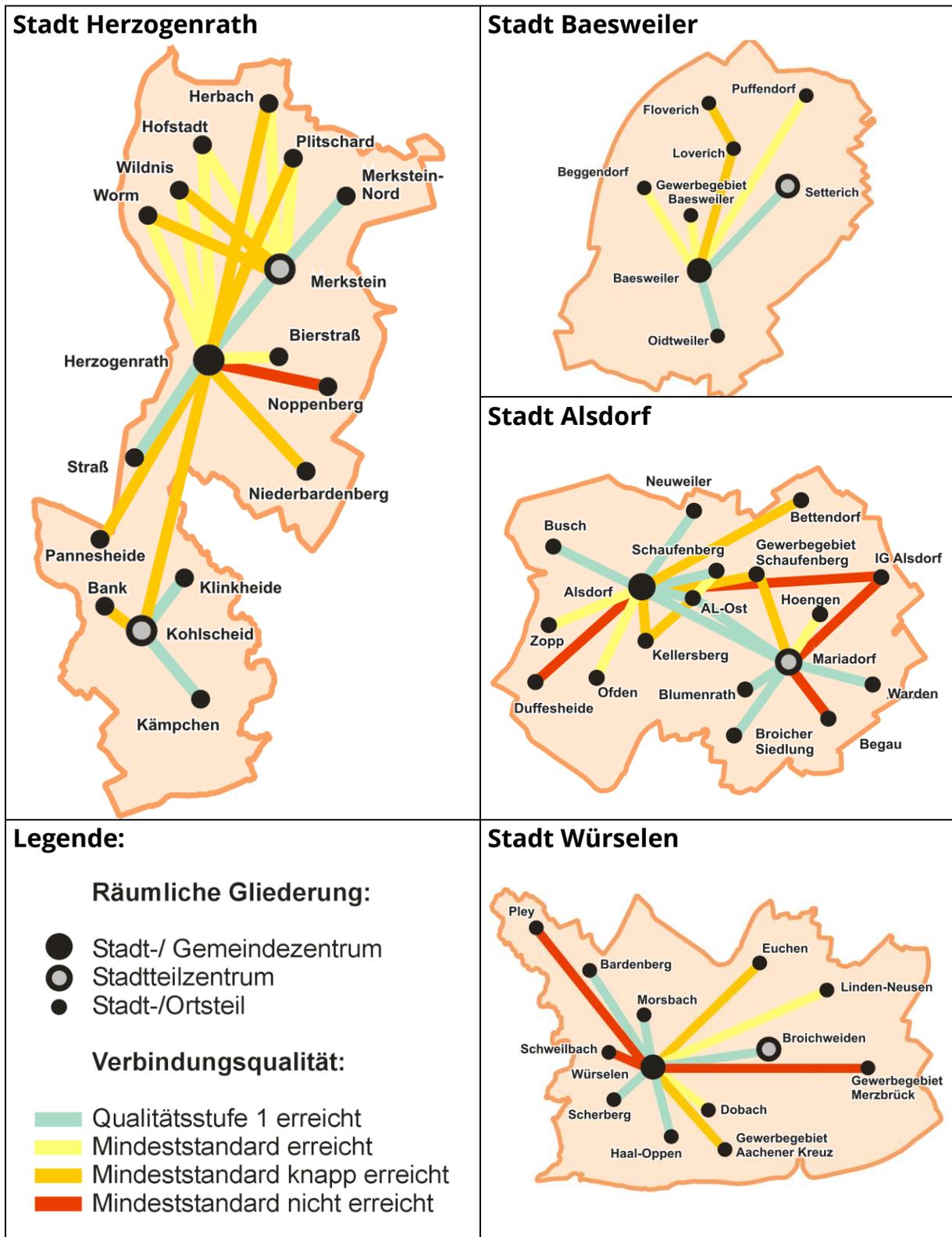
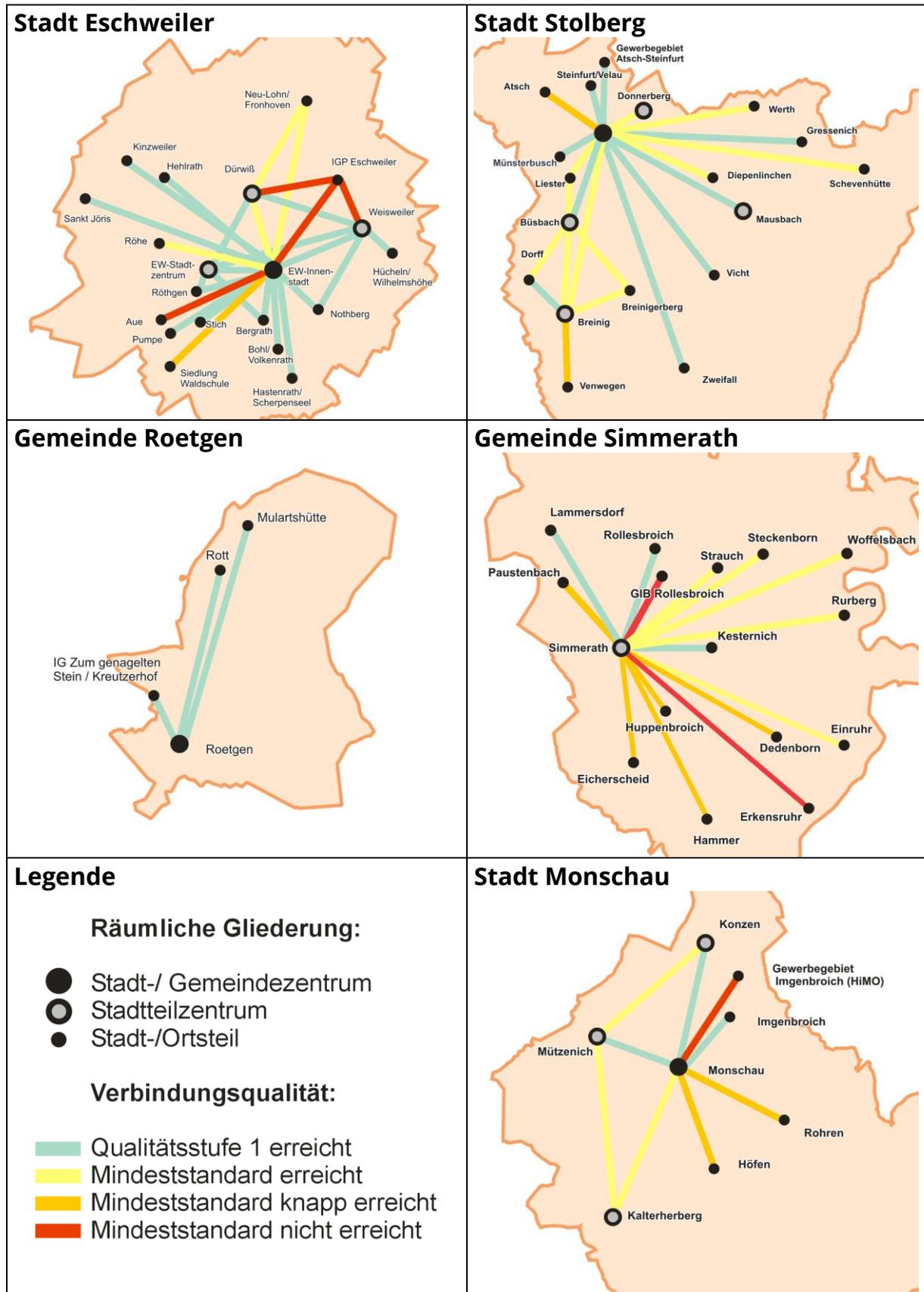


Abb. 58: Lokale Verbindungsqualität in den Kommunen der StädteRegion Aachen



Lokale Verbindungsqualität in den Kommunen der StädteRegion Aachen, Teil 2

Verkehrsabwicklung im Straßennetz

ÖPNV-Fahrzeuge im öffentlichen Straßenraum können den gestellten Anforderungen an Zuverlässigkeit und Pünktlichkeit nicht immer gerecht werden, weil sie zahlreichen Behinderungen durch den Kfz-Verkehr ausgesetzt sind. Solche Behinderungen haben sowohl Fahrzeitverlängerungen als auch Fahrzeitschwankungen zur Folge. Dies mindert die Attraktivität des ÖPNV in erheblichem Umfang. Für die Verkehrsunternehmen entstehen Produktivitätsverluste, die zusätzliche Kosten verursachen. Um dem entgegenzuwirken, sind bestehende Behinderungen im Straßenraum durch geeignete Beschleunigungsmaßnahmen abzubauen.

5.4 Maßnahmenempfehlungen

Der Nahverkehrsplan weist im Rahmen der Analyse und Bewertung des Angebotszustandes im ÖSPV/SPNV der StädteRegion Aachen je Kommune auf defizitäre Situationen hin.

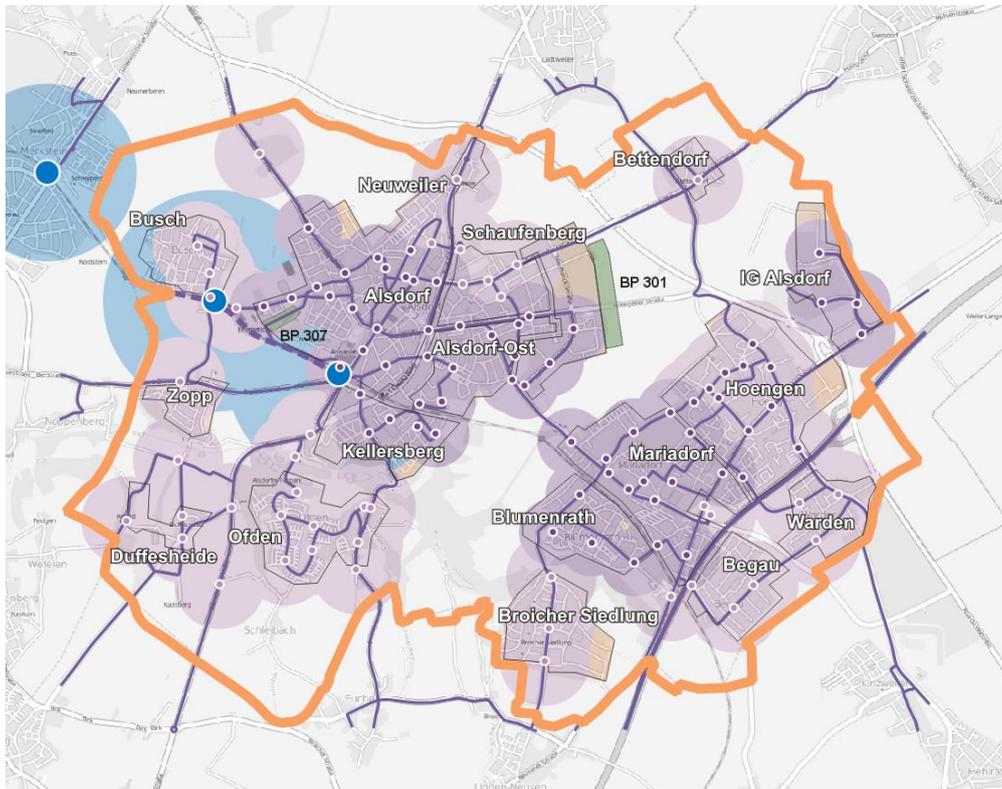
Abweichungen von den Zielwerten lassen nicht unmittelbar auf eine defizitäre Situation schließen. Mit dem Erreichen des Mindeststandards ist die Anforderung an eine angemessene Verkehrsbedienung, die sich aus § 2 ÖPNVG NRW ergibt, erfüllt.

Für jene Verbindungen, wo der Mindeststandard nicht oder nur knapp erreicht wird, wurde eine Überprüfung des Handlungsbedarfes durchgeführt, die insbesondere dann zu Maßnahmenempfehlungen führen, wenn Veränderungen der Raum- und Siedlungsstruktur, der Bevölkerungsstruktur oder der Verkehrssituation gegenüber dem Bestand ausgewiesen werden oder wenn der geplante Ausbau des SPNV-Netzes Anpassungsmaßnahmen erforderlich macht.

Im Folgenden werden als Ergebnis der Schwachstellenanalyse für jede Kommune eine Überprüfung des Handlungsbedarfes und gegebenenfalls daraus resultierende Maßnahmenempfehlungen aufgestellt. Diese sollen unter Berücksichtigung der Zielvorgaben für die Erschließungs- und Verbindungsqualität sowie des vorgesehenen Ausbaus des Schienenverkehrs die Ausgestaltung des ÖSPV im Zeitraum 2016 - 2020 prägen.

Soweit sie Planungsrelevanz im Rahmen des Nahverkehrsplans besitzen, fließen diese Maßnahmenempfehlungen in das Zielkonzept 2018 für das betriebliche Leistungsangebot ein (Kapitel 6.3). Als Rahmenplan erfüllt der NVP hierbei nicht den Anspruch, die kleinräumige Linienführung im Straßennetz vorzugeben oder die betriebliche Detailplanung zu ersetzen.

Stadt Alsdorf



BP 301 : Erweiterung Gewerbegebiet Schaufenberg (ca. 19 ha)

BP 307 : Schulzentrum Anna (ca. 3,3 ha)

Mängelanalyse / Handlungsbedarf

Maßnahmenempfehlung

Lokale Erschließungsqualität: Erschließung der Gewerbebereiche



Gewerbegebiet Schaufenberg

einschließlich geplanter Erweiterung (Bebauungsplan 301)

Einrichtung einer bis zweier zusätzlicher Haltestellen entlang der Siersdorfer Straße. Mit wachsender Ansiedlung von Gewerbebetrieben empfiehlt sich, die Max-Planck-Straße durch Optimierung der Bedienung mit den Linien 90 und 28 zu befahren. Eine anschlussgesicherte Anbindung an den SPNV ist sicherzustellen.



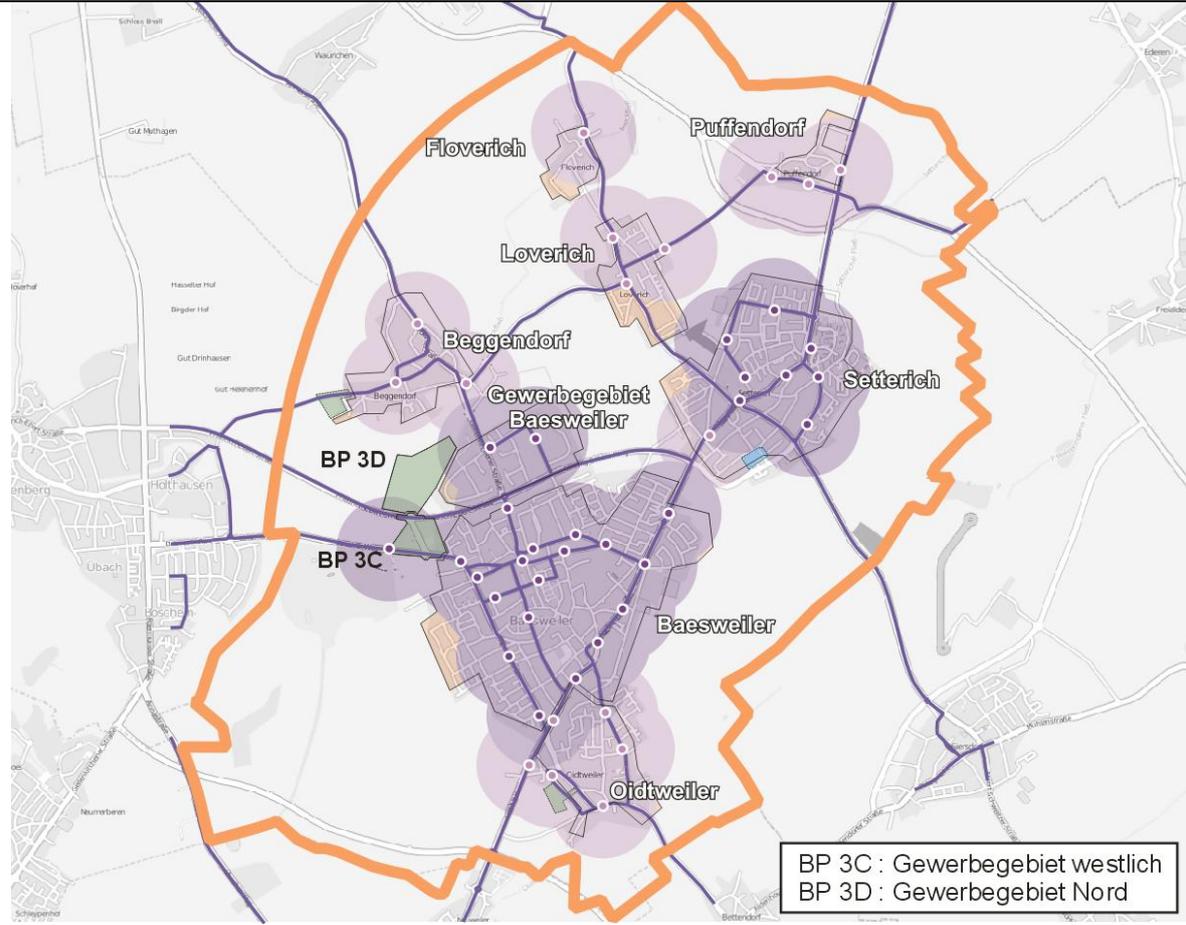
Industrie- und Gewerbepark Alsdorf (IGA): nördlicher Bereich der Konrad-Zuse-Straße

Mit fortschreitender Ansiedlung von Gewerbebetrieben ist eine ausreichende Gebietserschließung zu gewährleisten.

Es wird empfohlen, künftig eine gesicherte Anbindung an den SPNV in Mariadorf einzurichten, um das IGA von jedem Stadtteil aus und darüber hinaus auch regional erreichbar zu machen.

Langsamfahrstellen	
<p>In verschiedenen Bereichen des Stadtgebietes werden Langsamfahrstellen im ÖSPV vorgefunden, d.h.: v<10 km/h</p>	<p>Neben Beschleunigungsmaßnahmen infrastruktureller Art soll ein zügiger Verkehrsfluss des ÖSPV auch über organisatorische Maßnahmen (Vorfahrtsberechtigung entlang der Linienwege) und durch ordnende Maßnahmen (Beseitigung von Störfaktoren, Verhinderung des verbotswidrigen Parkens) gefördert werden.</p>
<p>Behinderte Ausfahrt aus dem zentralen Umsteigepunkt (ZUP) Mariadorf</p>	<p>Die signaltechnische Aufschaltung einer ÖSPV-Bevorrechtigung an der Ausfahrt aus dem Verknüpfungspunkt wird empfohlen.</p>
Lokale Verbindungsqualität	
<p>Anbindung der geplanten Wohnbebauung am heutigen Schulstandort Ofdon</p>	<p>Das geplante Neubaugebiet am heutigen Schulstandort Ofdon soll künftig über die Linie AL3 angedient werden.</p>
Anpassung an das SPNV-Zielnetz 2018	
	<p>Ringbahnschluss euregiobahn 2018</p> <p>Durch den Ringbahnschluss und den 30'-Takt bis Annapark erhält Alsdorf ein leistungsfähiges SPNV-Grundgerüst. Anschlussgesicherte Zubringerverbindungen an die SPNV-Stationen stellen die weiträumige Einbindung aller Stadtbereiche sicher.</p>
	<p>Die Anbindung der nicht unmittelbar an der Schiene liegenden Ortsteile Ofdon, Schaufenberg, Hoengen, Warden, Begau und Broicher Siedlung an die Haltepunkte der euregiobahn erhält eine zentrale Bedeutung. Ziel muss sein, die Umsteigebeziehungen soweit möglich zu optimieren.</p>
Verbindungsqualität zwischen den Kommunen	
	<p>Verbindungen von Alsdorf nach Herzogenrath, Eschweiler, Stolberg und überregional (Köln, Düsseldorf)</p> <p>Den starken Pendlerströmen zwischen Alsdorf und Herzogenrath bzw. Eschweiler kommt eine größere Bedeutung zu.</p> <p>Auf Grund dieser Pendlerströme ist eine Verbesserung der Verbindungsqualität nach Herzogenrath und Eschweiler empfehlenswert.</p>
	<p>Durch den Ringbahnschluss wird eine Bündelung der Verkehre nach Herzogenrath und nach Stolberg/Eschweiler auf der Schiene ermöglicht.</p> <p>Voraussetzung sind bestmögliche Anschlüsse Bus/Bahn am Annapark bzw. in Mariadorf, in St. Jöris und am Stolberger Hbf.</p> <p>In Stolberg entstehen überregionale Anschlüsse in Richtung Düren/Köln und in Herzogenrath in Richtung Mönchengladbach/Düsseldorf und Heerlen/Maastricht.</p>

Tab. 59: Analyseergebnisse und Maßnahmenempfehlungen für die Stadt Alsdorf

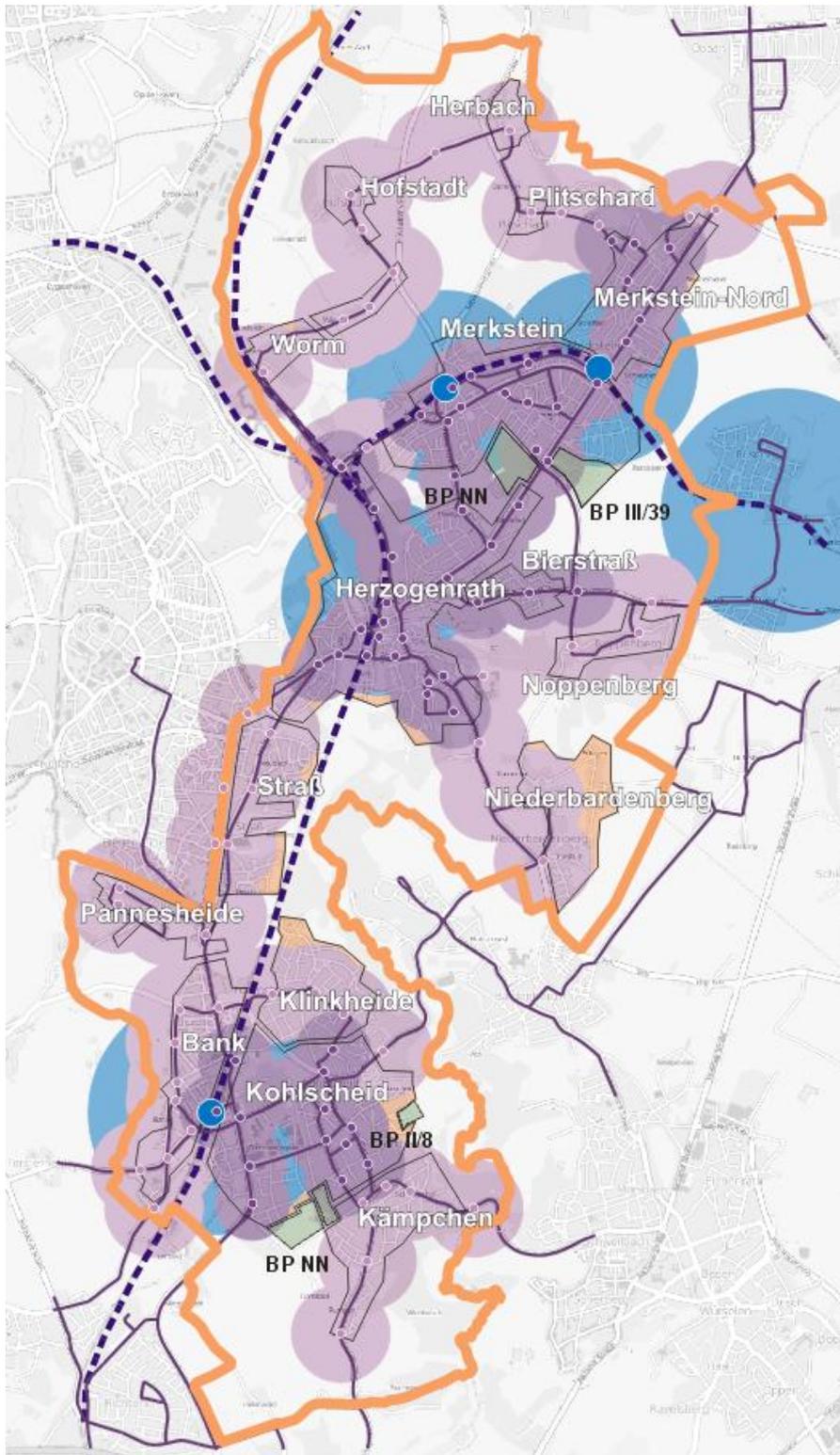
Stadt Baesweiler	
 <p>BP 3C : Gewerbegebiet westlich BP 3D : Gewerbegebiet Nord</p>	
Handlungsbedarf	Maßnahmenempfehlung
<p>Erschließung des Gewerbegebietes Baesweiler (Robert-Koch-Straße)</p>	
 <p>Gewerbegebiet Baesweiler</p> <p>Mit wachsender Ansiedlung von Gewerbebetrieben empfiehlt sich, das Gebiet kontinuierlich im öffentlichen Nahverkehr mit zu erschließen.</p>	<p>Zur Verbesserung der Bedienung der Bereiche CAP und des Technologie und Gründerzentrums its Baesweiler wird eine Ausweitung des verstärkenden Angebots mit der Linie 151 um zwei zusätzliche Fahrtenpaare empfohlen.</p> <p>Nördlich der L225 wird zurzeit der Bebauungsplan 3D (Gewerbegebiet Nord) umgesetzt. Es ist zu überprüfen, welche Art der Anbindung sinnvoll ist.</p>

Lokale Erschließungsqualität	
	<p>Anbindung des neuen Seniorenwohnparks am Bergmannsweg</p> <p>Es wird eine Aufwertung der Stadtbuslinie BW1 zu Gunsten des Besorgungsverkehrs der Betroffenen empfohlen (Hin- und Rückfahrten insbesondere am Vormittag).</p> <p>Darüber hinaus wird der Einsatz alternativer Angebotsformen mit Kleinbussen zur Bedienung der Seniorenwohnheime empfohlen (z.B. Minimierung der Anfangswartezeit mit einem Shuttle-Dienst zur Anschlusshaltestelle).</p>
Lokale Verbindungsqualität	
	<p>Verbindung Baesweiler - Setterich</p> <p>Zwischen Baesweiler und Setterich werden zu bestimmten Tageszeiten Bedienungslücken festgestellt (bei einer insgesamt ausreichenden Fahrtenzahl).</p> <p>Ausserhalb der Schulzeiten wird eine Vergleichmäßigung des Linienangebotes vorgeschlagen durch folgende Maßnahmen:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Betriebliche Aufspaltung der Linie 71: flexible tageszeitliche Bedienung des neuen Linienastes Linie 91. b) Verlagerung einzelner Fahrten der Linie BW1 in die Bedienungslücken.
Verbindungsqualität zwischen Kommunen	
	<p>Verbindung Baesweiler - Herzogenrath</p> <p>Auf der Verbindung nach Herzogenrath wird in Folge des erforderlichen Umweges über Alsdorf oder Übach-Palenberg keine ausreichende Beförderungsgeschwindigkeit erreicht.</p> <p>Eine schnellere Verbindung der Stadtkerne ist wünschenswert.</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Unter Beachtung wirtschaftlicher Gesichtspunkte ist das Nutzerpotenzial für eine neue direkte Buslinie nicht ausreichend. b) Durch Systemverknüpfung Bus/Schiene in Alsdorf Annapark ist eine Reduzierung der Reisezeit anzustreben.

<p>Verknüpfungspunkt Baesweiler In der Schaf</p>	
	<p>Optimierung der Systemanschlüsse</p> <p>Durch Abbau von Anschlussdefiziten soll die Betriebsabwicklung und die Gesamtreisezeiten am zentralen Haltepunkt in der Schaf gebessert werden.</p> <p>Der systematischen Tausch von Fahrplänen (uhrzeit- oder auch richtungsbezogen) darf dabei nicht zu einer Verschlechterung der örtlichen Umsteigemöglichkeiten führen.</p> <p>Umgestaltung des Verknüpfungspunktes (nach 2018)</p> <p>Die Funktionalität des Verknüpfungspunktes In der Schaf ist durch einen funktionale Neuordnung und die räumliche Entzerrung der Aufenthaltsflächen optimierbar.</p>
	<p>Die Betriebsabwicklung ist durch Optimierung der Anschlusssituation kontinuierlich zu verbessern.</p> <p>Ohne die örtlichen Umsteigebeziehungen in Baesweiler In der Schaf zu gefährden, tragen punktuelle Taktergänzungen der Linie 51/151 auf dem Abschnitt Annapark – Baesweiler zur Verbesserung der Anschlüsse bei.</p> <p>Mittelfristig ist eine städtebauliche Aufwertung des Verknüpfungsbereiches empfehlenswert. Bezüglich der Aspekte Barrierefreiheit, Multimodalität, Funktionalität und Verkehrssicherheit wie auch in Bezug auf die Förderfähigkeit wird vorgeschlagen, eine integrierte Gesamtkonzeption ggfs. gutachterlich aufzustellen.</p>
<p>Verbindungsqualität zwischen Kommunen: SPNV- Ausbaukonzept</p>	
  	<p>Ringbahnschluss euregiobahn 2018:</p> <p>Die höchsten Pendlerströme aus und nach Baesweiler - von den starken Verkehren zum Oberzentrum abgesehen - sind die Beziehungen nach Alsdorf, Würselen und Herzogenrath.</p> <p>Schienenausbauvorhaben nach 2020:</p> <p>Anbindung der Stadt Baesweiler an den schienengebundenen Personennahverkehr.</p>
	<p>Für Baesweiler ist ein optimierter Anschluss euregiobahn/Linie 51 am Verknüpfungspunkt Annapark in Alsdorf von großer Bedeutung.</p> <p>Der euregiobahn-Takt Alsdorf – Herzogenrath wird bis 2018 auf 30'- Minuten verdichtet. Dadurch entfallen die Anschlusslücken nach Herzogenrath (und weiter nach Aachen).</p> <p>Mit dem Ringbahnschluss werden 2018 am Stolberger Hbf neue Anschlüsse an den Schienenverkehr in Richtung Düren und Köln entstehen.</p> <p>In einer vorgelegten Machbarkeitsstudie wurde die Vorzugsvariante für den Anschluss der Stadt Baesweiler an den SPNV vorgestellt. Es wird empfohlen, diese Variante hinsichtlich Potenziäle, Wirtschaftlichkeit und Förderfähigkeit zu verfolgen.</p> <p>Ein möglicher Standort für die Verknüpfung Bus/Bahn wäre nach derzeitiger Sicht der geplante Kreisverkehr an der Kreuzung Adenauer-ring/Hauptstraße.</p> <p>Die Zuständigkeit liegt beim NVR.</p>

Tab. 60: Analyseergebnisse und Maßnahmenempfehlungen für die Stadt Baesweiler

Stadt Herzogenrath



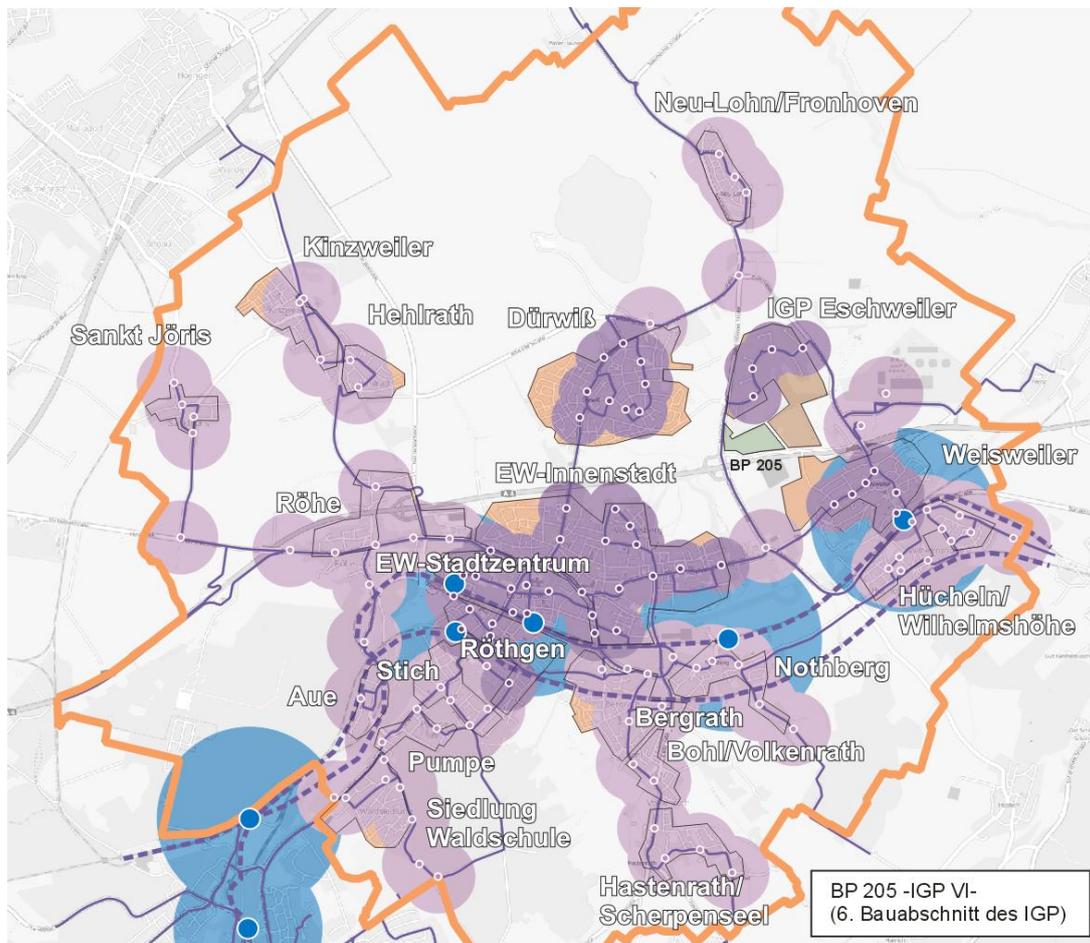
BP III/39 : Gewerbegebiet Merkstein-Süd (Nordstem-Park)
BP NN : "Wohngebiet Nördlich Ritzerfeld / Marie-Juchacz-Str."
BP II/8 : Wohngebiet Wacholderweg
BP NN : "Wohngebiet Domkaul"

Mängelanalyse / Handlungsbedarf	Maßnahmenempfehlung
Lokale Erschließungsqualität: nicht erschlossene Siedlungs- und Gewerbebereiche	
 <p>Gewerbegebiet Merkstein – Süd BP III/39 (Nordsternpark) Das Gewerbegebiet liegt teilweise außerhalb der fußläufig erreichbaren Einzugsbereiche des ÖPNV.</p>	<p>Eine Bedienung mit ÖSPV-Mitteln ist anzuraten. Mit steigender Ansiedlung von Gewerbebetrieben wird eine dichtere Erschließung des Gebietes empfohlen.</p>
 <p>Straß, östlicher Bereich: Ackerstraße / An der Kant / Postropsweg</p>	<p>Bei zunehmender Entwicklung des Gebietes Postropsweg ist die Neueinrichtung einer Haltestelle an der Voccartstraße in Erwägung zu ziehen. Da sie eine Beeinträchtigung der Fahrzeiten auf der Nord-Süd-Achse mit sich zieht, ist die Maßnahme anhand einer Überprüfung des Nutzerpotenzials zu bestätigen.</p>
 <p>Kämpchen, südlicher Bereich: Gebiet Kircheichstraße/Brücknerstraße vorgesehenes Baugebiet „Wohngebiet Dornkaul“</p>	<p>Die Bedienung der Entwicklungsfläche „Dornkaul“ (Wohngebiet) mittels der Stadtbushaltestellen und die Anbindung an den Technologiepark Herzogenrath (TPH) und an die entstehenden Forschungs- und Entwicklungsflächen in Aachen (Campus RWTH) wird empfohlen (ggfs. über HZ2 oder WÜ1).</p>
Langsamfahrstellen	
 <p>In verschiedenen Bereichen des Stadtgebietes werden Langsamfahrstellen im ÖSPV vorgefunden, d.h.: v<10 km/h</p>	<p>Neben Beschleunigungsmaßnahmen infrastruktureller Art soll ein zügiger Verkehrsfluss des ÖSPV auch über organisatorische Maßnahmen (Vorfahrtsberechtigung entlang der Linienwege) und durch ordnende Maßnahmen (Beseitigung von Störfaktoren, Verhinderung des verbotswidrigen Parkens) gefördert werden.</p>
 <p>Lichtsignalanlagen im Bereich Herzogenrath Mitte</p>	<p>Die signaltechnische Umschaltung einer ÖSPV-Bevorrechtigung ist anzuraten.</p>
 <p>Bereich Banker Tunnel und Kreuzungsbereich Haus-Heyden-Straße</p>	<p>Es wird empfohlen, den Bereich für Standardbusse befahrbar zu machen (möglicher Ausfall eines planmäßig eingesetzten Kleinfahrzeugs, Schülerfahrten usw.)</p>

Anpassung an das SPNV – Zielnetz 2018		
	Bahnhof Herzogenrath	Ausbau der Netzinfrastruktur im Bahnhof Herzogenrath als Voraussetzung für eine verbesserte Abwicklung der Zugverkehre nach Heerlen und nach Alsdorf.
	Herzogenrath – Alsdorf	Verdichtung der euregiobahn zwischen Herzogenrath und Alsdorf Annapark auf einen 30'-Takt (Rücknahme der euregiobahn -Verbindung nach Heerlen).
	Herzogenrath – Heerlen - Maastricht	Einführung einer Sneltrain-Verbindung Maastricht – Heerlen – Herzogenrath – Aachen West – Aachen Hbf im 60'-Takt.
	Herzogenrath - Stolberg	Vollständige Reaktivierung der Ringbahn (euregiobahn) über Alsdorf, EW-St. Jöris und WÜ-Merzbrück Würselen bis Stolberg Hbf
	Haltepunkt Würselen Merzbrück	Inbetriebnahme des neuen Haltepunktes Würselen Merzbrück und weiterer punktueller Ausbau der P+R/B+R-Anlagen und der Bus/Bahn-Verknüpfung.
	Haltepunkt Stolberg Hbf	
Verbindungsqualität zwischen den Kommunen		
	Verbindungen nach Würselen, Alsdorf, Eschweiler, Stolberg und überregional (Köln, Heerlen/Maastricht)	neu: direkt erreichbare Haltepunkte in Würselen und in Stolberg (SPNV-Zielnetz 2018)
	<p>Den starken Pendlerströmen zwischen den Städten des Nordkreises kommt eine größere Bedeutung zu. Auf Grund dieser Pendlerströme ist eine Verbesserung der Verbindungsqualität empfehlenswert.</p> <p>Die staatsgrenzenüberschreitenden Pendlerbeziehungen nach Kerkrade, Heerlen und Maastricht nehmen weiterhin an Bedeutung zu.</p>	<p>Durch den Ringbahnschluss wird eine Bündelung der Verkehre nach Alsdorf, Würselen, Eschweiler und Stolberg auf der Schiene ermöglicht. Voraussetzung sind bestmögliche Anschlüsse Bus/Bahn an den Stationen der euregiobahn.</p> <p>In Stolberg entstehen überregionale Anschlüsse in Richtung Düren/Köln. Von Herzogenrath aus entstehen neue und direkte Verbindungen in Richtung Heerlen / Maastricht.</p> <p>Die empfohlenen Zubringerlinien zu den neuen Haltepunkten ermöglichen gesicherte Anschlüsse in die Stadtzentren Eschweiler, Würselen und Stolberg.</p>

