

Nahverkehrsplan SPNV

des Zweckverbandes
Aachener Verkehrsverbund
2005 - 2009



NAHVERKEHRSPLAN SPNV

des Zweckverbandes Aachener Verkehrsverbund 2005 - 2009



Bearbeitung:

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

Dezember 2005

Gliederung

1	Vorbemerkung	3
1.1	Gesetzlicher Auftrag	3
1.2	Aufstellungsverfahren	4
1.3	Allgemeine Rahmenbedingungen	5
2	Abgrenzung des Nahverkehrsraumes	7
3	Lage des Kooperationsraumes Aachener Verkehrsverbund	8
4	Ziele und Rahmenvorgaben	10
4.1	Ziele der Raumordnung und Landesplanung	10
4.1.1	Landes- und Gebietsentwicklungsplanung	11
4.1.2	ÖPNV-Bedarfsplan Nordrhein-Westfalen	15
4.1.3	ÖPNV-Ausbauplan Nordrhein-Westfalen	16
4.1.4	Integrierte Gesamtverkehrsplanung (IGVP)	17
4.1.5	Integriertes Gesamtkonzept für die Regionalbahnen im AVV	18
4.1.6	Masterplan Qualität	19
4.1.7	Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe in NRW	20
4.2	Ziele des Zweckverbandes Aachener Verkehrsverbund	21
4.2.1	Grundsätze	21
4.2.2	Ausreichende Verkehrsbedienung	22
4.2.3	Betriebliche Qualitätsstandards	25
4.2.4	Qualitätsziele zur Infrastruktur	34
4.2.5	Qualitätsziele zu Information, Service und Vertrieb	36
5	Bestandsaufnahme	38
5.1	Raum und Siedlungsstruktur	38
5.2	Verkehrsaufkommen	40
5.3	Bisherige Umsetzung der NVP-Planungen	43
5.4	Verkehrsinfrastruktur	47
5.5	SPNV - Angebotsstruktur	53
5.6	SPNV - Verkehrsnachfrage	63
5.7	Tarif, Vertrieb, Service	71
5.8	SPNV – Finanzierung	81
6.	Analyse und Bewertung	83
6.1	Vorgaben aus Landesordnung und Raumplanung	83
6.2	Erschließungsqualität	84
6.3	Verbindungsqualität	85
6.4	Geschwindigkeit im SPNV	85
6.5	Streckeninfrastruktur	86
6.6	Bahnhöfe und Haltepunkte	87
6.7	Fahrzeugeinsatz	93
6.8	Tarif und Vertrieb	94
7	Anforderungen an die zukünftige Qualitätssicherung im SPNV	96
7.1	Qualitätskriterien	96
7.2	Qualitätscontrolling	100
7.3	Qualitätssicherung im Wettbewerb	102
7.4	Übergangsregelungen	102
8	Zielkonzept	104
8.1	Übergreifende Planungen in NRW und in der Euregio Maas-Rhein	105
8.2	Integriertes Gesamtkonzept für die Regionalbahnen im AVV	109
8.3	Zielkonzept Leistungsangebot 2008	113
8.4	Zielkonzept Infrastruktur 2008	118
8.5	Langfristiges Zielkonzept 2013	125
8.6	Ausbaustufen	128
8.7	Zielkonzept Verbundtarif und Vertrieb	130
8.8	Zielkonzept Service und Information	131
9	Ausblick und Schlussbemerkung	134
	Verzeichnis der Abbildungen und Tabellen	135

Abkürzungsverzeichnis

AEG	- Allgemeines Eisenbahngesetz
ALT	- Anruf-Linientaxi
APV	- APV Linienverkehr GmbH & Co. KG
ASEAG	- Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG
AVV	- Aachener Verkehrsverbund
AVV GmbH	- Aachener Verkehrsverbund GmbH
BOStrab	- Straßenbahn-Bau und Betriebsordnung
BVerwG	- Bundesverwaltungsgericht
BSchwAG	- Bundesschienenwegeausbaugesetz
DB	- Deutsche Bahn AG
DKB	- Dürener Kreisbahn GmbH
ETCS	- European Train Control System (Europäisches Zugsicherungssystem)
EVS	- Euregio Verkehrsschienenetz GmbH
GEP	- Gebietsentwicklungsplan
GVFG	- Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz
EIU	- Eisenbahninfrastrukturunternehmen
EU	- Europäische Union
EuGH	- Europäischer Gerichtshof
EW	- Einwohner
HGV	- Hochgeschwindigkeitsverkehr
HVZ	- Hauptverkehrszeit
ICE/EC/IC/IR	- InterCityExpress / EuroCity / InterCity / InterRegio
IGVP	- Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW
ITF	- Integraler Taktfahrplan Nordrhein-Westfalen
KBS	- Kursbuchstrecke
LDS	- Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik NRW
LEP	- Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen
LEPro	- Landesentwicklungsprogramm
LPIG	- Landesplanungsgesetz
LSA	- Lichtsignalanlage
MIV	- Motorisierter Individualverkehr
MOF	- Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe und Haltepunkte
MURL-NW	- Ministerium für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft des Landes Nordrhein-Westfalen
MVEL-NRW	- Ministerium für Verkehr, Energie und Landesplanung des Landes Nordrhein-Westfalen
NE-Bahn	- Nichtbundeseigene Eisenbahn
NRW	- Nordrhein-Westfalen
NS	- Nederlandse Spoorwegen
NVZ	- Normalverkehrszeit
ÖV	- Öffentliche Verkehrsmittel (umfasst ÖPNV und SPNV)
ÖPNV	- Öffentlicher Personennahverkehr
ÖPNVG NRW	- Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in NRW
PBefG	- Personenbeförderungsgesetz
RB, RE	- RegionalBahn, RegionalExpress
RIS	- Reisenden-Informationssystem (DB)
RTB	- Rurtalbahn GmbH
RZÜ	- Rechnergestützte Zugüberwachung
SGB	- Soziales Gesetzbuch
SB	- Schnellbus
SPNV	- Schienenpersonennahverkehr
SVZ	- Schwachverkehrszeit
VRR	- Verkehrsverbund Rhein-Ruhr
VRS	- Verkehrsverbund Rhein-Sieg
VVRegG-NW	- Verwaltungsvorschriften zum Regionalisierungsgesetz NRW
west	- WestEnergie und Verkehr GmbH & Co. KG
ZV AVV	- Zweckverband Aachener Verkehrsverbund

1 Vorbemerkung

Der erste Nahverkehrsplan für den SPNV im AVV wurde im Dezember 1998 durch den Aufgabenträger Zweckverband Aachener Verkehrsverbund beschlossen. Der vorangeschrittene Planungsstand für den SPNV im AVV machte im Februar 2000 eine 1. Fortschreibung des Nahverkehrsplans erforderlich.

Gemäß § 9 des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW), das zum 1. Januar 2003 an die Stelle des bisherigen Regionalisierungsgesetzes NW in Kraft getreten ist, ist der Nahverkehrsplan spätestens alle fünf Jahre zu überprüfen und gegebenenfalls fortzuschreiben.

Der Gedanke der koordinierten Planung und Ausgestaltung des ÖPNV und seiner Qualitätssicherung wurde durch das neue Gesetz weiter verstärkt. Dieses betrifft sowohl das Zusammenwirken der Aufgabenträger in den Verkehrsverbänden als auch der Zweckverbände auf Landesebene.

Der Nahverkehrsplan entsteht unter Berücksichtigung veränderter wirtschaftlicher Rahmenbedingungen, neuer Rechtsvorschriften und gesetzlicher Grundlagen hinsichtlich des kooperationsraumüberschreitenden Zusammenwirkens der Zweckverbände, der Finanzierung von Investitionen, Infrastruktur und Fahrzeugbeschaffungen sowie der Regelungen zur Gewährung von Zuwendungen und Pauschalen durch das Land Nordrhein-Westfalen.

Der Nahverkehrsplan bildet eine wichtige Grundlage für die Weiterentwicklung des öffentlichen Verkehrs in der Region. Der Nahverkehrsplan soll

- für den Aufgabenträger eine tragfähige und finanziell realistische Grundlage für die qualitative und quantitative Ausgestaltung des SPNV in seinem Verantwortungsbereich schaffen,
- ein zwischen den Aufgabenträgern abgestimmtes Vorgehen bei der Ausgestaltung des SPNV sichern, das den bestehenden und noch zu entwickelnden verkehrlichen Verflechtungen genügt und
- wesentliche Grundlagen für die Anmeldung von Maßnahmen für die Förderprogramme des Landes enthalten.

Der Nahverkehrsplan 2005 - 2009 entsteht unter Berücksichtigung aktueller Entwicklungen und Planungen für

- die Ausbauprogramme des Landes NRW für den SPNV
- die Eingliederung des AVV-Netzes in das Verkehrsnetz der Euregio Maas-Rhein
- den weiteren Ausbau der Regionalbahnen im AVV
- die Erhöhung der Leistungsfähigkeit der vorhandenen Infrastruktur
- den Neubau von Haltepunkten
- die Modernisierung von Bahnhöfen und Haltepunkten.

Er ist Grundlage für die künftigen Planungsaktivitäten des AVV im SPNV.

1.1 Gesetzlicher Auftrag

Mit Wirkung zum 1. Januar 2003 ist das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) in Kraft getreten. Es ersetzt das seit 1. Januar 1996 geltende Gesetz zur Regionalisierung des öffentlichen Schienenpersonennahverkehrs sowie zur Weiterentwicklung des öffentlichen Personennahverkehrs (ÖPNV) (Regionalisierungsgesetz NW).

Das ÖPNVG NRW definiert den ÖPNV als eine Aufgabe der Daseinsvorsorge. Die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV ist Aufgabe der Kreise und kreisfreien Städte. Im Bereich des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) wird diese gesetzlich festgelegte Aufgabenträgerschaft durch

neun Zweckverbände wahrgenommen. Einer von diesen ist der Zweckverband AVV als Zusammenschluss der Stadt Aachen sowie der Kreise Aachen, Düren und Heinsberg.

Nach ÖPNVG NRW sind die Aufgabenträger verpflichtet, für ihren Bereich einen Nahverkehrsplan (NVP) aufzustellen. Der NVP dient der Sicherung und der Verbesserung des ÖPNV. Er soll die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs konkretisieren. Die Nahverkehrspläne sind innerhalb einer Region und auch zu den Nachbarregionen aufeinander abzustimmen. Der gesetzliche Auftrag (Stand: 1.1.2003) 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 zu beachten; die Belange des Umweltschutzes, der Barrierefreiheit im Sinne des Bundesbehindertengleichstellungsgesetzes und des Städtebaus sowie die Vorgaben des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans* und des ÖPNV-Ausbauplans sind zu berücksichtigen.

(*: vormaliger Wortlaut: „ÖPNV-Bedarfsplans“)

2. Die Nahverkehrsplanungen der Zweckverbände, insbesondere für den SPNV, sind bei der sonstigen Nahverkehrsplanung zu beachten.
3. In den Nahverkehrsplänen sind auf der Grundlage der vorhandenen und geplanten Siedlungs- und Verkehrsstrukturen sowie einer Prognose der zu erwartenden Verkehrsentwicklung Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und seine Finanzierung sowie die Investitionsplanung festzulegen. Der Rahmen für das betriebliche Leistungsangebot hat die für die Abstimmung der Verkehrsleistung des ÖPNV notwendigen Mindestanforderungen für Betriebszeiten, Zugfolgen und Anschlussbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten und den Qualifikationsstandard des eingesetzten Personals darzustellen sowie die Ausrüstungsstandards der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge vorzugeben. Bei den Aussagen zur Investitionsplanung ist der voraussichtliche Finanzbedarf anzugeben. Die Nahverkehrspläne haben darüber hinaus die Struktur und Fortentwicklung der gemeinschaftlichen Beförderungsentgelte und -bedingungen zu enthalten.

Anmerkung: Die unterstrichenen Passagen entsprechen den Änderungen im ÖPNVG NRW gegenüber dem bis Dezember 2002 gültigen Regionalisierungsgesetz NW.

1.2 Aufstellungsverfahren

Nahverkehrspläne sind von allen planungspflichtigen Aufgabenträgern aufzustellen. Planungspflichtig sind alle Kreise und kreisfreien Städte sowie die Zweckverbände. Alle übrigen Aufgabenträger des ÖPNV sind nicht planungspflichtig. Ihnen steht es frei, eigene Planungen zu erstellen und diese im Rahmen des Beteiligungsverfahrens in den Nahverkehrsplan einzubringen.

Im Hinblick auf eine gemeinsame Zielsetzung erscheint es erforderlich, mögliche Konfliktbereiche bei der Erstellung des Nahverkehrsplanes durch einen breitangelegten Abstimmungsprozess weitestgehend auszuschalten. Der Nahverkehrsplan hat die Interessen aller Beteiligten zu berücksichtigen. Weitere Vorgaben zum Aufstellungsverfahren beinhaltet § 9 ÖPNVG, der gegenüber der Fassung des Regionalisierungsgesetz NW unverändert fortbesteht.

§ 9 Aufstellungsverfahren

1. Der Nahverkehrsplan wird im Benehmen mit den betroffenen Gebietskörperschaften aufgestellt. Soweit Gemeinden Aufgabenträger gemäß § 3, Absatz 1, Satz 1, sind oder nach § 4, Absatz 1 oder 2, Aufgaben wahrnehmen, ist ihr Einvernehmen 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 Plan ist in geeigneter Weise bekanntzumachen und zur Einsichtnahme bereitzuhalten.*
5. *Der Nahverkehrsplan ist spätestens alle fünf Jahre zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben. Die Absätze 1 bis 4 gelten hierfür entsprechend.*

Im Hinblick auf die Entwicklung der Bus- und Bahnangebote im gesamten Verkehrsgebiet des AVV kommt der Ausgestaltung der NVP und einer sorgfältigen Abstimmung der NVP der unterschiedlichen Aufgabenträger untereinander eine immer stärker werdende Bedeutung zu. Von Seiten der AVV GmbH wurde daher eine einheitliche Strukturierung der NVP und ein einheitlicher Katalog wichtiger zu definierender Qualitätskriterien für das Gesamtgebiet des AVV angestrebt.

Die generelle Strukturierung der Nahverkehrspläne im AVV orientiert sich an den Vorgaben der geltenden Verwaltungsvorschriften. Darauf aufbauend ergeben sich grundsätzlich für die Aufstellung der NVP folgende Arbeitsschritte:

- Einleitung des Aufstellungsverfahrens
- Definition der Ziele und Rahmenvorgaben
- Bestandsaufnahme
- Bewertung des IST-Zustandes (Analyse)
- Entwicklungs- und Maßnahmenplanung
- Finanzierungsplanung
- Beschlussfassung und Bekanntmachung.

Vor dem Hintergrund der zu erwartenden Wettbewerbssituation kommt darüber hinaus den Themen

- Anforderungen an die zukünftige Qualitätssicherung im öffentlichen Nahverkehr und
- Ausrichtung des NVP hinsichtlich des Wettbewerbs und seiner Folgewirkungen

eine besondere Bedeutung zu.

Den grundsätzlichen Ablauf für die Aufstellung des Nahverkehrsplans gibt die Abbildung 1 wieder.

1.3 Allgemeine Rahmenbedingungen

Bei der Erstellung der NVPs ist eine Vielzahl von planerischen Vorgaben zu berücksichtigen. Die übergeordneten Ziele und Rahmenvorgaben umfassen die Übernahme und Aufbereitung vorhandener Planungsgrundlagen des Landes NRW, der Region und der jeweiligen Gebietskörperschaften. Diesbezüglich kommen insbesondere folgende Planungsgrundlagen in Betracht:

- Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP-NW, MURL 1995)
- Integrierte Gesamtverkehrsplanung (IGVP) bzw. der bisherige ÖPNV-Bedarfs- und Ausbauplan sowie der zukünftige Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan
- Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Aachen
- Verkehrsentwicklungspläne und ÖPNV-Konzepte aus der Region
- Masterplan Qualität des Landes NRW (Mai 2001)
- Leitgedanken zur Weiterentwicklung des Bus- und Bahnverkehrs in der Euregio Maas-Rhein.

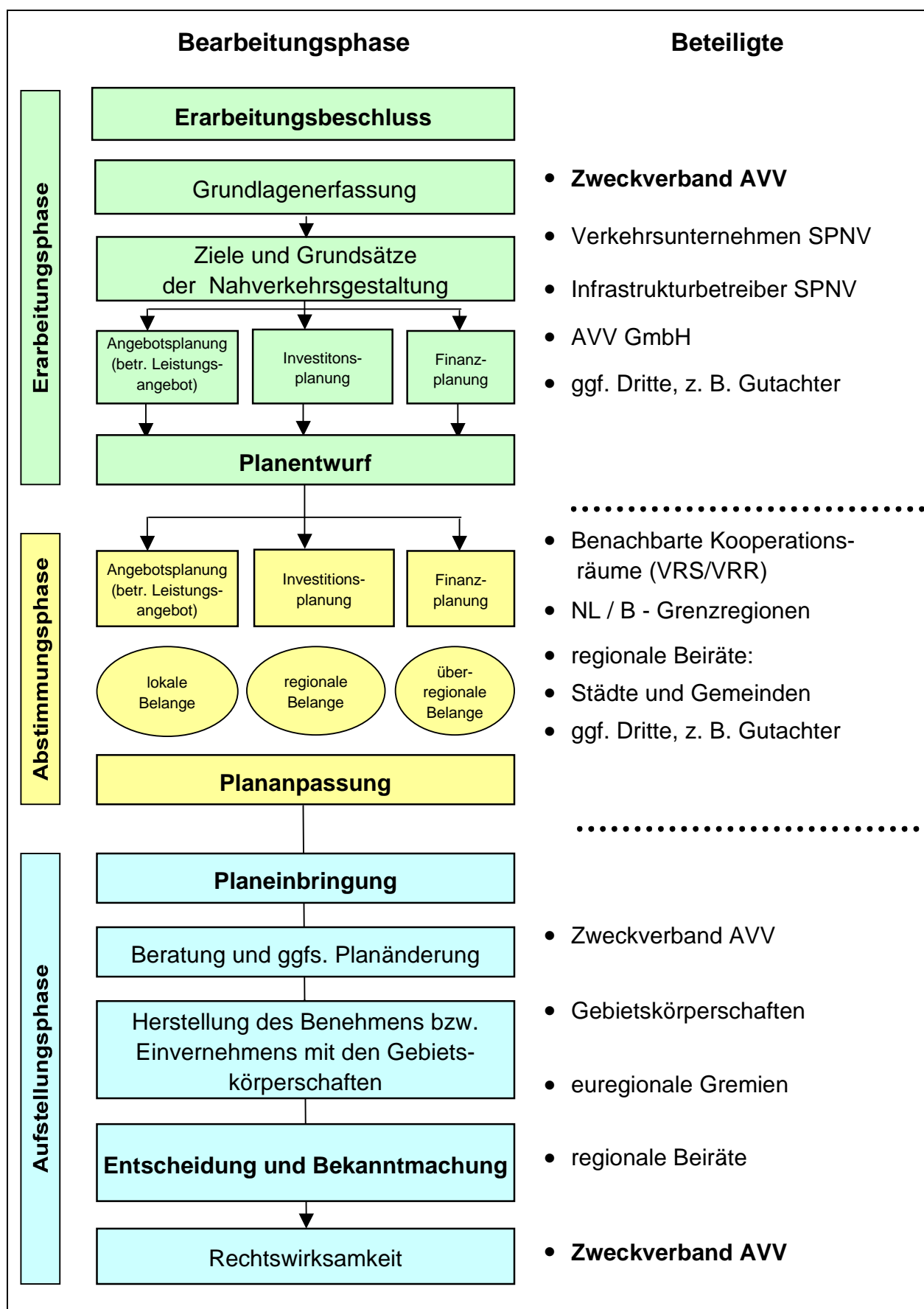


Abb. 1: Ablaufschema für die Aufstellung des Nahverkehrsplans des Zweckverbandes AVV

2 Abgrenzung des Nahverkehrsraumes

Das Verkehrsgebiet des Aachener Verkehrsverbundes umfasst die Stadt und den Kreis Aachen sowie die Kreise Düren und Heinsberg. Das Gebiet des AVV liegt im Herzen der Euregio Maas-Rhein und wird im Westen begrenzt durch die Provinzen Limburg (NL) und Lüttich (B) und die Deutschsprachige Gemeinschaft (B). Das Verbundgebiet des AVV liegt im Zuständigkeitsbereich der Bezirksregierung Köln.

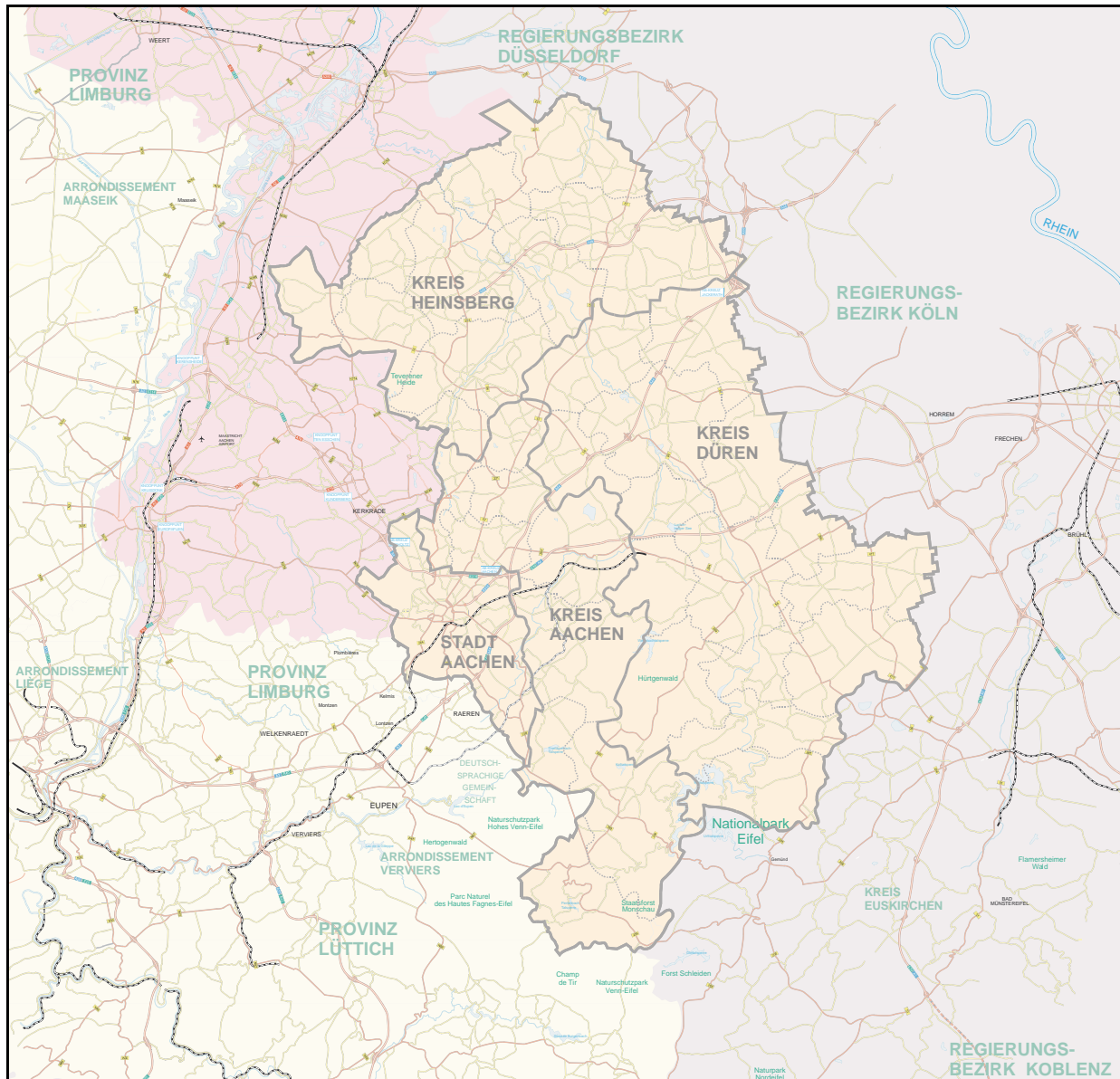


Abb. 2: Lage des Aachener Verkehrsverbundes

3 Lage des Kooperationsraumes Aachener Verkehrsverbund

Der Aachener Verkehrsverbund ist einer der neun Kooperationsräume im Land Nordrhein-Westfalen. Er grenzt im Osten an die beiden Verkehrsverbünde Rhein-Ruhr und Rhein-Sieg.

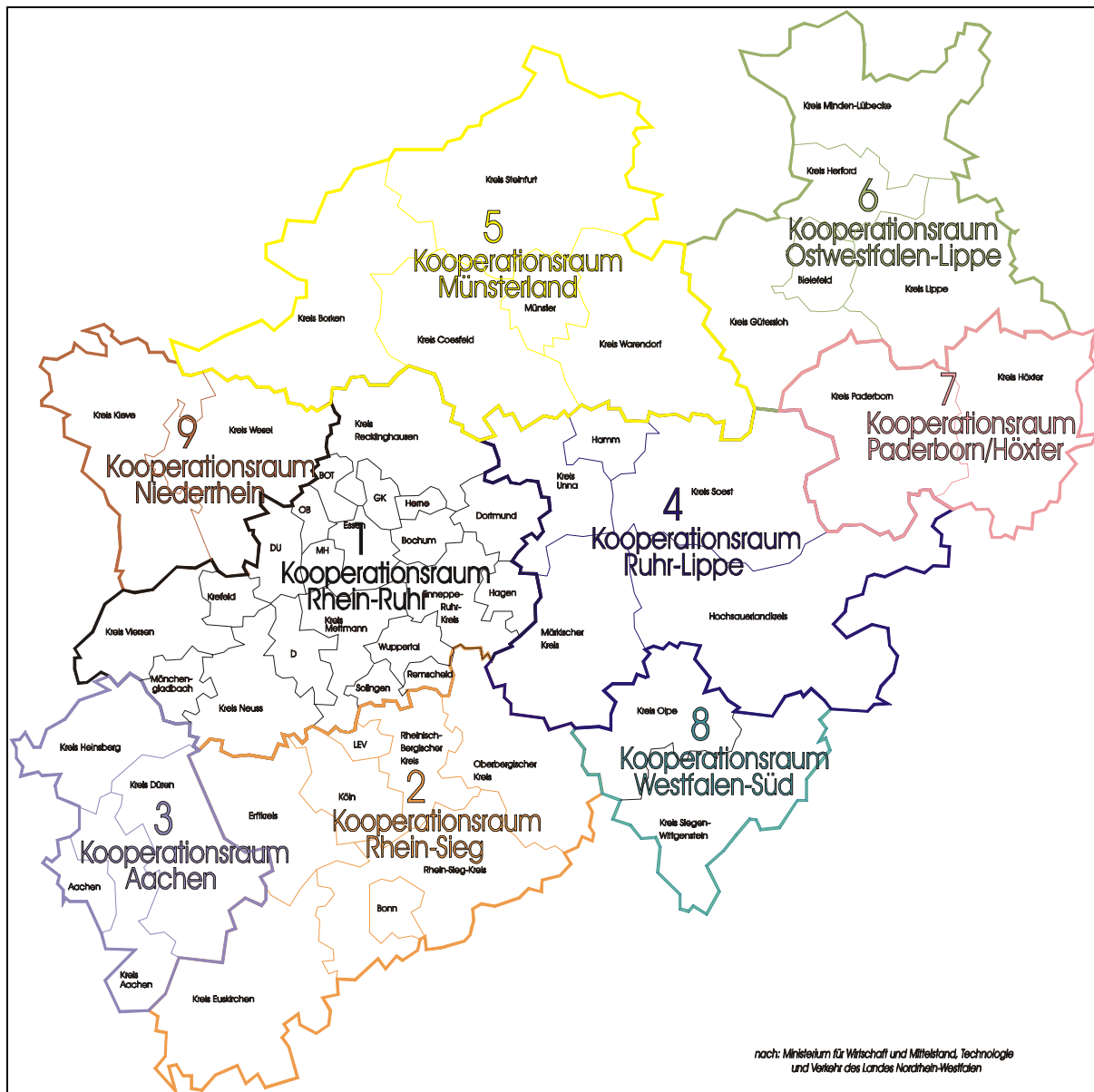


Abb. 3: Übersicht zu den 9 Kooperationsräumen in Nordrhein-Westfalen

Die Aufgabenträger Stadt und Kreis Aachen und die Kreise Düren und Heinsberg sind über den Zweckverband Aachener Verkehrsverbund in den Kooperationsraum 3 eingebunden. Vertragliche Grundlagen für den AVV bilden:

- die Zweckverbandssatzung des AVV
- der Gesellschaftsvertrag für die AVV GmbH
- Kooperationsverträge mit den kommunalen Verkehrsunternehmen ASEAG, DKB und west
- Verkehrsverträge mit den Busverkehrsunternehmen RVE, Taeter Aachen und APV
- Verkehrsverträge mit den Schienenverkehrsunternehmen DB Regio NRW GmbH und Rurtalbahn GmbH.

Die praktische Wahrnehmung der Verbundarbeit erfolgt durch die Aachener Verkehrsverbund GmbH, deren alleiniger Gesellschafter der Zweckverband AVV ist.

Der Zweckverband AVV verfolgt das Ziel, „... für die Bevölkerung ein bedarfsgerechtes Leistungsangebot zu erbringen und die Marktchancen im Verbund unter Beachtung marktwirtschaftlicher Grundsätze auszuschöpfen sowie durch gezielte Investitionen zu verbessern“ (Quelle: Zweckverbandssatzung, §3 (2)).

Der AVV ist seit dem 01.06.1994 als Kommunalverbund nach dem 3-Ebenen-Modell organisiert. Aufgrund der klaren Trennung der Besteller- und Erstellerebenen wird der AVV bezüglich seiner Organisationsstruktur bereits heute den zukünftigen Anforderungen auf europäischer und nationaler Ebene weitestgehend gerecht. Eine Übersicht zur Organisationsstruktur gibt die folgende Abbildung.

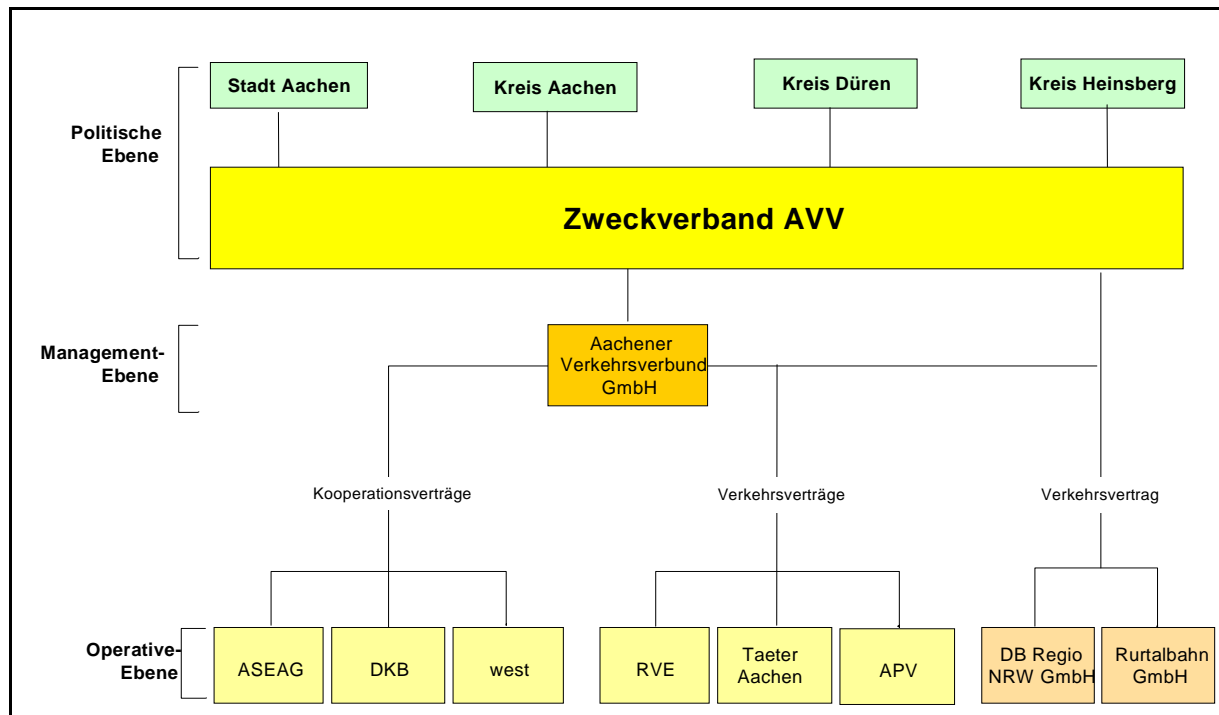


Abb. 4: Übersicht zur Organisationsstruktur des Aachener Verkehrsverbundes

Die Städte und Gemeinden sind über sogenannte „regionale Beiräte“ unmittelbar in die Tätigkeit des Aachener Verkehrsverbundes einbezogen. Die Verkehrsunternehmen arbeiten in einem Unternehmensbeirat und in verschiedenen Arbeitskreisen und Kommissionen mit der AVV GmbH zusammen. Die Beiräte geben Empfehlungen für die Entwicklung des Verbundverkehrs im Gebiet des AVV.

Die Weiterentwicklung der Verbundtarife, die Koordination des Leistungsangebotes von Bus und Bahn sowie die verbundübergreifende Zusammenarbeit mit den Nachbarräumen stellen hierbei wichtige Arbeitsschwerpunkte des AVV dar. Auf Grund der Lage des Verkehrsverbundes im Herzen der Euregio Maas-Rhein kommt der Zusammenarbeit mit den niederländischen und den belgischen Grenzregionen eine besondere Bedeutung zu.

Alle wichtigen verbundrelevanten Maßnahmen durchlaufen einen komplexen Abstimmungsprozess mit den AVV-Beiräten, dem Aufsichtsrat der AVV GmbH und der Verbandsversammlung des Zweckverbandes AVV.

4 Ziele und Rahmenvorgaben

4.1 Ziele der Raumordnung und Landesplanung

Grundsätze für die Entwicklung des ÖPNV in NRW

Im ÖPNVG NRW (Stand 01.01.2003) gibt die Landesregierung Grundsätze für die Entwicklung des ÖPNV vor. Durch die Neuformulierung der allgemeinen Regelungen bezieht das ÖPNVG den ÖPNV, der mit Magnetschwebbahnen betrieben wird, in die Begriffsdefinition des (förderfähigen) ÖPNV mit ein.

Im Einzelnen werden im §2 ÖPNVG NRW als Grundsätze genannt:

- Beim Ausbau der Infrastruktur soll der schienengebundene Personennahverkehr gegenüber dem straßengebundenen Personennahverkehr Vorrang haben.
- Der Ausbau vorhandener Verkehrswege ist gegenüber dem Neubau zu bevorzugen.
- Der ÖPNV soll unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Umweltschutzes, der sozialverträglichen Stadtentwicklung sowie des absehbaren Verkehrsbedarfes soweit wie möglich Vorrang erhalten.
- Das Eisenbahnnetz ist als Grundnetz für eine leistungsfähige und bedarfsgerechte Raumerschließung zu erhalten.
- Alle Möglichkeiten zur technischen, organisatorischen und wirtschaftlichen Verbesserung des Verkehrsangebotes und zur Steigerung des dadurch erreichbaren Verkehrsaufkommens auf der Schiene sind auszuschöpfen. Zu diesem Zweck soll auch auf die Gründung von Eisenbahninfrastrukturbetreibern regionaler Art hingewirkt werden.
- In allen Teilen des Landes ist eine angemessene Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV zu gewährleisten. Dazu ist die Zusammenarbeit des Landes, der Gebietskörperschaften und der Verkehrsunternehmen weiterzuentwickeln.
- Durch eine koordinierte Planung und Ausgestaltung des Leistungsangebotes sowie durch einheitliche und nutzerfreundliche Tarife und durch eine koordinierte Fahrgastinformation unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen mit Hör- und Sehbehinderungen sowie durch einheitliche Qualitätsstandards soll die Attraktivität des ÖPNV gesteigert werden.
- In allen Landesteilen (vormaliger Wortlaut: „In den Verdichtungsgebieten“) ist die Infrastruktur für den ÖPNV auszubauen. Dabei soll die Hauptfunktion einem Nahverkehrsnetz für den Schienenschnellverkehr zukommen und durch ein darauf abgestimmtes Busnetz ergänzt wird, das die Erschließungs- und Zubringerfunktion erfüllt. Die Netzverknüpfung soll durch eine nutzerfreundliche, barrierefreie Ausgestaltung von Umsteigeanlagen unter Einbeziehung des motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehrs sichergestellt werden.
- In ländlichen Räumen soll eine angemessene Verkehrsbedienung durch koordinierte Bus-/Schienenkonzepte sichergestellt werden. Das Busnetz ist auf ein Grundnetz von Schienenverbindungen auszurichten. Verbindungen zwischen den Gemeinden entsprechend ihren zentralörtlichen Verflechtungen sind sicherzustellen.
- Sonderverkehre sind möglichst in Linienverkehre zu überführen.
- Alternative Bedienungsformen wie Rufbusse, Sammeltaxen und Bürgerbusse sollen bei geringer Verkehrsnachfrage genutzt werden.
- Bei der Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge sowie des Angebotes des SPNV sind die Belange von Personen, die in ihrer Mobilität eingeschränkt sind, im Sinne der Barrierefreiheit nach dem Bundesbehindertengleichstellungsgesetz zu beachten.
- Ebenso ist den Belangen von Frauen, Personen, die Kinder zu betreuen haben, Kindern und von Fahrradfahrern in geeigneter Weise Rechnung zu tragen.
- An der Ausgestaltung des ÖPNV sollen die vorhandenen Verkehrsunternehmen zu gleichen Bedingungen beteiligt werden.

Anmerkung: Unterstrichene Textpassagen entsprechen den neuen bzw. abgeänderten Grundsätzen des ÖPNVG NRW.

4.1.1 Landes- und Gebietsentwicklungsplanung

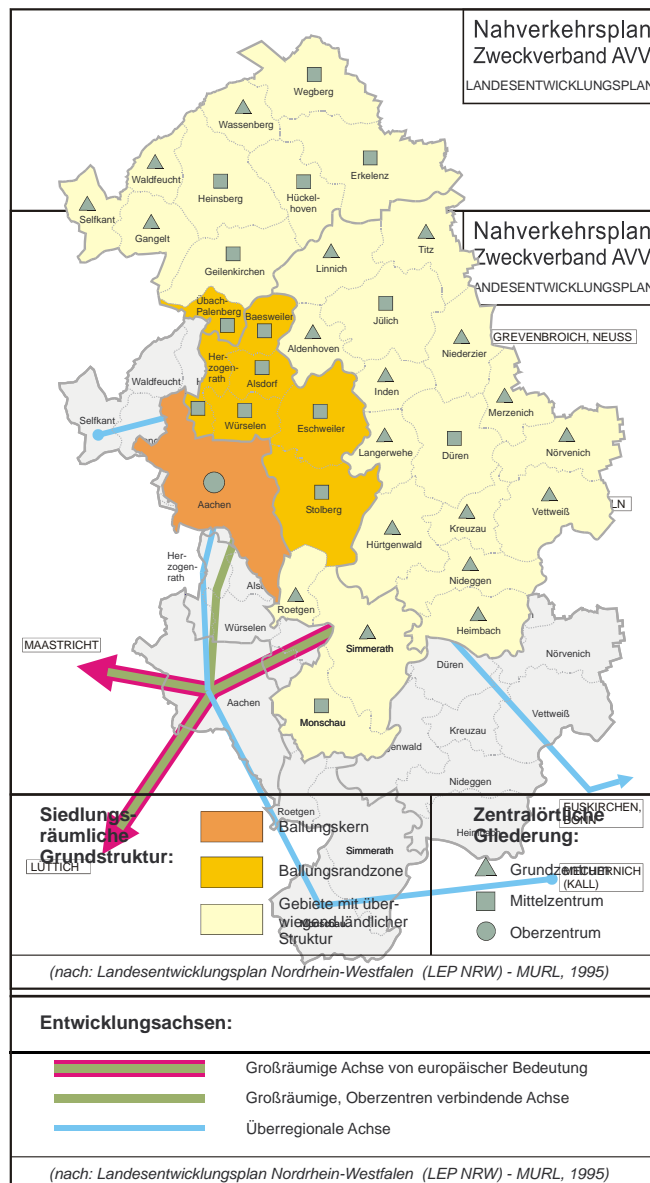
Landesentwicklungsplan (LEP)

Im Landesentwicklungsplan Nordrhein Westfalen (LEP NW) in der Fassung vom 11.05.1995 werden die Zielsetzungen der Landesplanung und der Raumordnung festgelegt. Sie werden in den Gebietsentwicklungsplänen für die einzelnen Regierungsbezirke weiter vertieft. Zur Entwicklung des öffentlichen Nahverkehrs (ÖPNV und SPNV) macht der LEP NW folgende Aussagen:

„Unverzichtbar sind

- die vorrangige Verwirklichung eines attraktiven Verkehrsangebotes auf der Schiene unter Beachtung seiner Wirtschaftlichkeit
- die Verbesserung der Wettbewerbschancen für den ÖPNV/SPNV
- die Beschleunigung des ÖPNV vor allem in den Verdichtungsgebieten und
- die stärkere Verknüpfung der landesplanerischen Flächenvorsorge für Gewerbe, Industrie und Wohnen mit den Zielen und Maßnahmen für die Gestaltung des ÖPNV und SPNV.“

Die Aussage unter dem letzten Spiegelstrich zielt auf strukturelle Veränderungen in der Region ab, die während der letzten Jahrzehnte zur Außenverlagerung von Wohnstandorten und Arbeitsplätzen geführt haben. Eine wirtschaftliche Bedienung durch ÖPNV und SPNV wurde durch sie erschwert. Hier wird die Berücksichtigung der Wechselwirkung zwischen Flächennutzungsplanung und Verkehrsplanung gefordert, um den langfristigen Entwicklungstrend zu Lasten des öffentlichen Nahverkehrs aufzuhalten und nach Möglichkeit umzukehren.



Siedlungsräumliche Grundstruktur und zentralörtliche Gliederung

Nach den Darstellungen des Landesentwicklungsplanes für Nordrhein-Westfalen geht die siedlungsräumliche Struktur im AVV-Gebiet vom Ballungskern Stadt Aachen zu den Gebieten mit überwiegend ländlicher Struktur im Norden, im Osten und im Süden über. Die Städte des Nordkreises Aachen und die Stadt Übach-Palenberg werden als Ballungsrandzone ausgewiesen.

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

Abb. 5: Siedlungsräumliche Grundstruktur und zentralörtliche Gliederung im Gebiet des AVV

Entwicklungachsen

Das Gebiet des Aachener Verkehrsverbundes wird von mehreren Entwicklungsachsen durchzogen. Der Landesentwicklungsplan weist eine großräumige Achse von europäischer Bedeutung von Köln über Düren nach Aachen und weiter nach Maastricht (NL) und Lüttich (B) aus. Eine weitere großräumige Achse verbindet das Oberzentrum Aachen mit Mönchengladbach und Lüttich.

Nach Norden hin ist Aachen über eine überregionale Achse in Richtung Wesel angebunden, nach Süden über Monschau in Richtung Mechernich. Der Kreis Heinsberg wird von einer weiteren überregionalen Achse in Ost-West-Richtung direkt nach Grevenbroich und Neuss angebunden. Den Kreis Düren durchschneidet eine Entwicklungsachse in Nord-Süd-Richtung von Linnich über Düren nach Euskirchen, die von dort aus weiter nach Bonn führt.

Abb. 6: Entwicklungsachsen im Gebiet des AVV

Gebietsentwicklungsplan (GEP)

Der Gebietsentwicklungsplan (GEP) für den Regierungsbezirk Köln dient der Konkretisierung der landesplanerischen Zielsetzungen. Der GEP wurde am 12.07.2002 vom Regionalrat beschlossen und im Gesetz- und Verordnungsblatt für das Land Nordrhein-Westfalen (GV. NRW) Nr. 26, S.301 vom 10.06.2003 bekannt gemacht. Gemäß § 16 Abs. 3 LplG wird der GEP Region Aachen mit seiner Bekanntmachung Ziel der Raumordnung und Landesplanung. Die im GEP formulierten Aussagen zum öffentlichen Personennahverkehr sind im folgenden auszugsweise wiedergegeben:

Schiene- und Linienverkehr

Vorbemerkung:

- (1) *Die verkehrspolitischen Vorstellungen der Europäischen Union zur Entwicklung von transeuropäischen Netzen werden von Nordrhein-Westfalen mitgestaltet. Aus der Sicht des Landes liegt das Schwergewicht des Infrastrukturausbaus bei der Schiene, da die wichtigen Abschnitte eines transeuropäischen Straßennetzes in NRW weitgehend realisiert oder bereits in Angriff genommen sind. Nordrhein-Westfalen wird von folgenden Verbindungen des projektierten europäischen Hochgeschwindigkeitsbahnnetzes berührt:*
 - Brüssel - Köln - Frankfurt,
 - Brüssel - Köln - Bremen - Hamburg - Kopenhagen - Stockholm,
 - Brüssel - Köln - Hannover - Berlin - Warschau,
 - Amsterdam - Köln - Frankfurt,
 - Amsterdam - Dortmund - Kassel - Dresden - Prag.
- (2) *Über den Aachener Hauptbahnhof wird der Zugang der Region zu dem hochwertigen Eisenbahnnetz hergestellt. Dementsprechend besteht Bedarf an leistungsfähigen und attraktiven ÖPNV-Strecken, die die Verkehrsschwerpunkte der Region untereinander und mit dem Fernverkehrsknotenpunkt vernetzen. Grundlage für den Ausbau des regionalen Schienennetzes ist der ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW.*
- (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.*
- (4) *In den letzten Jahren hat sich der Prozess der „Disurbanisierung“ (Zerstreuung der traditionellen Stadtfunktionen über das Land) mit seinen negativen Folgewirkungen für die verkehrliche Entwicklung immer mehr verstärkt. Im Ergebnis hat sich im Verdichtungsgebiet und seiner Umgebung eine Siedlungsstruktur entwickelt, die in wichtigen Bereichen nicht mehr angemessen durch den ÖPNV erschlossen ist. Die ÖPNV-Erschließung im Orts- und Nachbarortsverkehr sowie die erforderlichen Tangentialverbindungen hinken der Siedlungsentwicklung oft hinterher. Zum Teil besteht noch Nachholbedarf für die ÖPNV-Erschließung entsprechend der in den vergangenen 15-20 Jahren geänderten Siedlungsstrukturen und Verkehrsbeziehungen.*

gen. Die Planung der Netze des Nah- und Regionalverkehrs muss an diese veränderten Bedingungen angepasst werden. Die Pendlerbeziehungen der Region Aachen zu den Oberzentren Mönchengladbach, Düsseldorf und Köln haben stark zugenommen und erfordern ÖPNV-seitig eine erhebliche Attraktivitätssteigerung, damit angemessene Anteile des Straßenverkehrs auf die Schiene verlagert werden können. Eine ähnliche Entwicklung ist zwischen der Region Aachen und den benachbarten belgischen und niederländischen Provinzen zu erwarten und deshalb planerisch/organisatorisch vorzubereiten. Mit der Herausgabe eines EUREGIO-Fahrplanes und dem Angebot eines EUREGIO-Tickets sind die ersten Schritte bereits getan.

- (5) Das Ziel des LEP NRW, soweit wie möglich geeignete Teile des Verkehrsaufkommens von der Straße auf die Schiene zu verlagern, betrifft auch den Güterverkehr. Gemäß LEP NRW soll durch den Ausbau leistungsfähiger Schnittstellen für den Güterverkehr eine Verlagerung auf umweltverträglichere Verkehrsmittel erleichtert werden. Die Fernverbindungen des Schienengüterverkehrs und des Güterverkehrs auf den Wasserwegen sind mit einer geeigneten Verkehrsinfrastruktur für den regionalen Güterverkehr zu verknüpfen. Auch im grenzüberschreitenden Güterverkehr soll dem Transport auf Schiene und Wasserstraße Vorrang eingeräumt werden. Zur Zeit wird Güternahverkehr zu mehr als 95 % des Aufkommens mit dem LKW bewältigt. Es gibt aber noch regionale/lokale Schienenstrecken und Netze, die zusätzlich oder ausschließlich für den Güter(nah-)verkehr genutzt werden. Sie sollen durch entsprechende Konzepte für den stadt-regionalen Güterverkehr gestärkt werden.
- (6) Die in der Zeichnung gestrichelt dargestellten Schienenstrecken stellen einen ersten groben Anhaltspunkt für eine denkbare Linienführung dar. Eine Raumverträglichkeitsprüfung hat nicht stattgefunden. Bei der konkreten Planung können sich größere Abweichungen ergeben. Soweit eine gestrichelt dargestellte Schienenstrecke erkennbar keinen Bezug zur Topografie aufweist, liegt darüber hinaus auch der Endpunkt der Strecke noch nicht fest und die Linienführung ist noch völlig offen. In diesen Fällen dient die Darstellung nicht der Trassensicherung; es wird lediglich auf die noch erforderliche fachgesetzliche Planung hingewiesen.

