

5 Analyse und Bewertung

5.1 Aufgabenstellung und Anlass der Mobilitätsuntersuchung

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

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

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

5.2 Methodische Grundlagen

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

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

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

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

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

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

Tab. 37: Befragungsinhalte

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

Die Befragung konnte zudem auch online über einen persönlichen Code beantwortet werden. Auf den Internetseiten www.mobil-HS.de wurde über die Befragungsziele und -inhalte informiert. Zudem

konnten die Fragebögen und weitere Befragungsunterlagen heruntergeladen werden. Diese Internetseiten waren zudem das Zugangsportal für den Online-Fragebogen.

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

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

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

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

Tab. 38: Gewählte Befragungsart

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

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

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

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

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

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

Gewichtung

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

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

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

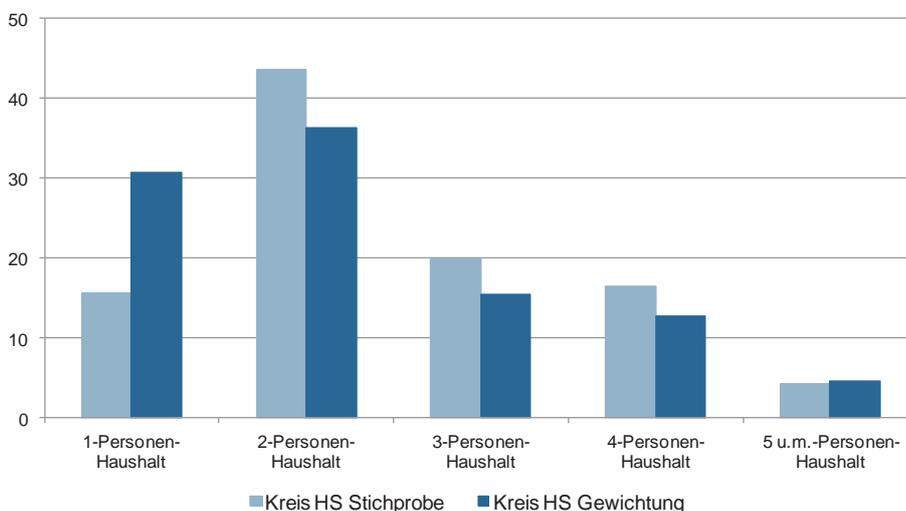
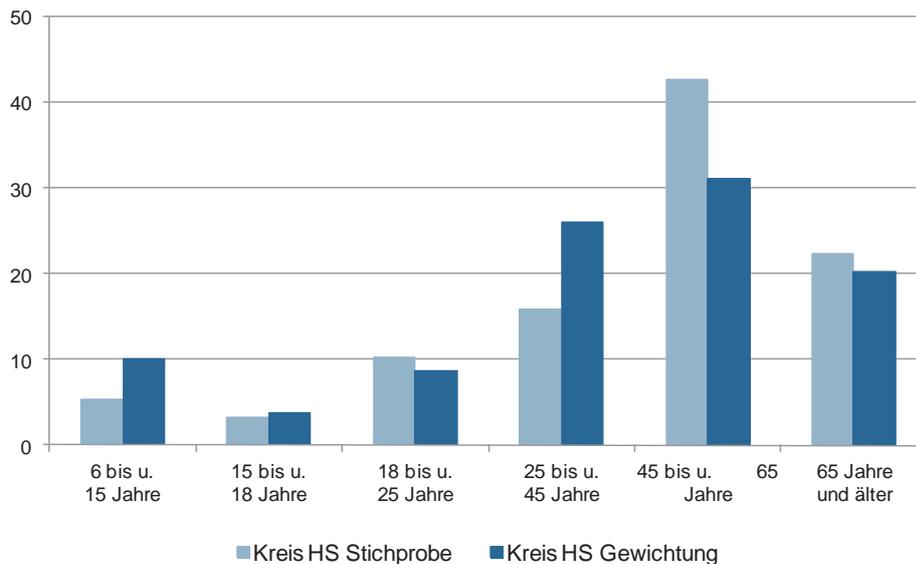


Abb. 41: Altersstruktur in der Stichprobe vom Kreis Heinsberg in Prozent



Dokumentation

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

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

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

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

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

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

5.3 Ergebnisse der Mobilitätsbefragung

Soziodemografische Daten

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

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

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

Tab. 42: Soziale Lage einzelner Personen im Haushalt

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

Tab. 43: Haushaltstypen

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

Gesundheitliche Einschränkungen

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

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

Tab. 44: Einschränkung der Mobilität

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

Verkehrsmittelverfügbarkeit

Pkw-Ausstattung

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

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

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

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

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

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

Fahrradausstattung

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

Tab. 46: Fahrräder im Haushalt

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

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

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

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

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

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

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

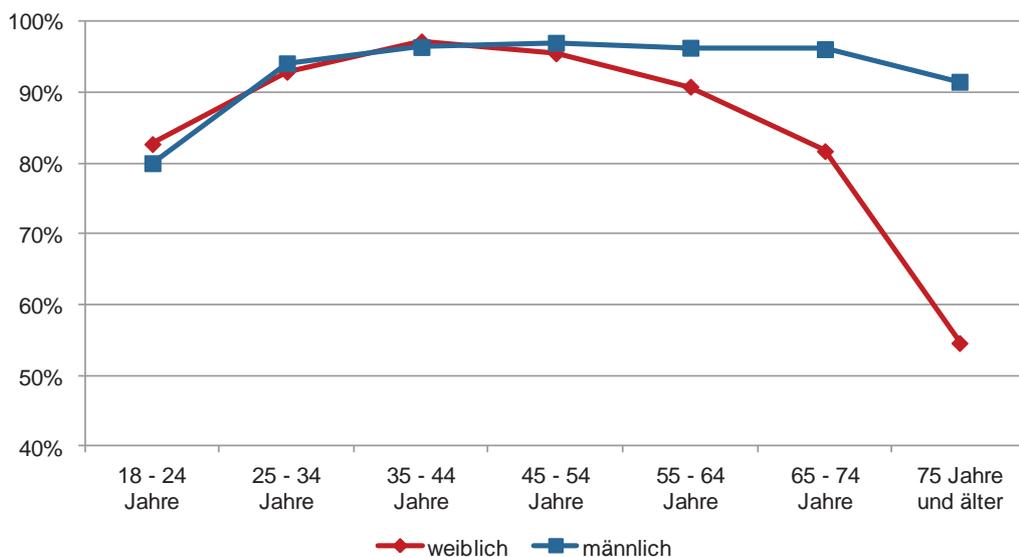
Insgesamt liegt die Fahrraddichte im Kreis Heinsberg bei 827 auf 1.000 Einwohner. Die errechnete Elektrofahrraddichte beträgt 27 auf 1.000 Einwohner. Die hohen Ausstattungsquoten an Fahrrädern verdeutlichen, dass der Kreis Heinsberg erst mal über eine günstige Ausgangsbedingung zur Radverkehrsförderung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

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

Pkw-Führerscheinbesitz

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

Abb. 48: Pkw-Führerscheinbesitzquote nach Geschlecht und Altersgruppen



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

Tab. 49: Verfügbarkeit über ein Auto

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

ÖV-Zeitkartenbesitz

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

Tab. 50: Zeitkartenbesitz im ÖV

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

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

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

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

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

Tab. 51: Mobilitätsvoraussetzungen

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

Entfernung zu ÖV-Haltestellen

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

Tab. 52: Entfernung der Wohnung zur nächst gelegenen Bushaltestelle

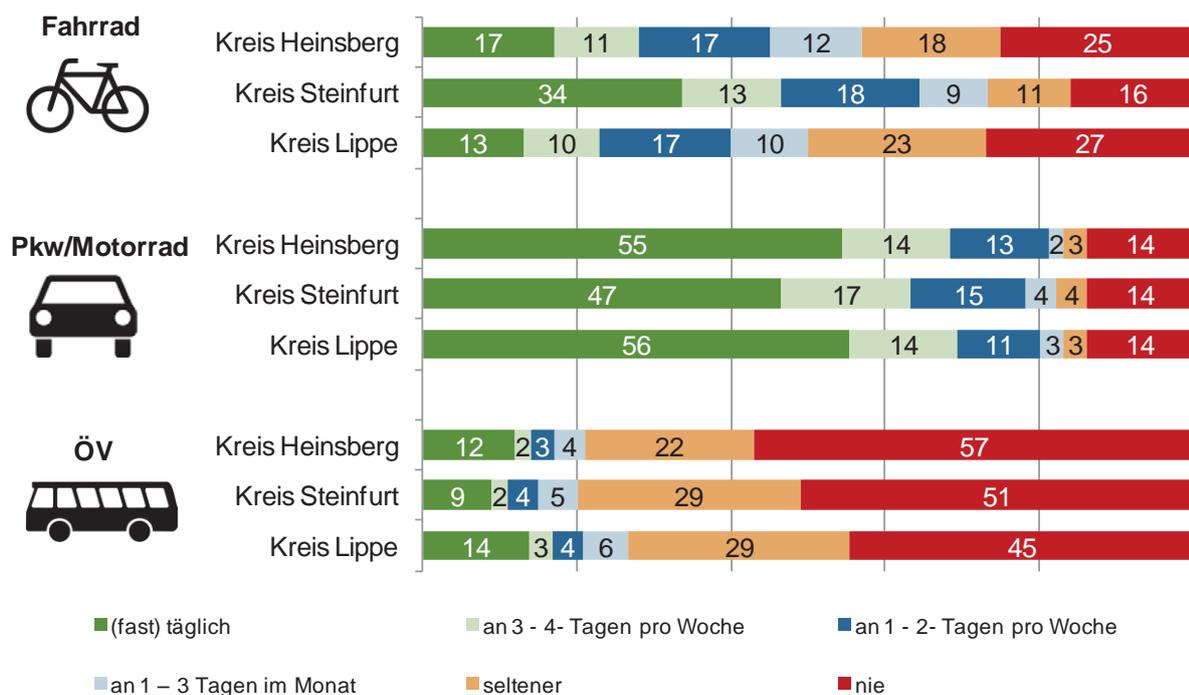
| Entfernung d. Wohnung zur nächstgelegenen Bushaltestelle (in %) | Kreis Heinsberg (n=1.550) | Kreis Steinfurt (n=1.584) | Kreis Lippe (n=2.158) | MiD gesamt | MiD Ew-Größe |
|---|---------------------------|---------------------------|-----------------------|------------|--------------|
| unter 100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

Die Kommunen Erkelenz, Geilenkirchen, Hückelhoven, Übach-Palenberg und Wegberg besitzen jeweils mindestens einen Bahnhof. Die anderen Orte sind dagegen ohne Schienenverkehrsanschluss, zum Zeitpunkt der Mobilitätsuntersuchung auch noch die Kreisstadt Heinsberg. Der Bahnanschluss wurde am 15. Dezember 2013 wieder hergestellt.

Allgemeine Verkehrsmittelnutzung

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

Abb. 53: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel im Vergleich



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

Mobilitätstypen

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

Tab. 54: Typen der Mobilitätsnutzung

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

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

Arbeitsplatz- und Ausbildungsorte

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

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

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

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

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

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

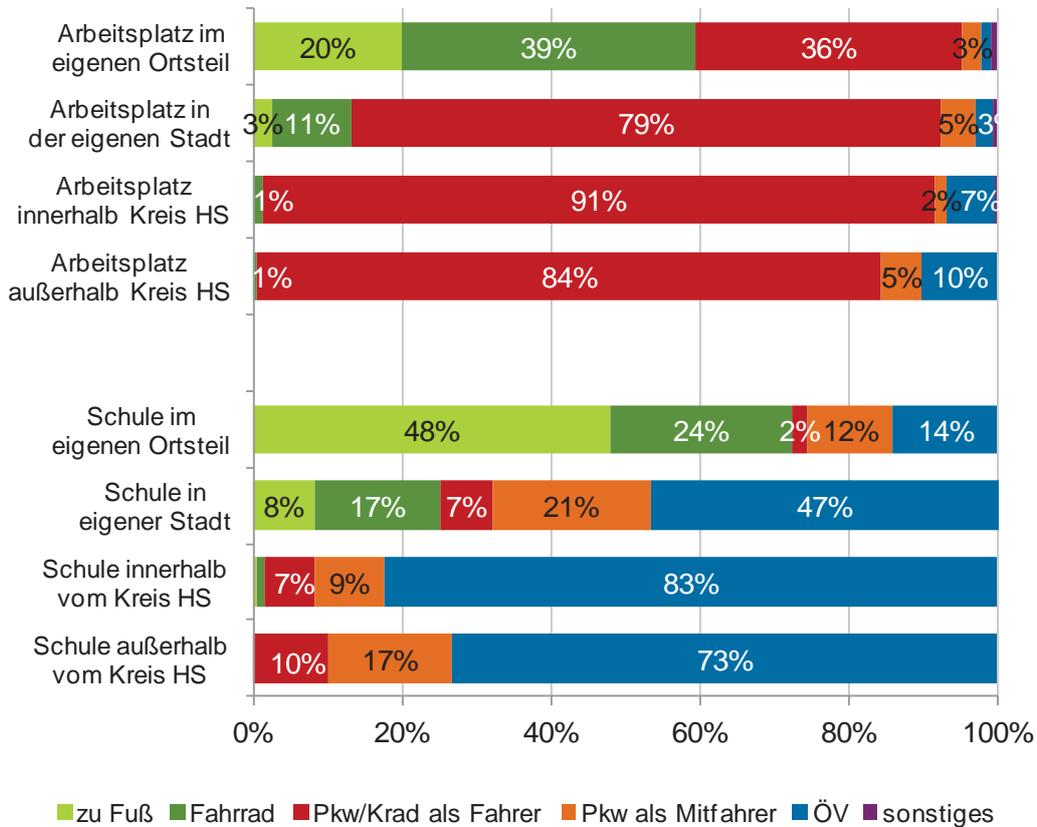
Tab. 56: Orte des Ausbildungs-/Arbeitsplatzes im Kreis Heinsberg

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

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

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

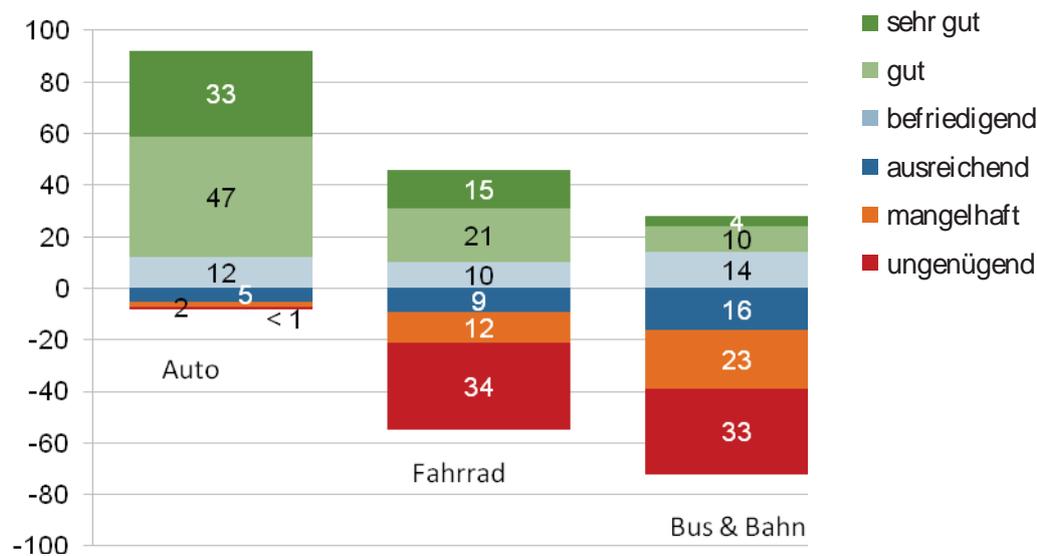
Abb. 57: Verkehrsmittelwahl nach Lage des Arbeitsplatzes bzw. Schulstandortes



Bewertung der Erreichbarkeit

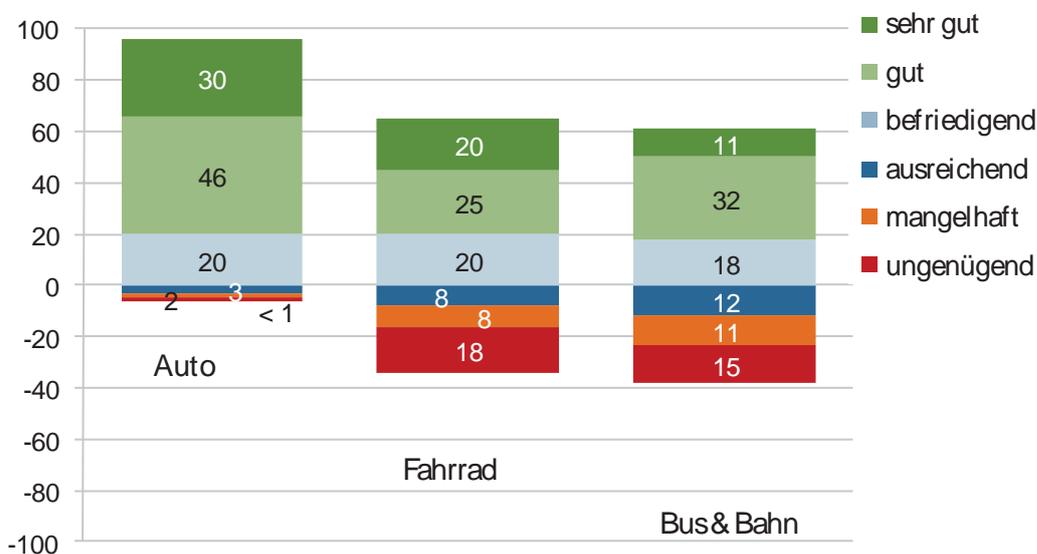
Die Bewertung der Erreichbarkeit der alltäglichen Ziele (hier abgefragt für die Arbeits- und Ausbildungsorte) spiegelt sowohl die Nutzungsintensität der Verkehrsmittel als auch die Entfernung zu den Standorten wider.

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



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

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



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

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

In den Mobilitätsuntersuchungen im Kreis Steinfurt und im Kreis Lippe konnte eine ähnliche Bewertungsstruktur festgestellt werden. Die Erschließung der Arbeitsplatz- und Ausbildungsplätze mit dem Pkw wird fast durchweg positiv bewertet. Dagegen fällt die Erreichbarkeitsbewertung bei den anderen Verkehrssystemen unterschiedlich aus, wobei die öffentlichen Verkehrsmittel tendenziell immer schlechter abschneiden.

Die Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeits- und Ausbildungsplatzes korreliert vor allem beim Radverkehr und beim ÖV mit der Lage bzw. Entfernung des Arbeits- und Ausbildungsplatzes zur Wohnung.

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

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

Nahverkehrsplan

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

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

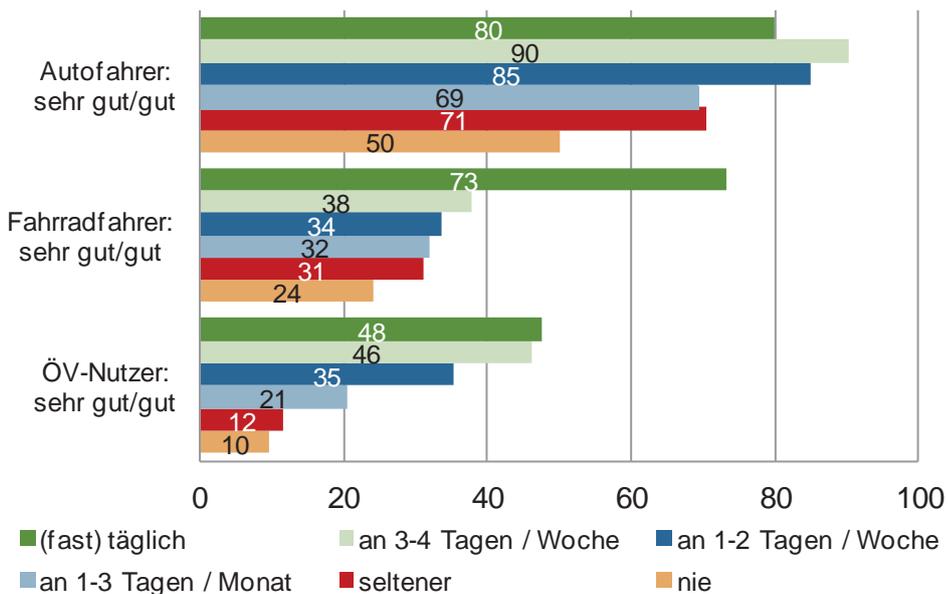
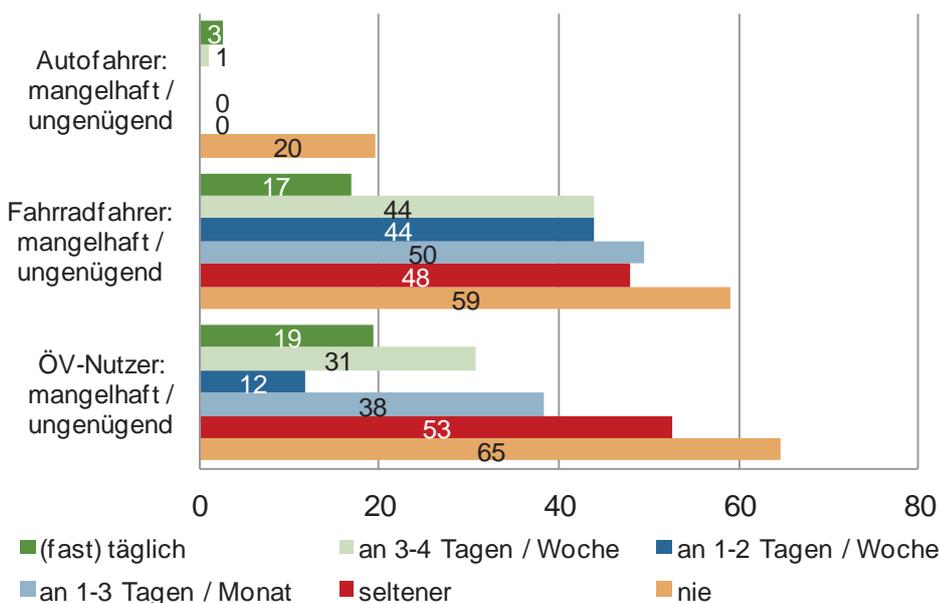


Abb. 62: Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit mangelhaft/ungenügend nach Verkehrsmittel und Nutzungshäufigkeit



5.4 Mobilität der Einwohner

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

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

Tab. 63: Zahl der zurückgelegten Wege

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

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

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

Tab. 64: Mobilität im Kreis Heinsberg im Vergleich

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

Verkehrszwecke

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

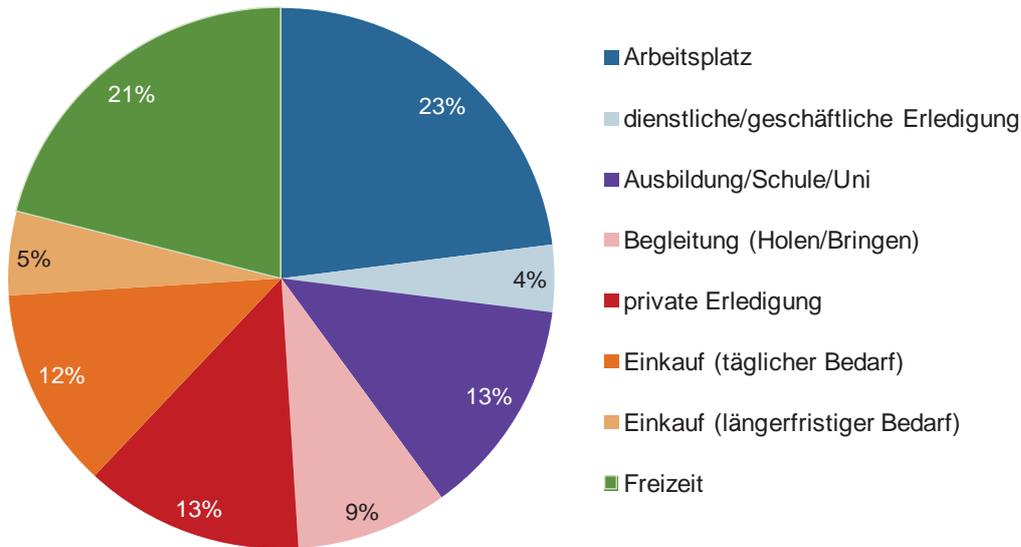
Tab. 65: Zweck des Weges

(„Rückweg vom vorherigen Weg“ und „nach Hause“ wurden dem vorherigen Zweck zugeordnet)

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

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

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

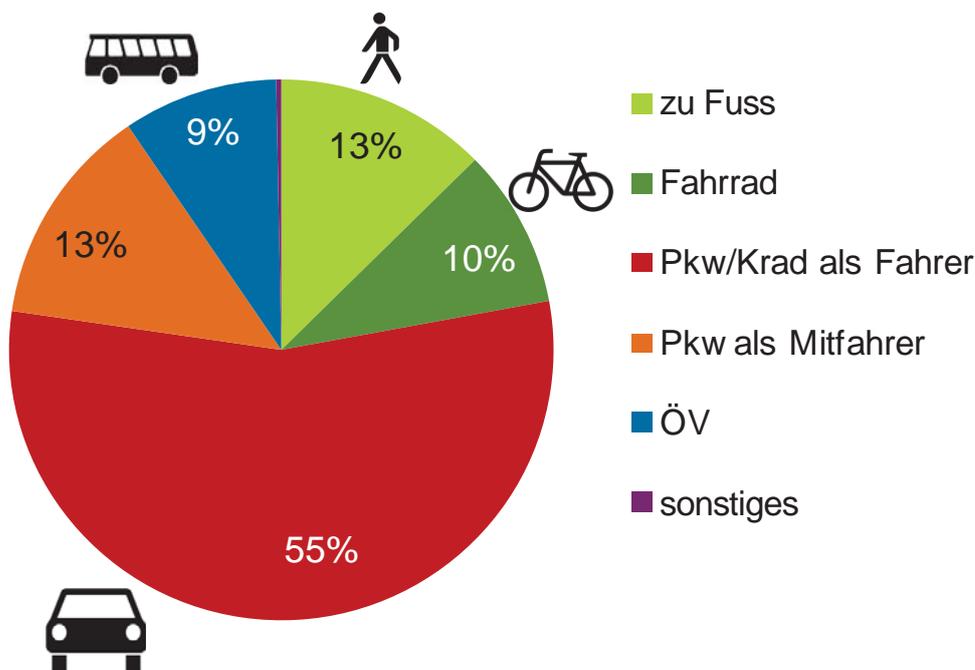


5.5 Verkehrsmittelwahl (Modal-Split)

Fast ein Viertel der werktäglichen Wege im Kreis Heinsberg wird entweder zu Fuß (13%) oder mit dem Fahrrad (10%) zurückgelegt, also mit nicht motorisierten Verkehrsmitteln. 55% der Wege werden als Pkw-Fahrer und 13% als Mitfahrer bewältigt, d.h. der motorisierte Individualverkehr kommt auf einen Anteil von knapp 70%.

Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln werden 9% der Wege durchgeführt, wobei 6% auf den Bus und 3% auf schienengebundene Verkehrsmittel entfallen. Die Benutzung eines Taxis liegt unter 0,5 Prozent. Kombinierte Verkehrsmittel wie „Park and Ride“ (P+R) oder „Bike and Ride“ (B+R) spielen bislang im Kreis Heinsberg eher eine untergeordnete Rolle (ca. 2% aller Wege).

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



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

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

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

Tab. 68: Verkehrsmittel zum ÖV-Zustiegspunkt

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

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

Tab. 69: Verkehrsmittelwahl im Kreis Heinsberg im Vergleich

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

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

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

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

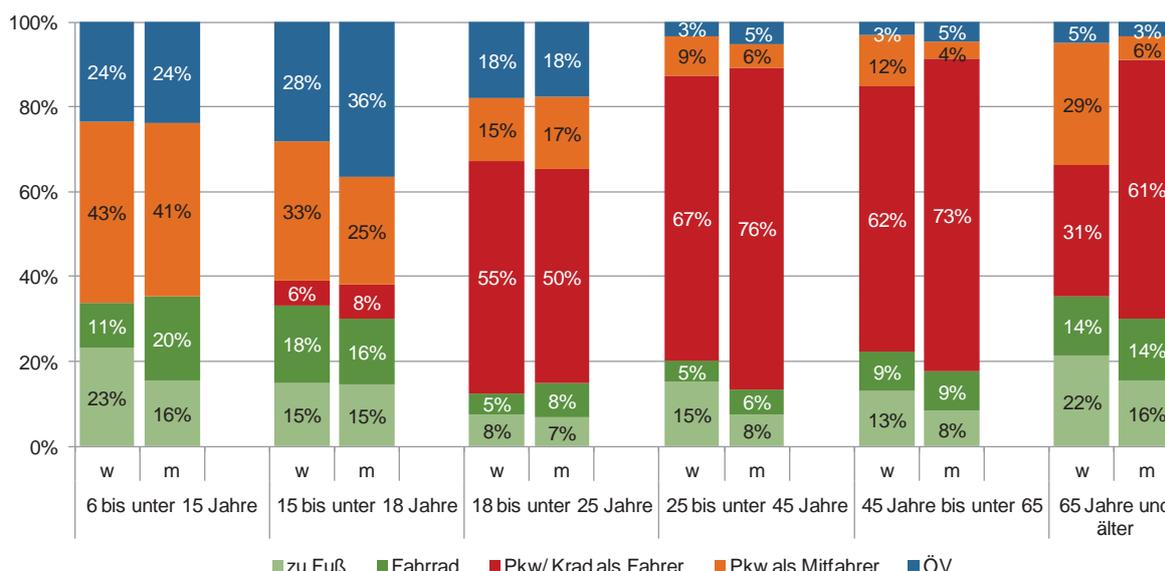
Bei der nicht-motorisierten Fortbewegung lassen sich regionsspezifische Unterschiede erkennen. Im Vergleich zum gesamtdeutschen Durchschnitt (MiD 2008) werden in den Kreisen nur relativ wenige Fußwege zurückgelegt. Dies ist vor allem durch die aufgelockerte Siedlungsstruktur und die geringere Siedlungsdichte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

Verkehrsmittelwahl nach Altersstruktur

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

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

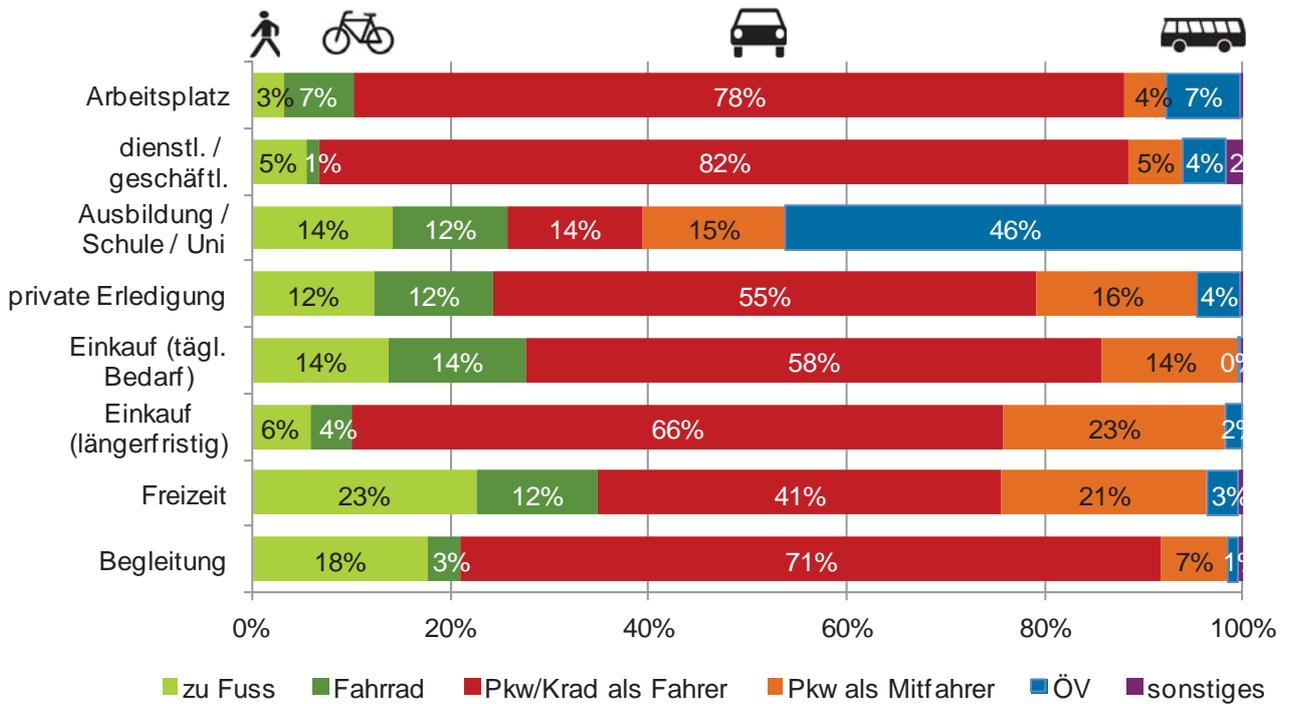
Abb. 70: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht und Alter



Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck

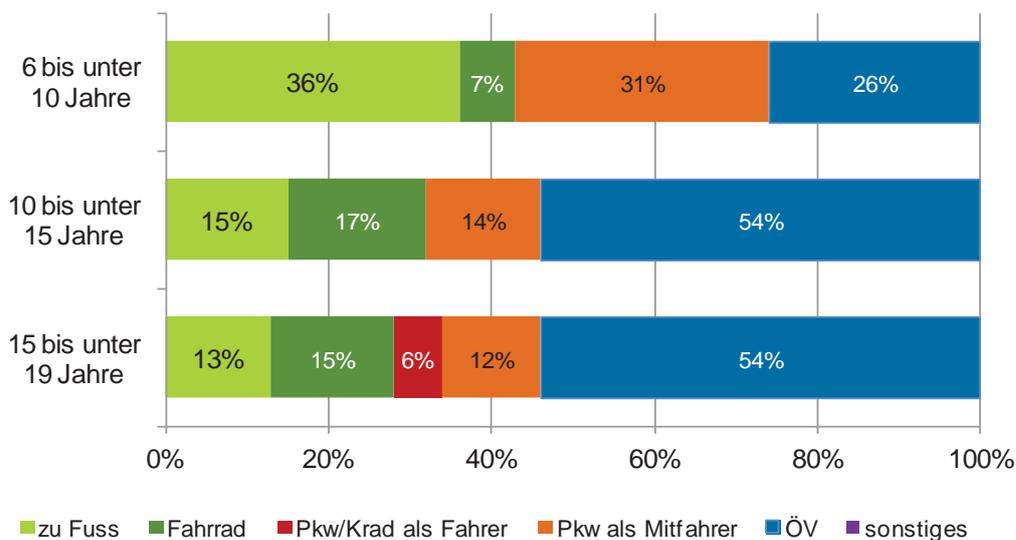
Jedem Wegezweck lässt sich eine typische Verkehrsmittelnutzung zuordnen. Arbeitswege sowie geschäftliche/dienstliche Wege weisen die höchsten Anteile an Pkw-Fahrten auf, dagegen haben Freizeit-, Einkaufs- und Ausbildungswege einen hohen Nahmobilitätsanteil. Höhere ÖV-Anteile finden sich v.a. bei den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

