

4 Bestandsaufnahme

4.1 Raum- und Siedlungsstruktur

Der Kreis Heinsberg liegt im Regierungsbezirk Köln im Westen des Landes Nordrhein-Westfalen und umfasst eine Fläche von 628 km², die sich auf die sieben Städte Erkelenz, Geilenkirchen, Heinsberg, Hückelhoven, Übach-Palenberg, Wassenberg und Wegberg sowie auf die drei Gemeinden Gangelt, Selfkant und Waldfeucht verteilt. Im Kreis sind mit Stand vom 31.12.2007 256.850 Einwohner mit Hauptwohnsitz gemeldet.

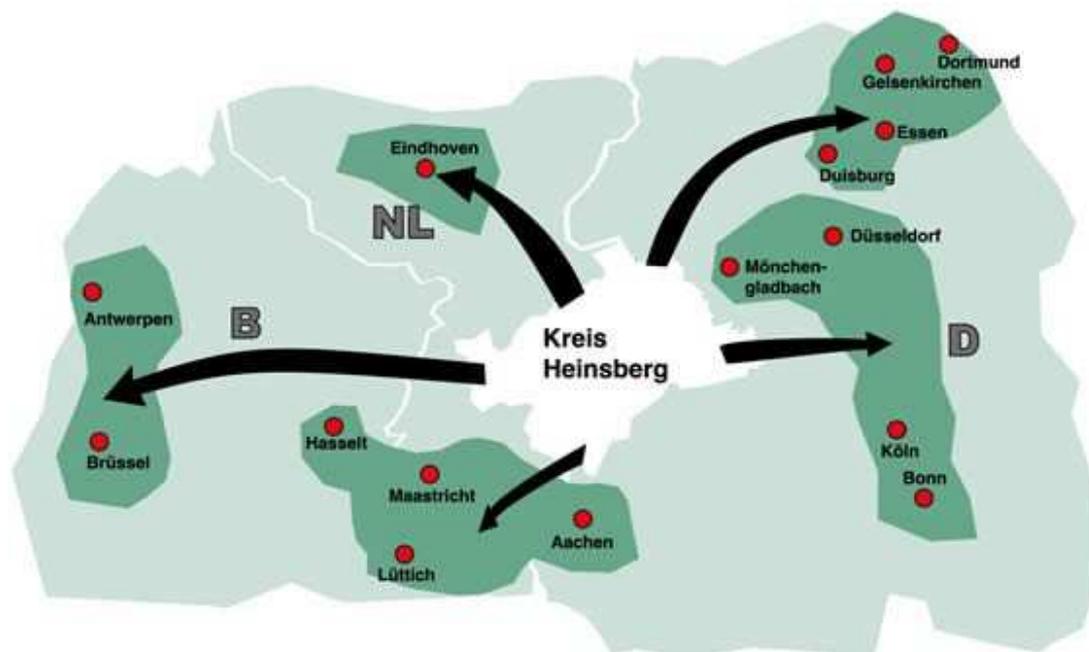


Abb. 10: Situation des Kreises Heinsberg als westlichster Kreis

Das Kreisgebiet grenzt im Nordosten an den Kreis Viersen, im Osten an die kreisfreie Stadt Mönchengladbach sowie an den Kreis Neuss, im Süden an die Kreise Düren und Aachen, im Westen und Nordwesten an die Niederlande.

Die nächstgelegenen Oberzentren sind die Städte Aachen und Mönchengladbach. Die Verkehrsverflechtungen im Regionalverkehr ÖSPV/SPNV mit dem Umland sind in Abb. 11 dargestellt. Es wird deutlich, dass die wichtigsten Ziele für ÖV-Fahrten in das Umland Düsseldorf, Mönchengladbach, Neuss und Aachen sind.

Die Bevölkerungs-, Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur im Kreisgebiet und das Verkehrsgeschehen stehen weitestgehend in unmittelbarer Wechselwirkung zueinander. Eine Beschreibung und Bewertung des Verkehrsgeschehens im öffentlichen Nahverkehr kann daher nicht losgelöst von den gegebenen Strukturdaten erfolgen. Die ausschlaggebenden Daten sind in der Tab. 13 für den Kreis Heinsberg dargestellt.

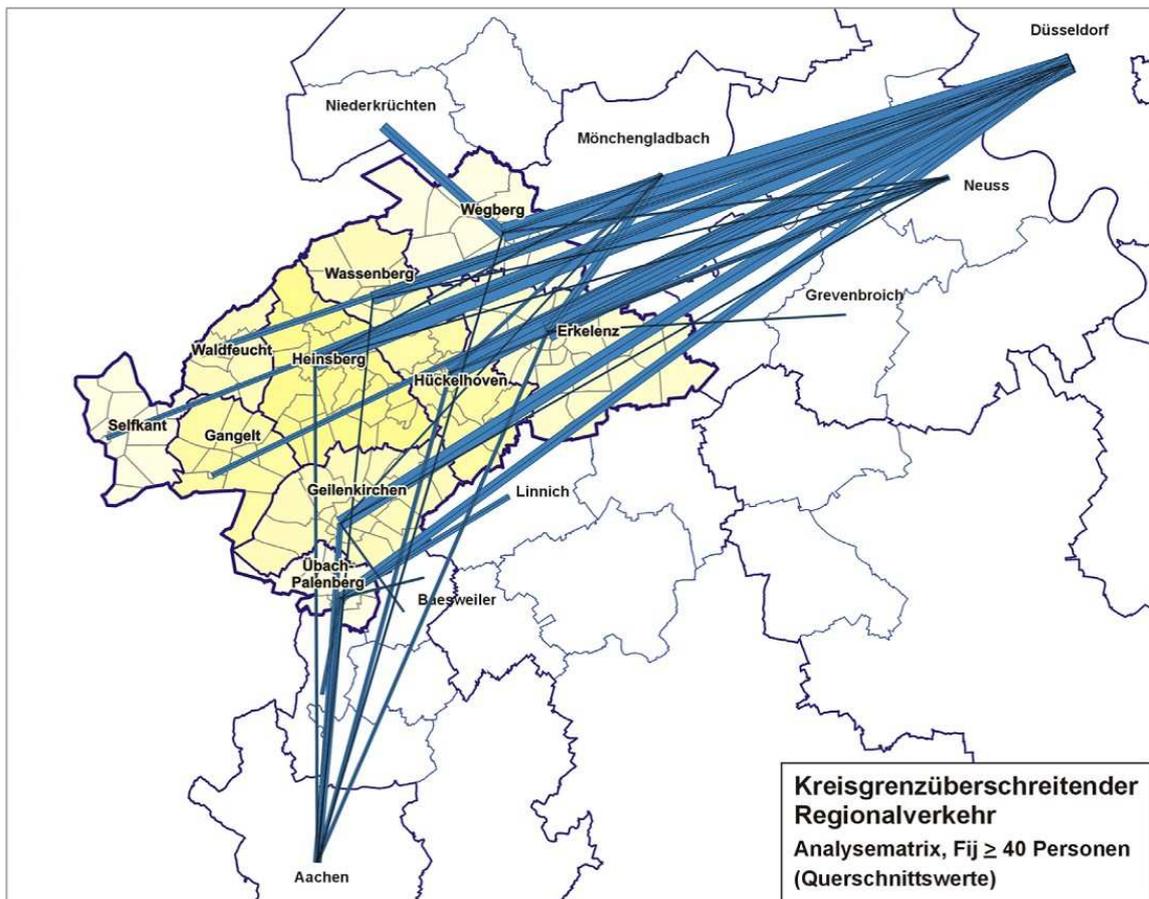


Abb. 11: Verkehrliche Verflechtungen im ÖSPV/SPNV (IVV Gutachten 2005)

	Einwohner	Beschäftigte	Schüler/-innen	Pkw
Erkelenz	44.781	10.496	6.944	26.252
Gangelt	11.719	2.299	1.679	6.793
Geilenkirchen	28.265	6.240	4.626	16.255
Heinsberg	41.335	12.031	5.457	25.066
Hückelhoven	39.666	6.713	4.805	21.060
Selkant	10.273	768	587	6.223
Übach-Palenberg	25.088	4.140	3.734	13.250
Waldfeucht	9.343	1.136	799	5.435
Wassenberg	16.961	1.789	2.131	9.752
Wegberg	29.419	4.209	3.767	17.519
Kreis Heinsberg	256.850	49.821	34.529	147.605

LDS NRW Landesdatenbank (GENESIS)

- Einwohner - Stand: 31.12.2007

- Beschäftigte, sozialversicherungspflichtig, am Arbeitsort - Stand: 30.06.2006

- Schüler/-innen an allgemein bildenden Schulen – Stand: 15.10.2006

- Pkw-Bestand: 01.01.2007

Tab. 13: Einwohner- und Strukturdaten im Kreis Heinsberg

4.2 Demographische Entwicklung

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

Im Rahmen der kommunalen Pflegeplanung wurde im Kreis Heinsberg im September 2006 eine Studie zur demographischen Entwicklung der Bevölkerung im Kreisgebiet erstellt. Die relevanten Teilergebnisse dieser Studie bilden die Grundlage für eine Bevölkerungsprognose bis 2035. Die im Folgenden dargestellten Teilaspekte entstammen ausnahmslos dieser Studie, da landesweite Prognosen die Entwicklung für den Kreis Heinsberg auf Grund einer anders angelegten Vorgehensweise im Rahmen der statistischen Aufbereitung der vorhandenen Daten sehr optimistisch darstellen.

Die bisherige – ebenso wie die zukünftige – demographische Entwicklung wird zu großen Teilen von den natürlichen Bevölkerungsbewegungen (den Geburten und Sterbefällen) in der ortsansässigen Wohnbevölkerung bestimmt. Im Verlauf der 90er Jahre nahm jedoch, als unmittelbare Folge des politischen Umwälzungsprozesses in Mittel- und Osteuropa, zusätzlich die Bedeutung der Binnen- und Außenwanderungsbewegungen deutlich zu. Die Bevölkerungszahl hat sich im Vergleich zu 1995 um 18.699 Personen (7,8%) von 238.627 auf 257.326 Einwohner erhöht. Damit liegt die Bevölkerungsentwicklung ganz deutlich über dem Landesdurchschnitt von 0,9% (Stand: 31.12.2005).

Zurückzuführen ist diese Entwicklung vor allem auf die Wanderungsbewegungen, die einen deutlich positiven Trend im Kreis Heinsberg ausmachen. Nach wie vor zieht es die Menschen aus anderen Regionen in den Kreis Heinsberg, um hier zu leben und zu wohnen. Allerdings kann festgestellt werden, dass diese Dynamik der 90er Jahre nachlässt. Die natürliche Bevölkerungsentwicklung ist auch im Kreis Heinsberg deutlich rückläufig. Verantwortlich für diese Entwicklung ist dabei – dem allgemeinen Bundestrend folgend – die sinkende Geburtenrate.

Gleichzeitig kann auch für den Kreis Heinsberg mit einer weiterhin beständig steigenden Lebenserwartung der Bevölkerung gerechnet werden. Prognosen für die Bundesrepublik Deutschland gehen davon aus, dass die Lebenserwartung bis zum Jahre 2050 bei Männern von heute 75 auf dann 78 bis 81 ansteigen wird. Bei Frauen wird von einer Steigerung der Lebenserwartung von heute 81 auf dann 85 bis 87 ausgegangen. Innerhalb der nächsten 25 Jahre wird die Zahl der über 100-jährigen in Deutschland von jetzt 10.000 auf dann 45.000 steigen. Diese für den Einzelnen positiv zu bewertende Entwicklung führt im Verbund mit sinkenden Geburtenraten zu einer zunehmenden Alterung der Bevölkerung. Dieser Trend zu einer älter werdenden Gesellschaft lässt sich bereits auch heute schon für den Kreis Heinsberg erkennen.

Die entscheidenden Variablen der künftigen Bevölkerungsentwicklung sind die Geburtenziffern und die Wanderungsbewegungen. Zu den wichtigen Komponenten für die Prognosen der Bevölkerungszahlen zählen darüber hinaus auch die Siedlungs- und Baulandkapazitäten. Nach dem absehbaren aktuellen Planungsstand im Wohnungsbau kann bis zum Jahr 2012 die Fertigstellung und der Bezug von 2.994 Wohneinheiten im Kreis Heinsberg erwartet werden.

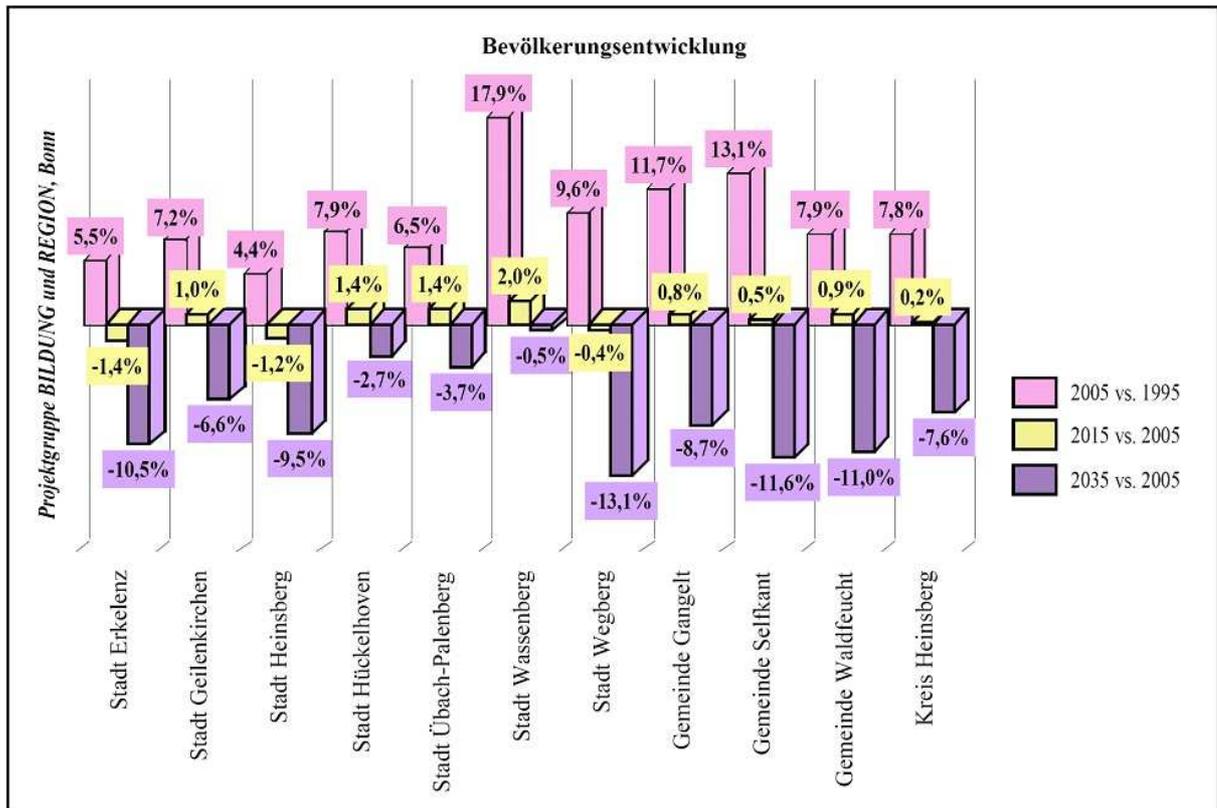
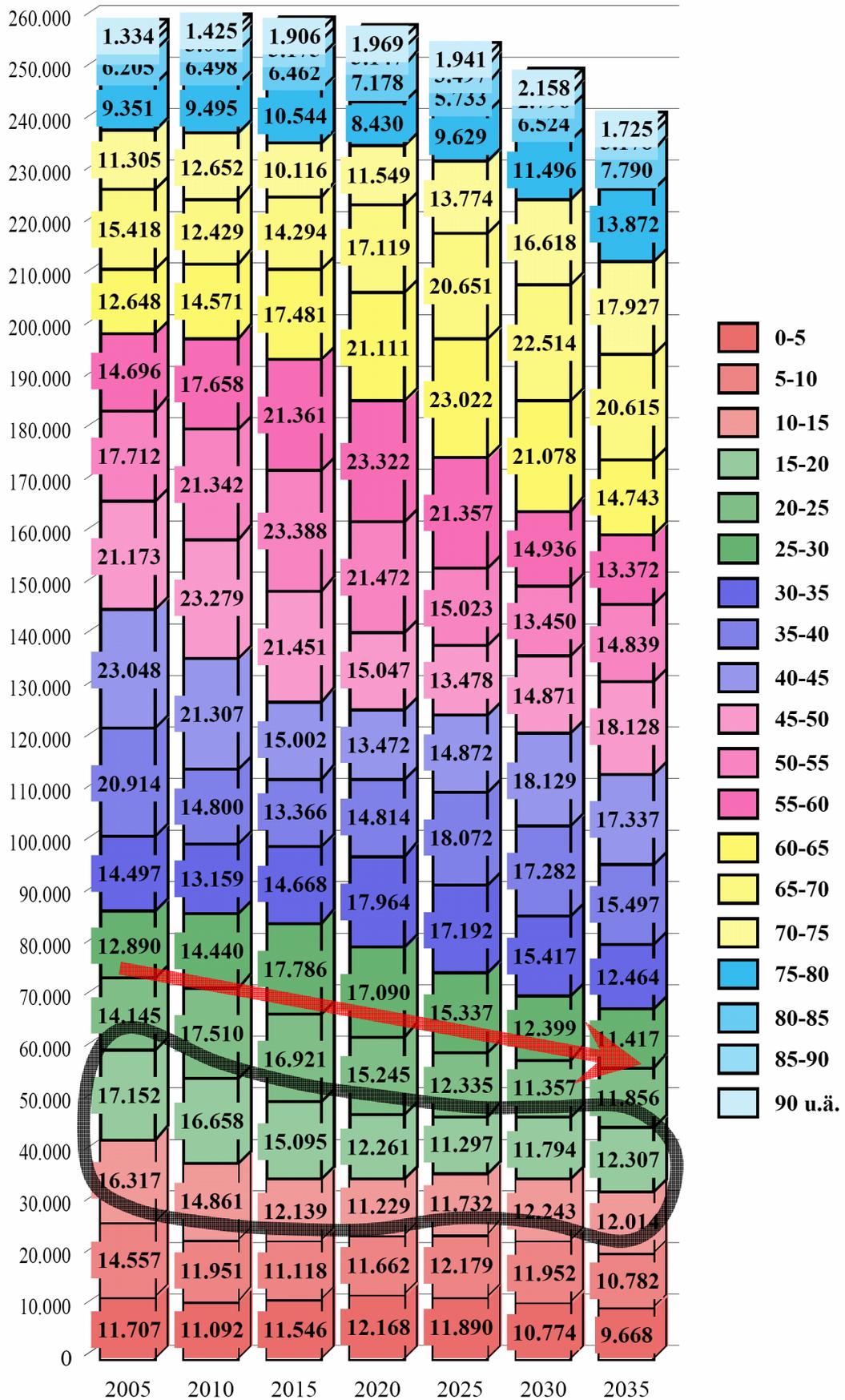


Abb. 12: Bevölkerungsentwicklung in den Kommunen des Kreises Heinsberg

Abschließend soll der Fokus auf die stärkste Nutzergruppe des ÖSPV im Kreis Heinsberg gelegt werden: die Schüler. Insbesondere sind hierbei die Altersgruppen von 10 - 15 und 15 - 20 Jahren interessant. In diesen beiden Gruppen wurden für das Jahr 2005 annähernd 33.500 Personen gezählt. Die Prognose für das Jahr 2020 beläuft sich auf ca. 23.500 Personen in diesen Altersgruppen. Dies bedeutet im Ablauf der nächsten 15 Jahre sinkt die Zahl um nahezu 10.000 Personen (Abb. 13).

Vorausgesetzt die Entwicklung bei den Jugendlichen, die den ÖPNV mit Schülerfahrkarten nutzen, verlief entsprechend dieser Prognose, würde die Zahl der verkauften Schülerjahreskarten von rd. 15.000 im Jahr 2005 auf ca. 10.500 im Jahr 2020 sinken. Dies entspräche einem Rückgang um 30%.

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



Projektgruppe BILDUNG und REGION, Bonn

Abb. 13: Demographie Kreis Heinsberg – Altersstufen bis 2035

4.3 ÖPNV-Bedienstruktur

4.3.1 Angebotsstruktur

Grundlage der Bestandsaufnahme des ÖPNV-Leistungsangebotes im Kreis Heinsberg ist der AVV-Verbundfahrplan (Region Heinsberg), gültig ab 09.12.2007. Neben der Deutschen Bahn AG, die mit 3 Linien Schienenpersonennahverkehr betreibt, sind folgende sechs Verkehrsunternehmen im Kreis Heinsberg tätig:

- WestEnergie und Verkehr GmbH (west, ehem. KWH) mit 24 Linien,
- Regionalverkehr Euregio Maas-Rhein GmbH (RVE) mit 10 Linien,
- west und RVE in Gemeinschaftskonzession mit 3 Linien,
- Aachener Straßenbahn- und Energieversorgungs-AG (ASEAG) mit einer Linie,
- west und ASEAG in Gemeinschaftskonzession mit einer Linie,
- Niederrheinische Versorgung und Verkehr AG (NVV) mit einer Linie,
- NVV mit west in Gemeinschaftskonzession mit einer Linie,
- Taeter Aachen GmbH & Co. KG in Gemeinschaftskonzession mit west mit einer Linie,
- Veolia Verkehr NL (Veolia NL) mit 2 grenzüberschreitenden Linien.

Das öffentliche Nahverkehrsangebot wird entsprechend der Verkehrsaufgabe unterschieden nach

- Zug,
- Schnellbus,
- Regionalbus,
- Stadt-/Ortsbus,
- Anrufbus (hier: MultiBus) und
- Anruf-Sammeltaxi (AST).

