



Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020



Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

Bearbeitung:

Kreis Düren

Amt für Kreisentwicklung und -straßen, Stabstelle Mobilität

Büro für Verkehrs- und Stadtplanung

BVS Rödel & Pachan, Kamp-Lintfort

Kai Pachan

Telefon: 02804 / 88 20

Telefax: 02804 / 88 20

E-Mail: BVS-Roedel-Pachan@t-online.de

www.bvs-verkehrsplanung.de

KCW GmbH

Marc-Oliver Wille

Bernburger Straße 27

10963 Berlin

Telefon: 030 / 4081 768-60

Telefax: 030 / 4081 768-61

E-mail: info@kcw-online.de

www.kcw-online.de

Redaktionsschluss: 3.2.2016

Beschlossen vom Kreistag am 21.4.2016

Gliederung

1	Vorbemerkung	5
1.1	Rechtsrahmen	6
1.2	Gesetzlicher Auftrag	8
1.3	Aufstellungsverfahren.....	9
1.4	ÖPNV-Organisation in Nordrhein-Westfalen	11
1.5	Einbindung der Aufgabenträger in den AVV	12
1.6	Abgrenzung des Nahverkehrsraums	14
2	Rahmenvorgaben.....	15
2.1	Landespolitische Vorgaben.....	15
2.2	Landes- und Regionalplanung	16
2.3	Nahverkehrsplan des SPNV	21
3	Anforderungsprofil und Qualitätsstandards im ÖSPV.....	22
3.1	Leitbild und Ziele.....	22
3.2	Anforderungsprofil des Aufgabenträgers.....	24
3.3	Erschließungsqualität.....	25
3.4	Betriebszeiten.....	26
3.5	Verbindungsqualität	27
3.6	Verknüpfung der Verkehrssysteme.....	29
3.7	Produktpalette	30
3.8	Sonderthema Barrierefreiheit	46
3.9	Fahrzeuge	49
3.10	Ortsfeste Infrastruktur.....	53
3.11	Haltestellen	53
3.12	Tarif und Vertrieb.....	56
3.13	Service.....	58
3.14	Kommunikation / Information	59
3.15	Personal.....	61
3.16	Sicherheit.....	62
3.17	Sauberkeit.....	62
3.18	Betriebssteuerung	63
3.19	Pünktlichkeit.....	64
3.20	Qualitätssicherung	65
3.21	Qualitätscontrolling	70
4	Bestandsaufnahme und Bewertung.....	72
4.1	Raum- und Siedlungsstruktur	72
4.2	Demografische Entwicklung	81
4.3	Verkehrsaufkommen (Analyse Pendlerdaten)	85
4.4	Potenziale aus der Haushaltsbefragung	101
4.5	ÖPNV-Bediensstruktur und -umfang	103
4.6	Verkehrsinfrastruktur.....	116
4.7	Tarif und Vertrieb.....	119
4.8	Kommunikation und Service.....	129
4.9	Barrierefreiheit.....	133
5	Zielkonzept für den Kreis Düren	136
5.1	Zielkonzept 2018 für den Schienenverkehr	138
5.2	Zielkonzept 2018 für den Busverkehr	141
5.3	Schnellbusnetz im Kreis Düren	152
5.4	Verknüpfung Bus/Bahn und Bus/Bus.....	166
5.5	Angebot für multimodale Mobilität (Mobilstationen).....	169
5.6	Zielkonzept Verkehrsinfrastruktur	172
5.7	Zielkonzept Tarif und Vertrieb	173
5.8	Zielkonzept Kommunikation und Service.....	175
5.9	Zielkonzept Barrierefreiheit	180
5.10	Gestaltung des Mobilitätmarktes der Zukunft	184

6	Zielkonzept – Analysen und Maßnahmen pro Gemeinde	187
6.1	Aldenhoven	193
6.2	Düren	202
6.3	Heimbach.....	217
6.4	Hürtgenwald.....	225
6.5	Inden	233
6.6	Jülich.....	241
6.7	Kreuzau	253
6.8	Langerwehe	261
6.9	Linnich.....	270
6.10	Merzenich	279
6.11	Nideggen	288
6.12	Niederzier.....	296
6.13	Nörvenich	304
6.14	Titz.....	312
6.15	Vettweiß	320
7	Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV und Investitionsplanung	328
8	Vergabe von Busverkehren als Gesamtleistung	330
8.1	Rechtlicher Hintergrund der Vergabe / Linienbündelung.....	330
8.2	Gründe für Integration des Verkehrsnetzes im Kreis Düren.....	331
9	Ausblick.....	333

Abkürzungsverzeichnis

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

1 Vorbemerkung

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

Der Kreis Düren nimmt die Aufgabenträgerschaft für den kommunalen straßengebundenen Verkehr (Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr, ÖSPV) wahr. Sie umfasst die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖSPV.

Die Aufgabenträger sind verpflichtet, einen Nahverkehrsplan (NVP) aufzustellen und fortzuschreiben. Die gesetzliche Vorgabe, die Nahverkehrspläne alle fünf Jahre fortzuschreiben, ist mit der letzten Novellierung des ÖPNVG NRW entfallen. Die Nahverkehrspläne sind nunmehr bei Bedarf fortzuschreiben. Auf Grund der strukturellen und verkehrlichen Entwicklungen im Kreis Düren wie auch im Hinblick auf die veränderten gesetzlichen Rahmenbedingungen legt der Kreis Düren hiermit nicht nur eine Fortschreibung seines bestehenden Nahverkehrsplanes vor, sondern er hat auf Basis neuer Grundlagen wie etwa einer Haushaltsbefragung einen vollständig überarbeiteten Nahverkehrsplan erstellt, der im Übrigen so weit möglich mit den anderen NVP im Gebiet des Aachener Verkehrsverbundes (AVV) harmonisiert wurde.

Der Nahverkehrsplan versetzt den Aufgabenträger in enger Zusammenarbeit mit den angehörigen Kommunen¹ in die Lage, mit Zielsetzungen und Rahmenvorgaben den Umfang des Angebotes, die Qualität und die Ausgestaltung des Nahverkehrs in ihrem Bedienungsgebiet eigenverantwortlich fortzuentwickeln. Auf Grund der engen Verzahnung der Angebote hat der Kreis Düren seinen NVP in Abstimmung mit den anderen Aufgabenträgern im AVV (Kreis Heinsberg, StädteRegion Aachen), aber auch mit den benachbarten Aufgabenträgern Kreis Euskirchen und Rhein-Erft-Kreis erarbeitet.

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

Die zukünftige Angebotsstruktur wird durch ein Zielnetz 2018 definiert, welches auch gleichzeitig die Basis für die Neuvergabe der ÖSPV-Leistungen im Kreis Düren darstellt. Kern des Zielnetzes ist ein neues Netz aus Schnellbuslinien, das die Gemeinden im Kreis miteinander verbindet und neue Nachfragepotenziale erschließen soll. Damit sollen mittelfristig die Erkenntnisse aus der durchgeführten Haushaltsbefragung zum Nutzen der Bürger umgesetzt und eine noch bessere Alternative zum Motorisierten Individualverkehr (MIV) geschaffen werden.

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

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

¹ Begriff Kommune vereinfacht für Städte und Gemeinden gesetzt

1.1 Rechtsrahmen

Der Rechtsrahmen für den ÖPNV wird im Wesentlichen durch

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

gebildet. Darüber hinaus sind weitere gesetzliche Vorgaben, zum Beispiel

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

zu beachten.

Europarecht: EU-VO 1370/2007

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

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

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

Bundesrecht: PBefG

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

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

Landesrecht: ÖPNVG NRW

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

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

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

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

Behindertengleichstellungsgesetz

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

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

Besonders zu erwähnen ist das im BGG verankerte Verbandsklagerecht. Bei der Neuplanung sind Behindertenverbände einzubeziehen. In den Nahverkehrsplänen sollen Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen zur Herstellung behindertengerechter Standards getroffen werden.

1.2 Gesetzlicher Auftrag

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

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

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

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

§ 8 Nahverkehrsplan

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

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

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

1.3 Aufstellungsverfahren

Der Kreis Düren hat am 10. Dezember 2013 eine Neuaufstellung des Nahverkehrsplans für seinen Zuständigkeitsbereich beschlossen. Nahezu parallel werden auch die Nahverkehrspläne der benachbarten Aufgabenträger im Aachener Verkehrsverbund (AVV) fortgeschrieben.

Zum Aufstellungsverfahren führt das ÖPNVG NRW Folgendes aus:

§ 9 Aufstellungsverfahren

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

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

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

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

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

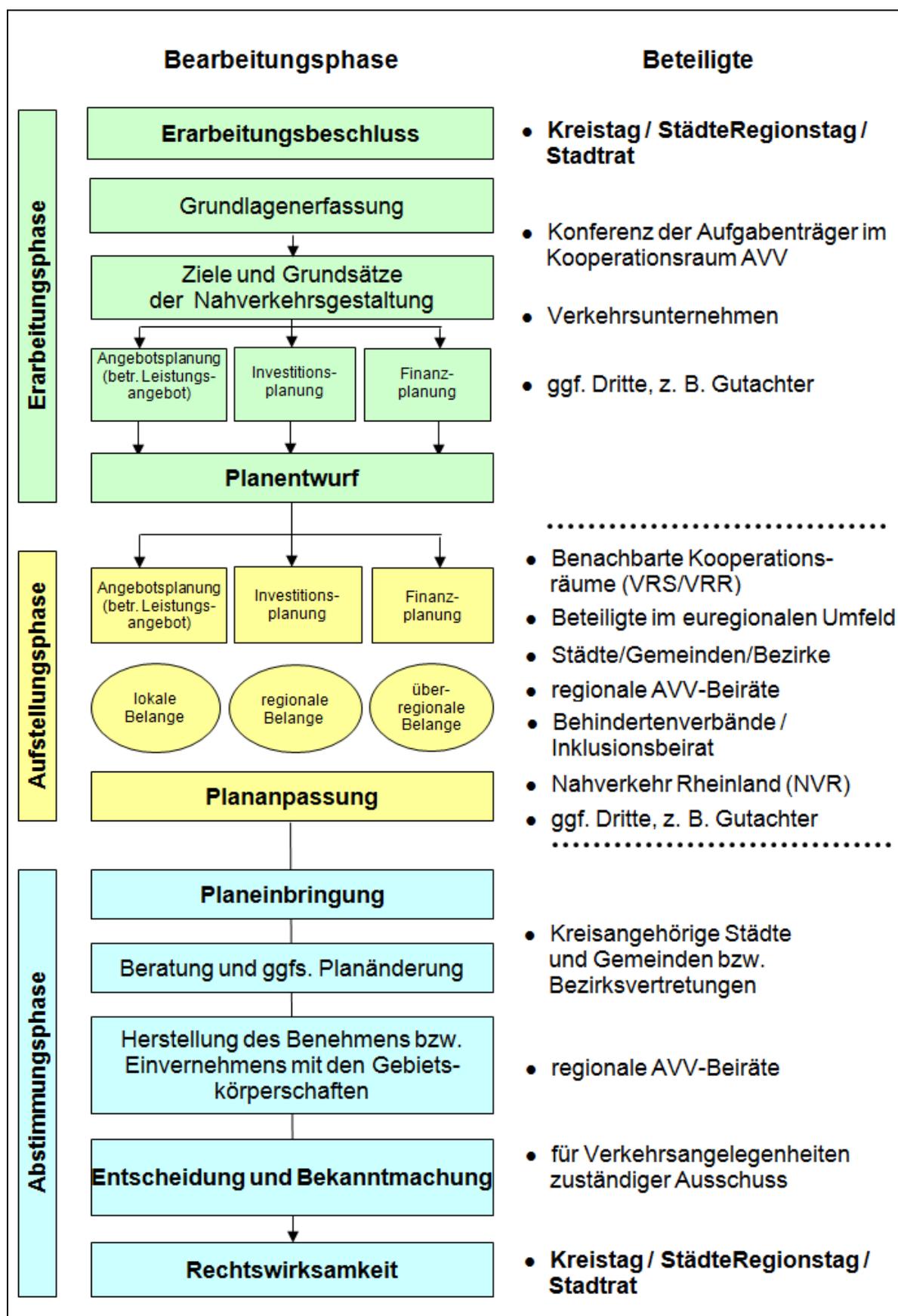


Abb. 1: Ablaufschema für die Aufstellung der Nahverkehrspläne im AVV

1.4 ÖPNV-Organisation in Nordrhein-Westfalen

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

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

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

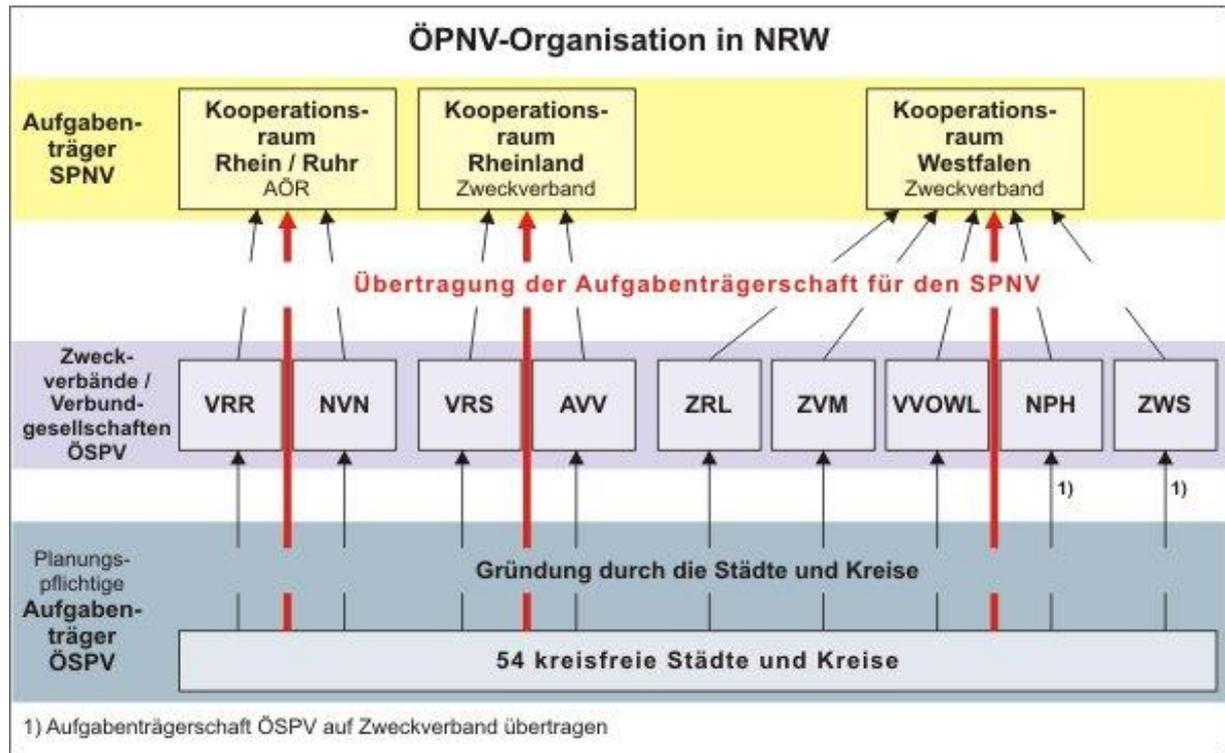


Abb. 2: ÖPNV-Aufgabenträger in NRW (Grafik: Fachportal Nahverkehr NRW)

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

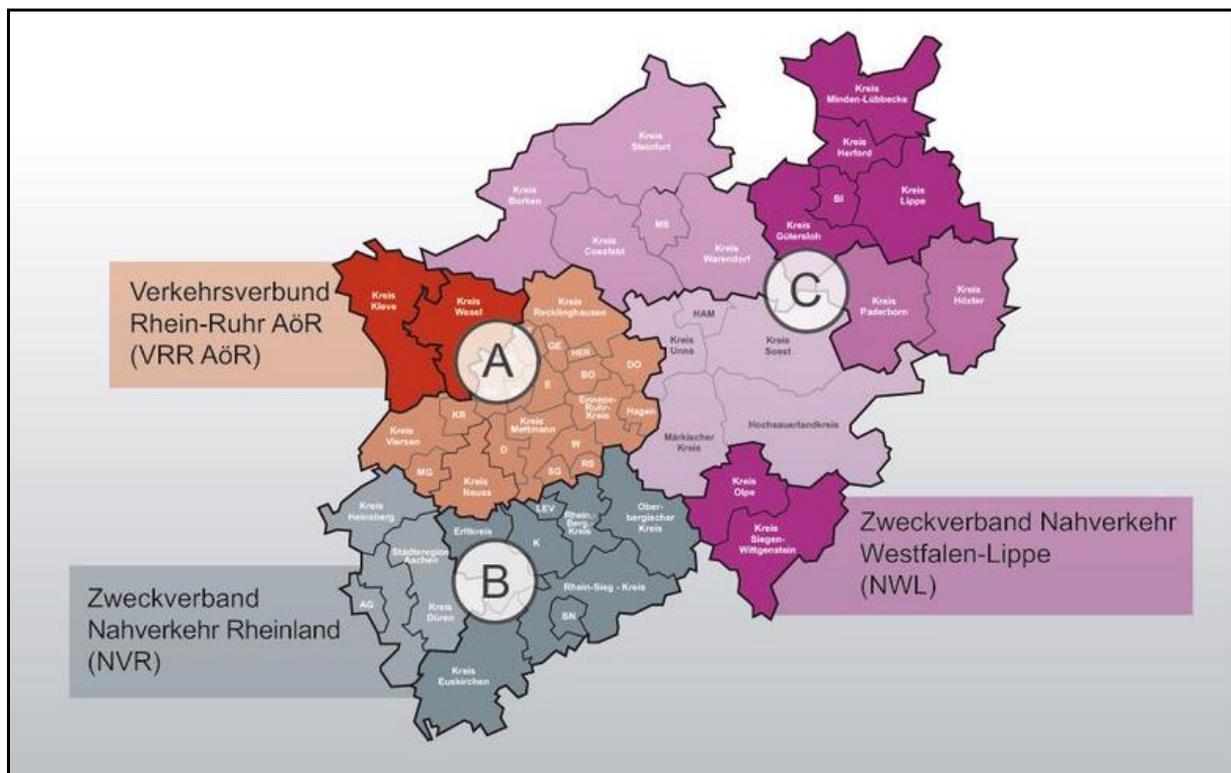


Abb. 3: Abgrenzung der Kooperationsräume in NRW (für den SPNV zuständige Aufgabenträger-Gebiete)

1.5 Einbindung der Aufgabenträger in den AVV

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

Vertragliche Grundlagen für den AVV bilden:

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

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

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

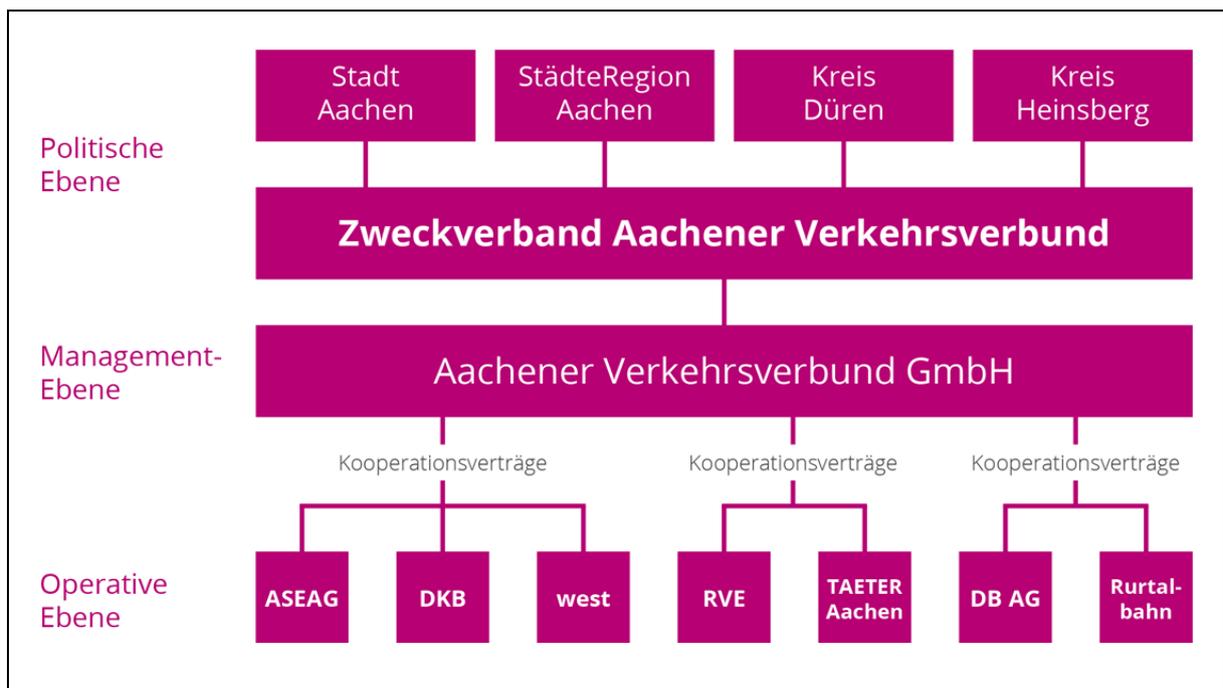


Abb. 4: Übersicht zur Organisationsstruktur des Aachener Verkehrsverbundes

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

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

1.6 Abgrenzung des Nahverkehrsraums

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

Der für den Kreis Düren relevante Nahverkehrsraum umfasst das Gebiet des AVV und benachbarte Räume. Er schließt Teile der Regierungsbezirke Köln und Düsseldorf und dabei insbesondere die benachbarten Kreise Euskirchen, Rhein-Erft-Kreis und Rhein-Kreis Neuss ein. Er beheimatet rund 7 Millionen Menschen. Ein Teil des Nahverkehrsraums wird durch den Kultur- und Wirtschaftsraum Euregio Maas-Rhein (EMR) abgedeckt. Die EMR umfasst auf deutschem Gebiet die Stadt Aachen, die Städte-Region Aachen und die Kreise Düren, Euskirchen und Heinsberg sowie die beiden belgischen Provinzen Limburg und Lüttich, die deutschsprachige Gemeinschaft (auf belgischem Hoheitsgebiet) und den südlichen Teil der Provinz Limburg in den Niederlanden. Die überregionalen Verkehrsbeziehungen des Kreises Düren sind dabei gleichermaßen nach Westen (Raum Aachen) wie auch nach Osten (Raum Köln) ausgerichtet.

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

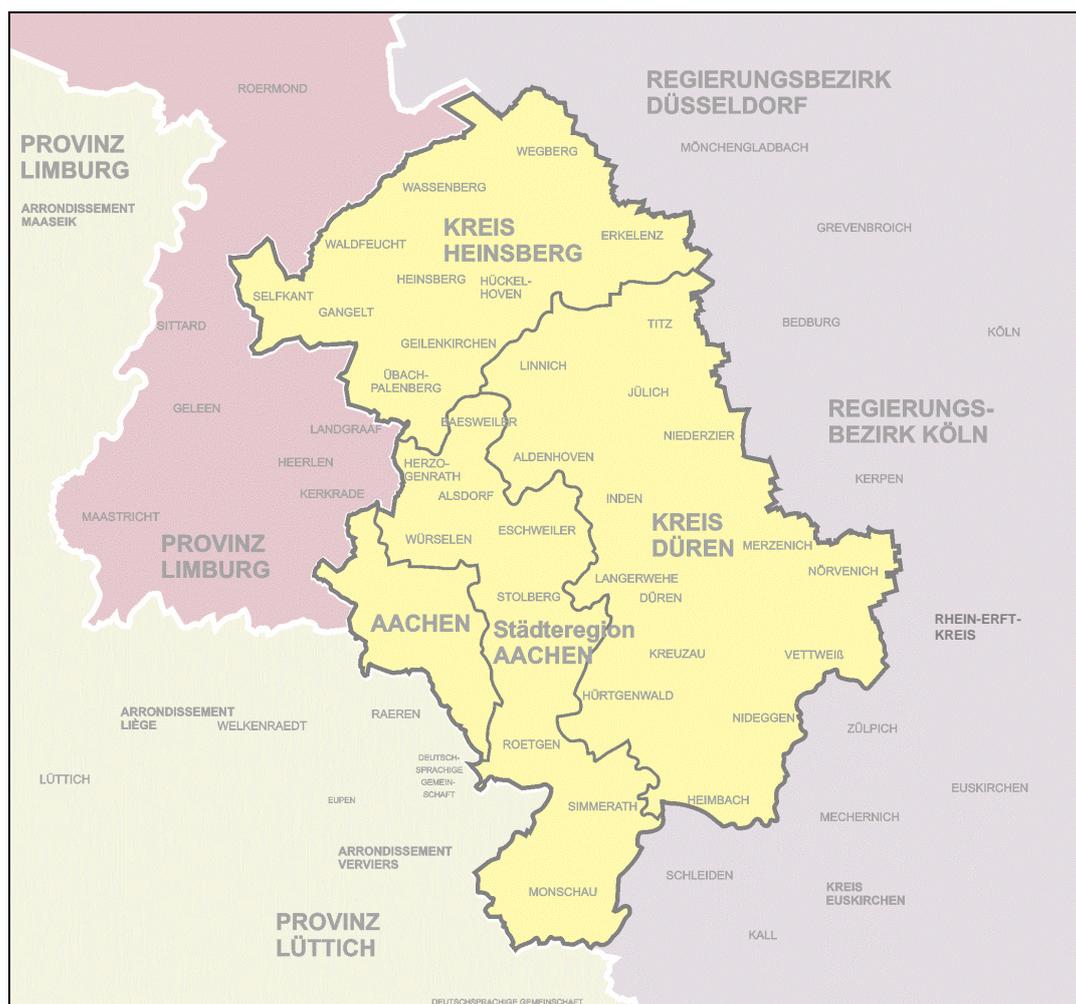


Abb. 5: Relevanter Nahverkehrsraum für den Kreis Düren

2 Rahmenvorgaben

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

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

2.1 Landespolitische Vorgaben

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

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

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

§ 2 Grundsätze

- (1) Bei dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sollen im Rahmen der angestrebten Raumstruktur des Landes der schienengebundene Personennahverkehr gegenüber dem Straßenverkehr, der Ausbau vorhandener Verkehrswege gegenüber dem Neubau sowie der ÖPNV unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Umweltschutzes, der sozialverträglichen Stadtentwicklung, der Barrierefreiheit, der Sicherheit und des absehbaren Verkehrsbedarfes soweit wie möglich Vorrang erhalten.*
- (2) Das Eisenbahnnetz ist als Grundnetz für eine leistungsfähige und bedarfsgerechte verkehrliche Erschließung zu erhalten. Es ist insbesondere bei unbefriedigend genutzten Schienenstrecken darauf hinzuwirken, dass alle Möglichkeiten zur technischen organisatorischen und wirtschaftlichen Verbesserung des Verkehrsangebotes und zur Steigerung des dadurch erreichbaren Verkehrsaufkommens auf der Schiene ausgeschöpft werden. Zu diesem Zweck soll auch auf die Gründung von Eisenbahninfrastrukturbetreibern regionaler Art hingewirkt werden.*
- (2a) Im besonderen Interesse des Landes stehen der taktverdichtete und Reisezeit einsparende Eisenbahnbetrieb zwischen Dortmund und Köln einschließlich seiner landesweiten Durchbindung sowie der hierfür erforderliche Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (Rhein-Ruhr-Express). Auf Grund seiner landesweiten Bedeutung und der Notwendigkeit der Berücksichtigung von Vorgaben des Bundes bedarf es dabei einer besonders engen Abstimmung und intensiven Zusammenarbeit der Zweckverbände mit dem Land.*
- (3) In allen Teilen des Landes ist eine angemessene Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV zu gewährleisten; angemessen ist eine Verkehrsbedienung, die den Bedürfnissen der Fahrgäste nach hoher Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit, fahrgastfreundlich ausgestalteten, sicheren und sauberen Fahrzeugen sowie Stationen und Haltestellen, bequemem Zugang zu allen für den Fahrgast bedeutsamen Informationen, fahrgastfreundlichem Service und einer geeigneten Verknüpfung von Angeboten des ÖPNV mit dem motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr Rechnung trägt. Die dazu notwendige Zusammenarbeit des Landes, der kommunalen Gebietskörperschaften und der Verkehrsunternehmen des ÖPNV in Verkehrsverbänden ist mit dem Ziel weiterzuentwickeln, durch koordinierte Planung und Ausgestaltung des Leistungsangebotes,*

durch einheitliche und nutzerfreundliche Tarife durch eine koordinierte Fahrgastinformation unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen mit Hör- und Sehbehinderungen sowie durch einheitliche Qualitätsstandards die Attraktivität des ÖPNV zu steigern.

- (4) In allen Landesteilen ist die Infrastruktur für den ÖPNV auszubauen. Dabei soll die Hauptfunktion einem Nahverkehrsnetz für den Schienenschnellverkehr zukommen, das sowohl kreuzungsfreie als auch beschleunigte oberirdische Schienenstrecken umfasst und durch ein darauf abgestimmtes Busnetz ergänzt wird, das die Erschließungs- und Zubringerfunktion erfüllt. Die Netzverknüpfung soll durch eine nutzerfreundliche, barriere-freie Ausgestaltung von Umsteigeanlagen unter Einbeziehung des motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehrs sichergestellt werden.*
- (5) In den Gebieten mit überwiegend ländlicher Raumstruktur soll eine angemessene Verkehrsbedienung durch koordinierte Bus-/Schienenkonzepte sichergestellt werden. Notwendig ist ein Grundnetz von Schienenverbindungen, auf das die Busnetze mit dem Ziel ausgerichtet werden, eine Verbindung zwischen den Gemeinden entsprechend ihren zentralörtlichen Verflechtungen sicherzustellen.*
- (6) Zur Stärkung des ÖPNV sollen Sonderverkehre möglichst in Linienverkehre überführt werden. Dabei soll der besonderen Verkehrsnachfrage und den Bedürfnissen der Bevölkerung Rechnung getragen werden.*
- (7) Bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV sollen bei geringer Nachfrage die Möglichkeiten alternativer Bedienungsformen wie Rufbusse, Sammeltaxen und Bürgerbusse genutzt werden.*
- (8) Bei der Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge sowie des Angebotes des ÖPNV sind die Belange insbesondere von Personen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, im Sinne der Barrierefreiheit nach dem Bundesbehindertengleichstellungsgesetz und nach dem Behindertengleichstellungsgesetz NRW zu berücksichtigen.*
- (9) Den spezifischen Belangen von Frauen und Männern, Personen, die Kinder betreuen, Kindern und Fahrradfahrern ist bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV in geeigneter Weise gleichermaßen Rechnung zu tragen.*
- (10) Unter Berücksichtigung der Verkehrsnachfrage und zur Sicherung der Wirtschaftlichkeit ist allen Verkehrsunternehmen des ÖPNV die Möglichkeit einzuräumen, zu vergleichbaren Bedingungen an der Ausgestaltung des ÖPNV beteiligt zu werden.*
- (11) Im Rahmen des europäischen Integrationsprozesses kommt dem grenzüberschreitenden ÖPNV zu den Nachbarländern Niederlande und Belgien eine besondere Bedeutung zu. Durch Intensivierung der bestehenden grenzüberschreitenden Kooperationen sollen Grenzbarrieren weiter abgebaut sowie die Infrastruktur und Verkehrsangebote zukunftsfähig fortentwickelt werden.*

2.2 Landes- und Regionalplanung

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

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

Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW)

Die Landesregierung Nordrhein-Westfalen hat am 25. Juni 2013 beschlossen, einen neuen Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) zu erarbeiten, und dazu einen Entwurf vorgelegt. Die Öffentlichkeit und die in ihren Belangen berührten öffentlichen Stellen hatten von August 2013 bis zum Februar 2014 und nach einer Überarbeitung erneut von Oktober 2015 bis Januar 2016 die Möglichkeit, zu dem Planentwurf Stellung zu nehmen. Zum Redaktionsschluss dieses Nahverkehrsplans lag noch kein neuer Landesentwicklungsplan vor.

Der Entwurf des neuen LEP NRW berücksichtigt die veränderten Rahmenbedingungen der Raumentwicklung - insbesondere den demographischen Wandel, die fortschreitende Globalisierung der Wirt-

schaft und den erwarteten Klimawandel - sowie die von der Ministerkonferenz für Raumordnung aufgestellten Leitbilder für die Raumentwicklung in Deutschland.

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

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

2. Räumliche Struktur des Landes

2-1 Ziel Zentralörtliche Gliederung

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

2-2 Grundsatz Daseinsvorsorge

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

2-3 Ziel Siedlungsraum und Freiraum

Als Grundlage für eine nachhaltige, umweltgerechte und den siedlungsstrukturellen Erfordernissen Rechnung tragende Entwicklung der Raumnutzung ist das Land in Gebiete zu unterteilen, die vorrangig Siedlungsfunktionen (Siedlungsraum) oder vorrangig Freiraumfunktionen (Freiraum) erfüllen oder erfüllen werden. Die Siedlungsentwicklung der Gemeinden vollzieht sich innerhalb der regionalplanerisch festgelegten Siedlungsbereiche.

Siedlungsräumliche Grundstruktur

Gemäß LEP NRW geht die siedlungsräumliche Struktur im Verkehrsraum AVV vom Ballungskern Stadt Aachen zu den Gebieten mit überwiegend ländlicher Struktur im Norden, im Osten und im Süden über (vgl. Abbildung 6). Die Ballungsrandzone bilden die nördlichen Städte der Städtereion Aachen und die Stadt Übach-Palenberg. Sämtliche Städte und Gemeinden im Kreis Düren gehören demnach nicht mehr zur Ballungsrandzone, sondern werden stattdessen den Gebieten mit überwiegend ländlicher Struktur zugeordnet. Dies gilt ebenso für die Städte und Gemeinden im nördlich an den Kreis Düren angrenzenden Kreis Heinsberg. In östlicher Richtung, außerhalb des AVV-Gebietes im Verkehrsraum VRS, ist die Stadt Köln - mit der Stadt Leverkusen - ein Ballungskern. Die Ballungsrandzone wird hier von den Städten Frechen, Hürth, Brühl und Wesseling im angrenzenden Rhein-Erft-Kreis gebildet. Die weiteren Städte und Gemeinden im Rhein-Erft-Kreis wie auch im südlich angrenzenden Kreis Euskirchen gehören ebenso zu den Gebieten mit überwiegend ländlicher Struktur.

System Zentraler Orte

Die zentralörtliche Gliederung stuft als einziges **Oberzentrum** im AVV-Gebiet die Stadt Aachen ein. Die nächsten Oberzentren außerhalb des Verbundgebietes sind Mönchengladbach, Düsseldorf, Köln und Bonn. Die Funktion eines **Mittelzentrums** besitzen alle Städte in der Aachener Ballungsrandzone, die Städte Düren und Jülich im Kreis Düren, sechs Städte im Kreis Heinsberg sowie die Stadt Monschau in der StädteRegion Aachen. Alle Städte im Rhein-Erft-Kreis mit Ausnahme der Stadt Elsdorf sowie die Städte Euskirchen, Mechernich und Schleiden im Kreis Euskirchen (alle im VRS-Raum) sind ebenfalls Mittelzentren. Die weiteren verbundangehörigen Gemeinden im Kreis Düren werden als **Grundzentren** geführt (siehe Abbildung 6).

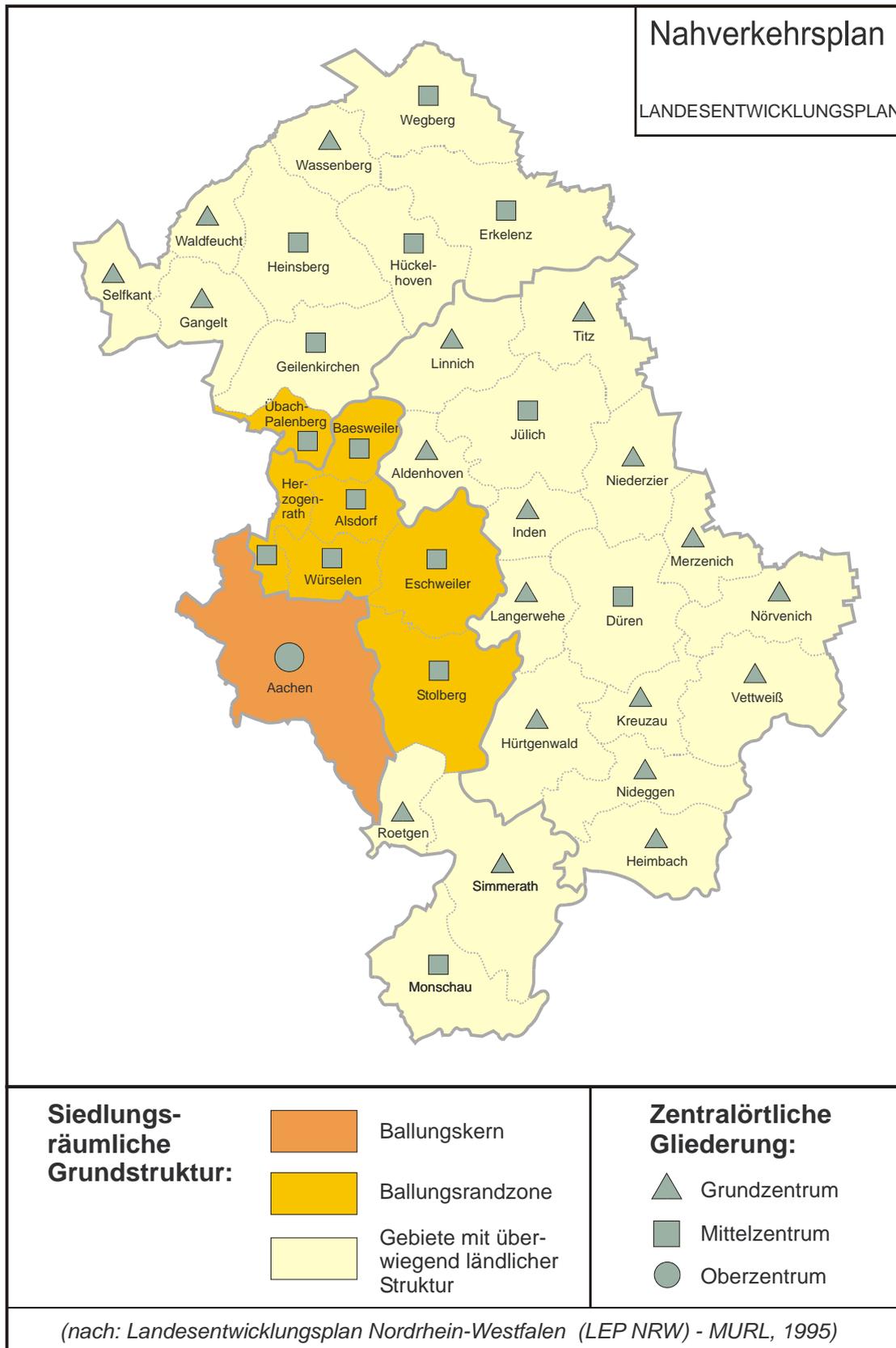


Abb. 6: Siedlungsräumliche Grundstruktur und zentralörtliche Gliederung im AVV (Entwurf LEP NRW, Stand 25.06.2013)

Darüber hinaus ist dem LEP NRW zu entnehmen:

8.1 Verkehr und Transport

- 8.1-1 Grundsatz Integration von Siedlungs- und Verkehrsplanung
Siedlungsräumliche und verkehrsinfrastrukturelle Planungen sollen aufeinander abgestimmt werden.*
- 8.1-2 Ziel Neue Verkehrsinfrastruktur im Freiraum
Für neue raumbedeutsame Verkehrsinfrastruktur darf Freiraum nur in Anspruch genommen werden, wenn der Bedarf nicht durch den Ausbau vorhandener Infrastruktur gedeckt werden kann. Davon ausgenommen sind die Infrastruktur für nichtmotorisierte Mobilität sowie neue Schieneninfrastruktur, die der Verlagerung von Güterverkehren aus Siedlungsbereichen dient.*
- 8.1-3 Ziel Verkehrsstrassen
Für den überregionalen und regionalen Verkehr sind Trassen bedarfsgerecht zu sichern und flächensparend zu bündeln.*
- 8.1-4 Grundsatz Transeuropäisches Verkehrsnetz
Für die Trassen und funktional zugeordneten Flächen der Verkehrsachsen des Transeuropäischen Verkehrsnetzes sowie des Bundes- und Landesverkehrswegeplans soll die Regionalplanung planerische Flächenvorsorge betreiben.*
- 8.1-5 Grundsatz Grenzüberschreitender Verkehr
Im Grenzraum zu den Nachbarländern und -staaten sollen die Verkehrsverbindungen grenzüberschreitend entwickelt werden.*

Aus dem Grundsatz der Integration von Siedlungs- und Verkehrsplanung und unter Beachtung der Raumstruktur ist abzuleiten, dass verkehrliche Beziehungen auch im ÖPNV insbesondere auf die beiden einzigen Mittelzentren im Kreis Düren - die Städte Düren und Jülich - auszurichten sind.

Regionalplan

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

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

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

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

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

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

3.1.1 Verkehrszweigübergreifende Planung (Vorbemerkung)

(...)

- (2) *Das Gebot der verkehrszweigübergreifenden Planung gemäß § 28 Abs.1 LEPro erfordert eine ständige Koordinierung der vorgenannten Pläne und Programme untereinander. Nur dadurch können Konkurrenzplanungen der Verkehrsträger untereinander ermittelt, der Vorrang für Verkehrsträger mit hoher Transportleistung (Bahnen und Busse) sichergestellt und die gemeinsamen Schnittstellen sinnvoll geplant werden. Aus dem Gebot der integrierten Planung von Siedlungsentwicklung und Verkehr ergibt sich darüber hinaus das Erfordernis einer ständigen Abstimmung zwischen den Trägern der Bauleitplanung, den Trägern der Straßenplanung (einschließlich Rad- und Fußwege) und den Trägern der Nahverkehrsplanung.*
- (3) *Für große Teile der von hohem Verkehrsaufkommen belasteten Region Aachen bedeutet dies unter Berücksichtigung der vielfältigen schädlichen Auswirkungen des Individualverkehrs, dass bei allen verkehrswirksamen Planungen und Vorhaben die Möglichkeiten zur Dämpfung des motorisierten Verkehrs auszuschöpfen sind. Soweit z.B. Maßnahmen im so genannten Umweltverbund (Fuß-/Radwege, öffentliche Verkehrsmittel) als Alternative zum Autoverkehr in Betracht kommen, sollen sie vorrangig durchgeführt werden.*
- (4) *Die Maßnahmen zur Realisierung der Verkehrsinfrastruktur sollen so koordiniert werden, dass sie sich gegenseitig im umweltpolitischen Interesse ergänzen. Die Verknüpfung der Netze soll die Wahl umweltschonender Verkehrsmittel begünstigen. Das bedeutet, dass der Ausbau von Straßen in Konkurrenz zu Schienenstrecken zu vermeiden ist. Beim Ausbau der Straßeninfrastruktur sollen die Liniennetze und Haltestellen (Knotenpunkte) des öffentlichen (Nah-)Verkehrs, insbesondere des Schienenpersonen(nah)verkehrs, einbezogen werden. Das bedeutet für die nachgeordneten Planungsträger, dass alle Planungen und Maßnahmen für die verschiedenen Verkehrsträger in ihren gegenseitigen Wechselwirkungen betrachtet werden müssen. Die Auswirkungen insbesondere des Straßenausbaus auf die Planungen, den Bestand und die Entwicklung des ÖPNV-Netzes sind zu berücksichtigen und in die Planung einzubeziehen.*

(...)

3.1.2 Schienen- und Linienverkehr

Vorbemerkung:

- (3) *Wichtigste Voraussetzung für die gemäß LEP NRW gebotene Verlagerung vom individuellen (Auto-) Nahverkehr auf den Öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) ist dessen ständige Weiterentwicklung hinsichtlich der Leistungsfähigkeit, der Qualität und der Netz- und Bedienungsdichte. Diese Attraktivitätssteigerung kann nicht nur durch Infrastrukturmaßnahmen alleine, sondern in gleichem Maße durch eine verbesserte Organisation der Verkehrsabläufe, eine Optimierung der Netze, insbesondere durch eine Verbesserung der Vernetzung der Verkehrsträger und eine einfachere Zugänglichkeit erreicht werden.*

(...)

Grundsätze:

- (5) *Die Erfordernisse und Planungen zwischen dem ÖPNV und dem öffentlichen Fernverkehr sind so miteinander abzustimmen, dass für beide eine bestmögliche Attraktivität erreicht bzw. gesichert wird. Die Linien und Netze des ÖPNV sind – bedarfsorientiert – so zu entwickeln, dass die Siedlungsbereiche und die sonstigen Schwerpunkte des Verkehrsaufkommens innerhalb der Region Aachen und der benachbarten Regionen schnell, zuverlässig, sicher und bequem erreicht werden können.*
- (6) *Innerhalb der Siedlungsbereiche sollen neue Baugebiete vorrangig dort entwickelt bzw. erschlossen werden, wo sich in fußläufiger Entfernung Haltepunkte des schienengebundenen Nahverkehrs oder eines anderen leistungsfähigen ÖPNV-Mittels befinden oder konkret geplant sind. Soweit Siedlungsbereiche über ein geeignetes Potenzial für die Auslastung, Verbesserung oder Neueinrichtung einer ÖPNV-Linie verfügen, soll geprüft werden, ob eine bauliche Entwicklung initiiert werden kann, mit der eine ausreichende Tragfähigkeit für die Sicherung des Bestandes oder für die Entwicklung einer neuen Schienenpersonennahverkehr (SPNV)/ÖPNV-Linie oder die Anordnung einer neuen Haltestelle erreicht werden kann. Dabei ist auf eine zweckmäßige Netzeinbindung zu achten.*

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

(...)

2.3 Nahverkehrsplan des SPNV

Verantwortlich für Planung, Ausführung und Ausgestaltung des SPNV im Kreis Düren ist der Zweckverband Nahverkehr Rheinland (ZV NVR). Der NVR ist auch für die Aufstellung des Nahverkehrsplans für den SPNV zuständig, der als Rahmenplan die weitere Entwicklung des SPNV im AVV-Verbundgebiet vorgibt und der bei der Erstellung des NVP des Kreises Düren zu beachten ist.

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

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

Das Planwerk wird unter Beteiligung der ÖPNV-Aufgabenträger, der benachbarten Zweckverbände für den SPNV und der im Verbundraum tätigen Eisenbahninfrastruktur- und Eisenbahnverkehrsunternehmen erarbeitet. Der SPNV-Nahverkehrsplan 2016 des NVR lag zum Zeitpunkt des Redaktionsschlusses dieses NVP (3.2.2016) nur in einem Entwurf vor. Er soll im Frühjahr 2016 veröffentlicht werden.

3 Anforderungsprofil und Qualitätsstandards im ÖSPV

Gemäß § 8 Abs. 2 PBefG definiert der Aufgabenträger „...die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Verkehrsleistungen im öffentlichen Personennahverkehr...“. Nach dem ÖPNVG NRW haben die Aufgabenträger für die Sicherung der Mobilität und damit für eine angemessene Bedienung der Bevölkerung mit Nahverkehrsangeboten zu sorgen.

Vor diesem Hintergrund beschreibt der Kreis Düren im Folgenden sein Leitbild für den ÖSPV, um darauf aufbauend Ziele zu definieren, die in einem ausführlichen Anforderungsprofil konkretisiert werden. Das Anforderungsprofil des Aufgabenträgers formuliert im Rahmen der Daseinsvorsorge verbindliche Qualitätsanforderungen für den ÖSPV im Planungsgebiet und stellt so – in Verbindung mit den fahrplanjährlichen Anpassungen des Leistungsangebotes, die im Etat des AVV eingestellt werden – den Mindestumfang der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen gemäß Verordnung EU-VO 1370/2007 dar. Die in diesem Kapitel formulierten Qualitätsstandards sind insbesondere von den Verkehrsbetreibern spätestens ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 bzw. ab Erteilung einer neuen Liniengenehmigung nach diesem Zeitpunkt einzuhalten. Die Verkehrsunternehmen haben darüber hinaus die Verbundregularien im AVV (und soweit erforderlich im VRS) inklusive der verbundrelevanten Verträge einzuhalten bzw. anzuwenden. Die letzten beiden Sätze gelten ausdrücklich auch für Subunternehmer.

3.1 Leitbild und Ziele

Leitbild

Der ÖSPV im Kreis Düren soll stärker als bisher dazu beitragen, die Mobilitätsbedürfnisse der Bürger zu befriedigen und den täglichen Verkehrsbedarf sozial- und umweltverträglich abzuwickeln. Deshalb müssen die Alternativen zur Nutzung des privaten Pkw weiter verbessert werden. Dies umfasst auch die Schaffung innovativer ÖPNV-Angebote und das Sichtbarmachen der Vorteile des ÖPNV. Mit einer Stärkung des öffentlichen Verkehrs soll zudem ein Beitrag zum Klimaschutz geleistet werden.

Im gesamten Verkehrsgebiet ist ein qualitativ hochwertiges, möglichst flächendeckendes Angebot durch öffentliche Verkehrsmittel zu schaffen bzw. zu erhalten, welches sowohl die Stadt- und Ortsteile der einzelnen Städte und Gemeinden und der Kommunen untereinander verbindet, als auch die Verknüpfung zu den Mittel- und Oberzentren sowie zum weiteren Umland herstellt. Auch in den Orts- und den Tagesrandlagen sind anspruchskonforme Angebote notwendig. Ausdrücklich soll das Nahverkehrsangebot im Kreis Düren auch für Schüler, Familien und Senioren attraktive Angebote bereitstellen. Für Mobilitäts-eingeschränkte Personen sind die Anforderungen an die Barrierefreiheit zu berücksichtigen.

Die strukturellen Unterschiede des Ballungskerns Aachen, der Ballungsrandzone und der überwiegend ländlich strukturierten Gebiete im östlichen Verbundgebiet (Kreis Düren) mit den beiden herausgehobenen Mittelzentren Düren und Jülich sind in angemessener Weise zu berücksichtigen. Das Nahverkehrskonzept muss siedlungsstrukturelle Entwicklungen berücksichtigen und sinnvoll unterstützen. Die Integration neuer Wohn- und Gewerbeflächen in das Netz- und Bedienungsangebot muss frühzeitig konzeptionell vorbereitet werden.

Die Ausrichtung des Umfangs des ÖSPV-Angebots muss sich an den finanziellen Möglichkeiten des Kreises orientieren. Von daher kommt der Verbesserung der Wirtschaftlichkeit des ÖPNV eine besondere Bedeutung zu. Dies beinhaltet eine bedarfsorientierte Gestaltung des Leistungsangebotes, eine effiziente Erbringung der Betriebsleistungen und eine Steigerung der Erlöse durch eine Zunahme der Fahrgastnachfrage. Aufbauend auf einem kreisweit weitgehend identischen Grundangebot sollen insbesondere dort Verkehrsleistungen ausgebaut werden, wo eine hohe Nachfrage vorhanden ist bzw. erwartet wird; hierzu sind die Ergebnisse der durchgeführten Haushaltsbefragung zu verwenden.

Ziele

Im Wesentlichen werden für die Ausgestaltung des ÖSPV im Kreis Düren vier Ziele verfolgt:

- **Sicherstellung der Mobilität**

Eine Grundversorgung der Bevölkerung mit ÖSPV ist zu gewährleisten, damit die Mobilitätsbedürfnisse unabhängig von einem eigenen Pkw erfüllt werden können. Dies bedeutet, dass Angebote so konzipiert werden, dass der Großteil der Bürger in einer angemessenen Zeit sein Reiseziel erreichen kann. Hierbei sind auch die gestiegenen Anforderungen an die Barrierefreiheit zu berücksichtigen. Teilziele in diesem Kontext sind:

- a) gute Erreichbarkeit von Orten
- b) einfacher Zugang (Information, Tarif, Vertrieb, Haltestellen)
- c) hohe Zuverlässigkeit des Angebots
- d) gute Beförderungsqualität
- e) kurze Reisezeiten
- f) angemessenes Preis-Leistungs-Verhältnis.

Hierdurch soll insgesamt die ÖPNV-Affinität in der Bevölkerung erhöht werden.

- **Schaffung einer bedarfsgerechten Angebotsstruktur**

Im Abgleich zwischen einer gewünschten Stärkung des ÖPNV und einer Ausrichtung an den finanziellen Gegebenheiten im Kreis ist das Angebot bedarfs-, also nachfrageorientiert zu gestalten. Dies beinhaltet die Teilziele:

- a) Integration aller Siedlungsbereiche ab 250 Einwohnern in das ÖPNV-Angebot (Empfehlung VDV), sofern nicht topographische o.ä. Gesichtspunkte dagegen sprechen
- b) Schließung von Erschließungs- und Verbindungslücken
- c) Vorhalten von regelmäßigen - möglichst taktbasierten - Linienverkehren auf Relationen mit ausreichender Verkehrsnachfrage
- d) Einsatz von Bedarfsverkehren zur Erschließung von Räumen mit schwacher Nachfrage, z.B. periphere Ortslagen, oder zu Zeiten schwacher Nachfrage, z.B. Tagesrandlagen
- e) Ausschöpfung der Systemvorteile Schnelligkeit, Zuverlässigkeit, Kapazitätsvermögen im Schienenpersonennahverkehr durch systematische Vernetzung mit dem ÖSPV
- f) Abstimmung der Angebote an den Verknüpfungspunkten Bus/Schiene und Bus/Bus.

Die Systemvorteile des ÖPNV gegenüber dem MIV müssen für den Bürger klar erkennbar und spürbar werden. Sie sind allerdings nicht flächendeckend im gesamten Kreisgebiet zu erreichen, da insbesondere in stark ländlich strukturierten Bereichen der ÖPNV gegenüber dem Pkw an seine Grenzen stößt und eine wirtschaftlich akzeptable Auslastung von Bussen und Bahnen nur schwer zu erreichen ist. In diesen Bereichen muss daher das Ziel sein, eine angemessene Grundversorgung sicherzustellen und die Vorteile flexibler, bedarfsorientierter Bedienungsformen zu nutzen.

- **Erhalt bzw. Erhöhung der Attraktivität des Angebotes**

Durch die Erhöhung der Attraktivität der Angebote im ÖPNV soll das Verhalten der Bürger zur Wahl des Verkehrsmittels zugunsten des Nahverkehrs verlagert werden. Kreisweit sollen einheitliche, teilweise gegenüber dem Status quo erhöhte Mindestqualitätsstandards gelten. Dies betrifft vor allem:

- a) klare Produktgestaltung im Leistungsangebot
- b) Systematisierung der Verkehrsangebote (Vertaktung)
- c) kurze Reisezeiten
- d) Einsatz moderner Fahrzeuge
- e) freundliches, kundenorientiertes Fahr- und Servicepersonal
- f) Beschleunigungsmaßnahmen
- g) benutzerfreundliche Ausgestaltung der Verkehrsanlagen
- h) Ausbau von P+R- und B+R-Anlagen
- i) kundenorientierte Ausgestaltung der Tarife, der Vertriebs- und Informationswege.

- **Steigerung der Wirtschaftlichkeit**

Das Leistungsangebot des ÖSPV im Kreis Düren kann nur erbracht werden, solange es mit den finanziellen Handlungsspielräumen in Einklang steht. Vor diesem Hintergrund sind Maßnahmen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit von besonderer Bedeutung. Eine kontinuierliche Überprüfung

des betrieblichen Leistungsangebotes, der Nachfrage- und der Marktsituation soll wesentliche Erkenntnisse dazu liefern. Bei jeder Maßnahme im betrieblichen und tariflichen Bereich ist auch das zukünftig zu erwartende wirtschaftliche Ergebnis zu berücksichtigen.

Die angestrebte Stärkung des ÖPNV muss langfristig durch Maßnahmen in der Siedlungsentwicklung unterstützt werden. Bei Einrichtung neuer Siedlungs- und Wirtschaftsstandorte müssen die Aspekte der ÖPNV-Erschließung insbesondere vor dem Hintergrund der betrieblichen Folgekosten verstärkt berücksichtigt werden. Nach Möglichkeit sollte bei der Wahl neuer Standorte auf vorhandene Strukturen im ÖSPV und SPNV geachtet werden.

3.2 Anforderungsprofil des Aufgabenträgers

Der Kreis Düren legt zur Umsetzung seiner Ziele im Nahverkehrsplan ein Anforderungsprofil für den ÖSPV fest und definiert damit die ausreichende Verkehrsbedienung im Sinne von § 8 Abs. 2 PBefG. Das Anforderungsprofil umfasst Aspekte des betrieblichen Leistungsangebotes, der Infrastruktur, des Tarifs und der Kommunikation insbesondere an den Kontaktstellen vom Anbieter zum ÖPNV-Nutzer. Den Qualitätsmerkmalen werden jeweils Ausprägungen zugewiesen, die eine systematische Gestaltung von ÖSPV-Qualität im Sinne von Mindestanforderungen ermöglichen, die von den Betreibern der Verkehrsdienste einzuhalten sind.

Das Anforderungsprofil beinhaltet regionsweit gültige Zielwerte (Verbundstandards) bzw. solche Zielwerte, die in Abhängigkeit von der zentralörtlichen Gliederung im Einzelnen vom lokalen Aufgabenträger (AT) formuliert werden müssen. Diese Zielwerte bzw. Mindeststandards werden in den folgenden Abschnitten des Kapitels 3 beschrieben. Im Rahmen einer Schwachstellenanalyse (Kapitel 4 und 6) werden bestimmte momentane Abweichungen von den definierten Zielwerten festgehalten.

Anforderungsprofil für den ÖSPV		Standard gesetzt von	
Qualitätsmerkmal	Merkmalsausprägung	AT	Verbund
Angemessene Verkehrsbedienung	Erschließungsqualität Betriebszeiten Verbindungsqualität Produktpalette Verknüpfung der Verkehrssysteme Struktur des Leistungsangebots	• • • •	 • •
Betriebliche Qualität	Sicherheit Sauberkeit Betriebssteuerung Pünktlichkeit	• • • •	• • • •
Infrastrukturvorhaltung	Fahrzeuge Ortsfeste Infrastruktur Haltestellen	• • •	○
Tarifgestaltung im Verbund	Verbundtarif		•
Kontaktstellen zum ÖPNV-Nutzer	Vertrieb Service Kommunikation/Information Personal	• • •	• • •
		○) gem. Förderrichtlinie	

Tab. 7: Gesamtübersicht über das Anforderungsprofil für den ÖSPV im AVV

Als Verbundstandards gelten alle übergreifenden verbundweiten Anforderungen. In Einzelfällen können diese Anforderungen durch spezifische lokale Vorgaben des Aufgabenträgers ergänzt werden. Die Anforderungen an die Fahrzeuge orientieren sich an den Förderrichtlinien des AVV zur Verwendung der ÖPNV-Pauschale gem. § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW. Auch die Vorgaben für die Bereiche Kommunikation/Information und Service werden durch spezifische Vorgaben des Aufgabenträgers ergänzt. Die gewünschte Struktur des Leistungsangebots ist in den Kapiteln 5 und 6 (Zielkonzept) zu finden.

Die folgenden Qualitätsstandards sind von den Verkehrsunternehmen im Kreis Düren spätestens ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 bzw. ab Erteilung einer neuen Liniengenehmigung nach diesem Zeitpunkt einzuhalten.

3.3 Erschließungsqualität

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

Zentralörtliche Gliederung gemäß Landesentwicklungsplan	Lage im Raum	Radius des Einzugsbereiches um eine Haltestelle			
		Qualitätsstufe 1		Mindeststandard	
		ÖSPV Bus [m]	SPNV Schiene [m]	ÖSPV Bus [m]	SPNV Schiene [m]
Mittelzentrum (MZ)	zentraler Bereich	300	800	400	1.000
	solitärer Ortsteil, Randlage	300	1.000	600	1.200
Grundzentrum (GZ)	zentraler Bereich	300	1.000	500	1.200
	solitärer Ortsteil, Randlage	300	1.000	700	1.200
Die Zielwerte gelten für Raumeinheiten mit mehr als 250 Einwohnern					

Tab. 8: Anforderungsprofil für die Raumerschließung durch öffentliche Verkehrsmittel

Siedlungsbereiche mit mehr als 250 Einwohnern sind gemäß den maximalen Radien um eine Haltestelle der Qualitätsstufe 1 an den ÖPNV anzubinden. Dabei entspricht ein Radius von 300 m ungefähr einer fußläufigen Entfernung von der Haustür bis zur Haltestelle von bis zu 400 m. In den Kerngebieten der Grund- und der Mittelzentren ist darüber hinaus für lokale Angebote ein kürzerer Fußweg anzustreben, d.h. ein Haltestelleneinzugsradius unter 300 m. Wenn die örtlichen Gegebenheiten es erfordern, kann auf den Mindeststandard ausgewichen werden; dies soll in Abstimmung mit dem Aufgabenträger erfolgen.

3.4 Betriebszeiten

In Anpassung an die im Tagesverlauf schwankende Verkehrsnachfrage werden drei Betriebszustände – Normalverkehrszeit (NVZ), Hauptverkehrszeit (HVZ) und Schwachverkehrszeit (SVZ) – unterschieden. Für diese Betriebszustände sind in den jeweiligen Tagesarten (montags bis freitags, samstags, sonn- und feiertags) mindestens die wie folgt vorgegebenen **Betriebszeiten** (Bedienungsdauern) einzuhalten.

NVZ Normalverkehrs- zeit	<u>montags bis freitags:</u> Betriebsbeginn (ca. 6:00 Uhr) bis abends 18:00 Uhr <u>samstags:</u> vormittags (ca. 9:00 Uhr) bis ca. 16:00 Uhr
HVZ Hauptverkehrs- zeit	<u>montags bis freitags:</u> Abdeckung der morgendlichen und nachmittäglichen Verkehrsspitzen durch Verdichtungsfahrten von ca. 6:00 bis 9:00 Uhr sowie 15:00 bis 18:00 Uhr
SVZ Schwachverkehrs- zeit	<u>montags bis freitags:</u> ca. 18:00 Uhr bis Betriebsende (ca. 23:00 Uhr – Ausnahme Nachtbus an Freitagen und Samstagen) *) <u>samstags:</u> Betriebsbeginn bis ca. 9:00 Uhr sowie ab ca. 16:00 Uhr bis Betriebsende *) <u>sonn- und feiertags:</u> ganztägig *)
*) Bedarfsorientierte Bedienungsangebote in Abhängigkeit von der Nachfragesituation	

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

Mögliche Abweichungen und Detaillierungen dazu sind in den gemeinde- und linienspezifischen Angeboten im Kapitel 6 finden.

3.5 Verbindungsqualität

Schnelle, häufige und nach Möglichkeit direkte Verbindungen zwischen Wohnstätten, Arbeitsstätten Freizeiteinrichtungen und wichtigen Versorgungsbereichen kennzeichnen eine gute Verbindungsqualität. Die Verbindungsqualität muss in zeitlicher und räumlicher Hinsicht dem Mobilitätsverhalten der Bürgerinnen und Bürger angepasst sein. Das Anforderungsprofil für die Bedienungshäufigkeiten und Umsteigehäufigkeiten auf Nahverkehrsverbindungen im AVV ist in Tabelle 10 wiedergegeben. Dabei wird zwischen regionalen Verbindungen (Verbindungen zu den Zentren) und lokalen Verbindungen (innerhalb bzw. im Nahbereich der Zentren) unterschieden.

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

Die Verbindungshäufigkeiten gemäß Qualitätsstufe 1 der nachfolgenden Tabelle sind anzustreben. Aufgrund stark gebündelter Nachfrageströme (z.B. im Ausbildungsverkehr) sind in Teilbereichen und bestimmten Zeitlagen deutlich höhere Bedienungshäufigkeiten erforderlich. Die Mindeststandards sollen nicht unterschritten werden.

Für **Umsteigehäufigkeiten** gilt die Zielsetzung, diese so gering wie möglich zu halten. Die Zielvorstellungen für relationsbezogene Umsteigehäufigkeiten sind ebenfalls nach der raumordnerischen Funktion der Teilräume differenziert. Die Qualitätsstufe 1 ist als mittelfristiges Ziel anzusehen. Damit ist im Einzelfall nicht ausgeschlossen, dass auch geringfügig schlechtere Zustände für die gleiche Verbindung akzeptiert werden können oder auch geringfügig bessere Zustände angemessen sind. Die Mindeststandards sollen nicht unterschritten werden (wobei der Mindeststandard in der Tabelle die maximale Anzahl von Umstiegen beschreibt).

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

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

Mindestanforderungen an die Verbindungsqualitäten sind darüber hinaus den einzelnen Festlegungen im Zielkonzept (Kapitel 5 und 6) zu entnehmen.

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

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

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

3.6 Verknüpfung der Verkehrssysteme

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

Das für das Bedienungsgebiet des AVV formulierte Anforderungsprofil für Anschlussqualitäten an definierten Verknüpfungspunkten ist in der Tabelle 11 wiedergegeben. Die Verknüpfungspunkte zwischen Bus und Bahn werden nach ihrer Art und Lage im Zielkonzept für die Ausgestaltung des ÖPNV (Abschnitt 5.4) aufgeführt.

An den Verknüpfungspunkten erfolgt die fahrplanmäßige (geplante) und die betriebliche (operative) Anschlusssicherung (vgl. Abschnitte 3.18 und 3.20). Die erforderliche technische Infrastruktur zur Ortnung der Fahrzeuge im Einsatz sowie zum unternehmensübergreifenden Austausch von IST-Daten ist Bestandteil des Anforderungsprofils.

Qualitätskriterium	Umsteigezeit		Umsteigeweg	Anzahl Ebenen	Anschluss - sicherung bis zu ³⁾	Orientierungshilfe für Anschlüsse	P+R-Einrichtungen	K+R-Einrichtungen	B+R-Einrichtungen
	[Min]	[m]	[Min]						
	min.	max.	max.	max.					
Systemverknüpfungspunkte Bus/Bahn und Bus/Bus (z.B. zentrale Bahnhöfe und SPNV-Haltestellen, Busbahnhöfe und Rendezvouspunkte)									
SPNV - SPNV	5	15	200	2	5	ja	optional ¹⁾	ja	ja
SPNV - Bus/Bedarfsverkehr	5	15		2	5				
Bus - Bus/Bedarfsverkehr	3	10		1	5				
Sonstige Verknüpfungspunkte und Haltestellen mit überdurchschnittlichem Fahrgastaufkommen (z.B. sonstige SPNV-Haltestellen, Umsteigehaltestellen, Haltestellen an P+R-Anlagen)									
SPNV - SPNV	5	15	150	2	5	ja	optional ¹⁾	optional ¹⁾	ja
SPNV - Bus/Bedarfsverkehr	5	15		2	10				
Bus - Bus/Bedarfsverkehr	3	10		1	5				
Haltestellen mit durchschnittlichem bis unterdurchschnittlichem Fahrgastaufkommen ²⁾									
Bus - Bus/Bedarfsverkehr	3	10	100	1	-	ja	optional	nein	optional
Legende:									
1) Nach Maßgabe der räumlichen und verkehrlichen Situation anzustreben.									
2) Haltestellen dieser Kategorie sind nicht als Verknüpfungspunkte vorgesehen. Aus betrieblichen Gründen können jedoch Umstiege erforderlich sein. Nach Möglichkeit ist das Umsteigen durch einen Punktanschluss zu sichern.									
3) Die angegebenen Werte stellen allgemeine Zielformulierungen für die Wartezeiten zur Anschlusssicherung dar. Je nach betrieblicher, örtlicher und zeitlicher Gegebenheit (z.B. "letzte Fahrt") sind die maximalen Zeitspannen entsprechend auszurichten.									

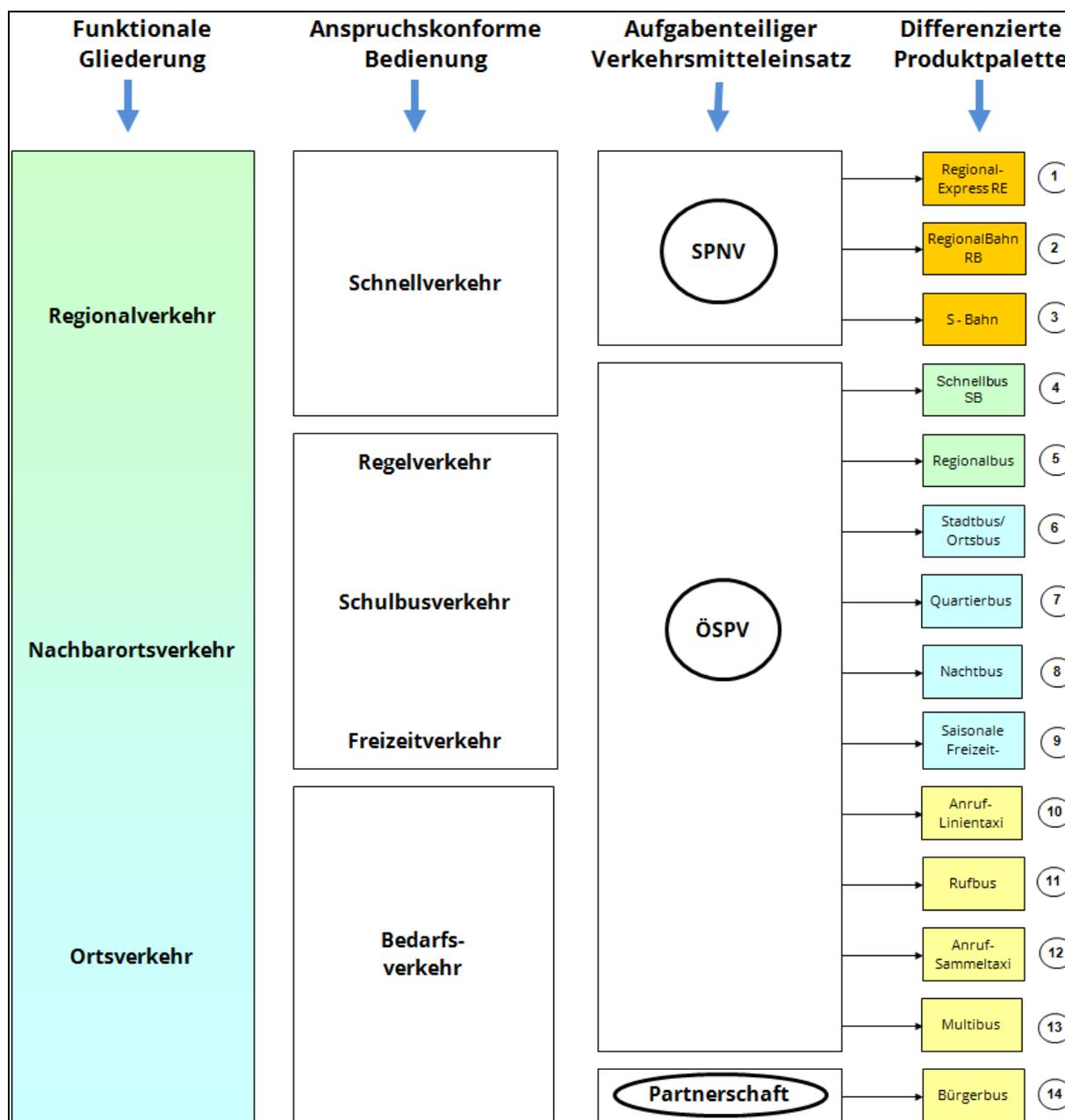
Tab. 11: Anforderungsprofil für die Verknüpfung der Verkehrssysteme im AVV

Darüber hinaus werden im Zielkonzept mit den geplanten Mobilitätsstationen zusätzliche Haltepunkte herausgehoben, bei denen eine Verknüpfung mit über den ÖPNV hinausgehenden Angeboten sinnvoll ist (siehe Abschnitt 5.5). Hier kann es sich zum Beispiel um Verknüpfungen zwischen Bus oder Bahn einerseits und Fahrrad, e-Bike, Car-Sharing und anderen „neuen“ Mobilitätsformen andererseits handeln, die dazu dienen sollen, mehr Fahrgäste zum Umstieg auf den ÖPNV zu bewegen.

3.7 Produktpalette

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

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



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

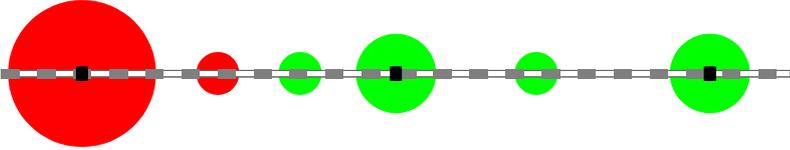
Eine Definition produktspezifischer Standardmerkmale für die Produkte des SPNV (RE, RB, S-Bahn) ist Gegenstand des Nahverkehrsplans für den SPNV. Die Weiterentwicklung der Produktpalette im SPNV obliegt seit dem 01.01.2008 dem NVR. SPNV-Produkte sind daher hier nur nachrichtlich wiedergegeben.

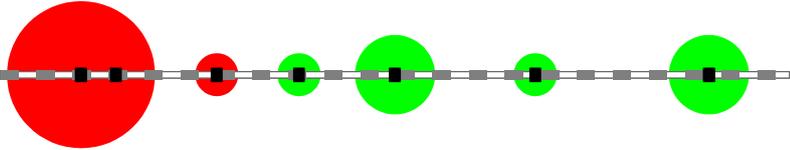
Die Palette beschreibt die wesentlichen produktspezifischen Standardmerkmale in Hinsicht auf:

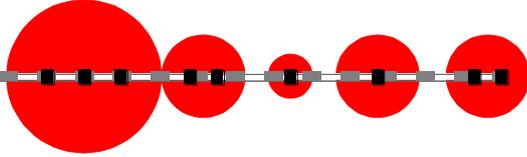
- **Produktkennzeichnung** (Name, Nummer, lokale Identifikation)
- **Verkehrsaufgabe** (Funktion, Zielgruppe, Reiseweite)
- **Charakteristik** (Linienführung, Haltestellenabstand, Beförderungsgeschwindigkeit)
- **Bedienung** (Betriebszeit, Bedienungshäufigkeit)
- **Fahrzeug** (Fahrzeugtyp, Qualitätsmerkmale)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

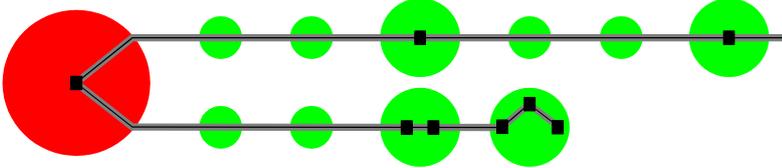
Darüber hinaus wird auf tarifliche Besonderheiten eingegangen.

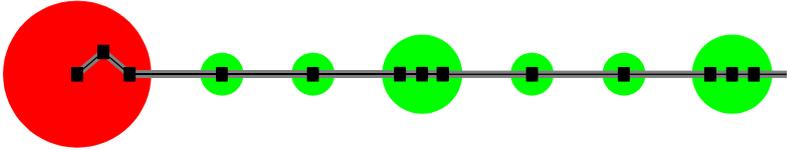
Die Zuordnung der Produkte zu den konkreten Leistungsangeboten (Linien u.ä.) erfolgt im Zielkonzept in Kapitel 5 und 6.

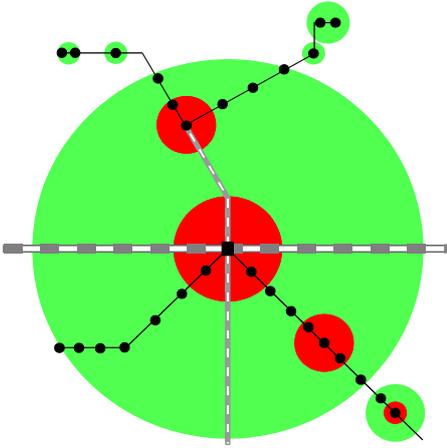
	<p>① RegionalExpress (RE)</p>  <p>  mind. 15 km  täglich 5.00 bis 24.00 h mind. 80 km/h  i.d.R. Doppelstockzug  Taktverkehr  2 Beförderungsklassen Komfort-Ausstattung Tag: 60 Min. Abend: 60 Min. Wochenende: 60 Min. </p>								
<p>Verkehrsaufgabe:</p>	<p>Schnelle Verbindung von Städten und Regionen entlang der Hauptverkehrsachsen. Zielgruppe: insbesondere Berufspendler und Gelegenheitsfahrer mit großen bis sehr großen Reiseweiten. Gemäß den Vorgaben des Landes NRW werden ausgewählte RE-Linien schrittweise in das Netz Rhein- Ruhr-Express (RRX) überführt.</p>								
<p>Charakteristik:</p>	<p>Schnellverkehr. Hält nur an ausgewählten Haltestellen in zentralen Stadtbereichen. Verkehrt über die Anlagen des Fernverkehrs und übernimmt Zubringerfunktionen zum Fernverkehr. Systematische Verknüpfung gemäß ITF in den Verkehrsknoten. Haltestellenabstand außerhalb geschlossener Ortschaften mindestens 15 km.</p>								
<p>Bedienung:</p>	<p>Betriebszeit: täglich 5.00 bis 24.00 h.</p> <table border="1" data-bbox="815 1137 1414 1391"> <thead> <tr> <th colspan="2">Richtwerte für die Linienbedienungshäufigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Tagesverkehr:</td> <td>60 Min.</td> </tr> <tr> <td>Abendverkehr:</td> <td>60 Min.</td> </tr> <tr> <td>Wochenende:</td> <td>60 Min.</td> </tr> </tbody> </table>	Richtwerte für die Linienbedienungshäufigkeit		Tagesverkehr:	60 Min.	Abendverkehr:	60 Min.	Wochenende:	60 Min.
Richtwerte für die Linienbedienungshäufigkeit									
Tagesverkehr:	60 Min.								
Abendverkehr:	60 Min.								
Wochenende:	60 Min.								
<p>Fahrzeug:</p>	<p>In der Regel lokbespannte Doppelstockzüge; bei RRX-Linien gelten spezifische Vorgaben. Behängung: max. 6 Wagen/Zug, niveaugleicher Einstieg.</p>								
<p>Service und Komfort:</p>	<p>Zwei Beförderungsklassen. Ansaage/Anzeige der Halte. Platz für Fahrräder, Rollstühle, Kinderwagen, Traglasten. Gepolsterte, textilbezogene Sitze. Ggfs. Klimatisierung, WC, Bewirtschaftung.</p>								
<p>Erscheinungsbild:</p>	 <p>Zurzeit gemäß DB-Produktlinie, bei RRX-Linien Erscheinungsbild gemäß Vorgaben des Landes.</p>								

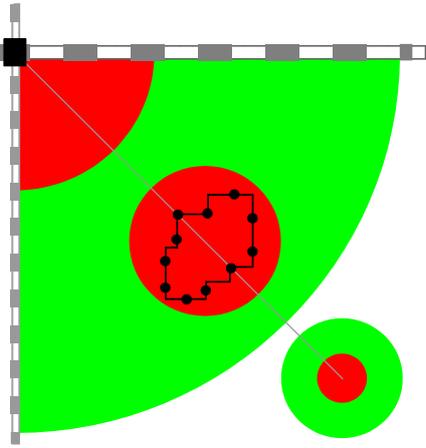
	<p>② RegionalBahn (RB)</p>  <p>  raumabhängig, mind. 3km  täglich 5.00 bis 24.00 h  Triebwagen  Taktverkehr  2 Beförderungsklassen Komfort-Ausstattung Tag: 30/60 Min. Abend: 60 Min. Wochenende: 60 Min. </p>														
<p>Verkehrsaufgabe:</p>	<p>Dient der Flächenerschließung entlang der Schienenachse, verbindet Städte und Gemeinden in der Region und übernimmt Zubringerfunktion zum RegionalExpress und Fernverkehr. Bildet ggf. zusammen mit der Stadtbahn das Grundnetz des regionalen Schienenverkehrs. Zielgruppe sind alle Personen mit mittleren Reiseweiten.</p>														
<p>Charakteristik:</p>	<p>Bedient alle Bahnhöfe und Haltepunkte am Linienweg. Verkehrt weitestgehend auch über die Anlagen des Fernverkehrs. Kann ggfs. in innerstädtische Nahverkehrssysteme eingebunden werden. Haltestellenabstand abhängig von der Siedlungsstruktur.</p>														
<p>Bedienung:</p>	<p>Betriebszeit: täglich 5.00 bis 24.00 h.</p> <table border="1" data-bbox="512 1142 1404 1411"> <thead> <tr> <th></th> <th>Mindeststandard</th> <th>Gehobener Anspruch</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Tagesverkehr:</td> <td>60 Min.</td> <td>30 Min.</td> </tr> <tr> <td>Abendverkehr:</td> <td>60 Min.</td> <td>60 Min.</td> </tr> <tr> <td>Wochenende:</td> <td>60 Min.</td> <td>60 Min.</td> </tr> </tbody> </table>				Mindeststandard	Gehobener Anspruch	Tagesverkehr:	60 Min.	30 Min.	Abendverkehr:	60 Min.	60 Min.	Wochenende:	60 Min.	60 Min.
	Mindeststandard	Gehobener Anspruch													
Tagesverkehr:	60 Min.	30 Min.													
Abendverkehr:	60 Min.	60 Min.													
Wochenende:	60 Min.	60 Min.													
<p>Fahrzeug:</p>	<p>Triebwagen bzw. lokbespannte Züge. Niveaugleicher Einstieg, Zulassung für Betrieb nach BO-Strab.</p>														
<p>Service und Komfort:</p>	<p>Zwei Beförderungsklassen. Ansage/Anzeige der Halte. Platz für Fahrräder, Rollstühle, Kinderwagen, Traglasten. Gepolsterte Sitze, Großflächenfenster, ggfs. Klimatisierung.</p>														
<p>Erscheinungsbild:</p>	<p>Gemäß eu^{regio}bahn, Rurtalbahn, DB - Produktlinie.</p> <div style="display: flex; justify-content: space-around;">    </div>														

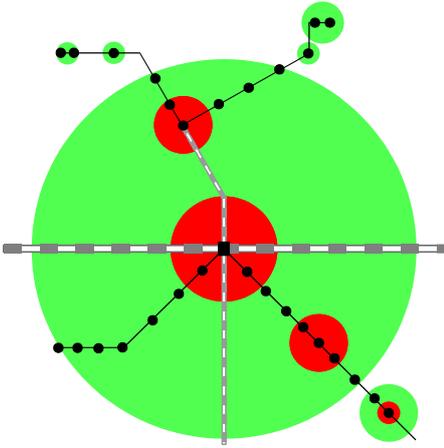
	<p>③ S-Bahn</p>  <p>  mind. 1500 - 3000 m  täglich 5.00 bis 24.00 Uhr  km/h mind. 50 km/h  Lokbespannter Zug, Triebwagenzug   Tag: 60 Min. Abend: 60 Min. Wochenende: 30/60 Min.  2 Beförderungsklassen Komfortausstattung </p>								
<p>Verkehrsaufgabe:</p>	<p>Bedienung der aufkommensstarken Vorort-, Stadt- und Nachbarortsverkehre insbesondere im Einzugsbereich von Großstädten. Sie ergänzt bzw. ersetzt die Regionalbahn in Räumen mit sehr hohem Fahrgastaufkommen. Zielgruppe sind alle Personen mit kurzen bis mittleren Reiseweiten.</p>								
<p>Charakteristik:</p>	<p>Bedient alle Bahnhöfe und Haltepunkte am Linienweg. Verkehrt vorwiegend auf eigenem Gleiskörper – außerhalb des Großstadtgebiets auch über Hauptstrecken bzw. Anlagen des Fernverkehrs – und übernimmt in ihrem Versorgungsgebiet auch Zubringerfunktionen zum Fernverkehr. Systematische Verknüpfung an die lokalen Busverkehre und an den Regionalverkehr gemäß ITF in den Verkehrsknoten. Haltestellenabstand abhängig von der Siedlungsstruktur, im geschlossenen Bebauungsbereich ca. 1500 m, im ländlichen Bereich mindestens 3000 m.</p>								
<p>Bedienung:</p>	<p>Betriebszeit: täglich 5.00 bis 24.00 h.</p> <table border="1" data-bbox="813 1209 1414 1489"> <thead> <tr> <th></th> <th>Bedienungsstandard</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Tagesverkehr:</td> <td>i.d.R. 20 (15) Min. (nachfragebedingte Taktverdünnung auf 30 Min).</td> </tr> <tr> <td>Abendverkehr:</td> <td>60 Min.</td> </tr> <tr> <td>Wochenende:</td> <td>30/60 Min.</td> </tr> </tbody> </table>		Bedienungsstandard	Tagesverkehr:	i.d.R. 20 (15) Min. (nachfragebedingte Taktverdünnung auf 30 Min).	Abendverkehr:	60 Min.	Wochenende:	30/60 Min.
	Bedienungsstandard								
Tagesverkehr:	i.d.R. 20 (15) Min. (nachfragebedingte Taktverdünnung auf 30 Min).								
Abendverkehr:	60 Min.								
Wochenende:	30/60 Min.								
<p>Fahrzeug:</p>	<p>Lokbespannte Züge oder Triebwagenzüge.</p>								
<p>Service und Komfort:</p>	<p>Zwei Beförderungsklassen. Ansage/Anzeige der Halte. Fahrausweiserwerb und -entwertung. Platz für Fahrräder, Rollstühle, Kinderwagen, Traglasten. Gepolsterte Sitze.</p>								
<p>Erscheinungsbild:</p>	<div style="display: flex; align-items: center;">  <p>Zurzeit gemäß DB-Produktlinie.</p> </div>								

	<p>④ Schnellbus (SB)</p>  <p>  abhängig von den örtlichen Gegebenheiten mind. 30 km/h </p> <p>  Täglich, HVZ / NVZ / SVZ </p> <p>  Gelenkbus oder Linienbus </p> <p>  Taktverkehr Werktag: 30 / 60 Min. Wochenende: 60 / 120 Min. </p> <p>  Komfort-Ausstattung </p>						
<p>Verkehrsaufgabe:</p>	<p>Schnelle Verbindung zwischen Städten und Gemeinden in der Region entlang der Hauptverkehrsachsen. Wird insbesondere auf stark nachgefragten Relationen ohne direkte Schienenverbindung i. d. R. als Ergänzung zu vorhandenen Regionalbuslinien eingesetzt.</p>						
<p>Charakteristik:</p>	<p>Schnellverkehr. Hält nur an ausgewählten Haltestellen. Möglichst direkte, eindeutige Linienführung, auch über Schnellstraßen oder Bundesautobahnen. Mögliche Betriebsformen sind:</p> <p>a) Bus hält an zentralen Haltestellen am Linienweg.</p> <p>b) Bus hält nur an allen Haltestellen im Quell- und Zielgebiet.</p> <p>Haltestellenabstand ist abhängig von den örtlichen Gegebenheiten.</p>						
<p>Bedienung:</p>	<p>Betriebszeit: täglich, HVZ/NVZ/SVZ, Taktverkehr.</p> <table border="1" data-bbox="813 1227 1410 1429"> <thead> <tr> <th></th> <th>Richtwerte für die Linienbedienungshäufigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Tagesverkehr:</td> <td>30 / 60 Min.</td> </tr> <tr> <td>Wochenende:</td> <td>60 / 120 Min.</td> </tr> </tbody> </table>		Richtwerte für die Linienbedienungshäufigkeit	Tagesverkehr:	30 / 60 Min.	Wochenende:	60 / 120 Min.
	Richtwerte für die Linienbedienungshäufigkeit						
Tagesverkehr:	30 / 60 Min.						
Wochenende:	60 / 120 Min.						
<p>Fahrzeug:</p>	<p>Gelenkbus, Großraumbus oder Solobus</p>						
<p>Service und Komfort:</p>	<p>Obligatorische Ausstattung des einzusetzenden Fahrzeugs gemäß Kap. 3.7 mit folgenden zusätzlichen Besonderheiten: Ausstattung mit gehobenem Komfort: Ausreichendes Sitzplatzangebot, Gepäckablage, gepolsterte Sitze. Fahrgastinformation mit Haltestellenanzeige, (Anschluss- und Verspätungsinformation wünschenswert).</p>						
<p>Erscheinungsbild:</p>	<p>Gemäß der abgestimmten Produktlinie des Verkehrsträgers.</p>  <p>(Bild: R. Schulteis)</p>						

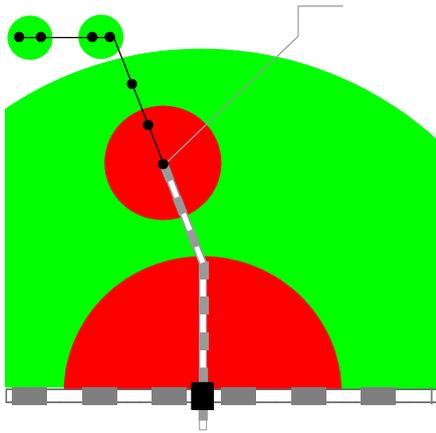
	<p>⑤ Regionalbus</p>  <p>  in Ortslagen 300 - 400 m mind. 20 km/h  Gelenkbus, Großraumbus oder Linienbus  Standard-Ausstattung </p> <p>  täglich HVZ / NVZ / SVZ  Taktverkehr Tag: 15 / 30 / 60 Min. Abend: 30 / 60 Min. Wochenende: 60 / 120 Min. </p>								
<p>Verkehrsaufgabe:</p>	<p>Dient der Flächenerschließung und der Verbindung der Städte, Gemeinden und Ortsteile. Übernimmt in Korridoren ohne ergänzende Ortsbus-Systeme auch die Ortserschließung. Regionalbusse sichern das Grundangebot des regionalen ÖPNV und nach Möglichkeit den Zugang zum SPNV und die Anbindung an das zugehörige Zentrum. Kann partiell Funktionen des Schnellbusses übernehmen. Zielgruppe sind alle Personen mit kurzen bis mittleren Reiseweiten.</p>								
<p>Charakteristik:</p>	<p>Bedient alle Haltestellen am Linienweg. Möglichst direkte, einheitliche Linienführung aller Fahrten. Haltestellenabstand in Ortslagen 300 bis 400 Meter, außerhalb je nach Siedlungsstruktur bis zu 2000 Meter. Führung als Schnellbus möglich.</p>								
<p>Bedienung:</p>	<p>Betriebszeit: täglich, HVZ/NVZ/SVZ, Taktverkehr.</p> <table border="1" data-bbox="815 1122 1414 1384"> <thead> <tr> <th></th> <th>Richtwerte für die Linienbedienungshäufigkeit</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Tagesverkehr:</td> <td>15 / 30 / 60 Min.</td> </tr> <tr> <td>Abendverkehr:</td> <td>30 / 60 Min.</td> </tr> <tr> <td>Wochenende:</td> <td>60 / 120 Min.</td> </tr> </tbody> </table> <p>Nachfrageabhängige Verdichtungen oder Ausdünnungen sind möglich.</p>		Richtwerte für die Linienbedienungshäufigkeit	Tagesverkehr:	15 / 30 / 60 Min.	Abendverkehr:	30 / 60 Min.	Wochenende:	60 / 120 Min.
	Richtwerte für die Linienbedienungshäufigkeit								
Tagesverkehr:	15 / 30 / 60 Min.								
Abendverkehr:	30 / 60 Min.								
Wochenende:	60 / 120 Min.								
<p>Fahrzeug:</p>	<p>Gelenkbus oder Solobus.</p>								
<p>Service und Komfort:</p>	<p>Obligatorische Ausstattung des einzusetzenden Fahrzeugs gemäß Kap. 3.7, Fahrradmitnahme zu bestimmten Zeiten.</p>								
<p>Erscheinungsbild:</p> 	<p>Gemäß der abgestimmten Produktlinie des Verkehrsträgers.</p>  <p>(Bild: S. Steinkamp)</p>  <p>(Bild: R. Schulteis)</p>								

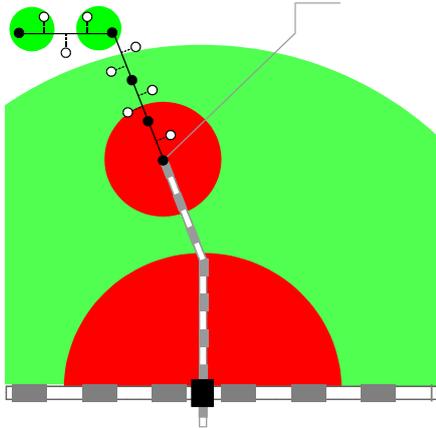
	<p>⑥ Stadtbus/Ortsbus</p>  <ul style="list-style-type: none">  in Ortslagen 300 - 400 m ca. 20 km/h  Fahrzeugeinsatz gemäß Kapazitätenbedarf  Standard-Ausstattung  täglich HVZ / NVZ / SVZ Taktverkehr <ul style="list-style-type: none"> Tag: 15/30/60 Min. Abend: 30/60/120 Min. Wochenende: 60/120 Min.  								
<p>Verkehrsaufgabe:</p>	<p>Übernimmt Erschließungs- und Verbindungsaufgaben innerhalb eines Stadtgebietes. Verbindet Ortsteile untereinander und mit dem Stadtzentrum und sichert, wenn vorhanden, die Anbindung an den Schienenverkehr. Zielgruppe sind alle Personen mit kurzen bis mittleren Reiseweiten.</p>								
<p>Charakteristik:</p>	<p>Bedienung aller Haltestellen am Linienweg. Einheitliche Linienführung aller Fahrten. Im Allgemeinen als zum Stadtkern führende radiale Linien, u.U. sind die Linien untereinander zu Durchmesserlinien kombinierbar. Anschlusssicherung an Verknüpfungspunkten muss gewährleistet sein.</p>								
<p>Bedienung:</p>	<p>Betriebszeit: täglich HVZ, NVZ, ggfs. SVZ, Taktverkehr.</p> <table border="1" data-bbox="815 1115 1412 1368"> <thead> <tr> <th></th> <th>Richtwerte für die Linienbedienungshäufigkeit:</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Tagesverkehr:</td> <td>15 / 30 / 60 Min.</td> </tr> <tr> <td>Abendverkehr:</td> <td>30 / 60 / 120 Min.</td> </tr> <tr> <td>Wochenende:</td> <td>60 / 120 Min.</td> </tr> </tbody> </table>		Richtwerte für die Linienbedienungshäufigkeit:	Tagesverkehr:	15 / 30 / 60 Min.	Abendverkehr:	30 / 60 / 120 Min.	Wochenende:	60 / 120 Min.
	Richtwerte für die Linienbedienungshäufigkeit:								
Tagesverkehr:	15 / 30 / 60 Min.								
Abendverkehr:	30 / 60 / 120 Min.								
Wochenende:	60 / 120 Min.								
<p>Fahrzeug:</p>	<p>Doppel-Gelenkbus, Großraumbus, Gelenkbus, Solobus, Midibus oder Kleinbus.</p>								
<p>Service und Komfort:</p>	<p>Obligatorische Ausstattung des einzusetzenden Fahrzeugs gemäß Kap. 3.7, Fahrradmitnahme zu bestimmten Zeiten (nicht bei Kleinbus).</p>								
<p>Erscheinungsbild:</p>	<ul style="list-style-type: none"> - Gemäß der abgestimmten Produktlinie des Verkehrsträgers. - Gemäß festgelegter lokaler Identitätsmerkmale.  <p>(Bild: R. Schulteis)</p>								

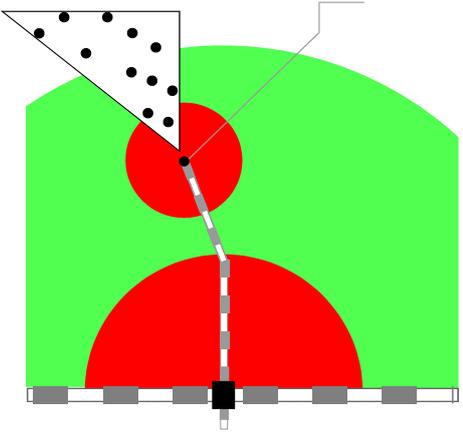
	<p>7 Quartierbus</p>  <ul style="list-style-type: none">  200 - 300 m ca 15 km/h  Midibus Kleinbus  Standard-Ausstattung  werktags: 8.00 bis 18.00 Uhr samstags bis 14.00 Uhr  Taktverkehr Tag: 30 - 60 Min. 						
<p>Verkehrsaufgabe:</p>	<p>Dient der kleinräumigen Erschließung in einzelnen Wohnquartieren, ggf. auch zur Anbindung an ein Stadtteilzentrum oder zur Anbindung bestimmter Ziele, wie z.B. Krankenhäuser. Zielgruppe sind alle Personen, jedoch insbesondere Einkaufs- und Gelegenheitsfahrer.</p>						
<p>Charakteristik:</p>	<p>Flächenerschließung durch ein dichtes Haltestellennetz, auch über Umweg- und Schleifenfahrten. Einheitliche Linienführung aller Fahrten. Haltestellenabstand: 200 bis 300 Meter. Partielle Verknüpfung SPNV/Bus möglich.</p>						
<p>Bedienung:</p>	<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;">Betriebszeit: montags bis samstags NVZ. Taktverkehr.</td> </tr> <tr> <td style="width: 50%;"></td> <td style="text-align: center;">Richtwert für die Linienbedienungshäufigkeit</td> </tr> <tr> <td>Tagesverkehr:</td> <td style="text-align: center;">30 / 60 Min.</td> </tr> </table>	Betriebszeit: montags bis samstags NVZ. Taktverkehr.			Richtwert für die Linienbedienungshäufigkeit	Tagesverkehr:	30 / 60 Min.
Betriebszeit: montags bis samstags NVZ. Taktverkehr.							
	Richtwert für die Linienbedienungshäufigkeit						
Tagesverkehr:	30 / 60 Min.						
<p>Fahrzeug:</p>	<p>Midibus oder Kleinbus.</p>						
<p>Service und Komfort:</p>	<p>Obligatorische Ausstattung des einzusetzenden Fahrzeugs gemäß Kap. 3.7.</p>						
<p>Erscheinungsbild:</p>	<p>Gemäß der abgestimmten Produktlinie des Verkehrsträgers.</p>  <p>(Bild: R.Schulzeis)</p>						

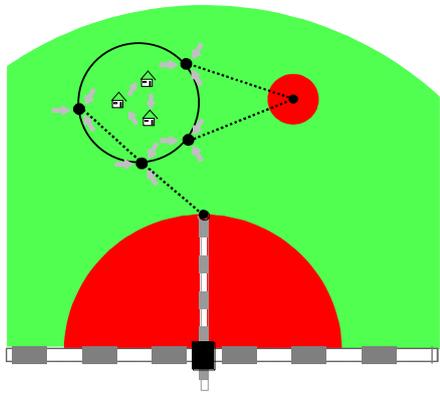
	<p>⑧ Nachtbus</p>  <ul style="list-style-type: none">  in Ortslagen 200 - 300 m ca. 30 - 40 km/h  Großraumbus, (Doppel-)Gelenkbus, Linienbus,  Standard-Ausstattung  Nächte auf Samstag, Sonn- und Feiertag  Taktverkehr: 60 Min 				
<p>Verkehrsaufgabe:</p>	<p>Nächtliches Angebot an Wochenenden und vor Feiertagen für den Freizeitverkehr. Verbindet Ortsteile untereinander und mit dem Stadtzentrum und sichert gegebenenfalls die Anbindung an den Schienenverkehr.</p>				
<p>Charakteristik:</p>	<p>Flächenerschließung durch separaten Linienweg, auch über Umweg- und Schleifenfahrten.</p>				
<p>Bedienung:</p>	<p>Betriebszeit: Nur in den Nächten auf Samstag, Sonn- und Feiertag: ca. 0.00 bis 4.00 Uhr.</p> <table border="1" data-bbox="815 1055 1412 1189"> <thead> <tr> <th colspan="2" data-bbox="815 1055 1412 1122">Bedienungsstandard</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td data-bbox="815 1122 810 1189">Nachts:</td> <td data-bbox="810 1122 1412 1189">60 Min.</td> </tr> </tbody> </table>	Bedienungsstandard		Nachts:	60 Min.
Bedienungsstandard					
Nachts:	60 Min.				
<p>Fahrzeug:</p>	<p>Großraumbus, (Doppel-)Gelenkbus oder Solobus.</p>				
<p>Service und Komfort:</p>	<p>Obligatorische Ausstattung des einzusetzenden Fahrzeugs gemäß Kap. 3.7.</p>				
<p>Tarif:</p>	<p>AVV-Gemeinschaftstarif / NRW-Tarif , ggfs. mit Nachtbuszuschlag.</p>				
<p>Erscheinungsbild:</p>	<p>Gemäß Produktlinie des Verkehrsträgers. Gemäß festgelegter lokaler Identitätsmerkmale (z.B. „Nachtexpress“).</p>  <p>(Bild: S. Steinkamp)</p>				

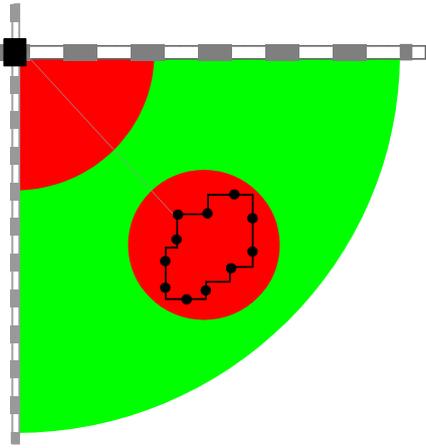
	<p>⑨ Saisonale Freizeitangebote</p>
<p>Verkehrsaufgabe:</p>	<p>Bedarfsorientierte Bus-Freizeitverkehre in der Regel in der Zeit vom 1. Mai (bzw. ab Ostern) bis zum 3. Oktober, am Wochenende und an Feiertagen.</p> <p>Wichtige Verkehrsaufgabe ist die Anbindung des Nationalparks Eifel und des Rurtals für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

	<p>10 Anruf-Linien-Taxi (ALT)</p>  <p>  in Ortslagen: 300 - 500 m ca 25 km/h  Taxi, Großraumtaxi, evtl. Kleinbus oder Linienbus  Standard bzw. Pkw-Standard  Einsatz in verkehrsschwachen Zeiten und Räumen  Bedarfsverkehr  <table border="0" style="display: inline-table; vertical-align: middle;"> <tr> <td>Tag:</td> <td>60 Min.</td> </tr> <tr> <td>Abend:</td> <td>60 Min.</td> </tr> <tr> <td>Wochenende:</td> <td>60 Min.</td> </tr> </table> </p>	Tag:	60 Min.	Abend:	60 Min.	Wochenende:	60 Min.		
Tag:	60 Min.								
Abend:	60 Min.								
Wochenende:	60 Min.								
<p>Verkehrsaufgabe:</p>	<p>Ersetzt oder ergänzt den Buslinienverkehr in verkehrsschwachen Räumen oder zu Zeiten mit niedriger Nachfrage. Übernimmt Erschließungs- und Verbindungsaufgaben zwischen Ortsteilen, auch gemeindegrenzen-überschreitend. Erschließt die Fläche und sichert, wenn vorhanden, die Anbindung an den Schienenverkehr. Zielgruppe sind alle Personen mit kurzen bis mittleren Reisezeiten.</p>								
<p>Charakteristik:</p>	<p>Bedarfsverkehr auf telefonische Vorbestellung (bei Anschlussfahrten Anmeldung über den Busfahrer per Funk möglich). Einheitliche Linienführung aller Fahrten. Hält bei Bedarf an jeder Haltestelle entlang des Linienweges. Haltestellenabstand ca. 300 bis 500 Meter.</p>								
<p>Bedienung:</p>	<p>Betriebszeit: SVZ a) in verkehrsschwachen Zeiten b) in verkehrsschwachen Räumen auch ganztägig möglich.</p> <table border="1" data-bbox="512 1227 1402 1491"> <thead> <tr> <th colspan="2" style="text-align: center;">Bedienungsstandard</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Tagesverkehr:</td> <td style="text-align: center;">60 Min.</td> </tr> <tr> <td>Abendverkehr</td> <td style="text-align: center;">60 Min.</td> </tr> <tr> <td>Wochenende:</td> <td style="text-align: center;">60 Min.</td> </tr> </tbody> </table>	Bedienungsstandard		Tagesverkehr:	60 Min.	Abendverkehr	60 Min.	Wochenende:	60 Min.
Bedienungsstandard									
Tagesverkehr:	60 Min.								
Abendverkehr	60 Min.								
Wochenende:	60 Min.								
<p>Fahrzeug:</p>	<p>Taxi, Großraumtaxi, evtl. Klein- oder Solobus.</p>								
<p>Service und Komfort:</p>	<p>Obligatorische Ausstattung des einzusetzenden Fahrzeugs gemäß Kap. 3.7. Bei Einsatz von Pkw sind die gesetzlichen Vorgaben bezüglich der Barrierefreiheit einzuhalten.</p>								
<p>Tarif:</p>	<p>AVV-Gemeinschaftstarif / NRW-Tarif, Mitnahmeregelung ausgeschlossen.</p>								
<p>Erscheinungsbild:</p>	<p>uneinheitlich, Linien/AST-Beschilderung erwünscht.</p> 								

	<p>(11) Rufbus</p>  <ul style="list-style-type: none">  300 - 500 m ca 25 km/h  Linienbus oder Großraumtaxi  Standard-Ausstattung  Schwachverkehrszeit  Bedarfsverkehr  <ul style="list-style-type: none"> Tag: 60 Min. Abend: 60 Min. Wochenende: 60 Min. 										
<p>Verkehrsaufgabe:</p>	<p>Ersetzt oder ergänzt den Stadtbusverkehr in verkehrsschwachen Räumen oder zu Zeiten mit sehr geringer Nachfrage. Übernimmt Erschließungs- und Verbindungsaufgaben innerhalb eines Stadtgebiets sowie zwischen benachbarten Kommunen und sichert die Anbindung an die zentralen Verknüpfungspunkte des SPNV und ÖPNV. Zielgruppe sind alle Personen mit kurzen bis mittleren Reiseweiten.</p>										
<p>Charakteristik:</p>	<p>Bedarfsverkehr auf telefonische oder schriftliche Vorbestellung als Zubringer zum Anschlussverknüpfungspunkt: Andienung fester Ein- und Ausstiegshaltestellen.</p>										
<p>Bedienung:</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="2" data-bbox="512 1077 812 1144">Betriebszeit: SVZ.</td> </tr> <tr> <td data-bbox="512 1144 812 1211"></td> <td data-bbox="812 1144 1402 1211" style="text-align: center;">Bedienungsstandard</td> </tr> <tr> <td data-bbox="512 1211 812 1279">Tagesverkehr:</td> <td data-bbox="812 1211 1402 1279" style="text-align: center;">60 Min.</td> </tr> <tr> <td data-bbox="512 1279 812 1346">Abendverkehr:</td> <td data-bbox="812 1279 1402 1346" style="text-align: center;">60 Min.</td> </tr> <tr> <td data-bbox="512 1346 812 1411">Wochenende:</td> <td data-bbox="812 1346 1402 1411" style="text-align: center;">60 Min.</td> </tr> </table>	Betriebszeit: SVZ.			Bedienungsstandard	Tagesverkehr:	60 Min.	Abendverkehr:	60 Min.	Wochenende:	60 Min.
Betriebszeit: SVZ.											
	Bedienungsstandard										
Tagesverkehr:	60 Min.										
Abendverkehr:	60 Min.										
Wochenende:	60 Min.										
<p>Fahrzeug:</p>	<p>Solobus oder Großraumtaxi.</p>										
<p>Service und Komfort:</p>	<p>Obligatorische Ausstattung des einzusetzenden Fahrzeugs gemäß Kap. 3.7. Bei Einsatz von Pkw sind die gesetzlichen Vorgaben bezüglich der Barrierefreiheit einzuhalten.</p>										
<p>Tarif:</p>	<p>AVV-Gemeinschaftstarif / NRW-Tarif, ggfs. mit Komfortzuschlag. Die Mitnahmeregelung ist ausgeschlossen.</p>										
<p>Erscheinungsbild:</p>	<div style="display: flex; align-items: center;">   </div> <p style="text-align: right; margin-top: 5px;">(Bild: Deutsche Telekom)</p>										

	<p>12 Anruf-Sammel-Taxi (AST)</p>  <ul style="list-style-type: none">  Einstiegshaltestellen: ca 300 m mind. 30 km/h  Taxi, Großraumtaxi oder Kleinbus  Standard-Ausstattung  nach Bedarf  Bedarfsverkehr  Taxi: 60 Min. Abend: 60 Min. Wochenende: 60 Min. 								
<p>Verkehrsaufgabe:</p>	<p>Ersetzt oder ergänzt den Stadtbus in verkehrsschwachen Räumen oder zu Zeiten geringer Nachfrage. Übernimmt Erschließungs- und Verbindungsaufgaben innerhalb einer Gemeinde oder eines Ortsteiles. Kann auch im Nachbarortsverkehr oder zur Anbindung bestimmter Ziele (z.B. Bahnhof) eingesetzt werden. AST wird oft als Ersatzverkehr für Linienverkehre in den Abendstunden angewandt. Als Busvorläuferbetrieb besitzt er ebenfalls Anwendungsmöglichkeiten.</p>								
<p>Charakteristik:</p>	<p>Bedarfsverkehr auf telefonische Anmeldung (30/45 Minuten vor Fahrtantritt). Flächendeckende Abfahrtsmöglichkeiten an vielen Haltestellen nach einem festgelegten Fahrplan. Haltestellenabstand ca. 200 Meter. Aussteigen vor der Haustür.</p>								
<p>Bedienung:</p>	<p>Betriebszeit: SVZ.</p> <table border="1" data-bbox="512 1189 1401 1453"> <thead> <tr> <th></th> <th style="text-align: center;">Bedienungsstandard</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Tagesverkehr:</td> <td style="text-align: center;">60 Min.</td> </tr> <tr> <td>Abendverkehr:</td> <td style="text-align: center;">60 Min.</td> </tr> <tr> <td>Wochenende:</td> <td style="text-align: center;">60 Min.</td> </tr> </tbody> </table>		Bedienungsstandard	Tagesverkehr:	60 Min.	Abendverkehr:	60 Min.	Wochenende:	60 Min.
	Bedienungsstandard								
Tagesverkehr:	60 Min.								
Abendverkehr:	60 Min.								
Wochenende:	60 Min.								
<p>Fahrzeug:</p>	<p>Taxi, evtl. Großraumtaxi oder Kleinbus.</p>								
<p>Service und Komfort</p>	<p>Obligatorische Ausstattung des einzusetzenden Fahrzeugs gemäß Kap. 3.7 (Pkw-Standard). Bei Einsatz von Pkw sind die gesetzlichen Vorgaben bezüglich der Barrierefreiheit einzuhalten. Bestellung des AST für die Anschlussfahrt möglich ist i.d.R. beim Fahrpersonal möglich.</p>								
<p>Tarif:</p>	<p>AVV-Gemeinschaftstarif / NRW-Tarif mit Komfortzuschlag. Die Mitnahmeregelung ist ausgeschlossen. Eigene Tarife sind unter Umständen zulässig. Das „ASEAG Sammel-Auto (ASA)“ verkehrt nachts im Stadtgebiet Aachen als AST-System mit eigenem Tarif.</p>								

	<p>13 MultiBus</p>  <ul style="list-style-type: none">  Einstiegshaltestellen: verdichtet zu ca. 200 m mind. 30 km/h  Kleinbus, bis zu 12 Sitzplätze  Standard-Ausstattung, ggfs. Niederflertechnik  nach Bedarf  Bedarfsverkehr  Tag: 20 Min. Abend: 20 Min. Wochenende: 20 Min. 								
<p>Verkehrsaufgabe:</p>	<p>Einsatz in ländlich strukturierten Räumen mit schwacher Verkehrsnachfrage. Übernimmt Erschließungs- und Verbindungsfunktion zwischen Ortsteilen, auch gemeindegrenzenüberschreitend. Erschließt die Fläche und sichert die Anbindung an das SPNV/ÖSPV-Netz. Zielgruppe sind alle Nutzer, insbesondere Senioren, Familien und Jugendliche.</p>								
<p>Charakteristik:</p>	<p>Bedarfsverkehr auf telefonische Vorbestellung bis 60 Minuten vor Abfahrt. Bei regelmäßiger Nutzung sind Vorbestellungen für eine Woche möglich. Im Bedienungsgebiet des MultiBusses werden die Haltestellen so verdichtet, dass ein annähernd flächendeckendes System mit Einzugsbereichen von teilweise nur 200 Metern erreicht wird.</p>								
<p>Bedienung:</p>	<p>Betriebszeit: gemäß den örtlichen Gegebenheiten.</p> <table border="1" data-bbox="815 1218 1401 1458"> <thead> <tr> <th></th> <th style="text-align: center;">Bedienungsstandard</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Tagesverkehr:</td> <td style="text-align: center;">20 Min.</td> </tr> <tr> <td>Abendverkehr:</td> <td style="text-align: center;">20 Min.</td> </tr> <tr> <td>Wochenende:</td> <td style="text-align: center;">20 Min.</td> </tr> </tbody> </table>		Bedienungsstandard	Tagesverkehr:	20 Min.	Abendverkehr:	20 Min.	Wochenende:	20 Min.
	Bedienungsstandard								
Tagesverkehr:	20 Min.								
Abendverkehr:	20 Min.								
Wochenende:	20 Min.								
<p>Fahrzeug:</p>	<p>Kleinbus.</p>								
<p>Service und Komfort</p>	<p>Obligatorische Ausstattung des einzusetzenden Fahrzeugs gemäß Kap. 3.7.</p>								
<p>Tarif:</p>	<p>AVV-Gemeinschaftstarif / NRW-Tarif.</p>								
<p>Erscheinungsbild:</p>	 <p>Individuell. Identifikation mit dem MultiBus durch die äußere Gestaltung des Fahrzeugs.</p>								

	<p>14 Bürgerbus</p>  <ul style="list-style-type: none">  200 - 300 m ca 15 km/h  Kleinbus  Standard-Ausstattung  werktags: 8.00 bis 18.00 Uhr samstags: 8.00 bis 14.00 Uhr  120 Min-Takt oder bedarfsorientiert 							
<p>Verkehrsaufgabe:</p>	<p>Die Verkehrsaufgabe ergibt sich häufig aus den Kundenwünschen und ist dadurch maßgeblich vom tragenden Verein bestimmt. Das Erschließungsgebiet ist i.d.R. innerörtlich, jedoch werden auch wichtige Ziele in Nachbarorten bedient, wie z.B. Krankenhäuser. Zielgruppe sind alle Personen, häufig Senioren und Kinder.</p>							
<p>Charakteristik:</p>	<p>Zusätzliches Angebot, organisiert durch einen Bürgerbusverein in Kooperation mit einem örtlichen Verkehrsunternehmen. Flächenerschließung durch ein dichtes Haltestellennetz, auch über Umweg- und Schleifenfahrten. Haltestellenabstand ca. 200 – 300 Meter. Die Linienführung kann uneinheitlich sein. Individuelle Kundenwünsche werden häufig bedient.</p>							
<p>Bedienung:</p>	<p>Betriebszeit: werktags: 8.00 bis 18.00 Uhr, teilweise auch Wochenendverkehr.</p> <table border="1" data-bbox="512 1189 1401 1413"> <tr> <td>Tagesverkehr:</td> <td>Mindeststandard: bedarfsorientiert. Gehobener Anspruch: 60-Minuten-Takt.</td> </tr> <tr> <td>Abendverkehr:</td> <td>In der Regel kein Fahrtenangebot.</td> </tr> <tr> <td>Wochenende:</td> <td>wie Tagesverkehr.</td> </tr> </table>		Tagesverkehr:	Mindeststandard: bedarfsorientiert. Gehobener Anspruch: 60-Minuten-Takt.	Abendverkehr:	In der Regel kein Fahrtenangebot.	Wochenende:	wie Tagesverkehr.
Tagesverkehr:	Mindeststandard: bedarfsorientiert. Gehobener Anspruch: 60-Minuten-Takt.							
Abendverkehr:	In der Regel kein Fahrtenangebot.							
Wochenende:	wie Tagesverkehr.							
<p>Fahrzeug:</p>	<p>Kleinbus, möglichst in Niederflertechnik.</p>							
<p>Service und Komfort</p>	<p>Obligatorische Ausstattung des einzusetzenden Fahrzeugs gemäß Kap. 3.7.</p>							
<p>Tarif:</p>	<p>Spezifischer Bürgerbustarif einschließlich Zeitfahrausweisregelung. Die Anerkennung von Fahrausweisen des AVV-Gemeinschaftstarifs ist anzustreben.</p>							
<p>Erscheinungsbild:</p>	 <p>(Bild: R. Schulteis)</p>	<p>Individuell. Werbung am und im Fahrzeug zur Finanzierung des Bürgerbus-Vereins und in eigener Sache zulässig. Identifikation mit der Bevölkerung durch die Gestaltung des Fahrzeugs.</p>						

3.8 Sonderthema Barrierefreiheit

Gesetzliche Vorgaben

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

Die Berücksichtigung der Belange beeinträchtigter Menschen ist gesetzlich festgeschrieben. Die novellierte Vorschrift des § 8 Abs. 3 Satz 3 PBefG vom 7.8.2013 verlangt, dass der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch beeinträchtigten Menschen berücksichtigt mit dem Ziel, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Von dieser Frist kann gemäß § 8 Abs. 3 Satz 4 PBefG nur abgewichen werden, wenn im Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden.

Definition der Barrierefreiheit

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

Mobilitätseinschränkungen

Im Hinblick auf eine Konkretisierung von Maßnahmen zum Abbau von Barrieren ist es hilfreich, zunächst die möglichen Formen der Mobilitätseinschränkungen zu beschreiben (Abbildung 13).

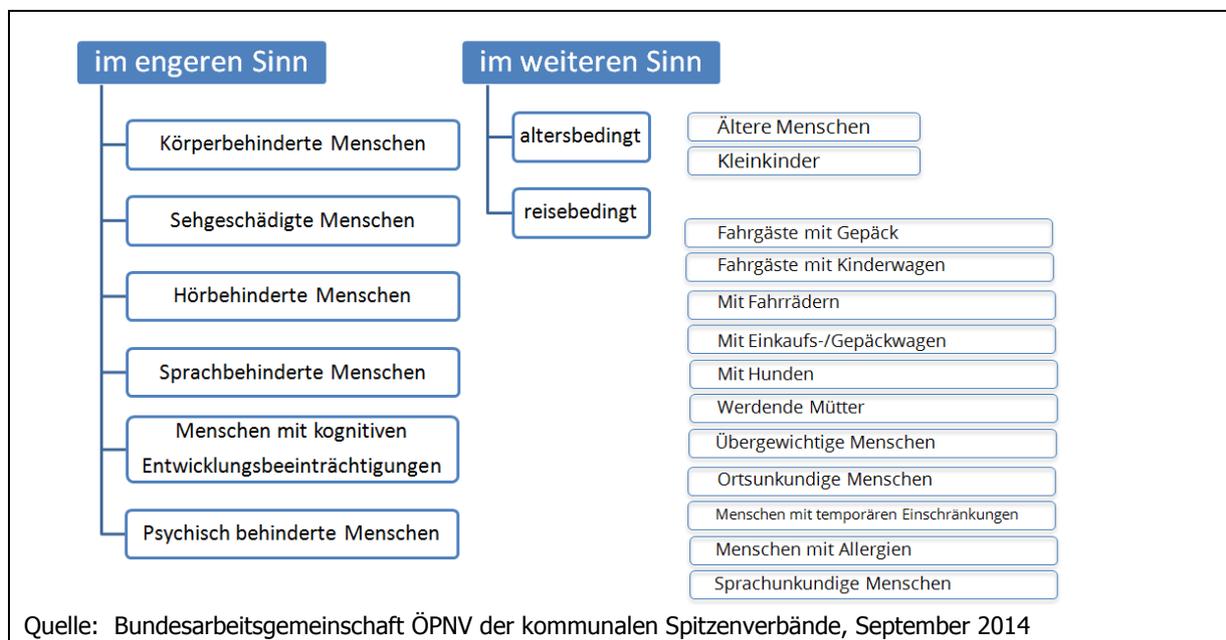


Abb. 13: Übersicht über mögliche Mobilitätseinschränkungen

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

Aspekte eines barrierefreien ÖSPV

Die Handlungsfelder zur Herstellung der Barrierefreiheit stellen sich sehr unterschiedlich dar. Für die weiteren Betrachtungen und Definition der Anforderungen werden die folgenden Teilbereiche gesondert betrachtet (Abbildung 14):



Abb. 14: Aspekte für einen barrierefreien ÖPNV

Zuständigkeiten

Die Zuständigkeiten für die Herstellung der Barrierefreiheit stellen sich in den aufgezeigten Handlungsfeldern sehr unterschiedlich dar (Tabelle 15).