Tab. 61: Analyseergebnisse und Maßnahmenempfehlungen für die Stadt Herzogenrath

Stadt Eschweiler



Mängelanalyse / Handlungsbedarf

Maßnahmenempfehlung

Lokale Erschließungsqualität: Erschließung der Wohn- und Gewerbebereiche

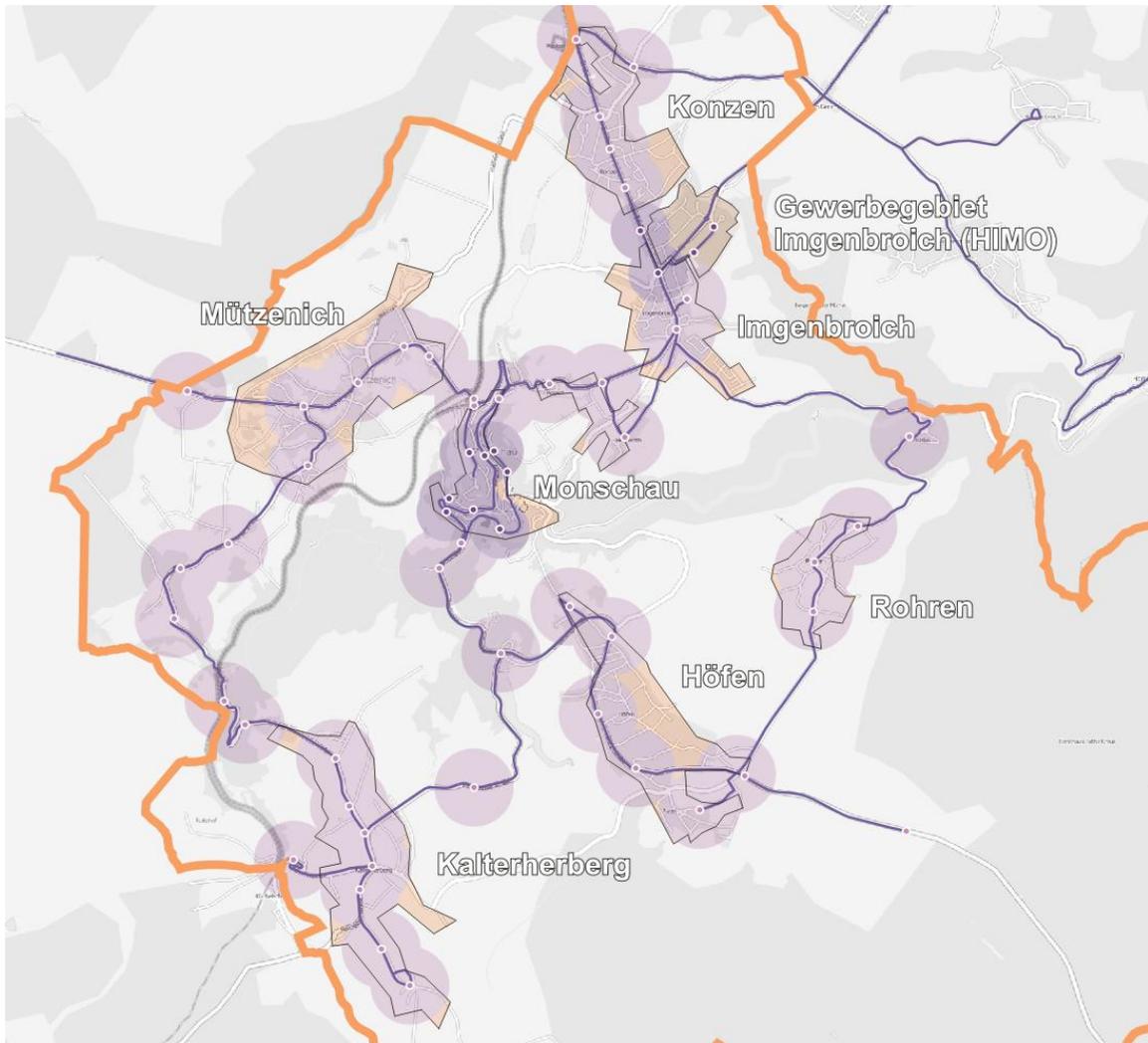
	<p>Kinzweiler, Hehlrath, St. Jöris</p>	<p>Für eine Verlegung der vorhandenen Haltestellen bzw. zur Einrichtung neuer Haltestellen ist derzeit kein Potenzial erkennbar.</p> <p>Mittelfristig ist die Anbindung der Ortsteile Kinzweiler und Hehlrath an den euregiobahn-Halt St. Jöris durch Führung von Linienverkehr entlang der Merzbachstraße zu beurteilen. Dadurch entstehen neue Erschließungsmöglichkeiten in Kinzweiler und St. Jöris.</p>
	<p>Bergrath, Bereich Josef-Artz-Straße</p>	<p>Eine Überprüfung des Nutzerpotenzials und gegebenenfalls Veränderung der Linienführung EW1/ EW3 zur kleinflächigen Erschließung wird empfohlen.</p>

	<p>Dürwiß</p>	<p>Die erfolgte Einrichtung einer neuen Haltestelle am Dürwißer Ortseingang und die Einrichtung der Linie EW5 zur Bedienung des Blausteinsees haben in Dürwiß saisonal zu einer Verbesserung der Erschließungs- und Bedienungsqualität geführt.</p> <p>Um der Entwicklung neuer Siedlungsbereiche in Dürwiß Folge zu leisten, wird mittelfristig eine Nutzer- und Potenzialanalyse und ggfs. eine konzeptionelle Überprüfung empfohlen.</p>
	<p>Bedienung des Blausteinsees</p> <p>Zusätzlich zur saisonalen etablierten Verkehrsnachfrage am Wochenende finden am Blausteinsee zunehmend regelmäßige Veranstaltungen (beispielsweise für Senioren) an Werktagen statt.</p>	<p>In Abhängigkeit von den Aktivitäten am Blausteinsee sollte das Angebot im ÖSPV ggfs. erweitert werden.</p>
<p>Langsamfahrstellen</p>		
	<p>In verschiedenen Bereichen des Stadtgebietes werden Langsamfahrstellen im ÖSPV vorgefunden, d.h.: v<10 km/h</p> <p>Behinderte Ausfahrt aus dem Bushof</p>	<p>Neben Beschleunigungsmaßnahmen infrastruktureller Art (Anlage von Busspuren und längere Haltestellen, Aufrüstung der Lichtsignalanlagen) soll ein zügiger Verkehrsfluss des ÖSPV auch über organisatorische Maßnahmen (Vorrangschaltungen für den ÖSPV) und durch ordnende Maßnahmen (Beseitigung von Störfaktoren, Optimierung der „Grünen Welle“) gefördert werden.</p>
<p>Lokale Verbindungsqualität</p>		
	<p>Anbindung des IGP (Industrie- und Gewerbepark) an die Innenstadt, an Weisweiler und an Dürwiß</p> <p>Der IGP wird zurzeit durch eine der Nachfrage angepasste Führung einzelner Fahrten der Linie 28 bedient.</p> <p>Eine direkte Anbindung an Dürwiß ist aufgrund des erforderlichen Umweges durch die Innenstadt nicht gegeben.</p>	<p>Bei Neuansiedlung von Gewerbebetrieben ist die ÖSPV-Bedienung zu überprüfen und ggfs. anzupassen.</p> <p>Die Verbindungsqualität nach Dürwiß kann durch eine direkte Querverbindung verbessert werden.</p>

Anpassung an das SPNV-Zielnetz 2018		
	<p>Haltepunkt St. Jöris (bis 2018)</p>	<p>Das Andienungskonzept für den Ortsteil St. Jöris an den Haltepunkt über die Linie EW 4, einschließlich der Einrichtung einer Verknüpfungsanlage mit P+R-Platz und B+R-Anlage, befindet sich kurz vor der Umsetzung.</p>
	<p>Ringbahnschluss euregiobahn, Haltepunkt Merzbrück (SPNV-Zielnetz 2018)</p>	<p>Anschlussgesicherte, bedarfsorientierte Zubringerverbindungen zum neuen Haltepunkt Merzbrück mit Anschluss nach Würselen und Eschweiler sind zu empfehlen. Ferner erscheint eine betriebliche Verknüpfung der beiden Zubringerlinien in Merzbrück sinnvoll, um einen durchgebundenen Linienverkehr von Eschweiler Mitte nach Würselen Mitte zu ermöglichen.</p>
	<p>Weiterer Ausbau der euregiobahn: Haltepunkt Aue (nach 2018, in Planung)</p>	<p>Bei Einrichtung des Haltepunktes kann die Einstellung des Linienastes EW4 nach Aue erfolgen.</p>
Verbindungsqualität zwischen den Kommunen		
	<p>Verbindung Eschweiler - Würselen</p> <p>Auf der Verbindung nach Würselen wird in Folge des erforderlichen Umweges über Aachen oder Alsdorf keine ausreichende Beförderungsgeschwindigkeit erreicht. (Luftliniengeschwindigkeit ca. 11,5 km/h).</p> <p>Das Pendleraufkommen auf dieser Relation ist sehr bedeutend.</p>	<p>Der Mangel kann zunächst durch eine Busverbindung zum neuen euregiobahn-Haltepunkt Merzbrück mit Anschluss an eine dort entstehende lokale Anbindung nach Würselen ausgeräumt werden. Ferner kann durch betriebliche Verknüpfung der Zubringerlinien zusätzlich die Umsteigefreiheit zwischen Eschweiler und Würselen hergestellt werden.</p> <p>Durch Streckenführung über Röhe, das neue Gewerbegebiet Merzbrück, Broichweiden und das Gewerbegebiet Aachener Kreuz bis in die Würselener Innenstadt können neue Nutzerpotenziale erschlossen werden.</p>
	<p>Verbindungen nach Alsdorf und Herzogenrath und überregional (Düsseldorf, Niederlande)</p> <p>Die starken Pendlerströme nach Alsdorf und Herzogenrath nehmen an Bedeutung zu.</p> <p>Auf Grund dieser Pendlerströme ist eine Verbesserung der Verbindungsqualität nach Alsdorf und Herzogenrath empfehlenswert.</p>	<p>Durch den Ringbahnschluss wird eine Bündelung der Verkehre nach Alsdorf und Herzogenrath auf der Schiene möglich.</p> <p>In Herzogenrath entstehen überregionale Anschlüsse in Richtung Mönchengladbach / Düsseldorf und Heerlen / Maastricht.</p>

Tab. 62: Analyseergebnisse und Maßnahmenempfehlungen für die Stadt Eschweiler

Stadt Monschau



Mängelanalyse / Handlungsbedarf

Maßnahmenempfehlung

Erschließungsqualität: nicht erschlossene Siedlungs- und Gewerbebereiche



Imgenbroich Süd

Grünentalstraße, Erlenweg, Bernhard-Lauscher-Str./ Belgenbacher Weg / Steinrötsch, Rulertsweg

Wegen des erforderlichen Einsatzes eines Kleinbusses auf der Linie 84 ist die Bedienung dieses Gebietes nicht vorgesehen.

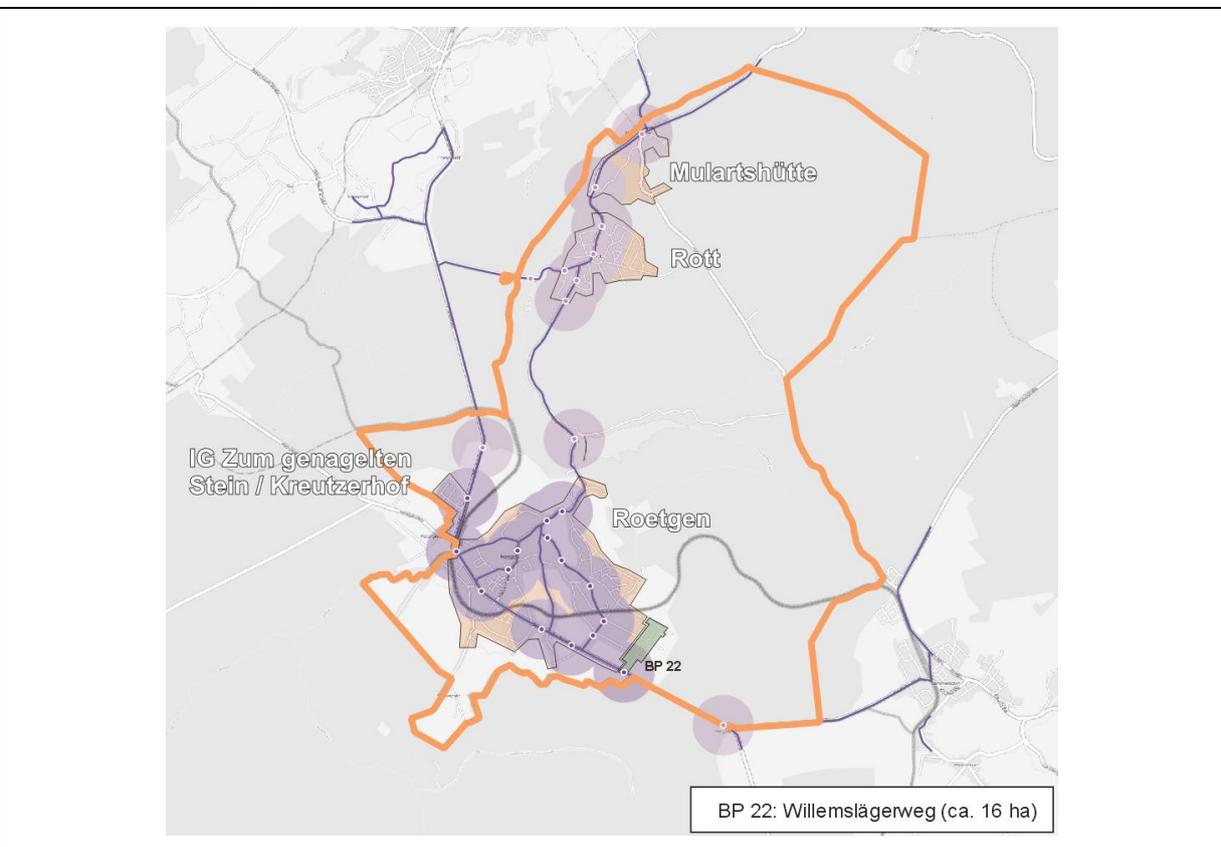
<p>Erschließungsqualität: unzureichend bediente Haltestellen</p>	
 <p>Gewerbegebiet Imgenbroich, Haltestellen Schlosserei und Dürr</p> <p>Mit nur einer Frühfahrt an Werktagen ist die innere Erschließung des Gewerbegebietes nicht anspruchskonform erfüllt.</p>	<p>Die Neuordnung des Bedienungsangebotes mit dem Integralen Taktfahrplan (ITF) sieht eine optimale Erschließung des Gewerbegebietes vor.</p> <p>Die Linie 82 kann alternativ über den Karweg, die Hans-Georg-Weiss-Straße oder Am Handwerkerzentrum geführt werden. Mit weiter anwachsender Ansiedlung von Betrieben wird dort die Einrichtung neuer Haltestellen empfohlen.</p>
<p>Lokale Verbindungsqualität</p>	
 <p>Anbindung von Rohren und Höfen</p> <p>Auf den Verbindungen von Rohren und Höfen nach Monschau Mitte wird infolge zu geringer Fahrtenhäufigkeit an Samstagen lediglich der Mindeststandard der Verbindungsqualität erreicht.</p>	<p>Durch Anpassung des Bedienungsangebotes der Linie 84 im Konzept ITF Eifel wird eine anspruchskonforme Bedienung sichergestellt.</p>
<p>Regionale Verbindungsqualität</p>	
 <p>Verbindung von Kalterherberg und Mützenich nach Aachen</p> <p>Die Ortsteile Mützenich und Kalterherberg sind nicht den angestrebten Standards entsprechend an das Oberzentrum angebunden.</p>	<p>Neuordnung des Busnetzes im Aachener Südraum</p> <p>Die Neuordnung des Busnetzes soll auf der Einführung eines systematischen Taktfahrplans und einer damit eingehenden Fixierung der Fahrplanzeiten (Systemzeiten) in den Verkehrsknoten Roetgen, Imgenbroich Bushof und Simmerath Bushof basieren. Mit der vorgesehenen Systemverknüpfung in Imgenbroich Bushof kann die Reisezeit um bis zu 10 Minuten verkürzt werden.</p>
 <p>Verbindung Monschau - Eupen</p> <p>Das Fehlen der ÖPNV-Verbindung zweier Städte mittelzentraler Bedeutung innerhalb der Euregio Maas-Rhein ist als Defizit einzustufen</p>	<p>Im Zusammenwirken mit den zuständigen belgischen Partnern ist eine Ausweitung des Angebotes für Pendler und für den Freizeitverkehr zu empfehlen.</p>

ÖSPV - Systemverknüpfung

<p>Zentraler Verknüpfungspunkt Monschau Imgenbroich</p> <p></p> <p></p>	<p>Der derzeitige Verknüpfungsstandort Monschau Parkhaus / Schmiede stellt sich funktional als nicht zufriedenstellend dar.</p> <p>Zudem stößt der Standort an räumliche Kapazitätsgrenzen bezüglich der Ausgestaltung der Wartebereiche und der dringend notwendigen Anlage eines P+R-Platzes zur Verknüpfung MIV/ÖSPV in Monschau.</p> <p>Der neu gebaute und seit Dezember 2014 angefahrne Bushof in Imgenbroich an der B258 erfüllt aufgrund seiner Lage und Ausstattungsmerkmale die Anforderungen als System-Verknüpfungspunkt.</p>	<p>Der neue Verknüpfungspunkt macht eine Optimierung des Liniennetzes (ITF Eifel) möglich. Durch die systematische Einbindung der regionalen Verkehre nach Aachen, Roetgen und Simmerath an die lokalen Verkehrslinien, die die Stadteile Monschhaus bedienen, wird die Vernetzung verbessert.</p> <p>Das angepasste Liniennetz sollte stufenweise bis 2018 umgesetzt werden.</p>
--	---	---

Tab. 63: Analyseergebnisse und Maßnahmenempfehlungen für die Stadt Monschau

Gemeinde Roetgen

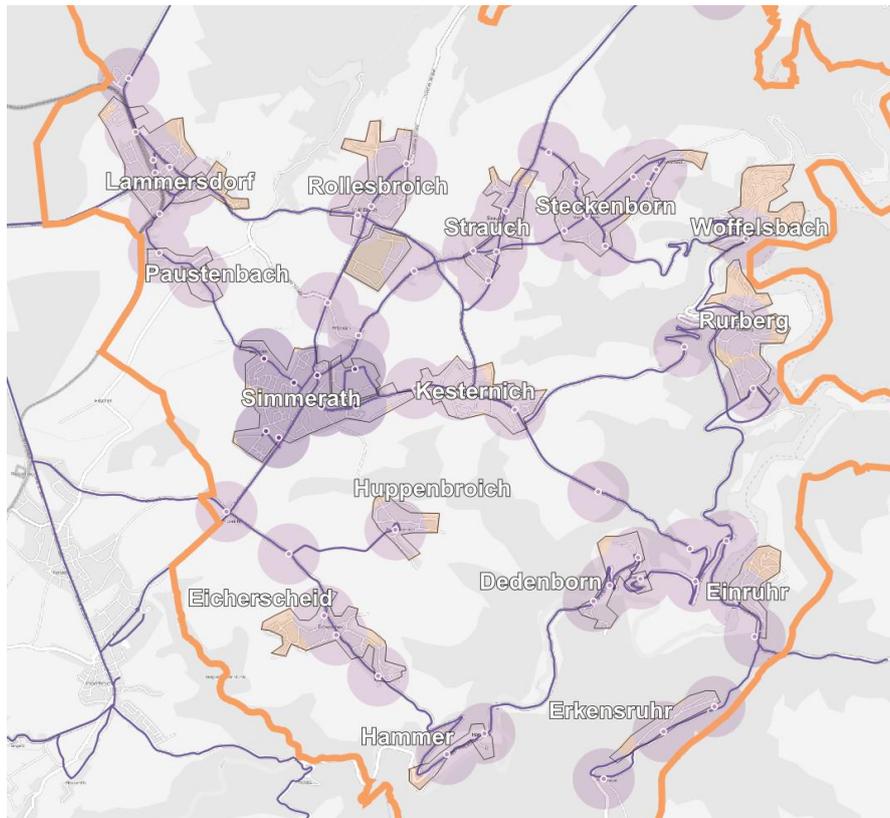


Mängelanalyse / Handlungsbedarf	Maßnahmenempfehlung
Lokale Erschließungsqualität: nicht erschlossene Siedlungs- und Gewerbebereiche	
 <p>Rott: östlicher Siedlungsbereich: Gebiete an der Lensbachstraße, Talweg, Auf der Alm, Im Dickenbruch, Hangstraße, Lammersdorfer Straße, zum Struffelt und Birksiefenweg.</p>	<p>Aufgrund des geringen Fahrgastpotenzials und der örtlichen Verhältnisse ist zurzeit kein Handlungsbedarf ersichtlich.</p>
 <p>Roetgen, östlicher Bereich: Gebiete Schleebachstraße / Wilhelmstraße / Neustraße / Kalfstraße einschließlich des Siedlungsbereiches „Willemslägerweg“, nördlich (Bebauungsplan 22).</p>	<p>Zu empfehlen ist eine Abschätzung des Fahrgastpotenzials aus dem betreffenden Gebiet, um die Erschließung und Bedienung des Bereiches (beispielsweise über Brandstraße oder Keusgasse) in Erwägung zu ziehen. Eine Erschließung kann ggfs. durch den Ortsbus erfolgen.</p>
 <p>Roetgen Mitte, südlicher Bereich: Gebiet Heidring / Heidkopf / Steinbüchelstraße / Schwerzfelderstraße</p>	<p>Eine Verbesserung der Erschließung des Roetgener Südens mit Kleinbussen wird angeraten (ggfs. durch Ortsbus).</p>
Verkehrlich überlastete Bereiche	
 <p>Die Straßenzüge Rosentalstraße mit 87 Fahrten werktags und Jennepeterstraße mit 138 Fahrten werktags (zuzüglich Schulbusse und Wendefahrten) sind sehr stark belastet.</p> <p>Die Begegnungsverkehre der hier entlang geführten Gelenkbusse laufen auf Grund der beengten Raumverhältnisse zunehmend problematisch und sicherheitskritisch ab.</p>	<p>Zur Entlastung der innergemeindlichen Verkehrswege wird eine Neuordnung des Busnetzes auf Roetgener Gemeindegebiet angeraten. Die mit Gelenkbussen auszuführenden Verkehre in Richtung Aachen und zurück werden über die B258 geführt.</p> <p>Alle Ein- und Ausstiegsmöglichkeiten entlang der B258 bleiben erhalten. Die Erschließung der Roetgener Ortsmitte wird mit geeigneten Kleinfahrzeugen (Ortsbus) gemäß der lokalen Bedürfnisse ausgeführt.</p> <p>Neben Beschleunigungsmaßnahmen infrastruktureller Art kann ein zügiger Verkehrsfluss des ÖSPV auch über organisatorische Maßnahmen (z.B. Abbiegeberechtigung für den Ortsbus) und durch ordnende Maßnahmen (Beseitigung von Störfaktoren, Verhinderung des verbotswidrigen Parkens) gefördert werden.</p>

Verbindungsqualität	
<p> Verbindung Roetgen nach Aachen, Monschau, Simmerath und Stolberg Die Häufigkeit der Verbindungen von Roetgen in die benachbarten Kommunen erfüllt den angezielten Bedienungsstandard. Die Attraktivität des ÖSPV-Angebotes leidet jedoch unter einer mangelnden Systematik (Erkennbarkeit, Merkbarkeit und Übersichtlichkeit des Angebotes)</p> <p> Lokale Verbindungsqualität Die Verbindung der drei Ortsteile Roetgens untereinander folgt nicht einer erkennbaren Systematik. Innerhalb des Ortsteils Roetgen sind die Verbindungen umsteigebefahret und in der Bedienungsfrequenz verbesserungsbedürftig.</p> <p> Verbindung Roetgen - Raeren Im Rahmen der Förderung des euregionalen Zusammenwachstums wird kurz- bis mittelfristig die Ausweitung des grenzüberschreitenden ÖPNV angeregt.</p> <p>Der Wanderweg „Eifelsteig“ und die Ravelstrecke (Fahrrad) erfreuen sich steigender Beliebtheit. Die ÖSPV-Andienung erreicht punktuell ihre Kapazitätsgrenzen.</p>	<p>Neuordnung des Busnetzes im Aachener Südraum Die Neuordnung des Busnetzes soll auf der Einführung eines systematischen Taktfahrplans und einer damit eingehenden Fixierung der Fahrplanzeiten (Systemzeiten) in den Verkehrsknoten Roetgen, Imgenbroich Bushof und Simmerath Bushof basieren.</p> <p>Ratsam ist die Einrichtung einer Ortsbuslinie mit einprägsamen Linienverlauf und gesichertem Anschluss an die regionalen SB-Linien am Verknüpfungspunkt. Insbesondere sind jene Ortslagen zu bedienen, die nicht unmittelbar im Einzugsbereich der Haltestellen an der B 258 liegen.</p> <p>Über die Kooperation der Aufgabenträger StädteRegion und der Deutschsprachigen Gemeinschaft wird empfohlen, die bis zum Verknüpfungspunkt Roetgen durchgebundenen Fahrten der TEC Linie 722 tariflich zu integrieren.</p> <p>Die Entwicklung des Fahrgastaufkommens aus Eupen und Raeren in das deutsche Gebiet hinein ist zu beobachten, um über eine mögliche Aufstockung der Bedienungshäufigkeit zu entscheiden.</p>
ÖSPV - Ausbauplanung	
<p> Zentraler Verknüpfungspunkt Roetgen Die Verknüpfungshaltestelle Roetgen Post an der Bundesstraße 258 stößt an räumliche Kapazitätsgrenzen und ist wegen der häufig entstehenden Engpässe im Verkehrsbetrieb auf der B258 wie auch wegen der Querungsnotwendigkeit der Bundesstraße für umsteigende Fahrgäste im Sinne der Verkehrssicherheit defizitär.</p>	<p>Empfohlen wird der Ausbau eines Verknüpfungspunktes in Roetgen (einschl. einer räumlichen Ausdehnung der Haltebereiche) bzw. der Neubau einer Verknüpfungsanlage an geeigneter Stelle im Gemeindegebiet.</p> <p>Der Verknüpfungspunkt soll die betriebliche Abwicklung des ITF-Taktfahrplans Eifel ermöglichen, mit ausreichender Kapazität für 4 Gelenkbusse und 2 Standard-Halteplätzen in unmittelbarer Umgebung. Kommunale Begleitmaßnahmen: Stadtmöblierung zur Aufenthaltsqualität, Kiosk mit Kartenverkauf, B+R, gegebenenfalls P+R und Versorgungsanlagen für elektromobile Fahrzeuge.</p>

Tab. 64: Analyseergebnisse und Maßnahmenempfehlungen für die Gemeinde Roetgen

Gemeinde Simmerath



Mängelanalyse / Handlungsbedarf

Maßnahmenempfehlung

Lokale Erschließungsqualität: nicht erschlossene Siedlungs- und Gewerbebereiche



<p>Lammersdorf, östlicher Bereich Gebiet Auf dem Dresch / Auf der Ley</p>	<p>Bei entsprechendem Nutzerpotenzial wird empfohlen, eine zusätzliche Haltestelle an der unteren Bergstraße einzurichten.</p>
<p>Gewerbegebiet Rollesbroich Das östliche Gewerbegebiet ist nicht erschlossen.</p>	<p>Mit wachsender Ansiedlung von Gewerbebetrieben und bei vorliegendem Nutzerpotenzial sollte die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle (B266) geprüft werden.</p>
<p>Rollesbroich, nördlicher Bereich Gebiet Am Stein / Fuhrstraße</p>	<p>Sollte ein bedeutendes Nutzerpotenzial vorliegen, so ist die Einrichtung einer zusätzlichen Haltestelle im Norden Rollesbroichs anzuraten.</p>
<p>Simmerath, westlicher Bereich Gebiet Heidbüchelstraße / Birkenweg, Neubaugebiet „Lohmühlenstraße“</p>	<p>Die Entwicklung der ÖSPV-Nachfrage ist zu beobachten, insbesondere bei Ausweisung neuer Siedlungsbereiche.</p>
<p>Eicherscheid, westlicher Bereich Gebiet Auf Dohnschet / Fronrather Weg / Mühlengasse / Zum Belgenbach</p>	<p>Bei Vorliegen eines bedeutenden Nutzerpotenzials sollte die Andienung des westlichen Eicherscheid geprüft werden.</p>
<p>Einruhr, nördliche Ortsteilhälfte Gebiet Auf dem Römer / Römerstraße / Wiesentalstraße</p>	<p>Die Befahrbarkeit mit ÖSPV-Mitteln vorausgesetzt wird die Einrichtung einer weiteren Haltestelle zur besseren Gebietserschließung angeraten.</p>

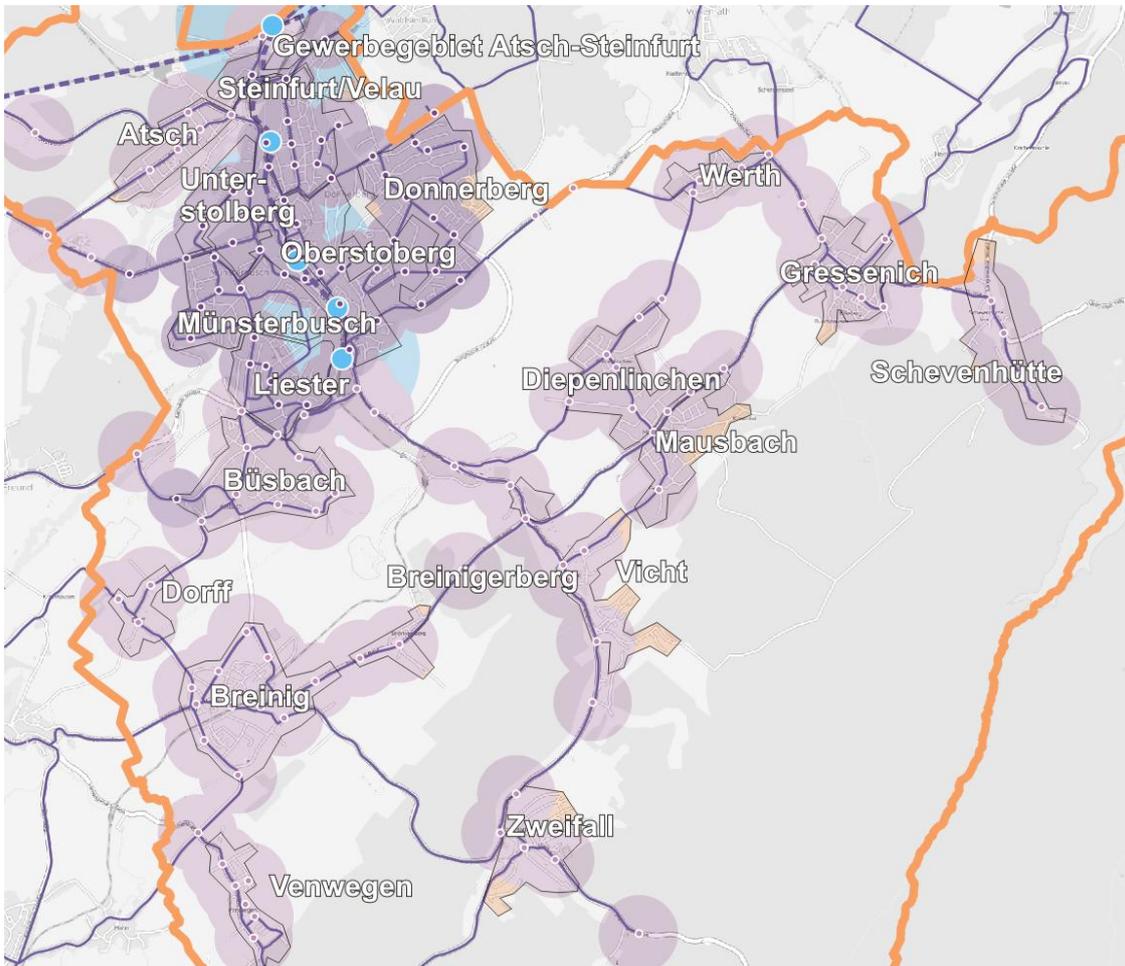
Erschließungsqualität: unzureichend bediente Haltestellen		
	<p>Strauch und Steckenborn</p> <p>Die Frequenz der Andienung einzelner Haltestellen liegt zeitweise unterhalb des vorgesehenen Bedienungsstandards.</p>	<p>Die Fahrtenanzahl und die Bedienzeiten sind entsprechend der Verkehrsnachfrage zu dimensionieren. Ein systematischer Anschluss in Simmerath Bushof ist zu empfehlen. Eine Erhöhung der Fahrtenzahl der Linie 81 wie auch der Einsatz bedarfsorientierter Bedienungsformen ist zu erwägen.</p>
	<p>Erkensruhr und Dedenborn</p> <p>Die Frequenz der Andienung einzelner Haltestellen liegt unterhalb des vorgesehenen Bedienungsstandards.</p>	<p>Entsprechend der Inanspruchnahme des Verkehrsangebotes ist eine Erhöhung der Fahrtenzahl der Linie 83 abzuwägen. Auch der Einsatz bedarfsorientierter Bedienungsformen soll in Betracht gezogen werden.</p>
Verbindungsqualität zum Oberzentrum Aachen		
	<p>Die ÖPNV-Verbindung des Gemeindezentrums Simmerath nach Aachen erfüllt nicht die Anforderungen für die Verbindungshäufigkeiten zum Oberzentrum (30-Minuten-Takt).</p>	<p>Durch Neuordnung des Bedienungsangebotes und Einführung eines Integralen Taktfahrplans (ITF) Eifel ist die Anbindung an das Oberzentrum Aachen im Halbstundentakt während der Normalverkehrszeit herzustellen.</p> <p>In der Schwachverkehrszeit und am Wochenende ist eine anspruchskonforme, systematische Anbindung des Oberzentrums durchgehend einzuhalten.</p>
Lokale Verbindungsqualität		
	<p>Anbindung des Gewerbe- und Industriegebietes Rollesbroich an Simmerath Mitte.</p>	<p>Mit wachsender Ansiedlung von Gewerbebetrieben und vorliegendem Nutzerpotenzial wird ggfs. eine zusätzliche Haltestellen an der B266 empfohlen.</p>
	<p>Anbindung des westlichen Gemeindegebietes</p> <p>Die Ortschaften Lammersdorf, Paustenbach, Rollesbroich, Witzerath und Simmerath werden lediglich gemäß Mindestansprüchen bedient.</p>	<p>Durch Neuordnung des Bedienungsangebotes und den Integralen Taktfahrplan (ITF) Eifel wird die Anbindung der westlichen Ortsteile im Halbstundentakt während der Normalverkehrszeit hergestellt.</p> <p>Voraussetzung ist, dass alle ortsteilverbindenden Linienäste zu festen Systemzeiten am Knoten Simmerath Bushof angeschlossen werden.</p> <p>In der Schwachverkehrszeit und am Wochenende ist eine anspruchskonforme, systematische Anbindung an Simmerath durchgehend einzuhalten.</p>

Nahverkehrsplan der StädteRegion Aachen 2016 - 2020

	<p>Anbindung des östlichen Gemeindegebietes</p> <p>Für die Ortschaften Kesternich, Strauch, Steckenborn, Rurberg und Woffelsbach ist eine Anbindung an den Simmerather Bushof mit gesicherten Anschlussmöglichkeiten in die Region herzustellen.</p>	<p>Durch eine Anpassung des Bedienungsangebotes der Linien 68 und 81 in den ITF Eifel wird eine bestmögliche Systemverknüpfung hergestellt.</p> <p>Die Bedienungshäufigkeiten in der Normal- und Schwachverkehrszeit sind anspruchskonform zu dimensionieren, ggfs. ist der Einsatz bedarfsorientierter Bedienungsformen in Erwägung zu ziehen.</p>
	<p>Anbindung des südlichen Gemeindegebietes</p> <p>Auf den Relationen von Huppenbroich, Eicherscheid, Hammer und Dedenborn und Erkensruhr nach Simmerath Mitte wird infolge zu geringer Fahrtenhäufigkeit der Mindeststandard der Verbindungsqualität unterschritten.</p>	<p>Aus verkehrswirtschaftlichen Gesichtspunkten und auch im Sinne der Fahrgäste ist eine Modifikation des Bedienungsangebotes anzuraten, bei der durch Fixierung der Fahrplanzeiten und Systemverknüpfung in Simmerath Bushof eine anschlussgesicherte Anbindung jedes Ortsteils an das regionale Liniennetz gewährleistet wird.</p> <p>Auf Grundlage einer weitergehenden Nutzeranalyse soll künftig die Fahrtenzahl im Regelverkehr, die Feststellung der ÖSPV-Betriebszeiten (NVZ/SVZ) und die Wertigkeit alternativer Bedienungsformen (Multibus, Rufbus, AST) bestimmt werden (ITF Eifel).</p>
<p>Verbindungsqualität zwischen den Kommunen</p>		
	<p>Verbindung Simmerath – Monschau:</p> <p>Den Pendlerströmen im Ausbildungs- und im Berufsverkehr wie auch im Ausflugsverkehr am Wochenende kommt eine größere Bedeutung zu.</p>	<p>Eine schnelle Verbindung der Verknüpfungspunkte Simmerath und Imgenbroich ist zu empfehlen. Der Fahrweg der Line 82 ist dementsprechend zu modifizieren. Eine Anhebung der Fahrtenhäufigkeit in Anlehnung an die System-Verknüpfungszeiten ITF Eifel ist zu empfehlen.</p>
<p>Freizeit / Wandern / Radfahren</p>		
	<p>Die gut angenommene Wanderstrecke „Eifelsteig“ erschließt (insbesondere am Wochenende) neue Möglichkeiten kombinierter Bus/Wander-Touren. Die Ravelstrecke (Fahrrad) erfreut sich ständig steigender Beliebtheit.</p>	<p>In dem Maße, wie die Wirtschaftlichkeit es erlaubt, sind an die Rad- und Wanderrouten angelehnte ÖPNV-Angebote saisonal zu empfehlen. Eine Ausweitung des Fahrradbusangebotes auf den Samstag ist zusätzlich in Erwägung zu ziehen.</p>

Tab. 65: Analyseergebnisse und Maßnahmenempfehlungen für die Gemeinde Simmerath

Kupferstadt Stolberg (Rhld.)



Mängelanalyse / Handlungsbedarf

Maßnahmenempfehlung

Lokale Erschließungsqualität: nicht erschlossene Siedlungs- und Gewerbebereiche



Zweifall: Südlicher Bereich:
Gebiet An den Fichten / Zur Fernsicht / Werkerbend

Für die Ortslage Zweifall ist aufgrund des hohen Nutzerpotenzials eine feinere Erschließung wünschenswert. Zurzeit kann die Aufstockung des Angebotes aus wirtschaftlichen Gründen und wegen der mangelnden Wendemöglichkeit an der Werkstraße / Finsterau jedoch nicht empfohlen werden.



Vicht, nördlicher Bereich
Gebiet Leuwstraße / Auf der Kloos

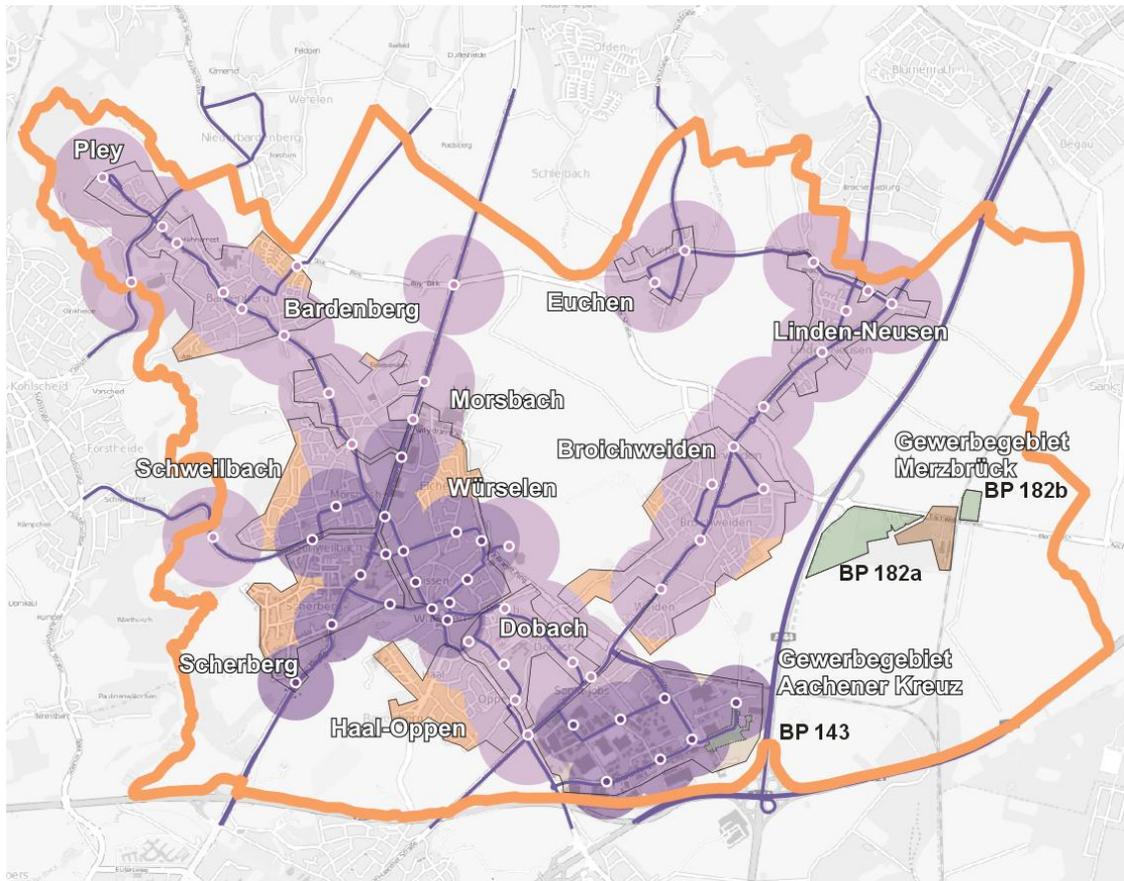
Zur Andienung des Sportplatzes ist die Anlage einer neuen Haltestelle an der Leuwstraße (statt der Verlegung der vorhandenen Haltestelle „Wingertsberg“) in Betracht zu ziehen, um anderweitige Erschließungsnachteile zu vermeiden.