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



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

Abb. 72: Verkehrsmittelwahl nach Alter der Schüler

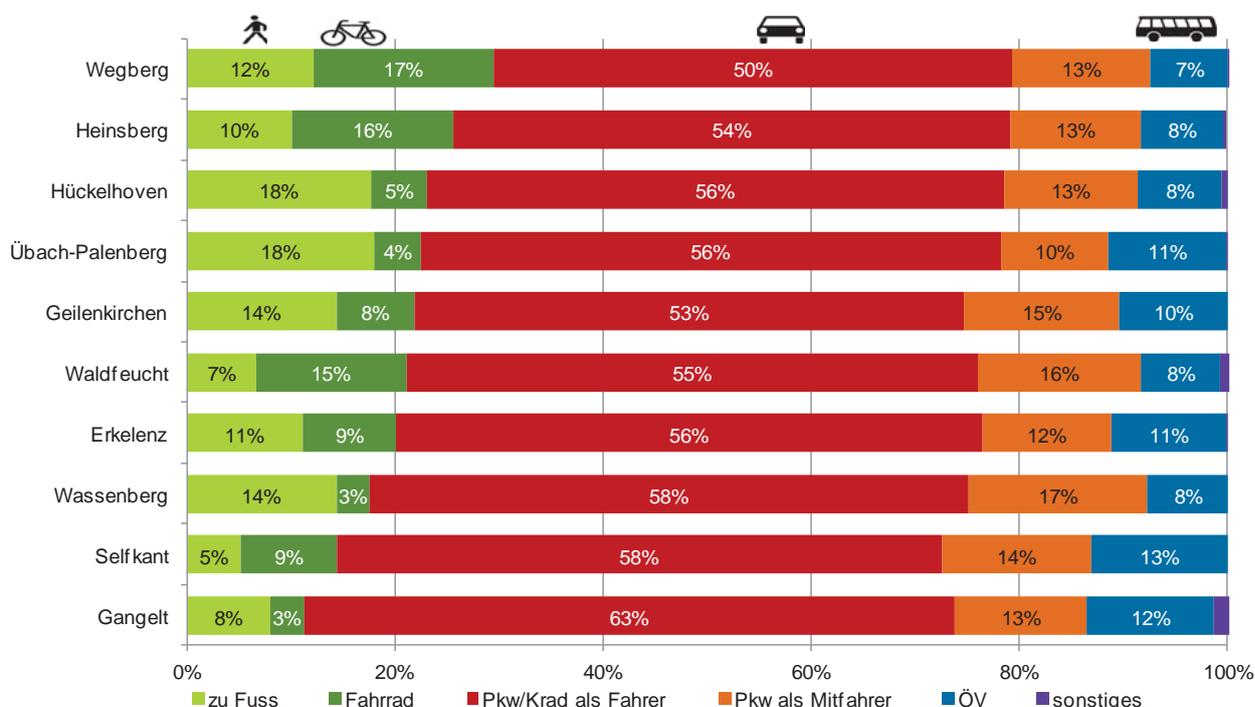


Kinder und Jugendliche, die eine weiterführende Schule besuchen (10-18 jährige), nutzen deutlich häufiger das Fahrrad (17 bzw. 15%) und besonders die öffentlichen Verkehrsmittel (54% ÖV). Rund jeder 7. bzw. 8. Schüler der weiterführenden Schulen wird mit dem Auto gebracht. Jeder 20. Jugendliche ab einem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

Verkehrsmittelwahl in den Kommunen

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

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



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

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

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

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

5.6 Wegelängen und Wegedauer

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

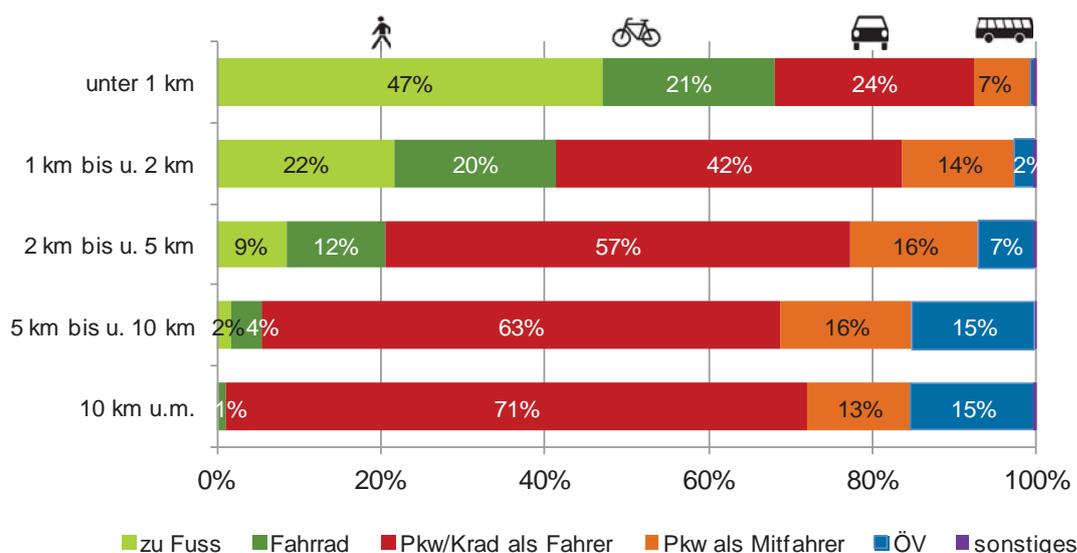
Tab. 74: Entfernung der zurückgelegten Wege

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

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

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

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



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

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

Wegedauer

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

Tab. 76: Dauer der zurückgelegten Wege

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

Geschwindigkeiten

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

Tab. 77: Durchschnittsgeschwindigkeiten nach Entfernungsklassen bzw. Wegebeziehung

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

Begleitung und Pkw-Besetzungsgrad

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

Tab. 78: Begleitung auf dem Weg

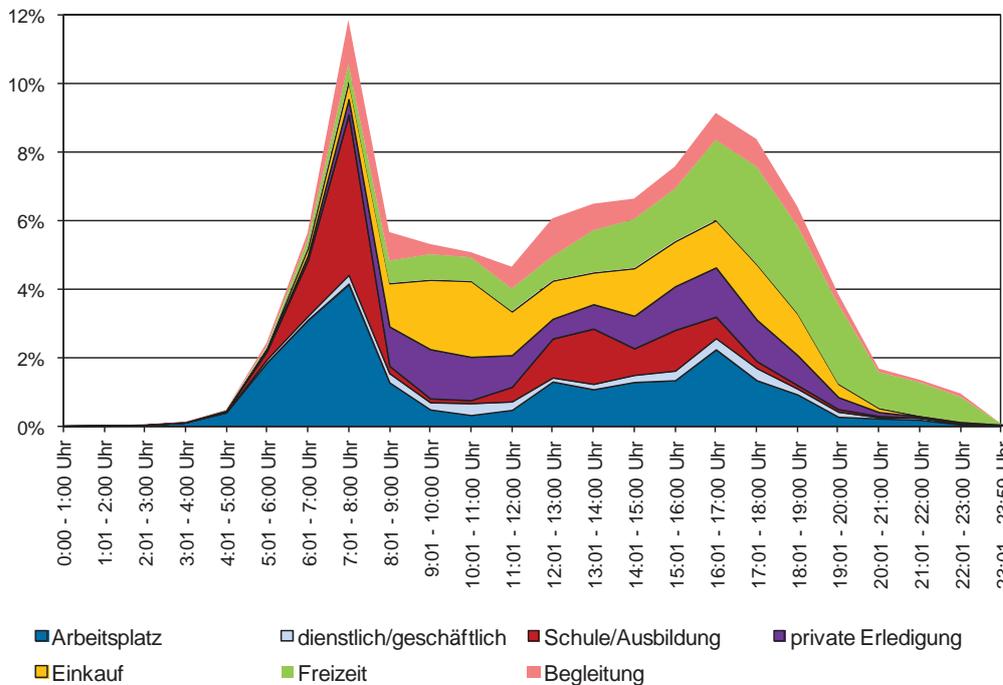
| Begleitung (alle Personen ab 6 J.) (in %) | Kreis Heinsberg | | | Kreis Steinfurt (n=3.437) | Kreis Lippe (n=12.002) | MiD 2008 |
|---|------------------------|--------------------|--------------------|---------------------------------|------------------------------|-------------|
| | Di. - Do. (n=8.170)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

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

Tageszeitliche Verteilung

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

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



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

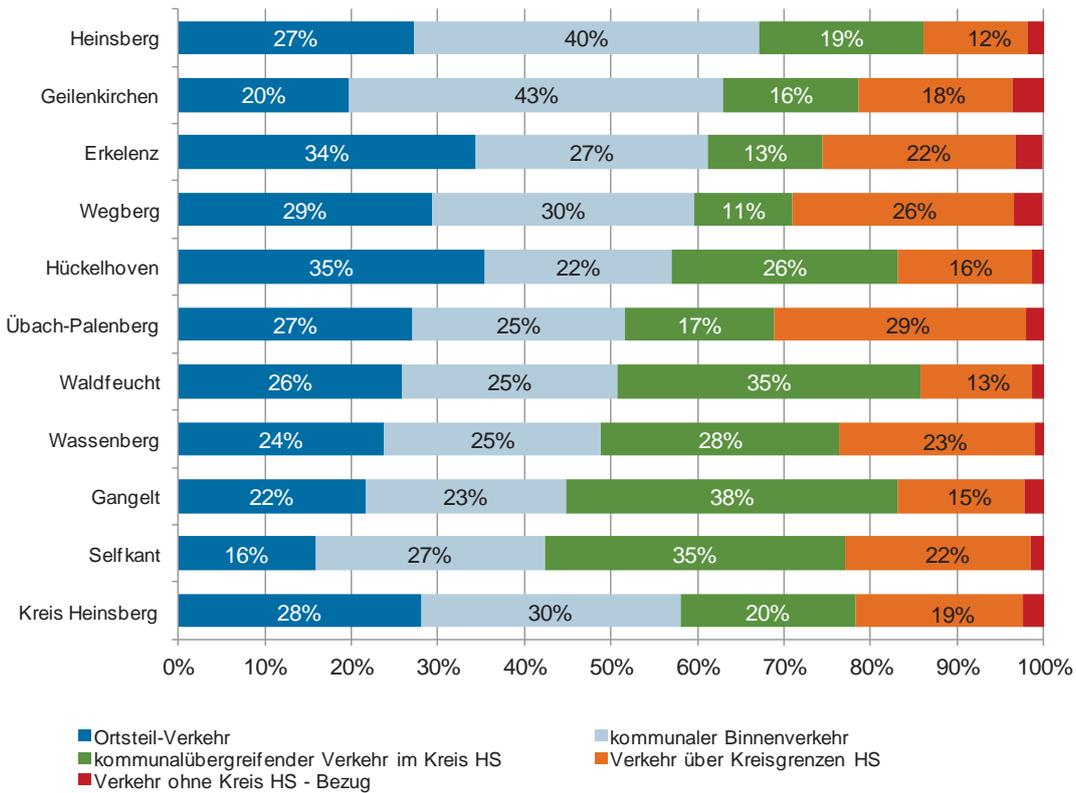
5.7 Räumliche Wegebeziehungen

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

Tab. 80: Struktur der Verkehrsbeziehung

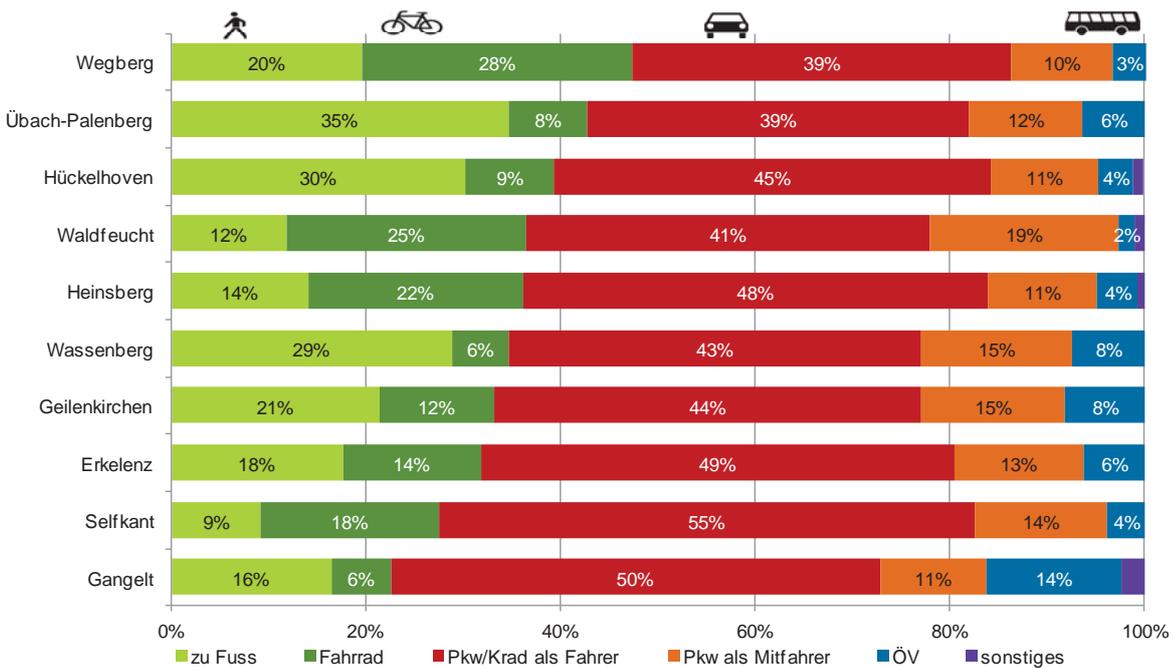
| Verkehrsströme (in %) | Kreis Heinsberg (n=8.773) | Kreis Steinfurt (n=12.938) | Kreis Lippe (n=13.430) |
|---|---------------------------|----------------------------|------------------------|
| Ortsteil-Verkehr | 28 | | |
| kommunaler Binnenverkehr | 30 | 65 | 64 |
| kommunalübergreifender Verkehr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

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



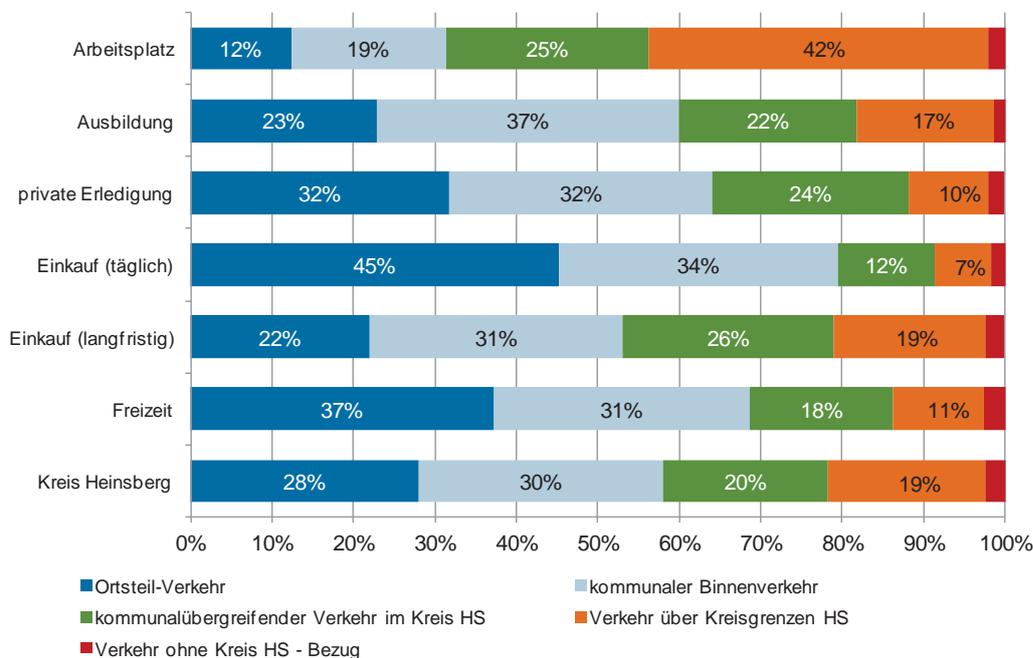
Die höchsten Binnenverkehrsanteile besitzen erwartungsgemäß die größeren Städte wie Heinsberg, Erkelenz, Hückelhoven. Aber auch Geilenkirchen und Wegberg haben einen hohen Binnenverkehrsanteil. Binnenverkehrswege sind eher mit kürzeren Wegedistanzen verbunden und bieten ein erhebliches Verlagerungspotenzial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

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



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

Abb. 83: Wegebeziehungen nach Wegezweck im Kreis Heinsberg



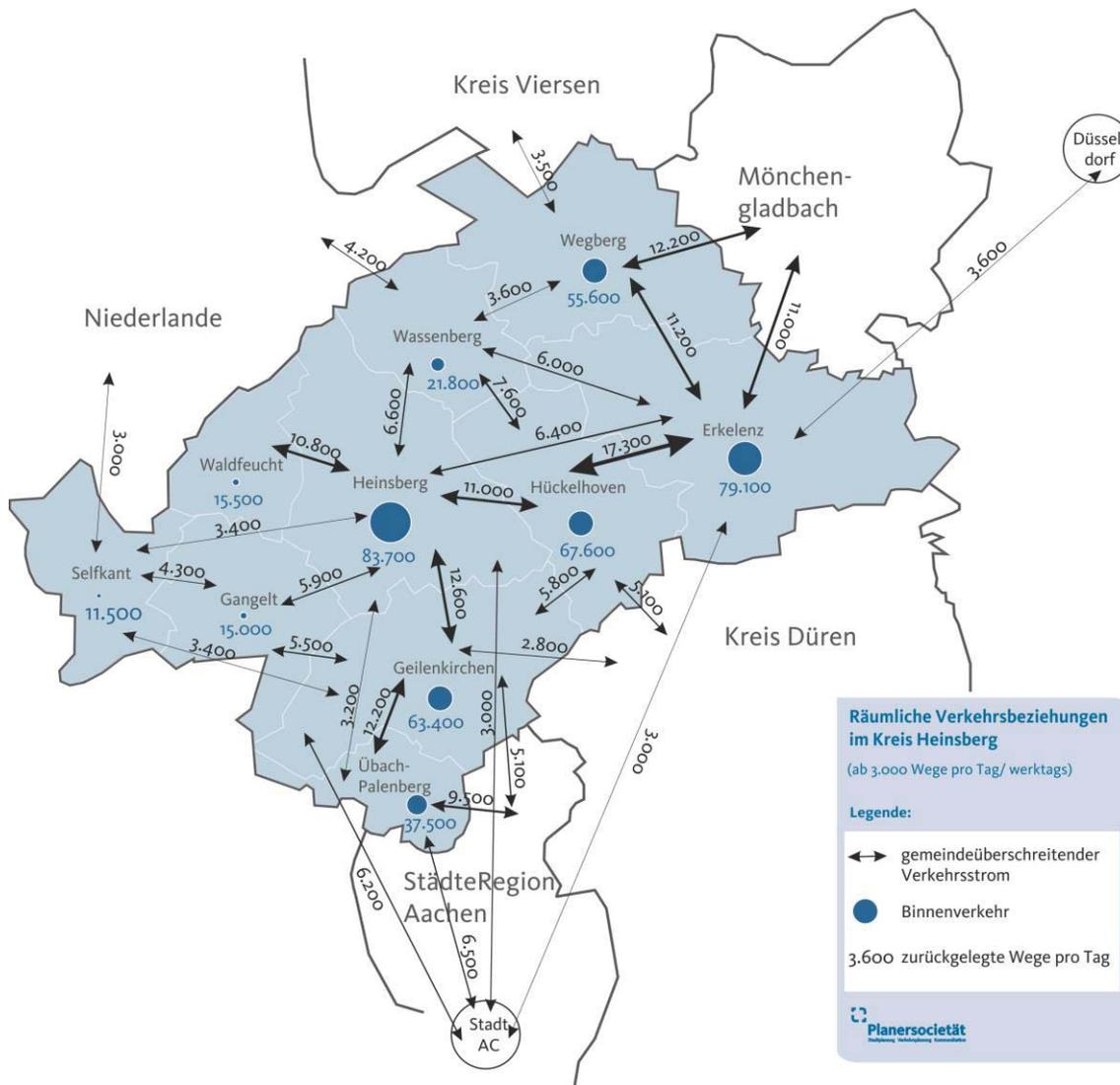
Im Vergleich zu anderen Regionen verbleiben im Kreis Heinsberg relativ wenige Wege im gleichen Ort. Dies hängt hauptsächlich mit der Arbeitsplatzsituation sowie den hohen Anteil an Arbeitspendlern zusammen. Lediglich 30% der Arbeitsplatzwege werden innerhalb der eigenen Kommune zurückgelegt. In anderen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

Tab. 84: Anteil der Wege im Kreis Heinsberg

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

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

Abb. 85: Räumliche Verkehrsbeziehungen im Kreis Heinsberg



Die stärksten Verkehrsbeziehungen innerhalb des Kreises Heinsberg existieren zwischen

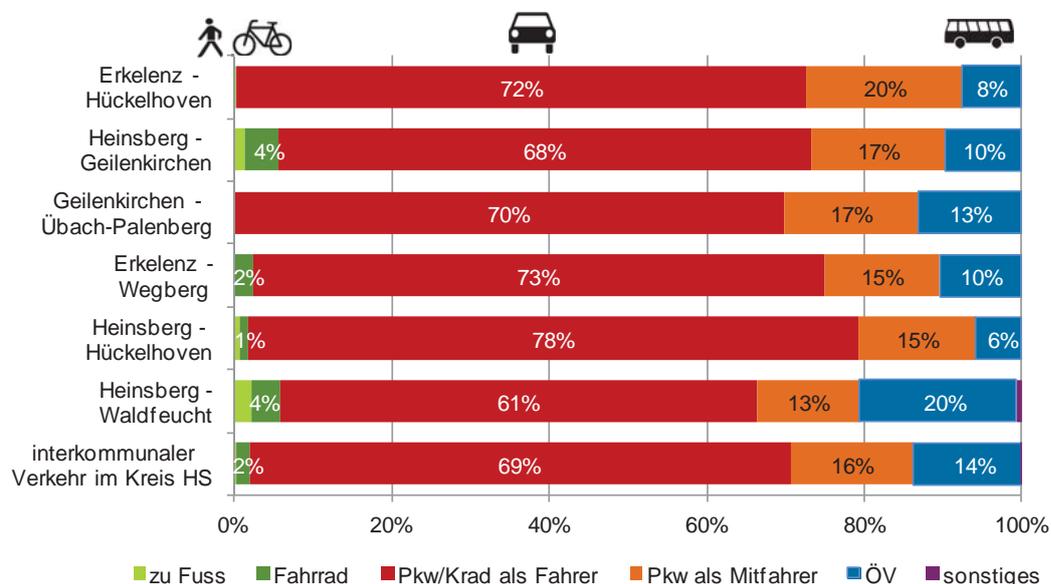
- Erkelenz und Hückelhoven (ca. 17.300 Wege pro Werktag),
- Heinsberg und Geilenkirchen (ca. 12.600 Wege),
- Geilenkirchen und Übach-Palenberg (ca. 12.100 Wege),
- Erkelenz und Wegberg (ca. 11.200 Wege),
- Heinsberg und Hückelhoven (ca. 11.100 Wege) sowie
- Heinsberg und Waldfeucht (ca. 10.800 Wege).

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

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

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

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



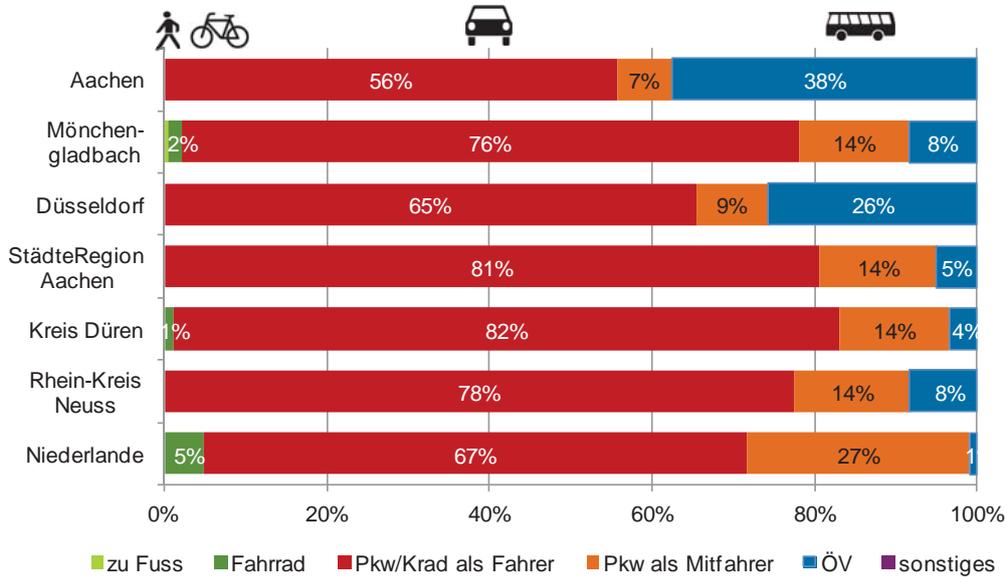
Die Städte Aachen und Mönchengladbach stellen die wichtigsten Zielorte außerhalb vom Kreis Heinsberg dar. 20% aller Wege der Kreisbevölkerung, die über die Kreisgrenze hinausgehen, führen von und nach Mönchengladbach. In die StädteRegion Aachen sind es knapp 30% (Stadt Aachen: 16% / (Alt)Kreis Aachen: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

Tab. 87: Zielorte außerhalb des Kreises Heinsberg

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

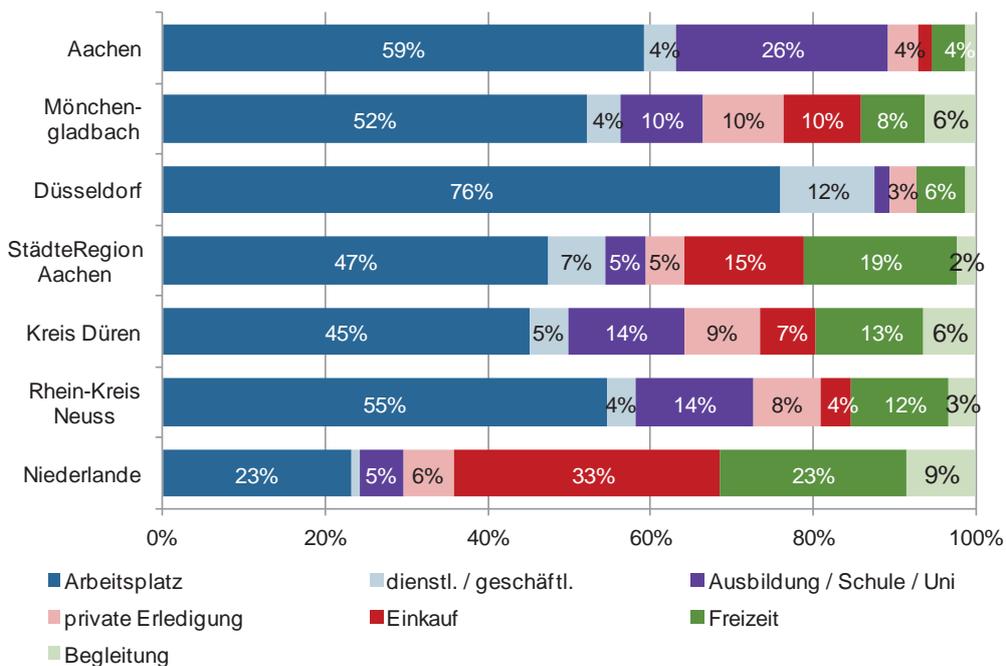
Die Verkehrsmittelwahl zu den Zielen außerhalb des Kreises wird natürlich von dem motorisierten Individualverkehr bestimmt. Bemerkenswert sind die unterschiedlich hohen Anteile bei der Inanspruchnahme von öffentlichen Verkehrsmitteln, die eine Spannweite von 1% (Wege in die Niederlande) bis 38% (Wege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

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



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

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



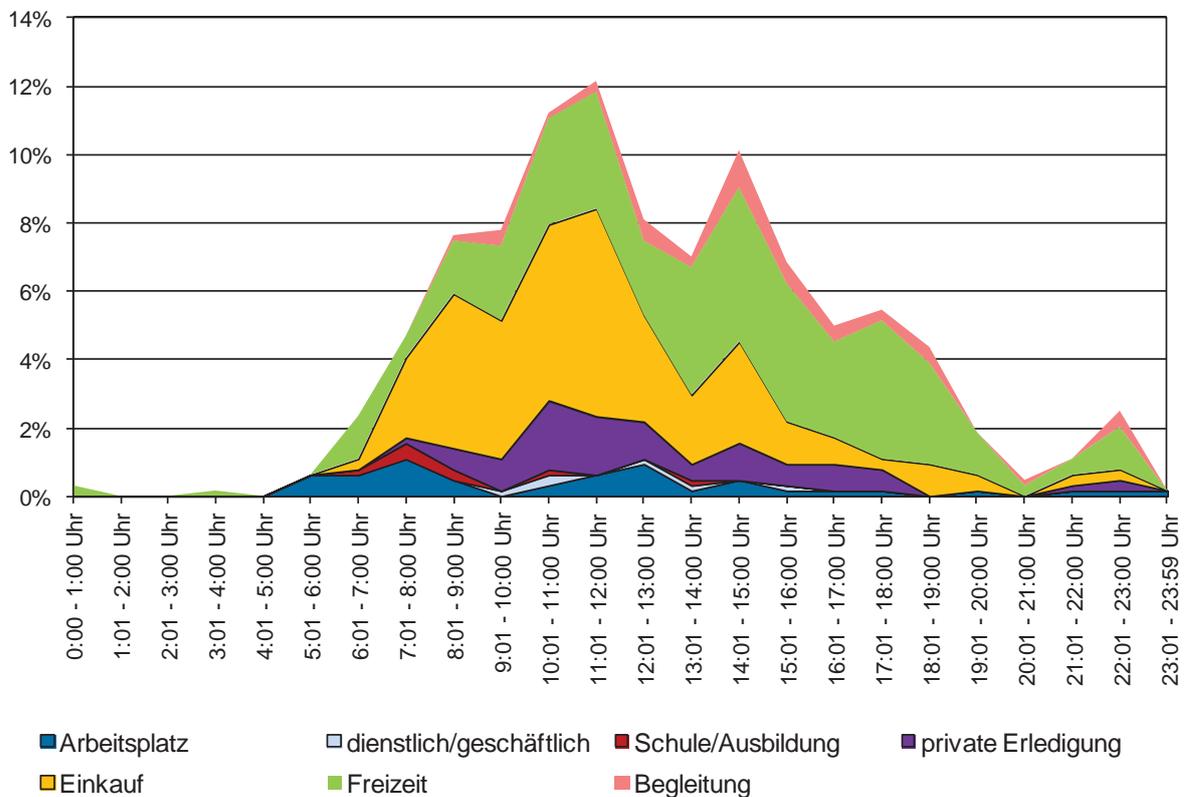
Die Wegezwecke in die Niederlande unterscheiden sich deutlich von denen in andere Regionen. Knapp ein Viertel der Wege besitzt einen beruflichen Hintergrund. Freizeit- und vor allem Einkaufswege werden überproportional häufig unternommen.

5.8 Wochenendmobilität

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

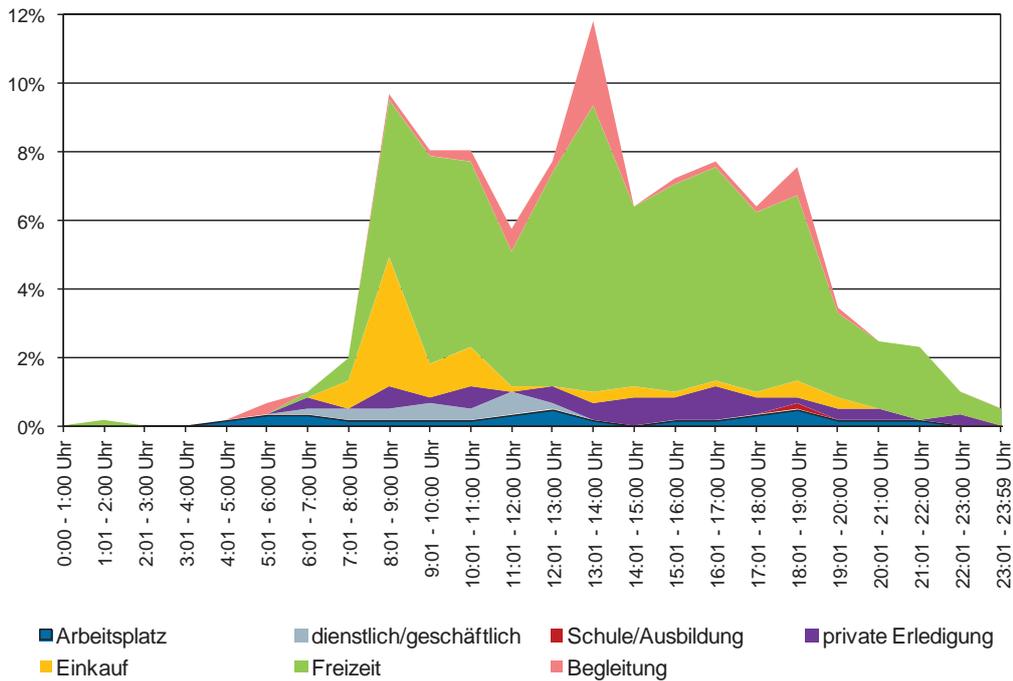
Am Wochenende steigt der Anteil an Immobilien an. Am Samstag bleiben drei von zehn Einwohnern in der Wohnung oder im Haus. Auch am Sonntag unternehmen allein ein Drittel aller Befragten überhaupt keinen Weg. Die Personen, die am Wochenende unterwegs waren, unternehmen aber auch durchschnittlich weniger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

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



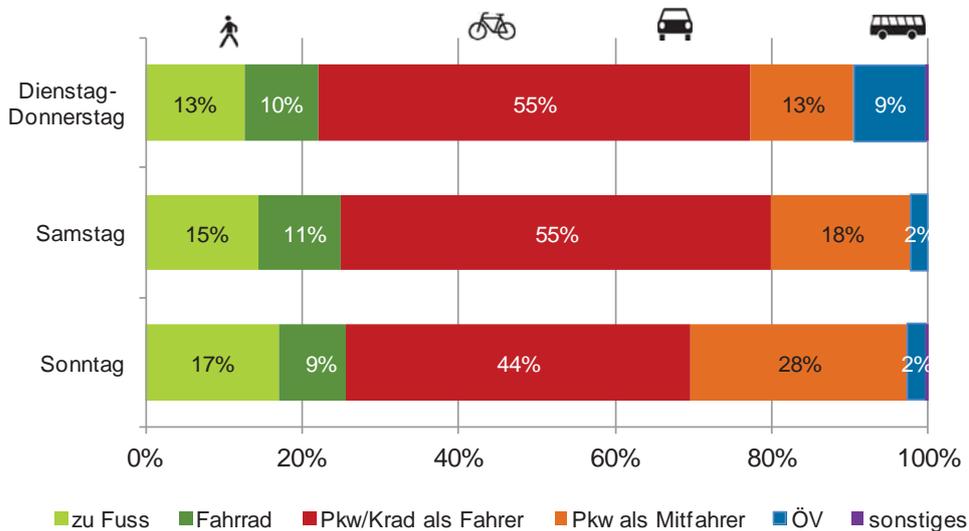
Arbeits- und Ausbildungswege spielen am Wochenende so gut wie keine Rolle. Ein Anstieg ist bei den Freizeit- (samstags/sonntags) und bei den Einkaufswegen (samstags) zu verzeichnen. Vor diesem Hintergrund verschiebt sich natürlich auch die zeitliche Inanspruchnahme der Verkehrssysteme. Am Samstag kommt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

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



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

Abb. 92: Modal Split nach Wochentag



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

5.9 Schwerpunktthema Öffentlicher Verkehr

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

Nutzung des Busliniennetzes im Kreis Heinsberg

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

Tab. 93: Busliniennutzung im Kreis Heinsberg 2012

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

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

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

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

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

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

MultiBus

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

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

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

Tab. 95: Bekanntheitsgrad des MultiBus-Systems

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

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

Tab. 96: Nutzungsintensität des MultiBus-Systems

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

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

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

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

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

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

Reaktivierung der Heinsberger Bahn

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

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

Tab. 98: Bewertung der Reaktivierung „Heinsberger Bahn“

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

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

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

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

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

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

Tab. 100: Nutzungsintensität der Heinsberger Bahn

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

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

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

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

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

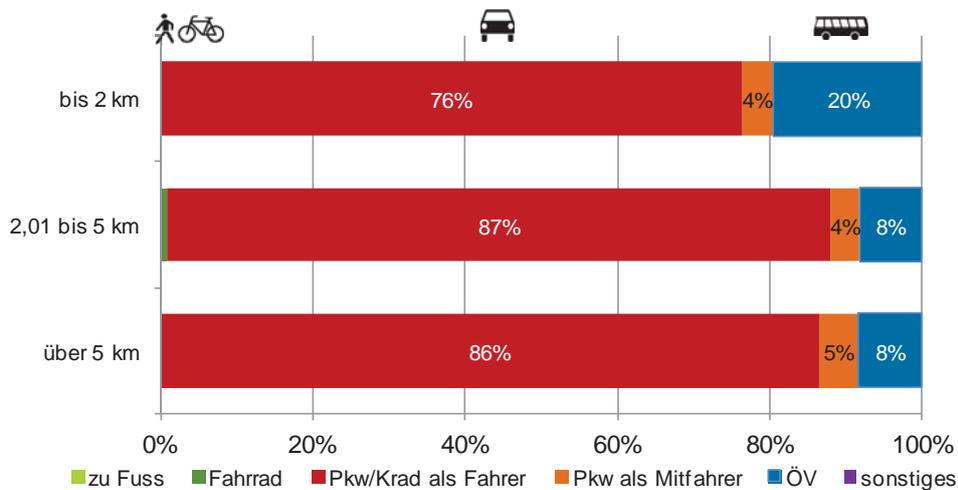
Eine räumliche Wechselbeziehung ist zweifelsohne vorhanden. Einwohner der Stadt Heinsberg und Kreisbewohner, die ihren Arbeits- oder Ausbildungsplatz in der Kreisstadt haben, geben überproportional häufig an, verstärkt mit der Bahn anstelle des Autos fahren zu wollen.