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

Tab. 15: Übersicht zu den Zuständigkeiten in den Handlungsfeldern Barrierefreiheit

Handlungsfeld Infrastruktur

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

Wesentliche Planungsgrundlagen sind unter anderem:

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

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

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

Handlungsfeld Fahrzeuge

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

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

Diese Anforderungen sind in den Fahrzeuganforderungen im Kapitel 3.9 berücksichtigt.

Handlungsfeld Information und Kommunikation

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

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

Eingehend zu berücksichtigen sind die Informationen für Menschen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch beeinträchtigt sind. Insbesondere gehbehinderte Menschen oder Menschen im Rollstuhl benötigen Informationen zur Art des genutzten Verkehrsmittels (Zustiegshöhe, -hilfe, Multifunktionsfläche u.a.), zur Länge und Beschaffenheit von Umsteigewegen, zur Art und Lage von Haltestellen (Rampen, taktile Hilfen u. a.) sowie zur Funktionsfähigkeit ergänzender Infrastrukturelemente, beispielsweise

von Aufzügen. Es ist darauf hinzuwirken, dass die notwendigen Datengrundlagen erhoben oder über entsprechende Schnittstellen aus anderen Systemen generiert werden, um diese verfügbar zu machen.

Über Art und Umfang der Information hinaus ist zu berücksichtigen, dass diese für unterschiedliche Personengruppen leicht zugänglich ist. Blinde Menschen oder diejenigen, deren Sehfähigkeit stark eingeschränkt ist, sind auf akustische Informationssysteme angewiesen. Gehörlose oder schwerhörige Personen müssen über visuelle Informationsanlagen Zugang erhalten.

Die Anforderungen sind weitgehend im Kapitel 3.14 berücksichtigt.

Handlungsfeld Betrieb und Unterhaltung

Eine wesentliche Anforderung im Hinblick auf die barrierefreie Zugänglichkeit im ÖSPV ist auch an den Umgang des Service- und Fahrpersonals mit beeinträchtigten Menschen zu stellen. Regelmäßige Schulungen und ein regelmäßiger Erfahrungsaustausch mit den Behindertenverbänden sind daher unerlässlich. Die Schulungsnotwendigkeit ist in Abschnitt 3.15 enthalten.

Darüber hinaus ist die Wartung und Reinigung der Verkehrsanlagen eine wichtige Voraussetzung für die uneingeschränkte Nutzung der Verkehrsanlagen und der Fahrzeuge. In diesem Zusammenhang ist auch der Winterdienst mit den jeweils zuständigen Stellen zu regeln. Verkehrsunternehmen haben die Fahrzeug-seitigen Komponenten so zu pflegen, dass sie jederzeit für mobilitätseingeschränkte Personen nutzbar sind.

Vorausschauende Planung

Vor dem Hintergrund angespannter Haushaltslagen kann die konkrete Umsetzung des vorgegebenen Ziels infolge der Notwendigkeit zum Teil sehr komplexer infrastruktureller Maßnahmen nur im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten und unter Einsatz öffentlicher Fördergelder erfolgen. Dennoch ist eine vorausschauende Planung des ÖPNV-Aufgabenträgers mit einer sinnvollen Aufteilung von Maßnahmen auf die nächsten Jahre gemäß § 8 Abs. 3 Satz 5 PBefG (*"Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen."*) unerlässlich. Hierzu gehört insbesondere die Entwicklung eines Haltestellenkatasters mit einer Prioritätenliste. Mehr dazu in den Abschnitten 4.9 und 5.9.

Die grundsätzlichen Anforderungen an die Erreichung der Barrierefreiheit werden, soweit zum Stand der Erarbeitung dieses Nahverkehrsplans schon möglich, in den folgenden Abschnitten berücksichtigt.

3.9 Fahrzeuge

Die angestrebte Beförderungsqualität wird insbesondere durch Art, Ausstattung und Zustand der eingesetzten Fahrzeuge beschrieben (Tabelle 16). Niederflurtechnik, behindertengerechte Zugangsmöglichkeiten, dynamische Fahrgastinformationseinrichtungen unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen mit Hör- und Sehbehinderungen und eine ansprechende und funktionale Inneneinrichtung – insbesondere für ältere Menschen – sind die Mindestanforderungen an eine zeitgemäße Ausgestaltung der Fahrzeuge. Eine Reduzierung der schädlichen Emissionswerte (Lärm und Abgas) ist zu erreichen. Die Ausstattung der Fahrzeuge mit ITCS Leitsystem und Bordcomputern ist erforderlich. Darüber hinaus müssen die Fahrzeuge den Anforderungen an ein modernes elektronisches Fahrgeldmanagement (EFM) entsprechen.

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

Da der Ausgestaltung der Fahrzeuge eine besondere Bedeutung im Hinblick auf den Abbau von Zugangsbarrieren zukommt, wird auf die ergänzenden Hinweise in Kapitel 3.8 verwiesen.

Technische Eigenschaften und Ausstattung

- **Fahrzeugalter:** Das Alter der Fahrzeuge auf den Linien in Verantwortung des Kreises Düren hat grundsätzlich – für Einsätze außerhalb der Verkehrsspitze – maximal 12 Jahre zu betragen, für Einsätze während der Verkehrsspitze abweichend dazu bis zu 18 Jahre. Die Verkehrsspitze ist der Zeitraum, in dem zeitgleich die meisten Fahrzeuge im Einsatz sind, in der Regel werktags zum Schüler- und Berufsverkehr im Zeitraum zwischen 6.30 und 8.30 Uhr, ggf. werktags zum Schulschluss zwischen 12.30 und 16.30 Uhr sowie ggf. bei Großveranstaltungen. Das Durchschnittsalter der Fahrzeugflotte, die im Kreis Düren zum Einsatz kommt, darf zu jeder Zeit 8 Jahre nicht überschreiten.
- **Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit:** Die Leistungswerte der eingesetzten Fahrzeuge müssen den Anforderungen der Fahrpläne und weiteren Anforderungen, die sich aus der betrieblichen Abhängigkeit zu anderen Straßennutzern ergeben, entsprechen. Ein gutes Beschleunigungsverhalten der Fahrzeuge soll auf Strecken mit vielen Haltestellen und schwierigen topografischen Verhältnissen zu einer deutlichen Reduzierung der Fahrzeiten beitragen. Bei größeren Haltestellenabständen sollen die Fahrzeuge schnell genug sein, um auch im regionalen Verkehr die mögliche Höchstgeschwindigkeit zu erreichen.
- **Schadstoff- und Lärmemission:** Eine Verminderung der schädlichen Abgaswerte und des Motoren- und Betriebslärms sind durch Einsatz geeigneter Motortechnik, durch Instandhaltungsmaßnahmen (Fahrzeugwartung) und durch eine adäquate Altersbeschränkung der Fahrzeuge zu erreichen. Die aktuelle AVV-Förderrichtlinie beinhaltet verbindliche Vorgaben im Hinblick auf die Mindestanforderungen sowohl in Bezug auf die Schadstoffemissionen als auch in Bezug auf das durchschnittliche Fahrzeugalter.
Im Kreis Düren haben alle Busse darüber hinaus ab dem Jahr 2018 mindestens die Schadstoffklasse Euro-Norm IV einzuhalten; der Kreis kann für bis zu fünf Busse, die ausschließlich in der Verkehrsspitze als Verstärker eingesetzt werden, eine Ausnahmegenehmigung für die Euro-Norm III bis zum Ende des Jahres 2020 erteilen. Mindestens 20 Fahrzeuge für den Linieneinsatz haben ab dem Jahr 2018 die Euro-Norm VI zu erfüllen; sie sind vor allem auf Linien einzusetzen, die durch dicht besiedelte Gebiete führen, oder auf neu eingeführten Schnellbus-Linien.
- **Kommunikationseinrichtungen:** Mindestanforderung sind alle notwendigen Einrichtungen zum betriebsinternen Informationsaustausch (z. B. Ortungssystem) sowie eine Schnittstelle zu den rechnergesteuerten Betriebsleitsystemen anderer Verkehrsbetreiber bzw. zum Istdaten-Server des jeweiligen Verkehrsverbundes. Darüber hinaus sind die technischen Voraussetzungen für die Ansteuerung von Lichtsignalanlagen auf modernem Niveau sicherzustellen bzw. zu schaffen. Notruf-tasten sind in allen Fahrzeugen einzubauen: Bei Betätigung der Taste durch das Fahrpersonal ertönt ein Alarmsignal in der Leitstelle, außerdem wird ein Kommunikationskanal zwischen Bus und Leitstelle geöffnet.
- **Innenausstattung:** Die Anforderungen an die Innenausstattung orientieren sich im Wesentlichen an den Bedürfnissen der Fahrgäste: Information, Sicherheit, Barrierefreiheit und Komfort. Sie werden in Tabelle 16 detailliert. Für Fahrzeuge, die ab Dezember 2016 neu angeschafft werden, sind darüber hinaus vorzusehen:
 - TFT-Bildschirme als Monitor (siehe Tabelle 16)
 - eine mindestens elektrische Klimaanlage für den Fahrgastraum (Ausnahme: Kleinbusse).Die auf den Schnellbuslinien (siehe Abschnitt 5.3) eingesetzten Busse haben in jedem Fall eine Klimaanlage zu betreiben.
- **Weitere Ausstattungsmerkmale:**
 - Vertriebstechnik: Vorgehalten werden müssen neben Einstiegskontrollgeräten insbesondere Entwerter, Fahrscheindrucker, ein Kommunikationssystem sowie ein Hintergrundsystem hierfür. Als Rückfallebene sind Notfahrscheine vorzuhalten.

- Einstiegskontrollgeräte sind in allen Fahrzeugen spätestens ab 2018 vorzusehen. Sie ermöglichen die schnelle Kontrolle von E-Tickets beim Einstieg der Fahrgäste. Die Prüfbarkeit von NRW-, VRS- und AVV-Tickets sowie das Lesen von Barcodes muss gewährleistet sein.
- In mindestens 10 Fahrzeugen ist eine funktionsfähige Videoüberwachung zur Überwachung und Gewährleistung der Fahrgastsicherheit im Fahrgastraum vorzuhalten; diese Fahrzeuge sind ihrem Zweck entsprechend im Liniennetz einzusetzen.

Beförderungsqualität

- **Fahrzeugeinstieg:** Alle ÖSPV-Fahrzeuge müssen grundsätzlich niederflurig sein (Fördervoraussetzung). Es ist auf ein abgestimmtes Zusammenwirken von Fahrzeug und Bordstein hinsichtlich der Einstiegshöhe und dem sich ergebenden Spaltmaß zu achten, um mobilitätsbeeinträchtigten Fahrgästen einen barrierefreien Zugang zu ermöglichen. Hilfsmittel zum Einstieg können automatisch ausfahrbare Rampen oder auch Klapprampen sein. Breite Türen in ausreichender Anzahl und große Auffangräume im Fahrzeug sorgen für kurzen Haltezeitbedarf.
- **Mehrzweckräume:** In den Fahrzeugen müssen ausreichende Freiflächen für Rollstuhlfahrer, Kinderwagen oder Fahrräder vorhanden sein.
- **Platzangebot:** In den Normal- und Schwachverkehrszeiten muss außerhalb der Kernbereiche i.d.R. ein ausreichendes Sitzplatzangebot vorgehalten werden. Während der Hauptverkehrszeiten ist es aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten nicht immer möglich, jedem Fahrgast einen Sitzplatz anzubieten.
- **Informationseinrichtungen:** Es müssen geeignete Einrichtungen visueller und auditiver Art zur Information der Fahrgäste vorliegen. Dabei sind die Bedürfnisse aller Menschen, insbesondere Mobilitätsbeeinträchtigter, Hör- und Sehbehinderter im Sinne der zu sichernden Barrierefreiheit zu berücksichtigen.
- **Sauberkeit:** Die Anforderungen aus Abschnitt 3.17 sind zu berücksichtigen.

Die obigen Anforderungen und nachfolgenden Ausrüstungsstandards in der Tabelle 16 sind von den Verkehrsbetreibern spätestens ab dem Fahrplanwechsel im Dezember 2017 einzuhalten². Angesichts der notwendigen Flexibilität in der Fahrzeugdisposition wird auf eine Differenzierung der Ausrüstungsstandards nach Produktlinien, Verkehrsaufgaben oder Betriebsformen verzichtet.

Mögliche Abweichungen

Auf Linienfahrten, die ausschließlich für den Schülerverkehr oder zur Verstärkung bestehender Linienverkehre bzw. bei Großveranstaltungen durchgeführt werden, sind Abweichungen bei der Ausstattung der eingesetzten Fahrzeuge nur hinsichtlich des Fahrzeugmaximalalters (s.o.) zulässig. Die gesetzlichen Mindestvorgaben sind jederzeit einzuhalten.

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

² Als Kleinbus wird in der Tabelle ein Fahrzeug mit etwa 6-8 m Länge und etwa 20-35 Plätzen (Sitz- und Stehplätze) verstanden; er ist insofern größer als ein Großraumtaxi.

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

FAHRZEUGTYP ANFORDERUNGEN	Doppel- Gelenkbus	Großraumbus	Gelenkbus	Solobus	Midibus	Kleinbus	Taxi (AST,ALT)	Mindestanforderungen zur Fahrzeugförderung gem. AVV-Richtlinie zu §11(2) ÖPNVG NRW *)
	1. Fahrzeugmerkmale							
ITCS (Intermodal Transport Control System, ehem. RBL)	●	●	●	●	●	○	○	
LSA-Ansteuerung	●	●	●	●	●	○	-	
mindestens zwei Einstiege	●	●	●	●	●	-	-	●
Niederflurtechnik	●	●	●	●	●	○	-	●
Außenfahrgeräusche gemäß Richtlinien	●	●	●	●	●	●	-	●
Rußpartikelfilter gemäß Richtlinien	●	●	●	●	●	●	-	●
Anfahrspiegel rechts gem. StVZO	●	●	●	●	●	○	-	●
Kneelingoption	○	○	○	○	○	-	-	
2. Fahrgastinformation (Außen)								
Front: Liniennummer und Fahrtzielanzeige	●	●	●	●	●	●	-	●
Seite rechts: Liniennummer und Fahrtzielanzeige	●	●	●	●	●	●	-	●
Seite links: Liniennummer	●	●	●	●	●	●	-	●
Heck: Liniennummer	●	●	●	●	●	●	-	●
Kennzeichnung "Rollisymbol"	●	●	●	●	○	○	-	
Kennzeichnung "Kinderwagenmitnahme"	●	●	●	●	○	○	-	
Kennzeichnung "Fahrradmitnahme"	○	○	○	○	○	-	-	
Kennzeichnung "AST / Bürgerbus / Multibus"	-	-	-	-	-	-	●	
3. Fahrgastinformation (Innen)								
Monitor:								
Anzeige der nächsten Haltestellen(n)	●	●	●	●	●	○	-	●
Anzeige der Linie und des Fahrtziels (Perlschnur)	●	●	●	●	○	○	-	●
Anzeige "Wagen hält"	●	●	●	●	●	-	-	●
Anzeige der aktuellen Uhrzeit	●	●	●	●	○	○	-	
Werbung für ÖPNV-Produkte	○	○	○	○	○	○	-	
Ansagen:								
Ansage der nächsten Haltestelle	●	●	●	●	●	●	-	●
Hinweis "Umstieg auf SPNV möglich"	●	●	●	●	●	○		
Hinweis "Umstieg auf Bus möglich"	○	○	○	○	○	○		
4. Fahrgastabfertigung								
elektronischer Fahrausweisdrucker	●	●	●	●	●	●		
EFM-Kundenvertrieb gem. Richtlinie	●	●	●	●	●	●		
Fahrausweisentwerfer	●	●	●	●	●	-	-	●
5. Sonstige Ausstattung								
Produktorientierte Bestuhlung	●	●	●	●	●	●	-	●
Haltegriffe	●	●	●	●	●	●	-	●
Lautsprecher/Bordmikrofon	●	●	●	●	●	●	-	●
Rampe oder Lift	●	●	●	●	●	○	-	●
Haltewunschtafeln	●	●	●	●	●	-	-	●
Abstellfläche für Rollstühle und Kinderwagen	●	●	●	●	●	○	-	●
Abstellfläche für Fahrräder	●	●	●	●	○	-	-	
Videüberwachung	○	○	○	○	○	-	-	
Klimatisierung	○	○	○	○	○	○	○	
ergonomischer Fahrer Arbeitsplatz	●	●	●	●	●	●		
Infodispenser	●	●	●	●	●	●		
6. Erscheinungsbild								
Sauberkeit der Fahrzeuge gem. bes. Anforderungen	●	●	●	●	●	●		
Zustand der Fahrzeuge gem. bes. Anforderungen	●	●	●	●	●	●		
AVV-Logo	●	●	●	●	●	●		●
Unternehmens-Logo oder Name	●	●	●	●	●	●		
Fremdwerbung (innen/außen)	Z	Z	Z	Z	Z	Z		
*) Stand: 1.1.2013								
Legende:								
● erforderlich			○ wünschenswert			Z zulässig		
						- trifft nicht zu		

Tab. 16: Anforderungsprofil zur Fahrzeugausstattung für Verkehrsmittel des ÖSPV im AVV
(Die inhaltlichen Anforderungen aus diesem Textabschnitt gelten im Kreis Düren ggf. darüber hinaus)

3.10 Ortsfeste Infrastruktur

An zentralen Haltestellen im Mittelzentrum Düren sind Anlagen für die **dynamische Fahrgastinformation (DFI)** durch den Verkehrsbetreiber herzurichten und zu betreiben. Dies betrifft mindestens folgende Standorte:

- Düren Kaiserplatz
- Düren Kreishaus
- Düren StadtCenter
- Düren Bahnhof/ZOB

Der Verkehrsbetreiber hat die Pflege und Instandhaltung für diese vier aufgeführten DFI-Anlagen zu übernehmen, ebenso die Versorgung der Anlagen mit Echtzeit-Informationen.

In der Stadt Düren ist eine Beschleunigung des ÖSPV durch **Beeinflussung von Lichtsignalanlagen (LSA)** gegeben. Die Kommunikation zwischen den Fahrzeugen des Betreibers und den von der Stadt Düren ausgerüsteten LSA ist - mindestens auf dem Niveau 2015 - zu sichern. Dies gilt auch für Subunternehmer.

Während der Gültigkeitsdauer dieses Nahverkehrsplans werden möglicherweise Erweiterungen der ortsfesten Infrastruktur angestrebt. In diesem Fall beabsichtigt der Aufgabenträger, dass Kosten hierfür durch den Kreis und/oder die Kommunen zu tragen sind.

3.11 Haltestellen

Funktionalität

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

- hohe Erschließungswirkung (Lage),
- optimale Eingliederung in den Verkehrsraum (kurze Wege),
- barrierefreie Ausgestaltung (Zuwege/Einstieg, siehe auch Kapitel 3.8 und 5.8),
- gute Verknüpfung (Bus, Bahn, IV),
- optimale Wegeleitung (gute Orientierung) und
- ggfs. LSA-Beeinflussung/ -bevorzugung.

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

Ausstattung

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

Je nach Bedeutung einer Haltestelle werden unterschiedliche Kategorien für ihre Ausstattung definiert. Die Haltestellenkategorien unterscheiden sich in:

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

Die Haltestellen der Kategorien I und II im Verkehrsnetz werden in Abschnitt 5.4 definiert. Für eine genaue Zuordnung der restlichen Haltestellen in die Kategorie III oder IV ist zunächst die Analyse der Haltestellen gemäß 5.9 abzuwarten und nach dem dortigen Vorgehen bis Ende 2017 vorzunehmen.

Zuständigkeiten

Die Zuständigkeit für die Haltestellenstandorte und die Ausstattung der Aufenthaltsflächen liegt in der Regel beim jeweils zuständigen Straßenbaulastträger. Dies betrifft den Bau, die Wartung und die Instandhaltung der Haltestellenanlage (z.B. Wartehäuschen).

Dem Verkehrsbetreiber obliegt die Pflege und Instandhaltung des Haltestellennetzes; dies betrifft mindestens die Pflege und Instandhaltung der Haltestellenmasten (samt Zubehör) und der auszuhängenden Netz- und Fahrplaninformationen. Darüber hinaus obliegt ihm die Umsetzung der Ausstattungsmerkmale „Haltestellenkennzeichnung“, „geografische Informationen“ und „Fahrgastinformation und Anschlussicherung“ sowie des Merkmals „Hinweis auf die nächste Vorverkaufsstelle“ (inkl. Service Center) aus der folgenden Tabelle.

In enger Kooperation mit den jeweiligen Verkehrsunternehmen sind die Nutzung und die Aufgabenteilung für die Haltestellen im Detail zu vereinbaren.

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

Tab. 17: Anforderungsprofil für die Ausstattung der Haltestellen im AVV

3.12 Tarif und Vertrieb

Tarif

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

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

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

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

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

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

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

Vertrieb

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

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

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

Im Kreis Düren sind Vorverkaufsstellen vom Verkehrsunternehmen vorzuhalten, in denen auch eine Beratung zum ÖPNV erfolgt; der operative Betrieb kann ggf. durch private Partner erfolgen, die entsprechend zu schulen sind. Die Erteilung von Tarifauskünften und der Verkauf sämtlicher Fahrscheine gehören zu den Kernaufgaben. Vorverkaufsstellen sind möglichst gleichmäßig auf das Kreisgebiet zu verteilen und an Orten mit vergleichsweise hohem Verkehrsaufkommen und guter Erreichbarkeit anzusiedeln. In allen Städten und Gemeinden mit mehr als 10.000 Einwohnern ist mindestens je eine Vorverkaufsstelle vorzuhalten; darüber hinaus ist sicherzustellen, dass es nicht in zwei nebeneinanderliegenden Kommunen keine Vorverkaufsstelle gibt. Anpassungen aufgrund Nachfrageänderungen sind möglich und zwischen Aufgabenträger und Unternehmer abzusprechen.

Daneben ist der Vertrieb auch über zwei Service Center zu gewährleisten (siehe Abschnitt 3.13).

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

Die Teilnahme aller im Verbundraum tätigen Verkehrsunternehmen am elektronischen Fahrgeldmanagement ist verpflichtend. Konkret obliegt den Verkehrsunternehmen auch die Kontrolle und Ausgabe von Fahrscheinen als E-Ticket.

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

Einnahmensicherung

Von den Verkehrsunternehmen ist sicherzustellen, dass die Fahrkarten der Fahrgäste im ÖSPV kontrolliert werden. Je 2 Mio. Nutzwagen-km ist durchschnittlich 1 Kontrollpersonal vollzeitlich (bzw. mehrere teilzeitlich) einzusetzen.

3.13 Service

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

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

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

Beschwerdemanagement

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

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

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

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

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

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

Entscheidend im Beschwerdemanagement ist eine Kanalisierung der Beschwerden hin zur zuständigen bzw. geeigneten Bearbeitungsstelle, und von dort aus die Erbringung einer qualifizierten Antwort und/oder einer zeitnahen Stellungnahme an den Beschwerdeträger. Dafür ist ein kompetenter Ansprechpartner vorzusehen, der während der üblichen Bürozeiten erreichbar ist. Die Antwort an den Beschwerdeführer hat in der Regel innerhalb von 14 Tagen zu erfolgen.

Das Beschwerdemanagement kann darüber hinaus verwertbare Erkenntnisse über die Erwartungen der Kunden und über deren Zufriedenheit liefern. Die Beschwerden sind systematisch auszuwerten, so dass Indikatoren entstehen, die bei Planung und Maßnahmenentwicklung zur Qualitätssteigerung zu verwenden sind. Über Art und Umfang der Beschwerden haben die Verkehrsunternehmen den Aufgabenträger zu informieren.

Service Center und Fundbüro

Im Kreis Düren sind durch das/die Verkehrsunternehmen zwei Service Center zu betreiben, eines im Mittelzentrum Jülich und eines im Mittelzentrum Düren (jeweils in der Kernstadt). Zu gewährleisten ist der direkte Kundenkontakt, mindestens die Erteilung von Fahrplan- und Tarifauskünften, der Verkauf von Fahrscheinen, die Annahme von Hinweisen/Beschwerden, die Annahme und Verwaltung von Fundsachen sowie die Beratung zum Verkehrsangebot und zu bedarfsorientierten Bedienformen. Die Öffnungszeiten betragen mindestens von Montag bis Freitag von 09.00 Uhr bis 16.00 Uhr, darüber hinaus an einem beliebigen Wochentag ab spätestens 08.00 Uhr, an einem beliebigen Wochentag bis mindestens 18.00 Uhr.

Telefonische Auskunft

Im Kreis Düren ist eine Telefonauskunft über eine zentrale Rufnummer vorzuhalten. Kernaufgaben sind hier die Erteilung von Fahrplanauskünften, insbesondere auch bei Betriebsstörungen, die Erteilung von Tarifauskunft, die Annahme von Hinweisen/Beschwerden und die Beratung zu bedarfsorientierten Bedienformen. Die Telefonauskunft muss zu erreichen sein mindestens von Montag bis Freitag zwischen 05.00 Uhr und 22.00 Uhr, Samstag 06.00 Uhr bis 22.00 Uhr, Sonntag 08.00 Uhr bis 21.00 Uhr sowie bei größeren Veranstaltungen auch über diese Zeiträume hinaus, im Regelfall bis eine Stunde nach Veranstaltungsende.

3.14 Kommunikation / Information

Kommunikation

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

Marktauftritt

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

Fahrgastinformation

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

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

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

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

Bei außerplanmäßigen Zuständen müssen die Nutzer – insbesondere von den Verkehrsunternehmen – über das voraussichtliche zeitliche Ausmaß der Störung, die Ursache der entstandenen Fahrplaninstabilität informiert und nach Möglichkeit über alternative Routen in Kenntnis gesetzt werden. Hierzu gehören insbesondere auch die online-Medien. Im Weiteren sollten – in wirtschaftlich vertretbarem Rahmen – alle Möglichkeiten ausgeschöpft werden, Kunden möglichst individuell zu informieren. Vom Verkehrsunternehmen sollte angestrebt werden, verstärkt auch die sozialen Medien zu nutzen.

Mobilitätsplattform

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

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

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

Bereitstellung der Fahrgastinformation

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

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

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

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

Tabelle 18 enthält eine Übersicht über die hauptsächlichen Arten der Fahrgastinformation und die Orte, an denen sie in der Regel jeweils anzutreffen sind. Die Verkehrsbetreiber haben dafür zu sorgen, dass die Informationen auf diesen Wegen aktuell und verlässlich zur Verfügung gestellt werden.

Info-App für Smartphones

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

Im Kreis Düren ist durch die Verkehrsunternehmen sicherzustellen, dass Informationen über die Fahrplananlage und Anschlüsse im Sinne einer Echtzeitinformation allen Fahrgästen zur Verfügung stehen. Die Unternehmen haben die Ist-Daten über ihren Betrieb an den AVV zu liefern, um dort eine dynamische Fahrplanauskunft zu ermöglichen.

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

Tab. 18: Anforderungsprofil für die Informationspalette im AVV

3.15 Personal

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

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

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

Die Beherrschung der deutschen Sprache ist erforderlich. Alle Kundendialoge müssen verständlich geführt werden. Fremdsprachenkenntnisse sind für Service- und Prüfpersonal wünschenswert. Kennt-

nisse der englischen Sprache sind im Allgemeinen ausreichend. Für Mitarbeiter mit Kundenkontakt sind Schulungen je nach Tätigkeitsbereich zu den relevanten Themen

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

regelmäßig, mindestens einmal jährlich vorzusehen. Erkannte Defizite sind durch Nachschulungen zu beseitigen.

Zur Sicherung der Personalqualität ist darüber hinaus vom Betreiber jährlich eine Ausbildung von zwei Fachkräften im Fahrbetrieb vorzusehen.

3.16 Sicherheit

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

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

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

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

3.17 Sauberkeit

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

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

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

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

3.18 Betriebssteuerung

Durch das Qualitätsziel Betriebssteuerung soll sichergestellt werden, dass

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

Über die Betriebssteuerung wird Folgendes beeinflusst:

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

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

Die Betriebssteuerung liegt grundsätzlich in der Zuständigkeit der Verkehrsunternehmen. Für ein Funktionieren des Gesamtsystems SPNV/ÖSPV müssen die Standards von allen Verkehrsunternehmen, die im Kreis Düren Leistungen erbringen, eingehalten werden (Tabelle 19).

Leitstelle	Das Verkehrsunternehmen betreibt eine eigene rechnergesteuerte Leitzentrale an 24 Stunden und 7 Tagen pro Woche und stellt die Kommunikation zu den anderen Verkehrsunternehmen im Bedienungsgebiet auf geeignete Weise sicher. Über die Leitstelle ist u.a. ein effektives Störungsmanagement wahrzunehmen.
Funk	Zuverlässiger Sprechfunk zwischen Fahrpersonal und Disponenten im wahlweise analogen oder digitalen Funksystem ist sicherzustellen. Durch geeignete Auswahl des Übertragungswegs soll die Möglichkeit einer übergeordneten Kommunikation (z.B. verbundweit) ermöglicht werden. Die Kommunikation soll den SPNV mit einbeziehen, beispielsweise bei Störungen und Großereignissen.
Übergeordnete Kommunikation	Die Einrichtung eines übergeordneten und vernetzten Kommunikationssystems, an dem sich alle Verkehrsunternehmen, möglichst auch die ausländischen, beteiligen sollen, wird angestrebt.
Echtzeitdaten	Es ist ein rechnergesteuertes Leitsystem ITCS (Intermodal Transport Control System) gemäß dem anerkannten Stand der Technik einzusetzen, welches die Erfassung und Bearbeitung von Echtzeitdaten sicherstellt. Technische Mindestvoraussetzung ist die Einhaltung der VDV-Spezifikationen für die betriebsübergreifende Informationsübermittlung (VDV-Richtlinien 453 und 454).
Anschlussinformation	Die Anschlussinformation stellt eine erforderliche Grundvoraussetzung für einen funktionierenden öffentlichen Verkehr dar und wird daher in den Fahrplänen berücksichtigt. Die fahrplanmäßigen Anschlüsse sind über Funk und durch rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme (ITCS) und diesbezügliche Anzeigen zu sichern.
Disposition von Bedarfsverkehren	Die Organisation, Disposition und Überwachung von Bedarfsverkehren obliegt dem betriebsführenden Verkehrsunternehmen. Es sind Systeme einzusetzen, die beispielsweise eine selbstständige Erfassung und Übermittlung von Bestellwünschen ermöglichen und dem Disponenten bei der individuellen Routendefinition unterstützen.

Tab. 19: Anforderungsprofil für die Betriebssteuerung im AVV

Zur operativen Sicherung des Betriebsablaufs haben die Verkehrsunternehmen im Kreis pro Betriebstag mindestens einen ausgebildeten Verkehrsmeister als Ansprechpartner einzusetzen. Ein Verkehrsmeister oder ein anderes Aufsichtspersonal ist zur Hauptverkehrszeit während der Verkehrsspitze im Außendienst und als Ansprechpartner für Fahrgäste am Haupt-Verknüpfungspunkt Kaiserplatz in der Stadt Düren vorzuhalten (Anwesenheitspflicht).

Die Fahrzeugreserve hat mindestens 10 % des im Regelfall benötigten Fuhrparks aufzuweisen. Aus Sicht des Aufgabenträgers ist es wünschenswert, dass die stationierte Fahrzeugflotte und die Fahrzeugreserve im Gebiet der beauftragten Leistung vorgehalten werden.

3.19 Pünktlichkeit

Pünktlichkeit: Pünktlichkeit ist eine Grundanforderung an einen zufriedenstellenden ÖPNV. Fahrten sind im Regelfall pünktlich, also nach Fahrplan, zu erbringen. Abweichungen wirken sich als Verfrühung oder als Verspätung aus.

Verfrühung: Abfahrten vor der veröffentlichten Abfahrtszeit gelten als Verfrühung. Verfrühte Fahrten sind nicht akzeptabel. Zur Feststellung einer Verfrühung ist die Abfahrtszeit an Haltestellen relevant.

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

Unterschiedlich hohe Verspätungen wirken sich beim Fahrgast unterschiedlich aus und werden entsprechend unterschiedlich aufgefasst. Die Einteilung in Verspätungsklassen macht die Pünktlichkeit messbar und liefert darüber hinaus einen ständigen Anreiz zur Pünktlichkeitssteigerung. Verspätungen können je nach Verspätungsklasse unterschiedlich vom Aufgabenträger sanktioniert werden; eine genaue Ausgestaltung bleibt den Regelungen zwischen Aufgabenträger und Unternehmen vorbehalten.

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

Tab. 20: Definition von Verspätungsklassen im Busverkehr des AVV

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

Verspätungen im ÖSPV werden mehrheitlich von nicht vom Betreiber beeinflussbaren Faktoren verursacht. Die Betreiber haben insofern auf eine realitätsnahe Gestaltung der Fahrpläne hinzuwirken. Zielsetzung des Aufgabenträgers muss sein, die Regulierung der pünktlichkeitsbeeinflussenden Rahmenbedingungen im Straßenverkehr (Querschnittsgestaltung, Kurvenradien, Verkehrsberuhigung, LSA-Beeinflussung, Staubekämpfung, Baustellenbetrieb, Falschparker) gezielter auf die Belange des ÖSPV auszurichten.

3.20 Qualitätssicherung

Übersicht

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

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

Die Mitwirkung der Verkehrsunternehmen trägt zur Aufstellung und zur Erfüllung der Anforderungen an die Qualität im ÖSPV entscheidend bei. Insofern haben Aufgabenträger und Unternehmen beiderseits an der Qualitätssicherung mitzuwirken.

Die Kriterien zur Bemessung der Qualität des ÖSPV werden drei Bereichen – Betrieb, Infrastruktur und Kommunikation/Information – zugeordnet, wie in Tabelle 21 dargestellt ist. Details der Qualitätssicherung sind im Verhältnis zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen zu regeln. Sie sind insbesondere Bestandteil des öffentlichen Dienstleistungsauftrags. Der Verkehrsunternehmer hat in jedem Fall dem Aufgabenträger über die erbrachte Qualität zu berichten.

Die Verkehrsunternehmen im Kreis Düren haben ein internes Qualitätsmanagement zu etablieren, das zulässt, dass die geforderten Standards eingehalten oder Abweichungen sichtbar gemacht werden. Die internen Abläufe sind entsprechend zu überwachen.

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

Tab. 21: Kriterien zur Bemessung der Qualität des ÖSPV

1) Qualitätskriterien Betrieb

Leistungsangebot

Das betriebliche Leistungsangebot hat den Grundsätzen einer ausreichenden Verkehrsbedienung (hier insbesondere Merkmale Erschließungs- und Verbindungsqualität sowie Betriebszeiten) zu genügen. Fahrpläne sind auf die vorn genannten Anforderungen zu überprüfen.

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

Die Bemessung und die Beurteilung des Leistungsangebotes betreffen Aufgabenträger wie Verkehrsunternehmen. Auf kommunaler Seite obliegt auch der Flächennutzungs- und Bebauungsplanung die Zuständigkeit, eine anspruchskonforme Bedienung mit öffentlichen Verkehrsmitteln zu ermöglichen.

Produktpalette

Ein funktionsgerechter und gleichzeitig attraktiver Ansatz für die Gestaltung des Nahverkehrs ist durch eine Kombination verschiedener Betriebsformen zu erreichen. Die verschiedenen Betriebsformen haben sich zu einem Gesamtsystem des SPNV/ÖSPV zusammenzufügen (s. Kapitel 3.7: Produktpalette).

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

Fahrplanstabilität

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

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

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

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

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

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

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

Anschlusssicherheit

Die Anforderungen an die Anschlusssicherung richten sich nach den Zielvorgaben des Aufgabenträgers (s. Kap. 3.6: Verknüpfung der Verkehrssysteme). Sie sind bei der Fahrplangestaltung planerisch zu berücksichtigen und im Betrieb angemessen umzusetzen.

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

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

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

Betriebssteuerung

Durch verbindliche Vorgaben zum Qualitätsziel Betriebssteuerung soll sichergestellt werden, dass

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

Über die Betriebssteuerung wird beeinflusst

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

Die Betriebssteuerung liegt in der Zuständigkeit der Verkehrsunternehmen und soll der ordnungsgemäßen Durchführung des Fahrbetriebs und einer weitestgehend dauerhaften Einhaltung der Pünktlichkeit und der Anschlusssicherung dienen. Die Qualitätssicherung hat sich auch auf diese internen Prozesse auszurichten. Die Pünktlichkeit soll durch ITCS-basierte Auswertungen gemessen werden.

2) Qualitätskriterien Infrastruktur

Fahrzeuge

Die eingesetzten Fahrzeuge und deren Ausrüstung müssen sich an der Verkehrsaufgabe (z.B. Bedienung stark nachgefragter Relationen zur Morgenspitze) orientieren (z.B. nach Anzahl und Kapazität). Die Standards wurden nach Fahrzeugtypen differenziert. Diese Differenzierung soll den Anforderungen an die Flexibilität hinsichtlich des Einsatzes gleicher Fahrzeuge für unterschiedliche Produkte genügen. Die Einhaltung der Fahrzeugstandards ist dem Aufgabenträger geeignet nachzuweisen.

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

Haltepunkte und Haltestellen

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

Die Ausstattung der Haltestellen muss diese Anforderungen erfüllen, aber auch im Rahmen des betrieblich, straßenverkehrsrechtlich und wirtschaftlich Machbaren bleiben. Die angestrebte Grundausstattung der Haltestellenbereiche wurde in Abhängigkeit von der verkehrlichen Bedeutung des Standortes als Zielsetzung der Aufgabenträger im AVV formuliert. Dort werden bestimmten Haltestellenkategorien bestimmte Ausstattungsmerkmale zugeordnet (s. Anlage 8.2).

Der Fahrgast hat Anspruch auf eine intakte Haltestellenausstattung. Deshalb sollen Beanstandungen (z.B. defekte Fahrkartenautomaten, Informationstafeln/-anzeigen, Beleuchtung) zügig – innerhalb eines festzulegenden Zeitraums – nach Eingang der Schadensmeldung behoben werden. Größere Schäden, die z.B. durch Vandalismus entstanden sind, sollen ebenfalls innerhalb eines angemessenen Zeitraums beseitigt werden. Für diese Aspekte ist eine Qualitätssicherung zu etablieren und zu vereinbaren.

Straßeninfrastruktur

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

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

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

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

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

Leitstellen

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

Leitstelle: Das Verkehrsunternehmen betreibt eine eigene rechnergesteuerte Leitzentrale oder stellt die Kommunikation auf andere geeignete Weise sicher.

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

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

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

Das Vorhanden und die Funktionsfähigkeit einer Leitstelle haben die beauftragten Verkehrsunternehmen dem Aufgabenträger zu dokumentieren.

3) Qualitätskriterien Kommunikation und Information

Marktauftritt

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

Fahrgastinformationssystem

Die Qualität der Fahrgastinformation wird anhand folgender Kriterien feststellbar:

- Verständlichkeit
- Vollständigkeit
- Aktualität und
- schnelle Zugänglichkeit.

Diese Kriterien sind in einem Qualitätssicherungskonzept zu berücksichtigen.

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

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

Mit Priorität ist die Systemstabilität und somit die ständige Erreichbarkeit des elektronischen Auskunftssystems sicherzustellen. Darüber hinaus ist dieses stetig weiterzuentwickeln, um dem technischen Standard sowie den Ansprüchen der Kunden gerecht zu werden. Es muss in der Lage sein, die gesamte Reisekette aus einem Guss („Tür zu Tür-Information“) zu vermitteln. Detaillierungsgrad und Qualität der Auskünfte sind über Verbundgrenzen hinaus beizubehalten. Die Kompatibilität zu landes- und bundesweiten Auskunftsprogrammen ist sicherzustellen. Im Aachener Verbundraum gelten die Kriterien Vollständigkeit und Verständlichkeit

Erreichbarkeit des Unternehmens

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

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

Beschwerdemanagement

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

Das Beschwerdemanagement kann darüber hinaus verwertbare Erkenntnisse über die Erwartungen der Kunden und über deren Zufriedenheit liefern. Das Beschwerdenaufkommen wird systematisch ausgewertet - so entstehen Indikatoren, die zur Planung von Maßnahmen zur Qualitätssteigerung Verwendung finden. Für die Qualitätssicherung sind geeignete Kennzahlen zur Erfüllung der Anforderungen nachzuweisen.

3.21 Qualitätscontrolling

Die Formulierung von Qualitätszielen/-standards, verbunden mit den Aspekten der Qualitätssicherung, impliziert ein Instrumentarium zur Überwachung der Einhaltung der Qualitätsziele. Messung und Überwachung der Qualitätsziele (Qualitätscontrolling) sollen weitgehend standardisiert und zu möglichst geringen Kosten durchgeführt werden. Die möglichen Bausteine des Qualitätscontrollings sind:

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

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

Das Qualitätscontrolling obliegt dem kommunalen Aufgabenträger und ist im Rahmen der vertraglichen Regelungen mit dem Betreiber zu spezifizieren. Im Fall vereinbarter Malusregelungen bei Nicht- oder Schlechterfüllung muss das Verfahren zudem statistisch sicher und justizabel sein. Auch im Fall eines erfolgreichen eigenwirtschaftlichen Genehmigungsantrags hat das Verkehrsunternehmen Maßnahmen zur Qualitätssicherung zu ergreifen und beim Qualitätscontrolling durch den Aufgabenträger mitzuwirken, etwa durch das Übermitteln entsprechender Daten zu Leistungsumfang und -qualität.

Allgemeine Nachweise der Verkehrsunternehmen

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

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

Auswertung betrieblicher Messdaten

Die Verkehrsunternehmen führen im Rahmen des innerbetrieblichen Controllings in vielen Fällen bereits kontinuierliche Überprüfungen ihres Leistungs- und Qualitätsstandards durch. Aus rechnergesteuerten Betriebsleitsystemen liegen Informationen über die Leistungserbringung (z.B. durchgeführte Fahrten), über die Pünktlichkeit oder über verpasste Anschlüsse vor. Diese sind im Sinne eines Leistungsnachweises zu dokumentieren. Das innerbetriebliche Controlling liefert in der Regel keine Aussa-

gen über Qualitätsmerkmale, die nicht objektiv messbar sind (sog. „weiche Faktoren“ wie Sicherheit oder Komfort) und ist insofern für ein umfassendes Qualitätscontrolling alleine noch nicht ausreichend.

Spezielle Qualitätsprüfungen

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

Kundenbarometer

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

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

Beschwerdemanagement

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

4 Bestandsaufnahme und Bewertung

4.1 Raum- und Siedlungsstruktur

Die Raum- und Siedlungsstruktur des Kreises Düren beeinflusst das Verkehrsverhalten seiner Bewohner in entscheidendem Maße. Die Lage von Verkehrsaufkommensschwerpunkten wie Arbeitsstätten, Schulstandorte, Freizeiteinrichtungen oder Einrichtungen des Einzelhandels in den Stadt- und Gemeindezentren wirkt sich sowohl auf Richtung und Größenordnung der Verkehrsströme aus wie auch auf die Verkehrsmittelnutzung der Verkehrserzeuger.

Der Kreis Düren liegt im Regierungsbezirk Köln im Südwesten des Landes Nordrhein-Westfalen und umfasst eine Fläche von 941 km², die sich auf fünf Städte (Düren, Heimbach, Jülich, Linnich, Niedeggen) und zehn Gemeinden (Aldenhoven, Hürtgenwald, Inden, Kreuzau, Langerwehe, Merzenich, Niederzier, Nörvenich, Titz, Vettweiß) verteilen. Im Kreis Düren wohnen gemäß Landesbetrieb Information und Technik Nordrhein-Westfalen (IT.NRW) 258.385 Einwohner (Stand: 31.12.2013).

Der Kreis Düren weist eine Ausdehnung in Nord-Süd-Richtung von ca. 50 km und in West-Ost-Richtung von ca. 27 km auf. Nachbarregionen des Kreises sind der Kreis Heinsberg und der Rhein-Kreis-Neuss im Norden, der Rhein-Erft-Kreis im Osten, der Kreis Euskirchen im Südosten und die StädteRegion Aachen im Westen. Der Kreis liegt im grenznahen Gebiet zu den Niederlanden und Belgien, die Landesgrenzen verlaufen in einer Entfernung von etwa 10 bis 20 km zur westlichen Kreisgrenze.

Ausgewählte Strukturdaten sind in der nachfolgenden Übersicht zusammengestellt (Quelle: IT.NRW, Landesdatenbank NRW, 2015).

Daten zur Bevölkerungs- und Wirtschaftsstruktur																
	Alden-hoven	Stadt Düren	Heim-bach	Hürtgen-wald	Inden	Jülich	Kreu-zau	Langer-wehe	Linnich	Merze-nich	Ni-deggen	Nieder-zier	Nörve-nich	Titz	Vett-weiß	Kreis Düren
Einwohner ¹⁾	13.611	88.953	4.335	8.585	7.020	32.089	17.071	13.478	12.446	9.903	9.785	13.688	10.261	8.190	8.970	258.385
Haushalte ²⁾	5.783	39.877	1.824	3.535	2.923	14.703	7.446	5.777	5.480	4.122	4.100	5.514	4.216	3.410	3.505	112.215
Erwerbstätige ³⁾	4.857	28.683	1.389	3.104	2.814	11.432	6.076	4.979	4.470	3.571	3.307	5.257	3.895	3.065	3.413	90.312
Beschäftigte ⁴⁾	2.567	39.699	503	1.116	899	14.198	3.099	1.384	3.714	2.508	1.233	3.866	1.602	795	691	77.874
Schulplätze ⁵⁾	1.099	17.569	159	1.155	557	6.534	2.145	1.584	1.031	1.426	682	540	355	281	415	35.532
Pkw-Bestand ⁶⁾	7.654	43.543	2.608	5.584	4.296	18.938	10.559	8.308	7.783	5.839	6.258	8.396	6.649	5.369	5.538	147.322
Pkw je 1.000 Einwohner	562	490	602	650	612	590	619	616	625	590	640	613	648	656	617	570

Daten zur Raumstruktur																
	Alden-hoven	Stadt Düren	Heim-bach	Hürtgen-wald	Inden	Jülich	Kreu-zau	Langer-wehe	Linnich	Merze-nich	Ni-deggen	Nieder-zier	Nörve-nich	Titz	Vett-weiß	Kreis Düren
Fläche [km ²]	44,1	85,0	65,0	88,1	35,9	90,4	41,7	41,5	65,4	37,9	65,0	63,5	66,2	68,5	83,2	941,4
Besiedelte Fläche [km ²]	8,1	31,8	6,5	9,3	5,4	19,9	9,4	7,0	8,7	5,6	9,6	8,7	9,1	7,8	7,5	154,4
Einwohner je km ²	308	1.047	67	98	195	355	409	325	190	261	150	216	155	120	108	274
Einwohner / besiedelte km ²	1.675	2.798	669	927	1.304	1.615	1.808	1.915	1.432	1.761	1.018	1.570	1.130	1.051	1.191	1.673

1) Bevölkerungsstand am 31.12.2013
 2) Private Haushalte am 09.05.2011 (Zensus)
 3) Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort 30.06.2014
 4) Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Arbeitsort 30.06.2014
 5) Schüler an allgemeinbildenden Schulen und Berufskollegs (2014/15)
 6) Bestand an Kraftfahrzeugen/Pkw am 01.01.2014

Quelle: Landesdatenbank NRW

Tab. 22: Ausgewählte Strukturdaten für den Kreis Düren

Der Kreis Düren gliedert sich in drei weitgehend homogene Naturräume. Der nördliche Teil gehört zur Jülicher Börde und ist geprägt von der Landwirtschaft und dem Braunkohlentagebau, wobei die Stadt Jülich mit dem Forschungszentrum (FZJ), einer Abteilung der Fachhochschule Aachen, sowie weiteren Einrichtungen der Forschung ein bedeutendes Dienstleistungszentrum darstellt. Im mittleren Teil des Kreises liegt mit der Kreisstadt Düren nicht nur die größte Siedlung, sie ist auch der wichtigste Wirtschaftsstandort des gesamten Kreises. Der südliche Kreis bildet den Übergang von der Börde in die Nordeifel; hier spielen die Naherholung und der Tourismus eine wichtige Rolle neben der Land-, Forst- und Wasserwirtschaft. Etwa 56% der Fläche des Kreises sind Landwirtschaftsfläche, 21% Waldfläche, nur gut 16% Siedlungs- und Verkehrsfläche.

Überörtliche Verflechtungen bestehen mit den Oberzentren Aachen (ca. 30 km westlich von Düren entfernt) und Köln (ca. 30 km Richtung Nordosten von Düren), die größere Bedeutung v.a. für den Süd- und Mittelteil des Kreises haben, sowie Mönchengladbach (ca. 30 km nördlich von Jülich) und Düsseldorf (ca. 40 km nordöstlich von Jülich), die für den Nordkreis bedeutsamer sind.

4.1.1 Bevölkerungs- und Beschäftigtenstruktur

Die durchschnittliche Bevölkerungsdichte im Kreis Düren beträgt rund 274 Einwohner je Quadratkilometer. Die Verteilung nach Altersgruppen ergibt sich wie folgt:

- ca. 19 % sind bis 20 Jahre alt
- ca. 61 % sind 20 bis 65 Jahre alt
- ca. 20 % sind 65 und mehr Jahre alt.

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

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

Maßgebend für die werktäglichen Berufspendelverhältnisse im ÖPNV ist nur eine Teilmenge der Erwerbstätigen. Stellvertretend für diesen maßgebenden Anteil wird in der Grafik lediglich die Teilgruppe der sozialversicherungspflichtigen Personen aufgeführt.

Die insgesamt 90.312 erwerbstätigen Einwohner bilden mit Abstand die bedeutendste potenzielle Nutzergruppe des ÖPNV im Kreis Düren. Es folgen die Gruppen der Jugendlichen (5 bis 20 Jahre) und der jungen Senioren im Alter von 65 bis 80 Jahren in untereinander nahezu gleicher Größenordnung (39.823 Jugendliche, 39.192 Senioren).

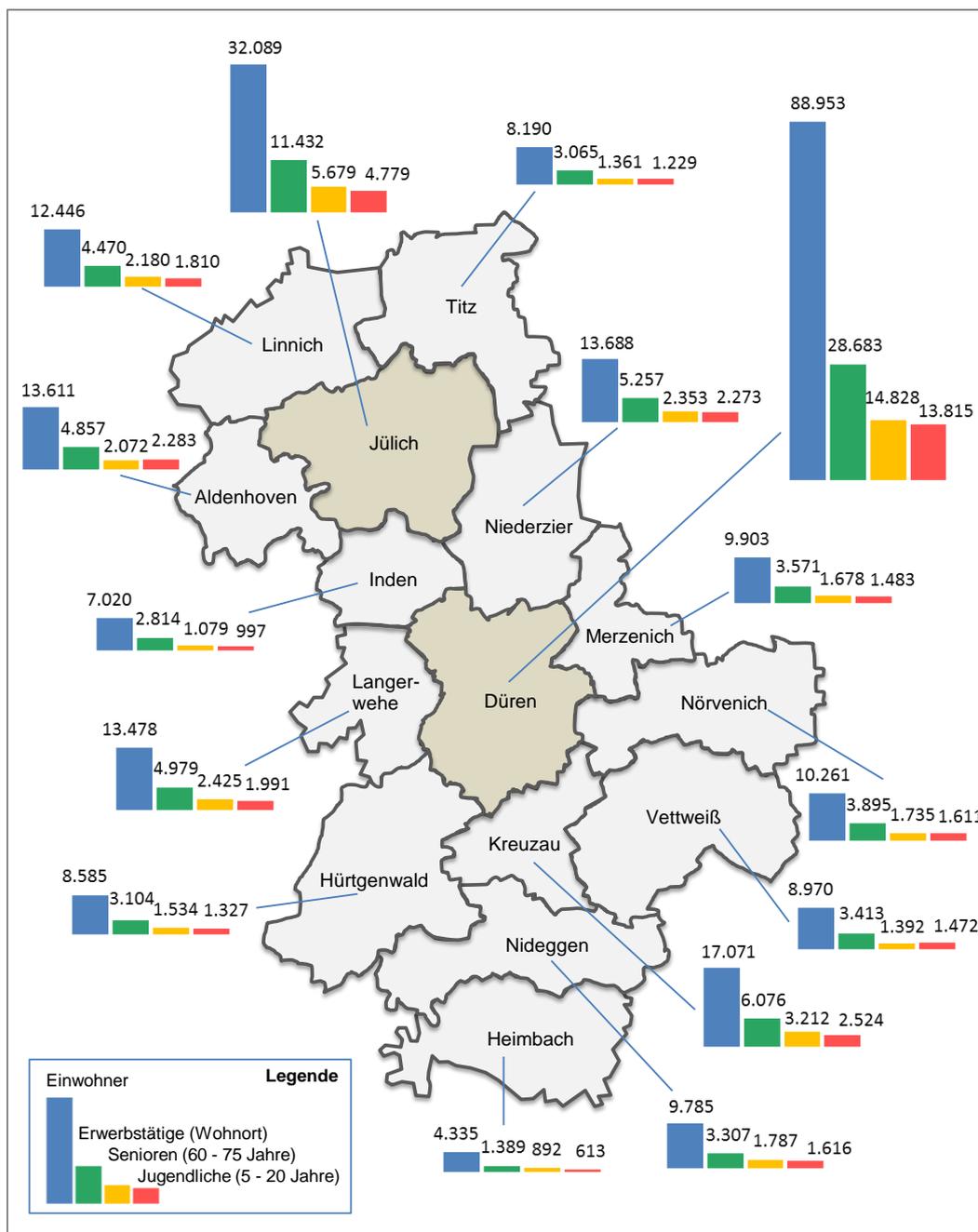


Abb. 23: Bevölkerungsstruktur in den Städten und Gemeinden des Kreises Düren (Datenquelle: Landesdatenbank NRW, IT.NRW)

Der Vergleich der Einwohner- und Beschäftigungsstruktur lässt Rückschlüsse auf die Höhe des Verkehrsaufkommens in jeder Kommune zu. Die Abbildung 24 zeigt für die angehörigen Kommunen die Verteilung der Arbeits- und Schulplätze sowie die jeweilige Menge der Ein- und Auspendler.

Insbesondere deuten sich im Auspendlerüberschuss aller Kommunen mit Ausnahme der Städte Düren und Jülich die bestehenden starken werktäglichen Verkehrsverflechtungen zu den umliegenden Kommunen und insbesondere zu den beiden Mittelzentren Düren und Jülich, aber auch zu den weiter entfernten Oberzentren Aachen und Köln an. Ein beachtlicher Teil der Bevölkerung sucht einen Arbeitsplatz bzw. einen Schul- oder Ausbildungsplatz außerhalb der Kommune auf.

Die Verteilung der Schulplätze zeigt die Bedeutung des Schülerverkehrs im ÖPNV auf. Betrachtet man die Relation der Anzahl der Schul- und Ausbildungsplätze (Abb. 24) zur Einwohnerzahl bezogen auf

Jugendliche (Abb. 23) der jeweiligen Kommune, so lassen sich deutliche übergemeindliche Schülerverkehrsanteile erkennen. Durch Bildung von Schulverbänden wird sich in den nächsten Jahren die Schullandschaft deutlich verändern. Zusammen mit der Flexibilisierung der Schulzeiten sind diese Veränderungen für den ÖSPV von großer Bedeutung.

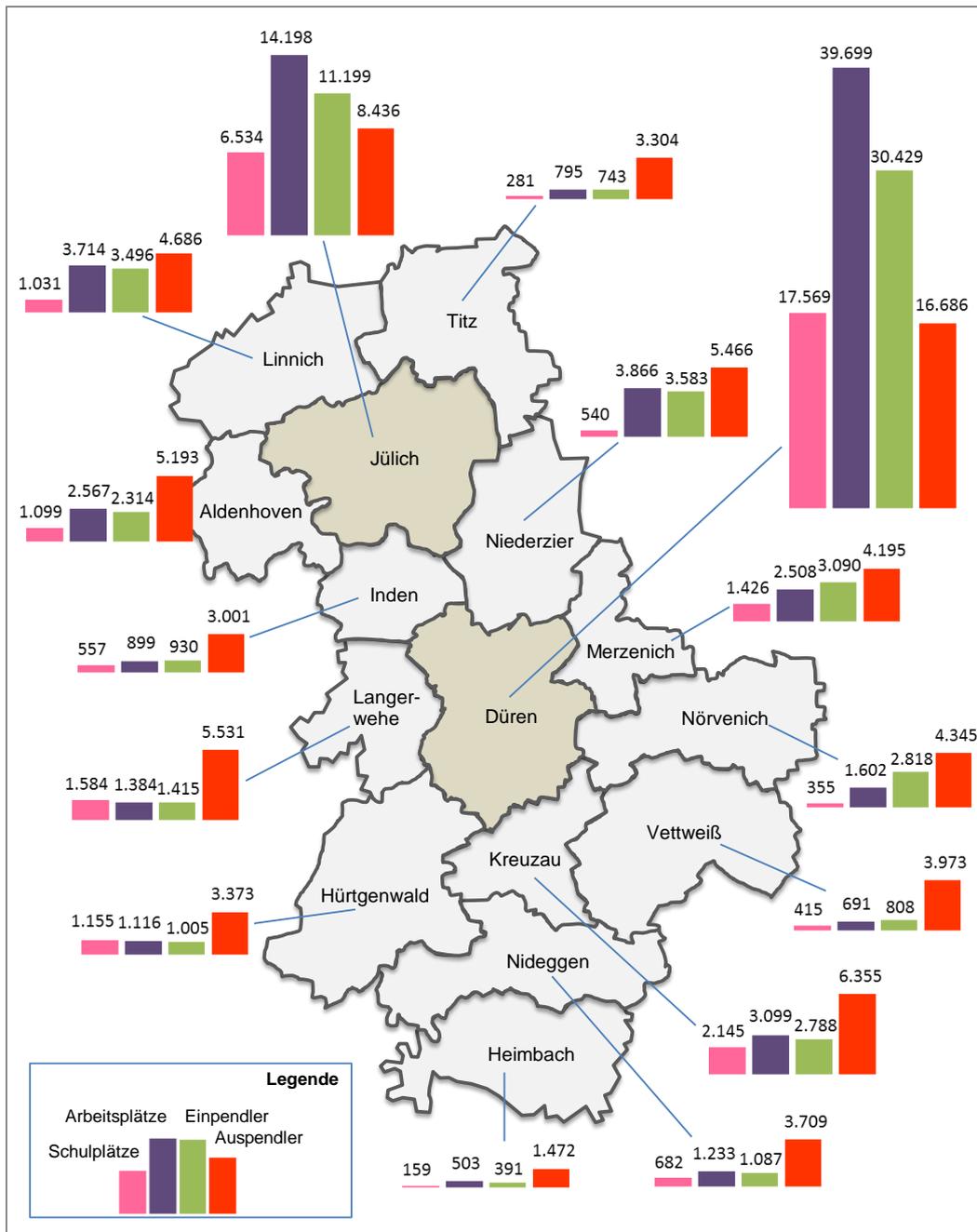


Abb. 24: Beschäftigungsstruktur in den Städten und Gemeinden des Kreises Düren (Datenquelle: Landesdatenbank NRW, IT.NRW)

Zum Verhältnis der Aus- und Einpendler in den bzw. in die Kommunen siehe genauer auch Abschnitt 4.3 Gesamtverkehrsaufkommen.

In einer tieferen Betrachtungsebene wird außerdem die Verteilung der Einwohner auf die kommunalen Ortsteile dargestellt. Die folgende Tabelle enthält die jeweiligen Ortsteile der 15 Gemeinden; sie dient u.a. als Grundlage für die späteren Analyseschritte Erschließungsqualität und Erreichbarkeit (siehe Kapitel 6) sowie für die Konzeption des Zielkonzeptes im Busverkehr. Die gemeldeten Daten weisen unterschiedliche Quellen, in Teilen unterschiedliche Grundmengen (Einwohner mit oder ohne Nebenwohnsitz) und unterschiedliche Stichtage auf, daher sind die Summen nicht immer mit den Angaben der Tabelle 22 identisch.

Gemeinde Aldenhoven	
Aldenhoven	7.337
<i>(davon Neu Pattern)</i>	<i>(1.216)</i>
Siersdorf	2.785
Freialdenhoven	979
Niedermerz	955
Schleiden	937
Dürboslar	674
Engelsdorf	196
Gesamt	13.863

Stadt Heimbach	
Hasenfeld	1.176
Heimbach	1.057
Vlatten	918
Hergarten	547
Hausen	291
Blens	290
Düttling	84
Gesamt	4.363

Stadt Düren	
Altes Stadtgebiet	51.538
Birkesdorf	8.104
Gürzenich	5.533
Lendersdorf	3.722
Arnoldsweiler	3.253
Merken	3.077
Derichsweiler	2.754
Mariaweiler	2.636
Niederau	2.489
Echtz-Konzendorf	2.166
Hoven	1.889
Birgel	1.824
Berzbuir	482
Kufferath	352
Krauthausen	320
Gesamt	90.139

Gemeinde Hürtgenwald	
Vossenack	2.316
Gey	1.770
Bergstein	925
Hürtgen	732
Straß	693
Kleinhau	632
Brandenberg	604
Großhau	546
Horm	234
Raffelsbrand	156
Zerkall	141
Schafberg	86
Simonskall	47
Gesamt	8.882

Gemeinde Inden	
Inden/Altdorf (gesamt)	3.875
<i>(davon Baugebiet „Waagmühle“)</i>	<i>(874)</i>
Lucherberg	1.001
Lamersdorf	934
Schophoven	779
Frenz	643
Pier	77
Gesamt	7.309

Stadt Jülich	
Jülich Kernstadt	16.918
Koslar	3.011
Stetternich	1.743
Kirchberg	1.663
Welldorf (mit Serrest)	1.319
Barmen	1.308
Lich-Steinstraß	1.233
Broich	1.128
Güsten	1.097
Selgersdorf	817
Bourheim	803
Mersch	801
Pattern	451
Merzenhausen	381
Daubenrath	314
Altenburg	227
Gesamt	33.214

Gemeinde Langerwehe	
Langerwehe Kerngebiet	4.189
Schlich	2.468
Jüngersdorf	1.758
Heistern	1.009
Stütgerloch	965
Hamich	871
Merode	729
Luchem	710
Pier	513
D'horn	394
Obergeich	322
Geich	225
Gehöfte	98
Schönthal	83
Wenau	44
Gesamt	14.378

Gemeinde Kreuzau	
Kreuzau	5.064
Stockheim	2.607
Drove	2.111
Winden	2.036
Obermaubach	1.315
Untermaubach	1.013
Üdingen	668
Boich	573
Leversbach	530
Thum	398
Bilstein	306
Bergheim	267
Bogheim	239
Schlagstein	219
Langenbroich	133
Gesamt	17.479

Stadt Linnich	
Linnich	4.075
Tetz	1.388
Körrenzig	1.300
Gereonsweiler	1.104
Ederen	953
Boslar	813
Gevenich	793
Rurdorf	688
Welz	627
Floßdorf	424
Glimbach	416
Kofferen	374
Hottorf	352
Gesamt	13.307

Gemeinde Merzenich	
Merzenich	6.839
Golzheim	1.332
Girbelsrath	1.248
Morschenich	480
Gesamt	9.889

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

Stadt Nideggen	
Nideggen	2.983
Schmidt	2.974
Abenden	782
Rath	757
Embken	734
Berg-Thuir	709
Wollersheim	637
Brück	301
Muldenau	161
Gesamt	10.038

Gemeinde Niederzier	
Niederzier	3.693
Huchem-Stammeln	3.324
Oberzier	3.017
Ellen	2.105
Hambach	1.331
Krauthausen	746
Selhausen	420
Gesamt	14.636

Gemeinde Nörvenich	
Nörvenich	3.810
Eschweiler über Feld	1.094
Binsfeld	919
Wissersheim	906
Frauwüllesheim	719
Pingsheim	672
Rath	636
Rommelsheim	483
Hochkirchen	388
Poll	250
Eggersheim	206
Dorweiler	203
Irresheim	170
Oberbolheim	170
Gesamt	10.631

Gemeinde Titz	
Titz	2.525
Rödingen	1.384
Jackerath	802
Ameln	731
Hasselsweiler	703
Müntz	598
Höllen	523
Gevelsdorf	334
Opherten	328
Spiel	226
Hompesch	167
Kalrath	164
Ralshoven	107
Bettenhoven	52
Sevenich	22
Mündt	12
Gesamt	8.678

Gemeinde Vettweiß	
Vettweiß	2.406
Kelz	1.109
Jakobwüllesheim	797
Froitzheim	788
Müddersheim	733
Gladbach	711
Soller	710
Disternich	633
Lüxheim	410
Sievernich	405
Ginnick	377
Gesamt	9.079

Tab. 25: Einwohnerzahlen im Kreis Düren nach Ortsteilen in Städten und Gemeinden

4.1.2 Raumstruktur

Der Bezug der Einwohnerzahl auf die besiedelte Fläche - statt auf die gesamte Fläche - bestimmt das Maß für die örtliche Siedlungskonzentration und ermöglicht konkrete Aussagen über Handlungsschwerpunkte in der ÖPNV-Planung. So ist die tatsächliche Siedlungsdichte (Einwohner/km², bezogen auf die besiedelte Fläche) z. B. in Langerwehe und Vettweiß höher als die rechnerische Bevölkerungsdichte (Einwohner/km², bezogen auf die gesamte Fläche) vermuten lässt. Hingegen weisen Jülich und Kreuzau vergleichsweise lockerere Siedlungsstrukturen auf.

Die tatsächliche Siedlungsdichte ist in Düren mit ca. 2.800 Einwohnern/km² am höchsten. Es folgen Langerwehe, Kreuzau und Merzenich mit ca. 1.750 bis 1.900 Einwohnern/km². Im Südraum vermindert sie sich auf unter 1.000 EW/km² in Heimbach und Hürtgenwald; Nideggen liegt knapp über diesem Wert.

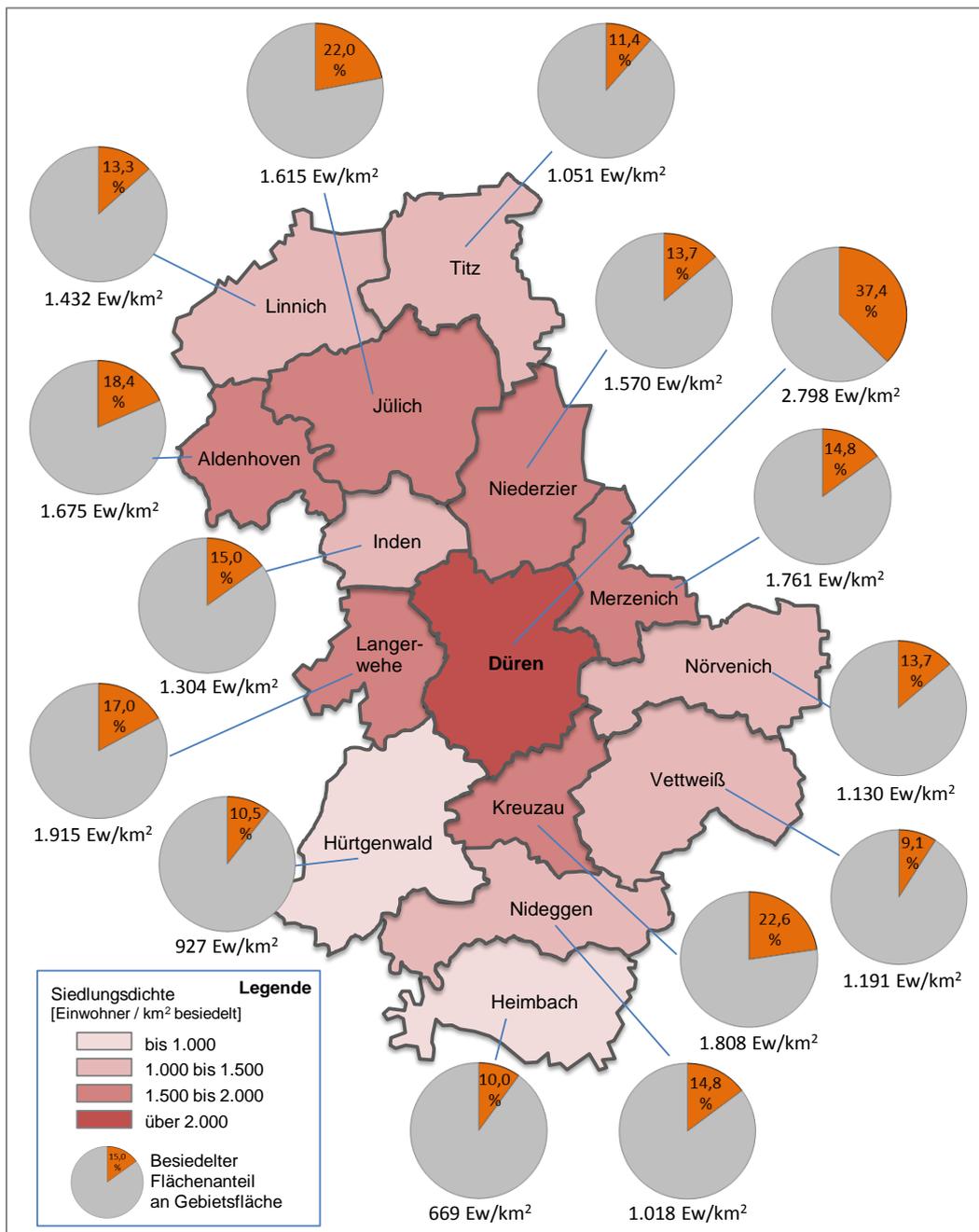


Abb. 26: Siedlungsdichte in den Städten und Gemeinden des Kreises Düren (Datenquelle: Landesdatenbank NRW, IT.NRW)

Abbildung 27 stellt der Siedlungsdichte den Motorisierungsgrad (PKW-Verfügbarkeit) in den Kommunen des Kreises Düren gegenüber. Neben der auffallend hohen Anzahl gemeldeter PKWs in den nördlichen und südlichen Kommunen, aber auch in Nörvenich, werden hier die Wechselwirkungen zur Siedlungsdichte deutlich. Geringe Siedlungsdichten und die damit oft zusammenhängende niedrige Erschließungsqualität im ÖPNV machen einen höheren PKW-Nutzungsanspruch nahezu unvermeidbar. Insbesondere macht diese Betrachtung deutlich, dass in Bereichen mit einem dichteren Bus- und Bahnangebot (Stadt Düren) tendenziell die Anzahl gemeldeter privater Fahrzeuge niedriger ausfällt.

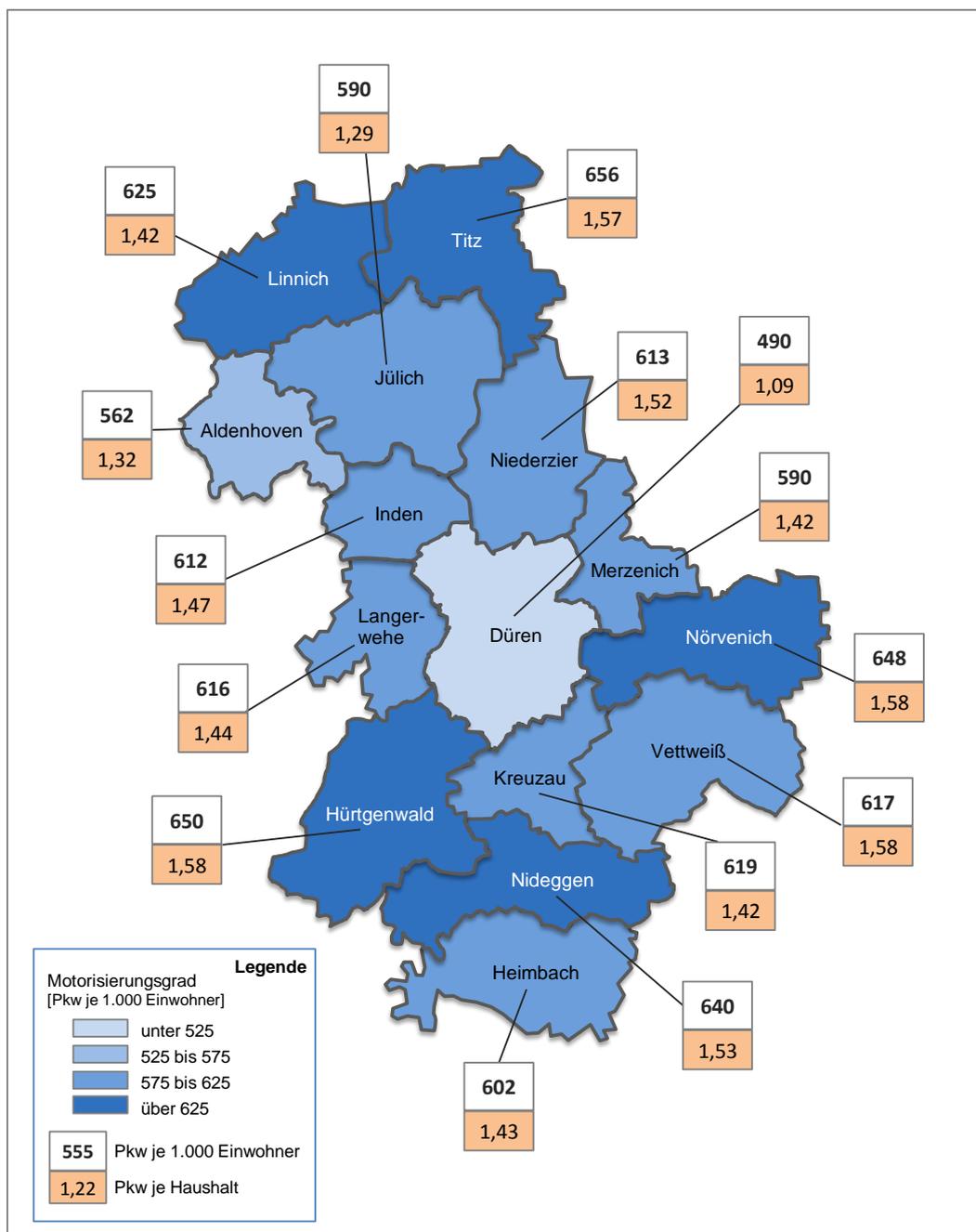


Abb. 27: Motorisierungsgrad in den Städten und Gemeinden des Kreises Düren (Datenquelle: Landesdatenbank NRW, IT.NRW)

Die Analysen in diesem Kapitel lassen u.a. die Bewertung zu, dass die ÖSPV-Leistungsangebote in Linnich und Titz - vor allem mit Zulauf auf Jülich - sowie die Leistungsangebote in Hürtgenwald, Nideggen und Nörvenich - hier insbesondere auch mit Zulauf auf Düren - genauer untersucht werden.

4.2 Demografische Entwicklung

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

Demografische Entwicklung im Land Nordrhein-Westfalen

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

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

Der Bevölkerungsverlauf ändert sich ab 2025. Der Wanderungssaldo wird rückläufig sein und die negativen Salden aus Geburten- und Sterbefälle nicht auffangen. Die Bevölkerungszahl in NRW wird sinken, wobei große regionale Unterschiede v. a. zwischen urbanen und ländlichen Räumen bereits heute erkennbar sind. Während in Ballungszentren deutliche Einwohnerzuwächse prognostiziert werden, müssen sich ländlich geprägte Regionen auf rückläufige Bevölkerungszahlen einstellen. Dabei verstärken die Wanderungsbewegungen die demografischen Prozesse, da die Zuwanderung vor allem auf Verdichtungsräume ausgerichtet ist.

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

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

Für Nordrhein-Westfalen führte der Geschäftsbereich Statistik des Landesbetriebs IT.NRW eine Vorausberechnung der Bevölkerung bis zum Jahr 2060 durch (Abbildung 28). Neben Sterblichkeit und Lebenserwartung findet dort auch die Vorausberechnung der Wanderungen Eingang. Inbegriffen sind Landesbinnenwanderungen und Wanderungen über die Grenzen NRWs im In- und Ausland.

Es sei darauf hingewiesen, dass die Flüchtlingsströme 2015/16 noch nicht in diesen Auswertungen enthalten sind.

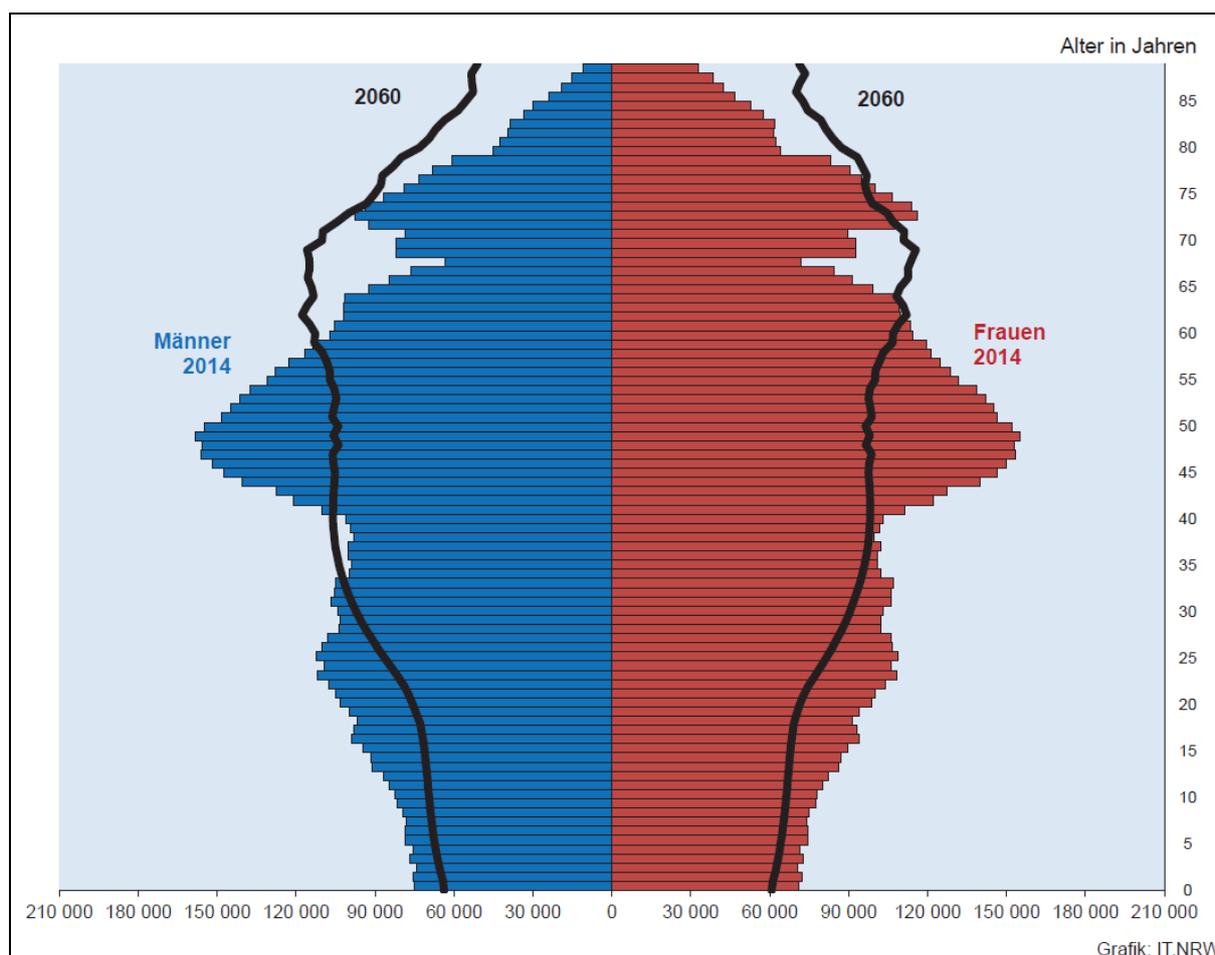


Abb. 28: Bevölkerung am 01.01.2014 und am 01.01.2060 in Nordrhein-Westfalen nach Alter und Geschlecht (Grafik: IT.NRW)

Demografische Entwicklung im Kreis Düren

Bei der Veränderung der Altersstruktur im Kreis Düren (Abbildung 29) weist die Bevölkerungsvorberechnung von IT.NRW aus, dass sich das zahlenmäßige Verhältnis zwischen älteren und jüngeren Menschen in den nächsten Jahrzehnten erheblich verschieben wird.

Im Jahr 2040 wird die Hälfte der Bevölkerung im Kreis älter als 50 Jahre sein. Mehr als ein Drittel wird die 63 Jahre überschritten haben. Die absolute Zahl der über 60-Jährigen steigt von aktuell (1.1.2014) rund 69.000 auf rund 94.000 an (ein Plus von 36%), die der unter 25-Jährigen sinkt von rund 65.000 auf unter 53.000 (minus 19%).

Mit dem abnehmenden Bedarf an Schülerverkehren geht auch eine der wichtigsten Einnahmequellen im öffentlichen Nahverkehr zurück. Gleichzeitig führt die Zusammenlegung von Schulstandorten zu veränderten Anforderungen an die ÖPNV-Bedienung. Die Zahl der Personen in schulfähigem Alter (ab 5 bis unter 20-jährige) nimmt bis 2040 im Kreis Düren um fast 7.000 ab, von etwa 39.600 auf 32.700, entspricht minus 17,6%.

Die Zahl der Personen im erwerbsfähigen Alter (20 bis unter 65-jährige) und damit etwa die Zahl der Berufspendler schrumpft von rund 156.000 auf rund 132.000 Personen, ein Minus von 15,4%.

Absolut gesehen wird der Bevölkerungsrückgang im Kreis Düren als moderat prognostiziert. Von jetzt etwa 258.000 Personen soll die Zahl bis 2040 auf rund 253.000 Personen zurückgehen (minus 1,9%). Betrachtet man die Entwicklung im Zeitverlauf, so bleibt die Einwohnerzahl bis 2025 in Summe relativ konstant, während es danach zu einem langsam zunehmenden Rückgang kommt.

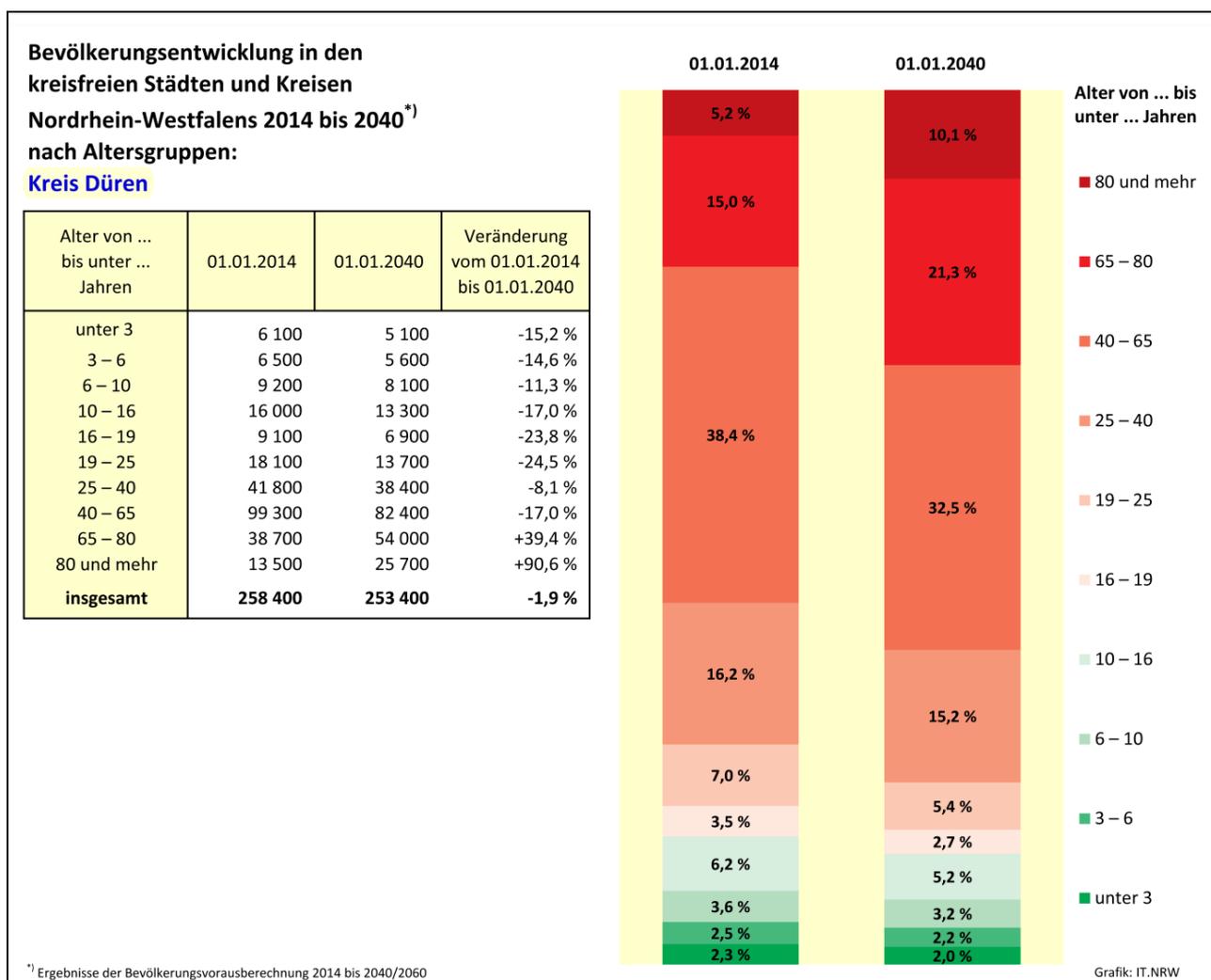


Abb. 29: Bevölkerungsentwicklung für den Kreis Düren 2014 bis 2040 nach Altersgruppen

Die Mobilität von Senioren verändert sich. Bedingt durch eine höhere Aktivität älterer Menschen bei steigender Lebenserwartung sowie durch eine steigende Führerscheinquote bei hoher Motorisierung wird sich die Wegezahl erhöhen. Andererseits nehmen körperliche Einschränkungen zu und erschweren die Teilhabe am gesellschaftlichen Leben. Die Personengruppe der Senioren wird ein sehr inhomogenes Verkehrsverhalten aufweisen. Dies stellt hohe Anforderungen an die Gestaltung des ÖPNV-Angebotes, die Fahrzeuge, die Fahrgastinformation, den Ausbau von Haltestellen u.a.

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

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

Parallel dazu ist eine besondere Entwicklung im Mobilitätsverhalten jüngerer Generationen erkennbar. In urbanen Regionen ist zu beobachten, dass junge Menschen im Vergleich zu vorhergehenden Generationen weniger „Auto-orientiert“ sind. Die Führerscheinquoten und der PKW-Besitz der unter 25-jährigen sinken leicht. Ein Grund dieses Wandels liegt im gestiegenen Umweltbewusstsein junger Men-

schen und der Tatsache, dass der PKW als Statussymbol durch andere Produkte, beispielsweise Smartphones, abgelöst wurde. Es ist davon auszugehen, dass die Nutzung des ÖPNV durch die stärkere Orientierung junger Menschen sich zumindest teilweise auch in den späteren Lebensphasen fortsetzt.

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

Fazit

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

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

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

4.3 Verkehrsaufkommen (Analyse Pendlerdaten)

Anhand einer Analyse des Gesamtverkehrs – alle Verkehrsmittel einschließlich des Fuß- und Fahrradverkehrs – sollen in diesem Abschnitt vorhandene Verkehrsgewohnheiten erkundet und mögliche Fahrgastpotenziale aufgezeigt werden. Das aktuelle Gesamtverkehrsaufkommen wird durch die so genannten Pendlerdaten beschrieben. Neben der im Kreis durchgeführten Haushaltsbefragung (siehe Abschnitt 4.4) stellen die Pendlerdaten eine wichtige Planungsgrundlage dar, insbesondere für die Konstruktion eines Schnellbus-Netzes im Kreis Düren.

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

Die im Rahmen dieses Nahverkehrsplans ausgewerteten und im Folgenden genannten Daten stellen nur die sozialversicherungspflichtig beschäftigten Ein- und Auspendler (Berufspendler) dar. Das unten tabellarisch angegebene Fahrtenaufkommen beinhaltet demnach u.a. nicht die Fahrten des Einkauf-, Freizeit- und des sonstigen Verkehrs, in der Regel keine Fahrten der nicht berufstätigen Erwachsenen und Senioren. Zu einer Abschätzung des gesamten Verkehrsaufkommens wären die Angaben um diese Fahrtzwecke anzuheben.

Im Normalfall sind durch die Berufspendler ca. 30 % der Gesamtverkehre im ÖPNV erfasst. Bedingt durch die durchgeführte Haushaltsbefragung kann dieser Wert für den Kreis Düren präzisiert werden. Der Anteil des Berufsverkehrs beträgt hier genau 27,2 %. Die übrigen Verkehrsarten lassen sich aufgrund der Datenlage nicht optimal herleiten, jedoch ist in der Regel das Aufkommen des übrigen Verkehrs in der Größenordnung ähnlich zu bewerten wie der Anteil der Pendler. Die wenigen Ausnahmen davon lassen sich bei entsprechender Kenntnis des Verkehrsraumes abschätzen. Insofern stellen die Berufspendlerdaten eine sehr geeignete Planungsgrundlage dar, um sowohl Linienführungen zu planen, als auch insbesondere die Dimension des Fahrtenangebotes festzulegen. Für das absolute Potenzial im Gesamtverkehr über alle Fahrtzwecke sind sie dazu etwa um den Faktor 3 bis 4 zu erhöhen.

Die Pendlerdaten wurden auf aktuellem Stand ausgewertet und sind nachfolgend für alle 15 Städte und Gemeinden des Kreises Düren wiedergegeben. Dabei wird einerseits das Pendleraufkommen zwischen allen Städten und Gemeinden des Kreises Düren und andererseits auch der Verkehr von und zu den jeweiligen Umland-Gemeinden dargestellt. Dabei wurden diejenigen Städte und Gemeinden außerhalb des Kreises Düren ausgewählt, zu denen das größte Aufkommen besteht. In der Regel sind dies die Nachbargemeinden sowie Köln und Aachen, gegebenenfalls noch einige größere Zentren.

Nachfolgend sind die Städte und Gemeinden des Kreises Düren alphabetisch sortiert, mit jeweils zwei Tabellen für die Beziehungen innerhalb des Kreises Düren und die Beziehungen zum Umland aufgeführt. Die Tabellen sind jeweils so aufgebaut, dass die obere Zeile den Verkehr von der betrachteten Gemeinde **zu** den hier oben aufgeführten Städte und Gemeinden bildet (Auspender), während die Spalte auf der linken Seite den Verkehr **von** diesen Gemeinden in die jeweils betrachtete Kommune darstellt (Einpendler). Die diagonale Reihe stellt jeweils die Addition beider Verkehrsströme auf einer Relation dar, die schlussendlich für die Dimensionierung des Verkehrsangebotes im ÖSPV auch die entscheidende ist. Der Wert in der linken oberen Ecke stellt das Aufkommen im innergemeindlichen Binnenverkehr dar.

Die Pendlerdaten der Berufspendler sind jeweils als Gesamtsumme zu verstehen, unabhängig von der heutigen Verkehrsmittelwahl. Der oben genannte Faktor wurde bei den Zahlen nicht angewendet.

Die Zahlen sind, um einen Sofort-Überblick zu erhalten, farblich unterlegt. Es wird ein farblicher Übergang von der Farbe Grün zur Farbe Rot verwendet, das heißt je kräftiger die Zahl mit einem roten Farbton unterlegt ist, desto größer und bedeutender ist der jeweils zu betrachtende Verkehrsstrom. Je stärker die Farbe in Richtung grün tendiert, desto geringer ist das Aufkommen.

Gemeinde Aldenhoven

nach von	Alden- hoven	Düren	Heim- bach	Hürt- gen- wald	Inden	Jülich	Kreu- zau	Lan- ger- wehe	Linnich	Mer- zenich	Ni- deggen	Nieder- zier	Nör- venich	Titz	Vett- weiß
Aldenhoven	654	283	0	0	25	675	0	12	113	12	0	88	0	19	0
Düren	89	372													
Heimbach	0		0												
Hürtgenwald	0			0											
Inden	29				54										
Jülich	226					901									
Kreuzau	12						12								
Langerwehe	29							41							
Linnich	89								202						
Merzenich	0									12					
Nideggen	38										38				
Niederzier	0											88			
Nörvenich	0												0		
Titz	24													43	
Vettweiß	0														0

nach von	Alden- hoven	Köln	Aachen	Geilen- kirchen	Übach- Palen- berg	Hükel- hoven	Düssel- dorf	Mön- chen- gladb.	Alsdorf	Baes- weiler	Esch- weiler	Her- zogen- rath	Stol- berg	Wür- selen	Heins- berg
Aldenhoven	654	109	897	56	47	40	64	49	232	107	362	49	80	174	30
Köln	13	122													
Aachen	114		1.011												
Geilenkirchen	103			159											
Übach-Palenberg	64				111										
Hükelhoven	70					110									
Düsseldorf	64						128								
Mönchengladbach	15							64							
Alsdorf	171								403						
Baesweiler	119									226					
Eschweiler	142										504				
Herzogenrath	72											121			
Stolberg	54												134		
Würselen	51													225	
Heinsberg	47														77

Tab. 30: Pendlerdaten für die Gemeinde Aldenhoven (Quelle: Landesbetrieb IT.NRW 2014)

Für die Gemeinde Aldenhoven ist ein vergleichsweise hoher Anteil an Binnenpendlern festzustellen. Innerhalb des Kreises Düren sind hohe Potenziale von und nach Jülich, mäßige nach Düren und Linnich gegeben. Außerhalb des Kreises Düren sind sehr bedeutende Potenziale von und nach Aachen sowie starke Potenziale in Richtung Eschweiler und Alsdorf erkennbar.

Stadt Düren

nach von	Düren	Alden- hoven	Heim- bach	Hürt- gen- wald	Inden	Jülich	Kreu- zau	Lan- ger- wehe	Linnich	Mer- zenich	Ni- deggen	Nieder- zier	Nör- venich	Titz	Vett- weiß
Düren	14.595	89	21	231	142	774	848	248	77	347	121	614	194	0	83
Aldenhoven	283	372													
Heimbach	259		280												
Hürtgenwald	1.055			1.286											
Inden	429				571										
Jülich	1.052					1.826									
Kreuzau	2.253						3.101								
Langerwehe	1.218							1.466							
Linnich	279								356						
Merzenich	1.290									1.637					
Nideggen	901										1.022				
Niederzier	1.519											2.133			
Nörvenich	796												990		
Titz	165													165	
Vettweiß	864														947

nach von	Düren	Köln	Aachen	Kerpen	Eus- kirchen	Zülpich	Düssel- dorf	Berg- heim	Bonn	Alsdorf	Esch- weiler	Baes- weiler	Stol- berg	Wür- selen	Her- zogen- rath
Düren	14.595	1.979	1.340	476	157	163	224	199	147	115	427	46	227	202	69
Köln	761	2.740													
Aachen	1.054		2.394												
Kerpen	412			888											
Euskirchen	147				304										
Zülpich	260					423									
Düsseldorf	69						293								
Bergheim	190							389							
Bonn	213								360						
Alsdorf	228									343					
Eschweiler	591										1.018				
Baesweiler	153											199			
Stolberg	443												670		
Würselen	226													428	
Herzogenrath	265														334

Tab. 31: Pendlerdaten für die Stadt Düren (Quelle: Landesbetrieb IT.NRW 2014)

Die Pendlerpotenziale der Stadt Düren lassen vor allem die große Bedeutung des Binnenverkehrs erkennen. Dieser ist mit fast 15.000 täglichen Fahrten sehr ausgeprägt. Die obere Grafik zeigt zudem, dass von nahezu allen Gemeinden des Kreises signifikante Mengen von Einpendlern nach Düren vorhanden sind, am stärksten von Kreuzau. Überregional sind die Verbindungen nach Köln und Aachen und mit Abstrichen nach Eschweiler relevant, die über die Schiene abgedeckt werden. Erwähnenswert ist noch das Potenzial Düren – Simmerath (212 Pendler), da es das Potenzial Hürtgenwald – Simmerath überlagert und bei der späteren Planung eine Rolle spielt.

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

Stadt Heimbach

von \ nach	Heim- bach	Alden- hoven	Düren	Hürt- gen- wald	Inden	Jülich	Kreu- zau	Lan- ger- wehe	Linnich	Mer- zenich	Ni- deggen	Nieder- zier	Nör- venich	Titz	Vett- weiß
Heimbach	227	0	259	19	0	13	43	0	0	0	61	12	0	0	11
Aldenhoven	0	0													
Düren	21		280												
Hürtgenwald	0			19											
Inden	0				0										
Jülich	0					13									
Kreuzau	23						66								
Langerwehe	0							0							
Linnich	0								0						
Merzenich	0									0					
Nideggen	22										83				
Niederzier	0											12			
Nörvenich	0												0		
Titz	0													0	
Vettweiß	0														11

von \ nach	Heim- bach	Köln	Aachen	Simme- rath	Eus- kirchen	Kall	Me- cher- nich	Schlei- den	Zülpich	Esch- weiler
Heimbach	227	99	46	19	64	41	64	33	76	17
Köln	0	99								
Aachen	0		46							
Simmerath	15			34						
Euskirchen	0				64					
Kall	11					52				
Mechernich	18						82			
Schleiden	28							61		
Zülpich	18								94	
Eschweiler	0									17

Tab. 32: Pendlerdaten für die Stadt Heimbach (Quelle: Landesbetrieb IT.NRW 2014)

Sowohl die Zahl der Binnenpendler, als auch die der Ein- und Auspendler ist sehr gering. Die stärksten Pendlerpotenziale weist noch die Verbindung nach Düren auf. Weitere nennenswerte Potenziale gibt es nicht, alle übrigen Relationen sind lediglich mit zweistelligen Zahlen belegt. Unter diesen sind Köln, Mechernich, Zülpich, Schleiden, Euskirchen, Kreuzau, Nideggen mit mehr als 60 Pendlern in beiden Richtungen zusammen erwähnenswert.

Gemeinde Hürtgenwald

nach von	Hürtgenwald	Aldenhoven	Düren	Heimbach	Inden	Jülich	Kreuzau	Langerwehe	Linnich	Merzenich	Nideggen	Niederzier	Nörvenich	Titz	Vettweiß
Hürtgenwald	390	0	1.055	0	17	66	165	21	0	18	54	37	13	0	0
Aldenhoven	0	0													
Düren	231		1.286												
Heimbach	19			19											
Inden	0				17										
Jülich	10					76									
Kreuzau	63						228								
Langerwehe	29							50							
Linnich	0								0						
Merzenich	22									40					
Nideggen	44										98				
Niederzier	11											48			
Nörvenich	0												13		
Titz	0													0	
Vettweiß	11														11

nach von	Hürtgenwald	Köln	Aachen	Kerpen	Euskirchen	Zülpich	Düsseldorf	Bergheim	Bonn	Würselen	Eschweiler	Simmerath	Stolberg	Monschau	Herzogenrath
Hürtgenwald	390	119	258	23	21	24	17	15	21	32	73	93	92	55	15
Köln	0	119													
Aachen	13		271												
Kerpen	0			23											
Euskirchen	0				21										
Zülpich	0					24									
Düsseldorf	0						17								
Bergheim	0							15							
Bonn	0								21						
Würselen	0									32					
Eschweiler	0										73				
Simmerath	46											139			
Stolberg	27												119		
Monschau	22													77	
Herzogenrath	0														15

Tab. 33: Pendlerdaten für die Gemeinde Hürtgenwald (Quelle: Landesbetrieb IT.NRW 2014)

In Hürtgenwald sind trotz der entfernten Lage der einzelnen Ortsteile zueinander nur geringe Potenziale im Binnenverkehr festzustellen. Dafür ist das Aufkommen von und nach Düren exorbitant hoch. Des Weiteren sind von und nach Kreuzau, Simmerath und Stolberg bedeutende Potenziale festzustellen, ebenso nach Köln. Das zweitstärkste Potenzial findet sich von und nach Aachen.

Gemeinde Inden

von \ nach	Inden	Alden- hoven	Düren	Heim- bach	Hürt- gen- wald	Jülich	Kreu- zau	Lan- ger- wehe	Linnich	Mer- zenich	Ni- deggen	Nieder- zier	Nör- venich	Titz	Vett- weiß
Inden	264	29	429	0	0	237	24	78	16	0	0	114	0	0	0
Aldenhoven	25	54													
Düren	142		571												
Heimbach	0			0											
Hürtgenwald	17				17										
Jülich	97					334									
Kreuzau	11						35								
Langerwehe	61							139							
Linnich	12								28						
Merzenich	12									12					
Nideggen	58										58				
Niederzier	0											114			
Nörvenich	0												0		
Titz	0													0	
Vettweiß	0														0

von \ nach	Inden	Köln	Aachen	Alsdorf	Eus- kirchen	Düssel- dorf	Berg- heim	Wür- selen	Esch- weiler	Stol- berg	Gre- ven- broich
Inden	264	120	305	37	21	30	23	52	380	83	44
Köln	0	120									
Aachen	36		341								
Alsdorf	13			50							
Euskirchen	0				21						
Düsseldorf	0					30					
Bergheim	0						23				
Würselen	11							63			
Eschweiler	50								430		
Stolberg	14									97	
Grevenbroich	0										44

Tab. 34: Pendlerdaten für die Gemeinde Inden (Quelle: Landesbetrieb IT.NRW 2014)

Die Zahl der Binnenpendler in Inden ist außerordentlich gering, dafür sind mehrere starke Pendlerbeziehungen in Nachbargemeinden festzustellen. Hier sind innerhalb des Kreises Düren Jülich und die Stadt Düren zu nennen, aber auch nach Langerwehe und Niederzier bestehen bedeutende Ströme. Außerhalb des Kreises Düren ist vor allem Eschweiler markant, daneben besteht auch nach Aachen ein starker Verkehrsstrom. Darüber hinaus sind auch noch in Richtung Köln und Stolberg nennenswerte Potenziale gegeben.

Stadt Jülich

von \ nach	Jülich	Alden- hoven	Düren	Heim- bach	Hürt- gen- wald	Inden	Kreu- zau	Lan- ger- wehe	Linnich	Mer- zenich	Ni- deggen	Nieder- zier	Nör- venich	Titz	Vett- weiß
Jülich	4.654	226	1.052	0	10	97	34	33	296	18	0	203	10	115	0
Aldenhoven	675	901													
Düren	774		1.826												
Heimbach	13			13											
Hürtgenwald	66				76										
Inden	237					334									
Kreuzau	124						158								
Langerwehe	158							191							
Linnich	683								979						
Merzenich	94									112					
Nideggen	51										51				
Niederzier	476											679			
Nörvenich	68												78		
Titz	485													600	
Vettweiß	42														42

von \ nach	Jülich	Köln	Aachen	Alsdorf	Baes- weiler	Erke- lenz	Düssel- dorf	Mön- chen- gladb.	Geilen- kirchen	Wür- selen	Esch- weiler	Heins- berg	Stol- berg	Hüchel- hoven	Her- zogen- rath
Jülich	4.654	408	932	137	80	92	206	117	38	123	229	54	78	73	43
Köln	252	660													
Aachen	812		1.744												
Alsdorf	275			412											
Baesweiler	247				327										
Erkelenz	152					244									
Düsseldorf	83						289								
Mönchengladbach	147							264							
Geilenkirchen	152								190						
Würselen	123									246					
Eschweiler	295										524				
Heinsberg	124											178			
Stolberg	135												213		
Hückelhoven	202													275	
Herzogenrath	138														181

Tab. 35: Pendlerdaten für die Stadt Jülich (Quelle: Landesbetrieb IT.NRW 2014)

Die Stadt Jülich weist ein erhebliches Aufkommen an Binnenpendlern auf, welches sich, auch gemessen an der Einwohnerzahl, deutlich von vielen anderen Städten und Gemeinden des Kreises Düren abhebt. Neben weiteren größeren Arbeitgebern nimmt hier das Forschungszentrum eine dominierende Stellung ein und sorgt für zahlreiche Einpendler. Des Weiteren sind sehr starke Beziehungen von und nach Düren und Aachen vorhanden. Charakteristisch für die Ströme Jülichs ist, dass sich hier im Gegensatz zu vielen anderen Gemeinden des Kreises Düren die Ein- und Auspendler häufig die Waage halten oder zumindest vergleichbare Größenordnungen einnehmen. Neben den genannten Strömen sind auch die Ströme von und nach Linnich, Aldenhoven, Köln, Alsdorf und Eschweiler zu nennen. Bemerkenswert hoch ist auch der Pendlerstrom zwischen Jülich und Niederzier sowie Titz.

Gemeinde Kreuzau

nach von	Kreuzau	Aldenhoven	Düren	Heimbach	Hürtgenwald	Inden	Jülich	Langerwehe	Linnich	Merzenich	Nideggen	Niederzier	Nörvenich	Titz	Vettweiß
Kreuzau	993	12	2.253	23	63	11	124	35	0	48	146	95	54	0	39
Aldenhoven	0	12													
Düren	848		3.101												
Heimbach	43			66											
Hürtgenwald	165				228										
Inden	24					35									
Jülich	34						158								
Langerwehe	51							86							
Linnich	0								0						
Merzenich	68									116					
Nideggen	184										330				
Niederzier	65											160			
Nörvenich	45												99		
Titz	0													0	
Vettweiß	106														145

nach von	Kreuzau	Köln	Aachen	Kerpen	Euskirchen	Zülpich	Düsseldorf	Bergheim	Eschweiler	Stolberg
Kreuzau	993	348	262	81	71	67	52	28	73	56
Köln	31	379								
Aachen	25		287							
Kerpen	15			96						
Euskirchen	19				90					
Zülpich	31					98				
Düsseldorf	0						52			
Bergheim	0							28		
Eschweiler	18								91	
Stolberg	16									72

Tab. 36: Pendlerdaten für die Gemeinde Kreuzau (Quelle: Landesbetrieb IT.NRW 2014)

Die Gemeinde Kreuzau weist gemessen an ihrer Größe einen relativ hohen Anteil an Binnenpendlern auf. Herausragend ist hier der Pendlerstrom von und nach Düren. In viele andere Gemeinden des Kreises Düren sind mittelstarke Potenziale festzustellen, am stärksten von/nach Nideggen. Über die Kreisgrenzen hinweg sind die Zentren Köln und Aachen dominierend.

Gemeinde Langerwehe

von \ nach	Langerwehe	Aldenhoven	Düren	Heimbach	Hürtgenwald	Inden	Jülich	Kreuzau	Linnich	Merzenich	Nideggen	Niederzier	Nörvenich	Titz	Vettweiß
Langerwehe	511	29	1.218	0	29	61	158	51	13	22	0	134	10	0	0
Aldenhoven	12	41													
Düren	248		1.466												
Heimbach	0			0											
Hürtgenwald	21				50										
Inden	78					139									
Jülich	33						191								
Kreuzau	35							86							
Linnich	0								13						
Merzenich	13									35					
Nideggen	11										11				
Niederzier	31											165			
Nörvenich	13												23		
Titz	0													0	
Vettweiß	11														11

von \ nach	Langerwehe	Köln	Aachen	Alsdorf	Baesweiler	Kerpen	Düsseldorf	Bergheim	Würselen	Eschweiler	Stolberg	Herzogenrath
Langerwehe	511	275	597	61	25	41	49	33	74	556	213	44
Köln	12	287										
Aachen	43		640									
Alsdorf	26			87								
Baesweiler	15				40							
Kerpen	0					41						
Düsseldorf	0						49					
Bergheim	0							33				
Würselen	16								90			
Eschweiler	145									701		
Stolberg	55										268	
Herzogenrath	14											58

Tab. 37: Pendlerdaten für die Gemeinde Langerwehe (Quelle: Landesbetrieb IT.NRW 2014)

In der Gemeinde Langerwehe ist ein mittleres Aufkommen an Binnenpendlern festzustellen. Der stärkste Verkehrsstrom im Berufspendlerverkehr ist von und nach Düren erkennbar. Kreisgrenzenüberschreitend ist hier vor allem die Beziehung mit Eschweiler herausragend, knapp gefolgt von Aachen. Weitere starke Beziehungen existieren nach Köln und Stolberg. Innerhalb des Kreises Düren sind außerdem nach Jülich, Inden und Niederzier stärkere Beziehungen gegeben.

Stadt Linnich

von \ nach	Linnich	Alden- hoven	Düren	Heim- bach	Hürt- gen- wald	Inden	Jülich	Kreu- zau	Lan- ger- wehe	Mer- zenich	Ni- deggen	Nieder- zier	Nör- venich	Titz	Vett- weiß
Linnich	836	89	279	0	0	12	683	0	0	0	0	38	0	55	0
Aldenhoven	113	202													
Düren	77		356												
Heimbach	0			0											
Hürtgenwald	0				0										
Inden	16					28									
Jülich	296						979								
Kreuzau	0							0							
Langerwehe	13								13						
Merzenich	10									10					
Nideggen	0										0				
Niederzier	28											66			
Nörvenich	0												0		
Titz	85													140	
Vettweiß	0														0

von \ nach	Linnich	Köln	Aachen	Alsdorf	Baes- weiler	Mön- chen- gladb.	Düssel- dorf	Was- sen- berg	Erke- lenz	Wür- selen	Esch- weiler	Geilen- kirchen	Übach- Palen- berg	Heins- berg	Hückel- hoven
Linnich	836	131	405	84	67	128	103	10	174	56	94	56	29	79	209
Köln	27	158													
Aachen	117		522												
Alsdorf	93			177											
Baesweiler	184				251										
Mönchengladbach	0					128									
Düsseldorf	0						103								
Wassenberg	86							96							
Erkelenz	162								336						
Würselen	26									82					
Eschweiler	39										133				
Geilenkirchen	111											167			
Übach-Palenberg	48												77		
Heinsberg	146													225	
Hückelhoven	412														621

Tab. 38: Pendlerdaten für die Stadt Linnich (Quelle: Landesbetrieb IT.NRW 2014)

Die Stadt Linnich weist ein bedeutendes Potenzial an Binnenpendlern auf. Der stärkste Verkehrsstrom ist zwischen Linnich und Jülich auszumachen, aber auch nach Düren und Aldenhoven sowie – mit Abstrichen – nach Titz sind verstärkte Ströme im Berufspendlerverkehr festzustellen. Kreisgrenzen-überschreitend steht der Verkehr von und nach Hückelhoven an erster Stelle und dokumentiert damit den Bedarf für einen Ausbau dieser Verbindung im Schienenverkehr. Zweitstärkster Verkehrsstrom ist der von und nach Aachen. Auch die übrigen Verkehrsströme weisen auf die Wichtigkeit einer Anbindung in Richtung Norden hin; dies sind z.B. die Potenziale nach Baesweiler, Erkelenz, Heinsberg und Geilenkirchen sowie Alsdorf und Köln.

Gemeinde Merzenich

von \ nach	Merzenich	Aldenhoven	Düren	Heimbach	Hürtgenwald	Inden	Jülich	Kreuzau	Langerwehe	Linnich	Nideggen	Niederzier	Nörvenich	Titz	Vettweiß
Merzenich	280	0	1.290	0	22	12	94	68	13	10	0	118	75	0	11
Aldenhoven	12	12													
Düren	347		1.637												
Heimbach	0			0											
Hürtgenwald	18				40										
Inden	0					12									
Jülich	18						112								
Kreuzau	48							116							
Langerwehe	22								35						
Linnich	0									10					
Nideggen	19										19				
Niederzier	80											198			
Nörvenich	45												120		
Titz	0													0	
Vettweiß	37														48

von \ nach	Merzenich	Köln	Aachen	Kerpen	Leverkusen	Zülpich	Düsseldorf	Bergheim	Frechen
Merzenich	280	367	167	140	0	14	40	61	52
Köln	81	448							
Aachen	73		240						
Kerpen	28			168					
Leverkusen	58				58				
Zülpich	0					14			
Düsseldorf	57						97		
Bergheim	10							71	
Frechen	10								62

Tab. 39: Pendlerdaten für die Gemeinde Merzenich (Quelle: Landesbetrieb IT.NRW 2014)

Die Gemeinde Merzenich weist ein sehr geringes Aufkommen an Binnenpendlern auf. Der überragende Verkehrsstrom ist der zwischen Merzenich und Düren. Kreisgrenzen-überschreitend ist vor allem der Verkehrsstrom von und nach Köln herausragend, dazu kommen der Strom nach Aachen und mit Kerpen, Düsseldorf und Bergheim wiederum in Richtung des Großraums Köln. Innerhalb des Kreises Düren sind Niederzier, daneben aber auch Jülich, Kreuzau und Nörvenich als bedeutendere Ströme zu nennen.

Stadt Nideggen

von \ nach	Ni-deggen	Alden-hoven	Düren	Heim-bach	Hürt-gen-wald	Inden	Jülich	Kreu-zau	Lan-ger-wehe	Linnich	Mer-zenich	Nieder-zier	Nör-venich	Titz	Vett-weiß
Nideggen	460	0	901	22	44	0	51	184	11	0	19	30	19	0	35
Aldenhoven	0	0													
Düren	121		1.022												
Heimbach	61			83											
Hürtgenwald	54				98										
Inden	0					0									
Jülich	0						51								
Kreuzau	146							330							
Langerwehe	0								11						
Linnich	0									0					
Merzenich	0										19				
Niederzier	0											30			
Nörvenich	12												31		
Titz	0													0	
Vettweiß	40														75

von \ nach	Ni-deggen	Köln	Aachen	Kerpen	Eus-kirchen	Zülpich	Düssel-dorf	Me-cher-nich	Bonn	Wür-selen	Schlei-den	Simme-rath	Stol-berg	Mon-schau
Nideggen	460	188	171	38	58	110	31	32	32	13	26	122	35	69
Köln	0	188												
Aachen	16		187											
Kerpen	0			38										
Euskirchen	0				58									
Zülpich	41					151								
Düsseldorf	0						31							
Mechernich	13							45						
Bonn	0								32					
Würselen	0									13				
Schleiden	0										26			
Simmerath	42											164		
Stolberg	0												35	
Monschau	12													81

Tab. 40: Pendlerdaten für die Stadt Nideggen (Quelle: Landesbetrieb IT.NRW 2014)

Die Stadt Nideggen weist ein mittleres Potenzial an Binnenverkehrspendlern auf. Die stärksten Verkehrsströme sind von und nach Düren festzustellen, die zweitstärksten von und nach Kreuzau. Drittstärkster Strom ist der zwischen Nideggen und der Gemeinde Hürtgenwald, knapp gefolgt von Heimbach und Vettweiß. Kreisgrenzen-überschreitend sind mit Köln, Aachen, Simmerath und Zülpich vier Verkehrsströme etwas bedeutender.

Gemeinde Niederzier

nach von	Niederzier	Aldenhoven	Düren	Heimbach	Hürtgenwald	Inden	Jülich	Kreuzau	Langerwehe	Linnich	Merzenich	Nideggen	Nörvenich	Titz	Vettweiß
Niederzier	789	38	1.519	0	11	58	476	65	31	28	80	0	41	16	0
Aldenhoven	88	126													
Düren	614		2.133												
Heimbach	12			12											
Hürtgenwald	37				48										
Inden	114					172									
Jülich	203						679								
Kreuzau	95							160							
Langerwehe	134								165						
Linnich	38									66					
Merzenich	118										198				
Nideggen	30											30			
Nörvenich	48												89		
Titz	52													68	
Vettweiß	39														39

nach von	Niederzier	Köln	Aachen	Kerpen	Alsdorf	Baesweiler	Düsseldorf	Bergheim	Bedburg	Elsdorf	Eschweiler	Grevenbroich	Stolberg	Frechen	Hückelhoven
Niederzier	789	353	265	109	29	13	60	65	0	20	110	49	43	42	0
Köln	54	407													
Aachen	44		309												
Kerpen	105			214											
Alsdorf	93				122										
Baesweiler	81					94									
Düsseldorf	0						60								
Bergheim	150							215							
Bedburg	74								74						
Elsdorf	109									129					
Eschweiler	156										266				
Grevenbroich	0											49			
Stolberg	45												88		
Frechen	28													70	
Hückelhoven	66														66

Tab. 41: Pendlerdaten für die Gemeinde Niederzier (Quelle: Landesbetrieb IT.NRW 2014)

Die Gemeinde Niederzier weist einen relativ hohen Anteil an Binnenpendlern auf. Daneben ist der Verkehrsstrom nach Düren überragend, aber auch nach Jülich sind außerordentlich starke Pendlerbeziehungen festzustellen. Innerhalb des Kreises Düren liegen zahlreiche weitere Pendlerströme zumindest im dreistelligen Bereich. Dies sind Aldenhoven, Inden, Kreuzau, Langerwehe und Merzenich. Über die Kreisgrenzen hinweg sind die Ströme von und nach Köln, Aachen, Eschweiler, Bergheim und Kerpen bedeutsam.

Gemeinde Nörvenich

von \ nach	Nörvenich	Aldenhoven	Düren	Heimbach	Hürtgenwald	Inden	Jülich	Kreuzau	Langerwehe	Linnich	Merzenich	Nideggen	Niederzier	Titz	Vettweiß
Nörvenich	444	0	796	0	0	0	68	45	13	0	45	12	48	0	23
Aldenhoven	0	0													
Düren	194		990												
Heimbach	0			0											
Hürtgenwald	13				13										
Inden	0					0									
Jülich	10						78								
Kreuzau	54							99							
Langerwehe	10								23						
Linnich	0									0					
Merzenich	75										120				
Nideggen	19											31			
Niederzier	41												89		
Titz	0													0	
Vettweiß	96														119

von \ nach	Nörvenich	Köln	Aachen	Kerpen	Euskirchen	Zülpich	Düsseldorf	Bergheim	Brühl	Erftstadt	Frechen	Hürth
Nörvenich	444	635	94	238	43	59	37	89	48	219	102	170
Köln	24	659										
Aachen	0		94									
Kerpen	79			317								
Euskirchen	14				57							
Zülpich	28					87						
Düsseldorf	0						37					
Bergheim	21							110				
Brühl	10								58			
Erftstadt	43									262		
Frechen	0										102	
Hürth	12											182

Tab. 42: Pendlerdaten für die Gemeinde Nörvenich (Quelle: Landesbetrieb IT.NRW 2014)

Die Gemeinde Nörvenich weist ein mäßiges Potenzial an Binnenpendlern auf. Die stärksten Ströme sind nach Düren und – gemessen an der Entfernung besonders stark ausgeprägt – nach Köln vorhanden. Die Wichtigkeit der Verkehrsbeziehung in Richtung Köln drückt sich auch in den nächststärkeren Verkehrsströmen aus, die mit Kerpen, Erftstadt, Hürth, Frechen und Bergheim allesamt in Richtung des Großraumes Köln deuten. Innerhalb des Kreises Düren sind die meisten Verkehrsströme geringer ausgeprägt; Merzenich und Vettweiß weisen dabei noch das stärkste Aufkommen auf.