<p>Bedienungsqualität: Kapazitätsprobleme im Haltestellenumfeld</p>	
 <p>An der Haltestelle „Liester Schulzentrum“ an der Walther-Dobbelmann-Straße kommt es zu Unterrichtsschlusszeiten zu Engpässen bei der Verkehrsabwicklung</p>	<p>Aus Gründen der Kapazitätsausweitung wie auch zu einer verbesserten Verkehrssicherheit wird empfohlen, den Wartebereich der Schulhaltestelle über die gesamte Länge von ca. 110 m auszuweiten.</p> <p>Des Weiteren soll der Bereich der südlichen Einmündung in den Lerchenweg auf der Walther-Dobbelmann-Straße neu gestaltet werden, um den Schülern den Zugang zur Haltestelle zu erleichtern.</p>
<p>Langsamfahrstellen</p>	
 <p>In verschiedenen Bereichen des Stadtgebietes werden Langsamfahrstellen im ÖSPV vorgefunden, d.h.: v<10 km/h</p>	<p>Bei der Umgestaltung und Neuanlage von Haltestellen wird je nach den Bedingungen vor Ort die Verlegung der Haltemasten vor eine LSA oder die Umwandlung von Busbuchten zu Buskaps empfohlen.</p> <p>Neben Beschleunigungsmaßnahmen infrastruktureller Art soll ein zügiger Verkehrsfluss des ÖSPV auch über organisatorische Maßnahmen (Vorfahrtsberechtigung entlang der Linienwege) und durch ordnende Maßnahmen (Beseitigung von Störfaktoren, Verhinderung des verbotswidrigen Parkens) gefördert werden.</p>
<p>Lokale Verbindungsqualität</p>	
 <p>Anbindung des Stolberger Hauptbahnhofes</p> <p>Die Busanbindung des Stolberger Hauptbahnhofes ist unbefriedigend. Die Züge in Richtung Köln werden mit der in Richtung Aachen anschlussoptimierten <i>euregiobahn</i> nicht erreicht.</p>	<p>In den Schwachverkehrszeiten frühmorgens und am Wochenende wird der Hbf mit der Linie 42 bereits angedient. Zur Andienung der Züge in Richtung Köln während der Normalverkehrszeit wird eine 60-minütige Bedienung des Hauptbahnhofes mit der Linie 42 empfohlen.</p>

Verbindungsqualität zwischen den Kommunen		
	<p>Verbindung Stolberg - Würselen</p> <p>Auf der Verbindung nach Würselen wird in Folge des erforderlichen Umweges über Aachen keine ausreichende Beförderungsgeschwindigkeit erreicht (Luftliniengeschwindigkeit ca. 9 km/h).</p> <p>Das Pendleraufkommen auf der Relation ist bedeutend. Eine umwegfreie Verbindung der Stadtkerne ist nicht gegeben.</p>	<p>Über den Schienenweg wird mit dem vorgesehenen Ausbau der euregiobahn (Ringbahnschluss) eine umwegfreie Verbindung der beiden Städte möglich.</p>
	<p>Verbindungen nach Alsdorf und Herzogenrath</p> <p>Den starken Pendlerströmen zwischen den Städten des Nordkreises kommt eine große Bedeutung zu.</p>	<p>Auf Grund dieser Pendlerströme ist eine Verbesserung der Verbindungsqualität empfehlenswert. Mit dem Ringbahnschluss wird eine Bündelung der Verkehre nach Alsdorf und Herzogenrath auf der Schiene ermöglicht.</p>
 	<p>Stolberg - Herzogenrath</p> <p>Haltepunkt Würselen Merzbrück (neu)</p>	<p>Vollständige Reaktivierung der Ringbahn (euregiobahn) über Würselen, Eschweiler und Alsdorf nach Herzogenrath Hbf</p> <p>In Würselen wird eine anschlussgesicherte Busverbindung von der Innenstadt zum neuen euregiobahn-Haltepunkt Merzbrück eingerichtet. Die Fahrzeit vom Stolberger Hbf zur Stadtmitte Würselens vermindert sich gegenüber heute um ca. 35 Minuten.</p>

Tab. 66: Analyseergebnisse und Maßnahmenempfehlungen für die Stadt Stolberg

Stadt Würselen



BP 182a : Gewerbegebiet Merzbrück - Nord
 BP 182b : Gewerbegebiet Merzbrück - Ost (nördlich B 264)
 BP 143/13. Änderung: Bereich Palmestraße / Marshallstraße / Mitterrandstraße

Mängelanalyse / Handlungsbedarf		Maßnahmenempfehlung
Lokale Erschließungsqualität: nicht erschlossene Siedlungs- und Gewerbebereiche		
	<p>Bardenberg (nördlicher Bereich) Gebiet Kirchenstraße / Hesslerstraße / Nellessenstraße</p>	<p>In Abhängigkeit von der Entwicklung des Nutzerpotenzials kann eine Anhebung des bedarfsorientierten Fahrtenangebotes der Linie 59 notwendig werden. Bei steigender Beanspruchung kann darüber hinaus eine Verlängerung der Linie HZ2 bis zum Bardenberger Friedhof in Betracht kommen.</p>
	<p>Gewerbegebiet Merzbrück einschließlich geplanter Erweiterungen (Bebauungsplan 182 a)</p>	<p>Die Ausbauplanung der euregiobahn sieht einen Haltepunkt „Merzbrück“ am Gewerbegebiet vor. Der Haltepunkt wird mit einer neuen Buslinie lokal an das Gewerbegebiet Aachener Kreuz und an die Stadtmitte angebunden.</p>

Lokale Verbindungsqualität		
■	<p>Verbindung Schweilbach – Würselen Mitte Für den Stadtteil Schweilbach wird der Standard der Verbindungen zum Stadtzentrum nicht erreicht.</p>	<p>Eine Anpassung des Angebotes kann in Abhängigkeit von der Nachfrageentwicklung über zusätzliche Fahrten der Linie WÜ1 erfolgen.</p>
■	<p>Anbindung des Gewerbegebietes Merzbrück Das sich im Ausbau befindende Gewerbegebiet ist mit öffentlichen Nahverkehrsmitteln derzeit noch nicht zu erreichen.</p>	<p>Das Defizit wird mit dem Ringschluss der euregiobahn beseitigt. Der neue Haltepunkt Merzbrück sollte mit einer neuen Linie Merzbrück – Würselen (WÜ2) angebunden werden.</p> <p>Durch Streckenführung über Broichweiden und das Gewerbegebiet Aachener Kreuz bis in die Würselener Innenstadt können bedeutende Nutzerpotenziale erschlossen werden.</p>
■	<p>Anbindung des Gewerbegebietes Aachener Kreuz Mit nur 10 Fahrten an Samstagen wird der Mindeststandard für die Bedienungshäufigkeit nicht eingehalten.</p>	<p>Mit der neuen Linie WÜ2 Merzbrück – Würselen kann die Bedienungshäufigkeit in der Hauptverkehrszeit an Samstagen erhöht werden.</p>
Verbindungsqualität zwischen den Kommunen		
■	<p>Verbindung Würselen – Eschweiler</p> <p>Auf der Verbindung nach Würselen wird in Folge des erforderlichen Umweges über Aachen oder Alsdorf keine ausreichende Beförderungsgeschwindigkeit erreicht. (Luftliniengeschwindigkeit ca. 11,5 km/h).</p> <p>Das Pendleraufkommen auf dieser Relation ist bedeutend.</p>	<p>Der Mangel könnte zunächst mit der neuen Busverbindung zum euregiobahn-Haltepunkt Merzbrück (WÜ2) mit Anschluss an eine dort entstehende lokale Anbindung nach Eschweiler ausgeräumt werden. Ferner kann durch betriebliche Verknüpfung der Zubringerlinien zusätzlich die Umsteigefreiheit zwischen Eschweiler und Würselen hergestellt werden.</p> <p>Entlang der Strecke befinden sich bedeutende Erschließungspotenziale im Aufbau (Gewerbegebiet Merzbrück).</p>
■	<p>Verbindung Würselen - Stolberg</p> <p>Auf der Verbindung (Kernbereiche zweier benachbarter Mittelzentren) wird in Folge des erforderlichen Umweges über Aachen keine ausreichende Beförderungsgeschwindigkeit erreicht. (Luftliniengeschwindigkeit ca. 9 km/h).</p>	<p>Das Defizit könnte durch die Busverbindung zum euregiobahn-Haltepunkt Merzbrück (WÜ2) bei Herstellung eines Bus/Bahn - Anschlusses in Richtung Stolberg Hbf. gemindert werden.</p>

Verbindungsqualität zwischen den Kommunen	
 <p>Verbindungen nach Alsdorf und Herzogenrath und überregional (Düren/Köln, Düsseldorf/Niederlande)</p> <p>Die starken Pendlerströme nach Alsdorf und Herzogenrath nehmen an Bedeutung zu.</p> <p>Auf Grund dieser Pendlerströme ist eine Verbesserung der Verbindungsqualität nach Alsdorf und Herzogenrath empfehlenswert.</p>	<p>Auf Grund der Pendlerströme ist eine Verbesserung der Verbindungsqualität nach Alsdorf und Herzogenrath empfehlenswert. Durch den Ringbahnschluss wird eine Bündelung dieser Verkehre auf der Schiene ermöglicht.</p> <p>In Herzogenrath entstehen überregionale Anschlüsse in Richtung Mönchengladbach/Düsseldorf und Heerlen/Maastricht. In Stolberg Hbf nach Düren/Köln.</p>
Anpassung an das SPNV-Zielnetz 2018	
 <p>Ringbahnschluss euregiobahn</p>  <p>Haltepunkt Merzbrück (SPNV-Zielnetz 2018)</p>	<p>Anschlussgesicherte, bedarfsorientierte Zubringerverbindungen zum neuen Haltepunkt Merzbrück (in Lastrichtung) sind zu empfehlen. Ferner erscheint eine betriebliche Verknüpfung der beiden Zubringerlinien in Merzbrück sinnvoll, um einen durchgebundenen Linienverkehr von Eschweiler Mitte nach Würselen Mitte zu ermöglichen.</p>

Tab. 67: Analyseergebnisse und Maßnahmenempfehlungen für die Stadt Würselen

5.5 Tarif und Vertrieb

Tarif

Der im AVV geltende Flächenzonen-Tarif erfüllt im Wesentlichen die Anforderungen an ein modernes, transparentes und sachgerechtes Tarifsystem. Die Entwicklung der Fahrgastzahlen in den letzten Jahren dokumentiert, dass es gelungen ist, die Attraktivität des Nahverkehrs nicht zuletzt auch aus tariflicher Sicht zu verbessern.

Es wird dennoch weiterhin erforderlich sein, den wachsenden Anforderungen der Fahrgäste an eine kundenfreundliche Tarifgestaltung Rechnung zu tragen und entsprechende Angebote zu entwickeln. Dabei kommt dem Angebot zielgruppenspezifischer Sondertarife (Schüler-Ticket, Semester-Ticket, Job-Ticket, Mobil-Ticket etc.) eine besondere Bedeutung zu. Hierbei sind die Interessen der Fahrgäste und der unter erheblichen wirtschaftlichen Zwängen operierenden Verkehrsunternehmen sorgfältig gegeneinander abzuwägen.

Als positiv zu bewerten ist die nahezu flächendeckende Verbreitung des School&Fun-Tickets (Schülerticket) in den meisten Kommunen der StädteRegion Aachen. Neben den Schülern der Städte Alsdorf, Herzogenrath, Würselen, Eschweiler, Stolberg, Baesweiler, Monschau und Simmerath profitieren auch die Besucher aller Aachener Schulen sowie der Berufskollegs der StädteRegion Aachen vom School&Fun-Ticket.

Mit dem Ziel, die tarifliche Situation für Schüler im verbundraumüberschreitenden Verkehr zu verbessern, wurde zwischen AVV und VRS vereinbart, die Rahmenbedingungen von AVV- und VRS-Schüler-Tickets anzupassen. Seit dem 01.11.2012 gilt das AVV-School&Fun-Ticket über den bereits das AVV-Gesamtnetz und die VRS-Kommunen Euskirchen, Zülpich, Bedburg, Schleiden und Elsdorf umfassenden Geltungsbereich hinaus auf dem Gebiet des VRS zusätzlich in den Kommunen Kerpen, Erftstadt, Mechernich, Hellenthal und Kall. Zudem ist es seit dem 01.11.2012 möglich, das Schülerticket des VRS für AVV-School&Fun-Ticket Inhaber ergänzend optional zu erwerben und somit mit einer Kombination beider Schüler-Tickets zu einem attraktiven Preis alle Nahverkehrsmittel sowohl im AVV-Gesamtnetz als auch im VRS-Netz für beliebige Fahrten und ohne zeitliche Einschränkung zu nutzen.

Auch die Attraktivität des Tarifangebotes Job-Ticket konnte im Zuge der Tarifkooperation AVV/VRS erheblich gesteigert werden. Eine an das Schüler-Ticket angelehnte Lösung sieht vor, dass das AVV-Job-Ticket seit dem 01.01.2015 über die bereits zu nutzenden VRS-Kommunen Elsdorf, Zülpich, Euskirchen und Schleiden hinaus auch in den VRS-Kommunen Bedburg, Kerpen, Erftstadt, Mechernich, Kall und Hellenthal zu beliebig vielen Fahrten berechtigt. Zudem können Inhaber eines AVV-Job-Tickets zu einem attraktiven Preis ein VRS-JobTicket hinzukaufen, welches den Geltungsbereich um das VRS-Gebiet erweitert.

Aber auch in Richtung Belgien und den Niederlanden ist die kontinuierliche Fortentwicklung kundenorientierter tariflicher Übergangslösungen erforderlich. Mit den bilateralen Vereinbarungen von Übergangstarifen für Fahrten nach Heerlen (NL) und durch die Einführung des **region3tarif** für Fahrten nach Belgien sind wichtige Schritte bereits getan. Die zunehmenden euregionalen Verflechtungen geben Anlass, die Tariflandschaft im grenzüberschreitenden Verkehr auch weiterhin auszubauen und den Kundenanforderungen anzupassen.

Zusätzlich zu den grenzüberschreitenden Tarifangeboten sollen zur Vereinfachung der Tarifsituation die jeweiligen Haustarife - nach dem Modell der Ausdehnung des SNCB-Tarifs bis nach Aachen bzw. Maastricht - in ihrer Gültigkeit bis über die Grenze hinaus erweitert werden. Beispielsweise sollen auch die niederländischen Tarife über Herzogenrath Grenze hinaus bis nach Aachen gelten. Die in den Niederlanden zum Einsatz kommende OV-Chipkaart soll zum Ein- und Auschecken an allen Haltestationen im AVV-Gebiet genutzt werden können.

Zudem ist geplant, dass auf vorhandenen bzw. zukünftigen grenzüberschreitenden Buslinien, die in gemeinsamer Aufgabenträgerschaft von Provinz Limburg und der StädteRegion Aachen betrieben werden, auf dem gesamten Linienverlauf sowohl der OV-Chipkartenstandard als auch der VDV-Kernapplikationsstandard anerkannt und von den Kunden uneingeschränkt genutzt werden können.

Vertrieb

Dem Vertrieb der Fahrausweise kommt eine zentrale Aufgabe in einem funktionierenden Nahverkehrssystem zu, denn hier wird der erste Kontakt zum Kunden geknüpft. Die Kunden erwarten einen möglichst einfachen „Zugang“ zum ÖPNV. Dies umfasst nicht nur den eigentlichen Erwerb des Fahrausweises, sondern auch eine umfassende Information und Beratung der Kunden.

Die Anforderungen an den Vertrieb stellen sich in der Fläche und in städtischen Räumen sehr unterschiedlich dar.

In den nördlichen regionsangehörigen Kommunen ist ein sehr dichtes Vorverkaufsnetz vorhanden. Der Anspruch auf eine fundierte Beratung wird in diesem Raum somit weitestgehend erfüllt. In den Eifelkommunen ist lediglich in Monschau und Roetgen je eine Vorverkaufsstelle vorhanden, da hier das gesamte Fahrausweissortiment auch beim Fahrpersonal zu erhalten ist. Als Mangel wird dennoch angesehen, dass sich in Simmerath keine Vorverkaufsstelle befindet und somit auch keine ausführliche Kundenberatung vor Ort möglich ist.

Ein Hindernis für gelegentliche Nutzer des Nahverkehrs ist nach wie vor die Bedienung, die Ausfallhäufigkeit sowie die uneinheitliche Akzeptanz von elektronischen Zahlungsmitteln der Fahrausweisautomaten.

Das derzeitige Vertriebssystem im AVV, welches auf Papierfahrtscheinen basiert, hat den Nachteil, dass Papierfahrtscheine keine vollständige Fälschungssicherheit aufweisen und nur durch Personal zu kontrollieren sind. Darüber hinaus lassen sie sich bei Zahlungsverzug nicht ohne weiteres einziehen bzw. zur weiteren Fahrt ungültig erklären. Das heutige Vertriebssystem sollte insoweit modernisiert und an die Bedürfnisse der Fahrgäste und deren Gewohnheiten, unter Ausschöpfung der technischen Möglichkeiten, angepasst werden. Dies gilt insbesondere für einen Verbundraum in direkter Nachbarschaft zum Ausland und mit einer der führenden deutschen Hochschulen im Grenzgebiet. Die Lösung dieser Probleme ist ein einheitliches Vertriebssystem auf elektronischer Basis, das durchgängige Tarife in die benachbarten Verbundräume VRR und VRS hinein, sowie über Staatsgrenzen hinweg, anbieten kann.

Zwecks Verbesserung der Situation ist die Einführung des Elektronischen Fahrgeldmanagements im Verbundgebiet des AVV sinnvoll, um den Fahrgastbestand zu halten und auf die Einführung regional und landesweit gültiger E-Tickets geeignet zu reagieren. Gleichzeitig wollen die AVV GmbH und die Verbundunternehmen ihren Kunden ein vergleichbares Angebot wie die VRS- und VRR-Unternehmen bieten können sowie eine Kontrollierbarkeit der immer mehr im Umlauf befindlichen eTickets sicherstellen.

Im AVV sollen voraussichtlich im Laufe des Jahres 2016 erste Fahrtscheine auf Chipkarte ausgegeben werden. Das bestehende Tarifsysteem behält hierbei zunächst weiterhin seine Gültigkeit. Im ersten Ausbauschritt ist schwerpunktmäßig geplant, die EFM-Stufe 2a (Abonnements im AVV) auf das elektronische Ticket umzustellen. In einem zweiten Ausbauschritt sollen weitere Tickets des Bartarifes als elektronisches Ticket angeboten werden.

Der Online- und Smartphone basierte Vertrieb wird auch im ÖPNV zukünftig immer mehr an Attraktivität und Bedeutung gewinnen. Der AVV wird die Entwicklung elektronischer Vertriebswege verfolgen und in Abwägung des Kundennutzens und der Wirtschaftlichkeit mittelfristig weiter ausbauen.

6 Zielkonzept

Übersicht

Das Zielkonzept für das zukünftige Leistungsangebot orientiert sich an den eingangs beschriebenen Zielen und Rahmenbedingungen, dem Anforderungsprofil des Aufgabenträgers und des Aachener Verkehrsverbundes und an den Ergebnissen der Analyse und Bewertung.

Das Zielkonzept setzt auf ein differenziertes Bedienungsmodell für das Verkehrsangebot (Angebotspalette für die Bus- und Bahnangebote im AVV) auf. Hierdurch soll den Kunden und potenziellen Nutzern der Angebotsumfang und die Qualitätsmerkmale des Gesamtsystems ÖPNV verdeutlicht werden. Wesentliche Leitgedanken des Zielkonzepts sind:

- Produktorientierte Ausgestaltung der Angebote
- Abbau vorhandener Erschließungs- und Verbindungsdefizite
- Vertaktung der Angebote (7,5'/15'/30'/60'-Takt)
- Optimierung der Verknüpfung Bus/Bus und Bus/Bahn an wichtigen Verkehrsknoten
- Stärkung des Schienenverkehrs
- Anpassung bzw. Abbau schienenparalleler Busangebote
- Schaffung von Schnellbusachsen in verkehrsstarken Relationen
- Beschleunigung der Verkehrsabläufe
- Einführung flexibler Bedienungsformen in Räumen und zu Zeiten geringer Nachfrage
- Definition der Angebotsstruktur in einem Zielnetz 2018.

Das Zielkonzept gliedert sich in neun Bereiche. Die Bereiche 6.1 und 6.2 werden nachrichtlich wiedergegeben:

Zielkonzept	
(6.1)	Grenzübergreifende Planungen in der EUREGIO Maas-Rhein
(6.2)	Zielkonzept 2018 für den Schienenverkehr
(6.3)	Betriebliches Leistungsangebot Busverkehr 2018 Schnellverkehr Regionalverkehr Ortsverkehr Schwachverkehrskonzept Freizeitverkehre/Touristische Angebote
(6.4)	Verknüpfung Bus/Bus und Bus/Bahn
(6.5)	Verbundtarif und Vertrieb 2018
(6.6)	Kommunikation und Kundenservice
(6.7)	Barrierefreiheit
(6.8)	Investitionsplanung
(6.9)	Gestaltung des zukünftigen Mobilitätsmarktes

6.1 Grenzüberschreitende Planungen in der Euregio Maas-Rhein

Die Euregionale ÖPNV-Plattform ist ein gemeinsames Projekt der Euregio Maas-Rhein, der BENELUX Wirtschaftsunion und der MHAL-Städte (Maastricht, Hasselt, Heerlen, Aachen und Lüttich). Die zuständigen euregionalen Behörden nutzen die Plattform, um Ziele, Maßnahmen und Finanzierungsmodelle für einen grenzüberschreitenden ÖPNV in der Euregio Maas-Rhein zu entwickeln.

Die ÖPNV-Plattform verfolgt fünf Grundgedanken:

1. Entwicklung und Konkretisierung gemeinsamer Zielvorstellungen
2. Konkretisierung der Überlegungen für ein euregionales Ticket- und Tarifsystem
3. Einbeziehung grenzüberschreitender Linien in die regionalen Nahverkehrspläne
4. Erarbeitung eines realisierbaren Stufenkonzepts zur Umsetzung von Einzelmaßnahmen
5. Erarbeitung eines Finanzierungsprogramms.

Die ÖPNV-Koordinierungskommission in der Euregio Maas-Rhein als operativ arbeitendes Gremium der euregionalen ÖPNV-Plattform besteht aus den Vertretern der ÖPNV-Aufgabenträger und der ÖPNV-Verkehrsunternehmen. Aufgabe der ÖPNV-Koordinierungskommission ist die Entwicklung und die Umsetzung konkreter Maßnahmen auf der Basis der oben genannten Ziele. Eine beim AVV angesiedelte Euregionale Koordinierungsstelle für Bus und Bahn stimmt die Maßnahmen ab und entwickelt sie weiter.

Im Rahmen einer euregionalen Absichtserklärung „Samen werken aan euregionaal openbaar vervoer“ (deutsch: „Zusammenarbeit am euregionalen Öffentlichen Nahverkehr“), die im Jahr 2008 unterzeichnet wurde, haben die relevanten Partner in der Euregio Maas-Rhein zur Weiterentwicklung bzw. Realisierung konkreter Projekte ihre Zustimmung gegeben.

Auf der operativen Ebene wurden zur Umsetzung der Projekte in folgenden Bereichen im Rahmen der ÖPNV-Koordinierungskommission Arbeitsgruppen gebildet:

- Infrastruktur,
- Leistungsplanung und
- Tarifstrukturen, Ticketing, Marketing & Kundeninformation.

Die grenzüberschreitenden Arbeitsgruppen im Bereich **Infrastruktur** beschäftigen sich unter anderem mit den Projekten

- Snelrein/RE Maastricht – Heerlen – Aachen,
- IC Eindhoven – Heerlen – Aachen,
- Sneltram Maastricht – Hasselt und
- Avantislinie Aachen – Avantis – Kerkrade – Heerlen – Maastricht.

Die Schwerpunktthemen im Bereich der **Leistungsplanung** sind:

- grenzüberschreitender SPNV zwischen NRW und Belgien,
- grenzüberschreitender SPNV und ÖPNV zwischen den Gebieten des AVV und der Provinz Limburg
- Snelrein/RE Maastricht – Heerlen – Aachen und
- IC-Linie Eindhoven – Heerlen – Aachen.

Unter Federführung des AVV werden durch die Arbeitsgruppe „Tarifstrukturen, Ticketing, Marketing & Kundeninformation“ folgende Zielvorstellungen umgesetzt:

Nahverkehrsplan der StädteRegion Aachen 2016 - 2020

- die Verbesserung der euregionalen Tarifangebote und -strukturen,
- die Verbesserung der Vertriebsstrukturen, insbesondere durch innovative Maßnahmen im Bereich des E-Ticketing,
- die Abstimmung gemeinsamer Marketingstrukturen unter der Dachmarke „mobility euregio“,
- die Schaffung eines euregionalen Mobilitätsportals für den ÖPNV und
- die Verbesserung der Kundeninformation, z. B. durch mehrsprachige elektronische Informationsmedien, Printprodukte etc.

Im Gesamtergebnis wird auf dieser Grundlage ein euregionales Verbundsystem angestrebt. Der als „mobility **euregio**“ herausgegebene dreisprachige Netzplan stellt den Kooperationsumfang bildlich dar. Er integriert den Schnellverkehr (Bahn / Schnellbus) der euregionalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen in eine homogene, grenzüberschreitende Produkt- und Angebotsstruktur.

Neben den beschriebenen Maßnahmen wird unter dem Namen „**Charlemagne Bus**“ ein grenzüberschreitendes Elektrobussystem als integraler Bestandteil des multimodalen elektromobilen Korridors Aachen – Herzogenrath/Kerkrade – Heerlen angestrebt. Die hierzu notwendigen Voruntersuchungen sind angelaufen. Projektpartner sind die Aufgabenträger Stadt Aachen, StädteRegion Aachen und die Provinz Limburg.

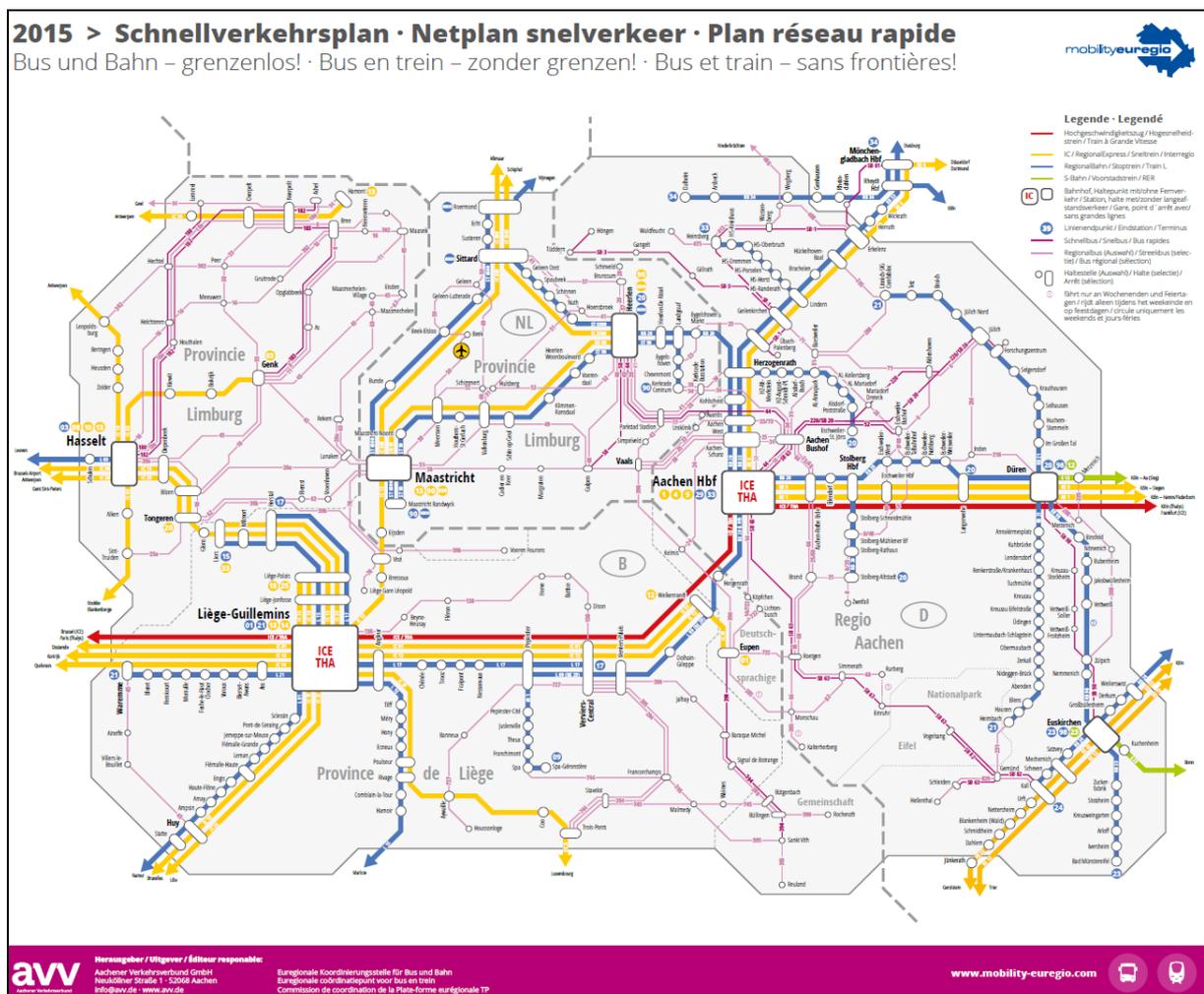


Abb. 68: Grenzüberschreitender Schnellverkehr in der Euregio Maas-Rhein (Ausgabe April 2015)

6.2 Zielkonzept 2018 für den Schienenverkehr

Nach dem ÖPNVG NRW ist ab dem 01.01.2008 die Aufgabenträgerschaft für den SPNV von den Zweckverbänden AVV und VRS auf den Zweckverband Nahverkehr – SPNV & Infrastruktur – Rheinland (ZV NVR) übertragen worden. Damit ist die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV auf den ZV NVR übergegangen. Gründungsmitglieder und Trägerzweckverbände sind die Zweckverbände AVV und VRS. Grundlage für die Planungen des SPNV im ZV NVR sind grundsätzlich bereits früher aufgestellte Konzepte des AVV, die zwischenzeitlich vom NVR weiter entwickelt wurden.

Das Zielnetz 2018 für den SPNV ist im NVP nachrichtlich wiedergegeben. Im Hinblick auf die Planungen für das ÖSPV-Netz stellt das SPNV-Netz eine sehr wichtige Grundlage dar. Durch eine systematische Vernetzung der ÖSPV-Angebote mit der Schiene soll die Durchlässigkeit zwischen den Systemen erhöht und für die Nutzer ein leistungsfähiges Gesamtsystem entstehen.

Im Planungszeitraum bis 2018 ist eine Vielzahl von Verbesserungen im Schienenverkehr geplant. Das Zielkonzept schließt die grenzüberschreitenden Planungen mit ein. Es bildet in den lokalen Nahverkehrsplänen die Leitlinie für die Ausrichtung der Zielkonzeption für den ÖSPV.

Im Bereich der Regionalbahnen sind wichtige Netzergänzungen im Verkehrsgebiet des AVV und über die Landesgrenzen hinweg vorgesehen. Bis 2018 sollen folgende Maßnahmen in Abhängigkeit von der Finanzierung der Infrastruktur realisiert werden:

1. Vollständige Reaktivierung der Ringbahn (**euregiobahn**) zwischen Alsdorf und Stolberg Hbf und Inbetriebnahme des neuen Haltepunktes Würselen Merzbrück und weiterer punktueller Ausbau der P+R/B+R-Anlagen und der Bus/Bahn-Verknüpfung.
2. Ausbau der Netzinfrastruktur im Bahnhof Herzogenrath als Voraussetzung für eine verbesserte Abwicklung der Zugverkehre nach Heerlen und nach Alsdorf.
3. Verdichtung der **euregiobahn** zwischen Herzogenrath und Alsdorf Annapark auf einen 30'-Takt (Rücknahme der **euregiobahn**-Verbindung nach Heerlen).
4. Einführung einer Sneltrain-Verbindung Maastricht – Heerlen – Herzogenrath – Aachen West – Aachen Hbf im 60'-Takt.
5. Anbindung einer belgischen IC-Linie von Brüssel an Aachen Hbf im 60'-Takt bei Entfall der Linie RE29.

Ausblick (nach 2018)

- Netzschluss zwischen Linnich und Baal (Rurtalbahn)
- Netzschluss Landgraaf – Aachen Richterich über Avantis
- Reaktivierung der Bördebahn Düren – Euskirchen
- Reaktivierung/Netzergänzung Alsdorf – Baesweiler
- Reaktivierung/Netzergänzung Stolberg Altstadt – Stolberg Breinig
- Reaktivierung/Netzschluss Dalheim – Roermond.

Nahverkehrsplan der StädteRegion Aachen 2016 - 2020

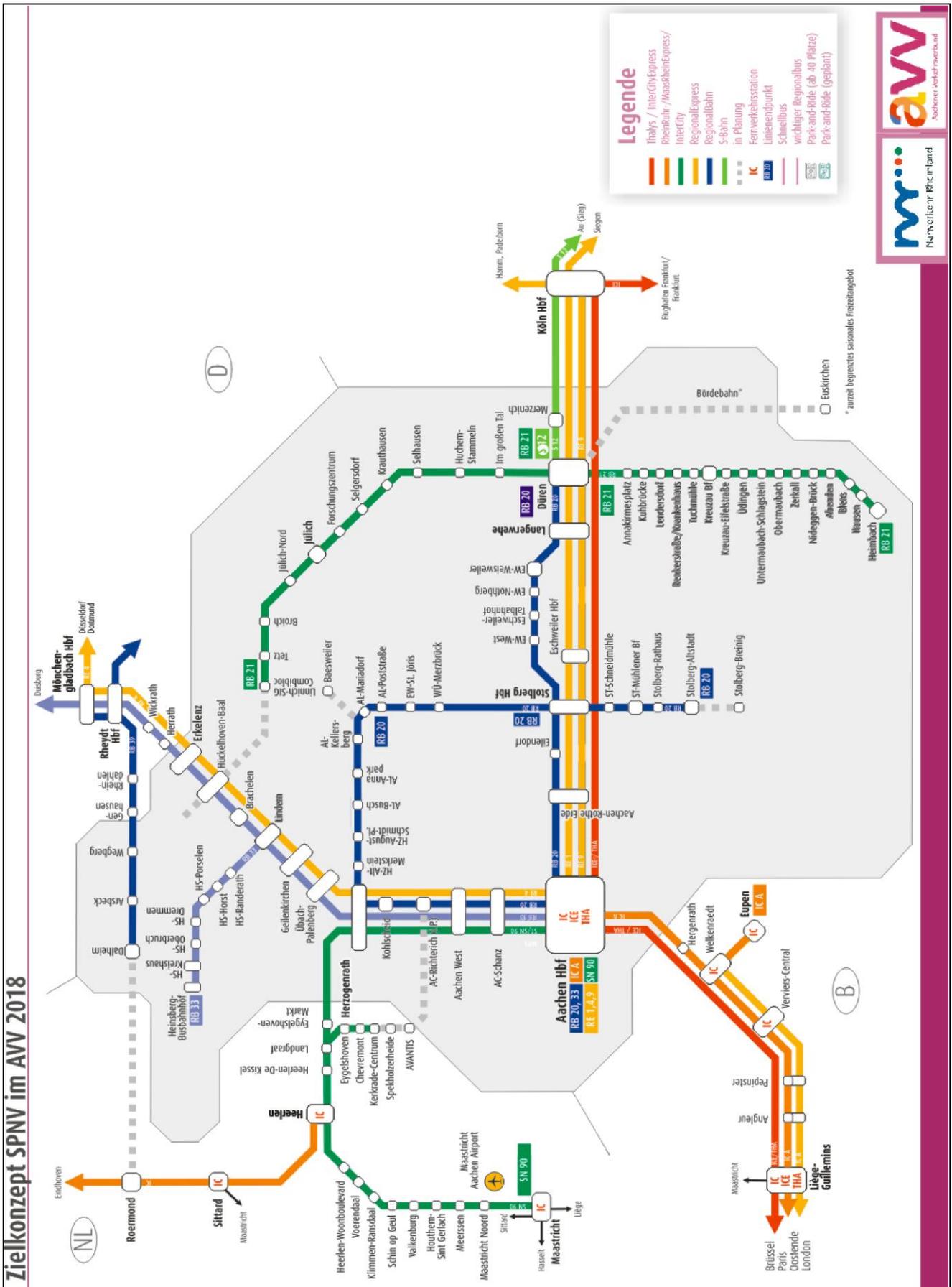


Abb. 69: Zielkonzept SPNV 2018

6.3 Betriebliches Leistungsangebot Busverkehr 2018

Für die Weiterentwicklung des Busverkehrs in der StädteRegion Aachen wurden grundsätzlich 3 Planungszeiträume betrachtet:

Phase I: bis Fahrplanwechsel Dezember 2017

Phase II: Zielnetz 2018 (Fahrplanwechsel Dezember 2017)

Phase III: Ausblick über mögliche weitere Entwicklungen in den Jahren 2019 bis 2020.

Das Herzstück des Nahverkehrsplans stellt das Zielnetz 2018 dar, welches die zukünftige Angebotsstruktur und das zukünftige Angebotsprofil definiert. Während der Planungsphase I wird eine schrittweise Umsetzung von Maßnahmen in Richtung Zielnetz 2018 angestrebt. Die Umsetzung der Maßnahmen unterliegt den bisherigen Regelungen mit den im AVV eingebundenen Verkehrsunternehmen. Diese Regelungen enden zum 31.12.2017, auch wenn einzelne Liniengenehmigungen über diesen Zeitpunkt hinaus laufen. Für die vorgenannten Linien wird eine Harmonisierung der Laufzeiten im Zusammenwirken mit den Betreibern dieser Linien angestrebt.

Für die Neuvergabe der ÖSPV-Leistung ist das Zielnetz 2018 maßgebend. Im Benehmen mit dem zukünftigen Verkehrsanbieter und dem Aufgabenträger wird eine Umsetzung dieser Zielkonzeption bereits zum internationalen Fahrplanwechsel im Dezember 2017 angestrebt.

Sollte für einzelne Linien, deren Genehmigung über den 31.12.2017 hinausgehen, eine einvernehmliche Harmonisierung nicht erreichbar sein, d.h. dass die derzeitigen Betreiber dieser Linien bis zum Endzeitpunkt der Genehmigung eigenwirtschaftlich weiter betreiben möchten, so kann dies zu einer zeitlichen Verzögerung der Umsetzung einzelner Teile des Zielnetzes 2018 führen. Einzelheiten hierzu sind in einem noch abzuschließenden öffentlichen Dienstleistungsauftrag zu regeln.

Auf Grund der vielfältigen verkehrlichen und wirtschaftlichen Synergieeffekte und der engen Verzahnung der Linien innerhalb der gesamten StädteRegion Aachen beabsichtigen die zuständigen Aufgabenträger die Vergabe des gesamten Linienverkehrs in der StädteRegion an einen internen Betreiber. Die Vergabeabsicht soll im Herbst 2015 im EU-Amtsblatt veröffentlicht werden.

Die Planungsphase III umfasst einen Ausblick auf mögliche weitere Entwicklungen im ÖSPV und wird in starkem Maße durch die zu erwartenden verkehrlichen und wirtschaftlichen Entwicklungen geprägt sein. Darüber hinaus werden Anforderungen in den Bereichen Umwelt, Energie, Barrierefreiheit sowie die finanzielle Leistungsfähigkeit der Kommunen für die Weiterentwicklung maßgeblich bestimmend sein. Eine Konkretisierung der Ansätze für den Zeitraum nach 2018 erfolgt im Rahmen einer weiteren Fortschreibung dieses Nahverkehrsplanes.

Die planerischen Ansätze für das Zielnetz 2018 basieren im Wesentlichen auf

- einer Bestandsanalyse,
- den Erkenntnissen zur strukturellen und verkehrlichen Entwicklung des Raumes,
- einer Umfrage bei den Städten und Gemeinden

und auf der grundsätzlichen Zielrichtung einer verbesserten Systematisierung und Verknüpfung der Angebote.

Vor dem aufgezeigten Hintergrund stellt sich die Fortentwicklung des ÖSPV in den Städten und Gemeinden der StädteRegion unterschiedlich dar. Während innerhalb des Nordraumes bereits vor vielen Jahren eine Systematisierung und Differenzierung der Angebote vollzogen wurde, steht

eine solche im Südraum der StädteRegion noch aus. Bedingt durch die Überlagerung der Linien-genehmigungen unterschiedlicher Betreiber konnte hier bislang eine saubere Vertaktung und eine Differenzierung der Angebote noch nicht im erforderlichen Maße erreicht werden. Diesem Umstand soll nunmehr durch eine Neuordnung des Busnetzes im Südraum Rechnung getragen werden. Wesentliche Ziele der Neuordnung sind:

- die Einführung eines integralen Taktfahrplans,
- eine neue differenzierte Produktgestaltung,
- die Beschleunigung der Verkehre auf den Hauptachsen von/nach Aachen,
- die Integration der Verkehre in das Stadtbusnetz Aachen,
- eine verbesserte Verknüpfung Bus/Bus und Bus/Schiene,
- die Weiterentwicklung des Freizeitverkehrs,
- die Optimierung des Schülerverkehrs,
- die Flexibilisierung der Angebote in verkehrsschwachen Räumen und Zeiten und
- die Übernahme der Ausgestaltungs- und Finanzierungsverantwortung für bisherige AVV-Linienverkehre im Kreis Euskirchen durch den zuständigen Aufgabenträger Kreis Euskirchen.

Eine Übersicht zur regionalen Ausprägung des Netzes im Aachener Südraum ist einer gesonderten Darstellung (Abbildung 67) zu entnehmen.

Die zukünftige Angebotssituation wird je Kommune in den nachfolgenden Netzbildern und Tabellen beschrieben. Die Darstellungen geben nicht die kleinräumliche Linienführung bzw. die betriebliche Detailplanung wieder, sondern in erster Linie das räumliche Bedienungskonzept. Die zeichnerische Darstellung beinhaltet die Verkehrslinien und die Ortsteile, die sie in ihrem Verlauf bedienen.