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

Linie		Verkehrstage			
Nr.	Verlauf	Schultage/ Mo-Fr Hin/Rück	Ferien/ Mo-Fr H/R	Sa H/R	So H/R
west					
SB1	Erkelenz - Wassenberg - Heinsberg - Geilenkirchen - Übach-Palenberg	23/19	21/19	15/15	11/12
SB3	Geilenkirchen - Gangelt - Tüddern	15/15	15/15	- *	- *
SB4	Erkelenz - Baal - Hückelhoven - Heinsberg	16/16	13/13	-	-
EK1	Erkelenz - Terheeg - Keyenberg	16/17	13/13	-	-
EK2	Erkelenz - Lövenich - Katzem - Immerath	18/17	14/14	-	-
GK1	Geilenkirchen - Niederheid - Tripsrath	14/14	-	-	-
HÜ1	Rurich - Baal - Hückelhoven - Kleingladb.	7/8	-	-	-
ÜP1	Frelenberg - Übach-Palenberg - Boscheln	13/13	13/13	-	-

Linie		Verkehrstage			
Nr.	Verlauf	Schultage/ Mo-Fr Hin/Rück	Ferien/ Mo-Fr H/R	Sa H/R	So H/R
west					
401	Heinsberg - Hückelhoven - Erkelenz	18/15	12/11	15/14	9/9
405	Erkelenz - Wassenberg - Heinsberg	18/19	14/15	8/9	-
408	Erkelenz - Wegberg - Niederkrüchten	18/17	13/13	7/7	-
409	Wassenberg - Hückelhoven - Linnich	15/13	11/13	4/4	-
412	Erkelenz - Beeck - Wegberg	14/15	13/14	4/4	-
413	Wegberg - Dalheim - Wassenberg - Heinsberg	19/19	18/14	6/6	-
414	Erkelenz - Immerath - Wanlo	17/18	15/15	-	-
416	Immerath -Niederempt - Elsdorf	7/8	-	-	-
418	Erkelenz - Schwanenberg - Wegberg - Niederkrüchten	14/18	3/3	-	-
431	Geilenkirchen - Übach-Palenberg - Baesweiler	20/20	17/17	15/15	10/10
432	Geilenkirchen - Puffendorf - Baesweiler	14/14	14/14	8/8	-
434	Geilenkirchen - Birgden - Höngen	15/15	12/13	-	-
435	Geilenkir. - Gangelt - Tüddern - Höngen	12/11	0/2	-	-
436	Heinsberg - Höngen - Tüddern - Sittard/NL	18/19	13/13	-	-
437	Geilenkirchen - Gangelt - Höngen	12/7	-	-	-
438	Saeffelen - Höngen - Schalbruch	5/2	-	-	-
439	Wehr - Süsterseel - Höngen - Tüddern	1/4	-	-	-
MultiBus	Gangelt/Selkant/Waldfeucht	zu bestimmten Zeiten auf Anruf			
AST	Kreisgebiet Heinsberg	zu bestimmten Zeiten auf Anruf			
west/RVE					
406	Erkelenz - Golkrath - Kleingladb. - Ratheim	14/15	13/13	5/5	-
407	Geilenkirchen - Randerath - Hückelhoven	15/15	-	-	-
409	Wassenberg - Hückelhoven - Linnich	15/13	11/13	4/4	-
497	Übach-Palenberg - Scherpenseel - Ubach over Worms/NL	10/9	-	-	-
RVE					
71	Geilenkirchen - Baesweiler - Aldenhoven	15/16	13/15	4/4	-
295	Linnich - Körrenzig - Rurich - Baal	14/18	13/15	3/3	-
410	Heinsberg - Aphoven - Geilenkirchen	29/32	16/16	5/5	-
472	Heinsberg - Birgden - Gangelt	9/11	8/10	-	-
474	Heinsberg - Waldfeucht - Gangelt	7/9	7/9	-	-
475	Heinsberg - Waldfeucht	20/23	13/15	4/4	-
491	Geilenkirchen - Teveren - Scherpenseel - Übach-Palenberg	22/24	18/20	4/4	-
493	Heinsberg - Dremmen - Lindern	29/25	25/23	4/4	-
494	Geilenkirchen - Leiffarth - Lindern	15/15	11/10	3/3	-
495	Baal - Hückelhoven - Ratheim - Wassenberg	18/17	16/17	3/3	-
ASEAG					
21	Aachen - Herzogenrath - Übach-Palenberg	15/18	15/18	7/7	-
west/ASEAG					
430	Übach-Palenberg - Merkstein - Herzogenrath	16/16	16/16	17/17	11/11
west/Taeter					
433	Übach-Palenberg - Boscheln - Alsdorf	14/13	14/13	6/6	-
NVV					
017	Mönchengladbach - Rheindahlen - Wegberg	17/15	17/15	13/14	7/7
west/NVV					
SB81	Erkelenz - Rheindahlen - Rheydt - Mönchengladbach	14/14	14/14	-	-

Linie		Verkehrstage			
Nr.	Verlauf	Schultage/ Mo-Fr Hin/Rück	Ferien/ Mo-Fr H/R	Sa H/R	So H/R
Veolia NL					
79	Roermond/NL - Posterholt/NL - Heinsberg	14/14	14/14	13/13	12/12
23	Eygelshoven/NL – Übach-Palenberg	18/18	18/18	17/17	16/16

Tab. 15: ÖSPV-Angebot im Kreis Heinsberg 2007/2008

Montag bis Freitagabend, Samstagnachmittag und -abend sowie Sonntag wird der Betrieb auf den meisten regionalen Linien sowie auf nahezu allen lokalen Linien deutlich zurückgenommen oder eingestellt. Die Mobilität der Bevölkerung wird in diesen Zeiten durch ein nahezu flächendeckendes AST-System im Kreis Heinsberg gewährleistet.

In den kreisangehörigen Gemeinden Gangelt, Selfkant und Waldfeucht wird seit 2003 durch die west ein Anrufbus (MultiBus) im Linienbetrieb betrieben – vgl. Kap. 4.3.2.

Die im Kreis Heinsberg tätigen Verkehrsunternehmen sind – mit Ausnahme der NVV und der Veolia NL – Mitglied des Aachener Verkehrsverbundes (AVV) oder an diesen vertraglich gebunden und wenden als solche den AVV-Gemeinschaftstarif an. Der aktuelle AVV-Tarif ist in der Anlage 1 ausführlich dargestellt.

4.3.2 Anrufbus im Kreis Heinsberg: MultiBus

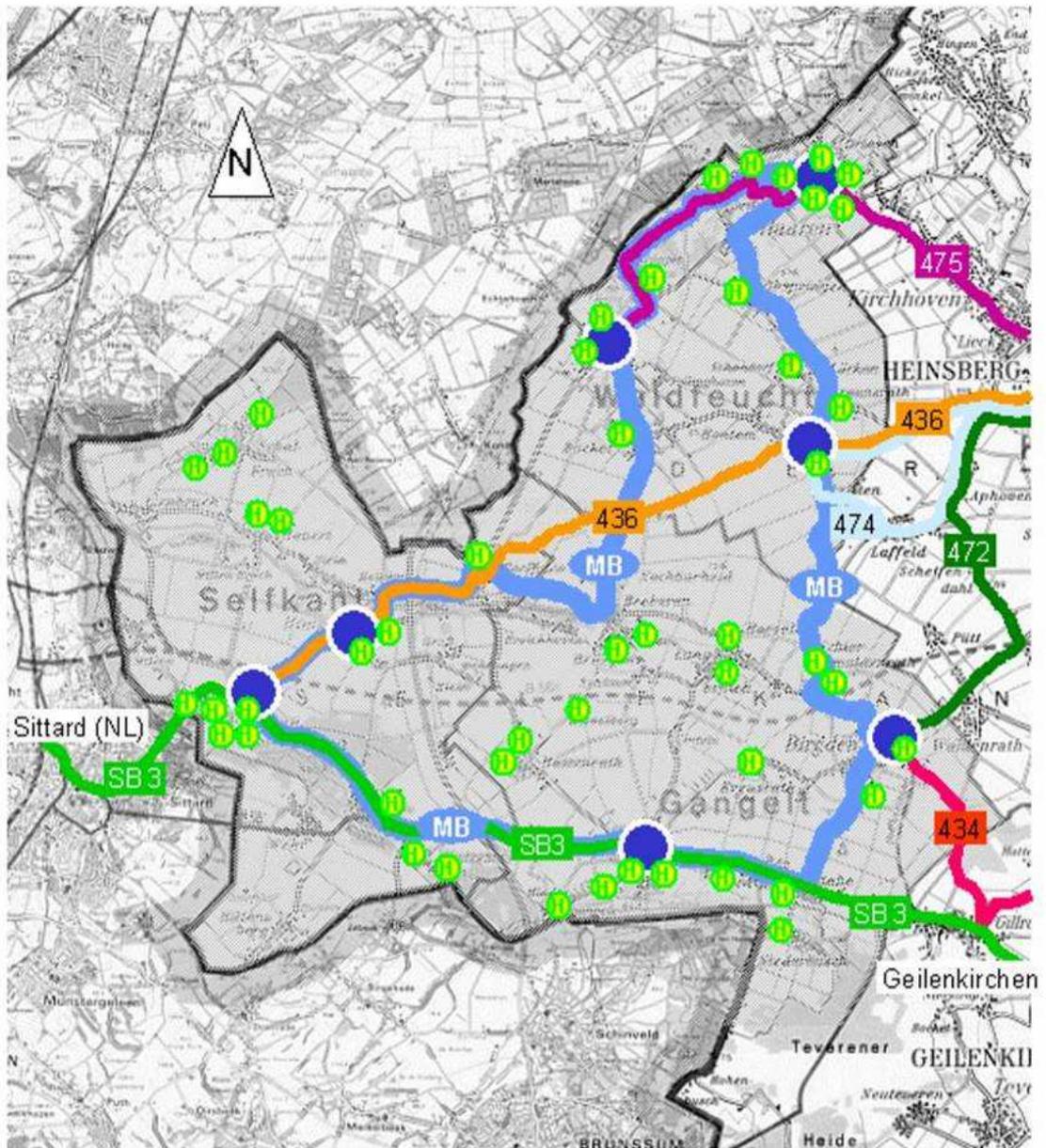
Am 14. Dezember 2003 startete der praktische MultiBus-Betrieb der west nach vorheriger Genehmigung durch die Bezirksregierung Köln gem. § 42 PBefG (Linienverkehr) in den Gemeinden Gangelt, Selfkant und Waldfeucht im Rahmen eines Forschungsprojektes des Bundesministeriums für Forschung mit einer Konzessionslaufzeit bis zum 30.06.2005.

Der Anrufbus erhielt bei seiner Einführung die Bezeichnung MultiBus, da hiermit weitere Servicedienste im dünnbesiedelten ländlichen Raum generiert werden sollten, z. B. ein integrierter Paketabhol- und -lieferdienst. Wirtschaftlichkeitsaspekte führten jedoch dazu, dass es bis heute bei der theoretischen Betrachtung dieser Zusatzdienste geblieben ist.

Die Bürger der Gemeinden Gangelt, Selfkant und Waldfeucht haben seitdem mit einem Anruf, mindestens 30 Minuten vor Abfahrtswunsch, die Möglichkeit, sich den MultiBus zu den AVV-Tarifen an eine nahe gelegene Haltestelle zu bestellen.

In der Forschungsphase bis Mitte 2005 hat eine Bedienung mit dem MultiBus von Mo. - Fr. von 5:30 Uhr – 22:00 Uhr sowie samstags von 6:30 Uhr bis 18:00 Uhr und sonntags von 9:00 Uhr bis 18:00 Uhr stattgefunden. Diese Bedienzeiten konnten auf Grund der Nutzerzahlen sowie auftretender Probleme in der Mittagszeit durch Fehlbuchungen nicht aufrechterhalten werden. Die heute gültigen Zeiten sind:

Montag bis Freitag an Schultagen:	09:00 Uhr bis 12:00 Uhr 14:00 Uhr bis 22:00 Uhr
Montag bis Freitag an Ferientagen:	06:00 Uhr bis 22:00 Uhr
Samstag:	06:30 Uhr bis 18:00 Uhr
Sonn- und Feiertag:	09:00 Uhr bis 18:00 Uhr



Legende:



neue Haltestelle



Verknüpfungspunkt
MultiBus - Regional-/Schnellbus



Liniennummer von
Regional- / Schnellbuslinien



MultiBus - Bedienungsgebiet

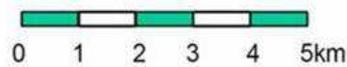


Abb. 14: MultiBus-Betriebskonzept 2003/2004

Wie im Nahverkehrsplan des Kreises Heinsberg vorgesehen, wurden zum Fahrplanwechsel 2003 im Verkehrsgebiet der drei Gemeinden Gangelt, Selfkant und Waldfeucht die früheren Buslinien der west und der RVE bis auf die für den Schülerverkehr notwendigen Fahrten weitestgehend reduziert und eine Schnellbusverbindung (SB3) von Geilenkirchen über Gangelt und Tüddern nach Sittard/NL eingeführt. Der MultiBus wird als Anrufbus die lokalen Ortsbusse ersetzen und übernimmt für die regionalen Verbindungen eine Zubringerfunktion.

Seit dem Fahrplanwechsel Ende 2006 wurde die direkte Nutzung des MultiBusses an den Wochenenden von und zu den Städten Heinsberg, Geilenkirchen und Sittard/NL erweitert. In Abb. 15 sind die Fahrgastzahlen des MultiBusses von 2004 - 2007 im Vergleich dargestellt.

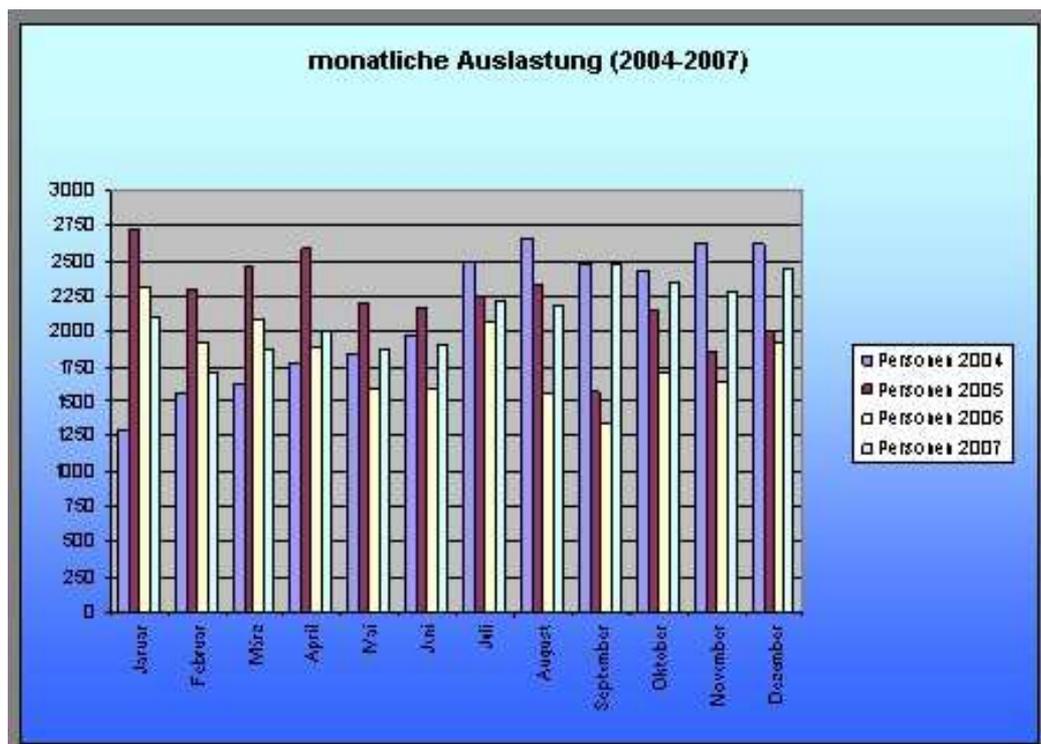


Abb. 15: Fahrgastzahlen MultiBus 2004 - 2007

4.3.3 Schulstandorte / Schülerbeförderung

Die im Kreis Heinsberg vorhandenen Schulstandorte sind in Abb. 16 dargestellt. Es wird deutlich, dass die für das Fahrtenvolumen im ÖPNV bedeutsamen weiterführenden Schulen vielfach nicht bzw. nicht ausschließlich im Stadt-/Gemeindezentrum liegen, sondern auch in den Stadt-/Ortsteilen. Dies betrifft u. a. die Gemeinden Selfkant und Gangelt sowie die Städte Übach-Palenberg, Geilenkirchen, Heinsberg, Hückelhoven und Erkelenz. Eine solche dezentrale Anordnung der Schulstandorte ist nicht ungewöhnlich, jedoch im Sinne einer maximalen Bündelung der verschiedenen Fahrtzwecke (z. B. Beruf, Ausbildung, Einkauf/Besorgung und Freizeit) und Verkehrsströme ungünstig. Entsprechend eingeschränkt sind die Möglichkeiten einer Kostenoptimierung im ÖSPV.

Der Schülerverkehr im ländlich geprägten suburbanen Raum dominiert zu bestimmten Verkehrszeiten die Nachfrage im ÖSPV und hat damit zeitlich und räumlich einen hohen Einfluss auf die Auslastung der Verkehrssysteme.

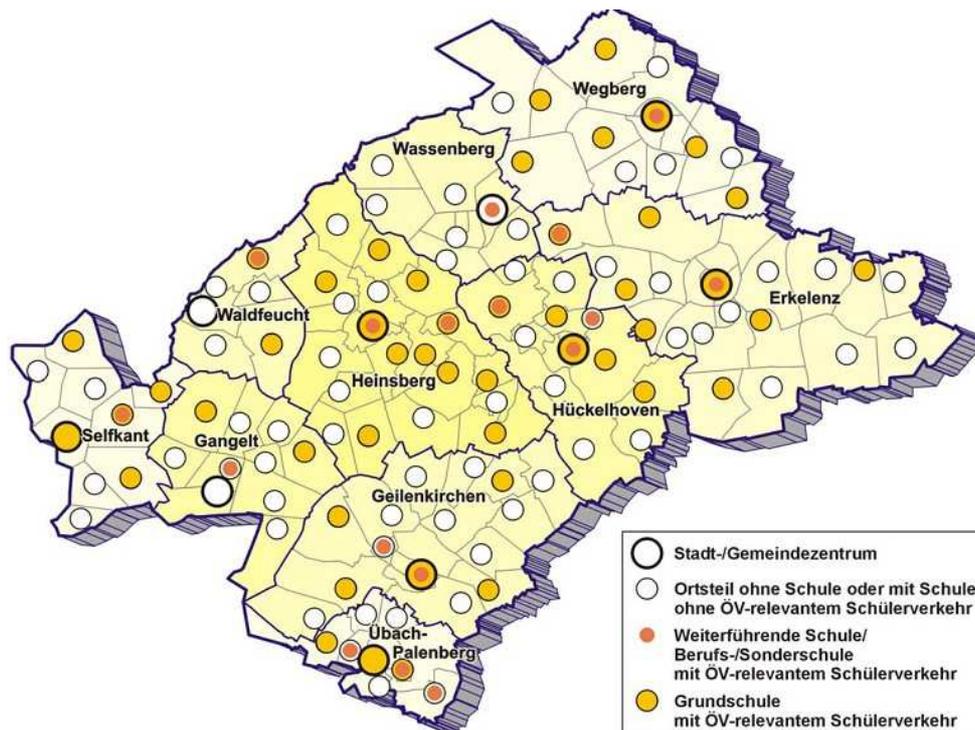


Abb. 16: Schulstandorte im Kreis Heinsberg (IVV Gutachten 2005)

In weiten Teilen des Kreisgebietes ist die Schülerbeförderung in den ÖSPV gemäß § 42 PBefG eingegliedert und trägt auf diese Weise zu dessen Finanzierung bei. Daneben gibt es in einigen Kommunen jedoch auch weiterhin noch in größerem Umfang Fahrten im Schülerverkehr nach der Freistellungsverordnung (sog. Schülerspezialverkehr) zu den weiterführenden Schulen (ab Klasse 5). Der sog. freigestellte Schülerverkehr in diesen Kommunen verläuft im Allgemeinen (räumlich) parallel zu bestehenden Regionalbuslinien des öffentlichen Verkehrs. Nur in Ausnahmen werden eigenständige Erschließungsfunktionen wahrgenommen. In einigen Fällen werden jedoch gemeindeinterne Beziehungen bedient, die im öffentlichen Linienverkehr nur extrem umwegig verknüpft werden könnten.

Grundsätzlich wird eine Integration auch dieser Fahrten in das regionale und insbesondere lokale Fahrtenangebot des öffentlichen Nahverkehrs vom Kreis Heinsberg als Aufgabenträger des ÖSPV angestrebt. Diesem Ziel sind jedoch durch folgende Randbedingungen Grenzen gesetzt:

- naturgemäß findet Schülerbeförderung nur außerhalb der Schulferien statt,
- der Betrieb ist auf die Tage Montag bis Freitag beschränkt, teilweise finden Fahrten sogar nur an einzelnen Wochentagen statt,
- die letzten Fahrten finden in den Nachmittagsstunden statt,
- Abfahrtszeiten sollen aus schulinternen Gründen (z. B. Unterrichtsausfall) kurzfristig verändert werden können,
- die Fahrzeuge sind regelmäßig bereits bis an die Kapazitätsgrenze ausgelastet und
- in den Schulorten werden häufig nur die Schulen, nicht aber die für andere potentielle Fahrgäste relevanten Haltestellen bedient (zentrale Haltestellen, Verknüpfungspunkte).

Auch bei freigestellten Grundschulverkehren, die heute vielerorts wieder bedingt durch Schulschließungen, Zusammenlegung von Grundschulen oder Ganztags-schulbetrieb vermehrt auftreten, können durch eine vernünftige integrierte ÖSPV-Planung erhebliche Finanzmittel eingespart werden, sei es durch Minimierung von Leerfahrten, da die Lastrichtung dieser Verkehre meistens stark von den normalen Fahrten abweicht, oder durch die Chance, dem ÖSPV neue Potenziale zuzuführen.

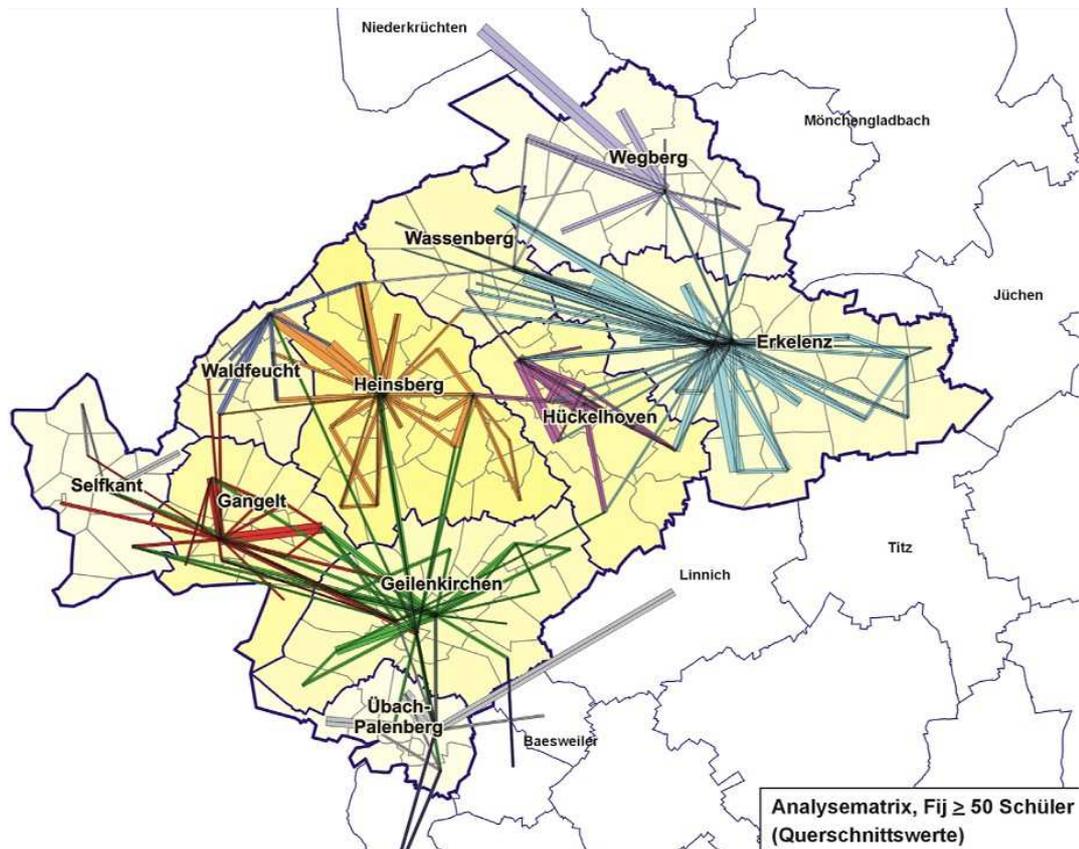


Abb. 17: Schülerverkehrsverflechtung im Kreis Heinsberg (IVV Gutachten 2005)

In jedem Einzelfall sollten die Möglichkeiten überprüft werden, ob die noch vorhandenen Schülerverkehrsfahrten sinnvoll in das ÖSPV-Angebot integriert werden können. Letztlich ist der Aufwand für die Aufwertung einer Schülerverkehrsfahrt zu einer regelmäßig verkehrenden Fahrt geringer als für die völlige Neueinrichtung einer Fahrt bzw. Linie. Zustehende Landesmittel könnten so zielgerichtet zur Finanzierung eingeplant werden.