Auswirkungen der Reaktivierung der Heinsberger Bahn

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

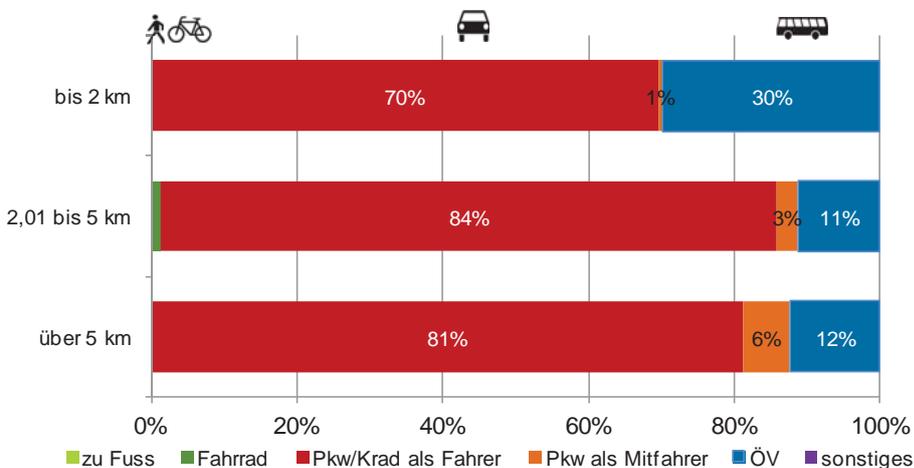
Die Abbildung 102 zeigt deutlich, dass es einen engen Zusammenhang zwischen der Verkehrsmittelwahl zum Arbeitsplatz und der Entfernung der Wohnung zum Bahnhof gibt. Wenn die Wohnung bis zu 2 Kilometer von einem Bahnhof entfernt liegt, wird immerhin jede vierte Fahrt zum Arbeitsplatz mit öffentlichen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

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



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

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



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

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

5.10 Bewertung der Verkehrssysteme sowie Verbesserungsvorschläge

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

Tab. 104: Bewertung des Verkehrssystems im Kreis Heinsberg

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

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

Tab. 105: Bewertung des Verkehrssystems im Vergleich

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

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

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

Tab. 106: Bewertung des Verkehrssystems nach Städten und Gemeinden

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

Für die meisten kleinräumigen Unterschiede lässt sich ein Erklärungsansatz finden.

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

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

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

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

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

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

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

Maßnahmen für eine vermehrte Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln

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

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

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

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

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

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

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

Vorschläge zu speziellen Busangeboten

Um Informationen für mögliche Zusatzangebote im öffentlichen Busverkehr zu erhalten, konnten die Befragten entsprechende Vorschläge unterbreiten.

Ca. jeder sechste Befragte führte mindestens ein spezielles Bus-Angebot auf, das diese Person auch in Anspruch nehmen würde. Am häufigsten wurden zusätzliche Busangebote genannt, die dem Freizeitverkehr zu besonderen Verkehrszeiten zuzuordnen sind. Dabei wurde entweder der Wunsch von Nacht- und Diskobussen geäußert oder es wurden Busangebote genannt, bei denen naturnahe oder freizeitskulturelle Erholungsaspekte im Vordergrund stehen.

Tab. 109: Verbesserungsvorschläge zu weiteren Busangeboten

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

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

Darüber hinaus wurden Busangebote zu bestimmten Zielen (Niederlande, Eifel, Aachen, Mönchengladbach, etc.), die Reaktivierung von ehemaligen Buslinien (Klinikum-Bus, Bus zum Bahnhof Erkelenz, Direktverbindung nach Sittard, etc.), fehlende Verkehrsverbindungen oder der Einsatz von Shuttle-Bussen (ICE-Bahnhof; Flughafen, Fußballstadien, etc.) aufgeführt.

Aus den Antworten ging allerdings des Öfteren hervor, dass diese Zusatzangebote finanzier- bzw. bezahlbar sein müssten.

Vorschläge für die Verkehrsplanung

Drei von zehn Befragten aus dem Kreis Heinsberg nahm die Befragung zum Anlass, um in einer offenen Frage Verbesserungsvorschläge für die Verkehrsplanung zu formulieren. Durchschnittlich wurden 1,4 Vorschläge pro Person unterbreitet (insgesamt über 1.500).

55% der Befragten nannten Verbesserungsmaßnahmen, die sich auf das öffentliche Verkehrssystem beziehen. Der verwendete Fragebogen hatte einen Themenschwerpunkt im Bereich „Öffentlicher Verkehr“. Insofern wurden die Befragten in dieser Richtung sensibilisiert. Es ist anzunehmen, dass viele Befragte deshalb bei der Frage nach Anregungen, Vorschlägen und Verbesserungsmaßnahmen in der Verkehrsplanung verstärkt in diese Richtung gedacht haben. In der Vergleichsuntersuchung im Kreis Steinfurt wurde der Fokus auf die Fahrradförderung gelegt. Die Befragten haben deshalb vermehrt Verbesserungsvorschläge aus diesem Verkehrsbereich aufgeführt.

Fast ¼ aller Befragten, die eine oder mehrere Maßnahmen anführte, wünscht sich ein besseres öffentliches Verkehrsnetz. Knapp jeder 6. Befragte möchte darüber hinaus eine engere Taktfolge oder eine Ausdehnung des Fahrtenangebots.

Tab. 110: Anregungen und Maßnahmen für die Verkehrsplanung

| Kritikpunkte in der / Anregungen für die Verkehrsplanung (offene Frage – Mehrfachantworten möglich) (alle Personen ab 6 Jahren) (% der Fälle) | Kreis Heinsberg (n=1.097) | Kreis Steinfurt (n=1.149) |
|--|------------------------------|------------------------------|
| Maßnahmen für Fußgänger | 5 | 4 |
| Maßnahmen für Radfahrer | 43 | 87 |
| - mehr Radwege | 23 | 36 |
| - bessere Radwege | 12 | 9 |
| - Radabstellanlagen | 1 | 3 |
| - Verkehrssicherheit Fahrradfahrer | 4 | 7 |
| - Ampelschaltungen auf Fahrradfahrer ausrichten | 1 | 5 |
| - sonstige Maßnahmen | 2 | 27 |
| Maßnahmen im ÖPNV / ÖV | 55 | 28 |
| - besseres Netz | 24 | 14 |
| - bessere Taktung / Ausdehnung Fahrtenangebot | 16 | 11 |
| - günstigere Tarife | 4 | 2 |
| Maßnahmen MIV | 39 | 13 |
| - Umgehungsstraße / neue Straßen | 7 | 5 |
| - mehr Kreisverkehre | 4 | 4 |
| - Sanierung / Instandhaltung Straßen | 3 | 4 |
| - mehr Parkplätze | 4 | |
| - Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche | 3 | |
| durchschnittliche Anzahl aufgeführter Punkte | 1,4 | 1,3 |
| keine Vorschläge | 70% | |

Die zweithäufigste Einzelnennung fiel auf eine Maßnahme aus dem Bereich Fahrradverkehr. Den Ausbau des Radwegenetzes führten 23% aller befragten Kreisbewohner an. Aber auch die Instandhaltung und Pflege der bestehenden Fahrradwege wurde häufiger aufgezählt.

Fast 40% der Befragten nannte Verbesserungsmaßnahmen, die sich auf den motorisierten Individualverkehr beziehen. Ein eindeutiger Handlungsschwerpunkt konnte nicht festgestellt werden. Mit 7% fiel die größte Einzelnennung auf den Bau neuer Straßen.

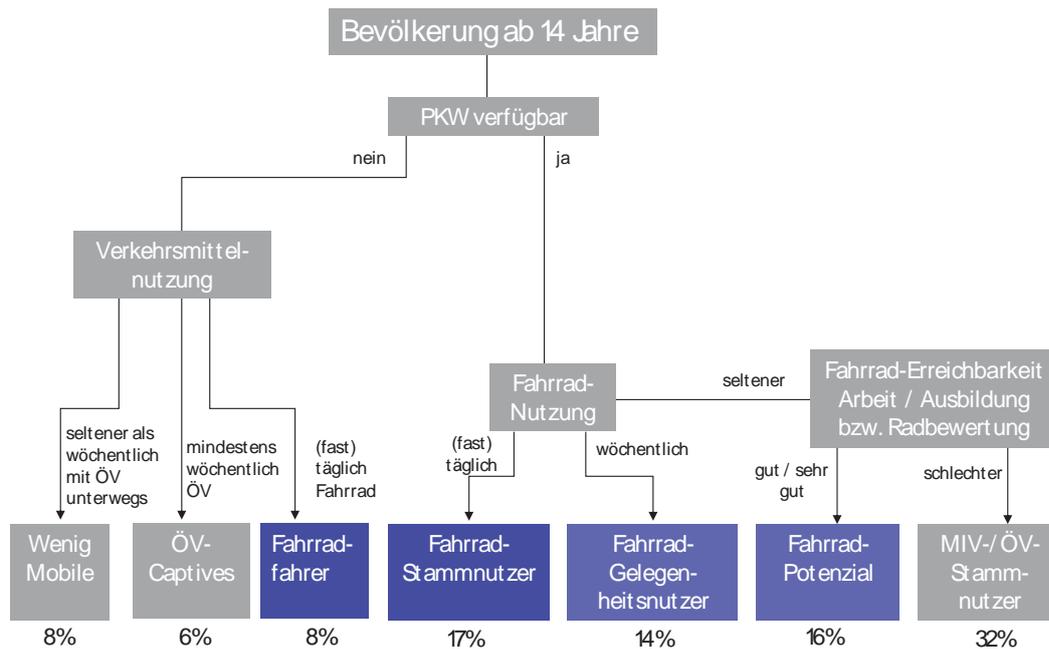
Nutzersegmente und Potenziale

Aus der Befragung lassen sich über differenzierte Auswertungen gewisse Nutzersegmente definieren, die für eine Potenzialbetrachtung für den Radverkehr bzw. ÖV sinnvoll sein können.

Aus der individuellen Pkw-Verfügbarkeit, kombiniert mit der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung sowie der generellen Bewertung der Erreichbarkeit der Ziele mit dem Fahrrad oder mit dem ÖV sind so genannte Nutzersegmente ableitbar. Damit können jeweils Potenziale für den Radverkehr bzw. für den ÖV abgeschätzt werden.

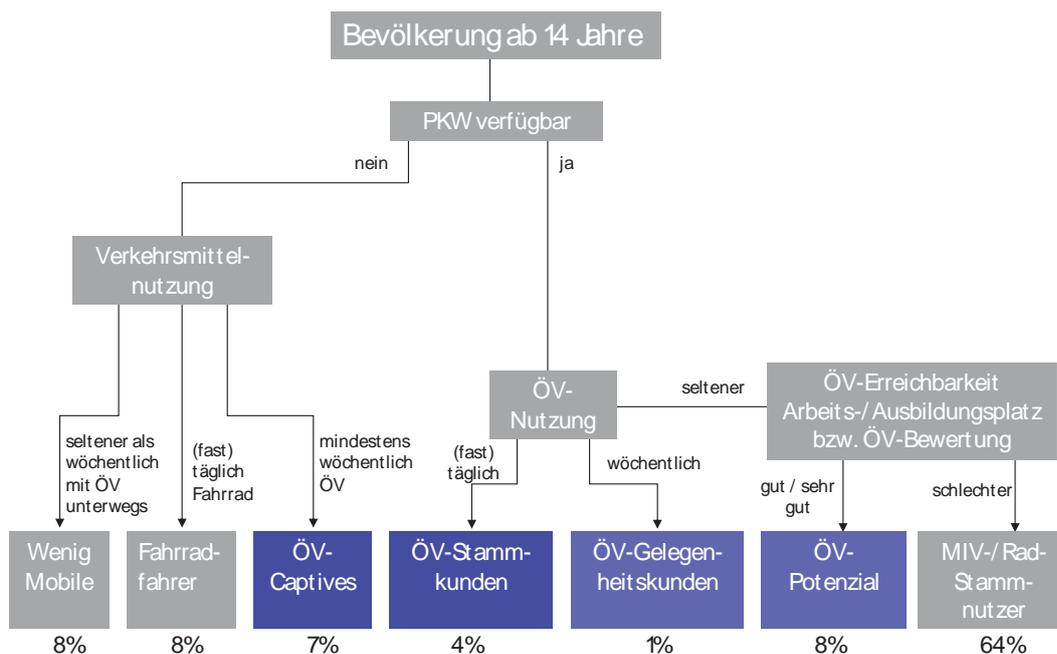
8% der Befragten im Kreis Heinsberg sind regelmäßige Fahrradfahrer, die darauf angewiesen sind, da sie kein Auto besitzen oder dieses nur zeitlich limitiert nutzen können. 17% der Befragten sind Fahrrad-Stammnutzer. Sie verfügen zwar über ein Auto, entscheiden sich trotzdem (fast) täglich für das Fahrrad.

Abb. 111: Nutzersegmente und Radpotenziale im Kreis Heinsberg



Jeder siebte Befragte ist Fahrrad-Gelegenheitsnutzer, der das Fahrrad trotz individueller Autoverfügbarkeit mindestens einmal in der Woche nutzt. Damit fällt die Gruppe der Stamm- und Gelegenheitsnutzer vom Fahrrad (39%) wesentlich höher aus als die entsprechende Gruppe der öffentlichen Verkehrsmittel (12%). 16% der Befragten bilden das Fahrrad-Potenzial. Sie verfügen über einen Pkw, fahren selten mit dem Fahrrad, bewerten die Erreichbarkeit wichtiger Ziele wie den Arbeits- / bzw. Ausbildungsplatz mit dem Fahrrad jedoch gut oder sehr gut. Diese beiden Fahrradnutzergruppen (Gelegenheitsnutzer als auch Selten-Nutzer mit guter Fahrradbewertung) zeigen mit insgesamt 30% ein großes, noch nicht ausgeschöpftes Potenzial zur Stärkung des Fahrradverkehrs im Kreis Heinsberg auf. Eine entsprechende Untersuchung nach ÖV-Potenzialen zeigt folgende Abbildung:

Abb. 112: Nutzersegmente und ÖV-Potenziale im Kreis Heinsberg



7% der Befragten aus dem Kreis Heinsberg sind ÖV-Captives, also ÖV-Kunden, die kein Auto besitzen oder dieses nur eingeschränkt nutzen können. 4% der Befragten sind ÖV-Stammkunden. Sie verfügen zwar über ein Auto, entscheiden sich aber trotzdem (fast) täglich für Bus und Bahn. Nur 1% sind ÖV-Gelegenheitskunden, die die ÖV-Angebote trotz individueller Autoverfügbarkeit zumindest einmal in der Woche nutzen. Mit zusammengerechnet 5% fällt die ÖV-Stamm- und –Gelegenheitskundschaft im Kreis Heinsberg eher gering aus. 8% der Befragten sind das sog. ÖV-Potenzial; sie verfügen über einen Pkw, fahren selten mit dem ÖV, bewerten die Erreichbarkeit ihrer Ziele mit diesen Verkehrsmitteln aber gut oder sehr gut. Auch dieser Wert ist als vergleichsweise niedrig einzustufen. Durch die Reaktivierung der Heinsberger Bahn wird sich sicherlich eine andere Verteilung ergeben. Ein gewisser Teil des ermittelten Potenzials kann schon heute über geeignete Angebote und Maßnahmen (attraktive Umsteigerangebote, Vorteile des ÖV herausheben, etc.) abgeschöpft werden.

Alle übrigen Segmente weisen aus unterschiedlichen Gründen eine deutlich geringere Affinität zum öffentlichen Nahverkehr auf. Das Spektrum reicht von „Wenig-Mobilen“ (8%), zu denen überwiegend ältere Menschen zählen, über die Fahrradfahrer (ohne Pkw-Verfügbarkeit: 8%) bis hin zu den IV-Stammnutzern (Pkw-Verfügbarkeit und hohe Nutzung des Autos: 64%).

5.11 Maßnahmenempfehlungen

Die Mobilitätsbefragung gibt ein umfassendes und repräsentatives Bild des Mobilitätsgeschehens im Kreis Heinsberg wieder. Derzeit ist die Mobilität im Kreis Heinsberg – auch aufgrund der hohen Pkw-Ausstattung und der allgemein hohen Pkw-Verfügbarkeit - noch stark vom Auto geprägt. Die Fahrraddichte in den Haushalten ist zwar höher als die Pkw-Ausstattung, allerdings lässt der Fahrradanteil von 10% im Kreis Heinsberg noch weitere Ausbaupotenziale erkennen. Darüber hinaus besteht ein gewisses Umsteigerpotenzial auf öffentliche Verkehrsmittel. Die Reaktivierung der Heinsberger Bahn wird sich auf jeden Fall auf den Modal Split auswirken. Trotzdem sind weitere Maßnahmen notwendig, um ein attraktives öffentliches Verkehrssystem anzubieten, das eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellt.

Sowohl die Verkehrssituation für Fußgänger als auch für den motorisierten Individualverkehr werden von der überwiegenden Mehrheit der Heinsberger Kreisbevölkerung als positiv angesehen. Zum Einen erhalten diese beiden Verkehrssysteme gute Durchschnittsbewertungen. Zum anderen werden zwar mehrere Kritikpunkte und Verbesserungsvorschläge aufgeführt, aber diese Punkte ergeben kein einheitliches Bild, auf das ein zielgerichtetes Maßnahmenpaket entwickelt werden kann.

Mit den Fahrradverhältnissen sind die meisten Kreisbewohner ebenfalls zufrieden. Immerhin vergaben sechs von zehn Befragten die Note „sehr gut“ oder „gut“ für dieses Verkehrssystem. Obwohl sich im Kreis Heinsberg nur die Stadt Erkelenz seit 2011 in der AGFS befindet, kann man deren selbst gesteckte 25%-Zielmarke als angestrebten Orientierungswert für das Fahrrad am Modal Split ansetzen. Insbesondere für Wegelängen bis 5 km stellt das Fahrrad eine geeignete Alternative zur Autonutzung dar. In den durchgeführten Potenzialanalysen zeigte es sich, dass für viele Bewohner die Fahrrad-Erreichbarkeit von wichtigen Zielen wie den Arbeits- und Ausbildungsplatz gegeben ist. Als Fahrradpotenzial können 30% der Bewohner im Kreis Heinsberg angesehen werden. Darauf aufbauend bietet eine verstärkte Fahrradförderungs politik gute Aussichten, die möglichen Steigerungen Realität werden zu lassen.

Eine kompliziertere Ausgangslage zeigt sich beim öffentlichen Verkehrssystem. Die Zufriedenheitswerte sind vorwiegend im unteren Drittel anzusiedeln. Die öffentlichen Verkehrsmittel werden vielfach nur von den Personen in Anspruch genommen, die darauf angewiesen sind (z.B. Schüler). Die wahlfreien Verkehrsteilnehmer greifen demnach i.d.R. auf andere Verkehrsmittel zurück. Mit der heutigen Angebotssituation kann einer von zehn Befragten als potenzieller ÖV-Kunden betrachtet werden, da die Erreichbarkeit der Ziele mit öffentlichen Verkehrsmitteln positiv eingeschätzt wird. Die Reaktivierung der Heinsberger Bahn ist ein zentraler Ansatzpunkt für eine Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrssystems und die Generierung neuer Kunden. Darüber hinaus ist bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans darauf zu achten, dass ein langfristig konkurrenzfähiges Verkehrssystem entsteht.

Insbesondere zum Rad- und ÖV-Verkehr wäre zunächst unter Heranziehung der Ergebnisse der Mobilitätsuntersuchung im Kreis Heinsberg verkehrspolitisch zu diskutieren, mit welcher Strategie welche Ziele bzgl. des zukünftig anzustrebenden Modal Splits zu setzen sind.

Die zukünftige Mobilitätsentwicklung wird vor allem durch den demografischen Wandel, durch höhere Kraftstoffkosten sowie von einer höheren Bedeutung der E-Mobilität (sowohl beim Auto als auch beim Rad) geprägt sein, so dass zukünftig einige Veränderungen zu erwarten sind. Hier gilt es vorsorgend aktiv zu werden, insbesondere wenn das Autofahren deutlich teurer werden wird.

Bedeutsame Aspekte, auf die Handlungsfelder aufgebaut werden können, sind vor allem folgende:

- Die Ausstattung der Haushalte mit Elektrofahrrädern (E-Bikes/Pedelecs) hat schon einen überraschend hohen Wert erreicht. Weitere Steigerungen sind aufgrund des Marktbooms in diesem Sektor zu erwarten. Die Haushalte, die ein Elektrofahrrad besitzen, sind älter und fahren durchaus häufiger und weiter mit dem Fahrrad als Haushalte, die ausschließlich konventionelle Fahrräder besitzen. Die Elektrofahrräder bieten vor allem Chancen für die Mobilität im Alter, für eine Steigerung des Fahrradanteils auf längeren Strecken sowie bei der Bewältigung topografisch anspruchsvoller Wege. Der Aufbau von regionalen Radschnellwegen, die Integration von Pedelecs in die aktive Tourismusförderung sowie der Aufbau der erforderlichen Infrastruktur (Ladestationen, hier ist neben Verleihsystemen auch auf den vermehrten Einsatz eigener Pedelecs zu achten) sind sinnvolle Handlungsfelder, die den Trend verstärken können.
- Der Zeitkartenbesitz im ÖV ist eine wichtige Determinante, die die Verkehrsmittelwahl hinsichtlich einer stärkeren ÖV-Nutzung beeinflussen kann. Wer eine Zeitkarte besitzt, nutzt den ÖV auch in einem viel stärkeren Maße im Alltagsverkehr. Während der Zeitkartenbesitz bei Schülern und Studierenden schon relativ hoch ist, könnte die Besitzquote vor allem bei Erwerbstätigen (Job-Ticket) und bei Rentnern gesteigert werden. So genannte PatenTickets oder Schnuppertickets können auch Gruppen wieder an das Bus- und Bahnfahren heranbringen, die jahrelang nicht mit dem ÖV gefahren sind.
- Insgesamt wird sich in der Region in den nächsten Jahren der demografische Wandel auch im Verkehrsbereich bemerkbar machen. Dazu gehören z.B. ein Rückgang des Schülerverkehrs (Rückgang der ÖV-Zahlen) sowie ein höherer Anteil älterer Menschen. Allerdings wird sich die zukünftige Seniorengeneration anders verhalten als die heutige. Eine aktivere Generation, hohe Führerscheinbesitzquoten auch bei den Frauen sowie eine Verkehrssozialisation, die auf jahrelange Erfahrungen mit dem eigenen Auto aufbaut, lässt eine höhere Pkw-Nutzung im Alter erwarten. Hier könnte jedoch durch zielgruppengerechte Angebote, sei es im ÖV als auch beim Radverkehr, reagiert werden. Zudem werden höhere Anforderungen an Barrierefreiheit (z.B. in den Stadtzentren, beim ÖV) und Fahrkomfort (z.B. auch kürzere Haltestellendistanzen, Serviceleistungen) insgesamt gestellt werden.
- Die große Anzahl der kurzen Wege (über 50% der Wege im Kreis Heinsberg sind weniger als 5 km lang) und der bedeutende Binnenverkehrsanteil in den Städten und Gemeinden stellen ein Potenzial für eine Stärkung der Nahmobilität im Sinne einer qualitätsvollen Fuß- und Radwegförderung dar. In vielen Fällen wird derzeit noch das Auto genutzt, obwohl die Reisegeschwindigkeit (Fahrzeit zzgl. der Rüstzeiten wie Fahrzeug aus Garage und Parkplatzsuche) mit dem Rad gerade auf den kurzen Strecken oftmals geringer ist.
- Mit dem Fahrradtourismus wird in der Heinsberger Region maßgeblich geworben. Es ist sinnvoll, dass die Kreisbewohner sich als Teil einer Fahrradregion verstehen. Dies schafft eine höhere Identifikation sowie eine allgemeine Bereitschaft, das Fahrrad auch im Alltagsverkehr verstärkt zu nutzen. Der Radinfrastrukturausbau bildet einen elementaren Bestandteil der Radverkehrsförderung, ist aber durch die Entwicklung eines Fahrradklimas, z. B. durch Fahrrad-Events und Projekte, die eine gewisse Strahlkraft erzielen (z.B. Radschnell- oder -vorrangrouten) zu ergänzen.

Kombinierte Wege wie Bike & Ride, Park & Ride und Kiss & Ride sind z. Zt. noch auf einem niedrigen Niveau, zukünftig werden sie an Bedeutung gewinnen. Eine Voraussetzung für einen höheren Bike & Ride-Anteil ist die Schaffung von Radabstellanlagen an Bushaltestellen (z.T. auch überdacht und als Boxen z.B. für teurere Fahrräder wie Pedelecs) sowie an den Bahnhöfen, sofern sie hier noch nicht existieren. Die Förderung der Fahrradmitnahme im ÖV, die Schaffung von qualitätsvollen Radrouten zu den Bahnhöfen und Schnellbushaltestellen sind ebenfalls wichtige Handlungsfelder, die Bike & Ride unterstützen könnten. Der Einnahmeverlust durch eine kostenlose Fahrradmitnahme im ÖV steht in keinem Verhältnis zu dem hierdurch zu erzielenden Imagegewinn, wie andere Beispiele zeigen (z.B. in Sachsen-Anhalt). Die Maßnahme führt letztlich auch dazu, dass mehr Fahrradfahrer überhaupt die Bahn benutzen und hierfür bezahlen

5.12 Tarif und Vertrieb

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

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

Der AVV und der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) haben eine Tarifkooperation AVV/VRS erarbeitet, die die Regionen zusammenrücken lässt. Ab 1. Januar 2015 gelten zwischen den beiden Verbänden die Tickets des VRS-Tarifs. Diese sind flächendeckend in beiden Verbundgebieten erhältlich. Innerhalb des AVV gilt weiterhin wie gewohnt der AVV-Tarif. Vorher galt zwischen den beiden Räumen je nach Relation vier verschiedene Tarife: hauptsächlich der NRW-Tarif, aber auch der VRS-, der AVV- und der DB-Tarif. Diese unübersichtliche Situation wurde durch einen einheitlichen Verbundtarif abgelöst.

Die beiden Verbundräume AVV und VRS verfolgen mit dieser Umstellung das Ziel, die Tariflandschaft zu vereinfachen und dabei die Vorteile eines einheitlichen Verbundtarifes zu stärken. Es wird aber auch eine Vorgabe der Landesgesetzgebung umgesetzt, die im ÖPNV-Gesetz festschreibt, dass innerhalb der Zweckverbände für den Schienenpersonennahverkehr einheitliche Tarife umzusetzen sind.

Über die früher bereits integrierten 5 AVV-Kommunen (Düren, Merzenich, Nörvenich, Titz und Vettweiß) hinaus, kommt der VRS-Tarif somit im Übergang zum AVV auch in die übrigen 30 AVV-Kommunen zur Anwendung. Der AVV-Tarif bleibt innerhalb des AVV-Netzes unverändert bestehen. Insgesamt wurden rund 1,3 Mio. Fahrten jährlich zum 1.1.2015 in den VRS-Tarif integriert. Für die betroffenen Kunden bedeutet die Umstellung auf den genannten Relationen zukünftig neue Tickets mit neuen Namen, teils veränderte räumliche Gültigkeiten und auch neue Preise.

Aus dem Kreis Heinsberg kann man nun nicht nur über Aachen und Düren zum VRS-Tarif in den VRS reisen, sondern auch bei Fahrten über Mönchengladbach durch den VRR nach Köln oder den nördlichen Teil des VRS den VRS-Tarif nutzen.

Eine solche Tarifkooperation ist zukünftig auch mit dem VRR angestrebt. Da insbesondere bei Job-Tickets und Schüler-Tickets eine vereinfachte Nutzung über Verbundgrenzen erreicht werden soll.

Aber auch in Richtung Niederland und Belgien ist die kontinuierliche Fortentwicklung kundenorientierter tariflicher Übergangslösungen erforderlich. Mit den bilateralen Vereinbarungen von Übergangstarifen für Fahrten nach Heerlen (NL) und durch die Einführung des **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 dem Kreis Heinsberg betrieben werden, auf dem gesamten Linienverlauf sowohl der OV-Chipkartenstandard als auch der VDV-Kernapplikationsstandard anerkannt und von den Kunden uneingeschränkt genutzt werden können.

Vertrieb

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

Die Anforderungen an den Vertrieb stellen sich in der Fläche und in städtischen Räumen sehr unterschiedlich dar. Im Kreis Heinsberg ist ein dichtes Vorverkaufsnetz vorhanden. Das gesamte Fahrausweissortiment ist auch in allen Bussen beim Fahrpersonal zu erhalten ist.

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

Das derzeitige Vertriebssystem im AVV, welches auf 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 weiterhin zunächst seine Gültigkeit. 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 Bartarifes als elektronisches Ticket angeboten werden.

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

6 Zielkonzept

Übersicht

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

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

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

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

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

6.1 Grenzüberschreitende Planungen in der Euregio Maas-Rhein

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

Die ÖPNV-Plattform verfolgt fünf Grundgedanken:

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

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

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

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

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

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

- Sneltrein/RE Maastricht – Heerlen – Aachen
- IC Eindhoven – Heerlen – Aachen
- Sneltram Maastricht – Hasselt
- Avantislinie Aachen – Avantis – Kerkrade – Heerlen – Maastricht.

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

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

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

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

Im Gesamtergebnis wird auf dieser Grundlage ein euregionales Verbundsystem angestrebt. Der als „mobility **euregio**“ herausgegebene dreisprachige Netzplan stellt den Kooperationsumfang bildlich dar.

Er integriert den Schnellverkehr (Bahn/Schnellbus) der euregionalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen in eine homogene, grenzüberschreitende Produkt- und Angebotsstruktur.