In tageszeitlicher Hinsicht ist das Bedienungskonzept differenziert nach den Betriebszuständen Normalverkehrszeit (NVZ) und Schwachverkehrszeit (SVZ) in Anlehnung an die Zielvorgaben für eine angemessene Verbindungsqualität (s. Kapitel 3.4) zu unterscheiden. Für die Betriebszustände NVZ und SVZ werden ein Grundtakt für die Achsenbedienung sowie gegebenenfalls variierende Linienwege und Betriebsformen vorgegeben.

Während der Hauptverkehrszeit (HVZ) ist das Angebot in Abhängigkeit von der Ausprägung der Verkehrsspitzen noch zusätzlich zu verdichten. Dies gilt insbesondere für die spezifischen Belange im Schülerverkehr.

Die Entwicklungen im Schülerverkehr unterliegen ständigen Veränderungen. Maßgeblichen Einfluss haben

- die Entwicklung der Schülerzahlen in den Kommunen,
- die weitere Umsetzung der offenen Ganztagschulen,
- Veränderungen der Schullandschaft im Hinblick auf Schulstandorte (Bündelung und Schließung von Schulstandorten und Schulformen).

In Abstimmung mit den jeweils zuständigen Schulträgern werden die über das reguläre Linienangebot hinausgehenden Leistungen jährlich den aktuellen Anforderungen angepasst. Im Hinblick auf die schlechte Haushaltslage der Kommunen ist eine Optimierung im Schülerverkehr anzustreben. Organisatorische Maßnahmen der Schulträger (z.B. Staffelung der Schulanfangszeiten, Standortentscheidungen) sind eine wichtige Voraussetzung für die Optimierung des Schülerverkehrs.

Nahverkehrsplan der StädteRegion Aachen 2016 - 2020

Für die Ansätze im Nahverkehrsplan wird davon ausgegangen, dass für den Schülerverkehr ergänzende Leistungen zum Regelangebot im heutigen Umfang (2015) auch zukünftig einzuplanen sind.

Das Zielnetz 2018 wird als Linienkonzept dargestellt. Die schematische Darstellung beschreibt das Liniennetz in der Normalverkehrszeit gemäß Kapitel 3.3. Die einzelnen Abbildungen beinhalten jeweils für jede Kommune (ggfs.) den Schienenverkehr, die Verknüpfungspunkte und die Linienverläufe des ÖSPV an einem Werktag (Schultag).

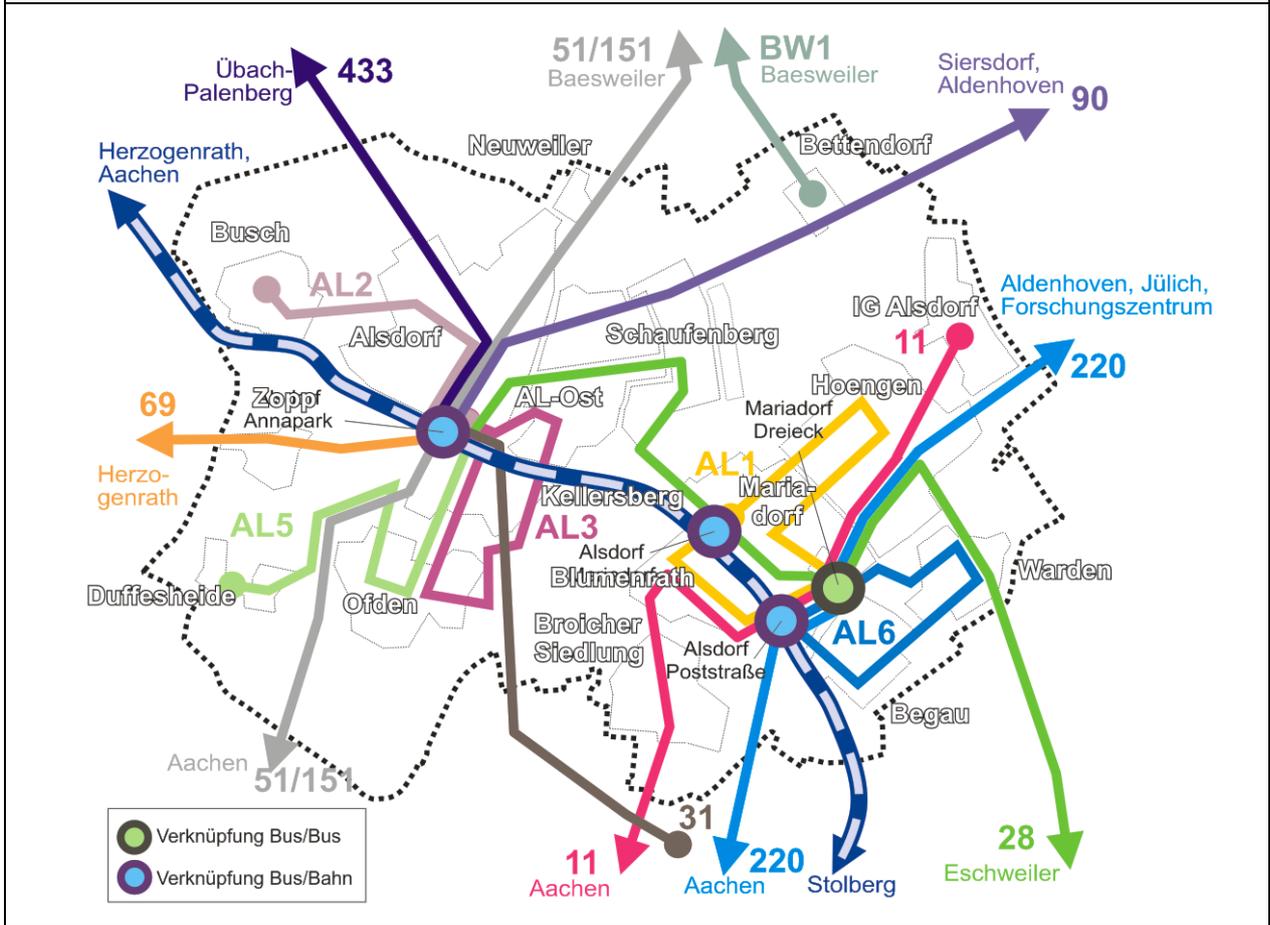
Die schematische Darstellung wird durch eine tabellarische Linienuflistung mit Erläuterungen zum Linienverlauf und zur Linienbedienung während der Betriebszeiten NVZ und SVZ gemäß Kapitel 3.3 ergänzt. Unter „Produkt“ werden die zutreffenden produktspezifischen Standardmerkmale gemäß der Produktpalette des AVV (Kapitel 3.6) zugeordnet. Die Anforderungen an die Fahrzeugausstattung gemäß der AVV-Förderrichtlinien und ggfs. ergänzenden Vorgaben des Aufgabenträgers (Kapitel 3.7) werden über das Produktmerkmal Fahrzeugtyp vorgegeben.

In der Linienuflistung werden die unterschiedlichen Betriebszustände und Bedienungsformen durch farbliche Unterscheidungen gemäß der folgenden Legende gekennzeichnet. Desweiteren sind die Veränderungen des Fahrplans gegenüber dem Zustand 2015 aufgeführt.

Die im Zielnetz 2018 dargestellten Angebotsänderungen führen zu minimalen Leistungsveränderungen in den einzelnen Kommunen. Teilweise sollen Angebotsanpassungen schon vor Dezember 2017 realisiert werden. Insgesamt führen die Änderung zu einer Erhöhung des betrieblichen Leistungsangebotes im Jahr 2018 um rund 82 Tsd. Wagen-km/Jahr gegenüber dem Fahrplanzustand 2015. Darüber hinaus ist auf eine Reduktion der AVV-Leistungen auf dem Gebiet des Kreises Euskirchen (rund 34 Tsd. Wagen-km/Jahr) hinzuweisen.

Legende:		
	Betriebszeit NVZ gemäß Kap 3.3	AT: Aufgabenträger
	Betriebszeit SVZ gemäß Kap. 3.3	ITF: Integraler Taktfahrplan
	Schülerverkehrsorientiertes Linienangebot	FP: Fahrtenpaar
	Bedarfsorientiertes Linienangebot	 Bedienung im Grundtakt
	Nachtbus	 Reduzierte Bedienung

Stadt Alsdorf: Schematische Darstellung des Liniennetzes NVZ (werktags)



Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Bemerkungen	Veränderung ggü. 2015
Schienerverkehr (SPNV)				
euregio bahn : 30': AL-Annapark - HZ Hbf - AC Hbf - ST Hbf				
RB20 30': ST Hbf - Altstadt / ST Hbf - Eschweiler - Weisweiler - Langerwehe 60': AL Annapark - ST Hbf / Langerwehe - Düren	2 RegionalBahn	30/60	Aufgabenträger Nahverkehr Rheinland	Netzschluss Ringbahn im 60'-Takt / 30'-Takt zw. HZ Bahnhof und AL Annapark / neuer Haltepunkt WÜ Merzbrück
euregio bahn : 30': HZ Hbf - AC Hbf - ST Hbf				
RB20 60': ST Hbf - Altstadt / ST Hbf - EW - Weisweiler - Langerwehe - Düren 60': HZ Hbf - AL Annapark - ST Hbf	2 RegionalBahn	30/60	Aufgabenträger Nahverkehr Rheinland	Netzschluss Ringbahn im 60'-Takt / neuer Haltepunkt WÜ Merzbrück
IC/RE Sneltrain: Maastricht - Heerlen - Herzogenrath - Aachen	1 RegionalExpress	60	Aufgabenträger Provinz Limburg	neue grenzüberschreitende Linie, Haltepunkte: HZ Bf -AC West - AC Hbf
IC/RE Sneltrain: Maastricht - Heerlen - Herzogenrath - Aachen	1 RegionalExpress	60	Aufgabenträger Provinz Limburg	neue grenzüberschreitende Linie, Haltepunkte: HZ Bf -AC West - AC Hbf

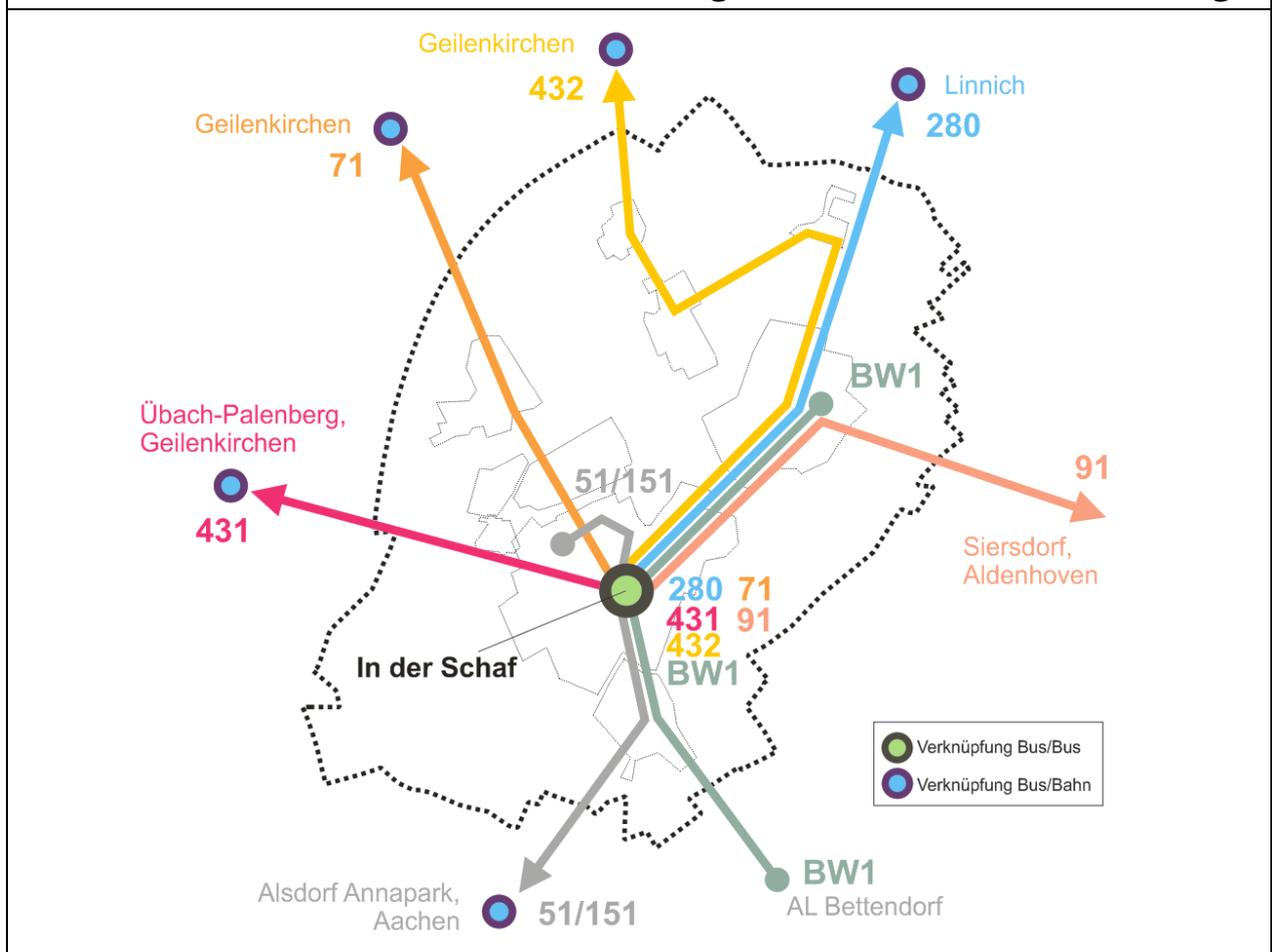
Tab. 70: Zielkonzept 2018 für die Stadt Alsdorf

Nahverkehrsplan der StädteRegion Aachen 2016 - 2020

Stadt Alsdorf					
	Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grund-Takt	Bemerkungen	Veränderung ggü. 2015
Betriebszeit NVZ gemäß Kap. 3.3					
11	AC Schmithof - AC Walheim - AC Hbf - AC Bushof - AC Haaren - WÜ Kaninsberg - WÜ Weiden - AL Poststr. - AL Mariadorf	5 Regionalbus	30		
28	AL Annapark - Mariadorf - Hoengen - Warden - EW Kinzweiler - EW Bushof - EW Rathaus - Weisweiler - Hücheln / IGP Eschweiler	5 Regionalbus	30		Übernimmt in Eschweiler Anteile der ehemaligen Linie 96
31	AL Annapark - AL Alt Ofden - WÜ Euchen - WÜ Neusen	5 Regionalbus	7 FP		
51	15: AC Bushof - AC Tivoli - Würselen - Alsdorf 30: Alsdorf - Baesweiler	5 Regionalbus	15		zusätzlich 2 FP zwischen Alsdorf Gesamtschule und Baesweiler
59	WÜ Bardenberg - AL Duffesheide	10 Anruf-Liniertaxi	4x		
69	60: HZ Bf - HZ Bierstraß - HZ Noppenberg - AL Zopp - AL Annapark 60: HZ Bf - HZ Bierstraß - HZ Merkstein August-Schmidt-Platz	5 Regionalbus	60/30	Herzogenrather Linienabschnitt Rathaus - Nordstern wird weiterhin 30-minütig bedient.	60' statt 30'-Takt nach Alsdorf. In Alsdorf verkürzte Linienführung über Zopp. Samstags-Bedienung des Ortsteils Busch in der NVZ entfällt
89	AL Annapark - HZ Noppenberg - HZ Merkstein - HZ Schulzentrum	5 Regionalbus	2,5 FP	Schulverkehrslinie	
90	AL Denkmalplatz - AL Bettendorf - Siersdorf - Aldenhoven	5 Regionalbus	60		
151	AC Bushof - Würselen - Alsdorf - Baesweiler/Setterich (als Schnellbus geführt)	5 Regionalbus	2 FP	Ergänzungsangebot in Lastrichtung mit Halt an ausgewählten Haltestellen	
220	AC Bushof - WÜ Kaninsberg - AL Begau - AL Mariadorf - Aldenhoven - Jülich - Forschungszentrum (werktags)	5 Regionalbus	60	Federführung beim AT Kreis Düren, 60'-Takt plus 5 Verdichtungs-FP (zu 30')	
433	AL Denkmalplatz - Boscheln - Übach - Palenberg	5 Regionalbus	60	Federführung beim AT Kreis Heinsberg	
AL1	Stadtbus Alsdorf: AL Blumenrath - AL Poststraße - AL Mariadorf - AL Hoengen / AL Blumenrath	61 Stadtbus	30	Alternierende Linienführung über Hoengen oder Blumenrath	Gekürzt und mit ehem. AL4 verbunden
AL2	Stadtbus Alsdorf: AL Busch - AL Annapark	61 Stadtbus	30		
AL3	Stadtbus Alsdorf: AL Annapark - AL Ofden - AL Kellersberg - AL Annapark	61 Stadtbus	60		
AL4	Stadtbus Alsdorf: AL Annapark - AL Schaufenberg - AL Hoengen - AL Mariadorf				AL 4 entfällt
AL5	Stadtbus Alsdorf: AL Duffesheide / AL Ofden - AL Annapark	61 Stadtbus	3,5 FP	Verkehrt nur an Schultagen	
AL6	Stadtbus Alsdorf: AL Mariadorf - AL Begau - AL Warden - AL Postraße - AL Mariadorf	61 Stadtbus	2 FP	Verkehrt nur an Schultagen	
BW1	Stadtbus Baesweiler: BW Setterich - BW In der Schaf - BW Oidtweiler - AL Bettendorf	61 Stadtbus	9 FP	Verkehrt nur an Schultagen	ergänzt um 2 FP
Betriebszeit SVZ gemäß Kap. 3.3					
11	AC Schmithof - AC Walheim - AC Hbf - AC Bushof - AC Haaren - WÜ Kaninsberg - WÜ Weiden - AL Poststr. - AL Mariadorf - AL Hoengen	5 Regionalbus	60		
28	AL Annapark - Mariadorf - Hoengen - Warden - EW Kinzweiler - EW Bushof - EW Rathaus - Weisweiler - Hücheln	5 Regionalbus	60		
51	AC Bushof - AC Tivoli - Würselen - Alsdorf - Baesweiler (- Setterich)*	5 Regionalbus	30	4 FP bis/ab Setterich	
69	HZ Bf - HZ Bierstraß - HZ Noppenberg - AL Zopp - AL Busch - AL Annapark	5 Regionalbus	60	Verkehrt in der SVZ über Busch	
220	AL Mariadorf - Aldenhoven - Jülich (samstags, sonn- und feiertags)	5 Regionalbus	60/120	Federführung beim AT Kreis Düren, zum Teil Kleinbus	
AL1	Stadtbus Alsdorf: AL Blumenrath - AL Poststraße - AL Mariadorf - AL Hoengen	61 Stadtbus	60		Gekürzt und mit ehem. AL4 verbunden
AL3	Stadtbus Alsdorf: AL Annapark - AL Ofden - AL Kellersberg - AL Annapark	61 Stadtbus	60		
N51	Nachtexpress: AC Elisenbrunnen - AC Bushof - Würselen - Alsdorf - BW Setterich	8 Nachtbus	2,5 FP	Verkehrt in den Nächten vor Samstagen, Sonn- und Feiertagen	

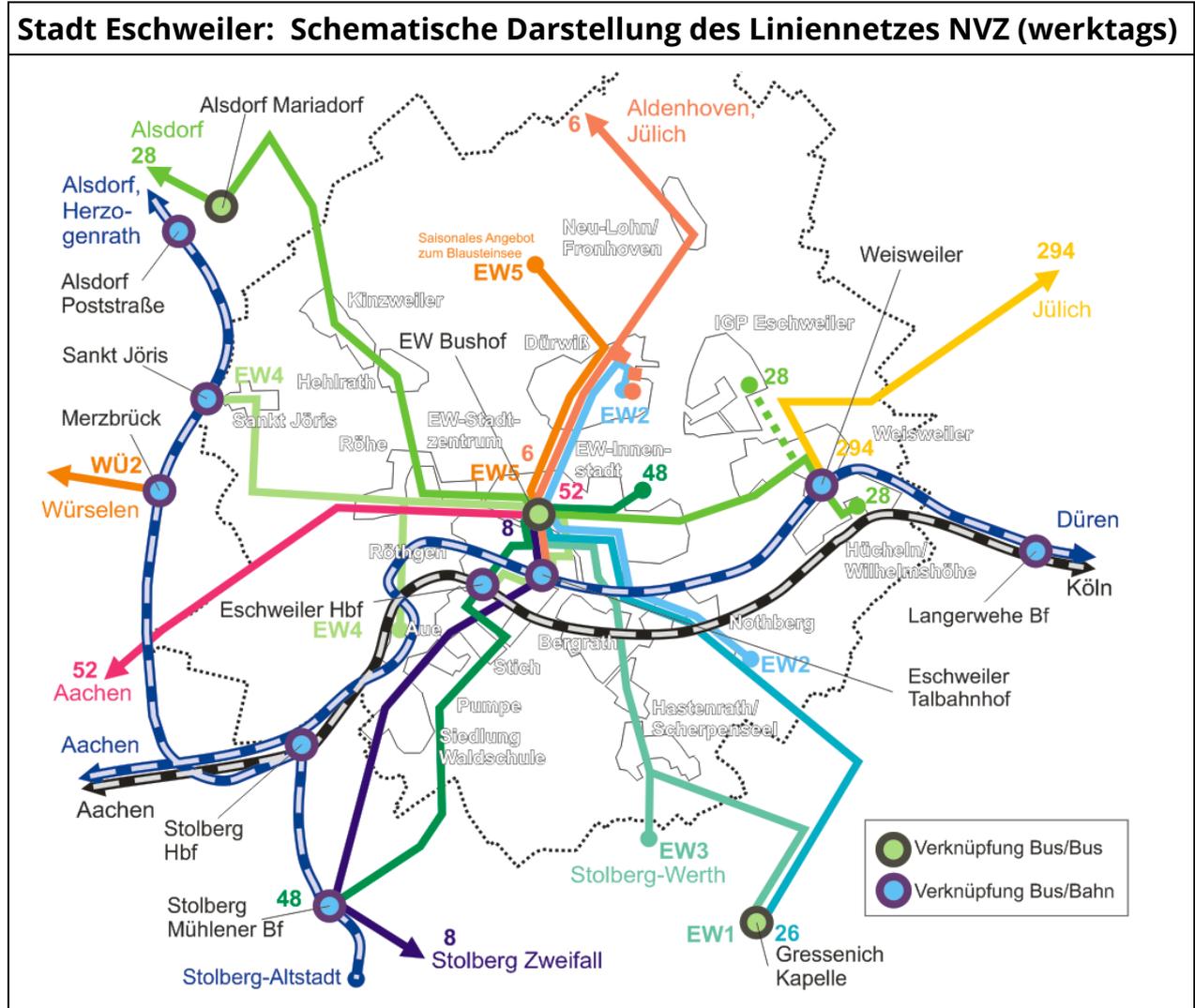
Zielkonzept 2018 für die Stadt Alsdorf (Fortsetzung)

Stadt Baesweiler: Schematische Darstellung des Liniennetzes NVZ (werktags)



Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Bemerkungen	Veränderung ggü. 2015
Betriebszeit NVZ gemäß Kap. 3.3				
51	15': AC Bushof - AC Tivoli - Würselen - Alsdorf 30': Alsdorf - Baesweiler	5 Regionalbus	15	zusätzlich 2 FP zwischen Alsdorf Gesamtschule und Baesweiler
71	Geilenkirchen - BW Beggendorf - BW In der Schaf	5 Regionalbus	60*	*) samstags: 120'-Takt Abschnitt Baesweiler-Siersdorf-Aldenhoven künftig als LI 91 bedient
91	60': BW In der Schaf - BW Setterich 120': BW Setterich - Siersdorf - Aldenhoven	5 Regionalbus	120	verkehrt auch samstags (NVZ) Ersetzt Linie 71 auf dem Teilabschnitt BW - Aldenhoven, Reduktion um 2 FP
151	AC Bushof - Würselen - Alsdorf - Baesweiler/Setterich (als Schnellbus geführt)	5 Regionalbus	2 FP	Ergänzungsangebot in Lastrichtung mit Halt an ausgewählten Haltestellen
280	Linnich - Gereonsweiler - BW Setterich - BW In der Schaf	5 Regionalbus	60	Federführung durch AT Kreis Düren
431	BW in der Schaf - Übach-Palenberg - Geilenkirchen	5 Regionalbus	60	Federführung beim AT Kreis Heinsberg
432	BW In der Schaf - BW Setterich - BW Loverich - Geilenkirchen	5 Regionalbus	60	Federführung beim AT Kreis Heinsberg
BW1	Stadtbus Baesweiler: BW Setterich- BW In der Schaf - BW Oidweiler - AL Bettendorf	61 Stadtbus	9 FP	Verkehrt nur an Schultagen ergänzt um 2 FP
Betriebszeit SVZ gemäß Kap. 3.3				
51	AC Bushof - AC Tivoli - Würselen - Alsdorf - Baesweiler (- Setterich)*	5 Regionalbus	30	4 FP bis/ab Setterich
280	Linnich - Gereonsweiler - BW Setterich - BW In der Schaf	5 Regionalbus	4x	Federführung beim AT Kreis Düren, verkehrt samstags
431	BW in der Schaf - Übach-Palenberg - Geilenkirchen	5 Regionalbus	60	Federführung beim AT Kreis Heinsberg
N51	Nachtexpress: AC Elisenbrunnen - AC Bushof - Würselen - Alsdorf - BW Setterich	8 Nachtbus	2,5 FP	Verkehrt in den Nächten vor Samstagen, Sonn- und Feiertagen

Tab. 71: Zielkonzept 2018 für die Stadt Baesweiler



Linienverlauf		Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Bemerkungen	Veränderung ggü. 2015
Schienerverkehr (SPNV)					
RE1	Aachen - Düren - Köln - Düsseldorf - Dortmund - Hamm - Paderborn	1 RegionalExpress	60	Aufgabenträger Nahverkehr Rheinland Verdichtungsfahrten zur HVZ	
RE1	Aachen - Düren - Köln - Düsseldorf - Dortmund - Hamm - Paderborn	1 RegionalExpress	60	Aufgabenträger Nahverkehr Rheinland	
RE9	Aachen - Düren - Köln - Troisdorf - Siegburg/Bonn - Hennef - Betzdorf - Siegen	1 RegionalExpress	60	Aufgabenträger Nahverkehr Rheinland	
RE9	Aachen - Düren - Köln - Troisdorf - Siegburg/Bonn - Hennef - Betzdorf - Siegen	1 RegionalExpress	60	Aufgabenträger Nahverkehr Rheinland	
RB20	euregio bahn : 30': AL-Annapark - HZ Hbf - AC Hbf - ST Hbf 30': ST Hbf - Altstadt / ST Hbf - Eschweiler - Weisweiler - Langerwehe 60': AL Annapark - ST Hbf / Langerwehe - Düren	2 RegionalBahn	30/60	Aufgabenträger Nahverkehr Rheinland	Netzschluss Ringbahn im 60'-Takt / 30'-Takt zw. HZ Bahnhof und AL Annapark / neuer Haltepunkt WÜ Merzbrück
RB20	euregio bahn : 30': HZ Hbf - AC Hbf - ST Hbf 60': ST Hbf - Altstadt / ST Hbf - EW - Weisweiler - Langerwehe - Düren 60': HZ Hbf - AL Annapark - ST Hbf	2 RegionalBahn	30/60	Aufgabenträger Nahverkehr Rheinland	Netzschluss Ringbahn im 60'-Takt / neuer Haltepunkt WÜ Merzbrück
IC/RE	Sneltrain: Maastricht - Heerlen - Herzogenrath - Aachen	1 RegionalExpress	60	Aufgabenträger Provinz Limburg	neue grenzüberschreitende Linie, Haltepunkte: HZ Bf - AC West - AC Hbf
IC/RE	Sneltrain: Maastricht - Heerlen - Herzogenrath - Aachen	1 RegionalExpress	60	Aufgabenträger Provinz Limburg	neue grenzüberschreitende Linie, Haltepunkte: HZ Bf - AC West - AC Hbf

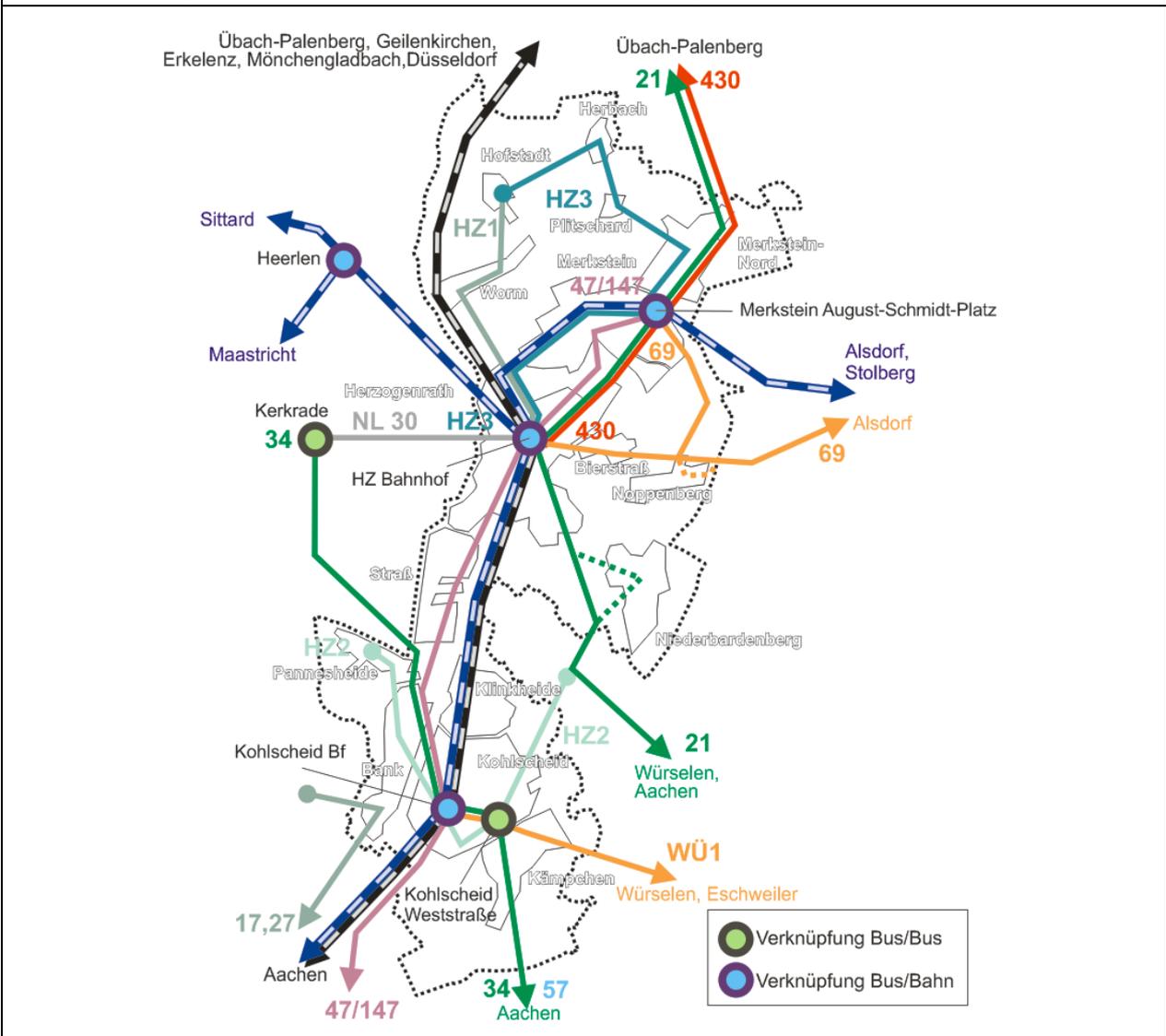
Tab. 72: Zielkonzept 2018 für die Stadt Eschweiler

Nahverkehrsplan der StädteRegion Aachen 2016 - 2020

Stadt Eschweiler					
Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Bemerkungen		Veränderung ggü. 2015
Betriebszeit NVZ gemäß Kap. 3.3					
6	EW Talbahnhof - EW Bushof - EW Neu-Lohn - Aldenhoven - Jülich Bf.	5 Regionalbus	60		
8	ST Zweifall - Vicht - Mühlener Bf. - Velau - EW Pumpe - Talbahnhof - EW Bushof	5 Regionalbus	30		
26	EW Bushof - EW Nothberg - Langerwehe Heistern - Hamich - ST Gressenich	5 Regionalbus	60		
28	AL Annapark - Mariadorf -Hoengen - Warden - EW Kinzweiler - EW Bushof - EW Rathaus - Weisweiler - Hüheln / IGP Eschweiler	5 Regionalbus	30		Übernimmt in Eschweiler Anteile der ehemaligen Linie 96
48	ST Mühlener Bf. - ST Donnerberg - EW Waldsiedlung - Eschweiler Hbf - EW Bushof (-EW Vöckelsberg)*	5 Regionalbus	30	*) jede zweite Fahrt bis Vöckelsberg	Verlängerung bis Vöckelsberg alle 60 Minuten
52	AC Bushof - EW Bushof (- Weisweiler - Hüheln)*	5 Regionalbus	30	4 x morgens ab Hüheln	Entfällt zw. Bushof und Vöckelsberg, künftig von Linie 48 bedient
96	Schulverkehrsfahrten vom/zum Schulzentrum Langerwehe				Entfällt im Regelverkehr und wird in Teilen von der Linie 28 übernommen
104	EW Volkenrath - EW Hastentrath - ST Werth - ST Mausbach - ST Gressenich - Langerwehe Heistern - Langerwehe Hamich - Langerwehe SZ	5 Regionalbus	6 FP	Schulverkehrslinie mit uneinheitlichem Linienverlauf je Wochentag	
105	EW Röthgen - EW Bergrath - EW Bohl - EW Nothberg - EW Hüheln - EW Wilhelmshöhe - Langerwehe Schulzentrum	5 Regionalbus	2 FP	Schulverkehrslinie mit uneinheitlichem Linienverlauf je Wochentag	
294	EW Weisweiler - Frenz - Inden/Altdorf - Kirchberg - Jülich	5 Regionalbus	ca. 60	Federführung beim AT Kreis Düren samstags als AnrufLinientaxi (ALT)	
EW1	Stadtbus EW: Bushof - EW Bergrath - EW Hastentrath - ST Gressenich	61 Stadtbus	60	Alternierend mit EW3: 30-Min-Takt im Stadtgebiet EW bis Scherpenseel	
EW2	Stadtbus EW: Dürwiß - EW Bushof - EW Nothberg	61 Stadtbus	30		
EW3	Stadtbus EW: Bushof - EW Bergrath - EW Hastentrath - ST Werth	61 Stadtbus	60	Alternierend mit EW1: 30-Min-Takt im Stadtgebiet EW bis Scherpenseel	
EW4	Stadtbus EW: Haltepunkt St. Jöris/ Aue - Röhe - EW Bushof - Rathaus - Talbahnhof - EW Hbf	61 Stadtbus	60		Verlängerung bis zum Haltepunkt St. Jöris
EW5	Stadtbus EW: Talbahnhof - EW Bushof - EW Dürwiß - Blausteinsee	9 Saisonales Freizeitangebot	60	Blausteinsee-Shuffle, samstags (NVZ)	
WÜ2	Stadtbus: Würselen Parkhotel - WÜ Aachener Kreuz - WÜ Weiden - Merzbrück (- EW Röhe -Eschweiler Bushof)	11 Rufbus	60	Verkehrt bedarfsorientiert (NVZ)	Anbindung SPNV in Merzbrück
Betriebszeit SVZ gemäß Kap. 3.3					
6	EW Talbahnhof - EW Bushof - EW Dürwiß - EW Neu-Lohn - Aldenhoven	5 Regionalbus	60	Erschließung Dürwiß	
8	Mühlener Bf. - Velau - EW Pumpe -Talbahnhof - Bushof	5 Regionalbus	60		
28	AL Annapark - Mariadorf -Hoengen - Warden - EW Kinzweiler - EW Bushof - EW Rathaus - Weisweiler - Hüheln	5 Regionalbus	60		
48	Eschweiler Hbf - EW Bushof	10 Anruf-Linientaxi	60		
52	AC Bushof - EW Bushof	5 Regionalbus	60		
EW1	Stadtbus EW: Bushof - EW Bergrath - EW Hastentrath - ST Gressenich	61 Stadtbus	60		
EW2	Stadtbus EW: Dürwiß - EW Bushof - EW Nothberg *)	10 Anruf-Linientaxi	60		
EW4	Stadtbus EW: Haltepunkt St. Jöris Bf / Aue - Röhe - EW Bushof - Rathaus - Talbahnhof - EW Hbf	10 Anruf-Linientaxi	60		Einschließlich Andienung des Haltepunktes St. Jöris
EW5	Stadtbus EW: Talbahnhof - EW Bushof - EW Dürwiß - Blausteinsee	9 Saisonales Freizeitangebot	60	Blausteinsee-Shuffle, samstags, sonn- und feiertags (SVZ)	
N13	EW Bushof - EW Ost - EW Weisweiler - EW Hüheln	8 Nachtbus	1x		Verkehrt als Spätfahrt der Linie 28. Die N13-Fahrt in Richtung Aachen entfällt.