Gemeinde Titz

von \ nach	Titz	Alden- hoven	Düren	Heim- bach	Hürt- gen- wald	Inden	Jülich	Kreu- zau	Lan- ger- wehe	Linnich	Mer- zenich	Ni- deggen	Nieder- zier	Nör- venich	Vett- weiß
Titz	277	24	165	0	0	0	465	0	0	85	0	0	52	0	0
Aldenhoven	19	43													
Düren	0		165												
Heimbach	0			0											
Hürtgenwald	0				0										
Inden	0					0									
Jülich	115						580								
Kreuzau	0							0							
Langerwehe	0								0						
Linnich	55									140					
Merzenich	0										0				
Nideggen	0											0			
Niederzier	16												68		
Nörvenich	0													0	
Vettweiß	0														0

von \ nach	Titz	Köln	Aachen	Kerpen	Erkel- lenz	Hüchel- hoven	Düssel- dorf	Berg- heim	Mön- chen- gladb.	Neuss	Esch- weiler	Gre- ven- broich	Stol- berg	Bed- burg	Elsdorf
Titz	277	160	156	32	84	37	159	101	152	67	33	144	28	41	45
Köln	0	160													
Aachen	0		156												
Kerpen	0			32											
Erkelenz	46				130										
Hüchelhoven	22					59									
Düsseldorf	0						159								
Bergheim	0							101							
Mönchengladbach	17								169						
Neuss	0									67					
Eschweiler	0										33				
Grevenbroich	0											144			
Stolberg	0												28		
Bedburg	16													57	
Elsdorf	10														55

Tab. 43: Pendlerdaten für die Gemeinde Titz (Quelle: Landesbetrieb IT.NRW 2014)

Die Gemeinde Titz hat einen geringen Anteil an Binnenpendlern zu verzeichnen. Der stärkste Verkehrsstrom für die Gemeinde Titz führt in die Stadt Jülich. Innerhalb des Kreises Düren sind noch die Verkehrsströme von und nach Düren und Linnich zu beachten. Kreisgrenzen-überschreitend sind die Ziele sehr verteilt. Köln, Aachen, Düsseldorf, Mönchengladbach, Grevenbroich und Erkelenz sind hierbei die wichtigsten Quellen und Ziele des Verkehrs. In der Regel findet im Berufsverkehr Auspendelverkehr aus Titz statt. Interessanterweise pendeln aus Erkelenz aber auch 46 Personen nach Titz ein.

Gemeinde Vettweiß

nach von	Vett- weiß	Alden- hoven	Düren	Heim- bach	Hürt- gen- wald	Inden	Jülich	Kreu- zau	Lan- ger- wehe	Linnich	Mer- zenich	Ni- deggen	Nieder- zier	Nör- venich	Titz
Vettweiß	256	0	864	0	11	0	42	106	11	0	37	40	39	96	0
Aldenhoven	0	0													
Düren	83		947												
Heimbach	11			11											
Hürtgenwald	0				11										
Inden	0					0									
Jülich	0						42								
Kreuzau	39							145							
Langerwehe	0								11						
Linnich	0									0					
Merzenich	11										48				
Nideggen	35											75			
Niederzier	0												39		
Nörvenich	23													119	
Titz	0														0

nach von	Vett- weiß	Köln	Aachen	Kerpen	Eus- kirchen	Zülpich	Düssel- dorf	Berg- heim	Bonn	Erft- stadt	Me- cher- nich	Fre- chen	Stol- berg	Wür- selen	Hürth
Vettweiß	256	361	115	98	129	170	28	47	21	90	34	30	14	15	66
Köln	0	361													
Aachen	0		115												
Kerpen	0			98											
Euskirchen	12				141										
Zülpich	48					218									
Düsseldorf	0						28								
Bergheim	0							47							
Bonn	0								21						
Erftstadt	0									90					
Mechernich	18										52				
Frechen	0											30			
Stolberg	0												14		
Würselen	0													15	
Hürth	0														66

Tab. 44: Pendlerdaten für die Gemeinde Vettweiß (Quelle: Landesbetrieb IT.NRW 2014)

Die Gemeinde Vettweiß weist ein geringes Aufkommen an Binnenpendlern auf. Die stärksten Verkehrsströme sind der nach Düren sowie der nach Köln. Des Weiteren sind Zülpich, Euskirchen und Aachen sowie – nur noch zweistellig – Kerpen und Erftstadt im kreisgrenzen-überschreitenden Verkehr zu nennen. Innerhalb des Kreises Düren sind noch Kreuzau und Nörvenich am deutlichsten ausgeprägt.

4.4 Potenziale aus der Haushaltsbefragung

Im Rahmen der Erarbeitung des Nahverkehrsplans des Kreises Düren ist die Ermittlung der Fahrgastpotenziale ein sehr zentrales Thema. Die Bedeutung, in diesem Bereich sorgfältig zu arbeiten, ist beim Nahverkehrsplan 2016 nochmals größer als bei den bisherigen Nahverkehrsplänen, da ein Nahverkehrsplan gewünscht ist, der innovativ auf die Veränderungen der Nachfragestruktur der letzten Jahre und Jahrzehnte reagiert.

Die Nachfragestrukturen lassen sich durch vielerlei Quellen gut erfassen, insbesondere im Bereich der Berufs- und Schulpendler. Für andere Fahrzwecke (z.B. Freizeit-, Einkaufs- und Erledigungsverkehr) ist dies deutlich schwieriger. Die Kenntnis der entsprechenden Einrichtungen, die hier Bedarf erzeugen, und der Quellen des Verkehrs (Wohngebiete) ist zwingend notwendig, um ein neues Zielnetz zu konstruieren.

Aus diesem Grunde wurde der Nahverkehrsplan 2016 durch eine breit angelegte Haushaltsbefragung begleitet, mit der viele der offenen Fragen geklärt werden können und mit der ein erhebliches Maß an Zusatzinformation zur Größe der Potenziale und zu ihrer Ausrichtung bereitgestellt werden kann.

Neben den üblichen Quellen zur Konstruktion der Netze und zur Bestimmung der Potenziale, insbesondere einer detaillierten Auswertung der Pendlerdaten, die in Kapitel 4.3 beschrieben ist, wurde für den Nahverkehrsplan des Kreises Düren eine repräsentative Haushaltsbefragung durchgeführt, bei der nahezu 6.500 Personen erfasst wurden. Nachfolgend werden die wichtigsten Rahmenbedingungen und allgemeine Ergebnisse der Haushaltsbefragung im Überblick dargestellt. Die Haushaltsbefragung ist ausführlich in einem separaten Berichtsband erschienen, der jederzeit als Ergänzung zum Nahverkehrsplan als zusätzliche Quelle gelesen werden kann.

Darstellung zentraler Ergebnisse

Im Vorfeld umfangreicher Veränderungen des ÖPNV-Angebotes im Kreis Düren wurde im Jahr 2014 eine kreisweite Mobilitätsbefragung durchgeführt. Das werktägliche Verkehrsverhalten wurde zuletzt im Jahr 2001 im Kreis erhoben. Über den Zeitraum von 13 Jahren haben sich verschiedene gesellschaftliche, wirtschaftliche und strukturelle Veränderungen ergeben. Die vorliegende Untersuchung ermittelt das aktuelle Verkehrsverhalten der Bürger des Kreises Düren.

Der Kreis Düren verfolgt mit dieser Untersuchung und deren Ergebnissen mehrere Ziele:

1) Die Bestandsaufnahme der werktäglichen Verkehrsteilnahme hält den Status-Quo zum aktuellen Zeitpunkt festhält. Diese liefert Erkenntnisse darüber

- wann,
- wie,
- womit und
- zu welchem Zweck

Wege unternommen werden.

2) Es werden Stärken und Schwächen der verschiedenen Verkehrsträger deutlich, die insbesondere im Hinblick auf die bevorstehende Umstrukturierung des ÖPNV-Angebotes von hohem Stellenwert sind.

3) Die Analyse ermöglicht Rückschlüsse auf die Verkehrszusammensetzung, Abhängigkeiten und Verlagerungspotentiale bei der Bevölkerung im Kreis Düren zu.

4) Der Kreis Düren verfolgt mit dieser Erhebung weiter das Ziel, auch in differenzierten Gebieten des Kreisgebietes repräsentative Ergebnisse zu erhalten, um den unterschiedlichen räumlichen Strukturen im Kreisgebiet mit der künftigen Planung entsprechend Rechnung tragen zu können.

Die Auswertung der verkehrlichen Kenndaten bezogen auf das Geschlecht, die Altersgruppe und den Status schaffen weitere Grundlagen, um zielgruppenspezifische Handlungsansätze zu erhalten und auch, um die Auswirkungen des demografischen Wandels detaillierter prognostizieren zu können.

Die Mobilitätsbefragung 2014 wurde als schriftliche, telefonische und Online-Stichprobenbefragung durchgeführt. Es liegen Wegeprotokolle von 6.458 Personen aus 2.598 Haushalten vor, die wichtige Erkenntnisse zum werktäglichen Verkehrsverhalten liefern. Mit einer Quote von 2,4% der Bevölkerung im Kreis Düren ist die Befragung kreisweit und auf Ebene der gebildeten Differenzierungsstufen (Nord, Mitte, Süd) als statistisch gesichert und repräsentativ anzusehen.

An einem normalen Werktag verlassen circa 88% der Bevölkerung im Kreis Düren das Haus. Es werden am Tag durchschnittlich 2,9 Wege und Fahrten pro Person unternommen. Jeder Weg dauert im Mittel 24 Minuten; dabei werden im Schnitt 12,6 km zurückgelegt. Pro Tag werden insgesamt etwa 67 min für Ortsveränderungen aufgewendet.

32% aller Wege werden im Kreis Düren mit den Verkehrsmitteln des 'Umweltverbundes' zurückgelegt. Das Rad wird bei 10% aller Wege genutzt, ebenfalls 10% aller Wege werden zu Fuß zurückgelegt und die Verkehrsmittel des ÖVs werden für 11% der Wege gewählt. 68% aller Wege entfallen auf den Kfz-Verkehr. Dabei wird der motorisierte Individualverkehr bei nur 20% aller Wege für Strecken genutzt, die nicht länger sind als 3 km sind. Dies zeigt, dass viele Wege außerhalb der Reichweite für Fuß- oder Radverkehre liegen. Verlagerungen sind am ehesten zum ÖPNV möglich.

Der Modal Split unterscheidet sich in den Untersuchungsgebieten deutlich, was zum Teil auf die bergige Topografie des Südkreises zurückzuführen ist. Im Süden werden 74,2% aller Wege im Auto zurückgelegt. In der Mitte ist der Umweltverbund insgesamt stärker, der ÖPNV im Besonderen weist hier seinen Höchstwert aus. Der Nordkreis zeichnet sich durch den höchsten im Kreisgebiet erhobenen Radverkehrsanteil aus, der vor allem von Kindern, Jugendlichen und Rentnern realisiert wird.

Hauptreisezwecke sind Wege zur Arbeit / geschäftlichen Zwecken (30,7%), dicht gefolgt von Wegen für Einkauf / Besorgungen (29,1%). 21,1% der Fahrten beziehen sich auf Freizeitaktivitäten und Besuche, jede achte Fahrt dient dem Reisezweck Ausbildung.

Detaillierte Erkenntnisse mit direktem Bezug zur Gestaltung des ÖPNV-Angebotes werden in den entsprechenden Kapiteln dargestellt.

Zur Haushaltsbefragung existiert ein separater Ergebnisband, der beim Kreis Düren eingesehen werden kann.

4.5 ÖPNV-Bediengungsstruktur und -umfang

Grundlage der Analyse des SPNV- und ÖSPV-Leistungsangebotes im Kreis Düren im Status quo ist der Fahrplan der Region Aachen 2016 des AVV, gültig ab 13.12.2015.

4.5.1 Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

Der SPNV im Kreis Düren wird zurzeit mit folgenden Linien bedient:

- RE 1 (NRW-Express), Aachen – Düren – Köln – Düsseldorf – Dortmund – Hamm – Paderborn
- RE 9 (Rhein-Sieg-Express), Aachen – Düren – Köln – Troisdorf – Siegburg – Siegen
- RB 20 (die eu**regio**bahn), Eschweiler St. Jöris – Alsdorf – Herzogenrath – Aachen – Stolberg – Eschweiler – Langerwehe – Düren
- RB 21 (Nord) Linnich – Jülich – Niederzier – Düren
- RB 21 (Süd) Düren – Kreuzau-Untermaubach – Hürtgenwald-Zerkall – Nideggen-Brück – Heimbach
- RB 28 Düren – Nörvenich-Binsfeld – Vettweiß – Zülpich – Euskirchen (nur an Samstagen und Sonntagen)
- S 13 / S 19 Düren – Merzenich – Horrem – Köln – Köln/Bonn-Flughafen – Troisdorf – Herchen
(ab Dezember 2015)

Die beiden Regionalexpress-Linien RE 1 und RE 9 schaffen großräumige Verkehrsbeziehungen Richtung Aachen und Köln. Haltepunkte im Kreis Düren sind in der Stadt Düren und in Langerwehe.

Die eu**regio**bahn (RB 20) bedient den Abschnitt Eschweiler St. Jöris – Alsdorf – Herzogenrath sowie die Strecke nach Aachen und weiter von Aachen nach Stolberg – Eschweiler – Weisweiler – Langerwehe und Düren. In Stolberg Hbf wird die zweiteilige eu**regio**bahn geflügelt, ein Zugteil fährt nach Stolberg-Altstadt, der andere zum Bahnhof Düren. Der größte Teil der Strecken wird halbstündlich befahren, die Abschnitte Düren – Langerwehe und Herzogenrath – Eschweiler-St. Jöris werden stündlich befahren.

Die RB 21 verkehrt auf der Strecke der Rurtalbahn; sie liegt vollständig im Kreis Düren. Wegen der Gleissituation im Bahnhof Düren wird sie in zwei Teilen (Nord und Süd) bedient, ein Umstieg ist notwendig.

Die RB 28 (Bördebahn) Düren – Euskirchen bedient mehrere Gemeinden im Kreis Düren mit Zugangsstellen. Auf der Bördebahn wurde vor einigen Jahren ein Bürgerbahnbetrieb realisiert, mit dem zunächst unregelmäßige, später regelmäßige Fahrten an Sonn- und Feiertagen angeboten wurden. Zwischenzeitlich wurde zum einen ein Angebot an Samstagen ergänzt, zum anderen werden die Verkehrsleistungen nun offiziell durch den NVR bestellt, so dass ein echtes SPNV-Angebot gegeben ist. Die Bördebahn wird daher auch bereits in die Bestandskarten dieses Nahverkehrsplanes eingezeichnet, jedoch in eingeschränkter Form (gestrichelte Darstellung), da das Kernangebot an den Tagen Montag – Freitag bislang fehlt. Zudem ist das Fahrtenangebot an den Tagen des Wochenendes und an Feiertagen relativ gering. Es verkehren vier Zugpaare im 180-Minutentakt. Die Bördebahn bedient neben der Stadt Düren auch Bahnhöfe bzw. Haltepunkte in den Gemeinden Nörvenich und Vettweiß, ferner in den Städten Zülpich und Euskirchen im Nachbarkreis. Sie wird unter dem Namen RB 28 Eifel-Bördebahn vermarktet. In Euskirchen gibt es Anschlüsse an weitere Regionalbahn-Linien in Richtung Köln/Bonn und Trier.

Die Stadt Düren und die Gemeinde Merzenich verfügen über eine S-Bahn-Verbindung nach Köln. Während diese Linie bis Dezember 2015 als S 12 über Köln Hauptbahnhof bis nach Au an der Sieg verkehrte, wurde zum Fahrplanwechsel im Dezember 2015 die Bedienung von der Linie S 13 bzw. S 19 übernommen, die für die Gemeinden des Kreises Düren auch einen direkten Anschluss an den Flughafen Köln/Bonn sowie die Stadt Troisdorf bringt. Des Weiteren sind zahlreiche Halte im Rhein-Erft-Kreis und

Die Linien werden mit folgenden Grundtakt, zum Teil mit Verdichtungsfahrten zur HVZ, bedient:

- RE 1 60-Minutentakt
- RE 9 60-Minutentakt
- RB 20 60-Minutentakt
- RB 21 Nord Linnich – Düren 30/60-Minutentakt
- RB 21 Süd Düren – Untermaubach 30-Minutentakt, Düren – Heimbach 60-Minutentakt
- RB 28 180-Minutentakt an Sams- und Sonntagen
- S 13 / S 19 60-Minutentakt, in der HVZ 20-Minutentakt

Das SPNV-Angebot ist aus Sicht des Kreises Düren insgesamt positiv zu bewerten. Es existieren leistungsfähige Achsen in Ost-West-Richtung und in Nord-Süd-Richtung.

Der Nahverkehr Rheinland gab im Spätsommer 2015 bekannt, dass es ab 2017 deutliche Qualitätsverbesserungen auf der Rurtalbahn von Düren nach Linnich geben wird. Dann werden auf dem Nordast auch Neufahrzeuge eingesetzt. Sie bieten den Komfort, den die Regio Shuttles seit 2011 auf dem Südast zwischen Düren und Heimbach bieten. Die neuen Fahrzeuge werden Klimaanlage und Toilette besitzen. Ab voraussichtlich 2017 wird es zudem hinter dem Haltepunkt Jülich-Nord den zusätzlichen Haltepunkt „An den Aspen“ geben. Er dient unter anderem der Anbindung des neuen Schulzentrums.

Das bedeutendste Defizit stellt der fehlende Netzschluss im Norden des Kreises dar (ab Linnich SIG Combibloc in Richtung Hückelhoven-Baal). Hier sind wichtige Verkehrsbeziehungen nur mit großen Umwegen und Zeitverlusten im ÖPNV realisierbar. Der Nordkreis ist vor allem an den Verkehrsraum Erkelenz/Mönchengladbach/Düsseldorf höchst unzureichend angeschlossen.

Mit der Teil-Inbetriebnahme der Bördebahn wurde eine weitere wichtige Lücke im südlichen Teil des Kreises geschlossen. Hier besteht aber noch kein nennenswertes Verkehrsangebot, vielmehr müssen zunächst infrastrukturelle Einschränkungen behoben werden (z.B. Absicherung Bahnübergänge, Beleuchtung und Lautsprecher an den Haltepunkten).

Für alle Bereiche, die lang- und mittelfristig nicht über den SPNV erschlossen werden können, werden im Rahmen dieses NVP Schnellbusangebote angestrebt (siehe Kapitel 5). Auch für die o.g. Bereiche sind Schnellbusangebote vorhanden oder geplant, die im Falle der Aufnahme eines SPNV-Betriebs dort sinnvoll umstrukturiert werden.

4.5.2 Öffentlicher Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV)

Im ÖSPV bedienen insgesamt 88 Linien den Kreis Düren. Die folgenden Verkehrsunternehmen sind mit eigenen Liniengenehmigungen tätig:

- Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG (ASEAG) mit 5 Linien
- DKB Dürener Kreisbahn mit 42 Linien
- RVE Regionalverkehr Euregio Maas-Rhein GmbH mit 39 Linien
- WestVerkehr GmbH mit 2 Linien.

Gemeinschaftlich genehmigte Linien sind in dieser Aufstellung dem verkehrsbetreibenden Genehmigungsinhaber zugeordnet. Teilweise sind Linien in mehrere Teillinien unterteilt, die hier jeweils einzeln gezählt werden. So sind beispielsweise die Linien der ASEAG im Wesentlichen gemeinsamer Bestandteil der Linie 6. Die Bürgerbusse sind Bestandteil der Aufzählung und dem jeweiligen Konzessionsinhaber zugeordnet.

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

Verkehrsunternehmen im AVV	Anzahl Linien *)	Betriebsleistung [Wagen-Nutz-km/Jahr]	Anteil
ASEAG	5	100.395	1,57 %
DKB	42	2.766.082	43,33 %
RVE	39	3.492.329	54,71 %
West	2	24.361	0,38 %
Summe	88	6.383.167	100 %
<p>*) gemeinschaftlich genehmigte Linien sind dem verkehrsbetreibenden Genehmigungsinhaber zugeordnet. Die km-Werte geben die Leistungen innerhalb der Kreisgrenzen wieder ohne Betrachtung der Leistungen auf den betroffenen Linienabschnitten außerhalb des Kreisgebiets. Quelle: AVV-Verbundetat 2015, Planwerte</p>			

Abb. 46: Übersicht zu den Betriebsleistungen je AVV-Verkehrsunternehmen (Planwerte 2015)

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

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

4.5.3 Regionale Netzstruktur im Kreis Düren

Die SPNV-Linien bilden das Rückgrat des ÖPNV im Kreis Düren. Während in Nord-Süd-Richtung die Verbindung Linnich – Jülich – Düren – Kreuzau – Heimbach wesentliche Teile des Kreises und dabei beide Mittelzentren erschließt, schafft die West-Ost-Verbindung Aachen – Düren – Köln überregionale Verbindungen in die beiden relevanten Oberzentren. Das regionale Busnetz im Kreis sorgt für einen Anschluss großer Teile der Bevölkerung an die Schienenverkehrslinien (s. Abschnitt 4.5.1) bzw. an die beiden Mittelzentren. Schülerverkehre und Bürgerbusse ergänzen die Regionalbuslinien.

Im Kreis Düren verkehren zwei Schnellbuslinien, die eine bedeutende Nachfrage aufweisen und sich als positives Element etabliert haben. Die Linie SB 98 verbindet Düren und Teile der Gemeinden Kreuzau und Vettweiß mit den Städten Zülpich und Euskirchen im Kreis Euskirchen. Die Linie SB 11 Jülich – Aldenhoven – Alsdorf – Aachen wurde vor rund zwei Jahren in insgesamt drei Linien aufgeteilt. Im Kern fährt diese Linie mit dichtem Takt als Linie 220 nicht mehr unter der Bezeichnung Schnellbus, bietet aber weiter eine sehr attraktive und auch im Hinblick auf die Reisezeit gute Verbindung. Der Linie überlagert ist die neue Schnellbuslinie SB 20 Jülich – Aachen, die einige stark beschleunigte Fahrten mit Teilstrecken über Autobahnabschnitte anbietet. Diese Linie bedient jedoch nicht die Gemeinde Aldenhoven.

Schienenverkehre und Schnellbusse bilden das „Schnellverkehrsnetz“ des Kreises Düren, das in der folgenden Grafik im Überblick skizziert wird:

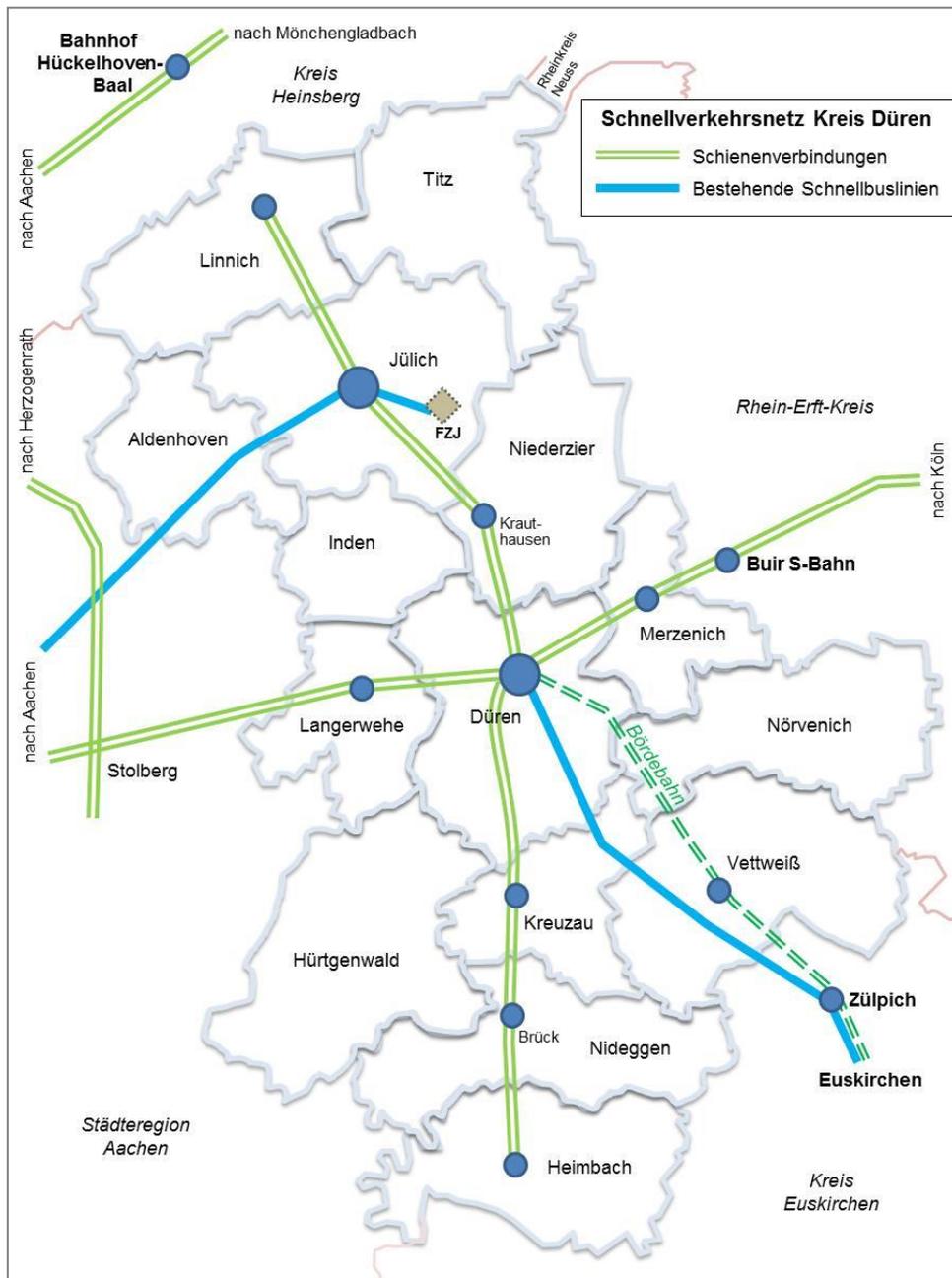


Abb. 47: Schnellverkehrsnetz des Kreises Düren aus SPNV- und Schnellbus-Linien

Zur Bördebahn siehe vertieft Kapitel 5.1.

Viele der Regionalbuslinien des Kreises Düren verkehren bis in die Bereiche der Nachbar-Aufgabenträger hinein. Mit Ausnahme des Rhein-Kreises Neuss, mit dem es nur eine sehr kurze gemeinsame Grenze gibt und entsprechend keine ÖPNV-Verbindungen existieren, gibt es mit allen Nachbargaufgabenträgern wichtige verkehrliche Verbindungen. Die folgende Tabelle zeigt auf, welche Linien in den Bereich der Nachbargaufgabenträger fahren. Anhand der Kilometerleistung ist erkennbar, welche Bedeutung die Linien haben. Es gibt Aufgabenträger-Grenzen-überschreitende Linien sowohl mit wenigen Fahrten, die nahezu ausschließlich dem Schülerverkehr dienen, als auch wichtige Regionallinien. Dazu gehören bspw. auch beide Schnellbuslinien.

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

Linie	Unternehmen	von	nach	Nachbar-AT	km-Leistung gesamt	km-Leistung Kreis Düren	Anmerkungen
SB 11	RVE	Aachen, Bushof	Jülich Forschungszentrum	Städteregion AC	519.000	321.000	Linie wurde aufgeteilt in SB 11, SB 20 und 220
SB 98	RVE	Düren Bf	Euskirchen, Bahnhof	Kreis Euskirchen	250.000	102.000	
6	ASEAG	Eschweiler Bahnhof	Jülich Bahnhof /ZOB	Städteregion AC	n.b.	n.b.	
71	RVE	Geilenkirchen, Bahnhof	Aldenhoven Markt	Städteregion AC	154.000	38.000	
81	RVE	Hürtgenwald-Vossenack	Simmerath	Städteregion AC	69.000	24.000	
86	RVE	Vossenack	Simmerath	Städteregion AC	66.000	28.000	
90	RVE	Alsdorf Ofden Gymnasium	Aldenhoven Jülicher Str.	Städteregion AC	111.000	60.000	
96	RVE	Langerwehe	Eschweiler	Städteregion AC	67.000	8.000	
104	RVE	Eschweiler Volkenrath	Langerwehe Schulzentrum	Städteregion AC	14.000	6.000	
105	RVE	Eschweiler Röthgener Straße	Langerwehe Schulzentrum	Städteregion AC	7.000	1.000	
208	DKB	Düren, Kaiserplatz	Zülpich, Adenauerplatz	Kreis Euskirchen	478.000	439.000	
212	DKB	Nörvenich, Bahnhof	Lechenich, Markt	Rhein-Erft-Kreis	72.000	49.000	
215	DKB/RVE	Buir, Bahnhof	Nörvenich, Katharinenheim	Rhein-Erft-Kreis	16.000	13.000	Leistung wird durch DKB erbracht
217	DKB	Merzenich, Schule	Golzheim, Schule	Rhein-Erft-Kreis	47.000	40.000	
218	DKB	Zülpich, Abzw. Bahnhof	Embken, Kirche	Kreis Euskirchen	11.000	2.000	
228	DKB	Sievernich, Ort	Lechenich, Schule	Rhein-Erft-Kreis	12.000	8.000	
231	RVE	Düren, Bahnhof / ZOB	Schleiden, Busbahnhof	Kreis Euskirchen	250.000	188.000	
233	RVE	Zülpich, Bahnhof	Nideggen, Dürer Tor	Kreis Euskirchen	18.000	7.000	
261	RVE	Schevenhütte	Langerwehe	Städteregion AC	59.000	55.000	
276	DKB/RVE	Düren ZOB	Kerpen Mitte	Rhein-Erft-Kreis	69.000	57.000	Leistung wird durch DKB erbracht
280	RVE	Linnich	Baesweiler	Städteregion AC	88.000	52.000	
283	RVE	Rödingen	Elsdorf	Rhein-Erft-Kreis	14.000	3.000	
287	RVE	Linnich, Rathaus	Titz, Bahnhof	Kreis Heinsberg	158.000	157.000	
289	RVE/WEST/DKB	Linnich, Boslar Kirche	Übach-Palenberg, Gesamtst	Kreis Heinsberg	38.000	4.000	Leistung wird durch RVE erbracht
294	RVE	Jülich	Weisweiler Bahnhof	Städteregion AC	164.000	141.000	
295	RVE	Linnich	Baal	Kreis Heinsberg	73.000	45.000	
298	RVE	Düren Bahnhof /ZOB	Euskirchen, Bahnhof	Kreis Euskirchen	478.000	231.000	
409	WEST	(Wassenberg, ZOB) Ratheim, F	Linnich, Schulzentrum	Kreis Heinsberg	n.b.	n.b.	
MultiBus Hh IV	WEST	Hückelhoven, Rathaus (Samst	Hückelhoven, Rathaus	Kreis Heinsberg	n.b.	n.b.	

Aufgabenträger	Anzahl	Verkehrsunternehmen	Anzahl
Städteregion AC	12	RVE	18
Kreis Euskirchen	6	DKB	5
Kreis Heinsberg	5	DKB/RVE/(west)	3
Rhein-Erft-Kreis	6	west	2
Summe	29	ASEAG	1
		Summe	29

Abb. 48: Grenzüberschreitende Buslinien des Kreises Düren mit Nennung der entsprechenden benachbarten Aufgabenträger und der Verkehrsunternehmen, die die jeweilige Liniengenehmigung besitzen

Insgesamt ist im Kreis Düren eine gewachsene und ständig den Anforderungen angepasste Netzstruktur vorzufinden. Diese ist erkennbar nicht anhand eines planenden Gesamtsystems aufgebaut, sondern durch Rahmengengebenheiten entstanden und gewachsen. Darüber hinaus, insbesondere durch die etwa hälftige Aufteilung zwischen zwei Verkehrsunternehmen, gibt es zwei relativ unabhängige Netze. Diese Teile besitzen keine direkt vergleichbare Struktur. Die Verkehrsräume sind sehr eng miteinander verzahnt. Schwerpunkt der Bedienung der DKB ist die Stadt Düren und die daran angrenzenden Gemeinden. Darüber hinaus ist die DKB vereinzelt auch in anderen Gemeinden tätig. Die RVE dominiert als Verkehrsanbieter im Norden des Kreises Düren, hat aber auch im Süden und in der Mitte des Kreises Düren zahlreiche konzessionierte Linien.

Die Linien der RVE sind in der Regel relativ langlaufende regionale Linien mit vergleichsweise größeren Reisegeschwindigkeiten. Einige der Linien sind bezüglich der Linienverläufe sehr stark gesplittet und stellen teilweise ganze Netze dar, die unter einer einzigen Liniennummer verkehren. Letztere sind extrem auf den Bedarf zugeschnitten und hier vor allem auf den Schülerverkehr. Auch die DKB verfügt über vergleichbare Linienangebote mit starkem Zuschnitt auf Schülerverkehr und die vergleichsweise geringe sonstige Nachfrage im ländlichen Raum, aber auch über stark nachgefragte Linien im Stadtgebiet Düren und aus diesem heraus bzw. in dieses hineinlaufend.

Die Verknüpfungen vom und zum Schienenverkehr sind in der Regel gut gelöst, wobei aufgrund der Komplexität nie in allen Bereichen optimale Anschlüsse garantiert werden können. Auch bei der Abstimmung der Linien untereinander sind viele gute Verknüpfungen entstanden, die jedoch durch einen Verkehr aus einer Hand, wie ihn der Kreis Düren anstrebt, weiter optimierbar sind. Dies gilt sowohl

hinsichtlich der Planung der Verknüpfungen, als auch hinsichtlich der betrieblichen Durchführung, z.B. in Bezug auf die Kommunikation.

Es existieren kaum direkte, in Konkurrenz zueinander stehende Parallelverkehre. Jedoch sind zahlreiche Korridore vorhanden, in denen die Linien nicht optimal abgestimmt mit leicht variierenden, teilweise aber auch identischen Verkehrsaufgaben, nebenher laufen. Auch werden die Verbindungen zwischen den Gemeinden des Kreises Düren häufig in der Weise bedient, dass beide Unternehmen Linien unterhalten, die zwar auf völlig verschiedenen Linienwegen verkehren und somit zwar deutlich differierende Verkehrsaufgaben besitzen, aber bezüglich Anfangs- und Endpunkt in Konkurrenz zueinander stehen. Dies ist beispielsweise bei den Linien 216 (DKB) und 296 (RVE) im Falle der Verbindung Düren – Inden gegeben.

Das Netz der RVE umfasst beide im Kreis Düren existierenden Schnellbuslinien.

Einen Überblick über sämtliche ÖSPV-Linien, die den Kreis Düren berühren, zeigt folgende Tabelle.

Ferner verkehrt im Kreis Düren noch der sogenannte Disco-Bus auf der Strecke Jülich – Linnich – Hückelhoven-Baal – Himmerich. Er stellt kein AVV-Angebot dar und verkehrt mit zwei Fahrtenpaaren ausschließlich an Freitagen. Der NVP Düren sieht für das Disco-Bus-Angebot keine Veränderungen vor.

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

Linie	Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Bemerkungen
6	EW Talbahnhof - EW Bushof - EW Neu-Lohn - Aldenhoven - Jülich Bf.	Regionalbus	60	
6	EW Talbahnhof - EW Bushof - EW Dürwiß - EW Neu-Lohn - Aldenhoven	Regionalbus	120	Erschließung Dürwiß
26	Eschweiler Bushof - Nothberg - Heistern - Hamich - Gressenich	Regionalbus	bed.	
26	Eschweiler Bushof - Nothberg - Heistern - Hamich - Gressenich	Regionalbus	k.A.	
71	Geilenkirchen - Baesweiler - Siersdorf - Aldenhoven	Regionalbus	120	
71	Geilenkirchen - Baesweiler - Siersdorf - Aldenhoven	Regionalbus	bed.	
81	Sl Bushof - Sl Kesternich - Sl Strauch - Nideggen Schmidt	Regionalbus	bed.	
81	Sl Bushof - Sl Kesternich - Sl Strauch - Nideggen Schmidt	Regionalbus	bed.	
86	Simmerath Bushof - Sl Lammersdorf - Hürtgenwald Vossenack	Regionalbus	bed.	
86	Simmerath Bushof - Sl Lammersdorf - Hürtgenwald Vossenack	Regionalbus	k.A.	
90	AL Denkmalplatz - AL Bettendorf - Siersdorf - Aldenhoven	Regionalbus	60	
90	AL Denkmalplatz - AL Bettendorf - Siersdorf - Aldenhoven	Regionalbus	120	
96	Schulverkehrsfahrten vom/zum Schulzentrum Langerwehe	Regionalbus	bed.	dient ausschließlich dem Schülerverkehr
96	Schulverkehrsfahrten vom/zum Schulzentrum Langerwehe	Regionalbus	k.A.	dient ausschließlich dem Schülerverkehr
104	Langerwehe	Stadtbus	bed.	dient ausschließlich dem Schülerverkehr
104	Langerwehe	Stadtbus	k.A.	dient ausschließlich dem Schülerverkehr
105	Langerwehe	Stadtbus	bed.	dient ausschließlich dem Schülerverkehr
105	Langerwehe	Stadtbus	k.A.	dient ausschließlich dem Schülerverkehr
107	Jülich - Inden - Langerwehe	Regionalbus	bed.	dient ausschließlich dem Schülerverkehr
107	Jülich - Inden - Langerwehe	Regionalbus	k.A.	dient ausschließlich dem Schülerverkehr
108	Jülich - Inden - Langerwehe - Niederzier - Düren	Regionalbus	bed.	dient ausschließlich dem Schülerverkehr
108	Jülich - Inden - Langerwehe - Niederzier - Düren	Regionalbus	k.A.	dient ausschließlich dem Schülerverkehr
109	Inden - Langerwehe	Regionalbus	bed.	dient ausschließlich dem Schülerverkehr
109	Inden - Langerwehe	Regionalbus	k.A.	dient ausschließlich dem Schülerverkehr
201	Obermaubach - Kreuzau - Stockheim	Stadtbus	bed.	
201	Obermaubach - Kreuzau - Stockheim	Stadtbus	bed.	
202	Düren - Rölsdorf - Lendersdorf - Kufferath/Niederau/Kreuzau	Stadtbus	30	Dürener Stadtlinie mit Einzelfahrten nach Kreuzau
202	Düren - Rölsdorf - Lendersdorf - Kufferath/Niederau/Kreuzau	Stadtbus	60	Dürener Stadtlinie mit Einzelfahrten nach Kreuzau
203	Kaiserplatz - Städtisches Krankenhaus - Grüngürtel	Stadtbus		
203	Kaiserplatz - Städtisches Krankenhaus - Grüngürtel	Stadtbus		

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

Linie	Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Bemerkungen
204	Kaiserplatz - Zülpicher Platz - Henry-Ford-Straße / Weyerfeld	Stadtbus	60	
204	Kaiserplatz - Zülpicher Platz - Henry-Ford-Straße / Weyerfeld	Stadtbus		
205	Kaiserplatz - Bahnhof/ZOB - Lindenbaum	Stadtbus	30	
205	Kaiserplatz - Bahnhof/ZOB - Lindenbaum	Stadtbus	60	
206	Düren - Bahnhof/ZOB - Birkesdorf - Mariaweiler - Hoven - Echtz	Stadtbus	30	
206	Düren - Bahnhof/ZOB - Birkesdorf - Mariaweiler - Hoven - Echtz	Stadtbus	60	
207	Düren - Merzenich und zurück	Regionalbus	30	
207	Düren - Merzenich und zurück	Regionalbus	30/60	
208	Düren - Merzenich - Nörvenich - Zülpich	Regionalbus	60	
208	Düren - Merzenich - Nörvenich - Zülpich	Regionalbus	60	
209	Düren - Arnoldsweiler - Merzenich, S-Bhf. - Morschenich	Regionalbus	60	In der HVZ 20-Minutentakt auf Teilstrecke
209	Düren - Arnoldsweiler - Merzenich, S-Bhf. - Morschenich	Regionalbus	60	Kein Angebot an Sonntagen
210	(Düren-) Kreuzau - Boich - Nideggen - Schmidt	Regionalbus	bed.	Düren - Kreuzau nur Einzelfahrten
210	(Düren-) Kreuzau - Boich - Nideggen - Schmidt	Regionalbus	bed.	Düren - Kreuzau nur Einzelfahrten
211	Düren - Kreuzau - Drove - Thum - Berg	Regionalbus	60	
211	Düren - Kreuzau - Drove - Thum - Berg	Regionalbus	60/120	
212	Nörvenich - Wissensheim - Pingsheim - Lechenich	Regionalbus	bed.	
212	Nörvenich - Wissensheim - Pingsheim - Lechenich	Regionalbus	bed.	
213	Düren - Gürzenich - Birgel - Derichsweiler - Gürzenich Wald	Stadtbus		
213	Düren - Gürzenich - Birgel - Derichsweiler - Gürzenich Wald	Stadtbus		
214	Kaiserplatz - Odenthalstraße - Zülpicher Platz	Stadtbus		
214	Kaiserplatz - Odenthalstraße - Zülpicher Platz	Stadtbus		
215	Nörvenich - Golzheim - Buir und zurück	Regionalbus	bed.	3 Fahrtenpaare
215	Nörvenich - Golzheim - Buir und zurück	Regionalbus	k.A.	
216	Düren - Hoven - Merken - Inden/Altdorf - Schophoven	Regionalbus	30/60	
216	Düren - Hoven - Merken - Inden/Altdorf - Schophoven	Regionalbus	60/k.A.	
217	Girbelsrath - Golzheim Morschenich - Merzenich an Schultagen	Regionalbus	bed.	
217	Girbelsrath - Golzheim Morschenich - Merzenich an Schultagen	Regionalbus	bed.	

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

Linie	Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Bemerkungen
218	Zülpch - Geich - Füssenich - Embken und zurück	Regionalbus	bed.	
218	Zülpch - Geich - Füssenich - Embken und zurück	Regionalbus	k.A.	
219	Jülich - Forschungszentrum - Jülich Bahnhof	Anruf-Linientaxi	bed.	
219	Jülich - Forschungszentrum - Jülich Bahnhof	Anruf-Linientaxi	k.A.	
220	AC Bushof - WÜ Kaninsberg - AL Begau - AL Mariadorf - Aldenhoven - Jülich - Forschungszentrum (werktags)	Regionalbus	30	Linie weist Schnellbus-Charakter auf
220	AL Mariadorf - Aldenhoven - Jülich (samstags, sonn- und feiertags)	Regionalbus	60/120	Linie weist Schnellbus-Charakter auf
221	Düren - Kreuzau - Nideggen	Regionalbus	30/60	
221	Düren - Kreuzau - Nideggen	Regionalbus	60/120	
222	Düren - Lendersdorf - Kufferath und zurück	Stadtbus		
222	Düren - Lendersdorf - Kufferath und zurück	Stadtbus		
223	Jülich - Altenburg - Daubenrath - Huchem-Stammeln	Regionalbus	bed.	Außer Schulfahrten als Linientaxi
223	Jülich - Altenburg - Daubenrath - Huchem-Stammeln	Regionalbus	k.A.	
224	Kaiserplatz - Gneisenaustraße	Stadtbus	30	
224	Kaiserplatz - Gneisenaustraße	Regionalbus	60	
228	Severnich - Müddersheim - Lechenich und zurück	Regionalbus	bed.	
228	Severnich - Müddersheim - Lechenich und zurück	Regionalbus	bed.	
230	Düren - Kelz - Poll - Pingsheim	Regionalbus	bed.	
230	Düren - Kelz - Poll - Pingsheim	Regionalbus	bed.	
231	Düren - Stockheim - Heimbach - Gemünd - Schleiden	Regionalbus	bed.	Abschnittsweise höchst unterschiedliche Bedienung, diverse Verkehrsaufgaben
231	Düren - Stockheim - Heimbach - Gemünd - Schleiden	Regionalbus	bed.	Abschnittsweise höchst unterschiedliche Bedienung, diverse Verkehrsaufgaben
233	Zülpich - Hoven - Wollersheim - Nideggen	Regionalbus	bed.	
233	Zülpich - Hoven - Wollersheim - Nideggen	Regionalbus	k.A.	
234	Huchem-Stammeln - Krauthausen - Inden - Ellen - Niederzier - Hambach	Regionalbus	bed.	
234	Huchem-Stammeln - Krauthausen - Inden - Ellen - Niederzier - Hambach	Regionalbus	k.A.	
235	Niederzier - Ellen - Merzenich S-Bhf - Girelsrath	Regionalbus	bed.	In der HVZ 20-Minutentakt sonst kein Angebot. Girelsrath und Niederzier nur eine Fahrt.
235	Niederzier - Ellen - Merzenich S-Bhf - Girelsrath	Regionalbus	k.A.	
236	Düren - Huchem-Stammeln - Niederzier - Merzenich	Regionalbus	120	stark am Schülerverkehr ausgerichtet, teilweise verdichtet, insgesamt sehr unregelmäßig
236	Düren - Huchem-Stammeln - Niederzier - Merzenich	Regionalbus	k.A.	
237	Düren - Mariaweiler - Echtz - Geich - Langerwehe	Regionalbus	60	
237	Düren - Mariaweiler - Echtz - Geich - Langerwehe	Regionalbus	120/bed	

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

Linie	Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Bemerkungen
238	Düren - Arnoldsweiler - Niederzier - Stetternich - Jülich	Regionalbus	60	
238	Düren - Arnoldsweiler - Niederzier - Stetternich - Jülich	Regionalbus	120	
239	Birgel - Derichsweiler - Echtz - Mariaweiler und zurück	Quartierbus	60	
239	Birgel - Derichsweiler - Echtz - Mariaweiler und zurück	Multibus		
261	Langerwehe - Heistern - Hamich - Gressenich - Schevenhütte	Regionalbus	bed.	Mischverkehr mit ALT, raltiv häufig
261	Langerwehe - Heistern - Hamich - Gressenich - Schevenhütte	Regionalbus	k.A.	
270	Jülich - Pattern - Spiel - Hasselsweiler - Titz	Regionalbus	60	
270	Jülich - Pattern - Spiel - Hasselsweiler - Titz	Regionalbus	bed.	nur 3 FP an Samstagen
276	Düren - Golzheim - Buir - Blatzheim	Regionalbus	120	stark am Schülerverkehr ausgerichtet, teilweise verdichtet, insgesamt sehr unregelmäßig
276	Düren - Golzheim - Buir - Blatzheim	Regionalbus	k.A.	
278	Linnich - Ederen - Aldenhoven und zurück	Regionalbus	bed.	
278	Linnich - Ederen - Aldenhoven und zurück	Regionalbus	bed.	nur 2 FP an Samstagen
279	Jülich - Koslar - Barmen - Rurdorf - Linnich	Regionalbus	60	
279	Jülich - Koslar - Barmen - Rurdorf - Linnich	Regionalbus	bed.	nur 4 FP an Samstagen
280	Linnich - Gereonsweiler - Setterich - Baesweiler	Regionalbus	60	
280	Linnich - Gereonsweiler - Setterich - Baesweiler		bed.	nur 4 FP an Samstagen
281	Jülich - Koslar - Ederen - Freialdenhoven und zurück	Regionalbus	bed.	
281	Jülich - Koslar - Ederen - Freialdenhoven und zurück	Regionalbus	bed.	nur 2 FP an Samstagen
283	Rödingen - Niederembt - Elsdorf	Regionalbus	bed.	
283	Rödingen - Niederembt - Elsdorf	Regionalbus	k.A.	
284	Jülich - Welldorf - Rödingen - Titz - Jäckerath	Regionalbus	60	
284	Jülich - Welldorf - Rödingen - Titz - Jäckerath	Regionalbus	bed.	nur 3 FP an Samstagen
286	Kleinhau - Bergstein	Regionalbus	60	
286	Kleinhau - Bergstein	Regionalbus	60/ bed.	
287	Linnich - Tetz - (Hottorf) - Hasselsweiler - Titz	Regionalbus	60/ bed.	mehrere Linienäste mit stark variierender Bedienung
287	Linnich - Tetz - (Hottorf) - Hasselsweiler - Titz	Regionalbus	bed.	nur 3 FP an Samstagen
289	Übach-Palenberg - Baesweiler - Aldenhoven - Linnich	Regionalbus	bed.	nur für die Belange des Schülerverkehrs
289	Übach-Palenberg - Baesweiler - Aldenhoven - Linnich	Regionalbus	k.A.	
294	Jülich - Kirchberg - Schophoven - Merken - Inden/Altdorf - Weisweiler	Regionalbus	60/ bed.	
294	Jülich - Kirchberg - Schophoven - Merken - Inden/Altdorf - Weisweiler	Regionalbus	bed.	

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

Linie	Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Bemerkungen
295	Linnich - Glimbach - Körrenzig - Rurich - Baal	Regionalbus	60	
295	Linnich - Glimbach - Körrenzig - Rurich - Baal	Regionalbus	bed.	nur 3 FP an Samstagen
296	Düren - Schlich - Langerwehe - Inden/Altdorf - Lamersdorf - Frenz	Regionalbus	30/60	
296	Düren - Schlich - Langerwehe - Inden/Altdorf - Lamersdorf - Frenz	Regionalbus	60/120	
298	Düren - Vettweiß - Zülpich - Enzen - Euskirchen	Regionalbus	60	
298	Düren - Vettweiß - Zülpich - Enzen - Euskirchen	Regionalbus	120	
409	(Wassenberg -) Ratheim - Hückelhoven - Hilfrath - Lindern - Linnich und zurück	Regionalbus	60	
409	(Wassenberg -) Ratheim - Hückelhoven - Hilfrath - Lindern - Linnich und zurück	Regionalbus	k.A.	
502	Hürtgenwald - Nideggen	Regionalbus	bed.	nur für die Belange des Schülerverkehrs
502	Hürtgenwald - Nideggen	Regionalbus	k.A.	nur für die Belange des Schülerverkehrs
511	Titz - Linnich - Jülich - Aldenhoven	Regionalbus	bed.	nur für die Belange des Schülerverkehrs
511	Titz - Linnich - Jülich - Aldenhoven	Regionalbus	k.A.	
517	Linnich	Stadtbus	bed.	nur für die Belange des Schülerverkehrs
517	Linnich	Stadtbus	k.A.	
518	Titz - Linnich - Jülich	Regionalbus	bed.	nur für die Belange des Schülerverkehrs
518	Titz - Linnich - Jülich	Regionalbus	k.A.	
963	Köln-Weiden - Bergheim - Elsdorf - Titz-Rödingen	Regionalbus	60	
963	Köln-Weiden - Bergheim - Elsdorf - Titz-Rödingen	Regionalbus	k.A.	
BHH	Heimbach	Bürgerbus	bed.	
BHH	Heimbach	Bürgerbus	k.A.	
BBL	Linnich	Bürgerbus	bed.	
BBL	Linnich	Bürgerbus	k.A.	
BBJ	Jülich	Bürgerbus	bed.	Neues Verkehrsangebot
BBJ	Jülich	Bürgerbus	k.A.	
CityBus	Annakirmesplatz - Kaiserplatz und zurück	Stadtbus	30	
CityBus	Annakirmesplatz - Kaiserplatz und zurück	Stadtbus	60	samstags: 60' sonntags kein Angebot
N 01	Birkesdorf - Huchem-Stammeln - Jülich - Niederzier - Arnoldswieiler	Nachtbus	bed.	
N 01	Birkesdorf - Huchem-Stammeln - Jülich - Niederzier - Arnoldswieiler	Nachtbus	bed.	
N 02	Merzenich - Nörvenich - Vettweiß - Stockheim - Binsfeld	Nachtbus	bed.	
N 02	Merzenich - Nörvenich - Vettweiß - Stockheim - Binsfeld	Nachtbus	bed.	

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

Linie	Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Bemerkungen
N 03a	Niederau - Kreuzau - Leversbach - Nideggen - Thum	Nachtbus	bed.	
N 03a	Niederau - Kreuzau - Leversbach - Nideggen - Thum	Nachtbus	bed.	
N 03b	Rölsdorf - Lendersdorf - Gey - Bergheim - Obermaubach	Nachtbus	bed.	
N 03b	Rölsdorf - Lendersdorf - Gey - Bergheim - Obermaubach	Nachtbus	bed.	
N 04	Mariaweiler - Inden/Altendorf - Lamersdorf - Langerwehe - Gürzenich	Nachtbus		
N 04	Mariaweiler - Inden/Altendorf - Lamersdorf - Langerwehe - Gürzenich	Nachtbus		
Rufbus C	Nörvenich - Zülpich	Rufbus	60	
Rufbus C	Nörvenich - Zülpich	Rufbus	60	
Rufbus F	Merken - Inden/Altendorf - Lamersdorf - Lucherberg	Rufbus	k.A.	
Rufbus F	Merken - Inden/Altendorf - Lamersdorf - Lucherberg	Rufbus	60	
Rufbus H	Birkesdorf - Mariaweiler - Echtz - Arnoldsweiler	Stadtbus	60	
Rufbus H	Birkesdorf - Mariaweiler - Echtz - Arnoldsweiler			
Stadttring A	Kaiserplatz - Odenthalstraße - Kreishaus - Kaiserplatz	Stadtbus	60	
Stadttring A	Kaiserplatz - Odenthalstraße - Kreishaus - Kaiserplatz	Stadtbus	60	
Stadttring B	Kaiserplatz - Chlodwigplatz - Grüngürtel - Kaiserplatz	Stadtbus	60	
Stadttring B	Kaiserplatz - Chlodwigplatz - Grüngürtel - Kaiserplatz	Stadtbus	60	
SB 20	Aachen - Mariadorf - Aldenhoven - Jülich - Forschungszentrum	Schnellbus	bed.	
SB 20	Aachen - Mariadorf - Aldenhoven - Jülich - Forschungszentrum	Schnellbus	k.A.	
SB 98	Düren - Stockheim - Zülpich - Euskirchen	Schnellbus	60	
SB 98	Düren - Stockheim - Zülpich - Euskirchen	Schnellbus	k.A.	

Der Disco-Bus ist separat aufgeführt, da er kein AVV-Angebot darstellt. Für ihn gilt wie für alle übrigen Bestandslinien die unveränderte Status-Quo-Leistungsübernahme im Rahmen des NVP, sofern der NVP keine Veränderungen festlegt.

Linie	Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Bemerkungen
"D"	Jülich - Linnich - Hückelhoven - Himmerich	Nachtbus	k.A.	
"D"	Jülich - Linnich - Hückelhoven - Himmerich	Nachtbus	Bed.	Zwei Spätfahrten in der Nacht von Freitag zu Samstag

4.6 Verkehrsinfrastruktur

Die Bestandsaufnahme der ÖPNV-Verkehrsinfrastruktur bezieht sich auf

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

ÖSPV-Fahrzeuge

An einem durchschnittlichen Werktag außerhalb der Schulferien kommen zur Spitzenstunde im Gebiet des Kreises Düren im Status-quo-Netz insgesamt ca. 193 Fahrzeuge im Linienverkehr zum Einsatz. Infolge verschiedener betrieblicher Disposition ist der Fahrzeugbedarf werktäglichen Schwankungen unterworfen.

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

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

Eine Bestandsaufnahme der Verkehrsinfrastruktur (hier: ÖSPV-Fahrzeuge) unter den Aspekten der Barrierefreiheit wird vor dem Hintergrund der neuen gesetzlichen Vorgaben (s. Kapitel 3.8) im Kapitel 4.9 eingehend behandelt.

Haltestellen

Im Kreis Düren befinden sich 30 SPNV-Haltepunkte (ohne Bördebahn) und ca. 775 ÖSPV-Haltepunkte (ohne Haltepunkte für Bürgerbusse). Sie verteilen sich wie folgt auf die einzelnen Kommunen:

	Aldenhoven	Düren	Heimbach	Hürtgenwald	Inden	Jülich	Kreuzau	Langerwehe
ÖSPV-Haltepunkte	30	296	19	37	18	66	52	39
SPNV-Haltepunkte	0	7	3	0	0	5	5	1
	Linnich	Merzenich	Nideggen	Niederzier	Nörvenich	Titz	Vettweiß	Kreis Düren
ÖSPV-Haltepunkte	41	31	30	27	32	30	25	773
SPNV-Haltepunkte	2	1	3	3	0	0	0	30

Tab. 49: Anzahl ÖSPV- und SPNV-Haltepunkte im Kreis Düren nach Städten und Gemeinden

Der Fahrgastein- und -ausstieg zu bzw. aus den ÖSPV-Fahrzeugen findet an ca. 1.540 Bushaltestellen statt (in der Regel 2 Haltestellen je ÖSPV-Haltepunkt, teilweise aber auch nur eine Haltestelle z.B. bei einem Einrichtungsbetrieb an einer Ringlinie oder an einer Endhaltestelle). Darin sind einzelne Bussteige (Mehrfach-Haltestellen) zum Beispiel an zentralen Omnibusbahnhöfen (ZOB) sowie Bushaltestellen an SPNV-Stationen mit eingerechnet, nicht jedoch die Einstiegsbereiche in die SPNV-Züge (Bahnsteige am Gleis).

Zwischen den Kommunen sind teilweise erhebliche Unterschiede in der Qualität und Ausgestaltung der Haltestellen festzustellen. Eine einheitliche Ausstattung der Haltestellen im Kreis Düren ist nicht erkennbar. Das resultiert in erster Linie aus der unterschiedlichen Zuwendung und Fürsorge der verschiedenen zuständigen Baulastträger. Dementsprechend können die 15 Kommunen im Kreis auch nur

sehr unterschiedlich Auskunft geben über den Bestand - teilweise konnten detaillierte Auskünfte zu allen Haltestellenstandorten samt fotografischer Dokumentation gegeben werden, teilweise war nicht einmal die absolute Anzahl an Haltepunkten bekannt.

Die nur ortsweise gegebene Möglichkeit der kommerziellen Nutzung der Unterstände als Werbefläche trägt zu einer punktuell auftauchenden qualitativ hochwertigeren Ausgestaltung einzelner Haltestellen bei. Insbesondere an schwach frequentierten Haltestellen sind häufig weder Unterstellmöglichkeit noch eine ausreichende Beleuchtung vorhanden.

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

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

Eine Bestandsaufnahme der ÖPNV-Infrastruktur an Haltestellen unter den Aspekten der Barrierefreiheit wird vor dem Hintergrund der neuen gesetzlichen Vorgaben (s. Kapitel 3.8) im Kapitel 4.9 eingehend behandelt.

Sonstige ortsfeste Infrastrukturen

In der Stadt Düren sind an zentralen Haltestellen Anlagen für die dynamische Fahrgastinformation (DFI) geplant. Zurzeit (Stand 2015) betrifft dies die vier Standorte:

- Kaiserplatz
- Kreishaus
- StadtCenter
- Bahnhof/ZOB

Die DFI-Anzeiger sollen hier die Fahrgäste ab 2016 über die aktuellen Ankunfts- bzw. Abfahrtszeiten der Linienbusse auf der Basis von Echtzeit-Daten informieren. Grundlage hierfür bildet die Anbindung der Leitzentrale der Dürener Kreisbahn an die regionale Koordinierungsstelle für die Ist-Zeiten der ÖPNV-Fahrzeuge des Aachener Verkehrsverbundes sowie die Weiterentwicklung des vorhandenen Rechnergesteuerten Betriebsleitsystems (RBL) der DKB. Das Unternehmen übernimmt die Datenversorgung der Anzeigesysteme. Mit der Verbesserung des RBL ab dem Jahr 2012 lassen sich dann nicht nur die Fahrgäste an aufkommensstarken Haltestellen besser informieren, sondern auch die Koordination des Betriebsablaufs sowie die Anschlusssicherung zu anderen Verkehrsunternehmen im Kreisgebiet optimieren.

An einigen Kreuzungen in der Stadt Düren sind Lichtsignalanlagen (LSA) vorhanden, die von einem Verkehrsunternehmen so angesteuert werden können, dass eine definierte Vorrangschaltung dem Bus eine bevorzugte Ab- bzw. Durchfahrt an der Lichtsignalanlage gewähren kann. Durch diese LSA-Beeinflussung ist eine Beschleunigung des ÖSPV gegeben, die Fahr- und Umlaufzeiten können reduziert werden. Eine Erweiterung der LSA-Ansteuerung in der Stadt Düren ist wünschenswert, sie liegt jedoch nicht in der Hoheit des Aufgabenträgers, sondern in der Zuständigkeit des kommunalen Baulastträgers. Der Kreis strebt eine enge Abstimmung an.

Rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme (ITCS)

Die vorhandene technische Ausrüstung der Verkehrsunternehmen, die im Kreis Düren Verkehrsleistungen erbringen, ist uneinheitlich.

Die DKB verfügt über ein rechnergestütztes Betriebsleitsystem. Hiermit besteht die Möglichkeit, sowohl die Standorte der einzelnen Fahrzeuge über Datenfunk zu erfassen wie auch einen Soll/Ist-Vergleich des Fahrplanes in der zentralen Leitstelle vorzunehmen. Der Datenfunk kann zusätzlich auch als Sprechfunk genutzt werden. Auch der RVE hat flächendeckend das ITCS im Kreis eingeführt.

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

4.7 Tarif und Vertrieb

4.7.1 Tarif

Verbundtarif

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

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

Eine Übersicht des AVV-Verbundtarifs mit den Fahrpreisen (Stand Januar 2015) und des Fahrkartenvertriebes im AVV ist in den Tabellen 50 und 51 wiedergegeben. Der AVV-Verbundtarif ist von den Unternehmen im AVV-Gebiet anzuwenden.

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

AVV-Verbundtarif 1. Januar 2015									
Stand: 1. Januar 2015							Preise in Euro		
Regeltarife									
Preisstufe:		K		1			2	3	4
Preisstufe:	Gültigkeit	Flugs-Ticket (StädteRegion Aachen)	Kurzstreckenzone (Kreis Düren und Kreis Heinsberg)	Stadt / Gemeinde			Stamm- gebiet und ein Nachbar- stamm- gebiet	Stamm- gebiet und eine Nachbar- region	AVV- Gesamt- netz
				A	B	C			
Erwachsene Einzel-Ticket	Einzelfahrt	1,50	1,60	2,65 ¹⁾			3,55	5,30	8,30
Erwachsene 4Fahrten-Ticket je Fahrt		5,60 (1,40)	6,00 (1,50)	10,00 ¹⁾ (2,50)			13,40 (3,35)	20,00 (5,00)	31,20 (7,80)
Kinder Einzel-Ticket ²⁾		1,00	1,00	1,45 ¹⁾			1,90	2,80	4,30
Kinder 4Fahrten-Ticket ²⁾ je Fahrt		4,00 (1,00)	4,00 (1,00)	5,80 ¹⁾ (1,45)			7,60 (1,90)	11,20 (2,80)	17,20 (4,30)
Tages-Ticket (1 Person)		ganztäglich		7,40			10,50	13,80	17,10
Minigruppen-Ticket (max. 5 Pers.)	mo. – fr. ab 9.00 Uhr; sa., so. oder feiertags ganztäglich		10,10			8,90	15,20	20,70	25,00
Erwachsene Wochenkarte	Kalenderwoche (mo. bis so.)		21,50				28,50	42,70	55,50
Erwachsene Monatskarte	Kalendermonat		53,60	61,20	64,10		87,20	122,30	167,50
Erwachsene Monatskarte im ABO	mind. 12 Kalendermonate		45,02	51,41	53,84		73,25	102,73	140,70
Regiokarte (Monatskarte)	Zentrales Stammgebiet und i. d. R. alle benachbarten Ziele der Preisstufe 2		Erwachsene: 122,30 / im ABO: 102,73 Auszubildende: 93,60 / im ABO: 80,80						
Auszubildende Wochenkarte	Kalenderwoche (mo. bis so.)		16,30				21,50	32,30	41,90
Auszubildende Monatskarte	Kalendermonat		41,20	46,80	49,00		67,00	93,60	128,20
Auszubildende Monatskarte im ABO	mind. 12 Kalendermonate		35,50	40,60	42,50		57,70	80,80	110,60
Schülerjahreskarte	nur für Schulwegfahrten		424,35	482,05	490,00		690,10	964,10	1.320,45
Fun-Ticket für alle unter 18 Jahren und Schüler	mo. – fr. ab 14.00 Uhr; sa., so., feiertags und in den Ferien ganztäglich		18,40				im ABO: 15,33		
Aktiv-ABO (1 Person)	für Senioren ab 60 Jahren; mo. – fr. ab 9.00 Uhr; sa., so. u. feiertags ganztäglich		49,50 (Abo)						
Aktiv-Duo (2 Personen)			82,90 (Abo)						
Zuschlag 1. Kl. DB Einzelfahrt	Einzelfahrt		1,40				1,80	2,65	4,15
Zuschlag 1. Kl. DB Wochenkarte	Kalenderwoche (mo. bis so.)		10,75				14,25	21,35	27,75
Zuschlag 1. Kl. DB Monatskarte	Kalendermonat		30,60				43,60	61,15	83,75
Zuschlag 1. Kl. DB Mon. Karte ABO	mindestens 12 Kalendermonate		25,70				36,65	51,35	70,35
Stadt- und Kreis-Tickets (Tages-Tickets)							1 Person	Mini- gruppe	Familien- Ticket
Stadt Aachen (incl. Vaals und Kelmis)	<ul style="list-style-type: none"> • Tages-Tickets für 1 Person gelten von 0.00 Uhr bis Betriebsschluss • Minigruppen-Tickets (für max. 5 Personen) bzw. Familien-Tickets (nur in Verbindung mit Familienkarte) gelten mo. – fr. ab 9.00 Uhr bis Betriebsschluss und sams-, sonn- oder feiertags jeweils ganztäglich 						7,40	8,90	13,80
StädteRegion Aachen (Stadt u. Kreis)							13,80	20,70	10,50
Kreis Düren							10,50	20,70	10,50
Kreis Heinsberg							10,50	15,20	-
Sondertarife									
City-XL-Ticket Aachen	für eine Einzelfahrt innerhalb der City-XL-Zone in Aachen							1,60	
City-XL-4Fahrten-Ticket Aachen	für Fahrten innerhalb der City-XL-Zone in Aachen							6,00	
City-XL-Monatskarte Aachen	Monatskarte für Fahrten innerhalb der City-XL-Zone in Aachen							37,00	
City-Tarif Düren Einzelfahrt	für eine Einzelfahrt in einem Teilbereich der Stadt Düren (Stadtzentrum)							1,00	
City-Tarif Düren Monatskarte	Monatskarte für Fahrten in einem Teilbereich der Stadt Düren (Stadtzentrum)							20,00	
Mobil-Ticket (für Berechtigte lt. Tarifbestimmungen)	Monatskarte Kreis Düren (nur im Abo)							15,00	
	Monatskarte Kreis Heinsberg							20,00	
	Monatskarte StädteRegion Aachen							27,80	
Welcome-Ticket	3-Tage-Ticket für 1 Person (ganztäglich) für beliebig viele Fahrten innerhalb einer Stadt/Gemeinde							14,40	
Wochenend-Ticket für Jugendliche unter 18 Jahren	samstags oder sonntags für 1 Person im AVV-Gesamtnetz							4,90	
Fahrrad Einzelfahrt	Mitnahme eines Fahrrades im AVV (entfernungsunabhängig)							2,10	
Fahrrad-Ticket AVV	ganztägige Mitnahme eines Fahrrades im AVV (entfernungsunabhängig)							3,10	
Anschluss-Ticket AVV	Einzelfahrt im AVV-Gesamtnetz (gilt nur in Verbindung mit einer AVV-Zeitkarte)							3,50	
euregioticket	Tageskarte für beliebig viele Fahrten in der Euregio Maas-Rhein, mo. bis fr. für 1 Person, sa., so. und feiertags für max. 2 Erwachsene und 3 Kinder unter 12 Jahren							18,00	
Ferien-Tickets im AVV									
Jugendl./Schüler Sommerferien	für alle unter 21 Jahren							30,50	
Jugendl./Schüler übrige Ferien								15,30	
Senioren Sommerferien	für Senioren ab 60 Jahren							59,60	
Senioren übrige Ferien								29,80	

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

Tab. 50: Verbundtarif für den Aachener Verkehrsverbund (Preisstand: Januar 2015)

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

Tickets sind erhältlich:

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

³⁾ ausgenommen DB

⁵⁾ ausgenommen ASEAG ⁷⁾ ausgenommen DKB

⁴⁾ ausgenommen Rurtalbahn

⁶⁾ ausgenommen west ⁸⁾ ausgenommen RVE (Änderungen vorbehalten)

Tab. 51: Vertrieb des AVV-Verbundtarifes

Übergangstarife in benachbarte Kooperationsräume

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

Tarifliche Übergangsregelungen für Fahrten im Inland

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

Tarifkooperation AVV/VRS

Zum 01.01.2015 wurde im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen dem AVV-Netz und dem erweiterten VRS-Netz der VRS-Tarif als „Tarifkooperation AVV/VRS“ eingeführt. Bislang galten zwischen den beiden Räumen teils der AVV-Tarif, teils der VRS-Tarif sowie teils der NRW-Tarif und der DB-Tarif. Diese unübersichtliche Situation soll durch einen einheitlichen Tarif verbessert werden. Über die zuvor bereits in das erweiterte VRS-Netz integrierten 5 AVV-Kommunen (Düren, Merzenich, Nörvenich, Titz und Vettweiß) hinaus, kommt der VRS-Tarif im Übergang zum AVV auch in den übrigen 30 AVV-Kommunen zur Anwendung. Damit Preishärten bestmöglich vermieden werden können, wurde der VRS-Tarife hierfür um die Preisstufen 6 und 7 ergänzt. Der AVV-Tarif bleibt innerhalb des AVV-Netzes unverändert bestehen.

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

Kragentarif zwischen AVV und VRR

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

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

NRW-Tarif

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

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

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

Tarifliche Übergangsregelungen für Fahrten in das benachbarte Ausland

euregio**ticket**

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

Übergangstarif zwischen dem AVV und Heerlen (NL)

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

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

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

Studierendenticket Parkstad Limburg – AVV

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

Tarifliche Situation für Fahrten nach Belgien

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

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

Auch der Ticketkauf wurde mit der Einführung des region3**tarif** vereinfacht und unkomplizierter, da dieser in den Kundenzentren der TEC und der ASEAG sowie in den Bussen der Verkehrsunternehmen

erworben werden kann. Darüber hinaus konnte durch die Ablösung des AIXpress-Tarifes auf der SPNV-Linie zwischen Aachen und Lüttich durch den belgischen Bahntarif eine wesentliche Attraktivierung herbeigeführt werden.

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

Analyse und Bewertung Tarifsysteem

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

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

Als positiv zu bewerten ist die nahezu flächendeckende Verbreitung des School&Fun-Tickets (Schülerticket) in den meisten Kommunen des Kreises Düren. Das Ticket gilt derzeit nicht in Titz und Jülich. Anzustreben ist die Gültigkeit für das gesamte Kreisgebiet.

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

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

4.7.2 Vertrieb

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

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

Vertriebsstellen im Aachener Verkehrsverbund

In Tabelle 52 ist die Verteilung der Vertriebsstellen je Gebietskörperschaft im Aachener Verkehrsverbund wiedergegeben. Mit 97 Vorverkaufsstellen und 99 Verkaufsautomaten verfügt das Verkehrsgebiet des AVV insgesamt über ein relativ dichtes Vertriebsnetz. Im Durchschnitt entfällt auf 5.600 Einwohner eine Vertriebs-einrichtung. In ländlich strukturierten Räumen wird nahezu die vollständige Fahrausweispalette darüber hinaus auch im Direktverkauf beim Fahrpersonal (Bus) angeboten.

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

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

Tab. 52: Art und Verteilung der Vertriebsstellen im Aachener Verkehrsverbund (Stand: März 2015)

Vertriebswege der Verkehrsunternehmen im AVV

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

Der Vertrieb der Fahrausweise erfolgt derzeit durch

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

Tabelle 53 zeigt die Vertriebswege der einzelnen Unternehmen des AVV.

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

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

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

Tab. 53: Vertriebswege der einzelnen Unternehmen im AVV (Stand: März 2015)

Direktverkauf im Fahrzeug

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

Als Verkaufsgeräte sind bei allen Busverkehrsunternehmen elektronische Fahrausweisdrucker im Einsatz.

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

Stationäre Fahrausweisautomaten

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

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

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

Mobile Fahrausweisautomaten

Fahrausweisautomaten sind auch in den Zügen der Rurtalbahn zu finden. Dort ist das gesamte Ticket-sortiment des AVV, das NRW Pauschalpreisticketsortiment sowie ein großes Tarifsoriment des VRS zu erwerben. Als Bezahlungsmöglichkeit stehen Münzen, Banknoten sowie, je nach ortsbedingter Verfügbarkeit, EC-Karten zur Verfügung.

Unternehmenseigene Vertriebsstellen

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

Private Vertriebsstellen

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

Sonstige Vertriebswege

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

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

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

HandyTicket

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

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

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

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

Bei der Vertriebs-Infrastruktur in Fahrzeugen sind ggf. die Förderrichtlinien des AVV zu beachten.

Analyse und Bewertung Vertriebssystem

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

Im Kreis Düren sind Vorverkaufs- und Beratungsstellen lediglich in den acht Kommunen Düren, Heimbach, Jülich, Kreuzau, Langerwehe, Linnich, Merzenich und Nörvenich zu finden. Alle anderen Städte und Gemeinden verfügen über keine Vorverkaufsstellen. Dort besteht nur die Möglichkeit, beim Fahrpersonal einen Fahrausweis zu erwerben. Der Anspruch auf eine umfassende fundierte Beratung wird in diesem Raum somit insgesamt nicht erfüllt. Der Kreis Düren strebt an, die Anzahl der Vorverkaufs- und Beratungsstellen zu erhöhen (siehe im Zielkonzept Abschnitt 5.7).

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

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

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

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

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

4.8 Kommunikation und Service

Werbung und Öffentlichkeitsarbeit

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

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

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

Landesweite elektronische Fahrplanauskunftssysteme

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

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

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

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

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

Mobile Fahrplaninformation

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

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

Die Auskunftsabfrage über PC und mobile Endgeräte nimmt stetig zu.

Telefonische Fahrplaninformation NRW-weit

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

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

NRW-Informationsplattformen im Web

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

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

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

Kundeninformation im grenzüberschreitenden Verkehr in der Euregio Maas-Rhein

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

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

Gedruckte Fahrgastinformation

Gedruckte Fahrgastinformationen werden vom AVV und den Verkehrsunternehmen herausgegeben:

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

Beschwerdemanagement

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

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

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

Mobilitätsgarantie NRW

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

Fahrgäste beantragen den Ausgleich über ein Antragsformular, das in den Kundenzentren ausliegt oder im Internet zum Download bereit steht.

Schlichtungsstelle Nahverkehr e.V.

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

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

Fahrgastrechte

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

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

4.9 Barrierefreiheit

Die Situation im ÖSPV im Hinblick auf die Barrierefreiheit stellt sich in den in Kapitel 3.8 beschriebenen Handlungsfeldern

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

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

Infrastruktur (Haltestellen)

Im Gebiet des Aufgabenträgers Kreis Düren befinden sich insgesamt etwa 1.540 Bushaltestellen (je Haltepunkt in der Regel 2 Haltestellen). 18 Haltepunkte liegen an den Schnittstellen vom Bussystem zum SPNV (gezählt ohne Bördebahn) und haben im Hinblick auf die Barrierefreiheit für das ÖPNV-Gesamtsystem eine besondere Bedeutung. Die Barrierefreiheit von Haltestellen wird durch eine Vielzahl von Einzelkriterien bestimmt (s. Planungsgrundlagen Kap. 3.8). Ein sehr wesentlicher Aspekt ist die Zugänglichkeit zur Haltestelle bzw. zum Fahrzeug und das Vorhandensein visueller und taktiler Leitsysteme. Bei Haltestellen, die in den letzten Jahren neu gebaut oder erneuert wurden, erfolgte der Ausbau bereits nach den jeweils relevanten Kriterien. Der barrierefreie Ausbau von Haltestellen ist eine grundsätzliche Voraussetzung für die Förderung von Maßnahmen aus Bundes- und Landesmitteln.

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

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

Fahrzeuge

Bereits seit vielen Jahren wird im Gebiet des AVV das Ziel verfolgt, die Busflotten sukzessive insbesondere im Hinblick auf die Barrierefreiheit zu erneuern. Eine diesbezügliche Förderrichtlinie des AVV legt das Anforderungsprofil für die Fahrzeuge detailliert fest (s. Kapitel 3.9). Wesentliche Fördervoraussetzungen sind die nachfolgenden Ausstattungsmerkmale:

- Niederflurtechnik,
- Rampe/Lift,
- Mehrzweckraum,
- spezielle Ausgestaltung der Haltevorrichtungen sowie
- akustische und visuelle Informationseinrichtungen.

Insgesamt liegt die Quote der eingesetzten Niederflurbusse im Gebiet des Aufgabenträgers mittlerweile bei über 90 %. Die Flotte der DKB ist sogar zu 100 % auf Niederflurtechnik umgestellt. Lediglich bei Verstärkerfahrten im Schülerverkehr werden in wenigen Einzelfällen noch Fahrzeuge eingesetzt, die nicht die relevanten Anforderungen erfüllen. Bereits in den nächsten fünf Jahren kann durch die Be-

schaffung neuer Fahrzeuge eine 100%ige Verfügbarkeit von Niederflurfahrzeugen auf allen Fahrten erreicht werden. Dies ist eine wichtige Voraussetzung für die Herstellung der Barrierefreiheit an den Schnittstellen Fahrzeug-Haltestelle. Da die Fahrzeugtechnik und -ausstattung auch im Hinblick auf die Barrierefreiheit kontinuierlich weiterentwickelt wird, sind weitere Verbesserungen in den nächsten Jahren zu erwarten.

Information und Kommunikation

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

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

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

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

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

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

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

Betrieb und Unterhaltung

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

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

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

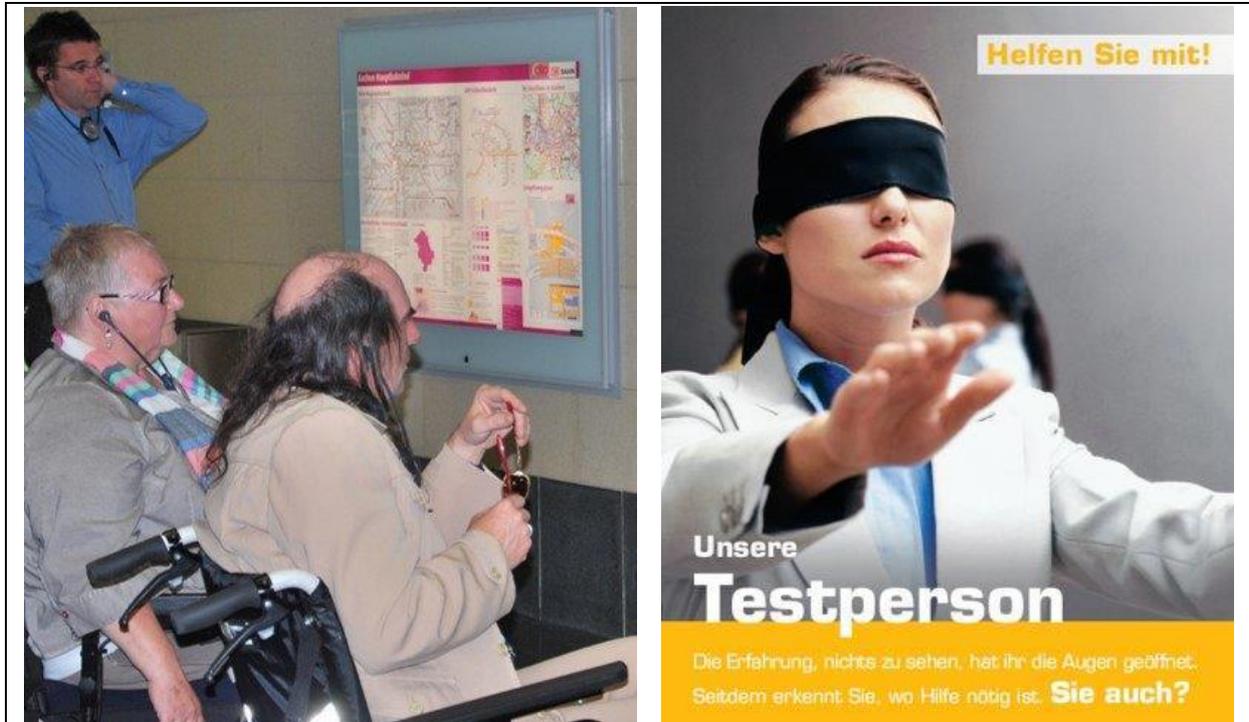


Abb. 54: Beispiele für Aktionen zur Barrierefreiheit

5 Zielkonzept für den Kreis Düren

In diesem Kapitel wird das übergreifende Zielkonzept für den Kreis Düren mit seinen wesentlichen Elementen und Neuerungen in den Grundzügen dargestellt. Es greift die kreisweiten Analysen aus Kapitel 4 auf. Demgegenüber enthält das unten stehende Kapitel 6, aufbauend auf weiteren gemein-despezifischen Analysen, die Einzelkonzepte und Maßnahmen für die 15 Gemeinden und Städte im Kreis auf einer detaillierteren Ebene. Dort werden beispielsweise die lokalen Verkehrsnetze mit den betreffenden Linien pro Kommune individuell erläutert.

Übersicht

Der hier vorliegende Nahverkehrsplan wurde auf Basis der aktuellen Situation des Jahres 2015 erstellt, für ihn wurden die jeweils aktuellsten Planungsgrundlagen verwendet. Der Nahverkehrsplan besitzt unmittelbar nach seinem Beschluss Gültigkeit, die Liniennetzkonstruktion ist jedoch auf das Jahr 2018 ausgerichtet, in dem gleichzeitig die Vergabe eines Großteils der Leistungen stattfinden wird. Zu diesem Zeitpunkt sollen viele der Maßnahmen des NVP zeitgleich umgesetzt werden, um einen spürbaren Sprung in Bezug auf die ÖPNV-Qualität im Kreis Düren zu erreichen. Einzelne Maßnahmen können ggf. sukzessive nach diesem Zeitpunkt bis 2020 umgesetzt werden. Eine Umsetzung von Maßnahmen bereits vor 2018 ist sinnvoll und wünschenswert. Dies ist, sofern die organisatorischen Möglichkeiten bestehen und die laufenden Liniengenehmigungen es zulassen, anzustreben.

Im Nahverkehrsplan wird auf Grund der skizzierten Situation der Begriff „Zielnetz 2018“ verwendet. Die grundsätzliche Gültigkeit des Nahverkehrsplanes besteht aber uneingeschränkt ab dem Beschluss. Aus diesem Grunde trägt der Nahverkehrsplan den Titel „Nahverkehrsplan des Kreises Düren 2016 - 2020“.

Im Nahverkehrsplan werden Maßnahmen beschrieben, die zu einer deutlich veränderten Angebotsstruktur im ÖPNV des Kreises Düren führen. Dabei werden sowohl neue Angebote geschaffen, als auch vorhandene Angebote verändert. Aus Gründen der Vereinfachung werden in der Regel nur diejenigen Linien beschrieben, die auch verändert werden. **Grundsätzlich gilt daher, dass alle Linien, für die keine Veränderung beschrieben wird, in der heutigen Form (Fahrplan 2015) weiter zu betreiben sind.** Dies gilt sowohl für die Linienführung als auch für das Fahrtenangebot.

Das Zielkonzept für das zukünftige Leistungsangebot orientiert sich an den eingangs beschriebenen Zielen und Rahmenbedingungen, dem Anforderungsprofil des Aufgabenträgers und an den Ergebnissen der Analyse und Bewertung einschließlich Haushaltsbefragung und Auswertung der Pendlerdaten. Es setzt auf ein differenziertes Bedienungsmodell für das Verkehrsangebot (Angebotspalette für die Bus- und Bahnangebote im Gesamt-AVV) auf. Hierdurch soll den Kunden und potenziellen Nutzern der Angebotsumfang und die Qualitätsmerkmale des Gesamtsystems ÖPNV verdeutlicht werden. Wesentliche Leitgedanken des Zielkonzepts sind:

- Produktorientierte Ausgestaltung der Angebote
- Abbau vorhandener Erschließungs- und Verbindungsdefizite
- Vertaktung der Angebote (15'/30'/60'-Takt)
- Optimierung der Verknüpfung Bus/Bus und Bus/Bahn an wichtigen Verkehrsknoten
- Aufbau von Mobilstationen zur Verknüpfung aller Verkehrsmittel
- Stärkung des Schienenverkehrs
- Schaffung von Schnellbusachsen auf verkehrstarken Relationen
- Beschleunigung der Verkehrsabläufe
- Einführung flexibler Bedienungsformen in Räumen und zu Zeiten geringer Nachfrage
- Definition der Angebotsstruktur in einem Zielnetz 2018.

Das Zielkonzept für den Kreis Düren gliedert sich in neun Bereiche. Der Bereich 5.1 wird nachrichtlich wiedergegeben (verantwortlich für den SPNV ist der NVR):

Zielkonzept für den Kreis Düren	
(5.1)	Zielkonzept 2018 für den Schienenverkehr
(5.2)	Zielkonzept 2018 für den Busverkehr (betriebliches Leistungsangebot) Schnellverkehr Regionalverkehr Ortsverkehr Schwachverkehrskonzept Freizeitverkehre/Touristische Angebote ...
(5.3)	Schnellbusnetz als neues Angebot
(5.4)	Verknüpfung Bus/Bahn und Bus/Bus
(5.5)	Angebot für multimodale Mobilität (Mobilstationen)
(5.6)	Verkehrsinfrastruktur
(5.7)	Tarif und Vertrieb
(5.8)	Kommunikation und Service
(5.9)	Barrierefreiheit
(5.10)	Gestaltung des zukünftigen Mobilitätsmarktes

Die einzelnen Bestandteile des Zielkonzeptes mit den Maßnahmenempfehlungen auf Gemeindeebene sind in den Abschnitten des Kapitels 6 individuell pro Kommune aufgeführt.

Die Betreiber im Kreis Düren haben die Mitgliedschaft AVV und VRS zu gewährleisten und die Verbundverträge anzuerkennen.

5.1 Zielkonzept 2018 für den Schienenverkehr

(Der neue SPNV-Nahverkehrsplan des NVR 2016 liegt zwar zum Redaktionsschluss - 3.2.2016 - im Entwurf vor, besitzt aber noch keine Verbindlichkeit – daher wird auf eine Übernahme der dortigen Inhalte im Entwurfsstand verzichtet. Die folgenden Ausführungen basieren teilweise auf einem älteren Planungsstand.)

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

Das Zielnetz für den SPNV ist im vorliegenden NVP nachrichtlich wiedergegeben. Ein Zielnetz mit dem ausdrücklichen Zeithorizont 2018 des NVR gibt es zwar nicht; es wurden jedoch Ableitungen getroffen aus älteren Überlegungen und dem Entwurf des SPNV-NVP mit den dortigen Zeithorizonten 2020 bis 2030. Im Hinblick auf die Planungen für das ÖSPV-Netz stellt das SPNV-Netz eine sehr wichtige Grundlage dar. Durch eine systematische Vernetzung der ÖSPV-Angebote mit der Schiene soll die Durchlässigkeit zwischen den Systemen erhöht und für die Nutzer ein leistungsfähiges Gesamtsystem entstehen.

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

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

1. Vollständige Reaktivierung der Ringbahn (**eu**regio**bahn**) zwischen Alsdorf und Stolberg Hbf und Inbetriebnahme des neuen Haltepunktes Würselen Merzbrück und weiterer punktueller Ausbau der P+R/B+R-Anlagen und der Bus/Bahn-Verknüpfung.
2. Ausbau der Netzinfrastruktur im Bahnhof Herzogenrath als Voraussetzung für eine verbesserte Abwicklung der Zugverkehre nach Heerlen und nach Alsdorf.
3. Verdichtung der **eu**regio**bahn** zwischen Herzogenrath und Alsdorf Annapark auf einen 30'-Takt (Rücknahme der **eu**regio**bahn**-Verbindung nach Heerlen) – mit dem Fahrplanwechsel im Dezember 2015 bereits umgesetzt.
4. Einführung einer Sneltrain-Verbindung Maastricht – Heerlen – Herzogenrath – Aachen West – Aachen Hbf im 60'-Takt.
5. Anbindung einer belgischen IC-Linie von Brüssel an Aachen Hbf im 60'-Takt bei Entfall der Linie RE 29.

Ausblick (nach 2018/2020)

Betroffen ist der Kreis Düren dagegen durch Maßnahmen, die für die Zukunft avisiert sind. Diese Vorhaben betreffen das Gebiet des Kreises Düren direkt und sollen nach dem Willen des Kreises möglichst zeitnah positive Wirkung auf das öffentliche Verkehrsangebot entfalten. Diese sind:

- Netzschluss zwischen Linnich und Baal (Rurtalbahn)
Verlängerung der RB 21 zwischen Linnich SIG Combibloc und Hückelhoven-Baal mit Anschluss an die Strecke Aachen – Mönchengladbach. Hier besteht auch eine Verknüpfung mit parallel zu entwickelnden Verkehrsangeboten und Richtung Hückelhoven-Zentrum/-Ratheim. Diese Verlängerung wird derzeit durch den NVR geprüft. Das Vorhaben wurde in den Entwurf zum

SPNV-NVP aufgenommen, allerdings erst mit dem Zeithorizont 2030. Das Vorhaben sollte aus Sicht des Kreises Düren im Zielnetz 2025 umgesetzt werden.

- **Reaktivierung der Bördebahn Düren – Euskirchen (RB 28 Eifel-Bördebahn)**
Auf der Bördebahn besteht bereits ein Wochenendverkehr an den Tagen Samstag und Sonntag sowie an Feiertagen. Angestrebt wird eine Ausweitung auf ein ganzwöchiges Verkehrsangebot. Dies hängt u.a. von den künftig dem NVR zur Verfügung stehenden Finanzmitteln ab. Da eine Umsetzung dieses Vorhabens noch während der Laufzeit dieses NVP als durchaus denkbar angesehen werden kann, enthält der NVP des Kreises Düren ein Konzept zur Anpassung der Busverkehre für den Fall der vollständigen (normalwerktäglichen) Reaktivierung der Bördebahn. Dieses wird nicht isoliert dargestellt, sondern es wird bei jeder einzelnen Gemeinde in Kapitel 6 die Veränderung auf den Linien durch die Inbetriebnahme der Bördebahn beschrieben.
- **Reaktivierung/Netzergänzung Alsdorf – Baesweiler**
Dieser geplante neue Streckenabschnitt der RB 20 verlief auf einem im Kreis Düren gelegenen Abschnitt im Bereich der Gemeinde Aldenhoven. Mit Aldenhoven-Siersdorf ist hier auch ein Haltepunkt vorgesehen, der zu einer erheblich verbesserten Anbindung dieses Ortsteils führen würde. Das Vorhaben wird vom NVR zurzeit geprüft; im Entwurf des SPNV-NVP wird für eine mögliche Realisierung der Zeithorizont 2025 genannt.

Grafisch ist das Zielkonzept 2018 im SPNV in Abbildung 55 dargestellt.

Ergänzende Konzepte des Kreises Düren für den Fall einer Ausweitung des SPNV innerhalb der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans

Für den Kreis Düren spielt die Reaktivierung der Bördebahn Düren – Vettweiß – Zülpich – Euskirchen und die Reaktivierung der Verbindung Linnich – Hückelhoven-Baal im Rahmen der Rurtalbahnhof-Strecke eine zentrale Rolle bei der Gestaltung des künftigen Nahverkehrsplanes. Beide Vorhaben werden derzeit im Rahmen von Gutachten seitens des NVR vorangetrieben, wobei unterschiedliche Planungsstände und verschiedene Umsetzungshorizonte gegeben sind. Das Gleiche gilt auch für die mögliche Verlängerung der Euregiobahn bis Baesweiler, von der der Kreis Düren durch eine Haltestelle in Aldenhoven-Siersdorf positiv betroffen wäre.

Letzteres Vorhaben und die Reaktivierung Linnich – Baal sind als Perspektive anzusehen, es ist nicht von einer Realisierung innerhalb der Laufzeit des hier vorliegenden NVP auszugehen. Dennoch wird, um das Vorhaben **Linnich – Baal** zu unterstützen, die Linie 295 – die derzeit im Wesentlichen diese Verkehrsaufgabe innehat – einer Überplanung unterzogen, die sowohl die Beschleunigung einzelner Fahrten als auch eine Ausweitung des Fahrtenangebotes beinhaltet. Die Linie wird daher, und um den Charakter einer Vorläuferlinie zum Schienenverkehr zu verdeutlichen, als Schnellbus geführt. Auf diese Weise wird das Vorhaben gefördert und die Zahl der künftigen Fahrgäste mit Blick auf eine mögliche Übernahme durch den SPNV bereits in den nächsten Jahren durch die höhere Attraktivität vergrößert.

Für die Reaktivierung der **Bördebahn** wird dagegen eine Umsetzung im Rahmen der Laufzeit des NVP 2016-2020 angestrebt. Auf dieser Strecke existiert bereits seit einigen Jahren ein Verkehrsangebot an Sonn- und Feiertagen, das aktuell durch ein Verkehrsangebot an Samstagen ergänzt wurde. Erforderlich und vorgesehen ist ein Ausbau der Netzinfrastruktur im Bahnhof Düren, im Zuge der B 56n sowie beim Anschluss der Werkstatt der Rurtalbahnhof in Düren. Betrieblich soll aus Sicht des Kreises bis 2018 der Vorlaufbetrieb mit Fahrten montags bis freitags zur Verfügung gestellt werden. Inwiefern dieser Vorlaufbetrieb und darüber hinaus bis 2020 ein Vollbetrieb angeboten werden kann, hängt nach aktuellem Kenntnisstand von den beim NVR zur Verfügung stehenden Mitteln ab.

Da im Falle dieser Verbindung eine Betriebsaufnahme während der Laufzeit des vorliegenden NVP durchaus möglich ist, enthält der NVP eine grundsätzliche Variante, welche den Zustand mit Einführung eines regelmäßigen Verkehrs an allen Wochentagen auf der Bördebahn abbildet. Die Veränderungen werden im Kapitel 6 für jede betroffene Gemeinde im Zusammenhang mit den übrigen Maßnahmen dargestellt.

5.2 Zielkonzept 2018 für den Busverkehr

Der Kreis Düren verfolgt mit dem Nahverkehrsplan 2016 hinsichtlich des Busverkehrs zwei übergeordnete Ziele. Der Kreis möchte:

1. Verkehr aus einer Hand realisieren, um dadurch zu einer höheren ÖPNV-Qualität zu gelangen und diese Qualität auch einheitlich über das gesamte Kreisgebiet verteilen.
2. das Verkehrsangebot im ÖPNV deutlich verbessern, um die Mobilität und die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit des Kreises zu verbessern sowie mehr Menschen den Weg für ein nachhaltiges Verkehrsverhalten zu ebnen. Durch eine Verlagerung von Verkehren vom KFZ auf öffentliche Verkehrsmittel und sonstige Verkehrsmittel des Umweltverbundes lassen sich nicht nur Umwelteffekte realisieren, sondern auch volkswirtschaftlich sinnvolle Einsparungen realisieren.

Um diese Ziele zu erreichen, beabsichtigt der Kreis Düren die Vergabe der Busverkehrsleistung im gesamten Kreisgebiet an ein Unternehmen, um die Leistungen aus einem Guss anzubieten. Dadurch sind zum einen Effizienzeffekte zu erwarten, zum andere kann auch die Qualität des Verkehrsangebotes gesteigert werden, da alle Verkehrsleistungen vom Schnellverkehr bis zum Bedarfsverkehr abgestimmt aus einer Hand erfolgen und vermarktet werden können (vgl. Kapitel 8).

Um Quantität und Qualität des Verkehrsangebotes zu verbessern, ist es Aufgabe des Nahverkehrsplanes, in besonderer Weise das „Zusammenpassen“ des aktuellen Verkehrsangebotes mit der derzeitigen Nachfrage nach Verkehrsleistungen bzw. mit den künftigen Nachfragepotenzialen zu prüfen. Über die an sich solide Methodik eines Nahverkehrsplanes hinaus, wurde daher eine zusätzliche Haushaltsbefragung beauftragt und durchgeführt. Deren Ergebnisse wurden mit den übrigen Bestandsaufnahme- und Analyseschritten (z.B. Pendlerdaten und Abfragen bei den Kommunen) gemeinsam ausgewertet. Auf diese Weise konnte erreicht werden, dass zusätzliche Verkehrsangebote im Nahverkehrsplan 2016 geschaffen werden können und diese gezielt in denjenigen Bereichen aufgebaut werden, in denen zum einen die Nachfrage groß ist und zum anderen heute nur teilweise oder gar nicht durch attraktive Verkehrsmittel des öffentlichen Verkehrs abgedeckt wird. Damit wurden die festgestellten Mängel mit den festgestellten Potenzialen in Übereinstimmung gebracht und die effizientesten Stellen für eine Verbesserung herausgearbeitet.

Neben den vielen Details, die im Rahmen dieser Arbeit erkannt wurden, wurde vor allem deutlich, dass die derzeitige ÖPNV-Nutzung stark von der Qualität in Bezug auf die Reisezeit geprägt ist. Schnelle Verkehrsangebote, sowohl auf der Schiene, als auch auf den vorhandenen Buslinien (zwei Schnellbuslinien sowie weitere, in Bezug auf die Reisezeit relativ attraktive Linien) werden bereits heute in erfreulichem Umfang genutzt. Hier sind auch die Steigerungsraten gegenüber dem Zustand vor rund zwölf Jahren sehr beachtlich. Im übrigen ÖPNV dagegen gibt es leichte Verluste bei der Fahrgastnachfrage, denen entgegen gewirkt werden soll.

Der Nahverkehrsplan 2016 sieht daher in erster Linie vor, auf vielen wichtigen Relationen im Kreisgebiet Düren beschleunigte Verkehrsleistungen anzubieten. Die ausdrücklichen Wünsche der Kommunen im Rahmen des Beteiligungsverfahrens gingen dahin, kleinere Ortsteile dennoch nicht vom Verkehr abzuhängen oder deutlich schlechter zu stellen, so dass die zusätzlichen Verkehrsleistungen insgesamt das vorhandene System überlagern. Das vorhandene System aus Regional-, Stadt- und Schülerverkehren wird daher weitgehend beibehalten. In Einzelfällen werden Angebote zurückgenommen, um die umfangreichen Zusatzleistungen zu kompensieren.

Dafür wird den Unternehmen beim Einsatz der Verkehrssysteme relativ weitgehend freie Hand gegeben. In Zeiten und Räumen schwächerer Nachfrage können die Systeme Rufbus im klassischen Linienverkehr und Anrufsammeltaxi im Flächenverkehr genutzt werden, sofern die Fahrplanvorgaben eingehalten werden und sichergestellt wird, dass im Regelfall alle Fahrgäste befördert werden können. Dadurch ist eine deutliche Ausweitung der Leistungen, die mit bedarfsgesteuerten Verkehrsmittel erbracht werden, zu erwarten.

Auf diese Weise und unter Nutzung der Effizienzeffekte, die sich durch den Verkehr aus einer Hand ergeben, ist das Verkehrsangebot trotz seiner erheblichen Zusatzleistungen wirtschaftlich sehr effektiv. Dazu trägt auch die Beschleunigung vieler Verkehre bei. Des Weiteren ist auch eine Steigerung der Fahrgastnachfrage zu erwarten, die durch zusätzliche Einnahmen die Wirtschaftlichkeit des Verkehrsangebotes weiter verbessert.

Auch die mittelfristigen Effekte, die sich durch eine Verbesserung des Verkehrs insgesamt ergeben, sind positiv. Je mehr der öffentliche Nahverkehr auch für Besitzer von Kfz als attraktive Alternative wahrgenommen wird, desto positiver wird sich auch sein Bild in der Öffentlichkeit entwickeln, sodass weitere Effekte in Bezug auf Fahrgastnachfrage und Einnahmen zu erwarten sind, sobald sich das System erfolgreich eingespielt hat.

Insofern ist der vom Kreis Düren eingeschlagene Weg aus heutiger Sicht sinnvoll, um den künftigen Herausforderungen an die Mobilität für alle Benutzergruppen gerecht zu werden.

Das System des Schnellverkehrs wird zusätzlich unterlegt durch ein System von Mobilstationen, die neben der Verknüpfung der Verkehrsmittel des ÖPNV untereinander, auch für eine Verknüpfung mit den übrigen Verkehrsmitteln sorgen und damit die Nutzungsfähigkeit des ÖPNV weiter erhöhen.

5.2.1 Grundansatz Busverkehre

Im Rahmen der Analyse wurden für das neue Buskonzept im Kreis Düren vor allem diejenigen Verbindungen ausgewählt, die einerseits über große Potenziale verfügen, andererseits aber durch heutigen ÖPNV, insbesondere solchen mit schnellen Verkehrsmitteln, nicht vollständig zufriedenstellend abgedeckt sind. Auf diesen Relationen wird das Verkehrsangebot erheblich ausgeweitet. Dies ist der Kern der Angebotsverbesserungen im Nahverkehrsplan des Kreises Düren.

Das zu konzipierende Busnetz nimmt das gegebene Schienennetz (siehe Abschnitt 5.1) als Grundlage der Überlegungen auf („Rückgrat“). Auf Grund des längerfristigen Betrachtungszeitraums im Schienenverkehr lassen sich hier Änderungen naturgemäß in der Regel nicht in kurzer Zeit vornehmen. Das Busnetz kann aber im Normalfall relativ flexibel an die Rahmenbedingungen aus dem SPNV angepasst werden. Der Bus fungiert oft als Zubringer zum System Schiene, oder er ergänzt das Schienennetz mit einem separaten Angebot durch Schnellbusse an den Stellen, wo (noch) kein SPNV stattfindet. Der Netzcharakter muss insbesondere aus Sicht des Fahrgastes im Vordergrund stehen. Insofern kommt auch den Verbindungspunkten zwischen Schiene und Bus (siehe 5.4) sowie zwischen Bus und anderen Mobilitätsformen (5.5) eine große Bedeutung zu. Auch bei erwarteten Fahrgastzuwächsen haben der/die Betreiber im Kreis Düren sicherzustellen, dass im Regelfall alle Fahrgäste befördert werden.

Linienbusnetz

Das Linienbusnetz kann grundsätzlich in zweierlei Richtung als Reaktion auf die identifizierten Potenziale entwickelt und attraktiviert werden:

- Einerseits sind **Angebotsverbesserungen** auf „starken“ Relationen denkbar: Auf bestehenden Buslinien werden häufigere Verbindungen angeboten, womit diese Linien aufgewertet werden, oder es werden neue Verbindungen geschaffen, die Relationen mit keinem oder keinem nennenswerten bisherigen Angebot abdecken.
- Andererseits ist ein **zusätzliches, neues Angebot** vorstellbar, das schnellere Verbindungen beinhaltet und gewissermaßen das schnelle Schienennetz ergänzt; solch ein Netz aus **Schnellbussen** wird in Abschnitt 5.3 vorgestellt.

Grundsätzlich wird hierbei angestrebt, durch das Verkehrssystem Schnellbus zu einer verbesserten ÖPNV-Qualität zu gelangen, da sich durch die Haushaltsbefragung herausgestellt hat, dass insbesondere zu geringe Reisegeschwindigkeiten zu einer vergleichsweise geringen ÖPNV-Nutzung führen. Daher wurde für alle ausgearbeiteten Relationen grundsätzlich eine Bedienung durch ein ergänzendes Schnellbussystem angestrebt.

Aufgrund der Strukturen ist jedoch auf einzelnen Korridoren die Führung von Schnellbussen oder die Beschleunigung der vorhandenen Linien nicht sinnvoll möglich, insbesondere da hier die Bestandslinien bereits mit direkter Linienführung verkehren und Reisezeitgewinne nicht, oder nur minimal, möglich sind. Auch auf diesen Linien soll die Qualität des Verkehrsangebotes erhöht werden. Dies geschieht alternativ zur Beschleunigung durch eine Anhebung der Fahrtenzahl, die geeignet ist, die Qualität deutlich zu verbessern. Dies bedeutet in der Regel eine Taktverdichtung zumindest in der Hauptverkehrszeit von 120- auf 60-Minutentakt oder von 60- auf 30-Minutentakt.

In diesem Zusammenhang stehen Angebotsverbesserungen auf den Linien 216, 296 und der neuen Linie 285, die der NVP vorsieht. Hier werden zusätzliche Fahrten installiert, die entweder ein völlig neues Angebot darstellen, oder das vorhandene Angebot deutlich verbessern. Diese Maßnahmen werden daher im Zusammenhang mit den Schnellbussen dargestellt, um den Netzzusammenhang für ein Verkehrsangebot in hoher Qualität zu verdeutlichen. Es handelt sich hier aber nicht um Schnellbusleistungen.

Die Grundüberlegungen zur Entwicklung des Linienbusnetzes sind in Teil 5.2.2 festgehalten.

Insgesamt variieren die Zusatzangebote des Nahverkehrsplanes von Linie zu Linie erheblich. Insbesondere aber ist die Betrachtung einzelner Linien nicht ausreichend, um das Verkehrsangebot sinnvoll im Bestand zu beschreiben und die künftige Quantität beschreiben zu können. Daher werden – im Detail weiter unten – jeweils **Korridore** der Bedienung betrachtet. Ein solcher Korridor besteht jeweils aus Bestandslinien, die in ihrer Struktur erhalten bleiben oder geringfügige Änderungen erfahren. Beispielsweise werden mit diesen zusätzliche Erschließungsfunktionen wahrgenommen, oder es werden einzelne Fahrten mit geringer Nachfrage oder paralleler Zeitlage zu den Neuangeboten gestrichen. Zu diesen Linien werden neue Angebote ergänzt, die entweder den Takt auf der Bestandslinie verdichten, oder ein beschleunigtes Angebot zusätzlich zur Bestandslinie bieten (Schnellbus). Die Frage der Ausgestaltung des Schnellbusangebotes und des darunter liegenden verbleibenden Regionalangebotes wird jeweils individuell für jeden Korridor geregelt, im Überblick in Abschnitt 5.3.5, im Detail in Kapitel 6 pro Gemeinde.

Die nachfolgende Karte soll die wesentlichen Merkmale des neuen Busnetzes im Zusammenhang und in einem ersten Überblick darstellen. Neben dem Rückgrat des Schienennetzes (grün) sind in rötlicher Farbe die neu konzipierten Schnellbus-Linien sowie in blauer Farbe die bestehenden Schnellbus-Linien eingezeichnet. Die lila gepunktet dargestellten Verbindungen sind Linien, für die ein erhebliches Potenzial zur Verbesserung identifiziert wurde. Bei diesen handelt es sich um Relationen, wo sich die Angebote in Bezug auf ihre Fahrtzeit nicht bzw. kaum verbessern lassen und somit keine echten Schnellbus-Angebote installiert werden können. Diese Linien werden dadurch verbessert, dass eine erhebliche Ausweitung des Fahrtenangebotes auf dem Bestandslinienweg stattfindet, wodurch sich die Attraktivität deutlich erhöht. Das hier gezeigte Netz stellt gewissermaßen das Vorrang-Netz des Kreises Düren dar, welches sich einerseits aus – teilweise neuen – Schnell-Verkehren und andererseits aus erheblich verbesserten Bestands-Achsen speist.

Die dargestellten Schnellbusangebote können sich auf wenige beschleunigte Fahrten in der Hauptverkehrszeit erstrecken, können jedoch auch einen 60-Minutentakt über weite Teile des Tages, teilweise auch mit Wochenend-Bedienung, bedeuten. Mehr zu den einzelnen Linien in Abschnitt 5.3.

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

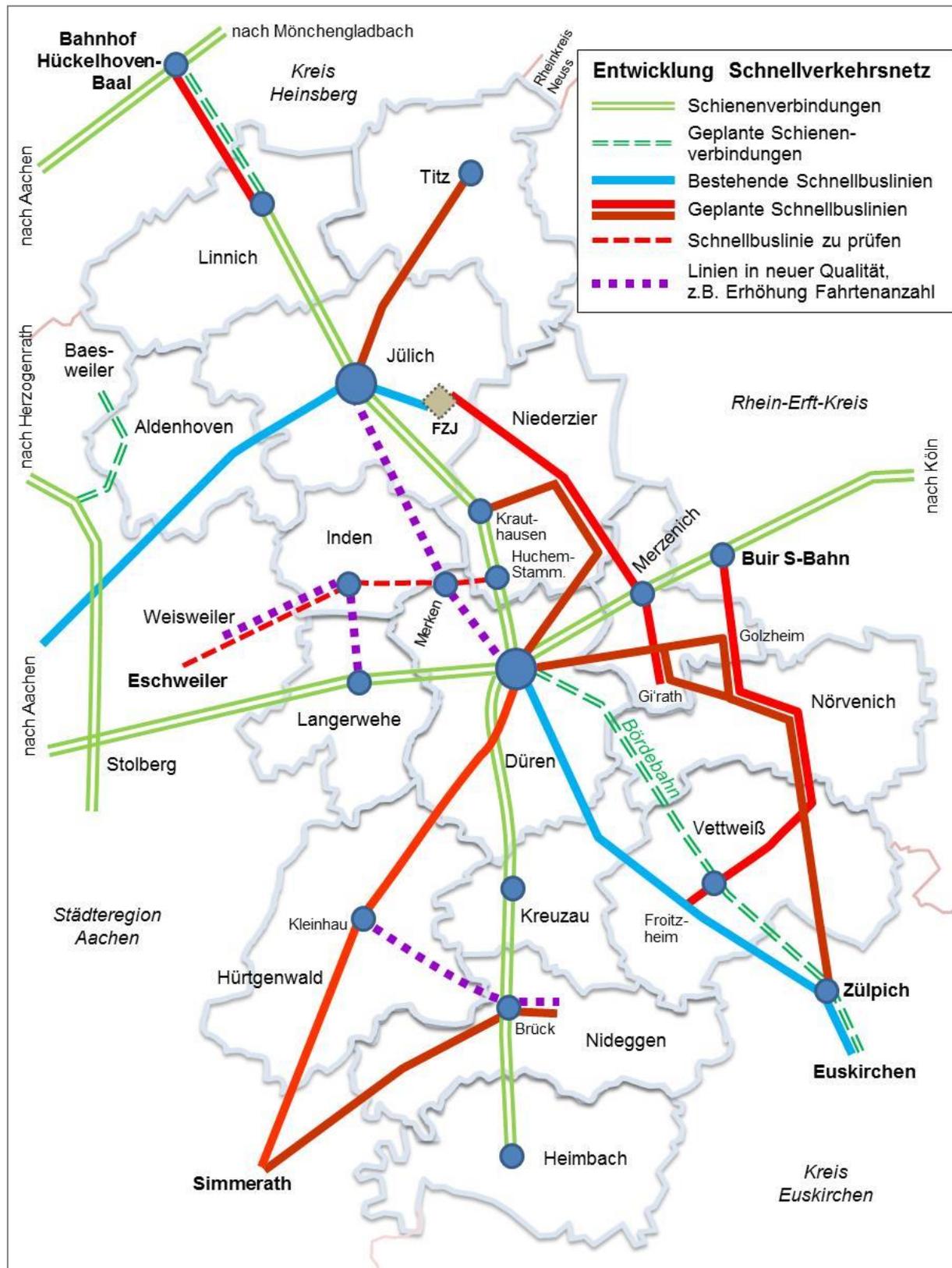


Abb. 56: Zielnetz 2018: Struktur Busnetz im Kreis Düren

Auf den schon bisher bedienten Relationen Inden – Langerwehe (Linie 296), Inden – Eschweiler/Weisweiler (Linie 294) sowie Jülich – Schophoven – Merken – Düren (Linie 216) werden die Angebote verdichtet. Eine Linie Kleinbau – Bergstein – Nideggen wird neu eingerichtet (Linie 285), um die bisherige Linie 286 zu entlasten und eine verbesserte Anbindung an die Rurtalbahn in Nideggen-Brück zu schaffen.

Flexible Bedienformen

Der Einsatz flexibler Bedienungsformen – bedarfsorientierte Systeme, bei denen eine Fahrt nur dann stattfindet, wenn sie zuvor vom Fahrgast bestellt wurde – soll im Kreis Düren erheblich ausgeweitet werden. Dabei werden mehrere Ziele verfolgt.

1. Die wirtschaftlichere Ausgestaltung des Angebotes mit der Vermeidung von Leerfahrten auf Regellinien, um Kapazitäten für zusätzliche Verkehrsleistungen zu gewinnen.
2. Die Erschließung zusätzlicher Bereiche, in denen es zuvor kein ÖPNV-Angebot gab, und die Bindung neuer Kunden an den ÖPNV mit einem der Nachfrage angemessenen Verkehrssystem, in der Regel als Probeangebot.
3. Die Attraktivierung des öffentlichen Verkehrsangebotes insgesamt, durch besser auf die Nachfrage zugeschnittene Verkehrssysteme.

Derzeit verkehren im Kreis Düren bereits zahlreiche bedarfsorientierte Verkehrssysteme. Die Zahl der unterschiedlichen Systeme ist dabei hoch. Neben den drei Bürgerbuslinien, die keinen echten Bedarfsverkehr darstellen, gibt es den Multibus, der am Wochenende im Norden des Kreises Düren verkehrt, den Rufbus der DKB, das Anruflinientaxi und das Anrufsammeltaxi. Zusätzlich gibt es noch die Bezeichnung Taxibus, die das gleiche System wie das Anruflinientaxi darstellt, aber eine weitere Bezeichnung beinhaltet.

Dieses Gesamtsystem an Bedarfsverkehrsmitteln ist für die Fahrgäste schwer durchschaubar. Insbesondere Menschen, die sich nur gelegentlich im gesamten Kreis Düren im ÖPNV bewegen, müssen sich mit mehreren Systemen gut auskennen. Das System wird daher im Rahmen des Nahverkehrsplanes neben den selbstverständlich bestehen bleibenden Bürgerbussen auf zwei Ebenen konzentriert:

- Dies ist zum einen das System **Rufbus** als liniengebundenes System, welches im Verkehr auf den Standardlinien zum Einsatz kommen kann, wenn die Nachfrage zu bestimmten Zeiten gering ist.
- In den ländlicheren Gemeinden bietet sich auf Grund der Flächigkeit der Bevölkerungsstruktur auch ein Flächensystem zur Beförderung an, sodass hier das **Anrufsammeltaxi (AST)** zu bevorzugen ist. Für das Anrufsammeltaxi gibt es einen Sondertarif, der auch bei der Ausweitung des Systems beibehalten werden soll.

Der Rufbus ist vollumfänglich in den normalen AVV-Tarif integriert und mit jedem Zeitfahrchein nutzbar. Das Anrufsammeltaxisystem bietet zum Ausgleich für den Preisaufschlag den Komfort einer Beförderung bis zur Haustür, wahlweise bei der Abholung auf der Hinfahrt oder auf der Rückfahrt.

Den Verkehrsunternehmen ist es freigestellt, das Fahrplanangebot in der Schwachverkehrszeit durch die Bedarfssysteme **Rufbus** und **AST** zu ergänzen bzw. unter Umständen auch zu ersetzen. Das grundsätzliche Fahrplanangebot, welches der NVP vorgibt, ist dabei zwingend einzuhalten, jedoch können Fahrten auf Bedarfsverkehr umgestellt werden, sofern

- a) diese Maßnahme mit einer entsprechenden Kommunikation für die Fahrgäste unterlegt ist,
- b) die Nachfrage nachweislich in einem Bereich liegt, der ein Bedarfssystem wirtschaftlich und verkehrlich sinnvoll erscheinen lässt und
- c) die Struktur des Fahrplanes nicht unübersichtlich wird (z.B. durch einen ständigen Wechsel zwischen Regelverkehren und Bedarfsverkehren).

Punkt b) ist dahingehend zu präzisieren, dass mindestens 50% der Fahrten keine Nachfrage aufweisen darf und eine Besetzung der Fahrt mit mehr als 4 Personen gleichzeitig (PKW-Taxi-Gefäßgröße) eine seltene Ausnahme darstellt.

Sinnvoll ist in diesem Zusammenhang eine möglichst flächendeckende Umstellung des Systems auf mehreren zusammenhängenden Linien in einem Gesamtverkehrsraum zur gleichen Uhrzeit, sodass einerseits die wirtschaftlichen Effekte bedeutend sind, andererseits die Fahrgäste das System in weitgehend verständlicher Form vorfinden. Unbedingt sicherzustellen ist die hohe Qualität der Bedarfsverkehre, da in diesem Punkt im Kreis Düren zum Teil in der Vergangenheit teilweise negative Erfahrungen

gen gemacht wurden, die zum Verlust vieler Fahrgäste geführt haben. Der Multibus des Kreises Heinsberg wird weiterhin ergänzend auch in den nördlichen Teilen des Kreises Düren verkehren.

Bürgerbusse

Im Kreis Düren ergänzen drei Bürgerbus-Linien das Verkehrsangebot im ÖPNV. Die Leistungen werden ehrenamtlich von Mitgliedern eines Vereins erbracht. Die Eigeninitiative und das Engagement werden seitens des Aufgabenträgers ausdrücklich positiv gesehen. Aus diesem Grunde finden die Bürgerbuslinien auch Eingang in den Nahverkehrsplan. Eine Abstimmung mit den Linien des regulären Orts- und Regionalverkehrs wird angestrebt, was zum beiderseitigen Nutzen beiträgt. Die Bürgerbusse übernehmen Leistungen, für die der reguläre Nahverkehrs relativ unwirtschaftliche Angebote vorhalten müsste, und führen diesem außerdem Fahrgäste zu. Die Verkehrsunternehmen wiederum sind Konzessionsträger und Dienstleister für die Bürgerbusvereine und unterstützen diese. Zudem verzichten Sie auf die Bedienung der Bereiche, in denen der Bürgerbus fährt. Bürgerbusangebote existieren in den Kommunen

- Linnich,
- Jülich und
- Heimbach.

Die Gründung weiterer Bürgerbusvereine würde einen guten Beitrag leisten, um das Verkehrsangebot im Kreis Düren weiter zu verbessern. Aus diesem Grunde sollten derartige Vorhaben durch die Verkehrsunternehmen und den Aufgabenträger gemeinsam unterstützt werden, falls sich ein solches Engagement ergeben sollte.

Schülerverkehr

Im Schülerverkehr im Kreis Düren wird im Status Quo das Fahrtenangebot auf vielen Linien, auch auf schwächer nachgefragten Linien im ländlichen Raum, oft deutlich ergänzt. Sowohl in der Morgenspitze als auch im Nachmittagsbereich fahren zusätzliche Kurse, die in Bezug auf ihre Linienführung und ihre Fahrzeiten aus dem normalen Taktrhythmus herausgenommen sind und die nahezu ausschließlich der Schülerbeförderung dienen. Viele dieser Fahrten finden dementsprechend nur an Schultagen statt. Über diese Fahrtenangebote hinaus, bzw. zur Verstärkung dieser Verkehrsangebote, finden weitere Fahrten mit sogenannten Verstärkungswagen oder Einsatzwagen statt. Diese befriedigen die starke Nachfrage dadurch, dass sie unmittelbar vor dem im Fahrplan veröffentlichten Kurs fahren und bereits einen Großteil der Schüler aufnehmen. Sind die Busse gefüllt, fahren sie in Abweichung vom Linienweg direkt zu den Schulen. Dies ist eine sinnvolle Einrichtung und soll in der heutigen Form voll umfänglich beibehalten werden.