Grundsätze:

- (1) Die Funktionen des Aachener Hauptbahnhofs als Zugang zum europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz und als Knotenpunkt in der Region für den Nah-, Regional- und Fernverkehr sind zu sichern und zu stärken. Auf der Strecke Aachen - Mönchengladbach sowie in Düren und Euskirchen soll die Fernverkehrsbedienung gesichert bzw. nach Möglichkeit wieder hergestellt werden.
- (2) Die Schienenstrecken, auf denen parallel Nah-, Regional- und Fernverkehr abgewickelt wird, sind so zu unterhalten bzw. auszubauen, dass sie ihre Funktionen auch bei steigenden Anforderungen ohne Einschränkungen erfüllen können. Insbesondere die Nah- und Regionalverkehrsbedienung, die auf gemeinsamen Gleisen betriebsbedingt nachrangig gefahren wird, ist durch geeignete Maßnahmen in der gebotenen Qualität zu sichern bzw. weiterzuentwickeln, um das Ziel der Verlagerung weiterer Anteile des Verkehrsaufkommens von der Straße auf die Schiene nicht zu gefährden. Der 3-gleisige Ausbau des Streckenabschnittes Aachen – Düren ist umgehend zu realisieren, um die wichtigste Ost-West-Verbindung in der Region den gestiegenen Anforderungen anzupassen.
- (3) Die Strecke Köln - Euskirchen - Jünkerath - Trier (- Saarbrücken) soll so ertüchtigt bzw. ausgebaut werden, dass die verbesserte Nah- und Regionalverkehrsbedienung nicht leidet, falls auf dieser Strecke wieder (Personen- und/oder Güter-)Fernverkehr aufgenommen wird. Die Verbindung Köln – Euskirchen - Kall soll nach Möglichkeit in den S-Bahn-Betrieb integriert werden.
- (4) Die Strecke Aachen - Herzogenrath - Heerlen (NL) soll so ausgebaut werden, dass sowohl dichte Nahverkehrsverbindungen zwischen Niederländisch Limburg und Aachen als auch Fernverkehrsverbindungen des niederländischen Intercity-Netzes zum Aachener Hauptbahnhof ermöglicht werden.
- (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 sie 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).

- (8) In der Region sollen euregional abgestimmte Standorte für Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs in funktionaler Ergänzung zu den überregionalen Güterverkehrszentren bzw. als eigenständige regionale Umschlagplätze entwickelt werden.*
- (9) Der Streckenabschnitt Aachen-West - Montzen/Belgien ist so zu ertüchtigen, dass die dortige Engpasssituation auf der Güterverkehrsfernverbindung Rhein/Ruhr - Antwerpen beseitigt wird.*
- (10) Es ist anzustreben, weitere Anteile des Güternah- und -regionalverkehrs einschließlich des Transportaufkommens aus der Entsorgungs- und Kreislaufwirtschaft für die Schiene zu erschließen.*

Ziel 1 *Im Zusammenhang mit der Einführung des S-Bahn-Betriebes auf der Strecke Bonn – Euskirchen soll sie Durchbindung nach Bad Münstereifel so weit wie möglich erhalten bleiben.*

Ziel 2 *Die von Düsseldorf aus in Mönchengladbach und die von Köln aus in Düren endenden S-Bahn-Verkehre sind mit der Nah- und Regionalverkehrsbedienug nach Aachen dem Grad der Verkehrsverflechtungen entsprechend zu verbinden. Bei der Strecke Köln - Düren - Aachen sind längerfristig Linienkombinationen mit den Strecken Düren - Euskirchen, Düren - Heimbach, Düren – Jülich und Talstrecke Eschweiler/Stolberg in Betracht zu ziehen.*

Ziel 3 *Entsprechend den Vorgaben des LEP NRW ist die Entwicklung umweltverträglicher Verkehrsträger vorrangig zu betreiben. Dabei kommt der Trassensicherung und der Reaktivierung stillgelegter Strecken eine hohe Bedeutung zu. Entsprechend dem ÖPNV-Bedarfsplan sollen folgende Strecken reaktiviert werden:*

Schienenstrecke Kall – Hellenthal

Schienenstrecke Düren – Euskirchen

Schienenstrecke Lindern – Heinsberg

Schienenstrecke Baal – Ratheim

Schienenstrecke Stolberg – Weisweiler – Frenz [bzw. – Langerwehe (Neubau)]

Schienenstrecke Herzogenrath – Begau [- Merzbrück – Würselen – Aachen – Bushof (Neubau)].

4.1.2 ÖPNV-Bedarfsplan Nordrhein-Westfalen

Der ÖPNV-Bedarfsplan Nordrhein-Westfalen wurde im Oktober 1998 im Verkehrsausschuss des Landtages verabschiedet. Der ÖPNV-Bedarfsplan unterscheidet nach Maßnahmen

- des vordringlichen Bedarfs (bis 2007)
- des weiteren Bedarfs (bis 2015)
- des möglichen späteren Bedarfs.

Der überwiegende Teil der von Seiten des AVV angemeldeten Maßnahmen wurde als Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs aufgenommen. Dadurch wurde durch das Land NRW eine wichtige Voraussetzung für den stufenweisen Ausbau des Schienenverkehrs im AVV geschaffen. Im einzelnen wurden für das Verkehrsgebiet des AVV folgende Maßnahmen ausgewiesen:

Maßnahmen des vordringlichen Bedarfs (bis 2007)

Strecke	Maßnahme	Länge km
(Heerlen) – Grenze D/NL – Herzogenrath	Ausbau RB	8,4
Aachen Rothe Erde – Stolberg Hbf	Ausbau RB	7,9
Herzogenrath – Aachen Hbf	Ausbau RB	14,1
Jülich – Linnich	Reaktivierung RB	10,3
Kellersberg – Herzogenrath	Reaktivierung RB	7,6
Stolberg Hbf – Eschweiler Talbahnhof	Reaktivierung RB	5,2
Stolberg Hbf – Stolberg Hammer	Reaktivierung RB	5,3
Vaals – Aachen Zentrum – Haaren Markt*	Neubau Stadtbahn	9,6
Aachen Laurensberg – Aachen Zentrum – Aachen Brand*	Neubau Stadtbahn	10,2
Aachen Klinikum – Westfriedhof*	Neubau Stadtbahn	1,1

* Unter Berücksichtigung der Annahme einer Regionalstadtbahn (Mischsystem)

Maßnahmen des weiteren Bedarfs (bis 2015)

Strecke	Maßnahme	Länge km
Begau – Kellersberg	Reaktivierung RB	3,5
Dalheim – Roermond*	Reaktivierung RB	0,9
Eschweiler Talbahnhof – Weisweiler	Reaktivierung RB	4,4
Aachen Hbf – Alexianergraben**	Neubau Stadtbahn	0,7
Aachen Richterich Süd – Gewerbegebiet Heerlen	Neubau Stadtbahn	16,1

* Nur bis Grenze D/NL

** Unter Berücksichtigung der Annahme einer Regionalstadtbahn (Mischsystem)

Maßnahmen für den möglichen späteren Bedarf

Strecke	Maßnahme	Länge km
Aachen Rothe Erde – Stolberg	Neubau	7,9
Heinsberg – Lindern	Reaktivierung RB	12,1
Hückelhoven-Ratheim – Baal	Reaktivierung RB	7,3
Aachen Zentrum – Würselen – Alsdorf	Neubau Stadtbahn	13,5
Haaren Markt – Kaninsberg	Neubau Stadtbahn	2,0
Euskirchen – Düren (angemeldet vom ZV VRS)	Neubau	30,3

4.1.3 ÖPNV-Ausbauplan Nordrhein-Westfalen

Auf der Grundlage des ÖPNV-Bedarfsplans wird der ÖPNV-Ausbauplan 2000-2004 entwickelt. Die Anmeldung von Maßnahmen aus dem Bereich des AVV für den ÖPNV-Ausbauplan erfolgte am 05.01.2000.

Eine Übersicht über die für den Verbundraum AVV zum ÖPNV-Ausbauplan angemeldeten Ausbaustrecken wird im folgenden wiedergegeben.

A. Ausbaustrecke: Stolberg Hbf – Stolberg Hammer

Nr.	Strecke		Vorhaben	Länge (km)
	von	nach		
A	Stolberg Hbf	Stolberg Hammer	Reaktivierung	3,8*

* im Vergleich zu den Anmeldungen Bedarfsplan verkürzt von 5,3 km auf 3,8 km

B. Ausbau-/Neubaustrecke: Stolberg Hbf – Eschweiler Tal – Weisweiler – Langerwehe

Nr.	Strecke		Vorhaben	Länge (km)
	von	nach		
B1	Stolberg Hbf	Eschweiler Tal	Reaktivierung	5,2
B2	Eschweiler Tal	Weisweiler	Reaktivierung	4,4
B3	Weisweiler	Langerwehe	Neubau	ca. 2,5*

* Planfeststellungsbeschluss liegt vor

C. Ausbau-/Neubaustrecke: Herzogenrath – Alsdorf – Würselen – Aachen Bushof

Nr.	Strecke		Vorhaben	Länge (km)
	von	nach		
C1	Herzogenrath Hbf	Alsdorf, Kellersberg	Reaktivierung	7,6
C2	Alsdorf, Kellersberg	Alsdorf, Begau	Reaktivierung	3,5
C3	Alsdorf, Begau	Merzbrück (B 264)	Reaktivierung	3,6
C4	Merzbrück (B 264)	Abzw. Quinx (neu)	Neubau	1,8
C5	Abzw. Quinx (neu)	HP Aachener Kreuz	Reaktivierung	0,8
C6	HP Aachener Kreuz	Würselen, Aquana	Neubau	1,2
C7	Würselen, Aquana	Aachen Prager Ring	Neubau*	4,0
C8	Aachen Prager Ring	Aachen Nordbahnhof	Reaktivierung	1,5
C9	Aachen Nordbahnhof	Aachen Bushof	Neubau (BOStrab)	0,9

* ggf. im Bereich Würselen Markt ebenfalls gem. Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab)

D. Ausbaustrecke: Herzogenrath – Heerlen (Grenze)

Nr.	Strecke		Vorhaben	Länge (km)
	von	nach		
D	Herzogenrath Hbf	Heerlen	Ausbau*	8,4

* Abschnitt Herzogenrath Bf – Bundesgrenze ca. 800 m, Reststrecke Rail Net

Ausbaustrecke: Jülich – Linnich

Nr.	Strecke		Vorhaben	Länge (km)
	von	nach		
	Jülich	Linnich	Reaktivierung	10,3

Die Strecke Stolberg Hbf bis Stolberg Altstadt (Hammer) wurde am 10.06.2001 in Betrieb genommen. Seit dem 08.06.2002 wird die Strecke Jülich – Linnich vom SPNV bedient. Der Streckenabschnitt Stolberg Hbf – Eschweiler Talbahnhof – Weisweiler wurde am 11.09.2004 eröffnet. Seit dem 12.12.2004 verkehrt die **euregiobahn** auf dem Streckenabschnitt Herzogenrath Bahnhof – Herzogenrath August-Schmidt-Platz.

4.1.4 Integrierte Gesamtverkehrsplanung (IGVP)

Zukünftig soll der Ausbau und die Finanzierung der Verkehrsinfrastruktur auf der Grundlage der Integrierten Gesamtverkehrsplanung NRW (IGVP) erfolgen.

Grundsätze und Ziele für die IGVP ergeben sich aus dem Gesetz zur Integrierten Gesamtverkehrsplanung, das mit Art. 9 des 2. Gesetz zur Modernisierung von Regierung und Verwaltung in Nordrhein- Westfalen mit Wirkung zum 09.05.2000 beschlossen wurde.

Die IGVP hat eine Vernetzung der Verkehrsträger sowie einen abgestimmten Bedarfsplan für die gesamte Verkehrsinfrastruktur in Nordrhein-Westfalen zum Ziel. Von besonderer Bedeutung sind dabei u. a. die Wechselwirkungen zwischen den ÖPNV- und den Straßenbedarfs- bzw. Ausbauplänen.

Die IGVP schließt als gesetzlich verankerte Grundsätze

- die Integration der Verkehrsträger und Verkehrsmittel
- die Abstimmung mit den Planungsbeteiligten und
- die Integration der verschiedenen gesellschaftlichen Belange

ein und verfolgt die Zielsetzungen:

1. Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur, der Mobilitätsangebote sowie deren Vernetzung und Schnittstellenoptimierung, wobei den öffentlichen Verkehrsträgern der Vorrang gebührt
2. Unterstützung verkehrssparsamer Raumstrukturen
3. Erhöhung der Verkehrssicherheit
4. Schaffung gleichwertiger Chancen der Mobilitätsteilnahme für alle Bevölkerungsgruppen und die Verbesserung der Lebensbedingungen durch eine angemessene Bedienung durch ÖPNV und den stadtverträglichen Bau – und Umbau vorhandener Strukturen
5. Unterstützung der Anstrengungen zum Klimaschutz und die Verbesserung der Umweltqualität
6. Sicherung der wirtschaftlichen Austauschbeziehungen von Personen und Gütern.

Im Rahmen der IGVP werden die bisher für die Verkehrswege von Schiene und Straße getrennten Bedarfspläne in einem gemeinsamen Bedarfsplan für die Verkehrsinfrastruktur des Landes zusammengeführt.

Mit diesem Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan sollen unter maßgeblicher Beteiligung der Regionalräte künftige Verkehrsinvestitionen gesteuert werden.

Für die Bewertung anstehender Infrastrukturvorhaben wurde in den vergangenen zwei Jahren ein Planungsinstrumentarium entwickelt, das den im IGVP-Gesetz definierten hohen integrativen Anspruch und die dort festgelegten Zielvorgaben ausfüllt.

Die weitere Zeitplanung bis zur Verabschiedung des neuen Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans und der Handlungsempfehlungen für die zukünftige NRW-Verkehrspolitik wird unter anderem davon abhängen, wie sich die Regionalräte auf der Grundlage der bewerteten Einzelvorhaben über die Prioritätensetzung entscheiden.

Die IGVP unterscheidet zwischen sogenannten disponiblen und indisponiblen Vorhaben. Indisponible Vorhaben sind Ausbaumaßnahmen, die sich bereits im Bau befinden bzw. deren Durchfinanzierung bereits geklärt ist. Alle weiteren Vorhaben werden als disponible Vorhaben auf Basis eines sog. NRW-Szenarios für das Jahr 2015, das den Bezugsfall für die Bewertung der Straßen- und Schienenvorhaben bildet, einem einheitlichen Bewertungsverfahren (Nutzen-Kosten-Analyse sowie Nutzwertanalyse) unterzogen und entsprechend eingestuft.

Die AVV GmbH hat bezüglich der Anmeldungen für die IGVP eine koordinierende Funktion für die Aufgabenträger übernommen und bereits im Jahr 2002 in Abstimmung mit den Gebietskörperschaften ein umfangreiches Maßnahmenkonzept (siehe Kapitel 8.1) angemeldet. Hierdurch konnte eine hohe Kompatibilität der aktuellen lokalen, regionalen und überregionalen Planungsansätze bereits erreicht werden.

4.1.5 Integriertes Gesamtkonzept für die Regionalbahnen im AVV

Mit der Unterzeichnung eines *Rahmenvertrages zur Sicherung von Schienenstrecken in der Region Aachen und zur Neuordnung der Regionalbahn im AVV* am 1. September 1999 wurden die Grundlagen für ein integriertes Gesamtkonzept für den künftigen Schienenverkehr im AVV geschaffen. Vertragspartner sind:

- Land Nordrhein-Westfalen
- Zweckverband Aachener Verkehrsverbund
- DB Netz AG
- Deutsche Bahn AG
- DB Regionalbahn Rheinland GmbH
- EVS EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH.

Der Rahmenvertrag beinhaltet die verpflichtende Einigung aller Vertragspartner auf die Bedingungen für den Betrieb des SPNV und des schienengebundenen Güterverkehrs, die Sicherung und den Ausbau des Streckennetzes im AVV und die Ausschöpfung von Synergieeffekten durch Kooperation der Beteiligten. Insbesondere liefert er jedoch den Grundstein für eine komplette Neuordnung des Regionalbahnangebotes im AVV, dessen Kernstück die Verschmelzung des bestehenden Leistungsangebotes mit dem Ausbaukonzept der „Regionalbahn Aachen“ ist.

Die vollständige Neuordnung des Produktes Regionalbahn im Bereich der DB-Strecken im AVV unter Einbeziehung neuer Schienenstrecken mit neuen Haltepunkten trägt den Namen „die **euregiobahn**“.

Mit der **euregiobahn** wird ein neues, flexibles und ausbaufähiges Regionalbahn-System im Gebiet des AVV installiert. Die **euregiobahn** übernimmt auf dem elektrifizierten DB-Netz im AVV weitgehend die Funktion der bisherigen Regionalbahn-Linien. Möglich wurde die Neuordnung der Regionalbahn dadurch, dass im Rahmen des ITF2 am 12. Dezember 2002 eine neue S-Bahn-Linie (S 13) zwischen Düren und Köln in Betrieb ging, die die Funktion der Regionalbahn in diesem Abschnitt übernahm.

Das Bedienungs- und Fahrzeugkonzept der **euregiobahn** ermöglicht es, neue Strecken und neue Haltepunkte in die regionale Schienenverkehrsbedienung aufzunehmen. Durch die betriebliche Umstellung und durch das sog. Flügelzugkonzept können erhebliche Synergieeffekte und Optimierungen erreicht werden.

Der schrittweise Ausbau der **euregiobahn** wurde bereits in die 1. Fortschreibung des Nahverkehrsplans für den SPNV im AVV aufgenommen und ist Bestandteil der Anmeldungen zur Landesplanung NRW und darüber hinaus auch der Planungen für das Gebiet der Euregio Maas-Rhein. Er wird in Kapitel 8.2 eingehend erläutert.

4.1.6 Masterplan Qualität

Unter dem Aktionszeichen „Masterplan Qualität“ hat das Land NRW ein Aktionsprogramm aufgelegt, das alle Themen rund um die Qualität im ÖPNV umfasst: neue Angebote, Information, Pünktlichkeit, Sicherheit, Service, Sauberkeit, Technik, Infrastruktur, Tarif, Vertrieb, Qualitätssicherung.

Die Initiative „Masterplan Qualität“ will die Ansprüche der Fahrgäste auf Qualität im ÖPNV verbindlich machen. Alle Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger sind aufgerufen, sich auf die „Qualitätscharta für den Nahverkehr in Nordrhein-Westfalen“ zu verpflichten. Sie soll als Standard für den Nahverkehr in NRW und Maßstab für moderne Mobilität aufgefasst werden. Insbesondere vor dem Hintergrund des bevorstehenden Wettbewerbs sollen die Qualitätsziele für den ÖPNV damit abgesteckt und gesichert werden. Für nicht erreichte Qualitätsziele sollen die Ansprüche der Kunden definiert und verbindlich gemacht werden.

Die folgenden vier Bausteine bilden das Fundament für eine neue Qualität im Nahverkehr:

- Qualitätscharta für den Nahverkehr in NRW
- Schlichtungsstelle Nahverkehr
- Landesprogramm „Sicherheit und Service“
- Kundenbarometer und Qualitätstester.

Qualitätscharta für den Nahverkehr in NRW

Die „Qualitätscharta für den Nahverkehr in NRW“ ist der zentrale Baustein im „Masterplan Qualität“. Als Ergebnis zahlreicher Markterhebungen und Kundenbefragungen spiegelt sie die Erwartungen der Kunden wider. Mit zehn Punkten ist ein Rahmenprogramm der Kundenansprüche formuliert worden:

1. Anspruch auf Pünktlichkeit:

Eine Pünktlichkeitsquote von weniger als 90 Prozent im NRW-Nahverkehr widerspricht den Zielen des Landes. Pünktlichkeit im ÖPNV ist ein wichtiger Beitrag zur Mobilitätssicherung.

2. Anspruch auf Information bei Verspätungen:

Reisende in verspäteten Zügen und Wartende am Bahnhof müssen schnell, konkret und verständlich über die Verspätungsursache informiert und auf die nächsten Ausweichverbindungen hingewiesen werden. Keinesfalls dürfen Fahrgäste bei Störungen oder Verspätungen mehr als 5 Minuten ohne Informationen bleiben.

3. Anspruch auf komfortable Reisebedingungen:

Dauerhaft überfüllte Fahrzeuge sind nicht akzeptabel. Engpässe müssen unter Nutzung aller zur Verfügung stehenden Material- und Personalressourcen schnellstmöglich beseitigt werden.

4. Anspruch auf Servicequalität:

Fahrgäste haben Anspruch auf freundliche, zuvorkommende und kompetente Betreuung. Es gehört zu den Grundanforderungen an Servicemitarbeiterinnen und -mitarbeiter der Verkehrsunternehmen, in jeder Situation ruhig und höflich zu reagieren. Alle Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit Kundenkontakt sollen durch Namensschilder identifizierbar sein.

5. Anspruch auf Sauberkeit:

Sauberkeit ist wesentliche Grundvoraussetzung für komfortable Mobilität. Die Reinigungskonzepte der Verkehrsunternehmen sollten grundsätzlich auch die Reinigung während des laufenden Betriebs vorsehen.

6. Anspruch auf Auskunftqualität:

Verlässliche Tarif- und Fahrplanauskünfte rund um die Uhr sind unverzichtbar, ebenso wie gut lesbare, aktuelle Fahrpläne und Tarifinformationen an jeder Haltestelle /Station und eine Telefonnummer, unter der Beschädigungen, fehlende Informationen sowie Notfälle und Störungen gemeldet werden können. Fehlende Aushänge sollten in der Regel innerhalb von 24 Stunden nach Eingang der Meldung ersetzt werden.

7. Anspruch auf sichere Beförderung:

In allen Fahrzeugen des NRW-Nahverkehrs sollen die Fahrgäste in Kontakt zu einer Mitarbeiterin /einem Mitarbeiter (z. B. Fahr- oder Sicherheitspersonal) treten können. Diese bzw. dieser muss technisch in der Lage sein, direkt oder über die Leitstelle Rettungsdienste oder Polizei zu alarmieren.

8. Anspruch auf intakte Fahrzeug- und Haltestellenausrüstung:

Fahrgäste haben Anspruch auf funktionsfähige Fahrkartenautomaten, Rolltreppen, Aufzüge, Toilettenanlagen etc. Beanstandungen sollen, falls technisch möglich, innerhalb von 24 Stunden nach Eingang der Schadensmeldung behoben sein. Vandalismusschäden sollten innerhalb von drei Tagen beseitigt werden.

9. Anspruch auf schnelle Antwort:

Die Bearbeitungszeit für eine Beschwerde an Verkehrsunternehmen oder Verkehrsverbände/Zweckverbände darf nicht mehr als eine Woche betragen. Mindestens muss innerhalb dieser Zeit eine qualifizierte Eingangsbestätigung erfolgen, in der ein konkreter Termin für die eigentliche Antwort genannt wird.

10. Anspruch auf Ausgleich:

Kundenansprüche im Sinne der Qualitätscharta sollen verbindlich gemacht werden. Abweichungen von den Qualitätszielen können zu Ansprüchen auf Entschädigungsleistungen durch die verantwortlichen Unternehmen führen. Das Land Nordrhein-Westfalen strebt dafür gemeinsame, einheitliche Regelungen an.

Schlichtungsstelle Nahverkehr

Bei der Verbraucherzentrale des Landes NRW ist in einer eigenen Geschäftsstelle eine unabhängige landesweite Schlichtungsstelle Nahverkehr eingerichtet worden. Dort wird in Streitfällen, in denen es keine Einigung gibt, durch geschulte Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zwischen Kunden und Verkehrsunternehmen vermittelt. Jeder Fahrgast kann diesen Service kostenlos nutzen. Die Verbraucherzentrale erarbeitet Musterinformationen und standardisierte Schlichtungsvorschläge für gegebene Streitfälle. Die Schlichtungsstelle Nahverkehr soll künftig enger mit den Zweckverbänden verzahnt werden.

Landesprogramm „Sicherheit und Service“

Im Rahmen einer Reihe von Pilotprojekten werden mit Unterstützung des Landes innovative Technik und neue Leistungsangebote in einem definierten Zeitraum von 18 bis 24 Monaten im Echtbetrieb getestet. Die Projekte werden durch eine unabhängige Marktforschung begleitet.

Das Landesprogramm „Sicherheit und Service im ÖPNV“ wird zu einem Innovationsprogramm für Qualitätsmaßnahmen weiter entwickelt. Personalmaßnahmen bilden dabei nach wie vor einen Schwerpunkt der Landesförderung. Voraussetzung ist ein auf die Dauer von mindestens fünf Jahren angelegtes Konzept zur Steigerung der Qualität im öffentlichen Personennahverkehr.

Kundenbarometer und Qualitätstester

Für das NRW-Kundenbarometer befragt ein unabhängiges Marktforschungsinstitut regelmäßig die Menschen einer Region nach ihrem Urteil über die Qualitätsmerkmale des Nahverkehrs. Die Ergebnisse geben Aufschluss über das Angebot und das erreichte Qualitätsniveau. Das Kundenbarometer wird ergänzt durch lokale Momentaufnahmen von Qualitätstestern: Fahrgäste berichten über ihre Erfahrungen und schildern konkrete Erlebnisse. Mit diesem Baustein sollen differenzierte und authentische Rückmeldungen der Kunden flächendeckend, regelmäßig und nach einheitlichem Maßstab gewonnen werden.

4.1.7 Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe in NRW

Das Land Nordrhein-Westfalen und die DB Station&Service AG haben im Dezember 2000 eine breit angelegte Modernisierungsoffensive für Bahnhöfe in Nordrhein-Westfalen vereinbart. Verbessert werden soll der Zustand und die Ausstattung der Bahnsteige, der Zu- und Abgangswege der Bahnsteige sowie der Verknüpfungsbereiche mit dem Umfeld.

Die Modernisierungsoffensive umfasst Maßnahmen an mehr als 100 Bahnhöfen in NRW, die mit einem Kostenvolumen von rund 176 Millionen Euro (344 Millionen DM) ursprünglich bis 2004 realisiert werden sollten. Im Laufe der Zeit hat sich gezeigt, dass dieses Ziel nicht vollständig erreichbar ist. Das Land NRW und die DB Station&Service AG haben daher am 15. März 2004 die Rahmenvereinbarung aktualisiert und die Umsetzung der Maßnahmen in zwei Stufen vorgesehen.

Im Zeitraum bis 2008 sollen demnach landesweit 87 Stationen fertiggestellt werden, wobei das Land NRW 86,5 Mio. € und die Deutsche Bahn AG 20 Mio. € investieren werden. Im „Modernisierungspaket“ sind folgende Bahnhöfe und Stationen im Verbundgebiet des AVV enthalten:

- Aachen-Rothe Erde
- Aachen-Schanz
- Brachelen
- Erkelenz
- Herzogenrath.

Der Haltepunkt Aachen-Schanz wurde am 13.06.2004 eröffnet.

Die Modernisierung des Bahnhofs Brachelen wurde im Mai 2005 abgeschlossen.

Die Modernisierung der Bahnhöfe Aachen Rothe Erde und Herzogenrath wird voraussichtlich bis 2008 abgeschlossen sein.

Die Modernisierung des Bahnhofes Erkelenz befindet sich derzeit in der Ausschreibungsphase.

Im angrenzenden Umland sind die Bahnhöfe Mönchengladbach Hbf, Euskirchen und Weilerswist Bestandteil der Modernisierungsoffensive.

Neben der Modernisierungsoffensive erfolgt der Ausbau des Aachener Hauptbahnhofes im Rahmen seiner internationalen Bedeutung über ein besonderes Förderungsprogramm des Landes NRW aus Anlass der Weltreiterspiele 2006 in Aachen.

4.2 Ziele des Zweckverbandes Aachener Verkehrsverbund

4.2.1 Grundsätze

Der Nahverkehrsplan soll dazu beitragen, den täglichen Verkehr möglichst sozial- und umweltverträglich abzuwickeln. Deshalb ist es notwendig, den SPNV als Alternative zur Nutzung des privaten Pkw weiter zu verbessern. Dabei ist es besonders wichtig, ein qualitativ hochwertiges Nahverkehrsangebot im SPNV zu schaffen bzw. zu erhalten. Das Nahverkehrsangebot muss dazu beitragen, die Mobilitätsbedürfnisse der Bürger im Rahmen der Daseinsvorsorge zu befriedigen.

Aufgrund der angespannten Finanzlage des Landes, der Gebietskörperschaften und der Kommunen werden die Handlungsspielräume immer stärker eingeschränkt. Von daher kommt einer angemessenen Nutzung der finanziellen Ressourcen immer höhere Bedeutung zu.

Im Wesentlichen werden somit für die zukünftige Ausgestaltung des SPNV drei Ziele verfolgt:

- Erhöhung der Attraktivität
- Sicherung der Mobilität
- Steigerung der Wirtschaftlichkeit (Senkung der kommunalen Belastungen).

Erhöhung der Attraktivität

Durch Erhöhung der Attraktivität der Angebote im SPNV soll das Verkehrsmittelwahlverhalten zugunsten des Nahverkehrs verändert werden.

Die Attraktivität des SPNV wird im Wesentlichen durch folgende Merkmale gekennzeichnet

- gute Erreichbarkeit
- hohe Zuverlässigkeit
- kurze Reisezeiten
- angemessenes Preis-Leistungsverhältnis
- gute Beförderungsqualität
- einfacher Zugang (Information, Tarif, Vertrieb).

Unter Berücksichtigung der vorgenannten Merkmale orientiert sich die zukünftige Ausgestaltung des SPNV an folgenden Vorgaben:

- Schaffung einer bedarfsgerechten Angebotsstruktur
 - durch verstärkte Ausschöpfung der Systemvorteile Schnelligkeit, Zuverlässigkeit, Kapazitätsvermögen im Schienenpersonennahverkehr
 - durch verbesserte Abstimmung der Angebote im Schienen- und Busverkehr an wichtigen Verknüpfungspunkten
 - durch Schließen von Verbindungslücken.
- Steigerung der Angebotsqualität
 - durch Verbesserung der verkehrlichen Infrastruktur
 - a) Einsatz moderner Fahrzeuge
 - b) Beschleunigungsmaßnahmen
 - c) benutzerfreundliche Ausgestaltung der Verkehrsanlagen
 - d) Ausbau von P+R- und B+R-Anlagen
 - durch eine klare Produktgestaltung im Leistungsangebot
 - durch Systematisierung der Angebote (Vertaktung)
 - durch kundenorientierte Ausgestaltung der Tarife, der Vertriebs- und Informationswege.

Sicherung der Mobilität

Gemäß ÖPNVG NRW haben die Aufgabenträger für die Sicherung der Mobilität und damit für eine ausreichende Bedienung der Bevölkerung mit Nahverkehrsangeboten zu sorgen. Dazu sind auch in den Tagesrandlagen (Frühverkehr, Spätverkehr) entsprechende Angebote notwendig.

Steigerung der Wirtschaftlichkeit

Die Maßnahmen zur Erhöhung der Attraktivität des SPNV sowie zur Sicherung der Mobilität können nur insoweit verfolgt werden, wie sie mit den finanziellen Handlungsspielräumen in Einklang stehen. Vor diesem Hintergrund sind Maßnahmen zur Verbesserung der Wirtschaftlichkeit von besonderer Bedeutung. Eine kontinuierliche Überprüfung des betrieblichen Leistungsangebotes, der Nachfrage- und der Marktsituation hat dabei wesentliche Erkenntnisse zu liefern. Alle Maßnahmen im betrieblichen und tariflichen Bereich sind im Hinblick auf das zu erwartende wirtschaftliche Ergebnis zu beurteilen.

Der Nahverkehrsplan weist die Zielvorstellungen für eine bedarfskonforme Verkehrsbedienung aus. Diese orientiert sich an den Aspekten

- Ausreichende Verkehrsbedienung (Erschließungs- und Verbindungsqualität)
- Betriebliche Angebotsqualität (Produkte, Leistungsangebot, Fahrplanstabilität, Verknüpfung, Einsatzsteuerung, Fahrzeuge, Personal)
- Qualitätsstandards der Infrastruktur (z. B. Bahnhöfe, Haltepunkte, Fahrwege, P+R, B+R)
- Qualität von Information, Vertrieb und Service.

4.2.2 Ausreichende Verkehrsbedienung

Erschließungsqualität

Die Anzahl und die Lage der Bahnhöfe bzw. Haltepunkte sowie deren Bedienungshäufigkeit geben Aufschluss über die Qualität der Erschließung. Die Haltepunkte bilden das Zentrum des Einzugsbereiches. Dieser Einzugsbereich ist vereinfacht als Kreis um den Haltepunkt zu verstehen. Als Zielvorstellung für die zumutbare fußläufige Erreichbarkeit der Haltestellen wird von folgenden Ansätzen ausgegangen:

Zentralörtliche Gliederung gem. Landesentwicklungsplan	Lage im Raum	Radius des Einzugsbereiches
		[m]
OZ Oberzentrum	zentraler Bereich	600
	solitärer Ortsteil, Randlage	800
MZ Mittelzentrum	zentraler Bereich	800
	solitärer Ortsteil, Randlage	1000
GZ Grundzentrum	zentraler Bereich	1000
	solitärer Ortsteil, Randlage	1000

Abb. 7: Zielwerte für die Raumerschließung durch den SPNV im AVV

Verbindungsqualität

Schnelle, häufige und nach Möglichkeit direkte Verbindungen zwischen Wohnstätten, Arbeitsstätten Freizeiteinrichtungen und wichtigen Versorgungsbereichen kennzeichnen eine gute Verbindungsqualität.

Aufgrund stark gebündelter Nachfrageströme (z. B. im Ausbildungsverkehr) sind in Teilbereichen und bestimmten Zeitlagen deutlich höhere **Bedienungshäufigkeiten** erforderlich. Von daher stellen die ausgewiesenen Werte lediglich Orientierungshilfen für das Grundangebot in zwei Qualitätsstufen dar. Hierbei wird nach Ballungskernen, Ballungsrandzonen und ländlich strukturierten Bereichen unterschieden. Übergänge zwischen diesen Bereichen sind sinngemäß einzupassen.

Es wird grundsätzlich von einem 15/30/60-Minuten-Fahrplanraster ausgegangen. Diese Taktstruktur entspricht auch der heutigen und zukünftigen Angebotsstruktur im Schienenverkehr. Bei der S-Bahn, z. B. zwischen Düren und Köln, wird hiervon abweichend ein 20/30/60-Minuten-Fahrplanraster angewandt.

Für **Umsteigehäufigkeiten** gilt ebenso wie für Reisezeiten die Zielsetzung, diese so gering wie möglich zu halten. Gleichwohl wird auch hier nicht verkannt, dass Mindestmaße aus wirtschaftlichen und betrieblichen Gründen nicht immer erreichbar sind. Als Maßgröße der Umsteigehäufigkeit empfiehlt sich ein Bezug auf die überwiegende Anzahl Umsteigevorgänge, die für eine Verbindung mit öffentlichen Verkehrsmitteln akzeptiert wird. Damit ist im Einzelfall nicht ausgeschlossen, dass auch geringfügig bessere oder schlechtere Zustände für die gleiche Verbindung akzeptiert werden können.

Die Zielvorstellungen für relationsbezogene Umsteigehäufigkeiten sind ebenfalls nach der raumordnerischen Funktion der Teilräume differenziert. Die Qualitätsstufe 1 ist als mittelfristiges Ziel anzusehen.

Die Zielvorstellung für das gesamte Nahverkehrssystem im AVV für die Kenngrößen, Bedienungs- und Umsteigehäufigkeiten sind in der Abbildung 8 dargestellt.

Der SPNV ist insofern als integrativer Bestandteil dieser Zielvorstellungen anzusehen. Aufgrund der überregionalen Bedeutung des SPNV sind auch weitergehende Zielvorgaben zu berücksichtigen.



Verbindungskategorie		Ballungskern				Ballungsrandzone				Zone mit überwiegend ländlicher Struktur					
		Bedienungshäufigkeit **		Umsteigehäufigkeit *		Bedienungshäufigkeit **		Umsteigehäufigkeit *		Bedienungshäufigkeit**		Umsteigehäufigkeit *			
		Qualitäts - Stufe 1	Mindeststandard	Qualitäts - Stufe 1	Mindeststandard	Qualitäts - Stufe 1	Mindeststandard	Qualitäts - Stufe 1	Mindeststandard	Qualitäts - Stufe 1	Mindeststandard	Qualitäts - Stufe 1	Mindeststandard		
Regionale Verbindungen (Verbindungen zwischen den Kernbereichen der Kommunen)	HVZ	GZ-GZ	-	-	-	-	-	-	-	-	60	60	1	1	
		GZ-MZ	-	-	-	-	-	-	-	-	60	60	1	1	
		GZ-OZ	-	-	-	-	-	-	-	-	30	30	1	1	
		MZ-MZ	-	-	-	-	15	15	0	1	30	30	0	1	
		MZ-OZ	-	-	-	-	7,5	15	0	0	15	30	0	1	
		OZ-OZ	15	30	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	
	NVZ	GZ-GZ	-	-	-	-	-	-	-	-	60	120	1	1	
		GZ-MZ	-	-	-	-	-	-	-	-	60	60	1	1	
		GZ-OZ	-	-	-	-	-	-	-	-	30	60	1	1	
		MZ-MZ	-	-	-	-	15	30	1	1	30	60	1	1	
		MZ-OZ	-	-	-	-	15	30	0	1	30	60	0	1	
		OZ-OZ	30	60	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	
	SVZ	GZ-GZ	-	-	-	-	-	-	-	-	120	/	1	1	
		GZ-MZ	-	-	-	-	-	-	-	-	60	120	1	1	
		GZ-OZ	-	-	-	-	-	-	-	-	60	120	1	1	
		MZ-MZ	-	-	-	-	30	60	1	1	60	120	1	1	
		MZ-OZ	-	-	-	-	30	30	0	1	60	120	0	1	
		OZ-OZ	30	60	0	0	-	-	-	-	-	-	-	-	
*: bei optimierten Übergangsbedingungen Bus - Schiene/Schnellbus und deutlichen Reisezeitvorteilen erfüllt auch ein zweimaliges Umsteigen den Mindeststandard															
Lokale Verbindungen	HVZ	GRUND-ZENTRUM	OT-OT	-	-	-	-	-	-	-	60	60	1	1	
		OT-ZB	-	-	-	-	-	-	-	-	60	60	0	0	
		MITTEL-ZENTRUM	OT-OT	-	-	-	-	30	30	1	1	60	60	1	1
			RB-RB	-	-	-	-	15	30	1	1	-	-	-	-
			OT-ZB	-	-	-	-	15	30	0	1	30	60	0	1
			RB-ZB	-	-	-	-	15	30	0	1	-	-	-	-
		ZB-ZB	-	-	-	-	15	30	0	0	-	-	-	-	
		OBER-ZENTRUM	ZA-ZA	10	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
			ZA-SP	15	15/20	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
	SP-SP***		30	60	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	ZA-OT		30	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	GRUND-ZENTRUM		OT-OT	-	-	-	-	-	-	-	-	60	120**	1	1
	OT-ZB	-	-	-	-	-	-	-	-	-	60	120**	0	0	
	NVZ	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	-	-	-	-	
		ZA-ZA	10	15	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	OBER-ZENTRUM	ZA-SP	15	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		SP-SP***	30	60	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		ZA-OT	60	60	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
		GRUND-ZENTRUM	OT-OT	-	-	-	-	-	-	-	-	120**	/	1	/
		OT-ZB	-	-	-	-	-	-	-	-	-	120**	/	0	/
SVZ	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	-	-	-	-		
	ZA-ZA	15	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
OBER-ZENTRUM	ZA-SP	15/20	30	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	SP-SP***	60	60	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
	ZA-OT	60	120*	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-		
** : 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															
GZ: Grundzentrum		ZA: Kernbereich Aachen				ZB: Ortsteil in Kernlage				HVZ: Hauptverkehrszeit					
MZ: Mittelzentrum		SP: Siedlungsschwerpunkt				RB: Ortsteil in Kernrandlage				NVZ: Normalverkehrszeit					
OZ: Oberzentrum						OT: solitärer Ortsteil				SVZ: Schwachverkehrszeit					

Abb. 8: Zielvorstellungen für Bedienungshäufigkeiten und Umsteigehäufigkeiten im AVV

4.2.3 Betriebliche Qualitätsstandards

Produktpalette

Im Nahverkehrsplan ist der speziellen Situation aus Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur Rechnung zu tragen. Das Gebiet des AVV ist durch stark unterschiedliche Siedlungsdichten und eine inhomogene Verteilung der Siedlungsschwerpunkte geprägt.

Ein funktionsgerechter und gleichzeitig attraktiver Ansatz für die Gestaltung des Nahverkehrs ist unter diesen Voraussetzungen nur durch eine Kombination verschiedener Betriebsformen zu erreichen. Grundlage hierfür bildet eine nach Verkehrsaufgaben differenzierende Produktpalette. Die Betriebsformen sind hierarchisch aufeinander abzustimmen und miteinander zu verknüpfen. Die Anschlusssicherung an zentralen Verknüpfungspunkten ist sicherzustellen. Die Komponenten der Produktpalette haben sich zu einem Gesamtsystem des SPNV/ÖPNV zusammenzuführen.

Unter Beachtung der genannten Prämissen ist eine differenzierte Produktpalette anzuwenden. Hauptmerkmale sind die funktionale Gliederung (Regionalverkehr/Ortsverkehr), ein anspruchskonformes Bedienungskonzept (Schnellverkehr, allgemeiner Linienverkehr, Bedarfsverkehr) und ein aufgabenteiliger Verkehrsmiteinsatz SPNV/ÖPNV (Schiene/Straße).

Alle vorgesehenen Produktformen sind im AVV in verschiedenen Ausprägungen - insbesondere bzgl. Schnellverkehre und bedarfsorientierte Bedienungsformen - bereits im Angebot vorhanden.

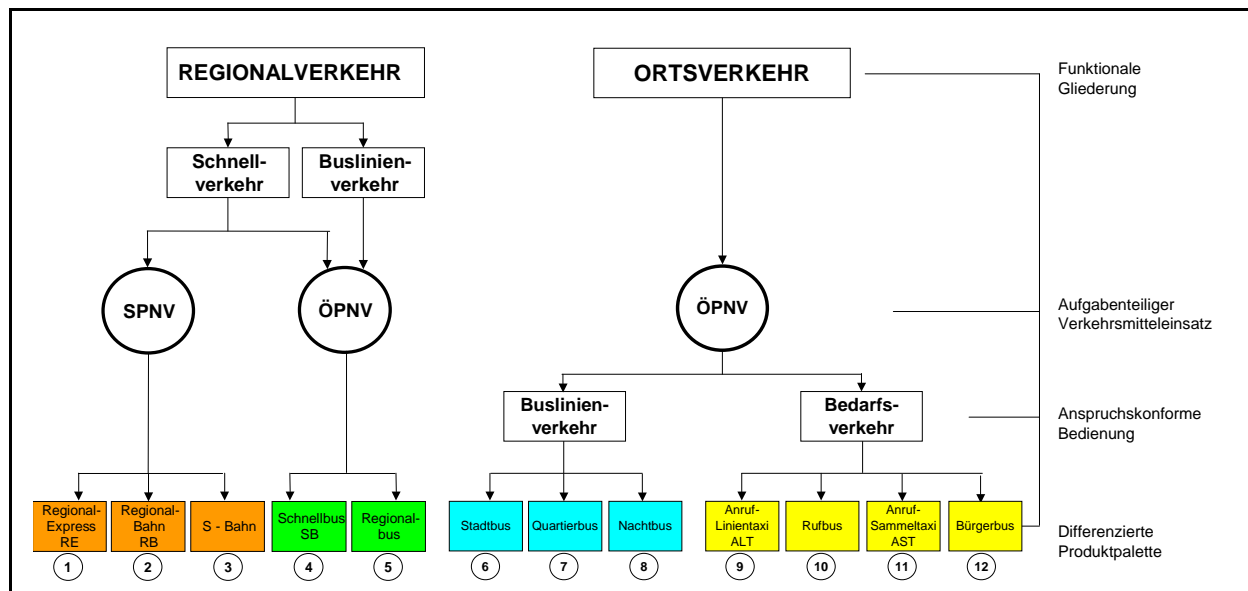


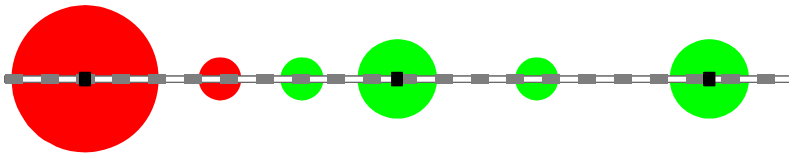

Abb. 9: Übersicht zum Zielkonzept für die Ausgestaltung der differenzierten Produktpalette im AVV

Zum Zweck der Begreifbarkeit und Akzeptanzförderung des Verkehrssystems werden jedem einzelnen Produkt spezifische Standardmerkmale zugewiesen in Hinsicht auf:

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

Das produktorientierte, **einheitliche Liniennummern-System** im gesamten AVV soll beibehalten werden.

Die Produktmerkmale für den SPNV sind in den nachfolgenden Produktbeschreibungen dargestellt.

	<p>① RegionalExpress (RE)</p>  <p>  mind. 15 km  täglich 5.00 bis 23.00 h </p> <p> Ø-km/h mind. 120 km/h  i.d.R. Doppelstockzug  Taktverkehr </p> <p>  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 Gelegenheitsverkehre mit großen bis sehr großen Reiseweiten.</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 23.00 h.</p> <p>Richtwerte für die Linienbedienungshäufigkeit:</p> <table border="1" data-bbox="512 1126 810 1312"> <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> </table>	Tagesverkehr:	60 Min.	Abendverkehr:	60 Min.	Wochenende:	60 Min.
Tagesverkehr:	60 Min.						
Abendverkehr:	60 Min.						
Wochenende:	60 Min.						
<p>Fahrzeug:</p>	<p>in der Regel lokbespannte Doppelstockzüge. Behängung: max. 5 Wagen/Zug Niveaugleicher Einstieg.</p>						
<p>Service und Komfort:</p>	<p>Zugbegleiter, zwei Beförderungsklassen. Ansage/Anzeige der Halte. Platz für Fahrräder, Rollstühle, Kinderwagen, Traglasten. Gepolsterte, textilbezogene Sitze. Abfallbehälter, Klimatisierung, WC, Bewirtschaftung.</p>						
<p>Erscheinungsbild:</p>	<p>gemäß DB-Produktlinie.</p> 						

	<p>② RegionalBahn (RB)</p>  <p>  raumabhängig, mind. 3km  täglich i. d. R. 6.00 bis 23.00 h Ø-km/h mind. 80 km/h  Triebwagen  Taktverkehr  2 Beförderungsklassen Komfort-Ausstattung Tag: 30/60 Min. Abend: 60 Min. Wochenende: 60 Min. </p>		
<p>Verkehrsaufgabe:</p>	<p>Dient der Flächenerschließung entlang der Schienenachse, verbindet Städte und Gemeinden in der Region und übernimmt Zubringerfunktion zum Regional-Express und Fernverkehr. Bildet das Grundnetz des regionalen Schienenverkehrs mit der Option der städtebaulichen Fortführung bis in die Innenstadtbereiche. 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 (nach EBO). Kann in innerstädtische Nahverkehrssysteme eingebunden werden (nach BOStrab). Das Liniengerüst wird zu einem System vernetzt: Durch Linienüberlagerung sind Taktverdichtungen möglich, durch Flügeln- und Koppeln sind Trassenvorteile erreichbar. Der Haltestellenabstand ist abhängig von der Siedlungsstruktur.</p>		
<p>Bedienung:</p>	<p>Betriebszeit: täglich in der Regel ca. 6.00 bis 23.00 h.</p> <p>Richtwerte für die Linienbedienungshäufigkeit:</p> <table border="1" data-bbox="512 1288 1410 1352"> <tr> <td>Tagesverkehr / Abendverkehr / Wochenende</td> <td>30/60/60 Min.</td> </tr> </table>	Tagesverkehr / Abendverkehr / Wochenende	30/60/60 Min.
Tagesverkehr / Abendverkehr / Wochenende	30/60/60 Min.		
<p>Fahrzeug:</p>	<p>Triebwagen, für das schnelle automatische Kuppeln gerüstet. Niveaugleicher Einstieg, Option der Zulassung für den Betrieb nach BOStrab.</p>		
<p>Service und Komfort:</p>	<p>Ansage/Anzeige der Halte. Platz für Fahrräder, Rollstühle, Kinderwagen, Traglasten. Gepolsterte Sitze, Großflächenfenster, Klimatisierung.</p>		
<p>Erscheinungsbild:</p>	<p>gemäß <i>euregiobahn</i> bzw. Rurtalbahn - Produktlinie.</p> 		

	<p>③ S-Bahn</p>  <p>  mind. 1500 - 3000 m  täglich 4.00 bis 24.00 Uhr </p> <p> Ø-km/h mind. 50 km/h  dichter Taktverkehr </p> <p>  Lokbespannter Zug, Triebwagenzug  </p> <p>  2 Beförderungsklassen Komfortausstattung Tag: 20/60 Min. Abend: 60 Min. Wochenende: 30/60 Min. </p>						
<p>Verkehrsaufgabe:</p>	<p>Bedienung der aufkommensstarken Vorort-Stadt- und Nachbarortsverkehre insbesondere im Einzugsbereich von Großstädten. Sie ergänzt bzw. ersetzt die Regionalbahn in Räumen mit sehr hohem Fahrgastaufkommen. Zielgruppe sind alle Personen mit kurzen bis mittleren Reiseweiten.</p>						
<p>Charakteristik:</p>	<p>Bedient alle Bahnhöfe und Haltepunkte am Linienweg. Verkehrt vorwiegend auf eigenem Gleiskörper -ausserhalb des Großstadtgebiets auch über Hauptstrecken bzw. Anlagen des Fernverkehrs- und übernimmt in ihrem Versorgungsgebiet auch Zubringerfunktionen zum Fernverkehr. Systematische Verknüpfung an die lokalen Busverkehre und an den Regionalverkehr gemäß ITF in den Verkehrsknoten. Haltestellenabstand abhängig von der Siedlungsstruktur, im geschlossenen Bebauungsbereich ca. 1500 m, im ländlichen Bereich mindestens 3000 m.</p>						
<p>Bedienung:</p>	<p>Betriebszeit: täglich 4.00 bis 24.00 h.</p> <p>Richtwerte für die Linienbedienungshäufigkeit:</p> <table border="1" data-bbox="512 1294 1404 1514"> <tr> <td>Tagesverkehr:</td> <td>20 Min. (Nachfragebedingte Taktverdünnung an den Linienendästen)</td> </tr> <tr> <td>Abendverkehr:</td> <td>60 Min.</td> </tr> <tr> <td>Wochenende:</td> <td>30/60 Min.</td> </tr> </table>	Tagesverkehr:	20 Min. (Nachfragebedingte Taktverdünnung an den Linienendästen)	Abendverkehr:	60 Min.	Wochenende:	30/60 Min.
Tagesverkehr:	20 Min. (Nachfragebedingte Taktverdünnung an den Linienendästen)						
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, Klimatisierung.</p>						
<p>Erscheinungsbild:</p>	<p>gemäß DB-Produktlinie</p>  <p>(Grafik: DB AG)</p>						

Leistungsangebot (Fahrplan)

Das Leistungsangebot im SPNV ist bestimmt durch

- Linienverläufe
- Bedienungshäufigkeiten
- Anschlusssicherung
- Betriebszeiten.