Die vorhandene Nachfrage im Schülerverkehr zeigt Abb. 17, sofern es sich um ÖPNV-relevante Fahrten handelt. Grundlage sind Angaben über Schüler mit ÖPNV-Fahrtberechtigung. Klar erkennbar sind die starken Verflechtungen im Schülerverkehr, beispielsweise zwischen Selfkant und Gangelt, zwischen Gangelt und Geilenkirchen sowie zwischen Wassenberg bzw. Hückelhoven und Erkelenz. Der Schülerverkehr macht etwa 2/3 der werktäglichen ÖSPV-Nachfrage aus.

4.4 Bilanz 2003 - 2007

Die Bilanz 2003 – 2007 ist ein Rückblick auf fünf Jahre Nahverkehrsplanung im Kreis Heinsberg. Der Rückblick vergleicht den aktuellen Angebotszustand im ÖSPV mit dem Maßnahmenkonzept des Nahverkehrsplanes von 2003 und weiteren den Nahverkehrsplan ergänzenden Beschlüssen des Kreistages des Kreises Heinsberg.

Im ÖSPV des Kreises Heinsberg haben sich in den letzten Jahren durch das Maßnahmenkonzept des NVP teils grundlegende Veränderungen ergeben. Nach weitgehender Umsetzung dieses Konzeptes wurde der NVP in den Jahren 2005, 2006 und 2007 durch weiterführende Kreistagsbeschlüsse ergänzt.

Der Anrufbus (MultiBus), als Forschungs-Projekt eines bedarfsorientiert im ländlichen Raum verkehrenden Kleinbusses zum Dezember 2003 gestartet, ist zwischenzeitlich etabliert. Einige der anfänglichen Projektideen, z. B. der Paketservice, wurden aus wirtschaftlichen Gründen verworfen. Auf Grund der praktischen Erfahrungen waren bei Disposition und Betrieb des MultiBusses konzeptionelle Anpassungen notwendig, wie z. B. die Einschränkung der Einsatzzeiten in der Mittagszeit an Schultagen.

Mit der Einführung des Anrufbusses wurde die Bedienung außerhalb der notwendigen Fahrten zu Schulzeiten auf den Linien 434, 435, 436, 472, 473 und 474 eingestellt oder angepasst. Die Schnellbuslinie SB3 Geilenkirchen – Gangelt – Tüddern – Sittard/NL wurde zum Start des MultiBusses eingeführt, als schneller direkter Zubringer zu den jeweiligen Bahnhöfen an den Endpunkten.

Der ursprüngliche Bedienungsraum der drei Gemeinden Gangelt, Selfkant und Waldfeucht wurde für die Wochenendbedienung auf die Stadtbereiche Heinsberg, Geilenkirchen und Sittard/NL erweitert. Damit einhergehend wurde die Bedienung der Linie SB3 auf Grund der schwachen Nachfrage am Wochenende eingestellt.

Neben der teilweisen Einstellung von Einzelfahrten auf diversen Linien als Ergebnis der durch Zählungen nachgewiesenen schwachen Nachfrage wurden bedingt durch Veränderungen bei Schulunterrichtszeiten, sei es durch Einführung von Nachmittagsunterricht oder durch Betrieb als Ganztagschulen, zum Schuljahr 2007/2008 teilweise neue Fahrten bei einzelnen Linien eingeführt.

Aus der ursprünglichen Linie 401 Heinsberg – Hückelhoven – Erkelenz – MG/Rheindahlen entstanden der Schnellbus SB81 Erkelenz – MG/Rheindahlen – Mönchengladbach in Kooperation mit der NVV AG (MöBus) aus Mönchengladbach, sowie der Schnellbus SB4 von Heinsberg über Hückelhoven nach Erkelenz mit regelmäßigem Linienweg über Baal Bahnhof. Die Linie 401 bedient bei der Verbindung von Hückelhoven mit Erkelenz nun die Ortslage Hetzerath.

Seit Dezember 2006 wird die Kreisstadt Heinsberg stündlich mit Roermond in den Niederlanden über die Linie 79 der Veolia Transport Limburg/NL verbunden. Gleichzeitig wurde die Linie 94 von Eygelshoven nach Übach-Palenberg eingeführt.

Zum Fahrplanwechsel Ende 2007 wurde die SB2 Geilenkirchen – Übach-Palenberg – Baesweiler eingestellt, da die Nachfrage insbesondere aus dem Bereich der Stadt Baesweiler sehr schwach war. Durch die Linie 431 ist auf nahezu demselben Linienweg eine ausreichende Kapazität im ÖSPV auch heute gegeben.

Im Zuge der Einstellung der SB2 wurde die SB1 teilweise bis Übach-Palenberg Bahnhof bzw. Rathaus/Sportzentrum verlängert, um der großen Nachfrage zu Schulanfangs- und -endzeiten gerecht werden zu können.

Auf Grund der starken Verflechtungen innerhalb der Stadt Übach-Palenberg wurde durch die teilweise Bündelung verschiedener Linien ein stündliches Stadtbus-Angebot mit der Linie ÜP1 von Frelenberg über den Bahnhof und die Innenstadt nach Holthausen (Gewerbegebiet) geschaffen.

Die SB3 wurde ebenfalls auf Grund der schwachen Nachfrage aus der Stadt Sittard/NL zurückgenommen. Diese Linie endet heute in Tüddern. Gleichwohl wird auf die Weiterentwicklung der grenzüberschreitenden Kooperationen im ÖSPV besonderes Augenmerk zu richten sein.

Das Angebot des ÖSPV an Samstagen wurde auf den Linien 410, 475, 491, 493, 495 und 497 auf einen 2-Std.-Takt reduziert.

5 Analyse und Bewertung

Soll eine erhebliche Steigerung der Kostendeckung des ÖPNV-Angebotes hergestellt werden, so sind die Kosten der Betriebsleistungen im operativen Geschäft im Wesentlichen durch Fahrgeldeinahmen plus Ausgleichsleistungen zu erwirtschaften. Die hierfür theoretisch zur Verfügung stehenden Instrumente zeigt Abb. 18. Nur durch die Optimierung und den Mix aller dargestellten Maßnahmen ist eine deutliche Verbesserung im Kostendeckungsgrad zu erwirken.

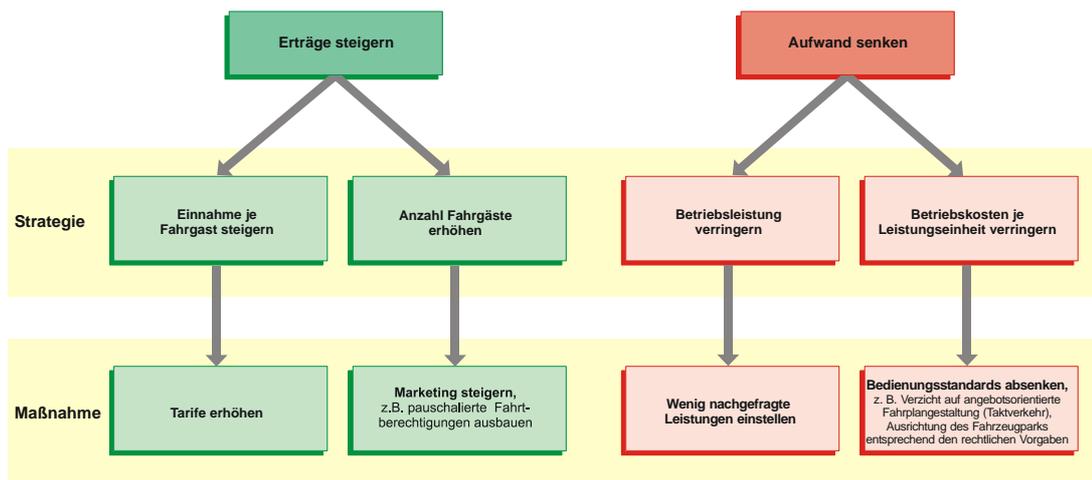


Abb. 18: Theoretisch zur Verfügung stehende Maßnahmen zur Steigerung des Kostendeckungsgrades des ÖPNV-Angebotes (IVV Gutachten 2005)

Zur Aufwandsenkung kann als Grundlage der Analyse und Bewertung des ÖSPV im Kreis Heinsberg auf die Ergebnisse von Ein- und Aussteigerzählungen auf nahezu allen Linien der Verkehrsunternehmen zurückgegriffen werden. Die Zählungen sind im Rahmen der Vorbereitungen zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Kreis Heinsberg im Februar/April 2006 durchgeführt und im Frühjahr/Sommer 2008 überprüft worden.

Bei der Auswertung der Zählungen und dem daraus resultierenden Maßnahmenprogramm wurden folgende Kriterien zugrunde gelegt:

- Anzahl der Fahrgäste pro Linienfahrt kleiner acht,
- Prüfung alternativer Beförderungsmöglichkeiten,
- Bedeutung der Linienfahrt für die Disposition des Gesamtverkehrs und
- Anpassung einzelner Fahrten an die örtlichen Gegebenheiten.

Bei der Analyse der Zählungen wurde deutlich, dass sich insbesondere die Nachfrage des ÖSPV-Angebotes an Samstagen deutlich zu schwach darstellt. In der Abb. 19 ist die Ein-/Aussteigerzählung der Linie 405 Erkelenz – Wassenberg – Heinsberg für beide Richtungen an einem Samstag dokumentiert.

Das Fahrplanangebot umfasst aus Erkelenz acht Fahrten von 7.11 Uhr – 14.11 Uhr und neun Fahrten nach Erkelenz von 5.33 Uhr – 13.30 Uhr. Es werden auf dieser Linie insgesamt 157 (59/98) Kunden befördert. Der hauptsächliche Zu- und Abgang findet am Bahnhof Erkelenz mit 18 Einsteigern und 46 Aussteigern statt. Die jeweilige Besetzung der Einzelfahrten liegt bei nur sechs von 17 angebotenen Fahrten in Teilbereichen von acht und mehr Fahrgästen.

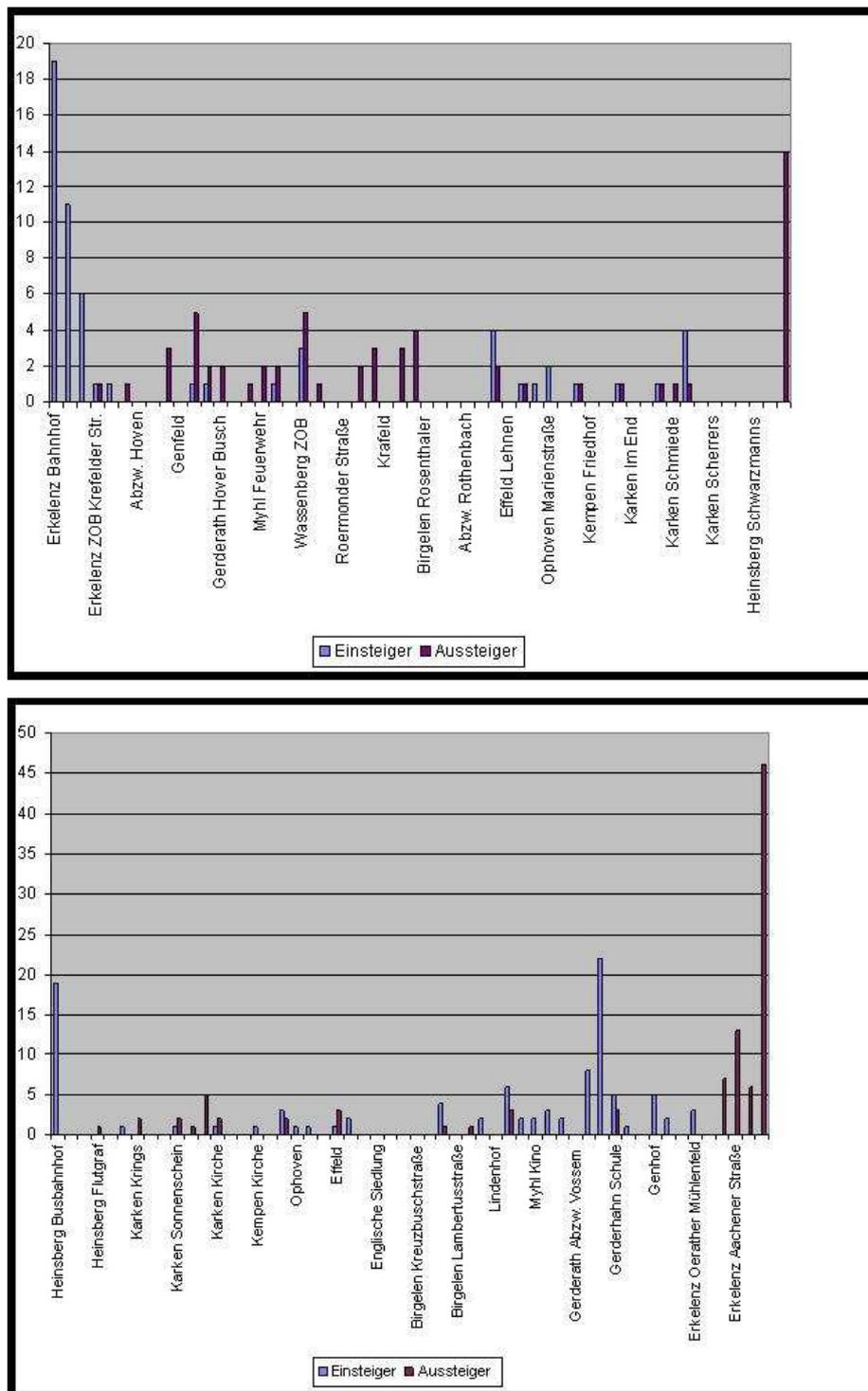


Abb. 19: Zählung der Linie 405 in beiden Fahrtrichtungen - samstags (west 2006)

In der Abb. 20 ist die Ein-/Aussteigerzählung der Linie 412 Erkelenz – Beeck – Wegberg für beide Richtungen an einem Samstag dokumentiert.

Das Fahrplanangebot umfasst aus Erkelenz vier Fahrten von 6.45 Uhr – 13.08 Uhr und vier Fahrten nach Erkelenz von 7.17 Uhr – 13.40 Uhr, dies entspricht einem 2-Std.-Takt. Es werden auf dieser Linie insgesamt 41 (22/19) Kunden befördert. Die jeweilige Besetzung der Einzelfahrten liegt bei nur einer der acht angebotenen Fahrten in Teilbereichen bei acht und mehr Fahrgästen, vier der Fahrten werden ohne Zustieg von Fahrgästen durchgeführt.

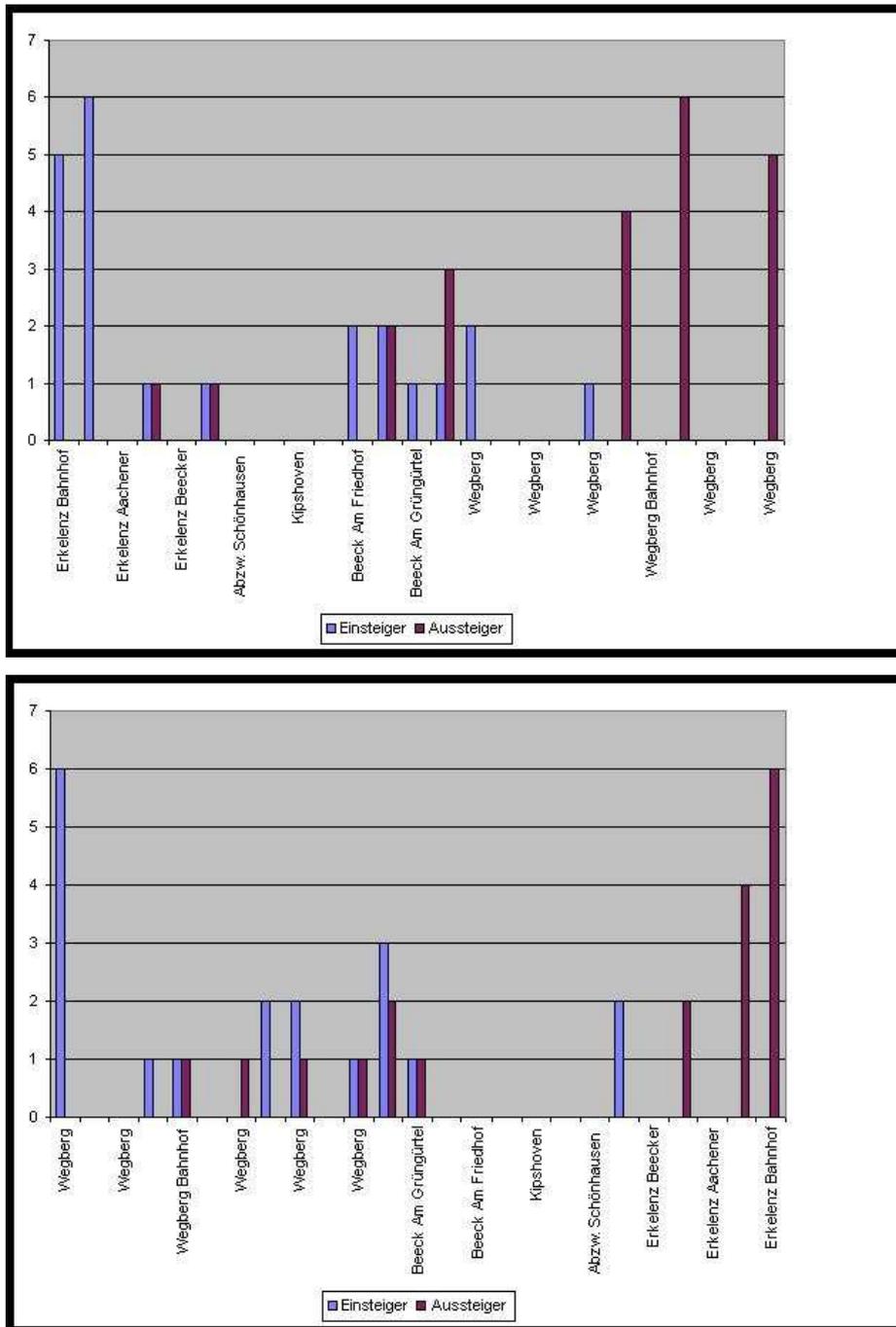


Abb. 20: Zählung der Linie 412 in beiden Fahrtrichtungen - samstags (west 2006)

In der Abb. 21 ist die Ein-/Aussteigerzählung der Linie 432 Geilenkirchen – Immendorf – Baesweiler für beide Richtungen an einem Samstag dokumentiert.

Das Fahrplanangebot umfasst aus Geilenkirchen acht Fahrten von 6.18 Uhr – 13.24 Uhr und acht Fahrten nach Geilenkirchen von 6.51 Uhr – 13.57 Uhr. Es werden auf dieser Linie insgesamt 154 (85/69) Kunden befördert. Die jeweilige Besetzung der Einzelfahrten liegt bei nur fünf der 16 angebotenen Fahrten in Teilbereichen bei acht und mehr Fahrgästen.

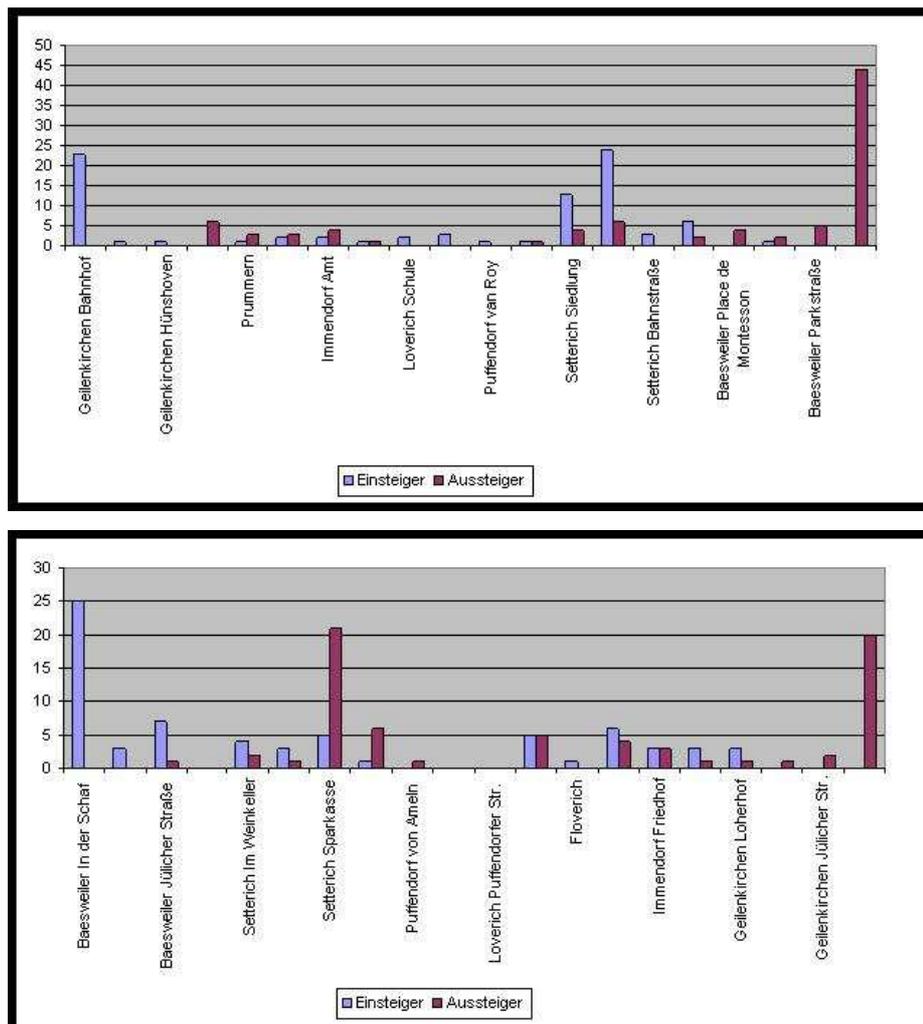


Abb. 21: Zählung der Linie 432 in beiden Fahrrichtungen - samstags (west 2006)

Die Betrachtung weiterer Linien samstags kommt zu ähnlichen Ergebnissen. Daraus resultiert die Empfehlung, die bis heute im Bereich des bedarfsgesteuerten Angebotes (MultiBus) gemachten Erfahrungen auch an den Wochenenden kreisweit umzusetzen. Durch Integration von Kleinbussen und/oder auch Taxis, die je nach den Erfordernissen durch eine kreisweit zuständige Disposition eingesetzt werden und die Nachfrage mit den weiterhin verkehrenden Linien des ÖSPV und SPNV vernetzen, kann so für den Bürger ein attraktives Angebot auch am Wochenende im Kreis Heinsberg dargestellt werden.