Der Schülerverkehr im Kreis Düren wird in der Regel in der Weise weiterentwickelt, dass alle Schüler im Linienverkehr in angemessener Qualität befördert werden und flexibel auf Veränderungen der Nachfrage reagiert wird. Dabei wird in beiden Richtungen agiert, d.h. bei geringerer oder entfallender Nachfrage können die Verkehrsunternehmen Leistungen zurücknehmen, bei steigender oder völlig neuer Nachfrage sind auf den Linien entsprechende Leistungen hinzuzunehmen.

Grundsätzlich ist es wünschenswert, vorhandene freigestellte Schülerverkehre (FO-Verkehre, Schülerspezialverkehre) in den ÖPNV zu integrieren. Dies ist auch überall dort anzustreben, wo es in diesem Nahverkehrsplan nicht ausdrücklich genannt wurde. Diese Integration ist aber nur dann durchzuführen, wenn die Gemeinden der Integration zustimmen und wenn die Integration wirtschaftlich möglich ist. Durch die zusätzlichen öffentlichen Verkehrsleistungen darf in der Gesamtbilanz kein erhöhtes Defizit entstehen.

Die angemessene Beförderung aller Schülerinnen und Schüler ist die wichtigste Verkehrsaufgabe des ÖPNV im Kreis Düren und soll auch in Zukunft mindestens in der heutigen Qualität durchgeführt werden, wobei auf einzelnen Relationen Verbesserungen ausdrücklich im NVP vorgesehen sind und sich auch in Bezug auf die Angebotsqualität (Fahrzeuge, Platzangebot) eine positive Entwicklung ergeben sollte.

Freizeitverkehre

Im Rahmen der Analyse der Verkehrsströme im Kreis Düren wurde auch auf den Freizeitverkehr ein besonderes Augenmerk gelegt. Insbesondere in diesem Segment haben die Städte und Gemeinden des Kreises Düren zahlreiche Anregungen für den Nahverkehrsplan weitergegeben. Die Anregungen wurden sorgfältig geprüft. Vor dem Hintergrund der problematischen Wirtschaftlichkeit von Freizeitverkehren (nahezu ausschließliches Vorkommen von Fahrgästen dieses Fahrtzwecks, geringe Zusatzeinnahmen sowie erhöhte Kosten bei Verkehren am Wochenende) konnte ein Großteil der Anregungen keine Berücksichtigung finden. Teilweise gab es auch Bedenken hinsichtlich der Befahrbarkeit von Straßen durch Busse.

Dennoch weist der Nahverkehrsplan des Kreises Düren im Freizeitverkehr zusätzliche Angebote auf. Dies ist überall dort der Fall, wo die Nachfrage überdurchschnittlich hoch ist und eine gute Nutzung der Angebote verspricht. Die Angebote werden entweder über die Anbindung der Ziele an vorhandene Fahrten realisiert, die zu diesem Zweck verlängert oder verlegt werden, ohne dass dadurch übermäßiger Aufwand entsteht. Wenn es sich dagegen um Neuverkehre handelt, wird in der Regel ein Rufbusangebot mit einigen Fahrtenpaaren realisiert, welche stets als Versuchsbetrieb zu verstehen ist, da eine Vorabschätzung von Nachfrage und Einnahmen im Freizeitverkehr besonders schwierig ist. Für die Angebote gilt, dass sie im Erfolgsfalle ausgeweitet werden, während sie im Falle einer geringen Nachfrage und schlechter wirtschaftlicher Bilanz eingestellt werden. Der Zeitraum für den Versuchsbetrieb liegt bei zwölf bis 18 Monaten. Nach dem Erreichen dieses Zeitraums ist in der Regel ein Sättigungspunkt erreicht und eine weiter ansteigende Fahrgastnachfrage nur im geringen Umfang zu erwarten.

Ausdrücklich soll die Möglichkeit bestehen, bei ergänzenden oder neu entstehenden Freizeitangeboten auch während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans Anpassungen beim Fahrtenangebot insbesondere am Wochenende vornehmen zu können, soweit ein wirtschaftlicher Betrieb denkbar ist.

Verknüpfung der Verkehrssysteme

Im Zusammenhang mit der Stärkung des ÖPNV-Angebotes kommt dessen Verknüpfung eine große und zukünftig weiter wachsende Bedeutung zu. Aus diesem Grunde wird nachfolgend übergeordnet und in Kürze dargestellt, inwieweit die Verknüpfung der ÖPNV-Systeme im Kreis Düren weiter gefördert werden soll. Dabei sind sowohl Verknüpfungen zwischen Schienen- und Busverkehr, als auch Verknüpfungen zwischen mehreren Buslinien von hoher Bedeutung.

Die Buslinien und insbesondere die neuen Schnellbuslinien werden mit dem Schienenverkehr intensiv verknüpft. Die Konzeption des Netzes ist darauf ausgerichtet, die Fahrgäste bevorzugt einer Zugangsstelle zum Schienenverkehr zuzuführen, sofern diese vorhanden und für die Verkehrsaufgabe nutzbar ist. Nur wenn dies nicht der Fall ist, wird direkt in die Zentren gefahren. Aus diesem Grunde stellt der Nahverkehrsplan des Kreises Düren auch einen erheblichen Schritt zur weiteren Stärkung der Schienenverkehre im Kreis Düren und im AVV-Raum insgesamt dar. Dabei wird grundsätzlich von ausreichenden Kapazitäten in den Schienenverkehrsmitteln ausgegangen.

Ferner ist das Schnellbusnetz auch stark mit dem regionalen und lokalen ÖPNV-Netz verzahnt, welches wiederum den Schnellbuslinien Fahrgäste zuführen soll. Auf diese Weise werden die Reisezeiten für die Fahrgäste von Haustür zu Haustür kürzer. Dafür ist es von hoher Bedeutung, die Umsteigevorgänge zu optimieren und sie sowohl schnell und zuverlässig zu gestalten. Weitere Ausführungen zu den Verknüpfungen Bahn/Bus und Bus/Bus sind in Abschnitt 5.4 zu finden.

Über die verbesserte Verknüpfung innerhalb des ÖPNV selbst hinaus ist auch die Verknüpfung mit den übrigen Mobilitätsformen bzw. Verkehrssystemen von herausragender Bedeutung. Dieses Thema entwickelt sich derzeit in ganz Deutschland mit hoher Dynamik und befasst sich mit der Verknüpfung des ÖPNV einerseits und den Verkehrsmitteln Fahrrad, E-Bike, motorisiertes Zweirad und KFZ andererseits. Auch der Güterverkehr kann hierbei eine Rolle spielen, beispielweise durch sogenannte „Kombibus“-Angebote, die für einige Bereiche im Kreis Düren durchaus einen Ansatz darstellen können, die Wirtschaftlichkeit der Verkehrsangebote zu verbessern. Bei diesem System werden neben Personen im Linienbusbetrieb auch Güter befördert. Eine Prüfung der Eignung dieser Systeme wird im Nachgang zum Nahverkehrsplan ausdrücklich empfohlen. Geeignete Bereiche hierfür stellen die LEADER-Regionen dar.

Zur Verknüpfung aller Verkehrssysteme miteinander werden sogenannte **Mobilstationen** errichtet. Zu diesem Zweck werden Haltestellen ausgewählt, die bereits heute bedeutende Verknüpfungen innerhalb des ÖPNV aufweisen bzw. durch das künftige Schnellbusnetz neu bekommen oder die bedeutsame Nachfragepotenziale aus dem näheren Umfeld aufweisen. Hier werden je nach Bedeutung, Lage und spezieller Vor-Ort-Situation Angebote zur Nutzung weiterer Verkehrsmittel integriert. Dies können beispielsweise Car-Sharing-Angebote und zusätzliche oder neue Flächen für Park+Ride oder Bike+Ride sein. Des Gleichen sind Abstellanlagen in einfacher Form, oder überdacht und mit Diebstahl- und Witterungsschutz für hochwertige Fahrräder und E-Bikes, ebenso vorgesehen wie die Möglichkeit, Fahrräder auszuleihen. Auch eine Verknüpfung mit Taxi-Angeboten gehört zu diesem Portfolio.

Anforderungen und Gestaltungsmöglichkeiten sind vielfältig und höchst individuell. Da in diesem Bereich die Aufgaben- und Finanzierungsverantwortung weitgehend bei den Kommunen liegt, werden in diesem Nahverkehrsplan Planungsarbeiten geleistet, die Kommunen dabei unterstützen, geeignete Standorte und Ausstattungsmerkmale zu finden. Aus diesem Grunde werden für alle Gemeinden des Kreises Düren Standorte für Mobilstationen vorgeschlagen, denen jeweils auch ein Ausbauzustand, eingeteilt in 5 Kategorien, zugeordnet wird. Mehr in Abschnitt 5.5.

5.2.2 Entwicklung des Linienbusnetzes

Die Weiterentwicklung des Linienbusnetzes im Kreis Düren insbesondere in Bezug auf schnellere und häufigere Verbindungen wurde im Wesentlichen in 3 Schritten vollzogen. Es wurde

1. durch die Ergebnisse der Haushaltsbefragung festgelegt, auf welchen Relationen erhebliches Potenzial besteht, welches die Neueinführung von schnellen oder besonders häufigen Verkehrsangeboten rechtfertigen kann bzw. in welchen Bereichen dies nicht der Fall ist. Ferner wurde
2. ein planerischer Ansatz gewählt, der auf der Überlegung basierte, allen 15 Städten und Gemeinden des Kreises Düren einen Anschluss an ein Schnellverkehrsangebot zu ermöglichen. Dies ist heute nur in neun Gemeinden der Fall. Zusätzlich wurde
3. durch eine detaillierte Auswertung der Einwohner- und Pendlerdaten sowie sonstiger Quellen der Linienkorridor und das Leistungsangebot für die neu konstruierten Linien festgelegt, das heißt, dass Linien mit mäßigem ÖPNV-Potenzial mit moderaten Erweiterungen des Verkehrsangebotes ausgestattet wurden, bzw. neue Linien nur im Zeitfenster des Berufsverkehrs (HVZ) verkehren. Linien, bei denen ein starkes bis sehr starkes (potenzielles) Aufkommen errechnet wurde, weisen dagegen deutlich häufigere Fahrten auf und/oder verkehren - im Falle einer Neueinführung von schnellen Angeboten - vertaktet über weite Teile des gesamten Tages.

Die folgenden beiden Darstellungen zeigen auf, für welche Relationen die Haushaltsbefragung besonders starke bzw. für den ÖPNV noch relevante Verkehrsstärken ausgewiesen hat. Sie zeigen die Anzahl sämtlicher Fahrten auf einer Relation auf, wobei hier die motorisierten Fahrten erfasst sind, das heißt Fahrten, die bereits heute mit dem SPNV, dem Straßen-ÖPNV oder mit dem KFZ zurückgelegt werden. Wege, die zu Fuß zurückgelegt werden, sind als Potenzial für den ÖPNV deutlich zu kleinräumig. Das Gleiche gilt eingeschränkt auch für Fahrten mit dem Fahrrad, die zudem auch durch den ÖPNV nicht konkurrenziert werden sollen. Insofern ist die Anzahl der motorisierten Fahrten für die Potenzialanalyse der richtige Ansatz.

Die Karten zeigen auf, dass besondere Schwerpunkte mit hohem Potenzial insbesondere von und nach Düren sowie in zweiter Linie von und nach Jülich zu finden sind; hier wird die Funktion der beiden Städte als Mittelzentrum deutlich. Drei der vier stärksten Verkehrsströme mit mehr als 10.000 motorisierten täglichen Fahrten haben einen Bezug zur Stadt Düren. Unter den etwas schwächeren, aber dennoch relevanten Potenzialen finden sich auch einige in den kleineren Gemeinden.

Die Darstellungen berücksichtigen diejenigen Verkehrsströme, die heute durch Angebote im Schnellverkehr (SPNV oder bestehende Schnellbusse) nicht oder nicht in ausreichender Qualität abgedeckt werden. So ist beispielsweise das starke Potenzial zwischen Langerwehe und Düren oder zwischen Merzenich und Düren in der Darstellung nicht enthalten, da hier bedingt durch die Angebote im SPNV eine gute und nicht durch zusätzliche Busverkehre verbesserungswürdige Situation besteht. Für die Gemeinde Aldenhoven wird die sie bedienende Linie 220 wegen ihrer vergleichsweise kurzen Fahrzeiten „ausnahmsweise“ auch als Schnellverkehr interpretiert, so dass Potenziale etwa von Aldenhoven nach Jülich nicht in den Grafiken auftauchen. Dennoch werden auch diese Relationen überprüft und ggf. Maßnahmen erarbeitet.

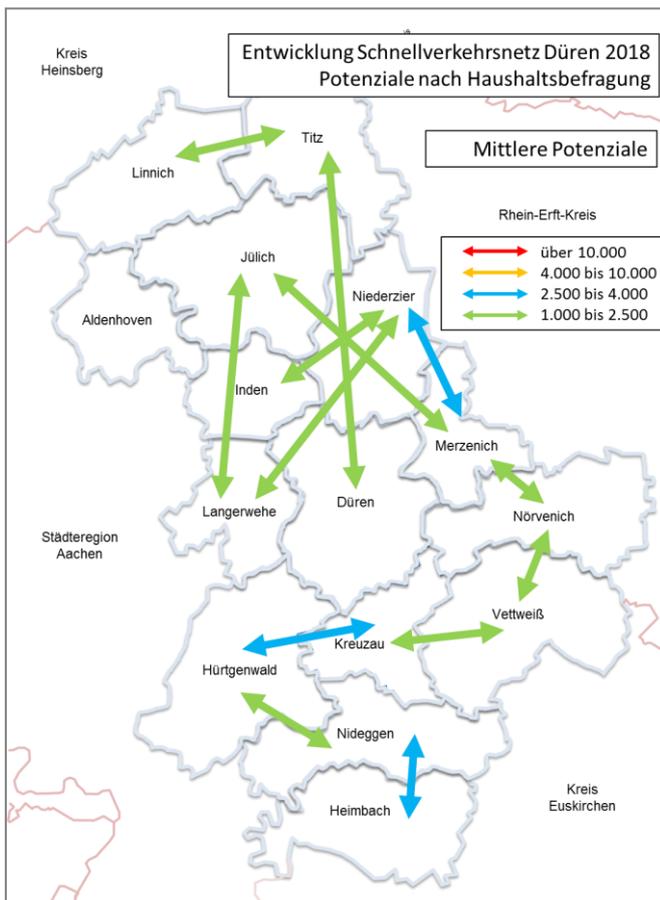
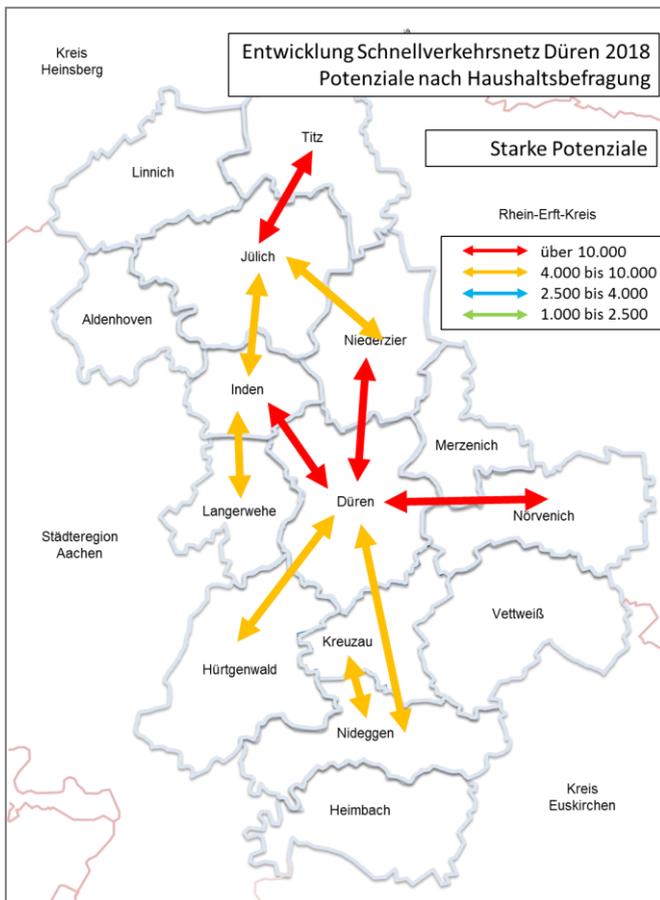


Abb. 57: Potenziale für den ÖSPV im Kreis Düren - Kreis-intern (Quelle: Haushaltsbefragung)

Die Potenziale im Verkehr, der die Kreisgrenzen überschreitet, sind insgesamt gering ausgeprägt. Die Haushaltsbefragung kann jedoch naturgemäß an dieser Stelle nur für einen Teil der Fahrten Auskunft geben, da lediglich die Einwohnerinnen und Einwohner des Kreises Düren befragt wurden und somit die Daten von Personen aus den Nachbarkreisen, die in den Kreis Düren fahren, fehlen. Hinweise auf stärkere grenzüberschreitende Potenziale finden sich zwischen Titz und Erkelenz sowie zwischen Nörvenich und Kerpen bzw. Erftstadt. Die stärksten grenzüberschreitenden Potenziale sind von Inden und von Langerwehe aus jeweils nach Eschweiler zu finden. Stärkere, einbrechende Potenziale, die sich zwar nicht aus der Haushaltsbefragung ergeben, aber durch Auswertung von Pendlerdaten und sonstigen Quellen bekannt sind, sind einbrechende Fahrten von und nach Linnich (Arbeitsplatzschwerpunkt SIG-Combibloc) und nach Niederzier (Arbeitsplatzschwerpunkt RWE-Power). Sowohl die ein- als auch die ausbrechenden Fahrten im Südkreis im Zusammenhang mit dem Freizeitverkehr sind insgesamt zu gering ausgeprägt, um für deutliche Verbesserungen im ÖPNV relevant zu sein.

Auch für die grenzüberschreitenden Verkehre gilt, dass diejenigen Relationen, die durch Schienenverkehr gut abgedeckt sind, in diesem Zusammenhang nicht auftauchen. Dies sind insbesondere die starken Verkehre von den Nachbarkreisen in die Stadt Düren.

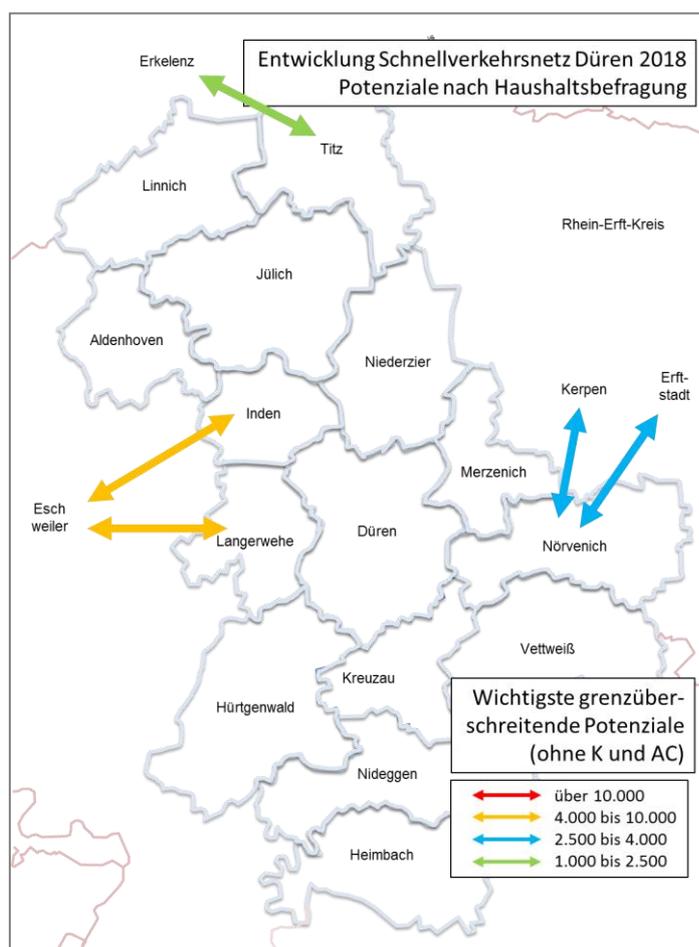


Abb. 58: Potenziale für den ÖSPV im Kreis Düren - zu Nachbarkreisen (Quelle: Haushaltsbefragung)

Interessant ist in diesem Zusammenhang auch das durch die nächste Abbildung deutliche Bild der Kleinräumigkeit der Verbindungen. Die allergrößte Zahl an Wegen, die im Kreis Düren zurückgelegt werden, sind relativ kurze oder sehr kurze Wege. Auch bei den motorisierten Fahrten überwiegen sehr deutlich die Fahrten innerhalb einer Gemeinde oder zwischen zwei benachbarten Gemeinden. Die durchschnittliche Entfernung von Fahrten mit dem Kfz beträgt im Kreis Düren 11,8 km und liegt damit deutlich unter dem Landesdurchschnitt (rund 17 km). Selbst im Entfernungsbereich zwischen 0 und 1 Kilometer beträgt der Anteil des Kfz-Verkehrs noch 39% (!).

Signifikante Fahrten über zwei Gemeindegrenzen oder mehr hinaus sind aus diesem Grunde vergleichsweise selten und in der folgenden Darstellung zusammengefasst.

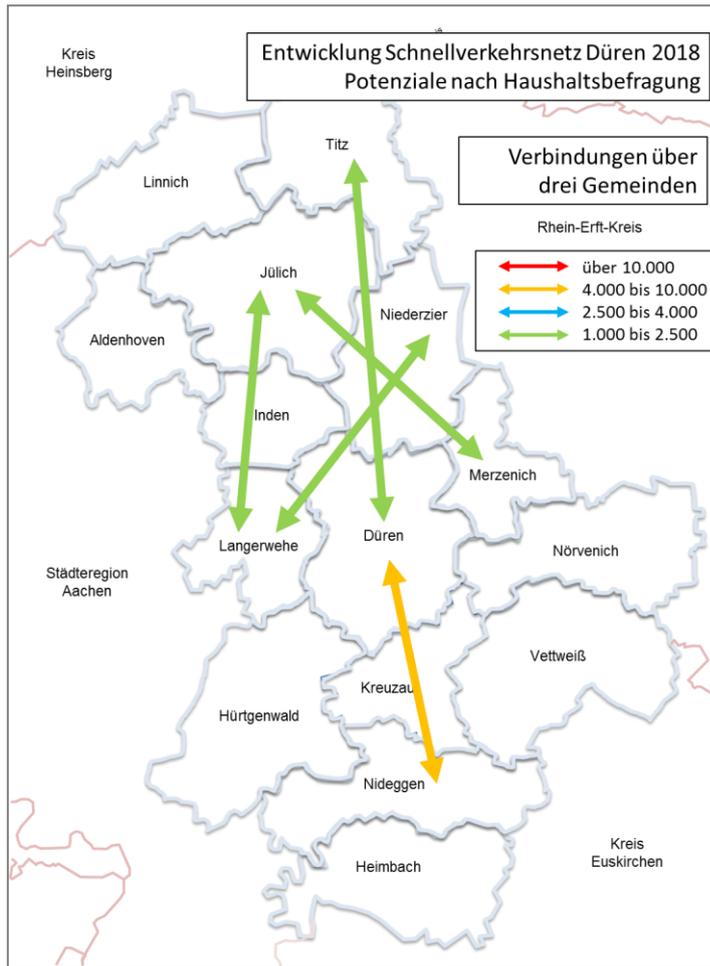


Abb. 59: Potenziale für den ÖSPV im Kreis Düren - großräumige Kreis-interne Beziehungen (Quelle: Haushaltsbefragung)

5.3 Schnellbusnetz im Kreis Düren

5.3.1 Merkmale

Auf der Grundlage der Potenzialanalysen und der vom Kreis Düren gesetzten Ziele (vgl. Abschnitt 3.1) wurde mit einem Schnellbussystem eine völlig neue Ebene in der Bedienung mit ÖPNV im Kreis Düren konzipiert. Schnellbusse sollen insbesondere die Gemeinden attraktiv und mit hoher Qualität erschließen bzw. miteinander verbinden, die nicht über einen SPNV-Anschluss verfügen. Als Ziel wurde verfolgt, mit den Schnellbussen eine Gesamtqualität knapp unterhalb des SPNV zu erreichen.

Gründe für die Konzeption solch eines Schnellbus-Netzes sind vor allem

- die aus der Potenzialanalyse erkennbare sehr gute Nutzung der Schienenverkehre
- der deutliche Abfall des Modal-Split bei Bedienung nur durch „regulären“ Straßen-ÖPNV
- vorhandene Potenziale auf Relationen insbesondere zu beiden Mittelzentren Düren und Jülich.

Das Schnellbussystem ist also konkret an der (erwarteten) Nachfrage orientiert. Es verfolgt das Ziel, die Bürger zum Umstieg vom Pkw auf den ÖPNV zu bewegen. Eine Verkürzung der ÖV-Reisezeiten soll dabei einerseits von und zu den Mittelzentren des Kreises, aber daneben auch zu den umliegenden Oberzentren erfolgen, letzteres durch einen verbesserten Anschluss an die SPNV-Haltestellen im Kreis.

Das Schnellbus-Netz im Kreis Düren soll daher folgende Eckpunkte und Merkmale aufweisen:

- Gemeinde-übergreifende regionale Netzwirkung, v.a. mit Anschluss an Zentren und Bahnhöfe
- Hohes Qualitätsniveau insgesamt (z.B. moderne, große Fahrzeuge)
- Leicht merkbarer Taktverkehr, in der Regel mindestens 60-Minuten-Takt, zumindest in der HVZ
- Deutliche Kürzung der Reisezeiten
- Vorzugsweise Direktverbindungen statt Umwegfahrten
- Verbesserung der Wirtschaftlichkeit durch hohe Fahrzeuggeschwindigkeit.

Hinsichtlich der Erschließung sind einige Merkmale an den Endpunkten einer Schnellbus-Linie zu differenzieren. Während im mittleren Linienkorridor in der Regel nur zentrale Haltestellen in Ortschaften „auf der Strecke“ angefahren werden sollen, kann an den jeweiligen Enden durchaus eine Schleifenfahrt o.ä. vollzogen werden, um mehr Einwohner direkt an den Schnellbus anzubinden. Beispielsweise sollen auf der Schnellbus-Linie Titz – Jülich im Zentralort Titz und im Mittelzentrum Jülich jeweils mehrere Haltestellen angefahren werden, während der Schnellbus-Charakter auf der Strecke zwischen beiden Orten mit nur wenigen Halten deutlich wird. Zur Produktart Schnellbus siehe auch Kapitel 3, Produkt 4.

5.3.2 Konzeptioneller Ansatz

Der Grundansatz der Schaffung einer Schnellverkehrsanbindung für alle 15 Städte und Gemeinden des Kreises Düren wird mit den folgenden Darstellungen erläutert. Die linke Seite der folgenden Abbildung zeigt die ungefähre Lage der Schienenstrecken im Kreis Düren auf: in West-Ost-Richtung die Trasse der Deutschen Bahn mit RE und RB sowie S-Bahn-Verkehr, in Nord-Süd-Richtung die Rurtalbahn mit den Abschnitten Linnich – Düren und Düren – Heimbach. Die rechte Darstellung verdeutlicht, dass insgesamt nur sieben Gemeinden zufriedenstellend an das SPNV-Netz angebunden sind. Fünf Gemeinden im Kreis Düren weisen keinen Anschluss an das Schienennetz auf. Dies sind die Gemeinden Titz, Aldenhoven, Inden, Nörvenich und Vettweiß. Darüber hinaus sind die Gemeinden Niederzier und Hürtgenwald sowie die Stadt Nideggen zwar an das SPNV-Netz angebunden, jedoch ist hierbei nicht das jeweilige Ortszentrum mit einer Zugangsstelle ausgestattet, sondern die Bahnhöfe liegen am Rande der Gemeinden, so dass auch hier ein erhebliches Defizit hinsichtlich einer grundsätzlichen Anbindung an schnelle Verkehrsmittel festgehalten werden muss. In Hürtgenwald ist es sogar so, dass der Ort Zerkall noch auf dem Gemeindegebiet liegt, der Halt „Zerkall“ der Rurtalbahn aber jenseits der Rur schon in der Nachbargemeinde Nideggen.

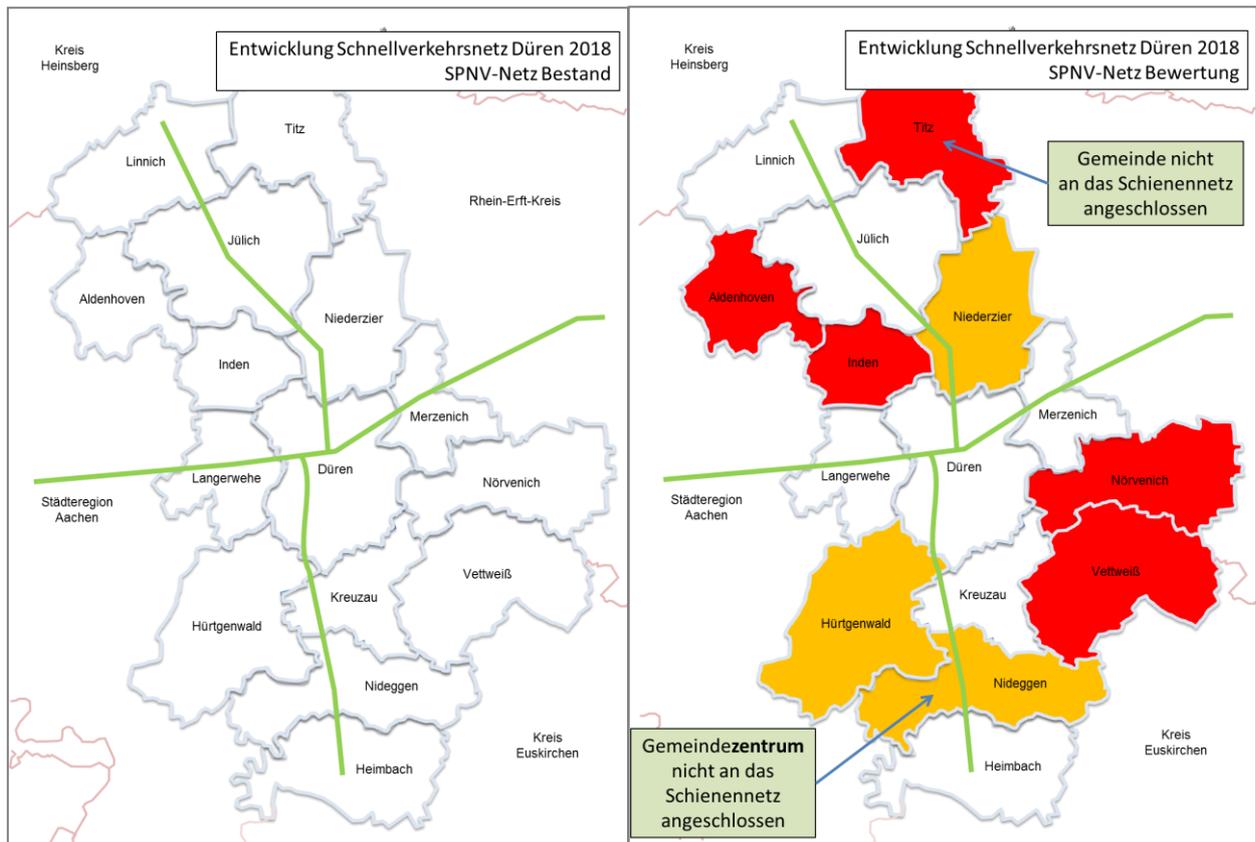


Abb. 60: Schienennetz im Status quo und nicht durch SPNV erschlossene Gemeinden im Kreis Düren

Die folgende Darstellung zeigt die beiden bereits vorhandenen Schnellbus-Linien im Kreis Düren auf. Mit diesen Schnellbussen wird allerdings nur eine weitere (achte) Gemeinde, nämlich Vettweiß, an das Schnellverkehrs-Netz des Kreises Düren angeschlossen, durch die SB 98. Die Gemeinde Aldenhoven wird zwar von der SB 20 durchfahren, dies geschieht aber ohne Halt in der Gemeinde – der Schnellbus fährt über die Autobahn nach Jülich und Aachen. Die Verbindung zwischen Aldenhoven und Jülich bzw. Aldenhoven und Aachen übernimmt die Linie 220, die für sich genommen auch als schnell eingeschätzt werden kann und teilweise Schnellbus-ähnlichen Charakter aufweist.

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

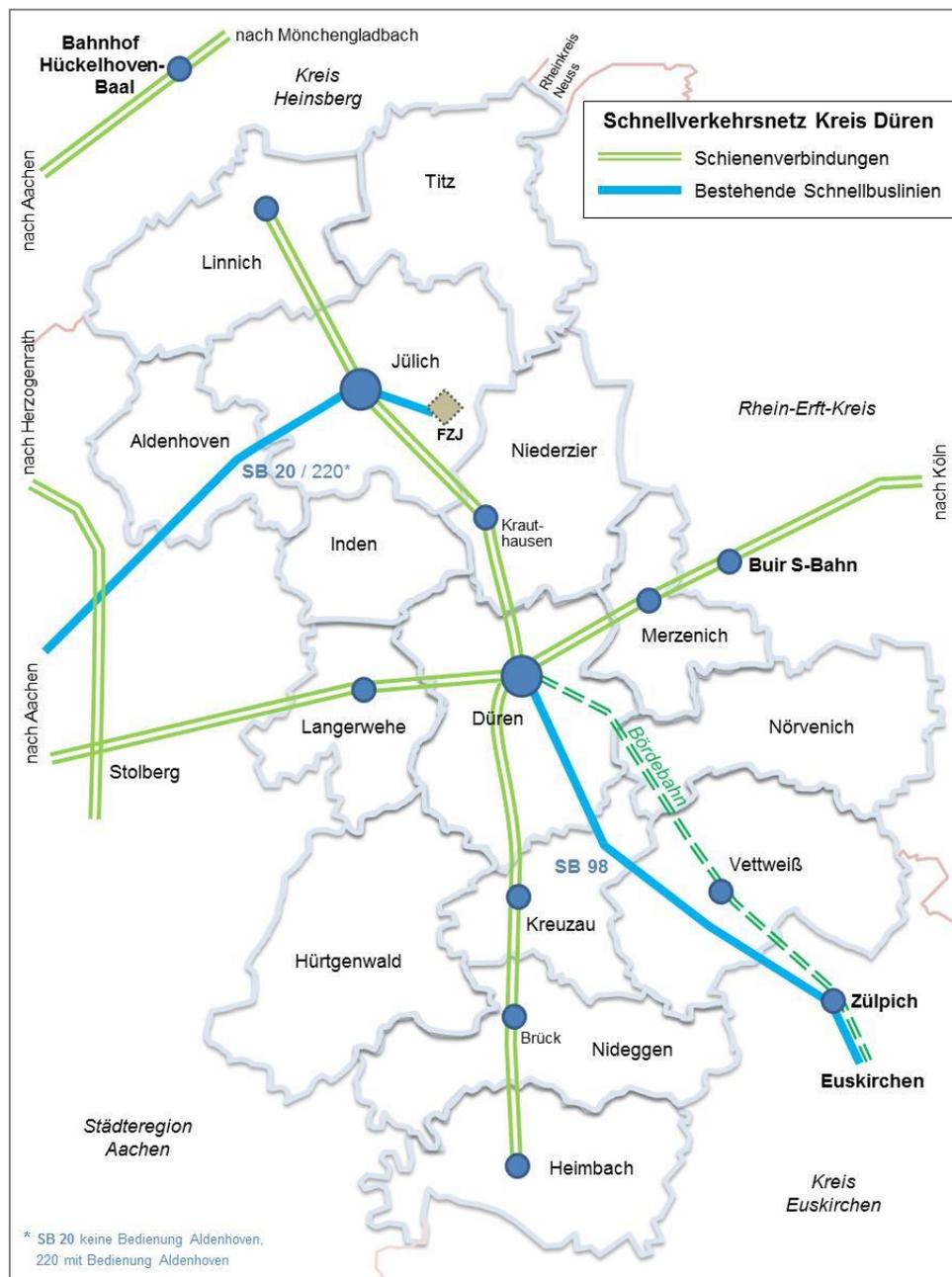


Abb. 61: Schnellverkehrsnetz im Kreis Düren 2015 aus Bahn- und Schnellbuslinien

Es blieb somit Aufgabe des Nahverkehrsplanes 2016 des Kreises Düren, im Rahmen des Zielnetzes 2018 bis zu sieben weitere Gemeinden verbessert oder erstmalig an das Schnellverkehrs-Netz anzuschließen, und zwar durch Schnellbusse.

Hierzu sind grundsätzlich verschiedene konstruktive Herangehensweisen denkbar. Die Ergebnisse der Haushaltsbefragung zeigten, dass die Variante von vergleichsweise kurzen Schnellverkehrs-Linien, die in der Regel die jeweils nächstgelegene SPNV-Haltestelle oder das Innenstadtdgebiet eines Mittelzentrums zum Ziel haben, als sinnvoll erscheint. Während eindeutig eine sternförmige Ausrichtung auf Jülich und Düren vorliegt, sind die tangentialen Verbindungen der kleineren Gemeinden untereinander bezüglich der Potenziale eher schwach ausgeprägt.

Mit Hilfe weiterer Daten aus der Haushaltsbefragung, der Auswertung der Pendlerdaten und unter Heranziehung weiterer Quellen wurde die skizzierte Variante verifiziert; sie wird somit als Grundlage für den Anschluss aller Städte und Gemeinden an das Schnellverkehrs-Netz im Kreis Düren herangezogen.

5.3.3 Schnellbus-Netz im Überblick

Die folgende Darstellung zeigt das Ergebnis dieser Überlegungen, das Schnellverkehrs-Netz im Kreis Düren mit den neuen Schnellbus-Linien (die gewählten Liniennummern sind als Arbeitstitel zu verstehen). Alle übrigen regionalen und örtlichen ÖPNV-Verbindungen bleiben dabei in der Regel erhalten, und nur in Kombination mit diesen bildet sich ein echtes Gesamtnetz heraus. Die Lücken, die die grafische Darstellung des Schnellverkehrs-Netzes enthält, sind somit naturgemäß keine Lücken in der Bedienung, da hier regionale Linien sämtliche scheinbar fehlenden Verbindungen herstellen, beispielsweise die zwischen Vettweiß und Nideggen oder zwischen Niederzier und Jülich-Zentrum.

In der Grafik sind nicht nur die heutigen Schienenstränge in grün enthalten, sondern auch Schienenverbindungen, die geplant sind (vgl. Abschnitt 5.1). Des Weiteren sind blau dargestellt die bestehenden Schnellbus-Linien. Das Netz aus ergänzenden neuen Schnellbus-Linien ist rot hervorgehoben; die einzelnen Linien werden weiter unten genauer beschrieben. Diese Linien korrespondieren größtenteils mit vorhandenen Linien des normalen Regional- oder Stadtverkehrs und stellen mit den verbleibenden Fahrten dieser Linien ein gemeinsames Angebot auf den verkehrlichen Relationen dar.

Dies soll durch ein Beispiel verdeutlicht werden: Während zwischen Titz und Jülich heute eine Regional-Linie im Stundentakt verkehrt, die alle kleinen Ortsteile bedient und eine lange Fahrtzeit aufweist, soll hier künftig eine Schnellbus-Linie stündlich schnelle Direktverbindungen anbieten. Die regionale Erschließung bleibt aber über die Bestandslinie im Zwei-Stundentakt erhalten. Somit findet auf dieser Relation eine deutliche Ausweitung des Verkehrsangebotes statt, und das Verkehrsangebot in den einzelnen Gemeinden und Ortsteilen wird dem Bedarf optimal angepasst.

Die neu konzipierten Schnellbus-Linien werden dadurch beschleunigt, dass sie nicht (mehr) jede Unterwegs-Haltestelle anfahren und dass Linienwege begradigt werden. Lücken, die durch die Linienbegradigungen zugunsten der Schnellbusse entstehen, werden durch verbleibende oder neu konzipierte Regionalbus-Angebote geschlossen, aber auch alternativ oder ergänzend durch die Einrichtung von Mobilstationen, die einen Zugriff auf die Schnellbus-Haltestelle mit anderen Verkehrsmitteln (Bedarfsverkehre, Fahrräder, Taxen usw.) ermöglichen (vgl. Abschnitt 5.5). Das Zusammenspiel dieser Systeme ermöglicht eine erhebliche Attraktivierung des ÖPNV einerseits bei guter Wirtschaftlichkeit des Verkehrsangebotes andererseits.

In der Abbildung 62 sind darüber hinaus durch dunkelblaue Kreise relevante Verknüpfungspunkte zwischen Bahn und Bus aufgezeigt. In der Mehrzahl der Fälle sind dies Umsteigemöglichkeiten zwischen den Schnellbussen und den Schienenverkehrslinien, teilweise sind auch Verknüpfungspunkte zwischen Bahn und Regionalbussen aufgenommen (wie etwa in Kreuzau). In einigen Fällen sind auch Verknüpfungen zwischen Schnellbus und Bus dargestellt.

Das Schnellbusnetz wird im Rahmen dieses Nahverkehrsplanes mit tendenziell hohem Detaillierungsgrad vorgegeben. Eine ausführliche Darstellung der geplanten Schnellbuslinien ist in Abschnitt 5.3.4 zu finden. Da die Linien in Bezug auf ihre Verkehrsaufgabe nicht für sich stehen, sondern stets im Zusammenhang mit regionalen Bestandslinien in einem Korridor verkehren, werden diese Korridore im Kapitel 5.3.5 und gemeindeweise im Kapitel 6 auch übergreifend betrachtet. Dabei sind jedoch Vereinfachungen unumgänglich, da sich abschnittsweise das Verkehrsangebot je Linie oder Linienast erheblich unterscheiden und diese Unterscheidung sich darüber hinaus zusätzlich auch auf die einzelnen Verkehrszeiten erstrecken kann.

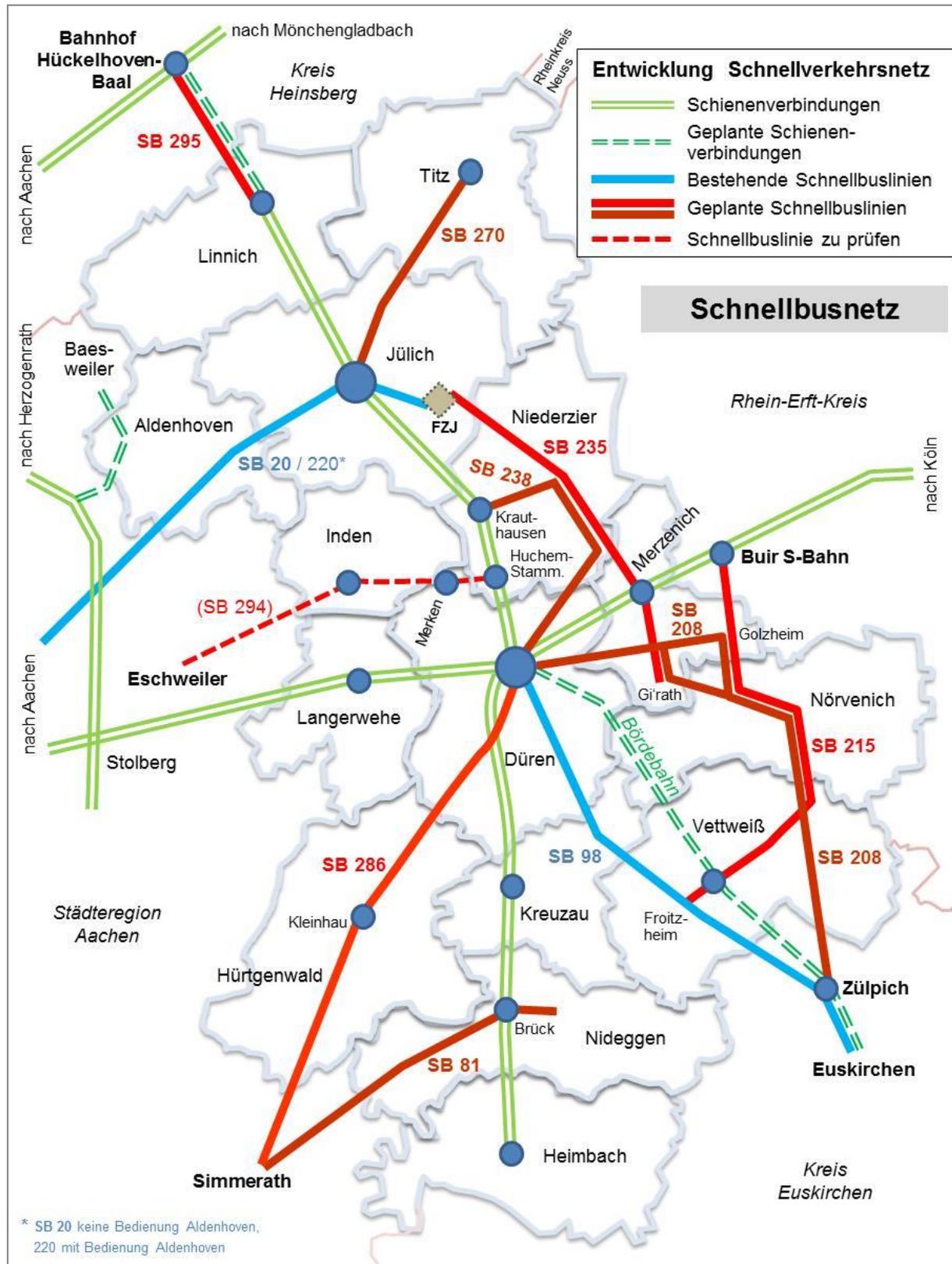


Abb. 62: Zielkonzept 2018: Schnellbusnetz im Kreis Düren

Zur Umsetzung von schnellen Verbindungen mittels Schnellbussen sollen in den zentralen Ortsteilen, insbesondere in den Innenlagen der beiden Mittelzentren Düren und Jülich, verstärkt Beschleunigungsmaßnahmen durchgeführt werden. Dafür können etwa separate Busspuren, Busschleusen oder Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen eingerichtet werden (vgl. Abschnitt 5.6).

Im Schnellbusverkehr sind grundsätzlich Taktverkehre anzustreben. Taktverkehre sind zwingend einzuhalten, wenn Schnellbuslinien mit 8 oder mehr Fahrtenpaaren pro Tag betrieben werden. Ausnahmen sind lediglich dann zulässig, wenn übergeordnet wichtige Anschlüsse an Schienenverkehre oder andere Schnellbuslinien gewährt sein müssen. Schnellbuslinien, die weniger als 8 Fahrtenpaare aufweisen, dürfen hingegen auch ohne festes Taktmuster verkehren. Gute Anschlüsse an Schienenverkehre oder andere Schnellbuslinien sind hierbei höher zu gewichten als eine Taktstruktur, die aufgrund der relativ seltenen Bedienung den Hauptvorteil der leichten Merkbarkeit ohnehin nur bedingt entfalten kann. Bei weniger als 8 täglichen Fahrtenpaaren können die Verkehrsunternehmen die Schnellbusleistungen im Rahmen der sonstigen Mindeststandards auch wirtschaftlich optimieren, das heißt die Fahrzeiten von den Umlaufplänen abhängig machen, um auf diese Weise besonders wirtschaftliche Verkehrsleistungen zu ermöglichen. Grundsätzlich soll auch bei diesen Linien eine Vertaktung angestrebt werden, sie ist aber nicht zwingend durchzuführen. Die Anforderungen an die Überlagerung von „schnellen“ und „langsamen“ Linien (siehe Abschnitt 5.3.5 Schnellbus-Korridore) sind einzuhalten.

5.3.4 Schnellbus-Linien

Die im Kreis Düren vorgesehenen Schnellbus-Linien fasst folgende Tabelle jeweils mit einer kurzen Erläuterung bzw. Begründung zusammen; die Liniennummern sind als Arbeitstitel zu verstehen, Haltestellen mit Anschlüssen an den SPNV sind fett gekennzeichnet.

Die Darstellung der Schnellbuslinien erfolgt über die Angabe der zu bedienenden Ortsteile und hier zusätzlich über Haltestellen, die auf jeden Fall zu bedienen sind. Die Einrichtung weiterer Haltestellen ist möglich, sofern der Betreiber dort eine entsprechende Nachfrage realisieren kann und ein wirtschaftlicher Umlaufplan dem nicht entgegensteht. Ein Nicht-Anfahren des im NVP vorgesehenen Halts ist nur dann möglich, wenn eine entsprechende Ersatzhaltestelle unmittelbar im betrachteten Ortsteil gefunden wird, welche die im Nahverkehrsplan vorgesehene Verkehrsaufgabe in gleicher oder besserer Qualität gewährleistet. Des Weiteren können Haltestellen dann nicht (mehr) angefahren werden, wenn sich über einen Zeitraum von mindestens zwölf Monaten erkennen lässt, dass sich an dieser Haltestelle nur eine minimale Nachfrage eingestellt hat. Dieser Umstand ist dem Aufgabenträger durch das Verkehrsunternehmen mitzuteilen und mit aussagekräftigen Erhebungen zu belegen.

Linie	Linienweg	Erläuterung
SB 295	<p>Linnich - Hückelhoven</p> <p>Linnich Post - Linnich SIG Combibloc Bf.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Körrenzig Kirche und Oberdorf - Rurich (an der B 57) - Hückelhoven-Baal Bf 	<p>Signifikante Nachfrage-Potenziale zwischen Linnich und Hückelhoven</p> <p>Vorläufer eines erwarteten Lückenschlusses auf der SPNV-Strecke der Rurtalbahn (vgl. Abschnitt 5.1)</p> <p>Ziel: verbesserte Anbindung in den Nachbarkreis Heinsberg und über den Schienenweg ab dem Bahnhof Hückelhoven-Baal zu den Oberzentren Aachen, Mönchengladbach und Düsseldorf</p> <p>Abfahrzeiten Schnellbus auf Ankünfte bzw. Abfahrten der Rurtalbahn in Linnich und möglichst der Regionalbahnen in Hückelhoven-Baal abzustimmen</p> <p>Anschluss an Regionalbusse in Linnich Post</p> <p>In Rurich (Kreis Heinsberg) an der Bundesstraße ggf. Mobilstation einzurichten</p> <p>Im Korridor zusammen mit Linie 295</p>

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

Linie	Linienweg	Erläuterung
SB 270	<p>Titz - Jülich</p> <p>Titz Rathaus + Schulzentrum + Thomas-Mann-Str. + Mitte</p> <ul style="list-style-type: none"> - Neuspiel (Mobilstation) - Mersch (an der Hauptstraße) - Jülich Fachhochschule + Krankenhaus + City + Bhf./ZOB + Neues Rathaus + Walramplatz 	<p>Signifikante Nachfrage-Potenziale zwischen Titz und Jülich</p> <p>Ziel: schnellere Wege von Titz ins Mittelzentrum Jülich, direkter Anschluss an die Rurtalbahn in Jülich Bhf.</p> <p>Im Korridor zusammen mit Linie 270</p>
SB 235	<p>Jülich - Niederzier - Merzenich</p> <p>Jülich Forschungszentrum Ost</p> <ul style="list-style-type: none"> - Niederzier Breite Str. / Mitte + Mühlenstr. - Oberzier Mühlenstr. + Niederzierer Str. - Ellen Sankt-Thomas-Str. + Morschenicher Str. - Merzenich S-Bahn - Merzenich Poolplatz/Steinweg + Mühlenstr. + Weinberg - Girbelsrath Dechant-Fabry-Str. + Kirche + Neuwerk / Fahrt über die Landesstraße L 264 mit einem Halt am Ortsrand alternativ durch den Ort (- Frauwüllesheim) 	<p>Signifikante Nachfrage-Potenziale zwischen Jülich Forschungszentrum und Niederzier, mittlere Potenziale zwischen Niederzier und Merzenich</p> <p>Ziel: verbesserter Anschluss an die S-Bahn Richtung Köln sowie Düren/Aachen aus Norden und Süden im Bhf. Merzenich</p> <p>Neue Erschließung des Forschungszentrums über den östlichen Eingang</p> <p>Weiterfahrt im Süden nach Frauwüllesheim optional, wenn dies umlauftechnisch passt</p> <p>Im Korridor zusammen mit Linie 235, 236 und 238</p>
SB 238	<p>Düren - Niederzier</p> <p>Düren Kaiserplatz + Stadtcenter + Bf./ZOB</p> <ul style="list-style-type: none"> - Arnoldswweiler (3 Haltestellen) - Oberzier Dorfplatz + Schulzentrum + Sophienhof - Niederzier Apotheke + Weihberg + Kölnstr. - Krauthausen Bhf. (optional: + Aachener Str.) 	<p>Sehr hohe Nachfrage-Potenziale zwischen Düren und Niederzier</p> <p>Ziel: verbesserte Anbindung Niederzier Hauptort an die Rurtalbahn im Bhf. Krauthausen nach Düren und Jülich/Linnich, perspektivisch nach Hückelhoven-Baal; dafür am Bahnhof Krauthausen verbesserte Zufahrt oder Wendepunkt für Bus zu schaffen</p> <p>Anbindung Oberzier Richtung Düren über beschleunigten Linienweg</p> <p>Leicht anderer Linienweg als SB 235 in Niederzier + Oberzier zur verbesserten Erschließung</p> <p>Im Korridor zusammen mit Linie 234 u. 238</p>
SB 215	<p>Buir - Golzheim - Nörvenich - Vettweiß</p> <p>Buir S-Bahn + Zentrum/Kirche</p> <ul style="list-style-type: none"> - Golzheim Zentrum/Kirche - Eschweiler ü.F. Golzheimer Str./Rote Erde - Nörvenich Bhf. + Schlosspark + Katharinenheim + Hommelsheimer Weg - Gladbach Kreuzung B 477 (Mobilstation), alternativ durch Kelz Zentrum - Vettweiß (Bahn) + Markt + Sportheim - Froitzheim Martinusstr. (SB 98) 	<p>Signifikante Nachfrage-Potenziale zwischen Nörvenich und Köln, mittlere Potenziale zwischen Vettweiß und Köln</p> <p>Ziel: verbesserte Anbindung Nörvenich und Vettweiß über S-Bf. Buir v.a. in das Oberzentrum Köln; verbesserte Anbindung Golzheim an S-Bf. Buir</p> <p>Verbesserte Anbindung Ortsteile Vettweiß an SB 98 in Froitzheim und damit nach Düren und Euskirchen</p> <p>Im Korridor zusammen mit Linien 208, 215 und 230</p>

Linie	Linienweg	Erläuterung
<p>SB 208</p>	<p>Düren - Merzenich - Nörvenich - Vettweiß - Zülpich</p> <p>Zwei Varianten:</p> <p>a) Kurzer Linienweg: Düren Bf./ZOB + Stadtcenter + Kreishaus + St.-Angela-Schule + Fr.-Ebert-Platz - Merzenich Schöne Aussicht - [Girbelsrath an der Landesstraße (Mobilstation) im Wechsel mit Golzheim Aachener Straße] - Eschweiler ü.F. zentrale Haltestelle [je nach Richtung] - Nörvenich Bhf. + Schlosspark + Katharinenheim + Hommelsheimer Weg (- Pingsheim)</p> <p>b) Langer Linienweg: von Nörvenich weiter - Gladbach Kreuzung B 477 (Mobilstation), alternativ Gladbach Kirche - Sievernich Landstr. (Mobilstation) - Zülpich Zentrum (3 Haltestellen) (Bhf.)</p>	<p>Sehr hohe Nachfrage-Potenziale zwischen Düren und Merzenich, hohe Potenziale zwischen Düren und Nörvenich sowie Düren und Vettweiß, relevante Potenziale zwischen Vettweiß und Zülpich/Euskirchen</p> <p>Ziel: verbesserte Anbindung Merzenich (Orte Girbelsrath und Golzheim), Nörvenich und Vettweiß nach Düren,</p> <p>Schnellere Verbindungen von Nörvenich und Vettweiß nach Zülpich und von dort weiter nach Euskirchen</p> <p>Linienführung: langer Linienweg in der HVZ, kurzer Linienweg ergänzend in der NVZ zu bedienen</p> <p>Weiterfahrt im Osten nach Pingsheim optional, wenn dies umlauftechnisch passt</p> <p>Zwischen Merzenich Schöne Aussicht und Eschweiler über Feld im Takt abwechselnd über Girbelsrath oder Golzheim zu führen</p> <p>Direkte SB-Verbindung zwischen Girbelsrath und S-Bf. Merzenich über SB 235</p> <p>Im Korridor zusammen mit Linie 208</p> <p>Linie anzupassen bei Regelbetrieb auf der Bördebahn Düren - Euskirchen</p>
<p>SB 81</p>	<p>Nideggen - Simmerath</p> <p>Nideggen Zentrum (3 Haltestellen) - Nideggen-Brück Bf. + Höhenweg - Schmidt Schlehbach + Harscheidt + Abzw. Froitscheidt + Schule + Schützenhof + Oberdorf - Simmerath Bushof / ggf. weitere: Berufsschule, Krankenhaus, Gewerbegebiet</p>	<p>Hohe Nachfrage-Potenziale zwischen Nideggen und Düren und damit relevante Potenziale zwischen Nideggen Hauptort und Nideggen Bahnhof als Anschluss an die Rurtalbahn Düren - Heimbach</p> <p>Mittlere noch relevante Potenziale zwischen Nideggen und Simmerath</p> <p>Ziel: verbesserte Anbindung an die Rurtalbahn in Nideggen-Brück aus Simmerath, Nideggen Schmidt und Nideggen Hauptort</p> <p>Aufwertung der Verbindungen zwischen Nideggen Schmidt und Hauptort</p> <p>Schnellere Verbindungen zwischen Nideggen und Simmerath in der Städteregion Aachen</p> <p>Im Korridor zusammen mit Linien 210 und 81</p>

Linie	Linienweg	Erläuterung
SB 286	<p>Düren - Hürtgenwald - Simmerath</p> <p>Zwei Varianten:</p> <p>a) Kurzer Linienweg: Düren Bf./ZOB + Stadtcenter + Kaiserplatz - Gey (2 Haltestellen) - alle Haltestellen über Großhau, Kleinhau, Hürtgen, Germeter/Abzw. Vossenack/B 399 - Vossenack Sparkasse + Sportlokal + Kirche + Panoramastr., bei Schulanfangs- bzw. -endzeiten sowie im Freizeitverkehr auch bis/von Kloster + Gymnasium; (bis nach Raffelsbrand im Freizeitverkehr)</p> <p>b) Langer Linienweg: ab Abzw. Vossenack/B 399 weiter über - Vossenack Waldschlösschen + Kloster - bei Schulanfangs/endzeiten sowie im Freizeitverkehr auch bis/von Gymnasium (- Raffelsbrand) - Lammersdorf Zentrum - Simmerath Bushof / ggf. weitere: Berufsschule, Krankenhaus, Gewerbegebiet</p>	<p>Hohe Nachfrage-Potenziale zwischen Hürtgenwald und Düren</p> <p>Signifikante Potenziale von Hürtgenwald nach Aachen, mittlere noch relevante Potenziale zwischen Hürtgenwald und Simmerath</p> <p>Ziel: Verkürzung der Reisezeiten von Hürtgenwald nach Düren, nach Aachen über Düren Bf. und SPNV-Anschluss sowie nach Simmerath in der Städtereion Aachen</p> <p>Bei kurzem Linienweg möglichst Anschluss an Linie 86 in Vossenack zu sichern</p> <p>Anschluss der Orte Hürtgenwald Brandenberg und Bergstein über die neue Linie 285 in Kleinhau an die SB 286 sowie in Nideggen-Brück an die Rurtalbahn</p> <p>Anbindung an Mountainbike-Park Hürtgenwald während der Hauptnutzungszeit im Freizeitverkehr vorgesehen</p> <p>Weiterfahrt im Süden nach Raffelsbrand beim kurzen Linienweg optional, wenn dies umlauftechnisch passt, bzw. auf Anforderung im Rufbusprinzip</p>
(SB 294)	<p><i>Mittelfristig wünschenswert und zu prüfen*:</i></p> <p>Eschweiler - Inden - Merken (Stadt Düren) - Huchem-Stammeln</p> <p>Eschweiler-Zentrum / Bushof + Krankenhaus + Rathaus/City (3 Haltestellen) - RWE Kraftwerk - Inden Frenz Kirche + Markt/Lamersdorf + Rathaus + Hauptstr. + Alter Markt + Indener Str. + Pierer Str. + An der Waagmühle - Merken (mind. 3 Haltestellen) - Huchem-Stammeln Bf. (sofern infrastrukturelle Voraussetzungen geschaffen sind)</p> <p>* Im Rahmen des Zielkonzeptes 2018 noch nicht zur Umsetzung vorgesehen und daher in obiger Schnellbus-Grafik gestrichelt dargestellt; weitere vertiefte Prüfung während der Gültigkeit dieses Nahverkehrsplans bis zu seiner Fortschreibung (Arbeitstitel SB 294)</p>	<p>Deutliche Nachfrage-Potenziale zwischen Inden und Eschweiler, Inden und Düren sowie Inden und Jülich</p> <p>Ziel: schnellere Verbindungen zwischen Inden und Eschweiler-Zentrum ohne Umstieg, verbesserte Anschlüsse in Merken Richtung Jülich, verbesserter Anschluss Inden an Rurtalbahn</p> <p>Zunächst nur Verdichtungen über die aufgewertete Linie 294 vom Kreis Düren bis zum Knoten Weisweiler Bhf. vorgesehen</p> <p>Perspektivisch a) Verlängerung der Linie von Merken bis nach Huchem-Stammeln Bf. (Gemeinde Niederzier) und dort Anschluss an die Rurtalbahn Richtung Düren und Jülich, wenn die Straßenbrücke über die Rur zwischen Merken und Huchem-Stammeln für Linienbusse befahrbar ist, und b) direkte Führung nach Eschweiler-Zentrum statt nach Weisweiler Bahnhof, damit Eschweiler von Inden ohne Umstieg erreichbar ist</p>
SB 20	<p>Aachen - Jülich</p> <p>Bekannter Linienweg</p>	<p>Fährt heute direkt über die Autobahn</p> <p>Hohes Potenzial Aldenhoven - Aachen und Aldenhoven - Jülich über Linie 220 abgedeckt</p>

Linie	Linienweg	Erläuterung
SB 98	Düren - Vettweiß - Zülpich - Euskirchen Linienweg wie bisher	Hohes Potenzial Düren - Vettweiß, mittleres Potenzial Düren - Zülpich und weiter Düren - Euskirchen, noch signifikantes Potenzial Vettweiß - Zülpich und etwas abgeschwächt Vettweiß - Euskirchen Linie anzupassen bei Regelbetrieb auf der Bördebahn Düren - Euskirchen

Tab. 63: Zielkonzept 2018: Schnellbusnetz Linienwege im Kreis Düren mit Erläuterung

5.3.5 Leistungsumfang in Schnellbus-Korridoren

Die neuen Schnellbus-Angebote im Kreis Düren verkehren jeweils auf Relationen, auf denen bereits im Bestand Regionallinien verkehren. Diese werden durch die Schnellbuslinien nicht vollständig ersetzt, sondern bleiben in der Regel bestehen. Während die Schnellbusse besonders attraktive Angebote, im Schwerpunkt in der Hauptverkehrszeit (HVZ) bilden, erbringen die Regionalbusse die Leistungen im Schülerverkehr, füllen die Zeiträume, in denen der Schnellbus nicht verkehrt, und bedienen die Ortsteile und Haltestellen, die vom Schnellbus nicht angefahren werden. Diese Aufgabenteilung ergibt ein qualitativ hochwertiges Verkehrsangebot innerhalb eines Korridors, in dem diese Linien verkehren. Die Angebote sind miteinander vernetzt und aufeinander abgestimmt. Im Falle von Veränderungen auf einzelnen Linien sind künftig stets die hier verkehrenden Linien gemeinsam zu betrachten.

Die hier beschriebene Aufgabenteilung, die für die neuen Linienangebote vorgesehen ist, wird auch im Bestand mit den Linien SB 20 / 220 und mit den Linien SB 98 / 298 / 231 bereits praktiziert und hat sich bewährt.

Die folgenden Darstellungen beschreiben das Verkehrsangebot auf dem jeweiligen Korridor so genau wie im Rahmen der Betrachtung eines Nahverkehrsplans möglich. Aufgrund der Vielzahl verschiedener Linienführungen und der Befahrung dieser Linien nur auf Teilstrecken oder an bestimmten Tagen (Schultage, Ferientage) ist eine absolut exakte Darstellung naturgemäß nicht möglich. Die Tabellen sind jedoch hinreichend konkret, um das künftige Verkehrsangebot ausreichend zu definieren.

Bei der Konstruktion des Gesamtangebotes je Korridor durch das Verkehrsunternehmen ist zwingend das Wohl der Fahrgäste im Auge zu behalten und die Linien sind optimal aufeinander abzustimmen. Dem optimalen Anschluss von „normalen“ Regionalbuslinien an den Schienenverkehr oder an den Schnellbusverkehr ist im Zweifel Vorrang vor der Taktstruktur einzuräumen.

Auch bei den Schnellbussen sind die Vorgaben des Nahverkehrsplanes, insbesondere die Anforderungen aus Kapitel 3, als Mindeststandard grundsätzlich einzuhalten. Zusätzliche Fahrten, auch auf Teilstrecken, sind jederzeit möglich und sinnvoll. Sofern die Linien keinen Taktverkehr über den gesamten Tag aufweisen, sind gemäß Abschnitt 3.4 im Schwerpunkt Fahrten in der HVZ zwischen 06:00 Uhr und 09:00 Uhr sowie zwischen 15:00 Uhr und 19:00 Uhr einzurichten; Ausnahmen davon (zusätzliche Fahrten insbesondere in der Zeit dazwischen oder weniger Fahrten) sind in den folgenden Tabellen oder im Kapitel 6 ausdrücklich benannt.

Grundsätzlich gilt, dass im Rahmen der Umsetzung durch die Verkehrsunternehmen Abweichungen nach oben jederzeit möglich sind, während Abweichungen nach unten nur mit guten Begründungen durchgeführt werden dürfen und im Regelfall nicht zulässig sind. Zulässig sind hingegen geringfügige Verschiebungen zwischen dem Schnellbusangebot einerseits und dem Regionalbusangebot andererseits, wenn die Strukturen dies erfordern. Sollten sich erhebliche betriebliche Vorteile ergeben, sind auch die betrieblichen Belange als Argument für geringfügige Veränderungen gegenüber der Vorgabe zu berücksichtigen. Das Gesamtverkehrsangebot nach der Umsetzung des NVP muss aber in der Substanz den in der untenstehenden Tabelle gemachten Vorgaben zwingend entsprechen. Für den Verkehr mit Schnellbussen ist keine Umstellung auf Bedarfssysteme zulässig. Zulässig ist aber der Einsatz von Fahrzeugen mit geringerer Gefäßgröße, sofern die Nachfrage dies erlaubt.

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

Die folgende Tabelle zeigt die Mindestanzahl an Fahrtenpaaren (FP), die im jeweiligen Korridor auf den Schnellbus-Linien und den begleitenden Regionalbus-Linien je nach Wochentag einzuhalten sind (jeweils Teiltabelle „NVP 2016“ in Gegenüberstellung zum Bestand).

SB - Korridor 1

Linnich - Hückelhoven-Baal Bahnhof

Bestand	Anzahl Fahrtenpaare			Linienweg
	Mo - Fr	Sa	So	
Linie				
295	15	3	0	Linnich SIG Combibloc - Glimbach - Körrenzig - Rurich - Hückelhoven-Baal Bf
NVP 2016	Anzahl FP			
Linie				
SB 295 NVZ+HVZ	11	0	0	Linnich Post - Linnich SIG Combibloc Bf. - Körrenzig Kirche und Oberdorf - Hückelhoven-Baal Bf
295	11	4	0	Linnich SIG Combibloc - Gevenich - Glimbach - Körrenzig - Rurich - Baal - Hückelhoven-Baal Bf

SB - Korridor 2

Titz - Jülich

Bestand	Anzahl FP			Linienweg
	Mo - Fr	Sa	So	
Linie				
270	14	3	0	Titz - Hasselsweiler - Spiel - Mersch - Pattern - Matthiasplatz - Jülich
NVP 2016	Anzahl FP			
Linie				
SB 270 NVZ+HVZ	10	4	0	Titz Rathaus + Schulzentrum + Thomas-Mann-Str. + Mitte - Neuspiel (Mobilstation) - Jülich Fachhochschule + Krankenhaus + City + Bhf./ZOB + Neues Rathaus + Walramplatz
270	12	4	0	Titz - Hasselsweiler - Spiel - Mersch - Pattern - Matthiasplatz - Jülich Bhf. - Walramplatz (wie bisher)

SB - Korridor 3

Jülich - Niederzier - Merzenich

Bestand	Anzahl FP			Linienweg
	Mo - Fr	Sa	So	
Linie				
235	15	0	0	(Girbelsrath -) Merzenich - Merzenich S-Bahn (- Niederzier)
NVP 2016	Anzahl FP			
Linie				
SB 235 NVZ+HVZ	12	4	0	(ggf. Frauwüllesheim -) Girbelsrath Neuwerk + Kirche + Dechant-Fabry-Str. - Merzenich Mühlenstr. + Weinberg + Poolplatz/Steinweg - Merzenich S-Bahn - Ellen Morschenicher Str. + Sankt-Thomas-Str. - Oberzier Niederzierer Str. + Mühlenstr. - Niederzier Mühlenstr. + Breite Str. / Mitte - Jülich FZ Ost
235 HVZ/ Schülerverkehr	5	0	0	Girbelsrath - Merzenich - Merzenich S-Bahn - Ellen - Oberzier - Niederzier

SB - Korridor 4

Krauthausen - Niederzier - Düren

Bestand	Anzahl FP			Linienweg
	Mo - Fr	Sa	So	
Linie				
238	18	12	4	Düren - Arnoldsweiler - Ellen - Oberzier - Niederzier - Hambach - Stetternich - Jülich
NVP 2016	Anzahl FP			
Linie				
SB 238 HVZ	7	0	0	Düren Kaiserplatz + Stadtcenter + Bf./ZOB - Arnoldsweiler (3 Haltestellen) - Oberzier Dorfplatz + Schulzentrum + Sophienhof - Niederzier Apotheke + Weiberg + Kölnstr. - Krauthausen Aachener Str. + Bhf.
238	18	12	4	Düren - Arnoldsweiler - Ellen - Oberzier - Niederzier - Hambach - Stetternich - Jülich

SB - Korridor 5

Buir - Golzheim - Nörvenich - Vettweiß

Bestand	Anzahl FP		
	Mo - Fr	Sa	So
Linie			
215	3	0	0
NVP 2016			
Linie			
SB 215 HVZ + 2 FP mittags	9	0	0
215	0	0	0

Buir - Golzheim - Eschweiler ü.F. - Nörvenich

Buir S-Bahn + Zentrum/Kirche - Golzheim Zentrum/Kirche - Eschweiler ü.F. Golzheimer Str./Rote Erde - Nörvenich Bhf. + Schlosspark + Katharinenheim + Hommelsheimer Weg - Gladbach Kreuzung B 477 ODER Kelz Zentrum - Vettweiß Bahn + Markt + Sportheim - Froitzheim Martinusstr. (SB 98)

SB - Korridor 6

Düren - Merzenich - Nörvenich - Vettweiß - Zülpich

Sv = Schulverstärker

Bestand	Anzahl FP		
	Mo - Fr	Sa	So
Linie			
208	13 + 2Sv	7	0
208	1 + 2Sv	1	0
208	5	8	14
208	2 + 2Sv	0	0
Summe	21 + 6Sv	16	14
NVP 2016			
Linie			
SB208 kurz NVZ	4	0	0
SB208 lang HVZ	6	4	0
208	10	6	0
208	4	6	14
Summe	24	16	14
- davon SB	10	4	0

Düren - Zülpich

Düren - Müddersheim/Sievernich

Düren - Nörvenich

Düren - Merzenich (nur in diese Richtung)

Düren Bf./ZOB + Stadtcenter + Kaiserplatz + Kreishaus + St-Angela-Schule + Fr-Ebert-Platz - Merzenich Schöne Aussicht - [Girbelsrath Dechant-Fabry-Str. ODER wechselweise Golzheim Zentrum/Kreuzung] - Eschweiler ü.F. zentrale Haltestelle [je nach Richtung] - Nörvenich Bhf. + Schlosspark + Katharinenheim + Hommelsheimer Weg

Düren Bf./ZOB + wie oben - Merzenich Schöne Aussicht - [Girbelsrath Dechant-Fabry-Str. ODER wechselweise Golzheim Zentrum/Kreuzung] - Eschweiler ü.F. zentrale Haltestelle [je nach Richtung] - Nörvenich Bhf. + Schlosspark + Katharinenheim + Hommelsheimer Weg - Gladbach Kreuzung B 477 - Sievernich Landstr. - Zülpich Zentrum (3 Haltestellen)

Düren - Zülpich

Düren - Nörvenich

zzgl. Schulverstärker wie bisher

* Grundsatz: Stundentakt in NVZ, Verdichtung in HVZ, SVZ bis ca. 23 Uhr

SB - Korridor 7

Nideggen - Simmerath

Bestand	Anzahl FP		
	Mo - Fr	Sa	So
Linie			
210	9 + 1 Sv	3-4	0
81	7 + 1 Sv	3	2
NVP 2016			
Linie			
SB 81 HVZ	4	0	2
210	7 + 1 Sv	4	0
81	5 + 1 Sv	4	0

(Ab Düren oder Kreuzau -) Nideggen Ort - Schmidt

Schmidt - Simmerath / So anderer Weg Schmidt - Vossenack

Nideggen Zentrum (3 Haltestellen) - Nideggen-Brück Bf. + Höhenweg - Schmidt Schlehbach + Harscheidt + Abzw. Froitscheidt + Schule + Schützenhof + Oberdorf - Simmerath Bushof [ggf. weitere]

(Ab Düren oder Kreuzau -) Nideggen Ort - Schmidt (Anschluss sichern!)

Schmidt - Simmerath / Schmidt - Vossenack am So neu durch SB 286

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

SB - Korridor 8

Düren - Hürtgenwald - Simmerath

Bestand	Anzahl FP			
	Mo - Fr	Sa	So	
286	17	9-10	2	Düren - Vossenack direkt
286	9-12	(8-9)	(1)	Kleinhau - Bergstein (am Sa und am So Fahrten von Düren über Bergstein nach Vossenack)
86	3+3/7Sv	0	0	Vossenack - Simmerath
NVP 2016				
Linie	Anzahl FP			
	Mo - Fr	Sa	So	
SB286 kurz HVZ+NVZ+ SVZ	15	10	4*	Düren Bf./ZOB + Stadtcenter + Kaiserplatz - Gey (2 Haltestellen) - [alle Haltestellen über Großhau, Kleinhau, Hürtgen, Germeter/Abzw. Vossenack/B 399] - Vossenack Sparkasse + Sportlokal + Kirche + Panoramastr., bei Schulanfangs/endzeiten auch bis/von Kloster + Gymnasium * Davon sonntags zwei Fahrten der heutigen Linie 81 weiter bis nach Schmidt Wildpark
SB286 lang HVZ	3	0	0	Düren Bf./ZOB + Stadtcenter + Kaiserplatz - Gey (2 Haltestellen) - [alle Haltestellen über Großhau, Kleinhau, Hürtgen, Germeter/Abzw. Vossenack/B 399] - Vossenack Waldschlösschen + Kloster - [bei Schulanfangs/endzeiten auch bis/von Gymnasium -] Lammersdorf Zentrum - Simmerath Bushof
286	0	0	0	
86	3+3/7Sv	0	0	Vossenack - Simmerath zzgl. Schulverstärker wie bisher
285	6	5	2	Kleinhau - Brandenburg - Bergstein - Nideggen-Brück Bf. - Nideggen-Zentrum mit Anschluss an SB 286 in Kleinhau
285	6	5	2	Kleinhau - Brandenburg - Bergstein mit Anschluss an SB 286 in Kleinhau

Tab. 64: Zielkonzept 2018: Schnellbus-Korridore im Kreis Düren im Bestand und als Vorgabe für das Zielnetz (Abschnitte „NVP 2016“) mit Mindestvorgaben Fahrtenpaare

5.3.6 Abdeckung der Pendler-Potenziale durch das Schnellverkehrsnetz

In Abschnitt 4.4 wurden die Erkenntnisse aus der Haushaltsbefragung aufbereitet und in den Entwicklungen des Schnellverkehrsnetzes für den Kreis Düren in Abschnitt 5.2 zu relevanten Potenzialen für den ÖPNV zusammengefasst. Daneben wurde in Abschnitt 4.3 das gesamthafte Verkehrsaufkommen (Pendlerdaten) analysiert und nach Gemeinden dargestellt, unterschieden nach Kreis-internen und externen Relationen in Nachbarkreise bzw. -orte. An dieser Stelle soll eine kurze Überprüfung stattfinden, ob die Nachfragepotenzial-trächtigen Relationen durch das konstruierte Schnellverkehrsnetz abgedeckt werden.

Dazu werden tabellarisch die 25 wichtigsten Pendler-Beziehungen aus dem Abschnitt 4.3 aufbereitet und stichpunktartig erläutert, mit welcher Linienverbindung ein entsprechendes ÖPNV-Angebot für den jeweiligen Pendlerstrom geschaffen wird (grün = mit SPNV, blau = mit bestehenden Schnellbussen, rot = mit neuen Schnellbussen). Zu den Anzahlen in der Spalte „Pendler-Potenzial“ vgl. die Hinweise in Abschnitt 4.3, wo u.a. darauf hingewiesen wird, dass die reinen Werte um den Faktor 3 bis 4 zu erhöhen sind)

Nr.	Pendler-Relation	Pendler-Potenzial aus Abschnitt 4.3	ÖPNV-Angebot Schnellverkehrsnetz
1	Kreuzau – Düren	3.101	Rurtalbahn oder SB 98
2	Düren – Köln	2.740	RE, S-Bahn
3	Düren – Aachen	2.394	RE, RB
4	Niederzier – Düren	2.133	Schnellbus SB 238 oder über Rurtalbahn in Krauthausen Bf.
5	Jülich – Düren	1.826	Rurtalbahn

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

Nr.	Pendler-Relation	Pendler-Potenzial aus Abschnitt 4.3	ÖPNV-Angebot Schnellverkehrsnetz
6	Jülich – Aachen	1.744	Schnellbus SB 20 oder über Düren mit Rurtalbahn und RE/RB
7	Merzenich – Düren	1.637	S-Bahn
8	Langerwehe – Düren	1.466	RE, RB
9	Hürtgenwald – Düren	1.286	Schnellbus SB 286 oder über Rurtalbahn in Nideggen-Brück Bf.
10	Nideggen – Düren	1.022	Rurtalbahn
11	Düren – Eschweiler	1.018	RE / RB
12	Aldenhoven – Aachen	1.011	Bus 220
13	Nörvenich – Düren	990	Schnellbus SB 208
14	Linnich – Jülich	979	Rurtalbahn
15	Vettweiß – Düren	947	Schnellbus SB 208 oder SB 98, perspektivisch über Vollbetrieb auf der Bördebahn Düren – Euskirchen
16	Aldenhoven – Jülich	901	Bus 220
17	Düren – Kerpen	888	S-Bahn über S-Bf. Sindorf oder Bus 276
18	Langerwehe – Eschweiler	701	RE / RB
19	Niederzier – Jülich	679	Schnellbus SB 235 zum Forschungszentrum, SB 238 über Krauthausen Bf. + Rurtalbahn
20	Düren – Stolberg	670	RE, RB
21	Jülich – Köln	660	Rurtalbahn über Düren Bf. -> RE, S-Bahn; vom Forschungszentrum (Ost) zusätzlich über SB 235 und S-Bf. Merzenich
22	Nörvenich – Köln	659	Schnellbus SB 215 und S-Bahn über S-Bf. Buir
23	Langerwehe – Aachen	640	RE, RB
24	Linnich – Hückelhoven	621	Schnellbus SB 295, perspektivisch über Verlängerung Rurtalbahn Linnich – Baal
25	Titz – Jülich	600	Schnellbus SB 270

Tab. 65: Pendler-Relationen und Angebote im Schnellverkehrsnetz im Kreis Düren im Zielkonzept

Von den 25 meist-nachgefragten Relationen werden gemäß Nahverkehrsplan im Zielkonzept 2018 nun 23 Relationen durch SPNV oder Schnellbusse bedient, die meisten von ihnen ohne Umstieg. Einzig die beiden Relationen Aldenhoven – Aachen und Aldenhoven – Jülich werden nur durch einen regulären Linienbus abgedeckt, der aber häufig verkehrt und auch eine direkte Linienführung und relativ kurze Fahrzeit aufweist. Die neuen Schnellbus-Verbindungen haben also die Bedienungslücken im Sinne eines durchgängigen Angebots mit kurzen Reisezeiten auf den wichtigsten Relationen geschlossen.

Die Gemeinden, denen in Abschnitt 4.1 ein hoher Motorisierungsgrad (hohe Pkw-Nutzung) attestiert wurde, was auf nicht ausreichende ÖPNV-Angebote hindeuten kann, erhalten nun attraktive Schnellbus-Verbindungen, namentlich Linnich, Titz, Nörvenich, Hürtgenwald und Nideggen.

5.4 Verknüpfung Bus/Bahn und Bus/Bus

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

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

Anschlussbeziehungen sind so zu gestalten, dass Fahrgäste in der Hauptlastrichtung mit möglichst kurzen Umsteigewartezeiten befördert werden können. Neben der Abstimmung der Fahrpläne soll auch durch entsprechende Infrastrukturmaßnahmen (Anschlusssicherungs-/ Fahrgastinformationssysteme) die Funktionalität der Haltestellen/Bahnhöfe sichergestellt werden. In vielen Bereichen sind flankierende Maßnahmen sinnvoll, z. B. die Möglichkeit des Fahrausweiserwerbs, B+R- und P+R-Anlagen. Das definierte Anforderungsprofil für die Qualität der Verknüpfung der Verkehrssysteme ist Gegenstand von Kapitel 3.6.

Das Zielkonzept 2018 für die Verknüpfung Bus/Bahn ist eng verflochten mit den in Kapitel 5.1 bis 5.3 aufgestellten Zielkonzepten 2018 für den Schienen- und den Busverkehr. Es zeigt die Verknüpfungspunkte Bus/Bahn und Bus/Bus auf, an denen optimierte Übergänge zu schaffen sind. Auf Grund der Relevanz des eingeführten Schnellbus-Netzes im Kreis Düren werden die Verknüpfungspunkte differenziert in die Formen

- Schnellbus - Bahn
- Bus - Bahn
- Bus - Schnellbus,

wobei „Bus“ einen regulären Stadt- oder Regionalbus meint. Da Umstiege von Regional-/Stadtbus zu Regional-/Stadtbus eher untergeordneter Natur sind bzw. in einer der drei anderen Formen enthalten ist, wird diese Form nicht separat dargestellt.

Die folgende Abbildung 66 zeigt die Systemverknüpfungspunkte Schnellbus/Bahn, Bus/Bahn und Bus/Schnellbus im Kreis Düren auf, wobei die „einfachen“ Regionalbus-Linien nicht eingezeichnet sind (siehe hierzu Kapitel 6).

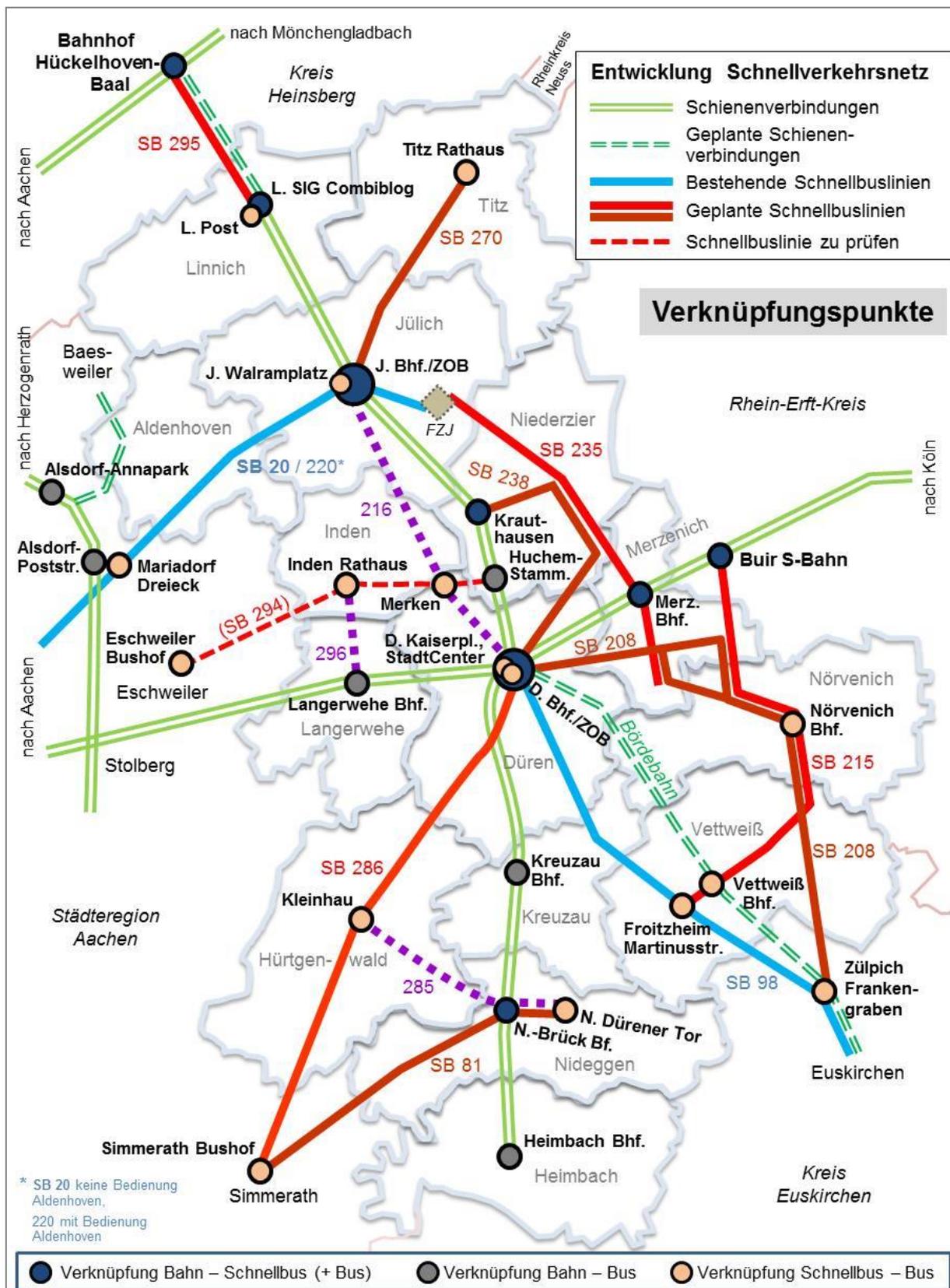


Abb. 66: Zielkonzept 2018: Systemverknüpfung Schnellbus/Bahn, Bus/Bahn und Bus/Schnellbus im Kreis Düren und an ausgewählten Knoten außerhalb dieses Gebietes

Auf dem Gebiet des Kreises Düren liegen gemäß Zielkonzept 2018 für den Bus- und Bahnverkehr insgesamt 6 Schnellbus/Bahn-, 4 Bus/Bahn- und 12 Bus/Schnellbus-Verknüpfungspunkte.

Eine Reihe von Verknüpfungspunkten, die für Verkehrsbeziehungen aus/in dem/den Kreis Düren von Bedeutung sind, liegen außerhalb des Zuständigkeitsgebietes des Aufgabenträgers Kreis Düren und sind nachfolgend aufgeführt. Auch an diesen Haltestellen sollen möglichst hohe Anforderungen an die Verknüpfungsqualität eingehalten werden, um einen attraktiven und effizienten ÖPNV anbieten zu können. Diese Standorte können hier nur als Anregung gegeben werden, da selbstverständlich die benachbarten Aufgabenträger bzw. Gemeinden für die Ausgestaltung von Haltestellen in ihrem Gebiet zuständig sind.

Verknüpfungspunkte Bus/Bahn:

- Lindern Bf.
- Hückelhoven-Baal Bf.
- Buir Bf.
- Eschweiler Hbf.
- Eschweiler Talbahnhof
- Eschweiler-Weisweiler Bf.
- Alsdorf Poststraße Bf.
- Alsdorf Mariadorf Bf.
- Alsdorf Annapark Bf.

Verknüpfungspunkte Bus/Bus:

- Kerpen Mitte
- Lechenich Markt
- Zülpich Frankengraben
- Simmerath Bushof
- Eschweiler Bushof (wenn SB 294 umgesetzt wird)
- Gressenich Kapelle
- Mariadorf Dreieck
- Baesweiler In der Schaf.

Die Verknüpfung mit dem nationalen und internationalen Fernverkehr erfolgt schwerpunktmäßig über die Hauptbahnhöfe in Köln und Aachen.

Haltestellen-Ausstattung

An den relevanten Verknüpfungspunkten ist eine ansprechende Haltestellen-Infrastruktur vorzuhalten. Hierfür wurden in Kapitel 3.11 vier Kategorien mit verschiedenen Merkmalen gebildet. Im Folgenden werden die Haltestellen aufgeführt, die zu den Kategorien I und II aus 3.11 gehören.

Eine Haltestellen-Ausstattung gemäß der Kategorie I („Zentrale Verknüpfungspunkte“) ist an folgenden Verknüpfungspunkten vorzusehen:

- Düren Hbf./ZOB
- Düren Kaiserplatz
- Jülich Bhf./ZOB
- Jülich Neues Rathaus
- Jülich Walramplatz
- Kreuzau Bhf.
- Langerwehe Bhf.

Die folgenden Haltestellen sind gemäß Kategorie II („Untergeordnete Verknüpfungspunkte“) aus 3.11 auszustatten:

- Titz Rathaus
- Linnich SIG Combiblog
- Jülich Fachhochschule
- Aldenhoven Markt
- Krauthausen Bf.
- Niederzier Mitte

- Inden Rathaus
- Huchem-Stammeln Bf.
- Merzenich S-Bahn
- Merzenich Poolplatz
- Birkesdorf Amt
- Düren Kreishaus
- Nörvenich Bhf.
- Kreuzau Alte Post
- Stockheim Am Torfberg
- Hürtgenwald Abzw. Kleinhau
- Üdingen
- Froitzheim Martinusstr.
- Vettweiß Bf.
- Nideggen Dürener Tor
- Heimbach Bf.

Zum Zielkonzept bei den Haltestellen siehe auch im Abschnitt 5.6 Verkehrsinfrastruktur.

5.5 Angebot für multimodale Mobilität (Mobilstationen)

Um der Bedeutung der multimodalen Schnittstellen Rechnung zu tragen, nimmt das Konzept der Mobilstationen einen breiten Raum im Rahmen der Planung des NVP Kreis Düren ein. Ein Verkehrssystem wird grundsätzlich als multimodal bezeichnet, wenn den Verkehrsteilnehmern für ihre konkreten Mobilitätsbedürfnisse mindestens zwei Verkehrsmittelalternativen zur Verfügung stehen.

Mobilstationen gehen in ihrer Konzeption über die Verknüpfungspunkte des vorhergehenden Kapitels hinaus. Während die Verknüpfungspunkte im Wesentlichen den Umstieg innerhalb des Systems ÖPNV betreffen (Bus - Schiene oder Bus - Bus), geht es bei den Mobilstationen um den Zugang „von außen“ zum ÖPNV. Je nach Bedeutung, Lage und spezieller Vor-Ort-Situation an den Haltestellen werden Angebote zur Nutzung weiterer Verkehrsmittel integriert. Dies können beispielsweise Car-Sharing-Angebote und zusätzliche oder neue Flächen für Park+Ride oder Bike+Ride sein. Des Gleichen sind Abstellanlagen in einfacher Form, oder überdacht und mit Diebstahl- und Witterungsschutz für hochwertige Fahrräder und E-Bikes, ebenso vorgesehen wie die Möglichkeit, Fahrräder auszuleihen. Auch eine Verknüpfung mit Taxi-Angeboten gehört zu diesem Portfolio.

Nachfolgend wurde eine Tabelle entwickelt, die die Zugangsstellen zum ÖPNV des Kreises Düren in 5 verschiedene Kategorien einteilt und mit einer Ausstattung für multimodale Verkehre versieht. Hierbei ist dringend zu berücksichtigen, dass die Aufgaben- und Finanzierungsverantwortung für den Ausbau der Haltestellen mit Ausnahme der Aufstellung des Fahrplanmastes und des Fahrplanaushanges, bei den Baulastträgern liegt. Aus diesem Grunde ist die Umsetzung dieser Maßnahmen in enger Zusammenarbeit mit den Kommunen und den übrigen Baulastträgern zu realisieren. Möglicherweise ergeben sich relativ kurzfristig für diesen Bereich Fördermöglichkeiten oder Teilnahmen an Modellprojekten.

Insgesamt lässt sich der hier entwickelte Ausbaustandard für Mobilstationen nicht an allen Haltestellen problemlos realisieren; Fragen wie Verfügbarkeit und Besitz der Flächen, Empfindsamkeit der Nutzungen im unmittelbaren Umfeld der Haltestellen, Zuständigkeiten, Sicherheitsaspekte usw. sind zu klären und dabei im Sinne einer attraktiven Nahverkehrsplanung die jeweils bestmöglichen Ergebnisse anzustreben. Eine Aufnahme weiterer Haltestellen in den Katalog derjenigen, die mit multimodalen Angeboten ausgestattet werden sollen, ist während der Laufzeit des NVP ebenso problemlos möglich wie das Herausnehmen von Haltestellen, sofern sich für diese keine Möglichkeiten der Umsetzung ergeben.

Die folgende Tabelle zeigt den angestrebten Ausbaus-Zustand für die Mobilstationen, eingeteilt in fünf Kategorien, auf. Die Kategorien 1 bis 4 umfassen Verknüpfungsstellen, an denen mindestens zwei ÖPNV-Linien miteinander verbunden sind bis hoch zu großen Verknüpfungszentren, an denen auch Angebote des Schienenverkehrs mit dem Regional- und Stadtverkehr und Schnellbussen verbunden sind. Des Weiteren ist im Rahmen der Ausbauplanungen zu beachten, dass einige der hier aufgeführ-

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

ten Ausstattungsmerkmale der Mobilstationen bereits heute vorhanden sind, insbesondere an den Verknüpfungstellen Schiene/Bus. Diese sind entsprechend nur noch um weitere Merkmale zu ergänzen.

Kat.	Bezeichnung	Beispielhaltestelle	Codefarbe	Ausstattung		
1	Überregionale Verknüpfungspunkte	Düren Bf/ZOB	[Red]	P+R- und B+R-Anlage, groß mit Radstation		
				Diebstahl- und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen		
				Ladestation für E-Bikes und für E-Autos		
				Standort für Carsharing, Taxi-Standort		
				Standort für Radverleihsysteme		
				Bäckerei, Servicestation, WC-Anlage, Photovoltaikanlage Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten, Ausstattung mit W-Lan		
2	Regionale Verknüpfungspunkte	Langerwehe Bf	[Yellow]	P+R- und B+R-Anlage, groß		
				tw. Diebstahl- und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen		
3	Städtische Verknüpfungspunkte	Düren Kaiserplatz	[Yellow]	Ladestation für E-Bikes und für E-Autos		
				Standort für Carsharing, Taxi-Standort		
				Standort für Radverleihsysteme		
				Kiosk, Notruf-/Informationssäule		
				Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten, Ausstattung mit W-Lan		
3	Örtliche Verknüpfungspunkte	Linnich Post	[Yellow]	P+R- und B+R-Anlage		
				tw. Diebstahl- und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen		
				Ladestation für E-Bikes, für E-Autos (optional)		
				Standort für Carsharing (optional)		
				Standort für Radverleihsysteme		
				Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten, Notruf-/Informationssäule		
4	Lokale Verknüpfungspunkte	Heimbach Vlatten Post	[Blue]	kleinere B+R-Anlage		
				Quartiersverknüpfungspunkte	Aldenhoven Kirche	Weitere B+R-Stellplätze in Abhängigkeit vom Nutzungspotenzial
	4	Quartiersverknüpfungspunkte	Aldenhoven Kirche	[Blue]	Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten	
					tw. Diebstahl- und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen	
5	dezentrale Anschlusspunkte	Titz Neuspiel	[Green]	kleinere B+R-Anlage		
				Hp und Bf im SPNV	Hp Jülich-Broich	Weitere B+R-Stellplätze in Abhängigkeit vom Nutzungspotenzial
				wichtige Einzelquellen/-ziele		tw. Diebstahl- und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen
						Witterungsschutz, Sitzgelegenheiten (optional)
						Standort für Radverleihsysteme (optional)

Tab. 67: Kategorien von Mobilstationen im Kreis Düren mit typischen Ausstattungsmerkmalen

Die gewünschte Ausstattung der Mobilstationen stellt in Teilen eine Weiterentwicklung der Anforderungen an eine Haltestelle aus Abschnitt 3.11 dar. Die Ausstattungsmerkmale der Mobilstationen der Kategorien 1 und 2 ergänzen insofern die Merkmale der Haltestellen-Kategorie I aus Abschnitt 3.11 („Zentrale Verknüpfungspunkte“), die Mobilstationen der Kategorie 3 ergänzen die Haltestellen-Kategorie II („Untergeordnete Verknüpfungspunkte“) und die Mobilstationen der Kategorien 4 und 5 ergänzen die Haltestellen-Kategorie III („Haltestellen mit durchschnittlichem Fahrgastaufkommen“).

Die im Kreis Düren vorgesehenen Mobilstationen der Kategorien 1 bis 3 zeigt die folgende Grafik:

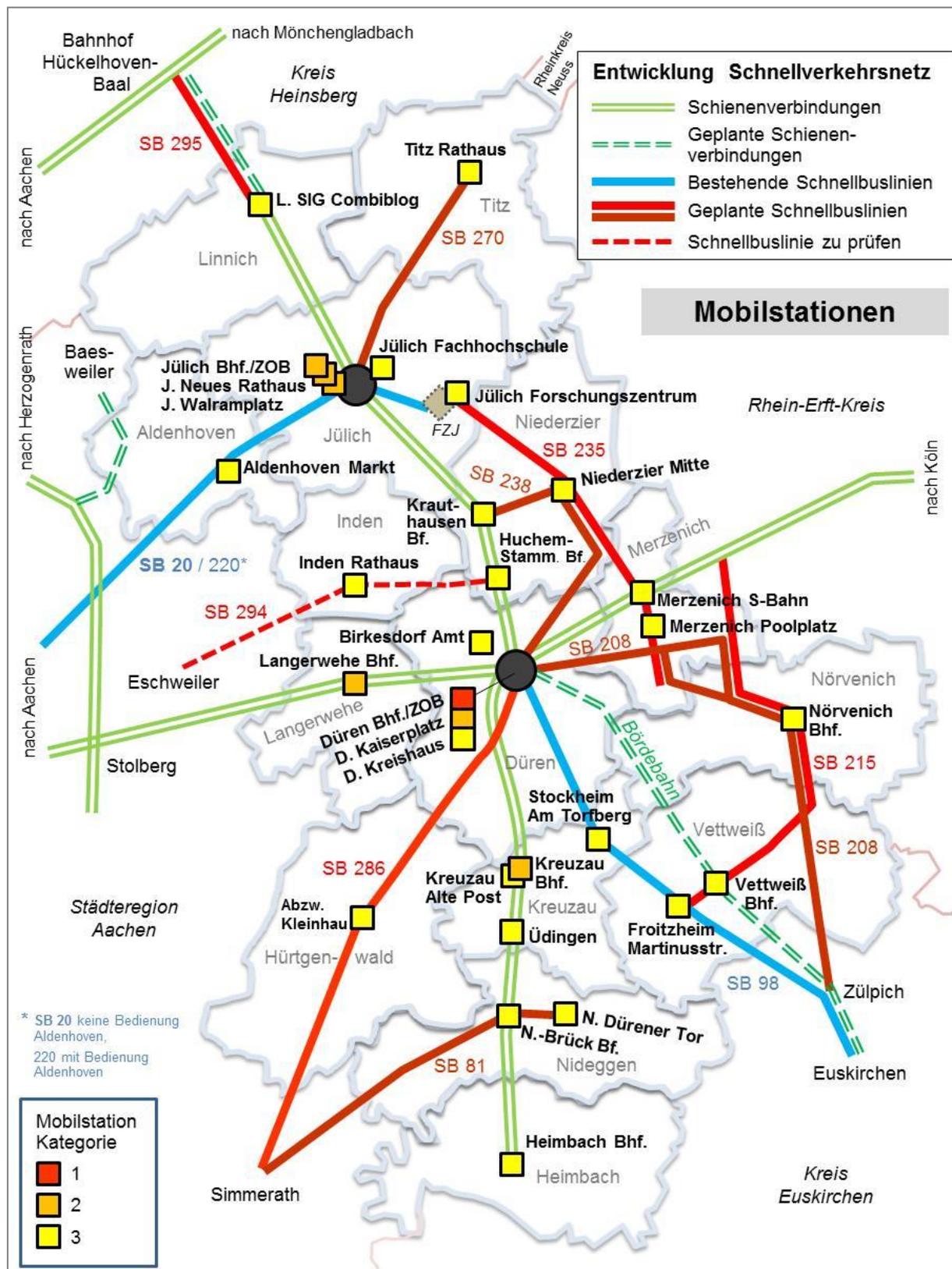


Abb. 68: Zielkonzept 2018: Mobilstationen der Kategorien 1 bis 3 im Kreis Düren

Vorgeschlagene Mobilstationen der Kategorien 4 und 5 werden ergänzend in den gemeindespezifischen Abschnitten des Kapitels 6 aufgeführt.

5.6 Zielkonzept Verkehrsinfrastruktur

Analog zu Abschnitt 4.6 bei der Bestandsaufnahme und Bewertung werden im Zielkonzept für die ÖPNV-Verkehrsinfrastruktur folgende Aspekte betrachtet:

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

ÖSPV-Fahrzeuge

Der Kreis Düren strebt als Ziel eine durchgehende, erhöhte Fahrzeugqualität an, um die Attraktivität des Angebotes im Busverkehr zu erhöhen (vgl. Ziele in Abschnitt 3.1). Im Fokus stehen Niederflertechnik, behindertengerechte Zugangsmöglichkeiten, dynamische Fahrgastinformationseinrichtungen unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen mit Hör- und Sehbehinderungen und eine ansprechende und funktionale Inneneinrichtung. Für die Übermittlung und Nutzung von Echtzeitdaten ist die Ausstattung der Fahrzeuge mit einem ITCS Leitsystem und Bordcomputern unabdingbar. Unter dem Gesichtspunkt der Umweltqualität ist die Reduzierung von Emissionswerten bei Lärm und Abgas als Ziel zu verfolgen. Schließlich müssen die Fahrzeuge den Anforderungen an ein modernes elektronisches Fahrgeldmanagement (EFM) entsprechen.

Die gewünschte Beförderungsqualität wird insbesondere durch Art, Ausstattung und Zustand der eingesetzten Fahrzeuge beschrieben; die Anforderungen hierzu sind bereits in Abschnitt 3.9 aufgeführt.

Haltestellen

Das Zielkonzept für die Haltestellen ist erst nach Abschluss der Untersuchungen zur Umsetzung der Barrierefreiheit (vgl. Abschnitt 5.9) abschließend zu formulieren. Grundsätzlich soll an den Haltestellen im Kreis Düren die Aufenthaltsqualität erhöht und - soweit möglich - kreisweit auf ein ähnliches Niveau gebracht werden. Insbesondere bei Haltestellen mit einem hohen Nachfragepotenzial und signifikanten Umsteigerzahlen sind Erscheinungsbild, Ausstattung und Komfort zu erhöhen. Dies betrifft vor allem die Haltestellen, die in die Kategorien I und II gemäß Abschnitt 5.4 eingruppiert wurden, sowie die neu konzipierten Mobilstationen der Kategorien 1 bis 3, die in Abschnitt 5.5 behandelt wurden.

Zuständig für die Umsetzung der Modernisierungsmaßnahmen an den Haltestellen sind in der Regel die Straßenbaulastträger bzw. bei Haltepunkten an Schienenstrecken die jeweiligen Infrastrukturbetreiber. Der Kreis Düren als Aufgabenträger im ÖSPV strebt an, die Abstimmung mit den Straßenbaulastträgern zu intensivieren. Für die Modernisierungsmaßnahmen sollen möglichst umfangreich Fördermittel des Verbundes bzw. des Landes eingeworben werden oder, sofern entsprechende Programme aufgelegt werden, Fördermittel des Bundes für den barrierefreien Umbau von Haltestellen. Zur Investitionsplanung vergleiche auch Kapitel 7.

Sonstige ortsfeste Infrastrukturen

Im Zusammenhang mit dem Schnellbus-Konzept verfolgt der Kreis das Ziel, den Schnellbussen an Stellen mit hohem Verkehrsaufkommen einen Vorrang gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zu gewähren, um möglichst kurze Reisezeiten und hierbei ein Niveau nahe dem SPNV zu erreichen. Demnach sollen an geeigneten Orten, insbesondere in den Innenlagen der beiden Mittelzentren Düren und Jülich, aber auch an Ampelkreuzungen im Zuge von Bundes- oder Landesstraßen, Beschleunigungsmaßnahmen geprüft und umgesetzt werden. Zu verfolgen sind dabei insbesondere separate Busspuren, Busschleusen oder Vorrangschaltungen an Lichtsignalanlagen. Auch hierfür sind in der Regel die Straßenbaulastträger zuständig. Die Verkehrsunternehmen sind aufgefordert, nach endgültiger Festlegung der konkreten Linienwege die Abstimmung zu diesen Beschleunigungsmaßnahmen mit dem Kreis Düren und dem jeweiligen Straßenbaulastträger zu suchen. Der Kreis Düren wird diesen Prozess nach Kräften begleiten.

Konkrete bauliche Maßnahmen betreffen die Ertüchtigung einer Brücke im Zuge der Straße zwischen Merken und Huchem-Stammeln für den Linienverkehr sowie die Busanbindung am Haltepunkt Krauthausen entweder über die von Nordosten zuführende Straße oder als Wendestelle direkt am Zugang zum Bahnsteig im Ort Krauthausen südwestlich der Bahnstrecke. Ggf. sind weitere kleinere bauliche Anpassungen entlang der Strecken der neuen Schnellbusse erforderlich, auch im Zusammenhang mit der Einrichtung von Mobilstationen.

Darüber hinaus erwartet der Aufgabenträger, dass der Betreiber zum Zweck eines möglichst reibungslosen Betriebsablaufs seinen Betriebshof bzw. seine Werkstatt im Kreisgebiet vorhält.

Rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme (ITCS)

Grundlage für eine als Ziel anzustrebende Kommunikation von Echtzeitdaten und -zuständen zwischen der Zentrale eines Verkehrsunternehmens und seinen Fahrzeugen bzw. Fahrern sowie zwischen verschiedenen Verkehrsunternehmen im Bedienungsgebiet ist das Vorhandensein eines funktionsfähigen rechnergesteuerten Betriebsleitsystems (ITCS) bei allen Betreibern. Hiermit soll das Oberziel einer verbesserten, weitgehend vereinheitlichten Information der Fahrgäste erreicht werden - siehe auch Abschnitt 5.8. Insbesondere durch das Konzept „Verkehr aus einer Hand“ (vgl. Kapitel 8) sollen hier durch eine Minimierung von Schnittstellen Vereinfachungen und Verbesserungen umgesetzt werden.

Zu beachten sind betreiberseitig die Anforderungen an die Betriebssteuerung, die in Abschnitt 3.18 festgelegt sind.

5.7 Zielkonzept Tarif und Vertrieb

5.7.1 Zielkonzept Verbundtarif

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

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

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

Der Kreis Düren strebt eine Weiterentwicklung des Tarifsystems hinsichtlich einer verbesserten bzw. vereinfachten Einbindung in das Tarifsystem des VRS an. So wie die tarifliche Situation für Schüler im verbundraumüberschreitenden Verkehr durch Erweiterung des Geltungsbereichs um weitere VRS-Kommunen verbessert und auch die Attraktivität des Tarifangebotes Job-Ticket im Zuge der Tarifkooperation AVV/VRS erheblich gesteigert werden konnte, sollen auch bei anderen Tarifen weitere Erleichterungen erreicht werden.

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

Mit Blick auf die wirtschaftliche Eigenverantwortung der Regionen für den Nahverkehr wird es künftig zunehmend zu den tariflichen Herausforderungen zählen, die Attraktivität und Wirtschaftlichkeit des

Tarifangebots für den Binnenverkehr im Kontext der regionalen Tarifentwicklung zu wahren bzw. zu optimieren. Vor diesem Hintergrund werden im AVV folgende Ziele angestrebt:

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

Die Verkehrsunternehmen im Kreis Düren haben den jeweils gültigen Verbundtarif anzuwenden.

5.7.2 Zielkonzept Vertrieb

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

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

Es ist geplant, dass das EFM-System im AVV zukünftig an eine unternehmensneutrale, zentrale, Web-basierte Mobilitätsplattform angeschlossen werden soll, die zukünftig auch eine multimodale Auskunft bieten soll. Darüber hinaus ist geplant, dass die Mobilitätsplattform dem Kunden mittels Single-Sign-On den Zugriff auf die einzelnen angeschlossenen Vertriebsplattformen und deren spezifische Services und Funktionen bietet. Der Betrieb der einzelnen Vertriebsplattformen soll durch die Verkehrsunternehmen oder andere beauftragte Vertriebsdienstleister übernommen werden. Ziel ist es, dem Kunden über die Mobilitätsplattform und die daran angeschlossenen Vertriebsplattformen die gesamte Palette an elektronischen Fahrausweisen bzw. Fahrtberechtigungen (ggfs. auch Guthaben) inklusive multimodaler Tarifprodukte sowie Abonnements zum Online-Kauf anzubieten, zugänglich zu machen sowie im

Hintergrundsystem abzulegen. Um im grenzüberschreitenden Verkehr eine Interoperabilität nicht nur auf einzelnen Linien sondern auch in der Fläche anbieten zu können, werden derzeit erste konzeptionelle Strategien im Rahmen von Förderprojekten und Machbarkeitsstudien erarbeitet. Eine Abstimmung hinsichtlich der technischen Umsetzung erfolgt in der AG EFM. Die in der AG EFM gefassten Beschlüsse im Hinblick auf Implementierung und strategische Weiterentwicklung des EFM im AVV sind für die im AVV tätigen Verkehrsunternehmen verbindlich.

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

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

Hinsichtlich des ersten Ziels sind die Anforderungen aus Abschnitt 3.12 zu beachten.

5.8 Zielkonzept Kommunikation und Service

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

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

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

Kundenkommunikation

Kommunikationsmaßnahmen dienen dazu, branchenimmanente Vorteile des ÖPNV in den Vordergrund zu stellen und den öffentlichen Nahverkehr in der Region als Option für die Alltagsmobilität zu positionieren. Die Kommunikationsstrategie sollte noch stärker auf spezifische Zielgruppen oder auf bestimmte Produkte/Angebote ausgerichtet sein.

Senioren gewinnen als Kundengruppe stark an Bedeutung. Bei Senioren beeinflussen Faktoren wie Sicherheit, Komfort und einfache Tarifangebote die Verkehrsmittelwahl zugunsten des ÖPNV, während bei Berufspendlern der Zuverlässigkeit besondere Bedeutung zukommt. Die für die ÖPNV-Nutzung relevanten Kriterien müssen im Rahmen der Bewerbung als zentrale Botschaft erkennbar sein. Jugendliche stellen eine große Nutzergruppe und eine ebenso wichtige Zielgruppe dar. Sie sind auf Vorteile wie Unabhängigkeit und Umweltfreundlichkeit besonders ansprechbar. Bei dieser Zielgruppe ist ein Wechsel in neue Lebenszyklusphasen absehbar und somit ein realer Ansatz zur Beeinflussung des Verkehrsverhaltens zugunsten des ÖPNV gegeben, der im Kommunikationskonzept verankert werden soll.

Über Zielgruppen hinaus soll das Linien- und Produktmarketing im Vordergrund stehen. Der südliche Bereich des Kreises Düren ist geprägt durch einen hohen Freizeit- und Ausflugswert. Der Nationalpark Eifel, der durch die Rurtalsperre Schwammenauel aufgestaute Rurtausee, der RurUfer-Radweg und zahlreiche Wanderwege wie beispielsweise der Eifelsteig oder der europäische Fernweg E8 Irland-Bulgarien sind Ziele, deren Erreichbarkeit mit dem ÖPNV saisonal sichergestellt werden muss. Auch die Sophienhöhe am Rande der Jülicher Börde, der Indemann mit seinem Aussichtsturm bei Lucherberg in der Gemeinde Inden, der Brückenkopf-Park Jülich und verschiedene Orte sportlicher Betätigung in der Gemeinde Hürtgenwald wie etwa der Mountainbike-Park sind Freizeitangebote, die mit dem ÖPNV erreicht werden sollen. Die kombinierte Darstellung von ÖPNV-Informationen und Freizeittipps hat sich bewährt und sollte weiter ausgebaut werden.

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

Der Servicegedanke soll daneben im Kreis Düren über das Angebot von zwei Service Centern und einem nahezu flächendeckenden Netz an Vorverkaufs- und Beratungsstellen „vor Ort“ verstetigt werden (vgl. Abschnitte 3.12 und 3.13).

Elektronische Auskunftssysteme

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

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

der RVE. Die Echtzeitdaten werden als Verspätungshinweis in Minuten angezeigt. Die Integration der Echtzeitdaten weiterer AVV-Verkehrsunternehmen wird kurzfristig folgen; bei der DKB ist sie ab Ende 2016 vorgesehen. Mit dem Zielkonzept im Jahr 2018 haben alle im Kreis Düren tätigen Unternehmen Echtzeitdaten zu erzeugen und an die entsprechenden Stellen weiterzureichen bzw. in die Auskunftssysteme einzuspeisen und im Rahmen ihrer eigenen Kommunikation zum Nutzen des Fahrgastes zu verwenden.

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

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

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

Zielkonzept Fahrgastinformation des AVV und der Verkehrsunternehmen

Angestrebt wird eine stärkere Verknüpfung der Bereiche Information und Service, die von den Verkehrsunternehmen und dem AVV gemeinschaftlich hergestellt wird. Das Zielkonzept ist in der Tabelle 69 aufgeführt. Die Palette unterscheidet Art, Ort und Zeit der Information und verdeutlicht die komplexen Zusammenhänge von der Entstehung bis zum Empfang von Kommunikationsinhalten beim ÖPNV-Nutzer.

Information zu neuem Schnellbusnetz

Mit der Einführung des neuen Schnellbusnetzes spätestens zu 2018 (vgl. Abschnitte 5.2 und 5.3) ist dieses Netz in Anwendung der obigen Maßnahmen – im Zusammenspiel mit dem AVV – geeignet zu kommunizieren und zu vermarkten. Das/Die Verkehrsunternehmen im Kreis Düren sind verpflichtet, für diese Vermarktung ein eigenes Budget bereitzustellen. Für das erste Jahr bis zur Einführung des Schnellbusnetzes sind 50 Tsd. EUR, in den folgenden zwei Jahren jeweils 20 Tsd. EUR vorzusehen. Die Kommunikationsmaßnahmen innerhalb des Kreises Düren sind mit dem AVV abzustimmen.

Zielkonzept Fahrgastinformation (I)

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

* adressenscharf bei DV-gestützten Systemen

Legende:

●	erforderlich
○	wünschenswert
-	trifft nicht zu

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

Tab. 69: Übersicht über das Zielkonzept Fahrgastinformation im AVV

Zielkonzept Fahrgastinformation (II)

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

* adressenscharf bei DV-gestützten Systemen

Legende:

●	erforderlich
○	wünschenswert
-	trifft nicht zu

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

Übersicht über das Zielkonzept Fahrgastinformation im AVV (Teil 2)

5.9 Zielkonzept Barrierefreiheit

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

Infrastruktur

Der größte Handlungsbedarf besteht im Bereich der Infrastruktur in Bezug auf die bauliche Situation der Haltestellen (vgl. Abschnitt 4.9). Bei einer Vielzahl von Haltestellen sind Zugangsbarrieren zur Haltestelle und zum Fahrzeug vorhanden. Da eine Ausbauplanung nur auf der Grundlage detaillierter Kenntnisse über die jeweilige Situation erfolgen kann, ist vor einer Zielformulierung zunächst eine Sichtung und Bewertung aller Haltestellen erforderlich. Vor dem Hintergrund der knappen finanziellen Möglichkeiten ist darüber hinaus eine Priorisierung bei der Ausbauplanung notwendig.

Die erforderlichen anstehenden Arbeitsschritte sind in der nachfolgenden Tabelle 70 dargestellt.

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

Tab. 70: Übersicht zum Ablauf der Prozesse zur Herstellung der Barrierefreiheit an Haltestellen

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

Das Ergebnis der vorgenannten Prozesse - insbesondere der Maßnahmenplan - soll künftig als Nachtrag (Anlage) zum Nahverkehrsplan aufgenommen werden. Der Aufgabenträger strebt eine Umsetzung bis Ende 2017 an. Ggf. sind in diesen Nachtrag zum NVP bereits auch lokale Ausnahmeregelungen gemäß § 8 Abs. 3 PBefG aufzunehmen, insbesondere dann, wenn das Land andererseits keine landesweiten Regelungen gemäß § 62 Abs. 2 PBefG trifft.



Quelle: ASEAG

Abb. 71: Beispiel für den Ausbau einer barrierefreien Haltestelle

Fahrzeuge

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

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



Quelle: DKB, ASEAG

Abb. 72: Klapprampe und Innenraumgestaltung

Information und Kommunikation

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

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

Abbildung 73 zeigt beispielhaft die verbesserte Information für mobilitätseingeschränkte Fahrgäste in den Haltestellenlageplänen des AVV, hier für den Bahnhof Düren.



Abb. 73: Beispiel für barrierefreie Information in Plandarstellungen

Betrieb und Unterhaltung

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

Betrieb und Unterhaltung der Haltestellen – samt Wartehallen – müssen im Rahmen des vorn dargestellten Arbeitsprogramms berücksichtigt werden.

5.10 Gestaltung des Mobilitätmarktes der Zukunft

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

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

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

Aus diesem Grund hat der Kreis Düren zusammen mit der Fachhochschule Aachen eine „Mobilitätsstrategie für den Kreis Düren“ entwickelt und diese im Februar 2014 durch den Kreistag verabschiedet. Die Strategie stellt ein Leitbild für die zukünftige Mobilität im Kreisgebiet dar und dient als Vision „Mobilität im Kreis Düren 2030“. Alle beschriebenen Handlungsfelder und Maßnahmen werden dem gemeinsamen Oberziel einer nachhaltigen Entwicklung des Kreises Düren als Wohn-, Wirtschafts- und Freizeitstandort untergeordnet.