Zielkonzept 2018 für die Stadt Eschweiler (Fortsetzung)

Stadt Herzogenrath: Schematische Darstellung des Liniennetzes NVZ (werktags)



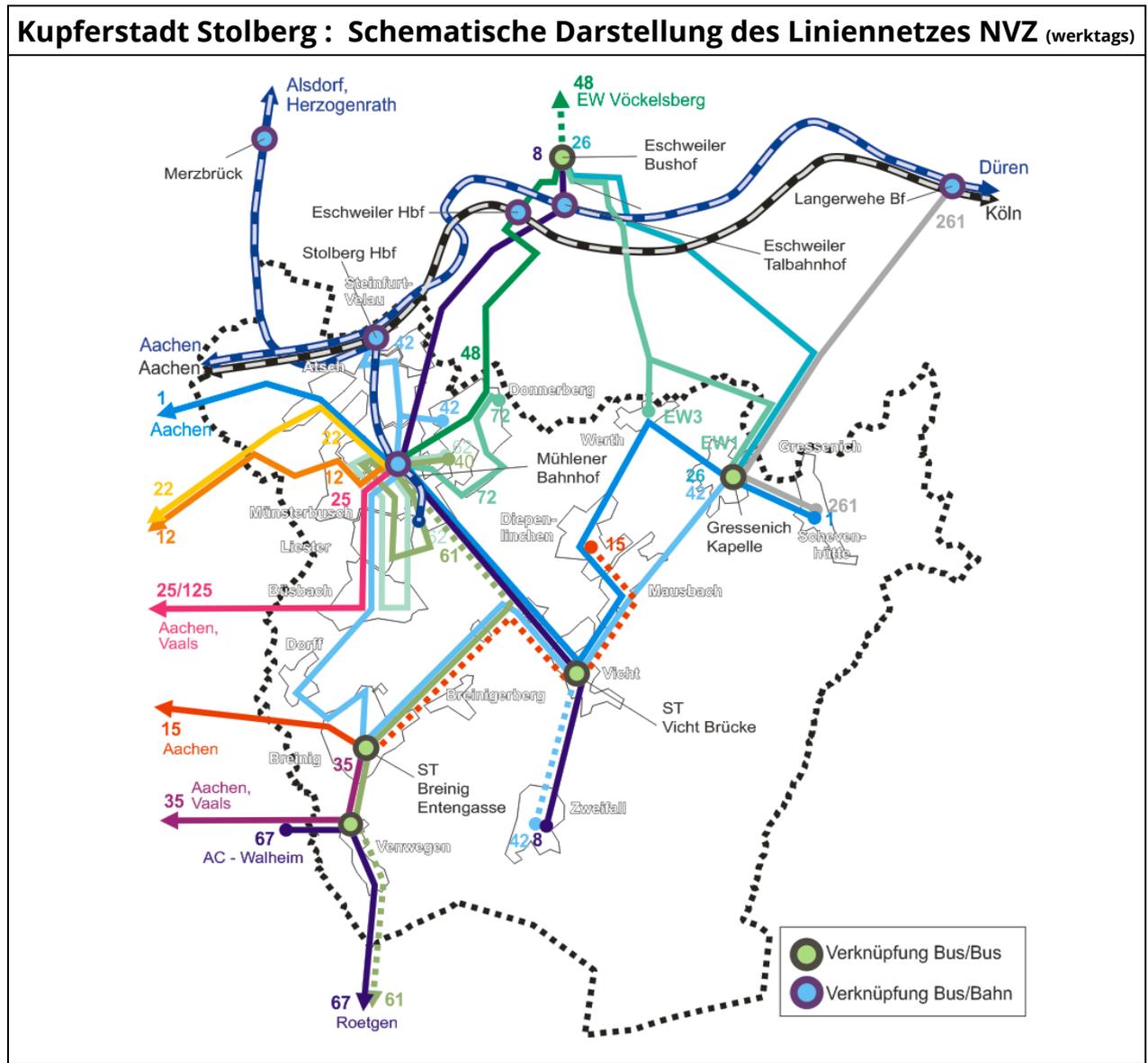
Linienverlauf		Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Bemerkungen	Veränderung ggü. 2015	
Schienerverkehr (SPNV)						
RE4	Aachen - Erkelenz - Mönchengladbach - Düsseldorf - Wuppertal - Hagen - Witten - Dortmund	1	RegionalExpress	60	Aufgabenträger Nahverkehr Rheinland Verdichtungsfahrten zur HVZ	
RE4	Aachen - Erkelenz - Mönchengladbach - Düsseldorf - Wuppertal - Hagen - Witten - Dortmund	1	RegionalExpress	60	Aufgabenträger Nahverkehr Rheinland	
RB20	euregio bahn : 30': AL-Annapark - HZ Hbf - AC Hbf - ST Hbf 60': ST Hbf - Altstadt / ST Hbf - Eschweiler - Weisweiler - Langerwehe 60': AL Annapark - ST Hbf / Langerwehe - Düren	2	RegionalBahn	30/60	Aufgabenträger Nahverkehr Rheinland	Netzschluss Ringbahn im 60'-Takt / 30'-Takt zw. HZ Bahnhof und AL Annapark / neuer Haltepunkt WÜ Merzbrück
RB20	euregio bahn : 30': HZ Hbf - AC Hbf - ST Hbf 60': ST Hbf - Altstadt / ST Hbf - EW - Weisweiler - Langerwehe - Düren 60': HZ Hbf - AL Annapark - ST Hbf	2	RegionalBahn	30/60	Aufgabenträger Nahverkehr Rheinland	Netzschluss Ringbahn im 60'-Takt / neuer Haltepunkt WÜ Merzbrück
IC/RE	Sneltrain: Maastricht - Heerlen - Herzogenrath - Aachen	1	RegionalExpress	60	Aufgabenträger Provinz Limburg	neue grenzüberschreitende Linie, Haltepunkte: HZ Bf -AC West - AC Hbf
IC/RE	Sneltrain: Maastricht - Heerlen - Herzogenrath - Aachen	1	RegionalExpress	60	Aufgabenträger Provinz Limburg	neue grenzüberschreitende Linie, Haltepunkte: HZ Bf -AC West - AC Hbf
RB33	Aachen - Herzogenrath - Lindernm - Heinsberg / Erkelenz - Mönchengladbach - Krefeld - Duisburg - Oberhausen -Wesel	2	RegionalBahn	60	Aufgabenträger Nahverkehr Rheinland	
RB33	Aachen - Herzogenrath - Lindernm - Heinsberg / Erkelenz - Mönchengladbach - Krefeld - Duisburg - Oberhausen -Wesel	2	RegionalBahn	60	Aufgabenträger Nahverkehr Rheinland	

Tab. 73: Zielkonzept 2018 für die Stadt Herzogenrath

Nahverkehrsplan der StädteRegion Aachen 2016 - 2020

Stadt Herzogenrath						
Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Bemerkungen	Veränderung ggü. 2015		
Betriebszeit NVZ gemäß Kap. 3.3						
17	AC Bushof - AC Laurensberg - AC Richterich - HZ Bank - AC Horbach - AC Loch	5 Regionalbus	4/2 FP	4 FP an Schultagen, 2 FP an Ferientagen		
21	AC Waldfriedhof - AC Hbf - AC Bushof - WÜ Parkhotel - WÜ Bardenberg - (HZ Bahnhof - HZ Merkstein - Palenberg Bf)	5 Regionalbus	30	HZ Bahnhof - Palenberg Bf: 60'		
27	AC Diepenbenden - AC Bushof - AC Laurensberg - AC Vetschau - AC Richterich - HZ Bank	5 Regionalbus	60	Zusätzlich 3 Verdichtungs-FP in der HVZ		
NL 30	Herzogenrath Bf - Kerkrade Busstation	5 Regionalbus	30	Aufgabenträger Provinz Limburg		
34	AC Brand - Gewerbegebiet Eilendorf - AC Bushof - AC Grüner Weg - HZ Kohlscheid - NL Kerkrade	5 Regionalbus	30			
47	15': AC Bushof - Laurensberg - Richterich - HZ Kohlscheid - HZ Bahnhof 30': HZ Bahnhof - HZ Merkstein	5 Regionalbus	15		Rücknahme der Bedienung HZ Rathaus HZ Merkstein von 15' auf 30'-Takt	
147	Schnellbus: AC Bushof - HZ Kohlscheid - Herzogenrath Bf. - HZ Merkstein	5 Regionalbus	10 x	Ergänzungsangebot in Lastrichtung mit Halt an ausgewählten Haltestellen		
57	AC Verlautenheide - AC Eilendorf - AC Bushof - AC Soers - HZ Kohlscheid - Herzogenrath Bf. - HZ Merkstein Industr.geb.	5 Regionalbus	30			
69	60': HZ Bf - HZ Bierstraß - HZ Noppenberg - AL Zopp - AL Annapark 60': HZ Bf - HZ Bierstraß - HZ Merkstein August-Schmidt-Platz	5 Regionalbus	60/30	Herzogenrather Linienabschnitt Rathaus - Nordstern wird weiterhin 30-minütig bedient.	60' statt 30'-Takt nach Alsdorf. In Alsdorf verkürzte Linienführung über Zopp. Samstags-Bedienung des Ortsteils Busch in der NVZ entfällt	
80	HZ Kohlscheid - AC Richterich - AC Laurensberg - AC Uniklinik	5 Regionalbus	5 FP			
89	AL Annapark - HZ Noppenberg - HZ Merkstein - HZ Schulzentrum	5 Regionalbus	2,5 FP	Schulverkehrslinie		
430	HZ Bahnhof - HZ Merkstein - Boscheln - Übach-Palenberg	5 Regionalbus	60	Federführung beim AT Kreis Heinsberg		
HZ1	Stadtbus HZ: HZ Schulzentrum - HZ Bahnhof - HZ Worm - HZ Hofstadt	61 Stadtbus	60	Verkehrt nur an Schultagen		
HZ2	Stadtbus HZ: HZ Pannesheide - HZ Bank - HZ Kohlscheid - WÜ Bardenberg	61 Stadtbus	60	Verdichtung 2 FP an Schultagen	Linienweg erweitert zur Bedienung des Neubaubgebietes Kämpchenstraße	
HZ3	Stadtbus HZ: HZ Bahnhof - HZ Merkstein - HZ Merkstein-Nord - HZ Plitschard - HZ Herbach - HZ Hofstadt	61 Stadtbus	60	Regelverkehr an Schultagen, in den Ferien bedarfsorientierte Linienführung		
WÜ1	Stadtbus WÜ: WÜ Euchen - WÜ Weiden - Gew.geb. Aachener Kreuz - WÜ Parkhotel - HZ Kohlscheid	61 Stadtbus	60	Abschnitt Weiden - Euchen samstags bedarfsorientiert bedient	Option zu Linie HZ2 für die Bedienung des Neubaubgebietes Kämpchenstraße	
Betriebszeit SVZ gemäß Kap. 3.3						
21	AC Waldfriedhof - AC Hbf - AC Bushof - WÜ Parkhotel - WÜ Bardenberg - HZ Bahnhof	5 Regionalbus	60			
27	AC Bushof - AC Laurensberg - AC Vetschau - AC Richterich - HZ Bank	10 Anruf-Liniertaxi	60			
NL 30	Herzogenrath Bf - Kerkrade Busstation	5 Regionalbus	60	Aufgabenträger Provinz Limburg		
47	AC Bushof - Laurensberg - Richterich - HZ Kohlscheid - HZ Bahnhof - HZ Merkstein	5 Regionalbus	30			
57	AC Bushof - AC Soers - HZ Kohlscheid - HZ Pannesheide	5 Regionalbus	60			
69	HZ Bf - HZ Bierstraß - HZ Noppenberg - AL Zopp - AL Busch - AL Annapark	5 Regionalbus	60	Verkehrt in der SVZ über Busch		
430	HZ Bahnhof - HZ Merkstein - Boscheln - Übach-Palenberg	5 Regionalbus	60	Federführung beim AT Kreis Heinsberg		
HZ2	Stadtbus HZ: HZ Pannesheide - HZ Bank - HZ Kohlscheid - WÜ Bardenberg	61 Stadtbus	2 FP	Samstags und sonntags jeweils 2 FP		
HZ3	Stadtbus HZ: Schulzentrum - HZ Bahnhof - HZ Merkstein - HZ Merkstein-Nord - HZ Plitschard - HZ Herbach - HZ Hofstadt	61 Stadtbus	60	Teilweise bedarfsorientierte Linienführung		
WÜ1	Stadtbus WÜ: WÜ Euchen - WÜ Weiden - Gew.geb. Aachener Kreuz - WÜ Parkhotel - HZ Kohlscheid	61 Stadtbus	3 FP	Samstags und sonntags jeweils 3 FP. Weiden-Euchen bedarfsorient. bedient		
N3	Nachexpress: AC Normaluhr - AC Hbf - Eisenbrunnen - Haaren - Verlautenheide - Würselen - Bardenberg - Herzogenrath - Merkstein	8 Nachtbus	2,5 FP	Verkehrt in den Nächten vor Sams- tagen, Sonn- und Feiertagen		
N6	Nachtexpress: AC Eisenbrunnen- AC Bushof - HZ Kohlscheid - WÜ Bardenberg - WÜ Morsbach - WÜ Mitte - WÜ Kaninsberg	8 Nachtbus	2,5 FP	Verkehrt in den Nächten vor Sams- tagen, Sonn- und Feiertagen	Ergänzung um 1 Fahrt ab Aachen	

Zielkonzept 2018 für die Stadt Herzogenrath (Fortsetzung)



Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Bemerkungen	Veränderung ggü. 2015
Schienerverkehr (SPNV)				
RE1 Aachen - Düren - Köln - Düsseldorf - Dortmund - Hamm - Paderborn	1 RegionalExpress	60	Aufgabenträger Nahverkehr Rheinland Verdichtungsfahrten zur HVZ	
RE1 Aachen - Düren - Köln - Düsseldorf - Dortmund - Hamm - Paderborn	1 RegionalExpress	60	Aufgabenträger Nahverkehr Rheinland	
RE9 Aachen - Düren - Köln - Troisdorf - Siegburg/Bonn - Hennef - Betzdorf - Siegen	1 RegionalExpress	60	Aufgabenträger Nahverkehr Rheinland	
RE9 Aachen - Düren - Köln - Troisdorf - Siegburg/Bonn - Hennef - Betzdorf - Siegen	1 RegionalExpress	60	Aufgabenträger Nahverkehr Rheinland	
RB20 euregio bahn : 30': AL-Annapark - HZ Hbf - AC Hbf - ST Hbf 30': ST Hbf - Altstadt / ST Hbf - Eschweiler - Weisweiler - Langerwehe 60': AL Annapark - ST Hbf / Langerwehe - Düren	2 RegionalBahn	30/60	Aufgabenträger Nahverkehr Rheinland	Netzschluss Ringbahn im 60'-Takt / 30'-Takt zw. HZ Bahnhof und AL Annapark / neuer Haltepunkt WÜ Merzbrück
RB20 euregio bahn : 30': HZ Hbf - AC Hbf - ST Hbf 60': ST Hbf - Altstadt / ST Hbf - EW - Weisweiler - Langerwehe - Düren 60': HZ Hbf - AL Annapark - ST Hbf	2 RegionalBahn	30/60	Aufgabenträger Nahverkehr Rheinland	Netzschluss Ringbahn im 60'-Takt / neuer Haltepunkt WÜ Merzbrück
IC/RE Sneltrain: Maastricht - Heerlen - Herzogenrath - Aachen	1 RegionalExpress	60	Aufgabenträger Provinz Limburg	neue grenzüberschreitende Linie, Haltepunkte: HZ Bf - AC West - AC Hbf
IC/RE Sneltrain: Maastricht - Heerlen - Herzogenrath - Aachen	1 RegionalExpress	60	Aufgabenträger Provinz Limburg	neue grenzüberschreitende Linie, Haltepunkte: HZ Bf - AC West - AC Hbf

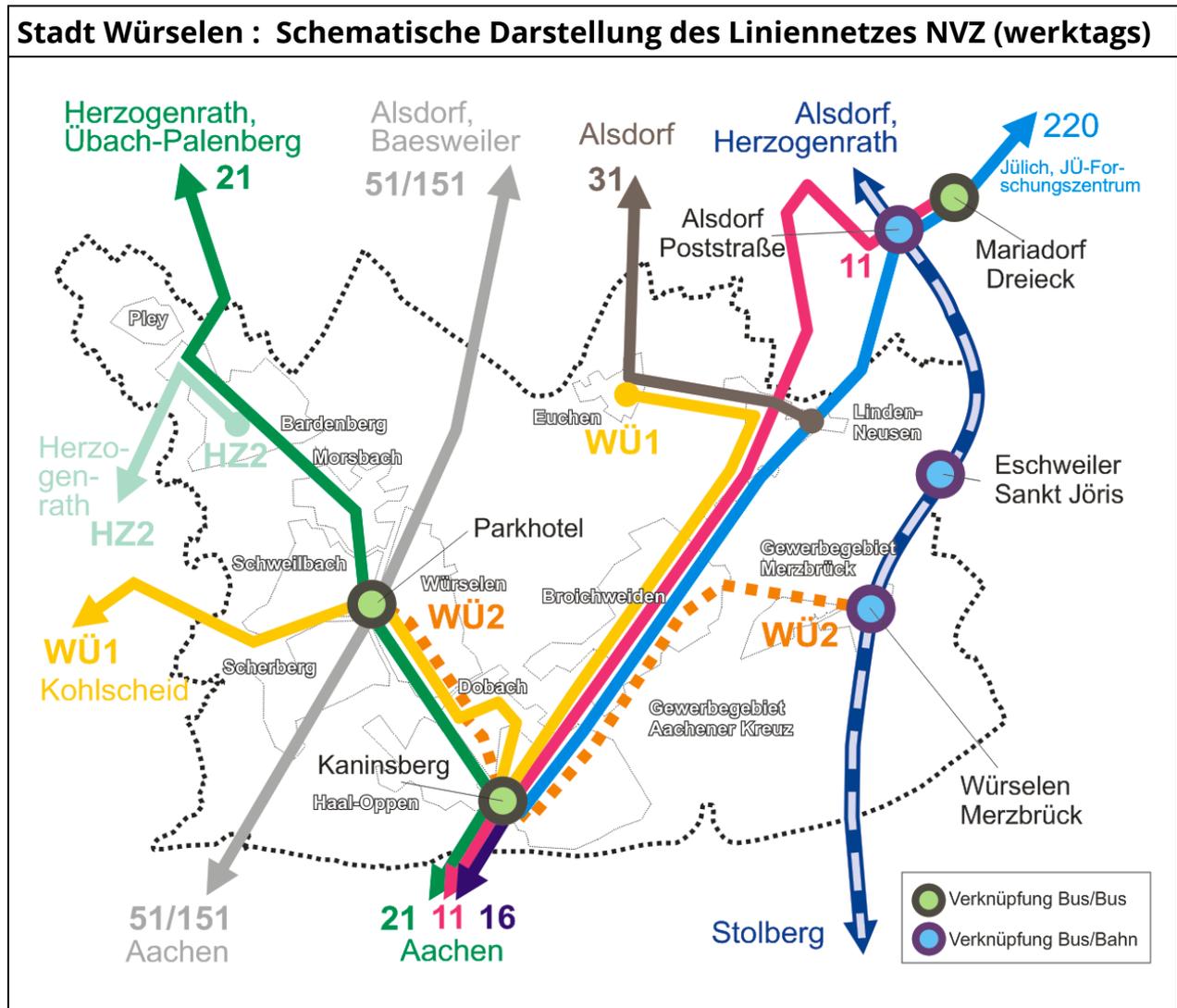
Tab. 74: Zielkonzept 2018 für die Stadt Stolberg

Nahverkehrsplan der StädteRegion Aachen 2016 - 2020

Kupferstadt Stolberg (Rhld.)

Linienverlauf		Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Bemerkungen	Veränderung ggü. 2015
Betriebszeit NVZ gemäß Kap. 3.3					
1	Lintert - AC Bushof - AC Haaren - ST Mühlener Bf. - ST Schevenhütte	5 Regionalbus	60		
8	ST Zweifall - Vicht - Mühlener Bf. - Velau - EW Pumpe - Talbahnhof - EW Bushof	5 Regionalbus	30		
12	AC Hörn - AC Muffet - AC Bushof - Eilendorf - ST Münsterbusch - ST Mühlener Bf	5 Regionalbus	30		
15	AC Eisenbrunnen - AC Bushof - AC Brand - ST Breinig - (ST Vicht - ST Mausbach)	5 Regionalbus	60	einzelne Fahrten über Breinig hinaus	
22	AC Hörn - Muffet - AC Eisenbrunnen - AC Bushof - AC Eilendorf - ST Atsch - ST Mühlener Bf.	5 Regionalbus	30		
25	NL Vaals - Westfriedhof - AC Bushof - AC Brand - ST Büsbach - ST Mühlener Bf. - ST Atsch *	5 Regionalbus	30	Andienung Atsch mit einzelnen Fahrten	
125	Schnellbus-Fahrten: AC Bushof - AC Bf. Rothe Erde - Brand - ST Büsbach - ST Mühlener Bahnhof	5 Regionalbus	3,5 x	Ergänzungsangebot in Lastrichtung mit Halt an ausgewählten Haltestellen	
26	EW Bushof - EW Nothberg - Langerwehe Heistern - Hamich - ST Gressenich	5 Regionalbus	60		
35	AC Vaals Grenze - AC Bushof - AC Brand - AC Walheim - ST Breinig	5 Regionalbus	30		
40	St Mühlener Bahnhof - ST Kohlbusch - ST Münsterbusch - ST Liester - ST Altstadt - ST Krankenhaus	7 Quartierbus	120		
42	ST Schevenhütte - Gressenich - Vicht - Breinig - Büsbach - Mühlener Bf. - Mühle - Hans-Böckler-Straße / Stolberg Hbf	61 Stadtbus	60		Die Anbindung des HBF Stolberg wird ergänzt zu einem ganztägigen 60'-Takt
48	ST Mühlener Bf. - ST Donnerberg - EW Waldsiedlung - Eschweiler Hbf - EW Bushof (-EW Vöckelsberg)*	5 Regionalbus	30	*) jede zweite Fahrt bis Vöckelsberg	Verlängerung bis Vöckelsberg alle 60 Minuten
61	(ST Mühlener Bf. -) ST Breinig - ST Venwegen (- RO Rott - Roetgen NN)	5 Regionalbus	60	Partielle Durchbindung nach Stolberg Mühlener Bf und nach Roetgen	
62	ST Krankenhaus - ST Mühlener Bf. - ST Münsterbusch - ST Büsbach	7 Quartierbus	120		
67	Roetgen NN - RO Rott - ST Venwegen - AC Walheim	5 Regionalbus	60	partielle Verdichtung auf 30'	
68					entfällt auf Stolberger Stadtgebiet, Ersatz durch Linie 67
72	ST Mühlener Bf. - ST Altstadt - ST Donnerberg	61 Stadtbus	60	Verdichtungen HVZ	
104	EW Volkenrath - EW Hastenrath - ST Werth - ST Mausbach - ST Gressenich - Langerwehe Heistern - Langerwehe Hamich - Langerwehe SZ	5 Regionalbus	6 FP	Schulverkehrslinie mit uneinheitlichem Linienverlauf je Wochentag	
261	(ST Schevenhütte - ST Gressenich)* - Langerwehe Hamich - Langerwehe Heistern - Langerwehe	5 Regionalbus	4x	Federführung beim AT Kreis Düren 4 FP im SV, ALT (60') werktags abends	
502	Vossenack Gymnasium - Nideggen Schmidt - SI Steckenborn / SI Lammersdorf - Strauch - Kesternich / RO Mitte - RO Rott - ST Vicht - Breinig/Zweifall	5 Regionalbus	4 FP	Schulverkehrslinie mit uneinheitlichem Linienverlauf je Wochentag	
EW1	Stadtbus EW: Bushof - EW Bergrath - EW Hastenrath - ST Gressenich	61 Stadtbus	60	Alternierend mit EW3: 30-Min-Takt im Stadtgebiet EW bis Scherpenseel	
EW3	Stadtbus EW: Bushof - EW Bergrath - EW Hastenrath - ST Werth	61 Stadtbus	60	Alternierend mit EW1: 30-Min-Takt im Stadtgebiet EW bis Scherpenseel	
Betriebszeit SVZ gemäß Kap. 3.3					
1	Lintert - AC Bushof - AC Haaren - ST Mühlener Bf. - ST Schevenhütte	5 Regionalbus	60		
8	Mühlener Bf. - Velau - EW Pumpe - Talbahnhof - Bushof	5 Regionalbus	60		
12	AC Hörn - AC Muffet - AC Bushof - Eilendorf - ST Münsterbusch - ST Mühlener Bf - (ST Donnerberg)	5 Regionalbus	120	Erschließung Donnerberg	
22	AC Bushof - AC Eilendorf - ST Atsch - ST Mühlener Bf.	5 Regionalbus	120		
25	NL Vaals - Westfriedhof - AC Bushof - AC Brand - ST Büsbach - ST Mühlener Bf.	5 Regionalbus	60		
35	AC Bushof - AC Brand - AC Walheim - ST Breinig	5 Regionalbus	60		
42	ST Zweifall - Vicht - Breinig - Büsbach - Mühlener Bf. - Stolberg Hbf	61 Stadtbus	60		
67	Roetgen NN - RO Rott - ST Venwegen - AC Walheim	5 Regionalbus	120		Ausweitung auf 120'-Takt
68					entfällt auf Stolberger Stadtgebiet, Ersatz durch Linie 67
72	ST Mühlener Bf. - ST Altstadt - ST Donnerberg	61 Stadtbus	120		
EW1	Stadtbus EW: Bushof - EW Bergrath - EW Hastenrath - ST Gressenich	61 Stadtbus	60		
N8	Nachtexpress: AC Eisenbrunnen - AC Bushof - AC Eilendorf - ST Münsterbusch - ST Mühlener Bf - ST Atsch	8 Nachtbus	2,5 FP	Verkehrt in den Nächten vor Samstagen, Sonn- und Feiertagen	
N67	AC Bushof - AC Brand - AC Walheim - ST Breinig - ST Venwegen - RO Rott - Roetgen NN	8 Nachtbus	1,5 x	Verkehrt in den Nächten vor Samstagen, Sonn- und Feiertagen	

Zielkonzept 2018 für die Stadt Stolberg (Fortsetzung)



Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Bemerkungen	Veränderung ggü. 2015
Schienerverkehr (SPNV)				
RB20 euregio bahn : 30': AL-Annapark - HZ Hbf - AC Hbf - ST Hbf 30': ST Hbf - Altstadt / ST Hbf - Eschweiler - Weisweiler - Langerwehe 60': AL Annapark - ST Hbf / Langerwehe - Düren	2 RegionalBahn	30/60	Aufgabenträger Nahverkehr Rheinland	Netzschluss Ringbahn im 60'-Takt / 30'-Takt zw. HZ Bahnhof und AL Annapark / neuer Haltepunkt WÜ Merzbrück
RB20 euregio bahn : 30': HZ Hbf - AC Hbf - ST Hbf 60': ST Hbf - Altstadt / ST Hbf - EW - Weisweiler - Langerwehe - Düren 60': HZ Hbf - AL Annapark - ST Hbf	2 RegionalBahn	30/60	Aufgabenträger Nahverkehr Rheinland	Netzschluss Ringbahn im 60'-Takt / neuer Haltepunkt WÜ Merzbrück
IC/RE Sneltrain: Maastricht - Heerlen - Herzogenrath - Aachen	1 RegionalExpress	60	Aufgabenträger Provinz Limburg	neue grenzüberschreitende Linie, Haltepunkte: HZ Bf - AC West - AC Hbf
IC/RE Sneltrain: Maastricht - Heerlen - Herzogenrath - Aachen	1 RegionalExpress	60	Aufgabenträger Provinz Limburg	neue grenzüberschreitende Linie, Haltepunkte: HZ Bf - AC West - AC Hbf

Tab. 75: Zielkonzept 2018 für die Stadt Würselen

Stadt Würselen					
Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Bemerkungen	Veränderung ggü. 2015	
Betriebszeit NVZ gemäß Kap. 3.3					
11	AC Schmithof - AC Walheim - AC Hbf - AC Bushof - AC Haaren - WÜ Kaninsberg - WÜ Weiden - AL Poststr. - AL Mariadorf	5 Regionalbus	30		
16	AC Hbf - AC Bushof - Verlautenheide - WÜ Gewerbegebiet Aachener Kreuz - WÜ Kaninsberg	5 Regionalbus	60		
21	AC Waldfriedhof - AC Hbf - AC Bushof - WÜ Parkhotel - WÜ Bardenberg - (HZ Bahnhof - HZ Merkstein - Palenberg Bf)	5 Regionalbus	30	HZ Bahnhof - Palenberg Bf: 60'	
31	AL Annapark - AL Alt Ofden - WÜ Euchen - WÜ Neusen	5 Regionalbus	7 FP		
51	15': AC Bushof - AC Tivoli - Würselen - Alsdorf 30': Alsdorf - Baesweiler	5 Regionalbus	15		zusätzlich 2 FP zwischen Alsdorf Gesamtschule und Baesweiler
59	WÜ Bardenberg - AL Duffesheide	10 Anruf-Linientaxi	4x		
151	AC Bushof - Würselen - Alsdorf - Baesweiler/Setterich (als Schnellbus geführt)	5 Regionalbus	2 FP	Ergänzungsangebot in Lastrichtung mit Halt an ausgewählten Haltestellen	
220	AC Bushof - WÜ Kaninsberg - AL Begau - AL Mariadorf - Aldenhoven - Jülich - Forschungszentrum (werktags)	5 Regionalbus	60	Federführung beim AT Kreis Düren, 60'-Takt plus 5 Verdichtungs-FP (zu 30')	
H22	Stadtbus HZ: HZ Pannesheide - HZ Bank - HZ Kohlscheid - WÜ Bardenberg	61 Stadtbus	60	Verdichtung 2 FP an Schultagen	Linienweg erweitert zur Bedienung des Neubaugebietes Kämpchenstraße
WÜ1	Stadtbus WÜ: WÜ Euchen - WÜ Weiden - Gew.geb. Aachener Kreuz - WÜ Parkhotel - HZ Kohlscheid	61 Stadtbus	60	Abschnitt Weiden - Euchen samstags bedarfsorientiert bedient	Option zu Linie H22 für die Bedienung des Neubaugebietes Kämpchenstraße
WÜ2	Stadtbus: Würselen Parkhotel - WÜ Aachener Kreuz - WÜ Weiden - Merzbrück (- EW Rohe - Eschweiler Bushof)	11 Rufbus	60	Verkehrt bedarfsorientiert (NVZ)	Anbindung SPNV in Merzbrück
Betriebszeit SVZ gemäß Kap. 3.3					
11	AC Schmithof - AC Walheim - AC Hbf - AC Bushof - AC Haaren - WÜ Kaninsberg - WÜ Weiden - AL Poststr. - AL Mariadorf - AL Hoengen	5 Regionalbus	60		
21	AC Waldfriedhof - AC Hbf - AC Bushof - WÜ Parkhotel - WÜ Bardenberg - HZ Bahnhof	5 Regionalbus	60		
51	AC Bushof - AC Tivoli - Würselen - Alsdorf - Baesweiler (- Setterich)*	5 Regionalbus	30	4 FP bis/ab Setterich	
H22	Stadtbus HZ: HZ Pannesheide - HZ Bank - HZ Kohlscheid - WÜ Bardenberg	61 Stadtbus	2 FP	Samstags und sonntags jeweils 2 FP	
WÜ1	Stadtbus WÜ: WÜ Euchen - WÜ Weiden - Gew.geb. Aachener Kreuz - WÜ Parkhotel - HZ Kohlscheid	61 Stadtbus	3 FP	Samstags und sonntags jeweils 3 FP. Weiden-Euchen bedarfsorient. bedient	
N3	Nachexpress: AC Normaluhr - AC Hbf - Eisenbrunnen - Haaren - Verlautenheide - Würselen - Bardenberg - Herzogenrath - Merkstein	8 Nachtbus	2,5 FP	Verkehrt in den Nächten vor Samstagen, Sonn- und Feiertagen	
N6	Nachtextpress: AC Eisenbrunnen - AC Bushof - HZ Kohlscheid - WÜ Bardenberg - WÜ Morsbach - WÜ Mitte - WÜ Kaninsberg	8 Nachtbus	2,5 FP	Verkehrt in den Nächten vor Samstagen, Sonn- und Feiertagen	Ergänzung um 1 Fahrt ab Aachen
N51	Nachtextpress: AC Eisenbrunnen - AC Bushof - Würselen - Alsdorf - BW Setterich	8 Nachtbus	2,5 FP	Verkehrt in den Nächten vor Samstagen, Sonn- und Feiertagen	

Zielkonzept 2018 für die Stadt Würselen (Fortsetzung)

Neuordnung des Busnetzes im Aachener Südraum

Die Neuordnung des Busnetzes basiert im Wesentlichen auf der Einführung eines systematischen Taktfahrplans und einer damit eingehenden Fixierung der Fahrplanzeiten (Systemzeiten) in den Verkehrsknoten Roetgen, Imgenbroich Bushof und Simmerath Bushof.

Das Rückgrat des neuen Konzeptes bilden die Schnellbuslinien

- **SB 63** Aachen – Roetgen – Simmerath (über Monschauer Straße) und
- **SB 66** Aachen – Roetgen – Monschau (über Trierer Straße).

Die SB-Linien verkehren auf einem verkürzten und beschleunigten Linienweg am Werktag im 30-Minuten-Takt.

Eine Übersicht zum Knotenpunktsystem mit den voraussichtlichen Systemzeiten gibt die Abbildung 76.

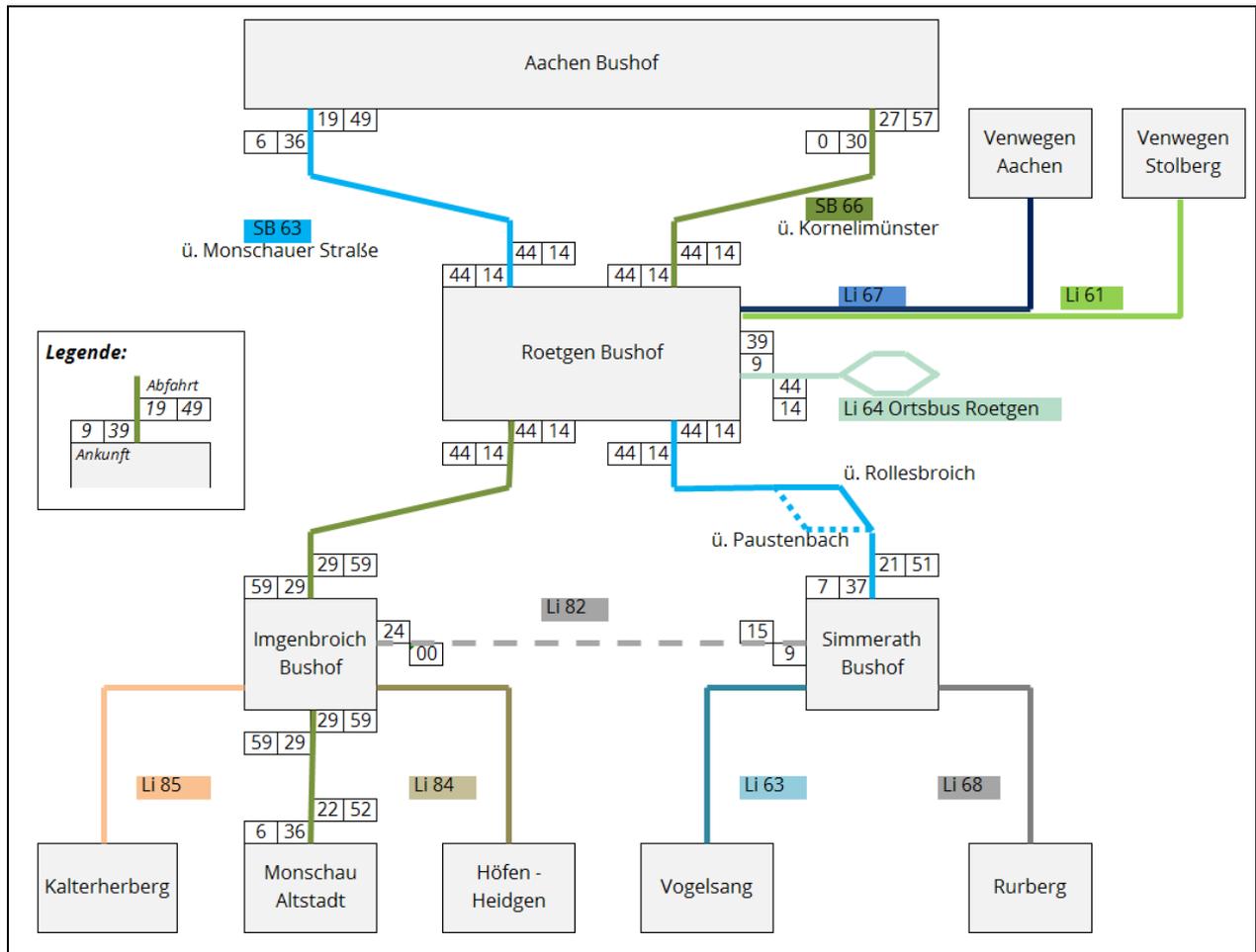


Abb. 76: Zielkonzept ÖSPV 2018 für den Aachener Südraum (Übersicht)

In den Verkehrsknoten werden die Ortsbuslinien mit den SB-Linien verknüpft. Darüber hinaus wird vom Knoten Simmerath Bushof aus eine Verbindung zum Nationalpark Eifel mit dem Endpunkt Vogelsang hergestellt. Ebenso werden von Roetgen aus Verbindungen über Venwegen nach Stolberg bzw. Walheim hergestellt.

Das Grundangebot wird während der Schulzeit durch spezifische Schulbusfahrten ergänzt. Das gleiche gilt für saisonale Ergänzungsverkehre im Freizeitverkehr.

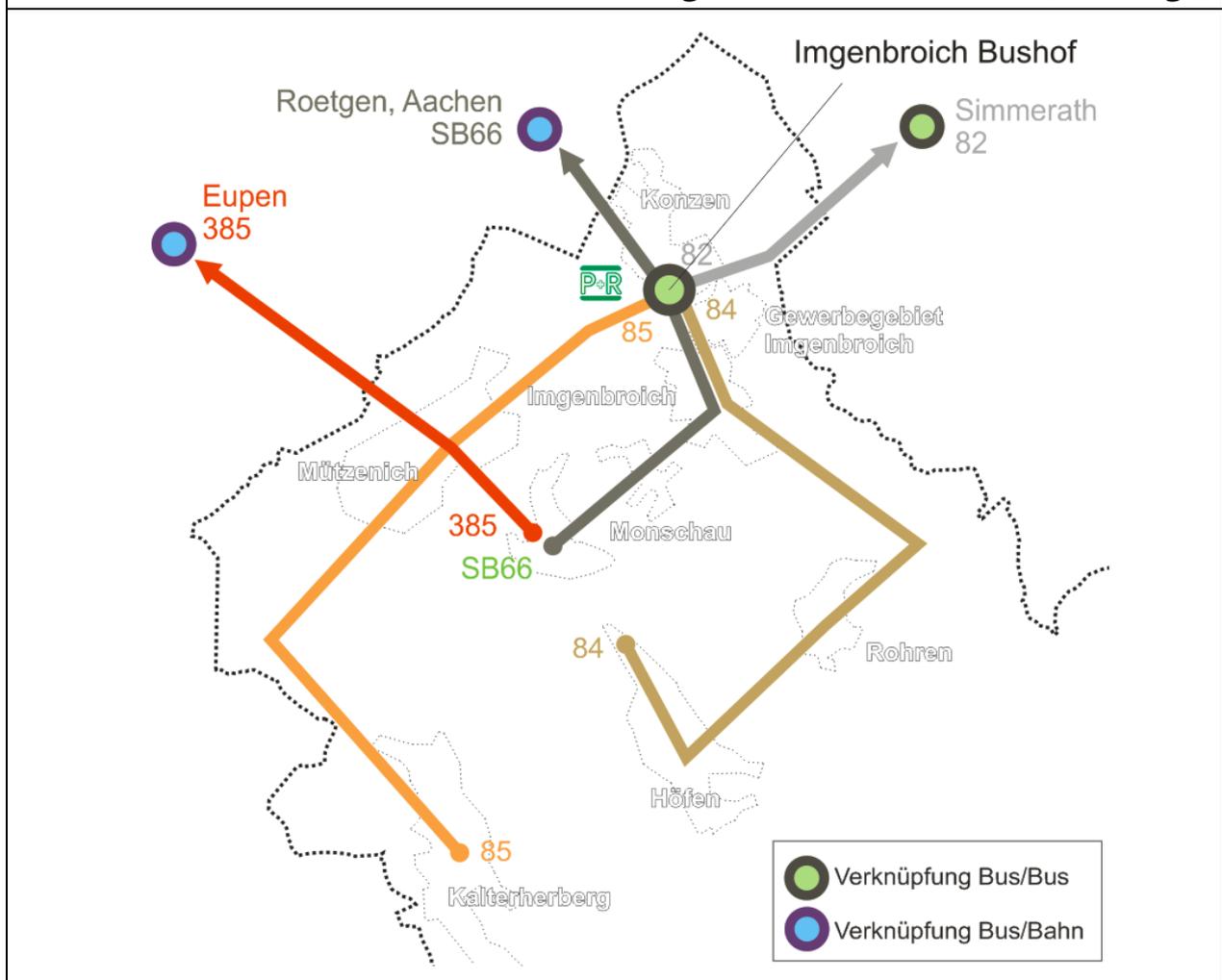
Das Bedienungskonzept 2018, die Linienvverläufe und die Veränderungen des Fahrplans gegenüber dem Zustand 2015 sind in den nachfolgenden Abbildungen für jede Kommune dargestellt.

Ergänzende Hinweise:

Das Angebot der Linien SB 63 und SB 66 wird während der Schwachverkehrszeit (abends, samstags, sonn- und feiertags) zwischen Roetgen und Aachen optimiert, d. h. der 60'-Takt wird in dieser Relation alternierend über Brand bzw. Lichtenbusch hergestellt.

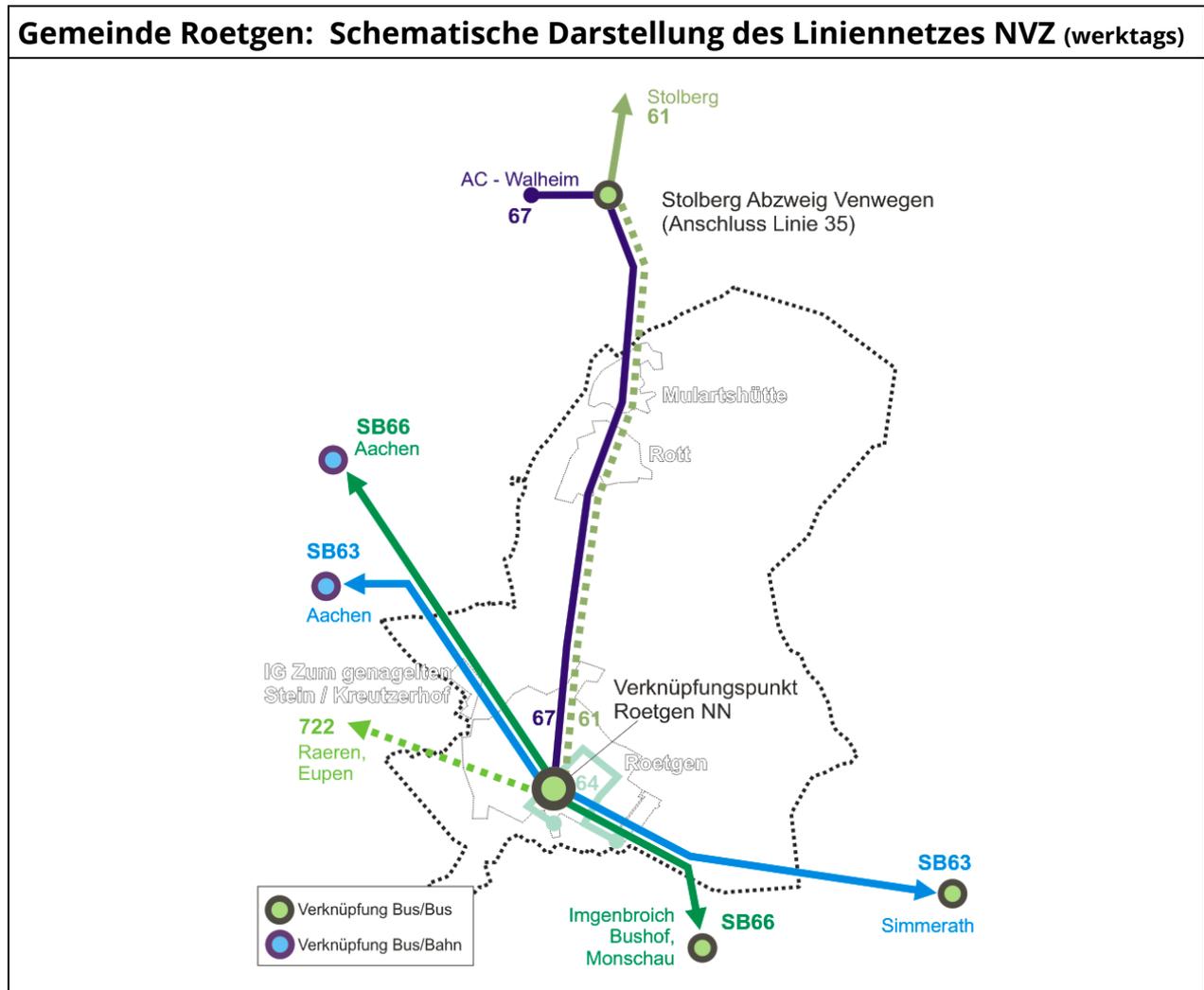
Das AAV-Leistungsangebot im Kreis Euskirchen wird reduziert und nur noch über die Linie 63 bis nach Vogelsang geführt.