6 Anforderungen an die zukünftige Qualitätssicherung im ÖSPV

6.1 Qualitätscontrolling

Wer Qualitätsziele formuliert, ggf. Leistungen ausschreibt und vergibt oder an einem kommunalen Verkehrsunternehmen maßgeblich beteiligt ist, muss die Einhaltung der Qualitätsziele überwachen. Messung und Überwachung der Qualitätsziele (Qualitätscontrolling) sollen weitgehend standardisiert und zu den geringst möglichen Kosten durchgeführt werden. Dies spricht für ein zentrales Management der Qualitätssicherung, das ggf. verbundweit geregelt werden kann, sowie für die Nutzung vorhandener Ressourcen/Personale und Daten. Die möglichen Bausteine eines Qualitätscontrollings sind

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

Nicht alle Bausteine sind für die Messung und Überwachung aller Qualitätsziele gleichermaßen geeignet. Zu beachten ist, dass die gewählte Erfassungsmethode dem verfolgten Zweck entspricht und pragmatisch handhabbar ist. Im Fall vereinbarter Malusregelungen bei Nichterfüllung muss das Verfahren zudem statistisch und rechtlich sicher sein.

Bausteine des Qualitätscontrollings

Nachweise der Verkehrsunternehmen

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

Auswertung betrieblicher Messdaten

Die Verkehrsunternehmen führen im Rahmen des innerbetrieblichen Controllings in vielen Fällen bereits kontinuierliche Überprüfungen ihres Leistungs- und Qualitätsstandards durch. Aus rechnergestützten Betriebsleitsystemen liegen z. B. Informationen über die Leistungserbringung (z. B. durchgeführte Fahrten), über die Pünktlichkeit oder über verpasste Anschlüsse vor. Diese können bei Vertrauen in eine „saubere“ Dokumentation durch die Verkehrsunternehmen als Leistungsnachweise genutzt werden. Das Verfahren ist unter den genannten Voraussetzungen relativ aufwandsarm und entsprechend kostengünstig. Es liefert jedoch nur Aussagen über Qualitätsziele, die objektiv messbar sind und ist insofern für ein umfassendes Qualitätscontrolling nicht ausreichend.

Spezielle Qualitätsprüfungen

Qualität wird im ÖSPV durch die Verkehrsunternehmen, also durch die Leistungsanbieter selbst, bewertet. Um die Wahrnehmung der Fahrgäste zu berücksichtigen, sollten zusätzlich Qualitätstester zum Einsatz kommen. Qualitätstester sind Stammkunden des ÖSPV, die ehrenamtlich Informationen über Leistungs- und Servicequalität liefern. Während eines festgelegten Zeitraums führen sie bei jeder Fahrt mit Bussen (und Bahnen) ein sog. Qualitätsprotokoll, das für bestimmte Strecken oder Linien z. B. Fahrplanabweichungen, Reisebedingungen oder Information bei Verspätungen notiert. Zusätzlich geben die Qualitätstester am Ende der Testphase eine Bewertung der von ihnen untersuchten Nahverkehrsangebote anhand der vorgegebenen Qualitätsziele ab.

Da die Qualitätstester als Stammkunden des ÖSPV zumeist in großer Zahl und ehrenamtlich zur Verfügung stehen, lassen sich auf diese Weise konkrete und belastbare Aussagen über einzelne Strecken oder Linien, über ausgewählte Qualitätsmerkmale oder über besondere Problemzeiten gewinnen. Qualitätstester sind für diese Arbeiten besonders geeignet, da sie regelmäßig mit öffentlichen Verkehrsmitteln unterwegs sind und über tiefe Einblicke in den täglichen Betrieb und seine Schwierigkeiten verfügen.

Alternativ ist der Einsatz professionellen Personals möglich (z. B. durch Beauftragung einschlägiger Büros), jedoch ist dies entsprechend kostenaufwändig. Vorteilhaft ist, dass die Erhebungsergebnisse dann bereits in aufbereiteter und ausgewerteter Form übergeben werden.

Kundenbefragungen

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

Kundenbefragungen sind wegen des hohen organisatorischen Vorlaufs relativ zeitaufwändig und teuer.

Beschwerdemanagement

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

6.2 Controllingkonzept Kreis Heinsberg

Die Leistungsangebote der Verkehrsanbieter (Verkehrsunternehmen) sind am NVP auszurichten. Der NVP bildet die Vorgaben des Aufgabenträgers und die Wünsche der Nahverkehrskunden über Qualitätsziele ab. Um die Einhaltung der Qualitätsziele zu gewährleisten, sollten die Leistungsangebote periodisch überprüft und anhand von Vergleichen beurteilt werden. Dies soll in möglichst enger Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen geschehen.

Im Rahmen einer 1. Realisierungsstufe ist vorgesehen, das Qualitätscontrolling soweit wie möglich auf bereits vorliegende Informationen abzustützen. Die dadurch ansprechbaren Qualitätsziele – Datenverfügbarkeit vorausgesetzt – sind in Tab. 16 markiert. Erfolgsvoraussetzung ist neben der Datenverfügbarkeit auch eine vertrauensvolle Zusammenarbeit von Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen. Zur Erfüllung dieser Controllingaufgaben ist es ggf. erforderlich, entsprechende personelle Voraussetzungen beim Aufgabenträger, beim Verkehrsverbund oder bei den Verkehrsunternehmen zu schaffen.

Abhängig von der Entwicklung des Wettbewerbs im ÖSPV und aufbauend auf den Erfahrungen der 1. Realisierungsstufe wird es ggf. erforderlich, das Qualitätscontrolling im Kreis Heinsberg im Rahmen einer 2. Realisierungsstufe weiterzuentwickeln. Voraussetzung dafür ist die Messbarkeit der Kundenwünsche. Neben objektiv bewertbaren Kriterien (z. B. Leistungsangebot, Pünktlichkeit) soll die Kundenzufriedenheit durch Kundenbefragungen (Kundenbarometer) bestimmt oder durch eine große Zahl von Qualitätstestern ermittelt werden. Die durch die 2. Realisierungsstufe angesprochenen Qualitätsziele und Messverfahren sind ebenfalls in Tab. 16 angegeben.

Bonus-Malus-Regelungen sind ein bedeutender qualitätssichernder Bestandteil von Verkehrsverträgen und können erst dann einen Beitrag zur Qualitätssicherung im ÖPNV leisten, wenn Verkehrsleistungen im Rahmen von Ausschreibungs- und Vergabeverfahren zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen vereinbart werden. Die Bonus-Malus-Regelungen müssen sich am Ausschreibungsgegenstand orientieren und werden im Rahmen des Ausschreibungsverfahrens auf der Grundlage der Qualitätsziele des NVP entwickelt.

Tab. 16: Bausteine des Qualitätscontrollings und Messverfahren

Qualitätscontrolling					
Bausteine	Messverfahren				
	Nachweise der Verkehrsunternehmen	Auswertung betrieblicher Messdaten	Spezielle Qualitätsprüfungen (Qualitätstester)	Kundenbefragungen (Kundenbarometer)	Beschwerde-management
Infrastruktur					
Haltestellenausstattung			○		●
Fahrzeugausrüstung	●		○		●
Sauberkeit	●	(●)	○	○	●
Betrieb					
Leistungsangebot		●	○		●
Pünktlichkeit		●	○	○	●
Service					
Fahrgastinformation	●		○	○	●
Personal (Freundlichkeit/Kompetenz)	●		○	○	●
Sicherheit			○	○	●
Legende					
●	1. Realisierungsstufe				
○	2. Realisierungsstufe				

Bonus-Malus-Regelungen können mit den Verkehrsunternehmen sinnvoll erst dann vereinbart und angewendet werden, wenn die Einhaltung der vorgegebenen Qualitätsziele objektiv nachgewiesen werden kann. Hierzu bedarf es der in der 2. Realisierungsstufe vorgesehenen statistisch sicheren und justiziablen Messverfahren.

Der Kreis Heinsberg unterstützt die Bemühungen der Bezirksregierung Köln und des AVV, die Qualitätssicherung an möglichst weitgehend vereinheitlichten und überregional abgestimmten Standards auszurichten.

7 Zielkonzept und Maßnahmen

Das Zielkonzept des Kreises Heinsberg für das zukünftige Leistungsangebot im ÖPNV orientiert sich an den in Kap. 2 bis 5 beschriebenen Zielen und Rahmenbedingungen, dem Anforderungsprofil des Aufgabenträgers und an den Ergebnissen der Analyse und Bewertung.

Das Zielkonzept basiert auf einem differenzierten 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 im öffentlichen Nahverkehr verdeutlicht werden. Wesentliche Leitgedanken des Zielkonzepts sind:

- Produktorientierte Ausgestaltung der Angebote,
- Abbau vorhandener Erschließungs- und Verbindungsdefizite,
- Vertaktung der Angebote (30'/60'-Takt),
- Optimierung der Verknüpfung Bus/Bus und Bus/Bahn,
- Stärkung des Schienenverkehrs,
- Anpassung schienenparalleler Busangebote,
- Schaffung von Schnellbusachsen in verkehrsstarken Relationen,
- Beschleunigung der Verkehrsabläufe,
- Einbeziehung des Schülerspezialverkehrs in den Linienverkehr,
- Einführung flexibler Bedienungsformen in Räumen und zu Zeiten geringer Nachfrage.

Die Kap. 7.1 und 7.2 sind Bestandteile langfristiger Planungskonzepte übergeordneter Aufgabenträger und werden hier nachrichtlich wiedergegeben. In Kap. 7.3 werden sodann die Maßnahmen für die Fahrplanperioden 2009 und 2010 dargestellt. Weitere Planungen betreffen den grenzüberschreitenden ÖSPV sowie die Schülerbeförderung. Die Kap. 7.4 bis 7.6 zeigen die Ziele in Kooperation mit weiteren Planungsträgern bei der Verknüpfung von Bus und Bahn, beim Verbundtarif, dem Vertrieb und im Service auf.

7.1 Übergreifende Planungen in NRW und in der Euregio Maas-Rhein

Integrierte Gesamtverkehrsplanung IGVP (langfristiges Planungskonzept)

Die Bedarfsplanung für den ÖPNV wird nach Maßgabe des Gesetzes zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung durchgeführt. Für eine konfliktfreie Abwicklung der künftigen Verkehre im Nahverkehrsraum AVV ist der Ausbau der SPNV-Infrastruktur aufgrund unzureichender Streckenkapazitäten und eines deutlich gestiegenen Verkehrsbedarfs im Personen- und Güterverkehr unverzichtbar. Vor dem Hintergrund des beabsichtigten euregionalen Ausbaus der Schienenverkehrswege und der dazugehörigen Infrastruktur wurden langfristige Überlegungen zur Sicherstellung und Ausweitung der Angebotsqualität angestellt.

Auf dem Verkehrsgebiet des AVV enthält der Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan NRW (Fassung vom 11.05.2006) die folgenden Elemente:

- Ausbau des Hauptbahnnetzes,
- Weiterer Ausbau der **euregiobahn** (Kernnetz, erweitertes Kernnetz),
- Weiterer Ausbau des euregionalen Ergänzungsnetzes,
- Optionen auf eine innerstädtische Erweiterung der **euregiobahn** in Aachen,
- Maßnahmen an Bahnhöfen und Haltepunkten.

Grenzüberschreitende Planungen in der Euregio Maas-Rhein

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

Die ÖV-Plattform verfolgt fünf Grundgedanken:

- Entwicklung und Konkretisierung gemeinsamer Zielvorstellungen,
- Konkretisierung der Ideen für ein euregionales Ticket- und Tarifsysteem,
- Erarbeitung eines grenzüberschreitenden Nahverkehrsplans,
- Erarbeitung eines realisierbaren Konzepts zur Umsetzung von Maßnahmen,
- Erarbeitung eines Finanzierungsprogramms.

Die Handlungsfelder der ÖV-Plattform lassen sich konkretisieren zu:

- I. Entwicklung eines euregionalen Nahverkehrsplans (ENVP),
- II. Entwicklung eines euregionalen ÖV-Sofortprogramms,
- III. Aufstellung eines Förderprogramms (Interreg) und
- IV. Klärung der organisatorischen Rahmenbedingungen.

Auf der operativen Ebene arbeiten die Verkehrsträger im „Network PUBLIC TRANSPORT“ - eine ständige Konferenz der Verkehrsunternehmen aus den drei beteiligten Nationen - unter der Federführung des AVV zusammen. Die Arbeitsfelder des Network PUBLIC TRANSPORT betreffen die Umsetzung der Zielvorstellung der euregionalen ÖV-Plattform, d. h.

- die verbesserte Abstimmung der Fahrplanangebote,
- grenzüberschreitende betriebliche Kooperationen,
- die Verbesserung der Tarifangebote,
- die Verbesserung der Kundeninformation und
- die Entwicklung neuer grenzüberschreitender Bedienungskonzepte.

Der als „mobility **euregio**“ herausgegebene dreisprachige Netzplan stellt den Kooperationsumfang bildlich dar. Er integriert den Schnellverkehr (Bahn/Schnellbus) der euregionalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen in einer homogenen, grenzüberschreitenden Produkt- und Angebotsstruktur (Abb. 22).

7.2 Zielkonzept SPNV 2015

Den gesetzlichen Vorgaben des ÖPNVG NRW entsprechend kooperieren seit Januar 2008 der Aachener Verkehrsverbund (AVV) und der Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) im Zweckverband Nahverkehr - SPNV & Infrastruktur – Rheinland (ZV NVR). Während bisher beide Verkehrsverbände ihre Planungen und Bestellungen für den SPNV auf die eigene Region ausgerichtet haben, wird im ZV NVR das Nahverkehrsangebot auf der Schiene für die Kooperationsräume Aachen und Rhein-Sieg gemeinsam geplant, organisiert und finanziert.

Im Planungszeitraum bis 2015 ist eine Vielzahl von Verbesserungen im Schienenverkehr geplant. Als zuständiger Aufgabenträger wird der ZV NVR zu gegebenem Zeitpunkt einen Nahverkehrsplan für den SPNV aufstellen. Im Folgenden ist der Entwurf für das Zielkonzept 2015 in der Region Aachen wiedergegeben (Abb. 23). Dieses Schienenverkehrsgerüst bildet in den Nahverkehrsplänen des ÖSPV die Leitlinie für die Ausrichtung der Zielkonzeption.

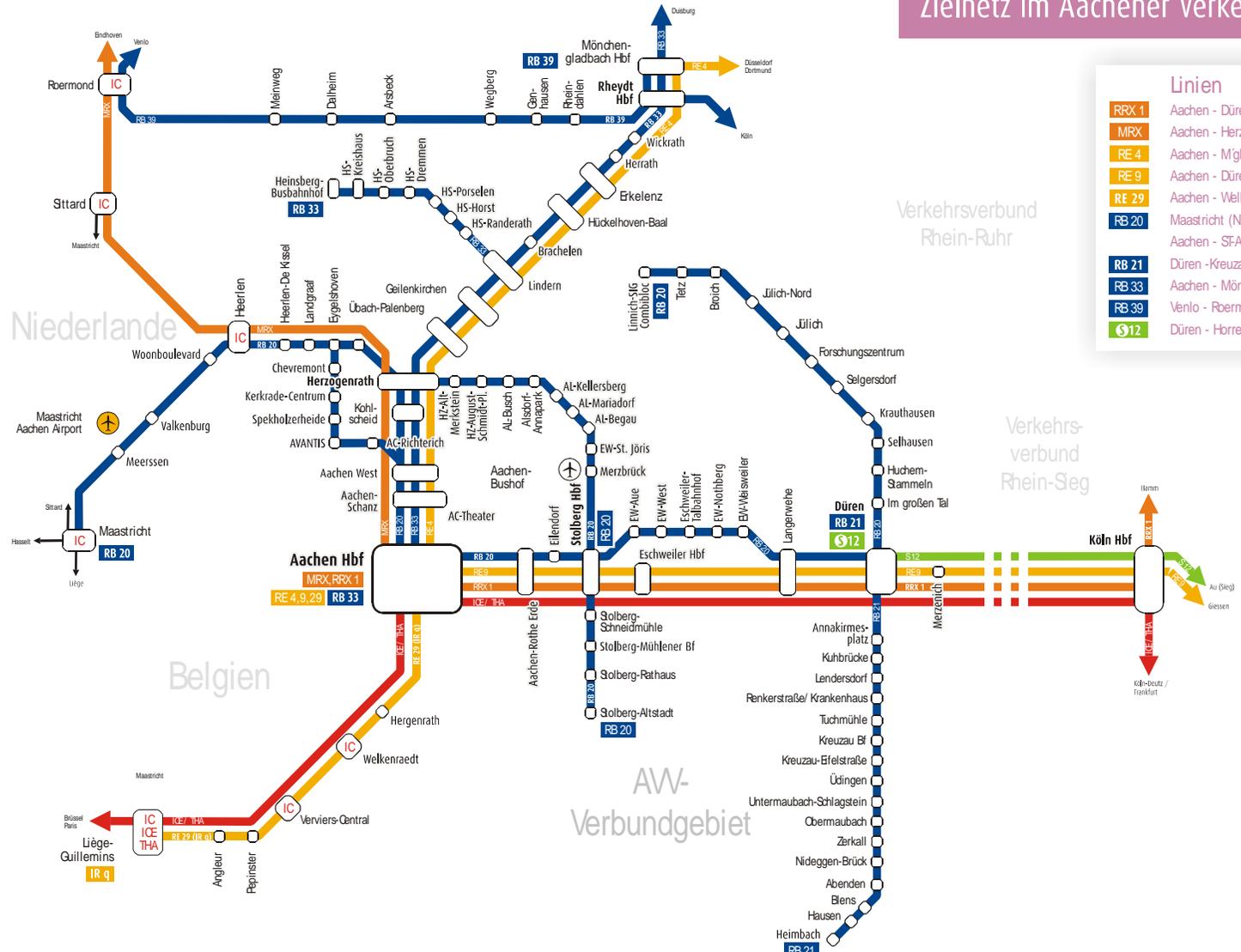
Im SPNV werden die bisher im überregional und regional eingesetzten Produktkategorien RegionalExpress, RegionalBahn und S-Bahn um die RX-Produkte, die sog. „Premium-Qualität“ des RegionalExpress ergänzt. Premium-Qualität erhalten die bis dato als RE 1 verkehrende Linie Aachen – Köln – Dortmund - Hamm sowie die neue euregionale MRX-Linie Aachen - Herzogenrath – Heerlen - Eindhoven, die auf niederländischem Gebiet Qualitäten eines IC aufweisen soll.

Im Bereich der Regionalbahnen RB 20, RB 33 und RB 39 sind wichtige Netzerweiterungen über das gesamte Verkehrsgebiet des AVV und über die Landesgrenzen hinweg vorgesehen. Die Planungen schließen euregionale Verbindungen in die Niederlande und nach Belgien mit ein.

Bis 2014 sollen folgende Ausbaustufen in Abhängigkeit von der Finanzierung der Infrastruktur realisiert werden:

- Umwandlung des RE1 in RRX 1 (Premium-Qualität) unter Beibehalt der Haltepolitik (Stundentakt),
- Einrichtung der MRX- Linie Eindhoven - Sittard -Heerlen - Herzogenrath - Aachen (Premium-Qualität) im Stundentakt,
- Verdichtung des Regelangebotes der Linie RE 29 auf einen Stundentakt in der Verbindung Aachen – Verviers – Spa-Géronstère,
- Lückenschluss Weisweiler - Langerwehe und Durchbindung der euregiobahn über Langerwehe nach Düren mit Option der Verlängerung nach Jülich (Werktags-Konzept) bzw. nach Heimbach (Wochenend-Konzept),
- Ringschluss Alsdorf – Stolberg Hbf und Inbetriebnahme von fünf neuen Haltepunkten im Netz der euregiobahn (60'-Takt),
- Durchbindung der euregiobahn über Heerlen hinaus über einen neuen Haltepunkt Heerlen-Woonboulevard und die Bahnhöfe Valkenburg und Meerssen bis nach Maastricht,
- Neubau einer Schienenverbindung ab Richterich über Avantis und Kerkrade-Centrum mit Anschluss in Eygelshoven, fünf neu Haltepunkte mit Bedienung im Netz der euregiobahn,
- Reaktivierung der Strecke Heinsberg – Lindern, Einrichtung von sieben neuen Haltepunkten und Einbindung in das SPNV-Netz durch Flügeln und Kuppeln der RB 33 in Lindern (60'-Takt).