Projekte im Kreis Düren

Der Kreis Düren fördert die kontinuierliche Entwicklung der **Elektromobilität**. Bereits heute setzt die Verwaltung des Kreises Düren Elektrofahrzeuge für Dienstfahrten ein und sieht hier auch für die zukünftige Entwicklung erhebliche Potenziale. Auf diese Weise soll das Bewusstsein für klimafreundliche Fortbewegung in der Bevölkerung gestärkt werden.

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

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

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

Einzelne Projekte sollen zukünftig Teil eines **regional abgestimmten Mobilitätsplans** sein. Hierzu ist die Entwicklung gemeinsamer, regional ausgerichteter Strategien zur Gestaltung des Mobilitätmarktes notwendig. Der Kreis Düren erarbeitet gemeinsam mit den angehörigen Kommunen entsprechende Strategien, die in einen **regionalen Mobilitätsplan** einfließen sollen. Eine Grundlage hierzu bieten Erkenntnisse und Handlungsziele, die im Rahmen des Projektes „mobile Region 2020“ bereits abgeleitet wurden. Eine umfassende regionale Strategie zur zukünftigen Mobilität im Kreis Düren berücksichtigt sowohl Ziele als auch Maßnahmen und benennt Akteure und Rahmenbedingungen zur Gestaltung des Umsetzungsprozesses.

Der Kreis Düren im Mobilitätsverbund

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

Seit einiger Zeit arbeitet der AVV gemeinsam mit der StädteRegion Aachen, der Stadt Aachen und weiteren Partnern – u.a. RWTH Aachen, FH Aachen, ASEAG, cambio, Velocity und Stawag – an Konzepten zur Vernetzung vorhandener Mobilitätsdienste wie dem Car- und Bike-Sharing mit dem ÖPNV. Bei den neuen und vielfältigen Dienstleistungen handelt es sich teilweise um Nischenprodukte, deren Bedeutung vor allem durch neue technologische Entwicklungen jedoch stetig zunimmt. Mit der Verbreitung von Smartphones und intelligenten Buchungsplattformen lassen sich auch spontan Mitfahrangebote finden, Fahrzeuge mieten oder Fernbusse buchen. Der Zugang zur Information und zur Buchung und Bezahlung von Diensten soll immer einfacher werden.

Doch der neue Mobilitätsmarkt ist unübersichtlicher geworden. Unterschiedliche Plattformen, Kundenmedien und Tarife erschweren die Orientierung, Angebote lassen sich mitunter schwer vergleichen. Der Kunde muss auf unterschiedliche Informationsplattformen, Zugangsmedien und Vertriebsmöglichkeiten zugreifen. Ganzheitliche Ansätze fehlen bisher. Aus diesem Grund engagiert sich der AVV für eine stärkere Verknüpfung der vorhandenen Angebote. Dabei versteht sich der AVV als Koordinator eines „Mobilitätsverbundes“, der über die Organisation des ÖPNV hinaus weitere Mobilitätsdienste auf Ebene der Information, ggf. auf Ebene des Tarifs und in Bezug auf den Vertrieb integriert. Ziel ist es, den Kunden einen einfachen Zugang zu Alternativen zur individuellen PKW-Nutzung zu ermöglichen. Der Kreis Düren als Gesellschafter im AVV unterstützt dieses Ansinnen in Richtung eines Mobilitätsverbundes. Während der Laufzeit dieses Nahverkehrsplans ist zu konkretisieren, inwiefern die Verkehrsunternehmen in diese Aufgabe eingebunden werden. Der Kreis Düren erwartet, dass die in seinem Kreisgebiet verkehrenden Unternehmen an Weiterentwicklungen in dieser Hinsicht teilnehmen.

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

Parallel dazu entstehen im Kreis Düren sogenannte Mobilitätsstationen, an denen ein unmittelbarer Umstieg zwischen den Verkehrsträgern Car-Sharing, Bike-Sharing sowie dem ÖPNV möglich ist (vgl. Abschnitt 5.5).

Langfristiges Ziel ist es, individuelle PKW-Fahrten auf den ÖPNV oder auf alternative Mobilitätsformen zu verlagern. Dies setzt eine entsprechende Angebotsvielfalt und eine entsprechende Anzahl von Fahrzeugen im alternativen Mobilitätsmarkt voraus. Wie sich dieser Markt entwickelt, ist schwer einzuschätzen. Ohne jedoch notwendige Vorbereitungen zu treffen, ist eine Weiterentwicklung nur bedingt denkbar.

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

Untersuchung einer Schulzeitenstaffelung

Das Zielkonzept des Kreises Düren sieht darüber hinaus vor, bis zum Jahr 2018 zu analysieren, ob durch eine geeignete Staffelung von Schulanfangszeiten betriebliche und wirtschaftliche Verbesserungen zu erzielen sind. Nach Erfahrungen aus anderen Kreisen (Beispiel Stadt Lünen im Kreis Unna) können sich durch leichte Verschiebungen der morgendlichen Schulanfangszeiten bei einigen ausgewählten Schulen Verbesserungen im Leistungsangebot (zusätzliche Fahrten) und/oder Reduzierungen des Produktionsaufwandes (durch Einsparung von Bussen) ergeben. Im zweiten Fall würde eine Senkung des Zuschussbedarfs für den Kreis folgen, der frei gewordene Mittel ggf. anderweitig zum Nutzen des ÖPNV einsetzen könnte.

Der Kern der Optimierung besteht oft darin, dass ein und derselbe Bus für zwei nacheinander liegende Zuführungsfahrten zu den Schulen eingesetzt werden kann statt nur für eine Fahrt. Diese Optimierung ist naturgemäß nicht möglich, wenn alle Schulen nahezu die gleichen Anfangszeiten aufweisen. Aus Sicht des Kreises soll untersucht werden, ob und welche Potenziale durch die Anpassung von Schulanfangszeiten bestehen.

Diese Überlegungen gründen sich u.a. auf dem Runderlass des nordrhein-westfälischen Ministeriums für Schule und Weiterbildung vom 5. Mai 2015 („Unterrichtsbeginn, Verteilung der Wochenstunden, Fünf-Tage-Woche, Klassenarbeiten und Hausaufgaben an allgemeinbildenden Schulen“). Darin heißt es u.a.:

"Der Unterricht beginnt in der Zeit zwischen 7.30 Uhr und 8.30 Uhr. Der Schulträger entwickelt insbesondere in Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen eine abgestimmte Regelung und schlägt Zeiten für den Unterrichtsbeginn vor. Die Schulleiterin oder der Schulleiter folgt bei der Festsetzung des Unterrichtsbeginns den begründeten Vorschlägen des Schulträgers, falls nicht zwingende pädagogische Gründe entgegenstehen."

Demnach ist es explizit gefordert, dass sich Schulträger und Verkehrsunternehmen zusammensetzen, ihre begründeten Interessen austauschen und zu einer gemeinsamen Lösung kommen. Der Kreis Düren hält es für erforderlich, dass er als Aufgabenträger diesen Abstimmungen beiwohnt.

6 Zielkonzept – Analysen und Maßnahmen pro Gemeinde

In Kapitel 6 wird für alle Städte und Gemeinden des Kreises Düren das Zielkonzept 2018 individuell und umfangreich mit allen geplanten Maßnahmen beschrieben. Bestandteil der Unterkapitel zu den jeweiligen Gemeinden sind auch einige wichtige Analyseschritte, da sich die Maßnahmen in der Regel aus diesen Analysen herleiten. Somit können die Kapitel je Gemeinde als eigenständig betrachtet werden, ohne dass das Gesamtwerk gelesen werden muss. Kreisweite Analysen und Bewertungen aus dem Kapitel 4 werden berücksichtigt. Die bereits in Kapitel 5 beschriebenen Konzepte und Maßnahmen, die im Zusammenhang mit dem Schnellbusnetz und den Verknüpfungen stehen, werden in der Regel in den Gemeinde-Kapiteln erneut vollständig wiedergegeben. Alle übrigen Maßnahmen, welche die Gemeinde speziell betreffen, werden ergänzt.

Die nachfolgende Auflistung zeigt auf, welche Inhalte je Gemeinde in Kapitel 6 dargestellt werden:

- 1) Analyse ÖPNV-Bediensstruktur und -umfang**
- 2) Analyse Erschließungswirkung**
- 3) Erreichbarkeitsanalyse (Reisegeschwindigkeit im ÖPNV)**
- 4) Fazit der Analyse**
- 5) Zielkonzept mit Maßnahmenempfehlungen**
 - Grafische Darstellung des Netzes (Konzept im Vergleich zum Status quo)
 - Tabellarische Darstellung der Linien (Zielkonzept 2018, nach Verkehrszeiten)
 - Texte Beschreibung der wesentlichen Maßnahmen (individuell nach Bedarf)

Nachfolgend werden die Elemente des Kapitels 6, die für jede Gemeinde dargestellt werden, kurz mit einer Beispielgrafik gezeigt und es werden allgemeine Erläuterungen gegeben, um die Verständlichkeit zu erhöhen.

- 1) Die Darstellung des Bestandsnetzes (ÖPNV-Bediensstruktur) erfolgt mit Hilfe eines Ausschnittes aus dem Liniennetzplan des AVV.**



Dieser enthält neben der genauen Linienführung aller ÖPNV-Linien auch die Standorte der Haltestellen. Dargestellt sind ferner das relevante Straßennetz, die Schienenstrecken und die Ortslagen.

Die Quantität und Produktart der Bedienung auf den einzelnen Linien (ÖPNV-Bediensumfang) wird nachfolgend über eine Tabelle dargestellt, die den Linienverlauf, den Grundtakt und das Regelprodukt zur jeweiligen Liniennummer angibt. „bed.“ steht für bedarfsorientiert. Darüber hinaus wird auf individuelle Besonderheiten hingewiesen. Die Tabelle mit den Bestandslinien ist unterteilt in einen hellblau

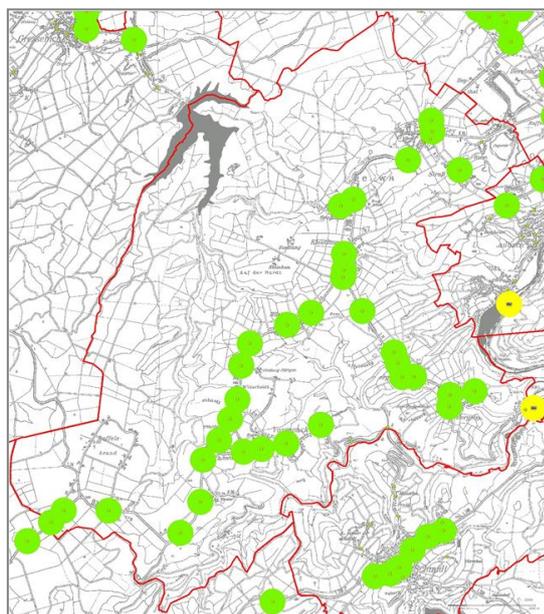
Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

unterlegten Bereich für die *Normalverkehrszeit* und einen dunkler blau unterlegten Teil für die sogenannte *Schwachverkehrszeit*, das heißt Fahrten, die abends und am Wochenende stattfinden (vgl. Abschnitt 3.4). Somit ist jede Linie in der Tabelle zweimal aufgeführt, da sich die Strukturen in der Normal- und in der Schwachverkehrszeit in der Regel deutlich unterscheiden.

Linie	Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Bemerkungen
231	Düren - Stockheim - Heimbach - Gemünd - Schleiden	Regionalbus	bed.	Abschnittsweise höchst unterschiedliche Bedienung, diverse Verkehrsaufgaben
231	Düren - Stockheim - Heimbach - Gemünd - Schleiden	Regionalbus	bed.	Abschnittsweise höchst unterschiedliche Bedienung, diverse Verkehrsaufgaben
BHH	Heimbach	Bürgerbus	bed.	
BHH	Heimbach	Bürgerbus	k.A.	
N 03a	Nierau - Kreuzau - Leversbach - Nideggen - Thum	Nachtbus	bed.	
N 03a	Nierau - Kreuzau - Leversbach - Nideggen - Thum	Nachtbus	bed.	

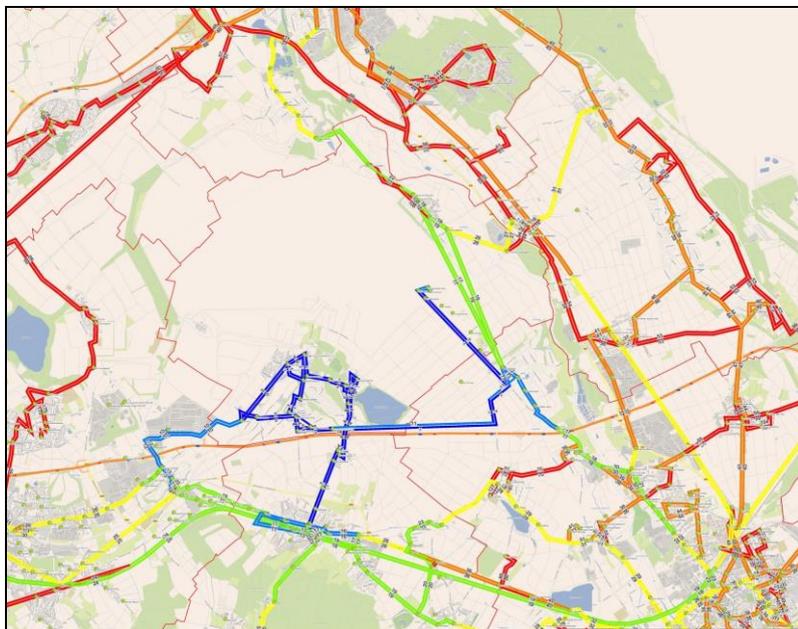
Weitere Besonderheiten und eine Beschreibung der wichtigsten Zusammenhänge, finden sich als textliche Erläuterungen unterhalb der Tabelle.

2) Nachfolgend wird die räumliche Erschließung mit Hilfe eines sogenannten Isochronenplans dargestellt. Dieser ist ein Produkt aus dem Verkehrsprognosemodell des Kreises Düren von BVS Rödel & Pachan und umfasst mehrere Stufen der Bedienungshäufigkeit der betrachteten Haltestellen. Im Kapitel 6 dargestellt ist jeweils die Variante mit einem Grundangebot von mindestens 6 Fahrtenpaaren an den Tagen Montag bis Freitag, das heißt einem Angebot mindestens im 120-Minuten Takt. Die Darstellung verdeutlicht die Erschließungswirkung der Haltestellen in Bezug auf die Siedlungs- und Gewerbebereiche und verwendet dazu einen Radius und die Haltestelle von 300 m Luftlinie entsprechend einen Fußweg von ca. 360 m (Umfwegfaktor 1,2).



3) Im nächsten Abschnitt wird die sogenannte Erreichbarkeit mittels einer Grafik dargestellt. Unter Erreichbarkeit ist die Reisezeit bzw. Reisegeschwindigkeit zu verstehen. Die Darstellungen enthalten jeweils die ÖPNV-Fahrzeiten von der zentralen Innenstadthaltestelle der betrachteten Gemeinde in die Ortsteile und in die Nachbargemeinden bzw. umgekehrt. Neben den (klein) dargestellten Zahlen, welche die Fahrzeiten in Minuten angeben, erfolgt gut sichtbar eine Darstellung der Analyse der Erreichbarkeit über Farben. Dazu wird folgendes Schema verwendet:

dunkelblau	Reisezeit bis 7,5 Minuten
hellblau	Reisezeit bis 15 Minuten
hellgrün	Reisezeit bis 22,5 Minuten
gelb	Reisezeit bis 30 Minuten
orange	Reisezeit bis 37,5 Minuten
rot	Reisezeit länger als 37,5 Minuten

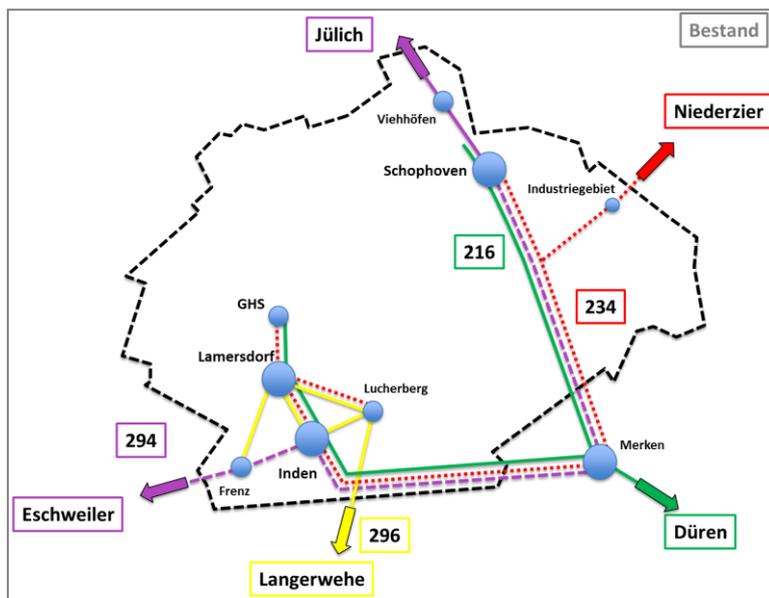


4) Die Grafiken zum ÖPNV-Bestand, zur Erschließungswirkung und zur Erreichbarkeit (Unterabschnitte 1, 2 und 3 innerhalb der Gemeindekapitel) sprechen jeweils für sich und sind in der Regel nicht mit erläuternden Texten versehen. Zusammenfassend wird dann im Unterabschnitt 4 ein kurzes, aber prägnantes Fazit aus der Betrachtung der Linien und dieser Analyse gezogen. Fallweise wird auch nochmals kurz auf die Pendlerdaten (vgl. Kap. 4.3) eingegangen.

5) Die in den abschließenden, umfangreichen Unterkapiteln beschriebenen Maßnahmen und Zielnetze der jeweiligen Gemeinde bilden die Grundlage für die Durchführung der künftigen Verkehrsangebote im Kreis Düren und stellen die Mindestanforderungen für das/die Verkehrsunternehmen dar. Zunächst wird das Zielkonzept mit Hilfe eines einfach gehaltenen schematischen Plans der jeweiligen Gemeinde grafisch dargestellt. Um die Maßnahmen zu verdeutlichen, wird der schematische Liniennetzplan für den Bestand und für die Planung wiedergegeben, sodass die strukturellen Unterschiede deutlich werden. Anschließend werden die Maßnahmen textlich individuell beschrieben.

Die schematischen Darstellungen der Bestands- und Zielnetze geben die wichtigsten Ortsteile der jeweiligen Gemeinden wieder. Diese sind mit blauen Punkten gekennzeichnet. Die ÖPNV-Linien sind mit Liniennummern versehen und zeigen die Bedienung dieser Ortsteile schematisch auf. Verlaufen die Linien neben den blauen Punkten, so bedeutet dies eine Bedienung am Ortsrand. Verkehren die Linien auch außerhalb des dargestellten Ortes, so sind die Endpunkte der Linien (farbiger Kasten) angegeben.

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020



Die Buslinien sind in drei verschiedene Stricharten aufgeteilt. Dabei bedeuten

- durchgezogene Linien ein Verkehrsangebot im Bereich des 60-Minuten-Taktes oder besser
- lang gestrichelte Linien ein Verkehrsangebot im Bereich des 120-Minuten-Taktes
- kurz gestrichelte Linien ein bedarfsorientiertes Verkehrsangebot oder wenige Fahrten

Die Schienenstrecken sind mit einer gestrichelten grauen Linie nachrichtlich ebenfalls eingezeichnet.

Des Weiteren findet sich in diesem fünften Abschnitt jeweils eine Tabelle mit den Buslinien im Zielkonzept, welche als entscheidende Darstellung für die Maßnahmen, ihre detaillierte Ausgestaltung und in der Regel auch für die Veränderung des Leistungsangebotes angesehen wird. In den Tabellen wird der Zielzustand des Nahverkehrsplanes mit hohem Detaillierungsgrad dargestellt.

Linie	Mo-Fr HVZ	Mo-Fr	Sa	So	Summe je Woche	Veränderung ggü. 2015 / Zielnetz / Maßnahme NVP
231	0	0	0		0	Aufteilung der Linie in drei Teillabschnitte: Düren - Kreuzau-Stockheim - Frolitzheim als separate Linie, Frolitzheim - Heimbach - Gmünd/Schleiden 2 zusätzliche FP, Freizeitverkehre ebenfalls separat.
231		0	0	0	0	Integration der heutigen Fahrten in der SVZ der Linie 231 in die Linie SB 98, Freizeitfahrten separat unter neuer Liniennummer mit Integration der "Mäxchen-Fahrten".
BHH	0	0	0		0	
BHH		0	0	0	0	
N 03a	0	0	0		0	Verbesserte Information zur möglichen Bedienung des gesamten Südens des Kreises Düren mit der letzten Fahrt
N 03a		0	0	0	0	Verbesserte Information zur möglichen Bedienung des gesamten Südens des Kreises Düren mit der letzten Fahrt

Dargestellt ist die Veränderung der Bestandsverkehre zum Zielkonzept, basierend auf der obigen Tabelle zum Status quo. Das Zielkonzept wird wiederum für verschiedene Zeitfenster beschrieben. Die Tabelle mit den Linien ist unterteilt in einen hellblau unterlegten Bereich für die *Normalverkehrszeit* und einen dunkler blau unterlegten Teil für die sogenannte *Schwachverkehrszeit*, das heißt Fahrten, die abends und am Wochenende stattfinden. Somit ist jede Linie in der Tabelle zweimal aufgeführt, da sich die Strukturen in der Normal- und in der Schwachverkehrszeit in der Regel deutlich unterscheiden.

Die hier aufgeführte Veränderung der Anzahl der Fahrtenpaare basiert auf den jeweiligen Bestandsleistungen (s.o. unter 1)) und skizziert damit das künftige Mindestangebot im Zusammenhang mit der vorderen Tabelle aus dem Status quo exakt; die absolute Mindestanzahl der Fahrtenpaare in den Schnellbus-Korridoren nach Abschnitt 5.3.5 ist zu berücksichtigen. Zu jeder Linie wird in den ersten Spalten neben dem groben Linienverlauf das entsprechend anzuwendende Produkt (siehe Produktpalette in Kapitel 3) und der anzuwendende Grundtakt genannt, danach die Mindestanzahl an Fahrtenpaaren, und zwar unterschieden in die Zeiträume montags-freitags in der HVZ, montags-freitags

sonst, samstags und sonntags. Es folgt die Summe aus den vorigen vier Spalten. Abschließend werden wesentliche Veränderungen textlich skizziert.

Eine Reihe von Linien taucht in den Maßnahmetabellen neu auf, da es sie im Bestand nicht gibt. Dies gilt insbesondere für die zahlreichen neuen Schnellbuslinien, aber auch für einige Regionallinien. Des Weiteren werden bestehende Linien zum Teil in mehreren Teilen dargestellt, da es sich bei den Regionallinien im Kreis Düren häufig um komplexe Linien handelt, die in ihren unterschiedlichen Linienverläufen auch unterschiedliche Veränderungen erfahren. Diese Veränderungen betreffen auch die Status Quo-Tabellen, da es sich im Original um eine zusammenhängende Tabelle handelt.

Zusätzliche Verkehrsleistungen können die Unternehmen jederzeit eigenverantwortlich ergänzen. Für alle Verkehrsangebote, für die der Nahverkehrsplan keine ausdrückliche Veränderung vorsieht, gilt grundsätzlich das derzeitige Fahrplanangebot (Fahrplan 2015) als Mindeststandard. Abweichungen sind lediglich durch eine Umstellung auf Bedarfssysteme möglich. Größere Veränderungen bedürfen der Absprache mit dem Aufgabenträger und der Vorlage von Gründen. Als Gründe kommen in Frage:

- Der Abbau von Parallelverkehren in einem Korridor, sofern sich das Gesamtangebot dadurch nicht verschlechtert
- Der Nachweis einer geringen und über einen längeren Zeitraum deutlich verringerten Fahrgastnachfrage.

Grundsätzlich gelten die Angaben in den nachfolgenden Tabellen je Gemeinde für den gesamten Linienverlauf. Da dieser jedoch bei jeder Linie nicht immer über den gesamten Tagesverlauf einheitlich ist, werden entweder für die einzelnen Linienabschnitte Hinweise gegeben, oder die Veränderung ergibt sich aus der Struktur des Fahrplans der Linie im Bestand.

Ein weiterer grundsätzlicher Hinweis bezieht sich auf den Schülerverkehr. Alle vorrangig dem Schülerverkehr dienenden Fahrten sind grundsätzlich bei Veränderungen der Linien zu erhalten, sofern die Nachfrage für diese nicht entfallen ist.

Abschließend werden in diesem Kapitel noch jeweils Haltestellen empfohlen, für die die Errichtung einer Mobilstation (siehe Abschnitt 5.5) verkehrlich sinnvoll ist. Dabei ist es stets möglich, dass bei genauer Kenntnis der Ortslagen, der Grundstücksbesitzverhältnisse und der Platzverhältnisse sich einzelne dieser Haltestellen nicht eignen und durch entsprechende Haltestellen in der näheren Umgebung ersetzt werden müssen. Die Umgestaltung von Haltestellen zu Mobilstationen ist im Grundsatz Aufgabenbereich der jeweiligen Gemeinde. Der Nahverkehrsplan unterstützt hier durch die Benennung der verkehrlich sinnvollsten Standorte.

Im Rahmen der Ausstattung von Haltestellen mit Mobilstationen wurden die nachfolgend kurz bezeichneten Kategorien 1 bis 5 gebildet. Die ausführliche Darstellung der Ausstattungsmerkmale ist im Kapitel 5.5 enthalten. Die Kategorien werden im Kapitel 6 je Kommune identisch verwendet.

Kat.	Bezeichnung	Codefarbe
1	Überregionale Verknüpfungspunkte	rot
2	Regionale Verknüpfungspunkte	gelb
	Städtische Verknüpfungspunkte	gelb
3	Örtliche Verknüpfungspunkte	gelb
	Ortsteilzentren	gelb
4	Lokale Verknüpfungspunkte	blau
	Quartiersverknüpfungspunkte	blau
5	dezentrale Anschlusspunkte	grün
	Hp und Bf im SPNV	grün
	wichtige Einzelquellen/-ziele	grün

Die Zielnetze und Maßnahmen sind individuell auf jede Linie bzw. auf jeden Verkehrskorridor zugeschnitten und decken in der Regel die in Kapitel 3 definierten Mindestanforderungen ab, wobei dies teilweise durch Überlagerung mehrerer Linien geschieht (z.B. zwei Linien jeweils im 2-Stunden-Takt ergeben durch Versatz einen 1-Stunden-Takt). Im Falle von Unklarheiten bezüglich einzelner Details

bei der späteren Durchführung der Verkehre wird auf die vorhergehenden Kapitel verwiesen, sofern aus den Darstellungen in Kapitel 6 die Gestaltung des künftigen Verkehrsangebotes nicht in jedem Detail exakt hervorgeht. Die detaillierten Angaben in Kapitel 6 haben im Zweifel Vorrang vor den allgemeinen Angaben in den Abschnitten 3.4 und 3.5.

Linien, welche die Gemeindegrenzen überschreiten, sind für jede Gemeinde einzeln dargestellt. Sofern dies nicht ausdrücklich anders beschrieben ist, gelten die Angaben zur Leistungserbringung auf den Linienabschnitten, die durch das jeweils behandelte Gemeindegebiet führen. Aus der Summe dieser Darstellungen ergibt sich dann das Gesamtangebot für die jeweilige Regionallinie.

Im Zusammenhang mit diesem Nahverkehrsplan wurde die Zuordnung der Aufgabenträger-Grenzen-überschreitenden Linien zu *einem* Aufgabenträger vorgenommen, der für die Vergabe der Linien zuständig ist. Damit werden Leistungen mit Verantwortung vom Kreis Düren auch auf dem Gebiet anderer Aufgabenträger erbracht und umgekehrt verkehren auch Linien aus der Zuständigkeit von Nachbar-Aufgabenträgern im Kreis Düren. Auch solche Leistungen werden in diesem Nahverkehrsplan behandelt. Für diese Verkehre wurden Absprachen getroffen und die Leistungen im Rahmen des Beteiligungsverfahrens abgestimmt.

Die Maßnahmen des Nahverkehrsplanes Kreis Düren sind im Rahmen der hier gemachten Festlegungen verbindlich und von den Verkehrsunternehmen zwingend einzuhalten. Ausnahmen hiervon bilden Maßnahmen, die ausdrücklich als „optional“ oder mit dem Zusatz „gegebenenfalls“, eventuell auch abgekürzt „ggf.“ oder „ggfs.“ bezeichnet sind. Ein Teil dieser Maßnahmen dient insbesondere der Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Verkehrsangebote. Ob diese tatsächlich erreicht wird, lässt sich aber erst nach Erstellung eines detaillierten Fahrplangerüstes bestimmen, so dass erst dann erkennbar ist, ob die entsprechende Maßnahme sinnvoll und wirtschaftlich ist oder nicht. Fällt die Bilanz negativ aus, sind diese Maßnahmen nicht zwingend umzusetzen.

Da die Ausführungen jedoch ggf. sinnvolle Anregungen für die Verkehrsunternehmen darstellen und möglicherweise zu relevanten Effekten bei der Umlaufplanung führen sowie teilweise auch geeignet sind, die Taktstrukturen für die Fahrgäste zu verbessern oder Linien zu verlängern, sind sie im Nahverkehrsplan zusätzlich aufgeführt.

6.1 Aldenhoven

6.1.1 Analyse ÖPNV-Bediensstruktur und -umfang

Die Bestandssituation im öffentlichen Personennahverkehr der Gemeinde Aldenhoven wird nachfolgend durch eine Linienübersicht und eine Tabelle wiedergegeben. Neben dem Linienverlauf kann auf diese Weise auch das grundsätzliche Taktangebot nachvollzogen werden.

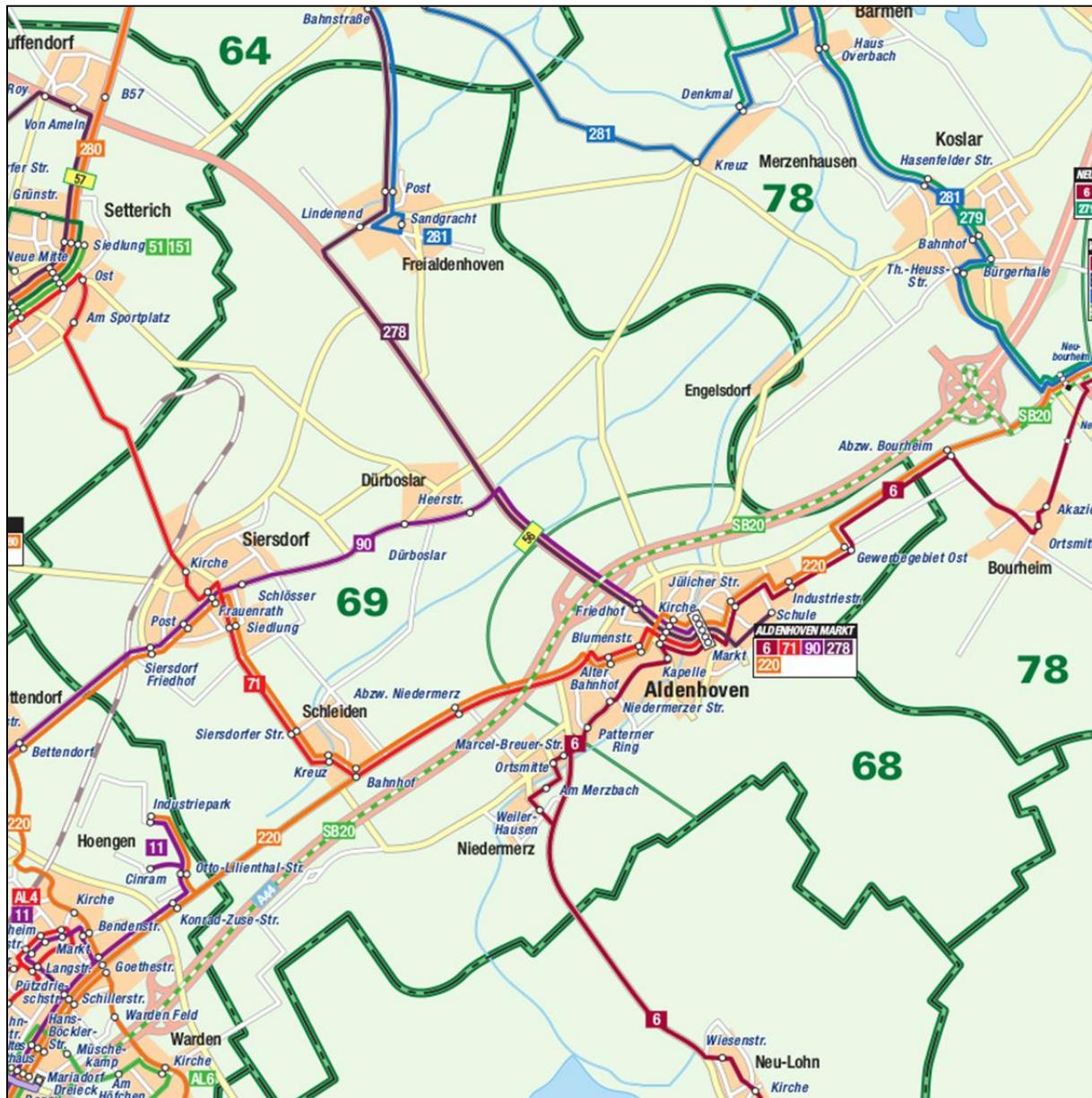


Abb. 74: Linienetzplan Gemeinde Aldenhoven im Bestand (Quelle: Linienetzplan des AVV)

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

Linie	Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Bemerkungen
6	EW Talbahnhof - EW Bushof - EW Neu-Lohn - Aldenhoven - Jülich Bf.	Regionalbus	60	
6	EW Talbahnhof - EW Bushof - EW Dürwiß - EW Neu-Lohn - Aldenhoven	Regionalbus	120	Erschließung Dürwiß
71	Geilenkirchen - Baesweiler - Siersdorf - Aldenhoven	Regionalbus	120	
71	Geilenkirchen - Baesweiler - Siersdorf - Aldenhoven	Regionalbus	bed.	
90	AL Denkmalplatz - AL Bettendorf - Siersdorf - Aldenhoven	Regionalbus	60	
90	AL Denkmalplatz - AL Bettendorf - Siersdorf - Aldenhoven	Regionalbus	120	
220	AC Bushof - WÜ Kaninsberg - AL Begau - AL Mariadorf - Aldenhoven - Jülich - Forschungszentrum (werktags)	Regionalbus	30	Linie weist Schnellbus-Charakter auf
220	AL Mariadorf - Aldenhoven - Jülich (samstags, sonn- und feiertags)	Regionalbus	60/ 120	Linie weist Schnellbus-Charakter auf
278	Linnich - Ederen - Aldenhoven und zurück	Regionalbus	bed.	
278	Linnich - Ederen - Aldenhoven und zurück	Regionalbus	bed.	nur 2 FP an Samstagen
279	Jülich - Koslar - Barmen - Rurdorf - Linnich	Regionalbus	60	
279	Jülich - Koslar - Barmen - Rurdorf - Linnich	Regionalbus	bed.	nur 4 FP an Samstagen
281	Jülich - Koslar - Ederen - Freialdenhoven und zurück	Regionalbus	bed.	
281	Jülich - Koslar - Ederen - Freialdenhoven und zurück	Regionalbus	bed.	nur 2 FP an Samstagen
289	Übach-Palenberg - Baesweiler - Aldenhoven - Linnich	Regionalbus	bed.	nur für die Belange des Schülerverkehrs
289	Übach-Palenberg - Baesweiler - Aldenhoven - Linnich	Regionalbus	k.A.	
511	Titz - Linnich - Jülich - Aldenhoven	Regionalbus	bed.	nur für die Belange des Schülerverkehrs
511	Titz - Linnich - Jülich - Aldenhoven	Regionalbus	k.A.	
SB 20	Aachen - Mariadorf - Aldenhoven - Jülich - Forschungszentrum	Schnellbus	bed.	
SB 20	Aachen - Mariadorf - Aldenhoven - Jülich - Forschungszentrum	Schnellbus	k.A.	

Tab. 75: Linien in der Gemeinde Aldenhoven im Bestand

Es fällt auf, dass zahlreiche Linien in Aldenhoven am Wochenende ein stark reduziertes Angebot aufweisen. Sehr gute Takte gibt es insbesondere auf der Linie 220 Aachen – Aldenhoven – Jülich, aber auch die Linien 6, 90 und 279 verkehren über weite Teile des Tages im 60-Minutentakt. Die ebenfalls auf Aldenhovener Gemeindegebiet verkehrende Schnellbuslinie SB 20 Aachen – Jülich wird mit einigen wenigen Fahrten über die Autobahn geführt und hat keine Haltestelle in Aldenhoven. Die Reisezeiten zwischen Aldenhoven und Aachen sind somit nicht ganz ideal, aber dennoch in Kombination mit der Fahrtenhäufigkeit als gut zu bezeichnen.

6.1.2 Analyse Erschließungswirkung

Die räumliche Erschließung ist in Aldenhoven insgesamt als gut zu bezeichnen, da keine bedeutenden Erschließungslücken auftreten. Geringfügige Mängel gibt es am Rande einiger Ortslagen, beispielsweise im südlichen Bereich von Freialdenhoven, im Norden von Siersdorf und Dürboslar sowie in Teilen des Zentralbereiches Aldenhoven. Darüber hinaus ist der Ortsteil Engelsdorf mit 190 Einwohnern nicht qualifiziert mit ÖPNV erschlossen. Insgesamt ist die Situation aber als gut zu bezeichnen, zumal die meisten Haltestellen auch eine gute Fahrtenhäufigkeit aufweisen.

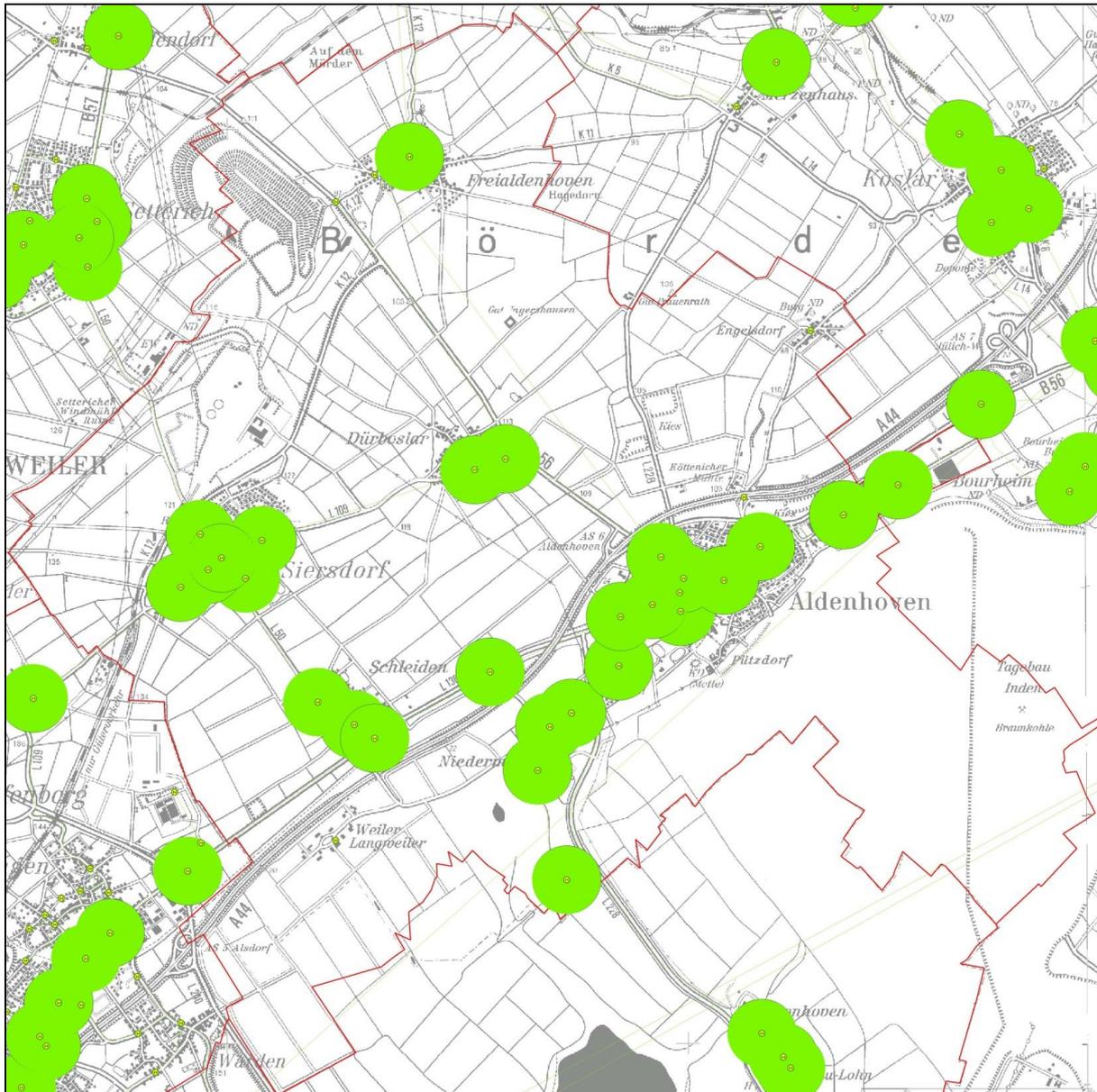


Abb. 76: Analyse Erschließungswirkung – Einzugsbereiche der Haltestellen mit 300 m Radius bei Haltestellen mit mindestens 6 Fahrtenpaaren von Montag bis Freitag, die rote Umrandung stellt die Grenze des Gemeindegebietes dar

6.1.3 Erreichbarkeitsanalyse

Die Analyse der Erreichbarkeit zeigt auf, dass alle im ÖPNV erreichbaren Ortsteile der Gemeinde Aldenhoven innerhalb von weniger als 15 Minuten zu erreichen sind. Auch die wichtige Verbindung nach Jülich wird in sehr kurzer Zeit realisiert. Die Reisegeschwindigkeiten des ÖPNV im Großraum Aldenhoven sind insgesamt als sehr gut zu bezeichnen.

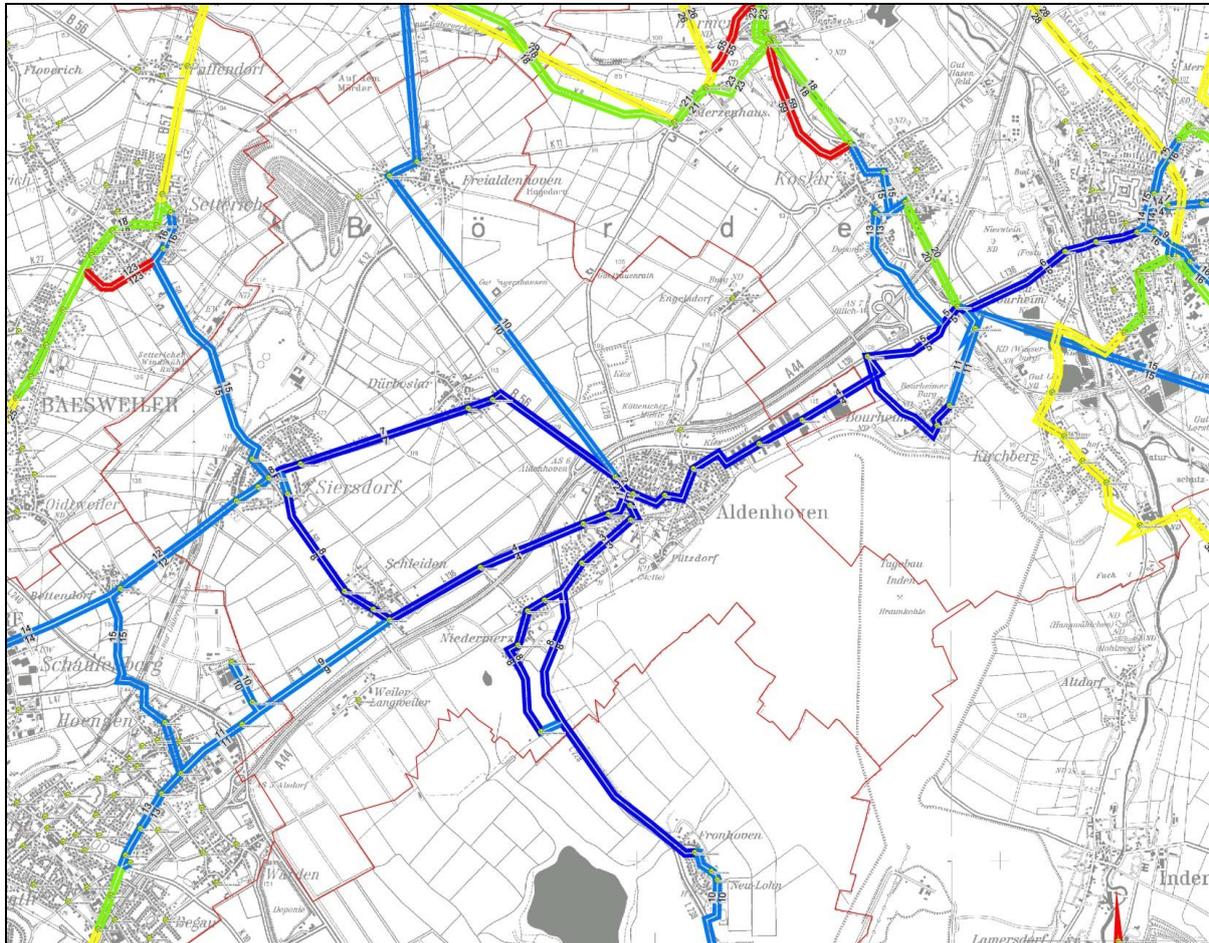


Abb. 77: Analyse Erreichbarkeit – Beförderungszeit im ÖPNV als Fahrzeit in Minuten zur zentralen Haltestelle Aldenhoven Markt; Farben von blau (kurze Fahrzeiten) nach rot (lange Fahrzeiten), Minutenangabe durch Zahlen

6.1.4 Fazit der Analyse

Die räumliche Erschließung weist leichte Mängel im Hauptort und deutliche Mängel in Freialdenhoven, Niedermerz und Siersdorf Nord auf.

Die Fahrtenhäufigkeit nach Freialdenhoven ist gering. Der Ortsteil Engelsdorf ist ohne ÖPNV-Anbindung.

Innerhalb des Kreises Düren ist die Gemeinde Aldenhoven deutlich stärker an der Stadt Jülich als an der Stadt Düren ausgerichtet. Die Zahl der Binnenpendler in Aldenhoven liegt in der Mitte zwischen diesen beiden. Ein bedeutendes Potenzial ist ferner von und nach Linnich festzustellen. Außerhalb des Kreises Düren hat Aachen für Aldenhoven überragende Bedeutung. Die Zahl der Pendlerverbindungen ist noch geringfügig höher als die zwischen Aldenhoven und Jülich. Weitere starke Potenziale sind in Richtung Eschweiler und Alsdorf zu finden.

Die Reisezeiten innerhalb von Aldenhoven sind, ausgehend vom Zentralort, durchgehend sehr gut. Auch die Reisezeiten in die Nachbargemeinden sind unproblematisch, von und nach Aachen und Eschweiler aber nicht optimal. Grund dafür ist die aktuelle Konstruktion der Schnellverkehrslinien. Während die gute vertaktete Linie 220 Halte in Aldenhoven aufweist, werden die stark beschleunigten Fahrten auf der Achse Aachen – Aldenhoven – Jülich als SB 20 ohne Halt in Aldenhoven über die BAB 44 geführt.

6.1.5 Zielkonzept mit Maßnahmenempfehlungen

Die folgende Abbildung zeigt grafisch den Status quo und das Liniennetz im Zielkonzept.

Die schematischen Liniennetzpläne erlauben einen Überblick über die wichtigsten Maßnahmen. In Aldenhoven ist hier vor allem deutlich erkennbar, dass sich das Angebot zwischen den nördlich von Aldenhoven gelegenen Städten (Linnich und Jülich) verbessert. Die Linie 71 wird nach den Planungen der Städtereion durch eine neue Linie 91 ersetzt. Die Verkehrsaufgaben bleiben die gleichen.

Des Weiteren wird der bedeutende Ortsteil Freialdenhoven erheblich verbessert an das Zentrum von Aldenhoven angebunden. Dies geschieht im Wesentlichen über eine Verlängerung der Linie 281, die von Jülich kommend künftig nicht mehr in Freialdenhoven endet, sondern bis Aldenhoven Zentrum durchgeführt wird. Auf der Linie 278 fallen dafür Fahrten im vergleichbaren Umfang weg, es gibt jedoch ergänzende Schülerfahrten, sodass insgesamt ein bedeutend besseres Angebot entsteht, da die Linie 281 auch mehr Fahrten aufweist als die Linie 278.

Des Weiteren wird die kommunale Erschließung verbessert, in dem die Bereiche östlich des Zentralortes durch die Linie 281 mit bedient werden, sodass sich die Erschließungswirkung hier verbessert. Dies vor allem vor dem Hintergrund von zusätzlichen Quellen und Zielen des Verkehrs in diesem Bereich.

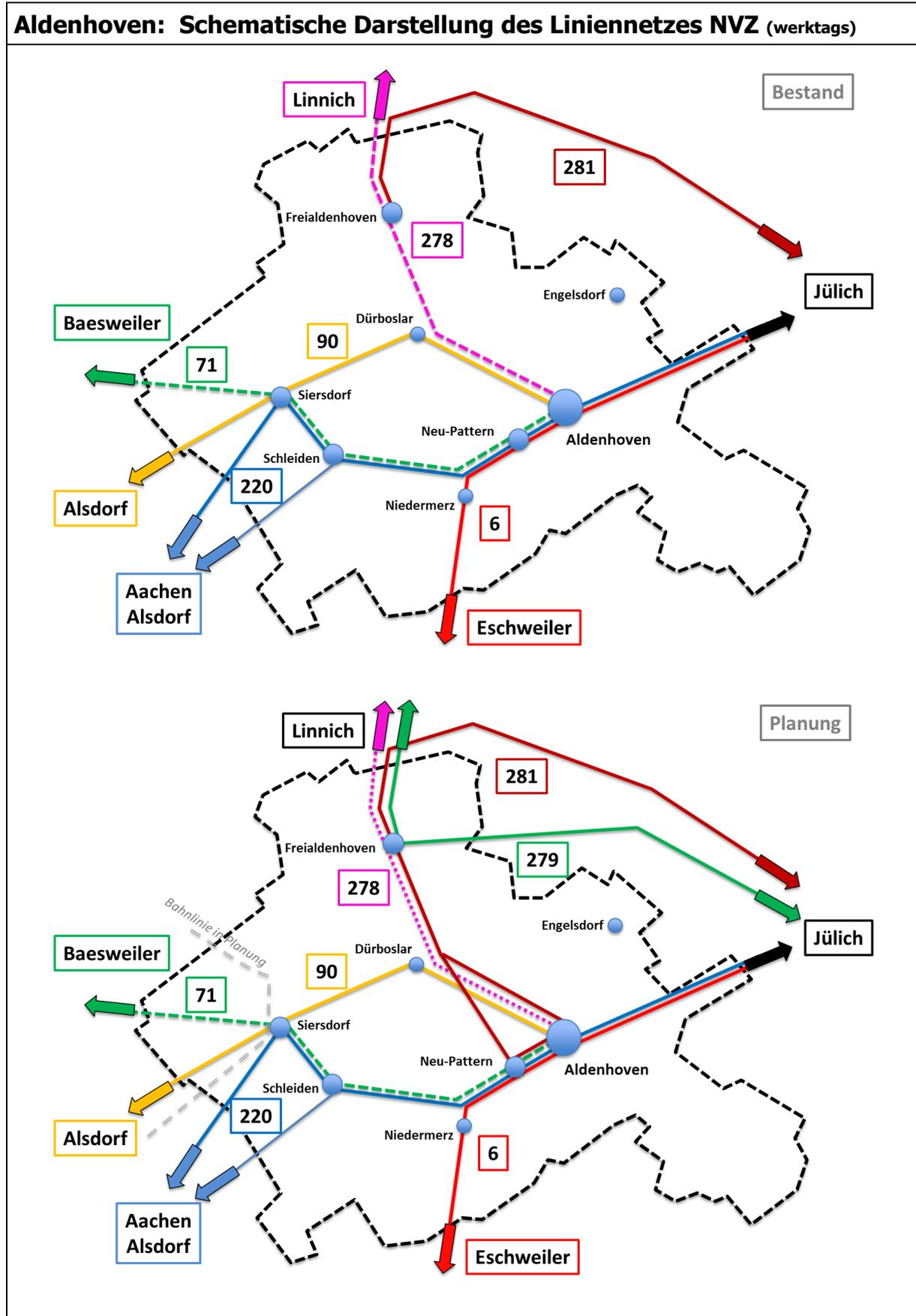


Abb. 78: Schematischer Liniennetzplan Gemeinde Aldenhoven im Bestand und im Zielkonzept

Das Zielkonzept sieht folgende Maßnahmen vor:

- Für die **Linie 220** Aachen – Jülich wird eine Verlegung in den Taktknoten 15/45 in Jülich angestrebt. Dadurch werden auf der einen Seite die Anschlüsse in allen Richtungen vor allem auch an die Rurtalbahn optimiert, auf der anderen Seite verschlechtert sich die Anschlusssituation in Mariadorf. In der Gesamtabwägung ist diese Maßnahme trotz erheblicher Nachteile in Mariadorf positiv zu beurteilen. Rein aus der Sicht des Kreises Düren sind die Vorteile sogar sehr deutlich überwiegend. Von dieser Maßnahme profitiert auch die Rurtalbahn erheblich.
- Die Linie 220 erhält zwei zusätzliche Fahrtenpaare zwischen Mariadorf und Jülich zur späten Rückfahrt aus Aachen kommend in der SVZ.
- Die Linie 220 in Jülich wird optional mit jedem zweiten Kurs direkt zum Forschungszentrum geführt. Dadurch kann ggf. ein Fahrzeug im Pendelverkehr zwischen dem dortigen Rurtalbahn-Bahnhof und dem Forschungszentrum eingespart. Die Anbindung der Fachhochschule bleibt in vergleichbarer Qualität, durch deutliche Vermehrung der Fahrten der Linie 270/SB 270, bestehen.
- Neue Führung der **Linie 279** von Jülich, Koslar und Barmen über Merzenhausen, Freialdenhoven, Ederen und Welz, von Rurdorf aus Stich nach Floßdorf und erneut über Rurdorf nach Linnich.
- Verlängerung der **Linie 281** von Freialdenhoven bis Aldenhoven
- Entfall der **Linie 278** bis auf den Schülerverkehr. Zusätzlich werden aber drei neue Fahrtenpaare ergänzt und auf den Bedarf der Schüler (Gesamtschulen Linnich & Aldenhoven) ausgerichtet.
- Im Rahmen der Verlängerung der Linie 281 kann eine **zusätzliche Haltestelle** in Freialdenhoven Süd die Erschließungswirkung verbessern. In Siersdorf Nordost (Linie 90 bei Netto) kann ebenfalls ein neuer Haltestellenstandort geprüft werden.

Dadurch ergeben sich folgende Effekte:

- Durch die Kombination aus den Maßnahmen zu den Linien 278, 279 und 281 ergibt sich eine wesentlich häufigere Verbindung von Freialdenhoven nach Aldenhoven als im Bestand.
- Es entsteht ein 30-Minutentakt-Angebot für die Ortsteile Merzenhausen, Ederen und Freialdenhoven. Entgegen erster Überlegungen wird die Haltestelle Abzweig Floßdorf mit der Linie 279 im Stundentakt weiter bedient.
- Als Nachteil sind lediglich der Umsteigezwang in Freialdenhoven bei den Taktfahrten zwischen Linnich und Aldenhoven und die längere Fahrtzeit von Floßdorf nach Jülich zu nennen. Der Umstieg zwischen Linnich und Aldenhoven wird jedoch so optimiert, dass er komfortabel möglich ist. Die Fahrmöglichkeiten zwischen Linnich und Aldenhoven steigen in der Anzahl aber deutlich an, sodass der Nachteil des Umsteigens mehr als kompensiert wird. Ferner werden zusätzliche Fahrtenpaare für den Schülerverkehr Aldenhoven – Linnich als Direktverbindungen angeboten. Alle Linien werden, sofern dies wirtschaftlich möglich ist, mit ihren Taktfahrten in die Knoten Jülich (15/45) und Aldenhoven (00/30) geführt. Dadurch sind gute Anschlüsse und leichte „Merkbarkeit“ für die Kunden gewährleistet.

Die Prüfung einer ALT-Anbindung von Engelsdorf ergab, dass für die Realisierung das Potenzial zu gering ist. Eine Lösung wäre nur im Rahmen kommunaler Eigeninitiative (Bürgerbus) möglich. Der Nahverkehrsplan sieht grundsätzlich eine ÖPNV-Erschließung ab einer Einwohnerzahl von 250 vor (siehe Kapitel 3.3). In Engelsdorf beträgt die Einwohnerzahl 196 Einwohner (Kapitel 4.1) und liegt damit unterhalb dieser Schwelle.

Im Falle einer Verwirklichung der Euregiobahn-Verlängerung Alsdorf – Siersdorf – Baesweiler verbessert sich der Anschluss in Siersdorf Bahnhof mit häufigerem Fahrtenangebot und Änderung der Linien 71 und 90. Die Umsetzung dieser Maßnahme ist aber erst im Zeitraum des nächsten NVP wahrscheinlich.

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

Veränderung ggü. 2015 / Zielnetz / Maßnahme NVP										
Linie	Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Mo-Fr HVZ	Mo-Fr	Sa	So	Summe je Woche	Veränderung ggü. 2015 / Zielnetz / Maßnahme NVP	
6	EW Talbahnhof - EW Bushof - EW Neu-Lohn - Aldenhoven - Jülich Bf.	Regionalbus	60	0	0	0	0	0		
6	EW Talbahnhof - EW Bushof - EW Dürnwiß - EW Neu-Lohn - Aldenhoven	Regionalbus	120		0	0	0	0		
71	Geilenkirchen - Baesweiler - Siersdorf - Aldenhoven	Regionalbus	120	0	0	0	0	0	Im Falle der Ausnahme von SPNV zwischen Alsdorf und Baesweiler mit Haltepunkt in Sersdorf Anpassung.	
71	Geilenkirchen - Baesweiler - Siersdorf - Aldenhoven	Regionalbus	bed.		0	0	0	0	Im Falle der Ausnahme von SPNV zwischen Alsdorf und Baesweiler mit Haltepunkt in Sersdorf Anpassung.	
90	AL Denkmalplatz - AL Bettendorf - Sersdorf - Aldenhoven	Regionalbus	60	0	0	0	0	0	Im Falle der Ausnahme von SPNV zwischen Alsdorf und Baesweiler mit Haltepunkt in Sersdorf Anpassung.	
90	AL Denkmalplatz - AL Bettendorf - Sersdorf - Aldenhoven	Regionalbus	120		0	0	0	0	Im Falle der Ausnahme von SPNV zwischen Alsdorf und Baesweiler mit Haltepunkt in Sersdorf Anpassung.	
220	AC Bushof - WU Kannenberg - AL Begau - AL Mariadorf - Aldenhoven - Jülich - Forschungszentrum (werktags)	Regionalbus	30	0	0	0	0	0	Verlegung der Zeitlage in den 15 / 45er-Knoten am Bahnhof Jülich	
220	AL Mariadorf - Aldenhoven - Jülich (samstags, sonn- und feiertags)	Regionalbus	60/120		2	2	2	14	Verlegung der Zeitlage in den 15 / 45er-Knoten am Bahnhof Jülich, Fahrten Abendverbindung von AC mit 2 FP von Mariadorf bis Jülich verlängern.	
278	Linnich - Ederen - Aldenhoven und zurück	Regionalbus	bed.	0	-2	2		-8	Reduzierung der Fahrten auf den Schülerverkehr, dafür 3 FP neue Direktfahrten für die Belange der Schüler	
278	Linnich - Ederen - Aldenhoven und zurück	Regionalbus	bed.		0	0	0	0	Umwandlung des Angebotes an Samstagen von Standardlinienbus auf TaxiBus, 4 statt 2 Fahrtenpaare, Anschluss in Freialdenhoven oder Ederen an den TaxiBus der Linie 279	
279	Jülich - Ko-slar - Barmen - Rurdorf - Linnich	Regionalbus	60	0	0	0	0	0	Änderung Linienverlauf: Jülich - Ko-slar - Barmen - Merzenhausen - Freialdenhoven - Ederen - Welz - Rurdorf - Floßdorf - Rurdorf - Linnich. Zeitlage: Knoten 15/45 in Jülich, 00/30 in Linnich.	
279	Jülich - Ko-slar - Barmen - Rurdorf - Linnich	Regionalbus	bed.		0	0	0	0	Umwandlung des Angebotes an Samstagen von Standardlinienbus auf TaxiBus, Anschluss in Freialdenhoven oder Ederen an den TaxiBus der Linie 278	
281	Jülich - Ko-slar - Ederen - Freialdenhoven und zurück	Regionalbus	bed.	2	4	-2		28	Verlängerung der Linie Freialdenhoven - Aldenhoven, Ergänzung um 6 Fahrtenpaare auf dem gesamten Linienweg	
281	Jülich - Ko-slar - Ederen - Freialdenhoven und zurück	Regionalbus	bed.		0	-3	0	-3	Entfall des Angebotes an Samstagen	
289	Übach-Palenberg - Baesweiler - Aldenhoven - Linnich	Regionalbus	bed.	0	0	0	0	0		
289	Übach-Palenberg - Baesweiler - Aldenhoven - Linnich	Regionalbus	k.A.		0	0	0	0		
511	Titz - Linnich - Jülich - Aldenhoven	Regionalbus	bed.	0	0	0	0	0		
511	Titz - Linnich - Jülich - Aldenhoven	Regionalbus	k.A.		0	0	0	0		
SB20	Aachen - Mariadorf - Aldenhoven - Jülich - Forschungszentrum	Schnellbus	bed.	0	0	0	0	0		
SB20	Aachen - Mariadorf - Aldenhoven - Jülich - Forschungszentrum	Schnellbus	k.A.		0	0	0	0		

Tab. 79: Zielkonzept 2018 für Aldenhoven - Veränderungen gegenüber Status quo

Zur im *Kapitel 5.4* beschriebenen Verbesserung der Verknüpfung von Verkehrsmitteln ist es sinnvoll, Mobilstationen in jeder Gemeinde des Kreises Düren einzurichten. Diesbezüglich enthält der Nahverkehrsplan einen fachlichen Vorschlag für alle Gemeinden, um sinnvolle Standorte anzuregen. Die folgende Tabelle gibt Haltestellen wieder, für die eine Anlage von Mobilstationen sinnvoll ist. Ebenfalls wiedergegeben wird der empfohlene Ausbaustandard auf Grundlage der Überlegungen in *Kapitel 5.5*. Vor der Inbetriebnahme sind weitere Fragen, z.B. nach Platz- und Grundstückbesitzverhältnissen zu klären, da dies im Rahmen des NVP nicht möglich ist.

Für Aldenhoven werden sechs Mobilstationen der Kategorie 4 (blau) und eine der Kategorie 3 (gelb) empfohlen.

Aldenhoven
Markt
Kirche
Freialdenhoven Post
Siersdorf Frauenrath
Schleiden Bahnhof
Dürboslar
Niedermerz

6.2 Düren

6.2.1 Analyse ÖPNV-Bediensstruktur und -umfang

Die Bestandssituation im öffentlichen Personennahverkehr der Stadt Düren wird nachfolgend durch eine Linienübersicht und eine Tabelle wiedergegeben.



Abb. 80: Liniennetzplan Stadt Düren im Bestand (Quelle: AVV)

Das Liniennetz der Stadt Düren ist flächendeckend dicht und weist eine gute Erschließungswirkung auf. Auch sämtliche Nachbarkommunen sind durch regionale Linien gut erreichbar. Mängel bestehen hier allenfalls in kleinen Details.

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

Linie	Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Bemerkungen
108	Jülich - Inden - Langerwehe - Niederzier - Düren	Regionalbus	bed.	dient ausschließlich dem Schülerverkehr
108	Jülich - Inden - Langerwehe - Niederzier - Düren	Regionalbus	k.A.	dient ausschließlich dem Schülerverkehr
202	Düren - Rölsdorf - Lendersdorf - Kufferath/Niederau/Kreuzau	Stadtbus	30	Dürener Stadtlinie mit Einzelfahrten nach Kreuzau
202	Düren - Rölsdorf - Lendersdorf - Kufferath/Niederau/Kreuzau	Stadtbus	60	Dürener Stadtlinie mit Einzelfahrten nach Kreuzau
203	Kaiserplatz - Städtisches Krankenhaus - Grüngürtel	Stadtbus		
203	Kaiserplatz - Städtisches Krankenhaus - Grüngürtel	Stadtbus		
204	Kaiserplatz - Zülpicher Platz - Henry-Ford-Straße / Weyerfeld	Stadtbus	60	
204	Kaiserplatz - Zülpicher Platz - Henry-Ford-Straße / Weyerfeld	Stadtbus		
205	Kaiserplatz - Bahnhof/ZOB - Lindenbaum	Stadtbus	30	
205	Kaiserplatz - Bahnhof/ZOB - Lindenbaum	Stadtbus	60	
206	Düren - Bahnhof/ZOB - Birkesdorf - Mariaweiler - Hoven - Echtz	Stadtbus	30	
206	Düren - Bahnhof/ZOB - Birkesdorf - Mariaweiler - Hoven - Echtz	Stadtbus	60	
207	Düren - Merzenich und zurück	Regionalbus	30	
207	Düren - Merzenich und zurück	Regionalbus	30/60	
208	Düren - Merzenich - Nörvenich - Zülpich	Regionalbus	60	
208	Düren - Merzenich - Nörvenich - Zülpich	Regionalbus	60	
209	Düren - Arnoldsweiler - Merzenich, S-Bhf. - Morschenich	Regionalbus	60	In der HVZ 20-Minutentakt auf Teilstrecke
209	Düren - Arnoldsweiler - Merzenich, S-Bhf. - Morschenich	Regionalbus	60	Kein Angebot an Sonntagen
210	(Düren-) Kreuzau - Boich - Nideggen - Schmidt	Regionalbus	bed.	Düren - Kreuzau nur Einzelfahrten
210	(Düren-) Kreuzau - Boich - Nideggen - Schmidt	Regionalbus	bed.	Düren - Kreuzau nur Einzelfahrten
211	Düren - Kreuzau - Drove - Thum - Berg	Regionalbus	60	
211	Düren - Kreuzau - Drove - Thum - Berg	Regionalbus	60/120	
212	Nörvenich - Wissensheim - Pingsheim - Lechenich	Regionalbus	bed.	
212	Nörvenich - Wissensheim - Pingsheim - Lechenich	Regionalbus	bed.	
213	Düren - Gürzenich - Birgel - Derichsweiler - Gürzenich Wald	Stadtbus		
213	Düren - Gürzenich - Birgel - Derichsweiler - Gürzenich Wald	Stadtbus		
214	Kaiserplatz - Odenthalstraße - Zülpicher Platz	Stadtbus		
214	Kaiserplatz - Odenthalstraße - Zülpicher Platz	Stadtbus		

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

Linie	Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Bemerkungen
216	Düren - Hoven - Merken - Inden/Altdorf - Schophoven	Regionalbus	30/60	
216	Düren - Hoven - Merken - Inden/Altdorf - Schophoven	Regionalbus	60/ k.A.	
221	Düren - Kreuzau - Nideggen	Regionalbus	30/60	
221	Düren - Kreuzau - Nideggen	Regionalbus	60/ 120	
222	Düren - Lendersdorf - Kufferath und zurück	Stadtbus		
222	Düren - Lendersdorf - Kufferath und zurück	Stadtbus		
224	Kaiserplatz - Gneisenaustraße	Stadtbus	30	
224	Kaiserplatz - Gneisenaustraße	Regionalbus	60	
230	Düren - Kelz - Poll - Pingsheim	Regionalbus	bed.	
230	Düren - Kelz - Poll - Pingsheim	Regionalbus	bed.	
231	Düren - Stockheim - Heimbach - Gemünd - Schleiden	Regionalbus	bed.	Abschnittsweise höchst unterschiedliche Bedienung, diverse Verkehrsaufgaben
231	Düren - Stockheim - Heimbach - Gemünd - Schleiden	Regionalbus	bed.	Abschnittsweise höchst unterschiedliche Bedienung, diverse Verkehrsaufgaben
234	Huchem-Stammeln - Krauthausen - Inden - Ellen - Niederzier - Hambach	Regionalbus	bed.	
234	Huchem-Stammeln - Krauthausen - Inden - Ellen - Niederzier - Hambach	Regionalbus	k.A.	
236	Düren - Huchem-Stammeln - Niederzier - Merzenich	Regionalbus	120	stark am Schülerverkehr ausgerichtet, teilweise verdichtet, insgesamt sehr unregelmäßig
236	Düren - Huchem-Stammeln - Niederzier - Merzenich	Regionalbus	k.A.	
237	Düren - Mariaweiler - Echtz - Geich - Langerwehe	Regionalbus	60	
237	Düren - Mariaweiler - Echtz - Geich - Langerwehe	Regionalbus	120/ bed	
238	Düren - Arnoldsweiler - Niederzier - Stetternich - Jülich	Regionalbus	60	
238	Düren - Arnoldsweiler - Niederzier - Stetternich - Jülich	Regionalbus	120	
239	Birgel - Derichweiler - Echtz - Mariaweiler und zurück	Quartierbus	60	
239	Birgel - Derichweiler - Echtz - Mariaweiler und zurück	Multibus		
276	Düren - Golzheim - Buir - Blatzheim	Regionalbus	120	stark am Schülerverkehr ausgerichtet, teilweise verdichtet, insgesamt sehr unregelmäßig
276	Düren - Golzheim - Buir - Blatzheim	Regionalbus	k.A.	
294	Jülich - Kirchberg - Schophoven - Merken - Inden/Altdorf - Weisweiler	Regionalbus	60/ bed.	
294	Jülich - Kirchberg - Schophoven - Merken - Inden/Altdorf - Weisweiler	Regionalbus	bed.	
296	Düren - Schlich - Langerwehe - Inden/Altdorf - Lamersdorf - Frenz	Regionalbus	30/60	
296	Düren - Schlich - Langerwehe - Inden/Altdorf - Lamersdorf - Frenz	Regionalbus	60/ 120	

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

Linie	Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Bemerkungen
298	Düren - Vettweiß - Zülpich - Enzen - Euskirchen	Regionalbus	60	
298	Düren - Vettweiß - Zülpich - Enzen - Euskirchen	Regionalbus	120	
CityBus	Annakirmesplatz - Kaiserplatz und zurück	Stadtbus	30	
CityBus	Annakirmesplatz - Kaiserplatz und zurück	Stadtbus	60	samstags: 60' sonntags kein Angebot
N 01	Birkesdorf - Huchem-Stammeln - Jülich - Niederzier - Arnoldsweiler	Nachtbus	bed.	
N 01	Birkesdorf - Huchem-Stammeln - Jülich - Niederzier - Arnoldsweiler	Nachtbus	bed.	
N 02	Merzenich - Nörvenich - Vettweiß - Stockheim - Binsfeld	Nachtbus	bed.	
N 02	Merzenich - Nörvenich - Vettweiß - Stockheim - Binsfeld	Nachtbus	bed.	
N 03a	Niederau - Kreuzau - Leversbach - Nideggen - Thum	Nachtbus	bed.	
N 03a	Niederau - Kreuzau - Leversbach - Nideggen - Thum	Nachtbus	bed.	
N 03b	Rölsdorf - Lendersdorf - Gey - Bergheim - Obermaubach	Nachtbus	bed.	
N 03b	Rölsdorf - Lendersdorf - Gey - Bergheim - Obermaubach	Nachtbus	bed.	
N 04	Mariaweiler - Inden/Altendorf - Lamersdorf - Langerwehe - Gürzenich	Nachtbus		
N 04	Mariaweiler - Inden/Altendorf - Lamersdorf - Langerwehe - Gürzenich	Nachtbus		
Rufbus F	Merken - Inden/Altendorf - Lamersdorf - Lucherberg	Rufbus	k.A.	
Rufbus F	Merken - Inden/Altendorf - Lamersdorf - Lucherberg	Rufbus	60	
Rufbus H	Birkesdorf - Mariaweiler - Echtz - Arnoldsweiler	Stadtbus	60	
Rufbus H	Birkesdorf - Mariaweiler - Echtz - Arnoldsweiler			
Stadttring A	Kaiserplatz - Odenthalstraße - Kreishaus - Kaiserplatz	Stadtbus	60	
Stadttring A	Kaiserplatz - Odenthalstraße - Kreishaus - Kaiserplatz	Stadtbus	60	
Stadttring B	Kaiserplatz - Chlodwigplatz - Grüngürtel - Kaiserplatz	Stadtbus	60	
Stadttring B	Kaiserplatz - Chlodwigplatz - Grüngürtel - Kaiserplatz	Stadtbus	60	
SB 98	Düren - Stockheim - Zülpich - Euskirchen	Schnellbus	60	
SB 98	Düren - Stockheim - Zülpich - Euskirchen	Schnellbus	k.A.	

Tab. 81: Linien in der Stadt Düren im Bestand

6.2.2 Analyse Erschließungswirkung

Die Analyse der Erschließungswirkung zeigte lediglich an einigen Ortsrändern leichte Mängel auf. Im Kerngebiet gibt es größere Lücken vorwiegend nur in Bereichen, in denen Freizeit- oder Gewerbenutzung vorliegt. Am südlichen Ortsrand und im Bereich des Grüngürtels bestehen die einzigen etwas größeren Erschließungslücken.

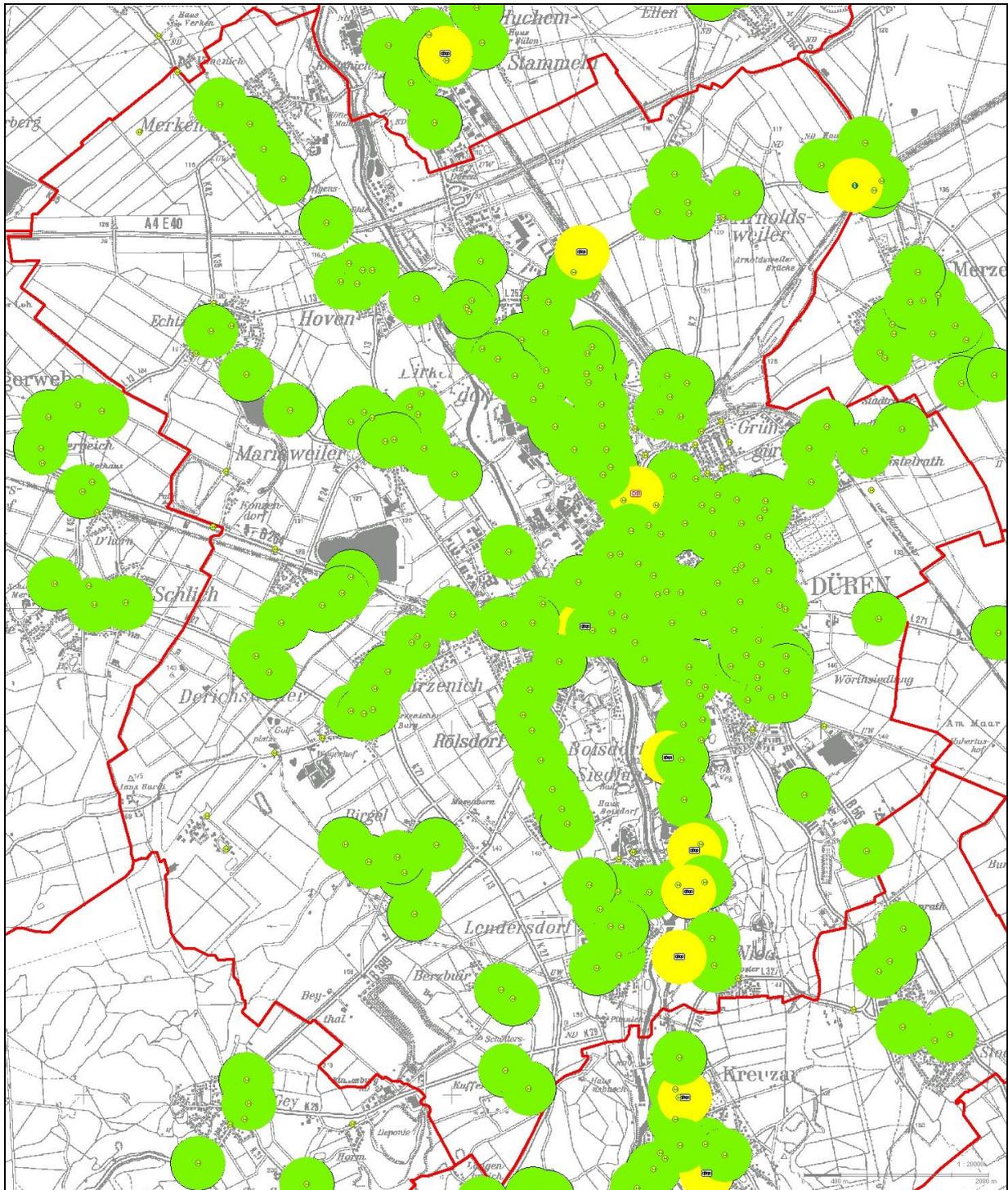


Abb. 82: Analyse Erschließungswirkung – Einzugsbereiche der Haltestellen mit 300 m Radius bei Haltestellen mit mindestens 6 Fahrtenpaaren von Montag bis Freitag

6.2.3 Erreichbarkeitsanalyse

In Bezug auf die Reisegeschwindigkeit sind sowohl alle Ortsteile, als auch die unmittelbaren Nachbargemeinden in kurzer Reisezeit erreichbar. Mängel bestehen tendenziell eher in den Verbindungen mit den etwas weiter entfernten Gemeinden.

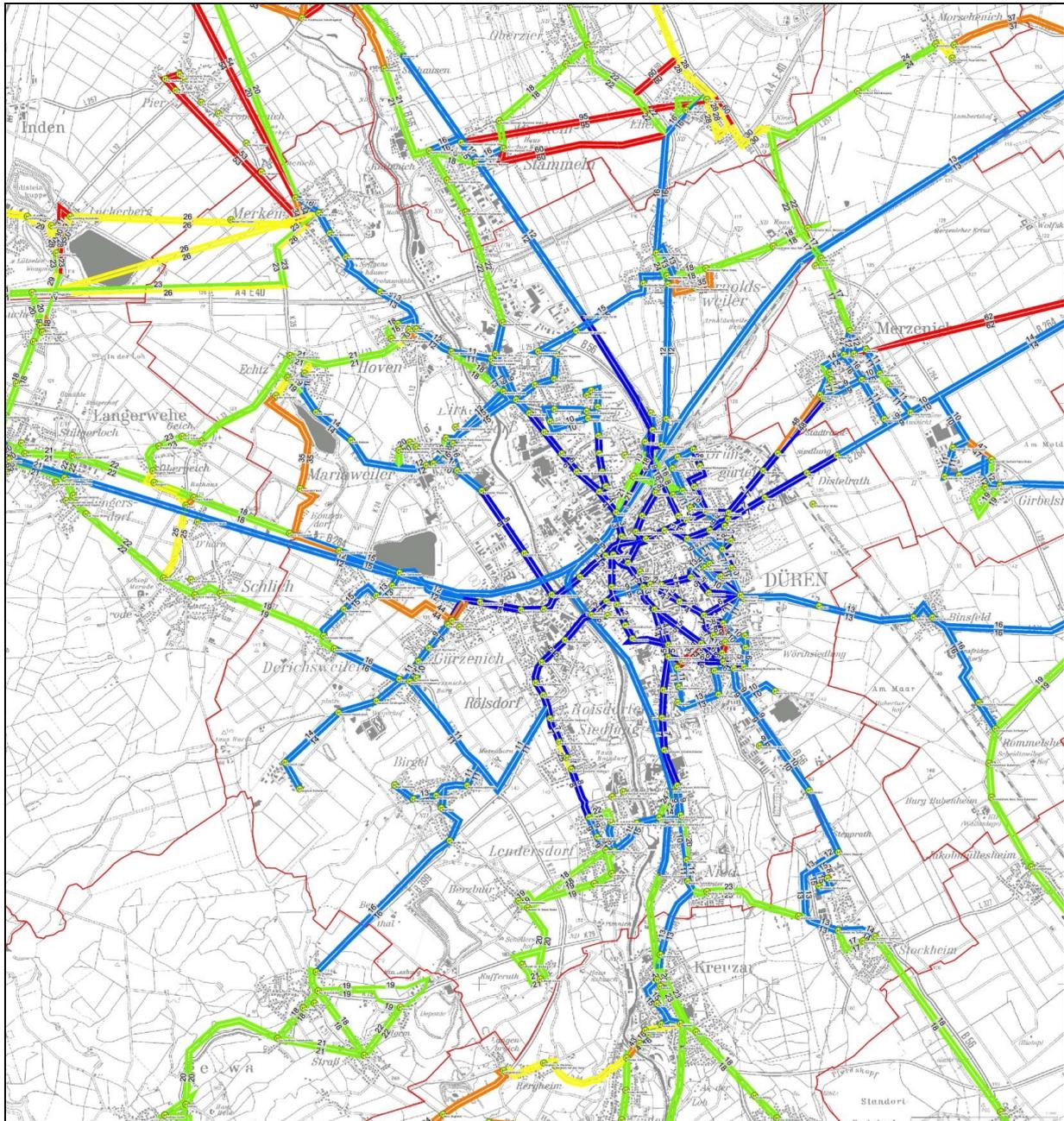


Abb. 83: Analyse Erreichbarkeit – Beförderungszeit im ÖPNV als Fahrzeit in Minuten zur zentralen Haltestelle Düren Kaiserplatz; Farben von blau (kurze Fahrzeiten) nach rot (lange Fahrzeiten), Minutenangabe durch Zahlen

6.2.4 Fazit der Analyse

Während im direkten Zentrum von Düren keine Auffälligkeiten zu erkennen sind, weist die räumliche Erschließung leichte Mängel im nördlichen und südlichen Bereich der Kernstadt auf. Ferner sind in den Ortsteilen Hoven, Echtz, Mariaweiler, Berzbuir, Kufferath und Lendersdorf leichte Mängel festzustellen.

52% aller Fahrten im Pendlerverkehr sind Binnenverkehr, daher hat der Ortsverkehr eine hohe Bedeutung, zum Vergleich: Jülich 44%, Inden 17%, Langerwehe 18%, Merzenich 14%.

Die Reisezeiten sind im Orts- und Regionalverkehr positiv zu bewerten.

6.2.5 Zielkonzept mit Maßnahmenempfehlungen

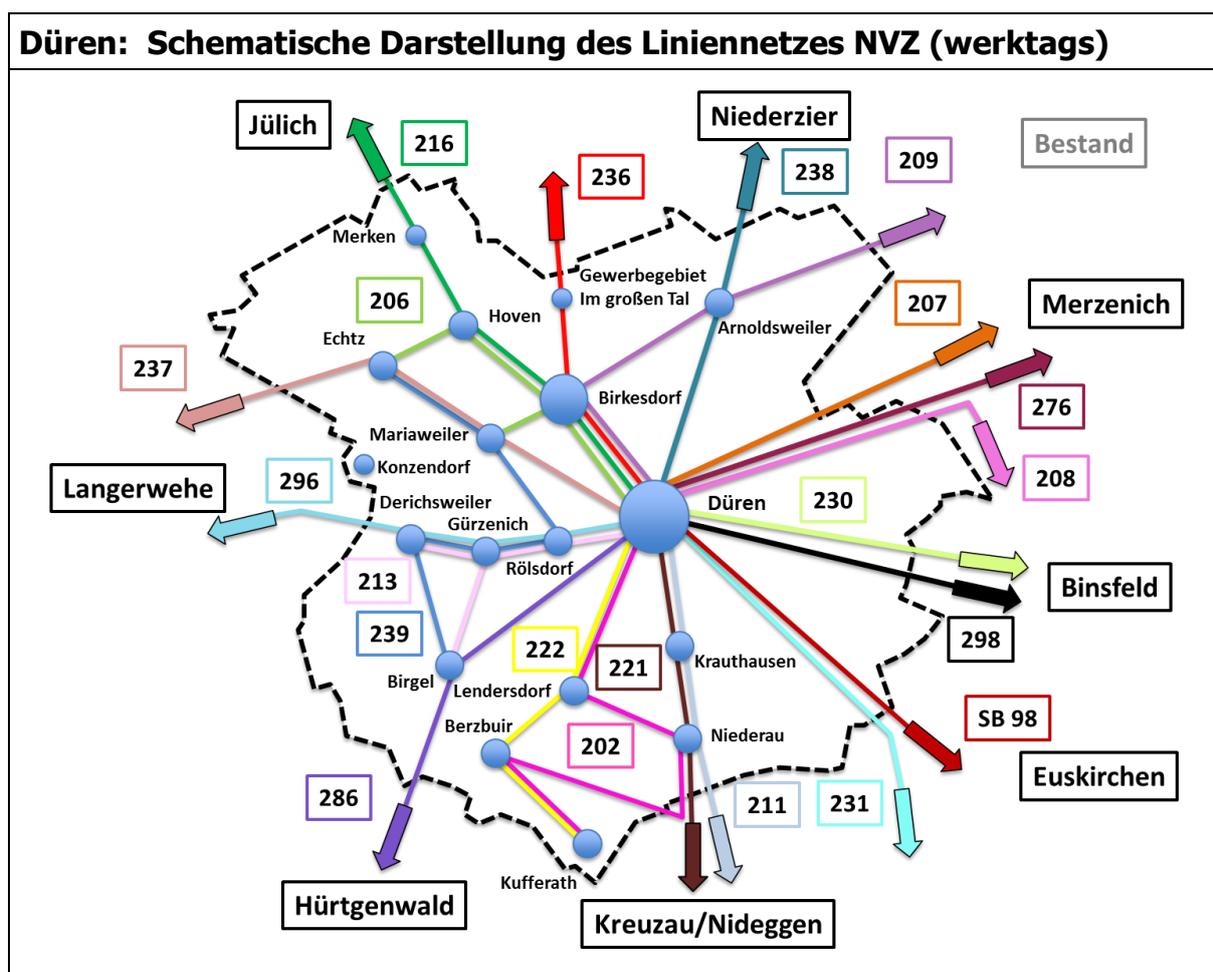


Abb. 84: Schematischer Liniennetzplan Stadt Düren im Bestand

Vorgesehen ist die Umwandlung der **Linie 216** in eine durchgehende Verbindung Düren – Merken – Schophoven – Jülich und eine davon getrennte Verbindung Huchem-Stammeln – Merken – Inden – Eschweiler-Weisweiler (Linie 294) mit Umstiegmöglichkeit in Merken (Richtung Düren oder Jülich). Der Dorfentwicklungsplan Merken wurde hierbei berücksichtigt. Umgekehrt berücksichtigt dieser die Beibehaltung bzw. den Ausbau der zentralen Haltestelle im Ortsteil Merken in der Weise, dass sowohl die Verbringung einer Pausenzeit des Personals, als auch der Umstieg zwischen den Linien 216 und 294 gewährleistet ist.

Die Hauptlast der schnellen Verbindung zwischen Düren und Inden liegt auf der Linie 296 in Kombination mit dem Umstieg auf den SPNV in Langerwehe (s.u.).

Für den Schülerverkehr werden daneben weiter umsteigefreie Fahrten von Inden über Merken nach Düren auf der Linie 216 angeboten; ggf. ist hierfür eine neue Liniennummer zu vergeben.

Die **Linie 294** wird auf der Relation Eschweiler-Weisweiler Bhf. – Inden – Merken – Huchem-Stammeln mit häufigeren Fahrten aufgewertet; in Weisweiler Bhf. soll ein optimaler Umstieg zur Regionalbahn realisiert werden. Für die Hauptverkehrszeit (Schülerverkehr) wird eine geeignete Anzahl an Fahrten weiterbetrieben, die umsteigefrei von Weisweiler über Inden nach Jülich führen. In den übrigen Zeiten wird die Verbindung Weisweiler – Inden – Merken – Huchem-Stammeln der Linie 294 eine anschlussgesicherte Übereck-Verbindung in Merken zur Linie 216 erhalten.

Vorgesehen ist erhebliche Verdichtung der Fahrtenanzahl der **Linie 296** zwischen Inden und Langerwehe einschließlich Verschiebung der Zeitlage und Optimierung des Anschlusses am Bahnhof Langerwehe in beiden Richtungen. Die Verdichtung über weite Strecken der Haupt- und Normalverkehrszeit hat keinen festen 30-Minutentakt zum Ziel, sondern orientiert sich an einem optimierten Anschluss am Bahnhof Langerwehe, sodass auch ein unregelmäßiger Versatz der Linien in Kauf zu nehmen ist. Zwischen Düren und Langerwehe wird das Angebot an Sonntagen um 4 Fahrtenpaare ausgeweitet.

Die **Linie 206** wird in einem Ring von Birkesdorf über Hoven, Echtz und Mariaweiler zurück nach Birkesdorf geführt und verkehrt entweder in beiden Richtungen, oder stets Birkesdorf – Mariaweiler – Echtz – Hoven – Birkesdorf, um eine optimale Fahrplanlesbarkeit zu gewährleisten. Über einen Umstieg auf die Linie 237 sind weitere Direktverbindungen nach Langerwehe und in verschiedene Ortsteile möglich. Der Umstieg erfolgt im Ortsteil Echtz. Die Zeitlage der Linie 206 wird verändert, dadurch entsteht im Bereich einiger Haltestellen ein 15-Minutentakt Birkesdorf – Düren. Durch die Maßnahme erfolgt auch die Anbindung des Badesees Düren-Echtz in hoher Qualität. Diese Maßnahme wird durch die Schaffung eines Angebotes an Sonntagen im 120-Minutentakt (6 Fahrtenpaare) ergänzt. Eine geringfügige Kompensation für die Zusatzleistungen kann auf anderen Linien in Düren stattfinden, sofern die Nachfrage gering ist.

Auf der **Linie 286** – neu SB 286 – wird ein zusätzliches Angebot am Wochenende geschaffen, mit Fokus auf Freizeitmöglichkeiten im Raum Hürtgenwald wie den Bike-Park Hürtgenwald. Samstagsabends werden 2 Fahrtenpaare, sonntags 4 Fahrtenpaare ergänzt. Geeignete Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme werden geprüft und ggf. angeboten. Sollte eine Übernahme der feinteiligen Erschließung im Bereich der Stadt Düren im Vergleich zur heutigen Linie 286 durch andere Linien möglich sein, so wird angestrebt, die SB-Linie auch im Bereich Düren zu beschleunigen.

Eine Anbindung der Landeslinik wäre sinnvoll. Die Fahrplanausgestaltung der **Linie 205** verfügt allerdings über keine Reserven, insofern würden hier extrem hohe Kosten erzeugt. Das gleiche gilt auch für eine Bedienung über andere Linien. In diesem Falle kämen noch bedeutende Umwege für die Bestandsfahrgäste hinzu. Es kann somit keine Maßnahme empfohlen werden.

Bei der Linie **Linie 237** wird erfolgt ggf. in Langerwehe eine Verschiebung um einige Minuten, um einen optimierten Anschluss an die Linie RB 20 sowohl nach Aachen als auch nach Düren zu erreichen. Durch die Änderung der Zeitlage entstünde zwischen den Haltestellen Dampfmühlenstraße und Julistraße weitgehend ein 15-Minutentakt. Am Wochenende wird der Linienverlauf zwischen Mariaweiler und Düren auf den Mirweiler Weg zur Erschließung des Badesees Düren-Gürzenich, ggf. mit Stichfahrt verlegt. Das Angebot an Sonntagen wird um 4 Fahrtenpaare ausgeweitet. Eine Verlängerung der Linie in Richtung Eschweiler/Weisweiler wird für sinnvoll erachtet und bildet einen Prüfauftrag für die Fortschreibung des NVP.

Die **Linie 207** wird optional zu den Minuten 15/45 in den Knoten am Kaiserplatz verlegt, dadurch entfällt die parallele Lage zur Linie 203 und es entsteht ein 15-Minutentakt Kaiserplatz – Krankenhaus.

Die **Linie 208** wird durch Expressfahrten als SB 208 mit beschleunigter Fahrzeit aufgewertet. Dadurch ergeben sich deutliche Angebotsverdichtungen zwischen Düren und Nörvenich mit ca. 12 Fahrtenpaaren und zwischen Nörvenich und Sievernich mit ca. 4 Fahrtenpaaren. Darüber hinaus werden einzelne Fahrten über Frauwüllesheim sowie über Golzheim geführt.

Linien 209 und 235: HVZ-Fahrten der 209 im 20-Minutentakt werden mit dem heutigen Fahrtenangebot der Linie 235 zusammengefasst. Dadurch entsteht ein 20-Minutentakt zwischen Merzenich - Merzenich S-Bahn - Arnoldweiler. Die neue S-Bahn-Zeitlage seit Dezember 2015 ist dabei bereits berücksichtigt. Verknüpfung der "langen" Fahrten der Linie mit der Linie 236. Dadurch entsteht ein effizienter Fahrzeugeinsatz.

Auf der **Linie 210** entfällt der Abschnitt Nideggen-Brück - Nideggen-Schmidt zugunsten der Linie SB 81. Hinzu kommt ein neuer Linienabschnitt als Linie 285 über Hürtgenwald-Zerkall (Nähe Haltepunkt RTB) bis Hürtgenwald-Bergstein, der (statt heute Linie 286) bis Kleinhau weitergeführt wird. Zudem wird die heutige Fahrplanlage mit der Linie 221 getauscht.

Linie 221: Ggf. Tausch der heutigen Fahrplanlage mit der Linie 210, Weiterführung über Nideggen-Brück bis Simmerath als SB 81 und ggf. als Linie 86/286 weiter bis Hürtgenwald und Düren. Für einzelne Fahrten ergibt sich somit ein Gesamtumlauf Düren – Kreuzau – Nideggen – Simmerath – Hürtgenwald – Düren.

Die **Linie 231** wird in mehrere Teilabschnitte aufgeteilt. Fahrten Düren – Kreuzau-Stockheim – Froitzheim als separate Linie mit eigener Liniennummer für ergänzende Fahrten zur Linie SB 98, 2 zusätzliche Fahrtenpaare Heimbach – Gemünd/Schleiden.

Die **Linie 238** durch eine Schnellbuslinie ergänzt. Dadurch Verdichtung in der Hauptverkehrszeit um ca. 7 Fahrtenpaare.

Die **Linie 276** könnte ggf. zukünftig am Kaiserplatz zur Minute 0 statt zur Minute 15 abfahren, dadurch entsteht ein 30-Minutentakt der Linien 208 und 276 auf dem Abschnitt den beide Linien befahren, unter Beachtung der Anschlusssituation.

Linien **SB 98 und 298:** Neue Fahrplanlage zur Realisierung eines 30-Minutentaktes zwischen Zülpich und Euskirchen. Im Falle der Reaktivierung der Bördebahn wird die Linie 298 umstrukturiert.

Linie N03a: Verbesserte Information über die Möglichkeit einer Fahrt mit der letzten Fahrt dieser Linie über Nideggen-Berg hinaus.

Veränderungen je Linie gegenüber dem Status quo in den folgenden Tabellen:

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

Linie	Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Mo-Fr HVZ	Mo-Fr	Sa	So	Summe je Woche	Veränderung ggü. 2015 / Zielnetz / Maßnahme NVP
108	Jülich - Inden - Langenwehe - Niederzier - Düren	Regionalbus	bed.	0	0	0	0	0	
108	Jülich - Inden - Langenwehe - Niederzier - Düren	Regionalbus	k.A.		0	0	0	0	
202	Düren - Rölsdorf - Lendersdorf - Kufferath/Niederau/Kreuzau	Stadtbus	30	0	0	0	0	0	Ggf. Linienast-Tausch mit der Linie 201, dann Ausweitung auf 6 FP
202	Düren - Rölsdorf - Lendersdorf - Kufferath/Niederau/Kreuzau	Stadtbus	60		0	0	0	0	Ggf. Linienast-Tausch mit der Linie 201, dann Ausweitung auf 4 FP, Teilumstellung auf Bedarfssysteme
203	Kaiserplatz - Städtisches Krankenhaus - Grüngürtel	Stadtbus		0	0	0	0	0	
203	Kaiserplatz - Städtisches Krankenhaus - Grüngürtel	Stadtbus			0	0	0	0	
204	Kaiserplatz - Zülpicher Platz - Henry-Ford-Straße / Weyerfeld	Stadtbus	60	0	0	0	0	0	
204	Kaiserplatz - Zülpicher Platz - Henry-Ford-Straße / Weyerfeld	Stadtbus			0	0	0	0	
205	Kaiserplatz - Bahnhof/ZOB - Lindendbaum	Stadtbus	30	0	0	0	0	0	
205	Kaiserplatz - Bahnhof/ZOB - Lindendbaum	Stadtbus	60		0	0	0	0	
206	Düren - Bahnhof/ZOB - Birkesdorf - Mariaweller - Hoven - Echtz	Stadtbus	30	0	0	0	0	0	Neue Linienführung: Birkesdorf - Hoven - Echtz - Mariaweller und zurück, dadurch Verbindung dieser Ortsteile untereinander in beiden Fahrrichtungen und nach Düren Zentrum. Ggf. Wechsel der Zeitlege zur besseren Gesamt-Verfaktung mit anderen Linien (z.B. 15-Minutentakt Birkesdorf - Düren).
206	Düren - Bahnhof/ZOB - Birkesdorf - Mariaweller - Hoven - Echtz	Stadtbus	60		0	0	6	6	Schaffung eines neuen Angebotes an Sonntagen mit 6 FP, Anbindung des Badesees.
207	Düren - Merzenich und zurück	Regionalbus	30	0	0	0	0	0	Ggf. Verlegung in den Knoten 15/45 am Kaiserplatz. Dadurch Entfall der parallelen Lage zur Linie 203 und 15-Minutentakt Kaiserplatz - Krankenhaus.
207	Düren - Merzenich und zurück	Regionalbus	30/60		0	0	0	0	Ggf. Verlegung in den Knoten 15/45 am Kaiserplatz. Dadurch Entfall der parallelen Lage zur Linie 203 und 15-Minutentakt Kaiserplatz - Krankenhaus.
208	Düren - Merzenich - Nörvenich - Zülpich	Regionalbus	60	0	-3	0		-15	
208	Düren - Merzenich - Nörvenich - Zülpich	Regionalbus	60		2	0	0	10	Angebotsverdichtung mit 2 FP abends
SB 208	Düren - Merzenich - Nörvenich - Zülpich	Schnelbus	k.A.	6	0	0		30	Expressfahrten als SB 208 mit leicht beschleunigter Fahrzeit. Führung im Wechsel über Girsbrath oder über Golzheim. Führung bis Zülpich, wenn Aufgabenträger Kreis EU zustimmt.
SB 208	Düren - Merzenich - Nörvenich - Zülpich	Schnelbus	k.A.		0	0	0	0	
SB 208	Düren - Merzenich - Nörvenich	Schnelbus	k.A.	4	0	0		20	Expressfahrten als SB 208 mit leicht beschleunigter Fahrzeit. Führung im Wechsel über Girsbrath oder über Golzheim. Führung bis Nörvenich, ggf. bis Pingsheim.
SB 208	Düren - Merzenich - Nörvenich	Schnelbus	k.A.		0	0	0	0	

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

Veränderung ggü. 2015/ Zielnetz/ Maßnahme NVP										
Linie	Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Mo-Fr HVZ	Mo-Fr	Sa	So	Summe je Woche		
209	Düren - Arnoldsweiler - Merzenich, SBhf. - Morschenich	Regionalbus	60	0	-2	0	0	-10	HVZ-Fahrten im 20-Minutentakt werden mit heutigem Fahrplanangebot der Linie 236 zusammengefasst. Dadurch 20-Minutentakt Merzenich - Arnoldsweiler - Arnoldsweiler. Neue S-Bahn-Zeitlager ist berücksichtigt. Schrittweise Verkürzung der "langen" Fahrten der Linie mit der Linie 236. Dadurch effizienter Fahrzeugeinsatz. Schrittweise Reduzierung der Bedienung von Morschenich, dafür Ausweitung des Angebotes für Neu-Morschenich.	
209	Düren - Arnoldsweiler - Merzenich, SBhf. - Morschenich	Regionalbus	60		-1	0	0	-5	Verknüpfung der "langen" Fahrten der Linie mit der Linie 236. Dadurch effizienter Fahrzeugeinsatz. Schrittweise Reduzierung der Bedienung von Morschenich, dafür Ausweitung des Angebotes für Neu-Morschenich.	
210	(Düren-) Kreuzau - Boich - Nideggen - Schmidt	Regionalbus	bed.	-2	0	0	0	-10	Entfall des Abschnittes Nideggen-Brück - Nideggen-Schmidt zugunsten der Linie SB 81 Ggf. Tausch der heutigen Fahrplanlage mit der Linie 221.	
210	(Düren-) Kreuzau - Boich - Nideggen - Schmidt	Regionalbus	bed.		0	0	0	0	Entfall des Abschnittes Nideggen-Brück - Nideggen-Schmidt zugunsten der Linie SB 81 Ggf. Tausch Fahrplanlage mit 221	
211	Düren - Kreuzau - Drove - Thum - Berg	Regionalbus	60	0	0	0	0	0		
211	Düren - Kreuzau - Drove - Thum - Berg	Regionalbus	60/120		0	0	0	0		
212	Norvenich - Wissersheim - Pingsheim - Lechenich	Regionalbus	bed.	2	2	0	0	20	Linienverlängerung: Führung von 4 FP über Irresheim, Frauwüllesheim, Römmelsheim und Einsfeld nach Düren. Die Angaben zu den FP in den vorstehenden Spalten beziehen sich nur auf diesen Abschnitt.	
212	Norvenich - Wissersheim - Pingsheim - Lechenich	Regionalbus	bed.		0	0	0	0		
213	Düren - Gürzenich - Birgel - Derichsweiler - Gürzenich Wald	Stadtbus		0	0	0	0	0		
213	Düren - Gürzenich - Birgel - Derichsweiler - Gürzenich Wald	Stadtbus			0	0	0	0		
214	Kaiserplatz - Odenthalstraße - Zülpicher Platz	Stadtbus		0	0	0	0	0		
214	Kaiserplatz - Odenthalstraße - Zülpicher Platz	Stadtbus			0	0	0	0		
216	Düren - Hoven - Merken - Inden/Altdorf - Schophoven	Regionalbus	30/60	5	2	0	0	35	Verlängerung der Linie im 120-Minutentakt bis Jülich. Neuer Linienast Merken - In den - Eschweiler - Weisweiler als 294, 120-Minutentakt. Die Angaben zu den FP in den vorstehenden Spalten beziehen sich nur auf diesen Abschnitt.	
216	Düren - Hoven - Merken - Inden/Altdorf - Schophoven	Regionalbus	60/k.A.		0	2	4	6	Sa und So Anbindung Indemann, Alternativ über die Linie 294	
221	Düren - Kreuzau - Nideggen	Regionalbus	30/60	0	0	0	0	0	Ggf. Tausch der heutigen Fahrplanlage mit der Linie 210. Weiterführung der Fahrzeuge über Nideggen-Brück bis Simmerath als SB 81 und als Linie 86 weiter bis Düren.	
221	Düren - Kreuzau - Nideggen	Regionalbus	60/120		0	0	0	0	Ggf. Tausch der heutigen Fahrplanlage mit der Linie 210. Weiterführung der Fahrzeuge über Nideggen-Brück bis Simmerath als SB 81 und als Linie 86 weiter bis Düren.	
222	Düren - Lendersdorf - Kufferath und zurück	Stadtbus		0	0	0	0	0		
222	Düren - Lendersdorf - Kufferath und zurück	Stadtbus			0	0	0	0		
224	Kaiserplatz - Oeisenaustraße	Stadtbus	30	0	0	0	0	0		
224	Kaiserplatz - Oeisenaustraße	Regionalbus	60		0	0	0	0		
230	Düren - Kelz - Poll - Pingsheim	Regionalbus	bed.	0	0	0	0	0	Bei Umsetzung der Bördebahn: Ausweitung des Verkehrsangebotes und Zubringerfahrten zu den Zugangsstellen der Bördebahn.	
230	Düren - Kelz - Poll - Pingsheim	Regionalbus	bed.		0	0	0	0	Bei Umsetzung der Bördebahn: Ausweitung des Verkehrsangebotes und Zubringerfahrten zu den Zugangsstellen der Bördebahn.	

Veränderung ggü. 2015/ Zielnetz/ Maßnahme NVP										
Linie	Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Mo-Fr HVZ	Mo-Fr	Sa	So	Summe je Woche		
231	Düren - Stockheim - Heimbach - Gemünd - Schleiden	Regionalbus	bed.	0	2	0		10	Aufteilung der Linie in zwei oder drei Teillabschnitte: Düren - Kreuzau-Stockheim - Froitzheim als separate Linie, Froitzheim - Heimbach - Gemünd/Schleiden 2 zusätzliche FP, Freizeitverkehre ggf. separat.	
231	Düren - Stockheim - Heimbach - Gemünd - Schleiden	Regionalbus	bed.		0	0	0	0	Integration der heutigen Fahrten in der SVZ der Linie 231 und die Linie SB 98, Freizeifahrten separat ggf. unter neuer Liniennummer mit Integration der "Mäxchen-Fahrten".	
234	Hüchem-Stammeln - Krauthausen - Inden - Eilen - Niederzier - Hambach	Regionalbus	bed.	0	7	0		35	Ergänzung um ein Angebot mit Anruflineintaxi zur Anbindung der westlichen Ortsteile an die Schnellbusse und der östlichen Ortsteile an die Rurtalbahn in Niederzier. Umfang ca. 7 Fahrtenpaare. Durchführung als Versuchsbetrieb.	
234	Hüchem-Stammeln - Krauthausen - Inden - Eilen - Niederzier - Hambach	Regionalbus	k.A.		0	0	0	0		
236	Düren - Hüchem-Stammeln - Niederzier - Merzenich	Regionalbus	120	0	-1	0		-5	Verknüpfung der Linie mit der Linie 209 (Fahrten Düren - Morschenich), Dadurch effizienter Fahrzeugininsatz. Schrittweise Reduzierung der Bedienung von Morschenich, dafür Ausweitung des Angebotes für Neu-Morschenich.	
236	Düren - Hüchem-Stammeln - Niederzier - Merzenich	Regionalbus	k.A.		0	0	0	0		
237	Düren - Mariaweiher - Echtz - Geich - Langerwehe	Regionalbus	60	0	0	0		0	Nur optional (Prüfung bei Fortschreibung NVP) Verlängerung Langerwehe - Weisweiler, Anschlussoptimierung am Bahnhof Langerwehe.	
237	Düren - Mariaweiher - Echtz - Geich - Langerwehe	Regionalbus	120/bed		0	0	4	4	Anschlussoptimierung am Bahnhof Langerwehe. Samstag/Sonntag: Bedienungsänderung in Düren zur Bedienung des Badeses Derichsweiler, Führung über Mirweiler Straße. Sonntag: Ausweitung um 4 Fahrtenpaare, 120-Minutentakt.	
238	Düren - Arnoldsweiler - Niederzier - Stetternich - Jülich	Regionalbus	60	0	-2	0		-10		
238	Düren - Arnoldsweiler - Niederzier - Stetternich - Jülich	Regionalbus	120		0	0	0	0		
SB 238	Düren - Arnoldsweiler - Niederzier - Krauthausen	Schnellbus	k.A.	7	0	0		35	Neue Schnellbuslinie in Ergänzung zur Bestandslinie 238. Zeitfenster: Hauptverkehrszeit mit 7 FP.	
SB 238	Düren - Arnoldsweiler - Niederzier - Krauthausen	Schnellbus	k.A.		0	0	0	0		
239	Birgel - Derichsweiler - Echtz - Mariaweiher und zurück	Quartierbus	60	0	0	0		0		
239	Birgel - Derichsweiler - Echtz - Mariaweiher und zurück	Multibus			0	0	0	0		
276	Düren - Golzheim - Bür - Blatzheim	Regionalbus	120	0	0	0		0	Ggf. Abfahrt am Kaiserplatz zur Minute 0 statt zur Minute 15, dadurch 30 Minutentakt der Linien 208 und 276 auf dem Abschnitt den beide Linien befahren, unter Beachtung der Anschlusssituation.	
276	Düren - Golzheim - Bür - Blatzheim	Regionalbus	k.A.		0	0	0	0		
(SB) 286	Düren - Gey - Kleinhau - Vossenack / Simmerath	Schnellbus	k.A.	1	0	1		6	Umwandlung in Schnellbuslinie SB 286, Umfang 18 Fahrtenpaare, Führung nach Simmerath oder Vossenack. Abschnitt Kleinhau - Bergstein wird von Linie 285 (neu) bedient. Abschnitt Gey - Straß und Gey - Horn wird von Linie 201 bedient.	
(SB) 286	Düren - Gey - Kleinhau - Vossenack / Simmerath	Schnellbus	k.A.		0	0	1	1	Am Wochenende von Mai bis September Bedienung des Abschnitts bis zur Haltestelle Kloster zur Anbindung der dortigen Freizeinutzungen (Bike-Park und Höhenlehrpfad).	

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

Veränderung ggü. 2015 / Zielnetz / Maßnahme NVP										
Linie	Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Mo-Fr HVZ	Mo-Fr	Sa	So	Summe je Woche		
294	Jülich - Kirchberg - Schophoven - Merken - Inden/Altdorf - Weisweiler	Region albus	60/bed.	-2	-3	0	0	-25	Harmonisierung mit Linie 216 und SB 294	
294	Jülich - Kirchberg - Schophoven - Merken - Inden/Altdorf - Weisweiler	Region albus	bed.		0	0	0	0	Harmonisierung mit Linie 216 und SB 294	
294	Huchem-Stammeln - Merken - Inden/Altdorf - Weisweiler	Region albus	k.A.	7	0	0	0	35	Fahrtenverdichtung auf dem Abschnitt: Huchem-Stammeln (neu) - Merken (Anschluss 216) - Inden - Frenz - Weisweiler. Perspektivisch Führung bis Eschweiler-Zentrum	
294	Huchem-Stammeln - Merken - Inden/Altdorf - Weisweiler	Region albus	k.A.		0	0	0	0	Sa und So Anbindung Indemann, Alternativ über die Linie 216	
296	Düren - Schlich - Langerwehe - Inden/Altdorf - Lammersdorf - Frenz	Region albus	30/60	7	0	0	0	35	Anschlussoptimierung am Bahnhof Langerwehe. In der HVZ Ausweitung zwischen Inden und Langerwehe um ca. 7 FP	
296	Düren - Schlich - Langerwehe - Inden/Altdorf - Lammersdorf - Frenz	Region albus	60/120		0	0	4	4	Anschlussoptimierung am Bahnhof Langerwehe. Sonntag. Ausweitung um 4 Fahrtenpaare, 120-Minutentakt.	
298	Düren - Vettweiß - Zülprich - Enzen - Euskirchen	Region albus	60	0	0	0	0	0	Neue Fahrplanlage zur Realisierung eines Takts 30 mit der Linie 298 zwischen Zülprich und Euskirchen. Im Falle der Reaktivierung der Bördebahn Umstrukturierung.	
298	Düren - Vettweiß - Zülprich - Enzen - Euskirchen	Region albus	120		0	0	0	0	Neue Fahrplanlage zur Realisierung eines Takts 30 mit der Linie 298 zwischen Zülprich und Euskirchen. Im Falle der Reaktivierung der Bördebahn Umstrukturierung.	
citybus	Annakirmesplatz - Kaiserplatz und zurück	Stadtbus	30	0	0	0	0	0		
citybus	Annakirmesplatz - Kaiserplatz und zurück	Stadtbus	60		0	0	0	0		
N 01	Brkesdorf - Huchem-Stammeln - Jülich - Niederzier - Arnoldsweiler	Nachtbus	bed.	0	0	0	0	0		
N 01	Brkesdorf - Huchem-Stammeln - Jülich - Niederzier - Arnoldsweiler	Nachtbus	bed.		0	0	0	0		
N 02	Merzenich - Nörvenich - Vettweiß - Stockheim - Binßfeld	Nachtbus	bed.	0	0	0	0	0		
N 02	Merzenich - Nörvenich - Vettweiß - Stockheim - Binßfeld	Nachtbus	bed.		0	0	0	0		
N 03a	Niederau - Kreuzau - Leversbach - Niddeggen - Thum	Nachtbus	bed.	0	0	0	0	0	Verbesserte Information zur möglichen Bedienung des gesamten Süden des Kreises Düren mit der letzten Fahrt	
N 03a	Niederau - Kreuzau - Leversbach - Niddeggen - Thum	Nachtbus	bed.		0	0	0	0	Verbesserte Information zur möglichen Bedienung des gesamten Süden des Kreises Düren mit der letzten Fahrt	
N 03b	Rölsdorf - Lendersdorf - Gey - Bergheim - Obermaubach	Nachtbus	bed.	0	0	0	0	0		
N 03b	Rölsdorf - Lendersdorf - Gey - Bergheim - Obermaubach	Nachtbus	bed.		0	0	0	0		
N 04	Mariaweiler - Inden/Altdorf - Lammersdorf - Langerwehe - Gürzenich	Nachtbus	bed.	0	0	0	0	0		
N 04	Mariaweiler - Inden/Altdorf - Lammersdorf - Langerwehe - Gürzenich	Nachtbus	bed.		0	0	0	0		

Linie	Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Mo-Fr HVZ	Mo-Fr	Sa	So	Summe je Woche	Veränderung ggü. 2015 / Zielnetz / Maßnahme NVP
Rufbus F	Merken - Inden/Altenndorf - Lamersdorf - Lucherberg	Rufbus	k.A.	0	0	0	0	0	
Rufbus F	Merken - Inden/Altenndorf - Lamersdorf - Lucherberg	Rufbus	60	0	0	0	0	0	
Rufbus H	Briksdorf - Mariaweiler - Ehtz - Arnoldsweller	Stadtbus	60	0	0	0	0	0	
Rufbus H	Briksdorf - Mariaweiler - Ehtz - Arnoldsweller			0	0	0	0	0	
Stadttrifing A	Kaiserplatz - Odenthalstraße - Kreishaus - Kaiserplatz	Stadtbus	60	0	0	0	0	0	
Stadttrifing A	Kaiserplatz - Odenthalstraße - Kreishaus - Kaiserplatz	Stadtbus	60	0	0	0	0	0	
Stadttrifing B	Kaiserplatz - Chlodwigplatz - Grüngürtel - Kaiserplatz	Stadtbus	60	0	0	0	0	0	
Stadttrifing B	Kaiserplatz - Chlodwigplatz - Grüngürtel - Kaiserplatz	Stadtbus	60	0	0	0	0	0	
SB 98	Düren - Sockheim - Zülpich - Euskirchen	Schnellbus	60	0	0	0	0	0	Neue Fahrplanglage zur Realisierung eines Takt-30 mit der Linie 298 zwischen Zülpich und Euskirchen
SB 98	Düren - Sockheim - Zülpich - Euskirchen	Schnellbus	k.A.		0	0	0	0	Integration der heutigen Fahrten in der SZ der Linie 231 und die Linie SB 98

Tab. 85: Zielkonzept 2018 für Düren - Veränderungen gegenüber Status quo

Zur im Kapitel 5.4 beschriebenen Verbesserung der Verknüpfung von Verkehrsmitteln ist es sinnvoll, Mobilstationen einzurichten. Die folgende Tabelle gibt Haltestellen in der Stadt Düren wieder, für die eine Anlage von Mobilstationen sinnvoll ist, mit dem empfohlenen Ausbaustandard auf Grundlage der Überlegungen in Kapitel 5.5.

Für die Stadt Düren werden in den Kategorien 1 (rot) bis 3 (gelb) folgende Mobilstationen empfohlen:

Bahnhof/ZOB
Kaiserplatz
Birkesdorf Amt
Kreishaus

Für den Vorschlag zu Mobilstationen der Kategorien 4 und 5 in der Stadt Düren soll zunächst die Analyse der Haltestellenstandorte und -ausstattung gemäß Kapitel 5.9 (Haltestellenkataster) abgewartet werden. Wegen des vergleichsweise engmaschigen Verkehrsangebotes in der Stadt Düren besitzt diese Festlegung nicht die höchste Priorität. Aufgrund des festzustellenden Status quo ist die Einordnung dann in Zusammenarbeit mit der Stadt Düren zu einem späteren Zeitpunkt sinnvoll.

6.3 Heimbach

6.3.1 Analyse ÖPNV-Bediensstruktur und -umfang

Die Bestandssituation im öffentlichen Personennahverkehr der Stadt Heimbach wird nachfolgend durch eine Linienübersicht und eine Tabelle wiedergegeben. Neben dem Linienverlauf kann auf diese Weise auch das grundsätzliche Taktangebot nachvollzogen werden.

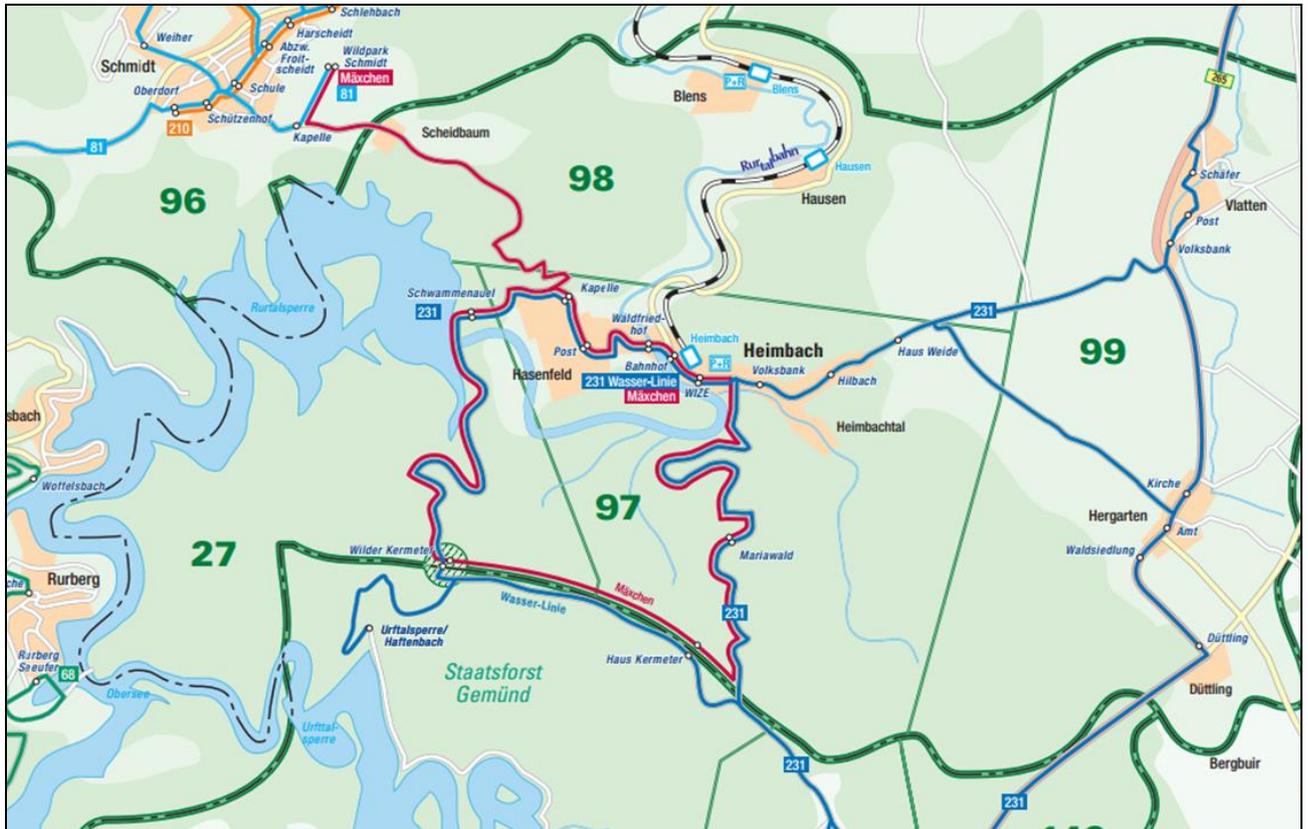


Abb. 86: Liniennetzplan Stadt Heimbach im Bestand (Quelle: AVV)

Linie	Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Bemerkungen
231	Düren - Stockheim - Heimbach - Gemünd - Schleiden	Regionalbus	bed.	Abschnittsweise höchst unterschiedliche Bedienung, diverse Verkehrsaufgaben
231	Düren - Stockheim - Heimbach - Gemünd - Schleiden	Regionalbus	bed.	Abschnittsweise höchst unterschiedliche Bedienung, diverse Verkehrsaufgaben
BHH	Heimbach	Bürgerbus	bed.	
BHH	Heimbach	Bürgerbus	k.A.	
N 03a	Niederau - Kreuzau - Leversbach - Nideggen - Thum	Nachtbus	bed.	
N 03a	Niederau - Kreuzau - Leversbach - Nideggen - Thum	Nachtbus	bed.	