Stadt Monschau: Schematische Darstellung des Liniennetzes NVZ (werktags)



Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Bemerkungen	Veränderung ggü. 2015
Betriebszeit NVZ gemäß Kap. 3.3				
SB66 AC Bushof - AC Brand - AC Walheim - Roetgen NN - MO Konzen - MO Imgenbroich Bushof - MO Parkhaus	4 Schnellbus	30		30'-Takt, Verknüpfung in RO und SI, verkürzter Linienweg in Roetgen
82 SI Bushof - MO Konzen - MO Imgenbroich Bushof (Anschluss SB66)	5 Regionalbus	60	ITF Eifel	Verkürzter Linienweg in Monschau, übernimmt die Erschließung des Gewerbegebietes Imgenbroich.
84 MO Heidgen - MO Höfen - MO Rohren - Imgenbroich Bushof	7 Quartierbus	60	ITF Eifel, Kleinbus	Verkürzter Linienweg
85 MO Imgenbroich Bushof - Mo Mützenich - MO Kalterherberg (Anschluss SB66)	7 Quartierbus	60	ITF Eifel, Verstärker im Schülerverkehr	Kleinbus, verkürzter Linienweg
501 Schüler-Verstärkerfahrten in Monschau: MO Mützenich/MO Konzen - MO Grundschule/Realschule/Gymnasium	5 Regionalbus	1 FP	Verstärkerlinie mit uneinheitlichem Linienverlauf je Wochentag	
Betriebszeit SVZ gemäß Kap. 3.3				
SB66 AC Bushof - AC Brand - AC Walheim - Roetgen NN - MO Konzen - MO Imgenbroich Bushof - MO Parkhaus	4 Schnellbus	60		60'-Takt, Verknüpfung in RO und SI, verkürzter Linienweg in Roetgen
82 SI Bushof - MO Konzen - MO Imgenbroich Bushof (Anschluss SB66)	5 Regionalbus	120	ITF Eifel	Verkürzter Linienweg in Monschau, übernimmt die Erschließung des Gewerbegebietes Imgenbroich.
85 MO Imgenbroich Bushof - MO Mützenich - MO Kalterherberg (Anschluss SB66)	13 Multibus		ITF Eifel, Multibus außerhalb des saisonalen Fahrplans	
B 385 Eupen Bushof - MO Mützenich - MO Parkhaus	5 Regionalbus	120	Federführung AT in B, verkehrt sonntags und an Feiertagen (B,D)	

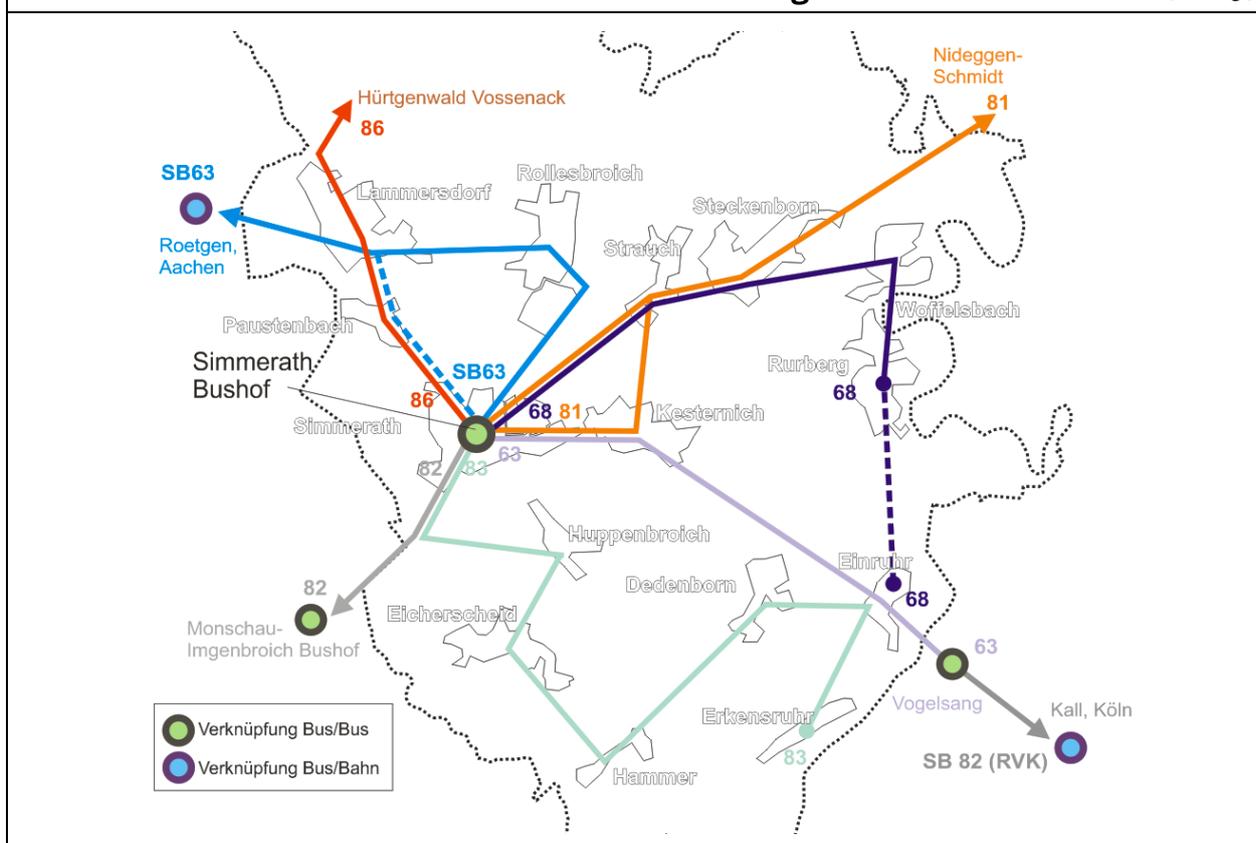
Tab. 77: Zielkonzept 2018 für die Stadt Monschau



Linienverlauf		Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Bemerkungen	Veränderung ggü. 2015
Betriebszeit NVZ gemäß Kap. 3.3					
SB63	Schnellbus: AC Bushof - AC Hbf - AC Burtscheid - Roetgen NN - SI Lammersdorf - (Paustenbach) - Rollesbroich - Strauch - SI Bushof	4 Schnellbus	30	ITF Eifel / 4 FP und Schülerfahrten über Paustenbach statt über Rollesbroich	30'-Takt, Verknüpfung in RO und SI, verkürzter Linienweg in Roetgen
SB66	AC Bushof - AC Brand - AC Walheim - Roetgen NN - MO Konzen - MO Imgenbroich Bushof - MO Parkhaus	4 Schnellbus	30		30'-Takt, Verknüpfung in RO und SI, verkürzter Linienweg in Roetgen
61	(ST Mühlener Bf. -) ST Breinig - ST Venwegen (- RO Rott - Roetgen NN)	5 Regionalbus	60	Partielle Durchbindung nach Stolberg Mühlener Bf und nach Roetgen	
64	Roetgen NN - Wanderstation - Schwerzfelder Straße - Kalfstraße - Neustr. - Vogelsangstr. - Roetgenbachstr. - Wanderstation - Roetgen NN	62 Ortsbus	30	Ringlinie im Zwei-Richtungsbetrieb (ITF Eifel)	Neue Ortsbuslinie Roetgen
67	Roetgen NN - RO Rott - ST Venwegen - AC Walheim	5 Regionalbus	60	partielle Verdichtung auf 30'	
502	Vossenack Gymnasium - Nideggen Schmidt - SI Steckenborn / SI Lammersdorf - Strauch - Kesternich / RO Mitte - RO Rott - ST Vicht - Breinig/Zweifall	5 Regionalbus	4 FP	Schulverkehrslinie mit uneinheitlichem Linienverlauf je Wochentag	
B 722	Eupen Bushof - Kettenis - Raeren - Eynatten - Hauset/Lichtenbusch - Petergensfeld - Roetgen Mitte	5 Regionalbus	2 FP	2 Fahrtenpaare über Petergensfeld bis Roetgen (AT Belgien)	
Betriebszeit SVZ gemäß Kap. 3.3					
SB63	Schnellbus: AC Bushof - AC Hbf - AC Burtscheid - Roetgen NN - SI Lammersdorf - Rollesbroich - Strauch - SI Bushof	4 Schnellbus	60	ITF Eifel / Anbindung Nationalpark-Linie / Fahrradbus (Saisonaler Fahrplan)	60'-Takt, Verknüpfung in RO und SI, verkürzter Linienweg in Roetgen
SB66	AC Bushof - AC Brand - AC Walheim - Roetgen NN - MO Konzen - MO Imgenbroich Bushof - MO Parkhaus	4 Schnellbus	60		60'-Takt, Verknüpfung in RO und SI, verkürzter Linienweg in Roetgen
67	Roetgen NN - RO Rott - ST Venwegen - AC Walheim	5 Regionalbus	120		Ausweitung auf 120'-Takt
N67	AC Bushof - AC Brand - AC Walheim - ST Breinig - ST Venwegen - RO Rott - Roetgen NN	8 Nachtbus	1,5 x	Verkehrt in den Nächten vor Samstagen, Sonn- und Feiertagen	

Tab. 78: Zielkonzept 2018 für die Gemeinde Roetgen

Gemeinde Simmerath: Schematische Darstellung des Liniennetzes NVZ (werktags)



	Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Bemerkungen	Veränderung ggü. 2015
Betriebszeit NVZ gemäß Kap. 3.3 *)					
SB63	Schnellbus: AC Bushof - AC Hbf - AC Burtscheid - Roetgen NN - SI Lammersdorf - (Paustenbach) - Rollesbroich - Strauch - SI Bushof	4 Schnellbus	30	ITF Eifel / 4 FP und Schülerfahrten über Paustenbach statt über Rollesbroich	30'-Takt, Verknüpfung in RO und SI, verkürzter Linienweg in Roetgen
63	Nationalpark-Linie: Vogelsang - SI Einruhr - Simmerath Bushof (Anschluss Linie SB 63 und Linie 82 RVK)	5 Regionalbus	8 FP	zusätzlich 2 FP nach Schleiden im Schulverkehr (abzustimmen mit KR EN)	Rücknahme der Linie bis Vogelsang. Schülerverkehr noch nicht abgestimmt.
68	Simmerath Bushof - SI Strauch - SI Steckenborn - SI Woffelsbach - SI Rurberg (- Einruhr)	5 Regionalbus	6 FP	3 FP bis Einruhr	Abschnitt Aachen - Simmerath entfällt (Ersatz durch Linien SB 63 und 67)
81	SI Bushof - SI Kesternich - SI Strauch - Nideggen Schmidt (Anschluss SB63)	5 Regionalbus	8 FP		
82	SI Bushof - MO Konzen - MO Imgenbroich Bushof (Anschluss SB66)	5 Regionalbus	60	ITF Eifel	Verkürzter Linienweg in Monschau, übernimmt die Erschließung des Gewerbegebietes Imgenbroich.
83	SI Bushof - SI Huppenbroich - SI Eicherscheid - SI Dedenborn - SI Rauchenauel (- SI Einruhr - SI Erkensruhr) (Anschluss SB63)	5 Regionalbus	8 FP	2 FP nach Einruhr - Finkenauel	
86	Simmerath Bushof - SI Lammersdorf - Hürtgenwald Vossenack (Anschluss SB63)	5 Regionalbus	10 FP	Schulverkehrslinie, an Ferientagen 2 FP	
502	Vossenack Gymnasium - Nideggen Schmidt - SI Steckenborn / SI Lammersdorf - Strauch - Kesternich / RO Mitte - RO Rott - ST Vicht - Breinig/Zweifall	5 Regionalbus	4 FP	Schulverkehrslinie mit uneinheitlichem Linienverlauf je Wochentag	
Betriebszeit SVZ gemäß Kap. 3.3 *)					
SB63	Schnellbus: AC Bushof - AC Hbf - AC Burtscheid - Roetgen NN - SI Lammersdorf - Rollesbroich - Strauch - SI Bushof	4 Schnellbus	60	ITF Eifel / Anbindung Nationalpark-Linie / Fahrradbus (Saisonaler Fahrplan)	60'-Takt, Verknüpfung in RO und SI, verkürzter Linienweg in Roetgen
63	Nationalpark-Linie: Vogelsang - SI Einruhr - Simmerath Bushof (Anschluss Linie SB 63 und Linie 82 RVK)	9 Saisonales Freizeitangebot	5 FP	Saisonalverkehr am Wochenende (SB 63 / Fahrradbus)	Rücknahme der Linie bis Vogelsang.
68	Simmerath Bushof - SI Strauch - SI Steckenborn - SI Woffelsbach - SI Rurberg	5 Regionalbus	2 FP	Saisonal: Anschluss des Rursees durch Verdopplung des Fahrtenangebotes	Abschnitt Aachen - Simmerath entfällt (Ersatz durch SB 63)
81	SI Bushof - SI Kesternich - SI Strauch - Nideggen Schmidt (Anschluss SB63)	5 Regionalbus	2 FP	samstags 2 FP, sonntags keine Bedienung	Einstellung eines FP an Samstagen
82	SI Bushof - MO Konzen - MO Imgenbroich Bushof (Anschluss SB66)	5 Regionalbus	120	ITF Eifel	Verkürzter Linienweg in Monschau
83	SI Bushof - SI Huppenbroich - SI Eicherscheid - SI Dedenborn - SI Rauchenauel (Anschluss SB63)	5 Regionalbus	1 FP	samstags 1 FP, sonntags keine Bedienung	

*) Angebot kann bei schwacher Nachfrage durch Bedarfsverkehr ersetzt oder ergänzt werden.

Tab. 79: Zielkonzept 2018 für die Gemeinde Simmerath

Zusammenfassung ÖPNV-Zielnetz 2018

Die zuvor beschriebene zukünftige Angebotssituation in den einzelnen Kommunen ist nachfolgend in einer Gesamtübersicht für die StädteRegion Aachen zusammengefasst. Die Linienübersicht gliedert sich in Angebote des SPNV (nachrichtlich, Tabelle 80) und Angebote des ÖSPV in der Normalverkehrszeit (Tabellenserie 81) und in der Schwachverkehrszeit (Tabellenserie 82).

In der Linienübersicht sind die Produktzugehörigkeit und der Linienverlauf dargestellt. Bei der Angebotsdichte wird zwischen Normalverkehrszeit und Schwachverkehrszeit unterschieden. Bei Taktverkehren ist der Grundtakt und bei nachfrageorientierter Angebotsgestaltung die Anzahl der Fahrtenpaare angegeben. Auf wesentliche Veränderungen zur Angebotssituation im Fahrplan 2015 wird ebenfalls in der Tabelle hingewiesen. Entfallene Linien werden in der Übersicht nicht mehr aufgeführt.

Das in der Übersicht aufgeführte Regelangebot wird durch spezifische Fahrten für den Schülerverkehr, für Großereignisse und partielle saisonale Angebote im Umfang des Jahres 2015 ergänzt.

Legende:		
	Normalverkehrszeit	AT: Aufgabenträger
	Schwachverkehrszeit	ITF: Integraler Taktfahrplan
	Nachtbus (Nächte vor Sa., So und Feiertagen)	FP: Fahrtenpaar

Ergänzende Information:

Zurzeit ist der Nahverkehrsplan auch für die Stadt Aachen in Bearbeitung. Der Entwurf zum Nahverkehrsplan sieht auf Linien, die auch die StädteRegion betreffen, folgende Erweiterungen vor:

- Verlängerung der Linie 51 über Aachen Bushof hinaus nach Burtscheid.
- Änderung des Linienweges der Linie 1 ab Bushof über Melaten und die Uniklinik RWTH Aachen.
- Gegenseitiger Tausch von Linienästen der Linien 27, 34 und 57.

Linienverlauf		Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Bemerkungen	Veränderung ggü. 2015
Schienerpersonennahverkehr (SPNV)					
RE1	Aachen - Düren - Köln - Düsseldorf - Dortmund - Hamm - Paderborn	RegionalExpress	60	Aufgabenträger Nahverkehr Rheinland Verdichtungsfahrten zur HVZ	
RE1	Aachen - Düren - Köln - Düsseldorf - Dortmund - Hamm - Paderborn	RegionalExpress	60	Aufgabenträger Nahverkehr Rheinland	
RE4	Aachen - Erkelenz - Mönchengladbach - Düsseldorf - Wuppertal - Hagen - Witten - Dortmund	RegionalExpress	60	Aufgabenträger Nahverkehr Rheinland Verdichtungsfahrten zur HVZ	
RE4	Aachen - Erkelenz - Mönchengladbach - Düsseldorf - Wuppertal - Hagen - Witten - Dortmund	RegionalExpress	60	Aufgabenträger Nahverkehr Rheinland	
RE9	Aachen - Düren - Köln - Troisdorf - Siegburg/Bonn - Hennef - Betzdorf - Siegen	RegionalExpress	60	Aufgabenträger Nahverkehr Rheinland	
RE9	Aachen - Düren - Köln - Troisdorf - Siegburg/Bonn - Hennef - Betzdorf - Siegen	RegionalExpress	60	Aufgabenträger Nahverkehr Rheinland	
RB20	euregio bahn : 30': AL-Annapark - HZ Hbf - AC Hbf - ST Hbf 30': ST Hbf - Altstadt / ST Hbf - Eschweiler - Weisweiler - Langerwehe 60': AL Annapark - ST Hbf / Langerwehe - Düren	RegionalBahn	30/60	Aufgabenträger Nahverkehr Rheinland	Netzschluss Ringbahn im 60'-Takt / 30'-Takt zw. HZ Bahnhof und AL Annapark / neuer Haltepunkt WÜ Merzbrück
RB20	euregio bahn : 30': HZ Hbf - AC Hbf - ST Hbf 60': ST Hbf - Altstadt / ST Hbf - EW - Weisweiler - Langerwehe - Düren 60': HZ Hbf - AL Annapark - ST Hbf	RegionalBahn	30/60	Aufgabenträger Nahverkehr Rheinland	Netzschluss Ringbahn im 60'-Takt / neuer Haltepunkt WÜ Merzbrück
IC/RE	Sneltrain: Maastricht - Heerlen - Herzogenrath - Aachen	RegionalExpress	60	Aufgabenträger Provinz Limburg	neue grenzüberschreitende Linie, Haltepunkte: HZ Bf - AC West - AC Hbf
IC/RE	Sneltrain: Maastricht - Heerlen - Herzogenrath - Aachen	RegionalExpress	60	Aufgabenträger Provinz Limburg	neue grenzüberschreitende Linie, Haltepunkte: HZ Bf - AC West - AC Hbf
RB33	Aachen - Herzogenrath - Lindern - Heinsberg / Erkelenz - Mönchengladbach - Krefeld - Duisburg - Oberhausen - Wesel	RegionalBahn	60	Aufgabenträger Nahverkehr Rheinland	
RB33	Aachen - Herzogenrath - Lindern - Heinsberg / Erkelenz - Mönchengladbach - Krefeld - Duisburg - Oberhausen - Wesel	RegionalBahn	60	Aufgabenträger Nahverkehr Rheinland	

Tab. 80: Linienübersicht Zielkonzept 2018: Schienerpersonennahverkehr (nachrichtlich)

Linienverlauf		Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Bemerkungen	Veränderung ggü. 2015
Normalverkehrszeit					
SB63	Schnellbus: AC Bushof - AC Hbf - AC Burtscheid - Roetgen NN - SI Lammersdorf - (Paustenbach) - Rollesbroich - Strauch - SI Bushof	Schnellbus	30	ITF Eifel / 4 FP und Schülerfahrten über Paustenbach statt über Rollesbroich	30'-Takt, Verknüpfung in RO und SI, verkürzter Linienweg in Roetgen
SB66	AC Bushof - AC Brand - AC Walheim - Roetgen NN - MO Konzen - MO Imgenbroich Bushof - MO Parkhaus	Schnellbus	30		30'-Takt, Verknüpfung in RO und SI, verkürzter Linienweg in Roetgen
1	Lintert - AC Bushof - AC Haaren - ST Mühlener Bf. - ST Schevenhütte	Regionalbus	60		
6	EW Talbahnhof - EW Bushof - EW Neu-Lohn - Aldenhoven - Jülich Bf.	Regionalbus	60		
8	ST Zweifall - Vicht - Mühlener Bf. - Velau - EW Pumpe - Talbahnhof - EW Bushof	Regionalbus	30		
11	AC Schmithof - AC Walheim - AC Hbf - AC Bushof - AC Haaren - WÜ Kaninsberg - WÜ Weiden - AL Poststr. - AL Mariadorf	Regionalbus	30		
12	AC Hörn - AC Muffet - AC Bushof - Eilendorf - ST Münsterbusch - ST Mühlener Bf	Regionalbus	30		
15	AC Eisenbrunnen - AC Bushof - AC Brand - ST Breinig - ST Vicht - ST Mausbach	Regionalbus	60	einzelne Fahrten über Breinig hinaus	
16	AC Hbf - AC Bushof - Verlautenheide - WÜ Gewerbegebiet Aachener Kreuz - WÜ Kaninsberg	Regionalbus	60		
17	AC Bushof - AC Laurensberg - AC Richterich - HZ Bank - AC Horbach - AC Loch	Regionalbus	4/2 FP	4 FP an Schultagen, 2 FP an Ferientagen	
21	AC Waldfriedhof - AC Hbf - AC Bushof - WÜ Parkhotel - WÜ Bardenberg - (HZ Bahnhof - HZ Merkstein - Palenberg Bf)	Regionalbus	30	HZ Bahnhof - Palenberg Bf: 60'	
22	AC Hörn - Muffet - AC Eisenbrunnen - AC Bushof - AC Eilendorf - ST Atsch - ST Mühlener Bf.	Regionalbus	30		
25	NL Vaals - Westfriedhof - AC Bushof - AC Brand - ST Büsbach - ST Mühlener Bf. - ST Atsch *	Regionalbus	30	Andienung Atsch mit einzelnen Fahrten	
26	EW Bushof - EW Nothberg - Langerwehe Heistern - Hamich - ST Gressenich	Regionalbus	60		
27	AC Diepenbenden - AC Bushof - AC Laurensberg - AC Vetschau - AC Richterich - HZ Bank	Regionalbus	60	Zusätzlich 3 Verdichtungs-FP in der HVZ	

Tab. 81: Linienübersicht Zielkonzept 2018 ÖSPV: **Normalverkehrszeit**

Nahverkehrsplan der StädteRegion Aachen 2016 - 2020

Linienverlauf		Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Bemerkungen	Veränderung ggü. 2015
28	AL Annapark - Mariadorf - Hoengen - Warden - EW Kinzweiler - EW Bushof - EW Rathaus - Weisweiler - Hückeln / IGP Eschweiler	Regionalbus	30		Übernimmt in Eschweiler Anteile der ehemaligen Linie 96
NL 30	Herzogenrath Bf - Kerkrade Busstation	Regionalbus	30	Aufgabenträger Provinz Limburg	
31	AL Annapark - AL Alt Ofden - WÜ Euchen - WÜ Neusen	Regionalbus	7 FP		
34	AC Brand - Gewerbegebiet Eilendorf - AC Bushof - AC Grüner Weg - HZ Kohlscheid - NL Kerkrade	Regionalbus	30		
35	AC Vaals Grenze - AC Bushof - AC Brand - AC Walheim - ST Breinig	Regionalbus	30		
40	St Mühlener Bahnhof - ST Kohlbusch - ST Münsterbusch - ST Liester - ST Altstadt - ST Krankenhaus	Quartierbus	120		
42	ST Schevenhütte - Gressenich - Vicht - Breinig - Büsbach - Mühlener Bf. - Mühle - Hans-Böckler-Straße / Stolberg Hbf	Stadtbus	60		Die Anbindung des HBF Stolberg wird ergänzt zu einem ganztägigen 60'-Takt
47	15': AC Bushof - Laurensberg - Richterich - HZ Kohlscheid - HZ Bahnhof 30': HZ Bahnhof - HZ Merkstein	Regionalbus	15		Rücknahme der Bedienung HZ Rathaus HZ Merkstein von 15' auf 30'-Takt
48	ST Mühlener Bf. - ST Donnerberg - EW Waldsiedlung - Eschweiler Hbf - EW Bushof (-EW Vöckelsberg)*	Regionalbus	30	*) jede zweite Fahrt bis Vöckelsberg	Verlängerung bis Vöckelsberg alle 60 Minuten
51	15': AC Bushof - AC Tivoli - Würselen - Alsdorf 30': Alsdorf - Baesweiler	Regionalbus	15		zusätzlich 2 FP zwischen Alsdorf Gesamtschule und Baesweiler
52	AC Bushof - EW Bushof (- Weisweiler - Hückeln)*	Regionalbus	30	4 x morgens ab Hückeln	Entfällt zw. Bushof und Vöckelsberg, künftig von Linie 48 bedient
57	AC Verlautenheide - AC Eilendorf - AC Bushof - AC Soers - HZ Kohlscheid - Herzogenrath Bf. - HZ Merkstein Industr.geb.	Regionalbus	30		
59	WÜ Bardenberg - AL Duffesheide	Anruf-Linientaxi	4x		
61	(ST Mühlener Bf. -) ST Breinig - ST Venwegen (- RO Rott - Roetgen NN)	Regionalbus	60	Partielle Durchbindung nach Stolberg Mühlener Bf und nach Roetgen	
62	ST Krankenhaus - ST Mühlener Bf. - ST Münsterbusch - ST Büsbach	Quartierbus	120		
63	Nationalpark-Linie: Vogelsang - SI Einruhr - Simmerath Bushof (Anschluss Linie SB 63 und Linie 82 RVK)	Regionalbus	8 FP	zusätzlich 2 FP nach Schleiden im Schulverkehr	Rücknahme der Linie bis Vogelsang.

Linienübersicht Zielkonzept 2018 ÖSPV: Normalverkehrszeit (Teil 2)

Nahverkehrsplan der StädteRegion Aachen 2016 - 2020

Linienverlauf			Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Bemerkungen	Veränderung ggü. 2015
64	Roetgen NN - Wanderstation - Schwertfelder Straße - Kalfstraße - Neustr. - Vogelsangstr. - Roetgenbachstr. - Wanderstation - Roetgen NN	Ortsbus	30	Ringlinie im Zwei-Richtungsbetrieb (ITF Eifel)	Neue Ortsbuslinie Roetgen	
67	Roetgen NN - RO Rott - ST Venwegen - AC Walheim	Regionalbus	60	partielle Verdichtung auf 30'		
68	Simmerath Bushof - SI Strauch - SI Steckenborn - SI Woffelsbach - SI Rurberg (- Einruhr)	Regionalbus	6 FP	3 FP bis Einruhr	Abschnitt Aachen - Simmerath entfällt (Ersatz durch Linien SB 63 und 67)	
69	60': HZ Bf - HZ Bierstraß - HZ Noppenberg - AL Zopp - AL Annapark 60': HZ Bf - HZ Bierstraß - HZ Merkstein August-Schmidt-Platz	Regionalbus	60/30	Herzogenrather Linienabschnitt Rathaus - Nordstern wird weiterhin 30-minütig bedient.	60' statt 30'-Takt nach Alsdorf. In Alsdorf verkürzte Linienführung über Zopp. Samstags-Bedienung des Ortsteils Busch in der NVZ entfällt	
71	Geilenkirchen - BW Beggendorf - BW in der Schaf	Regionalbus	60*	*) samstags: 120'-Takt	Abschnitt Baesweiler-Siersdorf-Aldenhoven künftig als LI 91 bedient	
72	ST Mühlener Bf. - ST Altstadt - ST Donnerberg	Stadtbus	60	Verdichtungen HVZ		
80	HZ Kohlscheid - AC Richterich - AC Laurensberg - AC Uniklinik	Regionalbus	5 FP			
81	SI Bushof - SI Kesternich - SI Strauch - Nideggen Schmidt (Anschluss SB63)	Regionalbus	8 FP			
82	SI Bushof - MO Konzen - MO Imgenbroich Bushof (Anschluss SB66)	Regionalbus	60	ITF Eifel	Verkürzter Linienweg in Monschau, übernimmt die Erschließung des Gewerbegebietes Imgenbroich.	
83	SI Bushof - SI Huppenbroich - SI Eicherscheid - SI Dedenborn - SI Rauchenauel (- SI Einruhr - SI Erkenruhr) (Anschluss SB63)	Regionalbus	8 FP	2 FP nach Einruhr - Finkenauel		
84	MO Heidgen - MO Höfen - MO Rohren - Imgenbroich Bushof	Quartierbus	60	ITF Eifel, Kleinbus	Verkürzter Linienweg	
85	MO Imgenbroich Bushof - Mo Mützenich - MO Kalterherberg (Anschluss SB66)	Quartierbus	60	ITF Eifel, Verstärker im Schülerverkehr	Kleinbus, verkürzter Linienweg	
86	Simmerath Bushof - SI Lammersdorf - Hürtgenwald Vossenack (Anschluss SB63)	Regionalbus	10 FP	Schulverkehrsline, an Ferientagen 2 FP		
89	AL Annapark - HZ Noppenberg - HZ Merkstein - HZ Schulzentrum	Regionalbus	2,5 FP	Schulverkehrsline		
90	AL Denkmalplatz - AL Bettendorf - Siersdorf - Aldenhoven	Regionalbus	60			

Linienübersicht Zielkonzept 2018 ÖSPV: Normalverkehrszeit (Teil 3)

Nahverkehrsplan der StädteRegion Aachen 2016 - 2020

Linienverlauf		Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Bemerkungen	Veränderung ggü. 2015
91	60': BW In der Schaf - BW Setterich 120': BW Setterich - Siersdorf - Aldenhoven	Regionalbus	120	verkehrt auch samstags (NVZ)	Ersetzt Linie 71 auf dem Teilabschnitt BW - Aldenhoven, Reduktion um 2 FP
104	EW Volkenrath - EW Hastentrath - ST Werth - ST Mausbach - ST Gressenich - Langerwehe Heistern - Langerwehe Hamich - Langerwehe SZ	Regionalbus	6 FP	Schulverkehrslinie mit uneinheitlichem Linienverlauf je Wochentag	
105	EW Röthgen - EW Bergrath - EW Bohl - EW Nothberg - EW Hüheln - EW Wilhelmshöhe - Langerwehe Schulzentrum	Regionalbus	2 FP	Schulverkehrslinie mit uneinheitlichem Linienverlauf je Wochentag	
125	Schnellbus-Fahrten: AC Bushof - AC Bf. Rothe Erde - Brand - ST Büsbach - ST Mühlener Bahnhof	Regionalbus	3.5 x	Ergänzungsangebot in Lastrichtung mit Halt an ausgewählten Haltestellen	
147	Schnellbus: AC Bushof - HZ Kohlscheid - Herzogenrath Bf. - HZ Merkstein	Regionalbus	10 x	Ergänzungsangebot in Lastrichtung mit Halt an ausgewählten Haltestellen	
151	AC Bushof - Wurselen - Alsdorf - Baesweiler/Setterich (als Schnellbus geführt)	Regionalbus	2 FP	Ergänzungsangebot in Lastrichtung mit Halt an ausgewählten Haltestellen	
261	(ST Schevenhütte - ST Gressenich)* - Langerwehe Hamich - Langerwehe Heistern - Langerwehe	Regionalbus	4x	Federführung beim AT Kreis Düren	
220	AC Bushof - WÜ Kaninsberg - AL Begau - AL Mariadorf - Aldenhoven - Jülich - Forschungszentrum (werktags)	Regionalbus	60	4 FP im SV, ALT (60') werktags abends	
280	Linnich - Gereonsweiler - BW Setterich - BW In der Schaf	Regionalbus	60	Federführung beim AT Kreis Düren, 60'-Takt plus 5 Verdichtungs-FP (zu 30')	
294	EW Weisweiler - Frenz - Inden/Altdorf - Kirchberg - Jülich	Regionalbus	ca. 60	Federführung durch AT Kreis Düren	
430	HZ Bahnhof - HZ Merkstein - Boscheln - Übach-Palenberg	Regionalbus	60	Federführung beim AT Kreis Düren samstags als Anrufliantaxi (ALT)	
431	BW in der Schaf - Übach-Palenberg - Geilenkirchen	Regionalbus	60	Federführung beim AT Kreis Heinsberg	
432	BW in der Schaf - BW Setterich - BW Loverich - Geilenkirchen	Regionalbus	60	Federführung beim AT Kreis Heinsberg	
433	AL Denkmalplatz - Boscheln - Übach - Palenberg	Regionalbus	60	Federführung beim AT Kreis Heinsberg	
501	Schüler-Verstärkerfahrten in Monschau: MO Mützenich/MO Konzen - MO Grundschule/Realschule/Gymnasium	Regionalbus	1 FP	Verstärkerlinie mit uneinheitlichem Linienverlauf je Wochentag	
502	Vossnack Gymnasium - Nideggen Schmidt - SI Steckenborn / SI Lammerisdorf - Strauch - Kesternich / RO Mitte - RO Rott - ST Vicht - Breinig/Zweifall	Regionalbus	4 FP	Schulverkehrslinie mit uneinheitlichem Linienverlauf je Wochentag	
B 722	Eupen Bushof - Kettenis - Raeren - Eynatten - Hauset/Lichtenbusch - Petergensfeld - Roetgen Mitte	Regionalbus	2 FP	2 Fahrtenpaare über Petergensfeld bis Roetgen (AT Belgien)	

Linienübersicht Zielkonzept 2018 ÖSPV: Normalverkehrszeit (Teil 4)

Nahverkehrsplan der StädteRegion Aachen 2016 - 2020

Linienverlauf		Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Bemerkungen	Veränderung ggü. 2015
AL1	Stadtbus Alsdorf: AL Blumenrath - AL Poststraße - AL Mariadorf - AL Hoengen / AL Blumenrath	Stadtbus	30	Alternierende Linienführung über Hoengen oder Blumenrath	Gekürzt und mit ehem. AL4 verbunden
AL2	Stadtbus Alsdorf: AL Busch - AL Annapark	Stadtbus	30		
AL3	Stadtbus Alsdorf: AL Annapark - AL Ofden - AL Kellersberg - AL Annapark	Stadtbus	60		
AL5	Stadtbus Alsdorf: AL Duffesheide / AL Ofden - AL Annapark	Stadtbus	3,5 FP	Verkehrt nur an Schultagen	
AL6	Stadtbus Alsdorf: AL Mariadorf - AL Begau - AL Warden - AL Postraße - AL Mariadorf	Stadtbus	2 FP	Verkehrt nur an Schultagen	
BW1	Stadtbus Baesweiler: BW Setterich - BW In der Schaf - BW Oidtweiler - AL Bettendorf	Stadtbus	9 FP	Verkehrt nur an Schultagen	ergänzt um 2 FP
EW1	Stadtbus EW: Bushof - EW Bergrath - EW Hastenrath - ST Gressenich	Stadtbus	60	Alternierend mit EW3: 30-Min-Takt im Stadtgebiet EW bis Scherpenseel	
EW2	Stadtbus EW: Dürwiß - EW Bushof - EW Nothberg	Stadtbus	30		
EW3	Stadtbus EW: Bushof - EW Bergrath - EW Hastenrath - ST Werth	Stadtbus	60	Alternierend mit EW1: 30-Min-Takt im Stadtgebiet EW bis Scherpenseel	
EW4	Stadtbus EW: Haltepunkt St. Jöris/ Aue - Röhe - EW Bushof - Rathaus - Talbahnhof - EW Hbf	Stadtbus	60		Verlängerung bis zum Haltepunkt St. Jöris
EW5	Stadtbus EW: Talbahnhof - EW Bushof - EW Dürwiß - Blausteinsee	Saisonales Freizeitangebot	60	Blausteinsee-Shuffle, samstags (NVZ)	
HZ1	Stadtbus HZ: HZ Schulzentrum - HZ Bahnhof - HZ Worm - HZ Hofstadt	Stadtbus	60	Verkehrt nur an Schultagen	
HZ2	Stadtbus HZ: HZ Pannesheide - HZ Bank - HZ Kohlscheid - WÜ Bardenberg	Stadtbus	60	Verdichtung 2 FP an Schultagen	Linienweg erweitert zur Bedienung des Neubaugebietes Kämpchenstraße
HZ3	Stadtbus HZ: HZ Bahnhof - HZ Merkstein - HZ Merkstein-Nord - HZ Plitschard - HZ Herbach - HZ Hofstadt	Stadtbus	60	Regelverkehr an Schultagen, in den Ferien bedarfsorientierte Linienführung	
WÜ1	Stadtbus WÜ: WÜ Euchen - WÜ Weiden - Gew.geb. Aachener Kreuz - WÜ Parkhotel - HZ Kohlscheid	Stadtbus	60	Abschnitt Weiden - Euchen samstags bedarfsorientiert bedient	Option zu Linie HZ2 für die Bedienung des Neubaugebietes Kämpchenstraße
WÜ2	Stadtbus: Würselen Parkhotel - WÜ Aachener Kreuz - WÜ Weiden - Merzbrück (- EW Röhe - Eschweiler Bushof)	Rufbus	60	Verkehrt bedarfsorientiert (NVZ)	Anbindung SPNV in Merzbrück

Linienübersicht Zielkonzept 2018 ÖSPV: Normalverkehrszeit (Teil 5)

Linienverlauf		Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Bemerkungen	Veränderung ggü. 2015
Schwachverkehrszeit					
SB63	Schnellbus: AC Bushof - AC Hbf - AC Burtscheid - Roetgen NN - SI Lammersdorf - Rollesbroich - Strauch - SI Bushof	Schnellbus	60	ITF Eifel / Anbindung Nationalpark-Linie / Fahrradbus (Saisonal)	60'-Takt, Verknüpfung in RO und SI, verkürzter Linienweg in Roetgen
SB66	AC Bushof - AC Brand - AC Walheim - Roetgen NN - MO Konzen - MO Ingenbroich Bushof- MO Parkhaus	Schnellbus	60		60'-Takt, Verknüpfung in RO und SI, verkürzter Linienweg in Roetgen
1	Lintert - AC Bushof - AC Haaren - ST Mühlener Bf. - ST Schevenhütte	Regionalbus	60		
6	EW Talbahnhof - EW Bushof - EW Dürwiß - EW Neu-Lohn - Aldenhoven	Regionalbus	60	Erschließung Dürwiß	
8	Mühlener Bf. - Velau - EW Pumpe - Talbahnhof - Bushof	Regionalbus	60		
11	AC Schmidthof - AC Walheim - AC Hbf - AC Bushof - AC Haaren - WÜ Kaninsberg - WÜ Weiden - AL Poststr. - AL Mariadorf - AL Hoengen	Regionalbus	60		
12	AC Hörrn - AC Muffet - AC Bushof - Eilendorf - ST Münsterbusch - ST Mühlener Bf. (ST Donnerberg)	Regionalbus	120	Erschließung Donnerberg	
17	AC Loch - AC Horbach - AC Berensberger Straße	Anruf-Linientaxi	3 x	Zubringer in den frühen Morgenstunden und spät nachts	
21	AC Waldfriedhof - AC Hbf - AC Bushof - WÜ Parkhotel - WÜ Bardenberg - HZ Bahnhof	Regionalbus	60		
22	AC Bushof - AC Eilendorf - ST Aitsch - ST Mühlener Bf.	Regionalbus	120		
25	NL Vaals - Westfriedhof - AC Bushof - AC Brand - ST Büsbach - ST Mühlener Bf.	Regionalbus	60		
27	AC Bushof - AC Laurensberg - AC Vetschau - AC Richterich - HZ Bank	Anruf-Linientaxi	60		
28	AL Annapark - Mariadorf - Hoengen - Warden - EW Kinzweiler - EW Bushof - EW Rathaus - Weisweiler - Hüheln	Regionalbus	60		
NL 30	Herzogenrath Bf - Kerkrade Busstation	Regionalbus	60	Aufgabenträger Provinz Limburg	
35	AC Bushof - AC Brand - AC Walheim - ST Breinig	Regionalbus	60		
42	ST Zweifall - Vicht - Breinig - Büsbach - Mühlener Bf. - Stolberg Hbf	Stadtbus	60		