Zielnetz im Aachener Verkehrsverbund 2015



Linien

RRX 1	Aachen - Düren - Köln - Dortmund - Hamm
MRX	Aachen - Herzogenrath - Heerlen - Eindhoven
RE 4	Aachen - M'gladbach - D'dorf - Dortmund
RE 9	Aachen - Düren - Köln - Siegburg - Segen - Geisen
RE 29	Aachen - Welkenraedt - Verviers - Liège (B)
RB 20	Maastricht (NL)/ Heinsberg/ Solberg Hbf - Aachen - SFAltstadt/ Langerwehe/ Linnich
RB 21	Düren - Kreuzau - Untermaubach - Heimbach
RB 33	Aachen - Mönchengladbach - Krefeld - Duisburg
RB 39	Venlo - Roermond - Wegberg - Mönchengladbach
S12	Düren - Horrem - Köln - Au (Seg)

Legende

	Thalys / InterCityExpress
	RheinRuhr/ MaasRheinExpress
	RegionalExpress
	Regionalbahn
	S-Bahn
	Fernverkehrsstation
	Linienendpunkt
	Schnellbus
	Schnellbus (kein AVV-Tarif)
	wichtiger Regionalbus



Abb. 23: Zielkonzept der Region im SPNV 2015

7.3 Betriebliches Leistungsangebot im ÖSPV

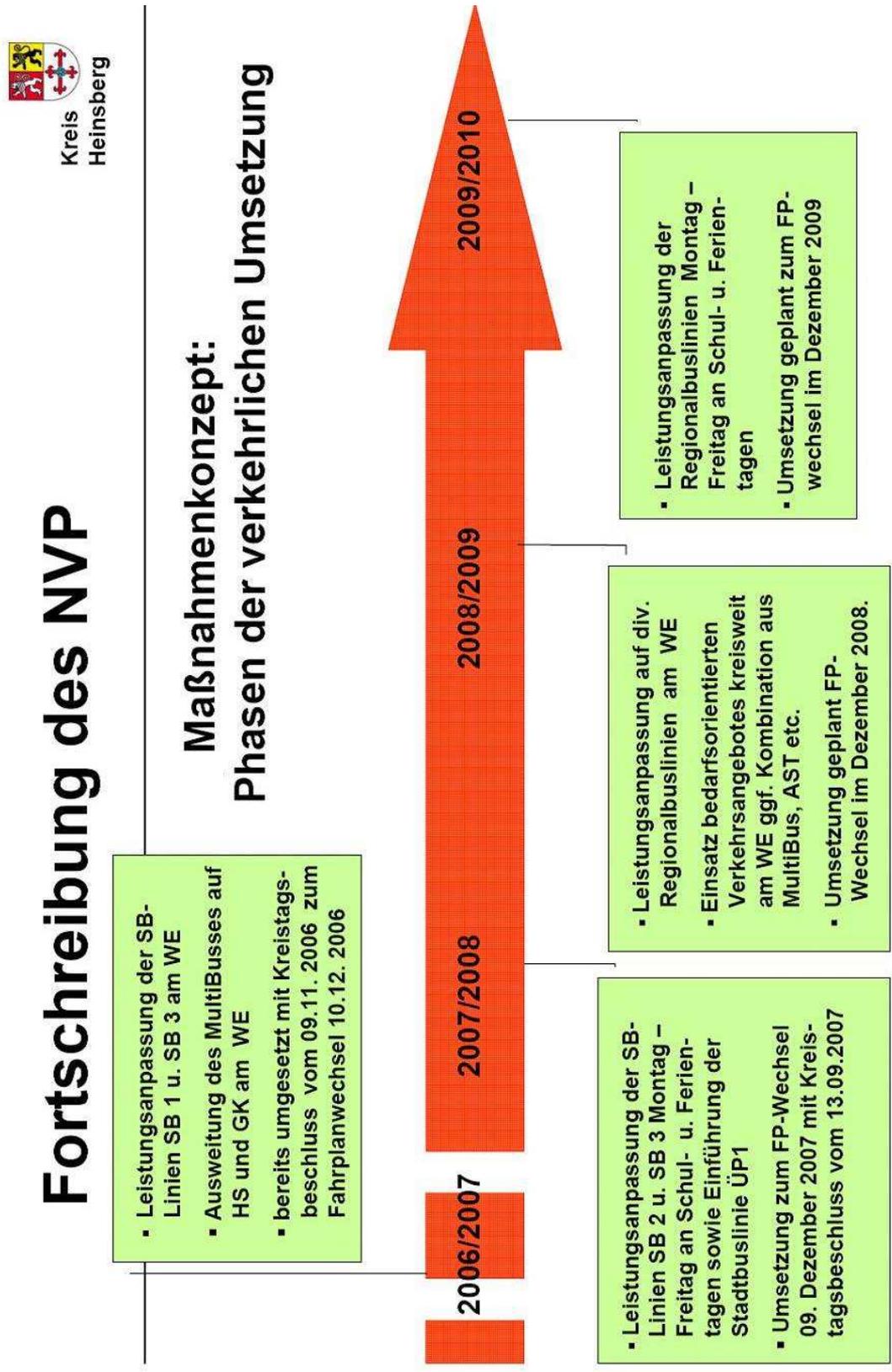


Abb. 24: Maßnahmenkonzept ÖSPV im zeitlichen Ablauf

7.3.1 Zielkonzept ÖSPV

Das Maßnahmenprogramm für den ÖSPV im Kreis Heinsberg ist weiterhin getragen von den Gedanken der Sicherstellung der Daseinsvorsorge sowie Konsolidierung im Sinne der betriebswirtschaftlichen Optimierung des Leistungsangebotes. Dabei soll die vorhandene Angebotsqualität möglichst weitgehend erhalten bleiben. Aus einem Vergleich von Angebot und Nachfrage ergeben sich aber Hinweise auf mögliche Angebotsanpassungen dort, wo die Angebotsnutzung sehr gering ist. Die Einstellung der Bedienung einzelner Linien an den Samstagen wird durch die Einführung eines kreisweit und nach Linnich verkehrenden Anrufbusses am Wochenende zum Fahrplanwechsel im Dezember 2008 angebotsseitig kompensiert und flexibilisiert.

- Leistungsanpassungen zum Fahrplan 2009**
Fahrplanwechsel Dez. 2008

Leistungsanpassung der Regionalbuslinien am Wochenende; alternative Einführung des Anrufbusses kreisweit und nach Linnich am Wochenende im Zeitraum samstags von 06:30 Uhr - 18:00 Uhr und sonn- u. feiertags von 09:00 Uhr - 18:00 Uhr

Linie	Tag	Linienweg	Maßnahme
405	Sa	Heinsberg – Wassenberg - Erkelenz	Die Bedienung der Linie wird samstags eingestellt.
406	Sa	Erkelenz - Ratheim	Die Bedienung der Linie wird samstags eingestellt.
408	Sa	Erkelenz – Wegberg	Die Linie verkehrt in der Relation Wegberg – Erkelenz. Die Bedienung von/nach Niederkrüchten wird eingestellt.
409	Sa	Wassenberg – Hückelhoven - Linnich	Die Bedienung der Linie wird samstags eingestellt.
412	Sa	Erkelenz – Beeck - Wegberg	Die Bedienung der Linie wird samstags eingestellt.
413	Sa	Wegberg – Wassenberg - Heinsberg	Die Bedienung der Linie wird samstags eingestellt.
414	Mo-Fr	Erkelenz - Immerath - Keyenberg - Wanlo	Die Fahrt 7:25 Uhr ab Pesch entfällt. Die Linie wird dem Fortschritt des Tagebaus entsprechend angepasst.
430	Sa	Übach-Palenberg - Boscheln - Merkstein - Herzogenrath	Die Fahrten 05:43 Uhr und 22:13 Uhr ab Palenberg sowie 06:13 Uhr und 22:46 Uhr ab Herzogenrath entfallen.
431	Sa	Geilenkirchen – Frelenberg – Übach-Palenberg - Boscheln - Baesweiler	Die Fahrten 05:08 Uhr ab Geilenkirchen und 5:58 Uhr ab Baesweiler entfallen.
433	Sa	Übach-Palenberg - Boscheln - Alsdorf	Die Bedienung der Linie wird samstags eingestellt.
AnRuf-Bus	Sa/So	- kreisweit -	Der Anrufbus stellt kreisweit die Verbindungen zu allen verkehrenden ÖSPV- und SPNV-Linien her und die Bedienung im Kreis Heinsberg sowie nach Linnich sicher.

Tab. 17: Maßnahmen im Zielkonzept ÖSPV für den Fahrplan 2009

- **Leistungsanpassungen zum Fahrplan 2010**
Fahrplanwechsel Dez. 2009:
 Leistungsanpassung der Regionalbuslinien Montag-Freitag an Schul- und Ferientagen.

Linie	Tag	Linienweg	Maßnahme
405	Mo-Fr	Heinsberg – Wassenberg - Erkelenz	Linienwegsänderung: von Genhof über Schwanenberg und Grambusch nach Erkelenz.
	i. d. Ferien		Die Fahrten 05:33 Uhr und 06:57 Uhr ab Heinsberg und 05:50 Uhr ab Erkelenz entfallen.
407	Mo-F	Hückelhoven – Randerath - Geilenkirchen	Die Fahrten 16:10 Uhr ab Gerderath und 16:52 Uhr ab Kraudorf sowie die Fahrten 16:30 Uhr ab Geilenkirchen und 16:46 ab Hilfarth entfallen.
408	Mo-Fr	Erkelenz – Wegberg - Niederkrüchten	Die Fahrten 05:56 Uhr ab Erkelenz und 06:20 Uhr ab Wegberg entfallen.
412	Mo-Fr	Erkelenz – Beeck - Wegberg	Die Fahrten 18:12 Uhr ab Erkelenz und 18:50/19:00 Uhr ab Wegberg entfallen.
414	Mo-Fr	Erkelenz - Immerath - Keyenberg - Wanlo	Die Fahrt 20:08 Uhr ab Erkelenz entfällt. Die Linie wird dem Fortschritt des Tagebaues entsprechend angepasst.
413	Mo-Fr	Wegberg – Wassenberg - Heinsberg	Die Fahrten 05:09Uhr ab Wegberg und 05:10 Uhr ab Wassenberg entfallen.
	i. d. Ferien		Die Fahrten 05:09, 06:24, 06:42 Uhr und 19:09 Uhr ab Wegberg und 05:10 Uhr ab Wassenberg entfallen. Die Fahrt 06:24 Uhr wird auf 06:09 Uhr und die Fahrt 05:17 Uhr auf 06:00 Uhr verschoben.
416	Mo-Fr	Immerath - Niederembt - Esch - Eldorf	Die Bedienung von Immerath auf dieser Linie wird eingestellt. Die Linie liegt damit zu 100% im Rhein-Erft-Kreis.
418	Mo-Fr	Erkelenz - Wegberg - Niederkrüchten	Die Fahrt 06:11 Uhr ab Wegberg entfällt. ¹
	i. d. Ferien		Die Bedienung der Linie wird in den Ferien eingestellt. ²
EK1	Mo-Fr	Erkelenz - Terheeg - Keyenberg	Die Fahrten 06:04 Uhr und 19:02 Uhr ab Erkelenz sowie 06:23 Uhr, 19:30 Uhr und 20:35 Uhr ab Keyenberg entfallen. Die Linie wird dem Fortschritt des Tagebaues entsprechend angepasst.
	i. d. Ferien		Die Fahrten 06:08 Uhr ab Erkelenz sowie 06:29 Uhr und 19:28 Uhr ab Keyenberg entfallen. Die Linie wird dem Fortschritt des Tagebaues entsprechend angepasst.
EK2	Mo-Fr	Erkelenz - Lövenich - Immerath	Die Fahrten 05:09 Uhr und 19:01 Uhr ab Erkelenz sowie 19:31 Uhr ab Katzem entfallen. Die Linie wird dem Fortschritt des Tagebaues entsprechend angepasst.
	i. d. Ferien		Die Fahrt 05:09 Uhr ab Erkelenz entfällt. Die Linie wird dem Fortschritt des Tagebaues entsprechend angepasst.
430	Mo-Fr	Übach-Palenberg - Boscheln - Merkstein - Herzogenrath	Die Fahrten 20:51 Uhr und 21:51 Uhr ab Palenberg sowie 21:24 Uhr und 22:24 Uhr ab Herzogenrath entfallen.
431	Mo-Fr i. d. Ferien	Geilenkirchen – Frelenberg – Übach-Palenberg - Boscheln - Baesweiler	Die Fahrten 05:10 Uhr und 20:40 Uhr ab Geilenkirchen und 21:30 Uhr ab Baesweiler entfallen.

^{1 / 2} Die west führt vor Umsetzung der Maßnahme für das GW Wildenrath mit Unterstützung der Stadt Wegberg eine Potenzialabschätzung zur Nachfrage im ÖSPV vor Ort durch.

Linie	Tag	Linienweg	Maßnahme
432	Mo-Fr	Geilenkirchen - Puffendorf - Baesweiler	Die Fahrten 04:57 Uhr ab Geilenkirchen und 05:27 Uhr ab Baesweiler entfallen; Fahrten zu Schulzeiten werden angepasst.
433	Mo-Fr	Übach-Palenberg - Boscheln - Alsdorf	Die Bedienungshäufigkeit wird der Nachfrage angepasst.
434	Mo-Fr	Geilenkirchen - Birgden - Höngen	Die Fahrten 17:30 Uhr und 18:30 Uhr ab Geilenkirchen und 16:57 Uhr und 17:57 ab Birgden entfallen.
	Mo-Fr i. d. Ferien		Das Linienangebot in den Ferien wird zugunsten des Angebotes SB 3 und MultiBus eingestellt.
435	Mo-Fr i. d. Ferien	Geilenkirchen - Gangelt - Tüddern - Höngen	Das Linienangebot in den Ferien wird zugunsten des Angebotes SB 3 und MultiBus eingestellt.
436	Mo-Fr	Heinsberg - Höngen - Tüddern	Die Stadt Sittard/NL wird nicht mehr angefahren; die Fahrten 18:28 Uhr ab Heinsberg und 18:55 Uhr ab Höngen entfallen.
	Mo-Fr i. d. Ferien		Die Linie wird in den Ferien zugunsten des Angebotes SB3 und MultiBus eingestellt.
491	Mo-Fr	Geilenkirchen - Teveren - Scherpenseel - Übach-Palenberg	Das Fahrtenangebot in den Ferien ist auf die Nachfrage anzupassen.
497	Mo-Fr	Übach-Palenberg - Scherpenseel - Übach over Worms/NL	Das Angebot ist unter Berücksichtigung des seit Dez. 2007 bestehenden SPNV-Haltespunktes in Eygelshoven/NL und den Erfordernissen der Schülerbeförderung zu überplanen. Das Fahrtenangebot in den Ferien ggf. an Wochenenden ist entsprechend der Nachfrage anzupassen.

Tab. 18: Maßnahmen im Zielkonzept ÖSPV für den Fahrplan 2010

Das Nachfragepotential wird auf allen Linien mit Stichproben-Zählungen überprüft; bei einem positiven Ergebnis wird durch eine erweiterte Angebotsplanung diese Entwicklung unterstützt.

Alle Fahrplanmaßnahmen werden vor der Umsetzung auf Grund der derzeit allgemein positiven Entwicklung im Fahrgastaufkommen durch Zählungen überprüft. Die Ergebnisse werden analysiert und bei entsprechenden Steigerungen im Fahrgastaufkommen werden die Planungen überprüft und entsprechend angepasst.

Bei einer zeitnahen Reaktivierung der Schienenstrecke Heinsberg - Lindern werden das Busnetz sowie die Fahrpläne des ÖSPV den Anforderungen und Bedürfnissen entsprechend angepasst. Heute schon ist der Busbahnhof Heinsberg (Abb. 25) einer der bedeutendsten Bus-Bus-Verknüpfungspunkte des Kreises Heinsberg. Durch die zusätzliche Verknüpfung zum SPNV mit einer umsteigefreien Verbindung auf der Schiene in die Innenstadt Aachen wird das Potential deutlich verstärkt.

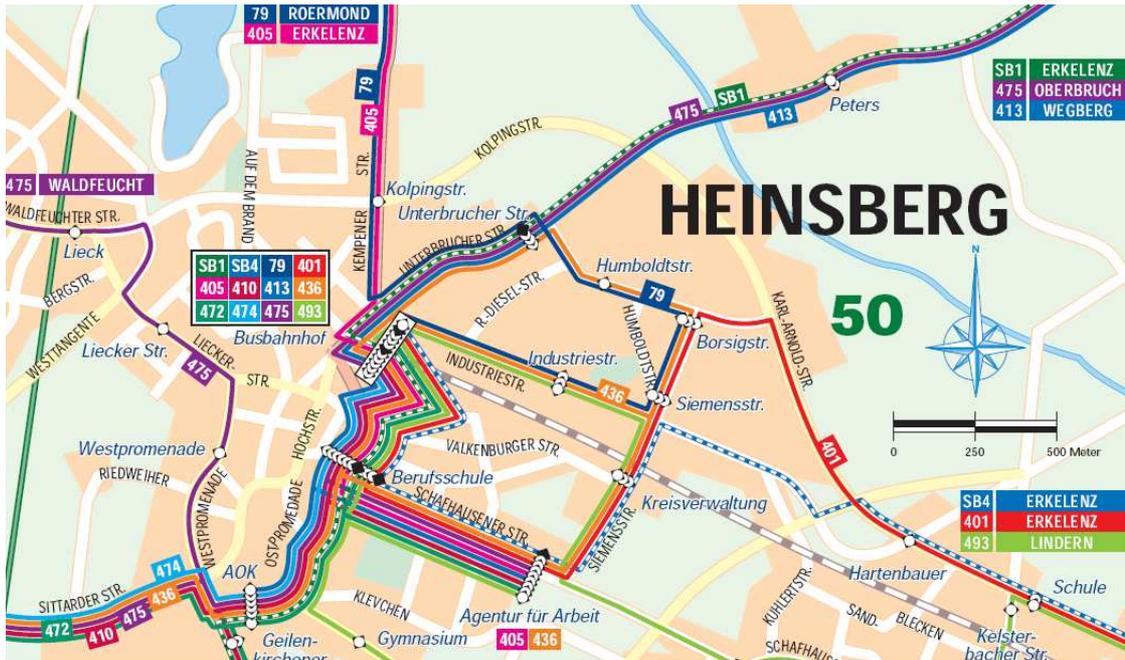


Abb. 25: Busbahnhof Heinsberg mit Schienanschluss

7.3.2 Zielkonzept grenzüberschreitender ÖSPV

Auf Grund der Lage des Kreises Heinsberg existieren entlang der Grenze zu der Provinz Limburg / Niederlanden zwölf qualifizierte grenzüberschreitende Straßenverbindungen. Für den ÖSPV werden derzeit vier dieser Verbindungen für grenzüberschreitenden Linienverkehr genutzt.

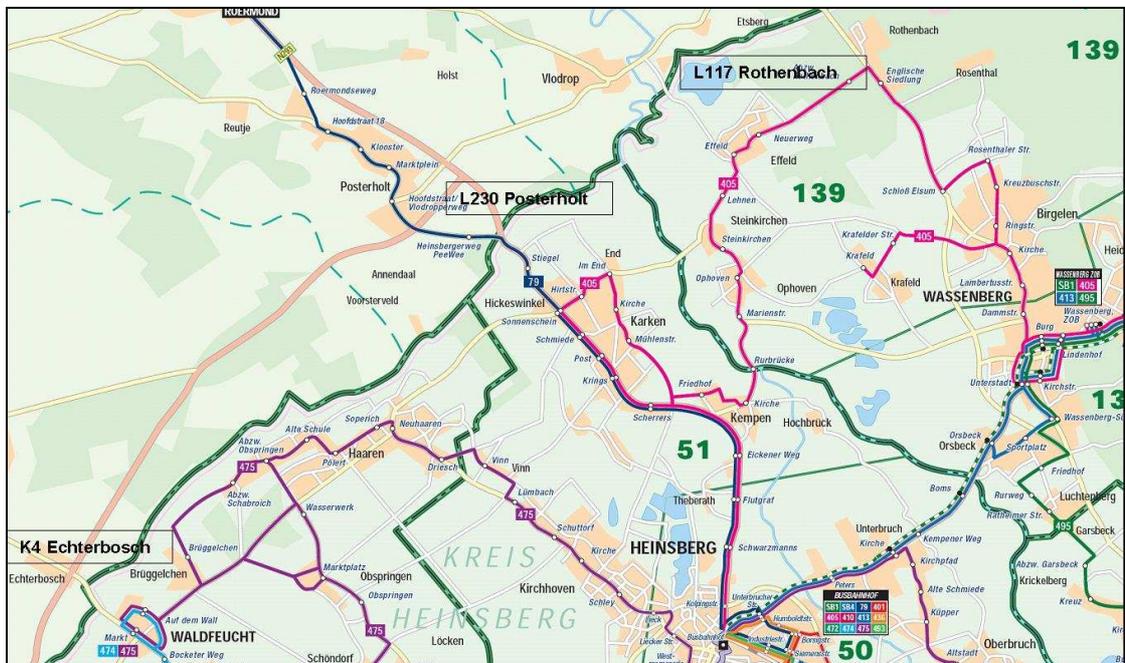


Abb. 26: Grenzüberschreitende Straßenverbindungen von Waldfeucht, Heinsberg und Wassenberg in die Provinz Limburg/NL mit einer grenzüberschreitenden Buslinie 79

In der Nähe von weiteren sechs Straßenverbindungen verkehren diesseits sowie jenseits der Grenze mehrere jeweils nationale ÖSPV-Linien. Auf Grund mangelnder Nachfrage wurde in der Vergangenheit die Schnellbusverbindung nach Sittard eingestellt. Sowohl im Kreis Heinsberg mit dem MultiBus als auch mit dem RegioTaxi in der Provinz Limburg gibt es der Nachfrage entsprechende bedarfs-gesteuerte ÖSPV-Systeme.

<u>Straßen</u>	<u>Name / Ort</u>	<u>Verbindung</u>	<u>Linie</u>
L 117	Rothenbach	Wassenberg - Roermond	
L 230	„Roermonder Straße“ in Karken	Heinsberg - Roermond	79
K 4	„Brabanter Straße“ in Waldfeucht	Waldfeucht - Echt	
K 1	„Ijsstraat“ bei Isenbruch	Tüddern - Sustern	
L 228	„Sittarder Straße“ in Tüddern	Tüddern - Sittard	436 MultiBus
B 56	„Landstraße“ in Wehr	Geilenkirchen - Sittard	
L 410	Ehemalige Transitstraße	Brunssum - Konigsbosch	
L 410	Ehemalige Transitstraße	Brunssum - Konigsbosch	
L 227	„Schinvelder Straße“ in Mindergangelt	Gangelt - Brunssum	
L 272	„Neutrale Straße“ bei Niederbusch	Gangelt - Brunssum	
L 42	„Heerleener Straße“ in Scherpenseel	Geilenkirchen - Heerlen	497
L 364	„Grenzweg“ bei Rimburg	Übach-Palenberg - Landgraaf	23

Tab. 19 Grenzüberschreitende Straßenverbindungen aus dem Kreis Heinsberg in die Provinz Limburg/ Niederlande

Bei der Vielzahl an Verbindungsmöglichkeiten sollten hier für die Zukunft grenzüberschreitende Kooperationen angestrebt werden, um die unterschiedlichen Systeme miteinander zu verknüpfen und somit die Grenzen für den ÖSPV flexibel und durchlässig zu gestalten. Dies muss sowohl im praktischen Betrieb als auch auf der konzessionsrechtlichen Ebene geschehen.

7.3.3 Schülerbeförderung/Schulzeitstaffelung

Die Größe der notwendigen Fahrzeugflotte wird im ÖSPV i. d. R. vom Bedarf in der Morgenspitze bestimmt. Besonders im ländlichen Raum wird diese maßgeblich vom Schülerverkehr geprägt. Hier wiederum konzentriert sich die Spitze auf die Schulanfangszeiten, die gehäuft im Bereich von 7:45 Uhr bis 8:15 Uhr liegen. Die Folge ist, dass nur für sehr kurze Tageszeiten ein (unwirtschaftlich) großer Fahrzeugpark und Personal benötigt werden.

Durch eine Entzerrung bzw. Staffelung von Schulanfangszeiten konnten u. a. im Regionalverkehr Münster Betriebskosten im ÖSPV von bis zu 8 % eingespart werden. Gleichzeitig wurde das ÖSPV-Angebot durch eine Erhöhung des Fahrtenangebotes, mehr Direktfahrten und eine Verringerung von Wartezeiten insgesamt deutlich verbessert. Wichtig für den Umsetzungserfolg eines solchen Prozesses sind intensive Abstimmungen mit Schulen, Schulträgern und Eltern.