Der Nahverkehrsplan beschreibt das Leistungsangebot in seinen planerischen Grundlagen und Konsequenzen für den Infrastrukturausbau. Er bildet eine Grundlage, die in der Formulierung von Ausschreibungsinhalten und Verkehrsverträgen umzusetzen ist.

Das Leistungsangebot soll entsprechend dem Erschließungs- und Verbindungsbedarf hinsichtlich der unter 4.2.2 (Ausreichende Verkehrsbedienung) genannten Zielvorgaben ausgeführt werden.

Das Leistungsangebot ist möglichst übersichtlich und damit merkbar zu gestalten. Sofern es die äußeren Umstände zulassen, ist eine Vertaktung des Angebotes anzustreben. Grundsätzlich ist von einem 15/30/60-Minuten-Takt als Fahrplanraster auszugehen. Produktbedingt ist bei der S-Bahn ein 20/30/60-Raster anzuwenden. In Abhängigkeit von der Verkehrsnachfrage bleiben Verdichtungen und Ausdünnungen der Bedienungshäufigkeit zulässig.

Die Fahrplangestaltung soll grundsätzlich Anschlussmöglichkeiten beachten. Damit sollen fahrplanmäßige Übergänge zwischen allen Betriebsformen des SPNV/ÖPNV und die Voraussetzungen zum Betrieb des differenzierten Bedienungsmodells (Produktpalette) geschaffen werden.

Integraler Taktfahrplan Nordrhein-Westfalen (ITF-NW)

Der Schienenpersonennahverkehr im Gebiet des Aachener Verkehrsverbundes kann im Hinblick auf seine weitere Entwicklung nicht isoliert betrachtet werden. Er ist fester Bestandteil eines überregionalen Verkehrssystems mit sehr engmaschigen Verknüpfungen.

Der Erhalt und die Steigerung der Leistungsfähigkeit des Schienenverkehrs bedingen daher eine sehr enge Zusammenarbeit der für den SPNV zuständigen Aufgabenträger und eine gemeinsame Zielsetzung. Auf Initiative des Landes wurde eine gemeinsame Plattform mit den Zweckverbänden gefunden, um den SPNV als überregionales Verkehrssystem weiterzuentwickeln. Mit der Einführung der 1. Stufe des Integralen Taktfahrplans NW (ITF1) konnte bereits zum Fahrplanwechsel 1998 ein wichtiger gemeinsamer Schritt des Landes und der Zweckverbände zur Stärkung des Gesamtverkehrssystems Schiene erreicht werden. Die systematische Vertaktung und Verknüpfung der Angebote sowie das Schließen von Angebotslücken haben für eine Vielzahl von Kunden bereits Verbesserungen bewirkt.

Aufgrund der technischen und betrieblichen Rahmenbedingungen und der engen Verflechtungen mit dem Fern- und Güterverkehr konnten mit der 1. Stufe des Integralen Taktfahrplanes noch nicht alle Ziele optimal umgesetzt werden. Im Rahmen einer 2. Stufe (ab Dezember 2002) konnte der SPNV im Hinblick auf

- ein einheitliches Taktgefüge,
- die Optimierung der Verknüpfungen,
- das Schließen vorhandener Angebotslücken

weiter verbessert werden. Zur Stabilisierung der Fahrpläne müssen in den nächsten Jahren insbesondere die infrastrukturellen Voraussetzungen durch Modernisierung der Infrastruktur und Ausbau des Schienennetzes verbessert werden.

Im Rahmen der Einführung des ITF 2. Stufe waren zahlreiche infrastrukturelle Begleitmaßnahmen eingeplant, die noch nicht vollständig umgesetzt worden sind.

Verknüpfung der Verkehrssysteme

Die Verknüpfung der Verkehrssysteme ist auf örtlicher und auf zeitlicher Ebene sicherzustellen. Während vor Ort infrastrukturelle Voraussetzungen 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.

Die im AVV angestrebten Zielwerte für Anschlussqualitäten an konkret zu definierenden Anschlusspunkten sind in der Tabelle 10 wiedergegeben.

An den Verknüpfungspunkten erfolgt die fahrplanmäßige und betriebliche Anschlusssicherung. Eine wichtige Voraussetzung hierfür bildet die Kommunikation der rechnergesteuerten Betriebsleitsysteme.

Qualitätskriterium Systemverknüpfung	Umsteigezeit		Umsteigeweg	Anzahl Ebenen	Anschluss - sicherung bis zu	Orientierungshilfe für Anschlüsse	P+R-Einrichtungen	K+R-Einrichtungen	B+R-Einrichtungen
	[Min]		[m]		[Min]				
	min.	max.	max.	max.					
Zentrale Verknüpfungspunkte von herausragender Bedeutung									
SPNV - SPNV	5	15	200	2	5	ja	optional ¹⁾	ja	ja
SPNV - Bus/AST	5	15		2	5				
Sonstige SPNV-Haltepunkte									
SPNV - SPNV	5	15	150	2	5	ja	optional ¹⁾	optional ¹⁾	ja
SPNV - Bus/AST	5	15		2	10				
¹⁾ nach Maßgabe der räumlichen und verkehrlichen Situation anzustreben									

Tab. 10: Zielvorstellungen für die Qualität der Verknüpfung des SPNV mit den übrigen Verkehrssystemen

Fahrzeuge

Neben den Bahnhöfen und Haltepunkten sind die Fahrzeuge die Aushängeschilder für einen attraktiven SPNV. Die angestrebte Beförderungsqualität wird entscheidend durch Art, Qualität und Ausstattung der eingesetzten Fahrzeuge geprägt. Niveaugleicher Einstieg am Bahnsteig, behindertengerechte Ausstattungselemente, dynamische Informationseinrichtungen und eine ansprechende und funktionale Inneneinrichtung sind die Mindestanforderungen an eine zeitgemäße Ausgestaltung der Fahrzeuge.

Neben dem äußeren Erscheinungsbild, der Sauberkeit des Fahrzeugs und einem sauberen, modernen und gepflegten Innenraum sind bei den Fahrzeugen des SPNV technische Eigenschaften und Merkmale einer angemessenen Beförderungsqualität zu beachten.

Technische Eigenschaften

- **Beschleunigung und Höchstgeschwindigkeit:** Die Leistungswerte der eingesetzten Fahrzeuge müssen unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeit (Beschaffungs- und Betriebskosten, Anzahl der erforderlichen Fahrzeuge) den Forderungen der Fahrpläne sowie den weiteren Anforderungen, die sich aus der betrieblichen Abhängigkeit zu anderen Netznutzern ergeben, entsprechen. Ein gutes Beschleunigungsverhalten der Fahrzeuge soll gerade auf Strecken mit vielen Haltepunkten zu einer deutlichen Reduzierung der Fahrzeiten beitragen. Bei größeren Haltepunktabständen sollen die Fahrzeuge schnell genug sein, um die auf der Infrastruktur mögliche Höchstgeschwindigkeit zu erreichen.
- **Türen:** Breite Türen in ausreichender Anzahl und große Auffangräume im Fahrzeug sorgen zusätzlich für kurzen Haltezeitbedarf.
- **Schadstoff- und Lärmemission:** Eine Verminderung der schädlichen Abgaswerte und des Motoren – und Betriebslärms sind durch Einsatz geeigneter Motortechnik und durch entsprechende Instandhaltungsmaßnahmen (Fahrzeugwartung) zu erreichen.
- **Kommunikationseinrichtungen:** Die Mindestanforderung bilden die erforderlichen Einrichtungen zum betriebsinternen Informationsaustausch (z. B. Ortungssystem über GPS) sowie eine Schnittstelle zu den rechnergesteuerten Betriebsleitsystemen der Busbetreiber.

Beförderungsqualität

- **Fahrzeugeinstieg:** Es ist auf ein abgestimmtes Zusammenwirken von eingesetztem Fahrzeug und Bahnsteig hinsichtlich Einstiegshöhe und vorhandenem Spaltmaß zu achten, um mobilitätsbehinderten Fahrgästen einen barrierefreien Zugang zu ermöglichen. Ein weiteres Hilfsmittel zum Einstieg können zudem ausfahrbare Rampen oder Hublifte sein.
- **Mehrzweckräume:** In den Fahrzeugen sind ausreichende Freiflächen für Rollstuhlfahrer, Kinderwagen, Fahrräder, Koffer, sperrige Traglasten usw. vorzusehen.
- **Platzangebot:** Aus wirtschaftlichen Gesichtspunkten ist es nicht immer möglich, in den Hauptverkehrszeiten jedem Fahrgast einen Sitzplatz anzubieten. In der Verkehrsspitze müssen einige Fahrgäste mit Stehplätzen vorlieb nehmen. In den Normal- und Schwachverkehrszeiten sollte jedoch ein ausreichendes Sitzplatzangebot umsetzbar sein.
- **Innenausstattung:** Die Anforderungen an die Fahrzeugausrüstung orientieren sich in an den hauptsächlichen Bedürfnissen des Fahrgastes: Information, Sicherheit und Komfort. Ausrüstungsstandard sollen die in Tabelle 11 wiedergegebenen gemeinsamen Zielvorstellungen aller Aufgabenträger im AVV sein.

FAHRZEUGTYP ANFORDERUNGEN	RegionalExpress RE	Regionalbahn RB	S-Bahn								
	Fahrgastinformation (Außen)										
Frontschild (Liniennummer, Fahrtziel)	●	●	●								
Streckenschild rechts (Liniennummer und Streckenverlauf)	●	●	●								
Seitenbeschilderung links (Liniennummer, Zielanzeige und Streckenverlauf)	●	●	●								
Heckschild (Liniennummer)	●	●	●								
Kennzeichnung "Kinderwagenmitnahme"	○	○	○								
Kennzeichnung "Fahrradmitnahme"	○	○	○								
Kennzeichnung "Rollisymbol"	○	○	○								
Innenausstattung und -aufteilung											
Linienetzplan und/oder Perlschnur	●	●	●								
Ankündigung nächste Haltestelle	●	●	●								
Zug-hält-Anzeige	●	●	●								
Liniengerechte Bestuhlung und Festhaltungsmöglichkeiten	●	●	●								
Lautsprecher/Bordmikrofon	●	●	●								
Uhr	●	●	●								
Fahrausweisentwerter	○	○	○								
Haltewunschtasten	-	●	-								
Toilette	●	-	-								
Gepäckablage	●	●	●								
Abstellfläche Rollstuhl/Kinderwagen	●	●	●								
Abstellfläche Fahrrad	●	●	●								
Klimatisierung	●	●	●								
Audioanlage	m	m	m								
ergonomischer Zugführer Arbeitsplatz	●	●	●								
Infodispenser	○	○	○								
Plakathalter	m	m	m								
Erscheinungsbild											
Sauberkeit der Fahrzeuge gem. bes. Anforderungen	●	●	●								
Zustand der Fahrzeuge gem. bes. Anforderungen	●	●	●								
AVV Logo	○	○	○								
Unternehmenslogo	●	●	●								
Fremdwerbung außen	m	m	m								
Fremdwerbung innen	m	m	m								
<p>Legende:</p> <table border="1"> <tr> <td>●</td> <td>erforderlich</td> </tr> <tr> <td>○</td> <td>wünschenswert</td> </tr> <tr> <td>m</td> <td>möglich</td> </tr> <tr> <td>-</td> <td>trifft nicht zu</td> </tr> </table>				●	erforderlich	○	wünschenswert	m	möglich	-	trifft nicht zu
●	erforderlich										
○	wünschenswert										
m	möglich										
-	trifft nicht zu										

Tab. 11: Zielvorstellungen zur Fahrzeugausstattung für Produkte des SPNV im AVV

Personal

Die grundlegenden Anforderungen an das Personal sind Kompetenz und Informiertheit zu allen beförderungsbezogenen Fragestellungen wie Tarif, Vertrieb, Fahrplan und Fahrbetrieb. Darüber hinaus sind je nach Einsatzgebiet umfassende Ortskenntnisse bzw. Kenntnisse zur Fahrzeugtechnik erforderlich. Die Eignung zur Steuerung von Fahrzeugen wird durch gesetzliche Vorgaben geregelt.

Neben der fachlichen Kompetenz sind Freundlichkeit, Hilfsbereitschaft und Serviceorientierung die entscheidenden Qualitätskriterien, die das Personal betreffen. Diesbezügliche Qualitätsziele sind für alle Personen mit Kundenkontakt anzusetzen, d.h. Fahrpersonal, Zugbegleitung, Verkaufspersonal, Sicherheits- und Servicepersonal sowie Kontrollpersonal.

Das äußere Erscheinungsbild ist gekennzeichnet durch gepflegte Dienstkleidung und ein den Kundenerwartungen entsprechendes persönliches Auftreten. Zielsetzung ist, dass der Kunde in allen Belangen und in jeder Situation freundliche Auskunft und Hilfe erhält.

Das Personal verhält sich den Kundenerwartungen gegenüber angemessen und ist für die Fahrgäste als Servicepersonal erkennbar. Das Personal muss fachlich und technisch jederzeit in der Lage sein, Hilfs- bzw. Rettungsmaßnahmen einzuleiten.

Die Beherrschung der deutschen Sprache ist erforderlich. Alle Kundendialoge müssen verständlich geführt werden. Fremdsprachenkenntnisse sind für Servicepersonal an besonderen Verknüpfungspunkten wünschenswert. Kenntnisse der englischen Sprache sind im allgemeinen ausreichend, wobei regionalbedingt und insbesondere im Grenzraum um die Verbundgrenzen auch Anforderungen an Kenntnisse der niederländischen bzw. der französischen Sprache gestellt werden sollten.

Für Mitarbeiter mit Kundenkontakt sind Schulungen zu relevanten Themen wie

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

regelmäßig vorzusehen. Erkannte Defizite sind durch Nachschulungen zu beseitigen.

4.2.4 Qualitätsziele zur Infrastruktur

Bahnhöfe und Haltepunkte

Funktionalität

Der Bahnhof bzw. der Haltepunkt dient dem Kunden als Zugang zum Nahverkehr und kann als dessen Aushängeschild aufgefasst werden. Somit beeinflusst deren Lage, Zugänglichkeit, Komfort und Erscheinungsbild ganz erheblich die Entscheidung des Kunden, das öffentliche Verkehrsangebot wahrzunehmen. Eine gute Funktionalität der Bahnhöfe und Haltepunkte wird im wesentlichen durch folgende Faktoren gekennzeichnet:

- gute Erreichbarkeit mit Bus, Pkw, Fahrrad und zu Fuß
- kurze Wege beim Umsteigen vom Bus auf die Bahn
- planfreie Zugangsmöglichkeiten
- kundenorientierte Platzierung der Fahrausweisautomaten und Informationseinrichtungen
- ausreichende Vorfahrmöglichkeiten für Pkw und Taxen
- kurze Wege zwischen P+R- und B+R Anlagen und den Bahnsteigen
- niveaugleiche Einstiegsmöglichkeit
- ausreichende P+R- und B+R-Stellplätze.

Die optimale Funktionalität ist aufgrund der örtlichen Gegebenheiten häufig nicht zu erreichen. Eine sorgfältige Abwägung der Zielsetzungen im örtlichen Umfeld ist daher im Einzelfall durchzuführen.

Ausstattung

Die Ausstattung der Einstiegspunkte ist für die Kundenakzeptanz von besonderer Bedeutung. Sie muss als Teil der Gesamtleistung des SPNV erkennbar und wirksam sein und darüber hinaus einen angemessenen Service bieten.

Für den SPNV wurden zwei Kategorien bei den Bahnhöfen und Haltepunkten unterschieden:

- **Kategorie I:**
Zentrale Verknüpfungspunkte von herausragender Bedeutung
- **Kategorie II:**
Sonstige SPNV-Haltepunkte.

Bei der Einstufung in die Kategorien sind die Funktion (Einsteig, Ausstieg, Umstieg) und die Belastung der Haltestelle (Benutzerzahlen, Bedienungsfolge) zu berücksichtigen. Die Zielvorstellungen zur Ausstattung der Bahnhöfe und Haltestellen im AVV sind in Tabelle 12 wiedergegeben.

Der Aachener Hauptbahnhof ist aufgrund seiner besonderen Bedeutung als wichtiger internationaler Verkehrsknoten des Nah- und Fernverkehrs gesondert zu betrachten. Von daher sind hier deutlich höhere Qualitätsanforderungen festzulegen.

Ausstattungsmerkmal	Kategorie	
	I	II
Bahnhofseinrichtung		
Bahnhofskennzeichnung/ beschilderung	●	●
Informations- und Leiteinrichtungen	●	●
Bahnsteighöhen (abgestimmt auf Fahrzeug-Flurhöhe)	●	●
Fester Bodenbelag	●	●
Geografische Information		
Linienetzplan AVV	●	●
Ortslinienetzplan	●	●
Stadtplan / Umgebungsplan	●	●
Fahrgastinformation und Anschlusssicherung		
Aushangfahrplan	●	●
Tarifinformation	●	●
Uhr	●	●
Lautsprecher	●	●
elektronische Abfahrtsanzeige	●	●
Anschlusssicherungssystem	●	●
Fahrausweiserwerb und Kundenbetreuung		
Hinweis auf nächste Vorverkaufsstelle	●	●
Fahrausweisautomat	●	●
Fahrausweisentwerter	●	●
Kiosk / Bewirtschaftung	●	○
Kundencenter	○	
Sicherheit und Service		
behindertengerechter Zugang	●	●
Beleuchtung	●	●
Witterungsschutz	●	●
Sitzgelegenheiten	●	●
Abfallbehälter	●	●
Überwachungskameras / Gegensprechanlage	○	○
Telefon	●	○
Toiletten	●	○
Postbriefkasten	●	○
Fahrradständer	●	●
Fahrradboxen	○	○
Legende: ● Grundaustattung ○ zweckmäßige Ergänzung		

Tab. 12: Zielvorstellungen zur Ausstattung der Bahnhöfe und Haltepunkte im AVV

4.2.5 Qualitätsziele zu Information, Service und Vertrieb

Information

Ziel ist eine umfassende Information der Fahrgäste und potentiellen Nutzer zu den Fahrverbindungen und den Tarifen des öffentlichen Nahverkehrs. Die Information muss leicht zugänglich sein, gut wahrnehmbar dargestellt werden und in verständlicher Form vermittelt werden. Übergeordnete Ziele der Fahrgastinformation im Sinne einer modernen Dienstleistung sind:

- eine deutliche Verbesserung des Kundennutzens
- ein vermarktungsorientiertes Auftreten gegenüber potenziellen Fahrgästen und
- eine Erhöhung der Wirtschaftlichkeit durch regionale Kooperation (Aufgabenteilung, Personalunion)

Fahrgastinformation umfasst neben dem planmäßigen Angebot insbesondere auch die unvorhersehbaren Ereignisse. Bei Eintritt außerplanmäßiger Zustände müssen die Nutzer über das voraussichtliche zeitliche Ausmaß der Störung, deren Ursache und über alternative Transportmöglichkeiten in Kenntnis gesetzt werden.

Da sich die Informationsgewohnheiten der Menschen unterschiedlich darstellen, ist eine Informationspalette erforderlich, die den individuellen Belangen gerecht wird. Eine effektive Informationsstrategie hat fünf Bereiche abzudecken:

- 1.) Printmedien
- 2.) elektronische Medien
- 3.) persönliche Kundenberatung
- 4.) stationäre Information
- 5.) Information im Fahrzeug.

Die Anforderungen an das Qualitätskriterium Information sind oft von übergeordneter Bedeutung und sind daher verbundeneinheitlich festzulegen. Soweit Förderrichtlinien relevant sind, hat die Festlegung von Standards gemäß landesweiter Zielsetzungen zu erfolgen.

Die Bereitstellung von Information zu Fahrplan, Tarif, Liniennetz sowie der Komponenten einer sog. „dynamischen“ Echtzeitinformation erfolgt nach einheitlich, verbundweit mit den Verkehrsunternehmen abgestimmten Kriterien.

Service

Serviceangebote sind über die reine Transportleistung hinausgehende Angebote der Verkehrsunternehmen. Der fahrplanmäßige Betrieb und die verkehrliche Funktion des SPNV sollen durch zusätzliche Serviceleistungen attraktiver gestaltet werden.

Soweit Tarif-, Vertriebs- und Informationsstandards betroffen sind, gelten die Zielsetzungen verbundweit. Ansonsten handelt es sich um Aufgabenträgerstandards.

Service im öffentlichen Nahverkehr erfolgt

- **stationär** (z. B. Beschwerdemanagement, Fundbüro, Erstattungsverfahren u. a.)
- **telefonisch** (vereinheitlichte Servicenummern, ausgeweitete Bereitschaftszeiten) oder
- **im Fahrzeug** (z. B. Nichtraucherabteile, 1. Klasse, Fahrrad-, Hundemitnahme, Halt auf Wunsch u. a.).

Die Erreichbarkeit des Verkehrsunternehmens bzw. eines durch das Verkehrsunternehmen Beauftragten muss gewährleistet sein. Entsprechend geeignetes Personal sowie der Einsatz leistungsstar-

ker, unternehmensübergreifender geografischer Auskunftssysteme sind notwendig. Gleichzeitig ist es sinnvoll, dem Kunden einen vereinheitlichten Weg zu Reservierungsdiensten, zur Beschwerdenabgabe, für Mängelmeldungen bis hin zum Fundbürobetrieb offen zu halten.

Bei der Fahrplanauskunft macht die breite Schicht des anzusprechenden Personenkreises einen nahezu Rund-um-die-Uhr-Service unter Einhaltung einer konstant hohen Informationsqualität unerlässlich. Die Auskunft muss auf den ortsunkundigen Verkehrsteilnehmer ausgerichtet sein und die gesamte Reisekette aus einem Guss vermitteln.

Zuständig für die Leistungserbringung im Bereich Service sind in erster Linie die Verkehrsunternehmen. Zum Zweck der Fahrgastinformation sind Kooperationsformen anzustreben, wie sie in Mobilitätszentralen, Regionale Call-Center oder über die landesweite Kooperationseinheit "Schlaue Nummer" anzutreffen sind.

Vertrieb

Ziel ist es, die Zugangsbarrieren zum SPNV durch vertriebliche Maßnahmen abzubauen und die Akzeptanz der öffentlichen Verkehrsmittel durch Information und geeignete Vermarktungsstrategien weiter zu erhöhen.

Die Standards für ein einheitliches Vertriebssystem sind in Kooperation der Partner im Verbund zu entwickeln und vorzugeben. Durch Mindestanforderungen an das Vertriebssystem ist eine flächendeckende Grundversorgung sicherzustellen. Gleichzeitig müssen die Nutzerpotenziale insbesondere in den Verdichtungsgebieten aktiviert werden.

Die Zusammenarbeit der Verbundpartner soll die Gesamtheit der Vertriebswege umfassen, über Direktvertrieb und Fahrausweisautomaten bis hin zu den Verkaufsstellen. 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 anzustreben.

Die Umsetzung der aufgezeigten Ziele wird sich in starkem Maße an den vorhandenen finanziellen Handlungsspielräumen und den erzielbaren Ergebnissen orientieren müssen.

5 Bestandsaufnahme

5.1 Raum und Siedlungsstruktur

Das öffentliche Nahverkehrsangebot hat der speziellen Situation aus Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur Rechnung zu tragen. Das AVV-Gebiet ist von stark unterschiedlichen Siedlungsdichten geprägt. (Abbildung 13). Bei den Städten des Nordkreises Aachen liegt eine polyzentrale Anordnung von Siedlungsschwerpunkten um das Oberzentrum Stadt Aachen vor. Die Einwohner des Kreises Heinsberg verteilen sich homogen auf sechs Städte, während im Kreis Düren die Kreisstadt mit nahezu 100.000 Einwohnern den Schwerpunkt der Siedlungskonzentration darstellt.

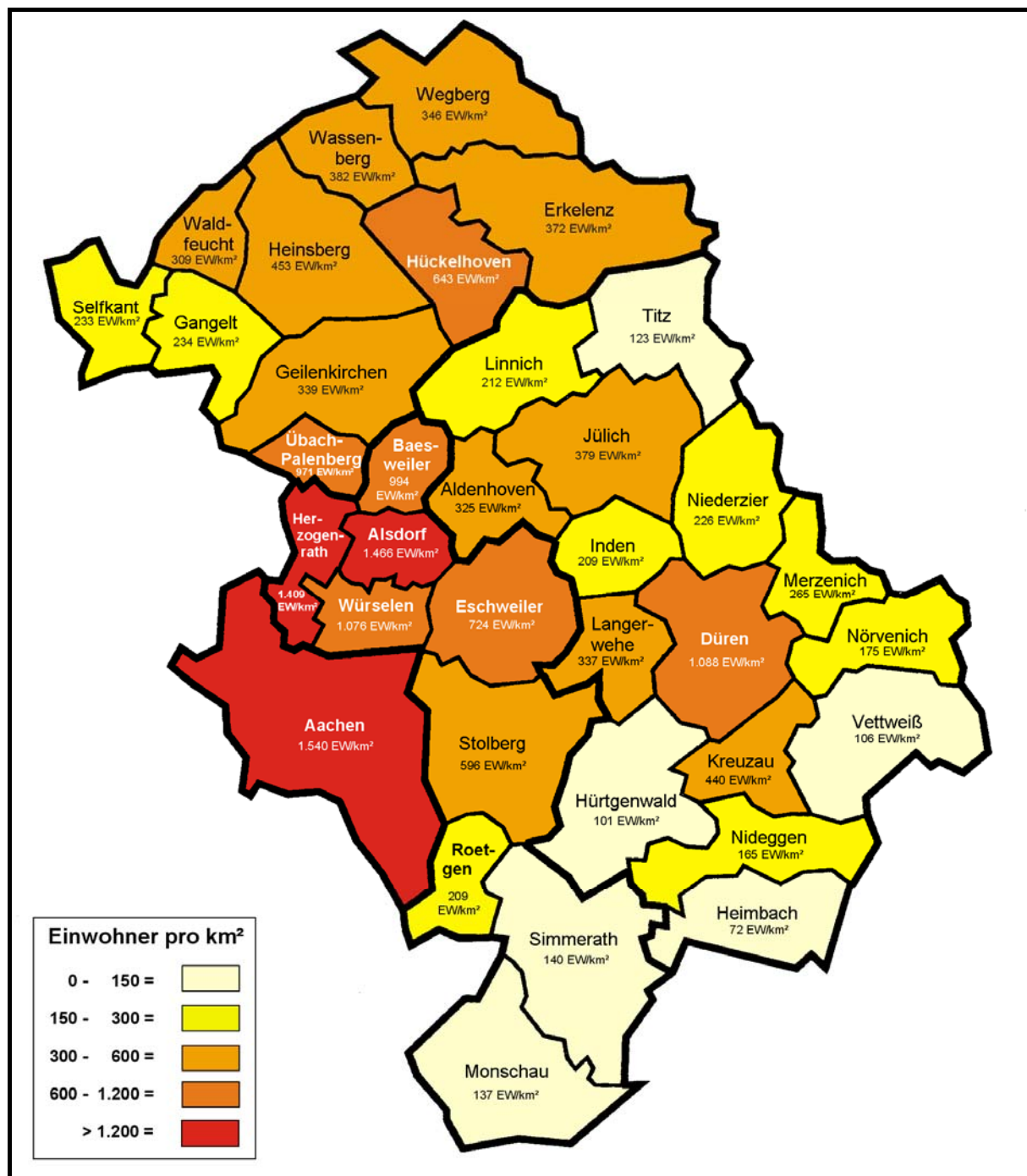


Abb. 13: Siedlungsdichte in den Städten und Gemeinden des Aachener Verkehrsverbundes

Alle maßgebenden Siedlungs- und Strukturdaten für den Aachener Verkehrsverbund sind in der folgenden Tabelle wiedergegeben:

	Stadt/ Gemeinde	Fläche [qkm]	bebaute Fläche [%]	Verkehrs- fläche [%]	Einwohner 31.12.2002	EW / qkm 31.12.2002	PKW 01.01.2003	Pkw / 1000 EW 01.01.2003	Beschäftigte* am Arbeitsort	Erwerbstätige* am Wohnort
	Stadt Aachen	160,8	23,8	10,0	247.740	1540	112.295	453	115.105	75.143
Kreis Aachen	Alsdorf	31,7	29,8	10,8	46.423	1466	23.792	513	9.596	14.498
	Baesweiler	27,8	18,8	7,1	27.604	994	13.582	492	3.231	8.107
	Eschweiler	76,6	18,3	7,2	55.475	724	27.903	503	14.321	17.200
	Herzogenrath	33,4	26,2	9,3	47.093	1409	24.355	517	9.698	14.921
	Monschau	94,6	6,5	4,5	13.050	137	8.216	630	2.750	3.864
	Roetgen	39,0	8,2	2,6	8.178	209	5.063	619	1.006	2.343
	Simmerath	111,0	6,8	5,1	15.602	140	9.446	605	2.831	4.746
	Stolberg	98,5	12,9	5,0	58.773	596	30.556	520	15.250	17.640
	Würselen	34,4	22,6	8,9	37.025	1076	19.941	539	13.881	12.161
	Summe	546,9	13,7	6,0	309.223	565	162.854	527	72.564	95.480
Kreis Düren	Aldenhoven	43,4	9,4	6,6	14.129	325	7.528	533	2.011	4.293
	Düren	85,0	23,8	8,8	92.492	1088	48.000	519	36.761	27.434
	Heimbach	64,8	2,8	4,7	4.685	72	2.790	596	430	1.306
	Hürtgenwald	88,1	4,2	3,2	8.938	101	5.470	612	1.116	2.809
	Inden	35,9	7,9	5,3	7.542	209	4.435	588	1.165	2.540
	Jülich	90,4	12,1	6,7	34.262	379	19.023	555	12.934	10.713
	Kreuzau	41,7	12,6	7,3	18.374	440	10.586	576	3.333	5.594
	Langerwehe	41,5	8,1	4,9	13.993	337	7.637	546	1.476	4.314
	Linnich	65,5	6,4	5,1	13.920	212	8.365	601	3.418	4.095
	Merzenich	37,9	6,6	6,1	10.065	265	5.774	574	1.450	3.238
	Nideggen	65,0	6,2	6,5	10.787	165	6.093	565	1.105	2.984
	Niederzier	63,4	6,8	4,2	14.362	226	8.146	567	4.434	4.785
	Nörvenich	66,2	10,3	4,3	11.596	175	6.628	572	927	3.538
	Titz	68,5	4,4	5,5	8.482	123	5.203	613	660	2.639
Vettweiß	83,1	3,5	4,5	8.846	106	5.259	595	464	2.825	
	Summe	940,6	8,5	5,5	272.473	289	150.937	554	71.684	83.107
Kreis Heinsberg	Erkelenz	117,3	10,1	6,6	43.728	372	24.041	550	10.666	13.327
	Gangelt	48,7	8,0	5,0	11.410	234	6.154	539	2.386	3.164
	Geilenkirchen	83,2	7,5	10,6	28.266	339	15.429	546	6.986	7.897
	Heinsberg	92,2	15,4	6,0	41.790	453	23.851	571	12.897	11.952
	Hückelhoven	61,3	15,7	6,9	39.447	643	20.180	512	5.818	10.971
	Selfkant	42,1	9,2	5,3	9.816	233	5.668	577	907	2.209
	Übach-Palenberg	26,1	21,8	8,0	25.362	971	12.707	501	4.314	7.016
	Waldfeucht	30,3	12,0	5,0	9.363	309	5.136	549	1.053	2.543
	Wassenberg	42,4	12,4	5,0	16.224	382	9.035	557	1.842	4.461
	Wegberg	84,3	15,0	5,4	29.183	346	16.594	569	4.777	8.598
	Summe	627,9	12,5	7,3	254.589	405	138.795	545	51.646	72.138
	Gesamtgebiet Aachener Ver- kehrsverbund	2276,2	11,9	6,4	1.084.025	476	564.881	521	310.999	325.868

Quelle: Bezirksregierung Köln - Strukturdaten für den Regierungsbezirk Köln - 2003 und Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik (PKW-Bestand für die Stadt Düren: geschätzt)

*) Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte am Wohnort bzw. am Arbeitsort zum 30.06.2002 (Landesdatenbank NRW)

Tab. 14: Strukturdaten für die Städte und Gemeinden des Aachener Verkehrsverbundes

5.2 Verkehrsaufkommen

Durch eine übergreifende Analyse des gesamten Verkehrsaufkommens (alle Verkehrsmittel einschl. der Fuß- und Fahrradwege) sollen vorhandene Mobilitäten erkundet und mögliche Fahrgastpotenziale für den SPNV aufgezeigt werden.

Pendlerrechnung NRW 2000

Eine umfassende Aufbereitung der Pendlerströme liegt aus der „Pendlerrechnung NRW 2000“ des Landesamtes für Datenverarbeitung und Statistik Nordrhein-Westfalen (LDS) vor. Die Informationen erheben den Anspruch, das realisierte Verkehrsaufkommen im Jahr 2000 abzubilden, allerdings eingeschränkt auf Fahrten im Berufs- und Ausbildungsverkehr.

Sogenannte Gelegenheitsfahrten (Fahrtzwecke Einkaufen, Besorgungen, Behördenbesuche, Arztbesuche sowie insbesondere alle Freizeitverkehre) sind nicht enthalten. Zu den Gelegenheitsfahrten zählen demnach die Fahrten der Nicht-Berufstätigen Erwachsenen und Senioren sowie die Fahrten aller Verkehrsteilnehmer im Rahmen berufsfremder Aktivitäten. Auch dienstlich bedingte Fahrten, in der Regel vom Arbeitsplatz ab und dahin wieder zurück, gehören zu dieser Gruppe. Die Gelegenheitsfahrten führen insgesamt zu einem deutlich höheren tatsächlichen Verkehrsaufkommen, als in der Pendlerrechnung wiedergegeben wird. Dennoch ist die durch das LDS explizit für Planungsaufgaben der Struktur- und Regionalpolitik aufgestellte Pendlerrechnung von grundlegender Bedeutung.

Hintergrund für die Entwicklung eines neuen methodischen Konzepts der Pendlerrechnung für NRW ist die Tatsache gewesen, dass letztmalig im Jahr 1987 im Rahmen der Volkszählung umfassende Angaben über die Pendlerwanderung erhoben wurden. Mit der Pendlerrechnung NRW 2000 konnte eine Berichtigung hinsichtlich der einbezogenen Personen sowie der Datenaktualität erreicht werden, da neben den sozialversicherungspflichtig Beschäftigten auch Beamte, Richter, Soldaten, Selbstständige, mithelfende Familienangehörige, Schüler und Studenten einbezogen wurden, zum Teil durch eigens dafür entwickelte Schätzverfahren.

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

Pendlerströme

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

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

Ausbildungspendler: Durch geeignete Plausibilisierungsverfahren wurden knapp 100 % aller Schüler und Studenten in die Pendlerrechnung einbezogen. Zu den Ausbildungspendlern zählen Studenten an Hochschulen, Schüler an öffentlichen und privaten Grund- und Sonderschulen, an öffentlichen allgemein bildenden Schulen, an öffentlichen Berufskollegs sowie an privaten allgemein bildenden Schulen. Auszubildende zählen nicht zu den Ausbildungspendlern, da es sich um Erwerbstätige handelt, die in der Beschäftigtenstatistik erfasst werden und über diese als Berufspendler in die Pendlerrechnung einfließen. Auch hier fehlen Angaben über Personen, die in das Ausland auspendeln.

Grundsätzlich zählen diejenigen Schüler und Studenten zu den übergemeindlichen Ausbildungspendlern, deren Studienort (Schulstandort bzw. Ort der Hochschule) von der Angabe des Wohnortes bzw. des Semesterwohnortes abweicht. Sind die Angaben des Wohn- und Schulortes (bzw. des Studien- und Semesterwohnortes) auf Gemeindeebene dagegen identisch, handelt es sich in der Regel um innergemeindliche Ausbildungspendler.

Staatsgrenzenüberschreitende Pendlerströme sind aufgrund der grenznahen Lage des AVV von besonderer Bedeutung. Durch den LDS wurde überprüft, inwieweit die Nichtberücksichtigung dieser Personen die Ergebnisse der Pendlerrechnung auf Gemeindeebene beeinflusst. Die Ergebnisse zeigen, dass lediglich in den Gemeinden Emmerich, Kranenburg und Gangelt der Anteil der Berufsauspender in die Niederlande und Belgien (und nur für diese Länder sind plausible Pendlerbewegungen in das Ausland denkbar) an allen Erwerbstätigen mit Wohnort in der jeweiligen Gemeinde zwischen 0,5 und 1,8 % lag. Lediglich in der Gemeinde Selfkant (Kreis Heinsberg) erreichte der Anteil eine Quote von 7,0 %, wobei es sich jedoch um die vergleichsweise geringe Zahl von 229 Personen handelte. In allen übrigen Gemeinden lag der Anteil der Berufsauspender in das angrenzende Ausland unter 0,5 %. Damit sind nennenswerte Verzerrungen zwar rechnerisch nahezu ausgeschlossen, es bleibt jedoch festzuhalten, dass alle Personen, die im Ausland einen Arbeits- oder Ausbildungsplatz haben, nicht ausreichend berücksichtigt werden konnten.

Werktägliches Fahrtenaufkommen

Bezogen auf das Fahrtenaufkommen in einer Kommune bewirkt in der Regel jede übergemeindliche Pendlerbeziehung zwei werktägliche Fahrten. Für innergemeindliche Pendlerbeziehungen wird ein Fuß- und Radwegeanteil von ca 30 % angesetzt. Unter diesen Prämissen wurde ein überschlägliches Fahrtenaufkommen abgeschätzt (Tabelle 15). Wie eingangs erwähnt, beinhaltet das angegebene Fahrtenaufkommen nicht die Fahrten des Freizeit- und des sonstigen Verkehrs. Zu einer Abschätzung des gesamten Verkehrsaufkommens sind die Angaben um diese Fahrtzwecke anzuheben. Bei vorsichtiger Schätzung kann ein Zuschlag von 30 bis 40% angesetzt werden.

AACHEN			
nach/ aus	Auspendler A	Einpendler E	Fahrten (E+A)*2
Köln	3.121	1.899	10.040
Würselen	2.818	6.877	19.390
Stolberg	2.699	7.697	20.792
Herz' rath	1.890	8.200	20.180
Eschweiler	1.280	4.931	12.422
Alsdorf	1.167	5.609	13.552
Düsseldorf	1.096		2.192
Düren	1.095	1.808	5.806
Geilenk.	281	1.439	3.440
Übach-Pal.	226	1.613	3.678
Baesweiler		2.653	5.306
Belgien		2.380	4.760
Niederlande		2.309	4.618
Sonst:	8.717	29.192	75.818
Summe:	24.390	76.607	(Fuß:-30%)
innergemeindlich:		129.114	180.760
Werktägliches Fahrtenaufkommen:			382.754

ESCHWEILER			
nach/ aus	Auspendler A	Einpendler E	Fahrten (E+A)*2
Aachen	4.931	1.280	12.422
Stolberg	2.065	1.914	7.958
Düren	763	379	2.284
Würselen	591	408	1.998
Alsdorf	436	924	2.720
Langerwehe	385	603	1.976
Jülich	326	216	1.084
Aldenhoven	218	283	1.002
Herz' rath	193	370	1.126
Baesweiler	81	327	816
Inden		399	798
Sonst:	9.221	1.937	22.316
Summe:	19.210	9.040	(Fuß:-30%)
innergemeindlich:		16.401	22.961
Werktägliches Fahrtenaufkommen:			79.461

STOLBERG			
nach/ aus	Auspendler A	Einpendler E	Fahrten (E+A)*2
Aachen	7.697	2.699	20.792
Eschweiler	1.914	2.065	7.958
Würselen	552	496	2.096
Düren	410	189	1.198
Alsdorf	262	481	1.486
Langerwehe	171	294	930
Herz' rath	165	349	1.028
Jülich	150	87	474
Simmerath	65	321	772
Monschau	62	193	510
Roetgen	54	220	548
Baesweiler	46	201	494
Sonst:	1.823	1.880	7.406
Summe:	13.371	9.475	(Fuß:-30%)
innergemeindlich:		17.570	24.598
Werktägliches Fahrtenaufkommen:			70.290

HERZOGENRATH			
nach/ aus	Auspendler A	Einpendler E	Fahrten (E+A)*2
Aachen	8.200	1.890	20.180
Würselen	1.484	967	4.902
Alsdorf	881	875	3.512
Übach-Pal.	424	608	2.064
Eschweiler	370	193	1.126
Stolberg	349	165	1.028
Baesweiler	195	480	1.350
Geilenk.	189	256	890
Düren	188	54	484
Jülich	132	46	356
NL		630	1.260
Sonst:	1.824	1.057	5.762
Summe:	14.236	7.221	(Fuß:-30%)
innergemeindlich:		10.748	15.047
Werktägliches Fahrtenaufkommen:			57.961

WÜRSELEN			
nach/ aus	Auspendler A	Einpendler E	Fahrten (E+A)*2
Aachen	6.877	2.818	19.390
Herz' rath	967	1.484	4.902
Alsdorf	674	1.579	4.506
Stolberg	496	552	2.096
Eschweiler	408	591	1.998
Düren	185	131	632
jül	125	112	474
Baesweiler	113	550	1.326
Übach-Pal.	74	292	732
M'gladbach	67		134
Geilenk.	54	160	428
Aldenhoven	31	140	342
NL		144	288
Sonst:	1.287	1.451	5.476
Summe:	11.358	10.004	(Fuß:-30%)
innergemeindlich:		9.746	13.644
Werktägliches Fahrtenaufkommen:			56.368

ALSDORF			
nach/ aus	Auspendler A	Einpendler E	Fahrten (E+A)*2
Aachen	5.609	1.167	13.552
Würselen	1.579	674	4.506
Eschweiler	924	436	2.720
Herz' rath	875	881	3.512
Baesweiler	490	1.197	3.374
Stolberg	481	262	1.486
Jülich	275	149	848
Aldenhoven	257	417	1.348
Düren	211	117	656
Geilenk.	185	219	808
Übach-Pal.	183	453	1.272
Sonst:	2.056	1.264	6.640
Summe:	13.125	7.236	(Fuß:-30%)
innergemeindlich:		10.742	15.039
Werktägliches Fahrtenaufkommen:			55.761



ERKELENZ

nach/ aus	Auspendler A	Einpendler E	Fahrten (E+A)*2
M'gladbach	2.858	692	7.100
Düsseldorf	1.255	90	2.690
Wegberg	827	1.188	4.030
Hückelhove	754	2.379	6.266
Aachen	598	141	1.478
Heinsberg	564	716	2.560
Neuss	402		804
Köln	399		798
Wassenber	322	1.063	2.770
Grevenbr.	283		566
Geilenk.	260	277	1.074
			0
Sonst:	2.868	2.110	9.956
Summe:	11.390	8.656	(Fuß:-30%)
innergemeindlich:		12.680	17.752
Werktägliches Fahrtenaufkommen:			57.844

HEINSBERG

nach/ aus	Auspendler A	Einpendler E	Fahrten (E+A)*2
Geilenk.	1.242	850	4.184
Aachen	974	247	2.442
Hückelhove	721	1.078	3.598
Erkelenz	716	564	2.560
M'gladbach	534	155	1.378
Waldfeucht	528		1.056
Wassenber	479	1.055	3.068
Düsseldorf	444		888
Gangelt	355	660	2.030
Übach-Pal.	207	349	1.112
Wegberg	206	330	1.072
Linnich	172		344
Sonst:	2.161	3.759	11.840
Summe:	8.739	9.047	(Fuß:-30%)
innergemeindlich:		13.104	18.346
Werktägliches Fahrtenaufkommen:			53.918

HÜCKELHOVEN

nach/ aus	Auspendler A	Einpendler E	Fahrten (E+A)*2
Erkelenz	2.379	754	6.266
M'gladbach	1.178	163	2.682
Heinsberg	1.078	721	3.598
Düsseldorf	694		1.388
Aachen	615	77	1.384
Geilenk.	530	189	1.438
Linnich	507	171	1.356
Wegberg	427	186	1.226
Köln	297		594
Neuss	199		398
Jülich	176	41	434
Grevenbr.	139		278
Sonst:	2.615	1.399	8.028
Summe:	10.834	3.701	(Fuß:-30%)
innergemeindlich:		8.806	12.328
Werktägliches Fahrtenaufkommen:			41.398

GEILENKIRCHEN

nach/ aus	Auspendler A	Einpendler E	Fahrten (E+A)*2
Aachen	1.439	281	3.440
Heinsberg	850	1.242	4.184
Übach-Pal.	777	1.139	3.832
Gangelt	571	494	2.130
Erkelenz	277	260	1.074
Herz' rath	256	189	890
Köln	245		490
Baesweiler	240	440	1.360
Alsdorf	219	185	808
Düsseldorf	196		392
M'gladbach	194		388
Hückelh.	189	530	1.438
Sonst:	1.587	2.789	8.752
Summe:	7.040	7.549	(Fuß:-30%)
innergemeindlich:		8.261	11.565
Werktägliches Fahrtenaufkommen:			40.743

WEGBERG

nach/ aus	Auspendler A	Einpendler E	Fahrten (E+A)*2
M'gladbach	2.886	580	6.932
Erkelenz	1.188	827	4.030
Düsseldorf	712	30	1.484
Heinsberg	330	206	1.072
Viersen	330	54	768
Aachen	272		544
Wassenber	260	304	1.128
Neuss	194		388
Hückelhove	186	427	1.226
Niederkrüch	133	291	848
Schwalmtal	144	55	398
Geilenk.	106	69	350
Sonst:	1.713	752	4.930
Summe:	8.454	3.595	(Fuß:-30%)
innergemeindlich:		6.829	9.561
Werktägliches Fahrtenaufkommen:			33.659

ÜBACH-PALENBERG

nach/ aus	Auspendler A	Einpendler E	Fahrten (E+A)*2
Aachen	1.613	226	3.678
Geilenk.	1.139	777	3.832
Herz' rath	608	424	2.064
Alsdorf	453	183	1.272
Heinsberg	349	207	1.112
Würselen	292	74	732
Baesweiler	259	340	1.198
Köln	236		472
Eschweiler	136	51	374
M'gladbach	124	90	428
Düsseldorf	107		214
Erkelenz	93	50	286
Sonst:	1.102	904	4.012
Summe:	6.511	3.326	(Fuß:-30%)
innergemeindlich:		6.076	8.506
Werktägliches Fahrtenaufkommen:			28.180

DÜREN

nach/ aus	Auspendler A	Einpendler E	Fahrten (E+A)*2
Köln	2.536	940	6.952
Aachen	1.808	1.095	5.806
Kreuzau	1.226	3.506	9.464
Niederzier	907	2.374	6.562
Jülich	768	1.148	3.832
Kerp	440	596	2.072
Merzenich	379	2.083	4.924
Eschweiler	340	763	2.206
Langerwehe	330	2.053	4.766
Hückelhove	271	1.576	3.694
Nörvenich	245	1.522	3.534
Stolberg	189	410	1.198
Sonst:	4.364	10.966	30.660
Summe:	13.803	29.032	(Fuß:-30%)
innergemeindlich:		33.702	47.183
Werktägliches Fahrtenaufkommen:			132.853

JÜLICH

nach/ aus	Auspendler A	Einpendler E	Fahrten (E+A)*2
Düren	1.148	768	3.832
Aachen	1.137	880	4.034
Köln	636	256	1.784
Linnich	384	1.199	3.166
Niederzier	345	842	2.374
Aldenhoven	261	1.029	2.580
Düsseldorf	245		490
Eschweiler	216	326	1.084
Bergh	162		324
Alsdorf	149	275	848
Titz	136	894	2.060
Inden	126	467	1.186
Sonst:	2.146	3.955	12.202
Summe:	7.091	10.891	(Fuß:-30%)
innergemeindlich:		12.104	16.946
Werktägliches Fahrtenaufkommen:			52.910

KREUZAU

nach/ aus	Auspendler A	Einpendler E	Fahrten (E+A)*2
Düren	3.506	1.226	9.464
Köln	472	36	1.016
Aachen	321	34	710
Nideggen	128	419	1.094
Jülich	120		240
Niederzier	91	54	290
hürt	79	441	1.040
Kerp	73		146
Eschweiler	71	28	198
Zülp	57	27	168
Nörvenich	54	64	236
Bonn	53		106
Sonst:	898	774	3.344
Summe:	5.923	3.103	(Fuß:-30%)
innergemeindlich:		3.840	5.376
Werktägliches Fahrtenaufkommen:			23.428

NIEDERZIER

nach/ aus	Auspendler A	Einpendler E	Fahrten (E+A)*2
Düren	2.374	907	6.562
Jülich	842	345	2.374
Merzenich	417	131	1.096
Köln	386		772
Aachen	302		604
Inden	193	138	662
Eschweiler	79	156	470
Bergheim	79	227	612
Langerwehe	67	124	382
Kerpen	66	147	426
Düsseldorf	56		112
Kreuzau	54	91	290
Sonst:	715	1.550	4.530
Summe:	5.630	3.816	(Fuß:-30%)
innergemeindlich:		2.383	3.336
Werktägliches Fahrtenaufkommen:			22.228

LINNICH

nach/ aus	Auspendler A	Einpendler E	Fahrten (E+A)*2
Jülich	1.199	384	3.166
Aachen	442	105	1.094
Düren	265	74	678
Erkelenz	213	147	720
Köln	184		368
Hückelhove	171	507	1.356
M'gladbach	125	59	368
Baesweiler	108	177	570
Übach-Pal.	108	58	332
Aldenhoven	102	142	488
Eschweiler	93	42	270
Alsdorf	82	72	308
Sonst:	1.108	1.270	4.756
Summe:	4.200	3.037	(Fuß:-30%)
innergemeindlich:		3.027	4.238
Werktägliches Fahrtenaufkommen:			18.712

LANGERWEHE

nach/ aus	Auspendler A	Einpendler E	Fahrten (E+A)*2
Düren	2.053	340	4.786
Eschweiler	603	385	1.976
Aachen	596	45	1.282
Köln	353	11	728
Stolberg	294	171	930
Jülich	161	51	424
Inden	127	215	684
Niederzier	124	67	382
Würselen	68		136
Alsdorf	59	13	144
Kreuzau	55	43	196
Hürtgenwald	31	21	104
Sonst:	581	230	1.622
Summe:	5.105	1.592	(Fuß:-30%)
innergemeindlich:		2.031	2.843
Werktägliches Fahrtenaufkommen:			16.237

MERZENICH				NIDEGGEN				HEIMBACH			
nach/ aus	Auspendler A	Einpendler E	Fahrten (E+A)*2	nach/ aus	Auspendler A	Einpendler E	Fahrten (E+A)*2	nach/ aus	Auspendler A	Einpendler E	Fahrten (E+A)*2
Düren	2.083	435	5.036	Düren	1.314	131	2.890	Düren	367	25	784
Köln	471	77	1.096	Kreuzau	419	128	1.094	Schleiden	189	25	428
Kerpen	143	26	338	Köln	289	10	598	Nideggen	164	27	382
Niederzier	131	417	1.096	Aachen	259		518	Köln	150		300
Nörvenich	112	124	472	Zülpich	149	53	404	Zülpich	100	9	218
Jülich	98	111	418	Simmerath	118	47	330	Kreuzau	82	17	198
Kreuzau	62	43	210	Monschau	92	13	210	Mechernich	74	26	200
Bergheim	52	12	128	Euskirchen	64		128	Euskirchen	66	13	158
Frechen	46		92	Hürtgenwald	58	94	304	Aachen	62	5	134
Düsseldorf	40		80	Jülich	41		82	Kall	47	9	112
Bonn	32	15	94	Kerpen	41		82	Simmerath	20	13	66
Euskirchen	29		58	Schleiden	39		78	Jülich	20		40
Sonst:	721	420	2.282	Sonst:	761	380	2.282	Sonst:	299	96	790
Summe:	4.020	1.680	(Fuß:-30%)	Summe:	3.644	856	(Fuß:-30%)	Summe:	1.640	265	(Fuß:-30%)
innergemeindlich:	1.465	2.051		innergemeindlich:	1.905	2.667		innergemeindlich:	748	1.047	
Werktägliches Fahrtenaufkommen:	13.451			Werktägliches Fahrtenaufkommen:	11.667			Werktägliches Fahrtenaufkommen:	4.857		

Tab. 15: Ausgewählte Pendlerströme mit regionalem Bezug auf den Aachener Verkehrsverbund (Berufs- und Ausbildungspendler)

5.3 Bisherige Umsetzung der NVP-Planungen

Die 1. Fortschreibung des NVP für den SPNV im AVV wurde weitestgehend im Jahr 1999 erstellt und umfasst den Planungszeitraum 2001 – 2005. Die darin formulierten Planungsziele sind hinsichtlich ihrer Realisierung zu überprüfen. In Abbildung 16 und Tabelle 17 sind die seit 1999 eingeführten Neuerungen aufgeführt. Anhand der seinerzeit dargestellten Entwicklungsstufen ist der gegenwärtige Stand der Realisierung in Tabelle 18 bilanziert.