Tab. 87: Linien in der Stadt Heimbach im Bestand

6.3.2 Analyse Erschließungswirkung

Im Wesentlichen sind die Ortsteile der Stadt Heimbach durch die vorhandenen Haltestellen gut abgedeckt. Defizite bestehen lediglich in den Ortslagen Blens und Hausen, wo ausschließlich die Rurtalbahn verkehrt, sowie in den westlichen Bereichen den Hauptortes (Hasenfeld).

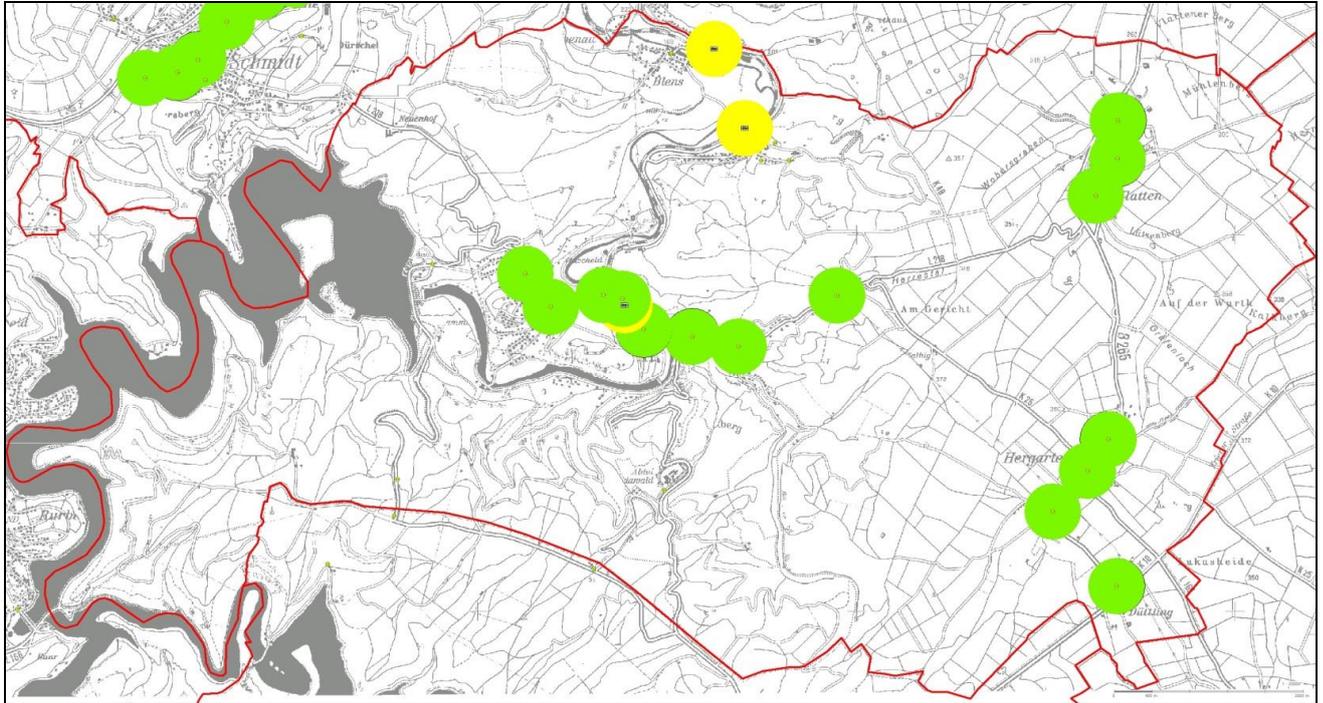
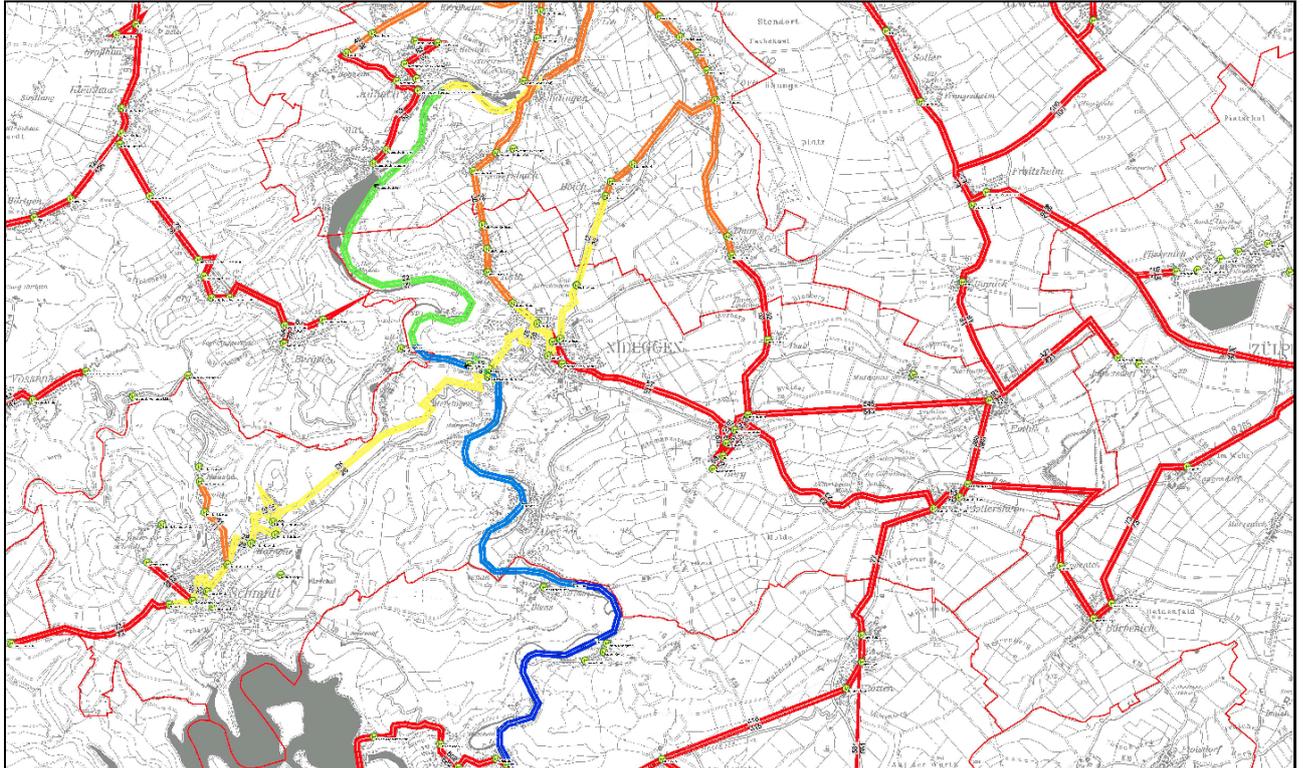


Abb. 88: Analyse Erschließungswirkung – Einzugsbereiche der Haltestellen mit 300 m Radius bei Haltestellen mit mindestens 6 Fahrtenpaaren von Montag bis Freitag

6.3.3 Erreichbarkeitsanalyse

Die Erreichbarkeit der Stadt Heimbach wird aus technischen Gründen in 2 Stufen dargestellt. In Richtung Norden (erste Grafik) ist erkennbar, dass bedingt durch die Rurtalbahn zwar der Raum relativ zügig überwunden wird, die eigentlichen Ziele jedoch auf Grund der Lage der Bahnhöfe im Tal nur in mäßigen Reisezeiten erreicht werden. Dies gilt für Nideggen und Simmerath in besonderem Maße, während Kreuzau und Düren in zufriedenstellender Reisezeit erreicht werden. Die zweite Darstellung verdeutlicht, dass die Heimbacher Ortsteile, die südlich, westlich und östlich des Hauptortes liegen, mit kurzen Reisezeiten erreicht werden können. Auch bis in die Gemeinde Vettweiß hinein bestehen Zeitkurze Verbindungen, kleinere Ortslagen in diesem Bereich werden dagegen nur mit Umstieg und längeren Reisezeiten erreicht. Dies ist jedoch aufgrund der geringen Nachfrage nur bedingt relevant.

Richtung Norden:



Richtung Süden:

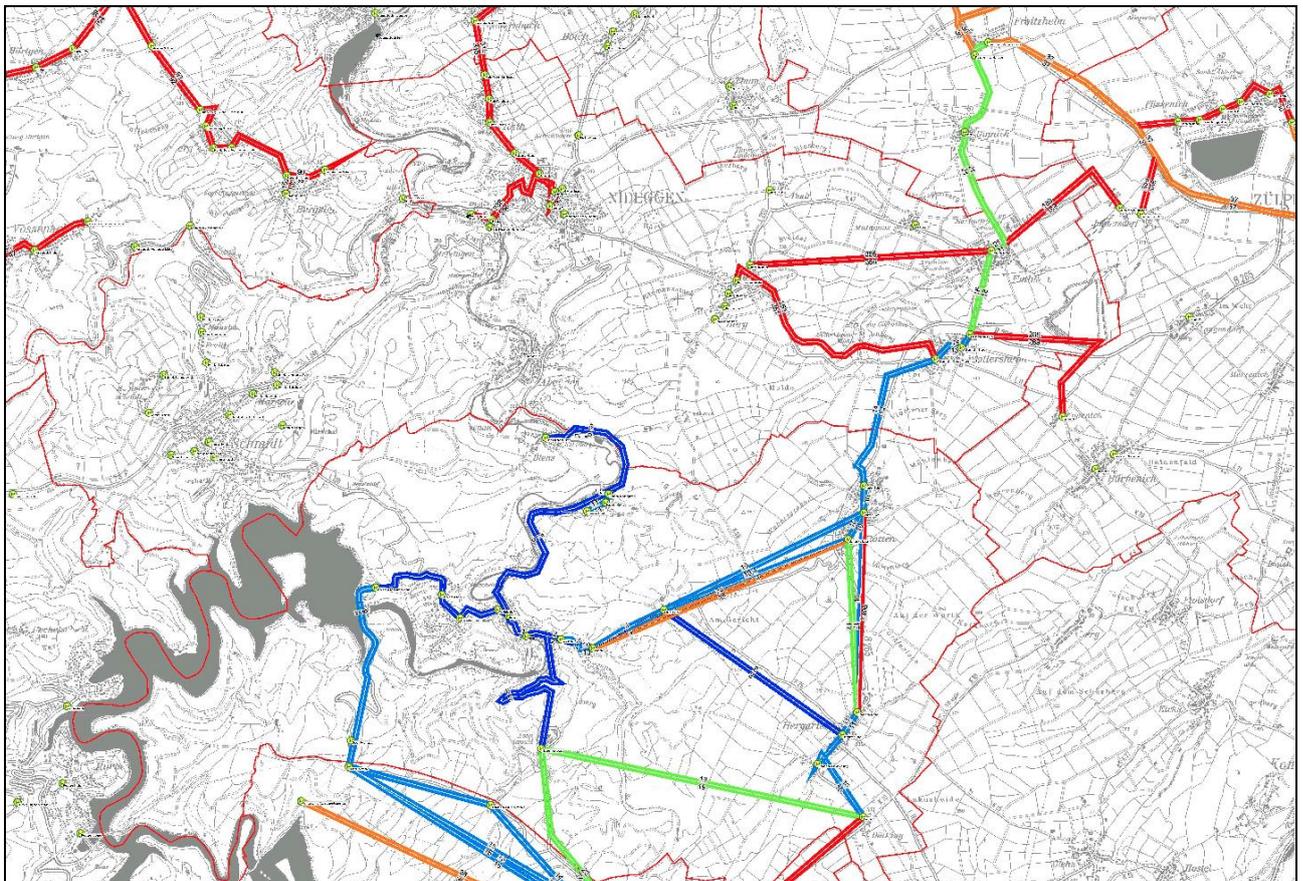


Abb. 89: Analyse Erreichbarkeit – Beförderungszeit im ÖPNV als Fahrzeit in Minuten zur zentralen Haltestelle Heimbach Bahnhof; Farben von blau (kurze Fahrzeiten) nach rot (lange Fahrzeiten), Minutenangabe durch Zahlen

6.3.4 Fazit der Analyse

Die räumliche Erschließung in Heimbach weist leichte Mängel im Hauptort und in Blens auf. Die Fahrtenhäufigkeit in einige Ortsteile ist gering und das Pendlerpotenzial ist sehr gering. Die Reisezeiten nach Hürtgenwald, Simmerath und viele Ortsteile von Nideggen sind deutlich zu lang.

Das hauptsächliche Manko im öffentlichen Nahverkehr der Stadt Heimbach ist die Unübersichtlichkeit des Fahrplangebildes. Neben Sonderverkehren durch den Bürgerbus und im Freizeitverkehr durch das Mäxchen, werden alle Verkehrsaufgaben von der Linie 231 abgewickelt, deren verschiedene Linienäste ein ganzes Netz ergeben, welches im Fahrplan nicht verständlich wiedergegeben werden kann. Sämtliche Verkehrsaufgaben vom Freizeitverkehr, über den Berufsverkehr, den Einkaufsverkehr und den reinen Schülerverkehr, werden mit dieser Linie abgewickelt und individuell auf die Bedürfnisse zugeschnitten. Kaum ein Fahrtverlauf ist deckungsgleich mit den übrigen Fahrten. Dies erschwert die Nutzung des Nahverkehrs in Heimbach ganz erheblich.

6.3.5 Zielkonzept mit Maßnahmenempfehlungen

Die Stadt Heimbach verfügt nur über ein relativ geringes ÖPNV-Potenzial. Die Einführung von neuen Verbindungen außerhalb der Zeiten des Schülerverkehrs zugunsten von älteren Personen und anderen Nutzern ist zwar wünschenswert, kann aber nicht annähernd wirtschaftlich realisiert werden. Dieser Umstand wird auch durch im Rahmen der Nahverkehrsplanung durchgeführte Erhebungen bestätigt (Haushaltsbefragung, Zählungen auf Buslinien). Dies gilt in besonderem Maße für die sogenannte Nebenverkehrszeit, also den Verkehr am Abend und am Wochenende.

Dennoch weist der Nahverkehrsplan einige Maßnahmen zur Verbesserung wichtiger Verbindungen auf. Diese sind im Folgenden beschrieben:

1. Verbindung Heimbach – Nideggen – Simmerath

Diese Verbindung profitiert maßgeblich von der Einführung einer Schnellbusverbindung im 120-Minutentakt Nideggen-Hauptort – Nideggen-Brück (Rurtalbahn) – Schmidt – Simmerath (SB 81).

Von und nach Heimbach ist ein Anschluss an diese Schnellbuslinie am Bahnhof Brück über die Rurtalbahn vorgesehen. Dadurch verbessert sich die Gesamtreisezeit zwischen Heimbach und Simmerath erheblich und auch die Zahl der Fahrtmöglichkeiten pro Tag steigt deutlich an.

2. Verbindung Heimbach – Kreis Euskirchen (Schleiden, Gemünd, Kall)

Die Linie 231 wird in zwei bis drei neue Linien aufgesplittet. Hintergrund ist die derzeitige, mehr als komplexe Linienführung, die für den Fahrgast nicht durchschaubar ist. Um die Linie qualifiziert zu bearbeiten, wurde eine Quell-/Zielerhebung durchgeführt, so dass genaue Kenntnis über die Fahrgastströme besteht. Die Linie wird auf Basis der Analyse in zwei oder drei Linienabschnitte unterteilt:

- Düren – Vettweiß-Froitzheim Haltestelle Martinusstraße
- Vettweiß-Froitzheim Haltestelle Martinusstraße bis Schleiden
- Freizeitfahrten im Verkehrsraum Heimbach/Schleiden (ggf. zusammen mit Froitzheim – Schleiden)

Grundsätzlich werden die Linienabschnitte gemäß der Struktur des heutigen Fahrplanes bedient. Eventuell sind neue Linien-Nummern zu vergeben.

Der Abschnitt Düren – Froitzheim wird in erster Linie auf den Schülerverkehr, in zweiter Linie auf den Berufsverkehr ausgerichtet. Dies ist mit dem heutigen Fahrplan bereits der Fall. Alle Fahrten der Linie 231 in der Nebenverkehrszeit, d.h. montags-freitags abends, samstags und sonntags werden der Linie SB 98 zugeschlagen, die dadurch ein ganzwöchiges Verkehrsangebot erhält.

Die Linie Vettweiß-Froitzheim Martinusstraße – Schleiden wird auf Basis des heutigen Fahrplanes im Wechsel über Vlatten, Hergarten und Düttling oder den Ortskern von Heimbach geführt. Wie bisher bleiben die Bürgerbusfahrten auf der Linie 231 erhalten, um insbesondere bei den Fahrten, die über Heimbach führen, die kleineren Ortsteile mit einer Anschlussbedienung zu versehen. Eine Ausweitung

der Fahrten des Bürgerbusses ist auf Grund der bereits erheblichen Betriebsleistungen nicht vorgesehen.

Sämtliche Freizeitfahrten der Linie 231 im Verkehrsraum Heimbach/Schleiden werden einer neuen Linie zugeordnet, so dass auch hier für den Fahrgast eine bessere Übersichtlichkeit entsteht. Das Freizeitverkehrsangebot „Mäxchen“ wird vollständig in diese neue Linie integriert, dabei sind sich überlagernde Fahrtenangebote zu entzerren, um eine erhöhte Fahrtenanzahl im Freizeitverkehr zu realisieren. Ein Teil der Leistungen wird dabei eingespart, um die Wirtschaftlichkeit des Angebotes zu verbessern. Auch in diesem Bereich finden ergänzende Fahrten durch den Bürgerbus statt, die bestehen bleiben können. Im Sommerhalbjahr werden mehr Fahrten angeboten als im Winterhalbjahr. Nach der detaillierten Ausgestaltung des Fahrplans wird entschieden, ob dieser Teil der Linie separat unter einer eigenen Liniennummer verkehrt, oder in die beiden übrigen Abschnitte integriert wird. Ziel ist auf jeden Fall eine gute Fahrplanverständlichkeit.

Insgesamt wird das Freizeitangebot insbesondere auf die Zielgruppe der Wanderer ausgerichtet, da in diesem Segment die intensivste Nutzung zu beobachten ist. Dies ist auch im Bestand der Fall. Durch die Integration des Mäxchens können zu allen wichtigen Zielpunkten 1 bis 2 zusätzliche Fahrtenpaare eingerichtet werden. Insgesamt wird dennoch Leistung eingespart.

3. Ortsverkehr Heimbach

Eine weitere Maßnahme wird die Erstellung von Stadtfahrplänen sein, die das etwas komplizierte Verkehrsangebot aus Bahn, Regionalbus, Kleinbussen im Ortsverkehr und Bürgerbussen vollständig und verständlicher darstellen soll. Auch diese Maßnahme wird – gerade älteren Menschen – die Nutzung des öffentlichen Verkehrs erleichtern. Die Neustrukturierung der Linie 231 erhöht auch die Übersichtlichkeit ihres Verkehrsangebotes, so dass diese beiden Maßnahmen einander ergänzen.

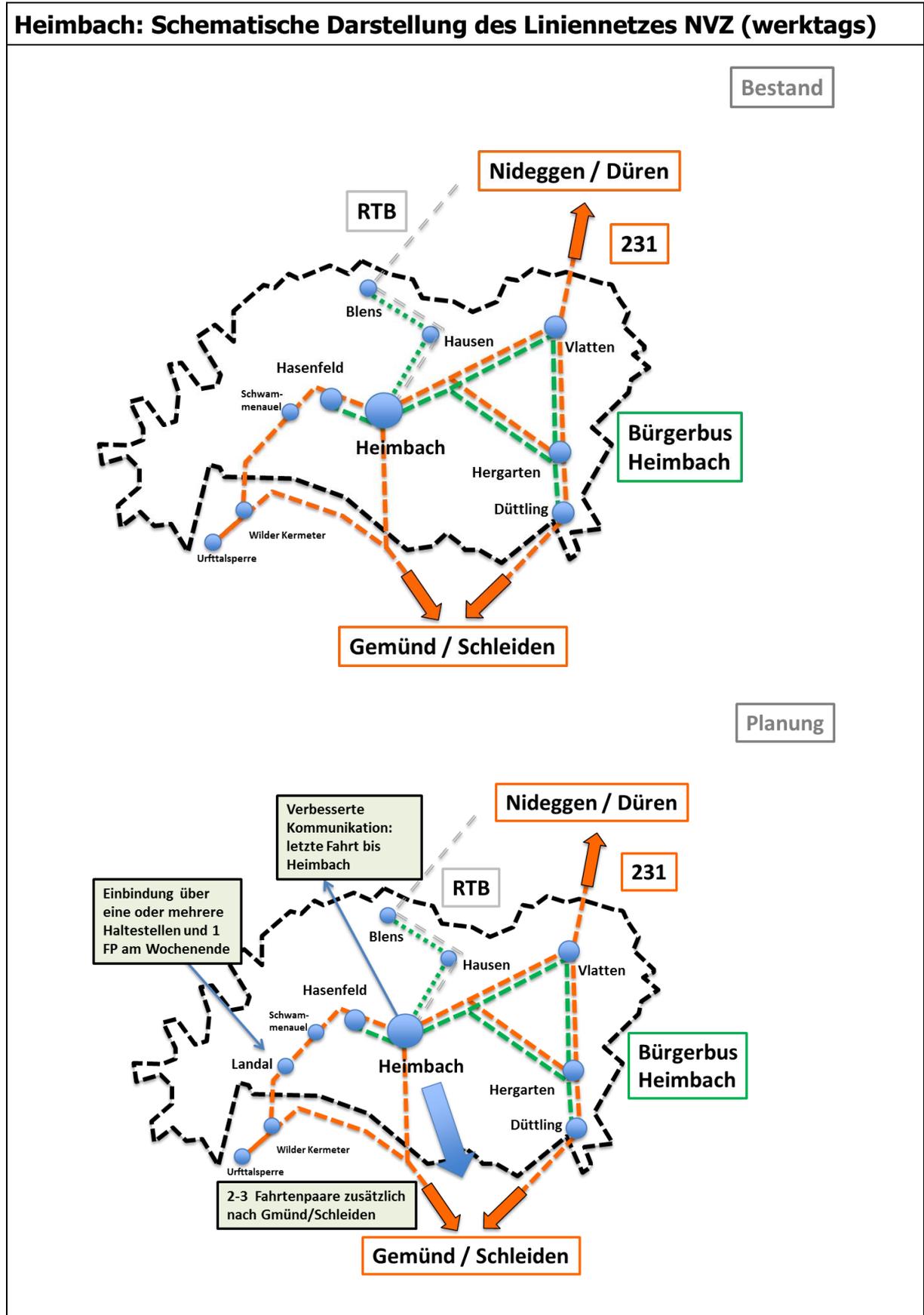


Abb. 90: Schematischer Liniennetzplan Stadt Heimbach im Bestand und im Zielkonzept

Veränderung ggü. 2015 / Zielnetz / Maßnahme NVP										
Linie	Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Mo-Fr HVZ	Mo-Fr	Sa	So	Summe je Woche		
231	Düren - Stockheim - Heimbach - Gemünd - Schlieiden	Regionabus	bed.	0	2	0		10	Aufteilung der Linie in zwei oder drei Teilschnitte: Düren - Kreuzau-Stockheim - Froitzheim als separate Linie, Froitzheim - Heimbach - Gemünd/Schlieiden 2 zusätzliche FP, Freizeitverkehre ggf. separat.	
231	Düren - Stockheim - Heimbach - Gemünd - Schlieiden	Regionabus	bed.		0	0	0	0	Integration der heutigen Fahrten in der SZ der Linie 231 und die Linie SB 98, Freizeitfahrten separat ggf. unter neuer Liniennummer mit Integration der "Mäxchen-Fahrten".	
BHH	Heimbach	Bürgerbus	bed.	0	0	0		0		
BHH	Heimbach	Bürgerbus	k.A.		0	0	0	0		
N 03a	Niedererau - Kreuzau - Leversbach - Nidleggen - Thum	Nachtbus	bed.	0	0	0		0	Verbesserte Information zur möglichen Bedienung des gesamten Süden des Kreises Düren mit der letzten Fahrt	
N 03a	Niedererau - Kreuzau - Leversbach - Nidleggen - Thum	Nachtbus	bed.		0	0	0	0	Verbesserte Information zur möglichen Bedienung des gesamten Süden des Kreises Düren mit der letzten Fahrt	

Tab. 91: Zielkonzept 2018 für Heimbach - Veränderungen gegenüber Status quo

4. Intermodale Mobilität

Hierunter ist die Ausstattung von Verknüpfungsstellen im ÖPNV mit Umsteigemöglichkeiten auf weitere Verkehrssysteme zu verstehen (Mobilstationen). Dazu zählen im ländlich geprägten Raum u.a. Abstellanlagen für Fahrräder und Pkw. Hierbei sind auch hochwertige Anlagen zu zählen, die Diebstahl- und Witterungsschutz aufweisen (vgl. Abschnitt 5.5). Des Weiteren sind Verleihsysteme für Fahrräder eine Möglichkeit, die „Reichweite“ des Kunden zu denjenigen Zeiten zu erhöhen, zu denen kein ÖPNV-Angebot vorhanden ist. Das Gleiche gilt für diejenigen Ziele, die abseits des Linienweges und der Haltestellen liegen.

Der NVP Düren sieht für die Stadt Heimbach derzeit die Ausstattung folgender Haltestellen mit Mobilstationen vor:

- Volksbank
- Hasenfeld
- Düttling
- Vlatten
- Hausen (RTB)
- Blens (RTB)
- Schließlich soll die Haltestelle Heimbach Bahnhof mit einem vergleichsweise hohen Standard der Kategorie 3 ausgerüstet werden.

Heimbach
Bahnhof
Volksbank
Hasenfeld
Vlatten
Düttling
Hergarten (Amt oder Kirche)
Hausen
Blens

Insgesamt wird durch den Verkehr aus einer Hand ab 2018 auch die Qualität des Verkehrsangebotes verbessert, so dass die Nutzung von Bus & Bahn in Heimbach erleichtert wird. Auch die Anschlusssituation am Wochenende soll verbessert werden. Hierbei sind aber stets die Wechselwirkungen mit den übrigen Anschlüssen der Linien außerhalb von Heimbach zu beachten.

6.4 Hürtgenwald

6.4.1 Analyse ÖPNV-Bediensstruktur und -umfang

Die Bestandssituation im öffentlichen Personennahverkehr der Gemeinde Hürtgenwald wird nachfolgend durch eine Linienübersicht und eine Tabelle wiedergegeben. Neben dem Linienverlauf kann auf diese Weise auch das grundsätzliche Taktangebot nachvollzogen werden.

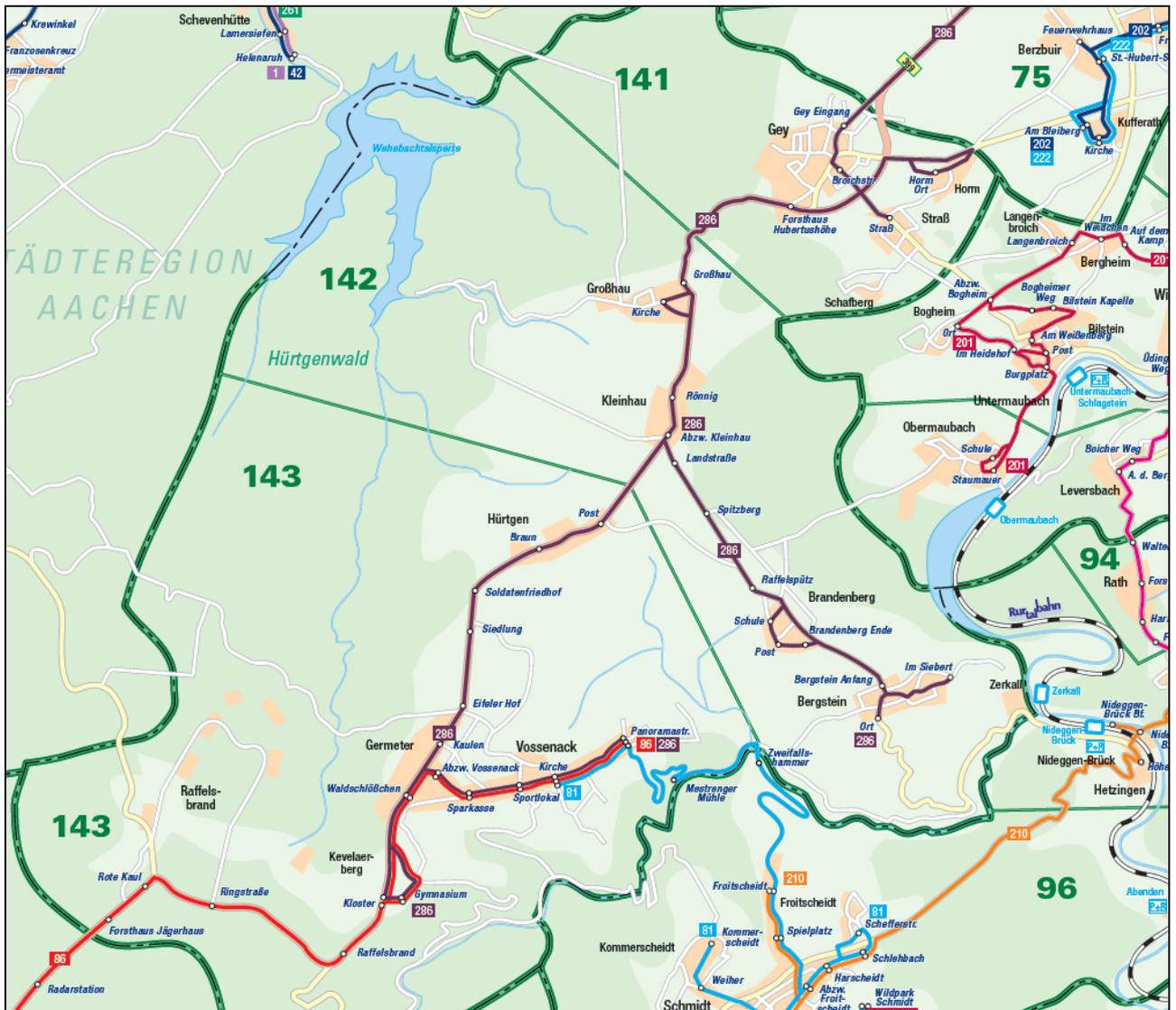


Abb. 92: Linienetzplan Gemeinde Hürtgenwald im Bestand (Quelle: AVV)

Kern der Erschließung der Gemeinde Hürtgenwald ist die Bedienung mit der Linie 286, die praktisch alle Ortsteile anfährt. Problematisch sind die Verbindungen mit den Nachbargemeinden. So existieren nach Simmerath und Nideggen von fast allen Ortsteilen aus entweder keine Verbindungen, oder es besteht eine Umsteigenotwendigkeit. An mehreren Stellen fährt die Linie 286 bis unmittelbar an die Gemeindegrenzen heran, jedoch nicht über sie hinweg. So sind weder direkte Verbindungen nach Kreuzau noch nach Nideggen vorhanden, sieht man von den äußerst schwach genutzten Sonntagsfahrten zur Erschließung des Wildparks Schmidt ab. Die gesamte Anbindung läuft über Düren, womit zwar dem Hauptstrom Rechnung getragen wird, die übrigen Verbindungen aber sehr umwegig gestaltet sind.

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

Linie	Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Bemerkungen
81	Sl Bushof - Sl Kesternich - Sl Strauch - Nideggen Schmidt	Regionalbus	bed.	
81	Sl Bushof - Sl Kesternich - Sl Strauch - Nideggen Schmidt	Regionalbus	bed.	
86	Simmerath Bushof - Sl Lammersdorf - Hürtgenwald Vossenack	Regionalbus	bed.	
86	Simmerath Bushof - Sl Lammersdorf - Hürtgenwald Vossenack	Regionalbus	k.A.	
286	Kleinhau - Bergstein	Regionalbus	60	
286	Kleinhau - Bergstein	Regionalbus	60/bed.	
502	Hürtgenwald - Nideggen	Regionalbus	bed.	nur für die Belange des Schülerverkehrs
502	Hürtgenwald - Nideggen	Regionalbus	k.A.	nur für die Belange des Schülerverkehrs
N 03b	Rölsdorf - Lendersdorf - Gey - Bergheim - Obermaubach	Nachtbus	bed.	
N 03b	Rölsdorf - Lendersdorf - Gey - Bergheim - Obermaubach	Nachtbus	bed.	

Tab. 93: Linien in der Gemeinde Hürtgenwald im Bestand

6.4.2 Analyse Erschließungswirkung

Die räumliche Erschließung in Hürtgenwald weist leichte Mängel in Großhau, Brandenburg und Bergstein und etwas größere in Gey auf. Horm ist ohne qualifizierte Erschließung.

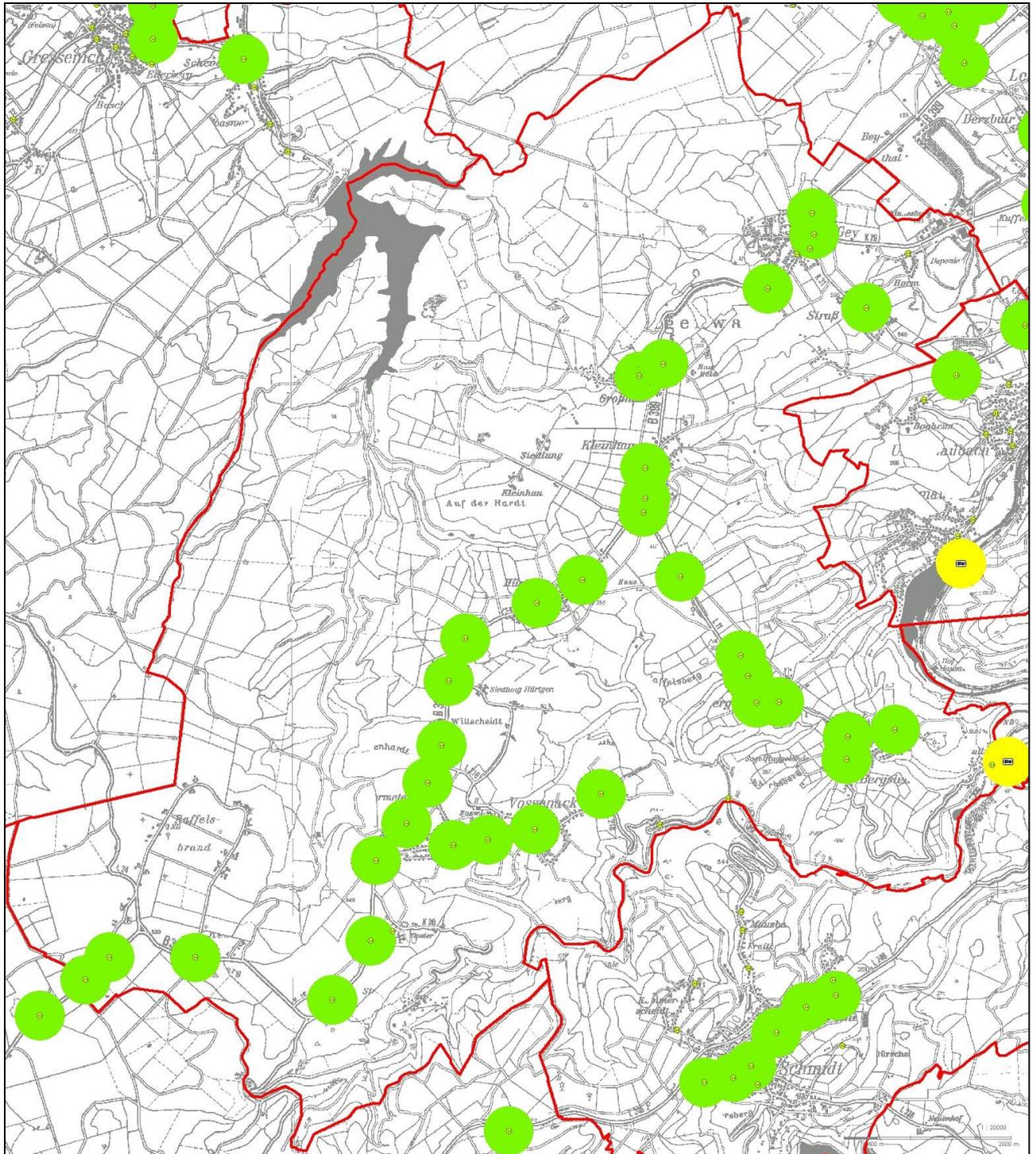


Abb. 94: Analyse Erschließungswirkung – Einzugsbereiche der Haltestellen mit 300 m Radius bei Haltestellen mit mindestens 6 Fahrtenpaaren von Montag bis Freitag

6.4.3 Erreichbarkeitsanalyse

Die Reisezeiten sind in Richtung Simmerath nicht zufriedenstellend, in Richtung Nideggen und Kreuzau ausgesprochen schlecht. Nur nach Düren sind ansprechende Reisezeiten gegeben.

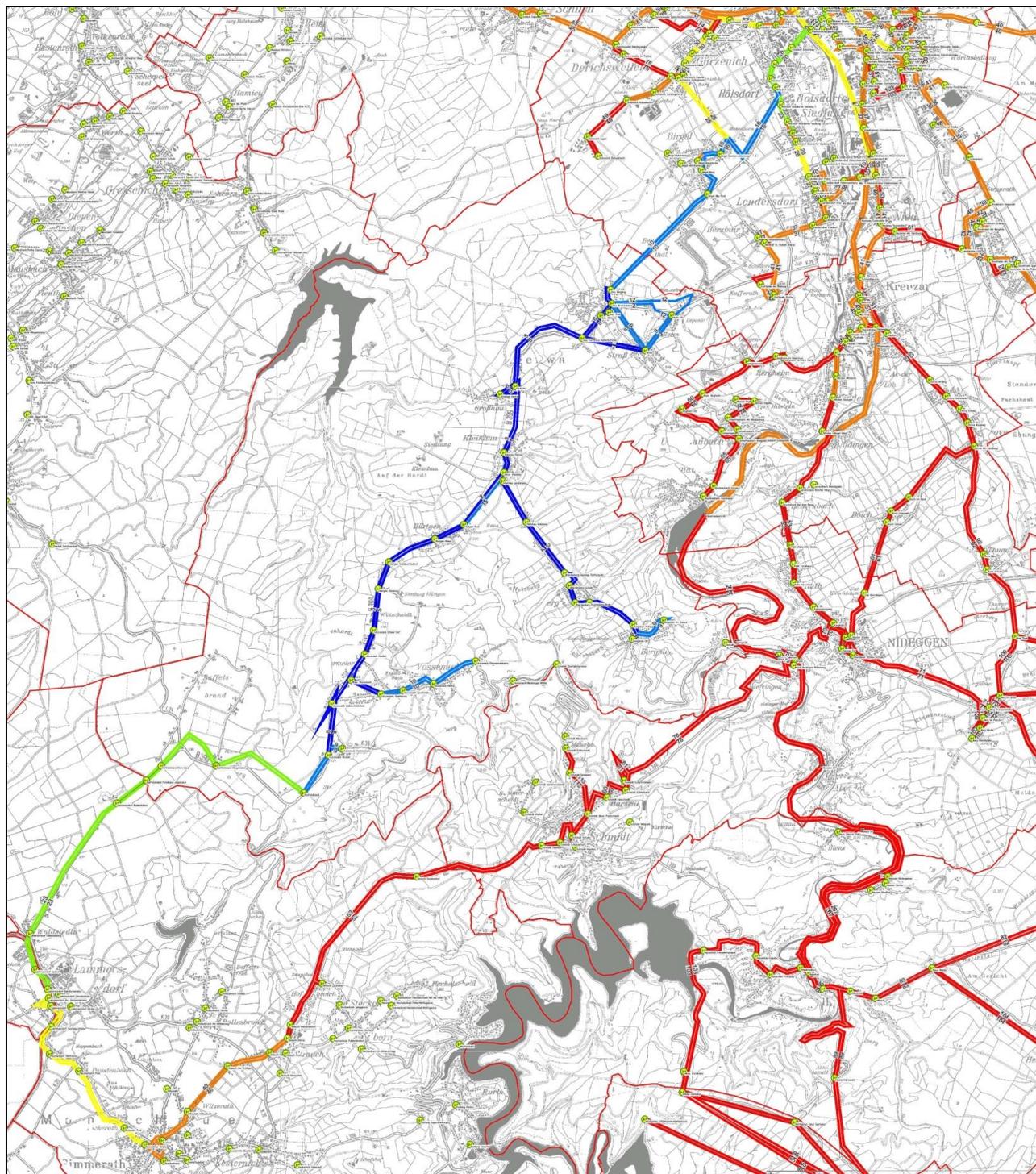


Abb. 95: Analyse Erreichbarkeit – Beförderungszeit im ÖPNV als Fahrzeit in Minuten zur zentralen Haltestelle Hürtgenwald Abzweig Kleinhau; Farben von blau (kurze Fahrzeiten) nach rot (lange Fahrzeiten), Minutenangabe durch Zahlen

6.4.4 Fazit der Analyse

Die Erschließungswirkung der Haltestellen ist relativ zufriedenstellend, mit Abstrichen vor allem in Gey. Die Reisezeiten innerhalb von Hürtgenwald sind gut, aber es bestehen sehr bedeutende Mängel nach Kreuzau, Nideggen und Heimbach.

Qualitative Mängel, insbesondere im Bereich Fahrzeuge und Kundenservice, werden in Hürtgenwald deutlich überdurchschnittlich registriert.

Die Analyse der Pendlerdaten ergibt ein besonders hohes Potenzial nach Düren (knapp 1.300 Fahrten), aber auch Potenzial nach Simmerath und Aachen.

6.4.5 Zielkonzept mit Maßnahmenempfehlungen

Die Linie 286 bleibt im Grundsatz der Kern der Bedienung von Hürtgenwald, wird jedoch in ihrer Struktur verändert, um wichtige Lücken im System zu schließen und ihre Attraktivität zu erhöhen.

- Die **Linie 286** wird auf ihrer Hauptachse Düren – Gey – Kleinhau – Germeter – Vossenack in eine Schnellbuslinie umgewandelt (SB 286) und mit drei Fahrten pro Tag bis nach Simmerath verlängert. Endpunkte sind damit entweder Vossenack Panoramastraße oder die zentrale Haltestelle in Simmerath. Zwischen Gey und Vossenack werden dabei alle Haltestellen angefahren, von Gey Richtung Düren bzw. von Vossenack Richtung Simmerath wird der Bus beschleunigt, um attraktive Fahrzeiten zu erlangen. Die Linie wird durch den Ortsteil Gey (Dürener Straße) geführt. Eine Beschleunigung in Düren ist anzustreben, aber abhängig von der alternativen Erschließung durch andere Linien. Mit dem SB 286 sollen die hohen Pendlerpotenziale auf den ÖPNV verlagert werden.
- Die Verbindung Kleinhau – Brandenburg – Bergstein wird aus der Linie 286 herausgenommen und in die neue **Linie 285** integriert; sie umfasst neben dem heutigen Fahrplanangebot auch 5 durchgehende Fahrtenpaare Kleinhau – Bergstein – Zerkall – Nideggen-Brück (Rurtalbahn) – Nideggen Dürener Tor. Am Abzweig Kleinhau ist ein komfortabler, anschlussgesicherter Umstieg in die Linie SB 286 bzw. umgekehrt zumindest in der Hauptlastrichtung herzustellen.
- Die bislang über die Linie 286 erfolgte gelegentliche Anbindung der Ortsteile Straß und Horm wird auf die Linie 201 (siehe unten) verlagert, die von Kreuzau aus als Rufbus bis Gey verlängert wird, so dass diese Ortsteile verbessert angebunden werden können und die Linie 286 im gewünschten Maße beschleunigt werden kann. Mit dieser Konstruktion wird auch den ansprechenden Pendlerpotenzialen zwischen Hürtgenwald und Simmerath einerseits und Düren und Simmerath andererseits Rechnung getragen.
- Die Einführung einer Rufbus-Linie Gey (hier Anschluss an Linie SB 286) – Horm – Straß – Abzweig Bogheim (hier Anschluss an die bestehende **Linie 201** Richtung Kreuzau/RTB) im 120-Minutentakt auch an Ferientagen bindet die Ortsteile Horm und Straß an. Die Linie 201 soll den westlichen Teil von Gey mit mindestens einer zusätzlichen Haltestelle besser erschließen. Falls es umlauftechnisch möglich ist, kann diese Linie auch bis Vettweiß (Bördebahn) durchgebunden werden. In diesem Falle würde kein Rufbus verkehren. Die Durchbindung bis Vettweiß erfolgt weiterhin nur dann, wenn die Bördebahn ein regelmäßiges Verkehrsangebot an den Tagen Montag bis Freitag erhält.
- Auf der Linie SB 286 soll ein zusätzliches saisonales Angebot am Wochenende geschaffen werden, mit Fokus auf die Freizeitmöglichkeiten im südlichen Gemeindegebiet wie etwa den Bike-Park Hürtgenwald bei Vossenack oder den Kletterpark bei Raffelsbrand. Samstags werden 2 Fahrtenpaare, sonntags 4 Fahrtenpaare ergänzt. Die Inanspruchnahme des Angebots ist regelmäßig zu überprüfen und ggf. der Nachfrage anzupassen. Geeignete Möglichkeiten zur Fahrradmitnahme sind vom Verkehrsunternehmen zu prüfen und ggf. anzubieten.
- Die Linien 81 und 86 werden an das neue Konzept angepasst. Bei der **Linie 81** ist Hürtgenwald bislang nur durch Fahrten am Sonntag betroffen, die zwei Mal am Tag von Vossenack nach Schmidt Wildpark führen. Diese Fahrten werden nun in die neu konzipierte Linie SB 286 integriert, die entsprechend vom Endpunkt Vossenack Panoramastraße Richtung Schmidt verlängert wird. Die **Linie 86** dient weiterhin vorrangig dem Schülerverkehr. Sie ist in die langen Fahrten der SB 286 bis nach Simmerath zu integrieren oder es ist ein komfortabler Umstieg in Vossenack zu gewährleisten. Ob das Angebot zwischen Vossenack und Simmerath verdichtet werden kann, um mehr direkte Verbindungen zwischen Düren und Simmerath zu erhalten, ist zu evaluieren.

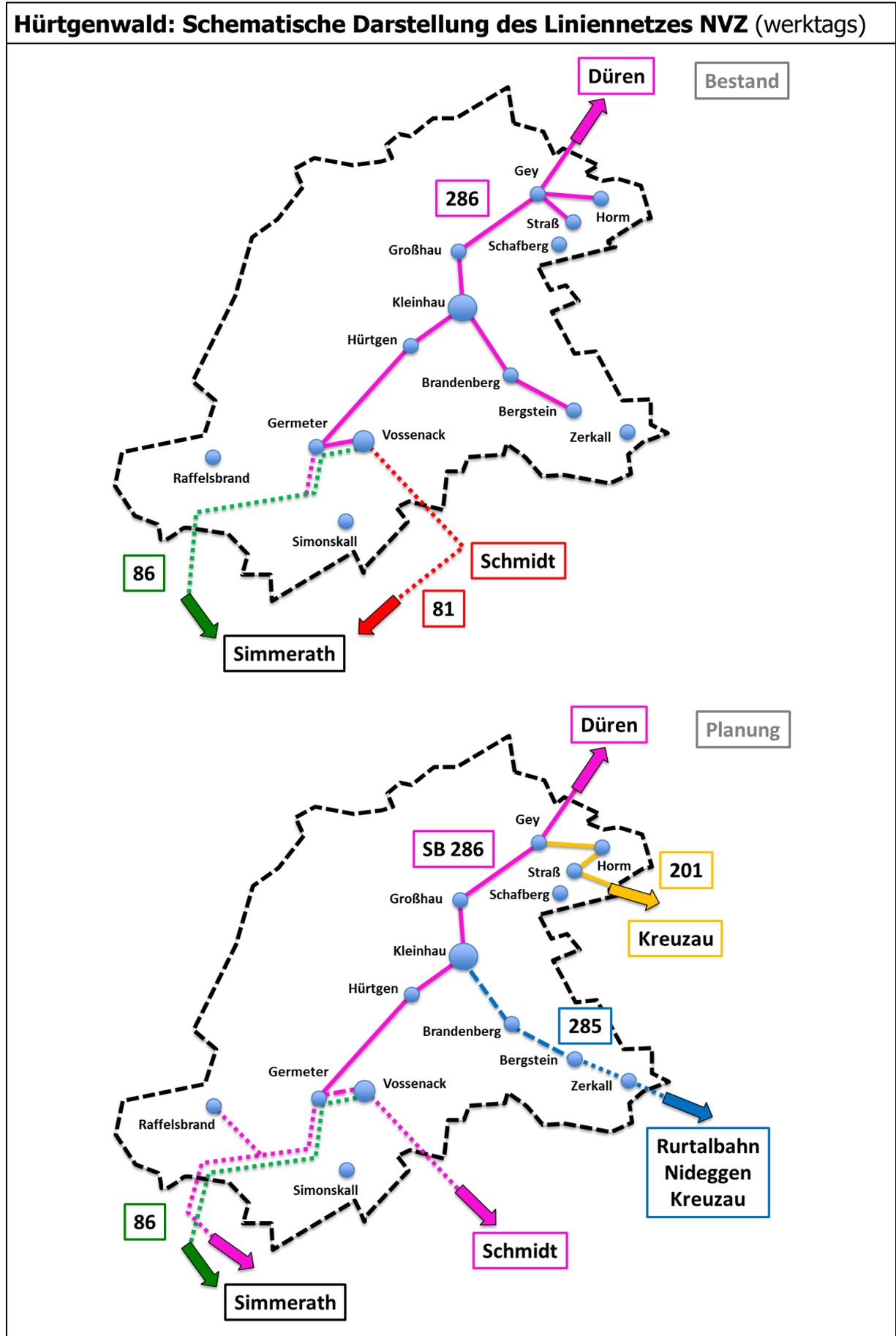


Abb. 96: Schematischer Liniennetzplan Gemeinde Hürtgenwald im Bestand und im Zielkonzept

Veränderung ggü. 2015 / Zielnetz / Maßnahme NVP										
Linie	Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Mo-Fr HVZ	Mo-Fr	Sa	So	Summe je Woche		
81	S Bushof - S Kesternich - S Strauch - Nideggen - Schmidt	Regionalbus	bed.	-2	0	0	0	-10	Umwandlung in eine durchlaufende Schnellbuslinie SB 81 Nideggen - Nideggen-Brück (RTB) - Nideggen-Schmidt - Smmerath, Vertaktung auf 120-Minutentakt, Verdrichtung in der HVZ	
81	S Bushof - S Kesternich - S Strauch - Nideggen - Schmidt	Regionalbus	bed.		0	0	0	0	Umwandlung in eine durchlaufende Schnellbuslinie SB 81 Nideggen - Nideggen-Brück (RTB) - Nideggen-Schmidt - Smmerath, Vertaktung auf 120-Minutentakt, Verdrichtung in der HVZ	
86	Smmerath Bushof - S Lammersdorf - Hürtgenwald Vossenack	Regionalbus	bed.	0	0	0	0	0		
86	Smmerath Bushof - S Lammersdorf - Hürtgenwald Vossenack	Regionalbus	k.A.		0	0	0	0		
201	Gey - Bogheim	Regionalbus	bed.	2	5	0	0	35	Linienbus oder TaxiBus-Anbindung Bogheim - Gey im 120-Minutentakt, Probetrieb	
201	Gey - Bogheim	Regionalbus	bed.		0	0	0	0		
285	Hürtgenwald-Kleinhau - Bergstein - Nideggen-Brück - Nideggen	Regionalbus	k.A.	5	0	0	0	25	Verlängerung über Zerkall und Brück (RTB) bis Nideggen als schnelle Regionallinie 285, Anbindung an die Linie 210. Umfang neuer Linienweg: 5 Fahrtenpaare, 6 bis 9 Uhr und 15 bis 19 Uhr.	
285	Hürtgenwald-Kleinhau - Bergstein - Nideggen-Brück - Nideggen	Regionalbus	k.A.		0	0	0	0		
286	Kleinhau - Bergstein	Regionalbus	60	0	0	0	0	0	Verlängerung über Zerkall und Brück (RTB) bis Nideggen als schnelle Regionallinie 285, Integration der aller Bestandsfahrten Fahrten der Linie 286 auf dem Abschnitt Kleinhau - Bergstein in die neue Linie 285.	
286	Kleinhau - Bergstein	Regionalbus	60/bed.		0	0	0	0	Am Wochenende von Mai bis September Bedienung des Abschnitts bis zur Haltestelle Kloster zur Anbindung der dortigen Freizeinutzungen (Bike-Park und Höhenrlebnisspaf).	
(SB) 286	Düren - Gey - Kleinhau - Vossenack / Smmerath	Schnellbus	k.A.	1	0	1		6	Umwandlung in Schnellbuslinie SB 286, Umfang 18 Fahrtenpaare, Führung nach Smmerath oder Vossenack. Abschnitt Kleinhau - Bergstein wird von Linie 285 (neu) bedient. Abschnitt Gey - Straß und Gey - Horm wird von Linie 201 bedient.	
(SB) 286	Düren - Gey - Kleinhau - Vossenack / Smmerath	Schnellbus	k.A.		0	0	1	1	Am Wochenende von Mai bis September Bedienung des Abschnitts bis zur Haltestelle Kloster zur Anbindung der dortigen Freizeinutzungen (Bike-Park und Höhenrlebnisspaf).	
502	Hürtgenwald - Nideggen	Regionalbus	bed.	0	0	0	0	0		
502	Hürtgenwald - Nideggen	Regionalbus	k.A.		0	0	0	0		
N 03b	Rölsdorf - Lendersdorf - Gey - Bergheim - Obermaubach	Nachtbus	bed.	0	0	0	0	0		
N 03b	Rölsdorf - Lendersdorf - Gey - Bergheim - Obermaubach	Nachtbus	bed.		0	0	0	0		

Tab. 97: Zielkonzept 2018 für Hürtgenwald - Veränderungen gegenüber Status quo

Für Hürtgenwald werden folgende Mobilstationen der Kategorien 3 und 5 empfohlen:

Abzw. Kleinhau
Horn Ort
Straß
Gey Broichstraße
Großhau (Post?)
Hürtgen Braun (Post?)
Brandenberg Post
Bergstein Ort
Germeter Kaulen
Vossenack Kirche
Kevelaerberg Gymnasium

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

Linie	Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Bemerkungen
107	Jülich - Inden - Langerwehe	Regionalbus	bed.	dient ausschließlich dem Schülerverkehr
107	Jülich - Inden - Langerwehe	Regionalbus	k.A.	dient ausschließlich dem Schülerverkehr
108	Jülich - Inden - Langerwehe - Niederzier - Düren	Regionalbus	bed.	dient ausschließlich dem Schülerverkehr
108	Jülich - Inden - Langerwehe - Niederzier - Düren	Regionalbus	k.A.	dient ausschließlich dem Schülerverkehr
109	Inden - Langerwehe	Regionalbus	bed.	dient ausschließlich dem Schülerverkehr
109	Inden - Langerwehe	Regionalbus	k.A.	dient ausschließlich dem Schülerverkehr
216	Düren - Hoven - Merken - Inden/Altdorf - Schophoven	Regionalbus	30/ 60	
216	Düren - Hoven - Merken - Inden/Altdorf - Schophoven	Regionalbus	60/ k.A.	
234	Huchem-Stammeln - Krauthausen - Inden - Elen - Niederzier - Hambach	Regionalbus	bed.	
234	Huchem-Stammeln - Krauthausen - Inden - Elen - Niederzier - Hambach	Regionalbus	k.A.	
294	Jülich - Kirchberg - Schophoven - Merken - Inden/Altdorf - Weisweiler	Regionalbus	60/ bed.	
294	Jülich - Kirchberg - Schophoven - Merken - Inden/Altdorf - Weisweiler	Regionalbus	bed.	
296	Düren - Schlich - Langerwehe - Inden/Altdorf - Lamersdorf - Frenz	Regionalbus	30/ 60	
296	Düren - Schlich - Langerwehe - Inden/Altdorf - Lamersdorf - Frenz	Regionalbus	60/ 120	
N 04	Mariaweiler - Inden/Altendorf - Lamersdorf - Langerwehe - Gürzenich	Nachtbus		
N 04	Mariaweiler - Inden/Altendorf - Lamersdorf - Langerwehe - Gürzenich	Nachtbus		
Rufbus F	Merken - Inden/Altendorf - Lamersdorf - Lucherberg	Rufbus	k.A.	
Rufbus F	Merken - Inden/Altendorf - Lamersdorf - Lucherberg	Rufbus	60	

Tab. 99: Linien in der Gemeinde Inden im Bestand

6.5.2 Analyse Erschließungswirkung

Die Karte mit der Erschließungswirkung zeigt auf, dass die bewohnten Bereiche der Gemeinde Inden im Wesentlichen gut durch ÖPNV erschlossen sind. Im Bereich von Lamersdorf und im Bereich des Hauptortes gibt es geringfügige Defizite.

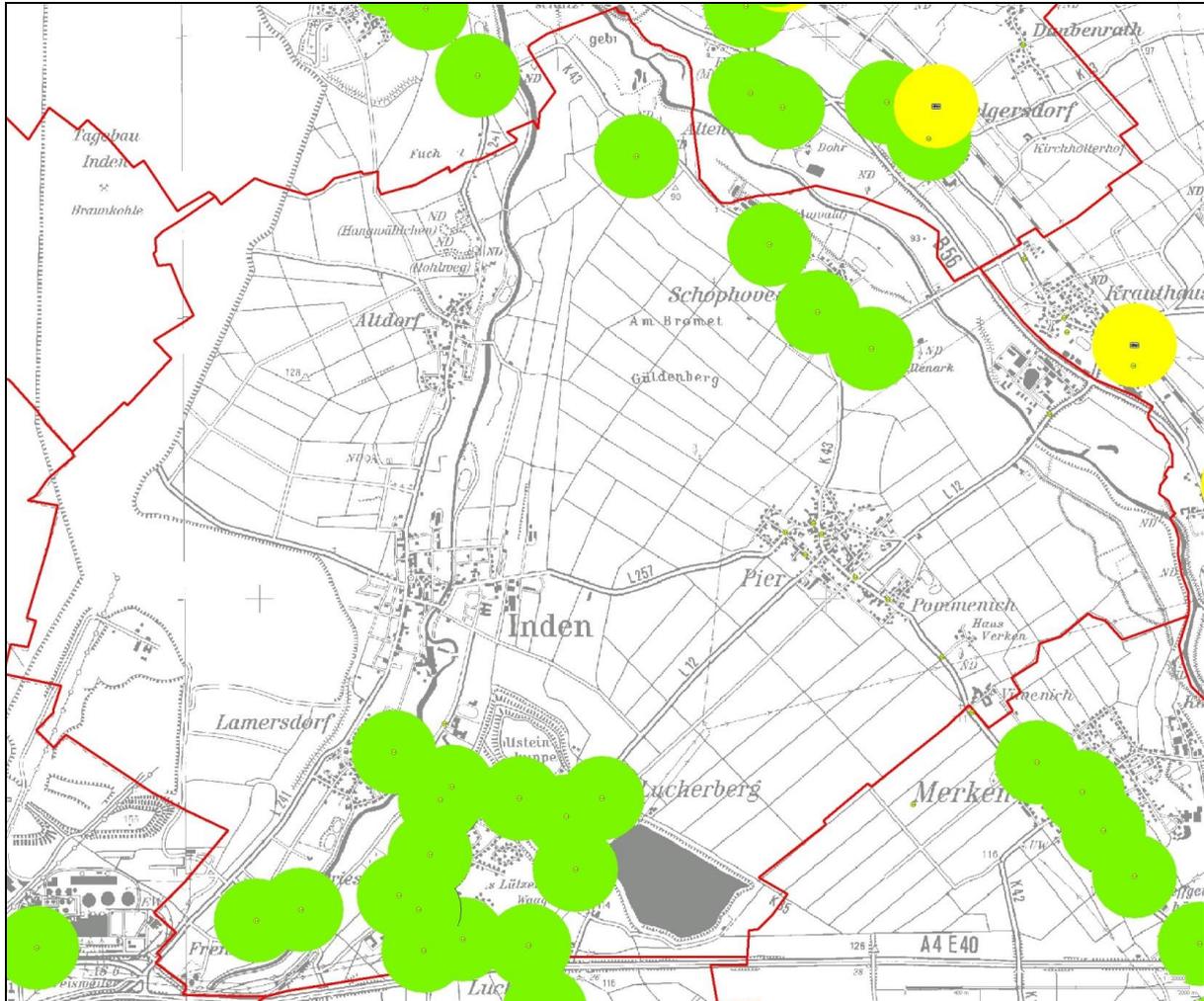


Abb. 100: Analyse Erschließungswirkung – Einzugsbereiche der Haltestellen mit 300 m Radius bei Haltestellen mit mindestens 6 Fahrtenpaaren von Montag bis Freitag

Die Grafiken zur Erschließungswirkung basieren aus technischen Gründen auf älteren Kartengrundlagen. Die hier scheinbar nicht erschlossenen Bereiche Inden/Aldorf/Pier existieren aufgrund der Ausdehnung des Braunkohlentagebaus nicht mehr. Daher liegt hier kein Erschließungsmangel vor.

6.5.3 Erreichbarkeitsanalyse

Die Analyse der Erreichbarkeit zeigt auf, dass weite Teile des Gemeindegebietes mit sehr kurzen Reisezeiten miteinander verbunden sind und auch Weisweiler, Langerwehe und Merken sehr schnell erreicht werden. Von Merken aus Richtung Jülich sind die Reisezeiten erheblich länger. Auch nach Eschweiler ist eine deutlich längere Reisezeit zu konstatieren. Die als Ziel wichtige Stadt Düren wird dagegen in relativ guter Reisezeit erreicht. Höchst problematisch sind die Reisezeiten in Richtung der verschiedenen Ortslagen von Niederzier.



Abb. 101: Analyse Erreichbarkeit – Beförderungszeit im ÖPNV als Fahrzeit in Minuten zur zentralen Haltestelle Inden Rathaus; Farben von blau (kurze Fahrzeiten) nach rot (lange Fahrzeiten), Minutenangabe durch Zahlen

6.5.4 Fazit der Analyse

Die räumliche Erschließung in Inden weist nur in wenigen Teilbereichen leichte Mängel auf. Die Reisezeiten innerhalb von Inden sind gut, ebenso die Reisezeiten von und nach Düren und Langerwehe. Mängel im überörtlichen Verkehr bestehen von und nach Jülich, Niederzier und Eschweiler. Der Anteil an Binnenpendlern ist gering.

6.5.5 Zielkonzept mit Maßnahmenempfehlungen

Vorgesehen ist eine erhebliche Verdichtung der Fahrtenanzahl der **Linie 296** zwischen Inden und Langerwehe einschließlich der Verschiebung der Zeitlage und Optimierung des Anschlusses am Bahnhof Langerwehe in beiden Richtungen. Die Verdichtung über weite Strecken der Haupt- und Normalverkehrszeit hat nicht zwingend einen festen 30-Minuten-Takt zum Ziel, sondern orientiert sich an einem optimierten Anschluss am Bahnhof Langerwehe, sodass ggf. auch ein unregelmäßiger Versatz der Linienfahrten in Kauf zu nehmen ist. Zwischen Düren und Langerwehe wird das Angebot an Sonntagen um 4 Fahrtenpaare ausgeweitet.

Das Liniengeflecht der Relationen Jülich – Merken – Düren, Eschweiler – Inden – Merken und Eschweiler – Inden – Jülich ist zu ordnen; dabei sind auch einzelne Direktverbindungen Inden – Jülich einzuordnen.

Vorgesehen ist die Umwandlung der **Linie 216** in eine durchgehende Verbindung Düren – Merken – Schophoven – Jülich und eine davon getrennte Verbindung Huchem-Stammeln - Merken – Inden – Eschweiler-Weisweiler (Linie 294) mit Umsteigemöglichkeit in Merken (Richtung Düren oder Jülich). Für den Schülerverkehr werden daneben weiter umsteigefreie Fahrten von Inden über Merken nach Düren auf der Linie 216 ermöglicht; ggf. ist hierfür eine neue Liniennummer zu vergeben.

Die **Linie 294** wird auf der Relation Eschweiler-Weisweiler Bhf. – Inden – Merken mit häufigeren Fahrten aufgewertet; in Weisweiler Bhf. soll ein optimaler Umstieg zur Regionalbahn realisiert werden. Für die Hauptverkehrszeit (Schülerverkehr) wird eine geeignete Anzahl an Fahrten weiterbetrieben, die umsteigefrei von Weisweiler über Inden nach Jülich führen. In den übrigen Zeiten wird die Verbindung Weisweiler – Inden – Merken – Huchem-Stammeln der Linie 294 eine anschlussgesicherte Übereck-Verbindung in Merken zur Linie 216 erhalten, so dass mit einem Umstieg auch Jülich mindestens zweistündlich erreicht werden kann.

Mit diesen Maßnahmen wird auf die innerhalb der Haushaltsbefragung festgestellte hohe Nachfrage zwischen Inden und Jülich einerseits und dem Raum Inden und Eschweiler andererseits reagiert. Die Hauptlast der schnellen Verbindung zwischen Düren und Inden liegt auf der Linie 296 in Kombination mit dem Umstieg auf den SPNV in Langerwehe. Insgesamt resultieren daraus ein effektiverer Fahrzeugeinsatz und mehr auf die Nachfrage zugeschnittene Direktverbindungen für die Fahrgäste.

An Tagen des Wochenendes werden Stichfahrten der **Linie 216** und/oder **294** über Lucherberg nach Norden geführt, um den Indemann zu erschließen. Die Endhaltestelle ist abhängig von Wendemöglichkeit und Befahrbarkeit der Straßen zu wählen. Das Angebot kann auch mit Bedarfssystemen durchgeführt werden und ist als Probetrieb zu verstehen.

Die Einführung einer Verbindung Huchem-Stammeln - Merken – Inden – Eschweiler Zentrum als Schnellbuslinie und Ergänzung zur Linie 294 ist mittelfristig geplant, aber im Rahmen des Zielkonzeptes 2018 nicht zur Umsetzung vorgesehen. Bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans soll eine weitere Prüfung gemeinsam mit der StädteRegion erfolgen. Ziel ist, die hohe Nachfrage zwischen dem Raum Inden und Eschweiler mit einer Direktverbindung zu bedienen. Bis dahin ist ein Umstieg in Weisweiler Bhf. in die Bahn erforderlich.

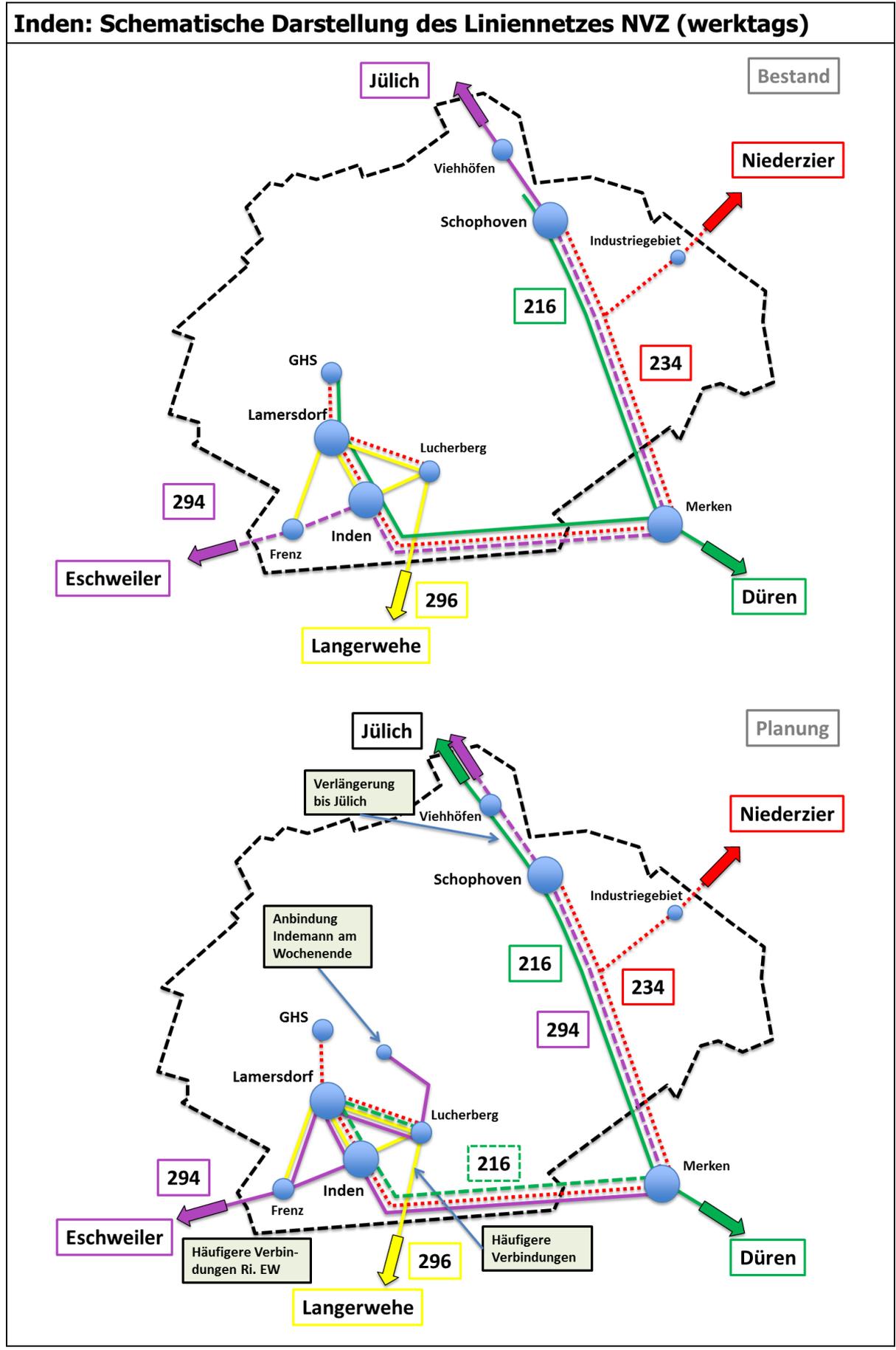


Abb. 102: Schematischer Liniennetzplan Gemeinde Inden im Bestand und im Zielkonzept

Veränderung ggü. 2015 / Zielnetz / Maßnahme NVP										
Linie	Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Mo-Fr HVZ	Mo-Fr	Sa	So	Summe je Woche		
107	Jülich - Inden - Langerwehe	Regionalbus	bed.	0	0	0	0	0		
107	Jülich - Inden - Langerwehe	Regionalbus	k.A.		0	0	0	0		
108	Jülich - Inden - Langerwehe - Niederzier - Düren	Regionalbus	bed.	0	0	0	0	0		
108	Jülich - Inden - Langerwehe - Niederzier - Düren	Regionalbus	k.A.		0	0	0	0		
109	Inden - Langerwehe	Regionalbus	bed.	0	0	0	0	0		
109	Inden - Langerwehe	Regionalbus	k.A.		0	0	0	0		
216	Düren - Hoven - Merken - Inden/Altdorf - Schophoven	Regionalbus	30/60	5	2	0	0	35	Verlängerung der Linie im 120-Minutentakt bis Jülich. Neuer Liniennast Merken - Inden - Eschweiler - Weisweiler als 294, 120-Minutentakt. Die Angaben zu den FP in den vorstehenden Spalten beziehen sich nur auf diesen Abschnitt.	
216	Düren - Hoven - Merken - Inden/Altdorf - Schophoven	Regionalbus	60/k.A.		0	2	4	6	Sa und So Anbindung Indemann, Alternativ über die Linie 294	
234	Huchem-Stammeln - Krauthausen - Inden - Elen - Niederzier - Hambach	Regionalbus	bed.	0	7	0	0	35	Ergänzung um ein Angebot mit Anrufintaxi zur Anbindung der westlichen Ortsteile an die Schnellbusse und der östlichen Ortsteile an die Rurtalbahn in Niederzier. Umfang ca. 7 Fahrtenpaare. Durchführung als Versuchsbetrieb.	
234	Huchem-Stammeln - Krauthausen - Inden - Elen - Niederzier - Hambach	Regionalbus	k.A.		0	0	0	0		
294	Jülich - Kirchberg - Schophoven - Merken - Inden/Altdorf - Weisweiler	Regionalbus	60/bed.	-2	-3	0	0	-25	Harmonisierung mit Linie 216 und SB 294	
294	Jülich - Kirchberg - Schophoven - Merken - Inden/Altdorf - Weisweiler	Regionalbus	bed.		0	0	0	0	Harmonisierung mit Linie 216 und SB 294	
294	Huchem-Stammeln - Merken - Inden/Altdorf - Weisweiler	Regionalbus	k.A.	7	0	0	0	35	Fahrtenverdrichtung auf dem Abschnitt: Huchem-Stammeln (neu) - Merken (Anschluss 216) - Inden - Frenz - Weisweiler. Perspektivisch Führung bis Eschweiler-Zentrum	
294	Huchem-Stammeln - Merken - Inden/Altdorf - Weisweiler	Regionalbus	k.A.		0	0	0	0	Sa und So Anbindung Indemann, Alternativ über die Linie 216	
296	Düren - Schlich - Langerwehe - Inden/Altdorf - Lamersdorf - Frenz	Regionalbus	30/60	7	0	0	0	35	Anschlussoptimierung am Bahnhof Langerwehe. In der HVZ Ausweitung zwischen Inden und Langerwehe um ca. 7 FP	
296	Düren - Schlich - Langerwehe - Inden/Altdorf - Lamersdorf - Frenz	Regionalbus	60/120		0	0	4	4	Anschlussoptimierung am Bahnhof Langerwehe. Sonntag: Ausweitung um 4 Fahrtenpaare, 120-Minutentakt.	
N 04	Mariaweiler - Inden/Altdorf - Lamersdorf - Langerwehe - Gürzenich	Nachtbus		0	0	0	0	0		
N 04	Mariaweiler - Inden/Altdorf - Lamersdorf - Langerwehe - Gürzenich	Nachtbus			0	0	0	0		
Rufbus F	Merken - Inden/Alten dorf - Lamersdorf - Lucherberg	Rufbus	k.A.	0	0	0	0	0		
Rufbus F	Merken - Inden/Alten dorf - Lamersdorf - Lucherberg	Rufbus	60		0	0	0	0		

Tab. 103: Zielkonzept 2018 für Inden - Veränderungen gegenüber Status quo

Für Inden werden folgende Mobilstationen der Kategorien 3 und 4 empfohlen:

Rathaus
Markt
Hochstraße
Frenz Kirche
Schophoven

6.6 Jülich

6.6.1 Analyse ÖPNV-Bediensstruktur und -umfang

Das Bestandsnetz in der Stadt Jülich wird in zwei Ausprägungen dargestellt, einmal im Gesamten und einmal der Innenstadtbereich.



Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

Ausschnitt Zentrum:



Abb. 104: Liniennetzplan Stadt Jülich im Bestand - Stadt gesamt (oben) und Ausschnitt Zentrum mit FZJ (Quelle: AVV)

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

Linie	Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Bemerkungen
6	EW Talbahnhof - EW Bushof - EW Neu-Lohn - Aldenhoven - Jülich Bf.	Regionalbus	60	
6	EW Talbahnhof - EW Bushof - EW Dürwiß - EW Neu-Lohn - Aldenhoven	Regionalbus	120	Erschließung Dürwiß
107	Jülich - Inden - Langerwehe	Regionalbus	bed.	dient ausschließlich dem Schülerverkehr
107	Jülich - Inden - Langerwehe	Regionalbus	k.A.	dient ausschließlich dem Schülerverkehr
108	Jülich - Inden - Langerwehe - Niederzier - Düren	Regionalbus	bed.	dient ausschließlich dem Schülerverkehr
108	Jülich - Inden - Langerwehe - Niederzier - Düren	Regionalbus	k.A.	dient ausschließlich dem Schülerverkehr
216	Düren - Hoven - Merken - Inden/Altdorf - Schophoven	Regionalbus	30/ 60	
216	Düren - Hoven - Merken - Inden/Altdorf - Schophoven	Regionalbus	60/ k.A.	
219	Jülich - Forschungszentrum - Jülich Bahnhof	Anruf-Linientaxi	bed.	
219	Jülich - Forschungszentrum - Jülich Bahnhof	Anruf-Linientaxi	k.A.	
220	AC Bushof - WÜ Kaninsberg - AL Begau - AL Mariadorf - Aldenhoven - Jülich - Forschungszentrum (werktags)	Regionalbus	30	Linie weist Schnellbus-Charakter auf
220	AL Mariadorf - Aldenhoven - Jülich (samstags, sonn- und feiertags)	Regionalbus	60/ 120	Linie weist Schnellbus-Charakter auf
223	Jülich - Altenburg - Daubenrath - Huchem-Stammeln	Regionalbus	bed.	Außer Schulfahrten als Linientaxi
223	Jülich - Altenburg - Daubenrath - Huchem-Stammeln	Regionalbus	k.A.	
235	Niederzier - Elen - Merzenich S-Bhf - Girbelsrath	Regionalbus	bed.	In der HVZ 20-Minutentakt sonst kein Angebot. Girbelsrath und Niederzier nur eine Fahrt.
235	Niederzier - Elen - Merzenich S-Bhf - Girbelsrath	Regionalbus	k.A.	
238	Düren - Arnoldsweiler - Niederzier - Stetternich - Jülich	Regionalbus	60	
238	Düren - Arnoldsweiler - Niederzier - Stetternich - Jülich	Regionalbus	120	

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

Linie	Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Bemerkungen
270	Jülich - Pattern - Spiel - Hasselsweiler - Titz	Regionalbus	60	
270	Jülich - Pattern - Spiel - Hasselsweiler - Titz	Regionalbus	bed.	nur 3 FP an Samstagen
279	Jülich - Koslar - Barmen - Rurdorf - Linnich	Regionalbus	60	
279	Jülich - Koslar - Barmen - Rurdorf - Linnich	Regionalbus	bed.	nur 4 FP an Samstagen
281	Jülich - Koslar - Ederen - Freialdenhoven und zurück	Regionalbus	bed.	
281	Jülich - Koslar - Ederen - Freialdenhoven und zurück	Regionalbus	bed.	nur 2 FP an Samstagen
284	Jülich - Welldorf - Rödingen - Titz - Jackerath	Regionalbus	60	
284	Jülich - Welldorf - Rödingen - Titz - Jackerath	Regionalbus	bed.	nur 3 FP an Samstagen
294	Jülich - Kirchberg - Schophoven - Merken - Inden/Altdorf - Weisweiler	Regionalbus	60/bed.	
294	Jülich - Kirchberg - Schophoven - Merken - Inden/Altdorf - Weisweiler	Regionalbus	bed.	
511	Titz - Linnich - Jülich - Aldenhoven	Regionalbus	bed.	nur für die Belange des Schülerverkehrs
511	Titz - Linnich - Jülich - Aldenhoven	Regionalbus	k.A.	
518	Titz - Linnich - Jülich	Regionalbus	bed.	nur für die Belange des Schülerverkehrs
518	Titz - Linnich - Jülich	Regionalbus	k.A.	
BBJ	Jülich	Bürgerbus	bed.	Neues Verkehrsangebot
BBJ	Jülich	Bürgerbus	k.A.	
N 01	Birkesdorf - Huchem-Stammeln - Jülich - Niederzier - Arnoldsweiler	Nachtbus	bed.	
N 01	Birkesdorf - Huchem-Stammeln - Jülich - Niederzier - Arnoldsweiler	Nachtbus	bed.	
SB 20	Aachen - Mariadorf - Aldenhoven - Jülich - Forschungszentrum	Schnellbus	bed.	
SB 20	Aachen - Mariadorf - Aldenhoven - Jülich - Forschungszentrum	Schnellbus	k.A.	

Der Disco-Bus ist separat aufgeführt, da er kein AVV-Angebot darstellt. Für ihn gilt wie für alle übrigen Bestandslinien die unveränderte Status-Quo-Leistungsübernahme im Rahmen des NVP, sofern der NVP keine Veränderungen festlegt.

Linie	Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Bemerkungen
"D"	Jülich - Linnich - Hückelhoven - Himmerich	Nachtbus	k.A.	
"D"	Jülich - Linnich - Hückelhoven - Himmerich	Nachtbus	Bed.	Zwei Spätfahrten in der Nacht von Freitag zu Samstag

Tab. 105: Linien in der Stadt Jülich im Bestand

6.6.2 Analyse Erschließungswirkung

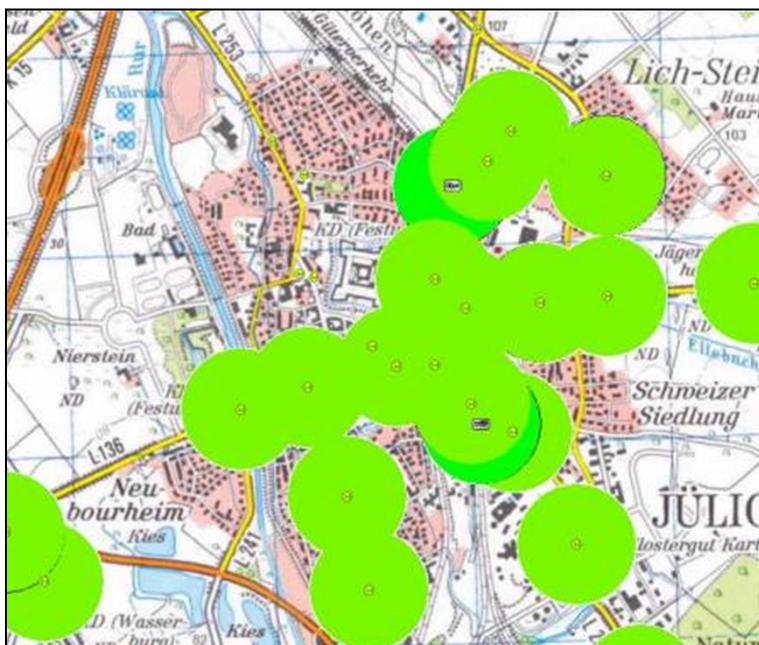
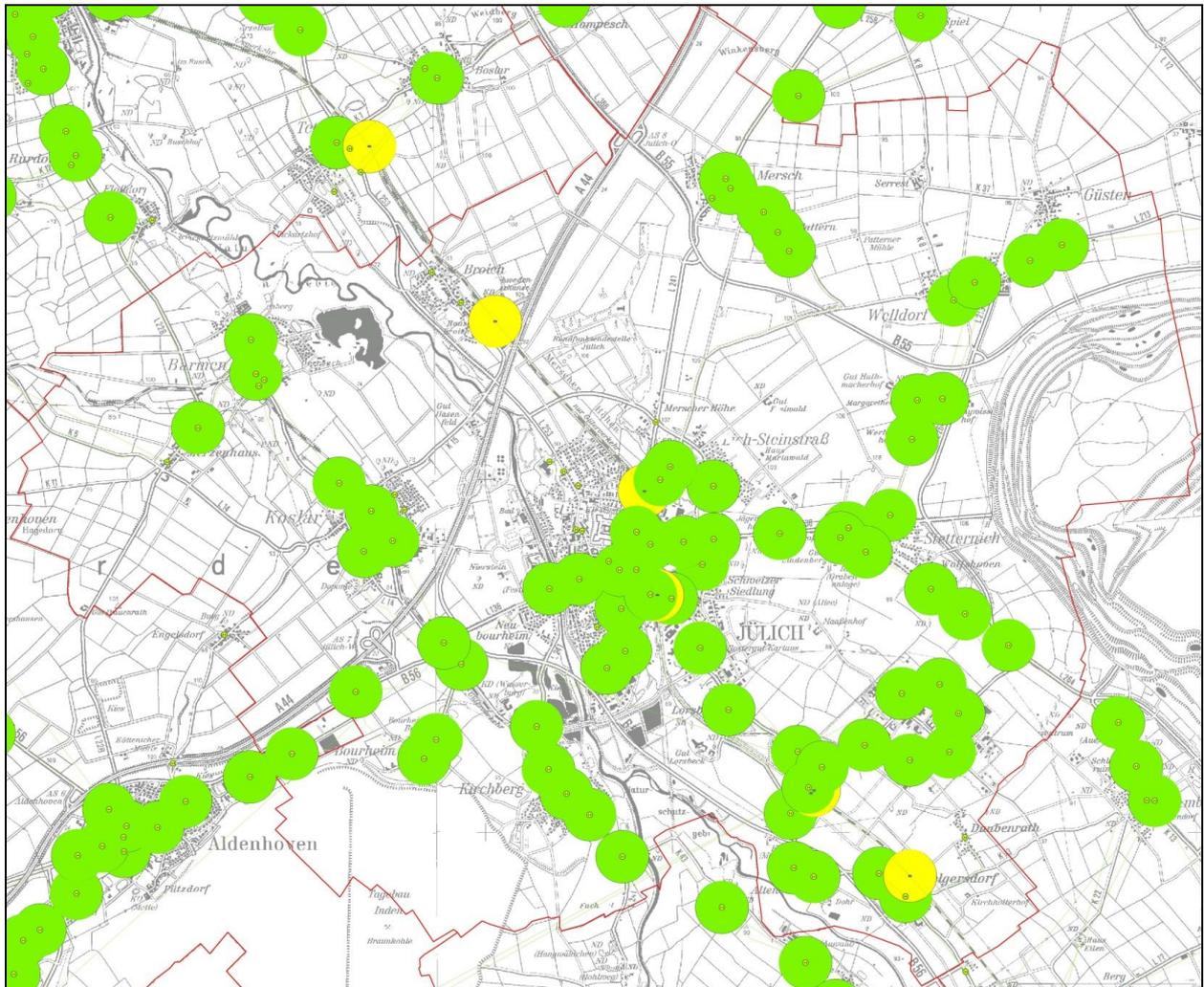


Abb. 106: Analyse Erschließungswirkung – Einzugsbereiche der Haltestellen mit 300 m Radius bei Haltestellen mit mindestens 6 Fahrtenpaaren von Montag bis Freitag, Stadt gesamt und Ausschnitt Zentrum

6.6.3 Erreichbarkeitsanalyse

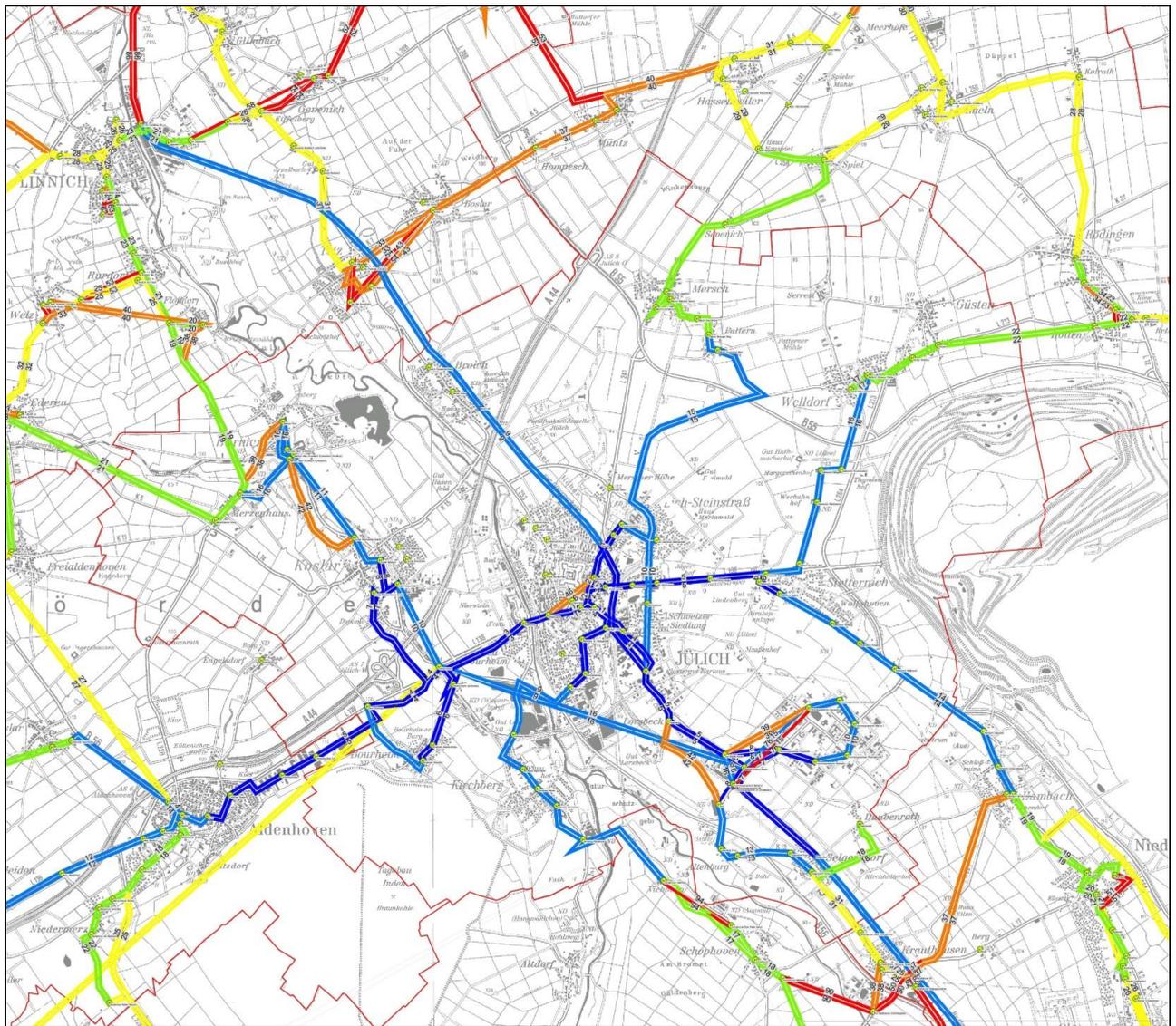


Abb. 107: Analyse Erreichbarkeit – Beförderungszeit im ÖPNV als Fahrzeit in Minuten zur zentralen Haltestelle Jülich Neues Rathaus; Farben von blau (kurze Fahrzeiten) nach rot (lange Fahrzeiten), Minutenangabe durch Zahlen

6.6.4 Fazit der Analyse

Die räumliche Erschließung in Jülich weist eklatante Mängel im nördlichen Bereich des Hauptortes auf. Weitere Mängel sind in Broich, Kirchberg, Güsten, Bourheim und im südlichen Bereich des Hauptortes festzustellen.

Die Reisezeiten innerhalb von Jülich sind gut, lediglich Mersch, Welldorf, Güsten und Merzenhausen weisen etwas längere Fahrzeiten auf, bei allerdings auch größeren Entfernungen. Die Reisezeiten in die Nachbargemeinden sind unproblematisch, Ausnahmen sind Niederzier und vor allem Titz.

Die im Rahmen der Analyse festgestellten, erheblichen Verkehrslücken im Bereich des Stadtgebietes von Jülich werden im nordöstlichen und südöstlichen Bereich sowie im äußersten Westen durch Linien des Regionalverkehrs aufgefangen. Im Südwesten existiert lediglich eine Linie, im Nordwesten gar keine, sodass hier erhebliche Bereiche ohne qualifizierte Erschließung sind. Dieser Umstand wird durch

den Haltepunkt Jülich-Nord und die Planungen für einen weiteren Haltepunkt „An den Aspen“ leicht gemildert. Insgesamt ist hier jedoch ein erheblicher Mangel festzustellen.

Dieser Mangel wird aktuell durch den **Bürgerbus Jülich** geschlossen, der seit November 2015 weite Teile des Stadtgebietes zusätzlich erschließt und hierbei einen Großteil der genannten Erschließungslücken auffüllt. Diese Bedienung wird seitens des Nahverkehrsplanes als ausreichend angesehen und entspricht damit dem ausdrücklichen Wunsch der Stadt Jülich.

Sollte sich durch die Bedienung mit dem Bürgerbus eine Nachfrage einstellen, die erheblich oberhalb dessen liegt, was ein Bürgerbus leisten kann, so bleibt für Jülich als Rückfallebene die Einrichtung eines Ortsbusses als Maßnahme des Nahverkehrsplanes bestehen. Dieser sollte im Schwerpunkt die schlecht erschlossenen Bereiche im Nordwesten und im Südwesten von Jülich an die Rurtalbahn, die zentrale Innenstadt und an das Forschungszentrum anbinden. Als Alternative hierzu bietet sich als Minimallösung an, über eine Änderung der Linienführung der Linie 281 oder 279 den Nordwesten des Stadtgebietes von Jülich zu erschließen. Diese Maßnahme führt allerdings dazu, dass die 30-Minuten-Takt-Anbindung innerhalb der Hauptverkehrszeit im Ortsteil Koslar entfällt, so dass der Einführung einer Ortsbuslinie der Vorzug gegeben werden sollte, sofern sich dies wirtschaftlich darstellen lässt.

6.6.5 Zielkonzept mit Maßnahmenempfehlungen

Folgende Maßnahmen sind vorgesehen:

- Ein neuer SPNV-Haltepunkt an der Rurtalbahn „An den Aspen“ soll im Norden der Kernstadt Jülich eingerichtet werden:
Wenn die genaue Ausgestaltung bzw. Eröffnung des neuen Haltepunktes klar ist, sind die genauen Schüler-Schule-Beziehungen, also v.a. die kürzesten Wege der Schüler vom Wohnort zum Jülicher Schulzentrum und damit auch die Anzahl der Schüler als mögliche Nutzer der Rurtalbahn zu analysieren. Dementsprechend soll mit Eröffnung des neuen Haltepunktes, bei Kenntnis der potenziellen Schulwege und des dann gültigen Fahrplans der Rurtalbahn, das Busangebot rund um das Jülicher Schulzentrum wie auch das Busangebot als Zuführung zu den nahe gelegenen Haltepunkten der Rurtalbahn überplant werden.
- Schnellbusangebot Titz – Jülich als **SB 270**, Verbleib eines Teils der Fahrten als Linie 270 über alle Ortsteile
- Führung der neuen Linie **SB 235** von Jülich Forschungszentrum über Niederzier/Oberzier zum S-Bahnhof Merzenich und weiter über Merzenich-Hauptort bis Girbelsrath, ggf. auch darüber hinaus, falls der Umlauf dies ermöglicht. Dafür käme als Ein-Richtungsschleife Girbelsrath – Eschweiler über Feld – Frauwüllesheim – Girbelsrath in Betracht.
- Für den Bedarf im Schülerverkehr auf der Achse Jülich – Niederzier – Merzenich sind ggf. zusätzliche Fahrten auf den Bestandslinien einzurichten.
- Verlegung der **Linie 220** Aachen – Jülich in den Taktknoten 15/45 in Jülich:
Dadurch optimierte Anschlüsse in allen Richtungen vor allem auch an die Rurtalbahn, zuungunsten der Anschlusssituation in Mariadorf. In der Gesamtabwägung ist diese Maßnahme trotz erheblicher Nachteile in Mariadorf positiv zu beurteilen. Rein aus der Sicht des Kreises Düren sind die Vorteile sogar sehr deutlich überwiegend. Von dieser Maßnahme profitiert auch die Rurtalbahn erheblich.
- Führung der Linie 220 in Jülich mit jedem zweiten Kurs direkt zum Forschungszentrum:
Dadurch Einsparung eines Fahrzeuges im Pendelverkehr zwischen Rurtalbahn-Bahnhof Forschungszentrum und Forschungszentrum (Linie 219). Anbindung der Fachhochschule bleibt in vergleichbarer Qualität bestehen, durch deutliche Vermehrung der Fahrten der Linie 270/SB 270.
- Verlängerung der **Linie 281** von Freialdenhoven bis Aldenhoven
- Führung der **Linie 279** von Jülich, Koslar und Barmen über Merzenhausen, Freialdenhoven, Ederen und Welz, von Rurdorf aus Stich nach Floßdorf und erneut über Rurdorf nach Linnich:

Es entsteht ein 30-Minutentakt-Angebot für den Ortsteil Merzenhausen. Entgegen ersten Überlegungen wird die Haltestelle Abzweig Floßdorf mit der Linie 279 im Stundentakt weiterbedient. Als Nachteil sind lediglich der Umsteigezwang zwischen Linnich und Aldenhoven und die längere Fahrtzeit von Floßdorf nach Jülich zu nennen. Der Umstieg zwischen Linnich und Aldenhoven wird jedoch so optimiert, dass er komfortabel möglich ist. Die Fahrmöglichkeiten zwischen Linnich und Aldenhoven steigen in der Anzahl aber deutlich an, sodass der Nachteil des Umsteigens mehr als kompensiert wird. Ferner werden zusätzliche Fahrtenpaare für den Schülerverkehr Aldenhoven – Linnich als Direktverbindungen angeboten.

- Alle Linien werden wenn möglich mit ihren Taktfahrten in die Knoten Jülich (15/45) und Aldenhoven (00/30) geführt. Dadurch entstehen gute Anschlüsse und leichte „Merkbarkeit“ für die Kunden.
- Einführung einer Schnellbuslinie **SB 295** im Wechsel mit der Linie 295 mit einem verbesserten Angebot zwischen Linnich und Baal als Vorläufer zur Schienenverbindung. Diese Maßnahme betrifft zwar nicht das Gemeindegebiet von Jülich, führt aber zu erheblichen Reisezeitgewinnen von Jülich auf vielen Relationen in Richtung Norden.
- Im Falle einer Verwirklichung der Verlängerung der RB 21 Düren – Jülich – Linnich nach Hückelhoven-Baal wird das Verkehrsangebot zwischen Linnich und Baal neu geordnet. Eine Umsetzung ist jedoch erst im Zeitraum des nächsten NVP wahrscheinlich.

Daneben wird eine Schließung eines großen Teils der Erschließungslücken durch den **Bürgerbus** Jülich erwartet (siehe Abschnitt oben).

Jülich: Schematische Darstellung des Liniennetzes NVZ (werktags)

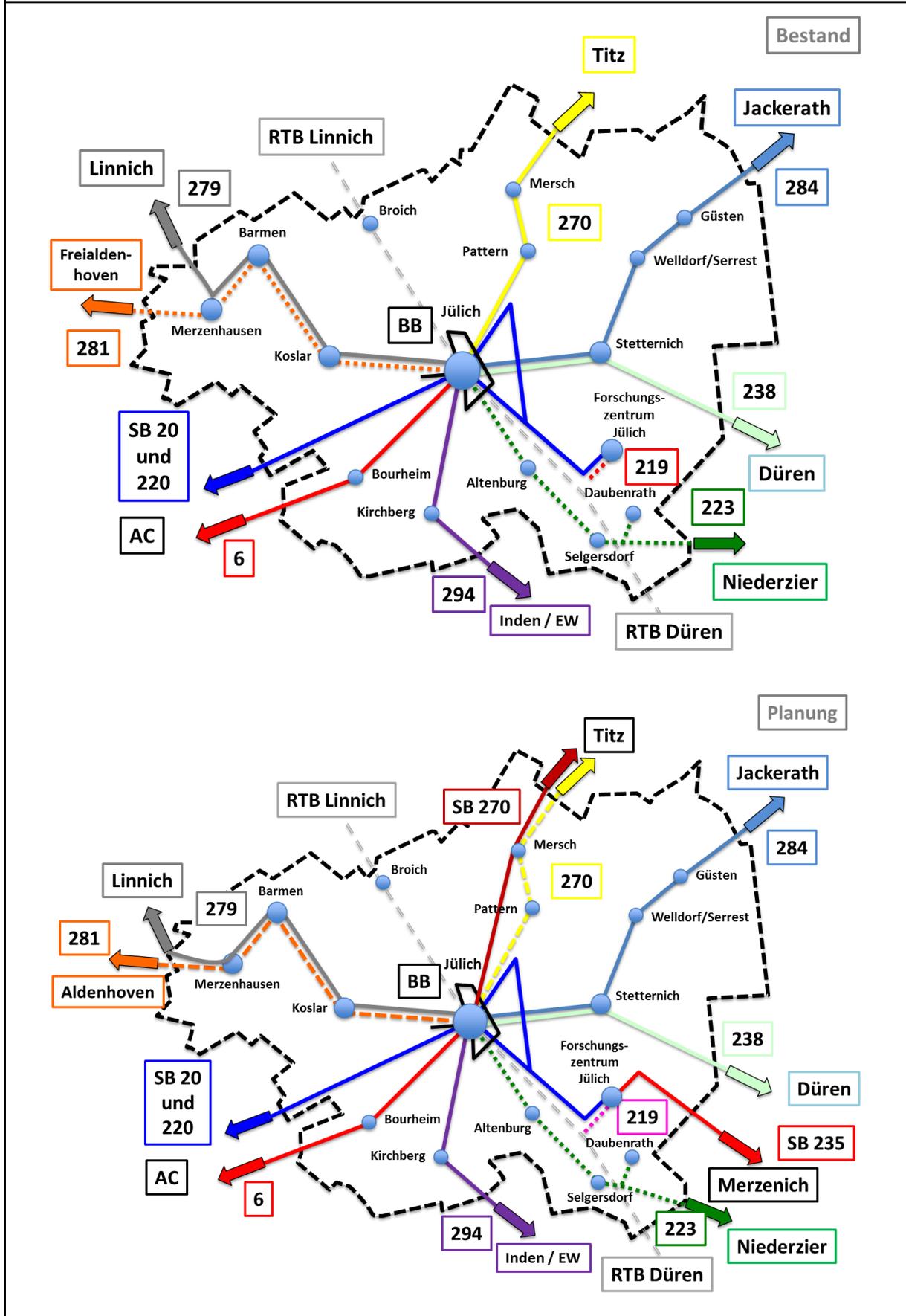


Abb. 108: Schematischer Liniennetzplan Stadt Jülich im Bestand und im Zielkonzept

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

Veränderung ggü. 2015 / Zielnetz / Maßnahme NVP										
Linie	Linienverlauf	Produktmerkmale (Kp. 3.6)	Grundtakt	Mo-Fr HVZ	Mo-Fr	Sa	So	Summe je Woche		
6	EW Talbahnhof - EW Bushof - EW Neu-Lohn - Aldenhoven - Jülich Bf.	Regionalbus	60	0	0	0	0	0		
6	EW Talbahnhof - EW Bushof - EW Dürwiß - EW Neu-Lohn - Aldenhoven	Regionalbus	120		0	0	0	0		
107	Jülich - Inden - Langerwehe	Regionalbus	bed.	0	0	0	0	0		
107	Jülich - Inden - Langerwehe	Regionalbus	k.A.		0	0	0	0		
108	Jülich - Inden - Langerwehe - Niederzier - Düren	Regionalbus	bed.	0	0	0	0	0		
108	Jülich - Inden - Langerwehe - Niederzier - Düren	Regionalbus	k.A.		0	0	0	0		
216	Düren - Hoven - Merken - Inden/Altdorf - Schophoven	Regionalbus	30/60	5	2	0	0	35	Verlängerung der Linie im 120-Minutentakt bis Jülich. Neuer Linienast Merken - Inden - Eschweiler - Weisweiler als 294, 120-Minutentakt. Die Angaben zu den FP in den vorstehenden Spalten beziehen sich nur auf diesen Abschnitt.	
216	Düren - Hoven - Merken - Inden/Altdorf - Schophoven	Regionalbus	60/k.A.		0	2	4	6	Sa und So Anbindung Indemann, Alternativ über die Linie 294	
219	Jülich - Forschungszentrum - Jülich Bahnhof	Anruf-Liniertaxi	bed.	0	0	0		0		
219	Jülich - Forschungszentrum - Jülich Bahnhof	Anruf-Liniertaxi	k.A.		0	0	0	0		
220	AC-Bushof - WÜ Kaninberg - AL Begau - AL Mariadorf - Aldenhoven - Jülich - Forschungszentrum (werktags)	Regionalbus	30	0	0	0	0	0	Verlegung der Zeitlage in den 15 / 45er-Knoten am Bahnhof Jülich	
220	AL Mariadorf - Aldenhoven - Jülich (samstags, sonn- und feiertags)	Regionalbus	60/120		2	2	2	14	Verlegung der Zeitlage in den 15 / 45er-Knoten am Bahnhof Jülich. Fahrten Abendverbindung von AC mit 2 FP von Mariadorf bis Jülich verlängern.	
223	Jülich - Altenburg - Daubenrath - Huchem-Stammeln	Regionalbus	bed.	0	0	0		0		
223	Jülich - Altenburg - Daubenrath - Huchem-Stammeln	Regionalbus	k.A.		0	0	0	0		
235	Niederzier - Elen - Merzenich SBhf - Gírbelsrath	Regionalbus	bed.	2	0	0		10	Einzelfahrten im Schülerverkehr Gírbelsrath - Jülich als Ergänzung zur Linie SB 235.	
235	Niederzier - Elen - Merzenich SBhf - Gírbelsrath	Regionalbus	k.A.		0	0	0	0		
SB 235	FZ Jülich - Niederzier - Elen - Merz. SBhf - Merzenich - Gírbelsrath	Schnellbus	k.A.	7	0	0		35	Umwandlung der Linie 235 in eine Schnellbuslinie im Zeitfenster des Berufsverkehrs. 3 FP morgens, 4 FP nachmittags/abends. Bedienung im gesamten Linienverlauf. Verlängerung um den Abschnitt Niederzier - Forschungszentrum Jülich, ggf. um Gírbelsrath - Eschweiler über Feld - Frauwülleheim - Gírbelsrath.	
SB 235	FZ Jülich - Niederzier - Elen - Merz. SBhf - Merzenich - Gírbelsrath	Schnellbus	k.A.		0	0	0	0		
238	Düren - Arnoldsweiler - Niederzier - Setternich - Jülich	Regionalbus	60	0	-2	0		-10		
238	Düren - Arnoldsweiler - Niederzier - Setternich - Jülich	Regionalbus	120		0	0	0	0		
270	Jülich - Pattern - Spiel - Hasselsweiler - Titz	Regionalbus	60	0	-2	0		-10	Bisheriger Linienverlauf im 120 Minutentakt zzgl. Fahrten im Schülerverkehr.	
270	Jülich - Pattern - Spiel - Hasselsweiler - Titz	Regionalbus	bed.		0	1	0	1	Ausweitung des Angebots am Samstag um ein Fahrtenpaar am Nachmittag, bei geringer Nachfrage Umwandlung des Gesamtangebotes in ein TaxiBus-Angebot. Linienverlauf über alle Ortsteile.	

Linie	Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Mo-Fr HVZ	Mo-Fr	Sa	So	Summe je Woche	Veränderung ggü. 2015 / Zielnetz / Maßnahme NVP
270/ 284	Titz - Jäckerath - Ekelenz EF - Ekelenz	Regionalbus	60	4	3	0		35	Ergänzen des Angebot Titz - Jäckerath - Ekelenz mit 7 FP. Alternativ als Verlängerung der Linie 270 oder der Linie 284.
270/ 284	Titz - Titz-Jäckerath - Ekelenz EF - Ekelenz	Regionalbus	bed.		0	0	0	0	
SB 270	Jülich - Patterm - Neuspiel - Titz	Schnellbus	k.A.	6	4	0		50	Neue Schnellbuslinie. Linienweg Titz - Jülich auf direktem und schnellstem Wege im 60 Minutentakt in der HVZ und im 120 Minutentakt in der NVZ.
SB 270	Jülich - Patterm - Neuspiel - Titz	Schnellbus	k.A.		0	0	0	0	
279	Jülich - Kolslar - Barmen - Rurldorf - Linnich	Regionalbus	60	0	0	0		0	Änderung Linienverlauf: Jülich - Kolslar - Barmen - Merzenhausen - Freialdenhoven - Eferen - Weiz - Rurldorf - Floßdorf - Rurldorf - Linnich. Zeitlage: Knoten 15/45 in Jülich, 00/30 in Linnich.
279	Jülich - Kolslar - Barmen - Rurldorf - Linnich	Regionalbus	bed.		0	0	0	0	Umwandlung des Angebotes an Samstagen von Standardlinienbus auf TaxiBus. Anschluss in Freialdenhoven oder Eferen an den TaxiBus der Linie 278
281	Jülich - Kolslar - Eferen - Freialdenhoven und zurück	Regionalbus	bed.	2	4	-2		28	Verlängerung der Linie Freialdenhoven - Aldenhoven, Ergänzung um 6 Fahrtenpaare auf dem gesamten Linienweg
281	Jülich - Kolslar - Eferen - Freialdenhoven und zurück	Regionalbus	bed.		0	-3	0	-3	Entfall des Angebotes an Samstagen
284	Jülich - Weildorf - Rödgingen - Titz - Jäckerath	Regionalbus	60	0	0	0		0	Ergänzen des Angebot Titz - Jäckerath - Ekelenz mit 7 FP. Alternativ als Verlängerung der Linie 270 oder der Linie 284.
284	Jülich - Weildorf - Rödgingen - Titz - Jäckerath	Regionalbus	bed.		0	0	0	0	
294	Jülich - Kirchberg - Schophoven - Merken - Inden/Altdorf - Weisweiler	Regionalbus	60/bed.	-2	-3	0		-25	Harmonisierung mit Linie 216 und SB 294
294	Jülich - Kirchberg - Schophoven - Merken - Inden/Altdorf - Weisweiler	Regionalbus	bed.		0	0	0	0	Harmonisierung mit Linie 216 und SB 294
294	Huchem-Stammeln - Merken - Inden/Altdorf - Weisweiler	Regionalbus	k.A.	7	0	0		35	Fahrtenverdrichtung auf dem Abschnitt: Huchem-Stammeln (neu) - Merken (Anschluss 216) - Inden - Frenz - Weisweiler. Perspektivisch Führung bis Eschweiler-Zentrum
294	Huchem-Stammeln - Merken - Inden/Altdorf - Weisweiler	Regionalbus	k.A.		0	0	0	0	Sa und So Anbindung Indemann, Alternativ über die Linie 216
511	Titz - Linnich - Jülich - Aldenhoven	Regionalbus	bed.	0	0	0		0	
511	Titz - Linnich - Jülich - Aldenhoven	Regionalbus	k.A.		0	0	0	0	
518	Titz - Linnich - Jülich	Regionalbus	bed.	0	0	0		0	
518	Titz - Linnich - Jülich	Regionalbus	k.A.		0	0	0	0	
BBJ	Jülich	Bürgerbus	bed.	0	0	0		0	
BBJ	Jülich	Bürgerbus	k.A.		0	0	0	0	
N 01	Birkendorf - Huchem-Stammeln - Jülich - Niederzier - Arnoldswiller	Nachtbus	bed.	0	0	0		0	
N 01	Birkendorf - Huchem-Stammeln - Jülich - Niederzier - Arnoldswiller	Nachtbus	bed.		0	0	0	0	
SB 20	Aachen - Mariadorf - Aldenhoven - Jülich - Forschungszentrum	Schnellbus	bed.	0	0	0		0	
SB 20	Aachen - Mariadorf - Aldenhoven - Jülich - Forschungszentrum	Schnellbus	k.A.		0	0	0	0	

Tab. 109: Zielkonzept 2018 für Jülich - Veränderungen gegenüber Status quo

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

Für Jülich werden folgende Mobilstationen der Kategorien 2 bis 5 empfohlen. Für die Haltestelle Forschungszentrum (FZJ) sind zwei Standorte vorzusehen. Ein südlicher (Pendelbus, Linie 220) und ein nördlicher (SB 235).

Bahnhof
Neues Rathaus
Walramplatz
Fachhochschule
Forschungszentrum
Koslar Bahnhof
Barmen Post
Barmen Haus Overbach
FZJ
Stetternich Engels
Selgersdorf Kirche
Heinen
Broich
Mersch Zum Jagdfeld
Welldorf Siedlung
Bourheim Ortsmitte

6.7 Kreuzau

6.7.1 Analyse ÖPNV-Bediensstruktur und -umfang

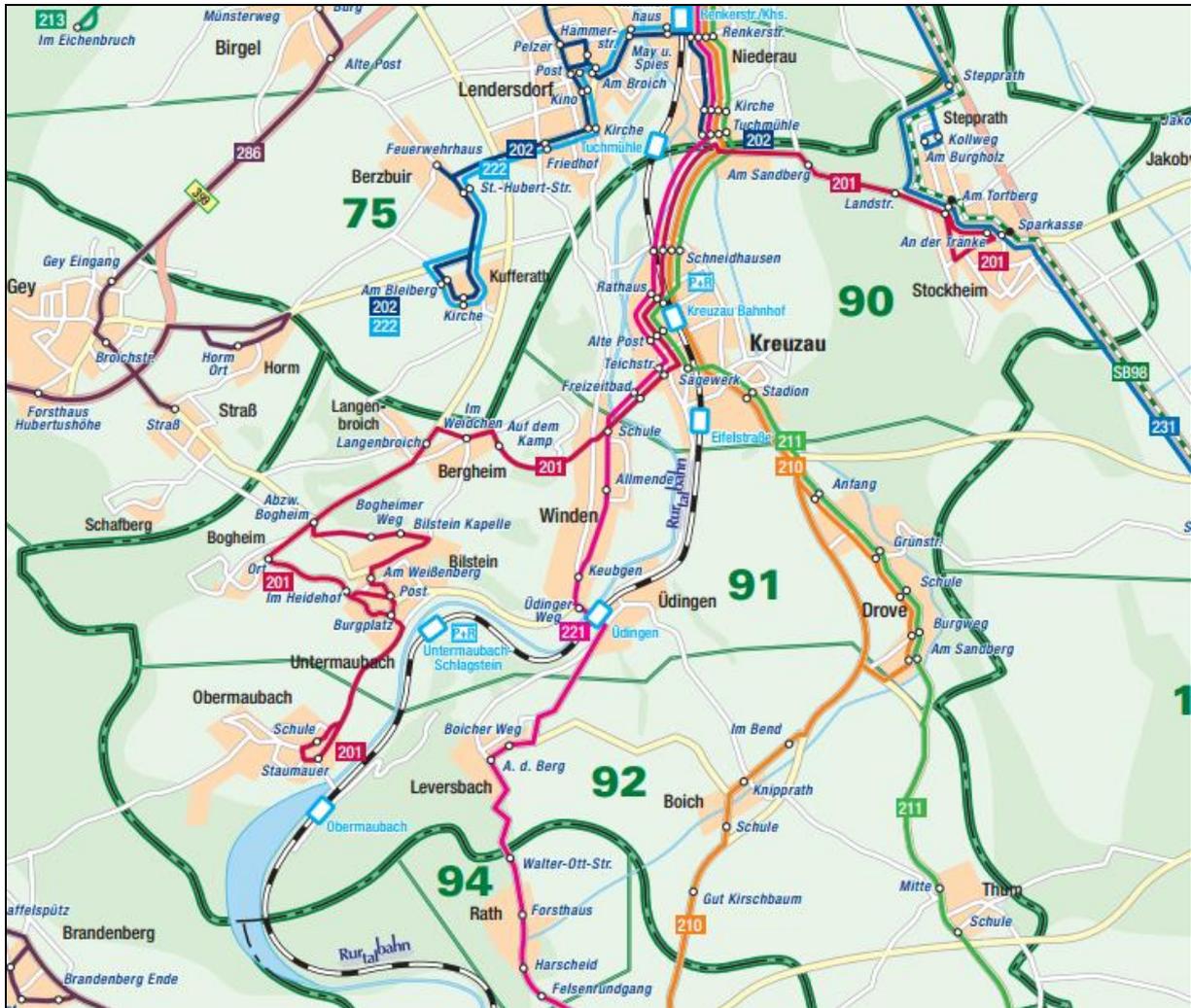


Abb. 110: Liniennetzplan Gemeinde Kreuzau im Bestand (Quelle: AVV)

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

Linie	Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Bemerkungen
201	Obermaubach - Kreuzau - Stockheim	Stadtbus	bed.	
201	Obermaubach - Kreuzau - Stockheim	Stadtbus	bed.	
202	Düren - Rölsdorf - Lendersdorf - Kufferath/Niederau/Kreuzau	Stadtbus	30	Dürener Stadtlinie mit Einzelfahrten nach Kreuzau
202	Düren - Rölsdorf - Lendersdorf - Kufferath/Niederau/Kreuzau	Stadtbus	60	Dürener Stadtlinie mit Einzelfahrten nach Kreuzau
210	(Düren-) Kreuzau - Boich - Nideggen - Schmidt	Regionalbus	bed.	Düren - Kreuzau nur Einzelfahrten
210	(Düren-) Kreuzau - Boich - Nideggen - Schmidt	Regionalbus	bed.	Düren - Kreuzau nur Einzelfahrten
211	Düren - Kreuzau - Drove - Thum - Berg	Regionalbus	60	
211	Düren - Kreuzau - Drove - Thum - Berg	Regionalbus	60/ 120	
221	Düren - Kreuzau - Nideggen	Regionalbus	30/ 60	
221	Düren - Kreuzau - Nideggen	Regionalbus	60/ 120	
231	Düren - Stockheim - Heimbach - Gemünd - Schleiden	Regionalbus	bed.	Abschnittsweise höchst unterschiedliche Bedienung, diverse Verkehrsaufgaben
231	Düren - Stockheim - Heimbach - Gemünd - Schleiden	Regionalbus	bed.	Abschnittsweise höchst unterschiedliche Bedienung, diverse Verkehrsaufgaben
N 02	Merzenich - Nörvenich - Vettweiß - Stockheim - Binsfeld	Nachtbus	bed.	
N 02	Merzenich - Nörvenich - Vettweiß - Stockheim - Binsfeld	Nachtbus	bed.	
N 03a	Niederau - Kreuzau - Leversbach - Nideggen - Thum	Nachtbus	bed.	
N 03a	Niederau - Kreuzau - Leversbach - Nideggen - Thum	Nachtbus	bed.	
N 03b	Rölsdorf - Lendersdorf - Gey - Bergheim - Obermaubach	Nachtbus	bed.	
N 03b	Rölsdorf - Lendersdorf - Gey - Bergheim - Obermaubach	Nachtbus	bed.	
SB 98	Düren - Stockheim - Zülpich - Euskirchen	Schnellbus	60	
SB 98	Düren - Stockheim - Zülpich - Euskirchen	Schnellbus	k.A.	