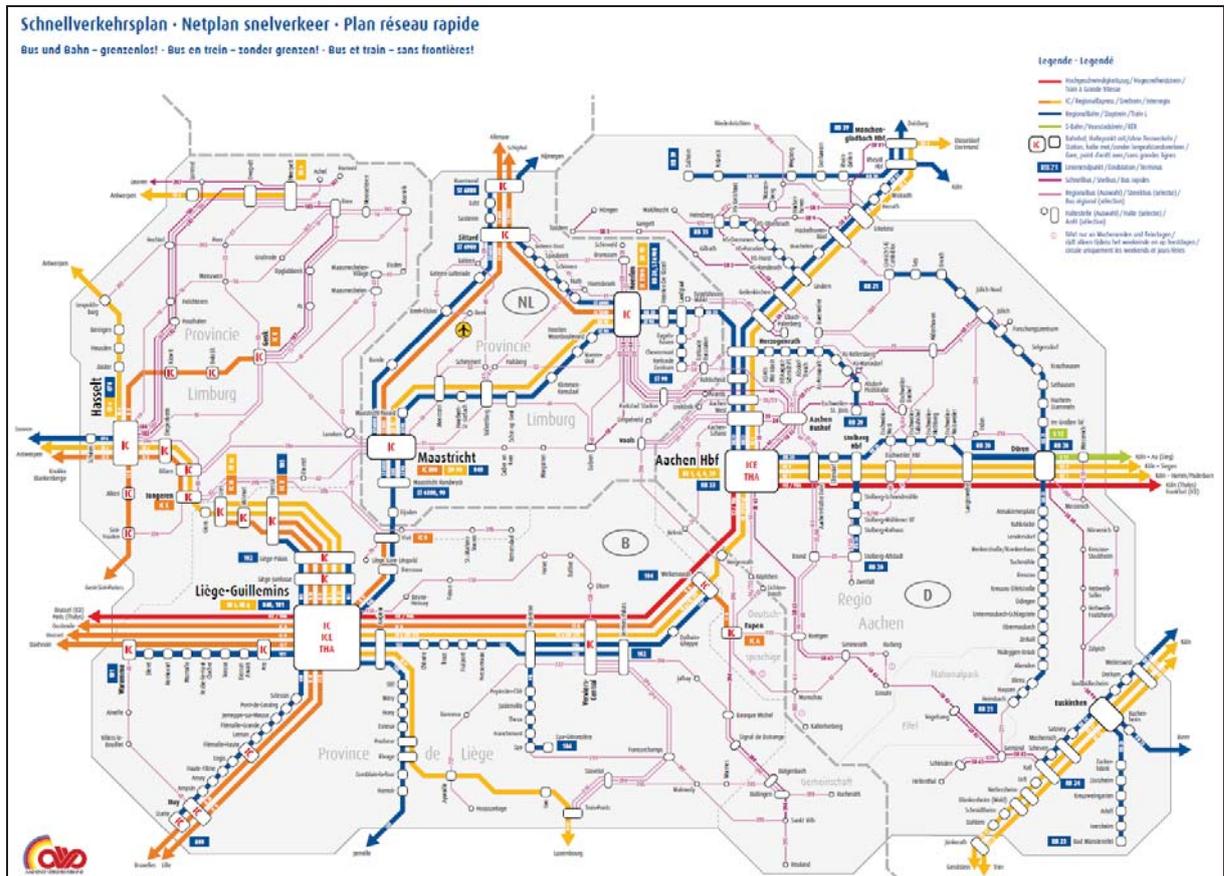


Abb. 113: Grenzüberschreitender Schnellverkehr in der Euregio Maas-Rhein (Ausgabe 2015)

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 (*eu**regio**bahn*) zwischen Alsdorf und Stolberg Hbf und Inbetriebnahme des neuen Haltepunktes Würselen Merzbrück und weiterer punktueller Ausbau der P+R/B+R-Anlagen und der Bus/Bahn- Verknüpfung.
2. Ausbau der Netzinfrastruktur im Bahnhof Herzogenrath als Voraussetzung für eine verbesserte Abwicklung der Zugverkehre nach Heerlen und nach Alsdorf.
3. Verdichtung der *eu**regio**bahn* zwischen Herzogenrath und Alsdorf Annapark auf einen 30'-Takt (Rücknahme der *eu**regio**bahn*-Verbindung nach Heerlen).
4. Einführung einer 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) ggf. mit Anschluss Hückelhoven
- Netzschluss Landgraaf/NL – Aachen Richterich über Avantis
- Reaktivierung der Bördebahn Düren – Euskirchen
- Reaktivierung/Netzergänzung Alsdorf – Baesweiler
- Reaktivierung/Netzergänzung Stolberg Altstadt – Stolberg Breinig
- Reaktivierung/Netzschluss Dalheim – Roermond/NL.

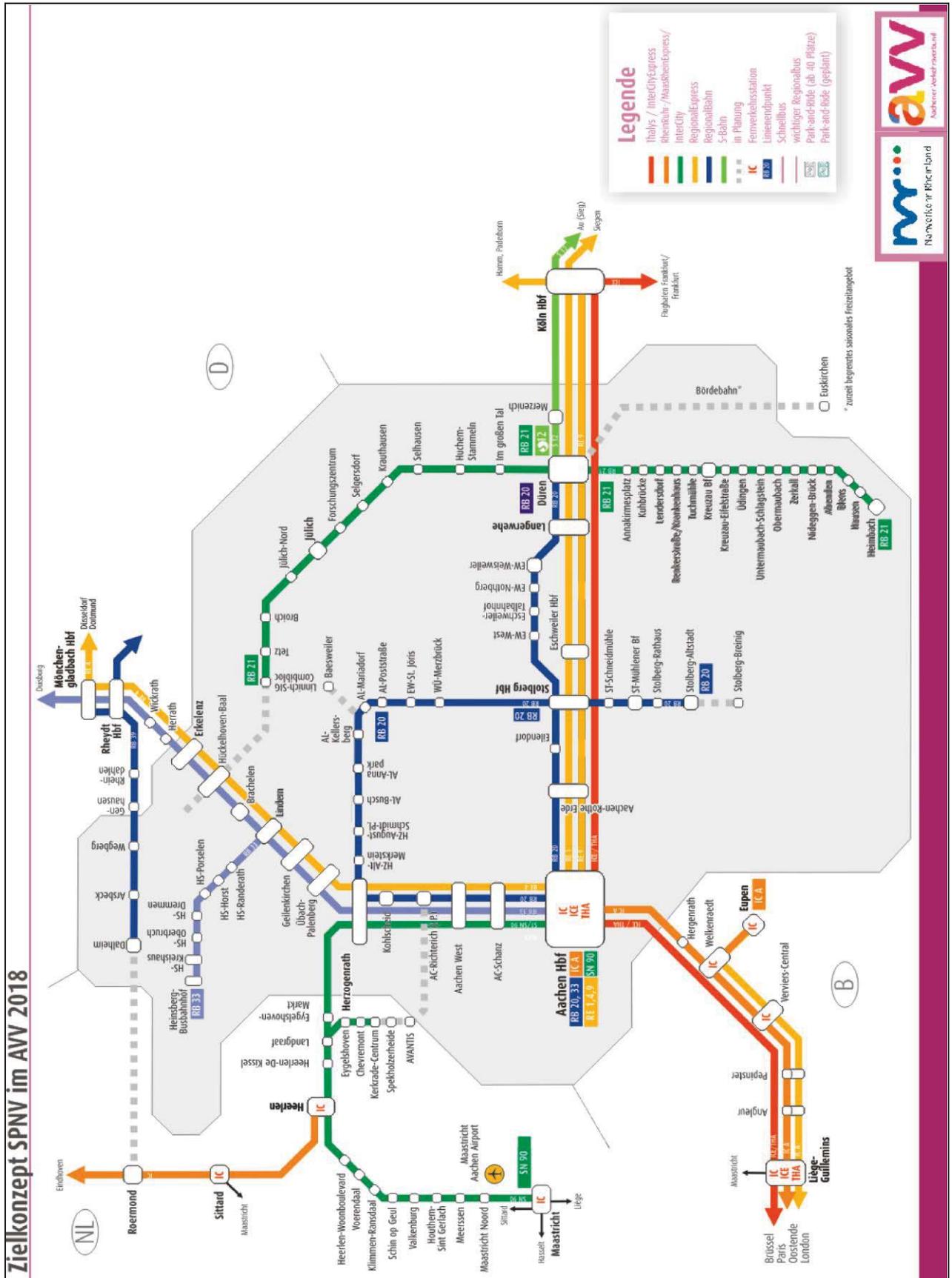


Abb. 114: Zielkonzept SPNV 2018 (NVR)

6.3 Betriebliches Leistungsangebot Busverkehr 2018

Das Zielnetz 2018 stellt den Kern des Nahverkehrsplans dar, welcher die zukünftige Angebotsstruktur und das zukünftige Angebotsprofil definiert. Im Zeitraum 2016/2017 wird die schrittweise Umsetzung von Maßnahmen in Richtung Zielnetz 2018 angestrebt. Die Umsetzung der Maßnahmen unterliegt den bisherigen Regelungen mit den im AVV eingebundenen Verkehrsunternehmen. Diese Regelungen enden zum 31.12.2017, auch wenn einzelne Liniengenehmigungen über diesen Zeitpunkt hinaus laufen.

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

Einzelne Linien, deren Genehmigung in den Jahren 2016/2017 enden, können vom derzeitigen Betreiber dieser Linien bis zum 31.12.2017 unter Inanspruchnahme bestehender Regelungen im AVV zur Verlängerung beantragt werden. Eine vorzeitige Übernahme der Linie vom zukünftigen Verkehrsanbieter bis zum 31.12.2017 kann von den Verkehrsunternehmen bilateral vereinbart werden.

Im NVP Kreis Heinsberg 2008 wurden u. a. zur Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten 5 Linienbündel beschlossen. Auf Grund der vielfältigen verkehrlichen und wirtschaftlichen Synergieeffekte und der engen Verzahnung der Linien im Kreis Heinsberg beabsichtigt der Aufgabenträger nun jedoch die Vergabe des gesamten Linienverkehrs im Kreis Heinsberg an einen internen Betreiber. Die Vergabeabsicht soll Anfang 2016 im EU-Amtsblatt veröffentlicht werden.

Über das Zielkonzept 2018 hinausgehende Planungen im ÖSPV werden in starkem Maße durch die zu erwartenden verkehrlichen und wirtschaftlichen Entwicklungen geprägt sein. Darüber hinaus werden Anforderungen in den Bereichen Umwelt, Energie, Barrierefreiheit sowie die finanzielle Leistungsfähigkeit der Kommunen für die Weiterentwicklung maßgeblich bestimmend sein. Eine Konkretisierung der Ansätze für den Zeitraum nach 2018 erfolgt im Rahmen einer weiteren Fortschreibung dieses Nahverkehrsplanes.

Die planerischen Ansätze für das Zielnetz 2018 basieren im Wesentlichen auf

- einer Bestandsanalyse,
- den Erkenntnissen zur strukturellen und verkehrlichen Entwicklung des Raumes,
- einer Mobilitätsuntersuchung im Kreis Heinsberg,
- einer Analyse des Verkehrsnachfragemodells der WestVerkehr GmbH

sowie auf der grundsätzlichen Zielrichtung einer verbesserten Systematisierung und Verknüpfung der ÖPNV-Angebote zur Steigerung der Fahrgastzahlen bei möglichst geringer Leistungsmehrung.

Vor dem aufgezeigten Hintergrund stellt sich die Fortentwicklung des ÖSPV in den Städten und Gemeinden des Kreises Heinsberg unterschiedlich dar. Während in Erkelenz und Übach-Palenberg schon Stadtbusse etabliert werden konnten, ist dies nun auch für Hückelhoven und Geilenkirchen vorgesehen. In Heinsberg sind durch Veränderungen im Liniennetz auf Grund der Reaktivierung des Schienenverkehrs 2013 starke lokale Linien entstanden. Durch bedeutsame Veränderungen in der örtlichen Schullandschaft in den nächsten zwei Jahren ist eine Systematisierung und Differenzierung des ÖSPV-Angebotes im Nachgang zu überplanen. Eine weitgehende saubere Vertaktung der regionalen bedeutsamen Angebote konnte noch nicht im erforderlichen Maße erreicht werden. Diesem Umstand soll nach Umsetzung des Zielkonzeptes 2018 Rechnung getragen werden. Wesentliche Ziele der Neuordnung sind:

- weitgehende Einführung des integralen Taktfahrplans auf bedeutenden regionalen Achsen
- verbesserte Verknüpfung Bus/Bus und Bus/Schiene
- Einrichtung grenzüberschreitender Buslinien
- Konsolidierung und Weiterentwicklung des Freizeitverkehrs
- Optimierung der integrierten Schülerverkehre
- Weiterentwicklung des MultiBus in verkehrsschwachen Räumen und Zeiten

Die derzeitige Angebotssituation ist in den nachfolgenden Netzbildern je Kommune dargestellt. Die zeichnerische Darstellung beinhaltet die Verkehrslinien, die die zu bedienenden Ortsteile berühren. Die schematische Darstellung beschreibt das Liniennetz in der Normalverkehrszeit gem. Kap. 3.3. Die einzelnen Abbildungen beinhalten jeweils für jede Kommune (ggfs.) den Schienenverkehr, die Verknüpfungspunkte und die Linienverläufe des ÖSPV an einem Werktag (Schultag). In den Tabellen werden die Maßnahme entsprechend der Linie oder des Bedienungskorridors beschrieben. Die Darstellungen geben nicht die kleinräumliche Linienführung bzw. die betriebliche Detailplanung wieder, sondern in erster Linie das räumliche Bedienungskonzept.

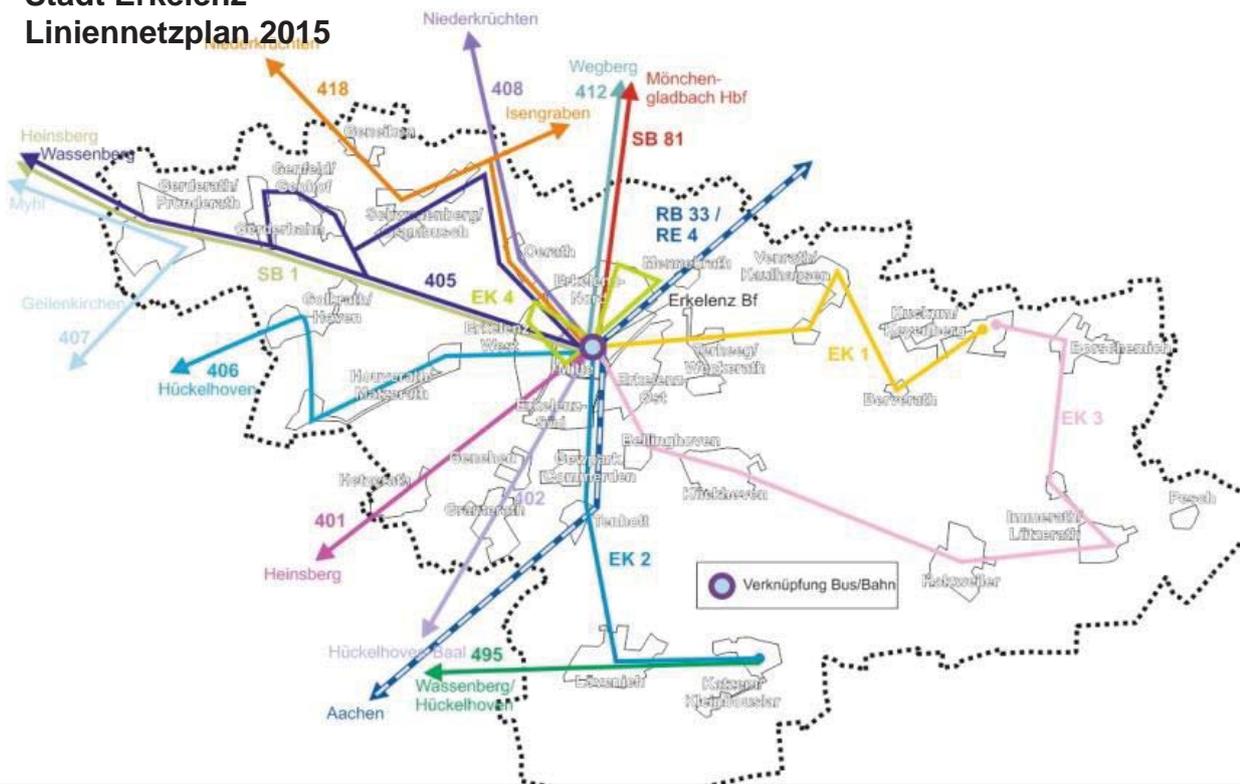
In tageszeitlicher Hinsicht ist das Bedienungskonzept differenziert nach den Betriebszuständen Normalverkehrszeit (NVZ) und Schwachverkehrszeit (SVZ) in Anlehnung an die Zielvorgaben für eine angemessene Verbindungsqualität (s. Kap. 3.4) zu unterscheiden. Während der Hauptverkehrszeit (HVZ) ist das Angebot in Abhängigkeit von der Ausprägung der Verkehrsspitzen zusätzlich zu verdichten. Dies gilt insbesondere für die spezifischen Belange im Schülerverkehr. Des Weiteren wird das Angebot nach Betriebstagen ausgerichtet: Mo-Fr an Schultagen, Mo-Freitag an Ferientagen, Samstagen und Sonn-/Feiertagen. Spezielle betriebliche Regelungen werden für die Karnevalstage, Weihnachten und den Jahreswechsel getroffen. Die verbindliche Ferienordnung des Landes NRW wird je Schuljahr vom Ministerium für Schule und Weiterbildung des Landes Nordrhein-Westfalen erlassen. Neben den Ferien, stehen den Schulen pro Schuljahr drei (Schuljahr 2014/15, 2016/17, 2021/22 und 2022/23) bis vier (Schuljahr 2015/16, 2017/18, 2018/19, 2019/20, 2020/21 und 2023/24) bewegliche Ferientage zur Verfügung. Wann genau diese sein sollen, entscheidet die Schulkonferenz im Einvernehmen mit dem Schulträger. Dabei muss mindestens einer der beweglichen Ferientage den Festen und Bräuchen vor Ort (zum Beispiel Karneval) entsprechend festgelegt werden. Gemäß dieser Verordnung ist seitens des/der Schulträger anzustreben, dass alle Schulen einer Gemeinde sich einvernehmlich für einen Termin entscheiden. Die Entscheidung ist spätestens acht Wochen vor Beginn der Sommerferien des kommenden Schuljahres zu treffen und bekannt zu machen.

Die Entwicklungen im Schülerverkehr unterliegen ständigen Veränderungen. Maßgeblichen Einfluss haben

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

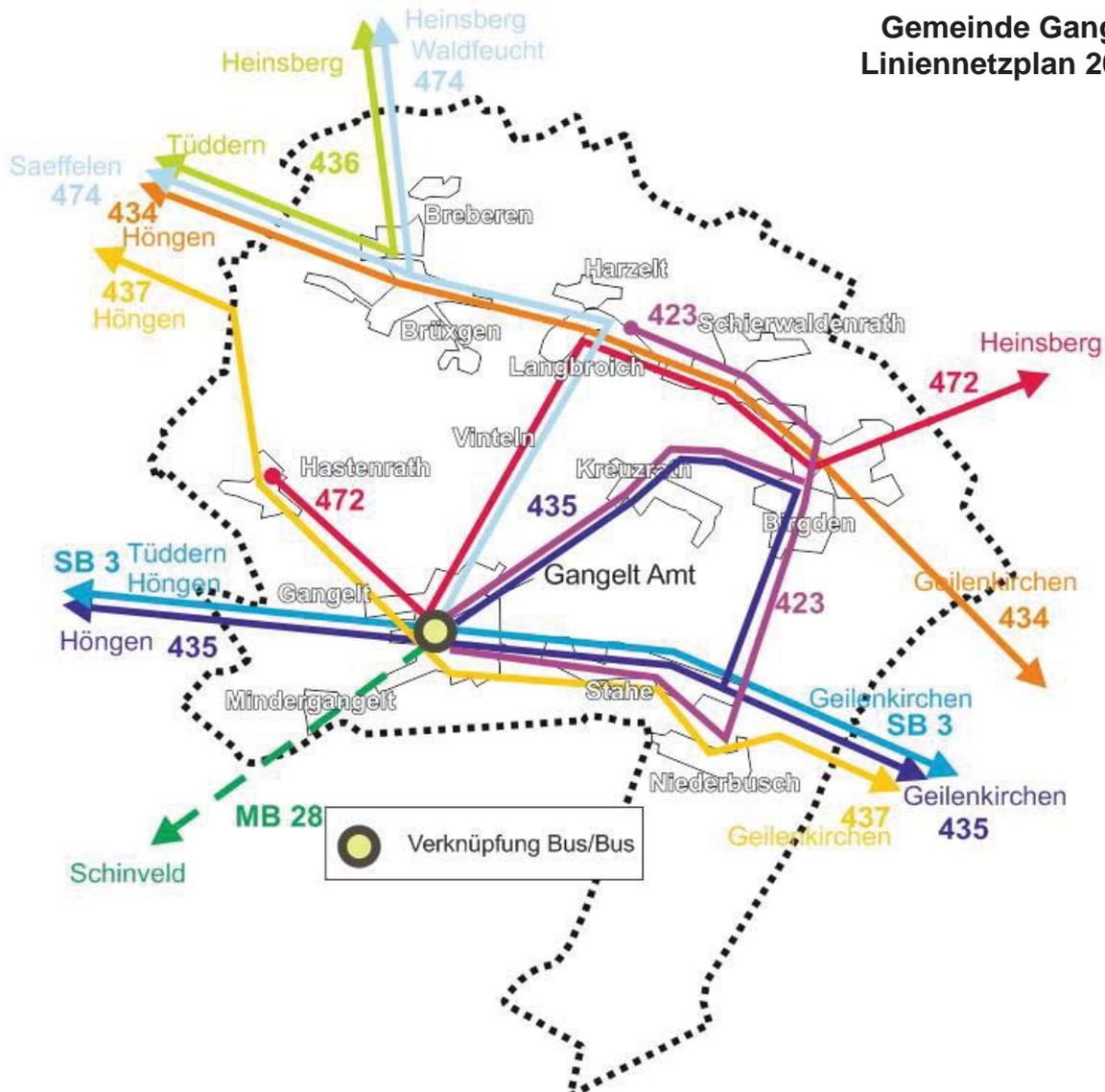
In Abstimmung mit den jeweils zuständigen Schulträgern werden die über das reguläre Linienangebot hinausgehenden Leistungen – Verstärkerfahrten – jährlich den aktuellen Anforderungen angepasst. Im Hinblick auf die angespannte Haushaltslage der Kommunen ist eine Optimierung im Schülerverkehr anzustreben. Organisatorische Maßnahmen der Schulträger (z. B. Staffelung der Schulanfangs- und -endzeiten, Standortentscheidungen) sind eine wichtige Voraussetzung für die Optimierung der Schülerverkehre und somit des wirtschaftlichen Ergebnisses.

Stadt Erkelenz
Liniennetzplan 2015

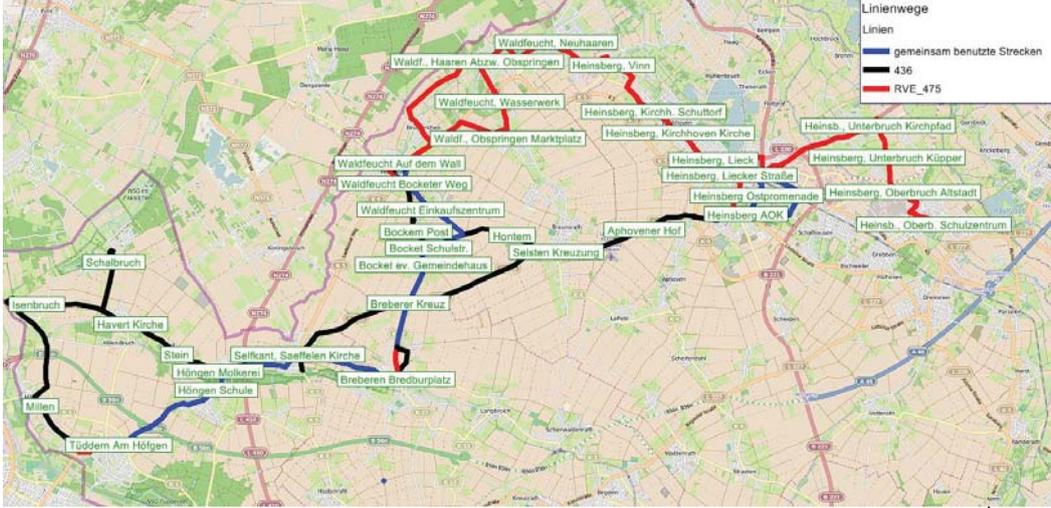


| Linie | Zielkonzept 2018 Linienweg/Maßnahmen | ab FP |
|--------------|---|-------------------------------|
| SB1 | Erkelenz- Gerderath-Wassenberg-Heinsberg-Geilenkirchen-Übach | |
| | <ul style="list-style-type: none"> - Bedienung der morgendlichen Frühfahrt nach Geilenkirchen ab Erkelenz - Prüfung der Bedienung Haltestelle Burg Erkelenz statt ZOB Erkelenz an FT - Bedienung von Schleiden an Ferientagen (FT) | <p>2016 2016 2018</p> |
| SB81 | Erkelenz-Rheindahlen-Rheydt-Mönchengladbach | |
| | Die Linie wird gemeinsam von den zuständigen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen überplant und zukunftsfähig ausgestaltet. | 2018 |
| EK1/3 | Erkelenz-Terheeg-Kuckum-Keyenberg-Immerath(neu)-Kückhoven-Erkelenz | |
| | Die Stadtbuss-Linien werden für ein verbessertes Angebot zusammengelegt. Borschemich wird entsprechend des fortschreitenden Braunkohleabbaus von der Linie abgebunden. Die Buslinie für Lützerath und Immerath wird teilweise auf fahrplangebundene Rufbusbedienung umgestellt. | 2016 |
| | | |

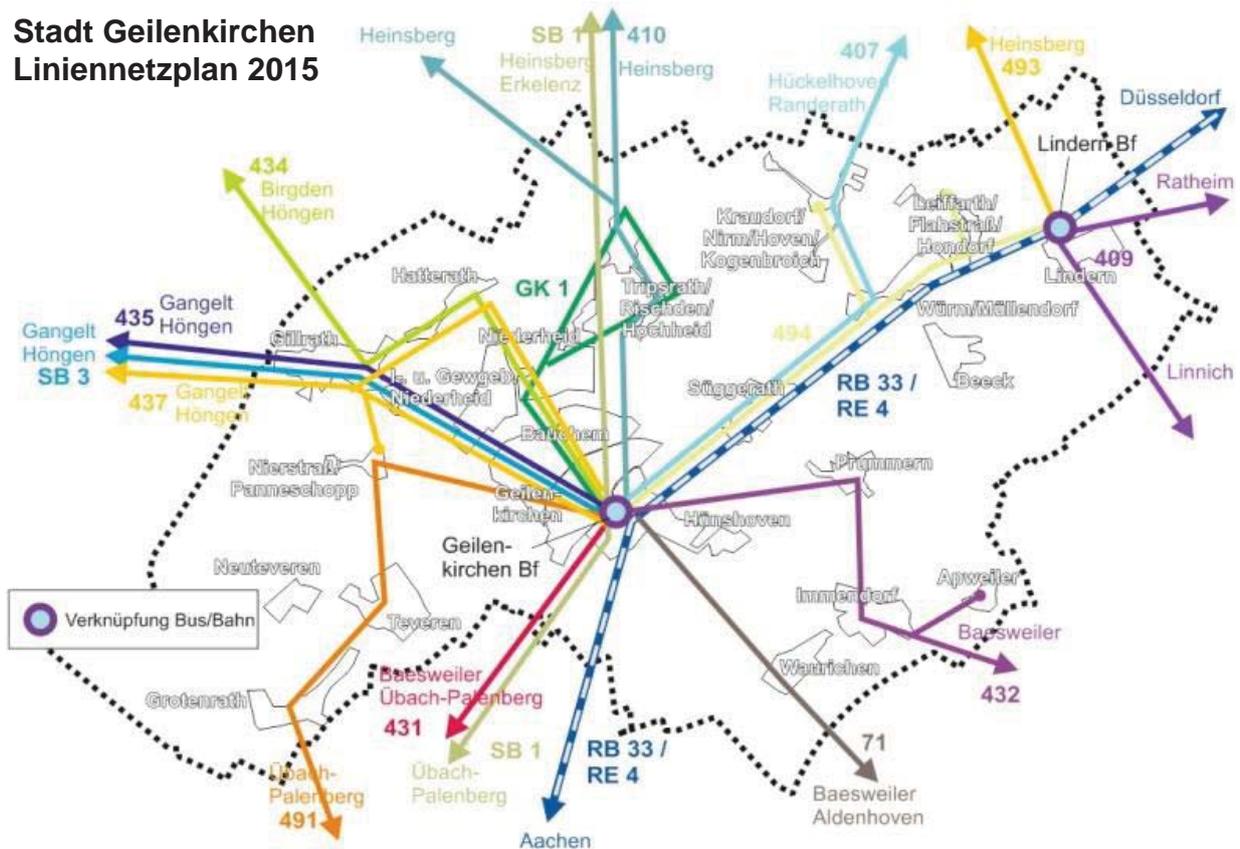
| Linie | Zielkonzept 2018 Linienweg/Maßnahmen | ab FP |
|-----------------|--|--------------|
| EK2 | Erkelenz-Lövenich-Katzem | |
| | Der Fahrplan wird überarbeitet, so dass ein Grundangebot an ST sowie FT sichergestellt wird. | 2016 |
| EK4 | Erkelenz-Mennekrath und Erkelenz-Oerather Mühlenfeld | |
| | Der ErkaBus wird zur Bedienung der Haltestelle Schulring erweitert, bedient so auch das Baugebiet Bauxhof. Der Fahrplan wird auf beiden Strecken zu einem Stunden-Takt mit zusätzlichen Fahrten zur Schulanbindung und besserer Vertaktung am Bahnhof zum SPNV überarbeitet. | 2016 |
| 401 | Erkelenz-Hetzerath-Hückelhoven-Ratheim-Oberbruch-Heinsberg | |
| | - Bedienung der Haltestelle Ludovicistr. Hückelhoven entfällt (→ HÜ1) - Bedienung der Haltestelle "von-Dechen-Str." Hückelhoven nur an ST | 2018 |
| 402 | Erkelenz-Baal-Hückelhoven-Ratheim-Dremmen-Heinsberg | |
| | Zur Sicherung der Bahnanschlüsse wird der Linienweg gestrafft, die Haltestellen Ostpromenade, Agentur für Arbeit und Kreisverwaltung Heinsberg entfallen, die Haltestelle Industriestr. Heinsberg wird an FT und an ST außerhalb der Schulzeiten eingefügt. | 2016 |
| 406 | Erkelenz-Golkrath-Kleingladbach-Hückelhoven | |
| | Die Verbindung nach Hückelhoven wird durch Änderungen im Stadtgebiet Hückelhoven beschleunigt. | 2018 |
| 407 | Myhl-Gerderath-Ratheim-Hückelhoven-Hilfarth-Randerath-Geilenkirchen | |
| | Bedienungsfunktion der Linie wird überarbeitet, die Linie wird auch an FT im 120 Min-Takt auf dem Teilstück Gerderath – Hückelhoven eingeführt. | 2018 |
| 408 | Erkelenz-Oerath-Wegberg-Niederkrüchten | |
| 418 | Erkelenz-Oerath-Schwanenberg-Tüschbroich-Wegberg | |
| | Der Korridor der Linien 408/418 über Wegberg wird überprüft, insbesondere Linienfahrten der 418 auf notwendige Schulfahrten reduziert. Holtum wird außerhalb der Schulzeiten mittels fahrpangebundenen Rufbus bedient. | 2016 2017 |
| MultiBus | Bedienungsgebiet/-zeit | |
| | Die Bedienungsgebiete und -zeiten des MultiBus müssen auf die neuen Bedingungen angepasst werden und unterstehen einer ständigen Überprüfung. | |



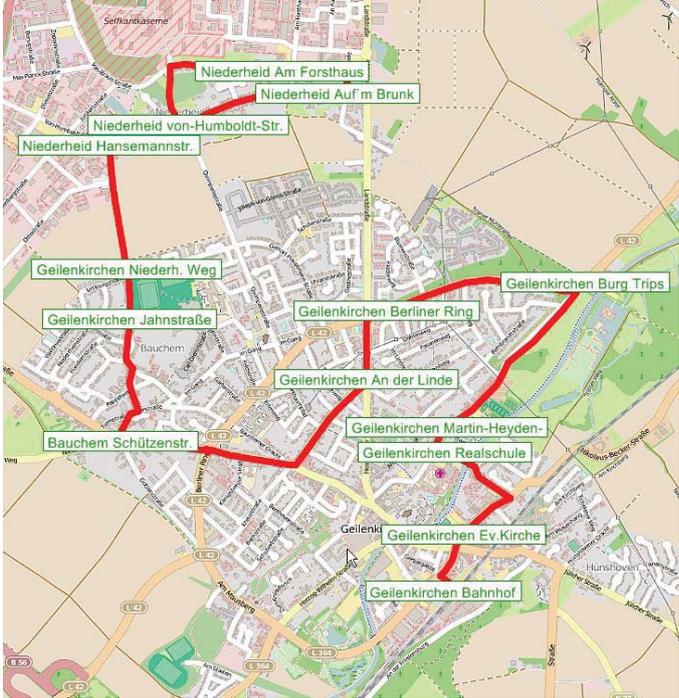
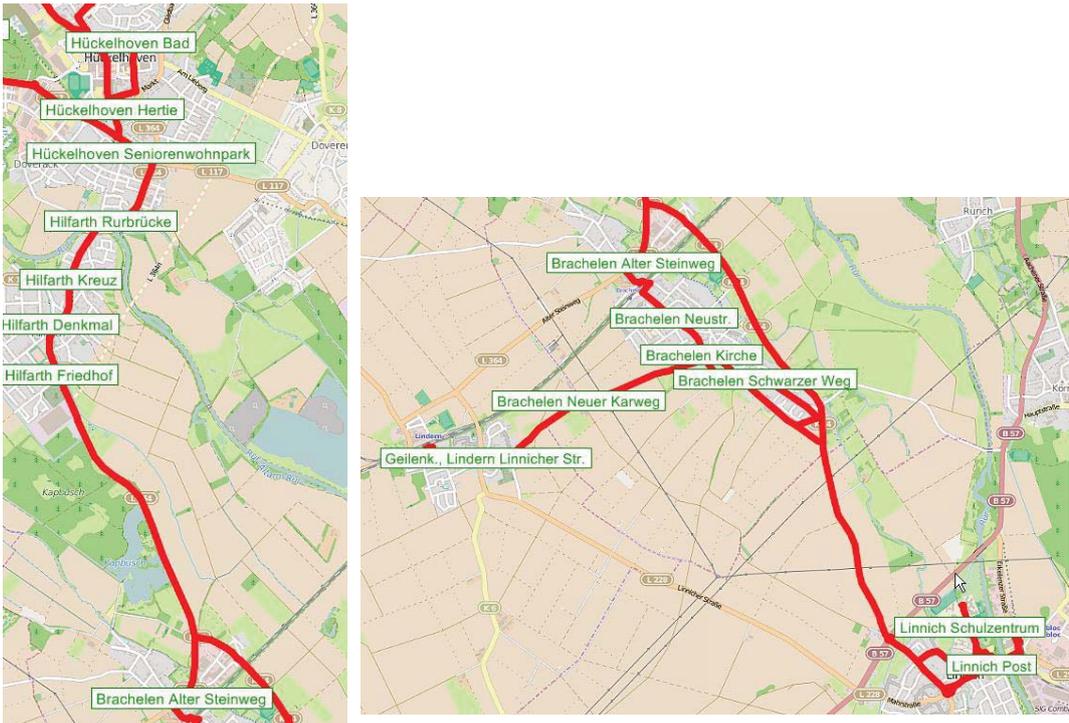
| Linie | Zielkonzept 2018 Linienweg/ Maßnahmen | ab FP |
|--------------|--|------------------|
| SB3 | Geilenkirchen-Gillrath-Gangelt-Süsterseel-Tüddern-(Sittard) | |
| | Die Verlängerung der SB3 nach Sittard/NL ist mit der Provinz Limburg (NL) vereinbart. Die VU stimmen gem. Vereinbarung den Betrieb ab. | 2017 |
| 436 | Heinsberg-Waldfeucht-Bocket-Breberen-Höngen-Havert-Tüddern | |
| | Bedienung ist auf diverse Schulanfangs- und Endzeiten im Selfkant/Gangelt sowie Heinsberg ausgerichtet (→475) | 2018 |
| 472 | Heinsberg-Birgden-Gangelt (-Hastenrath) | |
| | - Bedienung nur noch an ST - Anpassung des MultiBus-Korridors bis an die Linie 410 - Bedienung von Hastenrath wird geprüft | 2018 |
| 474 | Heinsberg-Selsten-Waldfeucht | |
| | Bedienung nur noch an ST abgestimmt auf die Schulanfangs- und -endzeiten diverser Schulen | 2018 |