Tab. 82: Linienübersicht Zielkonzept 2018 ÖSPV: **Schwachverkehrszeit**

Nahverkehrsplan der StädteRegion Aachen 2016 - 2020

Linienverlauf		Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Bemerkungen	Veränderung ggü. 2015
47	AC Bushof - Laurensberg - Richterich - HZ Kohlscheid - HZ Bahnhof - HZ Merkstein	Regionalbus	30		
48	Eschweiler Hbf - EW Bushof	Anruf-Linientaxi	60		
51	AC Bushof - AC Tivoli - Würselen - Alsdorf - Baesweiler (- Setterich)*	Regionalbus	30	4 FP bis/ab Setterich	
52	AC Bushof - EW Bushof	Regionalbus	60		
57	AC Bushof - AC Soers - HZ Kohlscheid - HZ Pannesheide	Regionalbus	60		
63	Nationalpark-Linie: Vogelsang - SI Einruhr - Simmerath Bushof (Anschluss Linie SB 63 und Linie 82 RVK)	Saisonales Freizeitangebot	5 FP	Saisonalverkehr am Wochenende (SB 63 / Fahrradbus)	Rücknahme der Linie bis Vogelsang.
67	Roetgen NN - RO Rott - ST Venwegen - AC Walheim	Regionalbus	120		Ausweitung auf 120' - Takt
68	Simmerath Bushof - SI Strauch - SI Steckenborn - SI Wölfelsbach - SI Rurberg	Regionalbus	2 FP	Saisonal: Anschluss des Rursees durch Verdopplung des	Abschnitt Aachen - Simmerath entfällt (Ersatz durch SB 63)
69	HZ Bf - HZ Bierstraß - HZ Noppenberg - AL Zopp - AL Busch - AL Annapark	Regionalbus	60	Verkehr in der SVZ über Busch	
72	ST Mühlener Bf. - ST Altstadt - ST Donnerberg	Stadtbus	120		
81	SI Bushof - SI Kesternich - SI Strauch - Nideggen Schmidt (Anschluss SB63)	Regionalbus	2 FP	samstags 2 FP, sonntags keine Bedienung	Einstellung eines FP an Samstagen
82	SI Bushof - MO Konzen - MO Imgenbroich Bushof (Anschluss SB66)	Regionalbus	120	ITF Eifel	Verkürzter Linienweg in Monschau, übernimmt die Erschließung des Gewerbegebietes Imgenbroich.
83	SI Bushof - SI Huppenbroich - SI Eicherscheid - SI Dedenborn - SI Rauchenauel (Anschluss SB63)	Regionalbus	1 FP	samstags 1 FP, sonntags keine Bedienung	
85	MO Imgenbroich Bushof - MO Mützenich - MO Kaltherberg (Anschluss SB66)	Multibus		ITF Eifel, Multibus außerhalb des saisonalen Fahrplans	
220	AL Mariadorf - Aldenhoven - Jülich (samstags, sonn- und feiertags)	Regionalbus	60/120	Federführung beim AT Kreis Düren, zum Teil Kleinbus	
280	Linnich - Gereonsweiler - BW Setterich - BW In der Schaf	Regionalbus	4x	Federführung beim AT Kreis Düren, verkehrt samstags	

Linienübersicht Zielkonzept 2018 ÖSPV: Schwachverkehrszeit (Teil 2)

Nahverkehrsplan der StädteRegion Aachen 2016 - 2020

Linienverlauf		Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Bemerkungen	Veränderung ggü. 2015
B 385	Eupen Bushof - MO Mützenich - MO Parkhaus	Regionalbus	120	Federführung AT in B, verkehrt sonntags und an Feiertagen (B,D)	
430	HZ Bahnhof - HZ Merksteine - Boscheln - Übach-Palenberg	Regionalbus	60	Federführung beim AT Kreis Heinsberg	
431	BW in der Schaf - Übach-Palenberg - Geilenkirchen	Regionalbus	60	Federführung beim AT Kreis Heinsberg	
AL1	Stadtbus Alsdorf: AL Blumenrath - AL Poststraße - AL Mariadorf - AL Hoengen	Stadtbus	60		Gekürzt und mit ehem. AL4 verbunden
AL3	Stadtbus Alsdorf: AL Annapark - AL Ofdon - AL Kellersberg - AL Annapark	Stadtbus	60		
EW1	Stadtbus EW: Bushof - EW Berggrath - EW Hastenrath - ST Gressenich	Stadtbus	60		
EW2	Stadtbus EW: Dürwiß - EW Bushof - EW Nothberg *)	Anruf-Linientaxi	60		
EW4	Stadtbus EW: Haltepunkt St. Jöris Bf / Aue - Röhe - EW Bushof - Rathaus - Talbahnhof - EW Hbf	Anruf-Linientaxi	60		Einschließlich Andienung des Haltepunktes St. Jöris
EW5	Stadtbus EW: Talbahnhof - EW Bushof - EW Dürwiß - Blausteinsee	Saisonales Freizeitangebot	60	Blausteinsee-Shuffle, samstags, sonntags und feiertags (SVZ)	
HZ2	Stadtbus HZ: HZ Pannesheide - HZ Bank - HZ Kohlscheid - WÜ Bardenberg	Stadtbus	2 FP	Samstags und sonntags jeweils 2 FP	
HZ3	Stadtbus HZ: Schulzentrum - HZ Bahnhof - HZ Merksteine - HZ Merksteine-Nord - HZ Plitschard - HZ Herbach - HZ Hofstadt	Stadtbus	60	Teilweise bedarfsorientierte Linienführung	
WÜ1	Stadtbus WÜ: WÜ Euchen - WÜ Weiden - Gew.geb. Aachener Kreuz - WÜ P parkhotel - HZ Kohlscheid	Stadtbus	3 FP	Samstags und sonntags jeweils 3 FP. Weiden-Euchen bedarfsorient.	
N3	Nachexpress: AC Normaluhr - AC Hbf - Eisenbrunnen - Haaren - Verlautenheide - Würselen - Bardenberg - Herzogenrath - Merksteine	Nachtbus	2,5 FP	Verkehr in den Nächten vor Samstagen, Sonn- und Feiertagen	
N6	Nachtexpress: AC Eisenbrunnen - AC Bushof - HZ Kohlscheid - WÜ Bardenberg - WÜ Morsbach - WÜ Mitte - WÜ Kaninsberg	Nachtbus	2,5 FP	Verkehr in den Nächten vor Samstagen, Sonn- und Feiertagen	Ergänzung um 1 Fahrt ab Aachen
N8	Nachtexpress: AC Eisenbrunnen - AC Bushof - AC Ellendorf - ST Münsterbusch - ST Mühlener Bf - ST Atsch	Nachtbus	2,5 FP	Verkehr in den Nächten vor Samstagen, Sonn- und Feiertagen	
N13	EW Bushof - EW Ost - EW Weisweiler - EW Hüchel	Nachtbus	1x		Verkehr als Spätfahrt der Linie 28. Die N13-Fahrt in Richtung Aachen
N51	Nachtexpress: AC Eisenbrunnen - AC Bushof - Würselen - Alsdorf - BW Setterich	Nachtbus	2,5 FP	Verkehr in den Nächten vor Samstagen, Sonn- und Feiertagen	
N67	AC Bushof - AC Brand - AC Walheim - ST Breinig - ST Venwegen - RO Rott - Roetgen NN	Nachtbus	1,5 x	Verkehr in den Nächten vor Samstagen, Sonn- und Feiertagen	

Linienübersicht Zielkonzept 2018 ÖSPV: Schwachverkehrszeit (Teil 3)

6.4 Verknüpfung Bus/Bus und Bus/Bahn

Eine optimale Abstimmung der Verkehrsangebote an bedeutenden Verkehrsknoten ist zwingende Voraussetzung für ein leistungsfähiges Nahverkehrssystem. Die Verknüpfungspunkte sind so zu gestalten, dass

- ein konfliktfreier und zügiger Betriebsablauf sichergestellt wird,
- möglichst kurze, barrierefreie Wege beim Umsteigen zu überwinden sind und
- eine optimale Situation im Hinblick auf Sicherheit, Information und Komfort vorliegt.

Darüber hinaus sind in vielen Bereichen flankierende Maßnahmen, z. B. Möglichkeit des Fahrausweiserwerbs, B+R- und P+R-Anlagen. Neben der Abstimmung der Fahrpläne soll auch durch entsprechende Infrastrukturmaßnahmen (Anschlussicherungs-/ Fahrgastinformationssysteme) die Funktionalität der Haltestellen/Bahnhöfe sichergestellt werden. Das Anforderungsprofil für die Qualität der Verknüpfung der Verkehrssysteme ist Gegenstand von Kapitel 3.5.

Das Zielkonzept 2018 für die Verknüpfung Bus/Bahn ist eng verflochten mit den in Kapitel 6.2 und Kapitel 6.3. aufgestellten Zielkonzepten 2018 für den Schienen- und den Busverkehr. Es zeigt die Verknüpfungspunkte Bus/Bus und Bus/Bahn auf, an denen optimierte Übergänge zu schaffen sind.

Auf dem Gebiet der StädteRegion (ohne Stadt Aachen) liegen gemäß Zielkonzept 2018 für den Bus- und Bahnverkehr insgesamt 13 Bus/Bahn und 13 Bus/Bus- Verknüpfungspunkte. Im Einzelnen sind sie in Abbildung 83 aufgeführt.

Eine Reihe von Verknüpfungspunkten, die für Verkehrsbeziehungen aus/in die StädteRegion von Bedeutung sind, liegen außerhalb des Zuständigkeitsgebietes des Aufgabenträgers StädteRegion Aachen und sind nachfolgend aufgeführt. Auch an diesen Verknüpfungspunkten sind hohe Anforderungen an die Verknüpfungsqualität einzuhalten, um einen effizienten ÖPNV zu erbringen.

Verknüpfungspunkte Bus/Bahn:

- Aachen Rothe Erde
- Aachen Schanz
- Aachen West
- Geilenkirchen Bf
- Übach-Palenberg Bf
- Jülich Bf/ZOB
- Linnich Bf/Post
- Düren B
- Nideggen Brück
- Bf. Heerlen/ Busstation (NL)
- Eupen Bus/Bahnhof (B).

Verknüpfungspunkte Bus/Bus:

- Aachen Bushof
- Aachen Normaluhr
- Aachen Hansemannplatz
- Kerkrade Busstation (NL)
- Vogelsang (Kreis Euskirchen).

Die Verknüpfung mit dem nationalen und internationalen Fernverkehr erfolgt schwerpunktmäßig über den Hauptbahnhof in Aachen.

Die Abbildung 83 zeigt für das Zielkonzept 2018 die Systemverknüpfungspunkte Bus/Bus und Bus/Bahn in der StädteRegion Aachen und an ausgewählten Knoten außerhalb des Gebietes auf.



Abb. 83: Zielkonzept 2018: Systemverknüpfung Bus/Bus und Bus/Bahn in der StädteRegion Aachen und an ausgewählten Knoten außerhalb dieses Gebietes

6.5 Verbundtarif und Vertrieb 2018

Zielkonzept Verbundtarif

Ziel der zukünftigen Tarifgestaltung muss es sein, durch Ausschöpfung aller Marktchancen die Nachfrage zu steigern und gleichzeitig durch Abschöpfung von Zahlungsbereitschaften die Einnahmensituation, auch vor dem Hintergrund rückläufiger Finanzierungsbeiträge, kontinuierlich zu verbessern. Zudem muss eine zukünftige Tarifgestaltung für den Fahrgast einfach und transparent sein und somit vorhandene Zugangsbarrieren abgebaut werden.

Qualitative Hochwertigkeit ergibt ein Fahrkartensortiment, das ein transparentes und begreifbares Tarifsystem in einem angemessenen Preis-Leistungs-Verhältnis aufstiftet.

Die Weiterentwicklung des AVV-Verbundtarifs ist nicht isoliert für den Bereich des AVV zu betrachten, sondern muss als regionale Aufgabe auch für die angrenzenden Verkehrsräume / Verbundgebiete verstanden werden. Die Einführung des EFM im AVV wird neben vertrieblichen Auswirkungen auch Auswirkungen auf die Tarifgestaltung haben. Da bereits auf NRW-Ebene sowie in den angrenzenden Nachbarverbänden VRR und VRS Ansätze für einen eTarif entwickelt werden, werden auch im AVV zeitnah Ansätze zur elektronischen Tarifgestaltung für Gelegenheitskunden gemeinsam von Verkehrsunternehmen und Verbundgesellschaft erarbeitet.

Von besonderer Bedeutung für die Erschließung neuer Marktanteile für den ÖPNV ist zudem die tarifliche Weiterentwicklung in Bezug auf die verkehrlichen Verflechtungen zwischen dem AVV-Verkehrsgebiet und der Euregio Maas-Rhein. Die beim AVV angesiedelte „Euregionale ÖPNV-Koordinierungsstelle“ bietet den Akteuren im AVV eine wichtige Plattform, auch künftig wichtige Impulse für die euregionale Tarifentwicklung zu geben, um in der Fortentwicklung zu einem e-regionalen Verbundsystem zu gelangen.

Im Rahmen der Ertüchtigung des NRW-Tarifes ist es erforderlich, die tariflichen Lösungen an den Grenzübergängen zu optimieren und für die Kunden transparenter zu gestalten.

Mit Blick auf die wirtschaftliche Eigenverantwortung der Regionen für den Nahverkehr wird es künftig zunehmend zu den tariflichen Herausforderungen zählen, die Attraktivität und Wirtschaftlichkeit des Tarifangebots für den Binnenverkehr im Kontext der regionalen Tarifentwicklung zu wahren bzw. zu optimieren. Vor diesem Hintergrund werden im AVV folgende Ziele angestrebt:

1. Jährliche differenzierte und marktorientierte Anpassung des AVV-Tarifniveaus.
2. Anpassung der AVV-Tarifsystematik zur Umsetzung des EFM im AVV.
3. Entwicklung von wirtschaftlichen Ansätzen zur elektronischen Tarifgestaltung für Gelegenheitskunden.
4. Ertüchtigung des NRW-Tarifs mit dem Ziel einer kundenorientierten landesweiten Durchtarifierung über die Verbundräume hinaus und eines lückenlosen Vertriebssystems.
5. Forcierung eines durchlässigen Tarifsystems bzw. partieller tariflicher Lösungen in Kooperation mit den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen in den Niederlanden und Belgien.
6. Bindung und Gewinnung neuer Kunden durch Einführung neuer zielgruppenorientierter Tarifangebote
 - Weiterentwicklung der zielgruppenorientierten Ausrichtung des Tarifangebots (Arbeitnehmer, Schüler, Studierende, Senioren, Jugendliche u.a.):

- Verstärkung der Kooperation mit Veranstaltern, Verbänden, Unternehmen und sonstigen Institutionen:
- Verknüpfung der AVV-Tarifangebote mit Angeboten überregional tätiger Verkehrsträger
- Mitwirkung bei der Umsetzung landesweiter bzw. bundesweiter Tarifangebote.

7. Einbindung anderer Verkehrsträger auf dem Weg zu einem Mobilitätsverbund für die Region.

Zielkonzept Vertrieb

Bedingt durch die derzeitigen technischen und betrieblichen Rahmenbedingungen stellt sich der Vertrieb der tariflichen Angebote im Gebiet des AVV sehr unterschiedlich dar. Um den Fahrgästen im Gebiet des Aachener Verkehrsverbundes deutlich erweiterte, komfortablere und einheitlichere Vertriebsdienstleistungen zur Verfügung zu stellen und gleichzeitig die unternehmens- und verbundweiten Vertriebsprozesse zu optimieren bedarf es der kurzfristigen Einführung eines elektronischen Fahrgeldmanagements (EFM). Dabei ist es unumgänglich, dass Konzeption, Einführung und Nutzung dieses Systems innerhalb des Verbundes auf einheitlichen Standards basieren. Weiterhin ist die Interoperabilität des im AVV geplanten EFM-Systems zu denen der Nachbarverbände VRR und VRS (jeweils auf Basis VDV-KA) sowie zu denen der Nachbarländer Belgien und Niederlande – bei grenzüberschreitenden Linienverkehren – auf Basis der jeweils dort gültigen Standards zu berücksichtigen.

Die hierfür notwendigen und zwischen den Verkehrsunternehmen und der Verbundgesellschaft bereits abgestimmten Rahmenvorgaben sind in einem Vertrag zur Einführung und Betrieb des EFM sowie in einem Eckpunktepapier zur geplanten Funktionsweise des Elektronischen Fahrgeldmanagements (EFM) im Gebiet des Aachener Verkehrsverbundes für alle im Verbundraum tätigen Verkehrsunternehmen verpflichtend beschrieben. Das Eckpunktepapier wird im Zuge der Fortentwicklung des EFM im AVV laufend aktualisiert.

Es ist geplant, dass das EFM-System im AVV zukünftig an eine unternehmensneutrale, zentrale, Web-basierte Mobilitätsplattform angeschlossen werden soll, die zukünftig auch eine multimodale Beauskunftung bieten soll. Darüber hinaus ist geplant, dass die Mobilitätsplattform dem Kunden mittels Single-Sign-On den Zugriff auf die einzelnen angeschlossenen Vertriebsplattformen und deren spezifische Services und Funktionen bietet. Der Betrieb der einzelnen Vertriebsplattformen soll durch die Verkehrsunternehmen oder andere beauftragte Vertriebsdienstleister übernommen werden. Ziel ist es, dem Kunden über die Mobilitätsplattform und die daran angeschlossenen Vertriebsplattformen die gesamte Palette an elektronischen Fahrausweisen bzw. Fahrtberechtigungen (ggfs. auch Guthaben) inklusive multimodaler Tarifprodukte sowie Abonnements zum Online-Kauf anzubieten, zugänglich zu machen sowie im Hintergrundsystem abzuliegen. Um im grenzüberschreitenden Verkehr eine Interoperabilität nicht nur auf einzelnen Linien sondern auch in der Fläche anbieten zu können, werden derzeit erste konzeptionelle Strategien im Rahmen von Förderprojekten und Machbarkeitsstudien erarbeitet. Eine Abstimmung hinsichtlich der technischen Umsetzung erfolgt in der AG EFM. Die in der AG EFM gefassten Beschlüsse im Hinblick auf Implementierung und strategische Weiterentwicklung des EFM im AVV sind für die im AVV tätigen Verkehrsunternehmen verbindlich.

Bei der zukünftigen Ausgestaltung des Vertriebssystems sind im Übrigen folgende generelle Ziele zu verfolgen:

1. Sicherung einer vertrieblichen Grundversorgung über Vorverkaufsstellen mit Beratungsfunktion.
2. Vereinheitlichung des Ticketdesigns und Anwendung einheitlicher Standards bei der Ausgabe.

3. Einbeziehung aller Ticketangebote eines reformierten NRW-Tarifs.
4. Erhöhung der vertrieblichen Flexibilität durch Ausbau der Vertriebswege und durch Nutzung neuer elektronischer Vertriebskanäle und Serviceeinrichtungen sowie Medien für den Fahr-scheinvertrieb.
5. Zusammenführung der elektronischen Vertriebs- und Servicekanäle zu einem für den Kunden einheitlichen und zentralen Account.
6. Erhöhung der wirtschaftlichen Effektivität des Vertriebs (Vertriebskosten im Verhältnis zum Umsatz).
7. Sicherstellung einer effizienten Fahrgastbetreuung durch geschulte Personalpräsenz in den Fahrzeugen.
8. Unterstützung des bargeldlosen Zahlungsverkehrs; Weiterentwicklung der elektronischen Vertriebswege, sofern sich diese wirtschaftlich darstellen lassen und für den Kunden mehr Transparenz bewirken.
9. Einheitliche Gestaltung der Benutzerführung und der Angebotspalette an Fahrausweisautomaten und sonstigen, durch den Fahrgast zu bedienende Vertriebs- und Serviceeinrichtungen. Mehrsprachigkeit in deutsch, französisch, niederländisch, englisch sollte angestrebt werden.
10. Einnahmensicherung durch Fahrausweiskontrollen (Die Kontrollquote muss individuell für mit und ohne Begleitpersonal besetzte Fahrzeuge festgesetzt werden). SPNV-Unternehmen, die im Gebiet des NVR tätig sind, sollen zukünftig verbundspezifische Prüfrichtlinien erhalten.
11. Ausweitung der Vertriebsaktivitäten im Hinblick auf die Anforderungen an einen Mobilitätsverbund für die Region.

6.6 Kommunikation und Kundenservice

Zur Aufrechterhaltung des heutigen ÖPNV-Systems besonders im ländlichen Raum sind Verkehrsunternehmen und Verkehrsverbünde darauf angewiesen, vorhandene Kunden zu binden und neue Nutzer zu gewinnen, um den Umsatz und die Wirtschaftlichkeit der Angebote zu steigern. Um dieses Interesse am Markt durchzusetzen, ist eine Kommunikationsstrategie und somit ein wichtiger Mix aus Print- und digitalen Kommunikationsmaßnahmen notwendig, die effizient, effektiv und kostenbewusst einzusetzen sind.

Mit dem stetig zunehmenden Mobilitätsbedürfnis und dem steigenden Qualitätsanspruch der Bürger spielen Kommunikation und Information eine zunehmend bedeutende Rolle. Bei der Gestaltung der Kommunikationsprozesse und bei der Wahl der Werbe- und Informationsmedien sind definierte Zielgruppen und deren spezifisches Nutzerverhalten zu berücksichtigen. Wesentliche Anforderungen an die zukünftige Kommunikation sind:

- Dynamisierung und Individualisierung der Fahrgastinformation unter Nutzung neuer technischer Entwicklungen
- Stärkung der zielgruppenspezifischen Kommunikation
- Intensivierung des Linien- bzw. Produktmarketings
- Positive Emotionalisierung des Mobilitätsenerlebens durch Werbebotschaften und Bildsprache
- Erschließung neuer Zielgruppen durch Kooperationen (z.B. ÖV-Nutzung mit Freizeittipps kombinieren, gemeinsame Bewerbung von Carsharing und ÖV-Angebot).

Kundenkommunikation

Kommunikationsmaßnahmen dienen dazu, branchenimmanente Vorteile des ÖPNV in den Vordergrund zu stellen und den öffentlichen Nahverkehr in der Region als Option für die Alltagsmobilität zu positionieren. Die Kommunikationsstrategie sollte noch stärker auf spezifische Zielgruppen oder auf bestimmte Produkte/Angebote ausgerichtet sein. Senioren gewinnen als Kundengruppe stark an Bedeutung. Bei Senioren beeinflussen Faktoren wie Sicherheit, Komfort und einfache Tarifangebote die Verkehrsmittelwahl zugunsten des ÖPNV, während bei Berufspendlern der Zuverlässigkeit besondere Bedeutung zukommt. Die für die ÖPNV-Nutzung relevanten Kriterien müssen im Rahmen der Bewerbung als zentrale Botschaft erkennbar sein. Jugendliche stellen eine große Nutzergruppe und eine ebenso wichtige Zielgruppe dar. Sie sind auf Vorteile wie Unabhängigkeit und Umweltfreundlichkeit besonders ansprechbar. Bei dieser Zielgruppe ist ein Wechsel in neue Lebenszyklusphasen absehbar und somit ein realer Ansatz zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens zugunsten des ÖPNV gegeben, der im Kommunikationskonzept verankert werden soll.

Über Zielgruppen hinaus soll das Linien- und Produktmarketing im Vordergrund stehen. Der südliche Bereich der StädteRegion Aachen ist geprägt durch einen hohen Freizeit- und Ausflugswert. Der Nationalpark Eifel, der Eifelsteig und die Ravel-Radrouten sind Ziele, deren Erreichbarkeit mit dem ÖPNV saisonal sichergestellt werden muss. Die kombinierte Darstellung von ÖPNV-Informationen und Freizeittipps hat sich bewährt und sollte weiter ausgebaut werden.

Parallel zu den klassischen Werbemedien in Form von Plakaten, Rundfunk- und Kinospots, Verkehrsmittelwerbung etc. gewinnen elektronische Informationskanäle immer stärker an Bedeutung. Die online-Werbung ergänzt die klassischen Medien zukünftig noch stärker. Dazu gehört auch die Präsenz von ÖV-Themen in sozialen Netzwerken, um insbesondere jüngere Zielgruppen zu erreichen.

Elektronische Auskunftssysteme

Neue Technologien und die weite Verbreitung von Smartphones bieten vielfältige Möglichkeiten, die zeitliche Verfügbarkeit, den Umfang sowie die Detailtiefe von Informationen zu optimieren. Elektronische Fahrplaninformationen bieten als mobile Website oder als Applikation (App) mit erweiterten Funktionen (z.B. dem Speichern von Favoriten, personalisierte Einstellungen, der Spracheingabe u.a.) eine 100 %ige Verfügbarkeit, unabhängig von Ort und Zeit.

Die Qualität der elektronischen Auskunft soll stetig verbessert werden, um Informationen noch zuverlässiger, individueller, vollständiger und kurzfristiger verfügbar zu machen. Schon heute liefern online-Auskunftssysteme und Dynamische Fahrgastinformationsanzeiger an den wichtigsten Stationen im AVV-Gebiet die aktuellen Abfahrtszeiten von Bus und Bahn. Die elektronische Auskunft des AVV enthält derzeit sowohl in der App „avvconnect“ als auch im Web Echtzeitdaten der DB, der ASEAG sowie der RVE. Die Echtzeitdaten werden als Verspätungshinweis in Minuten angezeigt. Die Integration der Echtzeitdaten weiterer AVV-Verkehrsunternehmen wird kurzfristig folgen. Ebenso bietet die App der ASEAG für das ASEAG-Netz schnell verfügbare, dynamische Informationen.

Die elektronischen Systeme im AVV werden weiter ausgebaut. Dazu gehören das Routing auf Basis von Echtzeitdaten, wobei die Routenauskunft vorliegende Verspätung berücksichtigt (und nicht nur darauf hinweist). Darüber hinaus soll darauf hingewirkt werden, weitere möglichst individuelle Informationen an Fahrgäste bereit zu stellen (z.B. automatische Übermittlung von Stö-

rungsmeldungen für eine Linie). Es ist darauf hinzuwirken, Ereignisdaten weitgehend automatisiert und somit kurzfristiger und individueller verfügbar zu machen. Eine weitere wichtige Aufgabe stellt die speziell auf mobilitätseingeschränkte Personen ausgerichtete Auskunft dar. Auch hier kann unter Nutzung georeferenzierter Standortdaten eine differenziertere Informationsbasis z. B. für sehbehinderte Menschen geschaffen werden. Zu diesem Zweck müssen Informationen über Art und Ausstattung der eingesetzten Fahrzeuge sowie über vorhandene Fahrtreppen, Aufzüge usw. erfasst werden. Eine weitere Entwicklungsperspektive besteht in der Erweiterung der ÖPNV-Auskunft zu einer intermodalen Auskunft. Durch die Vernetzung von Informationen unterschiedlicher Mobilitätsdienstleister soll die alternative Nutzung zum individuellen Verkehr gestärkt werden (siehe hierzu auch Kapitel 6.9).

Beim Ausbau elektronischer Informationssysteme sind soweit wie möglich Synergien zu nutzen, die sich aus Entwicklungen von Partnern im Verbund oder über den Verbund hinaus ergeben. Dabei sind VDV-Standards einzuhalten um eine Kompatibilität zu anderen Systemen bzw. Systementwicklungen herzustellen. Darüber hinaus ist darauf hinzuwirken, dass elektronische Auskunftssysteme (sowie die Schnittstellen zum Vertrieb) interoperabel und grenzüberschreitend nutzbar sind.

Auch in Zukunft werden neben elektronischen Auskunftssystemen Zielgruppen- bzw. regional-spezifische Printmedien zur Fahrgastinformation bestehen, wie z. B. das Fahrplanheft „Mobil in der Eifel“ und vielfältige Freizeitpublikationen. Im Fokus stehen dabei eine visuell (emotional) ansprechende Bildsprache, prägnante Texte und eine Gestaltung mit hohem Wiedererkennungswert. Auch hier ist dem veränderten Kommunikationsverhalten der Menschen, die in immer kürzerer Zeit mehr Informationen in komprimierter Form aufnehmen, Rechnung zu tragen.

Zielkonzept Fahrgastinformation des AVV und der Verkehrsunternehmen

Angestrebt wird eine stärkere Verknüpfung der Bereiche Information und Service, die von den Verkehrsunternehmen und dem AVV gemeinschaftlich hergestellt wird. Das Zielkonzept ist in der Tabelle 84 aufgeführt. Die Palette unterscheidet Art, Ort und Zeit der Information und verdeutlicht die komplexen Zusammenhänge von der Entstehung bis zum Empfang von Kommunikationseinhalten beim ÖPNV-Nutzer.

Zielkonzept Fahrgastinformation (I)

	KundenCenter (Verkehrsunternehmen)					Verkehrs- verbund			Call Center (NRW)	Vorver- kaufs- stelle	Fahrzeug				
	persönlich ausgelegt	telefonisch	postalisch	E-Mail		telefonisch	postalisch	E-Mail	telefonisch	persönlich ausgelegt	persönlich	visuell	akustisch	ausgelegt	
Fahrplaninformation															
Linienerlauf	●	○	●	●	●	●	●	●	●	-	-	●	●	●	-
Linienerfahrplan	●	○	●	○	●	●	●	●	●	-	-	●	-	-	-
Haltestellenaushangplan	-	●	-	●	●	●	●	●	●	-	-	-	-	-	-
Verbindungsfahrplan	●	●	●	●	●	●	●	●	●	-	-	-	-	-	-
NRW Fahrplaninfo *	●	○	○	○	●	○	○	○	●	-	-	-	-	-	-
euregionale Fahrplaninfo *	○	○	○	○	○	○	○	○	●	-	-	-	-	-	-
AVV-weite Fahrplaninfo *	●	●	●	●	●	●	●	●	●	-	-	-	-	-	-
Hinweis "nächste Haltestelle"	-	-	-	-	-	-	-	-	-	●	-	-	●	●	-
Fußwegeroouting / POI-Information	●	-	○	○	○	●	●	●	-	●	-	●	-	-	-
Echtzeit-Fahrplaninformation	●4	-	●4	-	-	●	-	-	○	-	-	○	○	○	-
Anschlussinformationen (Echtzeit)	●4	-	●4	-	-	●	-	-	-	-	-	○	○	○	-
Nationalpark-Fahrplaninformation	-	●	-	●	●	-	●	●	-	-	●	-	-	-	○
Fahrradbus-Fahrplaninformation	-	●	-	●	●	-	●	●	-	-	●5	-	-	-	○
Multibus-Fahrplaninformation	-	●	-	●	●	-	●	●	-	-	●6	-	-	-	○
Tarfinformation															
NRW-weite Tarfinformation	-	-	-	-	-	○	○	○	●	-	-	-	-	-	-
euregionale Tarfinformation	-	-	-	-	-	○	○	○	●	-	-	-	-	-	-
AVV-weite Tarfinformation	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●5	●	-	-	-
Hinweis auf nächste Vorverkaufsstelle	●	-	●	●	●	●	●	●	○	-	-	-	-	-	-
Printprodukte															
AVV-Schnellverkehrsplan	-	●	-	○	●	-	●	●	-	-	-	-	●1	-	-
AVV-Netzplan Region	-	●	-	○	●	-	●	●	-	-	●	-	●2	-	-
AVV-Ortsnetzplan	-	●	-	○	●	-	●	●	-	-	○	-	-	-	-
AVV-Stadtauschnitt	-	-	-	-	○	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Haltestellen-Lageplan	-	○	-	○	○	-	●	●	-	-	-	-	-	-	-
Leitinformation	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
euregionaler Netzplan	-	●	-	●	●	-	●	●	-	-	●	-	●	-	-
Regionales Fahrplanbuch	-	●	-	●	-	-	●	-	-	-	●	-	-	-	-
Ergänzungsheft Fahrplanbuch	-	●	-	●	●	-	●	●	-	-	●	-	-	-	○
Besondere Fahrplanbücher für Teilräume	-	●	-	●	●	-	●	●	-	-	●	-	-	-	○
Linienerfahrpläne	-	●	-	●	●	-	●	●	-	-	●	-	-	-	○
Mini-Fahrplan SPNV	-	●	-	●	●	-	●	●	-	-	●	-	-	-	○
Ticket-Broschüren allgemeine Information	-	●	-	●	●	-	●	●	-	-	●	-	-	-	-
Ticket-Broschüren kommunal	-	●	-	●	●	-	●	●	-	-	●5	-	-	-	-
Ticket-Broschüren Tickets und Preise	-	●	-	●	●	-	●	●	-	-	●	-	-	-	○
AVV-Kundenmagazin	-	●	-	●	●	-	●	●	-	-	○	-	-	-	○
unternehmenseigene Kundenmagazine	-	●	-	●	●	-	●	●	-	-	○	-	-	-	○
Nationalpark-Fahrplan	-	●	-	●	●	-	●	●	-	-	●	-	-	-	○
Kundenbroschüre "Mobil in der Eifel"	-	●	-	●	●	-	●	●	-	-	●	-	-	-	○
Information Fahrradbus	-	●	-	●	●	-	●	●	-	-	●5	-	-	-	○
Freizeitfahrten SPNV Eifel/Nationalpark	-	●	-	●	●	-	●	●	-	-	●	-	-	-	○
Freizeittipps euregional und AVV	-	●	-	●	●	-	●	●	-	-	○	-	-	-	○
NRW-Wandertipps	-	●	-	●	●	-	●	●	-	-	●	-	-	-	-
NRW-Tarif	-	●	-	●	●	-	●	●	-	-	●	-	-	-	-
Besondere Informationen und Hinweise															
Sonderverkehre (Karneval, Veranstaltungen,...)	●	●	●	●	●	●	●	●	●	-	○	○	○	-	●
Kombi-Tickets	●	○	●	●	●	●	●	●	○	●7	○	●	○	-	○
Hinweise auf weitere Dienste (Taxi, Fahrradmitnahme, Fundbüro,...)	●	-	●	●	●	●	●	●	-	-	-	●	●	-	-
Beschwerdemanagement	●	●	●	●	●	●	●	●	●	-	-	●	○	-	-
Qualitätsoffensive NRW	●	●	●	●	●	●	●	●	●	-	-	●	○	-	○
Schlichtungsstelle Nahverkehr	-	-	-	-	-	●	●	●	●	-	-	-	-	-	-
Internetportal Mitpendler	-	-	-	-	-	●	●	●	-	-	-	-	○	-	-
andere Mobilitätsdienstleister (Car-Sharing, Dorfauto, Bike-Sharing, Taxi)	●	●	●	●	●	●	●	●	-	-	-	-	-	-	-

* adressenscharf bei DV-gestützten Systemen

Legende:

●	erforderlich
○	wünschenswert
-	trifft nicht zu

1	betrifft nur SPNV
2	betrifft ÖPNV/Bus
3	Meldung temporärer Abweichungen
4	unternehmensintern erforderlich, unternehmensübergreifend wünschenswert
5	standortbezogen
6	Hinweis bei Neuauflage
7	beim Veranstalter, mit dem Kombi-Ticket-Vereinbarungen bestehen
8	an den betreffenden Haltestellen

Tab. 84: Übersicht über das Zielkonzept Fahrgastinformation im AVV

Zielkonzept Fahrgastinformation (II)

	Haltestellen-Kategorie				e-Medien stationär			e-Medien alle Geräte			Info-Veranstaltung			Presse/Rundfunk		
	I	II	III	IV	Infosäule	online	Download	online	APP	social media	Personal	Infomobil	Promotion			
	visuell	akustisch	visuell	akustisch	visuell	visuell		online	APP	social media	Personal	Infomobil	Promotion	Presse/Rundfunk		
Fahrplaninformation																
Linienvorlauf	●	●	●	-	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	-	●3
Linienfahplan	●	-	●	-	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	-	●3
Haltestellenaushangplan	●	-	●	-	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	-	-
Verbindungsfahplan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
NRW Fahrplaninfo *	-	-	-	-	-	-	●	●	○	●	●	●3	●	●	-	●3
euregionale Fahrplaninfo *	-	-	-	-	-	-	●	●	○	●	●	●3	●	●	-	-
AVV-weite Fahrplaninfo *	-	-	-	-	-	-	●	●	○	●	●	●3	●	●	-	-
Hinweis "nächste Haltestelle"	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	○	-	-	-	-	-
Fußwegeroouting / POI-Information	●	-	●	-	-	-	●	●	●	●	●	-	●	●	●	-
Echtzeit-Fahrplaninformation	●	-	○	-	-	-	●	●	○	●	○	-	-	-	-	-
Anschlussinformationen (Echtzeit)	○	●	○	-	-	-	●	○	-	●	○	-	-	-	-	-
Nationalpark-Fahrplaninformation	○8	○8	○8	○8	○8	○8	●	●	●	●	-	●6	●	●	●	-
Fahrradbus-Fahrplaninformation	○8	○8	○8	○8	○8	○8	●	●	●	●	●	●6	●	●	●	-
Multibus-Fahrplaninformation	○8	○8	○8	○8	○8	○8	●	●	●	●	●	●6	●	●	●	-
Tarfinformation																
NRW-weite Tarfinformation	-	-	-	-	-	-	●	●	○	●	○	●6	●	○	●	●
euregionale Tarfinformation	-	-	-	-	-	-	●	●	○	●	○	●6	●	○	●	●
AVV-weite Tarfinformation	●	●	-	●	○	-	●	●	○	●	●	●6	●	●	●	-
Hinweis auf nächste Vorverkaufsstelle	●	-	●	-	●	●	●	●	○	●	●	-	●	●	●	-
Printprodukte																
AVV-Schnellverkehrsplan	●	-	●	-	-	-	-	●	●	●	●	●6	-	-	●	-
AVV-Netzplan Region	●	-	●	-	○	-	-	●	●	●	○	●6	-	-	●	-
AVV-Ortsnetzplan	●	-	●	-	●	-	-	●	●	●	●	●6	-	-	●	-
AVV-Stadtausschnitt	●	-	●	-	-	-	-	●	●	●	●	●6	-	-	●	-
Haltestellen-Lageplan	●	-	●	-	-	-	-	●	●	○	●	●6	-	○	○	-
Leitinformation	●	-	●	-	-	-	-	●	●	-	○	-	-	-	-	-
euregionaler Netzplan	●	-	●	-	○	-	-	●	●	●	●	●6	-	●	●	-
Regionales Fahrplanbuch	-	-	-	-	-	-	-	-	-	●	-	●6	-	-	●	●6
Ergänzungsheft Fahrplanbuch	-	-	-	-	-	-	-	-	●	●	-	●6	-	-	●	●6
Besondere Fahrplanbücher für Teilräume	-	-	-	-	-	-	-	●	●	●	-	●6	-	●	●	○6
Linienfahrpläne	-	-	-	-	-	-	-	●	●	●	○	●6	-	●	●	○6
Mini-Fahrplan SPNV	-	-	-	-	-	-	-	●	●	●	○	●6	-	●	●	○6
Ticket-Broschüren allgemeine Information	-	-	-	-	-	-	-	●	●	●	-	●6	-	●	●	-
Ticket-Broschüren kommunal	-	-	-	-	-	-	-	●	●	●	-	●6	-	●	●	-
Ticket-Broschüren Tickets und Preise	-	-	-	-	-	-	-	●	●	●	-	●6	-	●	●	-
AVV-Kundenmagazin	-	-	-	-	-	-	-	●	●	●	-	●6	-	●	●	-
unternehmenseigene Kundenmagazine	-	-	-	-	-	-	-	●	●	●	-	●6	-	●	●	-
Nationalpark-Fahrplan	○8	-	○8	-	○8	○8	-	●	●	●	-	●6	-	●	●	●6
Kundenbroschüre "Mobil in der Eifel"	-	-	-	-	-	-	-	●	●	●	-	●6	-	●	●	●6
Information Fahrradbus	○8	-	○8	-	○8	○8	○	●	●	●	-	●6	-	●	●	●6
Freizeitfahrten SPNV Eifel/Nationalpark	○8	○8	-	-	-	-	-	●	●	●	●	●6	-	●	●	●6
Freizeitipps euregional und AVV	-	-	-	-	-	-	○	●	-	●	●	●6	-	●	●	-
NRW-Wandertipps	-	-	-	-	-	-	-	●	●	●	-	●6	-	●	●	-
NRW-Tarif	-	-	-	-	-	-	-	●	●	●	-	●6	-	●	●	-
Besondere Informationen und Hinweise																
Sonderverkehre (Karneval, Veranstaltungen,...)	●	○	●	-	-	-	●	○	○	●	●	●	●	●	●	●
Kombi-Tickets	○	-	-	-	-	-	-	●	○	●	●	●	●	●	●	●
Hinweise auf weitere Dienste (Taxiruf, Fahrradmitnahme, Fundbüro,...)	○	-	-	-	-	-	-	●	●	●	●	●	●	●	●	●
Beschwerdemanagement	●	-	○	-	-	-	-	●	●	●	-	●	●	●	●	●
Qualitätsinitiative NRW	●	-	○	-	-	-	-	●	●	●	-	●	●	●	●	●
Schlichtungsstelle Nahverkehr	-	-	-	-	-	-	-	●	●	●	-	●	-	-	-	-
Internetportal Mitpendler	○	-	-	-	-	-	-	●	○	-	○	●	-	-	-	●
andere Mobilitätsdienstleister (Car-Sharing, Dorfauto, Bike-Sharing, Taxi)	●	-	○	-	-	-	○	○	○	●	●	●	-	-	-	●

* adressenscharf bei DV-gestützten Systemen

Legende:

●	erforderlich
○	wünschenswert
-	trifft nicht zu

1	betrifft nur SPNV
2	betrifft ÖPNV/Bus
3	Meldung temporärer Abweichungen
4	unternehmensübergreifend
5	standortbezogen
6	Hinweis bei Neuauflage
7	beim Veranstalter, mit dem Kombi-Ticket-Vereinbarungen bestehen
8	an den betreffenden Haltestellen

Übersicht über das Zielkonzept Fahrgastinformation im AVV (Teil 2)

6.7 Barrierefreiheit

Vor dem Hintergrund der gesetzlichen Vorgabe und des gesellschaftlichen Anspruchs, für die Nutzung des ÖPNV bis zum Jahr 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen, bedarf es verstärkter Anstrengungen und einer systematischen und ganzheitlichen Vorgehensweise.