Tab. 111: Linien in der Gemeinde Kreuzau im Bestand

6.7.2 Analyse Erschließungswirkung

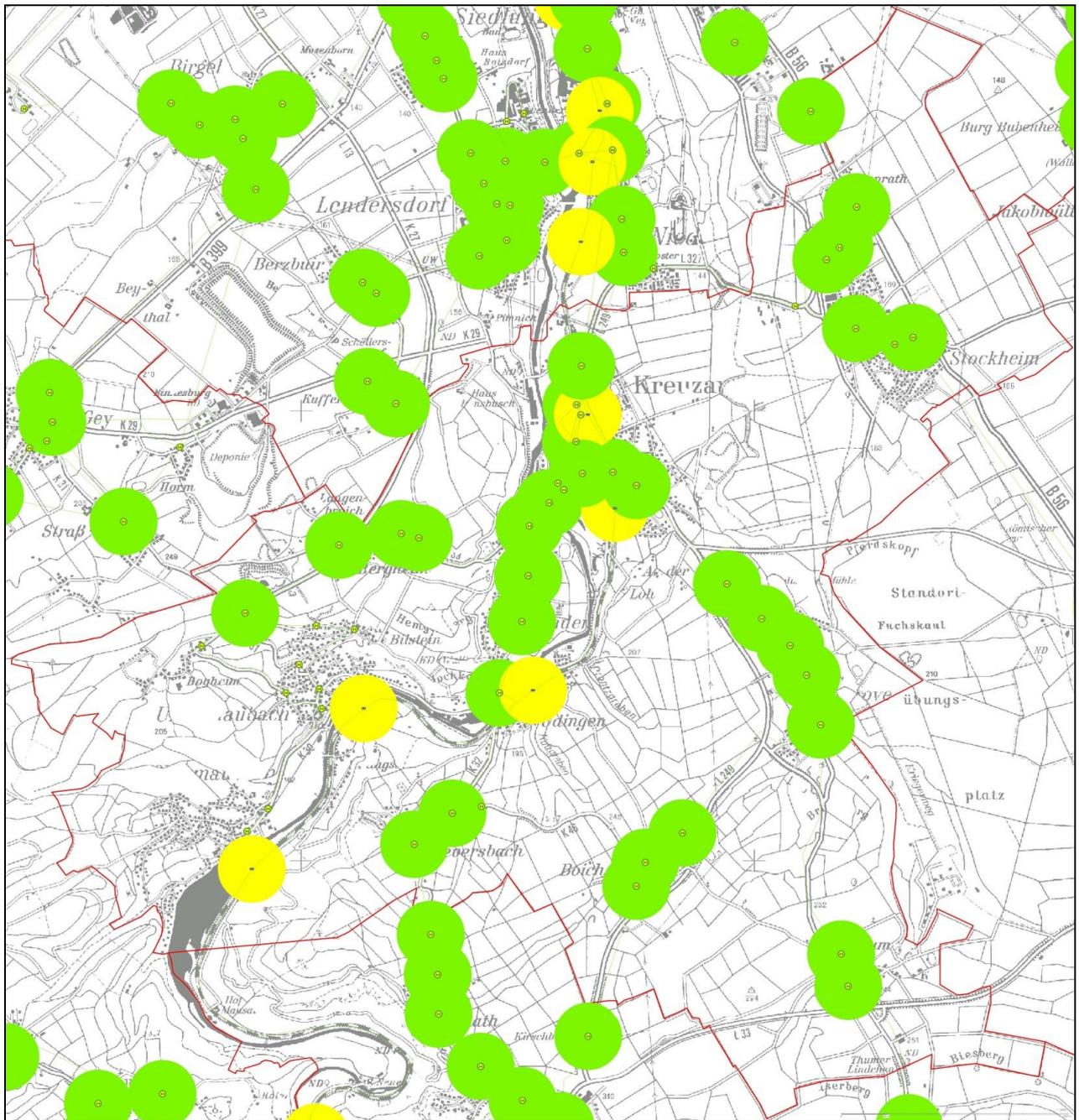


Abb. 112: Analyse Erschließungswirkung – Einzugsbereiche der Haltestellen mit 300 m Radius bei Haltestellen mit mindestens 6 Fahrtenpaaren von Montag bis Freitag

6.7.3 Erreichbarkeitsanalyse

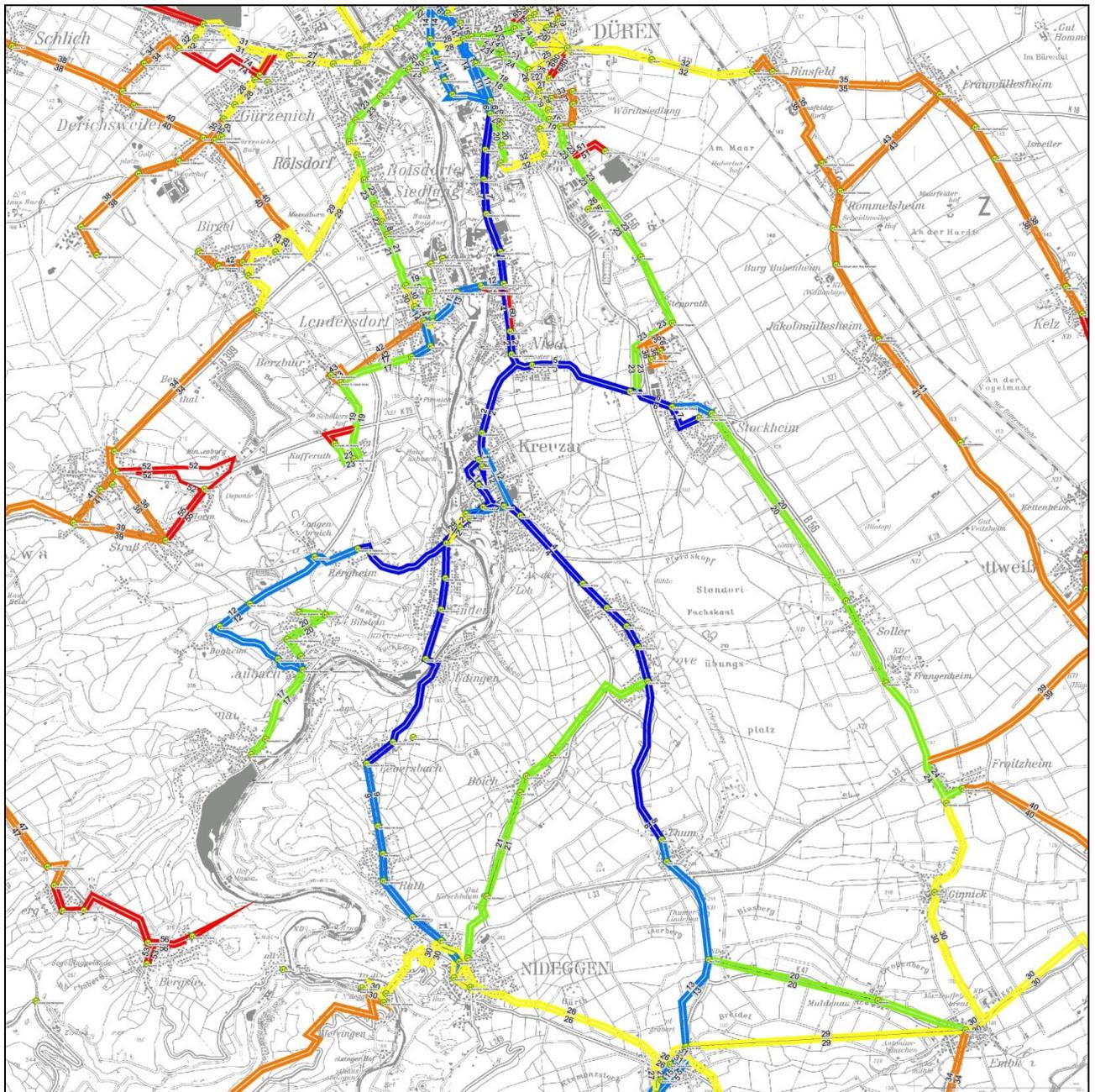


Abb. 113: Analyse Erreichbarkeit – Beförderungszeit im ÖPNV als Fahrzeit in Minuten zur zentralen Haltestelle Kreuzau Rathaus; Farben von blau (kurze Fahrzeiten) nach rot (lange Fahrzeiten), Minutenangabe durch Zahlen

6.7.4 Fazit der Analyse

Der Binnenverkehr in Kreuzau weist erhebliche Potenziale auf. Die Erschließung des Gemeindegebietes ist, außer im Südwesten, gut. Die Anbindung von Stockheim an den Hauptort ist zu selten, nach Düren hingegen sehr gut.

Gute Reisegeschwindigkeit zwischen Kreuzau und Düren. Deutliche Defizite im Regionalverkehr Richtung Hürtgenwald und Vettweiß.

6.7.5 Zielkonzept mit Maßnahmenempfehlungen

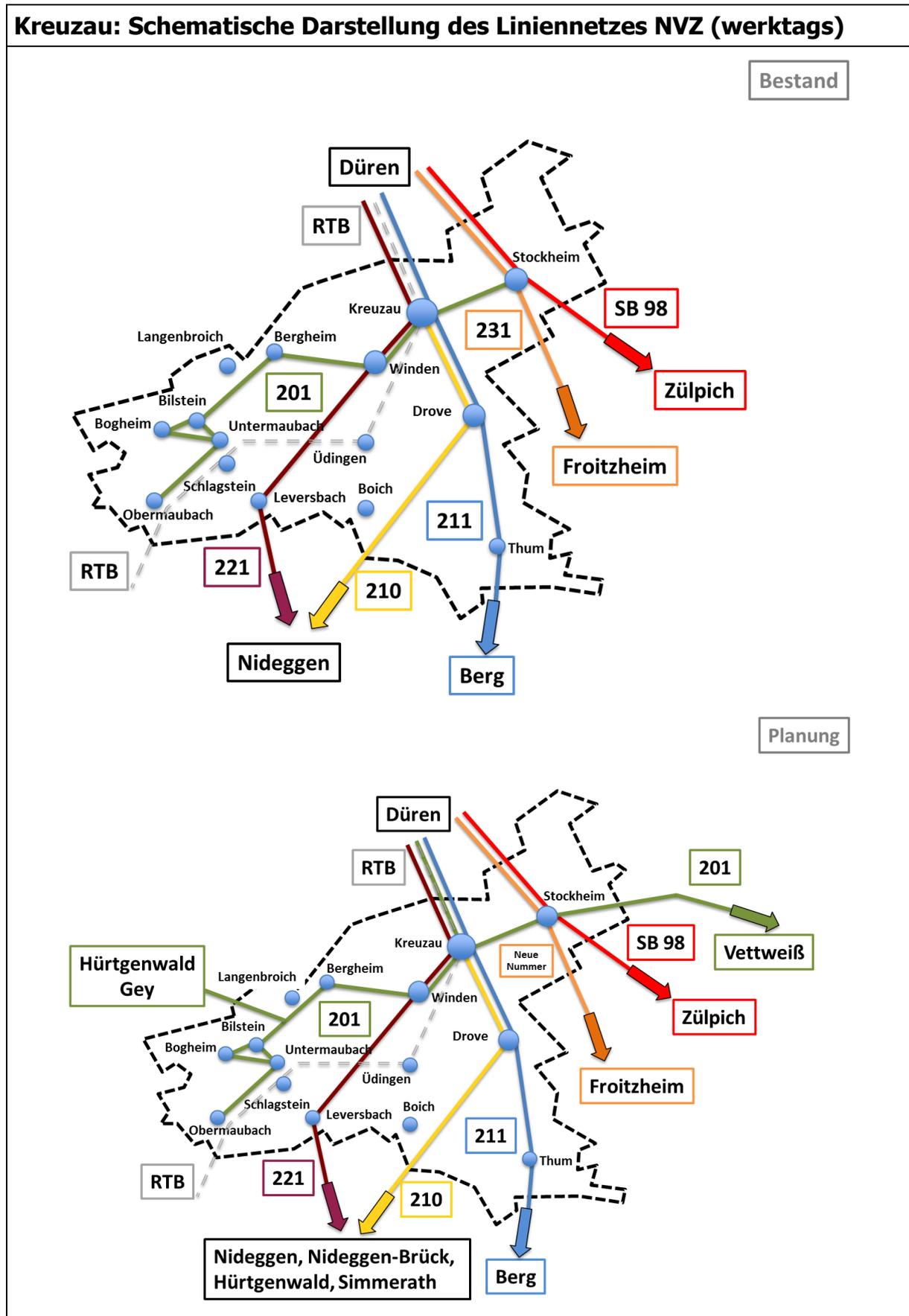


Abb. 114: Schematischer Liniennetzplan Gemeinde Kreuzau im Bestand und im Zielkonzept

Für die Gemeinde Kreuzau ergeben sich durch den Nahverkehrsplan deutliche Angebotsverbesserungen. Diese werden im regionalen Verkehr durch eine Neuordnung mehrerer Linien erreicht, u.a. durch einen Tausch von Zeitlagen, die zu einem optimierten Angebot führen. Es entstehen zusätzliche umsteigefreie Verbindungen zu mehreren Zielen. Weitere Ziele werden zwar mit Umstiegen, aber in verbesserter Reisezeit angebunden. Zusätzlich entsteht eine Verbindung Kreuzau – Vettweiß für den Schülerverkehr, unter der Voraussetzung, dass eine wirtschaftliche Integration der Schüler auf dieser Achse möglich ist.

Im Planfall der Reaktivierung der Bördebahn mit einem regelmäßigen Verkehrsangebot auch an den Tagen Montag bis Freitag, wird eine Anbindung von Kreuzau an die Bördebahn geschaffen, die über Jakobwüllesheim bis zur Haltestelle Vettweiß Bahnübergang verlängert. Dort wird ein Knoten mit weiteren Buslinien und der Bördebahn eingerichtet. Zudem wird auf der Linie zwischen Kreuzau und Vettweiß ein Zusatzangebot für den Schülerverkehr mit 1 bis 3 Fahrtenpaaren eingerichtet, sofern hierfür ausreichender Bedarf besteht. Für diese Relation besteht zwar kein sehr großer, aber doch ein bedeutender Bedarf, der in Kombination mit dem hohen Anteil des SPNV am Modal-Split zu einer ausreichenden Fahrgastnachfrage führen sollte.

Im Ortsverkehr wird vor allem die Anbindung des Ortsteils Stockheim an den Hauptort verbessert. Dazu werden Fahrten auf der **Linie 201** ergänzt.

Die Linie 201 wird ferner von der Haltestelle Abzweig Bogheim aus in die Hürtgenwalder Ortsteile Straß und Horm verlängert und in Gey mit der Linie SB 286 verknüpft, ggf. als Rufbus-Angebot. Auf diese Weise entstehen neue Verbindungen von der Gemeinde Kreuzau aus in die Nachbarorte. Des Weiteren wird nach einer Reaktivierung der Bördebahn über die Linie 201 ein Zulauf von Ortsteilen aus Vettweiß, Kreuzau und Hürtgenwald an die Bördebahn geschaffen.

Angestrebt wird ein optimierter Fahrzeugumlauf durch Verknüpfung und Verlängerung diverser Linien. Diese Maßnahmen werden nur dann umgesetzt, wenn sich daraus Vorteile für den Fahrgast oder wirtschaftliche Verbesserungen ergeben. Insofern sind die **Linien 210 und 221** auch tauschbar, oder wenden in Nideggen ohne Durchbindung.

Die Linie 210 verkehrt künftig in der Fahrplanlage der Linie 221 zwischen Düren und Nideggen und wird als Linie 285 zum Bahnhof Nideggen-Brück geführt. Hier verkehrt die Linie nach einer Standzeit zur Anschlussaufnahme im Verlauf der bisherigen Linie 286 weiter bis Hürtgenwald-Kleinbau. Dadurch entsteht eine Direktverbindung zwischen Hürtgenwald und Nideggen mit Anschlüssen an die Rurtalbahn. Für Kreuzau bedeutet dies eine zwar umwegige, aber umsteigefreie Verbindung zwischen Kreuzau und Hürtgenwald. Zudem wird die Anbindung an den Hauptort Nideggen verbessert.

Die Linie 221 verkehrt in geänderter Zeitlage von Düren bis Nideggen und von dort aus weiter im Linienverlauf der bisherigen Linien 210 und 81 über Nideggen-Schmidt bis Simmerath. Diese Linie verkehrt dann ab Nideggen als Schnellbus (SB 281). In Simmerath besteht die theoretische Möglichkeit, dasselbe Fahrzeug im Verlauf der Linien 86 und SB 286 bis zurück nach Düren zu führen, sodass ein wirtschaftlicher Umlauf möglich wäre. Damit ist für Kreuzau auch Simmerath attraktiv erreichbar.

Die Linien 210 und 211 bilden zwischen Düren, Kreuzau und Nideggen einen 30-Minutentakt. Es besteht die Möglichkeit einen Übereck-Anschluss zu konstruieren, der Rückfahrten mit der jeweils anderen Linie von Nideggen aus in Richtung Norden ermöglicht und kleinere Ortsteile besser erschließt. Die Anschlüsse am Bahnhof Brück sind der Weise planend, dass von Hürtgenwald aus über den Bahnhof Nideggen-Brück die Rurtalbahn in Richtung Süden (Heimbach) in beiden Richtungen erschlossen wird. Der in der Größe bedeutende Ortsteil Schmidt erhält einen Anschluss Richtung Norden (Kreuzau und Düren) in optimaler Lage am Bahnhof Brück.

Optional ist folgende Maßnahme vorgesehen: Die Umsetzung erfolgt in Abhängigkeit davon, ob durch die Maßnahme eine verbesserte Wirtschaftlichkeit des ÖPNV-Angebotes erreicht wird: Die **Linien 201 und 202** tauschen jeweils einen Linienast. Die Bedienung von Stockheim erfolgt dadurch mit der Linie 202 und zusätzlichen Direktverbindungen. Auch in diesem Falle wird die Linie bei Umsetzung der Bördebahnplanung bis zum Bahnhof Bubenheim verlängert, wodurch sich eine optimale Netzverknüpfung neu ergeben würde.

Zwischen Düren und Kreuzau ist mit den hier verkehrenden Linien ein 15-Minutentakt anzustreben, da hier eine besonders große Fahrgastnachfrage besteht. Dazu sind Fahrplanlagen zu tauschen und Kompensationen zu nutzen. Eine deutliche Leistungsausweitung ist aber nicht möglich.

Veränderung ggü. 2015 / Zielnetz / Maßnahme NVP										
Linie	Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Mo-Fr HVZ	Mo-Fr	Sa	So	Summe je Woche		
201	Obermaubach - Kreuzau - Stockheim	Stadtbus	bed.	2	0	0		10	Ausweitung des Fahrtenangebotes um 2 FP	
201	Obermaubach - Kreuzau - Stockheim	Stadtbus	bed.		1	0	0	5	Ausweitung des Fahrtenangebotes um 1 FP.	
201	Stockheim - Vettweiß	Regionalbus	bed.	2	5	0		35	Führung einzelner S-Fahrten bis nach Vettweiß. Bei Reaktivierung der Bördenbahn: generelle Verlängerung bis Vettweiß	
201	Stockheim - Vettweiß	Regionalbus	bed.		0	0	0	0		
201	Gey - Bogheim	Regionalbus	bed.	2	5	0		35	Linienbus oder TaxiBus-Anbindung Bogheim - Gey im 120-Minutentakt, Probetrieb	
201	Gey - Bogheim	Regionalbus	bed.		0	0	0	0		
202	Düren - Rölsdorf - Lendersdorf - Kufferath/Niederau/Kreuzau	Stadtbus	30	0	0	0		0	Ggf. Liniennast-Tausch mit der Linie 201, dann Ausweitung auf 8 FP	
202	Düren - Rölsdorf - Lendersdorf - Kufferath/Niederau/Kreuzau	Stadtbus	60		0	0	0	0	Ggf. Liniennast-Tausch mit der Linie 201, dann Ausweitung auf 4 FP, Teilumstellung auf Bedarfssysteme	
210	(Düren-)Kreuzau - Boich - Nideggen - Schmidt	Regionalbus	bed.	-2	0	0		-10	Entfall des Abschnittes Nideggen-Brück - Nideggen-Schmidt zugunsten der Linie SB 81 Ggf. Tausch der heutigen Fahrplanlage mit der Linie 221	
210	(Düren-)Kreuzau - Boich - Nideggen - Schmidt	Regionalbus	bed.		0	0	0	0	Entfall des Abschnittes Nideggen-Brück - Nideggen-Schmidt zugunsten der Linie SB 81 Ggf. Tausch Fahrplanlage mit 221	
211	Düren - Kreuzau - Drove - Thum - Berg	Regionalbus	60	0	0	0		0		
211	Düren - Kreuzau - Drove - Thum - Berg	Regionalbus	60/120		0	0	0	0		
221	Düren - Kreuzau - Nideggen	Regionalbus	30/60	0	0	0		0	Ggf. Tausch der heutigen Fahrplanlage mit der Linie 210, Weiterführung der Fahrzeuge über Nideggen-Brück bis Smmerath als SB 81 und als Linie 86 weiter bis Düren.	
221	Düren - Kreuzau - Nideggen	Regionalbus	60/120		0	0	0	0	Ggf. Tausch der heutigen Fahrplanlage mit der Linie 210, Weiterführung der Fahrzeuge über Nideggen-Brück bis Smmerath als SB 81 und als Linie 86 weiter bis Düren.	
231	Düren - Stockheim - Heimbach - Gemünd - Schleiden	Regionalbus	bed.	0	2	0		10	Aufteilung der Linie in zwei oder drei Teilschnitte: Düren - Kreuzau-Stockheim - Froitzheim als separate Linie, Froitzheim - Heimbach - Gemünd/Schleiden 2 zusätzliche FP, Freizeitverkehre ggf. separat.	
231	Düren - Stockheim - Heimbach - Gemünd - Schleiden	Regionalbus	bed.		0	0	0	0	Integration der heutigen Fahrten in der SVZ der Linie 231 und die Linie SB 98, Freizeitfahrten separat ggf. unter neuer Liniennummer mit Integration der "Maxchen-Fahrten".	
N 02	Merzenich - Nörvenich - Vettweiß - Stockheim - Binsfeld	Nachtbus	bed.	0	0	0		0		
N 02	Merzenich - Nörvenich - Vettweiß - Stockheim - Binsfeld	Nachtbus	bed.		0	0	0	0		
N 03a	Niederau - Kreuzau - Leversbach - Nideggen - Thum	Nachtbus	bed.	0	0	0		0	Verbesserte Information zur möglichen Bedienung des gesamten Südens des Kreises Düren mit der letzten Fahrt	
N 03a	Niederau - Kreuzau - Leversbach - Nideggen - Thum	Nachtbus	bed.		0	0	0	0	Verbesserte Information zur möglichen Bedienung des gesamten Südens des Kreises Düren mit der letzten Fahrt	
N 03b	Rölsdorf - Lendersdorf - Gey - Bergheim - Obermaubach	Nachtbus	bed.	0	0	0		0		
N 03b	Rölsdorf - Lendersdorf - Gey - Bergheim - Obermaubach	Nachtbus	bed.		0	0	0	0		
SB 98	Düren - Stockheim - Zülpich - Euskirchen	Schnellbus	60	0	0	0		0	Neue Fahrplanlage zur Realisierung eines Takt-30 mit der Linie 298 zwischen Zülpich und Euskirchen	
SB 98	Düren - Stockheim - Zülpich - Euskirchen	Schnellbus	k.A.		0	0	0	0	Integration der heutigen Fahrten in der SVZ der Linie 231 und die Linie SB 98	

Tab. 115: Zielkonzept 2018 für Kreuzau - Veränderungen gegenüber Status quo

Für Kreuzau wurden die nachfolgend aufgeführten 15 Haltestellen auf Basis der vorn genannten Kategorien zur Umsetzung als Mobilstation vorgeschlagen. Die Ausstattung orientiert sich dabei an den Vorschlägen für die Kategorien 2 (orange) bis 5 (grün).

Bahnhof
Am Torfberg
Alte Post
Üdingen
Drove Burgweg (Wewordenstr.)
Leversbach
Obermaubach Schule
Bogheim Ort
Bilstein Kapelle (Weiher)
Boich Schule
Thum Mitte
Winden Schule
Untermaubach Schlagstein
Obermaubach
Eifelstraße

Zusammenfassung der wichtigsten Maßnahmen:

- Verbesserte Anbindung Ortsverkehr Stockheim an den Hauptort, Ergänzung mehrerer Fahrtenpaare
- Direktverbindungen durch Nutzung der neuen Schnellbuslinien im Süden des Gemeindegebietes
- Anbindung Kreuzaus an die Bördebahn im Falle einer Reaktivierung, im Schülerverkehr Fahrten nach Vettweiß
- Verbesserte Möglichkeit einer künftigen Integration des Schülerspezialverkehrs in den ÖPNV, Relationen Vettweiß/Nideggen
- Schaffung umfassender Angebote für intermodale Mobilität

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

Linie	Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Bemerkungen
26	Eschweiler Bushof - Nothberg - Heistern - Hamich - Gressenich	Regionalbus	bed.	
26	Eschweiler Bushof - Nothberg - Heistern - Hamich - Gressenich	Regionalbus	k.A.	
96	Schulverkehrsfahrten vom/zum Schulzentrum Langerwehe	Regionalbus	bed.	dient ausschließlich dem Schülerverkehr
96	Schulverkehrsfahrten vom/zum Schulzentrum Langerwehe	Regionalbus	k.A.	dient ausschließlich dem Schülerverkehr
104	Langerwehe	Stadtbus	bed.	dient ausschließlich dem Schülerverkehr
104	Langerwehe	Stadtbus	k.A.	dient ausschließlich dem Schülerverkehr
105	Langerwehe	Stadtbus	bed.	dient ausschließlich dem Schülerverkehr
105	Langerwehe	Stadtbus	k.A.	dient ausschließlich dem Schülerverkehr
107	Jülich - Inden - Langerwehe	Regionalbus	bed.	dient ausschließlich dem Schülerverkehr
107	Jülich - Inden - Langerwehe	Regionalbus	k.A.	dient ausschließlich dem Schülerverkehr
108	Jülich - Inden - Langerwehe - Niederzier - Düren	Regionalbus	bed.	dient ausschließlich dem Schülerverkehr
108	Jülich - Inden - Langerwehe - Niederzier - Düren	Regionalbus	k.A.	dient ausschließlich dem Schülerverkehr
109	Inden - Langerwehe	Regionalbus	bed.	dient ausschließlich dem Schülerverkehr
109	Inden - Langerwehe	Regionalbus	k.A.	dient ausschließlich dem Schülerverkehr
237	Düren - Mariaweiler - Echtz - Geich - Langerwehe	Regionalbus	60	
237	Düren - Mariaweiler - Echtz - Geich - Langerwehe	Regionalbus	120/ bed	
261	Langerwehe - Heistern - Hamich - Gressenich - Schevenhütte	Regionalbus	bed.	Mischverkehr mit ALT, raltiv häufig
261	Langerwehe - Heistern - Hamich - Gressenich - Schevenhütte	Regionalbus	k.A.	
296	Düren - Schlich - Langerwehe - Inden/Altdorf - Lamersdorf - Frenz	Regionalbus	30/ 60	
296	Düren - Schlich - Langerwehe - Inden/Altdorf - Lamersdorf - Frenz	Regionalbus	60/ 120	
N 04	Mariaweiler - Inden/Altendorf - Lamersdorf - Langerwehe - Gürzenich	Nachtbus		
N 04	Mariaweiler - Inden/Altendorf - Lamersdorf - Langerwehe - Gürzenich	Nachtbus		

Tab. 117: Linien in der Gemeinde Langerwehe im Bestand

6.8.2 Analyse Erschließungswirkung

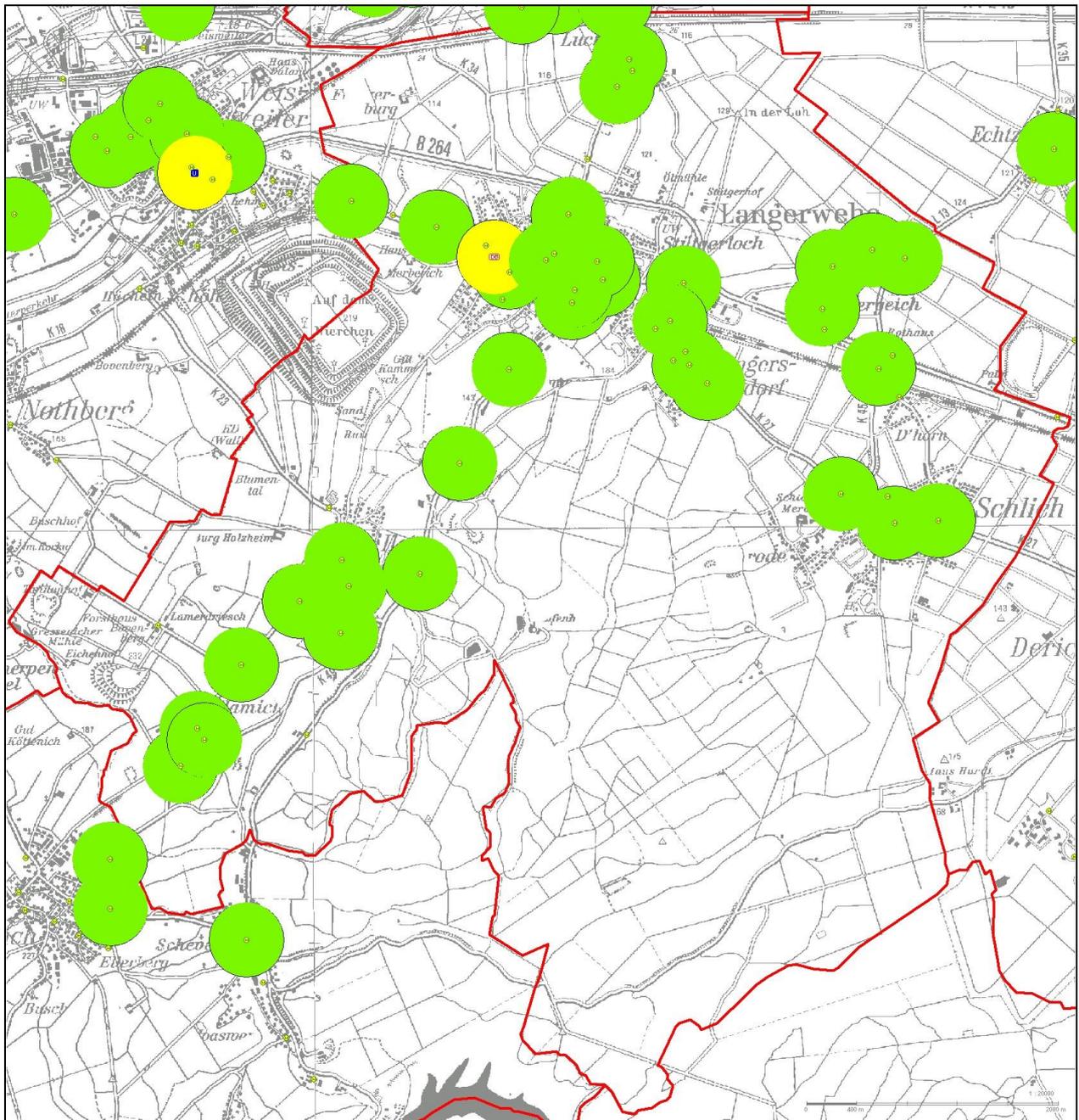


Abb. 118: Analyse Erschließungswirkung – Einzugsbereiche der Haltestellen mit 300 m Radius bei Haltestellen mit mindestens 6 Fahrtenpaaren von Montag bis Freitag

Entwicklung Maßnahmen NVP Düren
Analyse Erreichbarkeit - Regionalverkehr

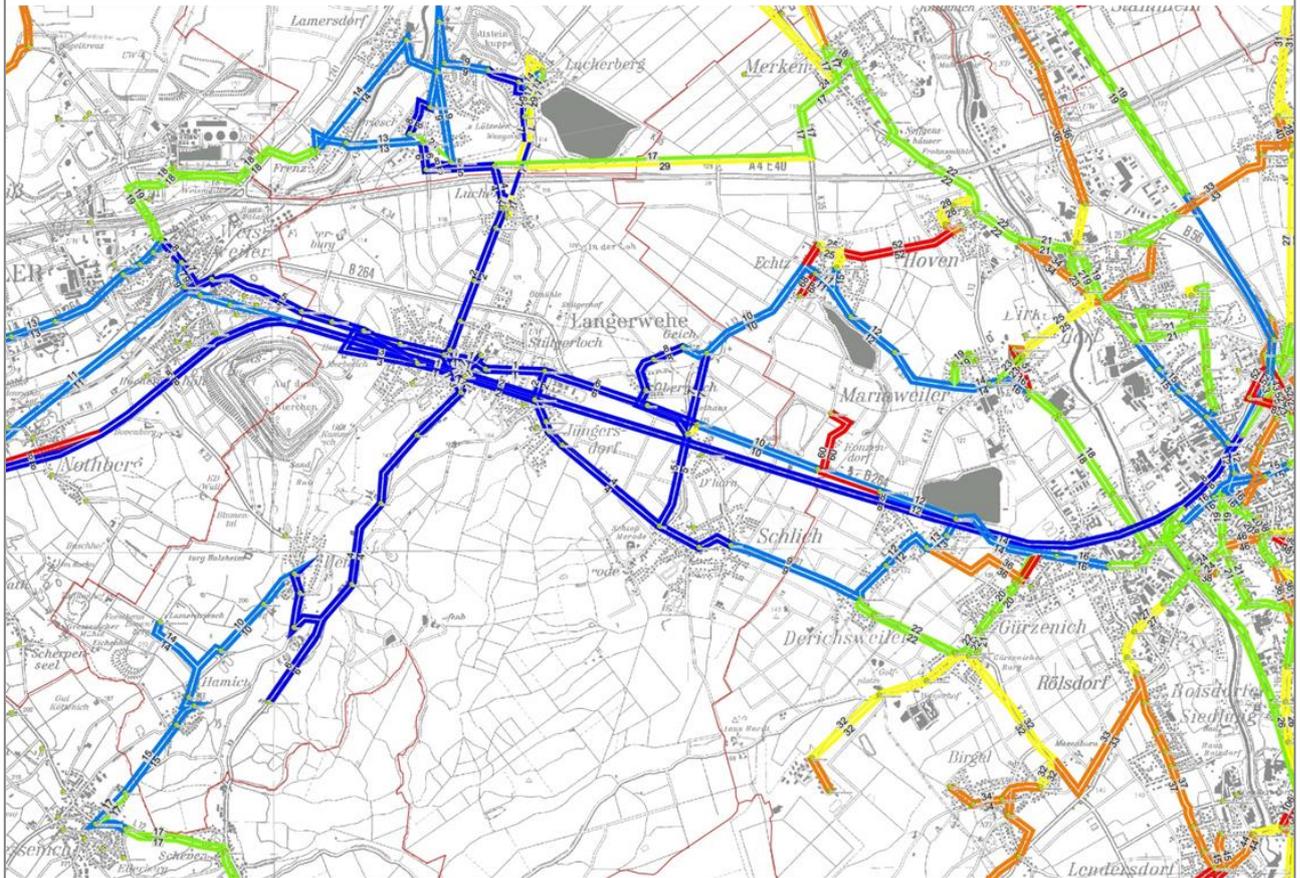


Abb. 119: Analyse Erreichbarkeit – Beförderungszeit im ÖPNV als Fahrzeit in Minuten zur zentralen Haltestelle Langerwehe Kirche; Farben von blau (kurze Fahrzeiten) nach rot (lange Fahrzeiten), Minutenangabe durch Zahlen

6.8.4 Fazit der Analyse

Die räumliche Erschließung in Langerwehe weist insgesamt eine gute Abdeckung bei leichten Mängeln im Hauptort sowie in Schlich und Heistern auf. Die Fahrtenhäufigkeit in die Ortsteile ist angemessen oder sehr gut.

Das Pendlerpotenzial ist neben dem überragenden nach Düren kreisintern auch nach Niederzier und Jülich recht hoch, außerhalb des Gemeindegebietes ist die Verbindung zu Esweiler sehr bedeutend.

Die Reisezeiten innerorts und in die Nachbargemeinden sind durchgehend optimal, nur der Dürener Ortsteil Hoven ist nicht ideal erreichbar.

6.8.5 Zielkonzept mit Maßnahmenempfehlungen

Für Langerwehe sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

Erhebliche Verdichtung der Fahrtenanzahl der **Linie 296** zwischen Inden und Langerwehe einschließlich Verschiebung der Zeitlage und Optimierung des Anschlusses am Bahnhof Langerwehe in beiden Richtungen. Die Verdichtung über weite Strecken der Haupt- und Normalverkehrszeit hat keinen festen 30-Minutentakt zum Ziel, sondern orientiert sich an einem optimierten Anschluss am Bahnhof Langerwehe, sodass auch ein unregelmäßiger Versatz der Linien in Kauf zu nehmen ist. Zwischen Düren und Langerwehe wird das Angebot an Sonntagen um 4 Fahrtenpaare ausgeweitet.

Verlängerung **Linie 216** über Merken bzw. Schophoven nach Jülich und Einbindung in 15/45 Knoten Jülich, (Potenzial Langerwehe - Jülich), es entsteht ein Übereckanschluss Jülich - Merken - Inden.

Verlängerung Linie 296 nach Inden versetzt zur Linie 216, dadurch entsteht ein 30-Minutentakt zwischen den Zentren von Inden und Düren.

Falls die Detailplanung des Umlaufs für die Linie 296 dies ermöglicht, wird eine Verlängerung der Linie 296 von Düren nach Heistern/Hamich angestrebt. Dies betrifft diejenigen Fahrten, die nicht bis Inden laufen. Die Linie 261 würde in diesem Falle durch die Linie 296 ersetzt.

Für die Ortsteile Hamich und Heistern führt die Gemeinde Langerwehe eine Bedarfsprüfung durch. Aus diesen Ortsteilen wird die mangelnde Anbindung an Langerwehe und Düren beklagt. Entsprechend dem sich hier herauskristallisierenden Bedarf wird das vorhandene Rufbus-Angebot entweder mit je drei Fahrtenpaaren an den Tagen des Wochenendes oder durch drei zusätzliche Fahrten von montags – freitags ausgeweitet. Dieses Angebot ist als Versuchsangebot zu verstehen und wird nur bei entsprechender Nachfrage zu einem dauerhaften Verkehrsangebot.

Die **Linie 237** soll perspektivisch in den Knoten zur Minute 0 am Bahnhof Eschweiler-Weisweiler geführt und entsprechend dorthin verlängert werden. In Langerwehe erfolgt ggf. eine Verschiebung um einige Minuten, um einen optimierten Anschluss an die Linie RB 20 sowohl nach Aachen als auch nach Düren zu erreichen. Diese Maßnahme ist zur Prüfung im Rahmen des nächsten NVP vorgesehen und gehört zunächst nicht zum Leistungspaket für 2018.

Am Wochenende wird der Linienvverlauf der Linie 237 zwischen Mariaweiler und Düren auf den Mirweiler Weg zur Erschließung des Badesees Düren-Gürzenich mit Stichfahrt verlegt. Hinzu kommt eine Ausweitung des Angebotes an Sonntagen um 4 Fahrtenpaare.

Die Linie 237 verkehrt möglichst versetzt zur Linie 296, damit entsteht eine Taktverdichtung zwischen Merode - Jüngersdorf - Langerwehe und die Anbindung Langerwehe Jüngersdorf/Zentrum an den RE 9 von und nach Köln.

Langerwehe: Schematische Darstellung des Liniennetzes NVZ (werktags)

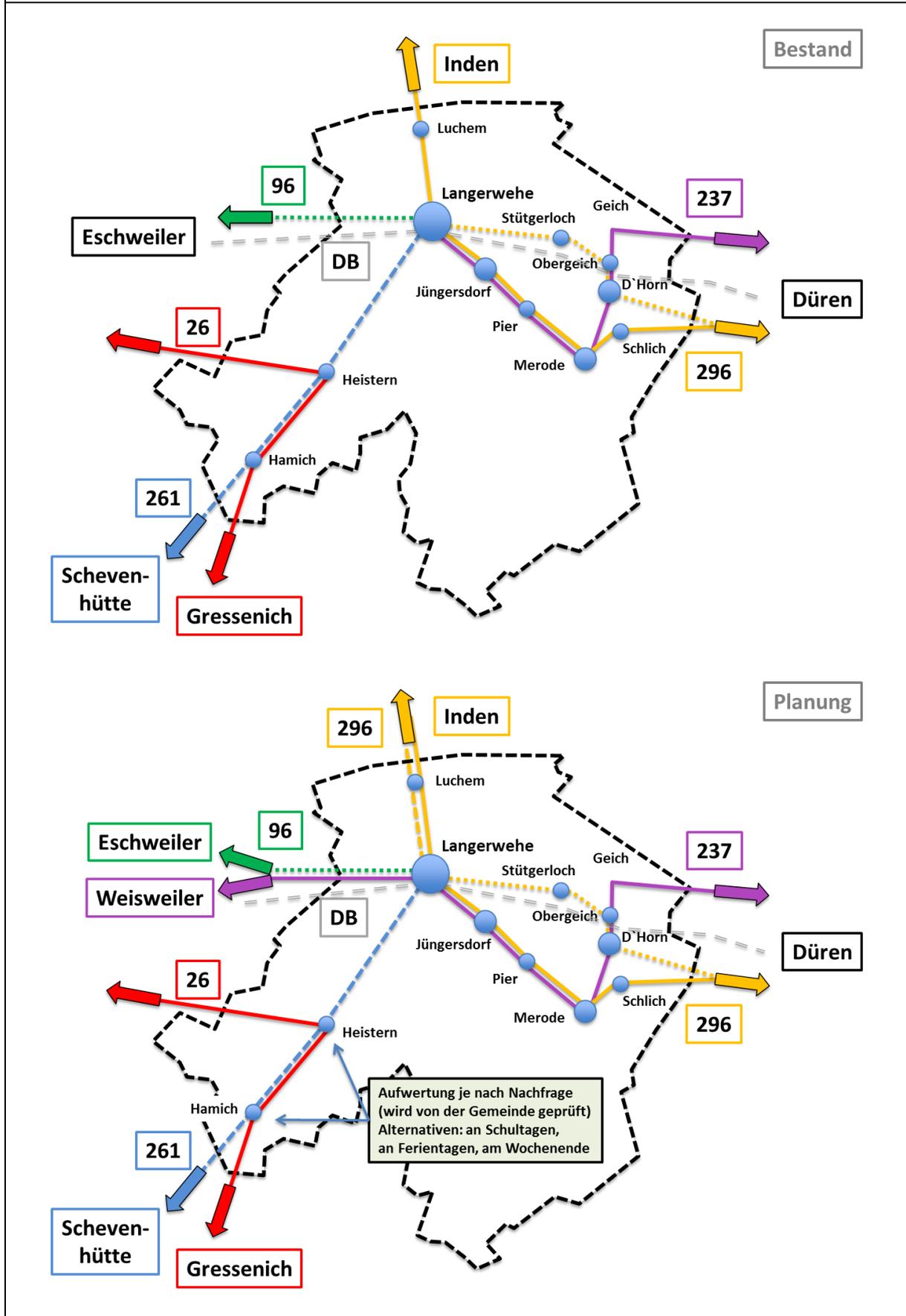


Abb. 120: Schematischer Liniennetzplan Gemeinde Langerwehe im Bestand und im Zielkonzept

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

Veränderung ggü. 2015 / Zielnetz / Maßnahme NVP										
Linie	Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Mo-Fr HVZ	Mo-Fr	Sa	So	Summe je Woche		
26	Eschweiler Bushof - Nothberg - Heisterm - Hamich - Gressenich	Regionalbus	bed.	0	0	0	0	0		
26	Eschweiler Bushof - Nothberg - Heisterm - Hamich - Gressenich	Regionalbus	k.A.		0	0	0	0		
96	Schulverkehrsfahrten vom/zum Schulzentrum Langerwehe	Regionalbus	bed.	0	0	0	0	0		
96	Schulverkehrsfahrten vom/zum Schulzentrum Langerwehe	Regionalbus	k.A.		0	0	0	0		
104	Langerwehe	Stadtbus	bed.	0	0	0	0	0		
104	Langerwehe	Stadtbus	k.A.		0	0	0	0		
105	Langerwehe	Stadtbus	bed.	0	0	0	0	0		
105	Langerwehe	Stadtbus	k.A.		0	0	0	0		
107	Jülich - Inden - Langerwehe	Regionalbus	bed.	0	0	0	0	0		
107	Jülich - Inden - Langerwehe	Regionalbus	k.A.		0	0	0	0		
108	Jülich - Inden - Langerwehe - Niederzier - Düren	Regionalbus	bed.	0	0	0	0	0		
108	Jülich - Inden - Langerwehe - Niederzier - Düren	Regionalbus	k.A.		0	0	0	0		
109	Inden - Langerwehe	Regionalbus	bed.	0	0	0	0	0		
109	Inden - Langerwehe	Regionalbus	k.A.		0	0	0	0		
237	Düren - Mariaweiler - Echtz - Geich - Langerwehe	Regionalbus	60	0	0	0	0	0	Nur optional (Prüfung bei Fortschreibung NVP) Verlängerung Langerwehe - Weisweiler. Anschlussoptimierung am Bahnhof Langerwehe.	
237	Düren - Mariaweiler - Echtz - Geich - Langerwehe	Regionalbus	120/bed		0	0	4	4	Anschlussoptimierung am Bahnhof Langerwehe. Samstag/Sonntag: Bedienungsänderung in Düren zur Bedienung des Badesees Derichsweiler, Führung über Mirweiler Straße. Sonntag: Ausweitung um 4 Fahrtenpaare, 120-Minutentakt.	
261	Langerwehe - Heisterm - Hamich - Gressenich - Schevenhütte	Regionalbus	bed.	0	0	0	0	0	Ergänzung des Angebots in der NVZ oder der SVZ entsprechend dem Bedarf der Ortsteile durch Ausweitung des ALT (Rufbus)-Angebotes.	
261	Langerwehe - Heisterm - Hamich - Gressenich - Schevenhütte	Regionalbus	k.A.		0	2	2	4	Ergänzung des Angebots in der NVZ oder der SVZ entsprechend dem Bedarf der Ortsteile durch Ausweitung des ALT (Rufbus)-Angebotes.	
296	Düren - Schlich - Langerwehe - Inden/Altendorf - Lamersdorf - Frenz	Regionalbus	30/60	7	0	0	0	35	Anschlussoptimierung am Bahnhof Langerwehe. In der HVZ Ausweitung zwischen Inden und Langerwehe um ca. 7 FP	
296	Düren - Schlich - Langerwehe - Inden/Altendorf - Lamersdorf - Frenz	Regionalbus	60/120		0	0	4	4	Anschlussoptimierung am Bahnhof Langerwehe. Sonntag: Ausweitung um 4 Fahrtenpaare, 120-Minutentakt.	
N 04	Mariaweiler - Inden/Altendorf - Lamersdorf - Langerwehe - Gürzenich	Nachtbus		0	0	0	0	0		
N 04	Mariaweiler - Inden/Altendorf - Lamersdorf - Langerwehe - Gürzenich	Nachtbus			0	0	0	0		

Tab. 121: Zielkonzept 2018 für Langerwehe - Veränderungen gegenüber Status quo

Für Langerwehe werden folgende Mobilstationen der Kategorien 2 und 4 empfohlen:

Bahnhof
Kirche
Luchem Mitte
Merode Kapelle
D'horn
Obergeich Kapelle
Heistern
Hamich

6.9 Linnich

6.9.1 Analyse ÖPNV-Bediensstruktur und -umfang

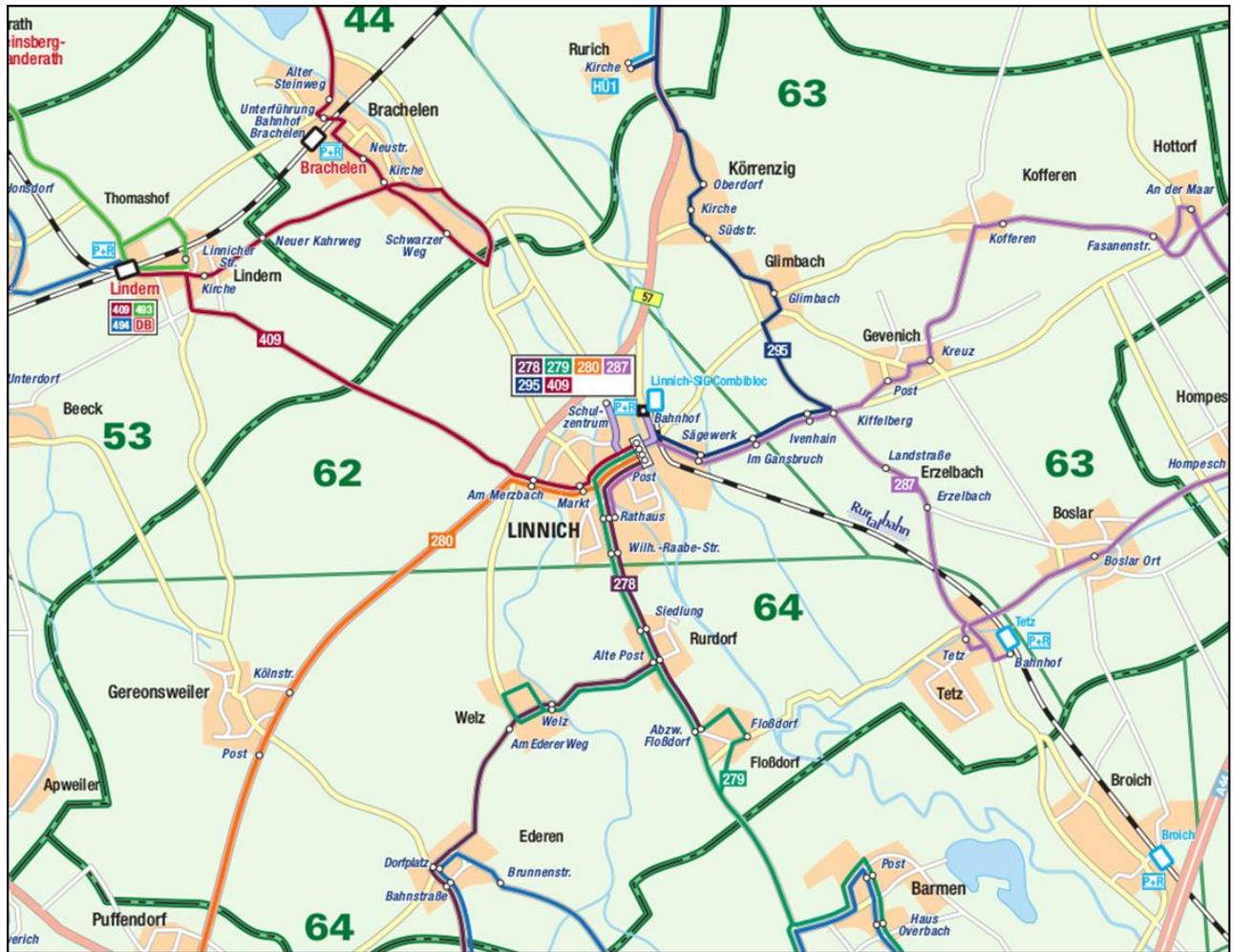


Abb. 122: Liniennetzplan Stadt Linnich im Bestand (Quelle: AVV)

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

Linie	Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Bemerkungen
278	Linnich - Ederen - Aldenhoven und zurück	Regionalbus	bed.	
278	Linnich - Ederen - Aldenhoven und zurück	Regionalbus	bed.	nur 2 FP an Samstagen
279	Jülich - Koslar - Barmen - Rurdorf - Linnich	Regionalbus	60	
279	Jülich - Koslar - Barmen - Rurdorf - Linnich	Regionalbus	bed.	nur 4 FP an Samstagen
280	Linnich - Gereonsweiler - Setterich - Baesweiler	Regionalbus	60	
280	Linnich - Gereonsweiler - Setterich - Baesweiler		bed.	nur 4 FP an Samstagen
281	Jülich - Koslar - Ederen - Freialdenhoven und zurück	Regionalbus	bed.	
281	Jülich - Koslar - Ederen - Freialdenhoven und zurück	Regionalbus	bed.	nur 2 FP an Samstagen
287	Linnich - Tetz - (Hottorf) - Hasselsweiler - Titz	Regionalbus	60/bed.	mehrere Linienäste mit stark variierender Bedienung
287	Linnich - Tetz - (Hottorf) - Hasselsweiler - Titz	Regionalbus	bed.	nur 3 FP an Samstagen
289	Übach-Palenberg - Baesweiler - Aldenhoven - Linnich	Regionalbus	bed.	nur für die Belange des Schülerverkehrs
289	Übach-Palenberg - Baesweiler - Aldenhoven - Linnich	Regionalbus	k.A.	
295	Linnich - Glimbach - Körrenzig - Rurich - Baal	Regionalbus	60	
295	Linnich - Glimbach - Körrenzig - Rurich - Baal	Regionalbus	bed.	nur 3 FP an Samstagen
409	(Wassenberg -) Ratheim - Hückelhoven - Hilfrath - Lindern - Linnich und zurück	Regionalbus	60	
409	(Wassenberg -) Ratheim - Hückelhoven - Hilfrath - Lindern - Linnich und zurück	Regionalbus	k.A.	
511	Titz - Linnich - Jülich - Aldenhoven	Regionalbus	bed.	nur für die Belange des Schülerverkehrs
511	Titz - Linnich - Jülich - Aldenhoven	Regionalbus	k.A.	
517	Linnich	Stadtbus	bed.	nur für die Belange des Schülerverkehrs
517	Linnich	Stadtbus	k.A.	
518	Titz - Linnich - Jülich	Regionalbus	bed.	nur für die Belange des Schülerverkehrs
518	Titz - Linnich - Jülich	Regionalbus	k.A.	
BBL	Linnich	Bürgerbus	bed.	
BBL	Linnich	Bürgerbus	k.A.	

Der Disco-Bus ist separat aufgeführt, da er kein AVV-Angebot darstellt. Für ihn gilt wie für alle übrigen Bestandlinien die unveränderte Status-Quo-Leistungsübernahme im Rahmen des NVP, sofern der NVP keine Veränderungen festlegt.

Linie	Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Bemerkungen
"D"	Jülich - Linnich - Hückelhoven - Himmerich	Nachtbus	k.A.	
"D"	Jülich - Linnich - Hückelhoven - Himmerich	Nachtbus	Bed.	Zwei Spätfahrten in der Nacht von Freitag zu Samstag

Tab. 123: Linien in der Stadt Linnich im Bestand

6.9.2 Analyse Erschließungswirkung



Abb. 124: Analyse Erschließungswirkung – Einzugsbereiche der Haltestellen mit 300 m Radius bei Haltestellen mit mindestens 6 Fahrtenpaaren von Montag bis Freitag

6.9.3 Erreichbarkeitsanalyse

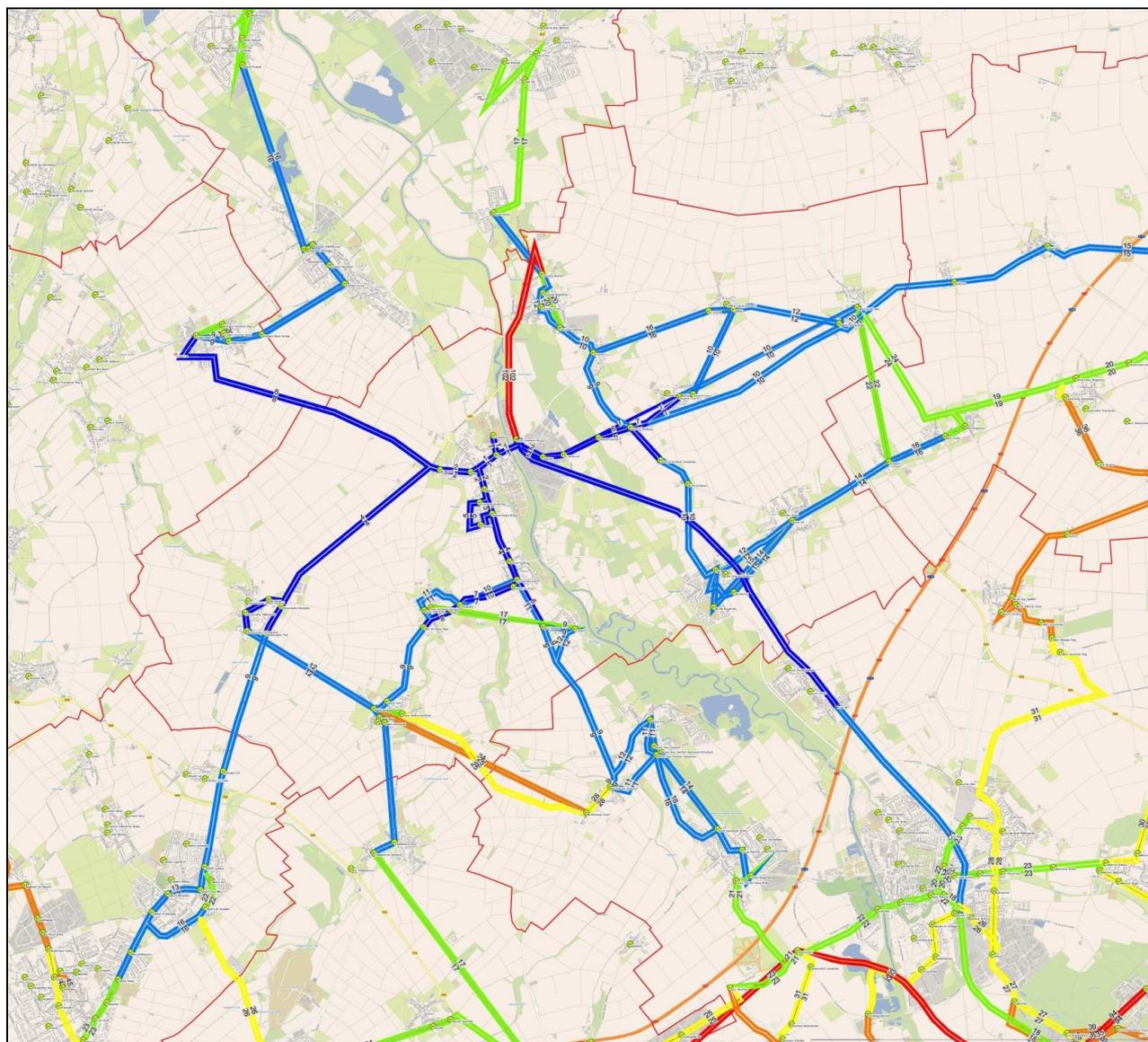


Abb. 125: Analyse Erreichbarkeit – Beförderungszeit im ÖPNV als Fahrzeit in Minuten zur zentralen Haltestelle Linnich Post; Farben von blau (kurze Fahrzeiten) nach rot (lange Fahrzeiten), Minutenangabe durch Zahlen

6.9.4 Fazit der Analyse

Die räumliche Erschließung und die Fahrtenhäufigkeit in Linnich weisen Mängel in Welz, Ederen, Gevenich, Kofferen und Hottorf auf.

Das Pendlerpotenzial ist vor allem nach Aachen, Hückelhoven und Jülich recht hoch.

Die Reisezeiten innerorts und in die Nachbargemeinden sind überwiegend gut, nur nach Hückelhoven-Baal und Aldenhoven gibt es etwas längere Reisezeiten.

Die Stadt Linnich verfügt über ein Bürgerbusangebot, welches vor allem einer feinteiligen innerörtlichen Erschließung dient. Das Angebot kann aus Sicht des NVP unverändert beibehalten werden. Zudem wird Linnich in der Nebenverkehrszeit auch vom Multibus des Kreises Heinsberg bzw. der west angefahren. Auch für dieses Angebot wird kein Veränderungsbedarf gesehen.

6.9.5 Zielkonzept mit Maßnahmenempfehlungen

Für das Zielkonzept sind folgende Maßnahmen vorgesehen:

- Führung der **Linie 279** von Jülich, Koslar und Barmen über Merzenhausen, Freialdenhoven, Ederen und Welz von Rurdorf aus Stich nach Floßdorf und erneut über Rurdorf nach Linnich
- Verlängerung der **Linie 281** von Freialdenhoven bis Aldenhoven
- Entfall der **Linie 278** bis auf den Schülerverkehr. Zusätzlich drei neue Fahrtenpaare ausgerichtet auf den Bedarf der Schüler (Gesamtschule mit den beiden Teilstandorten Linnich und Aldenhoven) Es entsteht ein 30-Minutentakt-Angebot für die Ortsteile Merzenhausen, Ederen und Freialdenhoven. Entgegen ersten Überlegungen wird die Haltestelle Abzweig Floßdorf mit der Linie 279 im Stundentakt weiterbedient.
Als Nachteil sind lediglich der Umsteigezwang zwischen Linnich und Aldenhoven und die längere Fahrtzeit von Floßdorf nach Jülich zu nennen. Der Umstieg zwischen Linnich und Aldenhoven wird jedoch so optimiert, dass er komfortabel möglich ist. Die Fahrmöglichkeiten zwischen Linnich und Aldenhoven steigen in der Anzahl aber deutlich an, sodass der Nachteil des Umsteigens mehr als kompensiert wird. Ferner werden zusätzliche Fahrtenpaare für den Schülerverkehr Aldenhoven – Linnich als Direktverbindungen angeboten.
- Alle Linien werden mit ihren Taktfahrten in die Knoten Jülich (15/45) und Aldenhoven (00/30) geführt. Dadurch entstehen gute Anschlüsse und leichte „Merkbarkeit“ für die Kunden.
- Einführung einer Schnellbuslinie **SB 295** im Wechsel mit der Linie 295; verbessertes Angebot zwischen Linnich und Baal als Vorläufer zur Schienenverbindung. Optional wäre eine Verlängerung der Linie bis Hückelhoven-Zentrum sinnvoll.
- Im Falle einer Verwirklichung der Verlängerung der RB 21 Düren – Jülich – Linnich nach Hückelhoven-Baal wird das Verkehrsangebot zwischen Linnich und Baal neu geordnet. Eine Umsetzung ist jedoch erst im Zeitraum des nächsten NVP wahrscheinlich.
- Falls die Möglichkeit besteht, werden die Umläufe der Linien 270 und 287 miteinander verknüpft. Dadurch entstehen mehr Direktverbindungen für einzelne Ortsteile der Städte Jülich und Linnich sowie der Gemeinde Titz.
- Des Weiteren wird zur Minute 30 ein Knoten an der Haltestelle Linnich Post oder Linnich SIG Com-bibloc eingerichtet.
- Der Kreis Heinsberg sieht in seinem Nahverkehrsplan vor, die Verbindung Lindern – Linnich künftig über die Linie 494 abzuwickeln. Die Linie 409 wird zusätzlich Linnich über Brachelen erreichen. Damit ist eine deutliche Verbesserung für Linnich verbunden. Linnich ist an alle drei SPNV-Haltestellen gut angebunden, wobei sich in der Regel auch die Fahrzeiten verkürzen.

Linnich: Schematische Darstellung des Liniennetzes NVZ (werktags)

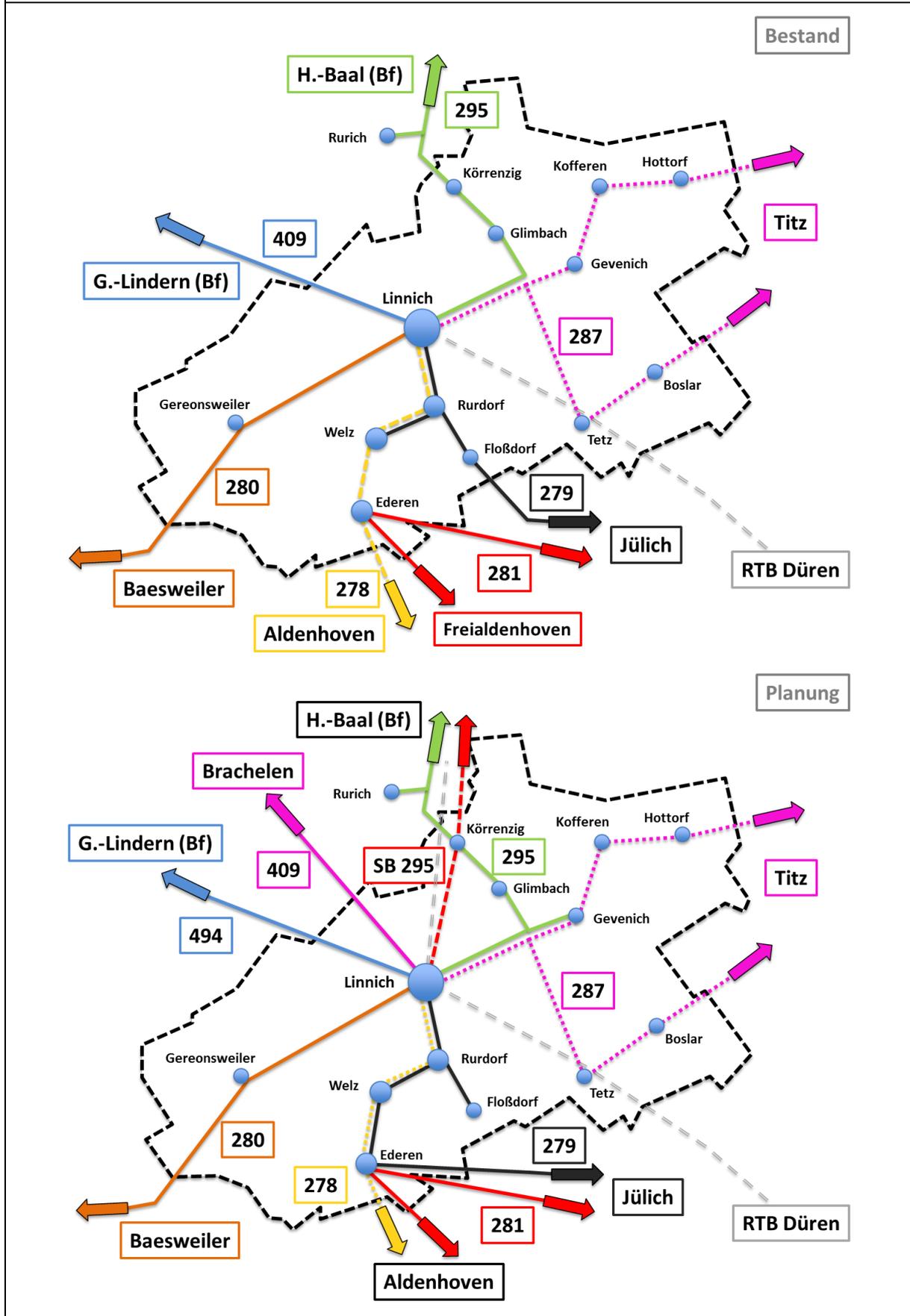


Abb. 126: Schematischer Liniennetzplan Stadt Linnich im Bestand und im Zielkonzept

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

Veränderung ggü. 2015/ Zielnetz/ Maßnahme NVP										
Linie	Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Mo-Fr HVZ	Mo-Fr	Sa	So	Summe je Woche	Veränderung ggü. 2015/ Zielnetz/ Maßnahme NVP	
278	Linnich - Ederen - Aldenhoven und zurück	Regionalbus	bed.	0	-2	2		-8	Reduzierung der Fahrten auf den Schülerverkehr, dafür 3 FP neue Direktfahrten für die Belange der Schüler	
278	Linnich - Ederen - Aldenhoven und zurück	Regionalbus	bed.		0	0	0	0	Umwandlung des Angebotes an Samstagen von Standardlinienbus auf TaxiBus, 4 statt 2 Fahrtenpaare, Anschluss in Freialdenhoven oder Ederen an den TaxiBus der Linie 279	
279	Jülich - Koslar - Barmen - Rurdorf - Linnich	Regionalbus	60	0	0	0		0	Änderung Linienverlauf: Jülich - Koslar - Barmen - Merzenhausen - Freialdenhoven - Ederen - Welz - Rurdorf - Floßdorf - Rurdorf - Linnich. Zeitlage: Knoten 15/45 in Jülich, 00/30 in Linnich.	
279	Jülich - Koslar - Barmen - Rurdorf - Linnich	Regionalbus	bed.		0	0	0	0	Umwandlung des Angebotes an Samstagen von Standardlinienbus auf TaxiBus, Anschluss in Freialdenhoven oder Ederen an den TaxiBus der Linie 278	
280	Linnich - Gereonsweiler - Setterich - Baesweiler	Regionalbus	60	0	0	0		0		
280	Linnich - Gereonsweiler - Setterich - Baesweiler		bed.		0	0	0	0		
281	Jülich - Koslar - Ederen - Freialdenhoven und zurück	Regionalbus	bed.	2	4	-2		28	Verlängerung der Linie Freialdenhoven - Aldenhoven, Ergänzung um 6 Fahrtenpaare auf dem gesamten Linienweg	
281	Jülich - Koslar - Ederen - Freialdenhoven und zurück	Regionalbus	bed.		0	-3	0	-3	Entfall des Angebotes an Samstagen	
287	Linnich - Tetz - (Hottorf) - Hasselsweiler - Titz	Regionalbus	60/bed.	0	0	0		0		
287	Linnich - Tetz - (Hottorf) - Hasselsweiler - Titz	Regionalbus	bed.		0	0	0	0		
289	Übach-Palenberg - Baesweiler - Aldenhoven - Linnich	Regionalbus	bed.	0	0	0		0		
289	Übach-Palenberg - Baesweiler - Aldenhoven - Linnich	Regionalbus	k.A.		0	0	0	0		
295	Linnich - Glimbach - Körrenzig - Rurich - Baal	Regionalbus	60	0	-4	1		-19	Ergänzung eines Schnellbusangebotes mit Halten nur in Körrenzig, Fahrten im Wechsel alle 60/20 Minuten, jeweils Anschluss an SP NV-Angebot in Fahrtrichtung M.G. (prioritär) und A.C. Ggf. Verlängerung der Linie bis Hückelthoven-Zentrum, Ausweitung des Angebotes in der HVZ	
295	Linnich - Glimbach - Körrenzig - Rurich - Baal	Regionalbus	bed.		0	0	0	0		

Linie	Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Mo-Fr HVZ	Mo-Fr	Sa	So	Summe je Woche	Veränderung ggü. 2015 / Zielnetz / Maßnahme NVP
SB 295	Linnich - Körrenzig - Baal	Schnellbus	k.A.	6	5	0		55	Ergänzung eines Schnellbusangebotes mit Halt nur in Körrenzig, Fahrten im Wechsel alle 60/20 Min. in den, jeweils Anschluss an SP HV-Angebot in Fahrtrichtung M.G. (prioritär) und A.C. Ggf. Verlängerung der Linie bis Hückelhofen-Zentrum, Ausweitung des Angebotes in der HVZ
SB 295	Linnich - Körrenzig - Baal	Schnellbus	k.A.		0	0	0	0	
409	(Wassenberg-)Rathem - Hückelhofen - Hilfrath - Lindern - Linnich und zurück	Regionalbus	60	0	0	0		0	Planung des Nachbaraufgabenträgers: Dreikerte Bedienung von Linnich mit kürzeren Fahrzeiten, Ausweitung des Angebotes.
409	(Wassenberg-)Rathem - Hückelhofen - Hilfrath - Lindern - Linnich und zurück	Regionalbus	k.A.		0	0	0	0	
511	Titz - Linnich - Jülich - Aldenhoven	Regionalbus	bed.	0	0	0		0	
511	Titz - Linnich - Jülich - Aldenhoven	Regionalbus	k.A.		0	0	0	0	
517	Linnich	Stadtbus	bed.	0	0	0		0	
517	Linnich	Stadtbus	k.A.		0	0	0	0	
518	Titz - Linnich - Jülich	Regionalbus	bed.	0	0	0		0	
518	Titz - Linnich - Jülich	Regionalbus	k.A.		0	0	0	0	
BBL	Linnich	Bürgerbus	bed.	0	0	0		0	
BBL	Linnich	Bürgerbus	k.A.		0	0	0	0	

Tab. 127: Zielkonzept 2018 für Linnich - Veränderungen gegenüber Status quo

Für Linnich werden folgende Mobilstationen der Kategorien 3 bis 5 empfohlen:

Körrenzig Kirche
Hottorf An der Maar
Kofferen
Glimbach
Linnich Post
Linnich-SIG Combibloc
Kiffelberg
Linnich Post
Bosla ort
Rurdorf Alte Post
Tetz Bahnhof
Gereonsweiler Kölenstr
Weiz
Abzw. Floßdorf
Ederen Dorfplatz

6.10 Merzenich

6.10.1 Analyse ÖPNV-Bediensstruktur und -umfang

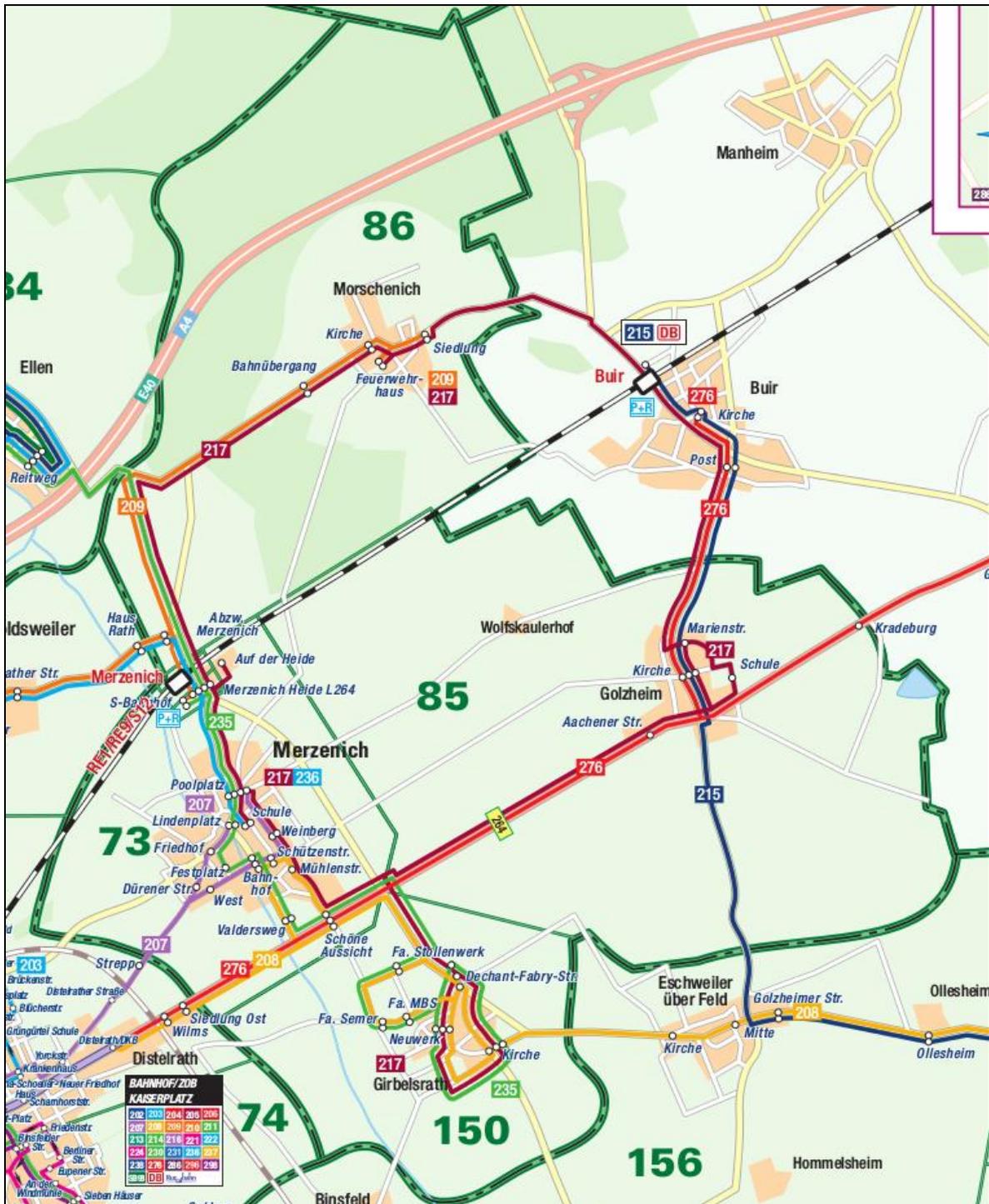


Abb. 128: Linienetzplan Gemeinde Merzenich im Bestand (Quelle: AVV)

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

Linie	Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Bemerkungen
207	Düren - Merzenich und zurück	Regionalbus	30	
207	Düren - Merzenich und zurück	Regionalbus	30/60	
208	Düren - Merzenich - Nörvenich - Zülpich	Regionalbus	60	
208	Düren - Merzenich - Nörvenich - Zülpich	Regionalbus	60	
209	Düren - Arnoldweiler - Merzenich, S-Bhf. - Morschenich	Regionalbus	60	In der HVZ 20-Minutentakt auf Teilstrecke
209	Düren - Arnoldweiler - Merzenich, S-Bhf. - Morschenich	Regionalbus	60	Kein Angebot an Sonntagen
215	Nörvenich - Golzheim - Buir und zurück	Regionalbus	bed.	3 Fahrtenpaare
215	Nörvenich - Golzheim - Buir und zurück	Regionalbus	k.A.	
217	Girbelsrath - Golzheim Morschenich - Merzenich an Schultagen	Regionalbus	bed.	
217	Girbelsrath - Golzheim Morschenich - Merzenich an Schultagen	Regionalbus	bed.	
235	Niederzier - Elen - Merzenich S-Bhf - Girbelsrath	Regionalbus	bed.	In der HVZ 20-Minutentakt sonst kein Angebot. Girbelsrath und Niederzier nur eine Fahrt.
235	Niederzier - Elen - Merzenich S-Bhf - Girbelsrath	Regionalbus	k.A.	
236	Düren - Huchem-Stammeln - Niederzier - Merzenich	Regionalbus	120	stark am Schülerverkehr ausgerichtet, teilweise verdichtet, insgesamt sehr unregelmäßig
236	Düren - Huchem-Stammeln - Niederzier - Merzenich	Regionalbus	k.A.	
276	Düren - Golzheim - Buir - Blatzheim	Regionalbus	120	stark am Schülerverkehr ausgerichtet, teilweise verdichtet, insgesamt sehr unregelmäßig
276	Düren - Golzheim - Buir - Blatzheim	Regionalbus	k.A.	
N 01	Birkedorf - Huchem-Stammeln - Jülich - Niederzier - Arnoldweiler	Nachtbus	bed.	
N 01	Birkedorf - Huchem-Stammeln - Jülich - Niederzier - Arnoldweiler	Nachtbus	bed.	
N 02	Merzenich - Nörvenich - Vettweiß - Stockheim - Binsfeld	Nachtbus	bed.	
N 02	Merzenich - Nörvenich - Vettweiß - Stockheim - Binsfeld	Nachtbus	bed.	

Tab. 129: Linien in der Gemeinde Merzenich im Bestand

6.10.2 Analyse Erschließungswirkung

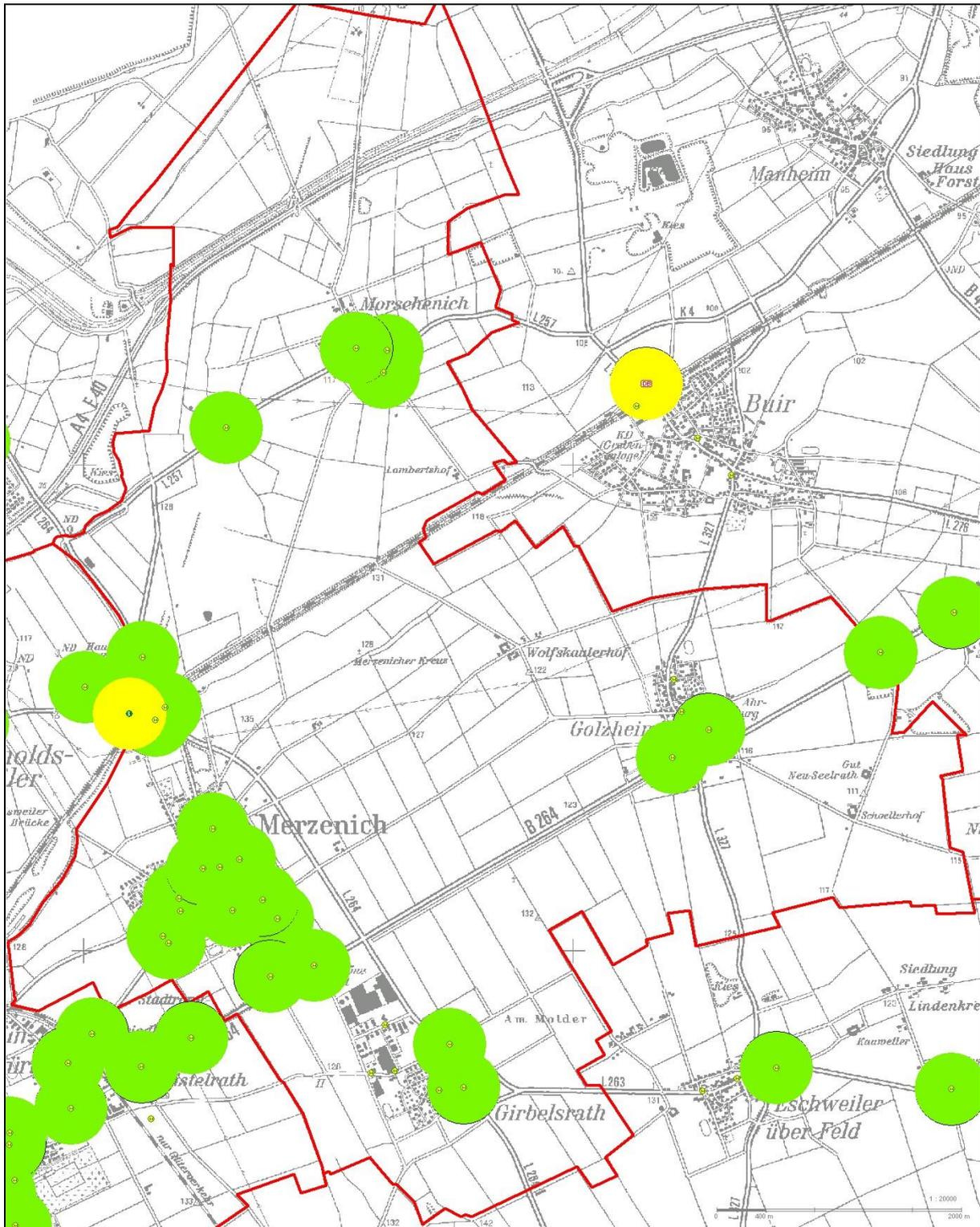


Abb. 130: Analyse Erschließungswirkung – Einzugsbereiche der Haltestellen mit 300 m Radius bei Haltestellen mit mindestens 6 Fahrtenpaaren von Montag bis Freitag

6.10.3 Erreichbarkeitsanalyse

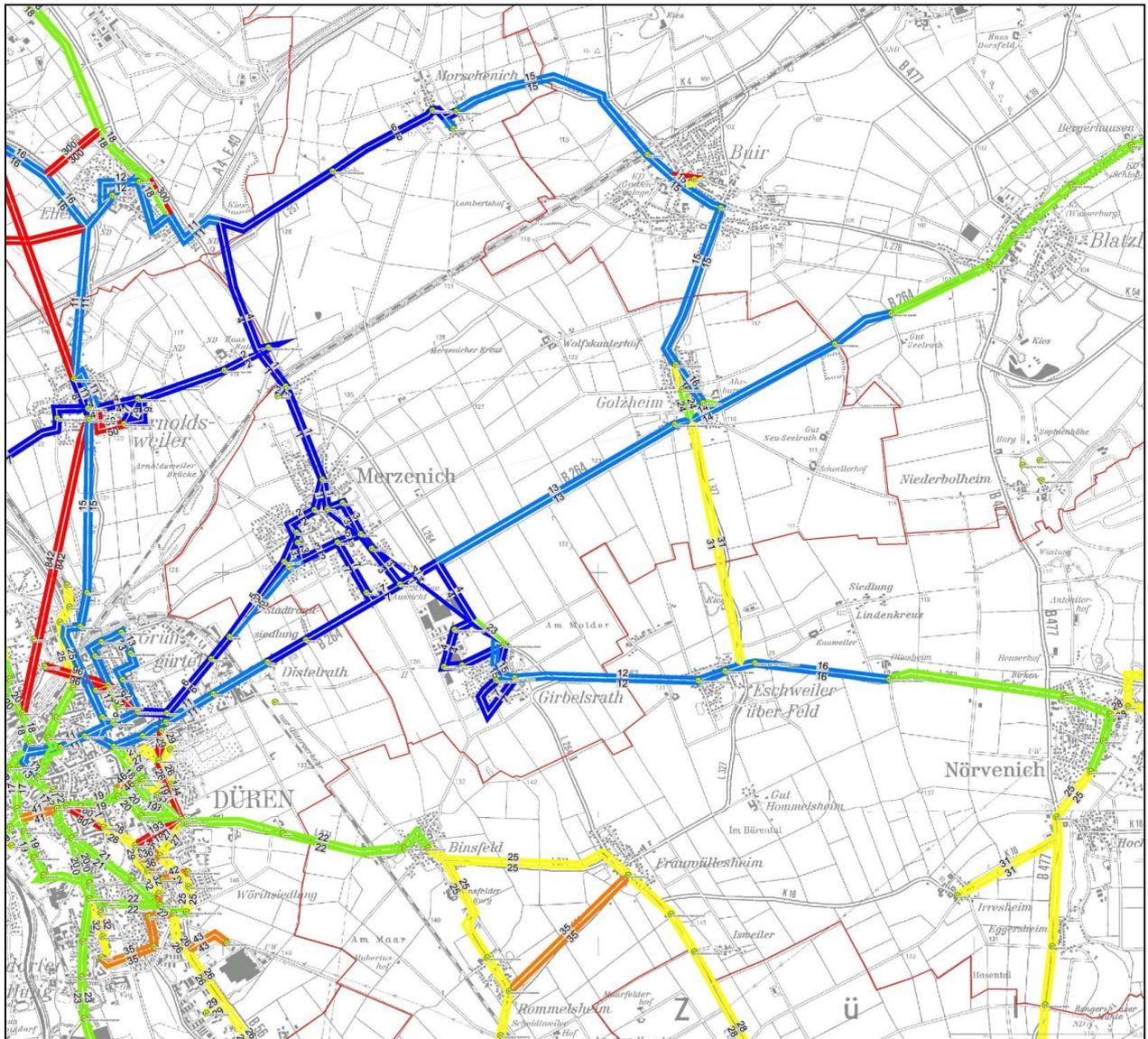


Abb. 131: Analyse Erreichbarkeit – Beförderungszeit im ÖPNV als Fahrzeit in Minuten zur zentralen Haltestelle Merzenich Poolplatz; Farben von blau (kurze Fahrzeiten) nach rot (lange Fahrzeiten), Minutenangabe durch Zahlen

6.10.4 Fazit der Analyse

Räumliche Erschließung und Fahrtenhäufigkeit in Merzenich weisen kaum Mängel auf. Die Verbindung nach Niederzier hat innerhalb des Kreises Düren, nach der Stadt Düren, die größte Bedeutung. Der Innerortsverkehr in Merzenich ist gering. Golzheim ist zu selten an den Hauptort angebunden. Sehr gute Reisegeschwindigkeiten gibt es sowohl in die Ortsteile als auch in alle Nachbargemeinden.

Neben dem überragenden Pendleraufkommen Richtung Düren ist vor allem das Potenzial nach Köln relevant, für das der S-Bahn-Anschluss ideale Möglichkeiten bietet, sofern die Verknüpfung mit dem Ortskern gelingt.

6.10.5 Zielkonzept mit Maßnahmenempfehlungen

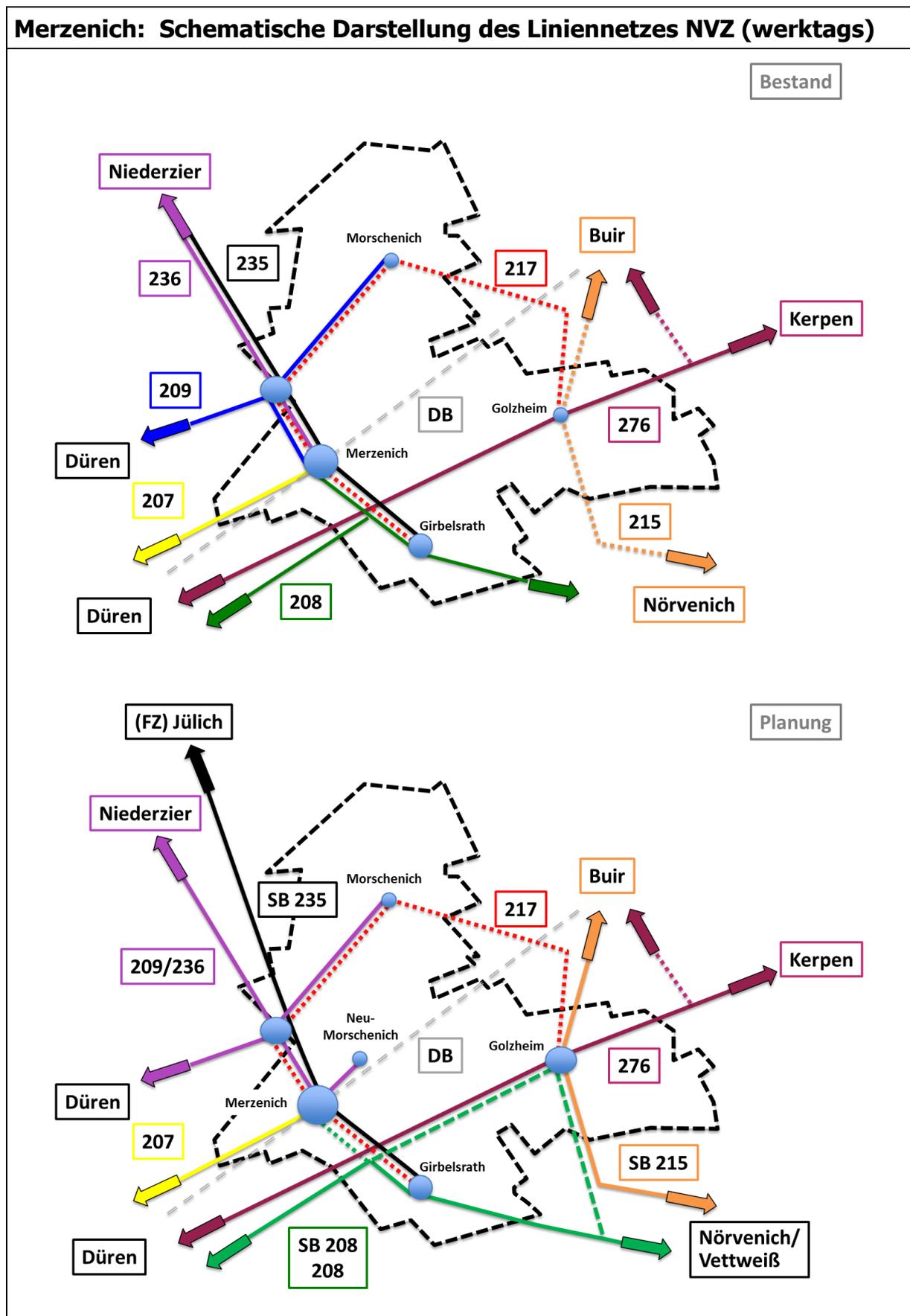


Abb. 132: Schematischer Liniennetzplan Gemeinde Merzenich im Bestand und im Zielkonzept

In der Gemeinde Merzenich verbessern sich insgesamt sowohl die regionalen als auch die örtlichen Verbindungen. Im regionalen Verkehr werden drei künftige Schnellbuslinien das Gemeindegebiet von Merzenich berühren.

Die **Linie 208** Düren - Merzenich - Nörvenich - Vettweiß - Zülpich erhält ein übergelagertes Angebot aus Schnellfahrten als **SB 208**, welches im Wechsel über Girbelsrath oder über Golzheim (Haltestelle Aachener Straße) geführt wird. Im Stadtzentrum Düren wird der beschleunigte SB 208 nur ausgewählte Haltestellen anfahren. Die Feinerschließung bleibt Aufgabe der Linie 208.

Die Linie 215 von Nörvenich über Golzheim zum S-Bahnhof Buir wird zu einer Schnellbuslinie **SB 215** aufgewertet, die über Nörvenich hinaus künftig auch über Gladbach und Vettweiß bis Froitzheim verkehrt, sodass sowohl Anschlüsse an den SB 98 als auch, im Falle einer Reaktivierung der Bördebahn, an diese gegeben sein werden. Die Linie verkehrt im Zeitfenster des Berufsverkehrs mit insgesamt 7 täglichen Fahrtenpaaren und bietet für Golzheim eine deutlich verbesserte Anbindung an den S-Bahnhof Buir und in den süd-östlichen Bereich des Kreises Düren.

Eine weitere Schnellbuslinie wird als **SB 235** von Girbelsrath über Merzenich-Mitte und Merzenich S-Bahn nach Niederzier verkehren und als Endpunkt das Forschungszentrum in Jülich erhalten. Neben den aus Richtung Osten anreisenden Nutzern der S-Bahn steht somit auch den Einwohnern von Merzenich eine attraktive Schnellverbindung zum Forschungszentrum und Richtung Niederzier zur Verfügung. Auch diese Linie verkehrt mit ca. 7 Fahrtenpaaren im Zeitfenster des Berufsverkehrs.

Aufgrund des Bedarfs müssen nicht alle Fahrten der Linien SB 235, SB 208 und 208 Girbelsrath anfahren. Das künftige Angebot ist dennoch umfassender als dies heute der Fall ist. Umgekehrt kann eine Führung der Linie SB 235 auf über Girbelsrath hinaus realisiert werden, falls der Umlauf dies ermöglicht. Dafür käme als Ein-Richtungsschleife Girbelsrath – Eschweiler über Feld – Frauwüllesheim – Girbelsrath in Betracht.

Weitere Veränderungen, die den regionalen und örtlichen Verkehr betreffen, sind nachfolgend aufgeführt:

Optional: Zeitliche Verlegung der **Linie 207** um 15 Minuten, die auf diese Weise in Düren einen Taktversatz zur Linie 203 bietet.

Die kurzen Pendelfahrten der **Linie 209** in der Hauptverkehrszeit zwischen Arnoldsweiler und Merzenich S-Bahn werden mit der Linie 235 Girbelsrath – Merzenich Hauptort – Merzenich S-Bahn zu einer durchgehenden Linie zusammengefasst, die einen optimalen Fahrzeugumlauf ermöglicht und - auf Grundlage der neuen Taktlage der S-Bahn - Anschlüsse in beiden Richtungen ermöglicht.

Die „langen“ Fahrten der Linie 209, die von Düren bis Morschenich führen, werden gemeinsam mit den Fahrten der Linie 236 Düren – Niederzier zu einer Gesamtlinie vereinigt, wodurch sich verbesserte Fahrzeugumläufe realisieren lassen. Diese Linie wird neben dem Hauptlauf auch weiterhin eine Verbindung nach Morschenich bieten, die je nach Bedarf reduziert wird bis zur endgültigen Aufgabe dieses Linienastes, aufgrund der Aufgabe dieses Ortsteils im Rahmen des Braunkohlentagebaus. Parallel dazu können häufigere Fahrten zur S-Bahn und neue Fahrten in den Ortsteil Neu-Morschenich angeboten werden. Neu-Morschenich erhält zudem bei Bedarf zusätzliche Einzelfahrten auf der **Linie 217** für den Schülerverkehr.

Die **Linie 276** kann optional in Düren am Kaiserplatz zur Minute 0 statt zur Minute 15 geführt werden, sodass sich hier in Überlagerung mit der Linie 208 ein 30-Minutentakt auf dem Abschnitt ergibt, auf dem beide Linien gemeinsam verkehren.

Die allgemeine Anbindung Golzheims an den ÖPNV wird durch das bislang beschriebene Zielnetz NVP 2018 deutlich verbessert, jedoch nicht in Richtung Hauptort. Daher erhält die **Linie 208** auf dem Golzheimer Ast einige Fahrten die über den Hauptort Merzenich nach Düren geführt werden. Das Angebot ist als Probeangebot einzurichten.

Veränderung ggü. 2015/ Zielnetz/ Maßnahme NVP										
Linie	Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Mo-Fr HVZ	Mo-Fr	Sa	So	Summe je Woche		
207	Düren - Merzenich und zurück	Regionalbus	30	0	0	0	0	0	Ggf. Verlegung in den Knoten 15/45 am Kaiserplatz. Dadurch Entfall der parallelen Lage zur Linie 203 und 15-Minutentakt Kaiserplatz - Krankenhau.	
207	Düren - Merzenich und zurück	Regionalbus	30/60		0	0	0	0	Ggf. Verlegung in den Knoten 15/45 am Kaiserplatz. Dadurch Entfall der parallelen Lage zur Linie 203 und 15-Minutentakt Kaiserplatz - Krankenhau.	
208	Düren - Merzenich - Norvenich - Zülpich	Regionalbus	60	0	-3	0		-15		
208	Düren - Merzenich - Norvenich - Zülpich	Regionalbus	60		2	0	0	10	Angebotsverdrichtung mit 2 FP abends	
SB 208	Düren - Merzenich - Norvenich - Zülpich	Schnellbus	k.A.	6	0	0		30	Expressfahrten als SB 208 mit leicht beschleunigter Fahrzeit. Führung im Wechsel über Girbelsrath oder über Golzheim. Führung bis Zülpich, wenn Aufgabenträger Kreis EU zustimmt.	
SB 208	Düren - Merzenich - Norvenich - Zülpich	Schnellbus	k.A.		0	0	0	0		
SB 208	Düren - Merzenich - Norvenich	Schnellbus	k.A.	4	0	0		20	Expressfahrten als SB 208 mit leicht beschleunigter Fahrzeit. Führung im Wechsel über Girbelsrath oder über Golzheim. Führung bis Norvenich, ggf. bis Pingsheim.	
SB 208	Düren - Merzenich - Norvenich	Schnellbus	k.A.		0	0	0	0		
209	Düren - Arnoldsweiler - Merzenich, SBHf. - Morschenich	Regionalbus	60	0	-2	0		-10	HVZ-Fahrten im 20-Minutentakt werden mit heutigem Fahrplanangebot der Linie 236 zusammengefasst. Dadurch 20-Minutentakt Merzenich - Morschenich SBahn - Arnoldsweiler. Neue SBahn-Zeitlage ist berücksichtigt. Verknüpfung der "langen" Fahrten der Linie mit der Linie 236. Dadurch effizienter Fahrzeugeinsatz. Schrittweise Reduzierung der Bedienung von Morschenich, dafür Ausweitung des Angebotes für Neu-Morschenich.	
209	Düren - Arnoldsweiler - Merzenich, SBHf. - Morschenich	Regionalbus	60		-1	0	0	-5	Verknüpfung der "langen" Fahrten der Linie mit der Linie 236. Dadurch effizienter Fahrzeugeinsatz. Schrittweise Reduzierung der Bedienung von Morschenich, dafür Ausweitung des Angebotes für Neu-Morschenich.	
215	Norvenich - Golzheim - Blir und zurück	Regionalbus	bed.	+7				35	Umwandlung in eine Schnellbuslinie im Zeitfenster des Berufsverkehrs. 3 FP morgens, 4 FP nachmittags/abends. Verlangung der Linie um den Abschnitt Norvenich - Gladbach - Vettweiß - Froitzheim (Anschluss B6 rdbahn und SB 98).	
215	Norvenich - Golzheim - Blir und zurück	Regionalbus	k.A.					0		
217	Girbelsrath - Golzheim Morschenich - Merzenich an Schultagen	Regionalbus	bed.	0	0	2		2	Einbeziehung von Neu-Morschenich, Reduzierung der Bedienung von Morschenich nach Wegfall des Bedarfs. Schrittweises "Umklappen" der Angebotsleistung.	
217	Girbelsrath - Golzheim Morschenich - Merzenich an Schultagen	Regionalbus	bed.		0	0	0	0		

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

Veränderung ggü. 2015 / Zielnetz / Maßnahme NVP										
Linie	Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Mo-Fr HVZ	Mo-Fr	Sa	So	Summe je Woche		
235	Niederzier - Elen - Merzenich SBhf - Gírbelsrath	Regionalbus	bed.	2	0	0		10	Enzelfahrten im Schülerverkehr Gírbelsrath - Jülich als Ergänzung zur Linie SB 235.	
235	Niederzier - Elen - Merzenich SBhf - Gírbelsrath	Regionalbus	k.A.		0	0	0	0		
SB 235	FZ Jülich - Niederzier - Elen - Merz. SBhf - Merzenich - Gírbelsrath	Schnellbus	k.A.	7	0	0		35	Umwandlung der Linie 235 in eine Schnellbuslinie im Zeitfenster des Berufsverkehrs. 3 FP morgens, 4 FP nachmittags/abends. Bedienung im gesamten Linienverlauf. Verlängerung um den Abschnitt Niederzier - Forschungszentrum Jülich , ggf. um Gírbelsrath - Eschweiler über Feld - Frauwüllesheim - Gírbelsrath.	
SB 235	FZ Jülich - Niederzier - Elen - Merz. SBhf - Merzenich - Gírbelsrath	Schnellbus	k.A.		0	0	0	0		
236	Düren - Huchem-Stammeln - Niederzier - Merzenich	Regionalbus	120	0	-1	0		-5	Verknüpfung der Linie mit der Linie 209 (Fahrten Düren - Morschenich). Dadurch effizienter Fahrzeugeninsatz. Schrittweise Reduzierung der Bedienung von Morschenich, dafür Ausweitung des Angebotes für Neu-Morschenich.	
236	Düren - Huchem-Stammeln - Niederzier - Merzenich	Regionalbus	k.A.		0	0	0	0		
276	Düren - Goitzheim - Buir - Blatzheim	Regionalbus	120	0	0	0		0	Ggf. Abfahrt am Kaiserplatz zur Minute 0 statt zur Minute 15, dadurch 30 Minutentakt der Linien 208 und 276 auf dem Abschnitt den beide Linien befahren, unter Beachtung der Anschlusssituation.	
276	Düren - Goitzheim - Buir - Blatzheim	Regionalbus	k.A.		0	0	0	0		
N 01	Birkedorf - Huchem-Stammeln - Jülich - Niederzier - Arnoldsweller	Nachtbus	bed.	0	0	0		0		
N 01	Birkedorf - Huchem-Stammeln - Jülich - Niederzier - Arnoldsweller	Nachtbus	bed.		0	0	0	0		
N 02	Merzenich - Nörvenich - Vettweiß - Stockheim - Binsfeld	Nachtbus	bed.	0	0	0		0		
N 02	Merzenich - Nörvenich - Vettweiß - Stockheim - Binsfeld	Nachtbus	bed.		0	0	0	0		

Tab. 133: Zielkonzept 2018 für Merzenich - Veränderungen gegenüber Status quo

Für Merzenich werden folgende Mobilstationen der Kategorien 3 bis 5 empfohlen:

S-Bahn
Poolplatz
Golzheim Kirche
Girbelsrath Kirche
Schöne Aussicht
Golzheim Aachener Straße

Zusammenfassung der wichtigsten Maßnahmen:

- Verbesserte Anbindung Golzheims an den Hauptort (Linie 208) und regional (SB 215 und SB 208)
- Schnellverbindungen in Richtung Niederzier Forschungszentrum Jülich und Nörvenich, Vettweiß
- Deutlich verbesserte Anbindung an die S-Bahn
- Anbindung des südlichen Bereichs von Merzenich deutlich verbessert
- Anbindung von Neu-Morschenich
- Schaffung umfassender Angebote für intermodale Mobilität

6.11 Nideggen

6.11.1 Analyse ÖPNV-Bediensstruktur und -umfang

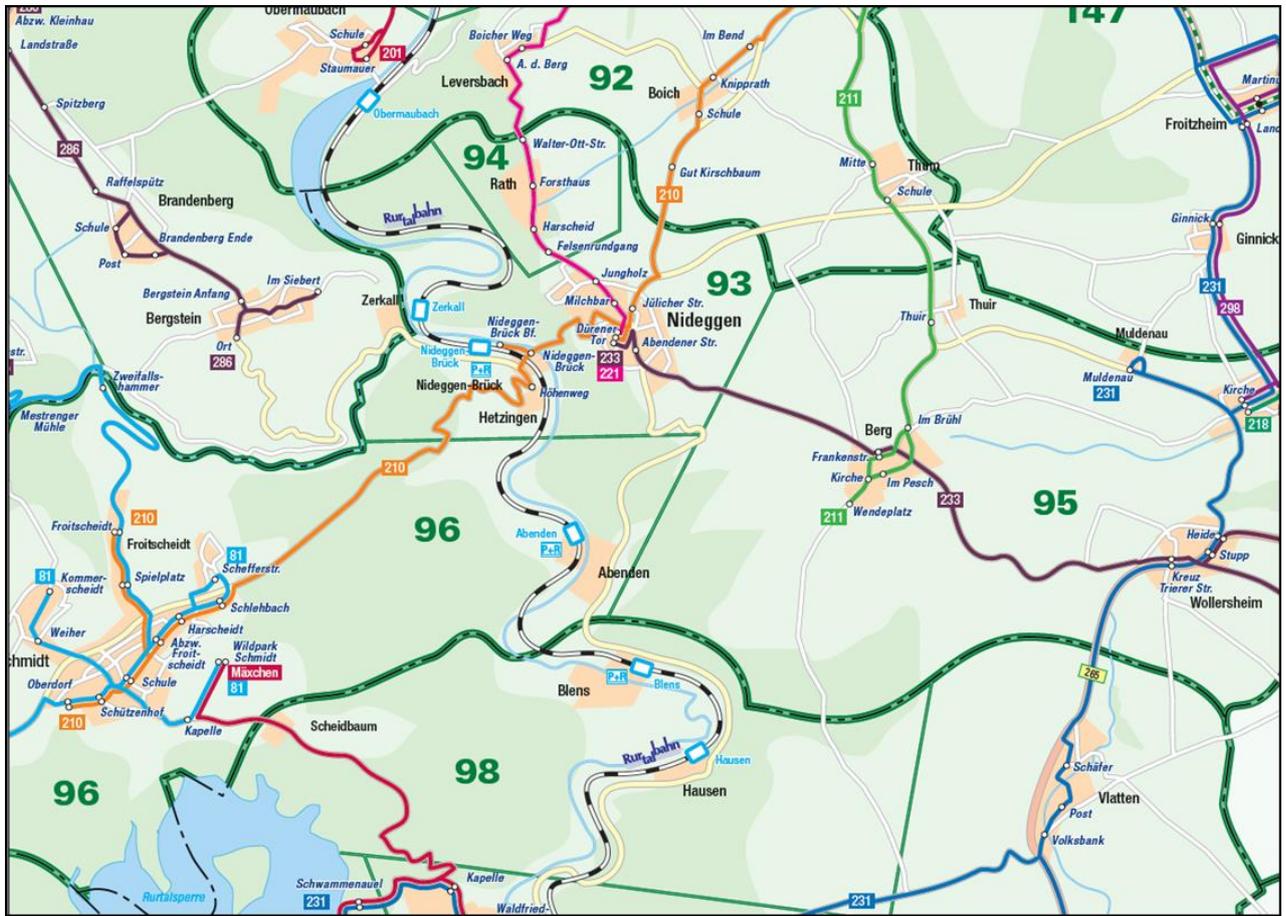


Abb. 134: Linienetzplan Stadt Nideggen im Bestand (Quelle: AVV)

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

81	Sl Bushof - Sl Kesternich - Sl Strauch - Nideggen Schmidt	Regionalbus	bed.	
81	Sl Bushof - Sl Kesternich - Sl Strauch - Nideggen Schmidt	Regionalbus	bed.	
210	(Düren-) Kreuzau - Boich - Nideggen - Schmidt	Regionalbus	bed.	Düren - Kreuzau nur Einzelfahrten
210	(Düren-) Kreuzau - Boich - Nideggen - Schmidt	Regionalbus	bed.	Düren - Kreuzau nur Einzelfahrten
211	Düren - Kreuzau - Drove - Thum - Berg	Regionalbus	60	
211	Düren - Kreuzau - Drove - Thum - Berg	Regionalbus	60/ 120	
218	Zülpch - Geich - Füssenich - Embken und zurück	Regionalbus	bed.	
218	Zülpch - Geich - Füssenich - Embken und zurück	Regionalbus	k.A.	
221	Düren - Kreuzau - Nideggen	Regionalbus	30/ 60	
221	Düren - Kreuzau - Nideggen	Regionalbus	60/ 120	
231	Düren - Stockheim - Heimbach - Gemünd - Schleiden	Regionalbus	bed.	Abschnittsweise höchst unterschiedliche Bedienung, diverse Verkehrsaufgaben
231	Düren - Stockheim - Heimbach - Gemünd - Schleiden	Regionalbus	bed.	Abschnittsweise höchst unterschiedliche Bedienung, diverse Verkehrsaufgaben
233	Zülpich - Hoven - Wollersheim - Nideggen	Regionalbus	bed.	
233	Zülpich - Hoven - Wollersheim - Nideggen	Regionalbus	k.A.	
298	Düren - Vettweiß - Zülpich - Enzen - Euskirchen	Regionalbus	60	
298	Düren - Vettweiß - Zülpich - Enzen - Euskirchen	Regionalbus	120	
502	Hürtgenwald - Nideggen	Regionalbus	bed.	nur für die Belange des Schülerverkehrs
502	Hürtgenwald - Nideggen	Regionalbus	k.A.	nur für die Belange des Schülerverkehrs
N 03a	Niederau - Kreuzau - Leversbach - Nideggen - Thum	Nachtbus	bed.	
N 03a	Niederau - Kreuzau - Leversbach - Nideggen - Thum	Nachtbus	bed.	

Tab. 135: Linien in der Stadt Nideggen im Bestand

6.11.2 Analyse Erschließungswirkung

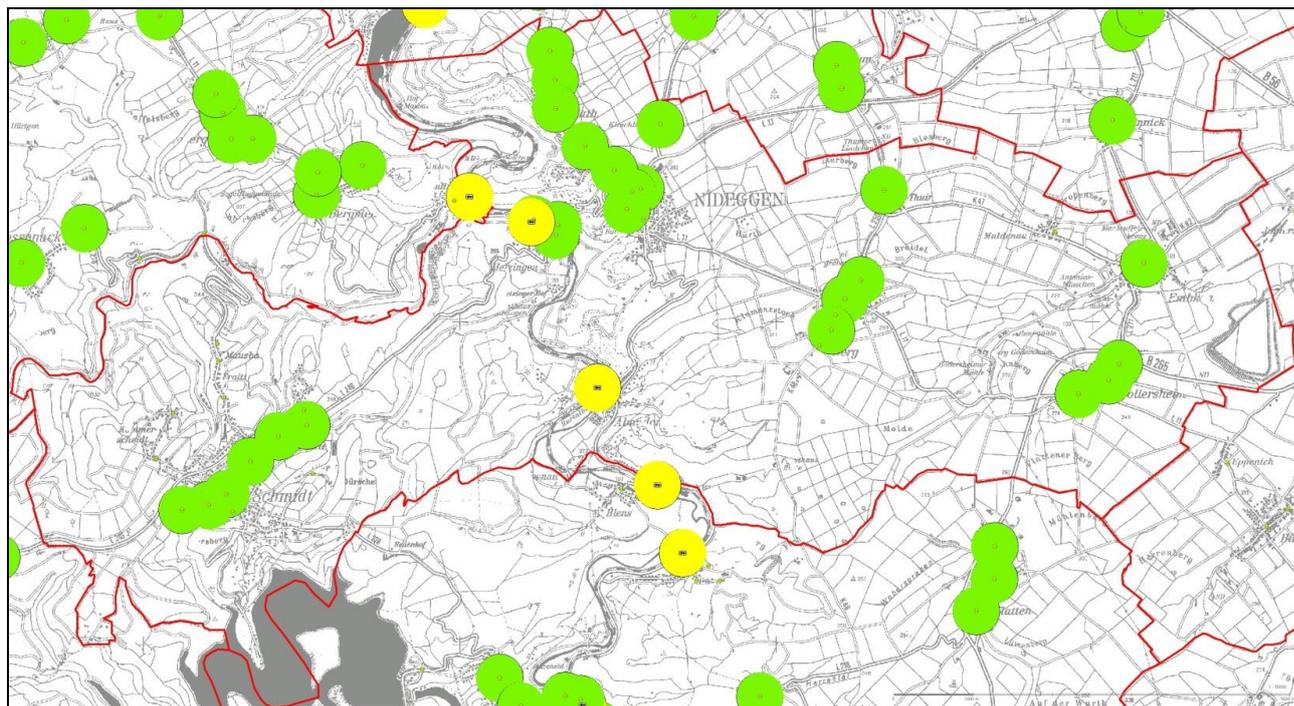


Abb. 136: Analyse Erschließungswirkung – Einzugsbereiche der Haltestellen mit 300 m Radius bei Haltestellen mit mindestens 6 Fahrtenpaaren von Montag bis Freitag

6.11.3 Erreichbarkeitsanalyse

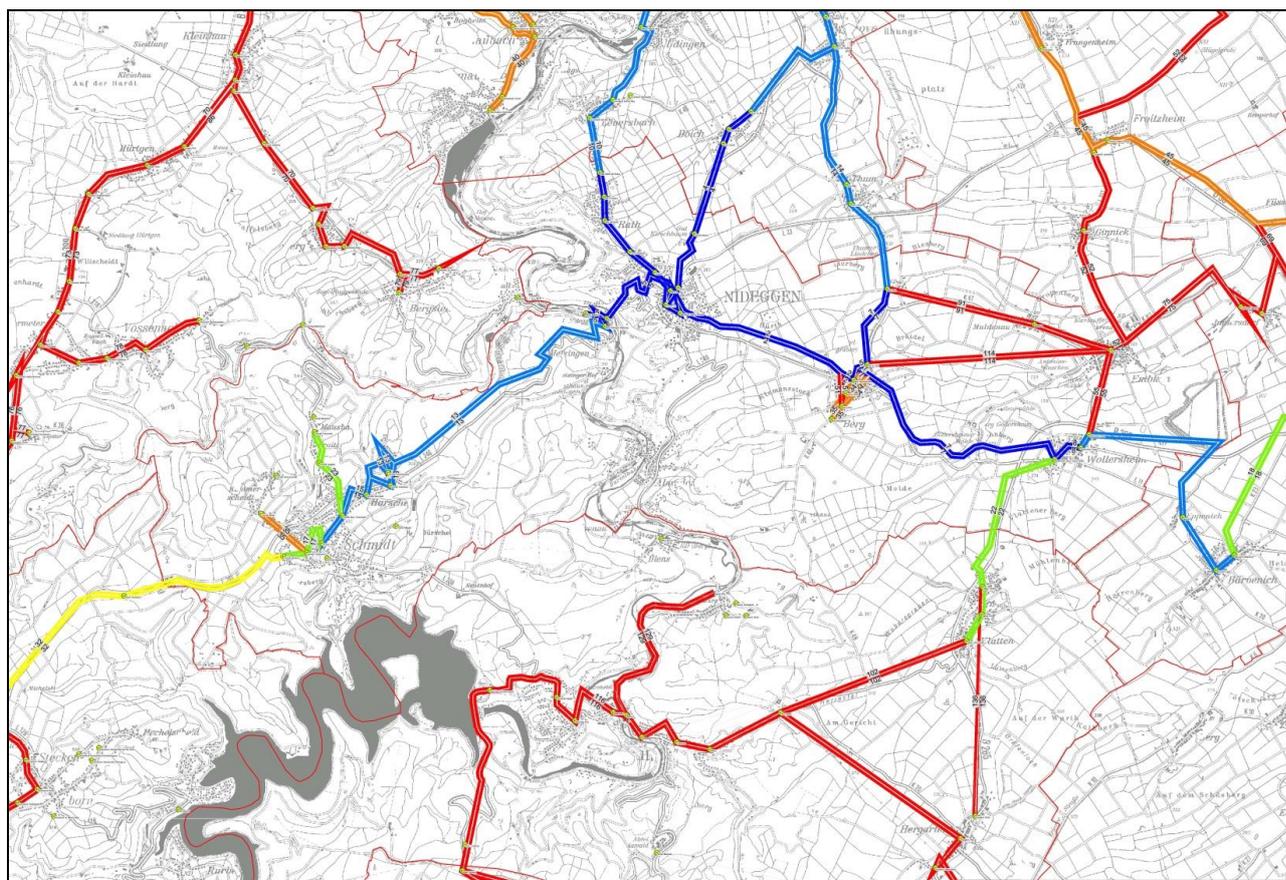


Abb. 137: Analyse Erreichbarkeit – Beförderungszeit im ÖPNV als Fahrzeit in Minuten zur zentralen Haltestelle Nideggen Dürener Tor (ohne Rurtalbahn); Farben von blau (kurze Fahrzeiten) nach rot (lange Fahrzeiten), Minutenangabe durch Zahlen

6.11.4 Fazit der Analyse

Die räumliche Erschließung in Nideggen weist Mängel im Hauptort und in Schmidt auf.

Der Anteil Binnenpendler ist mäßig ausgeprägt. Das Potenzial der Pendler ist regional nach Zülpich und Simmerath sowie gleichermaßen nach Aachen und Köln erhöht und kreisintern nach Düren und Kreuzau sehr bedeutend.

Die Reisezeiten nach Hürtgenwald, Simmerath und Vettweiß sind deutlich zu lang, ebenso ist im Ortsverkehr Embken nur mit langen Reisezeiten zu erreichen.