Im Jahr 2001 hat die damalige Kreiswerke Heinsberg GmbH (KWH) das Einsparpotential im ÖSPV durch Staffelung der Schulanfangszeiten im Kreis Heinsberg gutachterlich untersuchen lassen. In Teilbereichen des Kreises konnten die verschiedenen Akteure im Schülerverkehr von den positiven Effekten überzeugt werden und die Ergebnisse wurden damals regional weitgehend umgesetzt. Die Untersuchung wurde aktualisiert und auf mögliche Einsparpotentiale hin überprüft.

Auf Grund der schulischen Entwicklungen der letzten zwei Jahre, insbesondere der Einführung von Ganztagschulen, des Abiturs nach 12 Schuljahren und Kooperationen diverser Schulen untereinander sowie einer sich ständig ändernden regionalen Bindung der Schüler an die einzelnen Schulen der Sekundarstufen ist der damalige Prozess zu wiederholen und in regelmäßigen Zeitabständen zu aktualisieren. Dies gilt insbesondere für Bereiche, in denen in der Vergangenheit kein Konsens zu finden war.

In diesem Zusammenhang soll die Zusammenarbeit mit den für die Schülerbeförderung zuständigen Schulträgern intensiviert werden. Ein ständiger Austausch von für die Verkehrsplanung notwendigen aktualisierten Daten die Schulen betreffend ist geboten. Hierdurch kann eine für alle Kommunen des Kreises nicht nur wirtschaftlich interessante Kooperation entstehen.

7.4 Verknüpfung Bus/Bus und Bus/Bahn

Eine optimale Abstimmung der Verkehrsangebote an bedeutenden Verkehrsknoten ist eine zwingende Voraussetzung zur Schaffung eines leistungsfähigen Nahverkehrssystems.

Die Verknüpfungspunkte selbst sind so zu gestalten, dass

- ein konfliktfreier und zügiger Betriebsablauf sichergestellt wird,
 - möglichst kurze Wege für die Kunden beim Umsteigen erreicht werden,
 - die Gesamtsituation kundenorientiert im Hinblick auf Sicherheit, Information und Komfort für das Verweilen gestaltet wird.
-

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 Funktion der Haltestellen/Bahnhöfe entsprechend aufgewertet werden. Die Zielvorstellungen für die Qualität der Verknüpfung und für die Ausstattung der Verknüpfungspunkte sind unter Kap. 4.2.3 bzw. 4.2.4 aufgeführt.

7.5 Verbundtarif und Vertrieb

7.5.1 Zielkonzept Verbundtarif

Ziel der zukünftigen Tarifgestaltung muss es sein, durch Ausschöpfung aller Marktchancen die Nachfrage zu steigern und gleichzeitig die Einnahmensituation kontinuierlich zu verbessern. Die Weiterentwicklung des AVV-Gemeinschaftstarifs ist nicht isoliert für den Bereich des AVV zu betrachten, sondern muss als überregionale Aufgabe auch für die angrenzenden Verkehrsräume / Verbundgebiete verstanden werden.

Eine wesentliche Verbesserung wird insbesondere durch die Ablösung der bestehenden Übergangstarife zu VRR und VRS durch den derzeit in der Konzeptionsphase befindlichen Regionaltarif NRW erwartet. Die in diesem Zusammenhang eingeleitete Harmonisierung der Verbundtarife innerhalb NRW ist ein weiterer wichtiger Schritt, die tarifliche Transparenz zu erhöhen und die Verbundtarife in NRW im Sinne kundenfreundlicher Regelungen zu vereinheitlichen.

Für den AVV-Verbundtarif werden im Wesentlichen folgende Ziele angestrebt:

- Jährliche differenzierte und marktorientierte Anpassung des AVV-Tarifniveaus,
- Fortentwicklung der Übergangstarife zu den benachbarten Verkehrsverbänden VRR und VRS bis zur Einführung des Regionaltarifs NRW,
- Ausdehnung tariflicher Lösungen mit den Verkehrsträgern in den Niederlanden und Belgien (z. B. EUREGIO-Ticket und **AIX**press-Ticket),
- Gewinnung und Bindung neuer Kunden durch Einführung neuer Tarifangebote,
- Einführung eines flexiblen und preislich attraktiven Kurzstrecken-Tarifs,
 - Verstärkung der personengruppenorientierten Ausrichtung der Tarifangebote (Arbeitnehmer, Jugendliche, Schüler, Senioren u. a.),
 - Verstärkung der Kooperation mit Veranstaltern, Verbänden, Firmen und sonstigen Institutionen,
 - Verknüpfung der AVV-Tarifangebote mit Angeboten überregional tätiger Verkehrsträger sowie
 - Mitwirkung bei der Umsetzung landesweiter bzw. bundesweiter Tarifangebote,
- Abbau unmittelbarer Tarifsубventionen bei Abweichung von den AVV-Tarifen.

7.5.2 Zielkonzept Vertrieb

Bedingt durch die derzeitigen technischen und betrieblichen Rahmenbedingungen stellt sich der Vertrieb der tariflichen Angebote im Gebiet des AVV sehr unterschiedlich dar. Generelles Ziel muss es daher sein, den Erwerb der Tickets für die Kunden zu vereinfachen. In erster Linie bedeutet dies, dass möglichst über alle Vertriebswege die gesamte Fahrausweispalette angeboten wird. Dies setzt allerdings voraus, dass zunächst die technischen Voraussetzungen mit einheitlichen Leistungsanforderungen bei allen AVV-Unternehmen geschaffen werden.

Bei der zukünftigen Ausgestaltung des Vertriebssystems sind im Wesentlichen folgende generellen Ziele zu verfolgen:

- Sicherung einer vertrieblichen Grundversorgung über Vorverkaufsstellen mit Beratungsfunktion,
- Erhöhung der vertrieblichen Flexibilität durch Ausbau der Vertriebstechnik und Vertriebswege und durch Nutzung der neuen elektronischen Medien (Internet, Handy usw.),
- Erhöhung der wirtschaftlichen Effektivität des Vertriebs (Vertriebskosten im Verhältnis zum Umsatz),
- Sicherstellung einer effizienten Fahrgastbetreuung durch Personalpräsenz in den Fahrzeugen,
- Vereinheitlichung eines „Sockelangebotes“ für den Vertrieb von Fahrausweisen in den Fahrzeugen,
- Stärkung der Kundenbindung durch spezifische vertriebliche Maßnahmen (z.B. Direktvertrieb),
- Unterstützung des bargeldlosen Zahlungsverkehrs,
- Einheitliche Gestaltung der Benutzerführung und der Angebotspalette an Fahrausweisautomaten,
- Vereinheitlichung des Konzepts zu Design und Ausstattung der Verkaufsstellen unter Wahrung der Erkennbarkeit des örtlichen Verkehrsunternehmens,
- Einnahmensicherung durch Fahrausweiskontrollen (Kontrollquoten werden individuell für mit/ohne Begleitpersonal besetzte Fahrzeuge festgesetzt).

Im Hinblick auf eine Senkung der Vertriebskosten und einen effektiveren Einsatz der Ressourcen bedarf es neuer raumübergreifender Lösungen. Sowohl durch die Harmonisierung des Hard- und Softwareeinsatzes als auch durch organisatorische Maßnahmen können diese Ziele erreicht werden.

7.6 Service

Mit dem stetig zunehmenden Mobilitätsbedürfnis und dem ebenfalls steigenden Qualitätsanspruch der Bürger wächst der Bereich Service immer weiter zu einer zentralen Aufgabe aller am ÖPNV Beteiligten heran.

Zur Bewältigung dieser Aufgabe muss die optimale Nutzung gegebener Ressourcen durch geeignetes Personal und leistungsfähige Informations- und Mobilitätsmanagementsysteme stärker in den Mittelpunkt gerückt werden.

Wert und Nutzen der vorhandenen Infrastruktur können dadurch erheblich gesteigert werden. Die erforderlichen Investitionen können im Vergleich zu den für Ausbau und Erhaltung der ÖPNV-Leistungen notwendigen Kosten als gering eingestuft werden.

Die Erreichbarkeit des Verkehrsunternehmens bzw. eines durch das Verkehrsunternehmen Beauftragten muss gewährleistet sein, um Fahrplan- und Tarifauskünfte zu erteilen. Die breite Schicht des zu bedienenden Personenkreises macht dabei einen nahezu Rund-um-die-Uhr-Service unter Einhaltung einer konstant hohen Informationsqualität unentbehrlich. Die Auskunft muss auf den ortsunkundigen Verkehrsteilnehmer ausgerichtet sein und die gesamte Reisekette aus einem Guss vermitteln. Deshalb ist der Einsatz leistungsstarker, unternehmens- und verbundübergreifender geografischer Auskunftssysteme sicherzustellen.

NRW-weite Fahrplanauskunft

Die Kooperationsräume NRWs betreiben (insbesondere in den Abendstunden und am Wochenende) über eine einheitliche Rufnummer („die Schlaue Nummer in NRW“) eine NRW-weite telefonische Fahrplan- und Tarifinformation. Am NRW-Projekt „Schlaue Nummer“ ist auch der AVV beteiligt. Auf Wunsch der Unternehmen werden sowohl die „Schlaue Nummer“ als auch die Service-Nummern der Unternehmen angeboten. Land NRW und Bezirksregierung Köln fordern eine generelle Verwendung der „Schlaue Nummer“ ein. Es ist vorgesehen, die NRW-weite Kooperation der Aufgabenträger weiterhin aufrechtzuerhalten.

RegioCenter

In einigen Kooperationsräumen NRWs wurde bereits über regionale Call-Center (RegioCenter) die Kundeninformation deutlich verbessert. Sinn des RegioCenters ist der Gewinn von Synergien durch die Arbeitsaufteilung auf die operierenden Auskunftsstellen. Die Kooperation ermöglicht darüber hinaus eine Ausweitung der Tageszeiten, zu denen die Fahrgäste regionalbezogen und anspruchskonform vollständige Auskünfte erhalten.

Von der Reiseplanung (zu Hause oder an der Arbeitstätte) bis zur Erreichung der Zieladresse gilt es, eine in sich geschlossene Informationskette aufzubauen und dem Kunden zu übermitteln. Für das Gebiet des Aachener Verkehrsverbundes ergibt sich die Notwendigkeit, die Informationskette zu den niederländischen und belgischen Nachbarn weiter auszubauen.

Das RegioCenter soll in der Lage sein, auf telefonischem und postalischem Weg zu agieren. Mit letzterem ist die Möglichkeit des Versandes persönlicher Fahrpläne und anderer Printmedien verbunden. Als „erster Ansprechpartner“ beim Verkehrsunternehmen muss das RegioCenter in der Lage sein, bei Bedarf konkrete Fragestellungen (z. B. Fundbüro, Beschwerdemanagement, Reservierungen, Sicherheitsdienste, Nörfälle usw.) gezielt weiterzuleiten. Die Erreichbarkeit des RegioCenters über die „Schlaue Nummer“ ist obligatorisch.

InfoCenter der Verkehrsunternehmen

Die betriebseigene Kundenbetreuung der Verkehrsunternehmen bleibt auch zukünftig erforderlich, bei konkreten Fragestellungen ist sie unentbehrlich. Sie deckt in erster Linie den persönlichen Betreuungsbedarf sowohl im Kundencenter als auch über Telefon. Gleichzeitig ist es sinnvoll, über das InfoCenter dem Kunden einen direkten Weg zur Fahrplanauskunft, zur Beschwerdenannahme bis hin zu Reservierungsdiensten und Fundbürobetrieb offen zu halten. In Verbindung mit einem RegioCenter können Synergieeffekte genutzt werden.

Bürgerservice Pendlernetz / Integration der ÖPNV-Fahrplanauskunft

Der Bürgerservice Pendlernetz ist eine zentral vernetzte Dienstleistung zur Entlastung des motorisierten Verkehrsaufkommens in Nordrhein-Westfalen. Er richtet sich in erster Linie an Berufs- und Freizeitpendler. Der kostenlose Service vermittelt online regelmäßige Fahrgemeinschaften und spontane Mitfahrgelegenheiten per Internet. Bereits heute beteiligen sich 37 Kreise und kreisfreie Städte in NRW am Bürgerservice Pendlernetz und bieten somit eine nahezu 90%ige Flächendeckung an. Mittlerweile beteiligen sich alle Zweckverbandsmitglieder des AVV am Bürgerservice Pendlernetz.

Grundidee des Bürgerservices ist, durch ein Internetangebot eine einfache und direkt zugängliche, automatisierte Vermittlung von Fahrgemeinschaften anzubieten. Durch rein organisatorische Maßnahmen können weitere kostengünstige Mobilitätsalternativen geschaffen werden. Für jede teilnehmende Kommune wird ein einheitliches Internet-Angebot eingerichtet und gepflegt. Anbieter und Nachfrager von Mitfahrgelegenheiten können hier Anfragen einfach platzieren und bei entsprechender Übereinstimmung von Fahrtwunsch und Verbindungsangebot miteinander in Kontakt treten.

Im Jahr 2008 wird dieser Service in Kooperation mit den Verkehrsverbänden neu ausgerichtet werden. Die Innovation der Neuausrichtung besteht im Kern in der Integration des ÖPNV und der damit verbundenen Intermodalität. Die neue Lösung soll neben den Angeboten zu Fahrgemeinschaften auch die ÖPNV-Auskunft und die integrierte Kombination von Fahrgemeinschaft und ÖPNV ergeben. Das Ziel des Vorhabens ist die Sicherung der nachhaltigen Funktionalität im Gesamtmobilitätssystem, die Sicherung der Mobilität in ländlichen Räumen, die Reduzierung des Verkehrs in Ballungsräumen und die damit verbundene Reduktion von CO₂ und Feinstaub. Der VRR soll hierbei als zentrale Koordinierungsstelle fungieren.

Die Kernziele des Bürgerservice Pendlernetz sind:

- Sicherung der Mobilität,
 - Minderung des motorisierten Verkehrsaufkommens,
 - Gute Vernetzung mit dem ÖSPV/SPNV,
 - Erleichterung der Nutzung des ÖSPV/SPNV,
 - Zusätzliche Möglichkeit der Informationen über den ÖSPV/SPNV,
 - Förderung der Akzeptanz sowie
 - Schaffung einer Informationsplattform gem. den Anforderungen potenzieller Nutzer im Alltag.
-

Der flächendeckende Einsatz im gesamten AVV-Verbundgebiet und die angestrebte euregionale Ausweitung mit niederländischen und belgischen Partnern schaffen für die Region eine Reihe von Synergieeffekten sowohl im Bürgernutzen als auch bei Betrieb und Pflege des Systems.

Zielkonzept Information

Ein kompetentes öffentliches Verkehrsangebot muss den Anforderungen an eine moderne Dienstleistung entsprechen. Ein weittragendes Zielkonzept für die Fahrgastinformation bietet die Chance,

- eine deutliche Verbesserung der Fahrgastinformation,
- ein vermarktungsorientiertes Auftreten gegenüber den potenziellen Nutzern sowie
- eine Erhöhung der Wirtschaftlichkeit durch Kooperation (Aufgabenteilung, Personalunion)

zu verwirklichen.

Sinnvoll ist die leistungsorientierte Verknüpfung der Bereiche Information und Service, wie sie von den Beteiligten im AVV gemeinschaftlich formuliert wurde und in Form eines Informationstableaus in Tab.20 vollständig aufgeführt ist. Das Informationstableau unterscheidet Art, Ort und Kommunikationsweg der Information und verdeutlicht die komplexen Zusammenhänge von der Entstehung bis zum Empfang von Informationsinhalten. Durch organisatorische Maßnahmen und die Bündelung der Aktivitäten ist eine Vielzahl von Synergieeffekten nutzbar.

Dynamische Fahrgastinformation

Fahrplanunregelmäßigkeiten müssen der Bevölkerung bekannt gegeben und erläutert werden. Dazu können dynamische Abfahrtsinformationen an besonderen Haltestellen dienen. Die zu erwartende Entwicklung der Telekommunikation macht es darüber hinaus möglich und erforderlich, die Informationen auch über Mobiltelefone und Kleinstcomputer zur Verfügung zu stellen. Im Rahmen der infrastrukturellen Möglichkeiten der beteiligten Verkehrsunternehmen soll die Bereitstellung dynamischer Fahrgastinformationen für wichtige Verkehrsknoten und Informationswege vorbereitet werden.

	Fahrzeug				Call Center (NRW)	RegioCenter (AVV)			ServiceCenter (Verkehrsunternehmen)					Haltestellen-Kategorie				Vorverkaufsstelle		elektronische Medien				Sonderformen		Presse/Rundfunk	
	persönlich	visuell	akustisch	greifbar	telefonisch	telefonisch	postalisches	E-Mail	persönlich	greifbar	telefonisch	postalisches	E-Mail	I	II	III	IV	persönlich	greifbar	Internet	CD-ROM	WAP	Infoseite	Personal	Infomobil		
Geografische Information																											
AVV-Schnellverkehrsplan	-	●1	-	-	-	-	●	●	-	●	-	○	●	●	●	-	-	-	-	-	●	●	-	●	-	●	-
AVV-Netzplan Region	-	●2	-	-	-	-	●	●	-	●	-	○	●	●	●	-	-	-	-	○	●	●	-	●	-	●	-
AVV-Ortsnetzplan	-	-	-	-	-	-	●	●	-	●	-	○	●	●	●	-	-	-	-	-	●	●	-	●	-	●	-
AVV-Stadausschnitt	-	-	-	-	-	-	●	●	-	●	-	○	●	●	●	-	-	-	-	-	●	●	-	●	-	●	-
Lageplan / Funktionsplan	-	-	-	-	-	-	○	○	-	○	-	○	○	○	○	-	-	-	-	-	○	○	-	○	-	○	-
Stadtplan / Umgebungsplan	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	○	○	-	-	-	-	-	○	○	-	○	-	○	-
Wegweisung	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	●	●	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Fahrgastinformation																											
Linienverlauf	●	●	●	-	●	●	●	●	●	○	●	●	●	●	●	-	●	●	-	-	●	●	○	●	●	●	●
Linienfahrplan	●	-	-	-	●	●	●	●	●	○	●	●	●	●	●	-	●	●	-	-	●	●	-	●	●	●	●
Aushangfahrplan	-	-	-	-	●	●	●	●	-	●	-	●	●	●	●	-	●	●	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hinweis "nächste Haltestelle"	-	●	○	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AVV-weite Fahrplaninformation *	○	-	-	-	●	●	●	●	●	●	●	●	●	-	-	-	-	-	-	-	●	●	●	●	●	●	-
Verbindungsinformationen *	○	-	○	-	●	●	●	●	●	●	●	●	●	-	-	-	-	-	-	-	●	●	●	●	●	●	-
Fahrplaninformation euregional *	-	-	-	-	●	○	○	○	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	○	○	○	○	○	○	-
Fahrplaninformation NRW-weit *	-	-	-	-	●	○	○	○	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	○	○	○	○	○	○	-
Anschlussinformationen (Echtzeit)	●1	-	●1	-	-	●	●	●	●4	-	●4	-	-	○	●	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ist-Fahrplan (Echtzeit)	●	-	○	-	-	●	-	-	●4	-	●4	-	-	●	●	○	○	-	-	-	●1	-	○5	-	-	-	-
Tarifinformation AVV	●	-	-	-	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	-	●	○	●	●5	●	○	○	○	●	●	●
Hinweis auf nächste Vorverkaufsstelle	-	-	-	-	○	○	○	○	○	○	○	○	○	-	-	-	-	-	-	-	○	○	○	○	○	○	-
Tarifinformation NRW-Tarif (künftig)	-	-	-	-	●	○	○	○	○	○	○	○	○	-	-	-	-	-	-	-	○	○	○	○	○	○	○
Printmedien																											
Regionales Fahrplanbuch	-	-	-	-	-	-	●	-	-	●	-	●	-	-	-	-	-	-	-	●	-	-	-	-	-	●	●8
Sonderausgaben-Fahrplanheft	-	-	-	○	-	-	●	●	-	●	-	●	●	-	-	-	-	-	-	●	●	●	-	●	-	●	●8
Stadtteil-Fahrplanheft	-	-	-	○	-	-	●	●	-	●	-	●	●	-	-	-	-	-	-	●	●	●	-	●	-	●	○8
Linienfahrpläne	-	-	-	○	-	-	●	●	-	●	-	●	●	-	-	-	-	-	-	●	●	●	○	●	-	●	○8
Mini-Fahrpläne (z. B. "Zug um Zug")	-	-	-	○	-	-	●	●	-	●	-	●	●	-	-	-	-	-	-	●	●	●	-	●	-	●	○8
AVV-Tarifblätter (kommunalbezogen)	-	-	-	-	-	-	●	●	-	●	-	●	●	-	-	-	-	-	-	●5	●	●	-	●	-	●	-
AVV-Preisstufenmatrix	-	-	-	-	-	-	●	●	-	●	-	●	●	-	-	-	-	-	-	●	●	●	-	●	-	●	-
Faltblätter Sondertarife (AVV und NRW)	-	-	-	○	-	-	●	●	-	●	-	●	●	-	-	-	-	-	-	●	●	●	-	●	-	●	-
AVV-Kundenzeitung "unterwegs"	-	-	-	○	-	-	●	●	-	●	-	●	●	-	-	-	-	-	-	○	●	-	-	-	-	●	-
unternehmenseigene Kundenzeitungen	-	-	-	○	-	-	●	●	-	●	-	●	●	-	-	-	-	-	-	○	●	-	-	-	-	●	-
Besondere Informationen und Hinweise																											
Sonderverkehre (Karneval, Veranstaltungen...)	○	○	-	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	○	●	-	-	-	○	●	○	●	●	●	●	●
Hinweise auf weitere Dienste (Taxiruf, Fahrradmitnahme, Fundbüro,...)	●	●	-	-	-	●	●	●	●	-	●	●	●	○	-	-	-	-	-	-	●	●	-	●	●	●	●
Kombi-Tickets	●	○	-	○	○	●	●	●	●	○	●	●	●	○	-	-	-	-	●7	○	●	○	-	○	●	●	●
Pendlermetz	-	○	-	-	-	●	●	●	-	-	-	-	-	○	-	-	-	-	-	-	●	○	-	○	-	-	●
andere Mobilitätsdienstleister (Car-Sharing, Fahrradverleih, Taxi)	-	-	-	-	-	●	●	●	●	-	●	●	●	●	○	-	-	-	-	-	●	○	-	○	-	-	●
Qualitätsinitiative NRW	●	○	-	○	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	○	-	-	-	-	-	●	●	-	●	●	●	●
Schlichtungsstelle Nahverkehr	-	-	-	-	●	●	●	●	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	●
Beschwerdemanagement	●	○	-	-	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	○	-	-	-	-	-	●	○	-	○	●	●	●

* adressenscharf bei DV-gestützten Systemen

Legende:

- erforderlich
- wünschenswert
- trifft nicht zu

- 1 betrifft nur SPNV
- 2 betrifft ÖPNV/Bus
- 3 Meldung temporärer Abweichungen
- 4 unternehmensintern erforderlich, unternehmensübergreifend wünschenswert
- 5 standortbezogen
- 6 Hinweis bei Neuauflage
- 7 In Vorverkaufsstellen der Veranstalter, mit denen Kombi-Ticket-Vereinbarungen bestehen

Tab. 20: Zielkonzept Fahrgastinformation für den Aachener Verkehrsverbund

8 Finanzierung des ÖSPV

Der Kreis Heinsberg und die kreisangehörigen Städte und Gemeinden finanzieren im ÖSPV

- das Leistungsangebot, sofern die Betriebskosten nicht durch Fahrgelderlöse und Ausgleichszahlungen/Finanzzuweisungen Dritter gedeckt werden,
- und
- Infrastrukturmaßnahmen, sofern die Kosten von Nahverkehrsinvestitionen nicht durch Zuschüsse nach dem Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz (GVFG)/Entflechtungsgesetz und sonstige Landeszuweisungen gedeckt sind.