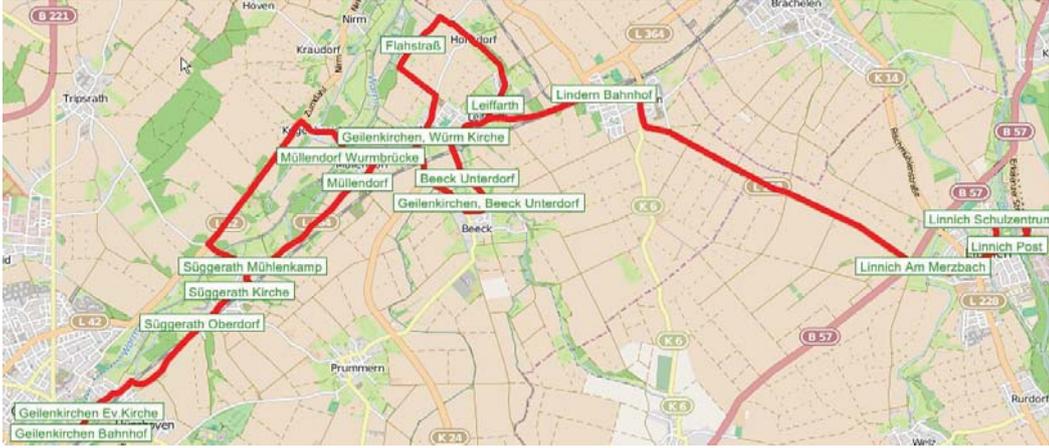
| Linie | Zielkonzept 2018 Linienweg/Maßnahmen | ab FP |
|-----------------|---|----------|
| 475 | Oberbruch-Unterbruch-Heinsberg-Kirchhoven-Waldfeucht-Höngen-Tüddern | |
| | <p>Erweiterung der Linie nach Tüddern zur Anbindung an die RB33 (→436)</p>  | 2018 |
| MultiBus | Bedienungsgebiet/-zeit | |
| | <p>Erweiterung des MultiBus-Bedienungsgebiets bis zur Linie 410 Heinsberg-Aphoven-Tripsrath-Geilenkirchen. Einschränkung der MultiBus-Bedienung bei Erweiterung der Bedienung nach Sittard/NL auf der Linie SB3. Des Weiteren unterstehen die Bedienungsgebiete und -zeiten des MultiBus einer ständigen Überprüfung, insbesondere die Verfügbarkeit.</p> | 2018 |

**Stadt Geilenkirchen
Liniennetzplan 2015**

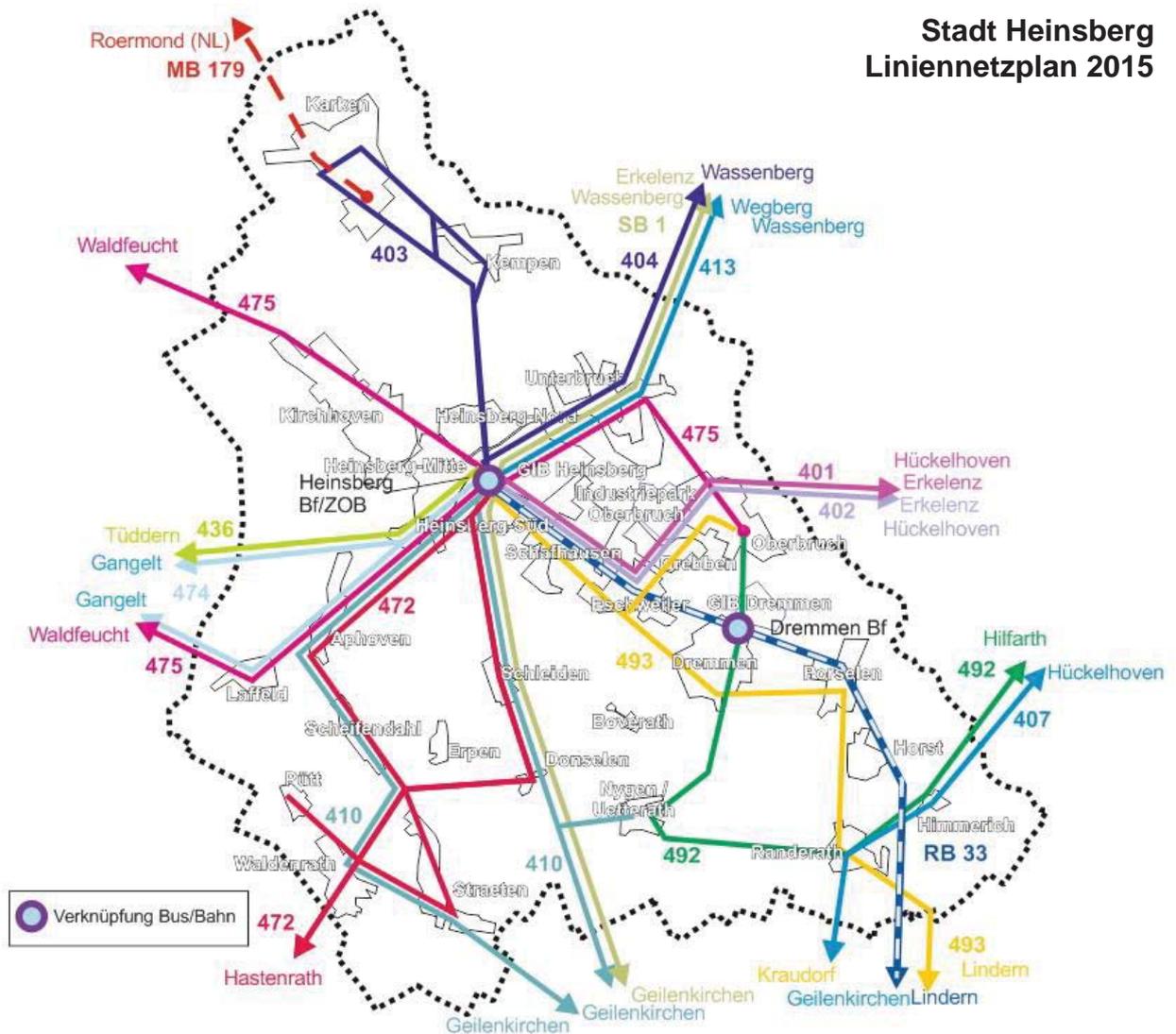


| Linie | Zielkonzept 2018 Linienweg/Maßnahmen | ab FP |
|--------------------|--|----------------------|
| SB1 | Erkelenz- Gerderath-Wassenberg-Heinsberg-Geilenkirchen-Übach | |
| | <ul style="list-style-type: none"> - Bedienung der morgendlichen Frühfahrt nach Geilenkirchen ab Erkelenz - Prüfung der Bedienung Haltestelle Burg Erkelenz statt ZOB Erkelenz an FT - Bedienung von Schleiden an Ferientagen (FT) | 2016 2016 2018 |
| SB3 | Geilenkirchen-Gillrath-Gangelt-Süsterseel-Tüddern-(Sittard) | |
| | Die Verlängerung der SB3 nach Sittard/NL ist mit der Provinz Limburg (NL) vereinbart. Die VU stimmen gem. Vereinbarung den Betrieb ab. | 2017 |
| | Liniennetz Stadtgebiet Geilenkirchen | |
| GK1 GK2 | Die innerstädtische Erschließung der Stadt Geilenkirchen wird durch die Einführung einer zweiten Stadtbuslinie deutlich verbessert. Die GK1 wird auf das zwingend notwendige Angebot für das Schulzentrum reduziert. Die neue GK2 wird das Stadtzentrum mit dem Gewerbegebiet Niederheid, den Berufskollegs, dem Seniorenwohnheim Burg Trips und dem Bahnhof verbinden. Der Fahrplan wird getaktete Umsteigeverbindung zum SPNV sicherstellen. Die Bezeichnungen der beiden Linien werden getauscht. | 2016 |

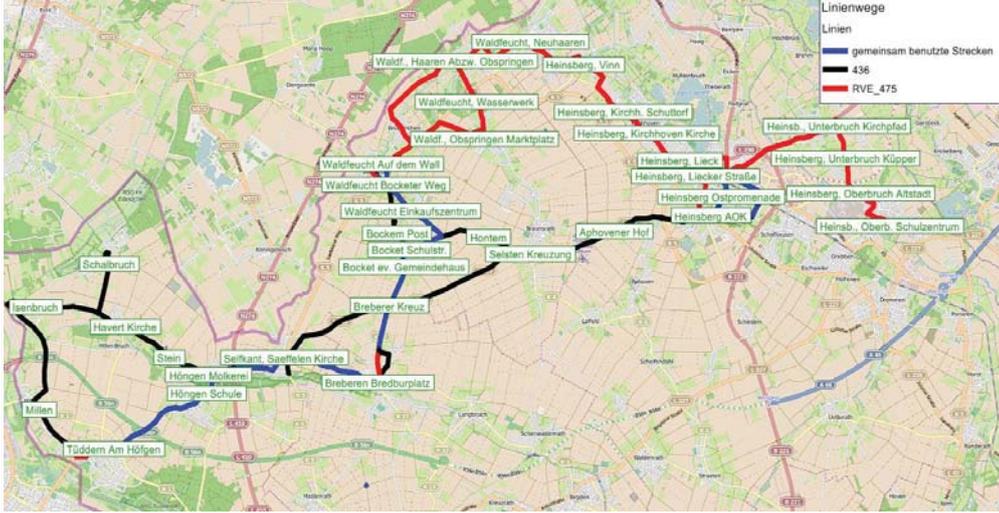
| Linie | Zielkonzept 2018 Linienweg / Maßnahmen | ab FP |
|-------|--|-------|
| GK2 | Geilenkirchen-Niederheid | |
| |  | 2016 |
| 407 | Myhl-Gerderath-Ratheim-Hückelhoven-Hilfarth-Randerath-Geilenkirchen | |
| | Bedienungsfunktion der Linie wird überarbeitet, die Linie wird auch an FT im 120 Min-Takt eingeführt und übernimmt die Bedienung von Kraudorf/Hoven (→ 494). | 2018 |
| 409 | Hückelhoven-Hilfarth-Brachelen-Lindern-Linnich | |
| | <p>Zur Verbesserung der Anschlussbeziehung zum SPNV wird der Bf Linnich auf dem direkten Weg von Brachelen erschlossen. Durch Stichfahrten nach Lindern wird der Bindung an die Schulstandorte Hückelhoven sowie Linnich Rechnung getragen.</p>  | 2018 |

| Linie | Zielkonzept 2018 Linienweg/Maßnahmen | ab FP |
|-----------------|---|--------------|
| 410 | Heinsberg-Aphoven-Tripsrath-Geilenkirchen - Bedienung der Linie an FT im Stundentakt - Bedienung von Schleiden an FT entfällt (→SB1) - Bedienung von Uetterath an FT entfällt (→492/493) - Tripsrath und Hochscheid werden außerhalb der Schulzeiten mittels fahrplangebundenen Rufbus bedient. | 2018 |
| 432 | Geilenkirchen-Immendorf-Setterich-Baesweiler Die Bedienung von Apweiler wird außerhalb der Schulzeiten auf fahrplangebundenen Rufbus umgestellt. | 2017 |
| 491/497 | Geilenkirchen-Teveren-Scherpenseel-(Windhausen)-Übach-Palenberg Dieser Korridor wird ggfs. überplant, die Planungsparameter sind u. a. die Erschließung und Anbindung abgestimmt auf den SPNV (Lastrichtung AC/D), die Bedienung diverser Schulen und der Einkaufszentren vor Ort in Geilenkirchen und Übach-Palenberg | 2018 |
| 492/493 | Heinsberg-Oberbruch-Dremmen-(Uetterath-)Randerath-Lindern/-Hilfarth Dieser Korridor wird überplant, die Planungsparameter sind u. a. die Bedienung Dremmen Bf sowie Randerath Bf abgestimmt auf die RB33 (Lastrichtung), die Bedienung diverser Schulen in Heinsberg und Oberbruch sowie Verknüpfung mit der RE4 am Bf Lindern. | 2018 |
| 494 | Geilenkirchen-Lindern-Linnich Der Linienweg der Linie wird bis Lindern vereinheitlicht und nach Linnich Bf verlängert. Die Verknüpfung zum SPNV wird sichergestellt. Die Bedienung von Kraudorf wird verlagert. (→407/409). Die Bedienung der Ortschaften Süggerath, Müllendorf, Beeck, Kogenbroich, Leiffarth, Kraudorf und Hoven wird im Abendverkehr auf fahrplangebundenen Rufbus umgestellt. | 2018 |
| |  | |
| MultiBus | Bedienungsgebiet/-zeit Erweiterung des MultiBus-Bedienungsgebiets bis zur Linie 410 Heinsberg-Aphoven-Tripsrath-Geilenkirchen. Des Weiteren unterstehen die Bedienungsgebiete und -zeiten des MultiBus einer ständigen Überprüfung, insbesondere die Verfügbarkeit. | 2018 |

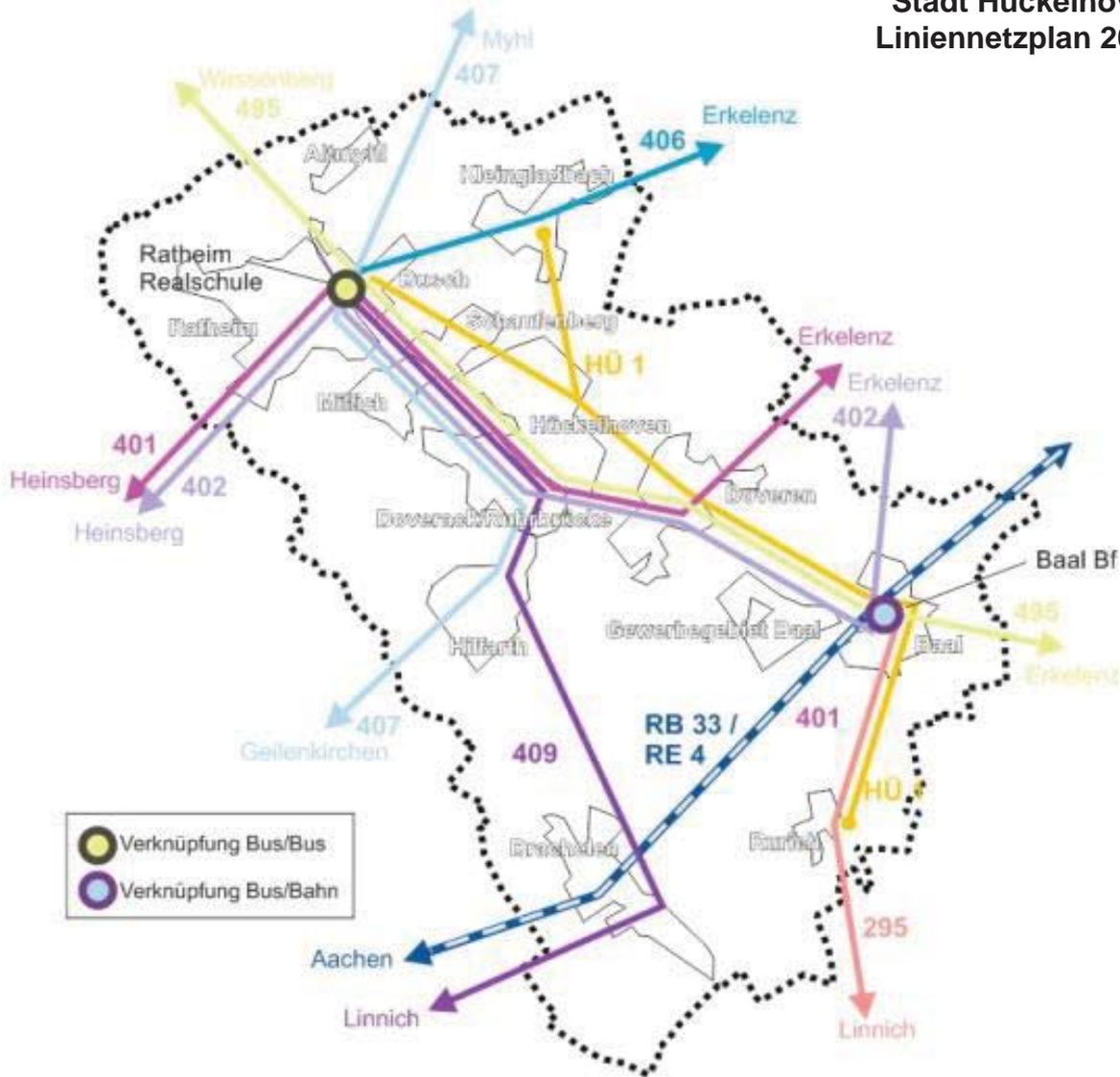
Stadt Heinsberg
Linienetzplan 2015



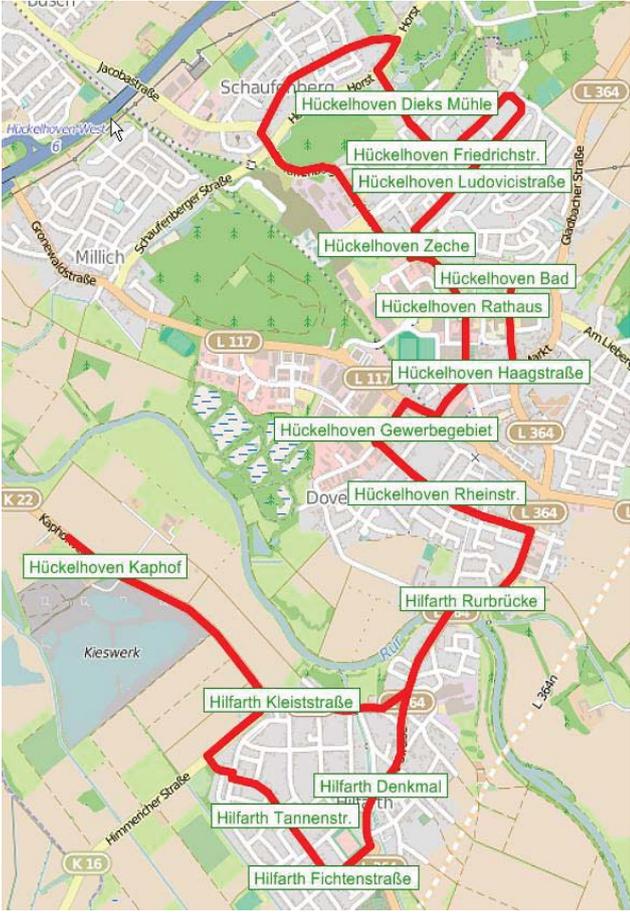
| Linie | Zielkonzept 2018 Linienweg/Maßnahmen | ab FP |
|------------------|---|----------------------|
| SB1 | Erkelenz- Gerderath-Wassenberg-Heinsberg-Geilenkirchen-Übach | |
| | - Bedienung der morgendlichen Frühfahrt nach Geilenkirchen ab Erkelenz - Prüfung der Bedienung Haltestelle Burg Erkelenz statt ZOB Erkelenz an FT - Bedienung von Schleiden an Ferientagen (FT) | 2016 2016 2018 |
| 401 | Erkelenz-Hetzerath-Hückelhoven-Ratheim-Oberbruch-Heinsberg | |
| | - Bedienung der Haltestelle Ludovicistr. Hückelhoven entfällt (→ HÜ1) - Bedienung der Haltestelle „von-Dechen-Str.“ Hückelhoven nur an ST | 2018 |
| 402 | Erkelenz-Baal-Hückelhoven-Ratheim-Dremmen-Heinsberg | |
| | Zur Sicherung der Bahnanschlüsse wird der Linienweg gestrafft, die Haltestellen Ostpromenade, Agentur für Arbeit und Kreisverwaltung entfallen, die Haltestelle Industriestraße wird an FT und an ST außerhalb der Schulzeiten eingefügt. | 2016 |
| 403 | Heinsberg-Karken-Kempen-Heinsberg | |
| (178/179) | Die Verlängerung einer Buslinie nach Roermond/NL ist mit der Provinz Limburg (NL) vereinbart. Die VU stimmen den Linienweg und Fahrplan mit Verknüpfung zum SPNV gem. der getroffenen Vereinbarung ab. | 2017 |
| 404 | (Heinsberg)-Wassenberg-Ophoven-Wassenberg-(Heinsberg) | |
| | Nach Fertigstellung der Rurbrücke bei Kempen werden an ST einzelne Fahrten mit der Linie 403 verknüpft | 2016 |

| <u>Linie</u> | <u>Zielkonzept 2018</u> <u>Linienweg / Maßnahmen</u> | <u>ab</u> <u>FP</u> |
|-----------------|--|------------------------|
| 404 | (Heinsberg)-Wassenberg-Ophoven-Wassenberg-(Heinsberg) | |
| | Nach Fertigstellung der Rurbrücke bei Kempen werden an ST einzelne Fahrten mit der Linie 403 verknüpft | 2016 |
| 410 | Heinsberg-Aphoven-Tripsrath-Geilenkirchen | |
| | <ul style="list-style-type: none"> - Bedienung der Linie an FT im Stundentakt - Bedienung von Schleiden an FT entfällt (→SB1) - Bedienung von Uetterath an FT entfällt (→492/493) - Tripsrath und Hochscheid werden außerhalb der Schulzeiten mittels fahrplangebundener Rufbus bedient. | 2018 |
| 413 | Wegberg-Dalheim-Wassenberg-Heinsberg | |
| | Fahrplan wird entsprechend Änderungen beim SPNV (RB 34) zeitnah angepasst. Die Bedienung des Gewerbe- und Industriegebietes Wildenrath wird auf fahrplangebundenen Rufbus umgestellt. | 2017 |
| 436 | Heinsberg-Waldfeucht-Bocket-Breberen-Höngen-Havert-Tüddern | |
| | Bedienung ist auf diverse Schulanfangs- und Endzeiten im Selfkant/Gangelt sowie Heinsberg ausgerichtet (→475) | 2018 |
| 472 | Heinsberg-Birgden-Gangelt (-Hastenrath) | |
| | <ul style="list-style-type: none"> - Bedienung nur noch an ST - Anpassung des MultiBus-Korridors bis an die Linie 410 - Bedienung von Hastenrath wird geprüft | 2018 |
| 474 | Heinsberg-Selsten-Waldfeucht | |
| | Bedienung nur noch an ST abgestimmt auf die Schulanfangs- und endzeiten | 2018 |
| 475 | Oberbruch-Unterbruch-Heinsberg-Waldfeucht-Höngen-Tüddern | |
| | - Erweiterung der Linie nach Tüddern zur Anbindung an die RB33 (→ 436) | 2018 |
| |  | |
| 492/493 | Heinsberg-Oberbruch-Dremmen-(Uetterath-)Randerath-Lindern/-Hilfarth | |
| | Dieser Korridor wird überplant, die Planungsparameter sind u. a. die Bedienung Dremmen Bf sowie Randerath Bf abgestimmt auf die RB33 (Lastrichtung), die Bedienung diverser Schulen in Heinsberg und Oberbruch sowie Verknüpfung mit der RE4 am Bf Lindern. | 2018 |
| MultiBus | Bedienungsgebiet/-zeit | |
| | Erweiterung des MultiBus-Bedienungsgebietes bis zur Linie 410 Heinsberg-Aphoven-Tripsrath-Geilenkirchen. Des Weiteren unterstehen die Bedienungsgebiete und -zeiten des MultiBus einer ständigen Überprüfung, insbesondere die Verfügbarkeit. | 2018 |

Stadt Hückelhoven
Liniennetzplan 2015

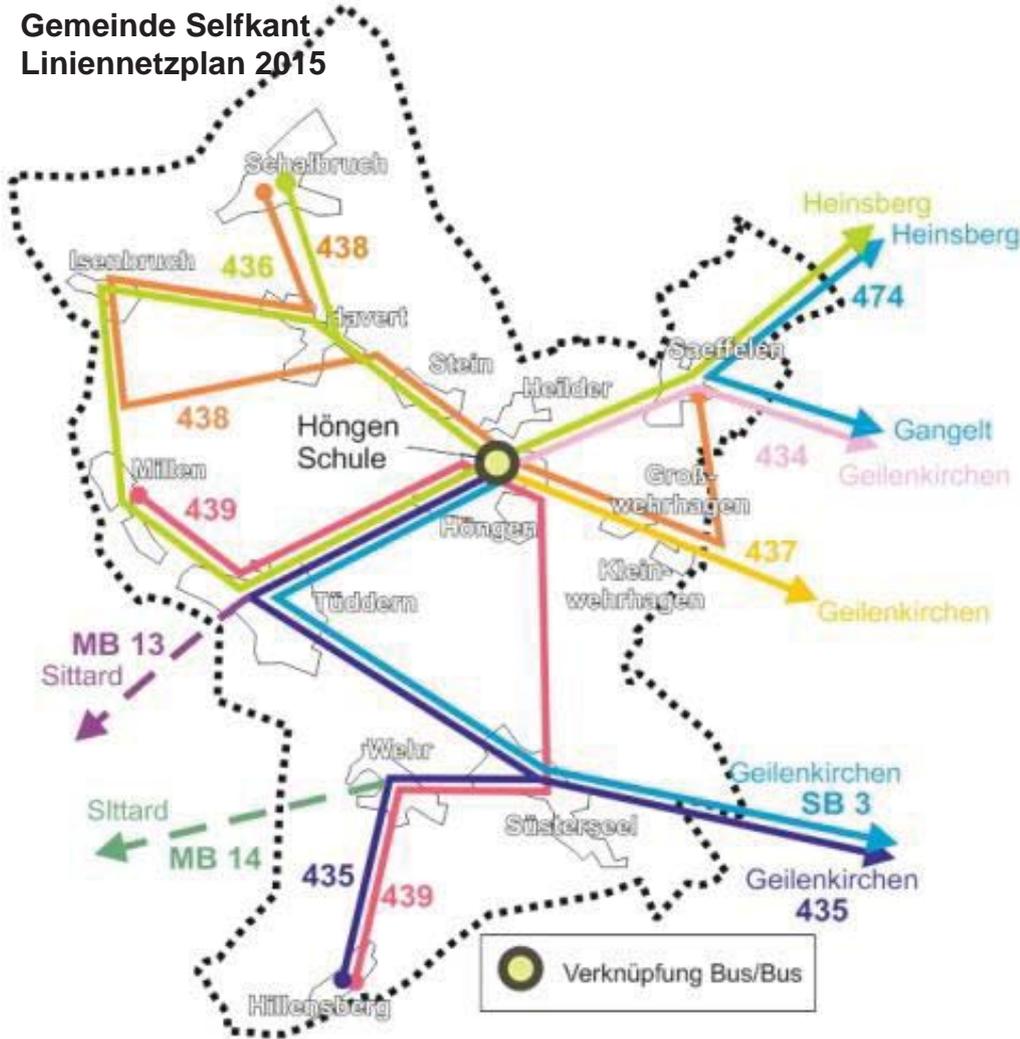


| Linie | Zielkonzept 2018 Linienweg/Maßnahmen | ab FP |
|--|---|----------|
| 401 | Erkelenz-Hetzerath-Hückelhoven-Ratheim-Oberbruch-Heinsberg | |
| | - Bedienung der Haltestelle Ludovicistr. Hückelhoven entfällt (→ HÜ1) - Bedienung der Haltestelle "von-Dechen-Str." Hückelhoven nur an ST | 2018 |
| 402 | Erkelenz-Baal-Hückelhoven-Ratheim-Dremmen-Heinsberg | |
| | Zur Sicherung der Bahnanschlüsse wird der Linienweg gestrafft, die Haltestellen Ostpromenade, Agentur für Arbeit und Kreisverwaltung entfallen, die Haltestelle Industriestraße wird an FT und an ST außerhalb der Schulzeiten eingefügt | 2016 |
| | Liniennetz Stadtgebiet Hückelhoven | |
| HÜ1 HÜ2 406 407 409 | Im Rahmen der Neustrukturierung des Liniennetzes in der Stadt Hückelhoven ist die Einführung einer zweiten Stadtbuslinie vorgesehen. Die Anbindung von einzelnen Stadtteilen wird neu zugeordnet und die Anbindung an Erkelenz und Linnich beschleunigt. Die Anbindung der städtischen Schulstandorte sowie des interkommunalen Industrieparks Rurtal findet entsprechende Berücksichtigung. Insbesondere durch die neue Stadtbuslinie HÜ2 wird das Zentrum Hückelhoven attraktiv vernetzt. Die Anbindung von Gerderath wird verbessert. Die Bezeichnungen der Stadtbuslinien werden getauscht. | 2018 |

| Linie | Zielkonzept 2018 <u>Linienweg/Maßnahmen</u> | ab FP |
|-------|--|----------|
| HÜ1 | Rurich-Baal-Hückelhoven-(Kleingladbach) | |
| | Die Bedienung von Kleingladbach wird im Rahmen des Stadtbuss-Konzeptes geprüft (→406). | 2018 |
| HÜ2 | Schaufenberg-Hückelhoven-Hilfarth | |
| |  | 2018 |
| 406 | Erkelenz-Golkrath-Kleingladbach-Hückelhoven | |
| |  | 2018 |

| Linie | Zielkonzept 2018 Linienweg/ Maßnahmen | ab FP |
|-----------------|---|------------------|
| 409 | Hückelhoven-Hilfarth-Brachelen-Lindern | |
| | | 2018 |
| 407 | Myhl-Gerderath-Ratheim-Hückelhoven-Hilfarth-Randerath-Geilenkirchen | |
| | Bedienungsfunktion der Linie wird überarbeitet, die Linie wird auch an FT im 120 Min-Takt auf dem Teilstück Gerderath – Hückelhoven eingeführt. | 2018 |
| 492 | Oberbruch-Dremmen-Uetterath-Randerath-(Hilfarth) | |
| | Die Anbindung von Hilfarth an die RB33 am Bf Randerath wird im Konzept 492/493 geprüft. | 2018 |
| 402/495 | Wassenberg-Ratheim-Hückelhoven-Baal-Lövenich | |
| | Die Verknüpfung zum SPNV RB33 und RE4 sowie zukünftig zur beschleunigten RE4 mit RRX-Fahrzeugen wird sichergestellt. | 2018 |
| 295 | Linnich-Körrenzig-Rurich-Baal | |
| | Der Aufgabenträger Kreis Düren plant, die Linie zeitweise als Schnellbus mit gestrafftem Fahrplan zu betreiben, dies führt zu verkehrlichen Verbesserungen für Baal und Rurich. | 2018 |
| MultiBus | Bedienungsgebiet/-zeit | |
| | Die Bedienungsgebiete und -zeiten des MultiBus müssen auf die neuen Bedingungen angepasst werden und unterstehen einer ständigen Überprüfung. | 2018 |

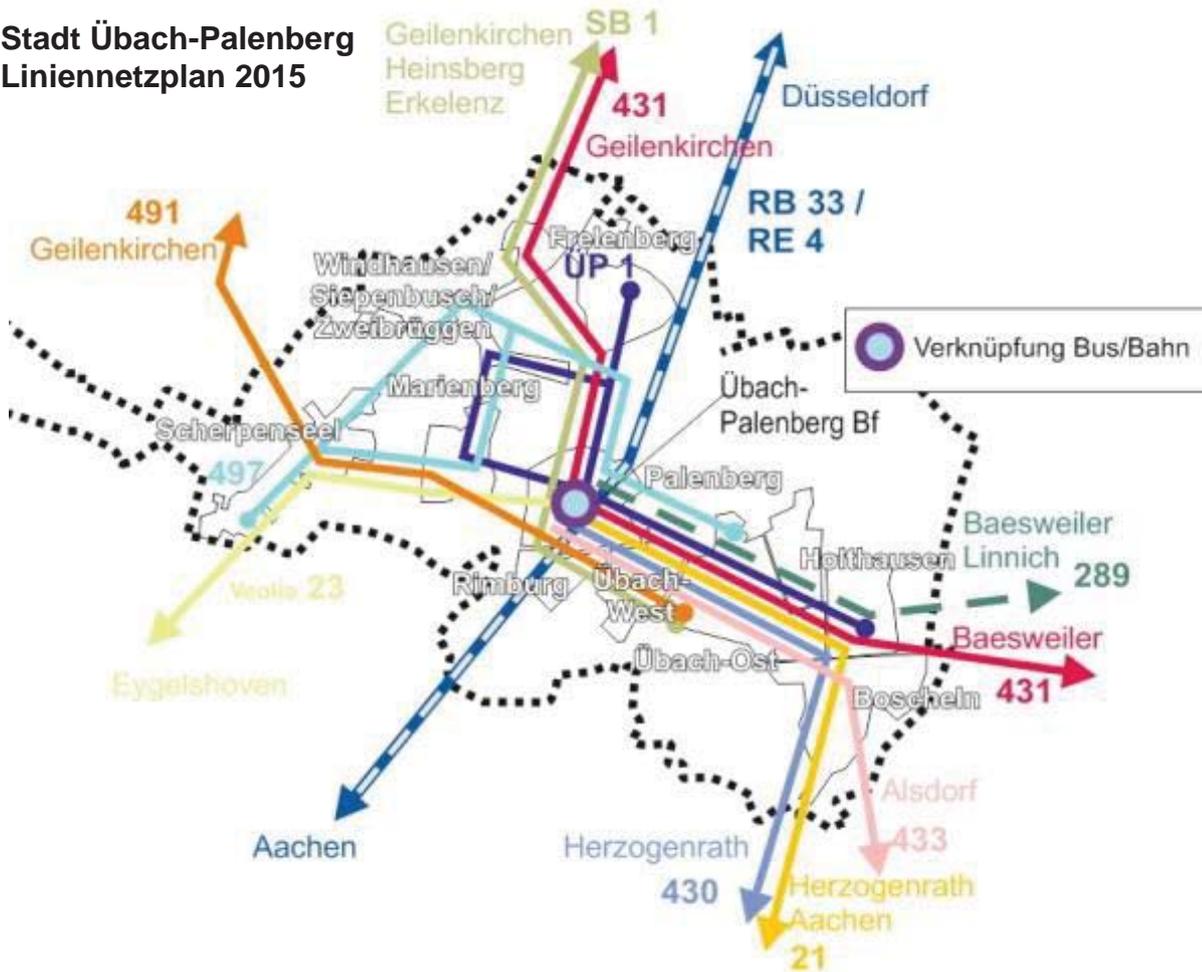
Gemeinde Selfkant
Liniennetzplan 2015



| <u>Linie</u> | <u>Zielkonzept 2018</u> <u>Linienweg/ Maßnahmen</u> | <u>ab</u> <u>FP</u> |
|--------------|--|------------------------|
| SB3 | Geilenkirchen-Gillrath-Gangelt-Süsterseel-Tüddern-(Sittard) | |
| | Die Verlängerung der SB3 nach Sittard/NL ist mit der Provinz Limburg (NL) vereinbart. Die VU stimmen gem. Vereinbarung den Betrieb ab. | 2017 |
| 475 | Oberbruch-Unterbruch-Heinsberg-Kirchhoven-Waldfeucht-Höngens-Tüddern | |
| | Erweiterung der Linie nach Tüddern zur Anbindung an die RB33 (→436). | 2018 |
| | | |