6.11.5 Zielkonzept mit Maßnahmenempfehlungen

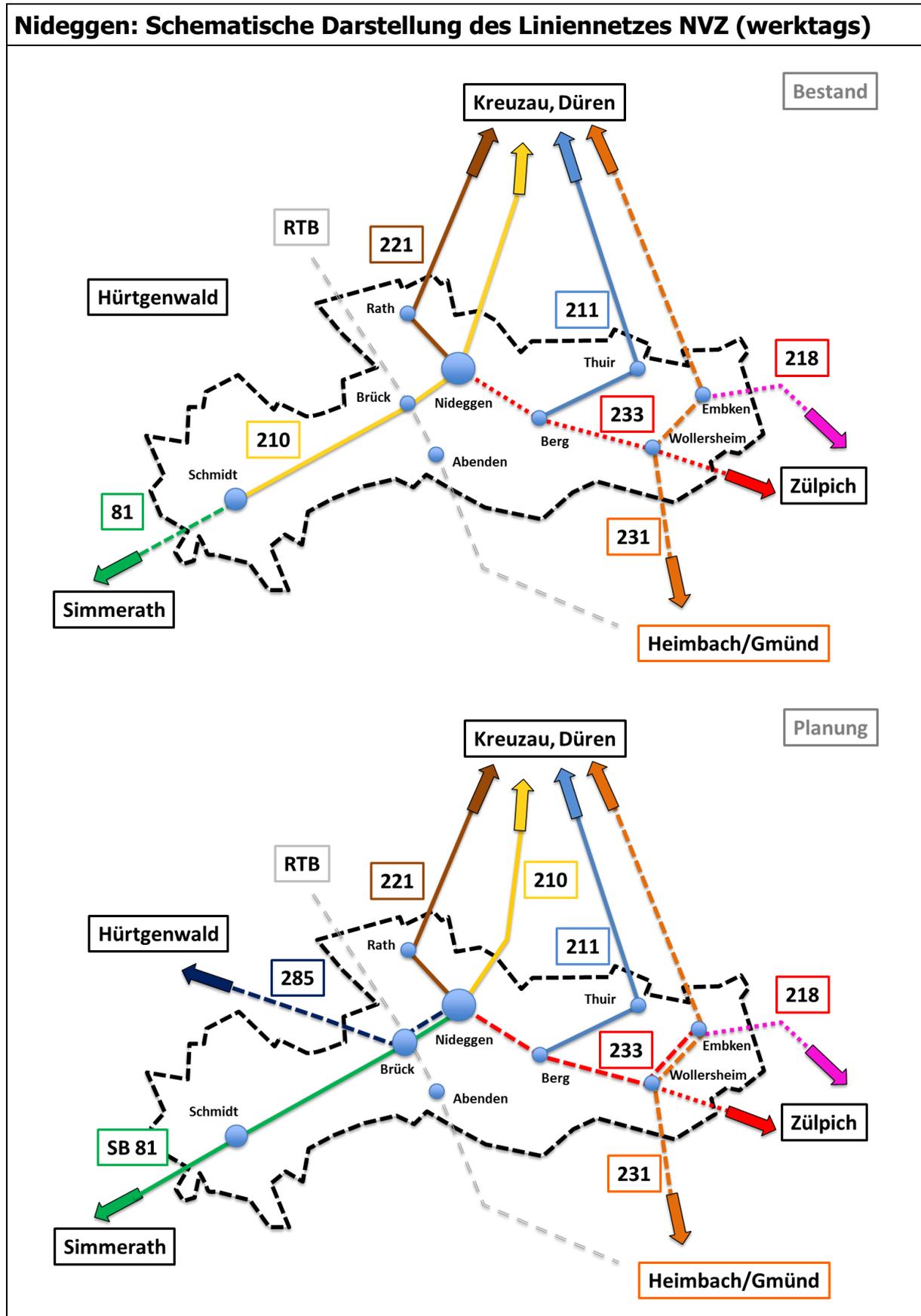


Abb. 138: Schematischer Liniennetzplan Stadt Nideggen im Bestand und im Zielkonzept

Folgende Maßnahmen sind vorgesehen:

- Schaffung einer **Schnellbuslinie SB 81** Nideggen – Brück (RTB) – Schmidt – Simmerath, die möglicherweise mit der Linie 210 betrieblich verknüpfbar ist. Auch am Wochenende Fahrtenangebote (Sa 6, So 4)
- Die Linien 81 und 86 werden an das neue Konzept angepasst. Die **Linie 81** verkehrt am Sonntag zwei Mal von Vossenack nach Schmidt Wildpark. Diese Fahrten werden in die neu konzipierte Linie SB 286 integriert, die entsprechend vom Endpunkt Vossenack Panoramastraße Richtung Schmidt verlängert wird. Die **Linie 86** dient weiterhin vorrangig dem Schülerverkehr. Sie ist in die langen Fahrten der SB 286 bis nach Simmerath zu integrieren oder es ist ein komfortabler Umstieg in Vossenack zu gewährleisten. Gegebenenfalls können einzelne Fahrten, die zeitlich in der Nähe neuer Fahrtenangebote liegen, entfallen. Ob das Angebot zwischen Vossenack und Simmerath verdichtet werden kann, um mehr direkte Verbindungen zwischen Düren und Simmerath zu erhalten, ist zu evaluieren.
- Schaffung einer schnellen **Linie 285** mit fünf Fahrtenpaaren in der Hauptverkehrszeit. Die Linie wird auf dem Abschnitt Bergstein – Kleinhau durch die heutigen Fahrten der Linie 286 ergänzt, die in die neue Linie 285 integriert werden.
- Zur verbesserten Innerortserschließung in Nideggen wird die **Linie 233** mit zwei zusätzlichen Fahrtenpaaren ergänzt, die von Nideggen über Berg und Wollersheim bis nach Embken verkehren. Die Fahrtzeiten sind an den Belangen des Einkaufs- und Erledigungsverkehrs auszurichten.
- Ggf. Verknüpfung der Linie 285 mit der Linie 221.
- Über-Eck-Anschluss **Linien 210 und 221** in Nideggen. Dadurch sind z.B. Fahrten von Kreuzau Boich nach Rath möglich
- Flexible Lösung für den Freizeitverkehr am Wochenende (saisonal und nach Bedarf) mit Schwerpunkt auf Wandern und Radfahren (Fahrradanhänger).

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

Linie	Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Mo-Fr HVZ	Mo-Fr	Sa	So	Summe je Woche	Veränderung ggü. 2015 / Zielnetz / Maßnahme NVP
81	S Bushof - S Kesternich - S Strauch - Nideggen - Schmidt	Regionalbus	bed.	-2	0	0	0	-10	Umwandlung in eine durchlaufende Schnellbuslinie SB 81 Nideggen - Nideggen-Brück (RTB) - Nideggen-Schmidt - Smmerath, Vertaktung auf 120-Minutentakt, Verdrichtung in der HVZ
81	S Bushof - S Kesternich - S Strauch - Nideggen - Schmidt	Regionalbus	bed.		0	0	0	0	Umwandlung in eine durchlaufende Schnellbuslinie SB 81 Nideggen - Nideggen-Brück (RTB) - Nideggen-Schmidt - Smmerath, Vertaktung auf 120-Minutentakt, Verdrichtung in der HVZ
SB 81	Smmerath Bushof - Nideggen - Schmidt - Nideggen	Schnellbus	k.A.	4	0	0		20	Umwandlung in eine durchlaufende Schnellbuslinie SB 81 Nideggen - Nideggen-Brück (RTB) - Nideggen-Schmidt - Smmerath, Vertaktung auf 120-Minutentakt, Verdrichtung in der HVZ
SB 81	Smmerath Bushof - Nideggen - Schmidt - Nideggen	Schnellbus	k.A.		0	0	4	4	Umwandlung in eine durchlaufende Schnellbuslinie SB 81 Nideggen - Nideggen-Brück (RTB) - Nideggen-Schmidt - Smmerath, Samstags 6 FP, Sonntags 4 FP
210	(Düren-)Kreuzau - Boich - Nideggen - Schmidt	Regionalbus	bed.	-2	0	0		-10	Entfall des Abschnittes Nideggen-Brück - Nideggen-Schmidt zugunsten der Linie SB 81 Ggf. Tausch der heutigen Fahrplanlinie mit der Linie 221.
210	(Düren-)Kreuzau - Boich - Nideggen - Schmidt	Regionalbus	bed.		0	0	0	0	Entfall des Abschnittes Nideggen-Brück - Nideggen-Schmidt zugunsten der Linie SB 81 Ggf. Tausch Fahrplanlinie mit 221
211	Düren - Kreuzau - Drove - Thum - Berg	Regionalbus	60	0	0	0		0	
211	Düren - Kreuzau - Drove - Thum - Berg	Regionalbus	60/120		0	0	0	0	
218	Zülpich - Geich - Füssenich - Embken und zurück	Regionalbus	bed.	0	0	0		0	
218	Zülpich - Geich - Füssenich - Embken und zurück	Regionalbus	k.A.		0	0	0	0	
221	Düren - Kreuzau - Nideggen	Regionalbus	30/60	0	0	0		0	Ggf. Tausch der heutigen Fahrplanlinie mit der Linie 210. Weiterführung der Fahrzeuge über Nideggen-Brück bis Smmerath als SB 81 und als Linie 86 weiter bis Düren.
221	Düren - Kreuzau - Nideggen	Regionalbus	60/120		0	0	0	0	Ggf. Tausch der heutigen Fahrplanlinie mit der Linie 210. Weiterführung der Fahrzeuge über Nideggen-Brück bis Smmerath als SB 81 und als Linie 86 weiter bis Düren.
231	Düren - Stockheim - Heimbach - Gemünd - Schielden	Regionalbus	bed.	0	2	0		10	Aufteilung der Linie in zwei oder drei Teilschnitte: Düren - Kreuzau-Stockheim - Froitzheim als separate Linie, Froitzheim - Heimbach - Gemünd/Schielden 2 zusätzliche FP, Freizeitverkehre ggf. separat.
231	Düren - Stockheim - Heimbach - Gemünd - Schielden	Regionalbus	bed.		0	0	0	0	Integration der heutigen Fahrten in der SZZ der Linie 231 und die Linie SB 98, Freizeitfahrten separat ggf. unter neuer Liniennummer mit Integration der "Mäxchen-Fahrten".
233	Zülpich - Hoven - Wollershaim - Nideggen	Regionalbus	bed.	1	1	0		10	2 FP Nideggen - Wollershaim - Embken zur kommunalen Erschließung.
233	Zülpich - Hoven - Wollershaim - Nideggen	Regionalbus	k.A.		0	0	0	0	
285	Hürtgenwald-Kleinhaus - Bergstein - Nideggen-Brück - Nideggen	Regionalbus	k.A.	5	0	0		25	Verlängerung über Zerfall und Brück (RTB) bis Nideggen als schnelle Regionlinie 285, Anbindung an die Linie 210. Umfang neuer Linienweg: 5 Fahrtenpaare, 6 bis 9 Uhr und 15 bis 19 Uhr.
285	Hürtgenwald-Kleinhaus - Bergstein - Nideggen-Brück - Nideggen	Regionalbus	k.A.		0	0	0	0	
298	Düren - Vertweiß - Zülpich - Enzen - Euskirchen	Regionalbus	60	0	0	0		0	Neue Fahrplanlinie zur Realisierung eines Takt 30 mit der Linie 298 zwischen Zülpich und Euskirchen. Im Falle der Reaktivierung der Bördebahn Umstrukturierung.
298	Düren - Vertweiß - Zülpich - Enzen - Euskirchen	Regionalbus	120		0	0	0	0	Neue Fahrplanlinie zur Realisierung eines Takt 30 mit der Linie 298 zwischen Zülpich und Euskirchen. Im Falle der Reaktivierung der Bördebahn Umstrukturierung.
502	Hürtgenwald - Nideggen	Regionalbus	bed.	0	0	0		0	
502	Hürtgenwald - Nideggen	Regionalbus	k.A.		0	0	0	0	
N 03a	Niedererau - Kreuzau - Leversbach - Nideggen - Thum	Nachtbus	bed.	0	0	0		0	Verbesserte Information zur möglichen Bedienung des gesamten Südens des Kreises Düren mit der letzten Fahrt
N 03a	Niedererau - Kreuzau - Leversbach - Nideggen - Thum	Nachtbus	bed.		0	0	0	0	Verbesserte Information zur möglichen Bedienung des gesamten Südens des Kreises Düren mit der letzten Fahrt

Tab. 139: Zielkonzept 2018 für Nideggen - Veränderungen gegenüber Status quo

Intermodale Mobilität

Hierunter ist die Ausstattung von Verknüpfungsstellen im ÖPNV mit Umsteigemöglichkeiten auf weitere Verkehrssysteme zu verstehen. Dazu zählen im ländlich geprägten Raum u.a. Abstellanlagen für Fahrräder und Pkw. Hierbei sind auch hochwertige Anlagen zu zählen, die Diebstahl- und Witterungsschutz aufweisen. Des Weiteren sind Verleihsysteme für Fahrräder eine Möglichkeit die „Reichweite“ des Kunden zu denjenigen Zeiten zu erhöhen zu denen kein ÖPNV-Angebot vorhanden ist. Das Gleiche gilt für diejenigen Ziele, die abseits des Linienweges und der Haltestellen liegen.

Der NVP Kreis Düren sieht für die Stadt Nideggen die Ausstattung jedes Ortsteils mit einer Mobilstation vor. Die Haltestellen Brück (RTB) und Dürener Tor sollen mit einem hohen Standard ausgerüstet werden (Kategorie 3). Diese Vorschläge sind als reine Empfehlung zu verstehen. Die Stadt kann Auswahl und Ausstattung der Haltestellen jederzeit anders gestalten.

Nachfolgend die Vorschläge zur Einrichtung von Mobilstationen für die Stadt Nideggen.

Nideggen
Dürener Tor
Brück
Berg Frankenstraße
Wollersheim Stupp
Embken Kirche
Abenden
Thuir
Muldenau
Rath Forsthaus
Froitscheidt
Kommerscheidt
Schmidt Wildpark
Schmidt Schule

6.12 Niederzier

6.12.1 Analyse ÖPNV-Bediensstruktur und -umfang



Abb. 140: Liniennetzplan Gemeinde Niederzier im Bestand (Quelle: AVV)

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

Linie	Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Bemerkungen
108	Jülich - Inden - Langerwehe - Niederzier - Düren	Regionalbus	bed.	dient ausschließlich dem Schülerverkehr
108	Jülich - Inden - Langerwehe - Niederzier - Düren	Regionalbus	k.A.	dient ausschließlich dem Schülerverkehr
223	Jülich - Altenburg - Daubenrath - Huchem-Stammeln	Regionalbus	bed.	Außer Schulfahrten als Linientaxi
223	Jülich - Altenburg - Daubenrath - Huchem-Stammeln	Regionalbus	k.A.	
234	Huchem-Stammeln - Krauthausen - Inden - Elen - Niederzier - Hambach	Regionalbus	bed.	
234	Huchem-Stammeln - Krauthausen - Inden - Elen - Niederzier - Hambach	Regionalbus	k.A.	
235	Niederzier - Elen - Merzenich S-Bhf - Girelsrath	Regionalbus	bed.	In der HVZ 20-Minutentakt sonst kein Angebot. Girelsrath und Niederzier nur eine Fahrt.
235	Niederzier - Elen - Merzenich S-Bhf - Girelsrath	Regionalbus	k.A.	
236	Düren - Huchem-Stammeln - Niederzier - Merzenich	Regionalbus	120	stark am Schülerverkehr ausgerichtet, teilweise verdichtet, insgesamt sehr unregelmäßig
236	Düren - Huchem-Stammeln - Niederzier - Merzenich	Regionalbus	k.A.	
238	Düren - Arnoldsweiler - Niederzier - Stetternich - Jülich	Regionalbus	60	
238	Düren - Arnoldsweiler - Niederzier - Stetternich - Jülich	Regionalbus	120	
N 01	Birkesdorf - Huchem-Stammeln - Jülich - Niederzier - Arnoldsweiler	Nachtbus	bed.	
N 01	Birkesdorf - Huchem-Stammeln - Jülich - Niederzier - Arnoldsweiler	Nachtbus	bed.	

Tab. 141: Linien in der Gemeinde Niederzier im Bestand

6.12.2 Analyse Erschließungswirkung

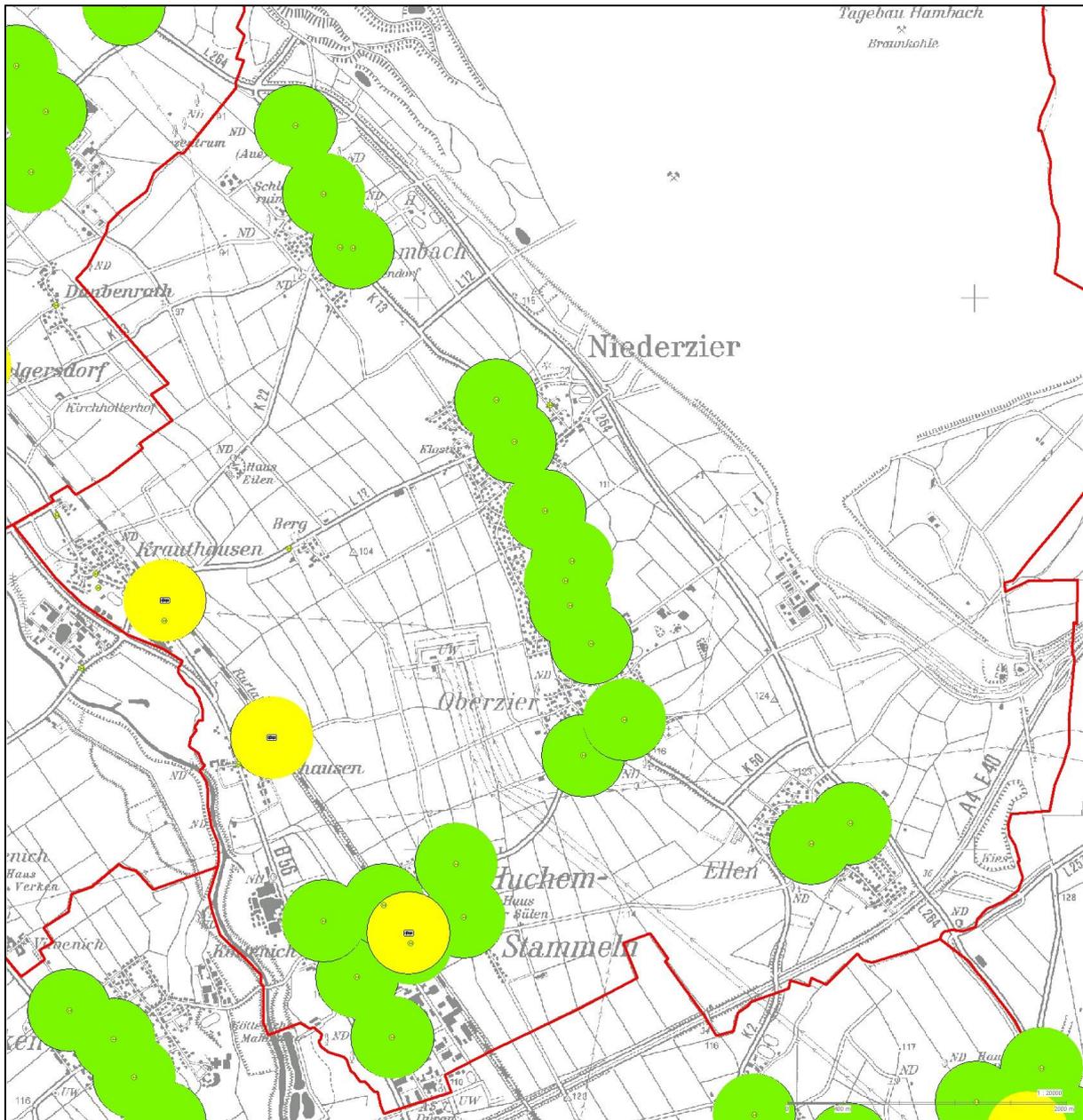


Abb. 142: Analyse Erschließungswirkung – Einzugsbereiche der Haltestellen mit 300 m Radius bei Haltestellen mit mindestens 6 Fahrtenpaaren von Montag bis Freitag

6.12.3 Erreichbarkeitsanalyse

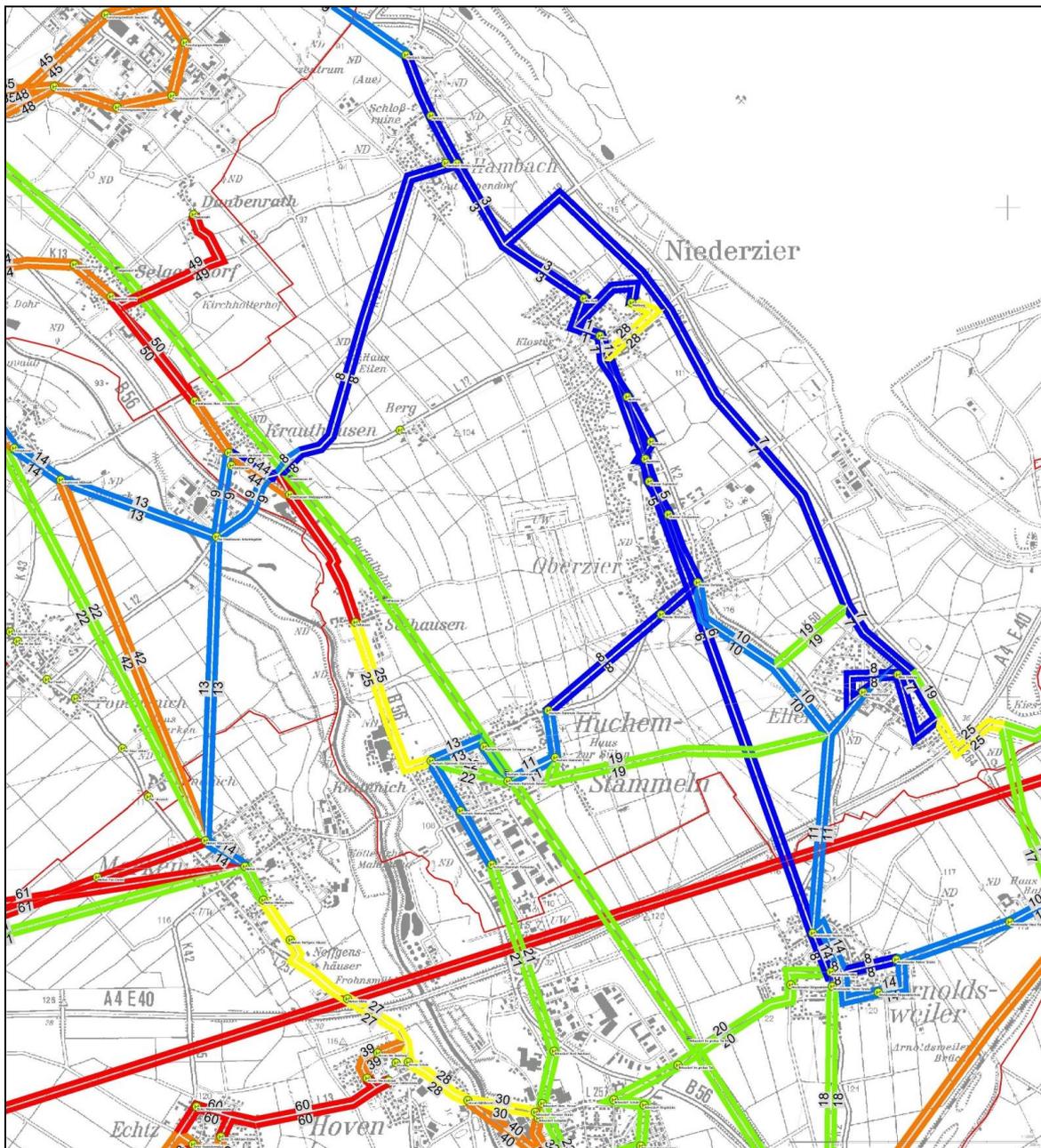


Abb. 143: Analyse Erreichbarkeit – Beförderungszeit im ÖPNV als Fahrzeit in Minuten zur zentralen Haltestelle Niederzier Mitte; Farben von blau (kurze Fahrzeiten) nach rot (lange Fahrzeiten), Minutenangabe durch Zahlen

6.12.4 Fazit der Analyse

Die räumliche Erschließung und die Fahrtenhäufigkeit in Niederzier weisen kaum Mängel auf, nur in Krauthausen stellen sie sich problematisch dar.

Die Verbindung zwischen den an der Rurtalbahn gelegenen Ortsteilen und den übrigen weist Mängel auf. Sowohl die Attraktivität als Quellort (neue Wohngebiete) als auch die Attraktivität als Zielort haben sich im Bereich Niederzier Mitte erhöht.

Die Pendlerströme von und nach Niederzier sind erheblich. Da auch zahlreiche Einpendler Niederzier aufsuchen, sind viele Relationen stark ausgeprägt. Davon sind jedoch viele nur bedingt ÖPNV-relevant (Arbeitsplätze im Tagebau). Innerhalb des Kreises Düren ist neben dem überragenden Strom Nieder-

zier – Düren auch der Strom von und nach Jülich sehr groß. Aus den umliegenden Kreisen und Städten sind sowohl aus Richtung Westen, als auch aus Richtung Osten starke Ströme zu verzeichnen. Auch der Anteil der Binnenpendler ist leicht erhöht.

6.12.5 Zielkonzept mit Maßnahmenempfehlungen

Regionalverkehr

In der Gemeinde Niederzier liegt der Schwerpunkt auf einer Verbesserung der regionalen Anbindung. Künftig werden zwei Schnellbuslinien das Gemeindegebiet von Niederzier berühren. Eine moderate Verbesserung der Verbindungen zwischen den Ortsteilen wird ebenfalls zum Ziel des Nahverkehrsplans.

Die Schaffung einer neuen Schnellbuslinie **SB 238** ist Teil des Zielkonzeptes. Das Schnellbusangebot der Linie SB 238 ergänzt die vorhandene und weiter zu betreibende **Linie 238** auf dem Laufweg Düren – Arnoldsweiler – Oberzier – Niederzier – Krauthausen mit einem neuen Anschluss dort an den Bahnhof der Rurtalbahn. Die Linie 238 bedient weiterhin den Ortsteil Ellen. Die SB 238 soll die sehr hohen Pendlerpotenziale stärker auf den ÖPNV lenken, einerseits durch die direkte Verbindung ins Ortszentrum von Düren, andererseits über den Umstieg in Krauthausen in die Rurtalbahn. Am Bahnhof Krauthausen sind optimale Umsteigebeziehungen zwischen Schnellbus und Bahn in die jeweilige Fahrgast-Hauptlastrichtung zu sichern.

Eine weitere Schnellbuslinie wird als **SB 235** von Girbelsrath über Merzenich-Mitte und Merzenich S-Bahn nach Niederzier verkehren und als Endpunkt das Forschungszentrum in Jülich erhalten. Halte sind in Ellen, Oberzier und Niederzier vorgesehen. Damit verbessert sich für die aus Richtung Westen anreisenden Nutzer der S-Bahn die Verbindung in Richtung Forschungszentrum. Für diesen Personenkreis sind nun aber auch Fahrten nach Niederzier deutlich attraktiver. In der Gegenrichtung steht den Einwohnerinnen und Einwohnern von Niederzier eine attraktive Schnellverbindung sowohl zum Forschungszentrum als auch zur S-Bahn und damit in Richtung Köln zur Verfügung. Die Linie verkehrt mit ca. 7 Fahrtenpaaren im Zeitfenster des Berufsverkehrs. Falls der Umlauf es ermöglicht, kann die Linie optional bis Frauwüllesheim oder ggf. Eschweiler über Feld verlängert werden, wo Anschlüsse an weitere Linien möglich sind. Zu den neu geplanten Schnellbussen samt Schnellbus-Korridoren siehe auch Kapitel 5.3.

Die **Linie 235** verkehrt von Girbelsrath aus weitgehend auf dem gleichen Linienweg wie die SB 235 und nimmt zusätzliche Erschließungsaufgaben wahr. Für den Bedarf im Schülerverkehr auf der Achse Jülich – Niederzier – Merzenich sind ggf. zusätzliche Fahrten auf den Bestandslinien einzurichten.

Die „langen“ Fahrten der **Linie 209**, die derzeit von Düren bis Morschenich führen, werden gemeinsam mit den Fahrten der **Linie 236** Düren – Niederzier zu einer Gesamtlinie vereinigt, wodurch sich verbesserte Fahrzeugumläufe realisieren lassen.

Ortsverkehr

Niederzier ist damit im Bereich des Regionalverkehrs durch die Rurtalbahn und die SB-Linien nahezu optimal bedient. Im Ortsverkehr bestehen jedoch Lücken dahingehend, dass die beiden Achsen kaum Verbindungen untereinander aufweisen und daher auch die Einbindung der Ortsteile an das kommunale Zentrum nicht befriedigt. Allerdings ist die Nachfrage auch nicht sehr groß, wie der Blick auf die Binnenpendler (werktäglich 789 Personen) und vor allem die Auslastung der vorhandenen Fahrten aufzeigen.

Aus diesem Grunde erhält die **Linie 234** über die Fahrten im reinen Schülerverkehr hinaus ein Angebot im Bedarfsverkehr in Form eines Rufbusses, welches die Schülerfahrten um ein Angebot von rund 7 Fahrtenpaaren pro Tag ergänzt. Dabei sind je nach Bedarf verschiedene Linienwege möglich, die flexibel bedient werden können. Insgesamt soll sich über die Normalverkehrszeit ein angenäherter 120-Minutentakt ergeben. Der Linienweg der Rufbusse kann dem jeweiligen Fahrtbedarf angepasst werden und vom Linienweg der Linie 234 abweichen, um alle Ortslagen zu erschließen.

Das Angebot ist als Probeangebot einzurichten. Sollte es erfolgreich sein, kann eine Ausweitung der Verkehre der Normalverkehrszeit sowie eine Einführung am Abend und am Wochenende durchgeführt werden. Diese Ausweitung ist jedoch von der realisierten Nachfrage abhängig zu machen.

Niederzier: Schematische Darstellung des Liniennetzes NVZ (werktags)

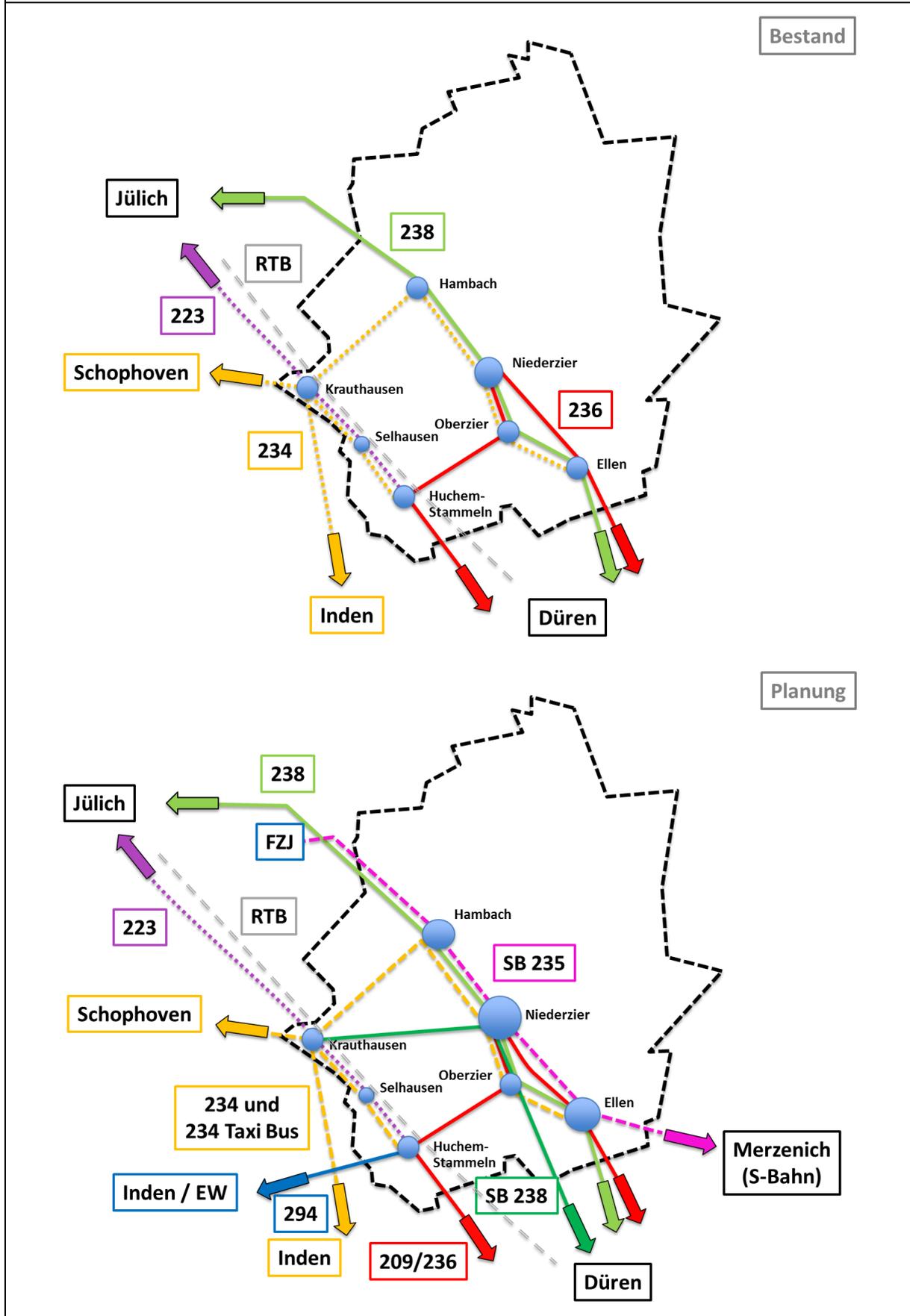


Abb. 144: Schematischer Liniennetzplan Gemeinde Niederzier im Bestand und im Zielkonzept

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

Veränderung ggü. 2015 / Zielnetz / Maßnahme NVP										
Linie	Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Mo-Fr HVZ	Mo-Fr	Sa	So	Summe je Woche		
108	Jülich - Inden - Langerwehe - Niederzier - Düren	Regionalbus	bed.	0	0	0	0	0		
108	Jülich - Inden - Langerwehe - Niederzier - Düren	Regionalbus	k.A.		0	0	0	0		
223	Jülich - Altenburg - Daubenrath - Huchem-Stammeln	Regionalbus	bed.	0	0	0	0	0		
223	Jülich - Altenburg - Daubenrath - Huchem-Stammeln	Regionalbus	k.A.		0	0	0	0		
234	Huchem-Stammeln - Krauthausen - Inden - Elen - Niederzier - Hambach	Regionalbus	bed.	0	7	0	0	35	Ergänzung um ein Angebot mit Anrufintaxi zur Anbindung der westlichen Ortsteile an die Schnellbusse und der östlichen Ortsteile an die Rurtalbahn in Niederzier. Umfang ca. 7 Fahrtenpaare. Durchführung als Versuchsbetrieb.	
234	Huchem-Stammeln - Krauthausen - Inden - Elen - Niederzier - Hambach	Regionalbus	k.A.		0	0	0	0		
235	Niederzier - Elen - Merzenich SBHf - Gribelsrath	Regionalbus	bed.	0	0	0	0	0		
235	Niederzier - Elen - Merzenich SBHf - Gribelsrath	Regionalbus	k.A.		0	0	0	0		
SB 235	FZ Jülich - Niederzier - Elen - Merz. SBHf - Merzenich - Gribelsrath	Schnellbus	k.A.	7	0	0	0	35	Umwandlung der Linie 235 in eine Schnellbuslinie im Zeitfenster des Berufsverkehrs. 3 FP morgens, 4 FP nachmittags/abends. Bedienung im gesamten Linienverlauf. Verlängerung um den Abschnitt Niederzier - Forschungszentrum Jülich, ggf. um Gribelsrath - Eschweiler über Feld - Frauwüllesheim - Gribelsrath.	
SB 235	FZ Jülich - Niederzier - Elen - Merz. SBHf - Merzenich - Gribelsrath	Schnellbus	k.A.		0	0	0	0		
236	Düren - Huchem-Stammeln - Niederzier - Merzenich	Regionalbus	120	0	-1	0	0	-5	Verknüpfung der Linie mit der Linie 209 (Fahrten Düren - Morschenich). Dadurch effizienter Fahrzeuginsatz. Schrittweise Reduzierung der Bedienung von Morschenich, dafür Ausweitung des Angebotes für Neu-Morschenich.	
236	Düren - Huchem-Stammeln - Niederzier - Merzenich	Regionalbus	k.A.		0	0	0	0		
238	Düren - Arnoldsweiler - Niederzier - Stetternich - Jülich	Regionalbus	60	0	-2	0	0	-10		
238	Düren - Arnoldsweiler - Niederzier - Stetternich - Jülich	Regionalbus	120		0	0	0	0		
SB 238	Düren - Arnoldsweiler - Niederzier - Krauthausen	Schnellbus	k.A.	7	0	0	0	35	Neue Schnellbuslinie in Ergänzung zur Bestandslinie 238. Zeitfenster: Hauptverkehrszeit mit 7 FP.	
SB 238	Düren - Arnoldsweiler - Niederzier - Krauthausen	Schnellbus	k.A.		0	0	0	0		
294	Huchem-Stammeln - Merken - Inden/Altdorf - Weisweiler	Regionalbus	k.A.	7	0	0	0	35	Fahrtenverdichtung auf dem Abschnitt: Huchem-Stammeln (neu) - Merken (Anschluss 216) - Inden - Frenz - Weisweiler. Perspektivisch Führung bis Eschweiler-Zentrum	
294	Huchem-Stammeln - Merken - Inden/Altdorf - Weisweiler	Regionalbus	k.A.		0	0	0	0	Sa und So Anbindung Indemann. Alternativ über die Linie 216	
N 01	Birkendorf - Huchem-Stammeln - Jülich - Niederzier - Arnoldsweiler	Nachtbus	bed.	0	0	0	0	0		
N 01	Birkendorf - Huchem-Stammeln - Jülich - Niederzier - Arnoldsweiler	Nachtbus	bed.		0	0	0	0		

Tab. 145: Zielkonzept 2018 für Niederzier - Veränderungen gegenüber Status quo

Mobilstationen in Niederzier werden für folgende Standorte vorgeschlagen:

Huchem-Stammeln
Niederzier Mitte
Krauthausen Bhf.
Hambach Schebben
Oberzier Dorfplatz
Ellen Reitweg
Selhausen

Zusammenfassung der wichtigsten Maßnahmen:

- Deutlich verbesserte Anbindung an die S-Bahn in Merzenich und an den Hauptort Merzenich
- Attraktive Schnellverbindung von und zur Stadt Düren
- Anbindung an das Forschungszentrum in Jülich in der Hauptverkehrszeit
- Verbesserte Anbindung an die Rurtalbahn im Bahnhof Krauthausen
- Stärkung des 00/30er Knotens am Bahnhof Huchem-Stammeln
- Ausweitung der Angebote im ALT/AST-Verkehr
- Angebote für multimodale Mobilität in allen Ortsteilen

6.13 Nörvenich

6.13.1 Analyse ÖPNV-Bediensstruktur und -umfang

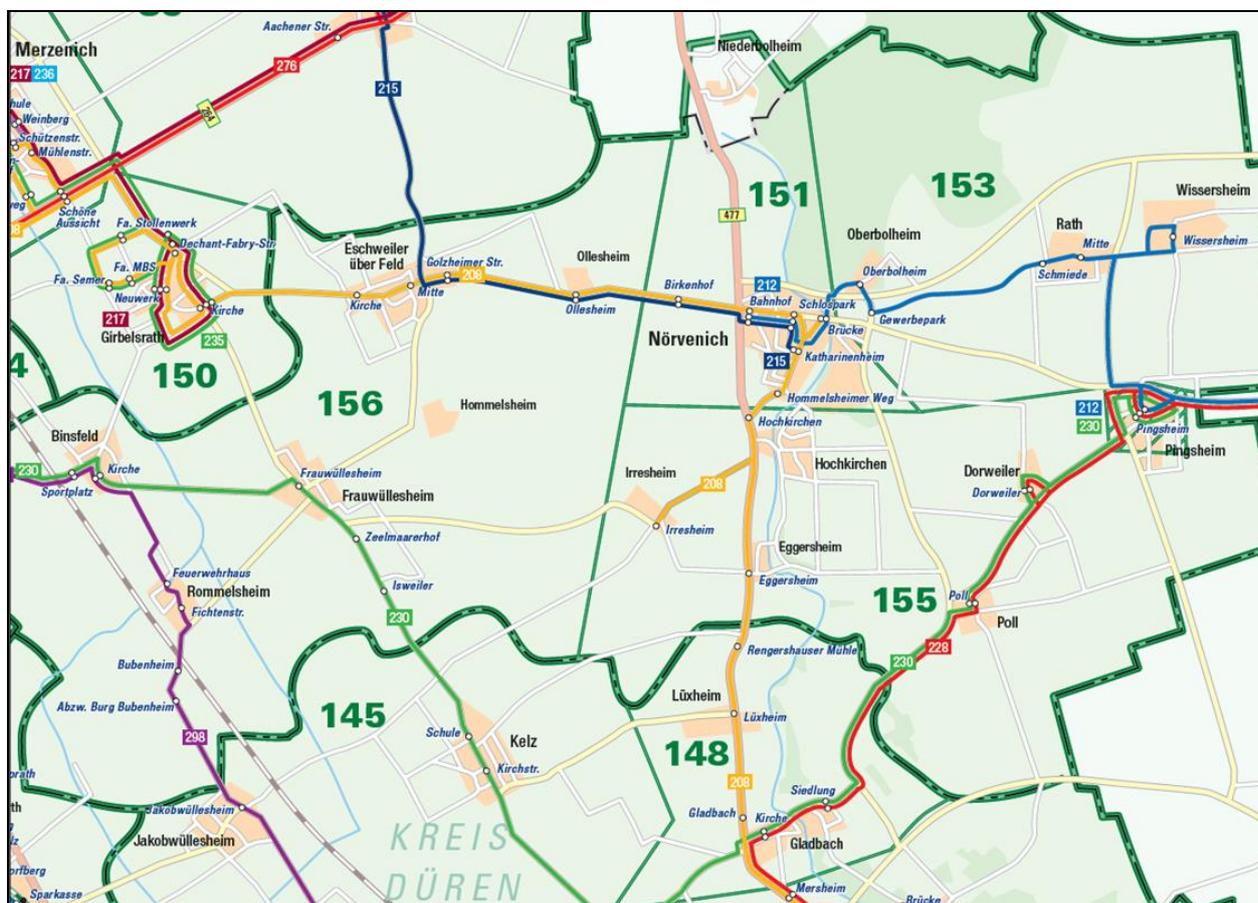


Abb. 146: Linienetzplan Gemeinde Nörvenich im Bestand (Quelle: AVV)

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

Linie	Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Bemerkungen
208	Düren - Merzenich - Nörvenich - Zülpich	Regionalbus	60	
208	Düren - Merzenich - Nörvenich - Zülpich	Regionalbus	60	
212	Nörvenich - Wissersheim - Pingsheim - Lechenich	Regionalbus	bed.	
212	Nörvenich - Wissersheim - Pingsheim - Lechenich	Regionalbus	bed.	
215	Nörvenich - Golzheim - Buir und zurück	Regionalbus	bed.	3 Fahrtenpaare
215	Nörvenich - Golzheim - Buir und zurück	Regionalbus	k.A.	
228	Sievernich - Müddersheim - Lechenich und zurück	Regionalbus	bed.	
228	Sievernich - Müddersheim - Lechenich und zurück	Regionalbus	bed.	
230	Düren - Kelz - Poll - Pingsheim	Regionalbus	bed.	
230	Düren - Kelz - Poll - Pingsheim	Regionalbus	bed.	
298	Düren - Vettweiß - Zülpich - Enzen - Euskirchen	Regionalbus	60	
298	Düren - Vettweiß - Zülpich - Enzen - Euskirchen	Regionalbus	120	
N 02	Merzenich - Nörvenich - Vettweiß - Stockheim - Binsfeld	Nachtbus	bed.	
N 02	Merzenich - Nörvenich - Vettweiß - Stockheim - Binsfeld	Nachtbus	bed.	
Rufbus C	Nörvenich - Zülpich	Rufbus	60	
Rufbus C	Nörvenich - Zülpich	Rufbus	60	

Tab. 147: Linien in der Gemeinde Nörvenich im Bestand

6.13.2 Analyse Erschließungswirkung



Abb. 148: Analyse Erschließungswirkung – Einzugsbereiche der Haltestellen mit 300 m Radius bei Haltestellen mit mindestens 6 Fahrtenpaaren von Montag bis Freitag

6.13.3 Erreichbarkeitsanalyse

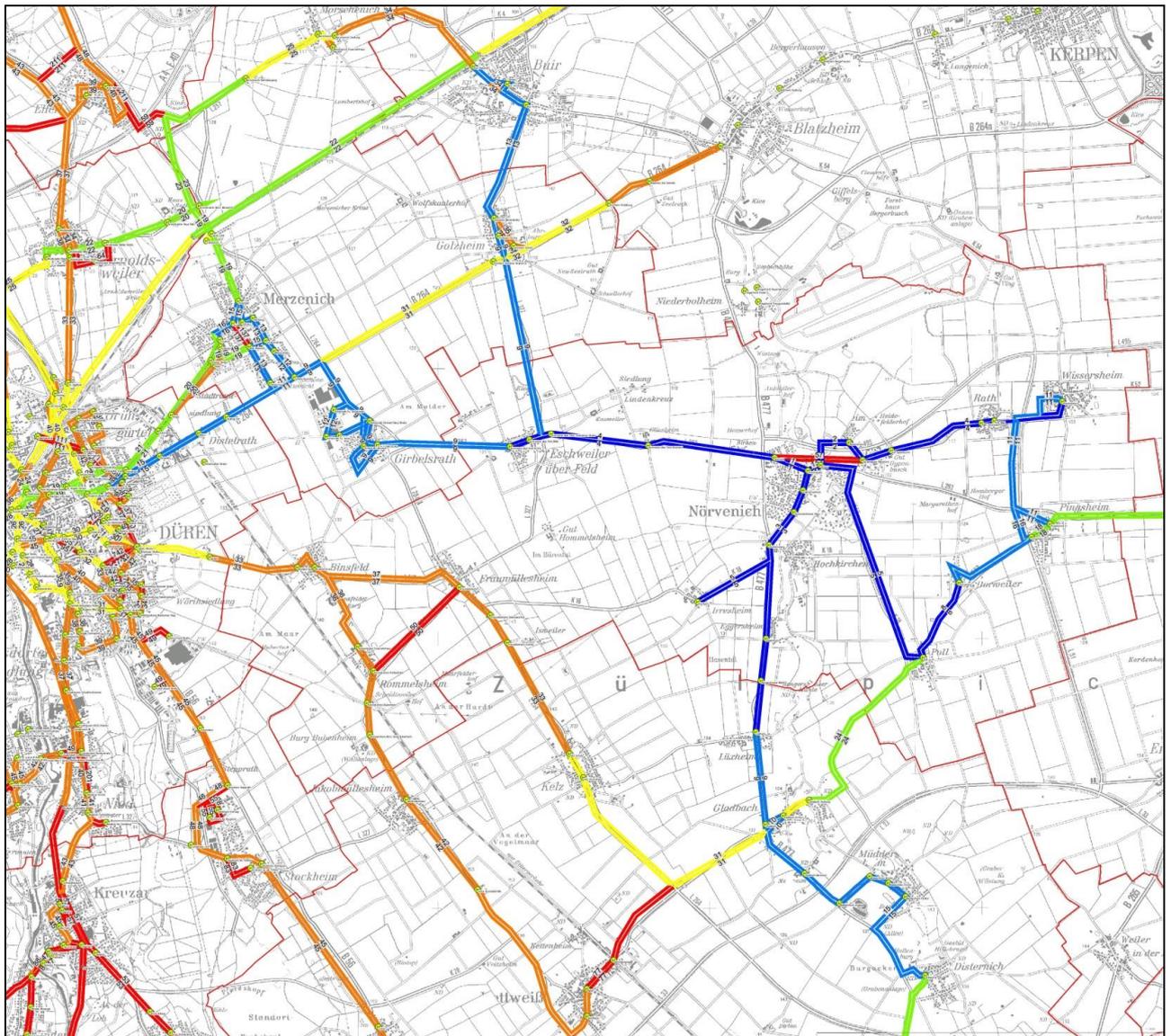


Abb. 149: Analyse Erreichbarkeit – Beförderungszeit im ÖPNV als Fahrzeit in Minuten zur zentralen Haltestelle Nörvenich Schlosspark; Farben von blau (kurze Fahrzeiten) nach rot (lange Fahrzeiten), Minutenangabe durch Zahlen

6.13.4 Fazit der Analyse

Die räumliche Erschließung in Nörvenich weist leichte Mängel im Hauptort und allen östlichen Ortsteilen auf. Die Verbindung per S-Bahn in Richtung Köln über Buir ist zeitlich günstiger als über Merzenich.

Die Reisezeiten zu vielen Zielen ist gut, z.B. Düren, Buir, Merzenich, Gladbach und in viele Ortsteile von Nörvenich. Problematische Reisezeiten sind von und nach Vettweiß, Kerpen und Kreuzau zu verzeichnen. Auch zwischen den Ortsteilen Binsfeld, Rommelsheim und Frauwüllesheim und dem Hauptort Nörvenich sind lange Fahrten notwendig.

6.13.5 Zielkonzept mit Maßnahmenempfehlungen

In der Gemeinde Nörvenich liegt der Schwerpunkt auf einer Verbesserung der regionalen Anbindung in Richtung Vettweiß und vor allem Düren. Insbesondere aber wird die Anbindung an den Großraum Köln verbessert. Künftig werden zwei Schnellbuslinien das Gemeindegebiet von Nörvenich berühren, um die hohen Pendlerpotenziale auf den ÖPNV zu verlagern. Zum Schnellbuskonzept siehe auch Kapitel 5.3.

Die Linie 208 wird durch eine Schnellbuslinie **SB 208** überlagert, die einen kurzen Linienweg (Düren – Nörvenich Hauptort) und einen langen Linienweg (weiter von Nörvenich über Gladbach nach Zülpich) erhält. Sie kann auf Grund ihrer Linienführung nur mäßig beschleunigt werden, erhält jedoch im Bereich Nörvenich ein verdichtetes Verkehrsangebot in der Hauptverkehrszeit und am Abend. Dadurch verbessert sich die Anbindung in Richtung Düren deutlich und in die östlichen Ortsteile von Vettweiß geringfügig.

Die heutige **Linie 215** von Nörvenich über Golzheim zum S-Bahnhof Buir wird zu einer Schnellbuslinie **SB 215** aufgewertet, die über Nörvenich hinaus künftig auch über Gladbach und Vettweiß bis Froitzheim verkehrt, so dass sowohl Anschlüsse an den SB 98, als auch im Falle einer Reaktivierung der Bördebahn, an diese gegeben sein werden. Die Linie verkehrt im Zeitfenster des Berufsverkehrs mit insgesamt 7 täglichen Fahrtenpaaren und bietet für Nörvenich-Zentralort und die unmittelbar südlich davon gelegenen Ortsteile eine deutlich verbesserte Anbindung an den S-Bahnhof Buir und damit in den Raum Köln.

Die **Linie 298** erhält bei grundsätzlich unverändertem Fahrtenangebot eine andere Fahrplanlage. Damit kann im Bereich des Nachbaraufgabenträgers ein 30-Minutentakt zwischen Zülpich und Euskirchen realisiert werden. Die Anschlüsse an den SPNV in Düren und Euskirchen verändern sich dadurch, bleiben aber passend. Im Falle der Reaktivierung der Bördebahn wird die Linie umstrukturiert um ein Parallelangebot zu vermeiden. Dadurch kann dann die Linienführung der heutigen 230 häufiger bedient werden.

Einzelne Fahrten der **Linie 212** werden zur verbesserten Erschließung in Nörvenich herangezogen. Daher wird es ein Grundangebot mit einigen Fahrtenpaaren pro Tag geben, mit dem Nörvenich-Hauptort und die Ortsteile Irresheim, Frauwüllesheim, Rommelsheim und Binsfeld verbunden werden. Von dort aus werden die Fahrten bis Düren weitergeführt.

Optional kann auch der **SB 235** Jülich – Niederzier – Merzenich-Girbelsrath bis Nörvenich verlängert werden, falls der Umlauf dies wirtschaftlich ermöglicht. Dafür käme als Ein-Richtungsschleife Girbelsrath – Eschweiler über Feld – Frauwüllesheim – Girbelsrath in Betracht.

Nörvenich: Schematische Darstellung des Liniennetzes NVZ (werktags)

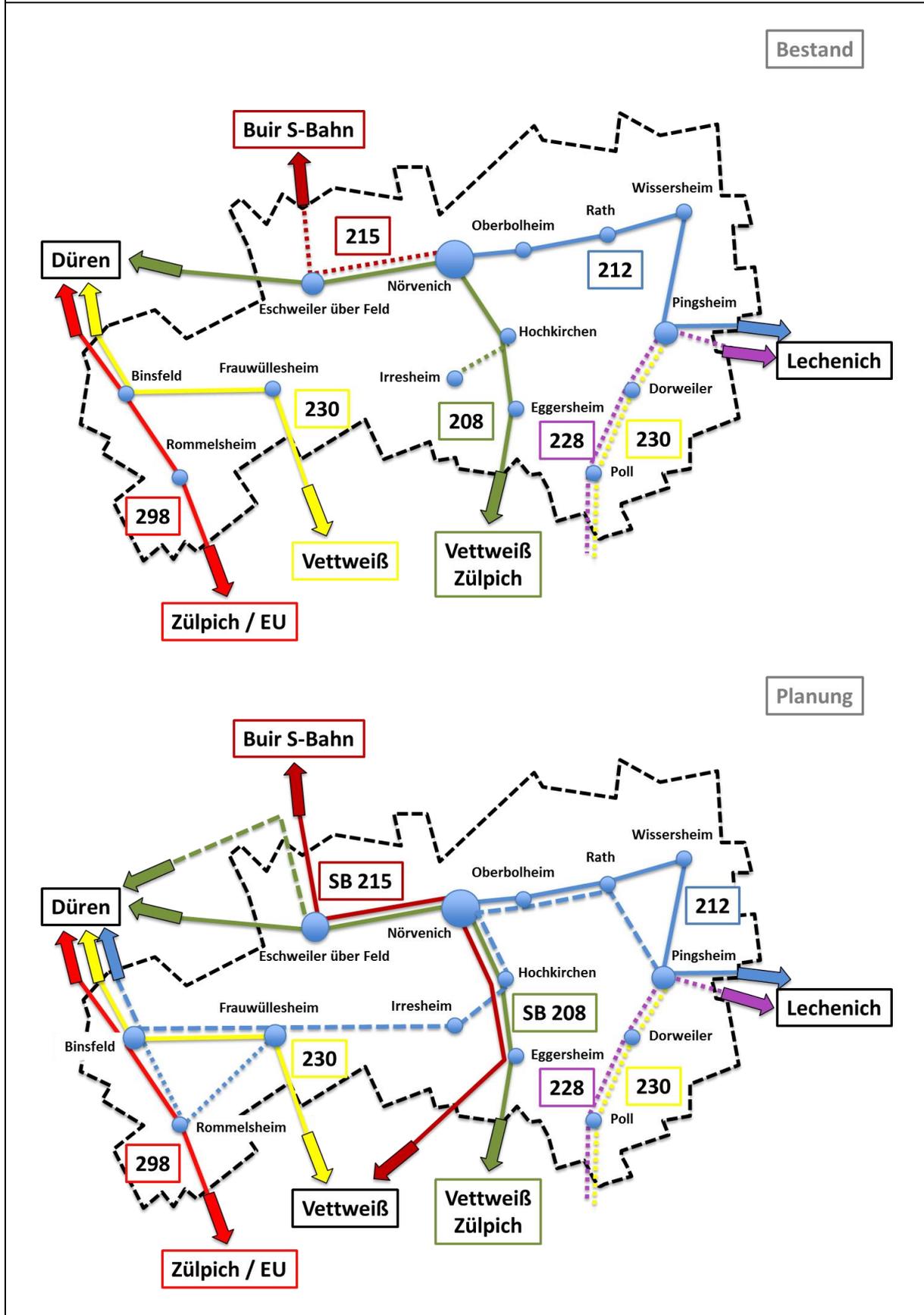


Abb. 150: Schematischer Liniennetzplan Gemeinde Nörvenich im Bestand und im Zielkonzept

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

Veränderung ggü. 2015 / Zielnetz / Maßnahme NVP										
Linie	Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Mo-Fr HVZ	Mo-Fr	Sa	So	Summe je Woche		
208	Düren - Merzenich - Nörvenich - Zülpich	Regionalbus	60	0	-3	0		-15		
208	Düren - Merzenich - Nörvenich - Zülpich	Regionalbus	60		2	0	0	10	Angebotsverdichtung mit 2 FP abends	
SB 208	Düren - Merzenich - Nörvenich - Zülpich	Schnellbus	k.A.	6	0	0		30	Expressfahrten als SB 208 mit leicht beschleunigter Fahrzeit. Führung im Wechsel über Girkelsrath oder über Golzheim. Führung bis Zülpich, wenn Aufgabenträger Kreis EJU zustimmt.	
SB 208	Düren - Merzenich - Nörvenich - Zülpich	Schnellbus	k.A.		0	0	0	0		
SB 208	Düren - Merzenich - Nörvenich	Schnellbus	k.A.	4	0	0		20	Expressfahrten als SB 208 mit leicht beschleunigter Fahrzeit. Führung im Wechsel über Girkelsrath oder über Golzheim. Führung bis Nörvenich, ggf. bis Pingsheim.	
SB 208	Düren - Merzenich - Nörvenich	Schnellbus	k.A.		0	0	0	0		
212	Nörvenich - Widdersheim - Pingsheim - Lechenich	Regionalbus	bed.	2	2	0		20	Linienverlängerung: Führung von 4 FP über Irresheim, Frauwüllesheim, Rommelsheim und Binsfeld nach Düren. Die Angaben zu den FP in den vorstehenden Spalten beziehen sich nur auf diesen Abschnitt.	
212	Nörvenich - Widdersheim - Pingsheim - Lechenich	Regionalbus	bed.		0	0	0	0		
215	Nörvenich - Golzheim - Buir und zurück	Regionalbus	bed.	+7				35	Umwandlung in eine Schnellbuslinie im Zeitfenster des Berufsverkehrs. 3 FP morgens, 4 FP nachmittags/abends. Verlängerung der Linie um den Abschnitt Nörvenich - Gladbach - Vettweiß - Froitzheim (Anschluss Bördebahn und SB 99).	
215	Nörvenich - Golzheim - Buir und zurück	Regionalbus	k.A.					0		
228	Severnich - Müddersheim - Lechenich und zurück	Regionalbus	bed.	0	0	0		0		
228	Severnich - Müddersheim - Lechenich und zurück	Regionalbus	bed.		0	0	0	0		
230	Düren - Kelz - Poll - Pingsheim	Regionalbus	bed.	0	0	0		0	Bei Umsetzung der Bördebahn: Ausweitung des Verkehrsangebotes und Zubringerfahrten zu den Zugangsstellen der Bördebahn.	
230	Düren - Kelz - Poll - Pingsheim	Regionalbus	bed.		0	0	0	0	Bei Umsetzung der Bördebahn: Ausweitung des Verkehrsangebotes und Zubringerfahrten zu den Zugangsstellen der Bördebahn.	
298	Düren - Vettweiß - Zülpich - Enzen - Euskirchen	Regionalbus	60	0	0	0		0	Neue Fahrplanelage zur Realisierung eines Takt 30 mit der Linie 298 zwischen Zülpich und Euskirchen. Im Falle der Reaktivierung der Bördebahn Umstrukturierung.	
298	Düren - Vettweiß - Zülpich - Enzen - Euskirchen	Regionalbus	120		0	0	0	0	Neue Fahrplanelage zur Realisierung eines Takt 30 mit der Linie 298 zwischen Zülpich und Euskirchen. Im Falle der Reaktivierung der Bördebahn Umstrukturierung.	
N 02	Merzenich - Nörvenich - Vettweiß - Stockheim - Binsfeld	Nachtbus	bed.	0	0	0		0		
N 02	Merzenich - Nörvenich - Vettweiß - Stockheim - Binsfeld	Nachtbus	bed.		0	0	0	0		
Rufbus C	Nörvenich - Zülpich	Rufbus	60	0	0	0		0		
Rufbus C	Nörvenich - Zülpich	Rufbus	60		0	0	0	0		

Tab. 151: Zielkonzept 2018 für Nörvenich - Veränderungen gegenüber Status quo

Mobilstationen der Kategorien 3 bis 5 werden für folgende Standorte in Nörvenich vorgeschlagen:

Nörvenich
Bahnhof
Katharinenheim
E.ü.F. Golzheimer Straße
Binsfeld Kirche
Pingsheim
Frauwüllesheim
Rommelsheim Fichtenstr.
Iresheim
Eggersheim
Dorweiler
Poll
Hochkirchen
Wissersheim
Rath Mitte Oberbolheim
Ollesheim

Zusammenfassung der wichtigsten Maßnahmen:

- Deutlich verbesserte Anbindung an die S-Bahn in Buir (und damit an Köln) sowie Richtung Vettweiß im Berufsverkehr
- Attraktivere Verbindung von und zur Stadt Düren
- Anbindung an den SB 98 und im Falle der Reaktivierung der Bördebahn an diese – Richtung Zül-pich/Euskirchen
- Schaffung eines Grundangebotes im Ortsverkehr Binsfeld / Frauwüllesheim in den Hauptort Nörve-nich
- Angebote für multimodale Mobilität in allen Ortsteilen

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

Linie	Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Bemerkungen
270	Jülich - Pattern - Spiel - Hasselsweiler - Titz	Regionalbus	60	
270	Jülich - Pattern - Spiel - Hasselsweiler - Titz	Regionalbus	bed.	nur 3 FP an Samstagen
283	Rödingen - Niederembt - Elsdorf	Regionalbus	bed.	
283	Rödingen - Niederembt - Elsdorf	Regionalbus	k.A.	
284	Jülich - Welldorf - Rödingen - Titz - Jackerath	Regionalbus	60	
284	Jülich - Welldorf - Rödingen - Titz - Jackerath	Regionalbus	bed.	nur 3 FP an Samstagen
287	Linnich - Tetz - (Hottorf) - Hasselsweiler - Titz	Regionalbus	60/bed.	mehrere Linienäste mit stark variierender Bedienung
287	Linnich - Tetz - (Hottorf) - Hasselsweiler - Titz	Regionalbus	bed.	nur 3 FP an Samstagen
511	Titz - Linnich - Jülich - Aldenhoven	Regionalbus	bed.	nur für die Belange des Schülerverkehrs
511	Titz - Linnich - Jülich - Aldenhoven	Regionalbus	k.A.	
518	Titz - Linnich - Jülich	Regionalbus	bed.	nur für die Belange des Schülerverkehrs
518	Titz - Linnich - Jülich	Regionalbus	k.A.	
963	Köln-Weiden - Bergheim - Elsdorf - Titz-Rödingen	Regionalbus	60	
963	Köln-Weiden - Bergheim - Elsdorf - Titz-Rödingen	Regionalbus	k.A.	

Tab. 153: Linien in der Gemeinde Titz im Bestand

6.14.2 Analyse Erschließungswirkung

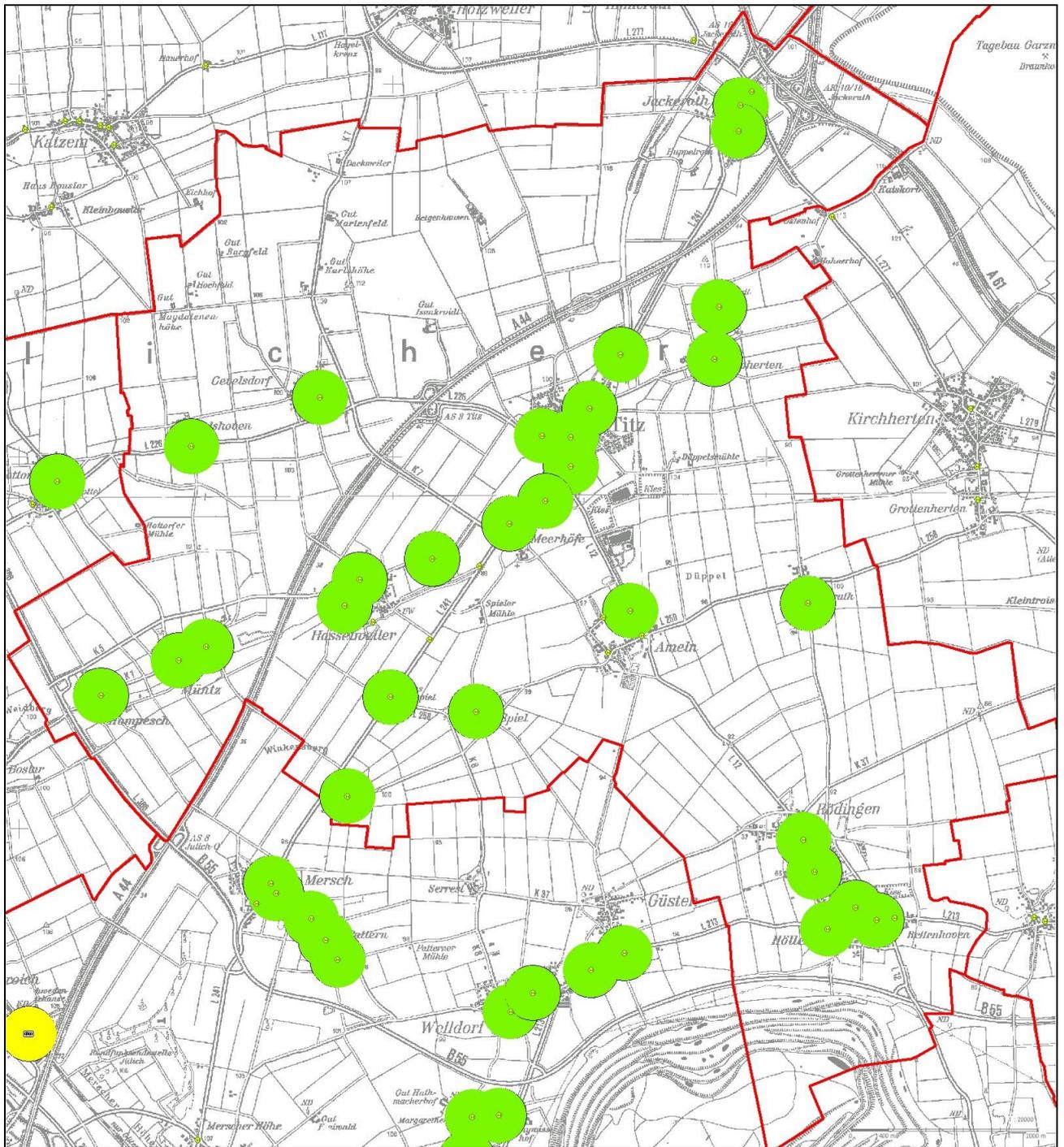


Abb. 154: Analyse Erschließungswirkung – Einzugsbereiche der Haltestellen mit 300 m Radius bei Haltestellen mit mindestens 6 Fahrtenpaaren von Montag bis Freitag

6.14.3 Erreichbarkeitsanalyse

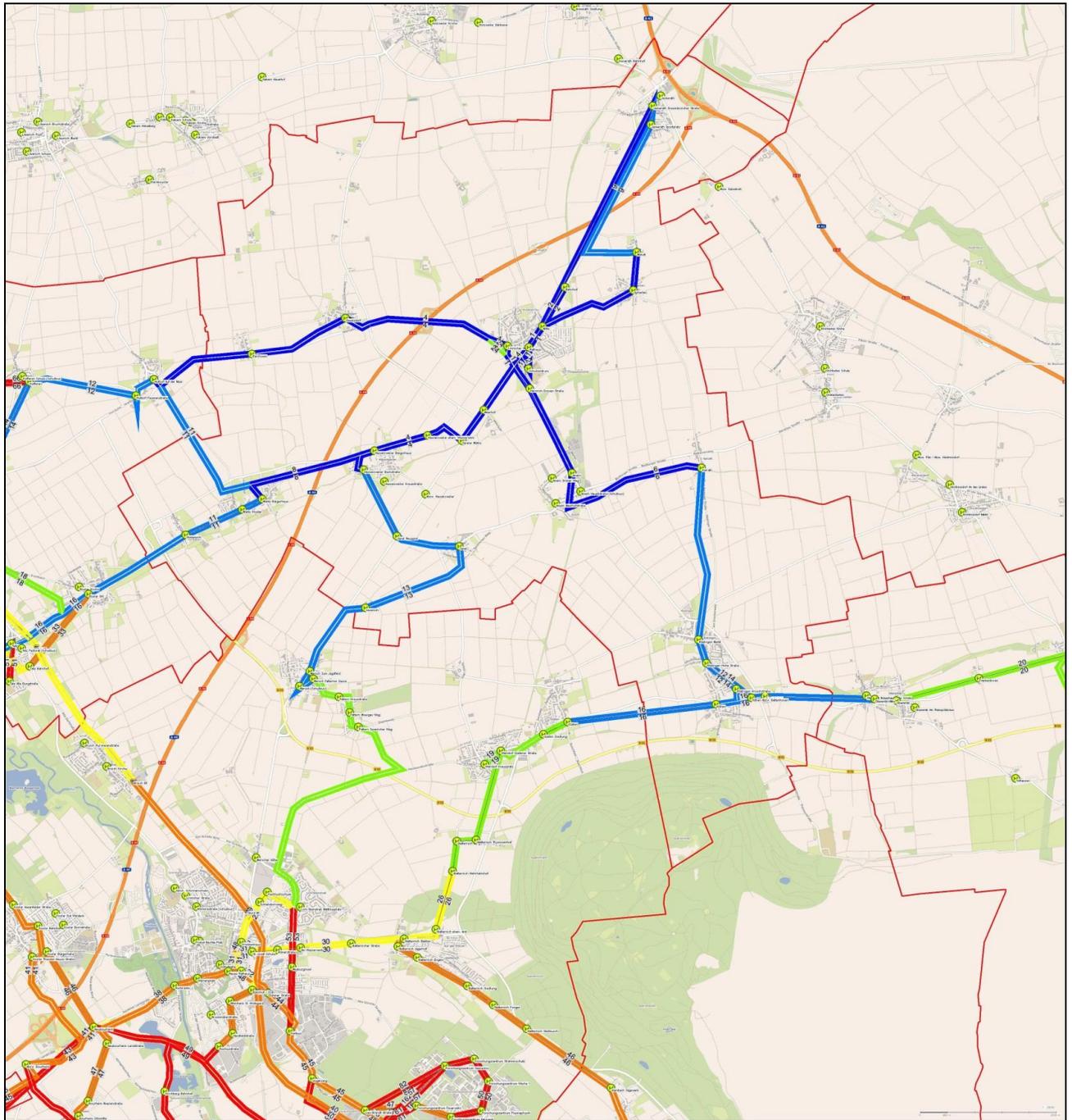


Abb. 155: Analyse Erreichbarkeit – Beförderungszeit im ÖPNV als Fahrzeit in Minuten zur zentralen Haltestelle Titz Rathaus; Farben von blau (kurze Fahrzeiten) nach rot (lange Fahrzeiten), Minutenangabe durch Zahlen

6.14.4 Fazit der Analyse

Die räumliche Erschließung und die Fahrtenhäufigkeit in Titz weisen in Ameln und im Hauptort leichte Mängel auf.

Das Pendlerpotenzial ist vor allem nach Jülich sehr hoch. Ferner gibt es mäßige Potenziale nach Köln, Düsseldorf, Aachen, Düren, Mönchengladbach, Linnich, Erkelenz und Grevenbroich. Die Reisezeiten

innerorts und nach Linnich sind gut, nach Jülich und darüber hinaus sind längere Reisezeiten zu verzeichnen.

6.14.5 Zielkonzept mit Maßnahmenempfehlungen

Für Titz sind folgende Maßnahmen im Zielkonzept vorgesehen:

- Überlagerung der **Linie 270** durch eine Schnellbuslinie **SB 270** auf direktem Linienweg zwischen Titz und Jülich, mit Fahrzeiten deutlich unter 30 Minuten. Die Linie verkehrt im Wechsel mit der Bestandslinie 270, die weiterhin alle Ortsteile im 120-Minutentakt und zusätzlichen Fahrten im Schülerverkehr bedient.
- Falls die Möglichkeit besteht, werden die Umläufe der Linien 270 und 287 miteinander verknüpft. Dadurch entstehen mehr Direktverbindungen für einzelne Ortsteile der Städte Jülich und Linnich sowie der Gemeinde Titz.
- Weitgehende Einrichtung eines Knotens zu Minute 00 an der Haltestelle Titz Rathaus.
- Darüber hinaus wird die **Linie 270** oder die **Linie 284**, je nachdem bei welcher Linie sich der günstigere Umlauf ergibt, mit sieben täglichen Fahrtenpaaren über Titz-Jackerath zum Bahnhof Erkelenz verlängert und bei Bedarf gegebenenfalls auch an die Innenstadt und das Schulzentrum angebunden. Die Umsetzung erfolgt als Probebetrieb.

Titz: Schematische Darstellung des Liniennetzes NVZ (werktags)

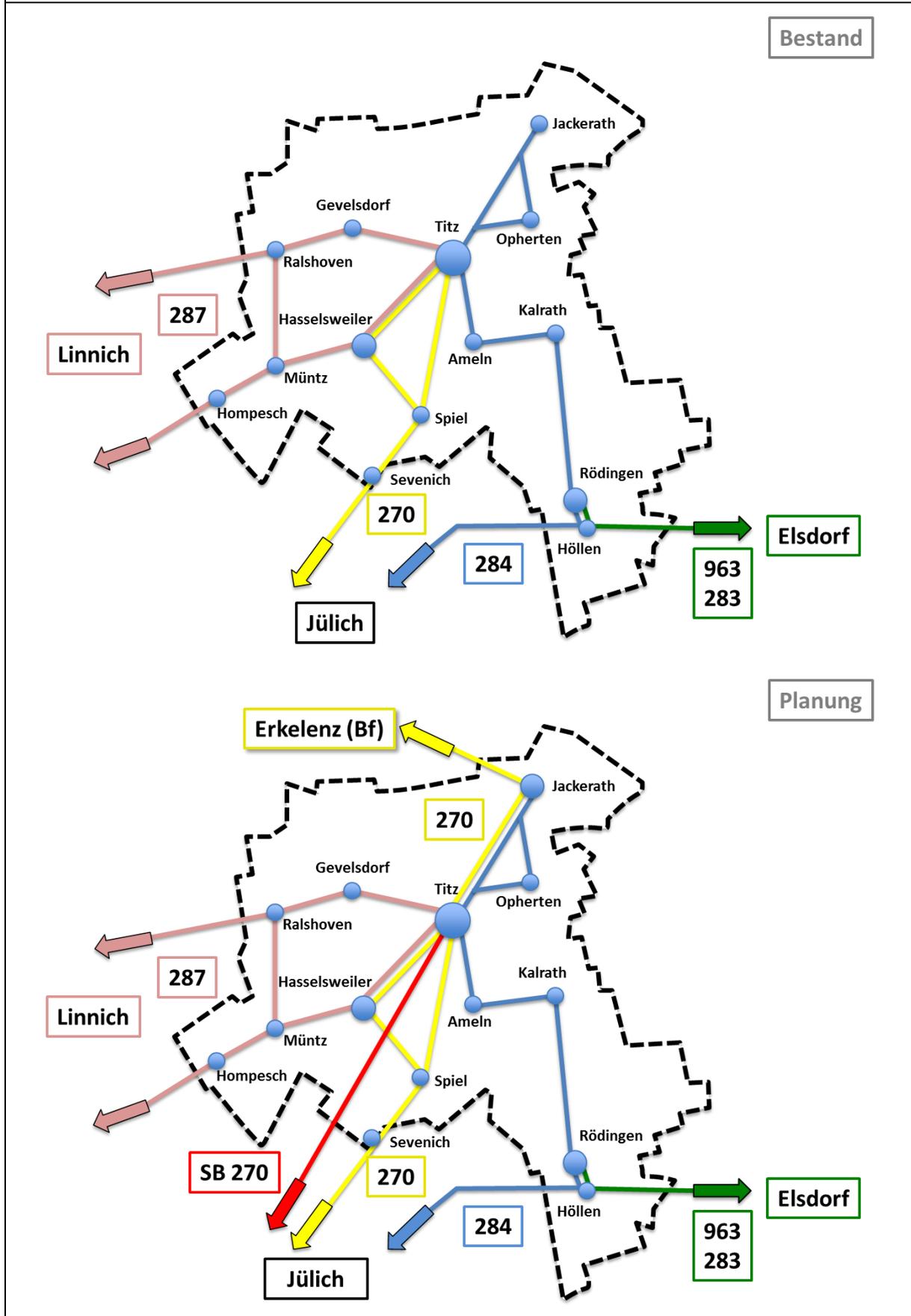


Abb. 156: Schematischer Liniennetzplan Gemeinde Titz im Bestand und im Zielkonzept

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

Veränderung ggü. 2015 / Zielnetz / Maßnahme NVP										
Linie	Linienverlauf	Produktmerkmale (Kp. 3.6)	Grundtakt	Mo-Fr HVZ	Mo-Fr	Sa	So	Summe je Woche		
270	Jülich - Pattern - Spiel - Hasselsweiler - Titz	Regionalbus	60	0	-2	0	0	-10	Bisheriger Linienverlauf im 120 Minutentakt zzgl. Fahrten im Schulerverkehr.	
270	Jülich - Pattern - Spiel - Hasselsweiler - Titz	Regionalbus	bed.	0	0	1	0	1	Ausweitung des Angebots am Samstag um ein Fahrtenpaar am Nachmittag, bei geringer Nachfrage Umwandlung des Gesamtangebotes in ein TaxiBus-Angebot. Linienverlauf über alle Ortsteile.	
270/284	Titz - Titz-Jackerath - Erkelenz EF - Erkelenz	Regionalbus	60	4	3	0	0	35	Ergänzen des Angebot Titz - Jackerath - Erkelenz mit 7 FP. Alternativ als Verlängerung der Linie 270 oder der Linie 284.	
270/284	Titz - Titz-Jackerath - Erkelenz EF - Erkelenz	Regionalbus	bed.	0	0	0	0	0		
SB 270	Jülich - Pattern - Neuspiel - Titz	Schnellbus	k.A.	6	4	0	0	50	Neue Schnellbuslinie. Linienweg Titz - Jülich auf direktem und schnellstem Wege im 60 Minutentakt in der HVZ und im 120 Minutentakt in der NVZ.	
SB 270	Jülich - Pattern - Neuspiel - Titz	Schnellbus	k.A.	0	0	0	0	0		
283	Rödingen - Niederrembt - Elsdorf	Regionalbus	bed.	0	0	0	0	0		
283	Rödingen - Niederrembt - Elsdorf	Regionalbus	k.A.	0	0	0	0	0		
284	Jülich - Weildorf - Rödingen - Titz - Jackerath	Regionalbus	60	0	0	0	0	0	Ergänzen des Angebot Titz - Jackerath - Erkelenz mit 7 FP. Alternativ als Verlängerung der Linie 270 oder der Linie 284.	
284	Jülich - Weildorf - Rödingen - Titz - Jackerath	Regionalbus	bed.	0	0	0	0	0		
287	Linnich - Tetz - (Hottorf) - Hasselsweiler - Titz	Regionalbus	60/bed.	0	0	0	0	0		
287	Linnich - Tetz - (Hottorf) - Hasselsweiler - Titz	Regionalbus	bed.	0	0	0	0	0		
511	Titz - Linnich - Jülich - Aldenhoven	Regionalbus	bed.	0	0	0	0	0		
511	Titz - Linnich - Jülich - Aldenhoven	Regionalbus	k.A.	0	0	0	0	0		
518	Titz - Linnich - Jülich	Regionalbus	bed.	0	0	0	0	0		
518	Titz - Linnich - Jülich	Regionalbus	k.A.	0	0	0	0	0		
963	Köln-Weiden - Bergheim - Elsdorf - Titz-Rödingen	Regionalbus	60	0	0	0	0	0		
963	Köln-Weiden - Bergheim - Elsdorf - Titz-Rödingen	Regionalbus	k.A.	0	0	0	0	0		

Tab. 157: Zielkonzept 2018 für Titz - Veränderungen gegenüber Status quo

Mobilstationen der Kategorien 3 bis 5 werden in Titz für folgende Standorte vorgeschlagen:

Titz
Rathaus
Mitte
Hasselsweiler Bürgerhaus
Rödingen Markt
Opherten
Ameln
Kalrath
Jackerath Grevenbroicher Straße
Höllen
Spiel
Sevenich
Müntz Bürgerhaus
Spiel
Neuspiel
Hompesch
Ralshoven
Gevelsdorf

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

Linie	Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Bemerkungen
208	Düren - Merzenich - Nörvenich - Zülpich	Regionalbus	60	
208	Düren - Merzenich - Nörvenich - Zülpich	Regionalbus	60	
215	Nörvenich - Golzheim - Buir und zurück	Regionalbus	bed.	3 Fahrtenpaare
215	Nörvenich - Golzheim - Buir und zurück	Regionalbus	k.A.	
228	Sievernich - Müddersheim - Lechenich und zurück	Regionalbus	bed.	
228	Sievernich - Müddersheim - Lechenich und zurück	Regionalbus	bed.	
230	Düren - Kelz - Poll - Pingsheim	Regionalbus	bed.	
230	Düren - Kelz - Poll - Pingsheim	Regionalbus	bed.	
231	Düren - Stockheim - Heimbach - Gemünd - Schleiden	Regionalbus	bed.	Abschnittsweise höchst unterschiedliche Bedienung, diverse Verkehrsaufgaben
231	Düren - Stockheim - Heimbach - Gemünd - Schleiden	Regionalbus	bed.	Abschnittsweise höchst unterschiedliche Bedienung, diverse Verkehrsaufgaben
298	Düren - Vettweiß - Zülpich - Enzen - Euskirchen	Regionalbus	60	
298	Düren - Vettweiß - Zülpich - Enzen - Euskirchen	Regionalbus	120	
N 02	Merzenich - Nörvenich - Vettweiß - Stockheim - Binsfeld	Nachtbus	bed.	
N 02	Merzenich - Nörvenich - Vettweiß - Stockheim - Binsfeld	Nachtbus	bed.	
Rufbus C	Nörvenich - Zülpich	Rufbus	60	
Rufbus C	Nörvenich - Zülpich	Rufbus	60	
SB 98	Düren - Stockheim - Zülpich - Euskirchen	Schnellbus	60	
SB 98	Düren - Stockheim - Zülpich - Euskirchen	Schnellbus	k.A.	

Tab. 159: Linien in der Gemeinde Vettweiß im Bestand

6.15.2 Analyse Erschließungswirkung

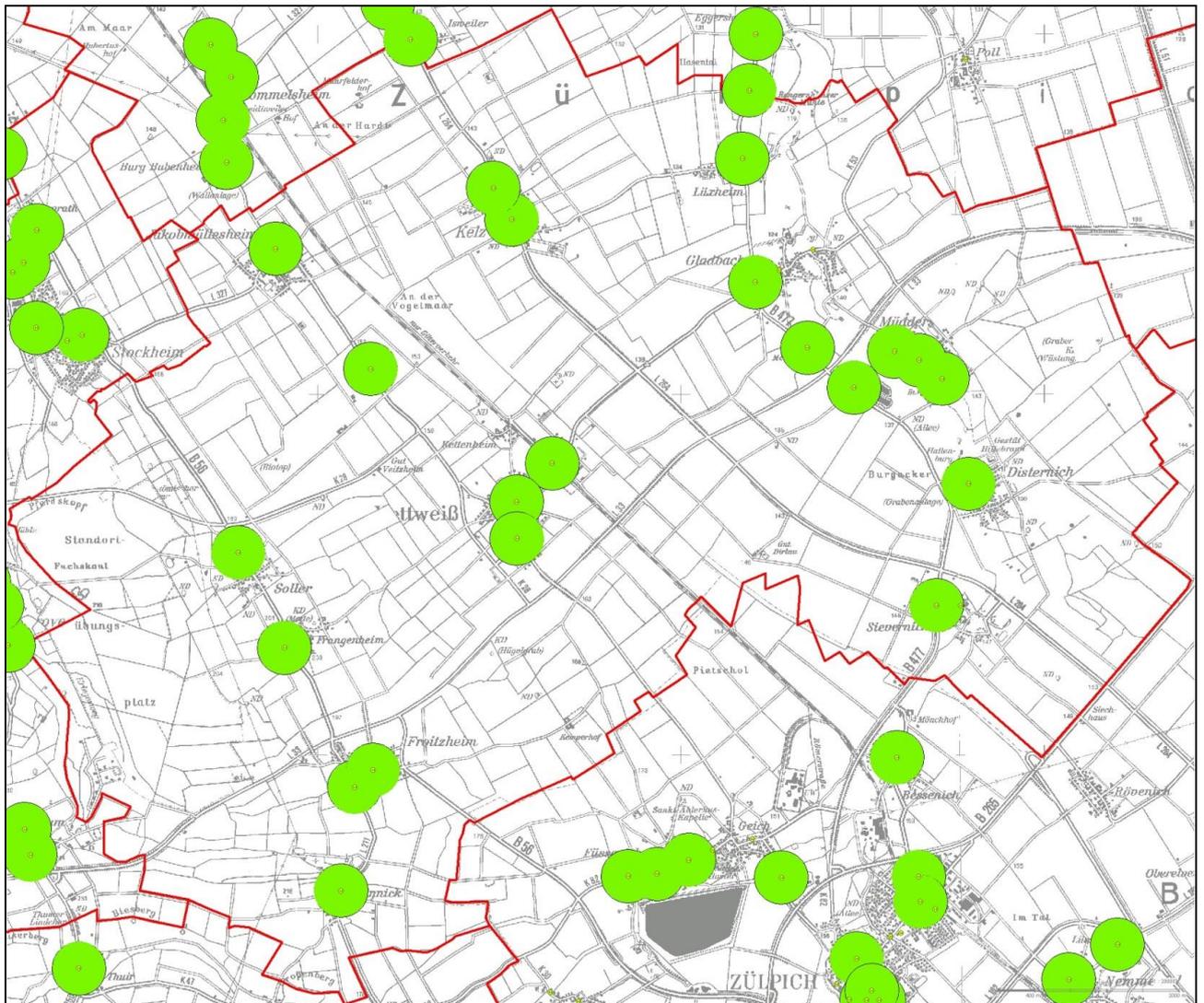


Abb. 160: Analyse Erschließungswirkung – Einzugsbereiche der Haltestellen mit 300 m Radius bei Haltestellen mit mindestens 6 Fahrtenpaaren von Montag bis Freitag

6.15.3 Erreichbarkeitsanalyse

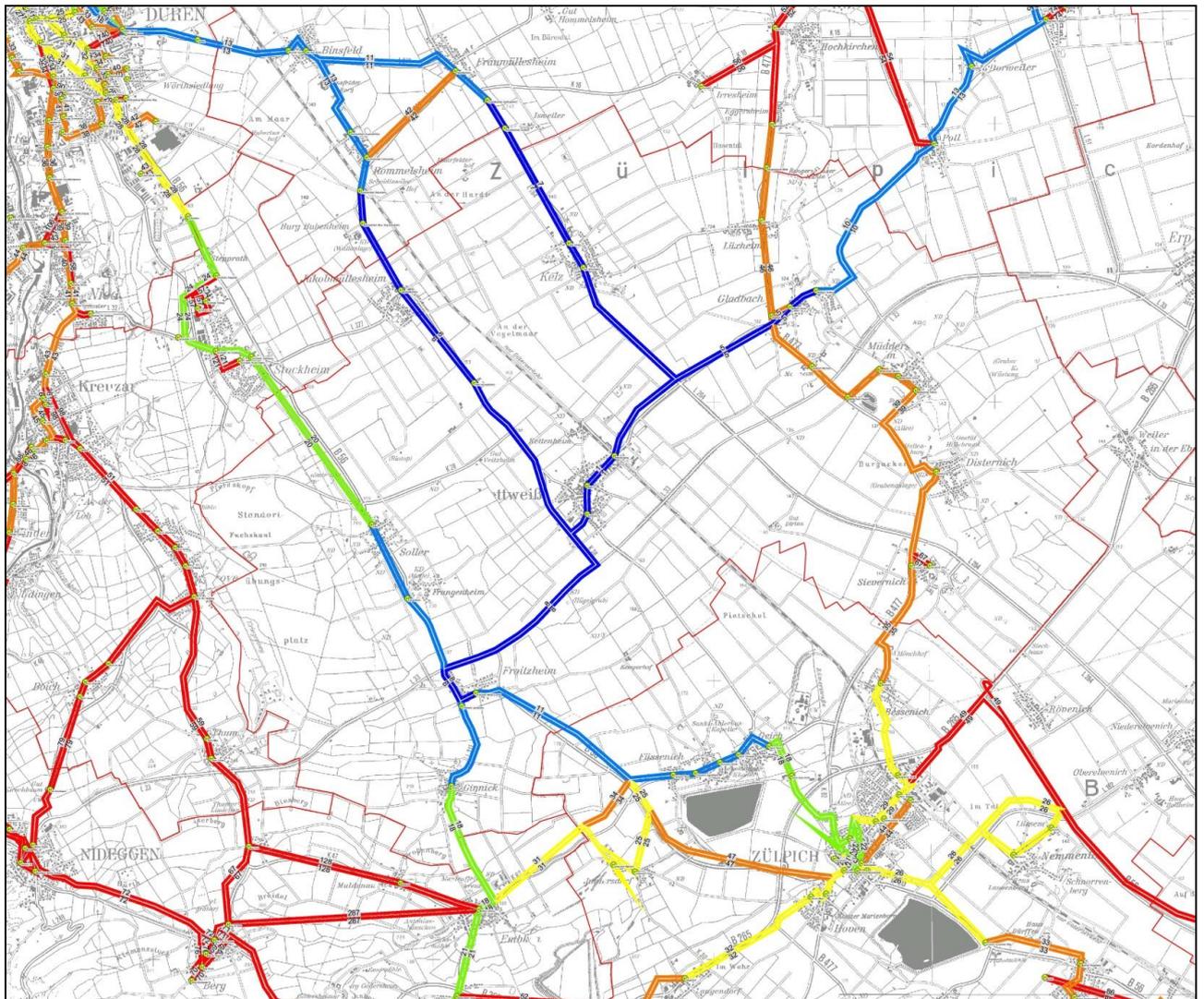


Abb. 161: Analyse Erreichbarkeit – Beförderungszeit im ÖPNV als Fahrzeit in Minuten zur zentralen Haltestelle Vettweiß Markt; Farben von blau (kurze Fahrzeiten) nach rot (lange Fahrzeiten), Minutenangabe durch Zahlen

6.15.4 Fazit der Analyse

Die räumliche Erschließung in Vettweiß weist nur geringfügige Mängel auf, jedoch ist die Fahrtenanzahl sehr niedrig. Die Verbindung Richtung Köln ist zeitaufwändig und es muss häufig umgestiegen werden.

Etwas höhere Pendlerzahlen finden sich von und nach Züllich, Kreuzau und Nörvenich. Das höchste Potenzial ist in Richtung Düren festzustellen.

6.15.5 Zielkonzept mit Maßnahmenempfehlungen

In der Gemeinde Vettweiß liegt der Schwerpunkt auf einer Verbesserung der regionalen Anbindung in Richtung Nörvenich und Düren. Insbesondere wird die Anbindung des Großraums Köln verbessert. Künftig werden zwei Schnellbuslinien das Gemeindegebiet von Vettweiß berühren. Zum Schnellbuskonzept siehe auch Kapitel 5.3.

Die Linie 208 wird durch eine Schnellbuslinie **SB 208** überlagert. Sie kann auf Grund ihrer Linienführung nur mäßig beschleunigt werden, im Bereich Vettweiß entsteht durch die Überlagerung beider Linien aber ein geringfügig verbessertes Gesamtangebot.

Die heutige **Linie 215** von Nörvenich über Golzheim zum S-Bahnhof Buir wird zu einer Schnellbuslinie aufgewertet, die über Nörvenich hinaus künftig auch über Gladbach und Vettweiß bis Froitzheim verkehrt, sodass sowohl Anschlüsse an den **SB 98**, als auch im Falle einer Reaktivierung der Bördebahn, an diese gegeben sein werden. Die Linie verkehrt im Zeitfenster des Berufsverkehrs mit insgesamt 7 täglichen Fahrtenpaaren und bietet für Vettweiß-Zentralort, Gladbach und Lückheim eine deutlich verbesserte Anbindung an den S-Bahnhof Buir und damit in den Raum Köln.

Die Linie 215 erhält in der Zeit zwischen 9:00 Uhr und 15:00 Uhr zwei zusätzliche Verbindungen, mindestens auf dem Abschnitt Vettweiß – Gladbach, um Verbindungen im Innerortsverkehr zu realisieren. Dieses Angebot wird in Form eines Probetriebs realisiert.

Im Planfall der Reaktivierung der Bördebahn mit einem regelmäßigen Verkehrsangebot auch an den Tagen Montag bis Freitag, wird eine Anbindung von Kreuzau an die Bördebahn mit der **Linie 201** geschaffen, die über Jakobwüllesheim bis zur Haltestelle Vettweiß Bahnübergang verlängert wird. Dort wird ein Knoten mit weiteren Buslinien und der Bördebahn eingerichtet. Für diese Relation besteht zwar kein sehr großer, aber doch ein bedeutender Bedarf, der in Kombination mit dem hohen Anteil des SPNV am Modal-Split zu einer ausreichenden Fahrgastnachfrage führen sollte. Zudem wird auf der Linie zwischen Kreuzau und Vettweiß ein Zusatzangebot für den Schülerverkehr mit 1 bis 3 Fahrtenpaaren eingerichtet, sofern hierfür ausreichender Bedarf besteht.

Bei den Linien **SB 98 und 298** bleibt das Fahrtenangebot grundsätzlich unverändert. Der Kreis Euskirchen strebt für die Linie SB 98 eine andere Fahrplanlage an. Die Linie 298 würde im Kreis Euskirchen einen gestrafften Linienverlauf erhalten. Damit kann im Bereich des Nachbaraufgabenträgers ein 30-Minutentakt zwischen Zülpich und Euskirchen realisiert werden. Die Anschlüsse an den SPNV in Düren und Euskirchen verändern sich dadurch, bleiben aber passend.

Im Falle der Reaktivierung der Bördebahn würde die Linie 298 umfassend verändert, um Parallelverkehre zu vermeiden und stattdessen Zulauf zur Bördebahn zu schaffen. Die Linie SB 98 bleibt auf dem Abschnitt Düren – Zülpich weitgehend unverändert bestehen.

Die **Linie 231** wird in mehrere Linien aufgeteilt, um die Nachfrage besser abbilden zu können. Das Fahrtenangebot in Vettweiß ändert sich substantiell nicht.

Vettweiß: Schematische Darstellung des Liniennetzes NVZ (werktags)

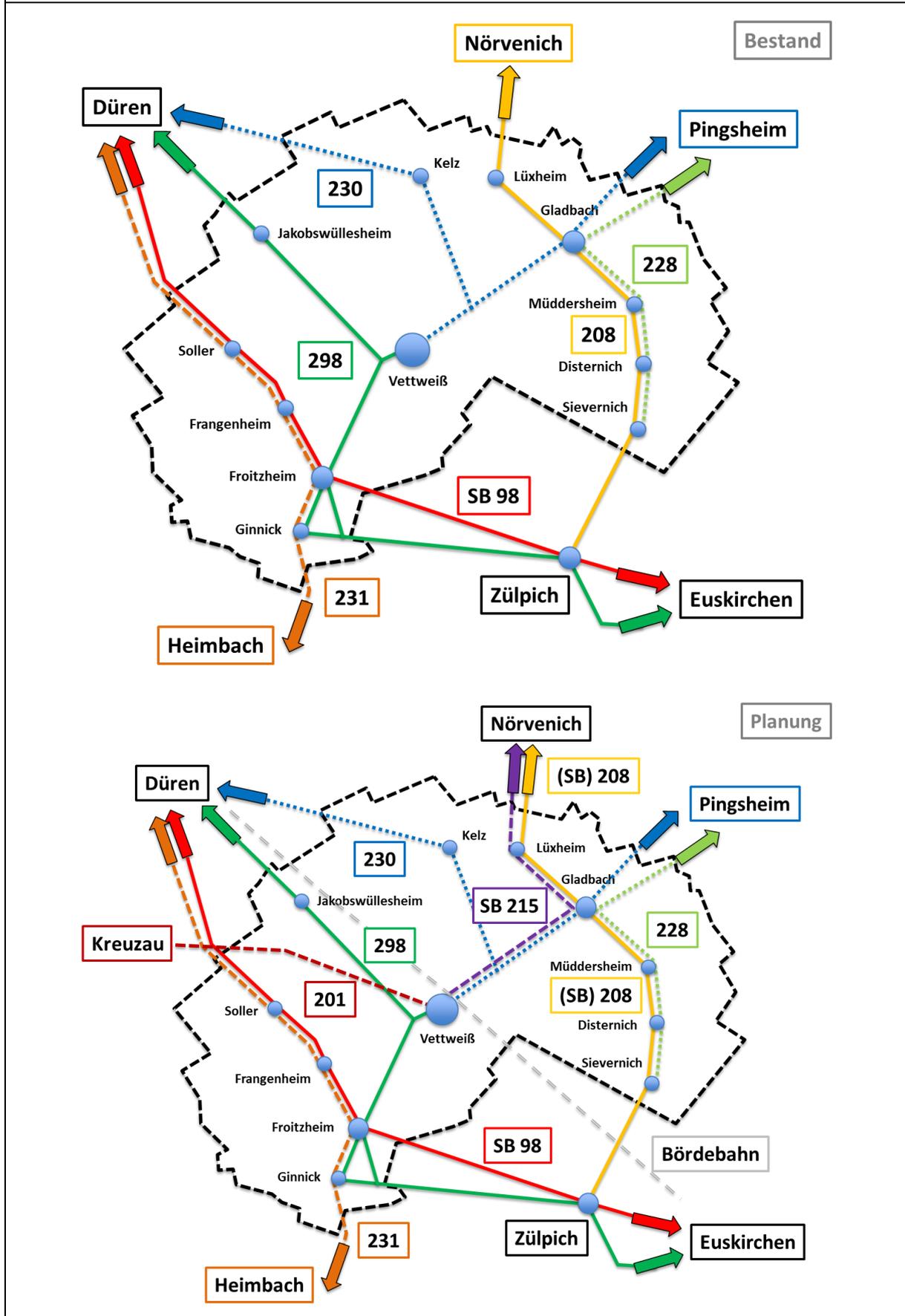


Abb. 162: Schematischer Liniennetzplan Gemeinde Vettweiß im Bestand und im Zielkonzept

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

Linie	Linienverlauf	Produktmerkmale (Kap. 3.6)	Grundtakt	Mo-Fr HVZ	Mo-Fr	Sa	So	Summe je Woche	Veränderung ggü. 2015 / Zielnetz / Maßnahme NVP
201	Stockheim - Vettweiß	Regionalbus	bed.	2	5	0		35	Führung einzelner S-Fahrten bis nach Vettweiß. Bei Reaktivierung der Bördebahn: generelle Verlängerung bis Vettweiß
201	Stockheim - Vettweiß	Regionalbus	bed.		0	0	0	0	
208	Düren - Merzenich - Nörvenich - Zülpich	Regionalbus	60	0	-3	0		-15	
208	Düren - Merzenich - Nörvenich - Zülpich	Regionalbus	60		2	0	0	10	Angebotsverdringung mit 2 FP abends
SB 208	Düren - Merzenich - Nörvenich - Zülpich	Schnellbus	k.A.	6	0	0		30	Expressfahrten als SB 208 mit leicht beschleunigter Fahrzeit. Führung im Wechsel über Gierbelsrath oder über Golzheim. Führung bis Zülpich, wenn Aufgabenträger Kreis EJU zustimmt.
SB 208	Düren - Merzenich - Nörvenich - Zülpich	Schnellbus	k.A.		0	0	0	0	
215	Nörvenich - Golzheim - Blir und zurück	Regionalbus	bed.	+7				35	Umwandlung in eine Schnellbuslinie im Zeitfenster des Berufsverkehrs. 3 FP morgens, 4 FP nach mittags/abends. Verlängerung der Linie um den Abschnitt Nörvenich - Gladbach - Vettweiß - Froitzheim (Anschluss Bördebahn und SB 98)
215	Nörvenich - Golzheim - Blir und zurück	Regionalbus	k.A.					0	
228	Sevemich - Müddersheim - Lechenich und zurück	Regionalbus	bed.	0	0	0		0	
228	Sevemich - Müddersheim - Lechenich und zurück	Regionalbus	bed.		0	0	0	0	
230	Düren - Kelz - Poll - Pingsheim	Regionalbus	bed.	0	0	0		0	Bei Umsetzung der Bördebahn: Ausweitung des Verkehrsangebotes und Zubringerfahrten zu den Zugangsstellen der Bördebahn.
230	Düren - Kelz - Poll - Pingsheim	Regionalbus	bed.		0	0	0	0	Bei Umsetzung der Bördebahn: Ausweitung des Verkehrsangebotes und Zubringerfahrten zu den Zugangsstellen der Bördebahn.
231	Düren - Stockheim - Heimbach - Gemünd - Schneiden	Regionalbus	bed.	0	2	0		10	Aufteilung der Linie in zwei oder drei Teillabschnitte: Düren - Kreuzau-Stockheim - Froitzheim als separate Linie, Froitzheim - Heimbach - Gemünd/Schneiden 2 zusätzliche FP, Freizeitverkehre ggf. separat.
231	Düren - Stockheim - Heimbach - Gemünd - Schneiden	Regionalbus	bed.		0	0	0	0	Integration der heutigen Fahrten in der SZ der Linie 231 und die Linie SB 98. Freizeitfahrten separat ggf. unter neuer Liniennummer mit Integration der "Mäxchen-Fahrten".
298	Düren - Vettweiß - Zülpich - Enzen - Euskirchen	Regionalbus	60	0	0	0		0	Neue Fahrplanlage zur Realisierung eines Takt 30 mit der Linie 298 zwischen Zülpich und Euskirchen. Im Falle der Reaktivierung der Bördebahn Umstrukturierung.
298	Düren - Vettweiß - Zülpich - Enzen - Euskirchen	Regionalbus	120		0	0	0	0	Neue Fahrplanlage zur Realisierung eines Takt 30 mit der Linie 298 zwischen Zülpich und Euskirchen. Im Falle der Reaktivierung der Bördebahn Umstrukturierung.
N 02	Merzenich - Nörvenich - Vettweiß - Stockheim - Binsfeld	Nachtbus	bed.	0	0	0		0	
N 02	Merzenich - Nörvenich - Vettweiß - Stockheim - Binsfeld	Nachtbus	bed.		0	0	0	0	
Rufbus C	Nörvenich - Zülpich	Rufbus	60	0	0	0		0	
Rufbus C	Nörvenich - Zülpich	Rufbus	60		0	0	0	0	
SB 98	Düren - Stockheim - Zülpich - Euskirchen	Schnellbus	60	0	0	0		0	Neue Fahrplanlage zur Realisierung eines Takt-30 mit der Linie 298 zwischen Zülpich und Euskirchen
SB 98	Düren - Stockheim - Zülpich - Euskirchen	Schnellbus	k.A.		0	0	0	0	Integration der heutigen Fahrten in der SZ der Linie 231 und die Linie SB 98

Tab. 163: Zielkonzept 2018 für Vettweiß - Veränderungen gegenüber Status quo

Mobilstationen der Kategorien 3 bis 5 werden für folgende Standorte in Vettweiß vorgeschlagen:

Vettweiß
Froitzheim Martinusstraße
Vettweiß Bahnübergang/Bf
Gladbach Kirche
Müdersheim Kirche
Disternich
Sievernich Ort
Soller
Frangenheim
Ginnick
Lüxheim
Kelz Kirchstraße
Jakobwüllesheim

Zusammenfassung der wichtigsten Maßnahmen:

- Deutlich verbesserte Anbindung an die S-Bahn in Buir (und damit an Köln) sowie an Nörvenich im Berufsverkehr
- Attraktive Verbindung von und zur Stadt Düren
- Öffentliche Schülerverkehrslinie Vettweiß – Kreuzau, falls Wirtschaftlichkeit gegeben
- Angebote für multimodale Mobilität in allen Ortsteilen

7 Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV und Investitionsplanung

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

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

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

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

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

ermittelt.

Der nicht über Umsatzerlöse (Fahrgeldeinnahmen, gesetzliche Ausgleichsleistungen) oder sonstige Erträge gedeckter Aufwand wird dabei nach Nutz-Wagen-Kilometern auf die AVV-Verbandsmitglieder aufgeteilt.

Innerhalb des Kreises Düren erfolgt die Refinanzierung der AVV-Verbandsumlage über den Kreishaushalt.

Für Verkehrsunternehmen, die im Bereich des Kreises Düren Linienverkehrsleistungen im ÖSPV erbringen, besteht die Möglichkeit, vom Zweckverband Aachener Verkehrsverbund Fördermittel gemäß § 13 der Satzung für den Zweckverband Aachener Verkehrsverbund bzw. gemäß den Regelungen einer dazu erlassenen Richtlinie zu erhalten. Diesbezüglich nutzt der Zweckverband Aachener Verkehrsverbund die ihm seitens des Landes NRW zugewiesene ÖPNV-Pauschale gemäß § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW, Mittel aus der Ausbildungsverkehrs-Pauschale gemäß § 11a ÖPNVG und Fördermittel zum Sozialticket (AVV-Mobil-Ticket) nach den „Richtlinien Sozialticket 2011“ des Landes NRW. Die Aufgabe zur Bewirtschaftung dieser Mittel ist ihm seitens des Kreises Düren zugewiesen worden.

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

Investitionsplanung

Die Investitionsplanung für ÖSPV-Maßnahmen erfolgt infolge der unterschiedlichen Zuständigkeiten (siehe Tabelle 15) durch den jeweils relevanten Maßnahmenträger. Für den Bereich der Haltestellen ist dies der jeweilige Baulastträger. Durch die in Kapitel 5.9 beschriebene Vorgehensweise werden die

Grundlagen für eine kurz-, mittel- und langfristige Ausbauplanung geschaffen. Auf dieser Basis und unter Berücksichtigung bereitgestellter Fördermittel wird eine Investitionsplanung für die Baulastträger ermöglicht. Bis dahin erfolgt der Ausbau der Haltestellen nur punktuell und in dem Umfang, wie es bisher in der jeweiligen Investitionsplanung der Kommunen bzw. des Baulastträgers schon vorgesehen ist. Ein abschließendes Investitionsprogramm mit den voraussichtlich erforderlichen Beträgen kann erst nach Fertigstellung der Arbeiten im Rahmen der Barrierefreiheit (siehe 5.9) sinnhaft erstellt werden.

Bei Förderung infrastruktureller Maßnahmen durch den NVR sind entsprechende Eigenmittel durch den Maßnahmenträger einzubringen. In Analogie gilt dies auch für sonstige infrastrukturelle Maßnahmen wie z. B. P+R- und B+R-Anlagen, Erneuerungsmaßnahmen mit funktionaler Verbesserung, Maßnahmen zur Erhöhung der betrieblichen und verkehrlichen Sicherheit und zur Sicherstellung einer angemessenen Fahrgastinformation.

Für die Bereiche Fahrzeuge und Betriebsanlagen liegt die Zuständigkeit bei den Verkehrsunternehmen. Ein mittelfristiges Beschaffungsprogramm für die Modernisierung der Fahrzeugflotte liegt für das Unternehmen DKB vor und ist entsprechend der zukünftigen und in den Nahverkehrsplänen definierten Anforderungen fortzuentwickeln.

Bei verbundübergreifenden Maßnahmen in den Bereichen Kommunikation/Information und Vertrieb erfolgt eine Abstimmung bezüglich der erforderlichen Investitionen zwischen AVV und Aufgabenträgern.

8 Vergabe von Busverkehren als Gesamtleistung

Der Nahverkehrsplan bildet die Grundlage für die Fortentwicklung des Nahverkehrs und ist Basis für die Neuvergabe der ÖSPV-Leistungen im Jahr 2018.

8.1 Rechtlicher Hintergrund der Vergabe / Linienbündelung

Der Aufgabenträger Kreis Düren macht mit diesem NVP von seinem Gestaltungsrecht Gebrauch und fasst sämtliche Verkehrsleistungen in einem einheitlichen Linienbündel für den Kreis in Form eines integrierten Verkehrsnetzes zusammen. Ziel ist, auf diesem Weg das neue Linienkonzept (vgl. Kapitel 5 und 6) bestmöglich im Sinne des Ansatzes „Verkehr aus einer Hand“ umzusetzen und die im Folgeabschnitt 8.2 beschriebenen, für die Finanzierung einer ausreichenden Verkehrsbedienungs unerlässlichen Integrationseffekte zu erzielen.

Der Aufgabenträger beabsichtigt, dass sämtliche dem Kreis Düren zugeordnete Linien des Zielnetzes 2018 als Gesamtleistung im Rechtssinne von § 8a Abs. 2 Satz 4 PBefG in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag an einen Betreiber vergeben werden. Ausgenommen sind die Linien, auf denen zum Stichtag noch ein anderer Betreiber eine Liniengenehmigung besitzt; diese Linien sollen nach Auslaufen der bisherigen Liniengenehmigungen ebenfalls von dem Betreiber des Zielnetzes 2018 übernommen werden. Die Vergabe erfolgt in einem wettbewerblichen Verfahren; die Vergabeart wird der Aufgabenträger mit dem Ziel eines bestmöglichen Ergebnisses festlegen.

Durch die Vergabe des Verkehrsnetzes als Gesamtleistung wird eine integrierte Bedienung im Kreis Düren unter einheitlichen Maßstäben und zur Erreichung des geringstmöglichen Ausgleichsbedarfs sichergestellt. Der öffentliche Dienstleistungsauftrag soll voraussichtlich eine Laufzeit bis zum 11.12.2027 (Fahrplanwechsel) haben; der genaue Beginn im Jahr 2018 ist noch festzulegen. Der ausgewählte Betreiber soll die zur Erfüllung des öffentlichen Dienstleistungsauftrags notwendigen Liniengenehmigungen unter Beachtung der Anforderungen dieses NVP beantragen.

Linien, die auf die Gebiete anderer Aufgabenträger im AVV oder im VRS führen, sind mit diesen Aufgabenträgern im Zuge der Aufstellung dieses NVP als Bestandteil des Verkehrsnetzes Kreis Düren und der zu vergebenden Gesamtleistung verbindlich abgestimmt worden. Gleiches gilt für die Linien, die von außerhalb in den Kreis Düren hineinführen und von anderen Verkehrsunternehmen erbracht werden. Die grenzüberschreitenden Linien, die vom Kreis Düren als dem federführenden Aufgabenträger vergeben werden, werden in der entsprechenden Vorinformation im Supplement zum Amtsblatt der Europäischen Union veröffentlicht.

Die Anforderungen an eine ausreichende Verkehrsbedienungs in dem zu vergebenden öffentlichen Dienstleistungsauftrag umfassen neben der Durchführung des Fahrbetriebs auf diesen Linien auch das Netzmanagement, die Vorhaltung der für einen hochwertigen und stabilen Busbetrieb notwendigen ortsfesten Infrastruktur für den Busbetrieb (Betriebshöfe, Abstellanlagen, Betriebsleit- und Fahrgastinformationssysteme) und die Beachtung der Verbundstandards des AVV. Durch die Zusammenfassung der verkehrlichen Funktionen in einem Unternehmen soll die größtmögliche Integrationswirkung für den Linienverkehr in verkehrlicher, betrieblicher und wirtschaftlicher Hinsicht und mit Blick auf die Fahrgastorientierung erzielt werden.

Der Aufgabenträger wird dem Betreiber gestatten, unter Beachtung einer Selbsterbringung gemäß Art. 4 Abs. 7 VO 1370/2007 einen bedeutsamen Teil seiner Fahrbetriebsleistungen nach der hierfür einschlägigen Sektorenverordnung an Subunternehmer weiter zu vergeben. Hierdurch sollen auch weitere ÖPNV-Unternehmen aus der Region die Chance bekommen, im Kreis Düren Verkehrsleistungen erbringen zu können. Der Kreis erwartet, dass in diesem Fall der Genehmigungsinhaber weiterhin die übergreifenden Management- und Koordinierungsleistungen erbringt („Verkehr aus einer Hand“).

Das gebündelte Verkehrsnetz für den Kreis Düren soll in Genehmigungsverfahren als Einheit behandelt werden und für die Genehmigungsbehörde eine Grundlage schaffen, um Genehmigungsanträge auf Einzellinien, auf Teilnetze des Verkehrsnetzes oder auf das Verkehrsnetz, wenn deren Fahrplanung oder Qualitätsstandards hinter den im NVP festgelegten Bedienungsstandards für das Verkehrsnetz Kreis Düren zurück bleiben, abzuweisen.

Die Bildung des Linienbündels gilt rechtlich ab Beschlussfassung über diesen NVP und soll bereits für die Genehmigungen Wirkung entfalten, die nach der Beschlussfassung, aber vor der endgültigen Vergabe des Linienbündels (Zielnetz 2018) zu beantragen sind. Als Harmonisierungszeitpunkt für die Liniengenehmigungen gilt zunächst der 1.1.2018; er wird ggf. in der Vorinformation des Kreises durch den dort benannten späteren Zeitpunkt der angestrebten Betriebsaufnahme im Jahr 2018 ersetzt.

8.2 Gründe für Integration des Verkehrsnetzes im Kreis Düren

Durch die Zusammenfassung im Verkehrsnetz Kreis Düren wird eine integrierte Verkehrsbedienun g rechtlich im Interesse des Aufgabenträgers abgesichert. Folgende Integrationseffekte werden durch die Bündelung bei einem Betreiber erzielt:

Verkehrliche Vorteile

- Stabile, verlässliche und einheitliche Umsetzung des neuen Produkt- und Linienkonzeptes mit Schnellbuslinien und flexiblen Bedienformen (Zielkonzept 2018) aus Sicht des Aufgabenträgers
- Leichtere Einführung des geplanten „integrierten Bedienungskonzeptes“, in dem sich teilweise Schnellbuslinien und Regionallinien bewusst überlagern sowie „kurze“ Linien als Zubringer zu „langen“ Schnellbuslinien dienen
- Dauerhaft Verkehrsplanung aus einer Hand und Abbau konkurrierender Angebote zu Gunsten einer optimierten Fahrplangestaltung
- Durch starke Ausrichtung des Verkehrskonzeptes auf die beiden Zentren Düren und Jülich: Vorteile für die Fahrgäste durch jeweils integriertes, vernetztes Angebot (viele Linien sind verkehrlich miteinander verbunden)
- Ein zentraler Ansprechpartner für Fahrgäste und Aufgabenträger
- Bessere Umsetzung von einheitlichen Leistungsqualitäten und einer einheitlichen Benutzeroberfläche für die Fahrgäste (abgestimmter Marktauftritt)
- Aus Fahrgastsicht vereinfachte Gewährleistung von Anschlussicherung und Reaktionen auf Leistungsstörungen (z.B. Fahrzeugausfall) durch weniger Schnittstellen und kürzere Fristen

Betriebliche Vorteile

- Optimierungen beim Fahrzeug- und Personaleinsatz durch optimierte Umlauf- und Betriebsplanung, geringere Reservequoten erforderlich
- Operative Betriebssteuerung aus einer Hand, da nur eine Leitstelle bzw. einheitliche, eingespielte zentrale Steuerungssysteme (RBL)
- Optimierung der Wartung und Instandhaltung der Fahrzeuge sowie des Flottenmanagements
- Optimierung und Vereinheitlichung der Serviceleistungen
- Vereinfachte Abstimmung zwischen Linienverkehren und flexiblen Bedienformen, da zentrale Koordination bei einem Unternehmen
- Optimierung der Datenbereitstellung für Informationsdienste (statische + dynamische Daten)

Wirtschaftliche Vorteile

- Wirtschaftlicher Ausgleich zwischen ertragsreichen und ertragsarmen Linien, Vermeiden des Herausbrechens ertragsstarker Linien aus dem Netz – insbesondere vor dem Hintergrund, dass durch die Netzneukonzeption die Ertragslagen einzelner Linien teilweise unbekannt sind
- Schaffung von Synergien auf Betreiberbene (z.B. flexiblere betriebliche Planungen, Größenvorteile beim Einkauf, Minimierung des Abstimmungsbedarfs)
- Optimierung der Vertriebswege und Vertriebsstrukturen sowie der technologischen Weiterentwicklung des Vertriebs
- Vorteile aus der Integration der Verkehre bei der Vermarktung des Netzes und der Erhöhung der Kundenzufriedenheit; Chance auf Nachfragesteigerung und Generierung von mehr Erlösen

Nahverkehrsplan Kreis Düren 2016 - 2020

- Für den Aufgabenträger Vermeidung von mehreren, ggf. parallel laufenden Vergabeverfahren und erhöhte Einflussnahme auf Betreiber im Rahmen des regelmäßigen Vertragscontrollings
- Perspektivisch leichtere Umsetzung einer möglichen Schulzeitenstaffelung

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

9 Ausblick

In der vorliegenden Neuaufstellung des Nahverkehrsplans werden die Anforderungen des Kreises Düren an Umfang und Gestaltung des zukünftigen ÖSPV für den Zeitraum 2016-2020 festgelegt. Der Nahverkehrsplan definiert die ausreichende Verkehrsbedienung im Sinne des Personenbeförderungsgesetzes und beantwortet die Frage, welche Verkehrsdienstleistungen zur Bedarfsdeckung in den angehörig Kommunen zukünftig zu erbringen sind.

Weitere Eckpunkte im Nahverkehrsplan sind eine umfassende Schwachstellenanalyse und die Ausarbeitung eines Zielkonzeptes zur möglichst weitreichenden Behebung der Defizite. Das neu konzipierte Schnellbusnetz ist nach seiner vollständigen Umsetzung und Gewinnung von Erfahrungswerten zu überprüfen und bei Bedarf zu modifizieren.

Eine weitere Herausforderung ergibt sich aus den demografischen Veränderungen. Die Veränderungen in der Schullandschaft, verbunden mit rückläufigen Schülerzahlen, erfordern auch zukünftig einen kontinuierlichen Anpassungsprozess, der in starkem Maße von Optimierungsbestrebungen geprägt sein muss; dies gilt insbesondere für den ländlich geprägten Raum. Der stark wachsende Anteil älterer Menschen erfordert neben den Bestrebungen zur Herstellung der Barrierefreiheit auch passgenaue Angebote für diesen großen Kundenkreis. Der Einsatz flexibler Bedienformen ist kritisch zu begleiten und weiterzuentwickeln.

Die Finanzierung sowohl der ÖSPV- als auch der SPNV-Leistungen wird zukünftig weiterhin im Fokus der Betrachtung stehen. Zur Weiterentwicklung der ÖPNV-Angebote müssen neue Finanzierungsquellen erschlossen werden. Gleichzeitig muss der ÖPNV sowohl für die Fahrgäste als auch für die Aufgabenträger finanzierbar bleiben. Insbesondere die Mittel von Bund und Land im Bereich Infrastruktur müssen verstetigt und an die neuen Anforderungen (z. B. beim Thema Barrierefreiheit) angepasst werden.

Eine Modernisierung der Vertriebssysteme insbesondere durch die geplanten neuen Bezahlmedien schafft die Grundlage für neue Nutzer- und bedarfsorientierte Tarifangebote. Die Verknüpfung mit weiteren Mobilitätsdienstleistungen in der Entwicklung eines multimodalen Mobilitätsverbundes bietet die Chance, neue Nutzer anzusprechen.

Insgesamt muss die Attraktivität des ÖPNV gesichert und weiter gesteigert werden. Die formulierten Qualitätskriterien müssen kontinuierlich evaluiert und eingehalten und die erzielte Qualität dem Nutzer vermittelt werden. Neben Pünktlichkeit und Fahrplanstabilität sind Service und Kundenorientierung ebenso entscheidende Größen wie die Qualität der eingesetzten Infrastruktur. Fahrzeugmaterial, Haltestelleinfrastruktur und Straßenraumgestaltung werden in den kommenden Jahren mit einem ambitionierten Programm verbessert und ausgebaut werden müssen. Das betrifft insbesondere die Verbesserung der Barrierefreiheit. Auch der Weg in die schrittweise Elektrifizierung des Busverkehrs zeichnet sich ab und bietet große Möglichkeiten.

Die Schaffung dieser Qualitäten ist Grundvoraussetzung, dass der ÖPNV seiner Aufgabe zur Mobilitäts-sicherung gerecht wird und zu einer spürbaren Umweltverbesserung und einer Entspannung der Verkehrssituation in den Kommunen beitragen kann.