Durch das am 1. Januar 2008 in Kraft getretene ÖPNV-Gesetz NRW wurden die Organisations- und Finanzierungsstrukturen im Bereich des ÖPNV in Nordrhein-Westfalen grundlegend neu geordnet. Die bisherige ÖPNV-Förderung wird künftig pauschaliert und auf fünf Förderstränge reduziert. Der Kreis erhält jährlich auf der Grundlage von § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW eine sog. ÖPNV-Pauschale in Höhe von 145.000 €.

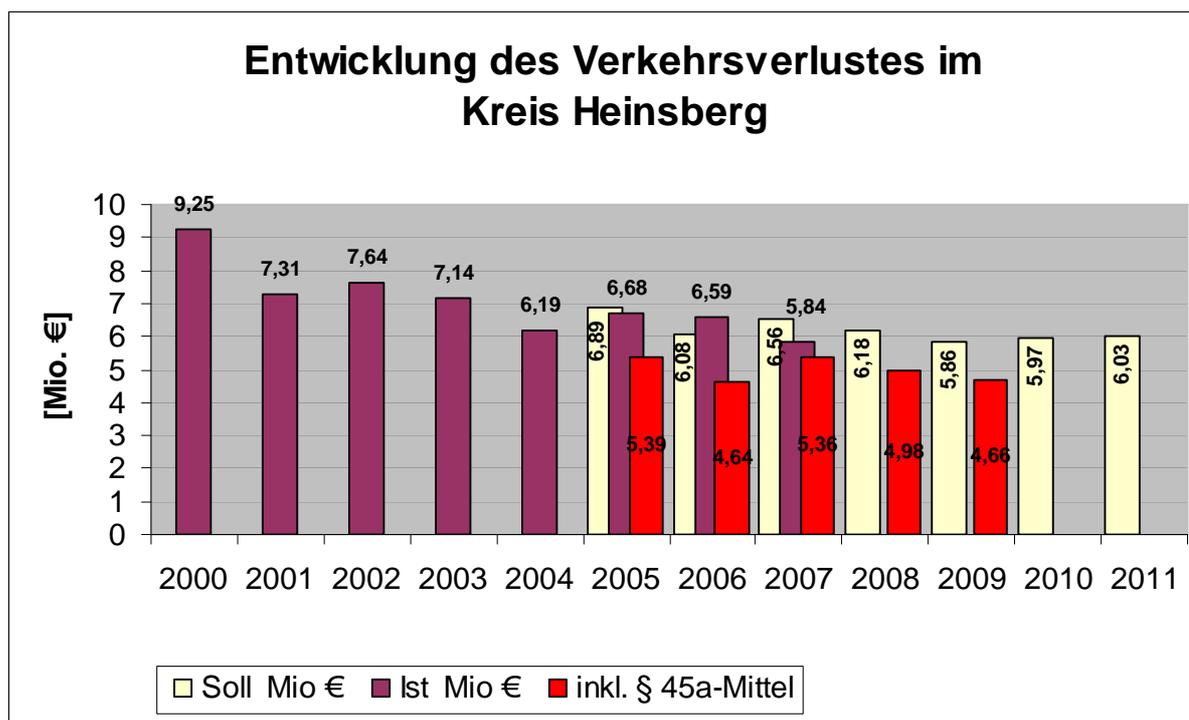


Abb. 27: Entwicklung des Verkehrsverlustes im Kreis Heinsberg

Die Ergebnisentwicklung für die Jahre 2000 bis 2007 zeigt die Abb. 27. Es wird deutlich, dass der Verlust im Bereich Verkehr seit dem Jahr 2000 deutlich reduziert werden konnte. Maßgebend hierfür waren die Restrukturierungserfolge beim Verkehrsunternehmen west sowie Maßnahmen auf der Ebene der Verkehrsplanung durch den Aufgabenträger Kreis Heinsberg. Die Daten sind aus dem Wirtschaftsplan 2008 sowie der Finanzplanung 2009 - 2012 der west entnommen.

Aktuelle Entwicklungen auf Grund eines Widerspruchsverfahrens bei der Zuteilung von Ausgleichsmitteln des Landes für die Schülerbeförderung (sog. § 45a-Mittel) durch die Bezirksregierung Köln waren dort nicht eingerechnet. Die Anerkennung des Widerspruchs der west führt zu deutlich erhöhten Zuwendungen des Landes bei der Schülerbeförderung in den Jahren 2006 - 2010 und beeinflusst die Ergebnisentwicklung positiv.

Die Verkehrsverluste im Kreis Heinsberg wurden in den vergangenen Jahren weitgehend durch die Energiegewinne der Kreiswerke Heinsberg GmbH gedeckt. Diese Art der Verlustübernahme zwischen Versorgung und ÖSPV wird als kommunalwirtschaftlicher Querverbund im Verhältnis zwischen kommunalen Gebietskörperschaften und ihren Unternehmen bezeichnet. Solange diese Art des Verlustausgleichs zulässig ist, wird der Kreis Heinsberg den ÖSPV weiterhin in dieser Weise finanzieren.

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 muss Ziel die Senkung des ÖSPV-Defizits bzw. die Verhinderung von Defizitsteigerungen unter strikter Beachtung der Aufgabenerfüllung im Bereich der Daseinsvorsorge sein.

9 Ausblick

9.1 Rechtlicher Rahmen

Kapitel 8 des Nahverkehrsplanes 2003 hat die Rahmenbedingungen beschrieben, die bei der Vorbereitung auf einen möglichen Wettbewerb im ÖPNV zu beachten sind. Als Reaktionsmöglichkeiten des Aufgabenträgers hat er die Bildung von Linienbündeln sowie die Harmonisierung von Konzessionslaufzeiten vorgegeben. Dies bedeutete im Ergebnis konzessionsrechtlich, dass die seit 2003 neu zu erteilenden Konzessionen längstens bis zum 31.12.2008 zu befristen waren.

Durch die am 3. Dezember 2007 verkündete und zwei Jahre später in Kraft tretende EU-Verordnung über Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (VO (EG) Nr. 1370/2007) hat der EU-Gesetzgeber nunmehr den rechtlichen Rahmen für den ÖPNV einschließlich der damit verbundenen Erbringung gemeinwirtschaftlicher Leistungen vorgegeben. Damit wurde europarechtlich Rechtssicherheit für den ÖPNV geschaffen.

Mit dem Nahverkehrsplan 2008 werden nunmehr diese Vorgaben des EU-Rechts und zugleich die des Nahverkehrsplanes 2003 umgesetzt bzw. fortgeschrieben.

In den nächsten Jahren ist nun auch mit einer Anpassung des deutschen Personenbeförderungsrechts zu rechnen. Inwieweit hieraus weitere Anpassungserfordernisse für den Nahverkehrsplan resultieren, kann zum heutigen Zeitpunkt nicht sicher abgeschätzt werden. Auch tatsächliche Entwicklungen auf der Ebene des Landes oder der Verkehrsunternehmen, z. B. wirtschaftlicher Art, können künftig Anpassungserfordernisse für den NVP begründen. Das neue ÖPNVG NRW hat diesem Umstand i. Ü. verfahrensrechtlich bereits Rechnung getragen, indem es eine Fortschreibungs- bzw. Änderungspflicht nicht mehr an einer festen Frist – bislang 5 Jahre – sondern ausschließlich an den Bedarf koppelt.

9.2 Tagebau Garzweiler II

Der Braunkohletagebau Garzweiler II wird sich auch 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. 28: Leitbild des Kreises Heinsberg – Handlungsfeld: Gute Chancen für die Kreiswirtschaft – Großinvestitionen im Rahmen des Braunkohletagebau

Die auf Grund des Tagebaus Garzweiler II entstehenden Umsiedlungen in der Stadt Erkelenz werden auch deutliche Auswirkungen auf den öffentlichen Nahverkehr haben. Durch den in einigen Jahren entstehenden verdichteten Raum liegt hierin jedoch die Chance, dem ÖSPV in der Stadt Erkelenz einen neuen Stellenwert zu geben. Als einwohnerstärkste Stadt des Kreises Heinsberg hat Erkelenz auch durch die positiv zu beurteilende Lage im nahen Umfeld des Oberzentrums Mönchengladbach und die direkte Anbindung an die Schieneninfrastruktur Aachen – Mönchengladbach – Düsseldorf bzw. Krefeld auch zukünftig die besten Aussichten, an der weiteren positiven Entwicklung teilzuhaben.

Die ÖSPV-Linien EK1, EK2, 414 und 416 der west stellen die Mobilität im östlichen Stadtgebiet Erkelenz heute sicher. Die Veränderungen auf diesen Linien sind in erheblichem Maße vom fortschreitenden Tagebau und den Zeiträumen der Umsiedlung abhängig, insbesondere da auch Schulstandorte von der Verlagerung betroffen sein werden.

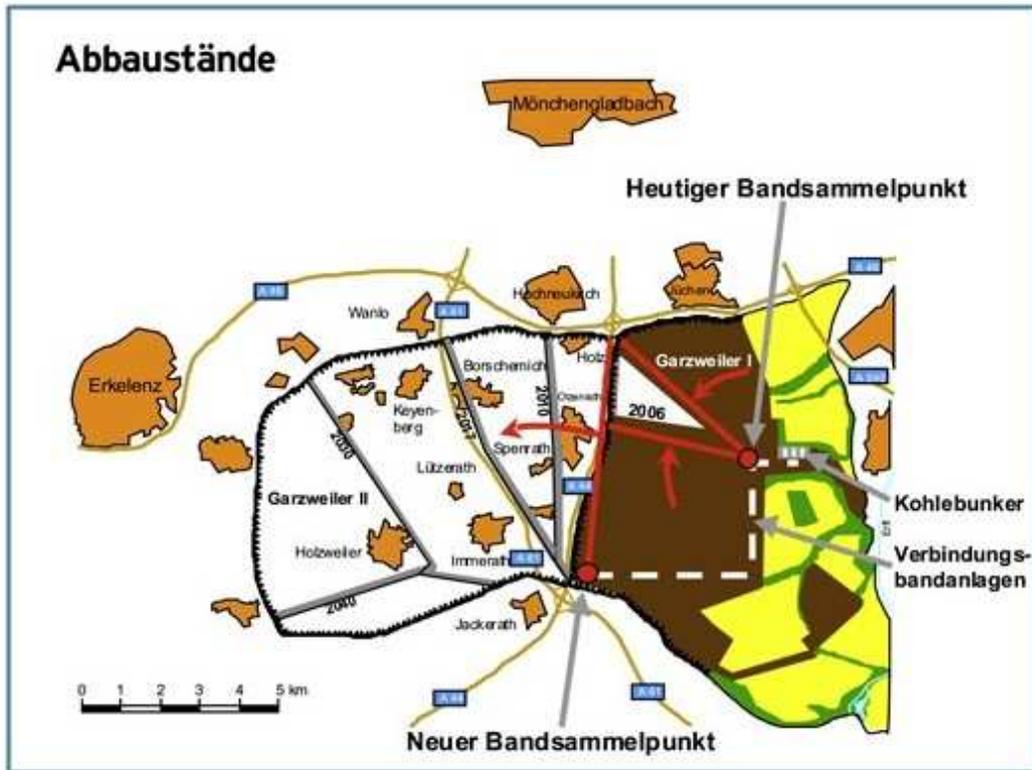


Abb. 29: Braunkohletagebau Garzweiler II – Planung der Abbaustände

Es wird zukünftig zu entscheiden sein, ob und wie ein Stadtbussystem in Erkelenz durch das Angebot an mehr öffentlicher Mobilität mit einem oder auch mehreren Verknüpfungspunkten die Integration der Bevölkerung der Umsiedlungsgebiete positiv beeinflussen soll und kann.

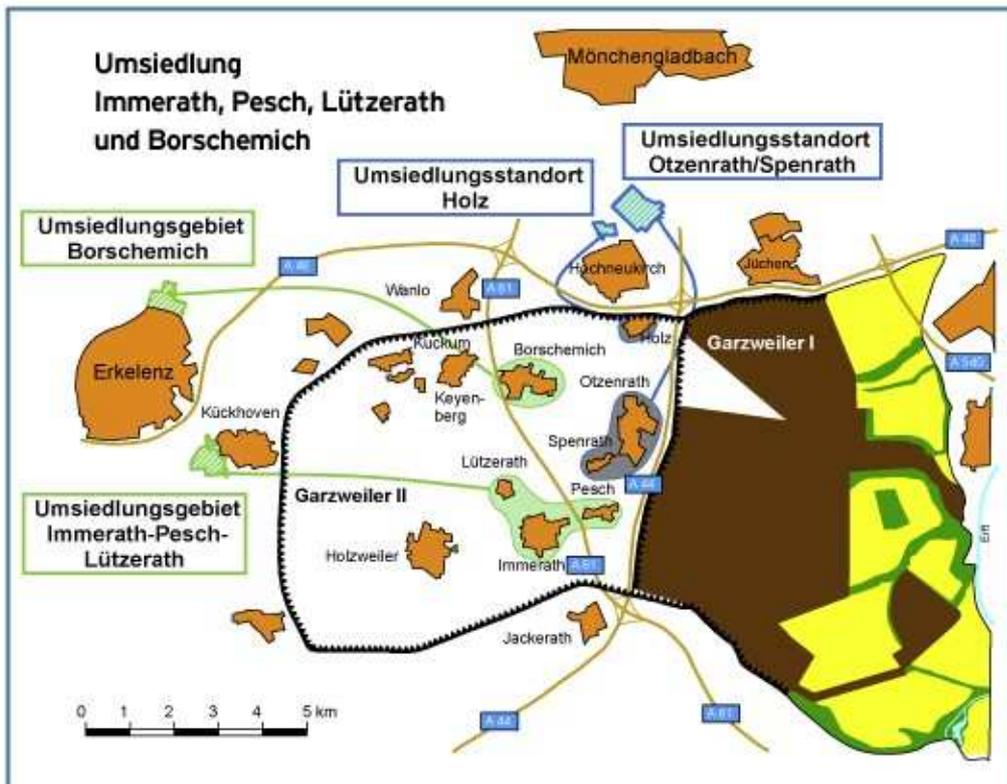


Abb. 30: Umsiedlungen im Stadtgebiet Erkelenz durch den Tagebau Garzweiler II

9.3 Linienbündel im Kreis Heinsberg

Die Zusammenfassung von Linien zu Linienbündeln unterstützt die wirtschaftliche Verkehrsgestaltung und stärkt die Integration der Verkehrsbedienug. Mit der Bündelung von Linien kann zudem Einfluss auf die Strukturen des regionalen Verkehrsmarktes genommen werden. Insbesondere kann die Bildung von Monopolen verhindert und mittelständischen Verkehrsunternehmen Marktchancen eingeräumt werden.

Weder aus wirtschaftlicher Sicht noch aus Gründen der Verkehrsintegration lässt sich die Größe der zu bildenden Linienbündel eindeutig bestimmen. Vielmehr wird ein Abwägungsprozess zwischen den nachfolgend aufgeführten Kriterien maßgebend sein:

- **Bilden verkehrlicher Einheiten**

Linienbündel sollten so geschnitten werden, dass sie die flächendeckende Raumerschließung und integrierte Verkehrsbedienug von Teilräumen stärken und den funktionalen Zusammenhang von Netzsystemen (z.B. Stadtverkehre, Zubringerverkehre zur Bahn) erhalten. Damit wird gleichzeitig gewährleistet, dass das Verkehrsangebot im Bedarfsfall wesentlich effektiver weiterentwickelt werden kann als bei einem Betrieb durch mehrere unabhängig voneinander agierende Unternehmen.

- **Bilden betrieblicher Einheiten**

Die Linienbündelung sollte betriebliche Kriterien berücksichtigen, um Synergien bei der Fahrzeug- und Personaleinsatzplanung zu nutzen. Maßgebend sind dabei der räumliche Zuschnitt, der Leistungsumfang und die Ausrichtung der Linienbündel auf die Lage der vorhandenen betrieblichen Einrichtungen. Historische Zusammenhänge sind kein ausreichendes Bündelungskriterium.

- **Bilden wirtschaftlicher Einheiten**

Die Linienbündelung kann ertragsstarke und ertragsschwache Linien wirtschaftlich effektiv miteinander kombinieren, um den Rückzug der Verkehrsunternehmen auf einzelne, besonders ertragsstarke Linien („Rosinenpickerei“) zu verhindern. Das Zusammenfassen wirtschaftlich guter und weniger guter Linien bedeutet, dass der Gewinn aus der „guten“ Linie zur Finanzierung des Bedienungsangebotes der „weniger guten“ Linie verwendet werden soll (wirtschaftlicher Querausgleich).

- **Berücksichtigen mittelständischer Interessen**

Sehr groß geschnittene Linienbündel (im Maximalfall ein Paket für den Gesamttraum) besitzen eine besonders hohe verkehrliche Integrationskraft und bieten optimale Voraussetzungen für eine hohe betriebliche Effizienz. Sie sind auf kurze Sicht in der Regel auch wirtschaftlicher als kleinere Einheiten. Kleinere Einheiten erhalten hingegen einen stetigen Wettbewerb und fördern mittelständische Unternehmen.

Nach Maßgabe der vorgenannten Kriterien hat der Kreis Heinsberg als Aufgabenträger mit gutachterlicher Unterstützung Linienbündel gebildet. Die Zuschnitte der Linienbündel im Kreisgebiet ermöglichen eine verkehrliche Betrachtung geschlossener Verkehrsräume unter Berücksichtigung wichtiger Bezugspunkte, wie z. B. Umsteigepunkte oder Ausbildungseinrichtungen.

Die Sicherung von Umsteigeverbindungen ist ein weiterer Aspekt, um im Interesse der Fahrgäste das gewohnte Qualitätsniveau zu erhalten bzw. weiterzuentwickeln.

Damit die Genehmigungsbehörde die Vorstellungen des NVP bei der Genehmigungserteilung überhaupt berücksichtigen kann, sind die Linienbündel aus einer angemessenen Abwägung der o. g. Kriterien hervorgegangen. Besonderes Gewicht haben hierbei Aspekte wie

- eine besonders enge verkehrliche Verflechtung von Linien,
- eine betrieblich optimale Verkehrsbedienung,
- ggf. der wirtschaftliche Querausgleich zwischen Linien,
- die Vermeidung von Monopolen sowie
- die Förderung des Mittelstandes

erhalten.

Eine sachgerechte Bündelung von Linien wird durch angepasste Konzessionslaufzeiten wesentlich erleichtert. Die Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten ist jedoch nicht Voraussetzung für das Genehmigungsverfahren, wohl aber für ein ggf. notwendiges Ausschreibungsverfahren. Im Rahmen eines Linienbündels können Genehmigungsanträge für Linien auch dann gestellt werden, wenn deren Konzessionen erst zu einem späteren Zeitpunkt auslaufen. Das gebündelte Genehmigungsverfahren wird dann im zeitlichen Vorgriff auf das bekannte Ende der bestehenden Einzelgenehmigungen durchgeführt. Dabei sollte die Zeitspanne zwischen Genehmigungsantrag des Linienbündels und Auslaufen der bestehenden Einzelgenehmigungen nicht zu groß sein.

Bei der Harmonisierung der Konzessionslaufzeiten kommt es weniger auf die verbleibende Dauer der Konzessionierung, als vielmehr auf eine abgestimmte Befristung an. Sollten Linienverkehre aus Rechtsgründen ausgeschrieben werden müssen, so können sie nur dann gemeinsam vergeben werden, wenn die bestehenden Genehmigungen gleichzeitig auslaufen. In allen anderen Fällen sind Übergangslösungen zu vereinbaren. Auch im Falle eigenwirtschaftlicher Linien kann ein Betreiber den Netzerhalt nur dann gewährleisten, wenn er sämtliche Linien eines Bündels auf einmal übernehmen kann. Auch das setzt das gleichzeitige Auslaufen bestehender Konzessionen voraus.

In Vorbereitung der Linienbündelung für den Kreis Heinsberg wurde im aktuellen Nahverkehrsplan seit 2003 eine weitreichende Harmonisierung der Linienkonzessionen mit Befristung auf den 31.12.2008 durchgeführt. Durch Verzögerungen bei der damaligen Abstimmung des Nahverkehrsplanes in der 1. Fortschreibung mit den kreiseigenen Kommunen wurden jedoch einige Konzessionen bis 2013 verlängert, so dass nun das erste Linienbündel erst 2013 gebildet werden kann. Mit Abstand von 1,5 Jahren folgen dann, wie in Abb. 31 dargestellt, weitere drei bzw. vier Linienbündel bis Ende 2017.

Mit dem Bündelungsbeschluss ist keine Aussage über die Durchführung künftiger Vergabeverfahren durch den Kreis Heinsberg getroffen. Durch die Linienbündelung wird derzeit lediglich sichergestellt, dass sich im Genehmigungswettbewerb Verkehrsunternehmen nicht durch gezielte Anträge auf wirtschaftlich attraktiven Linien die „Rosinen“ herauspicken und die defizitären Linien teuer durch den Aufgabenträger bestellt werden müssten.

Auf den folgenden zwei Seiten werden die Bündel (Teilnetze) sowie die Bündelungszeitpunkte tabellarisch und graphisch dargestellt.