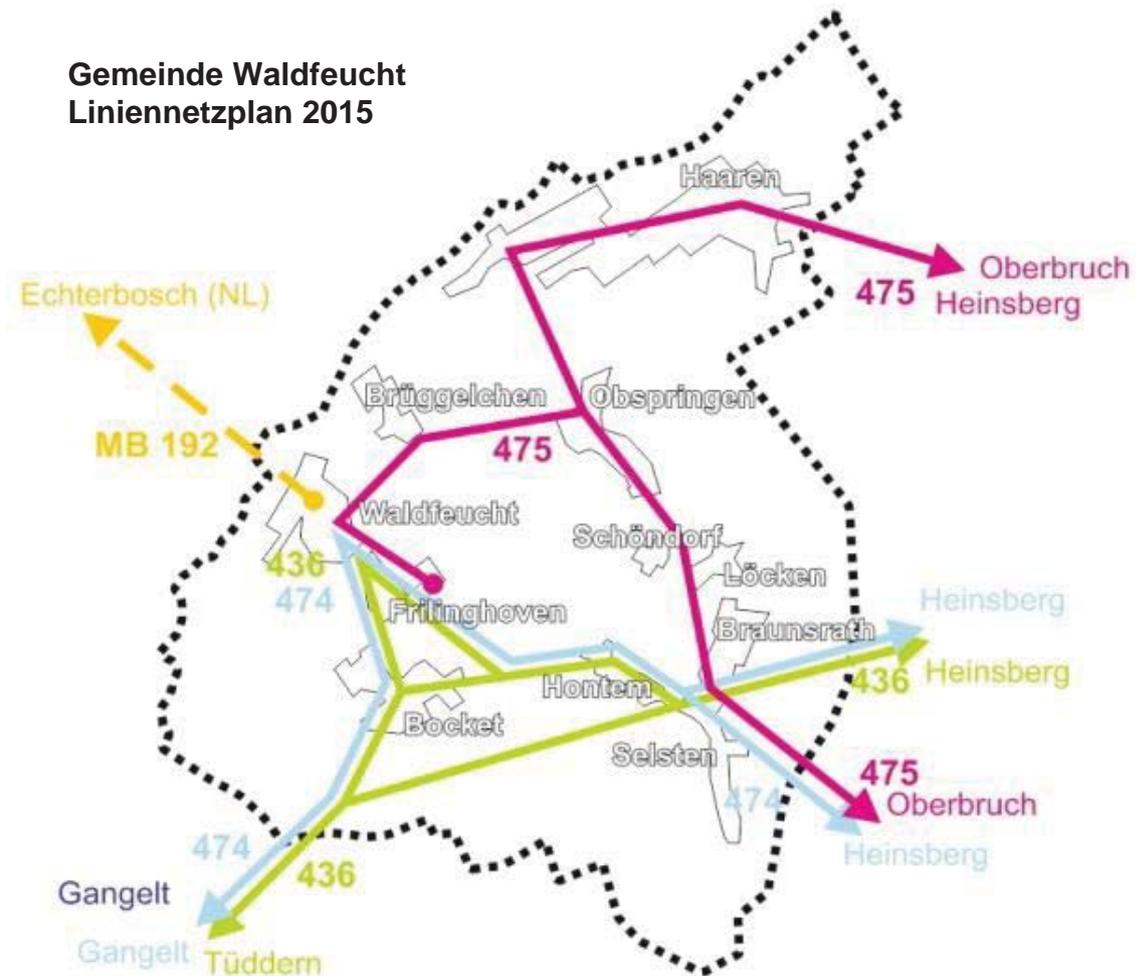
| Linie | Zielkonzept 2018 Linienweg/Maßnahmen | ab FP |
|-----------------|--|------------------|
| 436 | Heinsberg-Waldfeucht-Bocket-Breberen-Höngen-Havert-Tüddern | |
| | Bedienung ist auf diverse Schulanfangs- und Endzeiten im Selfkant/Gangelt sowie Heinsberg ausgerichtet (→475) | 2018 |
| 474 | Heinsberg-Selsten-Waldfeucht | |
| | Bedienung nur noch an ST abgestimmt auf die Schulanfangs- und -endzeiten an diversen Schulen. | 2018 |
| MultiBus | Bedienungsgebiet/-zeit | |
| | Erweiterung des MultiBus-Bedienungsgebiets bis zur Linie 410 Heinsberg-Aphoven-Tripsrath-Geilenkirchen. Einschränkung der MultiBus-Bedienung bei Erweiterung der Bedienung nach Sittard/NL auf der Linie SB3. Des Weiteren unterstehen die Bedienungsgebiete und -zeiten des MultiBus einer ständigen Überprüfung, insbesondere die Verfügbarkeit. | 2018 |

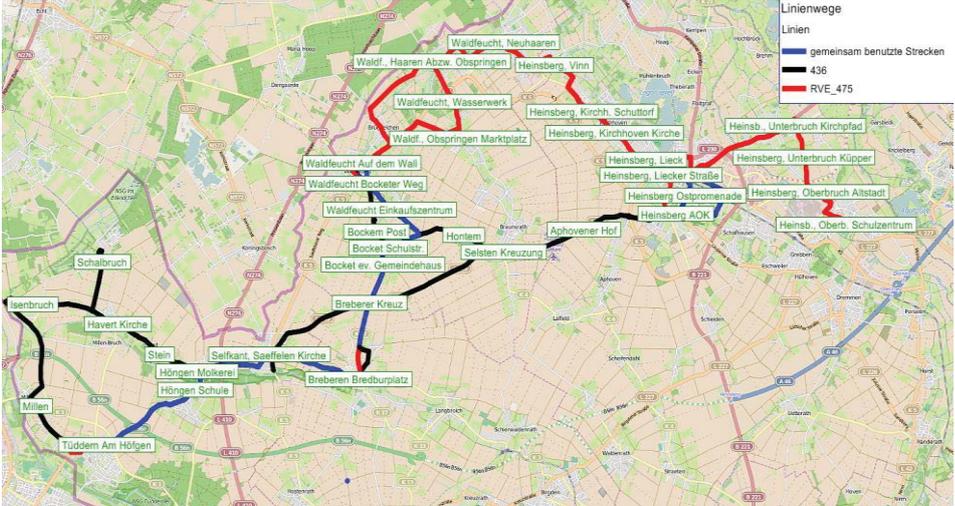
Stadt Übach-Palenberg
Liniennetzplan 2015



| Linie | Zielkonzept 2018 Linienweg/Maßnahmen | ab FP |
|-----------------|---|----------------------|
| SB1 | Erkelenz- Gerderath-Wassenberg-Heinsberg-Geilenkirchen-Übach | |
| | <ul style="list-style-type: none"> - Bedienung der morgendlichen Frühfahrt nach Geilenkirchen ab Erkelenz - Prüfung der Bedienung Haltestelle Burg Erkelenz statt ZOB Erkelenz an FT - Bedienung von Schleiden an Ferientagen (FT) | 2016 2016 2018 |
| 491/497 | Geilenkirchen-Teveren-Scherpenseel-(Windhausen)-Übach-Palenberg | |
| | Dieser Korridor wird ggfs. überplant, die Planungsparameter sind u. a. die Erschließung und Anbindung abgestimmt auf den SPNV (Lastrichtung AC/D), die Bedienung diverser Schulen und der Einkaufszentren vor Ort in Geilenkirchen und Übach-Palenberg. | 2018 |
| MultiBus | Bedienungsgebiet/-zeit | |
| | Die Bedienungsgebiete und -zeiten des MultiBus müssen auf die neuen Bedingungen angepasst werden und unterstehen einer ständigen Überprüfung. | |

**Gemeinde Waldfeucht
Liniennetzplan 2015**

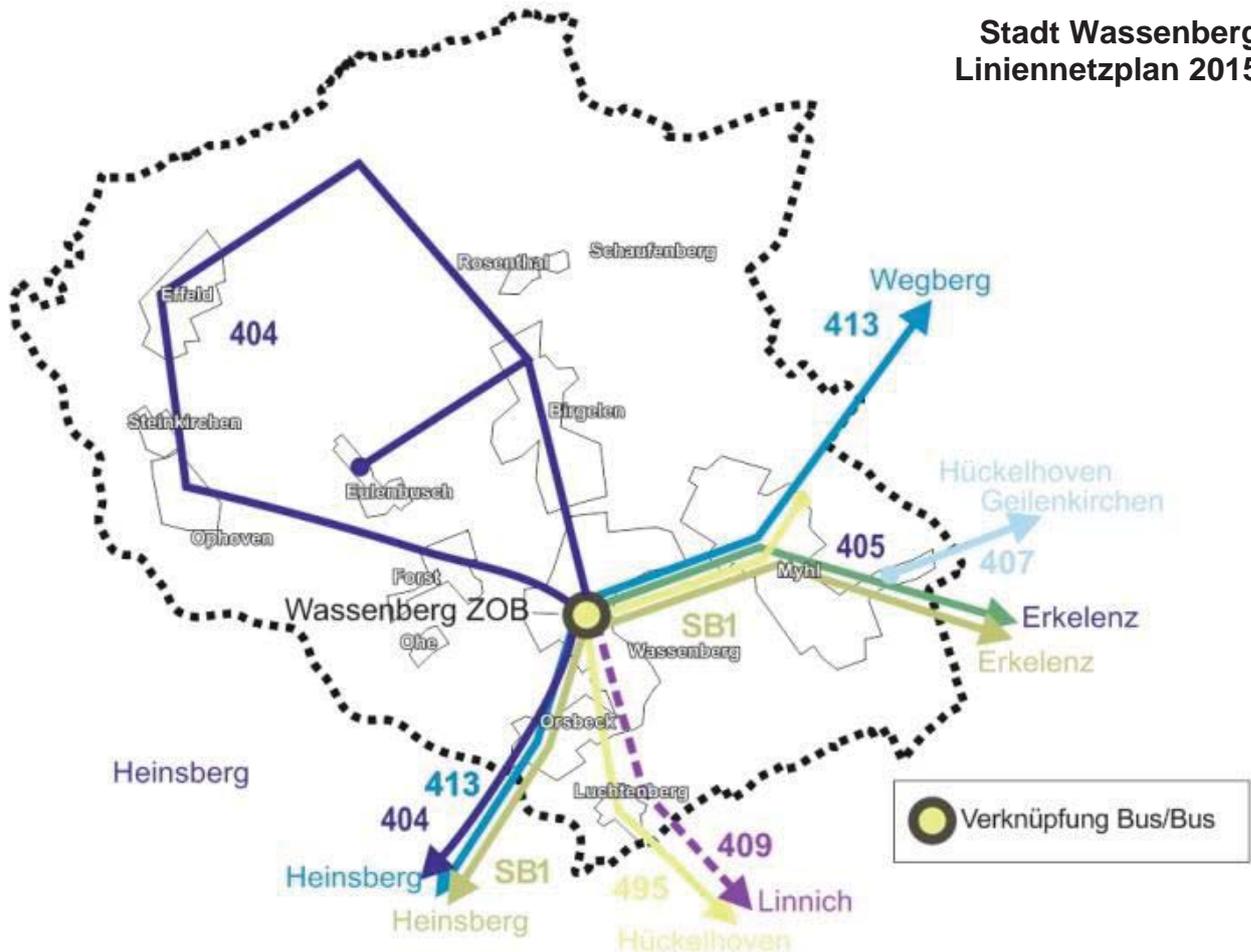


| Linie | Zielkonzept 2018 Linienweg / Maßnahmen | ab FP |
|--------------|---|------------------|
| 475 | Oberbruch-Unterbruch-Heinsberg-Kirchhoven-Waldfeucht-Höngen-Tüddern | |
| | Erweiterung der Linie nach Tüddern zur Anbindung an die RB33 (→ 436)  | 2018 |
| 436 | Heinsberg-Waldfeucht-Bocket-Breberen-Höngen-Havert-Tüddern | |
| | Bedienung ist auf diverse Schulanfangs- und Endzeiten im Selfkant/Gangelt sowie Heinsberg ausgerichtet (→475) | 2018 |

Nahverkehrsplan

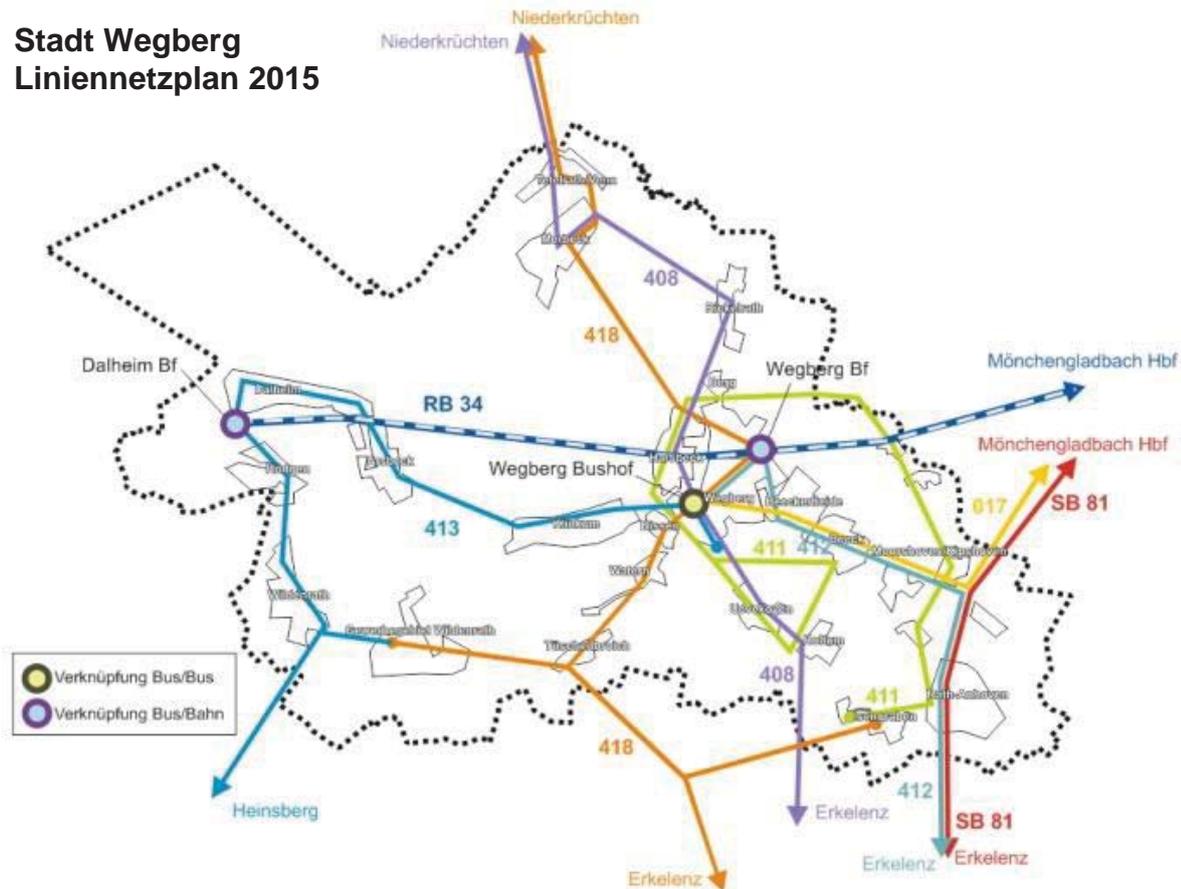
| <u>Linie</u> | <u>Zielkonzept 2018</u> <u>Linienweg/Maßnahmen</u> | <u>ab</u> <u>FP</u> |
|---------------------|--|--------------------------------|
| 474 | Heinsberg-Selsten-Waldfeucht | |
| | Bedienung nur noch an ST abgestimmt auf die Schulanfangs- und endzeiten diverser Schulen. | 2018 |
| MultiBus | Bedienungsgebiet/-zeit | |
| | Erweiterung des MultiBus-Bedienungsgebiets bis zur Linie 410 Heinsberg-Aphoven-Tripsrath-Geilenkirchen. Einschränkung der MultiBus-Bedienung bei Erweiterung der Bedienung nach Sittard/NL auf der Linie SB3. Des Weiteren unterstehen die Bedienungsgebiete und -zeiten des MultiBus einer ständigen Überprüfung, insbesondere die Verfügbarkeit. | 2018 |

Stadt Wassenberg
Linienetzplan 2015



| Linie | Zielkonzept 2018 Linienweg/Maßnahmen | ab FP |
|-----------------|---|----------------------|
| SB1 | Erkelenz- Gerderath-Wassenberg-Heinsberg-Geilenkirchen-Übach | |
| | - Bedienung der morgendlichen Frühfahrt nach Geilenkirchen ab Erkelenz - Prüfung der Bedienung Haltestelle Burg Erkelenz statt ZOB Erkelenz an FT - Bedienung von Schleiden an Ferientagen (FT) | 2016 2016 2018 |
| 404 | (Heinsberg)-Wassenberg-Ophoven-Wassenberg-(Heinsberg) | |
| | Nach Fertigstellung der Rurbrücke bei Kempen werden an ST einzelne Fahrten mit der Linie 403 verknüpft | 2016 |
| 413 | Wegberg-Dalheim-Wassenberg-Heinsberg | |
| | Fahrplan wird entsprechend Änderungen beim SPNV (RB 34) zeitnah angepasst. Die Bedienung des Gewerbe- und Industriegebietes Wildenrath wird auf fahrplangebundenen Rufbus umgestellt. | 2017 |
| 402/495 | Wassenberg-Ratheim-Hückelhoven-Baal-Lövenich | |
| | Die Verknüpfung zum SPNV RB33 und RE4 sowie zukünftig zur beschleunigten RE4 mit RRX-Fahrzeugen wird sichergestellt. | 2018 |
| MultiBus | Bedienungsgebiet/-zeit | |
| | Die Bedienungsgebiete und -zeiten des MultiBus müssen auf die neuen Bedingungen angepasst werden und unterstehen einer ständigen Überprüfung. | |

**Stadt Wegberg
Linienetzplan 2015**



| Linie | Zielkonzept 2018 Linienweg/Maßnahmen | ab FP |
|-----------------------|---|------------------|
| SB81 | Erkelenz-Rheindahlen-Rheydt-Mönchengladbach | |
| | Die Linie wird gemeinsam von den zuständigen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen überplant und zukunftsfähig ausgestaltet. | 2018 |
| 413 | Wegberg-Dalheim-Wassenberg-Heinsberg | |
| | Fahrplan wird entsprechend Änderungen beim SPNV (RB 34) zeitnah angepasst. Die Bedienung des Gewerbe- und Industriegebietes Wildenrath wird auf fahrplangebundenen Rufbus umgestellt. | 2017 |
| 408 | Erkelenz-Oerath-Wegberg-Niederkrüchten | |
| 418 | Erkelenz-Oerath-Schwandenberg-Tüschbroich-Wegberg | |
| | Der Korridor der Linien 408/418 über Wegberg wird überprüft, insbesondere Linienfahrten der 418 auf notwendige Schulfahrten reduziert. Holtum wird außerhalb der Schulzeiten mittels fahrplangebundenem Rufbus bedient. | 2016 2017 |
| MultiBus | Bedienungsgebiet/-zeit | |
| | Die Bedienungsgebiete und -zeiten des MultiBus müssen auf die neuen Bedingungen angepasst werden und unterstehen einer ständigen Überprüfung. | |
| nachrichtlich: | | |
| RB34 | Mönchengladbach und Dalheim | |
| | Im März 2015 haben der ZV NVR und die VRR AÖR die Leistungen im SPNV auf der Strecke zwischen Mönchengladbach und Dalheim (RB 34) neu vergeben. Ab dem FP-Wechsel 12/2017 verkehren Züge auf der RB 34 mo bis fr im durchgehenden Stundentakt. Zudem wird täglich eine zusätzliche Fahrt ab ca. 22.30 Uhr von Mönchengladbach nach Dalheim angeboten. | 2018 |

Die WestVerkehr GmbH wird auf folgenden Linien bei Stichfahrten und Teilästen zu einzelnen Orten außerhalb der Schulzeiten einen fahrplangebundenen Rufbus einsetzen:

- EK1/EK3 (2016) Immerath und Lützerath
- Linie 408 (2017) Holtum
- Linie 413 (2017) Gewerbe- und Industriegebiet Wildenrath
- Linie 432 (2017) Apweiler
- Linie 410 (2018) Tripsrath und Hochheid
- Linie 494 (2018) Süggerath, Müllendorf, Kogenbroich, Nirm, Kraudorf, Hoven, Leiffarth und Beek

Entsprechend der zeitlichen Einführung wird die WestVerkehr GmbH im Vorlauf die Bürger vor Ort über die Fahrplanänderung und das Handling gezielt informieren.

Der SPNV-Lückenschluss zwischen Linnich und Baal sowie eine mögliche zentrale Anbindung der Stadt Hückelhoven an den SPNV ist von hohem Interesse für den Kreis Heinsberg. Gemeinsam mit dem Nahverkehr Rheinland und dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr, als zuständige SPNV-Aufgabenträger, dem Kreis Düren sowie den betroffenen Kommunen Hückelhoven und Linnich wurde 2012 zu dieser Thematik eine Untersuchung beauftragt. Die Ergebnisse sollen in den entsprechenden Planverfahren der SPNV-Aufgabenträger sowie des Landes NRW Berücksichtigung finden.

6.4 Verknüpfung Bus/Bus und Bus/Bahn

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

- ein konfliktfreier und zügiger Betriebsablauf sichergestellt wird,
- möglichst kurze Wege für die Kunden beim Umsteigen erreicht werden und
- eine optimale Situation im Hinblick auf Sicherheit, Information und Komfort vorliegt.

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

Das Zielkonzept 2018 für die Verknüpfung Bus/Bahn ist verflochten mit den in Kap. 6.2 und Kap. 6.3. dargestellten Zielkonzepten 2018 für den Schienen- und den Busverkehr. Es zeigt die Verknüpfungspunkte Bus/Bus und Bus/Bahn auf, an denen optimierte Übergänge geplant sind/werden. Die Verknüpfungspunkte Bus/Bahn ergänzen sich nahezu zwangsläufig zu Verknüpfungspunkten Bus/Bus.

Verknüpfungspunkte Bus/Bahn (Bus)

- Bf Wegberg
- Bf Dalheim
- Bf Erkelenz
- Bf Hückelhoven Baal
- Bf Geilenkirchen
- Bf Geilenkirchen Lindern
- Bf/ZOB Heinsberg
- Bf Heinsberg Dremmen
- Bf Übach-Palenberg

Verknüpfungspunkte Bus/Bus

- ZOB Erkelenz
- Bushof Wegberg
- Ratheim Realschule
- ZOB Wassenberg
- Höngen Schule
- Gangelt Amt

6.5 Verbundtarif und Vertrieb 2018

Zielkonzept Verbundtarif

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

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

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 euregionalen Verbundsystem zu gelangen.

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

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

1. Jährliche differenzierte und marktorientierte Anpassung des AVV-Tarifniveaus.
2. Anpassung der AVV-Tarifsystematik zur Umsetzung des EFM im AVV.
3. Entwicklung von wirtschaftlichen Ansätzen zur elektronischen Tarifgestaltung für Gelegenheitskunden.
4. Ertüchtigung des NRW-Tarifs mit dem Ziel einer kundenorientierten landesweiten Durchtarifierung über die Verbundräume hinaus und eines lückenlosen Vertriebssystems.
5. Forcierung eines durchlässigen Tarifsystems bzw. partieller tariflicher Lösungen in Kooperation mit den Aufgabenträgern und den Verkehrsunternehmen in den Niederlanden und Belgien.
6. Bindung und Gewinnung neuer Kunden durch Einführung neuer zielgruppenorientierter Tarifangebote
 - Weiterentwicklung der zielgruppenorientierten Ausrichtung des Tarifangebots (Arbeitnehmer, Schüler, Studierende, Senioren, Jugendliche u.a.)
 - Verstärkung der Kooperation mit Veranstaltern, Verbänden, Unternehmen und sonstigen Institutionen
 - Verknüpfung der AVV-Tarifangebote mit Angeboten überregional tätiger Verkehrsträger
 - Mitwirkung bei der Umsetzung landesweiter bzw. bundesweiter Tarifangebote.
7. Einbindung anderer Verkehrsträger auf dem Weg zu einem Mobilitätsverbund für die Region.

Zielkonzept Vertrieb

Bedingt durch die derzeitigen technischen und betrieblichen Rahmenbedingungen stellt sich der Vertrieb der tariflichen Angebote im Gebiet des AVV sehr unterschiedlich dar. Um den Fahrgästen im Gebiet des Aachener Verkehrsverbundes deutlich erweiterte, komfortablere und einheitlichere Vertriebsdienstleistungen zur Verfügung zu stellen und gleichzeitig die unternehmens- und verbundweiten Vertriebsprozesse zu optimieren bedarf es der kurzfristigen Einführung eines elektronischen Fahrgeldmanagements (EFM). Dabei ist es unumgänglich, dass Konzeption, Einführung und Nutzung dieses Systems innerhalb des Verbundes auf einheitlichen Standards basieren. Weiterhin ist die Interoperabilität des im AVV geplanten EFM-Systems zu denen der 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 (ggf. auch Guthaben) inklusive multimodaler Tarifprodukte sowie Abonnements zum Online-Kauf anzubieten, zugänglich zu machen sowie im Hintergrundsystem abzulegen. Um im grenzüberschreitenden Verkehr eine Interoperabilität nicht nur auf einzelnen Linien sondern auch in der Fläche anbieten zu können, werden derzeit erste konzeptionelle Strategien im Rahmen von Förderprojekten und Machbarkeitsstudien erarbeitet. Eine Abstimmung hinsichtlich der technischen Umsetzung erfolgt in der AG EFM. Die in der AG EFM gefassten Beschlüsse im Hinblick auf Implementierung und strategische Weiterentwicklung des EFM im AVV sind für die im AVV tätigen Verkehrsunternehmen verbindlich.

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

1. Sicherung einer vertrieblichen Grundversorgung über Vorverkaufsstellen mit Beratungsfunktion.
2. Vereinheitlichung des Ticketdesigns und Anwendung einheitlicher Standards bei der Ausgabe.
3. Einbeziehung aller Ticketangebote eines reformierten NRW-Tarifs.
4. Erhöhung der vertrieblichen Flexibilität durch Ausbau der Vertriebswege und durch Nutzung neuer elektronischer Vertriebskanäle und Serviceeinrichtungen sowie Medien für den Fahrscheinvertrieb.
5. Zusammenführung der elektronischen Vertriebs- und Servicekanäle zu einem für den Kunden einheitlichen und zentralen Account.
6. Erhöhung der wirtschaftlichen Effektivität des Vertriebs (Vertriebskosten im Verhältnis zum Umsatz).
7. Sicherstellung einer effizienten Fahrgastbetreuung durch geschulte Personalpräsenz in den Fahrzeugen.
8. Unterstützung des bargeldlosen Zahlungsverkehrs; Weiterentwicklung der elektronischen Vertriebswege, sofern sich diese wirtschaftlich darstellen lassen und für den Kunden mehr Transparenz bewirken.

9. Einheitliche Gestaltung der Benutzerführung und der Angebotspalette an Fahrausweisautomaten und sonstigen, durch den Fahrgast zu bedienende Vertriebs- und Serviceeinrichtungen. Mehrsprachigkeit in deutsch, französisch, niederländisch, englisch sollte angestrebt werden.
10. Einnahmensicherung durch Fahrausweiskontrollen (Die Kontrollquote muss individuell für mit und ohne Begleitpersonal besetzte Fahrzeuge festgesetzt werden). SPNV-Unternehmen, die im Gebiet des NVR tätig sind, sollen zukünftig verbundspezifische Prüfrichtlinien erhalten.
11. Ausweitung der Vertriebsaktivitäten im Hinblick auf die Anforderungen an einen Mobilitätsverbund für die Region.

6.6 Kommunikation und Kundenservice

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

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

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

Kundenkommunikation

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

Über Zielgruppen hinaus soll das Linien- und Produktmarketing im Vordergrund stehen. Der südliche Bereich der StädteRegion Aachen ist geprägt durch einen hohen Freizeit- und Ausflugswert. Der Nationalpark Eifel, der Eifelsteig und die Ravel-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 Medienmedien zukünftig noch stärker. Dazu gehört auch die Präsenz von ÖV-Themen in sozialen Netzwerken, um insbesondere jüngere Zielgruppen zu erreichen.

Elektronische Auskunftssysteme

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

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

Die elektronischen Systeme im AVV werden weiter ausgebaut. Dazu gehören das Routing auf Basis von Echtzeitdaten, wobei die Routenauskunft vorliegende Verspätung berücksichtigt (und nicht nur darauf hinweist). Darüber hinaus soll darauf hingewirkt werden, weitere möglichst individuelle Informationen an Fahrgäste bereit zu stellen (z.B. automatische Übermittlung von Störungsmeldungen für eine Linie). Es ist darauf hinzuwirken, Ereignisdaten weitgehend automatisiert und somit kurzfristiger und individueller verfügbar zu machen. Eine weitere wichtige Aufgabe stellt die speziell auf mobilitätseingeschränkte Personen ausgerichtete Auskunft dar. Auch hier kann unter Nutzung georeferenzierter Standortdaten eine differenziertere Informationsbasis z. B. für sehbehinderte Menschen geschaffen werden. Zu diesem Zweck müssen Informationen über Art und Ausstattung der eingesetzten Fahrzeuge sowie über vorhandene Fahrtreppen, Aufzüge usw. erfasst werden. Eine weitere Entwicklungsperspektive besteht in der Erweiterung der ÖPNV-Auskunft zu einer intermodalen Auskunft. Durch die Vernetzung von Informationen unterschiedlicher Mobilitätsdienstleister soll die alternative Nutzung zum individuellen Verkehr gestärkt werden (siehe hierzu auch Kapitel 6.8).

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

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

Zielkonzept Fahrgastinformation des AVV und der Verkehrsunternehmen

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

Zielkonzept Fahrgastinformation (I)

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

* adressenscharf bei DV-gestützten Systemen

Legende:

| | |
|---|-----------------|
| ● | erforderlich |
| ○ | wünschenswert |
| - | trifft nicht zu |

| | |
|---|---|
| 1 | betrifft nur SPNV |
| 2 | betrifft OPNV/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. 115: Zielkonzept Fahrgastinformation – Teil I

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 Informobil | Promotion | | | |
| Fahrplaninformation | | | | | | | | | | | | | |
| Linienverlauf | ● | ● | ● | - | ● | ● | ● | ● | ●3 | ● | ● | - | ●3 |
| Linienfahrplan | ● | - | ● | - | ● | ● | ● | - | ●3 | ● | ● | - | ●3 |
| Haltestellenaushangplan | ● | - | ● | - | ● | ● | ● | - | - | - | - | - | - |
| Verbindungsfahrplan | - | - | - | - | - | ● | - | ● | - | - | ● | - | - |
| NRW Fahrplaninfo * | - | - | - | - | ● | ● | ● | ● | ●3 | ● | ● | - | ●3 |
| euregionale Fahrplaninfo * | - | - | - | - | ● | ○ | ○ | ● | ●3 | ● | ● | - | - |
| AVV-weite Fahrplaninfo * | - | - | - | - | ● | ● | ● | ● | ●3 | ● | ● | - | - |
| Hinweis "nächste Haltestelle" | - | - | - | - | - | - | - | ○ | - | - | - | - | - |
| Fußwegrouting / POI-Information | ● | - | ● | - | ● | ● | ● | ● | - | ● | ● | - | - |
| Echtzeit-Fahrplaninformation | ● | ● | ○ | - | ● | - | ● | - | - | - | - | - | - |
| Anschlussinformationen (Echtzeit) | ○ | ● | ○ | - | ● | ○ | ● | ○ | - | - | - | - | - |
| Nationalpark-Fahrplaninformation | ○8 | ○8 | ○8 | ○8 | ● | ● | ● | - | ○6 | ● | ● | - | - |
| Fahrradbus-Fahrplaninformation | ○8 | ○8 | ○8 | ○8 | ● | ● | ● | ● | ○6 | ● | ● | - | - |
| Multibus-Fahrplaninformation | ○8 | ○8 | ○8 | ○8 | ● | ● | ● | ● | ○6 | ● | ● | - | - |
| Tariffinformation | | | | | | | | | | | | | |
| NRW-weite Tariffinformation | - | - | - | - | ● | ● | ○ | ○ | ○6 | ○ | ○ | ● | ● |
| euregionale Tariffinformation | - | - | - | - | ● | ● | ○ | ○ | ○6 | ○ | ○ | ● | ● |
| AVV-weite Tariffinformation | ● | - | ● | - | ● | ○ | ○ | ● | ○6 | ○ | ○ | ● | ● |
| Hinweis auf nächste Vorverkaufsstelle | ● | - | ● | - | ● | ● | ○ | ○ | - | ○ | ○ | ● | - |
| Printprodukte | | | | | | | | | | | | | |
| AVV-Schnellverkehrsplan | ● | - | ● | - | - | ● | ● | ● | ○6 | - | ● | - | - |
| AVV-Netzplan Region | ● | - | ● | - | - | ● | ○ | ○ | ○6 | - | ● | - | - |
| AVV-Ortsnetzplan | ● | - | ● | - | - | ● | ○ | ○ | ○6 | - | ● | - | - |
| AVV-Stadtausschnitt | ● | - | ● | - | - | ● | - | - | ○6 | - | - | - | - |
| Haltestellen-Lageplan | ○ | - | ○ | - | - | ○ | ○ | ○ | ○6 | - | ○ | - | - |
| Leitinformation | ● | - | ● | - | - | - | - | ○ | - | - | - | - | - |
| euregionaler Netzplan | ● | - | ● | - | ○ | - | - | ● | ○6 | - | ● | - | - |
| Regionales Fahrplanbuch | - | - | - | - | - | - | - | - | ○6 | - | ● | - | ○6 |
| Ergänzungsheft Fahrplanbuch | - | - | - | - | - | ● | ● | - | ○6 | - | ● | - | ○6 |
| Besondere Fahrplanbücher für Teilräume | - | - | - | - | - | ● | ● | - | ○6 | - | ● | - | ○6 |
| Linienfahrpläne | - | - | - | - | - | ● | ○ | ○ | ○6 | - | ● | - | ○6 |
| Mini-Fahrplan SPNV | - | - | - | - | - | ● | ○ | ○ | ○6 | - | ● | - | ○6 |
| Ticket-Broschüren allgemeine Information | - | - | - | - | - | ● | ● | - | ○6 | - | ● | - | - |
| Ticket-Broschüren kommunal | - | - | - | - | - | ● | ● | - | ○6 | - | ● | - | - |
| Ticket-Broschüren Tickets und Preise | - | - | - | - | - | ● | ● | - | ○6 | - | ● | - | - |
| AVV-Kundenmagazin | - | - | - | - | - | ● | - | - | ○6 | - | ● | - | - |
| unternehmenseigene Kundenmagazine | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | ● | - | - |
| Nationalpark-Fahrplan | ○8 | - | ○8 | - | ○8 | ○8 | - | ● | ○6 | - | ● | - | ○6 |
| Kundenbroschüre "Mobil in der Eifel" | - | - | - | - | - | - | ○ | ○ | ○6 | - | ● | - | ○6 |
| Information Fahrradbus | ○8 | - | ○8 | - | ○8 | ○8 | ○ | ○ | ○6 | - | ● | - | ○6 |
| Freizeitfahrten SPNV Eifel/Nationalpark | ○8 | ○8 | - | - | - | - | - | ○ | ○6 | - | ● | - | ○6 |
| 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,...) | ○ | - | - | - | - | - | - | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| Beschwerdemangement | ● | - | ○ | - | - | - | - | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| Qualitätsoffensive NRW | ● | - | ○ | - | - | - | - | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| Schlichtungsstelle Nahverkehr | - | - | - | - | - | - | - | - | ● | - | - | - | - |
| Internetportal Mitpendler | ○ | - | - | - | - | - | - | ○ | ○ | - | - | - | ○ |
| andere Mobilitätsdienstleister (Car-Sharing, Dorflauto, Bike-Sharing, Taxi) | ● | - | ○ | - | - | - | ○ | ○ | ○ | - | - | - | ○ |

* adressenscharf bei DV-gestützten Systemen

Legende:

- erforderlich
- wünschenswert
- trifft nicht zu

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

Tab. 116: Zielkonzept Fahrgastinformation – Teil II

6.7 Barrierefreiheit

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

Infrastruktur

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

Die erforderlichen Arbeitsschritte sind in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

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

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



Abb. 117: Barrierefreie Haltestelle Übach-Palenberg Bahnhof

| | 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, Behörden, Schnittstellen zum SPNV 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 • abhängig von sonstigen Baumaßnahmen |
| H | Förderanträge | <ul style="list-style-type: none"> • Maßnahmenbeschreibung • Kosten |
| I | Ausbauplanung | <ul style="list-style-type: none"> • detaillierte Planung |

Tab. 118: Übersicht zum Ablauf der Prozesse zur Herstellung der Barrierefreiheit an Haltestellen

Fahrzeuge

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

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



Abb. 119: Barrierefreie Elemente in ÖV-Fahrzeugen der WestVerkehr GmbH

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 in ihrer Mobilität eingeschränkte Menschen 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 in ihrer Mobilität, sich besser und sicherer auf veränderte Situationen einzustellen.