Im Ergebnis kann festgestellt werden, dass die seinerzeit formulierten Planungsziele – bis auf die 3. Ausbaustufe der euregio**bahn** – zu rund 85 % erreicht wurden. Wie aus der Bilanzierung ersichtlich, konnte in einigen Bereichen die Realisierung sogar vorzeitig erreicht werden.

In einigen Teilbereichen konnten sogar Angebotsverbesserungen erreicht werden, die über die seinerzeit formulierten Planungsziele hinausgehen. So zum Beispiel die Einführung der grenzüberschreitenden Linie euregio**AIX**press und einer zweiten RE-Linie zwischen Aachen und Köln für die gesamte Haupt- und Nebenverkehrszeit und die Schaffung neuer Verbindungen im Freizeitverkehr an Sonntagen zwischen Heerlen und Heimbach.

Entwicklung des Fahrgastaufkommens

Die Entwicklung der Verkehrsnachfrage im Laufe des Gültigkeitszeitraum des 1. Nahverkehrsplans ist geprägt von den Auswirkungen seinerseits formulierter Entwicklungsziele, insbesondere

- Einführung des Integralen Fahrplans (ITF) Nordrhein-Westfalen
- Durchtarifierung von Bus und Bahn
- neue tarifliche Angebote
- Einführung neuer Schienenverkehrsprodukte
- zielorientiertes Marketing
- Qualitätsoffensive in NRW.

Im Hinblick auf die als wesentliches Leitziel formulierte Steigerung des ÖPNV-Anteils im regionalen und überregionalen Verkehr ist diese Entwicklung als sehr positiv zu bewerten. Detaillierte Angaben zur Entwicklung der Verkehrsnachfrage im AVV enthält Kapitel 5.6.

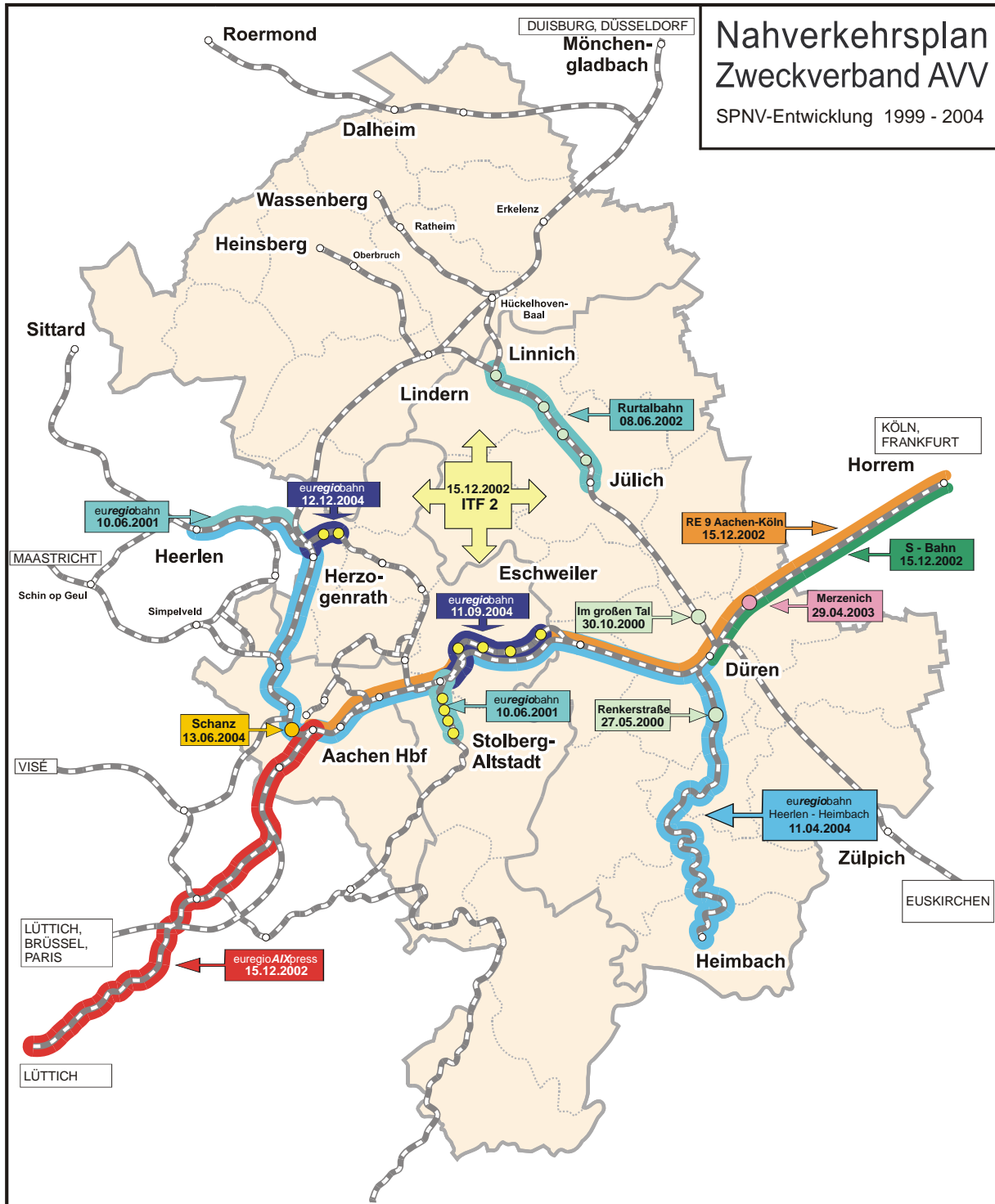
















Abb. 16: Umsetzung von NVP-Planungen im Zeitraum 1999 – 2004 (Legende s. Tab.17)

Entwicklung des SPNV im AVV seit 1999		
	Einführung ITF 2 für NRW	15.12.2002
In Betrieb genommene Strecken:		
	RegionalExpress RE 7 (RE9) Aachen - Köln	15.12.2002
	euregioAIXpress RE 29 Aachen - Lüttich	15.12.2002
	euregiobahn 1.Ausbaustufe: Heerlen - Herzogenrath - Aachen - Stolberg Altstadt	10.06.2001
	euregiobahn Saisonfahrten: Heerlen - Heimbach an Sonn- und Feiertagen	11.04.2004
	euregiobahn 2.Ausbaustufe: Stolberg Hbf - Eschweiler Talbahnhof - Weisweiler Herzogenrath Bahnhof - August-Schmidt-Platz	11.09.2004/ 12.12.2004
	Rurtalbahn: Jülich - Linnich	08.06.2002
	S-Bahn S13 (S12): Düren - Köln	15.12.2002
In Betrieb genommene Haltepunkte:		
	euregiobahn 1.Ausbaustufe: STOLBERG: Schneidmühle, Mühlener Bf, Rathaus, Altstadt	10.06.2001
	euregiobahn 2.Ausbaustufe: ESCHWEILER: West, Talbahnhof-Raiffeisen-Platz, Nothberg Nord, Weisweiler HERZOGENRATH: Alt-Merkstein, August-Schmidt-Platz	11.09.2004/ 12.12.2004
	Rurtalbahn: DÜREN: Renkerstraße DÜREN: Im großen Tal	27.05.2000/ 30.10.2000
	Rurtalbahn Jülich -Linnich JÜLICH: Jülich Nord, Broich LINNICH: Tetz, Linnich SIG-Combibloc	08.06.2002
	S-Bahn: MERZENICH : Haltepunkt Merzenich	29.04.2003
	Haltepunkt Aachen-Schanz	13.06.2004

Tab. 17: Übersicht über die Neueinführungen und Inbetriebnahmen im SPNV des AVV seit 1999



Ausbau SPNV im AVV Bilanz des Realisierungsstandes 1999 - 2004			
Entwicklungs- stufe	Zeitraum	Ausbaumaßnahmen	Planungsziel erreicht Ja Nein
Stufe I	bis 2001	<ul style="list-style-type: none"> 1. Ausbaustufe eu regio bahnen: Abschnitt A: Stolberg Hbf – Stolberg Hammer Inbetriebnahme des Haltepunktes Aachen Schanz Inbetriebnahme der Haltepunkte Renkerstraße und Im großen Tal auf der Rurtalbahn Einführung der S-Bahn-Linie S 13 Düren – Köln Inbetriebnahme des Haltepunktes Merzenich (S 13) 	<ul style="list-style-type: none"> Inbetriebnahme am 10.06.2001 verspätete Inbetriebnahme am 13.06.2004 Inbetriebnahme am 27.05.2000 und am 30.10.2000 Inbetriebnahme am 15.12.2002 Inbetriebnahme des Haltepunktes am 29.04.2003 (P+R)- und Busanbindung am 29.04.2004
		<ul style="list-style-type: none"> 2. Ausbaustufe eu regio bahnen: (2003) Abschnitt B: Stolberg Hbf - Eschweiler Tal - Weisweiler - Langenwehe – Düren Abschnitt C: Herzogenrath - Alsdorf - Mariadorf/Begau Verlängerung der Rurtalbahn über Jülich hinaus bis nach Linnich Einführung 2. Stufe Integraler Taktfahrplan NRW (ab 2003) 3. Ausbaustufe eu regio bahnen: (2005) Abschnitt D: Mariadorf – Würselen – Aachen Bushof 	<ul style="list-style-type: none"> Teilrealisierung bis Weisweiler am 11.09.2004 Teilrealisierung bis Merkstein am 12.12.2004 Inbetriebnahme am 08.06.2002 Einführung ITF2 am 15.12.2002
Stufe II	bis 2005	<ul style="list-style-type: none"> Einführung SPNV auf der Strecke Lindern – Heinsberg Einführung SPNV auf der Strecke Baal – Rathheim Verlängerung der Strecke Mönchengladbach – Dalheim bis nach Roermond (NL) Inbetriebnahme des Haltepunktes Düren-Deichsweiler Ringschluß Merzbrück – Stolberg Stadtbahn Düren 	<ul style="list-style-type: none"> Planungen zurückgestellt Planungen und Abstimmungen sind weit fortgeschritten Planung zurückgestellt, die Sicherung der Trasse im Zusammenhang mit dem Bau der L 117n wird angestrebt Planung im Hinblick auf den "Eisernen Rhein" z.Zt. zurückgestellt. Realisierung abhängig vom Ausbau der Hauptbahn um ein drittes Gleis Planungen für den Vorlaufbetrieb auf der Ringbahn sind eingeleitet wird zur Zeit im Rahmen der SPNV-Planungen des AVV nicht weiter verfolgt
		<ul style="list-style-type: none"> Maximalnetz gemäß Anmeldung zum ÖPNV-Bedarfsplan 	<ul style="list-style-type: none"> Angemeldet zur IGVP Nordrhein-Westfalen (Gesetz zur integrierten Gesamtverkehrsplanung)
Stufe III (Option)	ab 2006		
Stufe IV (Option)	bis 2015		

Tab. 18: Bilanz zu der Realisierung der Planungsansätze von 1999

5.4 Verkehrsinfrastruktur

Schienennetz

Im Gebiet des Achener Verkehrsverbundes ist ein weit verzweigtes Schienennetz vorhanden. Auf diesem Netz werden Personenfern-, Personennah-, und Güterverkehr sowie Kombinationen verschiedener Verkehrssparten ausgeführt. Zum Teil sind Netzelemente ausser Betrieb. Eine Netzübersicht und die Art der derzeitigen Nutzung ist der Abbildung 19 zu entnehmen. Angaben zum Ausbaustand der einzelnen Streckenabschnitte enthält die Tabelle 20.

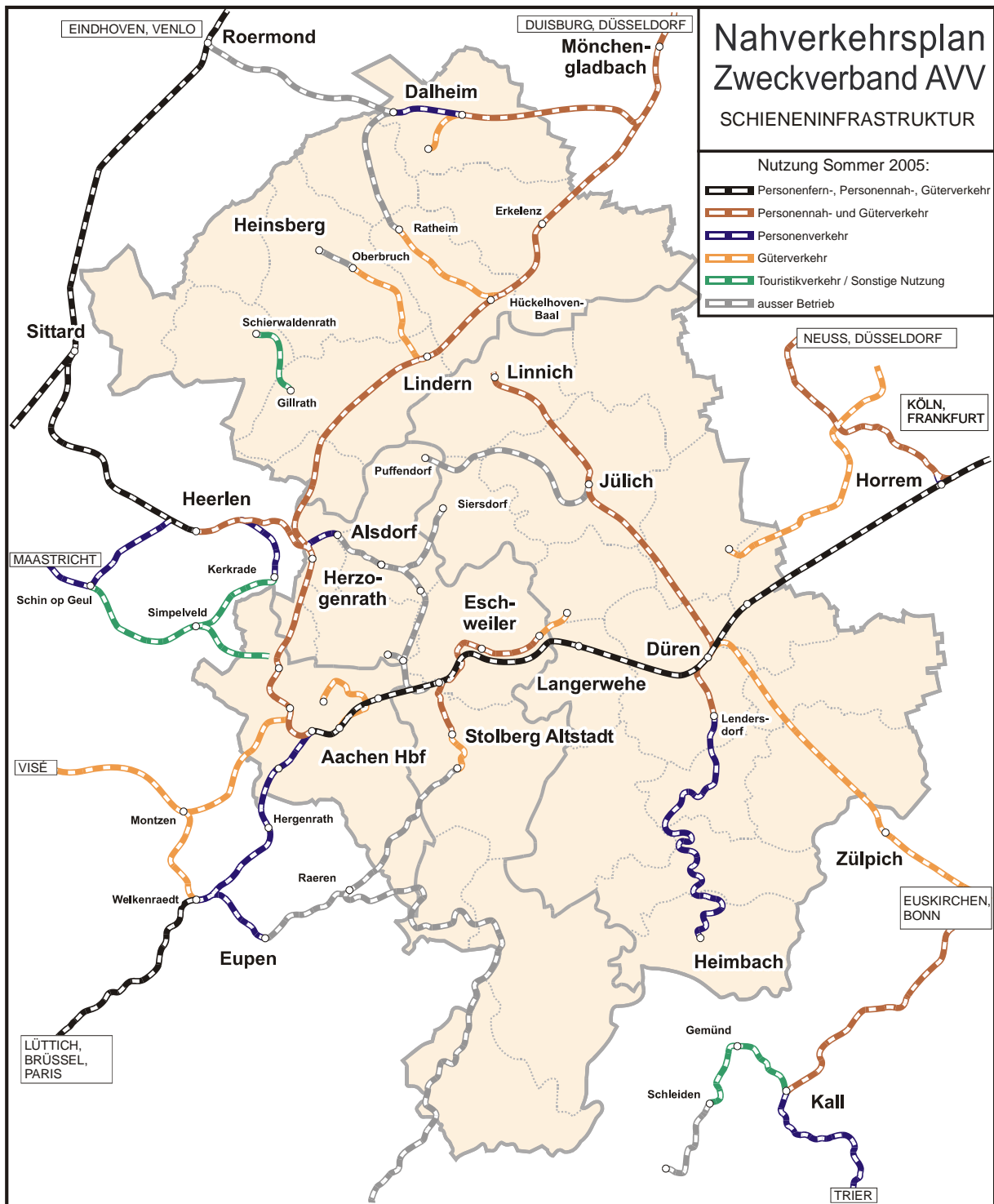


Abb. 19: Nutzung des Schienennetzes im Achener Verkehrsverbund und in den Nachbarregionen

Strecke	Bestand		Betreiber / Eigentümer	Nutzung (Sommer 2006)			Gleise	Elektrifizierung	Bemerkungen
				FV	SPNV	GV			
Stadt und Kreis Aachen									
Aachen Hbf - Stolberg	zweigleisig, elektrifiziert, zul. Geschw. 130-160 km/h		DB Netz	x	x	x	2	15 kV ~	
Stolberg - Langerwehe	zweigleisig, elektrifiziert, zul. Geschw. 120-160 km/h		DB Netz	x	x	x	2	15 kV ~	
Aachen Hbf - Buschtunnel	zweigleisig, elektrifiziert, zul. Geschw. 100 km/h		DB Netz	x	x	x*	2	3 kV -	Z.Z befindet sich eine zusätzliche eingleisige Tunnelröhre im Neubau. Anschließend ist die Sanierung der bestehenden Tunnelröhre vorgesehen. * Güterverkehr zeitweise (wg. Umbau Viadukt Moresnet).
Buschtunnel - Hergenrath	zweigleisig, elektrifiziert, zul. Geschw. ca. 120 km/h		Infrabel	x	x	x*	2	3 kV -	Die alte Ortslage des Haltepunktes Hergenrath kann wegen des HGV- Ausbaus nicht beibehalten werden. Güterverkehr zeitweise beim Umbau des Viaduktes Moresnet
Aachen West - Montzen	zweigleisig, nicht elektrifiziert		DB Netz / Infrabel			x	2	*	* elektrifiziert (15 kV-) von Aachen West bis zur Bundesgrenze, im belgischen Abschnitt Volektrifizierung ab 2006 geplant.
Aachen Hbf - Richterich	zweigleisig, elektrifiziert, zul. Geschw. 140 km/h		DB Netz	*	x	x	2	15 kV ~	* 1 internationaler Nachtzug
Richterich - Hergenrath	zweigleisig, elektrifiziert, zul. Geschw. 140 km/h		DB Netz	*	x	x	2	15 kV ~	* 1 internationaler Nachtzug
Hergenrath - Heerlen	eingleisig, nicht elektr., zul. Geschw. 80 km/h		DB Netz / ProRail	x	x	x	1	*	elektrifiziert (1,5 kV -) im Abschnitt Landgraaf - Heerlen
Hergenrath - Alsdorf	eingleisig, nicht elektr.		EVS	x*			1		Dezember 2004: Einführung von SPNV auf dem Teilabschnitt Hergenrath-Merkstein bis Hergenrath Bf.
Alsdorf - Anschlussstelle Quinx	eingleisig, nicht elektr.		EVS				1		ausser Betrieb
Gleisanschluss VEGLA	eingleisig, nicht elektr.		VEGLA				1		ausser Betrieb
Anschlussstelle Quinx - Stolberg Hbf	eingleisig, nicht elektr.		EVS				1		ausser Betrieb
Stolberg Hbf - Weisweiler	eingleisig, nicht elektr., zul. Geschw. 60-80 km/h		EVS	x	x	x	1		
Weisweiler - Frenz	eingleisig, nicht elektr.		EVS			x	1	-	
Stolberg Hbf - Stolberg Altstadt	eingleisig, nicht elektr., zul. Geschw. 60-80 km/h		EVS	x	x	x	1	-	
Stolberg Altstadt - Raeren	eingleisig, nicht elektr.		EVS / Infrabel			x*	1	-	* Güterverkehr zwischen Stolberg Altstadt und Steinwerk Rüst
Raeren - Roelgen - Monschau - Sourbrodt	eingleisig, nicht elektr.		Infrabel				1	-	ausser Betrieb
Aachen Rothe Erde - Aachen Nord	eingleisig, nicht elektr.		DB Netz			x	1	-	Nebens Strecke, künftig als Bahnhofsgeleis eingestuft.
AC Richterich - Simepeld	eingleisig, nicht elektr., zul. Geschw. 40 km/h		ProRail	x*			1	-	Nahverkehrsverkehre zwischen Veitschau und Simepeld
Alsdorf - Siersdorf	eingleisig, nicht elektr.		EVS				1	-	ausser Betrieb

Tab. 20: Schienenstrecken im Aachener Verkehrsverbund



Strecke	Bestand	Betreiber / Eigentümer	Nutzung (Sommer 2006)		Gleise	Elektri- fizierung	Bemerkungen
			FV	SPNV GV			
Kreis Düren							
Düren – Köln	drei- bis viergleisig, elektrifiziert, zul. Geschw. 250 km/h	DB Netz	x	x	3/4	15 kV ~	Seit Dezember 2003 Hochgeschwindigkeitsverkehr mit 250 km/h möglich. S-Bahn: 1-gleisig zwischen Düren und Merzenich
Düren – Langerwehe	zweigleisig, elektrifiziert, zul. Geschw. 160 km/h	DB Netz	x	x	2	15 kV ~	Bahnhof Langerwehe ausgebaut für Durchfahrt mit 200 km/h.
Düren – Jülich	eingleisig, nicht elektr., zul. Geschw. 50 bis 80 km/h	Rurtalbahn	x	x	1	-	
Jülich – Linnich	eingleisig, nicht elektr., zul. Geschw. 50 bis 80 km/h	Rurtalbahn	x	x	1	-	
Düren – Heimbach	eingleisig, nicht elektr., zul. Geschw. 50 bis 80 km/h	Rurtalbahn	x	x*	1	-	Güterverkehre zwischen Lendersdorf und Düren z.T. Langsamfahrstellen mit 30 km/h
Düren – Zülpich	eingleisig, nicht elektr., zul. Geschw. 50 km/h	Rurtalbahn	x	x	1	-	*Saisonaler Naherholungsverkehr
Zülpich – Euskirchen	eingleisig, nicht elektr., zul. Geschw. 50 km/h	DB Netz	x	x	1	-	*Saisonaler Naherholungsverkehr
Hambachbahn	zweigleisig, elektrifiziert, zul. Geschw. 60 km/h	RWE Power AG	x	x	1	6 kV –	Werkbahn der RWE Power AG
Jülich – Puffendorf	eingleisig, nicht elektr.	Rurtalbahn					ausser Betrieb
Kreis Heinsberg							
Erkelenz – Mönchengladbach	zweigleisig, elektrifiziert, zul. Geschw. 140 km/h	DB Netz	*	x	2	15 kV ~	* 1 internationaler Nachtzug
Erkelenz – Hückelhoven-Baal	zweigleisig, elektrifiziert, zul. Geschw. 140 km/h	DB Netz	*	x	2	15 kV ~	* 1 internationaler Nachtzug
Hückelhoven-Baal - Lindern	zweigleisig, elektrifiziert, zul. Geschw. 140 km/h	DB Netz	*	x	2	15 kV ~	* 1 internationaler Nachtzug
Lindern - Herzogenrath	zweigleisig, elektrifiziert, zul. Geschw. 140 km/h	DB Netz	*	x	2	15 kV ~	* 1 internationaler Nachtzug
Lindern – Heinsberg	eingleisig, nicht elektr., zul. Geschw. 50 km/h	DB Netz		x*	1	-	Güterverkehre zwischen Lindern und Oberbruch. Von Oberbruch bis Heinsberg stillgelegt und zum Teil zurückgebaut, nicht entwidmet.
Hückelhoven-Baal – Rathheim	eingleisig, elektrifiziert.	DB Netz		x*	1	15 kV ~	Güterverkehr bis Rathheim.
Rathheim - Wassenberg - Dalheim	eingleisig, nicht elektr.	DB Netz			1	-	Strecke vermutlich entwidmet und teilweise abgebaut.
Mönchengladbach – Dalheim	eingleisig, nicht elektr., zul. Geschw. 100 km/h	DB Netz	x	x*	1	-	Güterverkehr bis zum Abzweig Klünkum.
Dalheim – Roermond	eingleisig, nicht elektr.	DB Netz / ProRail			1	-	Teilelement des "Eisernen Rheins", derzeit betrieblich gesperrt. Im Rahmen der Bundesverkehrs- wegeplanung (BVWP) wird die Reaktivierung des "Eisernen Rheins" kontrovers diskutiert.
Abzweig Klünkum – Prüfcenter Wildenrath	eingleisig	west		x	1		Gleisanschluss zur Zu- und Abführung von Fahrzeugen zum Prüfcenter Wildenrath.
Selfkantbahn	eingleisig (Schmalspur 1000 mm)	IGHS / west	*		1		Tourismusverkehr

Strecke	Bestand	Betreiber / Eigentümer	Nutzung (Sommer 2006)		Gleise	Elektrifizierung	Bemerkungen
			FV	SPNV GV			
Umland							
Euskirchen – Kall	zweigleisig, nicht elektr., zul. Geschw. 140 km/h	DB Netz	x	x	2	-	
Kall - Jünkerath	zweigleisig, nicht elektr., zul. Geschw. 120 km/h	DB Netz	x		2*	-	eingleisig zwischen Kall und Nellersheim und zwischen Blankenheim(Wald) und Schmidtheim
Kall - Gemünd - Schleiden - Hellenthal	eingleisig, nicht elektr.	(DB / z.T. verpachtet)	x*	x*	1	-	Zwischen Kall und Schleiden wird Tourismusverkehr betrieben; der Teilschnitt von Schleiden bis Hellenthal ist stillgelegt (bzw. wird zu militärischen Zwecken genutzt).
Horrem - Neuss	eingleisig, nicht elektr.	DB Netz	x	x	1	-	
Heerlen – Sittard	zweigleisig, elektrifiziert, zul. Geschw. ca. 120 km/h	ProRail	x	x	2	1,5 kV –	
Sittard – Roermond (- Eindhoven)	zweigleisig, elektrifiziert, zul. Geschw. ca. 120 km/h	ProRail	x	x	2	1,5 kV –	
Sittard – Maasricht	zweigleisig, elektrifiziert, zul. Geschw. ca. 120 km/h	ProRail	x	x	2	1,5 kV –	
Maasricht - Visé	zweigleisig, elektrifiziert	Infrabel / ProRail	x	x	2	3 kV –	
Visé - Lüttich	zweigleisig, elektrifiziert	Infrabel	x	x	2	3 kV –	
Hergenrath – Welkenraedt	zweigleisig, elektrifiziert, zul. Geschw. ca. 120 km/h	Infrabel	x	x*	2	3 kV –	Güterverkehr zeitweise, z.B. beim Umbau des Viaduktes Moresnet.
Welkenraedt - Pepinster	zweigleisig, elektrifiziert, zul. Geschw. ca. 120 km/h	Infrabel	x	x	2	3 kV –	Strecke wird derzeit saniert. Der Bahndamm von Dolhain weist Stabilitätsschwächen auf und erfordert erhebliche Sanierungsmaßnahmen.
Pepinster – Lüttich	zweigleisig, elektrifiziert, zul. Geschw. ca. 120 km/h	Infrabel	x	x	2	3 kV –	seit Juni 2004 wegen Bauarbeiten abschnittsweise eingleisig.
Welkenraedt - Eupen	eingleisig, elektrifiziert, zul. Geschw. ca. 80 km/h	Infrabel	x	x	1	3 kV –	
Kerkrade – Heerlen	eingleisig, elektrifiziert, zul. Geschw. ca. 80 km/h	ProRail	x	x	1	1,5 kV –	
Heerlen – Schin op Geul	zweigleisig, elektrifiziert, zul. Geschw. 100 km/h	ProRail	x	x	2	1,5 kV –	
Schin op Geul - Maasricht	zweigleisig, elektrifiziert, zul. Geschw. 100 km/h	ProRail	x	x	2	1,5 kV –	
Schin op Geul - Simpelveld	eingleisig, nicht elektr., zul. Geschw. 40 km/h	ProRail	x*		1	-	* Naherholungsverkehre
Simpelveld – Kerkrade	eingleisig, nicht elektr., zul. Geschw. 80 km/h	ProRail	x*		1	-	* Naherholungsverkehre
Maasricht - Bizen (- Hasselt)	eingleisig, nicht elektr.	ProRail			1	-	Strecke ausser Betrieb und teilweise abgebaut. Der fortführende Abschnitt Bizen-Hasselt ist 2gleisig ausgebaut, elektrifiziert und wird mit bis zu 120 km/h für alle Verkehrsarten genutzt.
Montzen – Visé	zweigleisig, elektrifiziert	Infrabel		x	2	3 kV –	Erneuerungsbedarf in den Tunneln von Leurs und La Galoppe.
Montzen – Welkenraedt	eingleisig, elektrifiziert, zul. Geschw. ca. 100 km/h	Infrabel		x	1	3 kV –	
Raeren – Eupen	eingleisig, nicht elektr.	Infrabel			1	-	ausser Betrieb

Als **Eisenbahninfrastrukturunternehmen** und Netzbetreiber agieren im Gebiet des AVV

- Deutsche Bahn AG, Geschäftsbereich Netz (DB Netz)
- Rurtalbahn GmbH
- Euregio Verkehrsschiennetz GmbH (EVS)
- WestEnergie und Verkehr GmbH & Co. KG (west)
- SIEMENS AG
- Bombardier Transportation TALBOT.

Im benachbarten Ausland ist die Institution ProRail für die niederländischen Streckenabschnitte zuständig, während Infrabel die Streckenabschnitte im belgischen Raum und der deutschsprachigen Gemeinschaft betreibt.

Das Streckennetz im AVV wird in verschiedenen **Verkehrssparten** genutzt (Stand: Sommer 2005):

• **SPNV**

Das SPNV-Angebot im Aachener Verkehrsverbund wird auf zwei Hauptstrecken (**KBS 480:** Abschnitte Köln – Aachen und Aachen – Lüttich (B) , **KBS 485:** Aachen - Mönchengladbach) und sieben Abschnitten auf Nebenstrecken (**KBS 483:** Düren - Linnich, **KBS 484:** Düren - Heimbach, **KBS 487:** Dalheim - Mönchengladbach, **KBS 482:** Heerlen - Herzogenrath (- Aachen -) Stolberg Hbf. - Stolberg Altstadt, Stolberg Hbf – Weisweiler, Herzogenrath Bf - Merkstein) sowie auf der S-Bahn-Strecke **KBS 450.12:** Düren – Köln – Au (Sieg) erbracht. Das SPNV-Leistungsangebot wird in Kapitel 5.5 eingehend erläutert.

• **Fernverkehr**

Hochgeschwindigkeitszüge des internationalen Fernverkehrs befahren die Strecken Aachen – Lüttich und Aachen - Köln. Seit Dezember 1997 wird mit dem Fernverkehrsprodukt „Thalys“ eine schnelle Verbindung Köln – Aachen – Brüssel - Paris (mit Anschluss in Brüssel nach London) mit sechs Zugpaaren angeboten. Seit Dezember 2002 werden drei ICE-Zugpaare zwischen Brüssel – Aachen – Köln und Frankfurt über die rechtsrheinische Neubaustrecke (Köln-Frankfurt) geführt. Darüber hinaus verkehren internationale Nachtzüge des Personenfernverkehrs über das Streckennetz im AVV, im allgemeinen ohne Fahrgasthalt im Gebiet des AVV. Der InterRegio-Verkehr zwischen Aachen und Mönchengladbach wurde von Seiten des DB Fernverkehrs eingestellt.

• **Güterverkehr**

Das gesamte betriebene Netz im Verbundgebiet, mit Ausnahme der Streckenabschnitte Aachen – Welkenraedt, Lendersdorf – Heimbach und Herzogenrath – Merkstein wird auch vom Güterverkehr genutzt. Während der inzwischen abgeschlossenen Umbauarbeiten am Viadukt Moresnet erfolgte der Güterverkehr vorübergehend über dem Abschnitt Aachen – Welkenraedt. Durch die Funktion als Transitstrecke zwischen dem Hafen von Antwerpen (belgische Vlaamse Ruit) und der niederländischen Randstad und den Regionen Rhein-Ruhr und Rhein-Main bzw. weiter Richtung Süden wird umfangreicher Güterverkehr von Aachen West aus über beide Strecken in Richtung Mönchengladbach bzw. Köln geführt. Auf den Nebenstrecken werden in wachsendem Umfang regionale und lokale Güterverkehrsbeziehungen zu Anschlussstellen der Anrainerindustrie abgewickelt.

• **Strecken ohne regelmäßige Nutzung**

Aufgrund der mäßigen Auslastung und der fehlenden Finanzierungsabsicht für notwendige Instandsetzung sind in der Vergangenheit einige Strecken stillgelegt und z. T. auch entwidmet und abgebaut worden. Für die lange Zeit stilllegungsgefährdeten Streckenabschnitte Stolberg Hbf. – Abzw. Quinx – Abzw. Kellersberg – Alsdorf – Herzogenrath (Ringbahn) inkl. des Streckenastes Abzw. Kellersberg – Siersdorf sowie die Strecke Düren – Zülpich konnte durch die Übernahme durch private Betreiber (EVS und Rurtalbahn) eine Stilllegung abgewandt werden.

• **Touristische Verkehre**

Zwischen Düren und Euskirchen hat im Zusammenhang mit der ÖPNV-Erschließung des Nationalparks Eifel touristischer Verkehr als zweijähriger Probebetrieb in den Jahren 2004 und 2005 stattgefunden. Es ist nicht vorgesehen, das Fahrtenangebot über Euskirchen – Kall und einen Teilabschnitt der Olefetalbahn im Jahr 2006 fortzusetzen.

Im Kreis Heinsberg verkehrt die **Selkantbahn** als letzte erhaltene 1000mm-Kleinbahn Nordrhein-Westfalens. Sie verkehrt als Museumsbahn auf einer Teilstrecke der ehemaligen Geilenkirchener Kreisbahn (GKB) zwischen Gillrath und Schierwaldenrath. Die Fahrten finden im Sommer und im Winter (Nikolausfahrten) nach saisonalen Fahrplan statt. Unterhalten wird der Museumsbahnbetrieb von den Mitgliedern der Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr (IHS) in ehrenamtlicher Tätigkeit.

Von Heerlen über Kerkrade nach Simpelveld und von Simpelveld nach Schin op Geul bzw. bis nach Vetschau (Stadt Aachen) verkehrt die **Zuid Limburgse Stoomtrein Maatschappij** (ZLSM) nach eigenem saisonalen Fahrplan.

Während der Sommermonate werden an Sonn- und Feiertagen von Heerlen (NL) bis nach Heimbach durchgebundene Regelfahrten der **eu^{regio}bahn** betrieben, die in touristischer Hinsicht von hoher Bedeutung sind.

• **Betrieblich stillgelegte Streckenabschnitte**

Sechs Streckenabschnitte,

- Merkstein-August-Schmidt-Platz – Alsdorf – Stolberg Hbf
- Alsdorf – Siersdorf
- Jülich – Puffendorf
- Abzw. Quinx bis zum Gleisanschluss der Vereinigten Glaswerke (VEGLA)
- Oberbruch – Heinsberg und
- Dalheim – Roermond

sind betrieblich stillgelegt, allerdings nicht als Eisenbahninfrastruktur entwidmet.

Trassensicherungsvertrag

Auf Initiative der Landesregierung wurde eine Untersuchung zum Güterverkehr im Land NW durchgeführt, in die auch stillgelegte bzw. zur Stilllegung anstehende Strecken einbezogen wurden, um Chancen und Möglichkeiten für ein zukünftiges Güterverkehrsnetz zu überprüfen. Durch einen sogenannten Trassensicherungsvertrag wurde zwischenzeitlich gewährleistet, dass keine weiteren Eisenbahnstrecken entwidmet bzw. Eisenbahninfrastruktur zurückgebaut wurden.

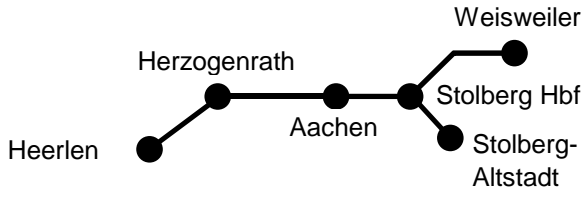
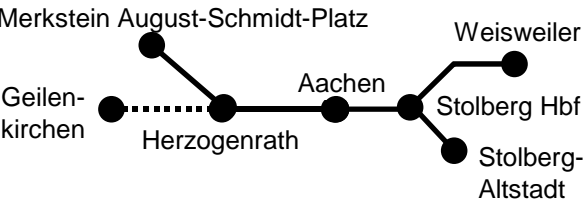

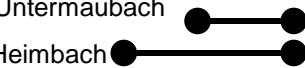
5.5 SPNV - Angebotsstruktur

Liniennetz und Fahrplan

Grundlage der Analyse des SPNV – Leistungsangebotes im Aachener Verkehrsverbund ist der Fahrplan 2005 des AVV gültig seit 12.12.2004. Zur Bewertung und zu den weiteren Betrachtungen wird die Bestandsaufnahme um die bis einschließlich 11.12.2005 bereits geplanten Fahrplanmaßnahmen ergänzt.

Das SPNV-Angebot im AVV umfasst 4 RegionalExpress-, 4 Regionalbahn- und eine S-Bahn-Linie.

Das Regelangebot stellt sich wie folgt dar:

RE 1	NRW-Express	Aachen ● ————— ● Hamm	60'
RE 4	Wupper-Express	Aachen ● ————— ● Dortmund	60'
IR - Ersatzverkehre	IR - Ersatzverkehre	Aachen ● - - - - - ● Düsseldorf	4 Zugpaare
RE 9	Rhein-Sieg-Express	Aachen ● ————— ● Siegen - Gießen	60'
RB 20	die euregio bahn A		60'
RB 20	die euregio bahn B		60'
	 Abschnitt Geilenkirchen bis Herzogenrath zur morgendlichen HVZ:	2 Zugpaare
RB 21	Rurtalbahn		30'/60'
RB 21	Rurtalbahn		30'/60'
RE 29	euregioAIXpress	Aachen ● ————— ● Lüttich	120'
RB 33	Rhein-Niers-Express	Aachen ● ————— ● Duisburg (Wesel)	60'
RB 39	Schwalm-Nette-Bahn	Dalheim ● ————— ● Mönchengladbach	60'/120'
S 12	S-Bahn Düren-Au(Sieg)	Düren ● — Köln — Siegburg — ● Au (Sieg)	60'/20'

Tab. 21: SPNV-Regelangebot im Aachener Verkehrsverbund (Fahrplan 2005, ab 12.12.2004)

Das Linienangebot des SPNV im AVV wird im Wesentlichen von zwei Eisenbahnverkehrsunternehmen betrieben:

- **DB Regio NRW GmbH:** Linien RE 1, RE 4; RE 9, RB 20, RE 29, RB 33, S 12 und S 13.
- **Rurtalbahn GmbH:** Linie RB 21.

Das Verkehrsangebot der RB 39 wird von der Rurtalbahn GmbH im Auftrag der DB Regio NRW GmbH ausgeführt. Die grenzüberschreitenden Verbindungen nach Heerlen und Lüttich werden in Kooperation von DB Regio mit NS Reizigers und der SNCB durchgeführt.

Alle Linien des SPNV im AVV sind Bestandteil des *Schnellverkehrs im Aachener Verkehrsverbund*. Der Schnellverkehr integriert die SPNV-Angebote und die Schnellbuslinien im AVV. Er ist in der Abbildung 22 systematisch dargestellt.

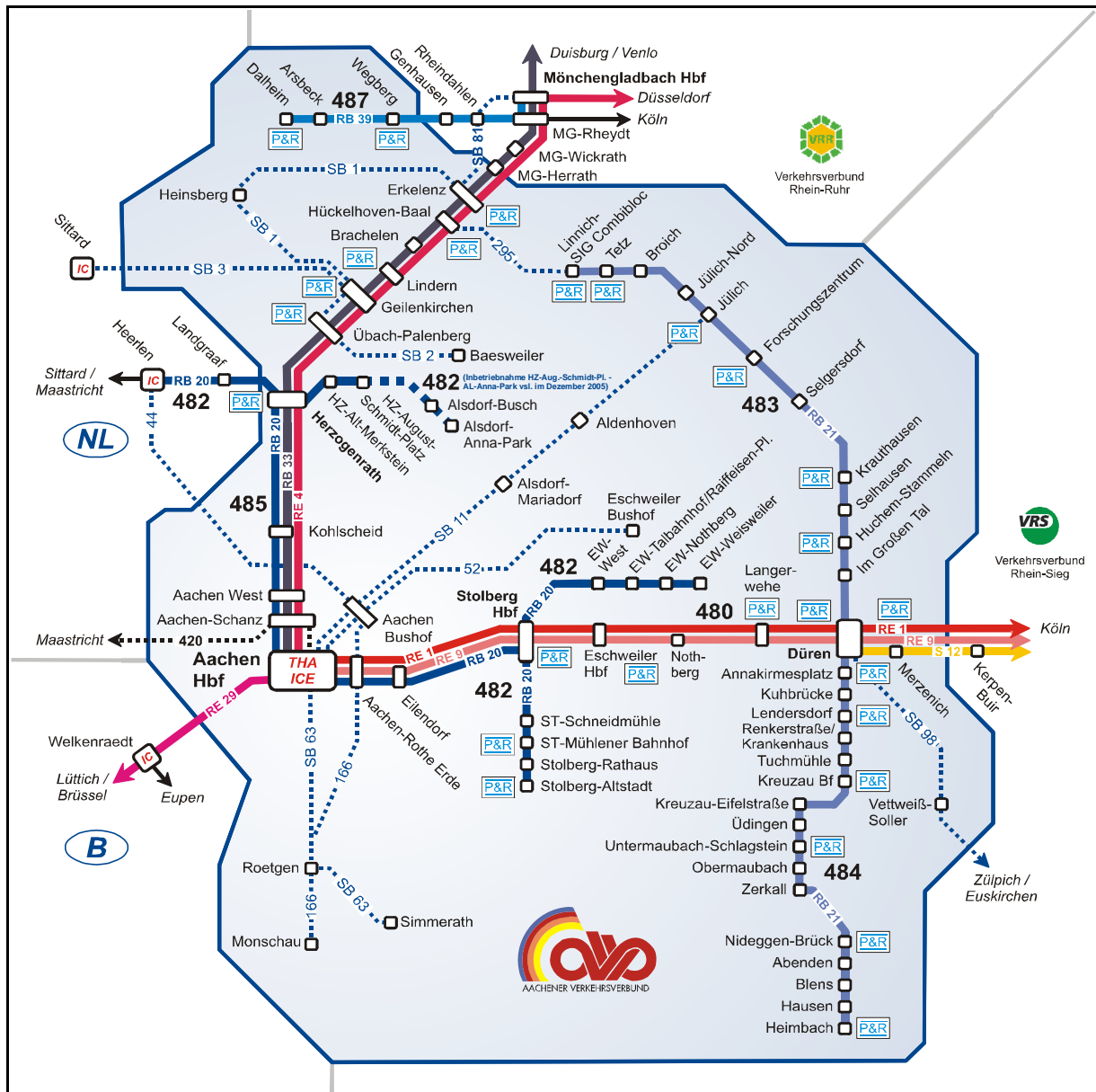


Abb. 22: Schnellverkehr im Aachener Verkehrsverbund (Fahrplan 2005, ab 12.12.2004)

Die Verkehrsanbindung der Kommunen des AVV im überregionalen Verkehr an das Oberzentrum Köln erfolgt über die RegionalExpress-Linien RE 1 und RE 9 jeweils im 60'-Takt und an das Oberzentrum Düsseldorf durch die RegionalExpress-Linie RE 4 im 60'-Takt. Zu den Zeiten des Berufsverkehrs wird das Angebot durch Verstärkerzüge nach Köln und Düsseldorf ergänzt. Zwischen Aachen und Lüttich wird mit der RegionalExpress-Linie RE 29 euregio*AIX*press eine grenzüberschreitende Verbindung im 120'-Takt (geplant 60'-Takt) nach Belgien angeboten. Das regionale SPNV-Angebot bilden die Regionalbahnen Rhein-Niers-Bahn RB 33, *euregiobahn* RB 20, Rurtalbahn RB 21 und Schwalm-Nette-Bahn RB 39.

Im Kernnetz der *euregiobahn* (Stadt und Kreis Aachen) wird durch Überlagerung von Linien ein durchgehender 30'-Takt zwischen Herzogenrath – Aachen Hbf und Stolberg Altstadt bzw. Weisweiler angeboten. Der Stundentakt der Rurtalbahn wird auf den nachfragestarken Abschnitten Jülich – Düren und Düren – Untermaubach-Schlagstein während der HVZ auf einen 30'-Takt verdichtet. Die Schwalm-Nette-Bahn verkehrt stündlich.