Infrastruktur

Der größte Handlungsbedarf besteht im Bereich der Infrastruktur in Bezug auf die bauliche Situation der Haltestellen. Bei einer Vielzahl von Haltestellen sind Zugangsbarrieren zur Haltestelle und zum Fahrzeug vorhanden. Da eine Ausbauplanung nur auf der Grundlage detaillierter Kenntnisse über die jeweilige Situation erfolgen kann, ist zunächst eine Sichtung und Bewertung aller Haltestellen erforderlich. Vor dem Hintergrund der knappen finanziellen Möglichkeiten ist darüber hinaus eine Priorisierung bei der Ausbauplanung notwendig.

Die erforderlichen Arbeitsschritte sind in der nachfolgenden Tabelle 86 dargestellt.

Wegen der Komplexität des Themas ist eine enge Zusammenarbeit zwischen den Baulasträgern, den Aufgabenträgern, den Verkehrsunternehmen und dem AVV dringend notwendig. Eine Koordination der Aktivitäten über eine zentrale Stelle ist zu empfehlen.

Das Ergebnis der vorgenannten Prozesse - insbesondere der Maßnahmenplan - sollte als Nachtrag (Anlage) zum Nahverkehrsplan aufgenommen werden.



Quelle: ASEAG

Abb. 85: Beispiel für den Ausbau einer barrierefreien Haltestelle

	Arbeitsprogramm	Inhalt
A	Erarbeitung Haltestellenkataster	<ul style="list-style-type: none"> • Lage/Einzugsbereiche • Zugang/Zustiegssituation • Bauliche Situation • Ausstattung • Mängel (Barrierefreiheit)
B	Bewertung	<ul style="list-style-type: none"> • Barrierefreiheit • Sicherheit • Verkehrsabwicklung
C	Priorisierung I	<ul style="list-style-type: none"> • Verkehrliche Bedeutung • Spezifische örtliche Rahmenbedingungen (Altenheim, Krankenhaus usw.)
D	Ausbaubedarf (Abschätzung)	<ul style="list-style-type: none"> • Umfang Ausbau • Kosten
E	Priorisierung II	<ul style="list-style-type: none"> • Kosten • Effektivität des Ausbaus
F	Abstimmung	<ul style="list-style-type: none"> • Baulastträger • Verkehrsunternehmen • Fördergeber
G	Maßnahmenplan des Baulastträgers	<ul style="list-style-type: none"> • kurz-, mittel-, langfristig • nach Priorisierung • abhängig von Förderumfang und finanziellen Möglichkeiten des Baulastträgers
H	Förderanträge	<ul style="list-style-type: none"> • Maßnahmenbeschreibung • Kosten
I	Ausbauplanung	<ul style="list-style-type: none"> • detaillierte Planung

Tab. 86: Übersicht zum Ablauf der Prozesse zur Herstellung der Barrierefreiheit an Haltestellen

Fahrzeuge

Ziel ist es, bis spätestens zum Jahr 2020 für das gesamte Gebiet der StädteRegion Aachen eine vollständige Verfügbarkeit von Niederflurfahrzeugen inkl. der relevanten Ausstattungsmerkmale im Bereich der Standard-Linienbusse und der Gelenkbusse zu erreichen. Hierbei wird auch davon ausgegangen, dass auch die Ausstattungsmerkmale unter dem Aspekt der Barrierefreiheit im Zusammenwirken mit Fahrzeugherstellern und den Behindertenverbänden kontinuierlich weiterentwickelt werden.

Bei Kleinbussen und im Bedarfsverkehr wird eine weitestgehende Barrierefreiheit unter Beachtung des Anforderungsprofils angestrebt.



Abb. 87: Klapprampe und Innenraumgestaltung

Information und Kommunikation

In Zukunft sollen die Funktionen für sensorisch, geistig oder seelisch beeinträchtigte Menschen erheblich ausgebaut werden. So sollen sowohl statische als auch dynamische Informationen über Barrieren bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel bereits in der Routenausgabe berücksichtigt werden. Hierzu wird ein Haltestellenkataster erarbeitet, in dem alle Informationen zu Beschränkungen dargestellt sind, z.B. das Vorhandensein von Rampen oder Aufzügen. In einem weiteren Schritt werden auch dynamische Daten wie z. B. ein nicht funktionierender Aufzug eingebunden. Darauf aufbauend wird ein spezielles Routing für Menschen mit Beeinträchtigungen entwickelt. Eine Verbindungsauskunft berücksichtigt dann Verkehrsmittel und Ein- bzw. Ausstiegshalte, die auch für Behinderte problemlos nutzbar sind.

Eine weitere Funktion stellt die Erweiterung um einen sogenannten Fahrtassistenten dar. Die App verfolgt den aktuellen Linienweg und zeigt Abweichungen vom geplanten Verbindungsablauf z. B. durch Verspätungen auf einer Teilstrecke. Die Ergebnisauskunft wird automatisch aktualisiert und hilft insbesondere den Menschen mit Einschränkungen ihrer Mobilität, sich besser und sicherer auf veränderte Situationen einzustellen.

Abbildung 88 zeigt beispielhaft die verbesserte Information für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste in den Haltestellenlageplänen des AVV.

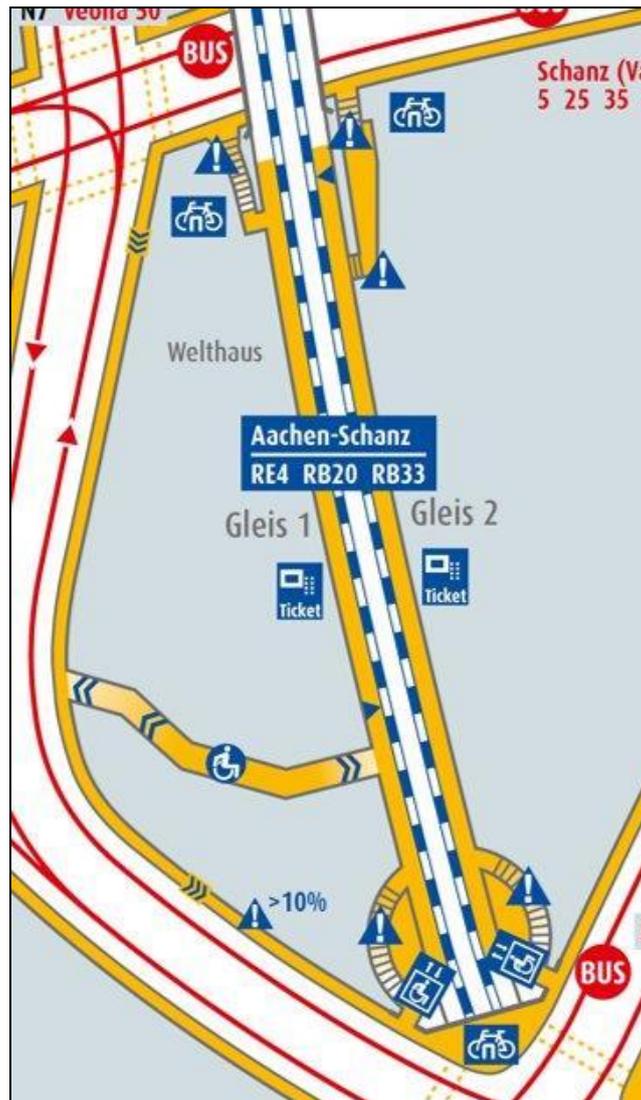


Abb. 88: Beispiel für barrierefreie Information in Plandarstellungen

Betrieb und Unterhaltung

Die bereits heute vorhandenen Aktivitäten und Initiativen der Verkehrsunternehmen sind zielführend und müssen weitergeführt und intensiviert werden. Dazu zählen insbesondere die regelmäßige Schulung des Fahr- und Servicepersonals und der kontinuierliche Austausch mit Behindertenverbänden. Die Erfahrungen der betroffenen ÖPNV-Nutzer sollen auch in die Weiterentwicklung der Fahrzeugausstattung eingebracht werden.

6.8 Gestaltung des Mobilitätmarktes der Zukunft

Mobilität stellt ein hohes Gut in unserer Gesellschaft dar - heute wie auch in Zukunft. Mobilitätsangebote müssen öffentlich zugänglich und bezahlbar sein sowie nachhaltig und wirtschaftlich organisiert werden.

Dabei ist zum einen der demographischen Entwicklung Rechnung zu tragen, die sinkende Schülerzahlen und eine deutliche Zunahme älterer Menschen mit sich bringt. Zum anderen sind ausgeprägte Unterschiede in Bezug auf die Bevölkerungsverteilung und somit der Infrastrukturentwicklung zwischen urbanen und ländlich geprägten Räumen zu berücksichtigen. Auch veränderte Wertevorstellungen und neue Lebensstile in der Gesellschaft bestimmen das Verkehrsverhalten. Bereits heute zeichnet sich ab, dass der PKW für jüngere Bevölkerungsschichten kein Statussymbol mehr darstellt und die Verkehrsmittelwahl deutlich pragmatischer ausgerichtet ist.

Die große Herausforderung der Zukunft liegt darin, unter aufgeführten Prämissen und gleichzeitig steigendem Kostendruck attraktive Mobilitätsangebote aufrecht zu erhalten. Dies kann nur gelingen, wenn Angebote flexibilisiert und der ÖPNV stärker mit anderen Mobilitätsdiensten wie z.B. dem Car- und Bikesharing vernetzt werden. Auf diese Weise sollen wirtschaftliche Synergien genutzt und Alternativen zur individuellen PKW-Nutzung und somit die Nachhaltigkeit gestärkt werden.

Projekte in der StädteRegion Aachen

Die StädteRegion Aachen hat darüber hinaus kontinuierlich die **Förderung von Elektromobilität** vorangetrieben. Bereits heute setzt die Verwaltung der StädteRegion Aachen Elektrofahrzeuge für Dienstfahrten ein und sieht hier auch für die zukünftige Entwicklung erhebliche Potenziale. Auf diese Weise soll das Bewusstsein für klimafreundliche Fortbewegung in der Bevölkerung gestärkt werden.

Zur nachhaltigen Verbesserung der Mobilität in ländlichen Regionen hat sich die StädteRegion Aachen im Rahmen der LEADER-Region Eifel maßgeblich an der Entwicklung alternativer Angebote wie dem **Dorfauto** beteiligt. Auf diese Weise wird erprobt, ob auch in Regionen, die für kommerzielle Anbieter noch nicht attraktiv sind, ein CarSharing-Angebot dauerhaft den ÖPNV ergänzen kann. Nicht zuletzt sollen damit die dörfliche Gemeinschaft und die Identifikation mit dem eigenen Heimatort gestärkt werden.

Zur Reduzierung der Verkehrsbelastung durch Berufspendler engagiert sich die StädteRegion Aachen in der **Vermittlung von Fahrgemeinschaften**. In Kooperation mit vielen anderen Kommunen wurde ein NRW-weites Pendlerportal zur Vermittlung von Angebot und Nachfrage aufgebaut. Naturgemäß finden sich Fahrgemeinschaften eher in urbanen Bereichen. Um die Attraktivität des Portals zu steigern, wird modellhaft in der Region Aachen ein geschlossenes System für Arbeitgeber angeboten. Dabei werden spezifische Einrichtungen der Arbeitgeber z.B. als Treffpunkt berücksichtigt (z.B. verschiedene Institute der RWTH und der Uniklinik). Die Suche geeigneter Fahrgemeinschaften wird durch die Veröffentlichung im Intranet des Arbeitgebers weiter optimiert.

Im Rahmen weiterer Projekte werden ortsansässige Betriebe motiviert und darin unterstützt, individuelle Analysen unternehmensbezogener Mobilität durchzuführen und, aufbauend auf die Ergebnisse, ein **betriebliches Mobilitätsmanagement** zur Förderung einer umweltfreundlichen Mobilität einzuführen.

Einzelne Projekte sollen zukünftig Teil eines **regional abgestimmten Mobilitätsplans** sein. Hierzu ist die Entwicklung gemeinsamer, regional ausgerichteter Strategien zur Gestaltung des Mobilitätsmarktes notwendig. Die StädteRegion Aachen erarbeitet gemeinsam mit den städteregionsangehörigen Kommunen entsprechende Strategien, die in einen **regionalen Mobilitätsplan** einfließen sollen. Eine Grundlage hierzu bieten Erkenntnisse und Handlungsziele, die im Rahmen des Projektes „mobile Region 2020“ bereits abgeleitet wurden. Die Entwicklung wird in enger Zusammenarbeit und Abstimmung mit der Stadt Aachen erfolgen, die gleichfalls einen ähnlichen Prozess unter intensiver Beteiligung der Öffentlichkeit für das Stadtgebiet gestaltet. Eine umfassende regionale Strategie zur zukünftigen Mobilität in der Städteregion Aachen berücksichtigt sowohl Ziele als auch Maßnahmen und benennt Akteure und Rahmenbedingungen zur Gestaltung des Umsetzungsprozesses.

Ein wichtiges Instrument in diesem Kontext ist die **grenzüberschreitende Datenplattform** und das damit verbundene Verkehrsmodell für das Gebiet des AVV und für Teile des Kreises Euskirchen, der Parkstad Limburg/Südlimburg sowie der Deutschsprachigen Gemeinschaft Belgiens. Die Datenplattform bildet eine Grundlage zur Bearbeitung kommunaler und regionaler verkehrliche Fragestellungen.

Die StädteRegion Aachen im Mobilitätsverbund

Die Etablierung alternativer Mobilitätsanbieter wie Bike- und CarSharing oder Fernbusangebote stellen einen grundlegenden Wandel des Mobilitätsmarktes dar. Ein Weg, um die Herausforderungen des zukünftigen Mobilitätsmarktes zu bestehen, liegt in der Vernetzung dieser Mobilitätsdienste.

Seit einiger Zeit arbeitet der AVV gemeinsam mit der StädteRegion Aachen, der Stadt Aachen und weiteren Partnern - u.a. RWTH Aachen, FH Aachen, ASEAG, cambio, Velocity und STAWAG - an Konzepten zur Vernetzung vorhandener Mobilitätsdienste wie dem Car- und Bikesharing mit dem ÖPNV. Bei den neuen und vielfältigen Dienstleistungen handelt es sich teilweise um Nischenprodukte, deren Bedeutung vor allem durch neue technologische Entwicklungen jedoch stetig zunimmt. Mit der Verbreitung von Smartphones und intelligenten Buchungsplattformen lassen sich auch spontan Mitfahrangebote finden, Fahrzeuge mieten oder Fernbusse buchen. Der Zugang zur Information und zur Buchung und Bezahlung von Diensten soll immer einfacher werden.

Doch der neue Mobilitätsmarkt ist unübersichtlicher geworden. Unterschiedliche Plattformen, Kundenmedien und Tarife erschweren die Orientierung, Angebote lassen sich mitunter schwer vergleichen. Der Kunde muss auf unterschiedliche Informationsplattformen, Zugangsmedien und Vertriebsmöglichkeiten zugreifen. Ganzheitliche Ansätze fehlen bisher. Aus diesem Grund engagiert sich der AVV für eine stärkere Verknüpfung der vorhandenen Angebote. Dabei versteht sich der AVV als Koordinator eines „Mobilitätsverbundes“, der über die Organisation des ÖPNV hinaus weitere Mobilitätsdienste auf Ebene der Information, ggf. auf Ebene des Tarifs und in Bezug auf den Vertrieb integriert. Ziel ist es, den Kunden einen einfachen Zugang zu Alternativen zur individuellen PKW-Nutzung zu ermöglichen.

Die Hauptaufgabe des AVV liegt darin, Angebots- und Nachfragepotenziale in einem multimodalen Verkehrsmarkt zu ermitteln, multimodale Tarifprodukte und ein wirtschaftlich tragfähiges Geschäftsmodell mit entsprechender Organisationsstruktur für einen Mobilitätsverbund zu entwickeln sowie die Anforderungen an technische Systeme sowie rechtliche Voraussetzungen zur Vernetzung von Mobilitätsdiensten zu definieren. Darüber hinaus sollen die elektronischen Informationssysteme des AVV um statische und dynamische Daten externer Mobilitätsdienste er-

weitert werden und ein Informationsportal entstehen, welches neben der Routenauskunft sämtliche mobilitätsrelevante Informationen auf einer Plattform vereint. Mittelfristig wird angestrebt, auch den Vertrieb und die Abrechnung zu integrieren, so dass der Kunde lediglich ein Konto und eine Abrechnung für die Nutzung verschiedener Mobilitätsdienste vorhält bzw. erhält. Hierzu notwendige Voraussetzungen werden im Rahmen des elektronischen Fahrgeldmanagements (EFM) geschaffen.

Parallel dazu entstehen in der Stadt Aachen und auch in der StädteRegion sogenannte Mobilitätsstationen, an denen ein unmittelbarer Umstieg zwischen den Verkehrsträgern Carsharing, Bikesharing sowie dem ÖPNV möglich ist.

Langfristiges Ziel ist es, individuelle PKW-Fahrten auf den ÖPNV oder auf alternative Mobilitätsformen zu verlagern. Dies setzt eine entsprechende Angebotsvielfalt und eine entsprechende Anzahl von Fahrzeugen im alternativen Mobilitätsmarkt voraus. Wie sich dieser Markt entwickelt, ist schwer einzuschätzen. Ohne jedoch notwendige Vorbereitungen zu treffen, ist eine Weiterentwicklung nur bedingt denkbar.

Bei allen Innovationen werden auch in Zukunft Bus und Bahn das Rückgrat des Mobilitätsverbundes im Verbundgebiet bilden. Ergänzt um neuartige Angebote und unterstützt durch ein umfassendes und übersichtliches Mobilitätskonzept wird die Attraktivität des ÖPNV entscheidend und nachhaltig gesteigert. So können mehr Kunden für den Umweltverbund gewonnen werden, um langfristig eine signifikante Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen zu erreichen.

7 Finanzierung des straÙengebundenen ÖPNV und Investitionsplanung

Die Finanzierung des Busverkehrs innerhalb des Aachener Verkehrsverbundes erfolgt nach den Regelungen der Satzung für den Zweckverband Aachener Verkehrsverbund und hier insbesondere nach den Vorgaben des

- § 12 „Finanzierung der Ausgleichszahlungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im ÖSPV“,
- § 13 „Förderung des ÖPNV“,
- § 14 „Verbandsumlagen“ und
- § 15 „Leistungen des Zweckverbandes“.

Die StädteRegion Aachen (ohne Stadt Aachen) ist – neben der Stadt Aachen und den Kreisen Düren und Heinsberg – eines von vier Verbandsmitgliedern des Zweckverband Aachener Verkehrsverbund. Die Finanzierungsregelungen in der Satzung für den Zweckverband Aachener Verkehrsverbund 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.

Innerhalb der StädteRegion Aachen (ohne Stadt Aachen) erfolgt die Refinanzierung der AVV-Verbandsumlage gemäß einer zwischen den regionsangehörigen Kommunen der StädteRegion Aachen abgeschlossenen öffentlich-rechtlichen Vereinbarung. Der auf die StädteRegion Aachen entfallende Anteil an der AVV-Verbandsumlage wird nach einem leistungsbezogenen Schlüssel auf die regionsangehörigen Kommunen verteilt. Als Parameter für die Verteilung werden die in jeder Kommune nach dem jeweils gültigen veröffentlichten Fahrplan anfallenden Linienzeiten und Nutz-Wagen-Kilometer mit einer Gewichtung in Höhe von 70/30 in Ansatz gebracht.

Für Verkehrsunternehmen, die im Bereich der StädteRegion Aachen Linienverkehrsleistungen im ÖSPV erbringen, besteht die Möglichkeit, vom Zweckverband Aachener Verkehrsverbund Fördermittel gemäß § 13 der Satzung für den Zweckverband Aachener Verkehrsverbund bzw. gemäß den Regelungen einer dazu erlassenen Richtlinie zu erhalten. Diesbezüglich nutzt der Zweckverband Aachener Verkehrsverbund die ihm seitens des Landes NRW zugewiesene ÖPNV-Pauschale gemäß § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW, Mittel aus der Ausbildungsverkehrs-Pauschale gemäß § 11a ÖPNVG und Fördermittel zum Sozialticket (AVV-Mobil-Ticket) nach den „Richtlinien Sozialticket

2011 des Landes NRW. Die Aufgabe zur Bewirtschaftung dieser Mittel ist ihm seitens der StädteRegion Aachen zugewiesen worden.

Hinsichtlich des ÖPNV-Infrastrukturausbaus besteht sowohl für die Verkehrsunternehmen als auch für die Kommunen der StädteRegion Aachen die Möglichkeit, eine Förderung nach § 12 ÖPNVG NRW in Anspruch zu nehmen. Zuständige Behörde zur Abwicklung dieser Fördermaßnahmen ist der Zweckverband Nahverkehr – SPNV & Infrastruktur – Rheinland, an dem die StädteRegion Aachen mittelbar über den Zweckverband Aachener Verkehrsverbund beteiligt ist.

Investitionsplanung

Die Investitionsplanung für ÖSPV-Maßnahmen erfolgt infolge der unterschiedlichen Zuständigkeiten (s. Tabelle 19) durch den jeweils relevanten Maßnahmenträger. Für den Bereich der Haltestellen ist dies der jeweilige Baulastträger. Durch die in Kapitel 6.7 beschriebene Vorgehensweise werden die Grundlagen für eine kurz-, mittel- und langfristige Ausbauplanung geschaffen. Auf dieser Basis und unter Berücksichtigung bereitgestellter Fördermittel wird eine Investitionsplanung für die Baulastträger ermöglicht. Bis dahin erfolgt der Ausbau der Haltestellen nur punktuell und in dem Umfang, wie es bisher in der jeweiligen Investitionsplanung der Kommunen bzw. des Baulastträgers schon vorgesehen ist.

Bei Förderung infrastruktureller Maßnahmen durch den NVR sind entsprechende Eigenmittel durch den Maßnahmenträger einzubringen. In Analogie gilt dies auch für sonstige infrastrukturelle Maßnahmen wie z. B. P+R- und B+R-Anlagen, Erneuerungsmaßnahmen mit funktionaler Verbesserung, Maßnahmen zur Erhöhung der betrieblichen und verkehrlichen Sicherheit und zur Sicherstellung einer angemessenen Fahrgastinformation.

Für die Bereiche Fahrzeuge und Betriebsanlagen liegt die Zuständigkeit bei den Verkehrsunternehmen. Ein mittelfristiges Beschaffungsprogramm für die Modernisierung der Fahrzeugflotte liegt für das Unternehmen ASEAG vor und ist entsprechend der zukünftigen und in den Nahverkehrsplänen definierten Anforderungen fortzuentwickeln.

Bei verbundübergreifenden Maßnahmen in den Bereichen Kommunikation/Information und Vertrieb erfolgt eine Abstimmung bezüglich der erforderlichen Investitionen zwischen AVV und den Verbundpartnerunternehmen und Aufgabenträgern und eine Einplanung der Mittel bei den jeweiligen Haushalten.

8 Vergabe von Busverkehren als Gesamtleistung an die ASEAG

8.1 Rechtliche Integration der zu vergebenden Linienverkehre im AVV

Der Aufgabenträger hat die bisherigen Linienbündel SR AC 1 bis SR AC 32 des Nahverkehrsplans der StädteRegion Aachen 2011-2015 in diesem NVP in einem einheitlichen Linienbündel für die Städteregion Aachen in Form eines integrierten Verkehrsnetzes Stadt und Städteregion Aachen überplant und zusammen gefasst.

Der Aufgabenträger beabsichtigt, dass sämtliche Linien des Zielnetzes 2018 zum 10.12.2017 (siehe Kapitel 6.4) zusammen mit dem Zielnetz des Aufgabenträgers Stadt Aachen als Gesamtleistung im Rechtssinne von § 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG direkt in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag an die ASEAG vergeben werden. Die Vergabe soll durch die Stadt Aachen als kontrollierender Eigentümer erfolgen. Hierüber wird eine öffentlich-rechtliche Vereinbarung zwischen der StädteRegion Aachen und der Stadt Aachen innerhalb der Gruppe von Behörden der im Zweckverband Aachener Verkehrsverbund zusammengeschlossenen Aufgabenträger abgeschlossen. In der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung wird sichergestellt, dass die Stadt Aachen das Zielnetz 2018 für die Städteregion Aachen zur Umsetzung dieses NVP bei der ASEAG beauftragt und die Planungshoheit des jeweiligen Aufgabenträgers während der Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsauftrags beachtet wird. In der Gesamtleistung werden die von den beiden Aufgabenträgern eigenständig geplanten Verkehrsangebote in einem integrierten Verkehrsnetz Stadt und StädteRegion Aachen gebündelt, um die im Folgeabschnitt 8.2 beschriebenen Integrationseffekte zu erzielen.

Die Vergabe erfolgt gemäß Art. 5 Abs. 2 VO 1370/2007 direkt an die ASEAG als interner Betreiber.

Durch die Vergabe des Verkehrsnetzes als Gesamtleistung wird eine integrierte Bedienung in der gesamten StädteRegion Aachen (einschl. der Stadt Aachen) gemäß der Abstimmung der jeweils für ihr Gebiet zuständigen Aufgabenträger Städteregion Aachen und Stadt Aachen sichergestellt. Der öffentliche Dienstleistungsauftrag soll eine Laufzeit vom 10.12.2017 bis zum 11.12.2027 haben.

Die ASEAG wird die zur Erfüllung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags notwendigen Liniengenehmigungen unter Beachtung der Anforderungen dieses NVP beantragen.

Linien der ASEAG, die auf die Gebiete anderer Aufgabenträger im AVV oder in Belgien oder den Niederlanden führen, sind mit diesen Aufgabenträgern im Zuge der Aufstellung dieses NVP als Bestandteil des integrierten Verkehrsnetzes Stadt und StädteRegion Aachen und der zu vergebenden Gesamtleistung verbindlich abgestimmt worden.

Die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung der ASEAG gemäß der geltenden Betrauung und dem anschließenden öffentlichen Dienstleistungsauftrag umfasst neben der Durchführung des Fahrbetriebs auf diesen Linien auch das Netzmanagement, die Vorhaltung der ortsfesten Infrastruktur für den Busbetrieb (Betriebshöfe, Abstellanlagen, Betriebsleit- und Fahrgastinformationssysteme) und die Beachtung der Verbundstandards des AVV. Durch die Zusammenfassung der verkehrlichen Funktionen in einem Unternehmen soll die größtmögliche Integrationswirkung für den Linienverkehr in verkehrlicher, betrieblicher und wirtschaftlicher Hinsicht erzielt werden.

Das Verkehrsnetz für die gesamte StädteRegion Aachen (einschl. der Stadt Aachen) soll in Genehmigungsverfahren als Einheit behandelt werden und für die Genehmigungsbehörde eine Grundlage schaffen, um Genehmigungsanträge auf Einzellinien, Teilnetze des Verkehrsnetzes oder auf das Verkehrsnetz abzuweisen, deren Fahrplanung oder Qualitätsstandards hinter den

im NVP festgelegten Bedienungsstandards für das integrierte Verkehrsnetz Stadt und StädteRegion Aachen zurück bleiben.

Die Bildung des integrierten Verkehrsnetzes Stadt und StädteRegion Aachen gilt rechtlich ab Beschlussfassung über diesen NVP und soll bereits für die durch die ASEAG nach der Beschlussfassung für das zum 10.12.2017 beabsichtigte Zielnetz zu beantragenden Genehmigungen Wirkung entfalten. Ein dies ergänzender Beschluss zum NVP der Stadt Aachen ist wünschenswert.

8.2 Integrationsmerkmale des Verkehrsnetzes StädteRegion Aachen

Durch die Zusammenfassung im integrierten Verkehrsnetz Stadt und StädteRegion Aachen wird eine integrierte Verkehrsbedienung durch die ASEAG rechtlich im Interesse des Aufgabenträgers abgesichert. Folgende Integrationseffekte werden erzielt:

- Optimierung der Umlauf- und Betriebsplanung beim Fahrzeug- und Personaleinsatz,
- Verkehrsplanung aus einer Hand,
- Abbau konkurrierender Angebote zu Gunsten einer optimierten Fahrplangestaltung,
- verbesserte Netzabstimmung und Verknüpfung der Linien,
- Betriebssteuerung aus einer Hand, da nur eine Leitstelle,
- Wirtschaftlicher Ausgleich zwischen ertragsreichen und ertragsarmen Linien,
- Optimierung der Vertriebswege und Vertriebsstrukturen sowie der technologischen Weiterentwicklung des Vertriebs,
- Optimierung der Wartung und Instandhaltung der Fahrzeuge sowie des Flottenmanagements,
- Optimierung der Datenbereitstellung für Informationsdienste (statische und dynamische Daten),
- Optimierung und Vereinheitlichung der Serviceleistungen,
- Optimierung in allen verwaltungsmäßigen Angelegenheiten und
- Minimierung des Abstimmungsbedarfs.

Insgesamt führen die Integrationseffekte zu deutlichen verkehrlichen als auch wirtschaftlichen Verbesserungen.

9 Ausblick

In der vorliegenden Fortschreibung des Nahverkehrsplans werden die Anforderungen der StädteRegion Aachen an Umfang und Gestaltung des zukünftigen ÖSPV für den Zeitraum 2016-2020 festgelegt. Der Nahverkehrsplan definiert die ausreichende Verkehrsbedienung im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes und beantwortet die Frage, welche Verkehrsdienstleistungen zur Bedarfsdeckung in den neun angehörigen Kommunen zukünftig zu erbringen sind.

Weitere Eckpunkte im Nahverkehrsplan sind eine umfassende Schwachstellenanalyse und die Ausarbeitung eines Zielkonzeptes zur möglichst weitreichenden Behebung der Defizite.

Eine weitere Herausforderung ergibt sich aus den demografischen Veränderungen. Die Veränderungen in der Schullandschaft, verbunden mit rückläufigen Schülerzahlen, erfordern auch zukünftig einen kontinuierlichen Anpassungsprozess, der in starkem Maße von Optimierungsbestrebungen geprägt sein muss; dies gilt insbesondere für den ländlich geprägten Raum. Der stark wachsende Anteil älterer Menschen erfordert neben den Bestrebungen zur Herstellung der Barrierefreiheit auch passgenaue Angebote für diesen großen Kundenkreis.

Die Finanzierung sowohl der ÖSPV- als auch der SPNV-Leistungen wird zukünftig weiterhin im Fokus der Betrachtung stehen. Zur Weiterentwicklung der ÖPNV-Angebote müssen neue Finanzierungsquellen erschlossen werden. Gleichzeitig muss der ÖPNV sowohl für die Fahrgäste als auch für die Aufgabenträger finanzierbar bleiben. Insbesondere die Mittel von Bund und Land im Bereich Infrastruktur müssen verstetigt und an die neuen Anforderungen (z. B. beim Thema Barrierefreiheit) angepasst werden.

Eine Modernisierung der Vertriebssysteme insbesondere durch die geplanten neuen Bezahlmedien schafft die Grundlage für neue Nutzer- und bedarfsorientierte Tarifangebote. Die Verknüpfung mit weiteren Mobilitätsdienstleistungen in der Entwicklung eines multimodalen Mobilitätsverbundes bietet die Chance, neue Nutzer anzusprechen.

Insgesamt muss die Attraktivität des ÖPNV gesichert und weiter gesteigert werden. Die formulierten Qualitätskriterien müssen kontinuierlich evaluiert und eingehalten und die erzielte Qualität dem Nutzer vermittelt werden. Neben Pünktlichkeit und Fahrplanstabilität sind Service und Kundenorientierung ebenso entscheidende Größen wie die Qualität der eingesetzten Infrastruktur. Fahrzeugmaterial, Haltestelleinfrastruktur und Straßenraumgestaltung werden in den kommenden Jahren mit einem ambitionierten Programm verbessert und ausgebaut werden müssen. Das betrifft insbesondere die Verbesserung der Barrierefreiheit. Auch der Weg in die schrittweise Elektrifizierung des Busverkehrs zeichnet sich ab und bietet große Möglichkeiten.

Die Schaffung dieser Qualitäten ist Grundvoraussetzung, dass der ÖPNV seiner Aufgabe zur Mobilitätssicherung gerecht wird und zu einer spürbaren Umweltverbesserung und einer Entspannung der Verkehrssituation in den Kommunen beitragen kann.

Verzeichnis der Abbildungen und Tabellen

Seite

Abb. 1:	Ablaufschema für die Aufstellung der Nahverkehrspläne im AVV	9
Abb. 2:	ÖPNV-Aufgabenträger in NRW (Grafik: Fachportal Nahverkehr NRW)	10
Abb. 3:	Abgrenzung der Kooperationsräume in NRW (für den SPNV zuständige AT-Gebiete)	11
Abb. 4:	Übersicht zur Organisationsstruktur des Aachener Verkehrsverbundes.....	12
Abb. 5:	Relevanter Nahverkehrsraum für die StädteRegion Aachen	13
Abb. 6:	Siedlungsräumliche Grundstruktur und zentralörtliche Gliederung	17
Tab. 7:	Gesamtübersicht über das Anforderungsprofil für den ÖSPV im AVV	22
Tab. 8:	Anforderungsprofil für die Raumerschließung durch öffentliche Verkehrsmittel im AVV	23
Tab. 9:	Anforderungsprofil für die Betriebszeiten des ÖSPV (NVZ/HVZ/SVZ) im AVV	24
Tab. 10:	Anforderungsprofil für relationsbezogene Bedienungs- und Umsteigehäufigkeiten im AVV.....	26
Tab. 11:	Anforderungsprofil für die Verknüpfung der Verkehrssysteme im AVV.....	27
Tab. 12:	Anforderungsprofil für die differenzierte Produktpalette im AVV (Übersicht).....	28
Tab. 13:	Anforderungsprofil zur Fahrzeugausstattung für Verkehrsmittel des ÖSPV im AVV	46
Tab. 14:	Anforderungsprofil für die Ausstattung der Haltestellen im AVV.....	48
Tab. 15:	Anforderungsprofil für die Betriebssteuerung im AVV.....	49
Tab. 16:	Anforderungsprofil für die Informationspalette im AVV.....	54
Abb. 17:	Übersicht über mögliche Mobilitätseinschränkungen	58
Abb. 18:	Aspekte für einen barrierefreien ÖPNV.....	58
Tab. 19:	Übersicht zu den Zuständigkeiten in den Handlungsfeldern Barrierefreiheit.....	59
Tab. 20:	Definition von Verspätungsklassen im Busverkehr des AVV.....	62
Tab. 21:	Kriterien zur Bemessung der Qualität des ÖSPV.....	63
Tab. 22:	Ausgewählte Strukturdaten für die StädteRegion Aachen	71
Abb. 23:	Bevölkerungs- und Beschäftigungsstruktur in den Städten und Gemeinden der StädteRegion ..	72
Abb. 24:	Siedlungsdichte und Motorisierungsgrad in den Städten und Gemeinden der StädteRegion	73
Abb. 25:	Bevölkerung am 01.01.2014 und am 01.01.2060 in Nordrhein-Westfalen	75
Abb. 26:	Bevölkerungsentwicklung für die StädteRegion 2011 bis 2030 nach Altersgruppen	76
Tab. 27:	Ausgewählte Pendlerströme für die Kommunen der StädteRegion Aachen (Stand 30.06.2013) ..	80
Abb. 28:	Ein- und Auspendlerfahrten bezogen auf die Stadt Aachen [Personenfahrten/Werktag]	81
Abb. 29:	SPNV-Netz der StädteRegion Aachen.....	82
Abb. 30:	Übersicht zu den Betriebsleistungen je AVV-Verkehrsunternehmen (Planwerte 2015)	83
Abb. 31:	Bedienungssachsen des regionalen SPNV und ÖSPV in der StädteRegion Aachen.....	84
Tab. 32:	Regionales SPNV- und ÖSPV- Angebot in der StädteRegion Aachen (Stand: Mai 2015)	86
Tab. 33:	Lokales ÖSPV- Angebot in der StädteRegion Aachen (Stand: Mai 2015).....	88
Abb. 34:	ÖPNV-Bedienungsstruktur in Alsdorf (Bestand 2015)	89
Abb. 35:	ÖPNV-Bedienungsstruktur in Baesweiler (Bestand 2015).....	90
Abb. 36:	ÖPNV-Bedienungsstruktur in Eschweiler (Bestand 2015)	91
Abb. 37:	ÖPNV-Bedienungsstruktur in Herzogenrath (Bestand 2015).....	92
Abb. 38:	ÖPNV-Bedienungsstruktur in Monschau (Bestand 2015).....	93
Abb. 39:	ÖPNV-Bedienungsstruktur in Roetgen (Bestand 2015)	94
Abb. 40:	ÖPNV-Bedienungsstruktur in Simmerath (Bestand 2015)	95
Abb. 41:	ÖPNV-Bedienungsstruktur in Stolberg (Bestand 2015)	96
Abb. 42:	ÖPNV-Bedienungsstruktur in Würselen (Bestand 2015)	97
Abb. 43:	Fahrtenshäufigkeit in den Kommunen der StädteRegion Aachen (Bus und Bahn)	99
Abb. 44:	Ganglinien des Fahrzeugangebotes ÖPNV und SPNV (werktags).....	101
Abb. 45:	Streckengeschwindigkeiten im ÖPNV in den Kommunen der StädteRegion Aachen	105
Tab. 46:	Verbundtarif für den Aachener Verkehrsverbund (Preisstand: Januar 2015).....	109
Tab. 47:	Vertrieb des AVV-Verbundtarifes.....	110
Tab. 48:	Art und Verteilung der Vertriebsstellen im Aachener Verkehrsverbund (Stand: März 2015)	114
Tab. 49:	Vertriebswege der einzelnen Unternehmen im AVV (Stand: März 2015)	115
Abb. 50:	Beispiele für Aktionen zur Barrierefreiheit.....	124
Tab. 51:	Kennwerte zur Erschließungsqualität in den Kommunen der StädteRegion (SPNV und ÖSPV) ..	125
Abb. 52:	Gesamtübersicht zur Gebietserschließung (SPNV und ÖSPV)	127
Abb. 53:	Erreichbarkeit der Kernbereiche der Kommunen mit SPNV- und ÖSPV-Mitteln (werktags).....	129

Abb. 54:	Erreichbarkeit ausgewählter Bereiche der Stadt Aachen (werktags).....	134
Abb. 55:	Regionale Verbindungsqualität zum Oberzentrum Aachen.....	137
Abb. 56:	Interkommunale Verbindungsqualität zwischen den Stadt- und Gemeindezentren	137
Tab. 57:	Gesamtübersicht über die lokale Verbindungsqualität in der StädteRegion Aachen	138
Abb. 58:	Lokale Verbindungsqualität in den Kommunen der StädteRegion Aachen	139
Tab. 59:	Analyseergebnisse und Maßnahmenempfehlungen für die Stadt Alsdorf	143
Tab. 60:	Analyseergebnisse und Maßnahmenempfehlungen für die Stadt Baesweiler.....	146
Tab. 61:	Analyseergebnisse und Maßnahmenempfehlungen für die Stadt Herzogenrath	149
Tab. 62:	Analyseergebnisse und Maßnahmenempfehlungen für die Stadt Eschweiler	152
Tab. 63:	Analyseergebnisse und Maßnahmenempfehlungen für die Stadt Monschau	155
Tab. 64:	Analyseergebnisse und Maßnahmenempfehlungen für die Gemeinde Roetgen	157
Tab. 65:	Analyseergebnisse und Maßnahmenempfehlungen für die Gemeinde Simmerath	160
Tab. 66:	Analyseergebnisse und Maßnahmenempfehlungen für die Stadt Stolberg.....	163
Tab. 67:	Analyseergebnisse und Maßnahmenempfehlungen für die Stadt Würselen.....	166
Abb. 68:	Grenzüberschreitender Schnellverkehr in der Euregio Maas-Rhein (Ausgabe April 2015).....	171
Abb. 69:	Zielkonzept SPNV 2018	173
Tab. 70:	Zielkonzept 2018 für die Stadt Alsdorf.....	177
Tab. 71:	Zielkonzept 2018 für die Stadt Baesweiler	179
Tab. 72:	Zielkonzept 2018 für die Stadt Eschweiler.....	180
Tab. 73:	Zielkonzept 2018 für die Stadt Herzogenrath	182
Tab. 74:	Zielkonzept 2018 für die Stadt Stolberg.....	184
Tab. 75:	Zielkonzept 2018 für die Stadt Würselen.....	186
Abb. 76:	Zielkonzept ÖSPV 2018 für den Aachener Südraum (Übersicht).....	188
Tab. 77:	Zielkonzept 2018 für die Stadt Monschau	189
Tab. 78:	Zielkonzept 2018 für die Gemeinde Roetgen.....	190
Tab. 79:	Zielkonzept 2018 für die Gemeinde Simmerath.....	191
Tab. 80:	Linienübersicht Zielkonzept 2018: Schienenpersonennahverkehr (nachrichtlich)	193
Tab. 81:	Linienübersicht Zielkonzept 2018 ÖSPV: Normalverkehrszeit	194
Tab. 82:	Linienübersicht Zielkonzept 2018 ÖSPV: Schwachverkehrszeit	199
Abb. 83:	Zielkonzept 2018: Systemverknüpfung Bus/Bus und Bus/Bahn in der StädteRegion Aachen ...	203
Tab. 84:	Übersicht über das Zielkonzept Fahrgastinformation im AVV	209
Abb. 85:	Beispiel für den Ausbau einer barrierefreien Haltestelle	211
Tab. 86:	Übersicht zum Ablauf der Prozesse zur Herstellung der Barrierefreiheit an Haltestellen	212
Abb. 87:	Klapprampe und Innenraumgestaltung	213
Abb. 88:	Beispiel für barrierefreie Information in Plandarstellungen	214