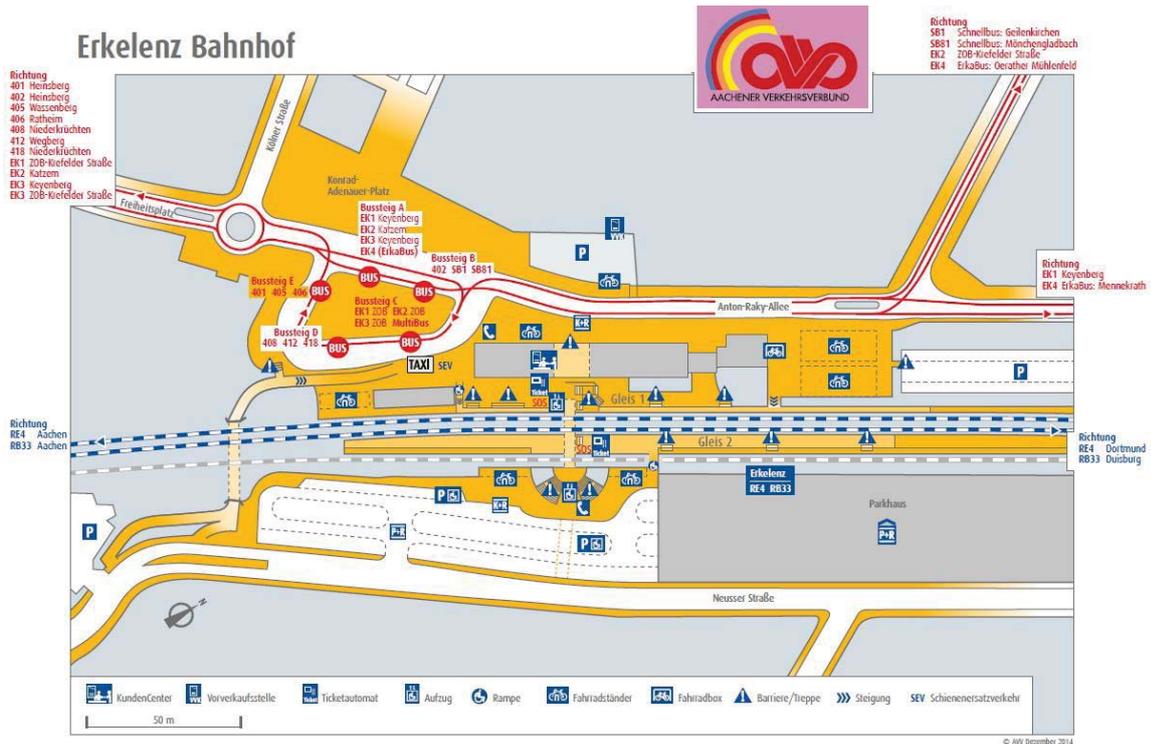


Abb. 120: Haltestellenplan Bf Erkelenz mit Zugangsinformationen

Betrieb und Unterhaltung

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

6.8 Gestaltung des Mobilitätmarktes der Zukunft

Mobilität stellt ein hohes Gut in unserer Gesellschaft dar - heute wie auch in Zukunft. Mobilitätsangebote müssen öffentlich 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 ländlichen geprägten Räumen zu berücksichtigen. Auch veränderte Wertevorstellungen und neue Lebensstile in der Gesellschaft bestimmen das Verkehrsverhalten. Bereits heute zeichnet sich ab, dass der PKW für jüngere Bevölkerungsschichten – zumindest im städtischen Umfeld – kein Statussymbol mehr darstellt und die Verkehrsmittelwahl deutlich pragmatischer ausgerichtet ist.

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

Projekte im Kreis Heinsberg

Zur Reduzierung der Verkehrsbelastung durch Berufspendler engagiert sich der Kreis Heinsberg seit 2003 in der **Vermittlung von Fahrgemeinschaften**. In Kooperation mit vielen anderen Kommunen wurde ein NRW-weites **Pendlerportal** zur Vermittlung von Angebot und Nachfrage aufgebaut.



Abb. 121: PenderPortal Kreis Heinsberg– Internetseite mit Eingabe/Suchmaske

Naturgemäß finden sich Fahrgemeinschaften eher in urbanen Bereichen. Um die Attraktivität des Portals zu steigern, wird modellhaft für NRW in der Region Aachen ein geschlossenes System für Arbeitgeber angeboten. Dabei werden spezifische Einrichtungen der Arbeitgeber z.B. als Treffpunkt berücksichtigt (z.B. verschiedene Institute der RWTH und der Uniklinik). Die Suche geeigneter Fahrgemeinschaften wird durch die Veröffentlichung im Intranet des Arbeitgebers weiter optimiert.

Der Kreis Heinsberg im Mobilitätsverbund

Die Etablierung alternativer Mobilitätsanbieter wie Bike- und CarSharing oder auch Fernbusangebote stellen einen grundlegenden Wandel des Mobilitätsmarktes dar. Ein Weg, um die Herausforderungen des zukünftigen Mobilitätsmarktes zu bestehen, liegt in der Vernetzung dieser Mobilitätsdienste.

Seit einiger Zeit erarbeitet der AVV gemeinsam mit der StädteRegion Aachen und weiteren Partnern wie u. a. der RWTH, der FH Aachen, cambio, Velocity in Förderprojekten an Konzepten zur Vernetzung vorhandener Mobilitätsdienste wie dem Car- und Bikesharing mit dem ÖPNV. Bei den neuen und vielfältigen Dienstleistungen handelt sich teilweise um Nischenprodukte, deren Bedeutung vor allem durch neue technologische Entwicklungen jedoch stetig zunimmt. Mit der Verbreitung von Smartphones und intelligenten Buchungsplattformen lassen sich mittlerweile auch spontan Mitfahrangebote finden, Fahrzeuge mieten oder Fernbusse buchen.

Leider ist dieser neue Mobilitätsmarkt recht unübersichtlich. Unterschiedliche Plattformen, Kundenmedien und Tarife erschweren die Orientierung, Angebote lassen sich zumeist schwer vergleichen. Der Kunde muss auf unterschiedliche Informationsplattformen, Zugangsmedien und der Vertriebsmöglichkeiten zugreifen. Ganzheitliche Ansätze fehlen bisher. Aus diesem Grund engagiert sich der AVV für eine stärkere Verknüpfung der vorhandenen Angebote. Dabei versteht sich der AVV als Koordinator eines „Mobilitätsverbundes“, der über die Organisation des ÖPNV hinaus weitere Mobilitätsdienste auf Ebene der Information, ggf. auf Ebene des Tarifs und in Bezug auf den Vertrieb integriert. Ziel ist es, den Kunden einen einfachen Zugang zu Alternativen zur individuellen PKW-Nutzung zu ermöglichen.

Die Hauptaufgabe des AVV liegt darin, Angebots- und Nachfragepotenziale in einem multimodalen Verkehrsmarkt zu ermitteln, multimodale Tarifprodukte und ein wirtschaftlich tragfähiges Geschäftsmodell mit entsprechender Organisationsstruktur für einen Mobilitätsverbund zu entwickeln sowie die Anforderungen an technische Systeme sowie rechtliche Voraussetzungen zur Vernetzung von Mobilitätsdiensten zu definieren. Darüber hinaus sollen die elektronischen Informationssysteme des AVV um statische und dynamische Daten externer Mobilitätsdienste erweitert werden und ein Informationsportal entstehen, welches neben der Routenauskunft sämtliche mobilitätsrelevante Informationen auf einer Plattform vereint. Mittelfristig wird angestrebt, auch den Vertrieb und die Abrechnung zu integrieren, so dass der Kunde lediglich ein Konto und eine Abrechnung für die Nutzung verschiedener Mobilitätsdienste vorhält bzw. erhält. Hierzu notwendige Voraussetzungen werden im Rahmen des elektronischen Fahrgeldmanagements (EFM) geschaffen.

Ein wichtiges Instrument in diesem Kontext bildet die grenzüberschreitenden Datenplattform und das damit verbundene Verkehrsmodell für das gesamte AVV-Verbundgebiet sowie darüber hinaus für Teile des Kreises Euskirchen, der Parkstad Limburg/Südlimburg sowie der Deutschsprachige Gemeinschaft Belgiens. Die Datenplattform bildet hierbei eine Grundlage für kommunale und regionale verkehrliche Fragestellungen.

Parallel dazu entstehen mit Unterstützung durch die Förderprojekte in der Stadt Aachen als auch in der StädteRegion Aachen erste sogenannte Mobilitätsstationen, an denen auch physisch ein direkter Umstieg zwischen den Verkehrsträgern Car-, Bikesharing sowie dem ÖPNV möglich ist. Langfristig ist geplant, solche Mobilitätsstationen auch in den Kreisen Heinsberg und Düren also Verbundweit vorzuhalten.

Langfristiges Ziel ist es, individuelle PKW-Fahrten auf den ÖPNV oder auf alternative Mobilitätsformen zu verlagern. Dies setzt eine entsprechende Angebotsvielfalt und eine entsprechende Anzahl von Fahrzeugen im alternativen Mobilitätsmarkt voraus.

Bei allen Innovationen werden auch in Zukunft Bus und Bahn das Rückgrat des Mobilitätsverbundes im Verbundgebiet bilden. Ergänzt um neuartige Angebote und unterstützt durch ein umfassendes und übersichtliches Mobilitätskonzept wird die Attraktivität des ÖPNV entscheidend und nachhaltig gesteigert. So können mehr Kunden für den Umweltverbund gewonnen werden, um langfristig eine signifikante Reduzierung der Lärm- und Schadstoffemissionen zu erreichen.

7. Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV

Die Finanzierung des Busverkehrs innerhalb des Aachener Verkehrsverbundes erfolgt nach den Regelungen der Satzung für den Zweckverband Aachener Verkehrsverbund (ZV AVV) und hier insbesondere nach den Vorgaben des

- § 12 „Finanzierung der Ausgleichszahlungen für die Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im ÖSPV“,
- § 13 „Förderung des ÖPNV“,
- § 14 „Verbandsumlagen“ und
- § 15 „Leistungen des Zweckverbandes“.

Der Kreis Heinsberg ist – neben der Stadt Aachen, der StädteRegion Aachen (hier ohne Stadt Aachen) und dem Kreis Düren – eines von vier Verbandsmitgliedern des ZV AVV. Die Finanzierungsregelungen in der Satzung für den ZV AVV sind dabei so ausgestaltet, dass sie den Vorgaben an eine EU-konforme Finanzierung gemäß der Rechtsprechung des EuGH zu Altmark-Trans bzw. der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 entsprechen.

Grundlage der gesamten Finanzierung ist der Verbundetat, der jeweils vor Beginn eines Jahres von der AVV GmbH erarbeitet und von den AVV-Gremien beraten und beschlossen wird. Im Rahmen des Verbundetats und einer mittelfristigen Vorausschau werden insbesondere

- das betriebliche Leistungsangebot,
- die Fortentwicklung des Verbundtarifes und
- die zur Erstellung des ÖSPV notwendigen Aufwendungen und im Rahmen des ÖSPV erwirtschafteten Erträge ermittelt.

Der nicht über Umsatzerlöse (Fahrgeldeinnahmen, gesetzliche Ausgleichsleistungen) oder sonstige Erträge gedeckter Aufwand wird dabei nach Nutz-Wagen-Kilometern auf die AVV-Verbandsmitglieder aufgeteilt. Dieser wird vom Kreis Heinsberg mit den kreisangehörigen Städten und Gemeinden im Kreishaushalt über die Allgemeine Kreisumlage finanziert, ebenso Infrastrukturmaßnahmen, sofern die Kosten von Nahverkehrsinvestitionen nicht durch Zuschüsse nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)/Entflechtungsgesetz und sonstige Landeszuweisungen gedeckt sind.

Das ÖPNV-Gesetz NRW regelt die Organisations- und Finanzierungsstrukturen im Bereich des ÖPNV in Nordrhein-Westfalen. Die ÖPNV-Förderung ist in fünf Fördersträngen gebündelt und pauschaliert geregelt. Für Verkehrsunternehmen, die im Bereich des Kreises Heinsberg Linienverkehrsleistungen im ÖSPV erbringen, besteht die Möglichkeit, vom ZV AVV Fördermittel gemäß § 13 der Satzung für den ZV AVV bzw. gemäß den Regelungen einer dazu erlassenen Richtlinie zu erhalten. Diesbezüglich nutzt der ZV AVV die ihm seitens des Landes NRW zugewiesene ÖPNV-Pauschale gemäß § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW. Die Aufgabe zur Bewirtschaftung dieser Mittel ist ihm seitens des Kreises Heinsberg zugewiesen worden.

Zudem leitet der ZV AVV Mittel aus der ÖPNV-Pauschale gemäß § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW i. V. m. § 13 Abs. 4 der Satzung des ZV AVV in Höhe von jeweils 145.000 Euro je Verbandsmitglied und somit insgesamt 580.000 Euro an die Verbandsmitglieder sowie in Höhe von jeweils 25.000 Euro je Verbandsmitglied und somit insgesamt 100.000 Euro an die AVV GmbH – höchstens jedoch insgesamt bis zu 20 % der ÖPNV-Pauschale – für Zwecke des ÖPNV weiter. Auf dieser Basis hat der Kreis HS in 2015 somit eine Zuweisung seitens des ZV AVV in Höhe von 134.199,54 Euro (in 2014 – 120.199,55 Euro) erhalten.

Hinsichtlich des ÖPNV-Infrastrukturausbaus besteht sowohl für die Verkehrsunternehmen als auch für die Kommunen im Bereich des Kreises Heinsberg die Möglichkeit, eine Förderung nach § 12 ÖPNVG NRW in Anspruch zu nehmen. Zuständige Behörde zur Abwicklung dieser Fördermaßnahmen ist der Zweckverband Nahverkehr – SPNV & Infrastruktur – Rheinland (ZV NVR), an dem der Kreis Heinsberg mittelbar über den ZV AVV beteiligt ist.

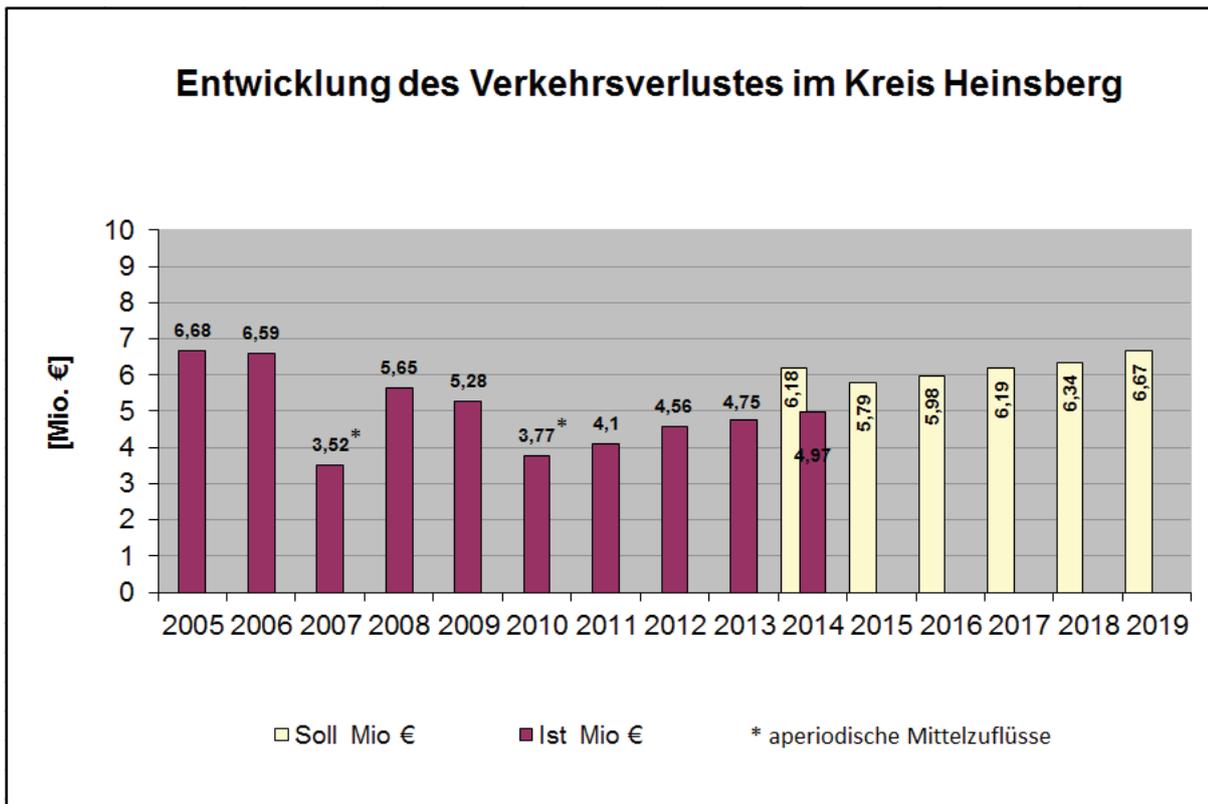


Abb. 122: Entwicklung des Verkehrsverlustes im Kreis Heinsberg

Die Ergebnisentwicklung für die Jahre 2005 bis 2014 zeigt die Abb. 122. In den Jahren 2006 - 2010 wurde auf Grund der Anerkennung eines Widerspruchs der WestEnergie und Verkehr GmbH beim Zuteilungsverfahren von Ausgleichsmitteln des Landes für die Schülerbeförderung (sog. § 45a-Mittel) die Ergebnisentwicklung positiv beeinflusst. Es wird deutlich, dass der Verlust im Bereich Verkehr stetig reduziert werden konnte. Maßgebend hierfür waren die Restrukturierungserfolge beim Verkehrsunternehmen WestEnergie und Verkehr GmbH sowie Maßnahmen auf der Ebene der Verkehrsplanung durch den Aufgabenträger Kreis Heinsberg. Die Daten sind aus dem Wirtschaftsplan 2015 sowie der Finanzplanung 2014 - 2019 der WestEnergie und Verkehr GmbH entnommen, wobei die nun angestrebte Direktvergabe noch keine Berücksichtigung finden konnte.

Die Verkehrsverluste im Kreis Heinsberg konnten in den vergangenen Jahren vollständig über Gewinne aus der Versorgungssparte der WestEnergie und Verkehr GmbH gedeckt werden, die über die Kreiswerke Heinsberg GmbH (KWH) an die kommunalen Gesellschafter ausgeschüttet werden konnten. Bei dieser Art der Verlustübernahme zwischen Versorgung und ÖSPV wurden die Möglichkeiten des steuerlichen Querverbundes im Verhältnis zwischen den kommunalen Gebietskörperschaften und den genannten Unternehmen konsequent genutzt. Die in den letzten Jahren erfolgte Umstrukturierung im Bereich der Konzernstruktur zwischen KWH, der heutigen WestVerkehr GmbH und NEW AG stellt sicher, dass auch künftig die Vorteile des steuerlichen Querverbundes bei der Finanzierung des ÖSPV ausgeschöpft werden können.

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

8 Vergabe von Busverkehren als Gesamtleistung an die WestVerkehr GmbH

8.1 Rechtliche Integration der zu vergebenden Linienverkehre im AVV

Der Aufgabenträger hat die bisherigen Linienbündel der Teilnetze 1 bis 5 des Nahverkehrsplans Kreis Heinsberg 2008, die MultiBus-Verkehre sowie die zwischenzeitlich neu konzessionierten Buslinien EK 4, 403, 404, 411, 423, 499 (*siehe Kap. 4*) in diesem NVP in einem einheitlichen Linienbündel für den Kreis Heinsberg in Form eines integrierten Verkehrsnetzes Kreis Heinsberg überplant und zusammen gefasst.

Der Aufgabenträger beabsichtigt, dass sämtliche Linien des Zielnetzes 2018 zum 10.12.2017 als Gesamtleistung im Sinne von § 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG direkt in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag an die WestVerkehr GmbH vergeben werden. Die Vergabe soll durch den Kreis Heinsberg als kontrollierendem Eigentümer erfolgen.

Die Vergabe erfolgt gemäß Art. 5 Abs. 2 VO 1370/2007 direkt an die WestVerkehr GmbH als interner Betreiber.

Durch die Vergabe des Verkehrsnetzes als Gesamtleistung wird eine integrierte Bedienung im Kreis Heinsberg sichergestellt. Der öffentliche Dienstleistungsauftrag soll eine Laufzeit vom 10.12.2017 bis zum 11.12.2027 haben. Die WestVerkehr GmbH wird die zur Erfüllung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags notwendigen Liniengenehmigungen unter Beachtung der Anforderungen dieses NVP rechtzeitig bei der zuständigen Bezirksregierung Köln beantragen.

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

Die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung der WestVerkehr GmbH gemäß der geltenden Betrauung und dem anschließenden öffentlichen Dienstleistungsauftrag umfasst neben der Durchführung des Fahrbetriebs auf diesen Linien auch das Netzmanagement, die Vorhaltung der ortsfesten Infrastruktur und die Beachtung der Verbundstandards des AVV. Durch die Zusammenfassung der verkehrlichen Funktionen in einem Unternehmen soll die größtmögliche Integrationswirkung für den Linienverkehr in verkehrlicher, betrieblicher und wirtschaftlicher Hinsicht erzielt werden.

Das Verkehrsnetz für den gesamten Kreis Heinsberg soll im Genehmigungsverfahren als Einheit behandelt werden und für die Genehmigungsbehörde eine Grundlage schaffen, Genehmigungsanträge auf Einzellinien oder Teilnetze des Verkehrsnetzes oder das Verkehrsnetz mit einer Fahrplanung oder Qualitätsstandards, die hinter den im NVP festgelegten Bedienungsstandards für das Verkehrsnetz Kreis Heinsberg zurück bleibt, zurückzuweisen.

Die Bildung des Gesamtverkehrsnetzes Kreis Heinsberg gilt rechtlich ab Beschlussfassung über diesen NVP und soll bereits für die durch die WestVerkehr GmbH nach der Beschlussfassung für das Verkehrsnetz Kreis Heinsberg (Zielnetz zum 10.12.2017) zu beantragenden Genehmigungen Wirkung entfalten.

8.2 Integrationsmerkmale des Verkehrsnetzes Kreis Heinsberg

Durch die Zusammenfassung im Verkehrsnetz Kreis Heinsberg wird eine integrierte Verkehrsbedienung durch die WestVerkehr GmbH rechtlich im Interesse des Aufgabenträgers abgesichert. Folgende Integrationseffekte werden erzielt:

- Optimierung der Umlauf- und Betriebsplanung bei Fahrzeug- und Personaleinsatz
- Verkehrsplanung aus einer Hand
- Abbau konkurrierender Angebote zu Gunsten einer optimierten Fahrplangestaltung
- Verbesserte Netzabstimmung und Verknüpfung der Linien des ÖSPV untereinander sowie mit dem SPNV
- Betriebssteuerung aus einer Hand, da nur eine Leitstelle
- Wirtschaftlicher Ausgleich zwischen ertragsreichen und ertragsarmen Linien
- Optimierung der Vertriebswege und Vertriebsstrukturen sowie der technologischen Weiterentwicklung des Vertriebs
- Optimierung der Wartung und Instandhaltung der Fahrzeuge sowie des Flottenmanagements
- Optimierung der Datenbereitstellung für Informationsdienste (statische und dynamische Daten)
- Optimierung und Vereinheitlichung der Serviceleistungen
- Optimierung in allen verwaltungsmäßigen Angelegenheiten
- Minimierung des Abstimmungsbedarfs

Insgesamt führen die Integrationseffekte sowohl zu deutlichen verkehrlichen als auch wirtschaftlichen Verbesserungen.

Stand: November 2015

Linienkonzessionen Staus Quo Kreis Heinsberg

| Linie | Aktenzeichen BezReg. | von | nach | Konzessionär | gültig bis | HS | SR AC | AC | DN | MG | VIE | NL |
|------------------------------|---|------------------------------------|--|------------------------|------------|----|----------|----|----|----|-----|----|
| SB1 | 25.5.1/ WEST/RVE/SB1 | Wassenberg, ZOB | Geilenkirchen, Bahnhof | WestVerkehr Gmbh / RVE | 31.12.2016 | x | | | | | | |
| SB2 | 25.5.1/ WEST/SB2 | Geilenkirchen, Bahnhof | Übach-Palenberg, Sportzentrum | WestVerkehr Gmbh | 31.12.2016 | x | | | | | | |
| SB3 | 25.5.1/ WEST/SB3 | Geilenkirchen, Bahnhof | Tüddern, Apotheke | WestVerkehr Gmbh | 31.12.2016 | x | | | | | | |
| SB8 | 25.5.1/ WEST/SB8 | Erkelenz, Bahnhof | Wassenberg, ZOB | WestVerkehr Gmbh | 30.06.2016 | x | | | | | | |
| SB81 | 25.16- 51-18/84 | Erkelenz | MG Rheindahlen | WestVerkehr Gmbh / NEW | 31.12.2016 | x | | | | | x | |
| MultiBus Selfkant | 25.5.1/ WEST/SELFKANT I | Waldfeucht, Markt | Waldfeucht, Markt | WestVerkehr Gmbh | 30.06.2016 | x | | | | | | |
| MultiBus Erkelenz Nord | WEST/ERKELENZ NÖRDLICH | Erkelenz, Bahnhof | Erkelenz, Bahnhof | WestVerkehr Gmbh | 13.12.2016 | x | | | | | | |
| MultiBus Erkelenz Süd | WEST/ERKELENZ SÜDLICH | Erkelenz, Bahnhof | Erkelenz, Bahnhof | WestVerkehr Gmbh | 13.12.2016 | x | | | | | | |
| MultiBus Wassenberg | 25.5.1/ WEST/ WASSENBERG V | Wassenberg, ZOB | Wassenberg, ZOB | WestVerkehr Gmbh | 13.12.2016 | x | | | | | | |
| MultiBus Hückelhoven | 25.5.1/ WEST/ MultiBus Hückelhoven IV | Hückelhoven, Rathaus | Hückelhoven, Rathaus | WestVerkehr Gmbh | 13.12.2016 | x | | | | | | |
| MultiBus EWG HS - Posterholt | 25.5.1/ WEST/ MultiBus HS - Posterholt. | Heinsberg-Kerken, Post | Posterholt/NL, Vlodropenweg | WestVerkehr Gmbh | 04.02.2020 | x | | | | | | x |
| MultiBus 2 EWG | 25.5.1/ WEST/EWG/ Multibus 2 | Tüddern, Apotheke | Sittard/NL, Dr. Nolenslaan/ Sportcentrumlaan | WestVerkehr Gmbh | 31.12.2017 | x | | | | | | x |
| MultiBus EWG Selfkant | 25.5.1/ WEST/EWG/ Multibus Selfkant | Wehr | Sittard/NL, Lange Voer | WestVerkehr Gmbh | 13.12.2018 | x | | | | | | x |
| MultiBus EWG Gangel | 25.5.1/ WEST/EWG/ Multibus Gangel | Mindingangelt | Onderbanken/Schinveld/NL, Wilhelmisplein | WestVerkehr Gmbh | 13.12.2018 | x | | | | | | x |
| MultiBus EWG Waldfeucht | 25.5.1/ WEST/EWG/ Multibus Waldfeucht | Waldfeucht, Markt | Echterbosch/NL, Prinsenbaan | WestVerkehr Gmbh | 13.12.2018 | x | | | | | | x |
| EK1 | 25.5.1/ WEST/EK 1 | Erkelenz, ZOB - Krefelder Str. | Keyenberg, Schule | WestVerkehr Gmbh | 31.05.2016 | x | | | | | | |
| EK2 | 25.5.1/ WEST/EK 2 | Erkelenz, ZOB - Krefelder Str. | Katzern, Kirche | WestVerkehr Gmbh | 31.05.2016 | x | | | | | | |
| EK3 | 25.5.1/ WEST/EK 3 | Erkelenz, ZOB - Krefelder Str. | Keyenberg, Schule | WestVerkehr Gmbh | 12.12.2017 | x | | | | | | |
| EK4 | 25.5.1/ WEST/EK 4 | Erkelenz, Bahnhof | Erkelenz, Bahnhof | WestVerkehr Gmbh | 31.12.2017 | x | | | | | | |
| GK1 | 25.5.1/ WEST/GK 1 | Geilenkirchen, Bahnhof | Tripsrath, Staetener Weg | WestVerkehr Gmbh | 31.05.2016 | x | | | | | | |
| HÜ1 | 25.5.1/ WEST/HÜ 1 | Hü-Rurich, Kirche | Hü-Kleingladbach, Wassenberger Str. | WestVerkehr Gmbh | 31.12.2017 | x | | | | | | |
| ÜP1 | 25.5.1/ WEST/ÜP 1 | Übach-Palenberg, Frelenberg Kirche | Übach-Palenberg, Bosclein Wiesenstraße | WestVerkehr Gmbh | 31.12.2017 | x | | | | | | |
| N3 | 25.5.1/ ASEAG/N3 | Aachen Normaluhr | Übach-Palenberg | ASEAG | 31.12.2017 | x | x | x | | | | |
| 21 | 25.5.1/ ASEAG/21 | Aachen Waldfriedhof | Übach-Palenberg, Bahnhof | ASEAG | 31.12.2017 | x | x | x | | | | |
| 71 | 25.5.1/ RVE/71 | Geilenkirchen, Bahnhof | Aldenhoven Markt | RVE | 31.12.2017 | x | x | x | | | | x |

Linienkonzessionen Staus Quo Kreis Heinsberg

| Linie | Aktenzeichen BezReg. | von | nach | Konzessionär | gültig bis | HS | SR AC | AC | DN | MG | VIE | NL |
|-------|--------------------------------------|---|-------------------------------|----------------------------|------------|----|----------|----|----|----|-----|----|
| 289 | 25.5./1/ RVE/WEST/DKB Verkehr/289 | Linnich, Boslar Kirche | Übach-Palenberg, Gesamtschule | West/Verkehr GmbH/RVE/DKB | 31.12.2016 | x | x | x | x | | | |
| 295 | 25.5./1/ RVE/295 | Linnich, Schulzentrum | Hü-Baal, Bahnhof | RVE | 31.12.2017 | x | | | x | | | |
| 401 | 25.5./1/ WEST/401 | Heinsberg, Busbahnhof | Erkelenz, Bahnhof | West/Verkehr GmbH | 31.12.2017 | x | | | | | | |
| 402 | 25.5./1/ WEST/402 | Erkelenz, ZOB - Krefelder Str. | Heinsberg, Busbahnhof | West/Verkehr GmbH | 31.12.2017 | x | | | | | | |
| 403 | 25.5./1/ WEST/403 | Heinsberg, Westpromenade | Heinsberg, Westpromenade | West/Verkehr GmbH | 31.12.2017 | x | | | | | | |
| 404 | 25.5./1/ WEST/404 | Heinsberg, Schwarzmanns | Heinsberg, Busbahnhof | West/Verkehr GmbH | 31.12.2017 | x | | | | | | |
| 405 | 25.5./1/ WEST/405 | Erkelenz, Bahnhof | Wassenberg, ZOB | West/Verkehr GmbH | 31.12.2016 | x | | | | | | |
| 406 | 25.5./1/ WEST/RVE/406 | Erkelenz, Bahnhof | Rathem, Schulzentrum | West/Verkehr GmbH / RVE | 31.12.2017 | x | | | | | | |
| 407 | 25.5./1/ WEST/RVE/407 | HS-Randerath, Bahnhof | Geilenkirchen, Bahnhof | West/Verkehr GmbH / RVE | 31.12.2017 | x | | | | | | |
| 408 | 25.5./1/ WEST/408 | Erkelenz, Bahnhof | Niederkrüchten, Lindbruch | West/Verkehr GmbH | 29.05.2016 | x | | | | | x | |
| 408 | 25.5./1/ WEST/RVE/409 | Wassenberg, ZOB | Linnich, SIG Combioloc | West/Verkehr GmbH / RVE | 31.12.2017 | x | | | x | | | |
| 410 | 25.5./1/ RVE/410 | Heinsberg | Geilenkirchen | RVE | 30.12.2017 | x | | | | | | |
| 411 | 25.5./1/ WEST/411 | Wegberg, Kehrusch | Wegberg, Grundschule | West/Verkehr GmbH | 21.08.2020 | x | | | | | | |
| 412 | 25.5./1/ WEST/412 | Erkelenz, Bahnhof | Wegberg, Busbahnhof | West/Verkehr GmbH | 31.05.2016 | x | | | | | | |
| 413 | 25.5./1/ WEST/413 | Wegberg, Sporthalle | Heinsberg, Busbahnhof | West/Verkehr GmbH | 31.12.2016 | x | | | | | | |
| 418 | 25.5./1/ WEST/418 | Erkelenz, Bahnhof | Niederkrüchten, Lindbruch | West/Verkehr GmbH | 31.05.2016 | x | | | | | x | |
| 423 | 25.5./1/ WEST/423 | a) Stahe, Leyenhaus b) Kreuzrath, Ringofen | Birgden, Schule | West/Verkehr GmbH | 31.12.2017 | x | | | | | | |
| 427 | 25.5./1/ WEST/427 | Myhl, Feuerwehr | Himmerich | West/Verkehr GmbH | 31.12.2017 | x | | | | | | |
| 430 | 25.5./1/ WEST/ASEAG/430 | Übach-Palenberg, Bahnhof | Herzogenrath, Bahnhof | West/Verkehr GmbH / ASEAG | 30.06.2016 | x | x | | | | | |
| 431 | 25.5./1/ WEST/431 | Geilenkirchen, Bahnhof | Baesweiler, in der Schaf | West/Verkehr GmbH | 30.06.2016 | x | x | | | | | |
| 432 | 25.5./1/ WEST/432 | Geilenkirchen, Bahnhof | Baesweiler, in der Schaf | West/Verkehr GmbH | 30.06.2016 | x | x | | | | | |
| 433 | 25.5./1/ WEST/TAETER/433 | Übach-Palenberg, Bahnhof | Aisdorf, Annapark | West/Verkehr GmbH / TAETER | 30.06.2016 | x | x | | | | | |
| 434 | 25.5./1/ WEST/434 | Geilenkirchen, Bahnhof | Höngen, Schule | West/Verkehr GmbH | 30.06.2016 | x | | | | | | |
| 435 | 25.5./1/ WEST/435 | Geilenkirchen, Bahnhof | Höngen, Schule | West/Verkehr GmbH | 30.06.2016 | x | | | | | | |
| 436 | 25.5./1/ WEST/436 | Heinsberg, Busbahnhof | Tüddern, Apotheke | West/Verkehr GmbH | 31.12.2016 | x | | | | | | |
| 437 | 25.5./1/ WEST/437 | Geilenkirchen, Bahnhof | Höngen, Schule | West/Verkehr GmbH | 30.06.2016 | x | | | | | | |
| 438 | 25.5./1/ WEST/438 | Saefelen Kirche | Schalbruch | West/Verkehr GmbH | 30.06.2016 | x | | | | | | |
| 439 | 25.5./1/ WEST/439 | Millen | Süstersee, Schule | West/Verkehr GmbH | 30.06.2016 | x | | | | | | |
| 472 | 25.5./1/ RVE/472 | Heinsberg, Agentur für Arbeit | Gangelt, Hastenrath | RVE | 31.12.2017 | x | | | | | | |
| 474 | 25.5./1/ RVE/474 | Heinsberg, Busbahnhof | Gangelt, Amt | RVE | 31.12.2017 | x | | | | | | |
| 475 | 25.5./1/ RVE/475 | HS-Oberbruch, Schulzentrum | Waidfeucht, Markt | RVE | 31.12.2017 | x | | | | | | |
| 491 | 25.5./1/ RVE/491 | Übach-Palenberg, Rathaus | Geilenkirchen, Bahnhof | RVE | 30.06.2016 | x | | | | | | |
| 492 | 25.5./1/ RVE/492 | HS-Oberbruch, Schulzentrum | Hückelhoven, Hilfarth Denkmal | RVE | 31.12.2017 | x | | | | | | |
| 493 | 25.5./1/ RVE/493 | Gk-Lindern, Bahnhof | Heinsberg, Busbahnhof | RVE | 31.12.2017 | x | | | | | | |