Leistungsangebot

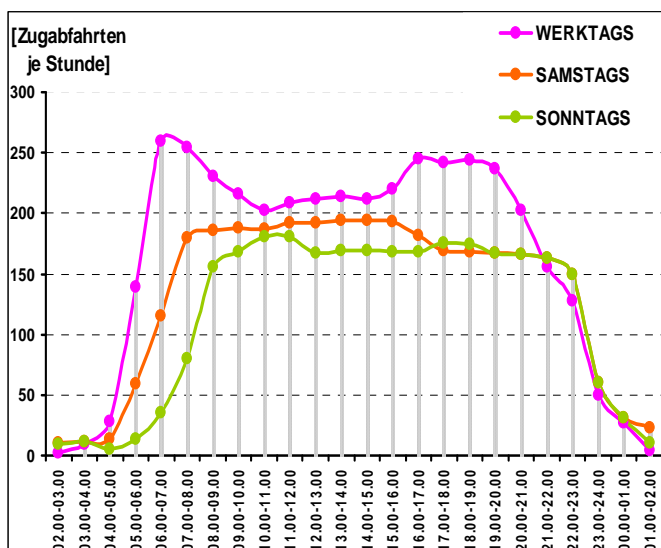
Mit der Einführung des Integralen Taktfahrplans (ITF Stufe 1) in NRW im Jahr 1998 wurde eine weitestgehende Systematisierung der SPNV-Angebote und eine Verbesserung der Übergangszeiten an wichtigen Verkehrsknoten ermöglicht. Aus Sicht der Fahrgäste bewirkt der ITF

- eine gute Merkbarkeit des Fahrplans
- ein regelmäßiges Fahrtenangebot
- kurze Übergangszeiten
- kurze Gesamtreisezeiten.

Mit dem Fahrplanwechsel am 15.12.2002 wurde die 2. Stufe des Integralen Taktfahrplans umgesetzt, die gleichzeitig zu einer Ausweitung des Leistungsangebotes in NRW und auch im AVV führten. Das gesamte Fahrtenangebot bezogen auf die Streckenabschnitte im AVV erhöhte sich gegenüber dem Fahrplan 1998/99

- am Werktag: von 311 auf 514 Zugfahrten
- am Samstag: von 266 auf 410 Zugfahrten
- am Sonntag: von 245 auf 359 Zugfahrten.

Durch die erfolgten Angebotsergänzungen in NRW (ITF Stufen 1 und 2) wurde das Leistungsangebot aus dem Jahre 1993/94 (3.319.187 Zug-km/Jahr) kontinuierlich verbessert. Gemäß Fahrplan 2004/05 werden 4.569.577 Zugkilometer pro Jahr erbracht werden. Dieses entspricht einer Ausweitung des Leistungsangebotes um 38 % gegenüber der Fahrplanperiode 1993/94, die den Umfang für die Finanzierung von SPNV-Leistungen in NRW bis zur Einführung von ITF1 und ITF2 bestimmt hat.



Tageszeitliche Verteilung des Fahrtenangebotes im AVV

Die werktäglichen Spitzenströme des Morgens und des Nachmittags werden durch Verstärkerzüge abgedeckt. Dadurch wird die Ganglinie des Werktages von einer morgendlichen Spitze zwischen 6.00 und 8.00 Uhr und einer schwächer ausgebildeten Nachmittagsspitze zwischen 16.00 und 20.00 Uhr geprägt. Die Ganglinie des Sonntags zeigt ebenfalls Spitzen des Fahrtenaufkommens, während sich an Samstagen ein gleichmäßiges Angebot erkennen lässt, das erst ab 16.00 kontinuierlich abfällt.

Abb. 23: Tagesganglinien des Zugangebotes im AVV (Werktag/Samstag/Sonntag)

Fahrtenangebot im Schienenpersonennahverkehr des AVV (Fahrplan 2005)						
KBS	Strecke/Richtung	Linie	Mo - Fr	Sa	So	
480	Aachen – Köln	RE 1: NRW-Express	20	20	20	
	Köln – Aachen	RE 9: Rhein-Sieg-Express	17	13	12	
		RE 1: NRW-Express	20	20	20	
		RE 9: Rhein-Sieg-Express	17	13	12	
	Aachen – Flughafen Köln/Bonn	S-Bahn S 13	1	1	1	
	Flughafen Köln/Bonn – Aachen	S-Bahn S 13	1	1	1	
	Zusatzzüge: Aachen – Düren	RE	1	3	3	
	Zusatzzüge: Düren – Aachen	RE	1	3	3	
	In der Sommersaison zusätzlich: Aachen – Düren / Düren – Aachen	RB 20: die euregiobahn * Fahrt im Summenwert nicht enthalten				(2)* (2)*
	450.12	Düren – Köln	S-Bahn S 12	40	34	24
Köln – Düren		S-Bahn S 12	40	34	24	
Aachen – Welkenraedt/Lüttich		RE 29: euregioAIXpress	11	9	9	
Welkenraedt/Lüttich – Aachen		RE 29: euregioAIXpress	11	9	9	
Gesamt:			180	160	138	
485	Aachen – Mönchengladbach	RE 4: Wupper-Express	23	19	18	
	Aachen – Geilenkirchen	RB 33: Rhein-Niers-Express	20	19	18	
	Mönchengladbach – Aachen	RB 20: die euregiobahn	2			
		RE 4: Wupper-Express	23	19	18	
		RB 33: Rhein-Niers-Express	20	19	18	
	Geilenkirchen – Aachen	RB 20: die euregiobahn	2			
Gesamt:		90	76	72		
482	Aachen – Heerlen	RB 20: die euregiobahn	18	17	16	
	Heerlen – Aachen	RB 20: die euregiobahn	18	17	16	
	Aachen – Herzogenrath	RB 20: die euregiobahn	17	15	14	
	Herzogenrath – Aachen	RB 20: die euregiobahn	17	15	14	
	Aachen – ST-Altstadt / Weisweiler	RB 20: die euregiobahn	32*	26	15	
	ST-Altstadt / Weisweiler – Aachen	RB 20: die euregiobahn	32*	26	15	
	(Bei geflügelten Zügen geht in die Gesamtsumme die Anzahl der an den Endästen stattfindenden Abfahrten ein)	* davon 3 im Schienenersatzverkehr auf dem Eschweiler Abschnitt				
Gesamt:		102	90	75		
487	Dalheim – Mönchengladbach	RB 39: Schwalm-Nette-Bahn	12	7	6	
	Mönchengladbach – Dalheim	RB 39: Schwalm-Nette-Bahn	12	7	6	
	Gesamt:		24	14	12	
483	Düren – Linnich	RB 21: Rurtalbahn	19	18	16	
	Linnich – Düren	RB 21: Rurtalbahn	19	18	16	
	Düren – Jülich	RB 21: Rurtalbahn	8	0	0	
	Jülich – Düren	RB 21: Rurtalbahn	8	0	0	
Gesamt:		54	36	32		
484	Düren – Heimbach	RB 21: Rurtalbahn	16	17	15	
	Heimbach – Düren	RB 21: Rurtalbahn	16	17	15	
	Düren – Untermaubach	RB 21: Rurtalbahn	16	0	0	
	Untermaubach – Düren	RB 21: Rurtalbahn	16	0	0	
	Gesamt:		64	34	30	
Gesamtsumme über alle Kursbuchstrecken im AVV:			514	410	359	

Tab. 24: Fahrtenangebot (Anzahl Züge je Verkehrstag, Fahrplan 2005, ab 12.12.2004)

Verknüpfung SPNV - Fernverkehr

Die Verknüpfungen zum nationalen und internationalen Fernverkehr werden im Gebiet des AVV im wesentlichen am Aachener Hauptbahnhof hergestellt.

Über die Verkehrsknoten Köln, Düsseldorf und Duisburg können alle wichtigen Nord-Süd- und Ost-West-Verbindungen mit Produkten des Nahverkehrs erreicht werden. Zum niederländischen Verkehrsknoten Heerlen wird über die Linie RB 20 der Netzschluss hergestellt. Die belgischen Verkehrsknoten Lüttich, Verviers und Welkenraedt bindet die RB 29 an. Hier bestehen Anschlussmöglichkeiten an den niederländischen bzw. belgischen Nah- und Fernverkehr auf der Schiene (s. Abbildung 28).

Regionale Verknüpfungen im SPNV

Wichtige regionale Verknüpfungspunkte im Verbundgebiet sind

- Aachen Hbf
- Herzogenrath Bf
- Düren Bf
- Stolberg Hbf.

Als weitere Verknüpfungspunkte außerhalb des AVV sind die Hauptbahnhöfe in Köln und Mönchengladbach sowie der Bahnhof Rheydt von Bedeutung.

Das Liniengeflecht des regionalen SPNV ist eng ineinander verknüpft. Abbildung 25 zeigt den auf den Aachener Verkehrsverbund bezogenen Ausschnitt aus dem insgesamt rund 8.300 Kilometer umfassenden Netz des nordrhein-westfälischen SPNV, das von insgesamt 101 Linien (RE, RB und S-Bahn) befahren wird.

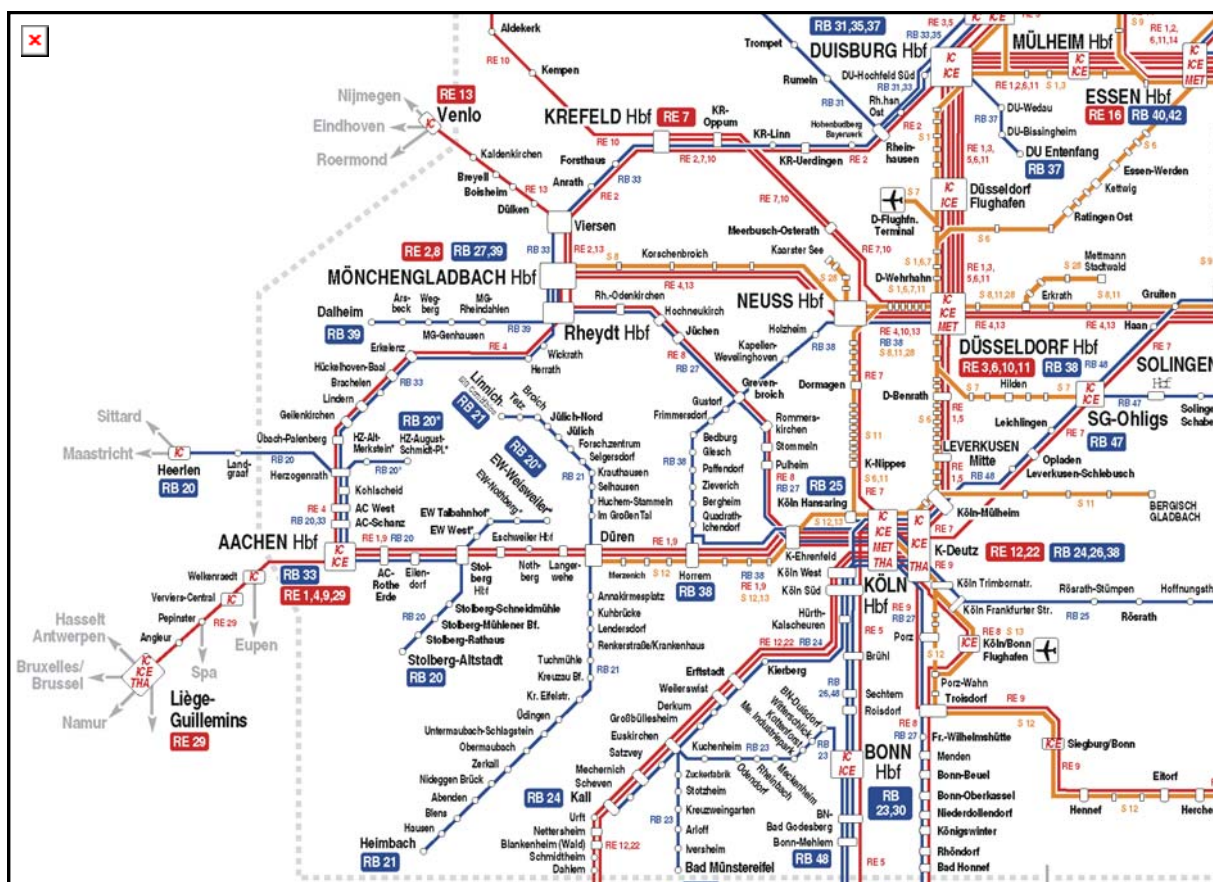


Abb. 25: Verknüpfung des SPNV im Aachener Verkehrsverbund (Ausschnitt aus der NRW-Grafik)

Verknüpfung Bus/Bahn

In einem leistungsfähigen Nahverkehrssystem ist eine optimale Verknüpfung der lokalen und regionalen Busverkehre mit dem Schienenverkehr von zentraler Bedeutung. Die bestehenden Verknüpfungsmöglichkeiten Bus-Bahn an den Stationen des AVV sind in den Tabellen 26 und 27 aufgeführt.

Zuglauf			Bedienung des Haltepunktes			Verknüpfung Bus/Bahn	
RE	RB	S-Bahn	Fernverkehr	SPNV		Art	Haltestelle/Linien
				RE	RB		
					RB	●	Dalheim Bf 413
					RB	⊙	Roermonder Bahn (413)
					RB	●	Wegberg Bahnhof 412, 418
				RE	RB	●	Erkelenz Bahnhof 401, 405, 406, 408, 412, 414, 418, EK1, EK2, SB1, SB81
				RE	RB	●	Hückelhoven-Baal Bahnhof HÜ1, 295, 401, 495
					RB	●	Brachelen Alter Steinweg 409, (DKB-Disco-Bus)
				RE	RB	●	Lindern Bahnhof 409, 493
				RE	RB	●	Geilenkirchen Bahnhof GK1, SB1, SB2, SB3, 71, 407, 410, 431, 432, 434, 435, 437, 491, 493
				RE	RB	●	Übach-Palenberg Bahnhof SB2, 21, 429, 430, 431, 433, 491, 497
					euregio bahn	●	August-Schmidt-Platz HZ3, 21, 47, 57, 69, 89, 147, 430
					euregio bahn		-
				IC	euregio bahn	●	Heerlen Busstation 44, HERMES-Liniennetz
					euregio bahn		-
				RE	RB	●	Herzogenrath Bahnhof HZ1, HZ3, 21, 47, 57, 69, 89, 147, 430, Hermes 37
					RB	●	Kohlscheid Bahnhof / Amstelbach HZ2, WÜ1, 27, (34, 47, 147)
				RE	RB	●	Aachen Westbahnhof 3A, 3B, 7, 33
				RE	RB	●	Aachen Schanz/Vaals Str. 3A, 3B, 4, 12, 13A, 13B, 24, 25, 35, 45, 55, N4, Hermes 420
				RE	RB	●	Aachen Hauptbahnhof 1, 3A, 3B, 11, 13A, 13B, 14, 16, 21, 44, 46, SB63, Hermes 420
				RE	euregio bahn	●	Bahnhof Rothe-Erde 5, 15, 25, 34, 35, 41, 45, 55, 57, 65, 68, 70, 75, 166, N1, N5
				RE	euregio bahn	●	Wolfsbendenstr./Bahnhof, Eilendorf Bf, Kehrbrückstr. 57
				RE	euregio bahn	●	Stolberg Hauptbahnhof 42, 61
					euregio bahn		Schneidmühle 1, 22, 25, 61
					euregio bahn	●	Mühlener Bahnhof 1, 8, 12, 22, 25, 40, 42, 48, 61, 62, 72
					euregio bahn		Rathaus 1, 8, 25, 40, 61, 62, 72
					euregio bahn		Markt 1, 8, 25, 40, 61, 62
				RE		●	Eschweiler Hauptbahnhof 48
				RE		○	Knippmühle, (Nothberg Kreis) EW1, (EW2, EW3, 26)
					euregio bahn	●	Eschweiler West/Odilienstr. 48
					euregio bahn	●	Eschweiler Talbahnhof / Raiffeisen-Platz EW2, EW4, 6, 8
					euregio bahn		-
					euregio bahn	●	Weisweiler Bahnhof 94, 96, (28, 52)
				RE		●	Langerwehe Bahnhof 237, 260, 261, 296

Tab. 26: Bedienung der Bahnhöfe und Haltepunkte im Verkehrsgebiet des AVV (Legende s. Tab. 27)

Zuglauf			Fern- verkehr	Bedienung des Haltepunktes			Art	Verknüpfung Bus/Bahn Haltestelle/Linien
RE	RB	S-Bahn		SPNV				
				RE	RB	S-Bahn		
							Düren Bahnhof/ZOB SB98, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 214, 216, 221, 222, 224, 230, 231, 236, 237, 238, 276, 286, 296, 298	
							Auf der Heide 209, (217), 235, (236)	
								Rurbrücke 202, 286, 296
								Kuhbrücke 210, 211, 221, 222
								Akzo-Chemie 202, 210, 211, 221, 222
								Renkerstraße 202, 210, 211, 221, 222
								Tuchmühle 202, 210, 211, 221
								Rathaus 202, 210, 211, 221
								Stadion 210, 211
								Winden, Udinger Weg 221
								Untermaubach Burgplatz (201)
								-
								-
								Nideggen-Brück Bahnhof (210)
								-
								-
								-
								Heimbach Bahnhof 231
								Linnich-SIG-Combibloc Bahnhof 278, 279, 280, 287, 295, 409
								Tetz Bahnhof 287
								-
								Schlehdornweg 270
								Jülich Bahnhof/ZOB SB11, 6, 223, 270, 279, 281, 284, 294
								Jülich Süd (223)
							Jülich Post (223)	
							Krauthausen 223	
							Selhausen (223)	
							Huchem-Stammeln Bahnhof 236	
							Im Großen Tal (209)	

Legende:

- regelmäßige Bedienung
- zeitweilige Bedienung
- ⊙ in fußläufiger Entfernung
- * jeweils 1 Tagesrandverbindung vom und zum Flughafen Köln/Bonn

Tab. 27: Bedienung der Bahnhöfe und Haltepunkte im Verkehrsgebiet des AVV (Fortsetzung)

An allen wichtigen Bahnhöfen und Haltepunkten im Gebiet des Aachener Verkehrsverbundes ist ein Umsteigen vom Bus auf die Bahn und umgekehrt möglich. Die verkehrliche Bedeutung und die Qualität der Verknüpfung sind sehr unterschiedlich ausgeprägt.

P+R und B+R

Die Verknüpfung des SPNV mit dem Individualverkehr wird durch ein ausgeprägtes P+R- und B+R-Angebot hergestellt. Ziel ist es hierbei, den Individualverkehr auf kurzen Wegen an die regionalen Verkehrsachsen des Schienenverkehrs heranzuführen.

Eine Übersicht zu den vorhandenen Anlagen liefern die Abbildung 28 und die Tabelle 29.

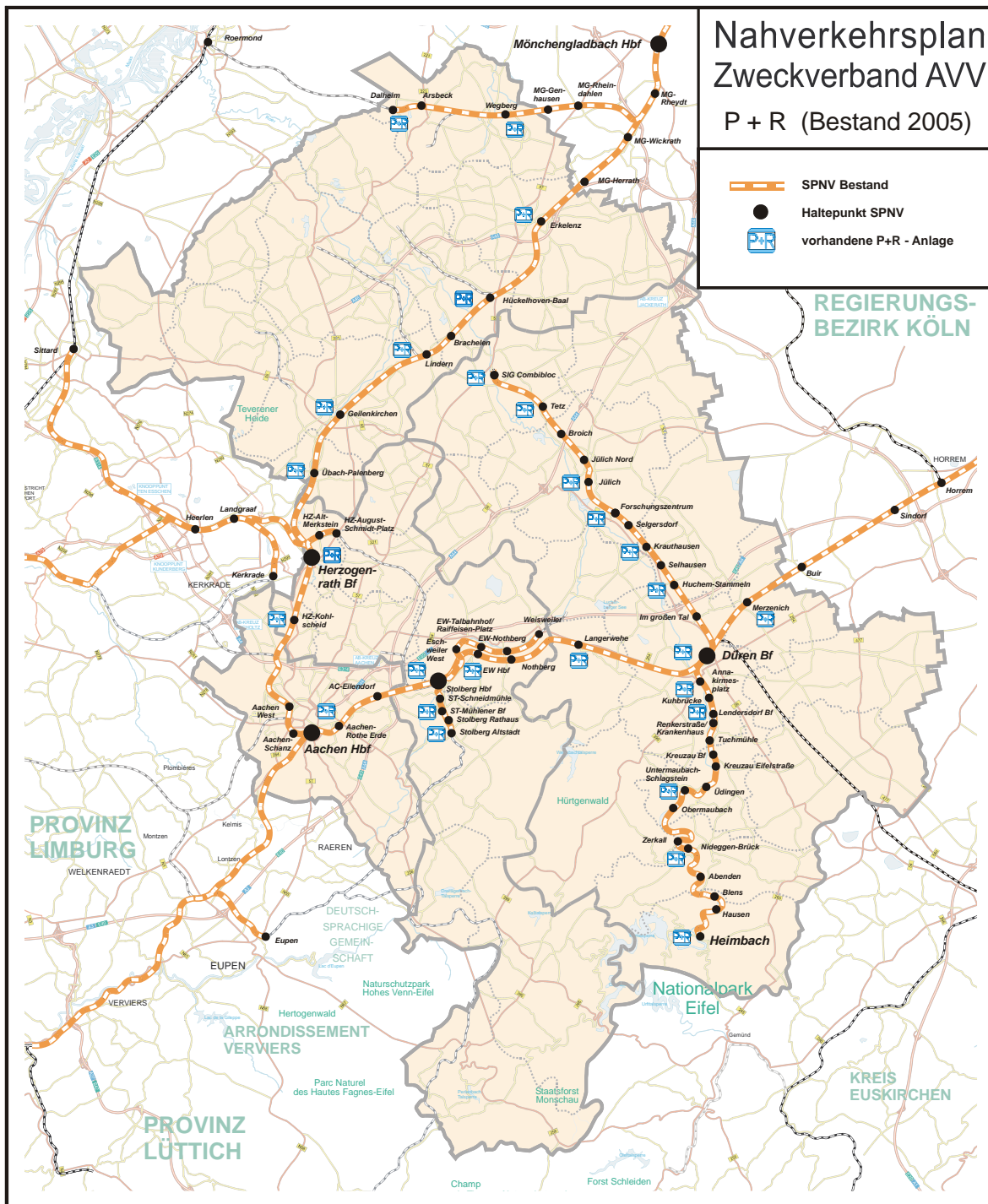


Abb. 28: P+R-Anlagen im Aachener Verkehrsverbund (Bestand Frühjahr 2005)

Fahrgästen, die ihren Pkw zum Zweck der Weiterfahrt mit öffentlichen Verkehrsmitteln am Bahnhof abstellen, stehen im Verbundgebiet insgesamt 33 Park+Ride Anlagen mit insgesamt ca. 4.320 Stellplätzen zur Verfügung (zum Vergleich: im Jahr 1998: 19 Anlagen mit ca. 2.920 Plätzen). Die Benutzung dieser Stellplätze ist in der Regel kostenlos. Die P+R-Plätze stehen zum Teil auch Kunden des Fernverkehrs zur Verfügung.

Die vorhandenen Stellplatzkapazitäten der P+R-Anlagen sind weitestgehend ausgelastet. Hierbei stellt sich die Fremdnutzung der Anlagen als ein besonderes Problem dar. Zur Entschärfung des Problems wurde im Juni 2002 ein Pilotprojekt am Bahnhof Stolberg-Altstadt gestartet. Dort erhalten Bahnreisende die Möglichkeit des kostenlosen Parkens auf einem zu diesem Zweck abgetrennten Areal, das insgesamt 35 Stellplätze umfasst und an bewirtschafteten Parkraum angrenzt.

Eine Parkberechtigung ist beim Erwerb von Einzelfahrscheinen und Dauerkarten sowohl am stationären Fahrausweisautomaten als auch in Vorverkaufsstellen kostenlos erhältlich. Sie ist sichtbar im Fahrzeug auszulegen. Es ist vorgesehen, diese Regelung bei bestehenden und geplanten neuen P+R-Anlagen im AVV dort anzuwenden, wo die Gefahr einer signifikanten Fehlbelegung besteht. Dieses trifft i.d.R. dann zu, wenn sich die P+R-Anlagen in Stadtkernbereichen oder in deren unmittelbarer Nähe befinden.

Fahrradabstellanlagen (B+R) sind in verschiedenster Anzahl und Ausstattung nahezu an jedem Bahnhof und Haltepunkt im AVV anzutreffen. Viele davon sind bis zum Rande ihrer Kapazität ausgelastet, einige wiederum genügen nicht den Sicherheitsansprüchen ihrer (potenziellen) Nutzer.

P+R-Anlagen im Verbundgebiet AVV (Bestand)				
Stadt/Gemeinde	Bahnhof / Haltepunkt	Bedienung im SPNV	Art	P+R - Stellplätze
Aachen	Aachen Rothe Erde	RE 1, RE 9, RB 20	Parkplatz	ca. 15
Aachen	Aachen Hbf.	RE 4, RB 20, RB 33, RE 1, RE 9, RE 29	Tiefgarage **	ca. 100
Aachen	Aachen West	RE 4, RB 20, RB 33	Parkplatz	16
Düren	Annakirmesplatz	RB 21	Parkplatz	1000
Düren	Düren	RE 1, RE 9, RB 21, S 13	Parkplatz	521
Düren	Lendersdorf	RB 21	Parkplatz	8
Erkelenz	Erkelenz	RE 4, RB 33	Parkplatz	306
Eschweiler	Eschweiler Hbf.	RE 1, RE 9	Parkplatz	180
Eschweiler	Nothberg	RE 9	Parkplatz	25
Geilenkirchen	Geilenkirchen	RE 4, RB 33	Parkhaus, Parkplatz	653
Geilenkirchen	Lindern	RE 4, RB 33	Parkplatz	140
Heimbach	Heimbach	RB 21	Parkplatz	10
Herzogenrath	Herzogenrath Bf	RE 4, RB 20, RB 33	Parkhaus	180
Herzogenrath	Kohlscheid	RE 4, RB 20, RB 33	Parkplatz *	9
Hückelhoven	Brachelen	RE 4, RB 33	Parkplatz *	6
Hückelhoven	Hückelhoven-Baal	RE 4, RB 33	Parkplatz	250
Jülich	Forschungszentrum	RB 21	Parkplatz	5
Jülich	Jülich	RB 21	Parkplatz	101
Kreuzau	Kreuzau	RB 21	Parkplatz	42
Kreuzau	Untermaubach- Schlagstein	RB 21	Parkplatz	15
Langerwehe	Langerwehe	RE 1, RE 9	Parkplatz	144
Linnich	SIG Combiblock	RB 21	Parkplatz	ca. 15
Linnich	Tetz	RB 21	Parkplatz	ca. 6
Merzenich	Merzenich	S 12/13	Parkplatz	138
Nideggen	Nideggen Brück	RB 21	Parkplatz	10
Niederzier	Huchem-Stammeln	RB 21	Parkplatz	12
Niederzier	Krauthausen	RB 21	Parkplatz	5
Stolberg	Mühlener Bahnhof	RB 20	Parkplatz	ca. 46
Stolberg	Stolberg Altstadt	RB 20	Parkplatz ***	41
Stolberg	Stolberg Hbf.	RE 1, RE 9, RB 20	Parkplatz	145
Übach-Palenberg	Übach-Palenberg	RE 4, RB 33	Parkplatz	115
Wegberg	Dalheim	RB 39	Parkplatz	50
Wegberg	Wegberg	RB 39	Parkplatz	13
			SUMME:	ca. 4322
* nicht ausdrücklich als P+R-Stellplätze ausgewiesen				
** Ermäßigung der Parkhausgebühren durch Erwerb eines DB-Park&Rail-Tickets				
*** P+R-Parkberechtigung für SPNV-Karteneinhaber (kostenlos)				

Tab. 29: Übersicht zu den bestehenden P+R-Anlagen im Verkehrsgebiet des AVV (Frühjahr 2005)

5.6 SPNV - Verkehrsnachfrage

Die Grundlage für Aussagen zur SPNV-Nachfrage im Verbundgebiet bilden Erhebungen der Verkehrsunternehmen sowie eigens durchgeführte Teilerhebungen der AVV GmbH. Für die Erhebungsjahre 1996 und 2004 liegen Fahrgastzahlen über das gesamte Verbundgebiet vor. Für die Nahverkehrsprodukte Rurtalbahn und euregiobahn sind darüber hinaus Erhebungsergebnisse aus den Jahren 2000 bzw. 2001 bekannt. Für das Bezugsjahr 1994 liegen vergleichbare Erhebungsergebnisse für die Bahnhöfe in Stadt und Kreis Aachen und zum Teil in den Kreisen Düren und Kreis Heinsberg vor.

Einsteigeraufkommen

Zur Analyse des Fahrgastaufkommens im AVV werden die Einsteigerzahlen an den Stationen und Haltepunkten herangezogen. Einsteigerzahlen an Werktagen, Samstagen und Sonntagen liegen linien- und richtungsbezogen für alle 59 Haltepunkte im AVV sowie für Heerlen und Landgraaf vor.

Die Tabelle 30 gibt die Einsteigerzahlen an Werktagen im Herbst 2005 wieder. Die Einsteigerzahlen der Rurtalbahn stammen aus dem Jahr 2004. Als Vergleichswert sind analoge Erhebungsdaten von 1994 und 1996, soweit verfügbar, aufgeführt.

Entwicklung des Einsteigeraufkommens 1994-2004/05

Die Entwicklung der Einsteigerzahlen spiegelt die im Zeitraum 1994 bis 2005 erfolgten Ausweitungen und Angebotsverbesserungen im SPNV des AVV deutlich wieder. Über die Angebotsergänzungen hinaus sind die Fahrgastgewinne auf die durchgeführten Verbesserungen im tariflichen und vertrieblischen Bereich sowie in einem geringeren Umfang auch auf Verlagerungen aus früheren Fernverkehrsangeboten (IR) zurückzuführen. Zusammengefasst für die Gebietskörperschaften des AVV stellen sie sich wie folgt dar:

Einsteiger / Werktag	1994	1996	2005 Rurtalbahn: 2004	Zunahme 1994 -2005	
				absolut	%
Stadt Aachen	5.649	6.473	11.346	5.697	101%
Kreis Aachen	2.161	2.218	5.458	3.297	153%
Kreis Düren	7.600 (geschätzt)	8.052	10.974	3.374	44%
Kreis Heinsberg	5.000 (geschätzt)	5.391	5.396	396	8%
Summe der Einsteiger im Verbundgebiet AVV	20.410	22.134	33.174	12.764	63%
Einbrechende Verkehre z.B. aus Köln, Düsseldorf und dem benachbarten Ausland	6.800 (geschätzt)	6.851	13.051	6.251	92%
Fahrgastaufkommen im SPNV	27.210 (geschätzt)	28.985	46.225	19.015	70%

Das werktägliche Einsteigeraufkommen im AVV liegt knapp über 33.000 Fahrgäste. Es stellt noch nicht das gesamte Fahrgastaufkommen dar, da der einbrechende Verkehr (z. B. aus Köln, Düsseldorf oder dem benachbarten Ausland bei den Einsteigerzahlen nicht enthalten ist. Das gesamte Fahrgastaufkommen einschließlich der einbrechenden Verkehre beläuft sich auf ca. 46.000 Personenfahrten je Werktag (Bezugsjahr 2005).

Stadt Aachen

In der Stadt Aachen hat sich das Einsteigeraufkommen im SPNV seit 1994 kontinuierlich von ca. 5.600 auf 11.300 Einsteiger/Werktag verdoppelt. Bei Betrachtung der realen Fahrgastzunahme muss die Differenz um ca. 590 Einsteigevorgänge vermindert werden, die aus der Notwendigkeit des Umsteigens im Hbf Aachen infolge der Brechung der Verkehre der ehemals durchgebundenen Regionalbahnlinie RB 21 entstanden sind. Für durchfahrende Fahrgäste besteht seither die Möglichkeit des Umstieges auf die Linie RE 1/RE 9 bzw. RE 4/RB 33, soweit sie nicht mit der euregiobahn direkt bedient werden.

Entwicklung des Einsteigeraufkommens an den Haltepunkten des AVV							
Gebietskörperschaft	Kommune	Bahnhof/Haltepunkt	1994	1996	2005 (RTB: 2004)		
1	STADT AACHEN	Aachen	Aachen Hauptbahnhof (DB)	4.056	4.402	7.720	
2	STADT AACHEN	Aachen	Aachen Rothe Erde (DB)	540	742	1.072	
3	STADT AACHEN	Aachen	Aachen Schanz (DB)	-	-	686	
4	STADT AACHEN	Aachen	Aachen West (DB)	982	1.204	1.549	
5	STADT AACHEN	Aachen	Eilendorf (DB)	71	125	319	
6	KREIS AACHEN	Eschweiler	Eschweiler Hauptbahnhof (DB)	782	768	735	
7	KREIS AACHEN	Eschweiler	Eschweiler-West(EVS)	-	-	88	
8	KREIS AACHEN	Eschweiler	EW Talbahnhof-Raiffeisen-Platz (EVS)	-	-	224	
9	KREIS AACHEN	Eschweiler	Nothberg (DB)	103	106	74	
10	KREIS AACHEN	Eschweiler	Nothberg Nord (EVS)	-	-	66	
11	KREIS AACHEN	Eschweiler	Weisweiler (EVS)	-	-	191	
12	KREIS AACHEN	Herzogenrath	Alt-Merkstein (EVS)	-	-	95	
13	KREIS AACHEN	Herzogenrath	August-Schmidt-Platz (EVS)	-	-	175	
14	KREIS AACHEN	Herzogenrath	Herzogenrath Bahnhof (DB)	665	668	1.601	
15	KREIS AACHEN	Herzogenrath	Herzogenrath Kohlscheid (DB)	137	147	449	
16	KREIS AACHEN	Stolberg	Stolberg Altstadt (EVS)	-	-	162	
17	KREIS AACHEN	Stolberg	Stolberg Hauptbahnhof (DB/EVS)	474	529	840	
18	KREIS AACHEN	Stolberg	Stolberg Mühlener Bahnhof (EVS)	-	-	367	
19	KREIS AACHEN	Stolberg	Stolberg Rathaus (EVS)	-	-	229	
20	KREIS AACHEN	Stolberg	Stolberg Schneidmühle (EVS)	-	-	162	
21	KREIS DÜREN	Düren	Annakirmesplatz (RTB)	n.v.	165	159	
22	KREIS DÜREN	Düren	Düren Bahnhof (DB/RTB)	n.v.	5.256	5.979	
23	KREIS DÜREN	Düren	Im großen Tal (RTB)	n.v.	-	85	
24	KREIS DÜREN	Düren	Kuhbrücke (RTB)	n.v.	72	100	
25	KREIS DÜREN	Düren	Lendersdorf (RTB)	n.v.	42	30	
26	KREIS DÜREN	Düren	Renkerstraße/Krankenhaus (RTB)	n.v.	-	80	
27	KREIS DÜREN	Düren	Tuchmühle (RTB)	n.v.	22	41	
28	KREIS DÜREN	Heimbach	Blens (RTB)	n.v.	18	34	
29	KREIS DÜREN	Heimbach	Hausen (RTB)	n.v.	26	18	
30	KREIS DÜREN	Heimbach	Heimbach (RTB)	n.v.	193	82	
31	KREIS DÜREN	Jülich	Broich (RTB)	n.v.	-	97	
32	KREIS DÜREN	Jülich	Forschungszentrum (RTB)	n.v.	17	160	
33	KREIS DÜREN	Jülich	Jülich - Nord (RTB)	n.v.	-	290	
34	KREIS DÜREN	Jülich	Jülich Bahnhof /RTB)	n.v.	559	821	
35	KREIS DÜREN	Jülich	Selgersdorf (RTB)	n.v.	38	119	
36	KREIS DÜREN	Kreuzau	Eifelstraße (RTB)	n.v.	74	171	
37	KREIS DÜREN	Kreuzau	Kreuzau Bahnhof (RTB)	n.v.	134	245	
38	KREIS DÜREN	Kreuzau	Obermaubach (RTB)	n.v.	133	105	
39	KREIS DÜREN	Kreuzau	Üdingen (RTB)	n.v.	33	140	
40	KREIS DÜREN	Kreuzau	Untermaubach-Schlagstein (RTB)	n.v.	84	169	
41	KREIS DÜREN	Langerwehe	Langerwehe (DB)	606	608	711	
42	KREIS DÜREN	Linnich	Linnich SIG Combibloc (RTB)	n.v.	-	319	
43	KREIS DÜREN	Linnich	Tetz (RTB)	n.v.	-	79	
44	KREIS DÜREN	Merzenich	Merzenich (DB)	n.v.	-	294	
45	KREIS DÜREN	Nideggen	Abenden (RTB)	n.v.	55	78	
46	KREIS DÜREN	Nideggen	Nideggen-Brück (RTB)	n.v.	61	34	
47	KREIS DÜREN	Nideggen	Zerkall (RTB)	n.v.	38	16	
48	KREIS DÜREN	Niederzier	Huchem-Stammeln (RTB)	n.v.	325	385	
49	KREIS DÜREN	Niederzier	Krauthausen (RTB)	n.v.	67	92	
50	KREIS DÜREN	Niederzier	Selhausen (RTB)	n.v.	32	41	
51	KREIS HEINSBERG	Erkelenz	Erkelenz (DB)	1.953	2.025	1.525	
52	KREIS HEINSBERG	Geilenkirchen	Geilenkirchen (DB)	1.554	1.451	1.471	
53	KREIS HEINSBERG	Geilenkirchen	Lindern (DB)	453	508	491	
54	KREIS HEINSBERG	Hückelhoven	Brachelen (DB)	226	234	135	
55	KREIS HEINSBERG	Hückelhoven	Hückelhoven-Baal (DB)	503	534	634	
56	KREIS HEINSBERG	Übach-Palenberg	Übach-Palenberg (DB)	447	458	784	
57	KREIS HEINSBERG	Wegberg	Arsbeck (DB)	n.v.	35	84	
58	KREIS HEINSBERG	Wegberg	Dalheim (DB)	n.v.	53	60	
59	KREIS HEINSBERG	Wegberg	Wegberg (DB)	n.v.	93	212	
60	Umland NL	Heerlen	Heerlen Bahnhof (NS) *	n.v.	177	354	
61	Umland NL	Landgraaf	Landgraaf Bahnhof (NS) *	n.v.	80	90	
			* AVV- bezogene Verkehre einschl. der Binnerverkehre Heerlen-Landgraaf.	n.v.	22.391	33.618	

Tab. 30: Entwicklung des Einsteigeraufkommens an den Bahnhöfen und Haltepunkten des AVV

Am Haltepunkt Schanz hat sich das Fahrgastaufkommen noch nicht etabliert. Der Haltepunkt wurde im Juni 2004 in Betrieb genommen und war zum Zeitpunkt der Erhebungen noch nicht in vollem Umfang ausgebaut. Mit Fertigstellung der Treppen und Aufzüge zur Schanz hin (Ebene +1), der Vervollständigung der Beschilderung werden die Standortvorteile des neuen Haltepunktes und die Qualitätsverbesserung, die sich aus der Verknüpfung zum ÖPNV ergibt, zur Geltung kommen. Mit steigendem Ausbaugrad der **euregiobahn** wird das Aufkommen am Haltepunkt Schanz noch deutlich ansteigen. Nach derzeitiger Übersicht wird der Haltepunkt zur Zeit täglich bereits von ca. 1.700 Ein- und Aussteigern frequentiert.

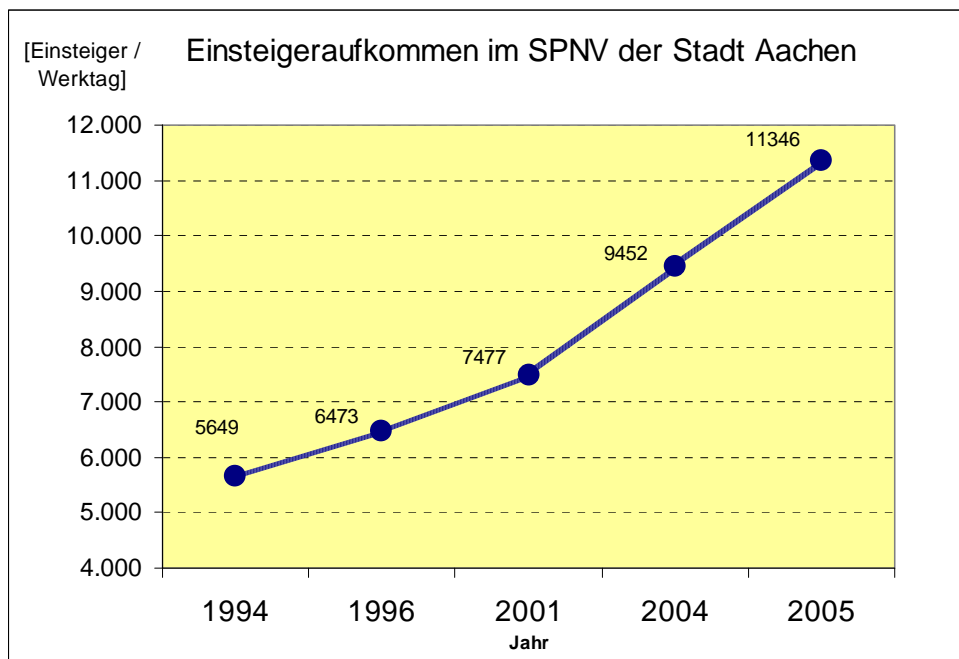


Abb. 31: Entwicklung des Einsteigeraufkommens in der Stadt Aachen 1994 bis 2005

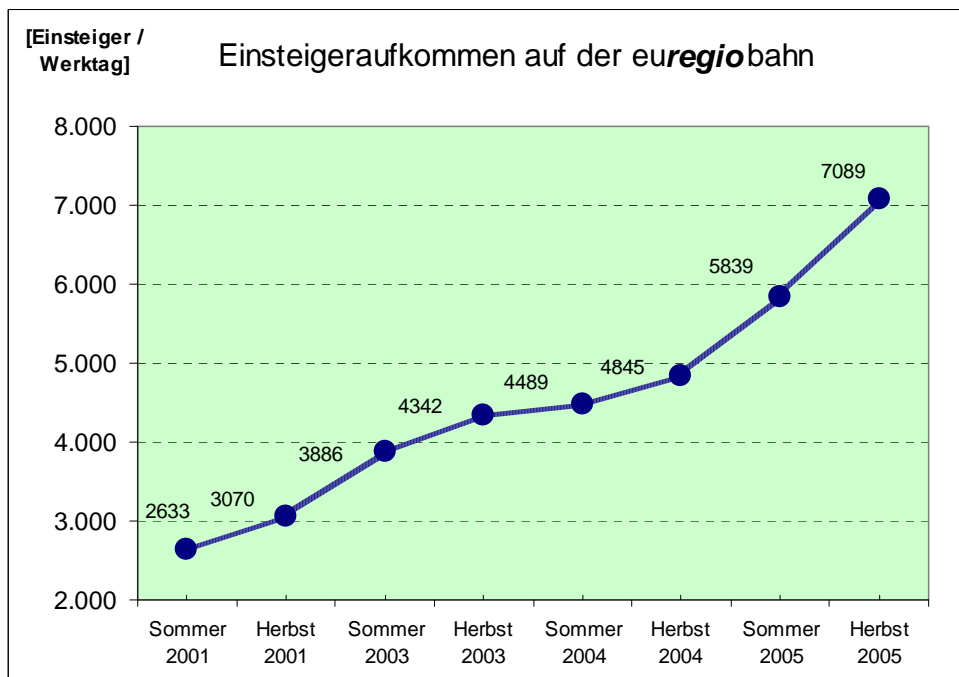


Abb. 32: Entwicklung des Einsteigeraufkommens der euregiobahn 2001 bis 2005

Jahreszeitliche Schwankungen (Sommer/Winter) sind im Werktags-Verkehrsaufkommen der **euregiobahn** im Gefüge der allgemeinen Zunahme seit ihrer Einführung noch nicht zu erkennen.

Kreis Aachen

Aus der Entwicklung des SPNV-Einsteigeraufkommens im Kreis Aachen von 1994 bis 2005 wird deutlich, dass die Fahrgastzahlen vor allem dort gestiegen sind, wo hohe Ausbaustandards erreicht wurden. Bei Zunahmen um 1.300 Fahrgäste an den Stolberger Haltepunkten und ebenfalls mehr als 1.500 Fahrgästen an den Bahnhöfen der Stadt Herzogenrath ist jeweils eine Verdreifung der Fahrgastzahlen zu verzeichnen, die in erster Linie auf die Neueinführung der **euregiobahn** zurückzuführen ist.

In Eschweiler werden seit 1994 Zuwächse der Einsteigerzahlen um 500 Fahrgäste je Tag verzeichnet (56 %). Die im September 2004 eingeführte **euregiobahn** lässt auch dort deutliche Fahrgastgewinne erwarten, insbesondere nach erfolgter Durchbindung der Verkehre über einen neuen Streckenabschnitt nach Langerwehe und weiter nach Düren bzw. nach Linnich.

Kreis Düren

Im Kreisgebiet Düren werden für den Zeitabschnitt 1994 bis 2004/05 Fahrgastzunahmen um 44 % festgestellt. Die Fahrgastzunahmen sind Auswirkung der Einführung einer zweiten RE-Linie zwischen Aachen und Köln sowie der im Sommer 2002 erfolgten Verlängerung der Rurtalbahn nach Linnich, sind aber auch auf die Veränderungen der allgemeinen Rahmenbedingungen für den öffentlichen Nahverkehr und insbesondere auf die Verbesserungen im Bereich Tarif und Vertrieb zurückzuführen.

Auch für den ländlichen Bereich zeigt die Entwicklung der Beförderungsleistung auf der Rurtalbahn, dass mit der Verbesserung des Angebotes durch Hinzunahme des Streckenabschnittes Jülich-Linnich im Jahr 2001 ein deutlicher Anstieg der bis dato stagnierenden bzw. leicht rückgängigen Verkehrsnachfrage im SPNV zu erreichen gewesen ist.

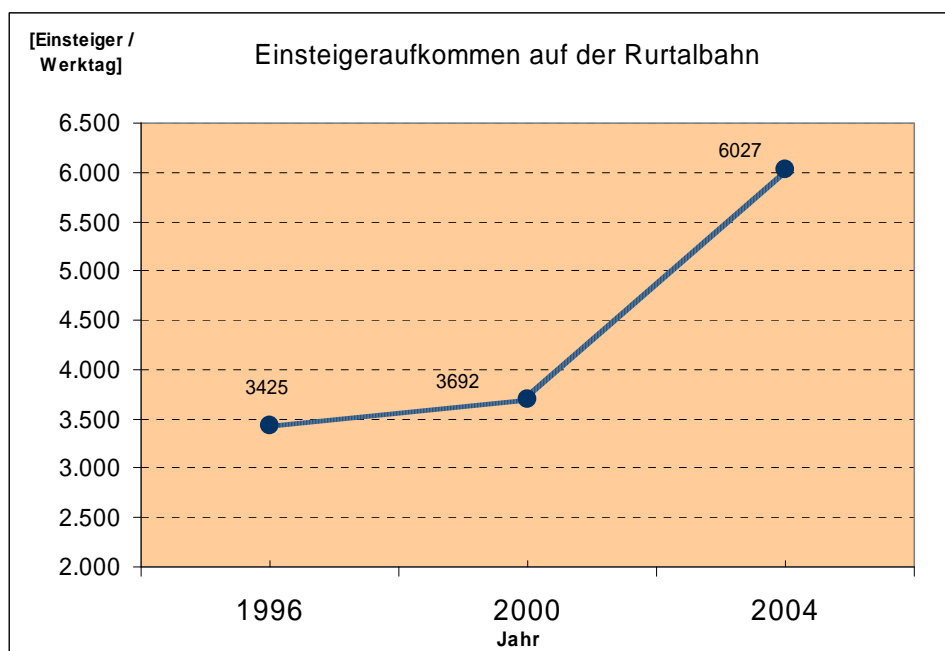


Abb. 33: Entwicklung des Einsteigeraufkommens auf der Rurtalbahn 1996 - 2004

Kreis Heinsberg

Lediglich im Kreis Heinsberg ist eine Stagnation der Einsteigerzahlen festzustellen. In Erkelenz und Geilenkirchen sanken sie im Untersuchungszeitraum 1994 bis 2005 um ca. 430 bzw. 80 Fahrgäste. Fahrgastneugewinne hingegen sind in Übach-Palenberg (um 75 % von 447 auf 784, aufgrund des neu eingeführten Haltes der RE4) und auf der Dalheimer Strecke in Wegberg mit einer Verdopplung der Fahrgastzahlen auf ca. 360 Fahrgäste (Bezugsjahr 1996) zu verzeichnen.

Aus der Analyse der Berufs- und Ausbildungspendlerdaten (s. 5.2) lässt sich (auch) im Kreis Heinsberg feststellen, dass ein bedeutendes Potenzial zur Verlagerung von Kfz-Verkehren auf den ÖPNV/SPNV besteht.

Umland (Heerlen und Landgraaf)

Die Steigerung der Einsteigerzahlen im niederländischen Ast von 250 auf 440 (76%) ist allein auf die Kundenbindung und Attraktivität (Komfort, Image) des euregionalen Nahverkehrsproduktes eu**regio**-bahn zurückzuführen. Hinsichtlich des Leistungsangebotes (60-Takt) wurde im Zeitraum 1994 bis 2005 (bis auf die Durchbindung der Fahrten über Aachen Hbf hinaus) keine Veränderung eingeführt.

Einsteiger / Werktag	1994 (geschätzt)	1996	2005	Zunahme 1994 -2005	
				absolut	%
Landgraaf und Heerlen (NL)					
AVV-bezogen:	150	154	329	179	119%
Binnenverkehr NL:	100	103	115	15	15%

Die Zunahme der Einsteigerzahlen ist auf den bundesgrenzenüberschreitenden Verkehren deutlicher ausgeprägt als im Binnenverkehr der Niederlande zwischen Heerlen und Landgraaf.

Eine weitestgehend systematisierte und regelmäßige Überprüfung des Fahrgastaufkommens ist für die optimale Dimensionierung der SPNV-Angebote erforderlich. Sie wird künftig Bestandteil des Qualitätscontrollings im SPNV (siehe Kapitel 7.2) sein.