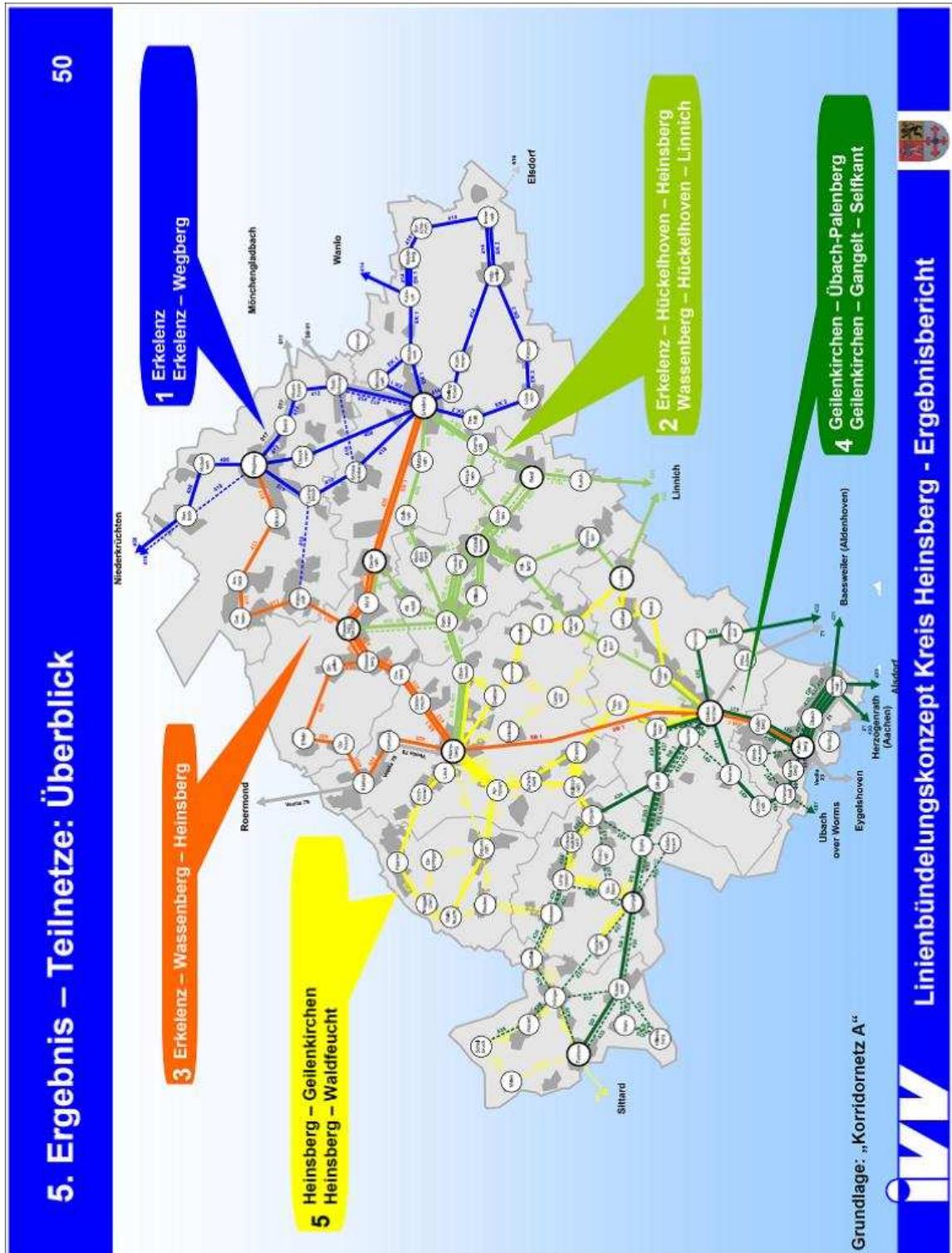


Abb. 32: Linienbündelungskonzept Kreis Heinsberg

Bei der Linienbündelung ist das Auftrennen durchgehender Linien an den Kreisgrenzen weder betrieblich noch verkehrlich sinnvoll. Diese kreisgrenzüberschreitenden Linien können jedoch nur je einem Bündel zugeordnet werden, um die Wirtschaftlichkeit der gebildeten Teilnetze nicht zu verfälschen. Hierzu sind Abstimmungen der jeweils beteiligten Aufgabenträger notwendig, um festzulegen, in wessen Konzept die Linien Berücksichtigung finden. Hierbei können als Zuordnungskriterien der Linienschwerpunkt, die Verkehrsfunktion und die betriebliche Einbettung herangezogen werden. Daher wurde im Bündelungskonzept des Kreises Heinsberg z. B. bewusst darauf verzichtet, die Linie 21 (ASEAG) aus der Stadt Aachen über Würselen und Herzogenrath nach Übach-Palenberg kommend oder auch die Linie SB 81 (NVV/west) von Mönchengladbach über Rheindahlen nach Erkelenz fahrend, zu integrieren. Mit dem Kreis Düren muss die Integration der Linie 295 (RVE) von Linnich nach Hückelhoven abgestimmt werden, da die betriebliche Verbindung der Linie 495 Hückelhoven nach Wassenberg für einen wirtschaftlichen Erfolg von großer Bedeutung ist.

Die folgende Tabelle stellt die fünf Teilnetze des Bündelungskonzeptes für den Kreis Heinsberg dar. Es werden jeweils die einzelnen Linien mit Linienweg und Bündelungszeitpunkt beschrieben.

Teilnetz 1: Erkelenz + Erkelenz – Wegberg	
Linien:	6
Bündelstart: 31.05.2016	
Linie	Linienweg
EK 1	Erkelenz - Terheeg - Keyenberg
EK 2	Erkelenz - Lövenich - Katzem - Holzweiler - Immerath
408	Erkelenz - Uevekoven - Wegberg - Merbeck - Niederkrüchten
412	Erkelenz - Rath-Anhoven - Beeck - Wegberg
414	Erkelenz - Immerath - Keyenberg - Wanlo
418	Erkelenz - Schwanenberg - Wegberg - Niederkrüchten

Teilnetz 2: Erkelenz - Hückelhoven - Heinsberg + Wassenberg - Hückelhoven - Linnich	
Linien:	8
Bündelstart: 31.12.2014	
Linie	Linienweg
SB 4	Erkelenz - Baal - Hückelhoven - Ratheim - Oberbruch - Heinsberg
HÜ 1	Rurich - Baal - Hückelhoven - Kleingladbach
295	Linnich - Glimbach - Körrenzig - Rurich - Baal
401	Heinsberg - Hückelhoven - Erkelenz
406	Erkelenz - Golkrath - Kleingladbach - Ratheim
407	Myhl - Hückelhoven - Randerath - Geilenkirchen
409	Ratheim - Hückelhoven - Lindern - Linnich
495	Baal - Hückelhoven - Ratheim - Wassenberg

Teilnetz 3: Erkelenz – Wassenberg – Heinsberg	
Linien:	3
Bündelstart: 30.06.2013	
Linie	Linienweg
SB 1	Erkelenz - Wassenberg - Heinsberg - Geilenkirchen - Übach-Palenberg
405	Erkelenz - Wassenberg - Karken - Heinsberg
413	Wegberg - Heinsberg

Teilnetz 4: Geilenkirchen - Übach-Palenberg + Geilenkirchen - Gangelt - Selfkant	
Linien:	13
Bündelstart: 30.06.2016	
Linie	Linienweg
SB 3	Geilenkirchen - Gangelt - Tüddern
ÜP 1	Frelenberg - Palenberg - Übach - Boscheln
430	Palenberg - Übach - Boscheln - Herzogenrath
431	Geilenkirchen - Übach-Palenberg - Baesweiler
432	Geilenkirchen - Immendorf - Baesweiler
433	Alsdorf - Boscheln - Palenberg
434	Geilenkirchen - Hatterath - Birgden - Höngen
435	Geilenkirchen - Gangelt - Tüddern - Höngen
437	Geilenkirchen - Niederbusch - Gangelt - Höngen
438	Saeffelen - Höngen - Havert - Schalbruch
439	Geilenkirchen - Niederbusch - Gangelt - Höngen
491	Übach-Palenberg - Teveren - Geilenkirchen
497	Übach-Palenberg - Scherpenseel - Ubach oW (NL)

Teilnetz 5: Heinsberg - Geilenkirchen + Heinsberg - Waldfeucht	
Linien:	8
Bündelstart: 31.12.2017	
Linie	Linienweg
GK 1	Geilenkirchen - Niederheid - Tripsrath
410	Heinsberg - Aphoven - Tripsrath - Geilenkirchen
436	Heinsberg - Höngen - Tüddern - Sittard (NL)
472	Heinsberg - Birgden - Gangelt - Hastenrath
474	Heinsberg - Waldfeucht - Saeffelen - Gangelt
475	Oberbruch - Heinsberg - Haaren - Waldfeucht
493	Lindern - Dremmen - Oberbruch - Heinsberg
494	Geilenkirchen - Süggerath - Leiffarth - Lindern

Tab. 21: Linienbündel im Kreis Heinsberg

Anlagen

Anlage 1 AVV-Verbundtarif 2008

Anlage 1 AVV-Verbundtarif 2008

AVV-Verbundtarif 1. April 2008

Stand: 1. April 2008

Preise in Euro

Regeltarife								
Preisstufe:		K	1			2	3	4
Gültigkeit	Kurzstreckenzone	Stadt / Gemeinde	Aachen / Vaals / Kelmis			Stammgebiet und ein Nachbarstammgebiet	Stammgebiet und eine Nachbarregion	AVV-Gesamtnetz
			A	B	C			
Erwachsene Einzel-Ticket	Einzelfahrt	1,50	2,20 ¹⁾			2,90	4,30	6,80
Erwachsene 4Fahrten-Ticket je Fahrt		5,50 (1,375)	7,70 ¹⁾ (1,925)			10,00 (2,50)	15,00 (3,75)	24,00 (6,00)
Kinder Einzel-Ticket ²⁾		0,90	1,25 ¹⁾			1,60	2,40	3,85
Kinder 4Fahrten-Ticket ²⁾ je Fahrt		3,60 (0,90)	5,00 ¹⁾ (1,25)			6,40 (1,60)	9,60 (2,40)	15,40 (3,85)
Tages-Ticket (1 Person)	ganztäglich	6,10			8,70	11,50	14,40	
Minigruppen-Ticket (max. 5 Pers.)	werktags ab 9.00 Uhr; sa., so. oder feiertags ganztäglich	8,30		6,90	12,20	16,80	20,70	
Erwachsene Wochenkarte	Kalenderwoche (mo. bis so.)	17,00			22,50	34,00	43,90	
Erwachsene Monatskarte	Kalendermonat	41,70	48,00	49,60	67,90	96,00	131,50	
Erwachsene Monatskarte im ABO	mind. 12 Kalendermonate	34,75	40,00	41,33	56,58	80,00	109,58	
Regiokarte (Monatskarte)	Zentrales Stammgebiet plus alle benachbarten Ziele der Preisstufe 2	Erwachsene: 96,00 / im ABO: 80,00 Auszubildende: 72,00 / im ABO: 68,40						
Auszubildende Wochenkarte	Kalenderwoche (mo. bis so.)	12,75			16,90	25,50	32,95	
Auszubildende Monatskarte	Kalendermonat	31,25	36,00	37,20	50,90	72,00	98,65	
Auszubildende Monatskarte im ABO	mind. 12 Kalendermonate	29,69	34,20	35,34	48,36	68,40	93,72	
Schülerjahreskarte	nur für Schulwegfahrten	321,90	370,80	372,00	524,30	741,60	1.016,10	
Fun-Ticket für alle unter 18 Jahren und Schüler	werktags ab 14.00 Uhr; sa., so., feiertags und in den Ferien ganztäglich	14,50			im ABO: 12,00			
Aktiv-ABO für Senioren ab 60 Jahren	werktags ab 9.00 Uhr; sa., so. und feiertags ganztäglich	38,00						
Zuschlag 1. Kl. DB Einzelfahrt	Einzelfahrt	1,10		1,45	2,15	3,40		
Zuschlag 1. Kl. DB Wochenkarte	Kalenderwoche (mo. bis so.)	8,50		11,25	17,00	22,00		
Zuschlag 1. Kl. DB Monatskarte	Kalendermonat	24,00		34,00	48,00	65,75		
Zuschlag 1. Kl. DB Mon. Karte ABO	mindestens 12 Monate	20,00		28,30	40,00	54,80		

¹⁾ Dieser Tarif gilt auch für zwei angrenzende Kurzstrecken-Zonen unterschiedlicher Stammgebiete.²⁾ Gilt für Kinder unter 15 Jahren; Kinder unter 6 Jahren werden unentgeltlich befördert.

Sondertarife			
Welcome-Ticket	3-Tage-Ticket für 1 Person (ganztäglich) für beliebig viele Fahrten innerhalb einer Stadt/Gemeinde	13,00	
JoJo-Ticket	werktags (mo. - sa.) ab 9.00 Uhr bis 12.00 Uhr (Fahrende) für beliebig viele Fahrten innerhalb einer Stadt/Gemeinde	3,30	
City-Ticket Aachen Einzel-Ticket	Für Fahrten innerhalb des Alleinrings sowie auf dem Alleinring	1,35	
City-Ticket Aachen 4Fahrten-Ticket		4,60 (1,15/ Fahrt)	
Stadt- und Kreis-Tickets (Tages-Tickets)		1 Person	Mini-gruppe
Stadt Aachen (incl. Vaals und Kelmis)	<ul style="list-style-type: none"> die Tages-Tickets für 1 Person gelten jeweils von 0.00 Uhr bis Betriebsschluss die Minigruppen-Tickets (für max. 5 Personen) gelten werktags ab 9.00 Uhr bis Betriebsschluss und sams-, sonn- oder feiertags jeweils ganztäglich 	6,10	6,90
Stadt und Kreis Aachen		11,50	16,80
Kreis Düren		8,70	16,80
Kreis Heinsberg		8,70	12,20
NRW-Tickets			
SchöneFahrtTicket NRW	für einen Erwachsenen (Gültigkeit 2 Stunden) in ganz NRW	15,20	
	für ein Kind 6 - 14 Jahre (Gültigkeit 2 Stunden) in ganz NRW	7,60	
SchönerTagTicket NRW	für 1 Person in ganz NRW	23,50 *	
werktags ab 9.00 Uhr; sa., so. und feiertags ganztäglich	für max. 5 Personen oder (Groß-)Eltern mit beliebig vielen eigenen (Enkel-)Kindern unter 15 Jahren in ganz NRW	33,00 *	
SchöneFerienTicket NRW Sommerferien	für alle unter 16, Schüler unter 21 und Studenten unter 27 Jahren in den Sommerferien in ganz NRW	48,00	
SchöneFerienTicket NRW übrige Ferien	für alle unter 16, Schüler unter 21 und Studenten unter 27 J. in den übrigen Ferien (Ostern, Herbst o. Weihnachten) in ganz NRW	20,00	
FahrradTicket NRW	ganztägige Mitnahme eines Fahrrades in ganz NRW	3,50	
Ferien-Tickets im AVV			
Jugendl./Schüler Sommerferien	für Jugendliche unter 18 und Schüler unter 21 Jahren	24,80	
Jugendl./Schüler übrige Ferien		12,40	
Senioren Sommerferien	für Senioren ab 60 Jahren	45,00	
Senioren übrige Ferien		22,50	
Sonstige Tickets			
Schönes-Wochenende-Ticket	samstags oder sonntags für max. 5 Pers. oder (Groß-)Eltern mit beliebig vielen eigenen (Enkel-)Kindern unter 15 Jahren	35,00 *	
WE-T. für Jugendliche unter 18 J.	samstags oder sonntags für 1 Person im AVV-Gesamtnetz	4,00	
euregio ticket	Tageskarte für beliebig viele Fahrten in der Euregio Maas-Rhein, mo. bis fr. für 1 Person, sa., so. und feiertags für max. 2 Erwachsene und 3 Kinder unter 12 Jahren	14,00	
Fahrrad Einzelfahrt	Mitnahme eines Fahrrades im AVV (entfernungsunabhängig)	1,90	
Fahrrad-Ticket AVV	ganztägige Mitnahme eines Fahrrades im AVV (entfernungsunabhängig)	2,80	

*) 2,00 € Aufpreis im personenbedienten Verkauf der DB / DB-Agenturen

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1:	Ablaufschema für die Aufstellung des Nahverkehrsplanes im AVV	9
Abb. 2	Abgrenzung der ÖPNV-Kooperationsräume in NRW seit 01.01.2008.....	13
Abb. 3:	Übersicht zur Organisationsstruktur des Aachener Verkehrsverbundes	14
Abb. 4:	Abgrenzung des Nahverkehrsraumes für die Aufgabenträger im AVV.....	15
Abb. 5:	Leitbild des Kreises Heinsberg – Handlungsfeld: Verkehrswege.....	16
Abb. 6:	Leitbild des Kreises Heinsberg – Handlungsfeld: Verkehrswege - Umsetzungshinweise.....	17
Abb. 7:	Siedlungsräumliche Grundstruktur und zentralörtliche Gliederung im Nahverkehrsraum AVV	25
Abb. 8:	Entwicklungsachsen gemäß Landesentwicklungsplan NRW.....	26
Abb. 9:	Übersicht zur differenzierten Produktpalette im AVV	34
Abb. 10:	Situation des Kreises Heinsberg als westlichster Kreis.....	66
Abb. 11:	Verkehrliche Verflechtungen im ÖSPV/SPNV (IVV Gutachten 2005).....	67
Abb. 12:	Bevölkerungsentwicklung in den Kommunen des Kreises Heinsberg	70
Abb. 13:	Demographie Kreis Heinsberg – Altersstufen bis 2035.....	71
Abb. 14:	MultiBus-Betriebskonzept 2003/2004.....	75
Abb. 15:	Fahrgastzahlen MultiBus 2004 - 2007.....	76
Abb. 16:	Schulstandorte im Kreis Heinsberg (IVV Gutachten 2005)	77
Abb. 17:	Schülerverkehrsverflechtung im Kreis Heinsberg (IVV Gutachten 2005)	78
Abb. 18:	Theoretisch zur Verfügung stehende Maßnahmen zur Steigerung des Kostendeckungsgrades des ÖPNV-Angebotes (IVV Gutachten 2005)	81
Abb. 19:	Zählung der Linie 405 in beiden Fahrtrichtungen - samstags (west 2006)	82
Abb. 20:	Zählung der Linie 412 in beiden Fahrtrichtungen - samstags (west 2006)	83
Abb. 21:	Zählung der Linie 432 in beiden Fahrtrichtungen - samstags (west 2006)	84
Abb. 22:	Grenzüberschreitender Schnellverkehr in der Euregio Maas-Rhein (4.Ausgabe, 2007)	91
Abb. 23:	Zielkonzept der Region im SPNV 2015.....	93
Abb. 24:	Maßnahmenkonzept ÖSPV im zeitlichen Ablauf.....	94
Abb. 25:	Busbahnhof Heinsberg mit Schienanschluss	98
Abb. 26:	Grenzüberschreitende Straßenverbindungen von Waldfeucht, Heinsberg und Wassenberg in die Provinz Limburg/NL mit einer grenzüberschreitenden Buslinie 79	98
Abb. 27:	Entwicklung des Verkehrsverlustes im Kreis Heinsberg	107
Abb. 28:	Leitbild des Kreises Heinsberg – Handlungsfeld: Gute Chancen für die Kreiswirtschaft – Großinvestitionen im Rahmen des Braunkohletagebau	110
Abb. 29:	Braunkohletagebau Garzweiler II – Planung der Abbaustände	111
Abb. 30:	Umsiedlungen im Stadtgebiet Erkelenz durch den Tagebau Garzweiler II.....	111
Abb. 31:	Linienbündelungskonzept Kreis Heinsberg: Bündelungszeitpunkt je Bündel .	114
Abb. 32:	Linienbündelungskonzept Kreis Heinsberg	115

Tabellenverzeichnis

Tab. 1:	Grundlagen der IGVP NRW	19
Tab. 2:	Indisponible Vorhaben der BVWP	20
Tab. 3:	Indisponible Vorhaben im Netz der DB AG	20
Tab. 4:	Vorhaben der Stufe 1 im Netz der DB AG	20
Tab. 5:	Vorhaben der Stufe 2 im Netz der DB AG	21
Tab. 6:	Zielformulierung für die Raumerschließung durch öffentliche Verkehrsmittel im AVV	31
Tab. 7:	Bedienungszeiten (Betriebszustände HVZ/NVZ/SVZ)	31
Tab. 8:	Zielformulierung für Bedienungshäufigkeiten und Umsteigehäufigkeiten im AVV	32
Tab. 9:	Zielformulierung zur Qualität der Verknüpfung der Verkehrssysteme an definierten Anschlusspunkten im AVV	49
Tab. 10:	Zielformulierung zur Fahrzeugausstattung für Verkehrsmittel im AVV	51
Tab. 11:	Zielformulierung zur Ausstattung der Bahnhöfe, Haltepunkte und Haltestellen im AVV	54
Tab. 12:	Definition von Verspätungsklassen im Busverkehr des AVV	61
Tab. 13:	Einwohner- und Strukturdaten im Kreis Heinsberg	67
Tab. 14:	Bevölkerungsentwicklung im Kreis Heinsberg 1995 - 2035	69
Tab. 15:	ÖSPV-Angebot im Kreis Heinsberg 2007/2008	74
Tab. 16:	Bausteine des Qualitätscontrollings und Messverfahren	88
Tab. 17:	Maßnahmen im Zielkonzept ÖSPV für den Fahrplan 2009	95
Tab. 18:	Maßnahmen im Zielkonzept ÖSPV für den Fahrplan 2010	97
Tab. 19:	Grenzüberschreitende Straßenverbindungen aus dem Kreis Heinsberg in die Provinz Limburg/ Niederlande	99
Tab. 20:	Zielkonzept Fahrgastinformation für den Aachener Verkehrsverbund	106
Tab. 21:	Linienbündel im Kreis Heinsberg	117

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

AEG	- Allgemeines Eisenbahngesetz
ALT	- Anruf-Linientaxi
APV	- APV Linienverkehr GmbH & Co. KG
ASEAG	- Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG
AST	- Anruf-Sammeltaxi
AVV	- Aachener Verkehrsverbund
B+R	- Bike and Ride
BVerwG	- Bundesverwaltungsgericht
DB	- Deutsche Bahn AG
DKB	- Dürener Kreisbahn GmbH
EG	- Europäische Gemeinschaft
EMR	- Euregio Maas-Rhein
EU	- Europäische Union
EuGH	- Europäischer Gerichtshof
EW	- Einwohner
EWG	- Europäische Wirtschaftsgemeinschaft
HVZ	- Hauptverkehrszeit
ICE/EC/IC/IR	- InterCityExpress / EuroCity / InterCity / InterRegio
IGVP	- Integrierte Gesamtverkehrsplanung
ITF	- Integraler Taktfahrplan Nordrhein-Westfalen
LDS	- Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NRW
LEP	- Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (MURL 1995)
LPIG	- Landesplanungsgesetz NRW
LSA	- Lichtsignalanlage
MBV	- Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes NRW
MIV	- Motorisierter Individualverkehr
MURL	- Ministerium für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft des Landes Nordrhein-Westfalen, heute:
MUNLV	- Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen
NS	- Niederlandse Spoorwegen
NVP	- Nahverkehrsplan
NVR	- Nahverkehr Rheinland
NVV	- Niederrheinische Versorgungs- und Verkehr AG
NVZ	- Normalverkehrszeit
ÖV	- Öffentliche Verkehrsmittel
ÖPNV	- Öffentlicher Personennahverkehr (umfasst ÖSPV und SPNV)
ÖPNVG NRW	- Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW
ÖSPV	- Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr
P+R	- Park and Ride
PBefG	- Personenbeförderungsgesetz
RB, RE	- RegionalBahn, RegionalExpress
RBL	- Rechnergestütztes Betriebsleitsystem
RVE	- Regionalverkehr Euregio Maas-Rhein GmbH

SB	Schnellbus
SPNV	- Schienenpersonennahverkehr
SVZ	- Schwachverkehrszeit
VEP	- Verkehrsentwicklungsplan
VRR	- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
VRS	- Verkehrsverbund Rhein-Sieg
VVRegG-NW	- Verwaltungsvorschriften zum Regionalisierungsgesetz NRW
west	- WestEnergie und Verkehr GmbH
WfG	- Wirtschaftsförderungsgesellschaft für den Kreis Heinsberg