Stand: November 2015

Linienkonzessionen Staus Quo Kreis Heinsberg

| Linie | Aktenzeichen BezReg. | von | nach | Konzessionär | gültig bis | HS | SR AC | AC | DN | MG | VIE | NL |
|----------|---------------------------------|-------------------------|---------------------------|-----------------------|------------|----|----------|----|----|----|-----|----|
| 484 | 25.5.1/ RVE/494 | Geilenkirchen, Bahnhof | Gk-Lindern, Bahnhof | RVE | 31.12.2016 | x | | | | | | |
| 485 | 25.5.1/ RVE/495 | Erkelenz, Katzem Kirche | Wassenberg, Am Stern | RVE | 31.12.2017 | x | | | | | | |
| 487 | 25.5.1/ RVE/WEST/497 | Übach-Palenberg | Scherpenseel/Grenze | RVE/West/Verkehr GmbH | 31.12.2017 | x | | | | | | |
| 499 | 25.5.1/ WEST/499/ Fahrradbus | Geilenkirchen, Bahnhof | Erkelenz, Bahnhof | West/Verkehr GmbH | 31.12.2017 | x | | | | | | |
| 23 | 25.5.1/ VEOLIA/EWG/23 | Eygelshoven/NL | Übach-Palenberg | Veolia NL | 10.12.2016 | x | | | | | | x |
| 017 | 25.16- 51-18/28 | MG Lümp | Wegberg | NEW | 03.12.2019 | x | | | | x | | |
| Discobus | 25.5.3/ DKB/Discobus | Jülich , Neues Rathaus | Himmerich, Haus Waldesruh | DKB | 31.08.2016 | x | | | x | | | |

Linien des Zielnetzes 2018 des Kreises Heinsberg

| Linie | Produkt-bezeichnung | Linienverlauf Zielkonzept 2018 | Betreiber | Aufgabenträger | | | | | | Fahrten Zielkonzept 2018 | | | |
|-------|---------------------|---|-----------------------|----------------|-------|----|----|-----|----|--------------------------|----|----|-------|
| | | | | HS | SR-AC | DN | MG | VIE | NL | ST | FT | Sa | So/Fe |
| SB1 | Schnellbus | Erkelenz- Wassenberg - Heinsberg - Geilenkirchen | West/Verkehr GmbH | • | | | | | | 47 | 38 | 30 | 23 |
| SB3 | Schnellbus | Geilenkirchen - Sittard - Seifkant (- Sittard/NL) | West/Verkehr GmbH | • | | | | | • | 30 | 30 | | |
| SB81 | Schnellbus | Erkelenz - Mönchengladbach | NEW/West/Verkehr GmbH | • | | | | | • | 14 | 14 | | |
| EK1 | Stadtbus | Erkelenz | West/Verkehr GmbH | • | | | | | | 21 | 14 | | |
| EK2 | Stadtbus | Erkelenz | West/Verkehr GmbH | • | | | | | | 37 | 28 | | |
| EK3 | Stadtbus | Erkelenz | West/Verkehr GmbH | • | | | | | | 18 | 14 | | |
| EK4 | Stadtbus | Erkelenz | West/Verkehr GmbH | • | | | | | | 30 | 29 | | |
| GK1 | Stadtbus | Geilenkirchen | West/Verkehr GmbH | • | | | | | | 28 | 28 | | |
| GK2 | Stadtbus | Geilenkirchen | West/Verkehr GmbH | • | | | | | | 18 | | | |
| HU1 | Stadtbus | Hückelhoven | West/Verkehr GmbH | • | | | | | | 28 | 28 | | |
| HU2 | Stadtbus | Hückelhoven | West/Verkehr GmbH | • | | | | | | 17 | | | |
| ÜP1 | Stadtbus | Übach-Palenberg | West/Verkehr GmbH | • | | | | | | 28 | 28 | | |
| 401 | Regionalbus | Erkelenz-Hückelhoven-Heinsberg | West/Verkehr GmbH | • | | | | | | 43 | 30 | 16 | 10 |
| 402 | Regionalbus | Erkelenz-Hückelhoven-Heinsberg | West/Verkehr GmbH | • | | | | | | 43 | 36 | 17 | 12 |
| 403 | Regionalbus | Heinsberg (- Roermond/NL) | West/Verkehr GmbH | • | | | | | • | 28 | 15 | | |
| 404 | Regionalbus | Heinsberg-Wassenberg | West/Verkehr GmbH | • | | | | | | 28 | 15 | | |
| 405 | Regionalbus | Erkelenz-Wassenberg | West/Verkehr GmbH | • | | | | | | 44 | 29 | | |
| 406 | Regionalbus | Erkelenz-Hückelhoven | West/Verkehr GmbH | • | | | | | | 35 | 26 | | |
| 407 | Regionalbus | Gerderath-Hückelhoven-Geilenkirchen | West/Verkehr GmbH | • | | | | | | 40 | 10 | | |
| 408 | Regionalbus | Erkelenz-Wegberg-Niederkrüchten | West/Verkehr GmbH | • | | | | | • | 37 | 26 | | |
| 409 | Regionalbus | Hückelhoven-Linnich | West/Verkehr GmbH | • | | | | | • | 39 | 29 | | |
| 410 | Regionalbus | Geilenkirchen-Heinsberg | West/Verkehr GmbH | • | | | | | | 46 | 29 | 10 | |
| 411 | Ortsbus | Wegberg | West/Verkehr GmbH | • | | | | | | 9 | | | |
| 412 | Regionalbus | Erkelenz-Wegberg | West/Verkehr GmbH | • | | | | | | 29 | 28 | | |
| 413 | Regionalbus | Wegberg-Wassenberg-Heinsberg | West/Verkehr GmbH | • | | | | | | 49 | 28 | | |
| 418 | Regionalbus | Erkelenz-Wegberg-Niederkrüchten | West/Verkehr GmbH | • | | | | | • | 31 | | | |
| 423 | Ortsbus | Gangelt | West/Verkehr GmbH | • | | | | | | 6 | | | |
| 430 | Regionalbus | Herzogenrath-Übach-Palenberg | West/Verkehr GmbH | • | | | | | | 28 | 28 | | |
| 431 | Regionalbus | Geilenkirchen-Übach-Palenberg-Baesweiler | West/Verkehr GmbH | • | | | | | • | 42 | 34 | 28 | 20 |
| 432 | Regionalbus | Geilenkirchen-Baesweiler | West/Verkehr GmbH | • | | | | | • | 29 | 28 | 16 | |
| 433 | Regionalbus | Übach-Palenberg-Aisdorf | West/Verkehr GmbH | • | | | | | • | 21 | 21 | | |
| 434 | Regionalbus | Geilenkirchen-Gangelt-Seifkant | West/Verkehr GmbH | • | | | | | | 26 | 1 | | |
| 435 | Regionalbus | Geilenkirchen-Gangelt-Seifkant | West/Verkehr GmbH | • | | | | | | 41 | 2 | | |
| 436 | Regionalbus | Heinsberg-Waldfeucht-Seifkant | West/Verkehr GmbH | • | | | | | | 27 | | | |
| 437 | Regionalbus | Geilenkirchen-Gangelt-Seifkant | West/Verkehr GmbH | • | | | | | | 29 | | | |
| 438 | Ortsbus | Seifkant | West/Verkehr GmbH | • | | | | | | 12 | | | |

Linien des Zielnetzes 2018 des Kreises Heinsberg

| Linie | Produkt-bezeichnung | Linienverlauf Zielkonzept 2018 | Betreiber | Aufgabenträger | | | | | | Fahrten Zielkonzept 2018 | | | | | |
|--------------------|---|---|------------------|----------------|-------|----|----|-----|----|--------------------------|----|----|--------|---|---|
| | | | | HS | SR-AC | DN | MG | VIE | NL | ST | FT | Sa | Sol/Fe | | |
| 439 | Ortsbus | Selkant | WestVerkehr GmbH | • | | | | | | | 8 | | | | |
| 472 | Regionalbus | Heinsberg-Waldfeucht-Gangelt | WestVerkehr GmbH | • | | | | | | | 31 | | | | |
| 474 | Regionalbus | Heinsberg-Waldfeucht | WestVerkehr GmbH | • | | | | | | | 9 | | | | |
| 475 | Regionalbus | Heinsberg-Waldfeucht | WestVerkehr GmbH | • | | | | | | | 49 | 29 | | | |
| 491 | Regionalbus | Geilenkirchen-Übach-Palenberg | WestVerkehr GmbH | • | | | | | | | 44 | 37 | 8 | | |
| 492 | Regionalbus | Heinsberg-Hilfarth | WestVerkehr GmbH | • | | | | | | | 21 | | | | |
| 493 | Regionalbus | Heinsberg-Geilenkirchen (Lindern) | WestVerkehr GmbH | • | | | | | | | 42 | 37 | 8 | | |
| 494 | Regionalbus | Geilenkirchen-Lindern-Linnich | WestVerkehr GmbH | • | | | • | | | | 38 | 29 | | | |
| 495 | Regionalbus | Wassenberg-Hückelhoven | WestVerkehr GmbH | • | | | | | | | 36 | 29 | | | |
| 497 | Ortsbus | Übach-Palenberg | WestVerkehr GmbH | • | | | | | | | 20 | | | | |
| MultiBus | Bedarfsverkehr | Kreis Heinsberg (teilweise grenzüberschreitend) | WestVerkehr GmbH | • | | | • | | • | | x | x | x | x | x |
| 510, 512, 515, 516 | Linienübergreifende Einsatz-/Verstärkerfahrten SV | | WestVerkehr GmbH | • | • | • | | | | | 23 | | | | |

9 Ausblick

9.1 Tagebau Garzweiler II

Der Braunkohletagebau Garzweiler II wird sich auch weiterhin auf die Verkehrsverflechtungen und -entwicklungen im Kreis Heinsberg, insbesondere im Stadtgebiet Erkelenz, auswirken. Das Leitbild des Kreises Heinsberg enthält hierzu folgende Aussagen:



- Garzweiler II ist wahrscheinlich nicht mehr abwendbar. Die Bewohner des künftigen Abgrabungsgebietes, die demnächst umgesiedelt werden, sind Bürger der Stadt Erkelenz / des Kreises Heinsberg – und sie sollen es auch in Zukunft bleiben. Deshalb werden gerade diese Menschen dazu eingeladen – und es werden ihnen entsprechende Angebote unterbreitet – auch künftig in ihrer Heimatstadt / ihrem Heimatkreis zu leben.
- Darüber hinaus kommt es nun darauf an, die mit dieser Entwicklung verbundenen Großinvestitionen für die Wirtschaft des Kreises nutzbar zu machen. Es muss darum gehen, dass der Kreis – d.h. konkret die Stadt Erkelenz – nicht nur mit den Lasten des Tagebaus leben muss, sondern zumindest ökonomisch einen Nutzen davon hat im Sinne von spürbar mehr Wachstum und Beschäftigung für die regionale Wirtschaft. Auch aus der Bautätigkeit der umsiedelnden Einwohner ergeben sich Chancen für die Bauwirtschaft im Kreis.
- Sollten sich im Rahmen der CO₂-Diskussion die energiepolitischen Paradigmen in Deutschland maßgeblich verschieben, wird der Kreis sich daraus ergebende Chancen in seinem Widerstand gegen Garzweiler II nutzen.



Abb. 123: Leitbild des Kreises Heinsberg – Handlungsfeld: Gute Chancen für die Kreiswirtschaft – Großinvestitionen im Rahmen des Braunkohletagebau

Die auf Grund des Tagebaus Garzweiler II schon entstandenen und weiterhin entstehenden Umsiedlungen in der Stadt Erkelenz werden auch zukünftig Auswirkungen auf den öffentlichen Nahverkehr haben. Durch den seit einigen Jahren entstandenen und weiterhin entstehenden verdichteten Raum liegt jedoch die Chance, dem ÖSPV in der Stadt Erkelenz einen neuen Stellenwert zu geben. Erste Impulse sind mit der Stadtbuslinie 4, dem „ErkaBus“, seitens der WestVerkehr GmbH gesetzt worden.

Als einwohnerstärkste Stadt des Kreises Heinsberg hat Erkelenz auch durch die positiv zu beurteilende Lage im nahen Umfeld des Oberzentrums Mönchengladbach und die direkte Anbindung an die Schieneninfrastruktur Aachen – Mönchengladbach – Düsseldorf bzw. Krefeld auch zukünftig die besten Aussichten, an der weiteren positiven Entwicklung teilzuhaben.

Die ÖSPV-Linien EK1-4 der WestVerkehr GmbH stellen die Mobilität im Stadtgebiet Erkelenz weitgehend sicher. Die weiteren Veränderungen auf den ÖSPV-Linien sind in erheblichem Maße vom fortschreitenden Tagebau und den Zeiträumen der Umsiedlung abhängig, insbesondere da auch Schulstandorte von der Verlagerung betroffen sind. Das Zielkonzept 2018 zeigt hier den Weg auf.

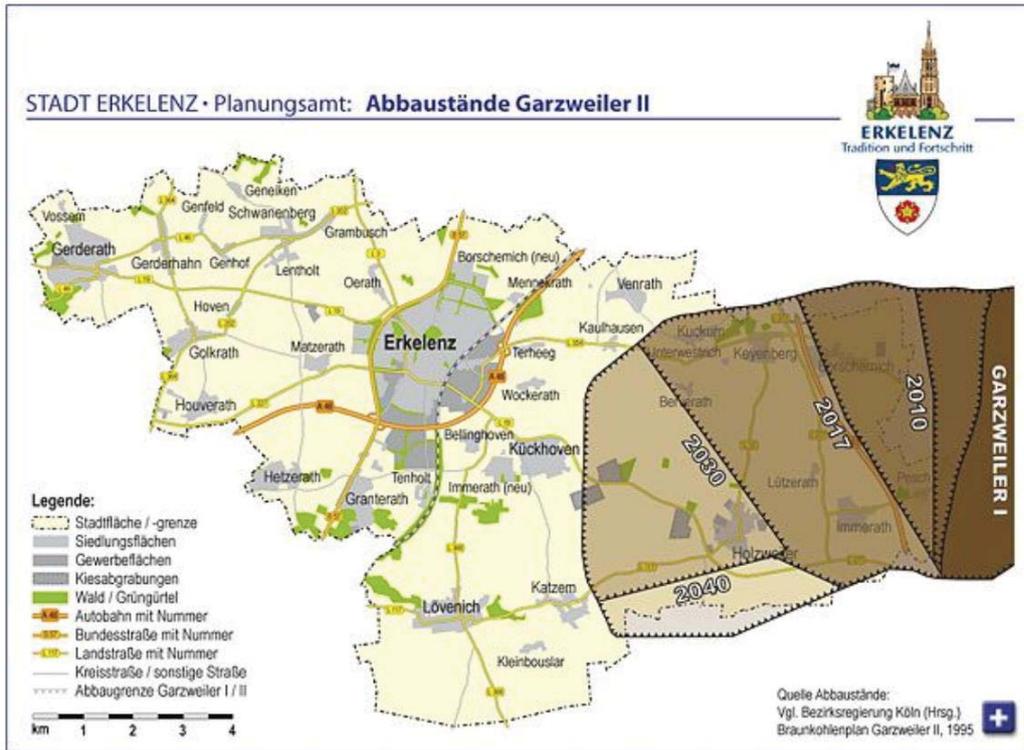


Abb. 124: Braunkohletagebau Garzweiler II – Planung der Abbaustände

Es wird weiterhin zu beobachten sein, wie das Stadtbussystem in Erkelenz durch das Angebot an mehr öffentlicher Mobilität mit einem oder auch mehreren Verknüpfungspunkten die Integration der Bevölkerung der Umsiedlungsgebiete positiv beeinflussen kann.

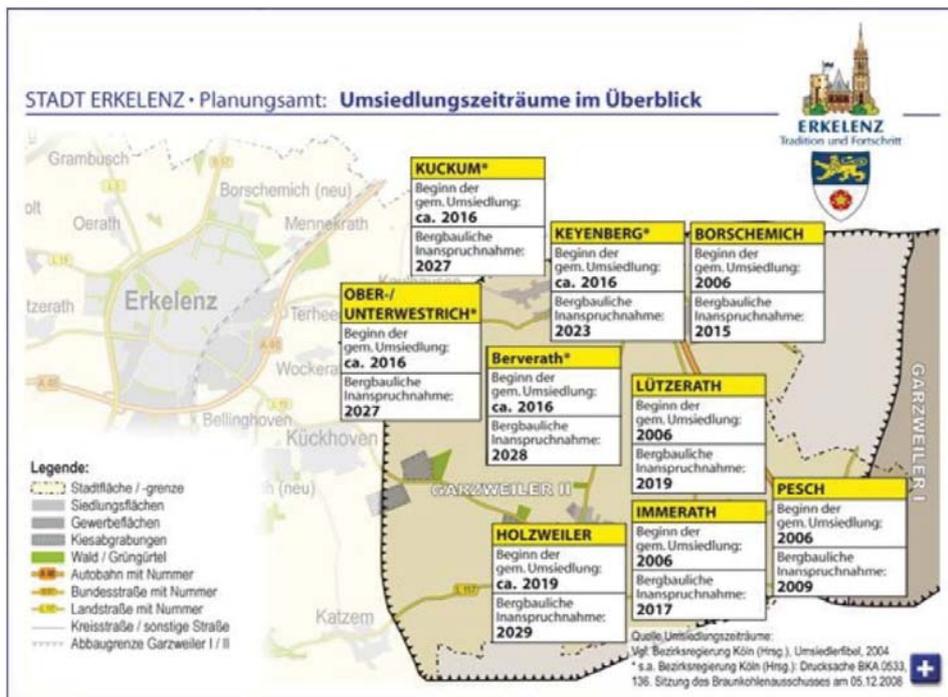


Abb. 125: Umsiedlungen im Stadtgebiet Erkelenz durch den Tagebau Garzweiler II

Im September 2015 hat die Landesregierung von Nordrhein-Westfalen in einer neuen Leitentscheidung für das Rheinische Braunkohlerevier beschlossen, dass die Ortschaft Holzweiler, die Siedlung Dackweiler und der Hauerhof nicht bergbaulich in Anspruch genommen werden. Nach einem öffentlichen Beteiligungsverfahren wird im anschließenden Braunkohlenplanverfahren die Vorgaben der Leitentscheidung umgesetzt. Die weitere Entwicklung wird entsprechend in den Planungen des ÖSPV Berücksichtigung finden.

9.2 Weiteres Vorgehen

Die vorliegende Fortschreibung des Nahverkehrsplans Kreis Heinsberg 2016 gibt einen Überblick über den derzeitigen Zustand und die Zielvorstellungen im ÖSPV im Kreis Heinsberg für die nächsten Jahre. Alle Vorhaben werden sich in starkem Maße an den finanziellen Handlungsspielräumen orientieren müssen. Konkrete Handlungsschritte werden mit den kommunalen Gebietskörperschaften und den Verkehrsträgern stets im Dialog abgestimmt.

Insbesondere gilt es, die anstehenden Finanzierungsfragen für die mittel- und langfristige Sicherung eines anspruchskonformen ÖPNV weiterhin im regionalen Konsens zu lösen. Im Mittelpunkt der Bemühungen muss hierbei stets eine ausreichende Versorgung des Gebietes durch öffentliche Verkehrsmittel stehen. Vor dem Hintergrund der sich abzeichnenden Finanzierungsszenarien wird der Nahverkehrsplan für Kreis Heinsberg in den nächsten Jahren kontinuierlich fortzuschreiben sein, insbesondere im Handlungsfeld „Barrierefreier Ausbau der Infrastruktur“.

Verzeichnis der Abbildungen und Tabellen

Seite

Abb. 1: Ablaufschema für die Aufstellung der Nahverkehrspläne im AVV 11

Abb. 2: Abgrenzung der Kooperationsräume in NRW (für den SPNV zuständige AT-Gebiete) 12

Abb. 3: ÖPNV-Aufgabenträger in NRW (Grafik: Fachportal Nahverkehr NRW) 13

Abb. 4: Übersicht zur Organisationsstruktur des Aachener Verkehrsverbundes 14

Abb. 5: Relevanter Nahverkehrsraum für den Kreis Heinsberg 15

Abb. 6: Leitbild des Kreises Heinsberg – Handlungsfeld: Verkehrswege 16

Abb. 7: Leitbild des Kreises Heinsberg – Handlungsfeld: Verkehrswege - Umsetzungshinweise 17

Abb. 8: Siedlungsräumliche Struktur/ zentralörtliche Gliederung (Entw. LEP NRW, Stand 25.06.2013) .
..... 20

Abb. 9: Entwicklungsachsen gemäß Landesentwicklungsplan NRW 21

Tab. 10: Anforderungsprofil für den ÖSPV im AVV 25

Tab. 11: Anforderungsprofil für die Raumschließung durch öffentliche Verkehrsmittel im AVV 26

Tab. 12: Anforderungsprofil für die Betriebszeiten des ÖSPV (NVZ/HVZ/SVZ) 27

Tab. 13: Anforderungsprofil für relationsbezogene Bedienungs- und Umsteigehäufigkeiten 29

Tab. 14: Anforderungsprofil zur Verknüpfung der Verkehrssysteme im AVV 30

Tab. 15: Anforderungsprofil für eine differenzierte Produktpalette im AVV (Übersicht) 31

Tab. 16: Anforderungsprofil zur Fahrzeugausstattung für Verkehrsmittel des ÖSPV 49

Tab. 17: Anforderungsprofil für die Ausstattung der Haltestellen 51

Tab. 18: Anforderungsprofil für die Betriebssteuerung im AVV 52

Tab. 19: Anforderungsprofil für die Informationspalette im AVV 56

Abb. 20: Situation des Kreises Heinsberg als westlichster Kreis 68

Abb. 21: Kommunale Gliederung, Lage und Verkehrsanbindung des Kreises Heinsberg 69

Tab. 22: Einwohner u. Strukturdaten im Kreis Heinsberg 2013 69

Abb. 23: Bevölkerungsvorausberechnung für den Kreis Heinsberg 70

Tab. 24: Bevölkerungsvorausberechnung für den Kreis Heinsberg bis 2030 71

Tab. 25: Anzahl von allgemeinbildenden Schulen und Standorte im Kreis Heinsberg 2015 72

Tab. 26: Schülerentwicklung im Kreis Heinsberg SJ 2006/07 – SJ2014/15 72

Tab. 27: ÖSPV-Angebot im Kreis Heinsberg 2015 77

Abb. 28: MultiBus Bedienung im Kreis Heinsberg – Systembild 2003 78

Tab. 29: Fahrgastzahlen MultiBus im Kreis Heinsberg 2004 -2014 79

Tab. 30: Grenzüberschreitende Nachfrage beim MultiBus 79

Tab. 31: Verbundtarif für den Aachener Verkehrsverbund (Preisstand: Januar 2015) 82

Tab. 32: Vertrieb des AVV-Verbundtarifes 83

Tab. 33: Vertriebswege der einzelnen Unternehmen im AVV (Stand: März 2015) 87

Tab. 34: Art und Verteilung der Vertriebsstellen im Aachener Verkehrsverbund (Stand: März 2015) . 87

Abb. 35: Infokampagne und Test zur Barrierefreiheit im ÖPNV 96

Tab. 36: Witterungsverhältnisse am Stichtag der Befragung/Messwerte Wetterstation HS-Schleiden. 98

Tab. 37: Befragungsinhalte 98

Tab. 38: Gewählte Befragungsart 99

Tab. 39: Haushalte und Personen nach Städten und Gemeinden in der Nettostichprobe100

Abb. 40: Haushaltsgößen in der Stichprobe vom Kreis Heinsberg in Prozent100

Abb. 41: Altersstruktur in der Stichprobe vom Kreis Heinsberg in Prozent101

Tab. 42: Soziale Lage einzelner Personen im Haushalt102

Tab. 43: Haushaltstypen103

Tab. 44: Einschränkung der Mobilität103

Tab. 45: Haushalt mit Autos im Kreis Heinsberg im Vergleich104

Tab. 46: Fahrräder im Haushalt104

Tab. 47: Haushalte mit Fahrrädern im Kreis Heinsberg im Vergleich105

Abb. 48: Pkw-Führerscheinbesitzquote nach Geschlecht und Altersgruppen106

Tab. 49: Verfügbarkeit über ein Auto106

Tab. 50: Zeitkartenbesitz im ÖV106

Tab. 51: Mobilitätsvoraussetzungen107

| | | |
|-----------|--|-----|
| Tab. 52: | Entfernung der Wohnung zur nächst gelegenen Bushaltestelle | 108 |
| Abb. 53: | Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel im Vergleich | 108 |
| Tab. 54: | Typen der Mobilitätsnutzung | 109 |
| Tab. 55: | Lage des Ausbildungs-/Arbeitsplatzes im Kreis Heinsberg n. Erwerbs-/Ausbildungsstatus .. | 110 |
| Tab. 56: | Orte des Ausbildungs-/Arbeitsplatzes im Kreis Heinsberg | 111 |
| Abb. 57: | Verkehrsmittelwahl nach Lage des Arbeitsplatzes bzw. Schulstandortes | 112 |
| Abb. 58: | Bewertung der Erreichbarkeit d. Arbeitsplatzes im Kreis Heinsberg n. Verkehrsmitteln | 112 |
| Abb. 59: | Bewertung der Erreichbarkeit d. Ausbildungsplatzes im Kreis Heinsberg n. Verkehrsmitteln | 113 |
| Tab. 60: | Anteil derjenigen, mit einer sehr guten oder guten Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeits- und Ausbildungsortes nach Lage des Arbeits- und Ausbildungsortes | 113 |
| Abb. 61: | Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit sehr gut/gut nach Verkehrsmittel und Nutzungshäufigkeit | 114 |
| Abb. 62: | Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit mangelhaft/ungenügend nach Verkehrsmittel und Nutzungshäufigkeit | 114 |
| Tab. 63: | Zahl der zurückgelegten Wege | 115 |
| Tab. 64: | Mobilität im Kreis Heinsberg im Vergleich | 116 |
| Tab. 65: | Zweck des Weges („Rückweg vom vorherigen Weg“ und „nach Hause“ wurden dem vorherigen Zweck zugeordnet) | 116 |
| Abb. 66: | Wegezwecke (Di. - Do.) im Kreis Heinsberg | 117 |
| Abb. 67: | Verkehrsmittelwahl Kreis Heinsberg (Di. – Do.) | 117 |
| Tab. 68: | Verkehrsmittel zum ÖV-Zustiegspunkt | 118 |
| Tab. 69: | Verkehrsmittelwahl im Kreis Heinsberg im Vergleich | 118 |
| Abb. 70: | Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht und Alter | 119 |
| Abb. 71: | Modal Split (Di.-Do.) im Kreis Heinsberg nach Wegezweck | 120 |
| Abb. 72: | Verkehrsmittelwahl nach Alter der Schüler | 120 |
| Abb. 73: | Modal Split (Di.-Do.) nach Städte und Gemeinden im Kreis Heinsberg | 121 |
| Tab. 74: | Entfernung der zurückgelegten Wege | 122 |
| Abb. 75: | Modal Split (Di.-Do.) im Kreis Heinsberg nach Entfernung | 123 |
| Tab. 76: | Dauer der zurückgelegten Wege | 123 |
| Tab. 77: | Durchschnittsgeschwindigkeiten nach Entfernungsklassen bzw. Wegebeziehung | 124 |
| Tab. 78: | Begleitung auf dem Weg | 124 |
| Abb. 79: | Uhrzeit des Wegebegins nach Wegezweck (Di. – Do.) im Kreis Heinsberg | 125 |
| Tab. 80: | Struktur der Verkehrsbeziehung | 125 |
| Abb. 81: | Räumliche Struktur der Verkehrswege n. Kommunen im Kreis Heinsberg (Di. – Do.) | 126 |
| Abb. 82: | Modal Split im Binnenverkehr nach Städten und Gemeinden (Di.-Do.) | 126 |
| Abb. 83: | Wegebeziehungen nach Wegezweck im Kreis Heinsberg | 127 |
| Tab. 84: | Anteil der Wege im Kreis Heinsberg | 127 |
| Abb. 85: | Räumliche Verkehrsbeziehungen im Kreis Heinsberg | 128 |
| Abb. 86: | Modal Split für best. räumliche Verkehrsbeziehungen im Kreis Heinsberg (Di. – Do.) | 129 |
| Tab. 87: | Zielorte außerhalb des Kreises Heinsberg | 129 |
| Abb. 88: | Modal Split für best. räumliche Verkehrsbeziehungen vom Kreis Heinsberg (Di. – Do.) | 130 |
| Abb. 89: | Wegezweck für besti. räumliche Verkehrsbeziehungen vom Kreis Heinsberg (Di. – Do.) | 130 |
| Abb. 90: | Uhrzeit des Wegebegins n. Wegezweck (Samstag) im Kreis Heinsberg | 131 |
| Abb. 91: | Uhrzeit des Wegebegins n. Wegezweck (Sonntag) im Kreis Heinsberg | 132 |
| Abb. 92: | Modal Split nach Wochentag | 132 |
| Tab. 93: | Busliniennutzung im Kreis Heinsberg 2012 | 133 |
| Tab. 94: | Bekanntheitsgrad des MultiBus-Systems nach Städten / Gemeinden | 134 |
| Tab. 95: | Bekanntheitsgrad des MultiBus-Systems | 135 |
| Tab. 96: | Nutzungsintensität des MultiBus-Systems | 135 |
| Tab. 97: | Nutzungsintensität des MultiBus-Systems nach Städten und Gemeinden | 135 |
| Tab. 98: | Bewertung der Reaktivierung „Heinsberger Bahn“ | 136 |
| Tab. 99: | Bewertung der Reaktivierung „Heinsberger Bahn“ nach Städten und Gemeinden | 136 |
| Tab. 100: | Nutzungsintensität der Heinsberger Bahn | 137 |
| Tab. 101: | Nutzungsintensität der Heinsberger Bahn nach Städten und Gemeinden | 137 |
| Abb. 102: | Verkehrsmittelwahl zum Arbeitsplatz außerhalb des Kreises HS in Abhängigkeit zur Entfernung der Wohnung zum nächstgelegenen Bahnhof | 138 |

| | | |
|-----------|--|-----|
| Abb. 103: | Verkehrsmittelwahl zum Arbeitsplatz in größere Städte (AC, MG, D, DU, KR, K) in Abhängigkeit von der Entfernung der Wohnung zum nächstgelegenen Bahnhof..... | 138 |
| Tab. 104: | Bewertung des Verkehrssystems im Kreis Heinsberg | 139 |
| Tab. 105: | Bewertung des Verkehrssystems im Vergleich | 139 |
| Tab. 106: | Bewertung des Verkehrssystems nach Städten und Gemeinden | 140 |
| Tab. 107: | Durchschnittsnoten der Verkehrssysteme nach sozial- bzw. verkehrsstrukturellen Merkmalen | 141 |
| Tab. 108: | Verbesserungsmaßnahmen für eine vermehrte Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln | 142 |
| Tab. 109: | Verbesserungsvorschläge zu weiteren Busangeboten | 143 |
| Tab. 110: | Anregungen und Maßnahmen für die Verkehrsplanung | 144 |
| Abb. 111: | Nutzersegmente und Radpotenziale im Kreis Heinsberg | 145 |
| Abb. 112: | Nutzersegmente und ÖV-Potenziale im Kreis Heinsberg | 145 |
| Abb. 113: | Grenzüberschreitender Schnellverkehr in der Euregio Maas-Rhein (Ausgabe 2015) | 153 |
| Abb. 114: | Zielkonzept SPNV 2018 (NVR) | 155 |
| Tab. 115: | Zielkonzept Fahrgastinformation – Teil I..... | 183 |
| Tab. 116: | Zielkonzept Fahrgastinformation – Teil II | 184 |
| Abb. 117: | Barrierefreie Haltestelle Übach-Palenberg Bahnhof | 185 |
| Tab. 118: | Übersicht zum Ablauf der Prozesse zur Herstellung der Barrierefreiheit an Haltestellen .. | 186 |
| Abb. 119: | Barrierefreie Elemente in ÖV-Fahrzeugen der WestVerkehr GmbH | 187 |
| Abb. 120: | Haltestellenplan Bf Erkelenz mit Zugangsinformationen..... | 188 |
| Abb. 121: | PenderPortal Kreis Heinsberg– Internetseite mit Eingabe/Suchmaske..... | 189 |
| Abb. 122: | Entwicklung des Verkehrsverlustes im Kreis Heinsberg | 192 |
| Abb. 123: | Leitbild des Kreises Heinsberg – Handlungsfeld: Gute Chancen für die Kreiswirtschaft – Großinvestitionen im Rahmen des Braunkohletagebau | 200 |
| Abb. 124: | Braunkohletagebau Garzweiler II – Planung der Abbaustände | 201 |
| Abb. 125: | Umsiedlungen im Stadtgebiet Erkelenz durch den Tagebau Garzweiler II | 201 |