Streckenbelastungen

Ein Vergleich der Streckenbelastungen im SPNV ist aufgrund der vielfältigen Netz- und Angebotsergänzungen sowohl für das gesamte Leistungsangebot, d. h. über die Summe aller SPNV-Linien, als auch in einer Differenzierung nach Produkten sinnvoll.

Die Abbildungen 34 bis 36 stellen die Querschnittsbelastungen je Streckenabschnitt an Werktagen als aufsummierte Fahrgastbesetzung (in beide Richtungen) über den gesamten Tag für die Jahre 1996 und 2005 gegenüber.

„Kritische“ Querschnittswerte können als Hinweis für die Bemessung der Fahrzeugkapazitäten herangezogen werden. Die Bereitstellung ausreichender Sitzplatzkapazitäten im SPNV gilt als notwendige Voraussetzung für dessen Akzeptanz und ist daher Bestandteil der Zielvorgaben des Zweckverbandes AVV für die Beförderungsqualität im SPNV (siehe auch Kapitel 4.2).

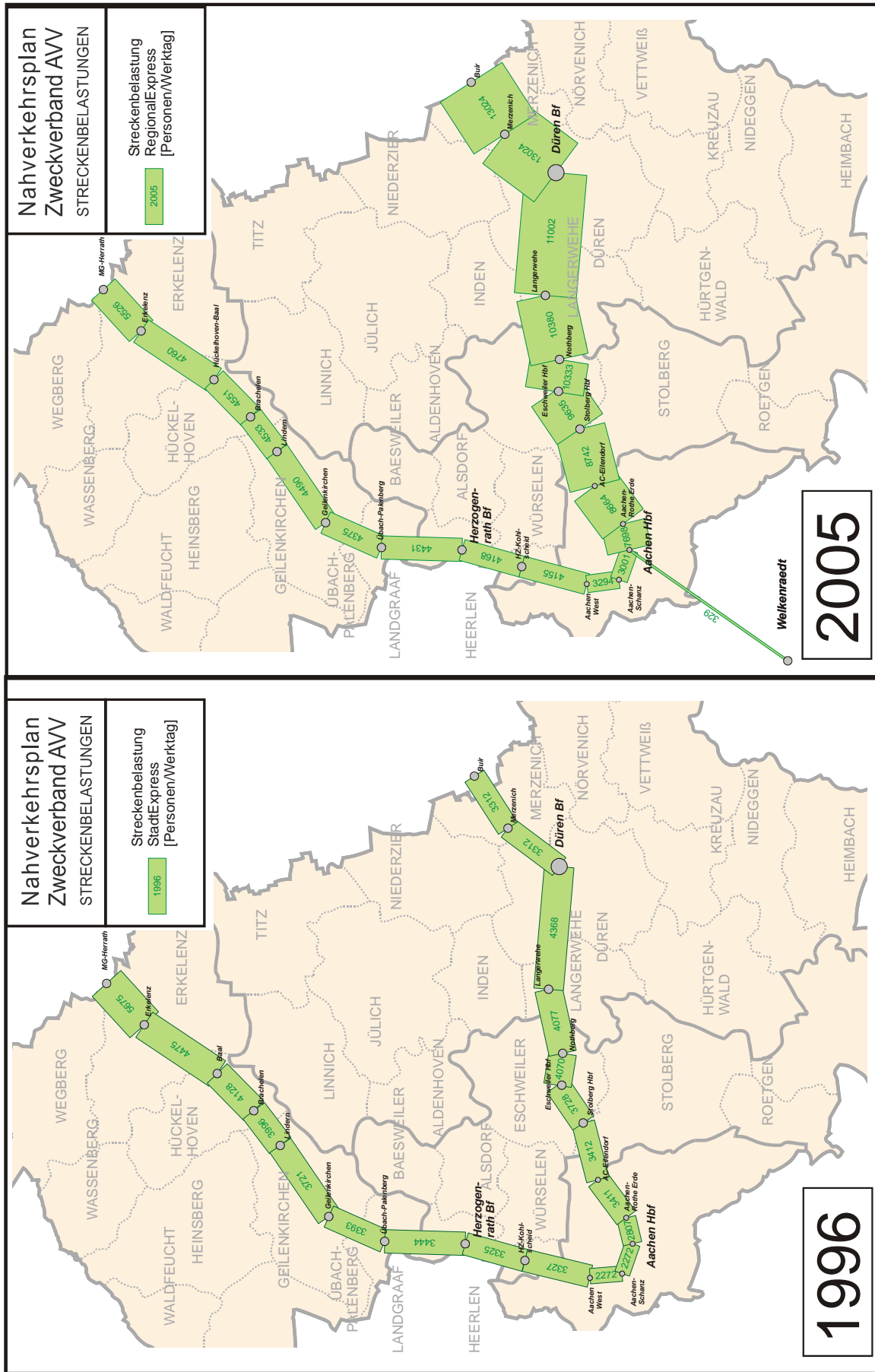


Abb. 34: Belastungen der StadtExpress / RegionalExpress – Linien im AVV (1996 und 2005)

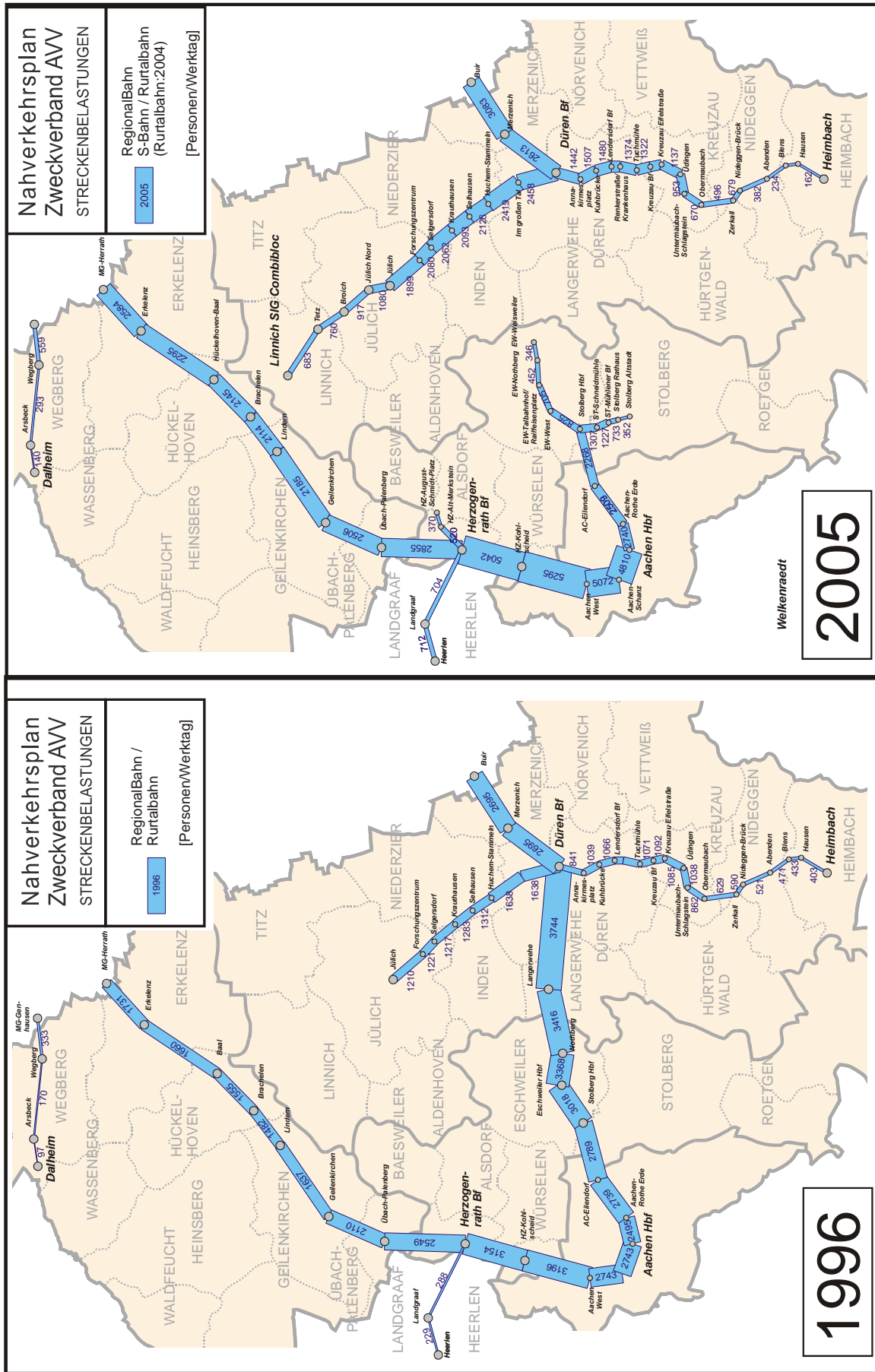


Abb. 35: Belastungen der Regionalbahnen im AVV (1996 und 2005)

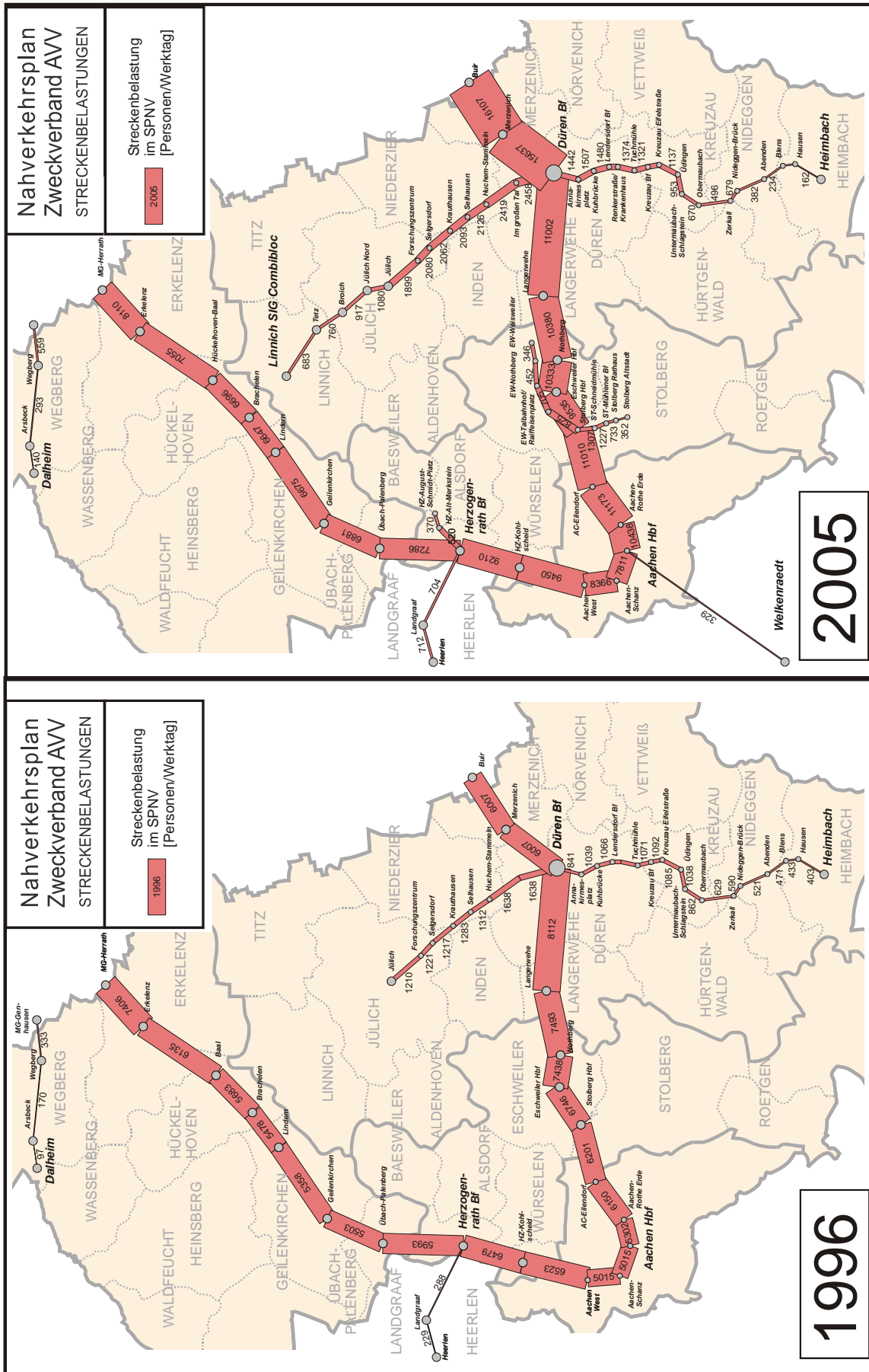


Abb. 36: Streckenbelastungen im SPNV des Achener Verkehrsverbundes (1996 und 2005)

5.7 Tarif, Vertrieb, Service

5.7.1 Verbundtarif

Seit der 2-stufigen Tarifstrukturreform des AVV in den Jahren 1995 und 1996 gilt im Verbundgebiet ein einheitlicher Flächentarif auf allen öffentlichen Verkehrsmitteln. Insbesondere auch die tarifliche Einbeziehung der DB AG in 1996 brachte teilweise erhebliche tarifliche Vorteile besonders für Fahrgäste, die sowohl Busse als auch die Bahn nutzen. Den Erfolg der Tarifstrukturreformen dokumentieren kontinuierlich gestiegene Fahrgastzahlen.

• Tarifsystem des Regenbogen-Tarifs

Das Tarifsystem im Aachener Verkehrsverbund stellt sich wie folgt dar:

- Der AVV-Verbundtarif ist ein kommunaler Flächentarif.
- Der AVV ist in „Stammgebiete“ aufgeteilt. In der Regel gilt: Ein Stammgebiet = eine Stadt oder Gemeinde. Für Fahrten innerhalb eines Stammgebietes gilt die Preisstufe 1 („gelb“). Für Fahrten darüber hinaus gibt es drei weitere Preisstufen, die Preisstufe 2 („orange“), die Preisstufe 3 („rot“) und die Preisstufe 4 („blau“).
- Darüber hinaus gilt innerhalb der Stammgebiete ein preisgünstiger Kurzstreckentarif für einzelne Fahrten. Hierzu sind die Stammgebiete in Kurzstrecken-Zonen aufgeteilt.
- Zeitkarten und Tageskarten 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 einschließlich des folgenden Werktages) gültig.
- Kinder unter 6 Jahren fahren grundsätzlich unentgeltlich; Kinder bis unter 15 Jahre zahlen einen gegenüber dem Bartarif für Erwachsene rabattierten Fahrpreis.
- Monatskarten für Erwachsene berechtigen an Samstagen und Sonn- und Feiertagen ganztägig sowie montags bis freitags ab 19.00 Uhr zur unentgeltlichen Mitnahme von bis zu 1 Erwachsenen und 3 Kindern unter 15 Jahren.
- Minigruppenkarten sind werktags ab 9.00 Uhr, samstags, sonntags und feiertags ganztägig für 5 Personen gültig. Sie sind für alle vier Preisstufen und als Stadt- und Kreis-Tickets erhältlich.
- Tageskarten für 1 Person sind ganztägig gültig und für alle vier Preisstufen wie auch als Stadt- und Kreis-Ticket erhältlich.
- Neben dem üblichen Ticketangebot werden für spezielle Zielgruppen weitere tarifliche Angebote bereitgehalten (z. B. Semester-Tickets, School&FunTickets, Job-/PROFI-Tickets, AVV-GoldAbo, Fun-Ticket, Wochenend-Tickets für Jugendliche, Ferien-Tickets).

Die Abbildung 37 stellt die räumliche Tarifstruktur im Verkehrsgebiet des AVV bezogen auf die Stadt Aachen exemplarisch dar. Eine Übersicht der Fahrpreise (ab 1. April 2005) und des Fahrkartenvertriebes im AVV ist in den Tabellen 38 und 39 wiedergegeben.

Einfach Bus & Bahn fahren in und um

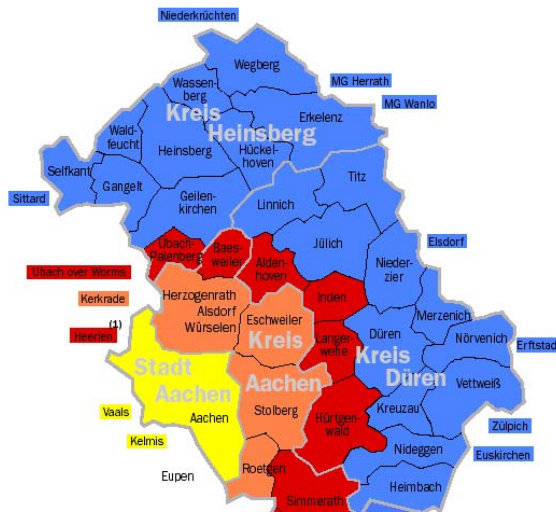
Aachen

Einzelfahrscheine und 4-Fahrtenkarten sind für Kunden, die gelegentlich einzelne Fahrten mit Bus und Bahn unternehmen.

Dauerkunden nutzen die besonderen Vorteile der AVV-Zeitkarten. Wochen- und Monatskarten sowie die neuen Tages- und Minigruppenkarten haben im jeweiligen Geltungsbereich Netzgültigkeit, d.h., innerhalb des gewählten Start- und Zielgebietes fahren Sie auf allen AVV-Linien freizügig und beliebig oft. Fahrausweise der Stufe 3 besitzen die Netzgültigkeit nur im Start- und Zielgebiet. Fahrausweise der Stufe 4 berechtigen sogar zu beliebig vielen Fahrten im gesamten AVV.

Wochen- und Monatskarten für Erwachsene (außer AVV-Gold-Abo) sind darüber hinaus **übertragbar**.

(1) Für Fahrten bis Heerlen und die Weiterfahrt mit allen Hermes-Buslinien in der Tarifzone 6600 „Heerlen“ gilt der Übergangstarif AVV - Heerlen (Einzelfahrscheine, 4-Fahrtenkarten Erw., Wochen- und Monatskarten Erw. (incl. Abo und AVV-Gold-Abo) sowie EUREGIO-Ticket).



Preise in Euro		Preisstufen	Aachen	1	2	3	4	
		Kurzstrecke K						
City-Ticket Aachen	Einzelfahrschein	1,20						Für Wochen-, Monats- und Jahreskarten zwischen Aachen und Baesweiler gilt die Preisstufe 2 (nur Bus).
Preis je Fahrt	4-Fahrtenkarte	0,9625						
Einzelfahrschein	Erwachsene	1,40	1,95	2,50	3,70	6,00	Für Einzelfahrscheine, 4-Fahrtenkarten sowie Tages- und Minigruppenkarten zwischen Aachen und Jülich gilt die Preisstufe 3 (nur Bus).	
	Kinder (unter 15 Jahren)	0,85	1,10	1,40	2,15	3,50		
4-Fahrtenkarte	Erwachsene	1,25	1,70	2,20	3,25	5,25	Für Wochen- und Monatskarten (Erw.) zwischen Aachen und Heerlen gilt Preisstufe 2.	
	Kinder (unter 15 Jahren)	0,85	1,10	1,40	2,15	3,50		
Tageskarte	1 Person (ganztägig)		5,30	7,70	9,90	12,50	In Einzelfällen führen Umwegfahrten zu einer abweichenden Preisstufe. Es gelten die Tarifbestimmungen des AVV in der jeweils gültigen Fassung. Außerhalb des AVV-Gebietes gilt der Regenbogen-Tarif nur auf den Linien des AVV.	
Minigruppenkarte	Tageskarte (max. 5 Pers.): Mo. - Fr. ab 9.00 Uhr, an Sa., So. oder Feiertagen ganztägig		5,90	10,80	14,40	17,90		
Wochenkarte	Erwachsene		15,50	20,25	31,20	39,50	Zuschlagkarten für die Benutzung der 1. Wagenklasse sind an den Fahrausweisautomaten und Schaltern der DB erhältlich.	
	Auszubildende		11,65	15,20	23,40	29,65		
Monatskarte	Erwachsene	Mitnahme von 1 Erwachsenen u. 3 Kindern unter 15 J.: Mo. - Fr. ab 19.00 Uhr, Sa., So. und an Feiertagen ganztägig**	44,60	60,50	85,50	117,70	***) Die Mitnahme gilt nicht im Linienbedarfsverkehr in den Kreisen Düren und Heinsberg.	
			37,17	50,42	71,25	98,08		
	Erwachsene Abo	38,33*						
	AVV-Gold-Abo	ab 60 Jahren, Mo. - Fr. ab 9.00 Uhr, an Sa., So. & Feiertagen ganztägig	33,45	45,40	64,15	88,30		
	Auszubildende		33,45	45,40	64,15	88,30		
Schülerjahreskarte	für Schulwegfahrten		307,80	445,50	641,00	867,20		
* erweitertes Tarifgebiet inclusive Vaals und Kelmis								

Abb. 37: Preisbildung nach dem Regenbogen-Tarif für Fahrten von/nach Aachen (Stand: April 2005)

• Übergangstarife in benachbarte Kooperationsräume

Auch im verbundraumüberschreitenden Verkehr führen tarifliche Barrieren dazu, dass Verkehrspotenziale für den ÖPNV nicht voll ausgeschöpft werden. Insbesondere seit der Integration des SPNV in den AVV kommt aufgrund starker verkehrlicher Verflechtungen im Grenzbereich zwischen AVV und VRS bzw. VRR sowie zwischen AVV und den angrenzenden Gebieten des benachbarten Auslands der Schaffung transparenter tariflicher Übergangsregelungen eine wachsende Bedeutung zu.

AVV-Verbundtarif

Stand: 1. April 2005

Preise in Euro

REGENBOGEN-TARIF									
Preisstufe:		K	1				2	3	4
Gültigkeit	Kurzstreckenzone	Stadt / Gemeinde	Stadt / Gemeinde	Stadt Aachen	Aachen / Vaals / Kelmis	Stammgebiet u. ein Nachbarstammgebiet	Stammgebiet u. eine Nachbarregion	AVV-Gesamtnetz	
			A	B	C				D
Erwachsene Einzelfahrt	Einzelfahrt	1,40	1,95 ¹⁾				2,50	3,70	6,00
Erwachsene 4-Fahrtkarte je Fahrt		5,00 (1,25)	6,80 (1,70)				8,80 (2,20)	13,00 (3,25)	21,00 (5,25)
Kinder Einzelfahrt ²⁾		0,85	1,10 ¹⁾				1,40	2,15	3,50
Kinder 4-Fahrtkarte ²⁾ je Fahrt		3,40 (0,85)	4,40 (1,10)				5,60 (1,40)	8,60 (2,15)	14,00 (3,50)
Tageskarte (1 Person)		ganztäglich	5,30				7,70	9,90	12,50
Minigruppenkarte (max. 5 Pers.)		werktags ab 9.00 Uhr; samstags, sonn- oder feiertags ganztäglich	7,50	5,90			10,80	14,40	17,90
Erwachsene Wochenkarte	Kalenderwoche (mo. bis so.)	15,50				20,25	31,20	39,50	
Erwachsene Monatskarte	Kalendermonat	37,20	43,00	44,60	46,00	60,50	85,50	117,70	
Erwachsene Monatskarte Abo	mind. 12 Kalendermonate	31,00	35,83	37,17	38,33	50,42	71,25	98,08	
AVV-Gold-Abo	werktags ab 9.00 Uhr; samstags, sonn- und feiertags ganztäglich	27,90	32,25	33,45	34,50	45,40	64,15	88,30	
Auszubildende Wochenkarte	Kalenderwoche (mo. bis so.)	11,65				15,20	23,40	29,65	
Auszubildende Monatskarte	Kalendermonat	27,90	32,25	33,45	34,50	45,40	64,15	88,30	
Schülerjahreskarte	nur für Schulwegfahrten	276,00	324,80	307,80	339,60	445,50	641,00	867,20	
Fun-Ticket für Jugendliche und Schüler	werktags ab 14.00 Uhr; sa., so., feiert. und i. d. Ferien ganztäglich	12,50				/ im Abo: 10,40			
Zuschl. 1. Kl. DB Einzelfahrt	Einzelfahrt	1,00				1,25	1,85	3,00	
Zuschl. 1. Kl. DB Wochenkarte	Kalenderwoche (mo. bis so.)	7,75				10,15	15,60	19,75	
Zuschl. 1. Kl. DB Monatskarte	Kalendermonat	21,50				30,25	42,75	58,85	
Zuschl. 1. Kl. DB Mon.Karte Abo	mind. 12 Monate	17,95				25,25	35,65	49,00	

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

Sondertarife			
City-Ticket Aachen Einzelfahrt	Für Fahrten innerhalb des Alleinrings sowie auf dem Alleinring	1,20	
City-Ticket Aachen 4-Fahrtkarte je Fahrt		3,85 (0,9625)	
Stadt- und Kreis-Tickets (Tageskarte)		1 Person	Mini-gruppe
Stadt Aachen (incl. Vaals und Kelmis)	<ul style="list-style-type: none"> die Tageskarte für 1 Person gilt jeweils von 0.00 Uhr bis Betriebsschluss die Minigruppenkarte (für max. 5 Personen) gilt werktags ab 9.00 Uhr bis Betriebsschluss und samstags, sonn- oder feiertags ganztäglich 	5,30	5,90
Stadt und Kreis Aachen		9,90	14,40
Kreis Düren		7,70	14,40
Kreis Heinsberg		7,70	10,80
NRW-Fahrkarten			
SchöneFahrtTicketNRW	für einen Erwachsenen (Gültigkeit 2 Stunden) in ganz NRW	12,00	
	für ein Kind (6 - 14 Jahre, Gültigkeit 2 Stunden) in ganz NRW	6,00	
SchönerTagTicketNRW	1 Person (Tageskarte in ganz NRW)	21,00 *	
werktags ab 9.00 Uhr; sa., so. und feiertags ganztäglich	für 5 Personen oder (Groß-)Eltern mit beliebig vielen eigenen (Enkel-)Kindern unter 15 Jahren (in ganz NRW)	27,00 *	
SchöneFerienTicketNRW (Sommerferien)	für Schüler unter 21 und Studenten unter 27 Jahren in den Sommerferien in NRW	39,50	
SchöneFerienTicketNRW (übrige Ferien)	für Schüler unter 21 und Studenten unter 27 Jahren in den übrigen Ferien in NRW	16,00	
Wochenend-Tickets			
"Schönes Wochenende"-Ticket	samstags oder sonntags (max. 5 Erw.)	30,00 *	
WE-T. für Jugendl. (unter 21 J.)	samstags und sonntags für 1 Person im AVV-Gesamtnetz	3,70	
Ferien-Tickets im AVV			
Jugendl./Schüler Sommerferien	für Jugendliche unter 18 Jahren und Schüler unter 21 Jahren	21,10	
Jugendl./Schüler übrige Ferien		10,60	
Senioren Sommerferien	für Senioren ab 60 Jahren	38,00	
Senioren übrige Ferien		19,00	
Sonstige Fahrausweise			
EUREGIO-Ticket	berechtigt ganztäglich zur Fahrt in der EUREGIO Maas-Rhein, mo. bis fr. für 1 Person, samstags oder sonntags bzw. feiertags für max. 2 Erwachsene und 3 Kinder unter 12 Jahren	13,50	

*) Im personenbedienten Verkauf bei der DB erhöht sich der Fahrpreis um 2,00 €

Tab. 38: Verbundtarif für den Aachener Verkehrsverbund

Tickets sind erhältlich:

Preisstufe:	K Kurz- strecken- zone	1				2	3	4
		Stadt / Gemeinde A	Stadt / Gemeinde B	Stadt Aachen C	Aachen / Vaals / Kelmis D	Stammge- biet u. ein Nachbar- stamm- gebiet	Stamm- gebiet u. eine Nachbar region	AVV- Gesamt- netz
Erwachsene Einzelfahrt		in den Bussen, Vorverkaufsstellen ³⁾ und an den Automaten						
Erwachsene 4-Fahrtenkarte								
Kinder Einzelfahrt								
Kinder 4-Fahrtenkarte								
Tageskarte (1 Person)		in den Bussen, Vorverkaufsstellen ³⁾ und an Automaten						
Minigruppenkarte (max. 5 Pers.)		in den Bussen ⁵⁾ , Vorverkaufsstellen und an Automaten ⁴⁾						
Erwachsene Wochenkarte		im Kunden-Center der ASEAG und Abo-Center der DB (Anträge auch in den Vorverkaufsstellen und an Fahrkartenausgaben erhältlich)						
Erwachsene Monatskarte								
Erwachsene Monatskarte Abo								
AVV-Gold-Abo								
Auszubildende Wochenkarte		in den Bussen ⁵⁾ , Vorverkaufsstellen und an Automaten ⁴⁾						
Auszubildende Monatskarte								
Schülerjahreskarte		in Kundenbüros der ASEAG, DKB, west, RVE und DB-Abo-Center						
Fun-Ticket für Jugendliche und Schüler		in den Bussen ⁵⁾ , Vorverkaufsstellen und an Automaten ⁴⁾						
Zuschl. 1. Kl. DB Einzelfahrt		an den DB-Automaten im AVV-Gebiet						
Zuschl. 1. Kl. DB Wochenkarte		in Verkaufsstellen und an DB-Automaten im AVV-Gebiet						
Zuschl. 1. Kl. DB Monatskarte								
Zuschl. 1. Kl. DB Mon.Karte Abo		über das Abo-Center der DB						
⁵⁾ ausgenommen DB		⁵⁾ ausgenommen ASEAG						
⁴⁾ ausgenommen Rurtalbahn		⁶⁾ ausgenommen west						
Sondertarife								
City-Ticket Aachen Einzelfahrt		in den Bussen, Vorverkaufsstellen ³⁾ und an den Automaten der ASEAG innerhalb des Alleenringes						
City-Ticket Aachen 4-Fahrtenkarte								
Stadt- und Kreis-Tickets (Tageskarte)								
Stadt Aachen (incl. Vaals und Kelmis)		in Bussen, Vorverkaufsstellen ³⁾ und Automaten der ASEAG						
Stadt und Kreis Aachen		in Bussen und Vorverkaufsstellen ³⁾						
Kreis Düren		in Bussen ^{5,6)} , Vorverkaufsstellen ³⁾ , Automaten d. Rurtalbahn + im Bf Düren						
Kreis Heinsberg		in Bussen ⁵⁾ und in den Vorverkaufsstellen ³⁾						
NRW-Fahrkarten								
SchöneFahrtTicketNRW		in den Bussen, in den Vorverkaufsstellen ³⁾ , an den Automaten ^{4,5)}						
SchönerTagTicketNRW								
SchöneFerienTicketNRW (Sommerferien)		in den Vorverkaufsstellen, an den Automaten ^{3,4,5)} sowie in den Bussen von west und Taeter						
SchöneFerienTicketNRW (übrige Ferien)								
Wochenend-Tickets für das AVV-Gesamtnetz:								
"Schönes Wochenende"-Ticket		in den Bussen, in den Vorverkaufsstellen und an den Automaten ⁵⁾						
WE-T. für Jugendl. (unter 21 J.)		in Bussen, Vorverkaufsstellen ^{3,6)} und an Automaten (DB: nur Bf Düren)						
Ferien-Tickets im AVV								
Jugendl./Schüler Sommerferien		in den Vorverkaufsstellen ³⁾ , an den Automaten ^{3,4,5)} sowie in den Bussen von west, RVE und Taeter						
Jugendl./Schüler übrige Ferien								
Senioren Sommerferien								
Senioren übrige Ferien								
Sonstige Fahrausweise								
EUREGIO-Ticket		in den Bussen, Vorverkaufsstellen und an den Automaten ⁴⁾						

(Änderungen vorbehalten)

Tab. 39: Vertrieb des AVV-Verbundtarifes

Tarifliche Übergangsregelungen für Fahrten im Inland

Als Alternative zum reinen Schienentarif der Deutschen Bahn AG wurden mit den an den AVV angrenzenden Verkehrsverbänden VRS (Verkehrsverbund Rhein-Sieg) und VRR (Verkehrsverbund Rhein-Ruhr) bilaterale Übergangstarife vereinbart. Diese seit September 1999 bestehenden Übergangsregelungen werden durch die Einführung der 2. Stufe des NRW-Tarifes im Juni 2005 teilweise modifiziert bzw. entbehrlich.

So wird für Fahrten zwischen Teilbereichen im AVV (Erkelenz, Hückelhoven, Linnich, Wassenberg und Wegberg) und Teilbereichen im VRR (Mönchengladbach, Nettetal/Brüggen, Niederkrüchten und Schwalmtal) der AVV-Tarif als sogenannter „Kragentarif“ angeboten. Es gelten die gängigen Tarifangebote des AVV wie beispielsweise Einzelfahrscheine, Zeitkarten für Erwachsene und Auszubildende sowie Tages- und Gruppenkarten.

Im Übergangsverkehr zwischen AVV und VRS bleibt der bestehende Übergangstarif für Fahrten aus dem VRS bis in das Stadtgebiet von Düren zunächst bestehen. Für verbundraumübergreifende Buslinien gelten differenzierte Anerkennungsregelungen für AVV- bzw. VRS-Tickets als „Kragentarif“.

Die vorgenannten Übergangsvereinbarungen zwischen AVV und VRS sollen zum Jahresende 2005 nochmals kritisch untersucht und auf Basis der bis dahin vorliegenden Erkenntnisse überarbeitet werden.

• **NRW-Tarif**

Zur Nutzung des DB-Zugverkehrs innerhalb NRW in Verbindung mit den örtlichen Verkehrsmitteln im Start- und/oder Zielgebiet besteht die Möglichkeit, zu einem Fahrausweis nach dem Bahntarif einen NRW-weit einheitlichen Zuschlag (NRWplus-Ticket) zu erwerben, der wahlweise für die Hin- und/oder Rückreise gültig ist. Mit Einführung des NRW-Tarifes gilt das NRWplus-Ticket nur noch für ein- und ausbrechende Verkehre in/aus NRW. Ergänzend werden für die Nutzung von Thalys und von ICE-Zügen NRWplus-Zuschläge als Monatskarte angeboten.

In Kooperation des Verkehrsministeriums NRW, der DB und der 9 Zweckverbände in NRW wurde ein Tarifkonzept für kooperationsraumüberschreitende Verkehre in NRW entwickelt. Für diese Verkehre wird in NRW nicht mehr, wie bisher, der Nahverkehrstarif der DB AG und anderer Eisenbahnverkehrsunternehmen angewandt. Die Verbundtarife der einzelnen Kooperationsräume werden weitestgehend um die Tarifierung kooperationsraumüberschreitender Verkehre ergänzt. Dies bedeutet, dass bestehende Übergangstarife zwischen dem AVV und dem VRS bzw. VRR durch den NRW-Tarif weitestgehend abgelöst bzw. modifiziert werden.

Als erster Schritt wurde zum 1. August 2004 die Palette der sogenannten Pauschalpreistickets, die über alle Vertriebsstellen aller Verkehrsunternehmen im AVV vertrieben werden, für Fahrten in ganz NRW wie folgt erweitert:

- Das „SchönerTagTicket“ als Tages-Ticket für 5 Personen bzw. für Familien, das montags bis freitags ab 9.00 Uhr gilt, wird nunmehr auch an Samstagen und Sonntagen angeboten und gilt dann ganztags.
- Ergänzt wurde das Angebot um das „SchönerTagTicket“ für 1 Person mit ansonsten gleichen Tarifbestimmungen wie das Ticket für 5 Personen.
- Für kurze Fahrten über eine Verbundraumgrenze hinaus wurde das „SchöneFahrtTicket“ mit einer Geltungsdauer von 2 Stunden, jeweils für Erwachsene und für Kinder neu eingeführt.

Als zweiter Umsetzungsschritt des NRW-Tarifes wurde im Juni 2005 der NRW-Tarif um relationsbezogene Tickets (Einzel-Tickets, Hin- und Rückfahr-Tickets, Anschluss-Tickets und Zeitkarten) erweitert. Dies bedeutet, dass alle 396 Kommunen in NRW im Tarifwerk des NRW-Tarifes ausgewiesen sind und Fahrten in NRW flächendeckend tarifierbar sind. Jeder Fahrausweis des NRW-Tarifes berechtigt zur Nutzung aller Nahverkehrszüge in NRW und zur Nutzung sämtlicher Nahverkehrsmittel am Start- sowie am Zielort. Basis für die neue Tarifierung nach dem NRW-Tarif war die Kombination der Km-Preisbildung des Nahverkehrstarifes der DB mit einem einheitlichen solidarischen Aufpreis für den Vor- und Nachlauf.

Seit Juni 2005 ist der NRW-Tarif zunächst nur über die Vertriebswege der DB AG erhältlich. In einer dritten Umsetzungsstufe - voraussichtlich zum Ende des Jahres 2006 – soll der NRW-Tarif auch über die örtlichen Verkehrsunternehmen vertrieben werden können. Gleichzeitig soll die beabsichtigte tarifliche Gleichstellung aller Bahnhöfe eines Tarifgebietes sowie die Einbindung schienenferner Kommunen in die Verkaufssysteme umgesetzt werden.

- **Tarifliche Übergangsregelungen für Fahrten in das benachbarte Ausland**

Übergangstarif zwischen dem AVV und Heerlen (NL)

Seit der Einführung der **euregiobahn** zwischen Stolberg und Heerlen im Jahr 2001 wird auch im grenzüberschreitenden Nahverkehr in die Niederlande ein deutlich ausgeweiteter Übergangstarif angeboten. Dieser gilt gleichermaßen für die Bus- (Linie 44) und Bahnverbindungen zwischen Heerlen und dem AVV-Gebiet. Der Anwendungsbereich des Übergangstarifs umfasst AVV-seitig das gesamte AVV-Netz. In der Kernzone des Heerlener Stadtgebiets ist die Nutzung von Buslinien des Unternehmens Hermes möglich. Angeboten werden neben Einzelfahrscheinen (Erwachsene und Kinder) und 4-Fahrtenkarten für Erwachsene auch Wochen- und Monatskarten für Erwachsene (einschl. Abonnement und AVV-GoldAbo). Als Tageskarte fungiert das EUREGIO-Ticket.

Auf den niederländischen Streckenabschnitten der ASEAG-Linien 25 und 33 (Vaals), 34 (Kerkrade), der RVE-Linie 497 (Übach over Worms) und der west-Linien SB 3 und 436 (Sittard) gilt der AVV-Tarif.

Tarifliche Situation für Fahrten nach Belgien

Für Fahrten zwischen dem AVV-Gebiet und Zielen in Belgien gilt zur Zeit grundsätzlich noch der Anstoßtarif, d.h. die lokal gültigen Fahrpreise bis zur Bundesgrenze werden addiert.

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

Anlässlich der zum 15.12.2002 eingerichteten Nahverkehrsverbindung zwischen Lüttich und Aachen (euregio**AIX**press) wurde für Fahrten zwischen Lüttich und Aachen in Kooperation mit der belgischen Eisenbahn ein Sondertarif (**AIX**press-Ticket) vereinbart, der neben der Nutzung der vorgenannten Nahverkehrszüge die Fahrt mit den AVV-Verkehrsmitteln im Stadtgebiet Aachen erlaubt. Darüber hinaus werden, insbesondere für Grenzpendler, Monats- und Wochenkarten angeboten, die neben der Nutzung des euregio**AIX**press je nach Gültigkeitsbereich Fahrten aus bzw. in das gesamte AVV-Verbundgebiet ermöglichen.

In Zusammenarbeit mit den belgischen und niederländischen Verkehrsunternehmen und Regionen werden weitere Angebote insbesondere für Grenzpendler zur Zeit entwickelt. Die Verhandlungen hierzu sind noch nicht abgeschlossen.

5.7.2 Vertrieb

Der Vertrieb von Verbundfahrausweisen erfolgt bei der DB AG und der Rurtalbahn über folgende Vertriebswege:

	Fahrerverkauf	stationäre Automaten	mobile Automaten	Vorverkaufsstellen	
				unternehmenseigene	private
Rurtalbahn	X	3	34	1	14
DB AG	auf KBS 487	42 *	-	6	36

*) davon jeweils 1 in Herrath, Heerlen und Landgraaf

Tab. 40: Vertriebswege der Verkehrsunternehmen im AVV

Insgesamt verfügt das Verkehrsgebiet des AVV über ein relativ dichtes Vertriebsnetz. Im Durchschnitt entfällt auf 4.800 Einwohner eine Vertriebsseinrichtung. In ländlich strukturierten Räumen wird nahezu die vollständige Fahrausweispalette darüber hinaus auch im Direktverkauf beim Fahrpersonal (Bus) angeboten.

Direktverkauf im Fahrzeug

Auf den Schienenstrecken der DB (Aachen - Düren und Aachen – Herrath) kann ein Fahrausweis des Nahverkehrs lediglich bei Nicht-Betriebsbereitschaft des Fahrausweisautomaten am Quellbahnhof als sog. „Notfahrschein“ gegebenenfalls beim Zugbegleitpersonal erworben werden.

Die Züge der Rurtalbahn sind mit mobilen Fahrausweisautomaten ausgestattet.

Stationäre Fahrausweisautomaten

Von Seiten der DB AG werden an allen Bahnhöfen bzw. Haltepunkten stationäre Fahrausweisautomaten betrieben. An den Automaten werden sowohl Fahrausweise des Bartarifs als auch des Zeitkartentarifs angeboten. Zusätzlich können auch Einzelfahrscheine für Fahrten über die Verbundraumgrenze hinaus sowie nach dem NRW-Tarif erworben werden. Die Automaten sind mit Banknotenakzeptoren ausgerüstet. Die Automaten ermöglichen den Kauf von Fahrausweisen mittels Geldkarte.

Bei der Rurtalbahn sind drei Automaten an hochfrequentierten Haltepunkten der RTB aufgestellt. Die Automaten bieten die wichtigsten Fahrausweise des Bartarif an. Der Erwerb von Fahrausweisen ist nur mit Hartgeld möglich.

Mobile Fahrausweisautomaten

Die Rurtalbahn betreibt in jedem ihrer Fahrzeuge sowohl Automaten, die nur mit Hartgeld zu bedienen sind als auch Automaten zum Erwerb von Fahrausweisen mittels Geldkarte. Der Einsatz von Geldscheinen wird durch ergänzende Geldwechsellautomaten ermöglicht. An den Automaten werden die wichtigsten Fahrausweise des Bartarifs vertrieben.

Unternehmenseigene Vertriebsstellen

Über die Fahrkartenausgaben der DB AG werden ausschließlich AVV-Zeitkarten vertrieben. Neben Barfahrausweisen sind diese jedoch auch an den stationären Automaten erhältlich.

Die Rurtalbahn betreibt ein Kundenbüro gemeinsam mit der DKB. Hier erfolgt der Verkauf sämtlicher AVV-Fahrausweise.

Private Vertriebsstellen

Sowohl DB AG als auch Rurtalbahn kooperieren mit privaten Vertriebsstellen. Über diese Vertriebsstellen, in aller Regel Schreibwaren- und/oder Tabakwaren-Geschäfte sowie Reisebüros, ist ein Fahrtausweissortiment zu erhalten, welches sich an den regionalen Erfordernissen orientiert.

Sonstige Vertriebswege

Fahrkarten im Abonnement werden über DB AG in deren Abo-Center zentral für alle Fahrtrelationen im AVV ausgestellt.

Kombi-Tickets sind im Allgemeinen an den Verkaufsstellen der Kooperationspartner (z. B. Theaterkasse, Kartenvorverkauf usw.) zu erhalten. Die Fahrtberechtigung ist in der Regel auf der entsprechenden Eintrittskarte aufgedruckt.

5.7.3 Kundeninformation, Marketing und Öffentlichkeitsarbeit

Die Informationen über die vielfältigen Bus- & Bahnangebote im AVV, in NRW und – kontinuierlich an Bedeutung gewinnend – grenzüberschreitend in die Nachbarregionen der Euregio Maas-Rhein, zu Fahrplänen, Linienverbindungen und Tarifen, sind in den vergangenen Jahren in Zusammenarbeit mit den im Verbund tätigen Verkehrsunternehmen und weiteren Kooperationspartnern konsequent erweitert worden.

Neben den klassischen Print-Medien wie Fahrplanbüchern, Tarifprospekten oder Netzplänen wurden auch die elektronischen Informationsmedien, die sowohl in Bezug auf ihre räumliche Verfügbarkeit als auch die Aktualität des Datenstandes erhebliche Möglichkeiten und ein großes Potenzial für die Zukunft bieten, Schritt für Schritt ausgebaut und verbessert.

Einfach zugängliche, adäquate Informationsquellen sind dabei nicht nur für die regelmäßigen Nahverkehrskunden von hoher Bedeutung, sie stellen vielmehr auch eine zentrale Voraussetzung für die Gewinnung neuer Fahrgäste aus allen Bereichen und Altersgruppen im Gebiet des AVV dar. Dem Bereich Marketing und Öffentlichkeitsarbeit kommt in diesem Zusammenhang die wichtige Aufgabe zu, zum einen durch eine breite Streuung und öffentlichkeitswirksame Präsentation auf die Inhalte und Angebote aufmerksam zu machen und zum anderen die Attraktivität der Angebote offensiv und überzeugend zu kommunizieren.

Dieser Weg ist in den vergangenen Jahren – insbesondere im Rahmen des Projektes **euregiobahn**, welches als „eigene Marke“ im AVV mit zugehöriger Gestaltungslinie vermarktet wird, aber auch in anderen Bereichen – konsequent eingeschlagen worden und soll in der Zukunft mit dem weiteren – auch grenzüberschreitenden – Ausbau des Regionalbahnsystems uneingeschränkt fortgeführt werden.

Zur Zeit werden folgende Informationsmedien (print, on- und offline) zu Bus & Bahn im AVV, in NRW und der Euregio Maas-Rhein (EMR) angeboten:

AVV

- www.avv.de (Alle erhältlichen Informationen zu Bus & Bahn im AVV inkl. elektronischer Fahrplanauskunft und Echtzeit-Informationen zur Betriebslage im SPNV, umfangreiche Downloadmöglichkeiten)
- www.euregiobahn.de (Alle relevanten Informationen zur **euregiobahn** inkl. elektronischer Fahrplanauskunft und Echtzeit-Informationen zur Betriebslage; enge Verbindung/Verlinkung zum Webangebot auf avv.de)
- Internet-Seiten der übrigen VU im Gebiet des AVV
- Elektronische offline-Fahrplanauskunft (als CD-ROM oder Download)
- Fahrplanauskunft per Handy (WAP)
- Telefonische Fahrplanauskunft über die Kundencenter der VU
- Fahrplanbücher für die drei Regionen (Aachen, Düren, Heinsberg)

- Liniennetzpläne für die drei Regionen
- Strecken- und linienbezogene Auszüge aus den Fahrplanbüchern
- Minifahrpläne für die Schienenstrecken im AVV (KBS 480, 482, 483, 484, 485)
- Ortsliniennetzpläne
- Tarifprospekte für jede Kommune im AVV
- Zielgruppenabgestimmte Tarifinformationen zu speziellen Ticketangeboten (School&Fun-Ticket, Fun-Ticket, Job-Ticket, AVV-Gold-Abo)
- Broschüre mit allen Informationen zu Semester-Ticket für die einzelnen Hochschulen
- AVV-Kundenzeitung „unterwegs“ (2 x jährlich, aktuelle Informationen zu Bus & Bahn im AVV)
- Broschüre „Mobil in der Eifel“ (Liniennetz, Fahrpläne und Tarifinformationen für die Eifelkommunen im Kreis Aachen)
- Broschüre „Natur erfahren – mit Bus & Bahn unterwegs im Nationalpark Eifel“
- diverse Informationsbroschüren zur **euregiobahn** (u. a. Projektbroschüre und Flyer zu den touristischen Verkehren)
- Sonstige Informationsmedien der VU (Kundenmagazine und Broschüren (z. B. im Falle von technischen Neuerungen).

NRW

- Flyer und Broschüren zu den Angeboten im Rahmen des NRW-Tarifs
- (gesamte Ticket-Palette)
- Flyer zu sonstigen tariflichen Übergangsregelungen
- NRW-Liniennetzplan
- Landesweite elektronische Fahrplan- und Tarifauskunft über www.avv.de oder
- Telefonisch über die „Schlaue Nummer für Bus und Bahn“.

Euregio Maas-Rhein

- Mini-Schnellverkehrs- und Liniennetzplan
- Flyer zum EUREGIO-Ticket
- Flyer zum Übergangstarif AVV – Heerlen
- Flyer zum RE 29 „euregio**AIX**press“ (Fahrpläne und Tarife)
- Elektronische Fahrplanauskunft bereits heute z. T. über avv.de (weiterer Ausbau geplant)
- Newsletter zu euregionalen Projekten (geplant)
- Weitere Publikationen geplant (u. a. zur Kooperation Thalys-AVV).

Im Rahmen folgender Maßnahmen werden sowohl die einzelnen Themenbereiche im Allgemeinen als auch die konkreten Angebote den – heutigen und potenziellen zukünftigen – Kunden nahegebracht:

- Auslage der Tarif- und Fahrplaninformationen an zentralen Orten mit hoher Besucherfrequenz (Rathäuser und sonstige Behörden, KundenCenter, Bahnhöfe, Touristikzentralen etc.)
- Flächendeckende Haushaltsverteilung des AVV-Kundenmagazins „unterwegs“ (derzeitige Auflage 400.000 Exemplare)
- Direktverteilung von Tarif- und Fahrplaninformationen an Kunden und potenzielle Fahrgäste (Einsatz von Promotionteams / Haushaltsverteilungen)
- Plakate, Seitenscheibenaufkleber etc. an den Fahrzeugen zu besonderen Anlässen (z. B. Einführung tariflicher Sonderangebote, Wellness-Ticket, Pünktlichkeitsgarantie usw.)
- Zielgruppenorientierte Vermarktung der Tarifangebote für Schüler, Jugendliche, Studenten, Senioren usw. im AVV (Infoblätter, Poster)
- Informations-Kampagne mit diversen Publikationen und Veranstaltungen zum Projekt „die **euregiobahn**“ (Wanderausstellungen, Anzeigen, redaktionelle Beiträge usw.)
- Anzeigenschaltungen in Magazinen und Zeitungen
- Regelmäßige Presse- und Öffentlichkeitsarbeit zu ausgewählten Themen des Nahverkehrs sowie zu spezifischen Anlässen.

Neben der Fortführung der o. g. Aktivitäten ist für die Zukunft vorgesehen, den Bereich der euregionalen Kundeninformation und Vermarktung – einhergehend mit den Planungen in den Bereichen Infrastruktur und betriebliches Leistungsangebot – nachhaltig zu verbessern. Geplant ist, die flächendeckende Einfügung aller Fahrplandaten der Euregio Maas-Rhein in die Fahrplanauskunft Busspur vorzunehmen, die Auflagen für die bestehenden Informationsmedien deutlich zu steigern, weitere Tarif- und Linien- bzw. Fahrplaninformationen zu veröffentlichen und in Zusammenarbeit mit den Partnern in den Niederlanden und Belgien auch die touristischen Angebote enger mit dem ÖV zu verbinden.

Eine für die langfristige Sicherung des Hochgeschwindigkeitshaltes im Gebiet des AVV (Aachen Hbf) besonders bedeutsame Maßnahme wird die stufenweise Vertiefung der Kooperation mit Thalys International sein, die in 2005 gestartet ist. Neben attraktiven Tarifangeboten und abgestimmten Fahrplänen ist dabei die gemeinsame Vermarktung des Angebots unter Einbeziehung von Gebietskörperschaften, Verkehrsvereinen und Verbänden aus den Bereichen Kultur und Tourismus von herausragender Bedeutung.

Beide genannten Bereiche stehen in Zusammenhang mit der so genannten „Euregionalen Koordinierungsstelle“.

5.7.4 Euregionale Koordinierungsstelle

Von der „Euregionalen ÖV-Plattform“, einer Plattform der Aufgabenträger für den ÖV im Gebiet der Euregio Maas-Rhein, ist neben weiteren Maßnahmen zur dauerhaften Verbesserung des grenzüberschreitenden ÖV die Schaffung einer Stelle zur Verbesserung der Koordination der einzelnen Maßnahmen, Initiativen und Arbeitsgruppen beschlossen worden.

Die „Euregionale Koordinierungsstelle“ ist seit 2004 bei der AVV GmbH beheimatet. Zentrale Aufgaben sind neben den bereits genannten der Ausbau der euregionalen Vermarktung und Kundeninformation, die Umsetzung des Interreg-Projektes „ÖV-Sofortprogramm“ sowie die Vorbereitung und Begleitung eines „Euregionalen Nahverkehrsplans“, der in den kommenden Jahren erarbeitet werden soll.

5.8 SPNV – Finanzierung

Als gesetzlicher Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV) im Kooperationsraum 3 ist der Zweckverband AVV gemäß § 5 ÖPNVG NRW in seinem Bereich zuständig für die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV und somit auch für dessen Finanzierung.

Zur Sicherstellung des Leistungsangebotes im SPNV erhält der Zweckverband AVV gemäß § 11 ÖPNVG NRW vom Land NRW sogenannte Transfermittel. Diese Mittel stammen ursprünglich aus Finanzmitteln nach den §§ 5 und 8 des Regionalisierungsgesetzes des Bundes. Die Höhe der dem Zweckverband AVV zur Verfügung stehenden Mittel richtet sich nach dem jeweils gültigen SPNV-Finanzierungsplan NRW. Dieser wird durch das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium auf Grundlage eines Vorschlages der Agentur Nahverkehr NRW GmbH im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtages NRW aufgestellt.

Der SPNV-Finanzierungsplan NRW beinhaltet ein bedarfsgerechtes und ein zu förderndes SPNV-Leistungsangebot. Das bedarfsgerechte SPNV-Angebot basiert in erster Linie auf dem gemeinsam zwischen dem Land NRW und den neun SPNV-Zweckverbänden in NRW vereinbarten Integralen Taktfahrplan NRW der Stufe 2 (ITF 2) zuzüglich geringfügiger Modifikationen. Das zu fördernde SPNV-Leistungsangebot ist demgegenüber um bereits geleistete Förderungen für Infrastruktur oder Fahrzeugbeschaffung vermindert. Tariflich bedingte und einnahmenaufteilungsbedingte Erlösbesonderheiten bleiben unberücksichtigt. Die Zahlungen des Landes nach § 6a AEG werden angerechnet.

Der kooperationsraumspezifische Transfermittelsatz zur Ermittlung der Zuwendung berücksichtigt die jeweils geltenden Trassen- und Stationspreise und einen pauschalierten Vorhaltekostensatz für SPNV-Fahrzeuge. Das bedarfsgerechte SPNV-Angebot im AVV belief sich im Jahr 2004 gemäß SPNV-Finanzierungsplan NRW 2004 auf 4,851 Mio. Zug-km, das zu fördernde auf 4,718 Mio. Zug-km. Die Differenz ergibt sich aus der SPNV-Betriebsleistung auf dem Streckenabschnitt Jülich-Linnich, auf dem der Infrastrukturausbau gefördert worden ist.

Die dem Zweckverband AVV auf dieser Grundlage gewährten Transfermittel gem. § 11 ÖPNVG NRW werden von diesem an die im Gebiet des AVV Schienenverkehrsleistung erbringenden Verkehrsunternehmen weitergeleitet. Zusätzlich bestehen für die Verkehrsunternehmen nachfolgende Einnahmepositionen:

- Eigene Fahrgeldeinnahmen
- Erstattungen nach dem SGB IX für die unentgeltliche Beförderung Schwerbehinderter
- Abgeltungen gem. § 45 a Personenbeförderungsgesetz (PBefG) für die Beförderung von Auszubildenden (nur bei Rurtalbahn).

Gemäß der vertraglichen Vereinbarungen mit den Betreibern wird eine darüber hinausgehende unmittelbare Beteiligung des Zweckverbandes AVV an der Abdeckung der Betriebskosten grundsätzlich ausgeschlossen.

Aufgrund von Verzögerungen beim Ausbau der **euregiobahn** wegen gekürzter Landesmittel für den Infrastrukturausbau kann das dem ITF 2 zugrundeliegende Betriebsleistungsvolumen im Bereich des AVV zur Zeit noch nicht vollständig erbracht werden. Daher wird ein Anteil der Zuwendungen gemäß § 11 ÖPNVG NRW zum Ausbau der Infrastruktur verwendet, um in naher Zukunft das bedarfsgerechte Angebot im AVV erbringen zu können.

Landesweit belief sich das bedarfsgerechte SPNV-Angebot im Jahr 2004 gemäß SPNV-Finanzierungsplan NRW 2004 auf 100,532 Mio. Zug-km. Allerdings wies der Finanzierungsplan eine Unterdeckung in Höhe von rd. 7,0 Mio. € auf, die durch die Zweckverbände z. B. durch den Einsatz von Pönalen oder durch Leistungskürzungen ausgeglichen werden musste. Demgegenüber steht ein gesetzlich vorgeschriebenes bedarfsgerechtes Mindestangebot im SPNV in NRW in Höhe von 98,856 Mio. Zug-km, welches sich aus den Bestimmungen des § 11 Abs. 2 ÖPNVG NRW i. V. mit dem SPNV-Finanzierungsplan NRW 2003 ergibt. Weiterhin ist zu beachten, dass im Jahr 2007/2008 eine Revision des Regionalisierungsgesetzes des Bundes vorgesehen ist, wodurch sich eine Veränderung der dem Land NRW zur Verfügung stehenden Mittel ergeben kann. Der AVV ist bestrebt, auch weiterhin eine Umlagenfinanzierung des SPNV im AVV zu vermeiden und gleichzeitig das Leistungsangebot im SPNV auf der Grundlage der aktuellen Planungen langfristig zu sichern.

Übersicht über Transfermittelzuwendung an den Zweckverband AVV in den Jahren 2004/2005

	2004	2005
Bedarfsgerechtes Angebot gem. SPNV-Finanzierungsplan	4,851 Mio Zug-km	4,947 Mio. Zug-km
Zu förderndes Angebot gem. SPNV-Finanzierungsplan	4,718 Mio. Zug-km	4,718 Mio. Zug-km
Höhe der Transfermittelzuwendung an den Zweckverband	34,283 Mio. €	34,802 Mio.

6. Analyse und Bewertung

SPNV-Betriebsleistung stellt sich als beschränkte Ressource dar, deren bestmögliche Verteilung in räumlicher und zeitlicher Hinsicht im Vordergrund aller Optimierungsabsichten stehen muss. Der SPNV-Betrieb auf bestehenden, reaktivierten und auf Neubaustrecken hat sich als Gesamtgefüge darzustellen und bestehende Schwachstellen nachhaltig aufzuheben.

Grundlage für die Analyse und Bewertung des SPNV – Leistungsangebotes im Aachener Verkehrsverbund ist der Fahrplan 2005, gültig ab 12.12.2004.

6.1 Vorgaben aus Landesordnung und Raumplanung

Gemäß Landesentwicklungsprogramm (LEPro NW) und Landesplanungsgesetz (LPIG NW) ist die Gesamtentwicklung des Landes auf das System der im Landesentwicklungsplan (LEP NW) vorgegebenen Entwicklungszentren und Entwicklungsachsen auszurichten (s. 4.1.1). Dabei soll sich das SPNV-Liniennetz an den Entwicklungsachsen orientieren.

Die Gegenüberstellung des bestehenden Liniennetzes im Verbundgebiet des AVV zu den im LEP NW aufgeführten Entwicklungsachsen zeigt, dass beide zu einem großen Teil bereits deckungsgleich sind. Der Vergleich macht darüber hinaus bestehenden Entwicklungsbedarf deutlich.

Von den als **großräumige Achse von europäischer Bedeutung** eingestuftten Entwicklungsachsen wird lediglich die Achse **Aachen – Maastricht** nicht vom SPNV-Leistungsangebot des AVV abgedeckt. Die verkehrliche Durchbindung endet zur Zeit in Heerlen (euregiobahn RB 20). Eine Weiterentwicklung in Richtung Maastricht ist geplant (siehe Kapitel 8 Zielkonzept). Die weiteren Achsen **Aachen – Köln** und **Aachen – Lüttich** entsprechen dem SPNV-Leistungsangebot auf den RegionalExpress-Linien RE 1 und RE 9 bzw. euregioAIXpress RE 29.

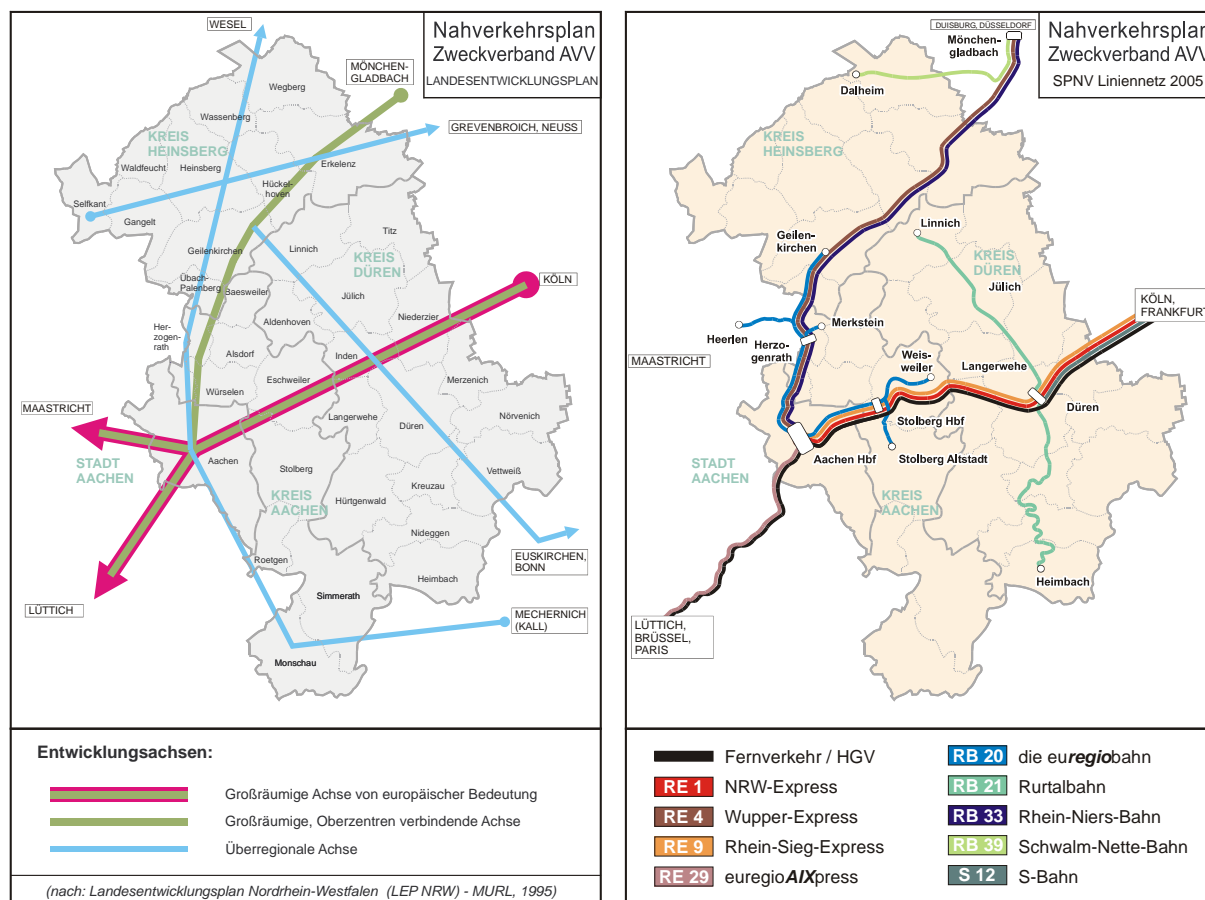


Abb. 41: Gegenüberstellung des SPNV Liniennetzes zum Landesentwicklungsplan LEP

Als **großräumige Achse zur Verbindung von Oberzentren** wird weiterhin die Achse **Aachen – Mönchengladbach – Duisburg** vorgeschrieben. Sie entspricht dem derzeitigen Verlauf der RegionalBahn-Linie RB 33.

Bei den **überregionalen Achsen** stellt sich hingegen ein noch mangelbehaftetes Bild dar. Die Durchbindung der Achse **Düren – Linnich** (Rurtalbahn RB 21) in den Kreis Heinsberg hinein ist noch nicht vollzogen. Des Weiteren wird die von **Aachen über Heinsberg nach Wesel** führende Achse infolge der fehlenden Anbindung Heinsbergs noch nicht vorgabekonform abgebildet. Gleiches gilt für die Ost-West-Achse **Heinsberg – Erkelenz – Mönchengladbach – Neuss – Düsseldorf**, die erst ab Erkelenz durch die RegionalExpress-Linie RE 4 abgedeckt ist.

In das Zielkonzept 2008 für den SPNV (Kapitel 8) gehen Ausbaumaßnahmen zur Durchbindung der Achse Aachen-Jülich und zur Anbindung der Stadt Heinsberg ein, die die genannten Defizite beheben werden.

Die Entwicklungsachse **Düren – Euskirchen** wurde vom Zweckverband Rhein-Sieg als vorhandene Schienenstrecke zur Reaktivierung in den ÖPNV-Bedarfsplan des Landes NRW eingebracht und dort als „weiterer Bedarf“ eingestuft. Sie wird im Rahmen der Integrierten Gesamtverkehrsplanung (s. 8.1) in den Planungsprozess eingebunden.

Für die Achse **Aachen – Monschau**, die ebenfalls als überregionale Achse aufgeführt wird, zeichnet sich zunehmender Entwicklungsbedarf aus, insbesondere durch eine stetig steigende Verkehrsnachfrage aus den grenznahen Gebieten der deutschsprachigen Gemeinschaft und Belgiens. Auch im Hinblick auf die Anbindung des Nationalparks Eifel und weiterer Naherholungsgebiete im deutschen/belgischen Vennraum ist die Möglichkeit der Ertüchtigung bestehender Schienenstrecken zu überprüfen. Eine angemessene Verbindungsqualität im Regelverkehr erreichen diese Relationen erst durch den Neubau umfangreicher innerstädtischer Streckenabschnitte im Stadtgebiet Aachen. Der Ausbau soll daher Gegenstand eines längerfristigen Entwicklungskonzeptes (Zielkonzept 2013) bleiben. Vor diesem Hintergrund ist die Vennbahnstrecke bis auf weiteres als Schienenstrecke zu sichern.

Zusammenfassend lässt sich feststellen, dass die Vorgaben des Landesentwicklungsprogramms durch bestehende Schienenverbindungen und die im Zielkonzept 2008 SPNV im AVV vorgesehenen Netzergänzungen (Kapitel 8) weitestgehend abgedeckt werden.

6.2 Erschließungsqualität

Das historisch gewachsene Bahnnetz im AVV erreicht die Siedlungsschwerpunkte zum Teil nicht in den Kernbereichen. In vielen Kommunen liegen die Bahnhöfe bzw. Haltepunkte in peripherer Lage. Durch die Ausbaumaßnahmen im Bereich der Regionalbahn ist die unmittelbare Erschließungswirkung insbesondere in den Mittelzentren in den letzten Jahren deutlich gesteigert worden. Durch eine Vielzahl neuer zentral gelegener Haltepunkte wurde die Erreichbarkeit von Arbeitsplätzen und der Zugang von Siedlungsschwerpunkten deutlich ausgeweitet. Beispielhaft seien hier die neuen Haltepunkte Aachen Schanz, Stolberg Mühlener Bahnhof, Eschweiler Talbahnhof und Merkstein genannt. Durch die systematische Vernetzung von Bus und Bahn werden jedoch auch schienenferne Räume an das regionale Bahnnetz in optimierter Weise angebunden.

Aufgrund der bereits vorliegenden Planung für den weiteren Ausbau des Regionalbahnsystems soll die Erschließungswirkung in den nächsten Jahren weiter verbessert werden. Gemessen an den Einwohnerdichten und Arbeitsplatzkonzentrationen wird damit eine angemessene Erschließungswirkung im AVV durch den Schienenverkehr erreicht.

6.3 Verbindungsqualität

Für die Verbindungsqualität ist die gesamte Reisekette mit öffentlichen Verkehrsmitteln von Relevanz („Tür zu Tür-Bedienung“).

Maßgebende Kriterien sind:

- die Bedienungshäufigkeit,
- die Umsteigehäufigkeit und
- die Reisezeit.

Der regionale Schienenverkehr hat insbesondere die Aufgabe, die Oberzentren und die Mittelzentren möglichst direkt miteinander zu verbinden. Hierbei darf sich die Betrachtungsweise jedoch nicht auf den AVV alleine beschränken, da die Anbindung des AVV an die Ballungsräume an Rhein und Ruhr und die benachbarten Grenzregionen von herausragender Bedeutung ist. Besonders zu benennen ist die Anbindung an die Verkehrsknoten Köln, Düsseldorf, Mönchengladbach und Duisburg.

Darüber hinaus kommt der Verknüpfung zum internationalen Hochgeschwindigkeitsverkehr (Thalys/ICE) im Verkehrsknoten Aachen im Hinblick auf die direkten Verbindungen nach Brüssel, Paris, Lüttich und an das Rhein-Main-Gebiet eine besondere Bedeutung zu. In diesem Zusammenhang sind auch die Zubringerverkehre aus den niederländischen und belgischen Grenzregionen von besonderem Interesse.

Um den veränderten Mobilitätsbedürfnissen gerecht zu werden, sind darüber hinaus Verbindungen zu den internationalen und regionalen Flughäfen anzustreben.

In der Gesamtbilanz lässt sich feststellen, dass zu den Ballungsräumen an Rhein und Ruhr leistungsfähige Direktverbindungen angeboten werden. Auch die Verknüpfung zum Hochgeschwindigkeitsverkehr hat bereits eine gute Qualität erreicht. Ebenso sind die Verbindungen im AVV-Binnenverkehr zwischen dem Oberzentrum Aachen und den Mittelzentren überwiegend als zufriedenstellend anzusehen.

Defizite in der Verbindungsqualität bestehen insbesondere

- a) im grenzüberschreitenden Verkehr zur Provinz Süd-Limburg (NL) und der Anbindung an den Verkehrsknoten Sittard,
- b) bei der Anbindung an die Flughäfen Köln Bonn und Maastricht Aachen,
- c) bei den Verbindungen aus dem nördlichen Kreis Düren (Rurtalbahn) in Richtung Aachen
- d) bei den Verbindungen aus dem nördlichen Kreis Heinsberg in Richtung Aachen und
- e) bei durchgehenden Relationen durch den Aachener Hauptbahnhof aufgrund des fehlenden Überganges zwischen den RE-Linien 1 und 4.

6.4 Geschwindigkeit im SPNV

Die Geschwindigkeit ist ein herausragendes Qualitätsmerkmal für den SPNV und der eigentliche Systemvorteil des Schienenverkehrs. Maßgebend hierfür sind neben Art, Umfang und Qualität der vorhandenen Schieneninfrastruktur auch die produktbedingte Entfernung zwischen den Haltepunkten und die Leistungsfähigkeit der eingesetzten Fahrzeuge.

Im Bereich der Regionalbahn werden tendenziell aufgrund der kurzen Abstände zwischen den Haltepunkten geringere Geschwindigkeiten erreicht als auf der Hauptbahn.

Die durchschnittliche Geschwindigkeit zwischen den Haltepunkten liegt im Bereich der Hauptbahn zwischen 60 km/h und 100 km/h und im Nebenbahnnetz zwischen 40 km/h und 60 km/h.

6.5 Streckeninfrastruktur

Die Strecke Aachen – Köln (ABS 4) ist Bestandteil des europäischen Hochgeschwindigkeitsnetzes. Im Abschnitt Düren – Köln ist der viergleisige Ausbau bereits weitestgehend abgeschlossen. Der Ausbau der Hochgeschwindigkeitsstrecke zwischen Lüttich und Aachen (Buschtunnel) läuft zur Zeit auf Hochtouren und wird im Jahr 2007 abgeschlossen sein. Die Ausbaumaßnahmen zwischen Aachen Hauptbahnhof und Düren sind zur Zeit zurückgestellt. Aufgrund des zunehmenden Zugaufkommens im Personen- und Güterverkehr führt der zweigleisige Streckenabschnitt zwischen Aachen und Düren zunehmend zu Problemen in der betrieblichen Abwicklung.

Unregelmäßigkeiten im Zugverkehr führen in diesem Bereich bereits heute zu erheblichen Folgewirkungen, insbesondere für den vertakteten SPNV. Kapazitätsengpässe auf diesem Streckenabschnitt führen zunehmend zu Trassenkonflikten und werden den Anforderungen der verschiedenen Eisenbahnverkehrsunternehmen nicht mehr gerecht. Durch die geforderte höhere Geschwindigkeit für den ICE- und Thalys-Verkehr und den gleichzeitigen partiellen Rückbau von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen werden die Trassenkonflikte insbesondere im Störfall weiter verschärft. Aufgrund der deutlichen Ausweitungen des internationalen Güterverkehrs von und zu den Nordseehäfen wird der Verkehrsknoten Aachen immer stärker belastet. Als besonders neuralgischer Streckenbereich ist der gesamte Streckenabschnitt zwischen Herzogenrath und Düren anzusehen.

Als vordringliches Planungsziel muss in dem vorgenannten Streckenabschnitt eine Erhöhung der Streckenkapazität und eine Flexibilisierung der Betriebsabwicklung angesehen werden. Die Erhöhung der Streckengeschwindigkeit hat vor diesem Hintergrund nachgeordnete Bedeutung.

Die geplante Durchbindung der Eschweiler Talbahn bis Langerwehe stellt eine Bypasslösung für die Hauptbahn zwischen Stolberg und Langerwehe dar und wird zu einer Entschärfung der betrieblichen Situation in diesem Netzbereich beitragen.

Aber auch im übrigen Haupt- und Nebenbahnnetz sind zunehmend Probleme bezüglich der Streckenkapazität und der Betriebsabwicklung erkennbar. Die nachfolgenden Einzelaspekte sollen die Situation zusätzlich verdeutlichen:

Eingleisige Streckenabschnitte

Eingleisige Streckenabschnitte wirken unter Umständen als Engpässe, die die Leistungsfähigkeit einzelner Strecken einschränken. So kann es bereits in der Planung möglich sein, dass das anvisierte Leistungsangebot (unter Berücksichtigung erforderlicher Taktfolgen, Taktzeiten und Anschlussbeziehungen) nicht umsetzbar ist. Darüber hinaus können sich gerade in Kreuzungsbereichen die Zugverspätungen einer Richtung direkt auf die Pünktlichkeit von Zügen der Gegenrichtung auswirken und das gesamte Taktgefüge beeinträchtigen.

Auf dem z. Z. im SPNV genutzten Schienenverkehrsnetz sind folgende Abschnitte eingleisig:

- Herzogenrath Hbf – Heerlen
- Herzogenrath Hbf – Herzogenrath August-Schmidt Platz
- Stolberg Hbf – Stolberg Altstadt
- Stolberg Hbf – Weisweiler
- Düren – Linnich
- Düren – Heimbach
- Dalheim – Rheydt.

Auf den Abschnitten Herzogenrath - Heerlen, Nothberg - Weisweiler und Krauthausen - Huchem-Stammeln ist Zweigleisigkeit wünschenswert. Die erforderliche Neueinrichtung von Ausweichstellen auf der Eschweiler Talbahn (Aue, Eschweiler Tal oder Nothberg) wird zur Zeit betrieblich überprüft.

Die Ausweichstellen in Wegberg bzw. in Oberbruch, Merkstein und in Alsdorf sind zu erhalten.

Langsamfahrstellen

Enge Kurvenradien, nicht technisch gesicherte Bahnübergänge, marode Weichenverbindungen und schlechter Oberbau führen auf diversen Streckenabschnitten im Verbundgebiet zu reduzierten Geschwindigkeiten. Diese bestehenden Langsamfahrstellen müssen schrittweise beseitigt werden.

Überholmöglichkeiten, betriebliche Flexibilität

An neuralgischen Streckenabschnitten ist die Beseitigung von Kapazitätsengpässen dringend erforderlich. Dort, wo kein zusätzlicher Gleisbau möglich oder vorgesehen ist, empfiehlt es sich, signaltechnische Maßnahmen zur Erhöhung der Leistungskapazität einzurichten. Neben einer grundsätzlichen Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik durch den Neubau elektronischer Stellwerke (ESTW) sind auch die Teilung von Strecken in kürzere Blockabschnitte (Blockteilung), die Schaffung von Möglichkeiten, im Gleiswechselbetrieb zu fahren und der Einbau von Linienleitern als geeignete Maßnahmen zu nennen.

Zugsicherungstechnik

Wesentliche Probleme des Linienverkehrs resultieren aus der Störanfälligkeit einzelner kritischer Streckenabschnitte. Durch eine entsprechende Modernisierung der Sicherungstechnik können diese Probleme erheblich entschärft werden. Bei der Neuinstallation von Sicherungsanlagen sollte von vornherein eine Ausstattung mit dem europäischen Zugsicherungssystem ETCS bzw. mit ETCS-kompatiblen Lösungen vorgesehen werden, da diese international gesetzte Standards erfüllen und darüber hinaus eine eventuelle spätere Nachrüstung ermöglichen.

Im einem ausführlichen Maßnahmenkatalog (s. 8.4) zeigt der Nahverkehrsplan weitere Verbesserungsnotwendigkeiten an, die sich im einzelnen auf

- eingleisige Streckenabschnitte
- Langsamfahrstellen
- Überholmöglichkeiten
- Zugsicherungstechnik

beziehen.

6.6 Bahnhöfe und Haltepunkte

Im Verkehrsgebiet des AVV liegen derzeit 61 Bahnhöfe und Haltepunkte (einschl. Heerlen und Landgraaf). Für die Bahnhöfe und Stationen von DB Station & Service in NRW liegt eine bewertende Untersuchung des Stationenbetreibers aus dem Jahr 2003 vor (*Bahnhofsentwicklungskonzeption Nordrhein-Westfalen*). Zu dessen Ergänzung wurden gezielt Ortsbesichtigungen an den Bahnhöfen/Haltepunkten im Verbundgebiet durchgeführt. Die Bahnhöfe wurden hinsichtlich wesentlicher Merkmale

- zum **Erscheinungsbild**,
- zur **Funktionalität** und
- zur **Ausstattung**

überprüft. Die Bewertung erfolgt anhand der im folgenden wiedergegebenen Bewertungsraster. Die Ergebnisse der Bestandsaufnahme und Bewertung sind in den Tabellen 42 und 43 wiedergegeben.

Erscheinungsbild

Bewertungsraster Erscheinungsbild

λ λ λ	Die Zugänge, Bahnsteige und Einrichtungen sind ausgeleuchtet und sauber. Witterungsschutzeinrichtungen und Unterstände sind fahrgastfreundlich (z. B. aus Glas) und befinden sich in einem guten Allgemeinzustand. Die Bahnhofsanlage ist in ihrem städtebaulichen Umfeld gut integriert.
λ λ	Die Anlage erzeugt einen veralteten, abgenutzten oder ungepflegten Eindruck. Die Bahnhofsanlage ist renovierungsbedürftig oder es liegt eine verbesserungswürdige städtebauliche Integration des Bahnhofsumfeldes vor.
λ	Die Anlage ist modernisierungsbedürftig, es liegen mangelhafte Zustände im Bereich der Sicherheit oder der Hygiene vor oder die Bahnhofsanlage ist stark zweckentfremdet.

Hinsichtlich des Allgemeinzustandes der Bahnhofsanlagen können gegenüber der Analyse aus dem Nahverkehrsplan 1998 einige zwischenzeitlich eingetretene Veränderungen zum Positiven hin festgestellt werden. An einigen Anlagen der DB wurden in den zurückliegenden Jahren Teilsanierungen durchgeführt. Eine Reihe von Anlagen weisen altersbedingt ein schlechtes Erscheinungsbild auf. Eine grundlegende Sanierung und Neugestaltung ist daher dringend erforderlich. Auch im Bereich der Sauberkeit und der hygienischen Zustände sind zum Teil deutliche Mängel festzustellen.

Die Haltepunkte der Rurtalbahn weisen durchgehend einen guten bis sehr guten Allgemeinzustand auf. Selbiges gilt weitestgehend auch für die vom Infrastrukturunternehmen EVS betriebenen Haltepunkte.

Funktionalität

Die Funktionalität der Bahnhöfe und Haltepunkte wird im wesentlichen durch folgende Faktoren gekennzeichnet:

- gute Erreichbarkeit mit Bus, Pkw, Fahrrad und zu Fuß
- kurze Wege beim Umsteigen zwischen Bus und Bahn
- kundenorientierte Platzierung der Fahrausweisautomaten und Informationseinrichtungen
- planfreie Zugangsmöglichkeiten bis zum Bahnsteig
- niveaugleiche Einstiegsmöglichkeit in das Fahrzeug
- ausreichende Vorfahrmöglichkeiten für Pkw und Taxen
- kurze Wege zwischen P+R- und B+R Anlagen und den Bahnsteigen
- ausreichende P+R- und B+R-Stellplätze.

Bewertungsraster Funktionalität

λ λ λ	Die Erreichbarkeit der Anlage mit Bus, Pkw, Fahrrad und zu Fuß ist zufriedenstellend. B+R-Anlagen und ggfs P+R-Anlagen sind ausreichend dimensioniert. Eine systematische Busanbindung ist gegeben. Alle Anlagen im Bahnhof und jedes Gleis sind stufenlos erreichbar, alle Türbereiche sind rollstuhlgerecht dimensioniert und ausgestattet. Die Voraussetzungen für einen behindertengerechten Zugang zum Fahrzeug (Wechselspiel von Bahnsteighöhe und eingesetztem Fahrzeug) sind sichergestellt. Die Ausstattungsgegenstände und Informationseinrichtungen sind kundenorientiert platziert.
λ λ	Verbesserungsbedürftige Zustände hinsichtlich der Erreichbarkeit, der Benutzbarkeit für mobilitätsbehinderte Fahrgäste oder der Positionierung der Einrichtungsgegenstände.
λ	Starke Mängel in der Funktionalität der Bahnhofsanlage.

Eine optimale Funktionalität ist aufgrund der örtlichen Gegebenheiten häufig nicht zu erreichen. An einigen Bahnhöfen und Haltepunkten sind Mängel bezüglich der Funktionalität festzustellen.

Die Städte und Gemeinden des Aachener Verkehrsverbunds verfolgen im Rahmen städtebaulicher Modernisierungsprogramme eine möglichst günstige Zuwegung zu den Bahnhofs- und Haltepunktbereichen. Dieses Vorhaben wurde und wird in enger Zusammenarbeit mit den Stationsbetreibern an einigen Haltepunkten bereits umgesetzt.

Ausstattung

Die Ausstattung der Bahnhöfe und Haltepunkte ist für die Kundenakzeptanz von besonderer Bedeutung. Qualitätsziele für die Ausstattung der Haltepunkte und Stationen im AVV sind als Zielvorgaben des Zweckverbandes AVV vorgegeben (Kapitel 4.2.4). Im SPNV ist demnach – in Abhängigkeit von der verkehrlichen Bedeutung der Haltepunkte – ein Mindeststandard der Ausstattung obligatorisch. Er gilt für alle Stationen. Für zentrale Verknüpfungspunkte, Bahnhöfe und SPNV-Haltepunkte ist ein gehobener Standard anzusetzen.

Der Aachener Hauptbahnhof ist aufgrund seiner besonderen Bedeutung als wichtiger internationaler Verkehrsknoten des Nah- und Fernverkehrs gesondert zu betrachten. Von daher sind hier deutlich höhere Qualitätsanforderungen festzulegen.

Kategorie II (sonstige SPNV-Haltepunkte und untergeordnete Verknüpfungspunkte): **Mindeststandard**

- Fahrausweisvertrieb über Fahrausweisautomaten
- Fahrausweisentwerter
- Fahrgastinformation
 - Aushangfahrplan Schienenverkehr
 - Busfahrplan
 - regionaler Liniennetzplan
 - Zugzielanzeige
 - Tarifinformation, Hinweis auf nächste Vorverkaufsstelle
 - Stadt-/Umgebungsplan.
- Wetterschutz mit Sitzgelegenheit
- Lautsprecher / Beschallungsanlage
- Telefonzelle / Notrufeinrichtung
- Uhr
- Abfallbehälter
- B+R-Anlage.

Kategorie I (zentrale Verknüpfungspunkte von herausragender Bedeutung): **gehobener Standard**

Ausstattung gemäß Kategorie II und zusätzlich:

- Fahrkartenausgabe / private Vorverkaufsstelle (z. B. Kiosk)
- Kofferkuli
- Schließfächer
- Öffentliche Toiletten
- Bewirtschaftung (Kiosk o. ä.).

Bewertungsraster Ausstattung	
$\lambda \lambda \lambda$	Das Ausstattungsniveau (gemäß der entsprechenden Haltestellenkategorie I bzw. II) ist vollständig erfüllt: zufriedenstellende Ausstattung des Haltepunktes.
$\lambda \lambda(\lambda)$	Information und Wetterschutz zufriedenstellend. Ein Ausstattungselement (z. B. Lautsprecher) nicht vorhanden: nahezu zufriedenstellende Ausstattung.
$\lambda \lambda$	Mehr als ein Ausstattungselement fehlt (z. B. Telefon und Uhr): verbesserungswürdige Ausstattung des Haltepunktes.
$\lambda(\lambda)$	Wetterschutz nicht kundenkonform: dürftige Ausstattung, da wichtige Merkmale nicht erfüllt sind.
λ	Es fehlen wesentliche Elemente der Fahrgastinformation, der Sicherheit oder es ist kein Wetterschutz vorhanden: mangelhafte Ausstattung des Haltepunktes.

An den Bahnhöfen und Haltepunkten im AVV ist noch nicht durchgehend eine ausreichende **Fahrgastinformation** vorhanden. Zugzielanzeiger sind lediglich in Aachen Hbf, Aachen West, Aachen Schanz und in Düren vorhanden.

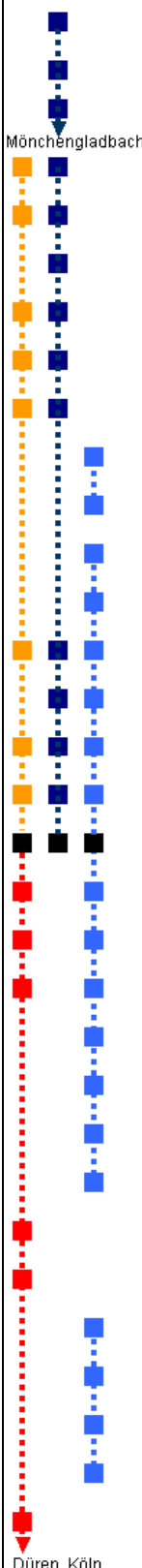
Der **Erwerb von Fahrausweisen** ist an allen Haltepunkten und Bahnhöfen, die von DB Regio NRW bedient werden, an stationären Fahrausweisautomaten möglich. Bei der Rurtalbahn erfolgt der Vertrieb von Fahrausweisen über mobile Verkaufsautomaten in den Fahrzeugen.

Eine **behindertengerechte Ausstattung** der Bahnhofsanlagen ist, abgesehen von den Haltepunkten der Rurtalbahn und den neu eingerichteten Haltepunkten der **euregiobahn**, lediglich vereinzelt anzutreffen. Neben der Planfreiheit der Zugänge zum Bahnsteig stellt das Zusammenspiel der Bahnsteighöhen und der eingesetzten Fahrzeuge eine notwendige Bedingung dar, um mobilitätsbeeinträchtigten Kunden einen barrierefreien Zugang zum SPNV zu ermöglichen.

Anschlussicherung / dynamische Fahrgastinformation

Aufeinander abgestimmte Fahrpläne an den Schnittstellen zwischen Bus und Bahn sind eine wichtige Voraussetzung für ein leistungsfähiges Nahverkehrssystem. Betriebliche Unregelmäßigkeiten sind aufgrund der vielfältigen Abhängigkeiten nicht gänzlich zu vermeiden. Der Kunde erwartet in solchen Fällen eine klare Information. Gleichzeitig können bei einem entsprechenden Informationsaustausch etwaige Dispositionsmöglichkeiten durch das Fahrpersonal ausgeschöpft werden.

Anschlussicherungs- und dynamische Fahrgastinformationssysteme bieten die Möglichkeiten, den vorgenannten Anforderungen gerecht zu werden. Im Gebiet des AVV kommen solche Einrichtungen an Verknüpfungspunkten noch nicht zum Einsatz. Es ist geplant, beginnend mit dem Aachener Hauptbahnhof im Jahr 2005, ab 2006 auch weitere wichtige Verknüpfungsbahnhöfe mit dynamischen Einrichtungen zur Fahrgastinformation auszustatten.

Zuglauf			Bahnhof /Station	Information				Vertrieb		Wetter- schutz	Zugang		Bewertung		
RE	RB	S-Bahn		Linienetzpl. an	Ausgang- fahrplan	Tarif- information	Zugziel- anzeiger	Fahrkarten- ausgabe	Fahrkarten- automat		planfrei zum Bahnsteig	Bahnsteig- höhe [cm]	Erschei- nungsbild	Funktio- nalität	Ausstat- tung
			Dalheim	!	+	!	-	-	+	Beton	+	38	●●	●●	●
			Arsbeck	!	+	+	-	-	+	Glas	+	38	●●●	●●	●●
			Wegberg	!	+	+	-	-	+	Glas	+	38	●●	●●	●●
			Erkelenz	!	+	+	-	+	+	Glasdach	Gl.1: + Gl.2: O	38	●●	●(●)	●(●)
			Hückelhoven - Baal	!	+	!	-	-	+	Dach	!	38	●●	●(●)	●
			Brachelen	+	+	+	-	-	+	Beton	+	76	●●●	●●●	●●●
			Lindern	!	+	+	-	-	+	Pluspunkt	Gl.1: + Gl.2: -	38	●●●	●●●	●●●
			Geilenkirchen	!	+	+	-	+	+	Gl.1: Dach	Gl.1: + Gl.2: -	38	●●●	●●●	●●●
			Übach-Palenberg	!	+	!	-	-	+	Beton	Gl.1: + Gl.2:3: -	38	●	●●	●(●)
			August-Schmidt-Platz	+	+	+	-	-	+	Glas	+	38	●●●	●●●	●●
			Alt-Merkstein	+	+	+	-	-	+	gepl. Glas	+	38	●●●	●●	●●
			Heerlen	!	+	+	+	+	+	Dach	+	76	●●●	●●	●●●
			Landgraaf	!	+	+	-	-	+	Glas	+	76	●●●	●(●)	●●
			Herzogenrath	+	+	+	!	+	+	teilw. Dach Glas	Gl.1: + Gl.2:3: -	38	●●	●	●(●)
			Kohlscheid	!	+	+	-	-	+	Blech	Gl.1: + Gl.2: O	38	Wird z. Zt. ausgebaut		●●●
			Aachen West	!	+	+	+	-	+	Glas Pluspunkt	!	76	●●	●(●)	●●●
			Aachen-Schanz	+	+	+	+	-	+	Glas	+	76	●●●	●●●	●●(●)
			Aachen Hbf	+	+	+	+	+	+	Halle	Gl.1: + Rest: -	76	Der Bedeutung des Bahnhofs nicht angemessen, z. Zt. im Umbau		
			Aachen-Rothe-Erde	!	+	+	!	-	+	Dach	!	38	●	●(●)	●●
			Eilendorf	!	+	+	-	-	+	Blech Beton	Gl.1: + Gl.2: -	38	●●	●	●(●)
			Stolberg Hbf	+	+	+	!	-	+	Dach Pluspunkt	Gl.3/4: + Gl.1/2: -	38	●●	●●(●)	●●●
			Stolberg-Schneidmühle	+	+	+	-	-	+	Glasdach	+	76	●●●	●●	●●●
			Stolberg-Mühlener Bahnhof	+	+	+	-	-	+	Glasdach	+	76	●●(●)	●●●	●●●
			Stolberg-Rathaus	+	+	+	-	-	+	Glasdach	+	76	●●●	●●	●●●
			Stolberg-Altstadt	+	+	+	-	-	+	Glasdach	+	76	●●●	●●	●●●
			Eschweiler Hbf	!	+	+	-	+	+	teilw. Dach Glas	Gl.1: + Gl.3/4: -	38	●(●)	●●●	●●
		Nothberg	!	+	+	-	-	+	Stein	+	38	●●	●(●)	●(●)	
		Eschweiler-West	+	+	+	-	-	+	Glas	+	76	●●●	●●	●●●	
		Eschweiler-Talbahn- Raiffeisen-Platz	+	+	+	-	-	+	gepl. Dach	+	76	Wird z. Zt. ausgebaut		●●●	
		Eschweiler-Nothberg	+	+	+	-	-	+	Glas	+	38, gepl.76	●●	●(●)	●	
		Eschweiler-Weisweiler	+	+	+	-	-	+	Glas	+	38, gepl.76	●●●	●●●	●●●	
		Langerwehe	+	+	+	!	-	+	Beton	+	76	●●●	●	●●(●)	
Legende:				+	vorhanden			!	fehlt (Mangel)			●●●	zufriedenstellend		
				-	nicht vorh./nicht erforderl.							●●	verbesserungsbedürftig		
												●	defizitär		

Tab. 42: Bewertung der Bahnhöfe/Haltepunkte im Gebiet des AVV

Zuglauf			Bahnhof /Station	Information				Vertrieb		Wetter- schutz	Zugang		Bewertung		
RE	RB	S-Bahn		Liniennetzpl an	Aushang- fahrplan	Tarif- information	Zugziel- anzeiger	Fahrkarten- ausgabe	Fahrkarten- automat		planfrei zum Bahnsteig	Bahnsteig- höhe [cm]	Erschei- nungsbild	Funktio- nalität	Ausstat- tung
			Düren	!	+	+	+	+	+	Dach	+	38/76 /96	●●●	●	●●(●)
			Merzenich	+	+	+	-	-	+	Dach	+	96	●●●●	●●●●	●●●●
			Annakirmesplatz	+	+	+	-	-	-	Glas	+	38	●●●●	●●●●	●●●(●)
			Kuhbrücke	+	+	+	-	-	-	Glas	+	38	●●●●	●●	●●●(●)
			Lendersdorf	+	+	+	-	-	-	Glas	+	38	●●●●	●●	●●●(●)
			Renkerstraße/ Krankenhaus	+	+	+	-	-	-	Glas	+	38	●●●●	●●●●	●●●(●)
			Tuchmühle	+	+	+	-	-	-	Glas	+	38	●●●●	●●	●●●(●)
			Kreuzau	+	+	+	-	+	+	Glas	+	38	●●●●	●●●●	●●●(●)
			Kreuzau-Eifelstraße	+	+	+	-	-	-	Glas	+	38	●●●●	●●	●●●(●)
			Üdingen	+	+	+	-	-	-	Glas	+	38	●●●●	●●	●●●(●)
			Untermaubach- Schlagstein	+	+	+	-	-	-	Glas	+	38	●●●●	●●	●●●(●)
			Obermaubach	+	+	+	-	-	-	Glas	+	38	●●●●	●●	●●●(●)
			Zerkall	+	+	+	-	-	-	Glas	+	38	●●●●	●●	●●●(●)
			Nideggen-Brück	+	+	+	-	-	-	Glas	+	38	●●●●	●●●●	●●●(●)
			Abenden	+	+	+	-	-	-	Glas	+	38	●●●●	●●	●●●(●)
			Blens	+	+	+	-	-	-	Glas	+	38	●●●●	●●	●●●(●)
			Hausen	+	+	+	-	-	-	Glas	+	38	●●●●	●●	●●●(●)
			Heimbach	+	+	+	-	+	-	Glas	+	38	●●●●	●●●●	●●●(●)
			Linnich-SIG-Combibloc	+	+	+	-	-	+	Glas	+	38	●●●●	●●●●	●●●(●)
			Tetz	+	+	+	-	-	-	Glas	+	38	●●●●	●●●●	●●●(●)
		Broich	+	+	+	-	-	-	Glas	+	38	●●●●	●●●●	●●●(●)	
		Jülich-Nord	+	+	+	-	-	-	Glas	+	38	●●●●	●●●●	●●●(●)	
		Jülich	+	+	+	-	+	+	Glas	+	38	●●●●	●●	●●●(●)	
		Forschungszentrum	+	+	+	-	-	-	Glas	+	38	●●●●	●●	●●●(●)	
		Selgersdorf	+	+	+	-	-	-	Glas	+	38	●●●●	●●●●	●●●(●)	
		Krauthausen	+	+	+	-	-	-	Glas	+	38	●●●●	●●	●●●(●)	
		Selhausen	+	+	+	-	-	-	Glas	+	38	●●	●●●●	●●●(●)	
		Huchem-Stammeln	+	+	+	-	-	-	Glas	+	38	●●●●	●●	●●●(●)	
		Im Großen Tal	+	+	+	-	-	-	Glas	+	38	●●●●	●●	●●●(●)	
Legende:				+	vorhanden				!	fehlt (Mangel)					
				-	nicht vorh./nicht erforderl.				●●●●	zufriedenstellend					
									●●	verbesserungsbedürftig					
									●	defizitär					

Tab. 43: Bewertung der Bahnhöfe/Haltepunkte im Gebiet des AVV (Fortsetzung)

6.7 Fahrzeugeinsatz

Hinsichtlich der im Verbundgebiet eingesetzten Fahrzeuge und der damit verbundenen Beförderungsqualität sind seit Aufstellung des ersten NVP SPNV im Jahr 1998 deutliche Verbesserungen eingetreten.

Auf den **RE-Linien 1, 4 und 9** verkehren lokbespannte Doppelstock-Wendezüge. Bei den modernen Doppelstockwagen handelt es sich um klimatisierte Drehgestellwagen mit zwei Türen pro Wagenseite. Neben reinen 2.-Klasse-Wagen kommen auch 1./2.-Klasse-Wagen zum Einsatz. Für den Wendezügeinsatz sind Steuerwagen mit Mehrzweckabteil vorhanden. Die Fußbodenhöhe im Einstiegsbereich beträgt 106 cm, beim Steuerwagen zumeist 76 cm. Die Lok-bespannten Zuggarituren können mit 2 bis 6 Doppelstockwagen betrieben werden. Im AVV kommen in der Regel 5-teilige Doppelstock-Wendezüge zum Einsatz. Auf der Linie RE 1 sind die Wagen für 160 km/h zugelassen. Auf den Linien RE 4 und RE 9 beträgt die zulässige Höchstgeschwindigkeit aufgrund des eingesetzten Wagenmaterials 140 km/h.

Die Verstärkerfahrten und einzelne Umläufe auf der RE 4 werden allerdings noch mit modernisierten n-Wagen-Zügen betrieben. Die eingesetzten Wagen sind zum Teil über 20 Jahre alt und entsprechend störanfällig und häufig in einem schlechten Zustand. Ein Austausch des alten Materials gegen moderne Fahrzeuge ist daher geboten.

Auf der **euregiobahn-Linie RB 20**, die die Dieselstrecken nach Stolberg, Heerlen, Merkstein und Weisweiler befährt, werden Triebzüge vom Typ Talent (VT 643.2) eingesetzt. Bei dieser Baureihe handelt es sich um einen zweiteiligen Dieseltriebwagen mit Mittelpufferung und 2 Türen pro Fahrzeugseite. Im Eingangsbereich und im Mittelteil ist der Fahrzeugboden auf 80 cm abgesenkt. Die Fahrzeuge sind voll klimatisiert und besitzen zur Fahrgastinformation neben optischer und akustischer Haltestellenansage auch Displays für weiterführende Informationen, beispielsweise zum vollständigen Zugverlauf. Durch die modulare Bauweise der Baureihe sind verschiedene Fahrzeugkonfigurationen möglich. Es können mehrere Fahrzeuge zu einem Zugverband zusammengekuppelt werden.

Der RegioSprinter ist ein zweiteiliger Dieseltriebwagen mit Standardschraubkupplung und 2 Türen pro Fahrzeugseite. Im Eingangsbereich und in der Fahrzeugmitte ist der Fahrzeugboden auf 53 cm abgesenkt. Es können mehrere Fahrzeuge zu einem Zugverband zusammengekuppelt werden. Regio-Sprinter werden im AVV auf der Rurtalbahn **RB 21** und auf der Schwalm-Nette-Bahn **RB 39** zwischen Dalheim und Mönchengladbach eingesetzt.

Die **RB 29** wird mit belgischen Fahrzeugen älterer Bauart bedient. Der mittelfristig angezielte Einsatz moderneren Rollmaterials ist erforderlich, um auf dieser Strecke einen spürbaren Imagegewinn herbeizuführen. Des weiteren soll das in Belgien eingesetzte Sicherungssystem (Krokodil) durch ETCS ersetzt werden, wodurch der Einsatz geeigneter Fahrzeuge erforderlich wird.

Auf der **RB 33** werden die ET-Baureihen 425 oder 426 in Doppeltraktion eingesetzt. Bei den Baureihe 425 und 426 handelt es sich um vier- bzw. zweiteilige Elektrotriebzüge mit Mittelpufferung und 8 bzw. 4 Türen pro Fahrzeugseite. Die klimatisierten Züge besitzen eine Fahrzeugbodenhöhe von 80 cm und eine Toilettenanlage. Es können mehrere Fahrzeuge zu einen Zugverband zusammengekuppelt werden. Die ET-Baureihen 42x zeigen im Herbst erhebliche Bremsprobleme durch auftretenden Schmierfilm auf. Kurz- bis mittelfristig sollen diese Probleme durch das Nachrüsten der Baureihe 425 mit einer Magnetschienenbremse gelöst werden. Aufgrund der Schmierfilmproblematik kam es in den zurückliegenden Jahren sowohl auf der RB 33 als auch auf der S-Bahn zu erheblichen Unpünktlichkeiten bzw. vermehrten Zugausfällen, die sich in der Folgewirkung auch auf die übrigen Linien auswirkten.

Die S-Bahn-Linie **S 12** wird größtenteils mit modernen S-Bahn-Triebzügen der Baureihe ET 423 bestückt. Bei der Baureihe 423 handelt es sich um einen vierteiligen hochflurigen Elektrotriebzug mit Mittelkupplung und 12 Türen pro Fahrzeugseite. Bei Bedarf werden mehrere Fahrzeuge zu einem Zugverband gekuppelt.

6.8 Tarif und Vertrieb

Tarif

Mit der Einführung des Regenbogen-Tarifs wurde im AVV bereits frühzeitig die Basis für ein modernes, fahrgastfreundliches Tarifsystem geschaffen. 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 weiterhin erforderlich sein, den wachsenden Anforderungen der Fahrgäste an eine kundenfreundliche Tarifgestaltung Rechnung zu tragen und neue Angebote zu entwickeln. Dabei hat das Angebot zielgruppenorientierter Sondertarife (Schüler-Ticket, Semester-Ticket, Job-/PROFI-Ticket etc.) eine zunehmende Bedeutung. Hierbei sind die Interessen der Fahrgäste und der unter erheblichen wirtschaftlichen Zwängen operierenden Verkehrsunternehmen sorgfältig gegeneinander abzuwägen.

Als durchaus positiv zu bewerten ist die in den letzten Jahren erfolgte Einführung des School&Fun-Tickets (Schüler-Tickets). Sie umfasst die Städte Aachen, Alsdorf, Herzogenrath, Eschweiler, Stolberg und Würselen sowie die Berufskollegs des Schulverbandes in der StädteRegion Aachen. Auch die Einführung des Semester-Tickets an den vier Aachener Hochschulen hat zu einer deutlichen Kundenbindung beigetragen.

Im Hinblick auf die starken verkehrlichen Verflechtungen mit den Ballungsräumen Rhein-Ruhr und Rhein-Sieg wurde durch die Einführung der derzeitigen Übergangstarife für viele Fahrgäste bereits eine Verbesserung gegenüber der vorherigen Situation erreicht.

Der NRW-Tarif wird zusätzliche Impulse für den landesweiten Nahverkehr mit sich bringen und die tarifliche Transparenz für die Fahrrelationen zwischen AVV und VRR bzw. VRS deutlich erhöhen.

Aber auch in Richtung Belgien und den Niederlanden sind kundenorientierte tarifliche Übergangslösungen kontinuierlich fortzuentwickeln. Mit den bilateralen Vereinbarungen von Übergangstarifen für Fahrten nach Heerlen (NL) anlässlich der Einführung der euregiobahn und für Fahrten nach Lüttich (B) anlässlich der Einführung des euregioAIXpress sind erste wichtige Schritte bereits getan. Der Erfolg der Projekte zeigt, dass es in Bezug auf die verkehrlichen Verflechtungen zu den ausländischen Nachbargebieten möglich und sinnvoll ist, vorhandene Kundenpotenziale zu erschließen.

Darüber hinaus sollen durch tarifliche Kooperationen mit dem Fernverkehr (Thalys und ICE) weitere kundenpotenziale auch grenzüberschreitend erschlossen werden. Diese Zusammenarbeit wird durch eine neue, ab Juni 2005 startende Kooperation mit der Betreibergesellschaft „Thalys International“ weiter ausgebaut. Fahrgäste des Thalys-Zuges werden im Rahmen dieser Tarifkooperation bei Fahrten in und aus Richtung Belgien/Frankreich ihren Fahrausweis auch für die An- und Abreise zum Aachener Hbf mit allen AVV-Verkehrsmitteln nutzen können.

Vertrieb

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

Die vertriebliche Situation im Bereich des SPNV hat – bedingt durch unternehmerische Entscheidungen der DB – in den letzten Jahren eine Entwicklung genommen, die nicht zuletzt angesichts steigender Fahrgastaufkommen einer Umkehr bedarf.

Das im vertrieblichen Bereich der DB eingesetzte Personal wurde in einem Umfang reduziert, welcher im Hinblick auf eine anspruchskonforme Beratung und einen komplikationsfreien Fahrausweiserwerb aus Sicht des Fahrgastes als unangemessen empfunden wird.

Insbesondere die Schließung bahneigener Fahrkartenausgaben an weniger stark frequentierten Bahnhöfen stellt für viele Fahrgäste eine Verschlechterung des Vertriebssystems und der Servicequa-

lität dar. Die wenigen im AVV-Gebiet noch vorhandenen DB-Fahrkartenausgaben werden – auch infolge des zunehmenden persönlichen Beratungsbedarfs – entsprechend stark frequentiert. Diese Konzentration führt an den wichtigen Knotenpunkten - wie z. B. im Reisezentrum Aachen Hbf – zu teilweise unakzeptablen Wartezeiten.

Die für den Vertrieb von Fahrausweisen im Nahverkehr vorgesehenen Fahrausweisautomaten können aufgrund ihres öffentlichen Zugangs häufig nicht ausreichend wirksam vor äußerer Fremdeinwirkung geschützt werden, was – neben technischen Ursachen – zusätzlich zu regelmäßigen Ausfällen der Automaten führt. Dies gilt ebenfalls für die entsprechenden Entwertegeräte, deren Defekte dazu führen, dass vorhandene Fahrausweise teilweise nicht bestimmungsgemäß entwertet werden können.

Ein besonderes Problem für gelegentliche Nutzer des Nahverkehrs ist nach wie vor die Bedienung der Fahrausweisautomaten. Trotz umfangreicher Verbesserungen in der Benutzerführung schrecken die Automaten viele Nutzer ab. Als problematisch ist auch die uneinheitliche Akzeptanz von Geldscheinen oder von elektronischen Zahlungsmitteln zu werten. Aus Kundensicht als nicht zufriedenstellend zu bewerten ist schließlich auch die Vertriebssituation von Fahrausweisen im Falle eines Defektes am stationären Fahrausweisautomaten.

Im Rahmen der Analyse und Bewertung des Angebotszustandes im SPNV ist an entsprechenden Stellen auf eine defizitäre Situation hingewiesen worden. Die Gesamtbetrachtung geht in Handlungsempfehlungen über, die unter Berücksichtigung übergeordneter Rahmenvorgaben (Kapitel 4) zielgerichtet zu einer Verbesserung des SPNV im AVV führen sollen. Sie fließen in das Zielkonzept 2008 (Kapitel 8) ein.

7 Anforderungen an die zukünftige Qualitätssicherung im SPNV

7.1 Qualitätskriterien

Übersicht

Im Interesse eines attraktiven, wirtschaftlichen SPNV-Angebotes ist die Sicherung einer angemessenen Qualität von elementarer Bedeutung. Angestrebte Qualitätsstandards für den Nahverkehr in NRW sind in einer Qualitätscharta formuliert und zentraler Baustein des Masterplans Qualität des Landes NRW.

Die Mitwirkung der Verkehrsunternehmen trägt zur Aufstellung wie auch zur Erfüllung der Anforderungen an die zukünftige Qualitätssicherung im SPNV entscheidend bei.

Bei der Ausgestaltung des SPNV 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 in Kapitel 4 beschriebenen Zielen und Rahmenvorgaben und an den Ergebnissen der Analyse und Bewertung (Kapitel 6) orientiert. Die Kriterien zur Sicherung der Qualität des SPNV lassen sich den drei Bereichen Betrieb, Infrastruktur und Service/Tarif zuordnen.

Kriterien zur Sicherung der Qualität des SPNV		
Betrieb (7.1.1)	Infrastruktur (7.1.2)	Service und Tarif (7.1.3)
Leistungsangebot Produktpalette Fahrzeuge Fahrplanstabilität Pünktlichkeit Betriebssteuerung Personal	Bahnhöfe/Haltepunkte Streckeninfrastruktur Leitstellen Verkaufsstellen	Vertriebssystem Information Erreichbarkeit Sicherheit Sauberkeit Beschwerdemanagement

7.1.1 Qualitätskriterien Betrieb

Leistungsangebot

Der Fahrgast hat Anspruch darauf, dass das betriebliche Leistungsangebot den Grundsätzen einer ausreichenden Verkehrsbedienung (Erschließung und Verbindung) genügt. Den negativen Auswirkungen unvorhergesehener Betriebsbeeinträchtigungen auf die Fahrgäste ist durch eine koordinierte Einsatzsteuerung (Reservefahrzeuge, Personaldisposition) soweit wie möglich entgegen zu wirken.

Die Mindestanforderungen an das Leistungsangebot (Erschließung und Verbindung) haben sich nach den unter 4.2.2 aufgeführten Zielvorgaben des Aufgabenträgers für eine ausreichende Verkehrsbedienung zu richten.

Produktpalette

Ein funktionsgerechter und gleichzeitig attraktiver Ansatz für die Gestaltung des SPNV ist durch eine Kombination verschiedener Produkte zu erreichen. Grundlage hierfür bildet eine nach Verkehrsaufgaben differenzierende Produktpalette.

Die Produktpalette (siehe 4.2.3) weist jedem Produkt geeignete spezifische Standardmerkmale zu, auf die im Rahmen der Qualitätssicherung zurückzugreifen ist.

Fahrzeuge

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

Fahrplanstabilität

Das Qualitätskriterium Fahrplanstabilität betrifft die Einhaltung des gültigen Fahrplans auf allen Einzelstrecken. Pünktlichkeit ist eine Grundanforderung an den SPNV, wobei gelegentliche Störungen und Verspätungen als unvermeidbar betrachtet werden müssen. Die Anforderungen der Anschlusssicherung sind bei der Fahrplangestaltung betriebsplanerisch zu berücksichtigen.

Für die Einhaltung des Fahrplans ist in erster Linie 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.

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

Pünktlichkeit

Pünktlichkeit ist eine Grundanforderung an einen zufriedenstellenden SPNV.

Eine verspätete Abfahrt bedeutet für den Kunden nicht zwangsläufig, dass er sein Ziel zu spät erreicht. Daher sollen bei der Messung von Verspätungen ausschließlich Ankunftszeiten zugrunde gelegt werden.

Unterschiedlich hohe Verspätungen wirken sich beim Nutzer unterschiedlich aus und werden von diesen entsprechend unterschiedlich bewertet. Die Definition von Verspätungsklassen erlaubt eine adäquate Bewertbarkeit des Kriteriums Pünktlichkeit und liefert darüber hinaus einen ständigen Anreiz zur Pünktlichkeitssteigerung.

Verschiedene Voraussetzungen ergeben sich aus den unterschiedlichen systembedingten Fahrwegen, Überhol- und Anschlussbedingungen. Neben dem möglicherweise mangelbehafteten Zustand der Infrastruktur sind im Schienenverkehr die betrieblichen Rahmenbedingungen durch Art und Umfang der Trassenbelegung gegeben.

Definition von Verspätungsklassen im AVV

Bei der Bewertung von Verspätungen sind Verspätungsklassen zugrunde zu legen. Eine beispielhafte Einteilung in Verspätungsklassen ist in der nachfolgenden Tabelle dargestellt.

	Schienerverkehr
Klasse 1 (pünktlich)	0 bis unter 3 Minuten
Klasse 2	3 bis unter 8 Minuten
Klasse 3	8 bis unter 15 Minuten
Klasse 4	15 bis unter 30 Minuten

Modifizierungen bei den Verspätungsklassen sind möglich. Verspätungen ab 30 Minuten bzw. bei kürzeren Taktzeiten bis zur nächsten fahrplanmäßigen Fahrt gelten als Leistungsausfall.

Als Leistungsausfall gelten darüber hinaus

- der komplette Ausfall des Verkehrsmittels
- Verspätungen ab einen festgelegten Grenzwert.

Betriebssteuerung

Unter Betriebssteuerung wird die Kommunikation auf Anbieterseite verstanden. Hierbei handelt es sich um das Kommunikationssystem im Allgemeinen und insbesondere des Funkstandards. Die hiervon direkt abhängige Anschlusssicherheit wird ebenfalls unter diesem Kriterium erfasst.

Über die Einsatzsteuerung soll eine weitestgehend dauerhafte Einhaltung der Pünktlichkeit und der Anschlusssicherung erfolgen. Die fahrplanmäßigen Anschlüsse sind über Funk, durch rechnergesteuerte Betriebsleitsysteme und über sonstige Wege der Information des Fahrpersonals zu sichern.

Personal

Zur Wahrnehmung der zu erbringenden Leistung ist ausreichend qualifiziertes Personal im erforderlichen Umfang einzusetzen.

7.1.2 Qualitätskriterien Infrastruktur

Bahnhöfe und Haltepunkte

Die Ausstattung der Bahnhöfe und Haltepunkte 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 ÖPNV sein und in der Bevölkerung ein positives Image bewirken.

Die Ausstattung muss diese Anforderungen weitestgehend bedarfsgerecht erfüllen, aber auch im Rahmen des betrieblich, verkehrsrechtlich und wirtschaftlich Machbaren bleiben. Die angestrebte Grundausstattung der Haltestellenbereiche wurde in Abhängigkeit von deren verkehrlicher Bedeutung im AVV formuliert. Dort werden bestimmten Haltepunktkategorien bestimmte Ausstattungsmerkmale zugeordnet. (Kapitel 4.2.4).

Der Fahrgast hat Anspruch auf eine intakte Haltestellenausstattung. Deshalb sollen Beanstandungen (z. B. defekte Fahrkartenautomaten, Informationstafeln/-anzeigen, Beleuchtung, Verunreinigungen usw.) innerhalb eines festzulegenden Zeitraums nach Eingang der Schadensmeldung behoben sein. Größere Schäden, die z. B. durch Vandalismus entstanden sind, sollen ebenfalls innerhalb eines angemessenen Zeitraums beseitigt werden.

7.1.3 Qualitätskriterien Tarif und Service

Verbundtarif

Qualitätskriterien im Bereich Verbundtarif lassen sich in Bezug auf das Tarifsystem und das Fahrkartensortiment definieren. Als subjektive Messgrößen können darüber hinaus das Preis-Leistungs-Verhältnis und die Transparenz im Tarifsystem angebracht werden.

Vertrieb

Ein ausgewogenes und angemessen dimensioniertes Vertriebssystem gehört zu den tragenden Säulen der Service-Leistungen, die durch die Verkehrsträger in Zusammenarbeit mit dem AVV zu erbringen sind. Das Vertriebssystem muss in seinen einzelnen Komponenten den Leistungsanspruch erfüllen. Neue Vertriebswege und Technologien sind bei entsprechender Akzeptanz und Leistungsfähigkeit als ergänzende Vertriebskanäle zu integrieren.

Fahrgastinformation

Im Bereich der Fahrgastinformation trägt insbesondere die Überlagerung der einzelnen Komponenten der Information vor Fahrtantritt und während der Reise zu einem anspruchskonformen Gesamtwirkungsgrad bei. Die Auskunft muss auf den ortsunkundigen Verkehrsteilnehmer ausgerichtet und in der Lage sein, die gesamte Reisekette einschließlich der erforderlichen Tarifinformationen aus einem Guss zu vermitteln. Darüber hinaus ist zukünftig eine dynamische Fahrgastinformation – insbesondere im SPNV – als Standard der Fahrgastinformation anzusehen.

Erreichbarkeit des Unternehmens

Die Erreichbarkeit des Verkehrsunternehmens bzw. eines durch das Verkehrsunternehmen Beauftragten muss gewährleistet werden, um in erster Linie Fahrplan- und Tarifauskünfte zu erhalten, darüber hinaus jedoch auch zur Wahrung „weicher“ Kundenansprüche wie z. B. Sicherheit und Zuverlässigkeit. Die breite Schicht der anzusprechenden Personenkreise macht dabei einen nahezu „Rundum-die-Uhr-Service“ unter Einhaltung einer konstant hohen Informationsqualität unabdingbar.

Dabei ist es sinnvoll, dem Kunden über ein und demselben Kanal einen Weg zur Beschwerdennahme, für Mängelmeldungen bis hin zu Reservierungsdiensten und Fundbürobetrieb offen zu halten.

Sauberkeit

Sauberkeit ist ein wichtiges Ziel, um den SPNV attraktiver zu gestalten. Die eingesetzten Fahrzeuge wie auch die Haltestellen sollen einem sauberen und gepflegten Erscheinungsbild genügen. Beschwerden über mangelnde Sauberkeit müssen die Verkehrsunternehmen umgehend nachgehen, insbesondere wenn sich verschiedene Beschwerdeführer zum gleichen Beschwerdegegenstand äußern. Sofern sich Probleme mangelnder Sauberkeit außerhalb des Zuständigkeitsbereichs der Verkehrsunternehmen befinden (z. B. an Haltestellen), ist ein entsprechender Informationsfluss zwischen den Beteiligten (z. B. Verkehrsunternehmen und Baulasträger) sicher zu stellen.

Sicherheit

Die Sicherheit an Bahnhöfen, Haltepunkten und in den Fahrzeugen muss gewährleistet sein. Dabei sind die Sicherheitsbedürfnisse bestimmter Nutzergruppen (z. B. Frauen, Kinder oder in der Mobilität eingeschränkter Personen) in besonderem Maße zu beachten. Wesentliche Aspekte hierbei sind:

- ausreichende Beleuchtung
- Einsicht und Meidung optisch abgetrennter Aufenthaltsräume
- gute Ein-/Ausstiegsmöglichkeiten
- Kontaktmöglichkeit zum Fahr-, Dienst- oder Sicherheitspersonal.

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

Beschwerdemanagement

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

7.2 Qualitätscontrolling

Gemeinsam mit den übrigen Zweckverbänden des Landes wird zur Zeit ein landesweites Qualitätscontrolling aufgebaut. Dieses orientiert sich an den vorhandenen Verkehrsverträgen der Zweckverbände. Angestrebt wird in diesem Rahmen eine stärkere Harmonisierung der Qualitätsanforderungen und des Qualitätscontrollings.

Aufgabe des Qualitätscontrollings

Die Formulierung von Qualitätszielen impliziert ein Instrumentarium zur Überwachung der Einhaltung der Qualitätsziele. Messung und Überwachung der Qualitätsziele (Qualitätscontrolling) sollen weitgehend standardisiert und zu den geringst möglichen Kosten durchgeführt werden. Dies spricht für ein zentrales Management der Qualitätssicherung, das ggf. verbundweit geregelt werden kann. Die möglichen Bausteine des Qualitätscontrollings sind:

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

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

Die Bausteine des Qualitätscontrollings werden im folgenden spezifiziert.

Nachweise der Verkehrsunternehmen

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

Auswertung betrieblicher Messdaten

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

Spezielle Qualitätsprüfungen

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 ehrenamtlich Informationen über Leistungs- und Servicequalität liefern. Während eines festgelegten Zeitraums führen sie bei jeder Fahrt mit Bussen und Bahnen ein sog. Qualitätsprotokoll, das für bestimmte Strecken oder Linien z. B. Fahrplanabweichungen, Reisebedingungen oder Information bei Verspätungen notiert. Zusätzlich geben die Qualitätstester am Ende der Testphase eine Bewertung der von ihnen untersuchten Nahverkehrsangebote anhand 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 einschlägiger Büros), jedoch ist dies entsprechend kostenaufwändig. Vorteilhaft ist, dass die Erhebungsergebnisse dann bereits in aufbereiteter und ausgewerteter Form übergeben werden.

Kundenbefragungen

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

Beschwerdemanagement

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

7.3 Qualitätssicherung im Wettbewerb

Der zukünftige Wettbewerb wird von Ausschreibungen und daraus resultierenden Verträgen geprägt sein. Der Zweckverband AVV und die Verkehrsunternehmen im Aachener Verkehrsverbund sind sich hierbei mit dem Land NRW und der Bezirksregierung Köln darin einig, dass Wettbewerb nicht als reiner Preiswettbewerb zu verstehen sein darf. Die Qualität muss als gleichberechtigtes Vergabekriterium neben dem Preis Berücksichtigung finden. Fest steht, dass im liberalisierten Verkehrsmarkt Service und Kundenorientierung zu den entscheidenden Größen werden. Die Aufgabe lautet: Bahnfahren muss gleichzeitig besser und günstiger werden – Einsparungen dürfen nicht auf Kosten der Qualität gehen. Dabei muss Qualitätssicherung sowohl die Belange der Kunden als auch die Anforderungen der Verkehrsunternehmen berücksichtigen.

Arbeitsgruppen der Aufgabenträger und der Verkehrsunternehmen setzten sich intensiv mit dem Thema „Qualität unter Wettbewerbsbedingungen im Rahmen von zukünftigen Ausschreibungen“ auseinander. Dabei wurde ein Maximalkatalog von Ausschreibungskriterien erarbeitet. Im Rahmen eines Filterprozesses, in dem die Kriterien unter dem Gesichtspunkt der Vertragsrelevanz, der Messbarkeit bzw. empirischer Prüfbarkeit, der statistischen Sicherheit, der Justiziabilität sowie der technischen und wirtschaftlichen Machbarkeit überprüft wurden, kristallisierten sich die im vorhergehenden Absatz näher beschriebenen Qualitätskriterien heraus. Hierbei waren die regionalen Differenzierungen (Ballungskerne und ländliche Bereiche), die Sichtweisen der städtischen wie regionalen Aufgabenträger sowie die Belange der im Verbundgebiet tätigen Verkehrsunternehmen zu berücksichtigen. Die Qualitätskriterien sollen, je nach Ausprägung, Niederschlag in den Ausschreibungen finden. Dabei sind sowohl die Aufgabenträger als auch die Verkehrsunternehmen gefordert – zum einen in der Vorgabe der Kriterien, zum anderen in der Erbringung der Leistung.

Bonus-Malus-Regelungen sind ein bedeutender qualitätssichernder Bestandteil von zukünftigen Verkehrsverträgen und können erst dann einen Beitrag zur Qualitätssicherung im ÖPNV leisten, wenn Verkehrsleistungen im Rahmen von Ausschreibungs- und Vergabeverfahren zwischen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen vereinbart werden. Die Bonus-Malus-Regelungen müssen sich am Ausschreibungsgegenstand orientieren und werden im Rahmen des Ausschreibungsverfahrens auf der Grundlage der Qualitätsziele des NVP entwickelt. Bonus-Malus-Regelungen können mit den Verkehrsunternehmen sinnvoll erst dann vereinbart und angewendet werden, wenn die Einhaltung der vorgegebenen Qualitätsziele objektiv nachgewiesen werden können. Hierzu bedarf es in einer 2. Realisierungsstufe vorgesehener statistisch sicherer und justiziabler Messverfahren. Der Zweckverband AVV unterstützt die Absicht des Landes NRW und der Bezirksregierung Köln, die Qualitätssicherung an möglichst weitgehend vereinheitlichten und überregional abgestimmten Standards auszurichten.

7.4 Übergangsregelungen

Die Ausschreibung und vertragliche Vereinbarung von Verkehrsleistungen ist im Verbundgebiet des AVV bisher nicht erfolgt. Die Laufzeit bestehender Vertragsverhältnisse, eine sich im Entwicklungsprozess befindende Formulierung der Rahmenbedingungen durch die EU und darüber hinaus die Dynamik der verkehrspolitischen Entwicklungsansätze in der Region machen deutlich, dass zur Einleitung des Wettbewerbs Übergangsfristen dringend erforderlich sind.

Im Rahmen einer **1. Realisierungsstufe** ist vorzusehen, das Qualitätscontrolling soweit wie möglich auf bereits vorliegende Informationen abzustützen. Die dadurch ansprechbaren Qualitätsziele – Datenverfügbarkeit vorausgesetzt – sind in der nachfolgenden Übersicht dargestellt. Erfolgsvoraussetzung ist neben der Datenverfügbarkeit auch eine vertrauensvolle Zusammenarbeit von Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen. Zur Erfüllung dieser Controllingaufgaben ist es ggf. auch erforderlich, entsprechende personelle Voraussetzungen zu schaffen.

Abhängig von der Entwicklung des Wettbewerbs und aufbauend auf den Erfahrungen der 1. Realisierungsstufe wird es ggf. erforderlich, das Qualitätscontrolling im AVV im Rahmen einer **2. Realisierungsstufe** innerhalb der Laufzeit des NVP weiterzuentwickeln. Voraussetzung dafür ist die Messbarkeit der Kundenerwartungen einerseits wie auch andererseits der Kundenwahrnehmung.

Um die Einhaltung der Ziele der Qualitätssicherung zu gewährleisten, müssen die Leistungsangebote periodisch überprüft und anhand von Vergleichen beurteilt werden. Dieses soll in möglichst enger

Zusammenarbeit mit den Verkehrsunternehmen geschehen. Neben objektiv bewertbaren Kriterien (z. B. Leistungsangebot, Pünktlichkeit) soll die Einhaltung der Qualitätsziele unter Anwendung der oben aufgeführten Instrumente ermittelt werden.

Bausteine	Messverfahren				
	Nachweise der Verkehrsunternehmen	Auswertung betrieblicher Messdaten	Spezielle Qualitätsprüfungen (Qualitätstester)	Kundenbefragungen (Kundenbarometer)	Beschwerde-management
Infrastruktur					
Ausstattung und Zustand der Bahnhöfe und Haltepunkte			○		●
Fahrzeugausrüstung	●		○		●
Sauberkeit	●	●	○	○	●
Betrieb					
Leistungsangebot		●	○		●
Pünktlichkeit		●	○	○	●
Service					
Fahrgastinformation	●		○	○	●
Personal	●		○	○	●
Sicherheit			○	○	●
Legende:					
● 1. Realisierungsstufe					
○ 2. Realisierungsstufe					

Tab. 44: Messverfahren für die Qualitätssicherung im Aachener Verkehrsverbund

8 Zielkonzept

Einführung

Im Nahverkehrsplan hat der Zweckverband AVV die verkehrspolitischen Ziele und die angestrebten Bedienungs- und Qualitätsprofile für den SPNV vorzugeben. Anhand dieser Zielvorstellungen ist das Zielkonzept für die Entwicklung des SPNV in den nächsten fünf Jahren aufzustellen.

Das Zielkonzept für das zukünftige Leistungsangebot orientiert sich an den in Kapitel 4 beschriebenen Zielsetzungen und an den Ergebnissen der Analyse und Bewertung (Kapitel 6).

Als wesentliches Leitziel wird eine Steigerung des ÖPNV/SPNV-Anteils im regionalen und überregionalen Verkehr durch eine kundenorientierte Angebotsentwicklung angestrebt. Dieses soll insbesondere durch qualitative und quantitative Angebotsverbesserungen erreicht werden. Hierzu gehören:

- die Erhöhung der Erschließungswirkung der Schiene,
- die Verbesserung der Bedienungsqualität,
- die Verbesserung der Angebotsqualität und
- die Verbesserung der Serviceleistungen.

Erschließungswirkung: Der Zugang zum SPNV soll in erster Linie durch die Einrichtung neuer Haltepunkte und Streckenabschnitte, durch optimierte Verknüpfungen mit dem Bussystem, MIV, Fahrrad- und Fußwegesystem und, wenn erforderlich, durch die Verbesserung der Erreichbarkeit der Bahnhofsanlagen sichergestellt werden.

Bedienungsqualität: Die Bedienungsqualität wird im Wesentlichen durch die Betriebszeiten, die Zugfolgezeiten und die Systematisierung (Vertaktung/Verknüpfung) des Angebotes bestimmt. Für die Ausgestaltung des Angebotes gelten folgende Mindestanforderungen:

- Mindestbetriebszeit: 5.00 bis 23.00 Uhr
- mindestens 60'-Grundtakt für die Produkte RE und RB
- bedarfsorientierte Angebotsverdichtungen in der HVZ
- Taktraster 15'/30'/60' bzw. 20'/40'/60' bei S-Bahnen
- anspruchskonforme Gestaltung des Fahrplans
- minimierte Umsteigenotwendigkeiten (Durchbindung von Einzellinien)
- optimierte Verknüpfungen mit dem Bussystem
- optimierte Verknüpfungen zum Fernverkehr (Schienenfern- und Luftverkehr).

Angebotsqualität: Die Angebotsqualität wird im Wesentlichen durch

- die Produktstruktur,
- die bereitgestellten Fahrzeuge (Kapazitäten),
- die Zuverlässigkeit des Angebotes (Pünktlichkeit, Sicherheit) und
- eine benutzerfreundliche Ausgestaltung der Verkehrsanlagen

bestimmt. Ziel ist es, durch den Ausbau der Infrastruktur die Leistungsfähigkeit der Schienenstrecken zu erhöhen, die produktbezogenen Mindeststandards bei den Fahrzeugen einzuhalten und die Funktionalität, Zustand und Ausstattung der Verkehrsanlagen zu verbessern. Durch eine bedarfsorientierte Bereitstellung ausreichender Sitzplatzkapazitäten soll ein angemessener Reisekomfort sichergestellt werden.

Serviceleistungen: Ziel ist es, die Zugangsbarrieren zum SPNV durch Information und Kundenbetreuung sowie tarifliche und vertriebliche Maßnahmen abzubauen und die Akzeptanz durch geeignete Marketingmaßnahmen weiter zu erhöhen.

Die Umsetzung der aufgezeigten Ziele wird sich in starkem Maße an den vorhandenen finanziellen Handlungsspielräumen orientieren müssen.

Übersicht

Das Zielkonzept für die Entwicklung des SPNV-Leistungsangebotes gliedert sich in acht Bereiche:

Zielkonzept	
(8.1)	Übergreifende Planungen in NRW und in der Euregio Maas-Rhein
(8.2)	Integriertes Gesamtkonzept für die Regionalbahnen im AVV (Stufenplan „die euregiobahn “)
(8.3)	Zielkonzept Leistungsangebot 2008 <ul style="list-style-type: none"> • Netzkonzept • Linienkonzept • Angebotskonzept RegionalExpress • Angebotskonzept Regionalbahn und S-Bahn
(8.4)	Zielkonzept Infrastruktur 2008 <ul style="list-style-type: none"> • Streckennetz • Bahnhöfe und Haltepunkte • Verknüpfung der Verkehrssysteme
(8.5)	Zielkonzept Schienenverkehr 2013
(8.6)	Ausbaustufen
(8.7)	Zielkonzept Verbundtarif und Vertrieb
(8.8)	Zielkonzept Service und Information

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

SPNV-Planung in Nordrhein-Westfalen

Mit mehr als 100 Mio. Zugkilometern pro Jahr bilden die Nahverkehrszüge in Nordrhein-Westfalen eines der dichtesten Zugangebote des Schienenpersonennahverkehrs (SPNV) in Deutschland. Bereits seit 1998 verkehren landesweit alle Nahverkehrszüge (RegionalExpress, RegionalBahn und S-Bahn) im so genannten "Integralen Taktfahrplan (ITF)". Die zweite Stufe des ITF wurde zum Dezember 2002 umgesetzt. Das Liniennetz des SPNV-Regionalverkehrs in NRW ist für den Fahrplanzustand Dezember 2004 in der Abbildung 45 wiedergegeben.

Das neue ÖPNV-Gesetz in NRW hat die Gründung einer gemeinsamen Managementgesellschaft für den Schienenpersonennahverkehr vorgegeben. Eine gemeinsam von den neun Zweckverbänden und dem Land Nordrhein-Westfalen gegründete Agentur Nahverkehr NRW GmbH soll bei der Fahrgastinformation, der Fahrplanabstimmung, einer NRW-weiten Qualitätssicherung und der Festlegung von Qualitätsstandards sowie in Vergabe- und Wettbewerbsfragen bzw. Tarif- und Vertriebsfragen eine koordinierende Funktion übernehmen. Sie betreibt ebenfalls die Entwicklung des NRW-Tarifs.

Die landesweite Planung für den SPNV Nordrhein-Westfalens wird im Rahmen der Tätigkeiten der Agentur Nahverkehr NRW GmbH fortgeführt.

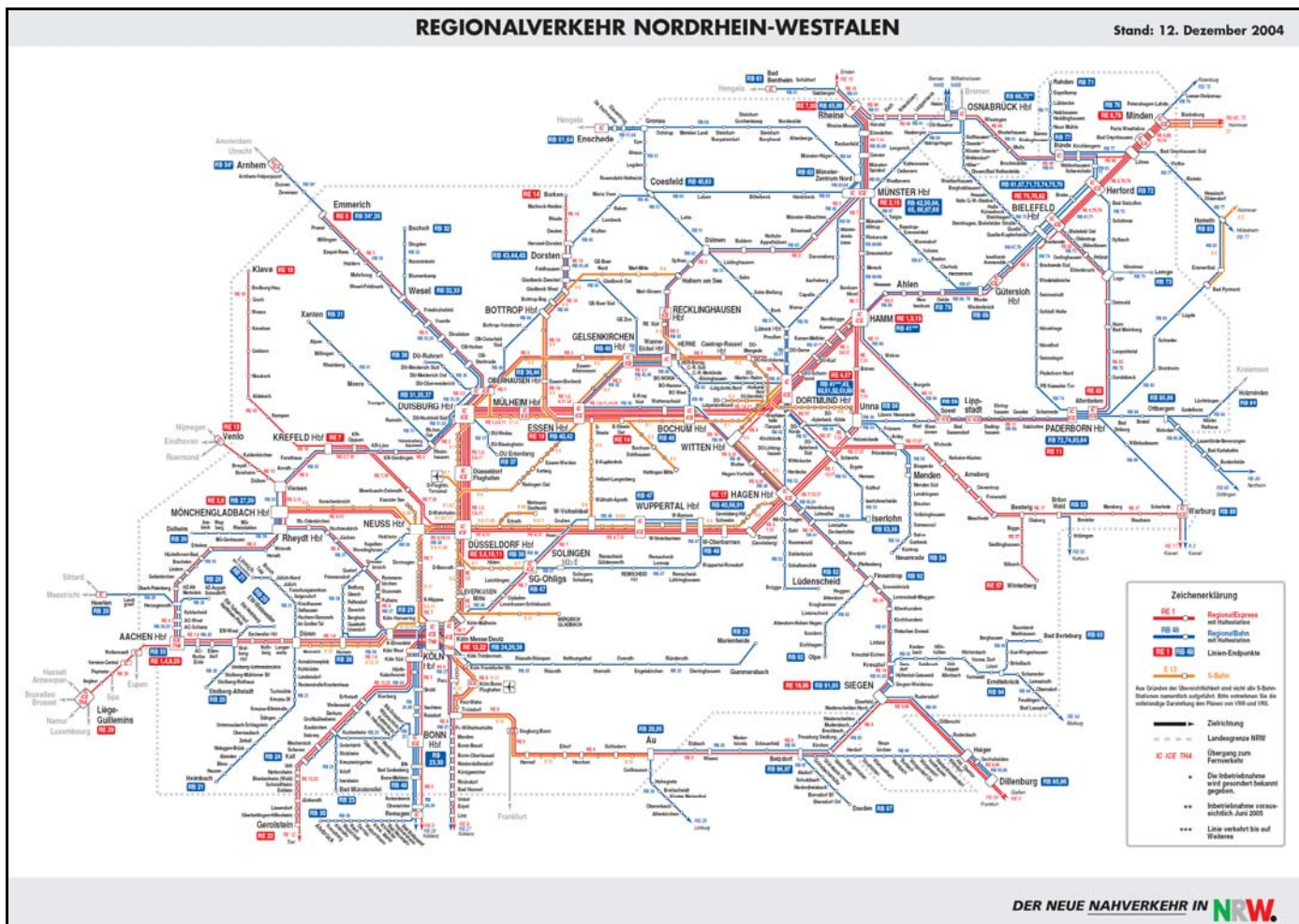


Abb. 45: Systemübersicht des SPNV in Nordrhein-Westfalen

Integrierte Gesamtverkehrsplanung IGVP (langfristiges Planungskonzept)

Vor dem Hintergrund großräumiger Veränderungen in den nächsten Jahren im Fernverkehr sowie des beabsichtigten euregionalen Ausbaus der Schienenverkehrswege und der Infrastruktur müssen langfristige Überlegungen zur Sicherstellung und Ausweitung der Angebotsqualität angestellt werden.

Der Ausbau der SPNV-Infrastruktur ist aufgrund unzureichender Streckenkapazitäten und eines deutlich gestiegenen Verkehrsbedarfs in allen Verkehrssparten (SPNV, Fernverkehr, Güterverkehr) für eine konfliktfreie Abwicklung der künftigen Verkehre unverzichtbar. Aus diesem Grund wurde von Seiten des AVV in Abstimmung mit den ÖPNV-Aufgabenträgern und den betroffenen Kommunen eine langfristige Gesamtkonzeption zur Aufnahme in den IGVP NRW angemeldet. Der Ausbau der SPNV-Infrastruktur im Verkehrsgebiet des AVV enthält im Wesentlichen folgende Elemente:

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

Die zur IGVP angemeldeten streckenbezogenen Maßnahmen sind der Abbildung 46 zu entnehmen.

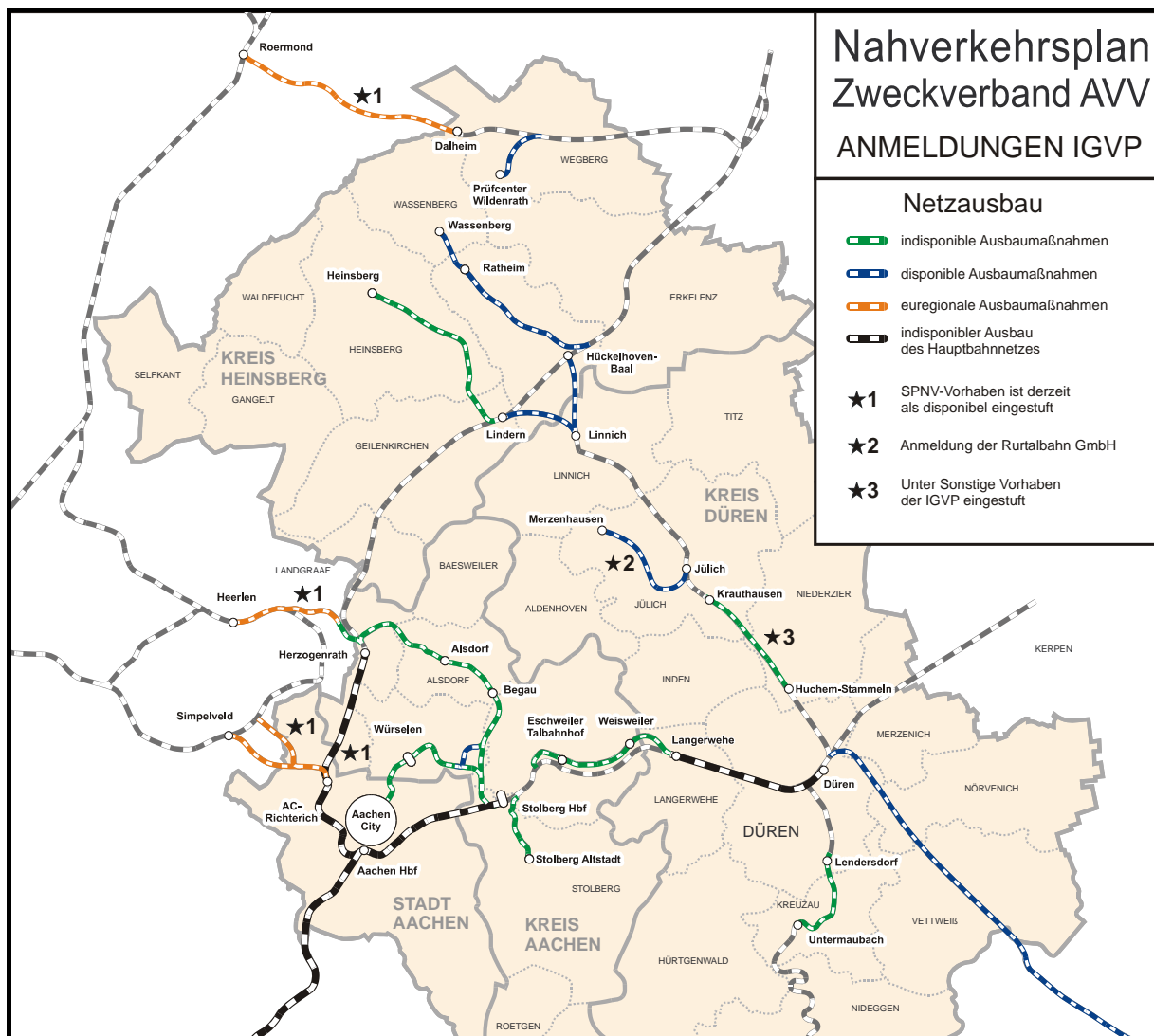


Abb. 46: Anmeldungen des AVV zur IGVP NRW, Zielhorizont 2015

Unter Ansatz eines landesweit einheitlichen Bewertungsverfahrens werden aus den Anmeldungen heraus unter Berücksichtigung verschiedener Disponibilitätskriterien durch das Land NRW die Maßnahmen für den Infrastrukturbedarfsplan NRW entwickelt. Er soll künftig die Basis zur Förderung von Ausbaumaßnahmen durch das Land NRW bilden.

Der weitere Ausbau der **euregiobahn** (Kernnetz und erweitertes Kernnetz) inklusive der Strecke Lindern – Heinsberg ist seitens des Landes NRW als indisponibel eingestuft worden.

Die Flugplatzschleife bei Merzbrück wurde von Seiten des Landes NRW als disponibel eingestuft.

Grenzüberschreitende Planungen in der Euregio Maas-Rhein

Eine wichtige Grundlage für Aktivitäten auf euregionaler Ebene wurde durch die Einrichtung einer ÖV-Plattform der zuständigen Behörden geschaffen. Die euregionalen zuständigen Behörden und ausführenden Nahverkehrsunternehmen sollen die Plattform nutzen, um Ziele, Maßnahmen und Finanzierungsmodelle für einen grenzüberschreitenden ÖPNV in der Euregio Maas-Rhein zu entwickeln.

Die ÖV-Plattform verfolgt sechs Grundgedanken:

- 1) Entwicklung gemeinsamer Zielvorstellungen
- 2) Konkretisierung und Diskussion vorliegender Konzepte für ein zukünftiges euregionales Schienennetz
- 3) Konkretisierung und Diskussion der Überlegungen für ein euregionales Ticket- und Tarifsystem
- 4) Erarbeitung eines grenzüberschreitenden Nahverkehrsplans (ENVP)
- 5) Erarbeitung eines realisierbaren Stufenkonzepts zur Umsetzung von Einzelmaßnahmen
- 6) Erarbeitung eines Finanzierungsprogramms.

Die möglichen Handlungsfelder der ÖV-Plattform lassen sich konkretisieren zu:

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

Parallel zur ÖV-Plattform „der Behörden“ arbeiten auf der operativen Ebene bereits seit mehreren Jahren die Verkehrsträger im „Network PUBLIC TRANSPORT“ -eine ständige Konferenz der Verkehrsunternehmen aus den drei beteiligten Nationen unter der Federführung des Aachener Verkehrsverbundes- zusammen. Die Arbeitsfelder des Network PUBLIC TRANSPORT betreffen die Umsetzung der Zielvorgaben der Aufgabenträger (Behörden), insbesondere

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

Der als „mobility euregio“ im März 2004 erstmalig herausgegebene dreisprachige Netzplan stellt den Kooperationsumfang bildlich dar. Er integriert den gesamten Schnellverkehr (Bahn//Schnellbus) der euregionalen Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen in einer homogenen, grenzüberschreitenden Produkt- und Angebotsstruktur.

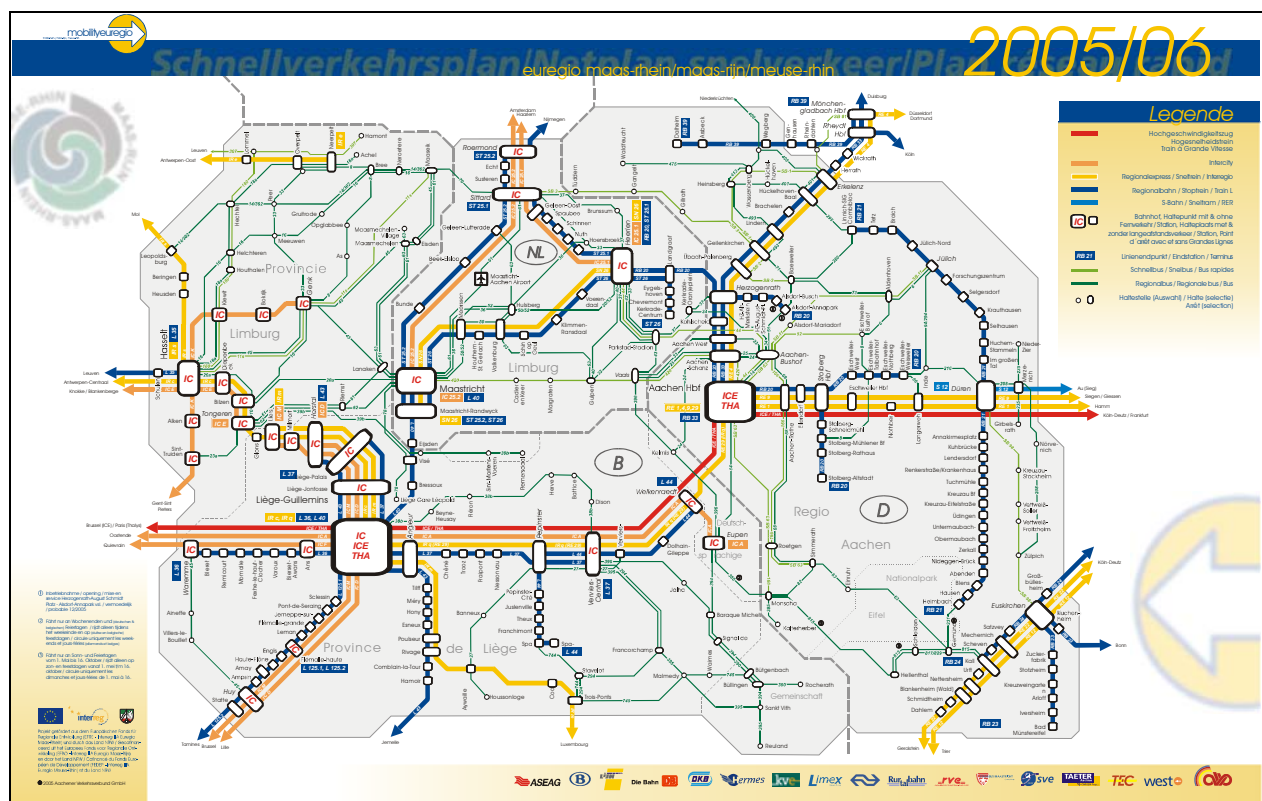


Abb. 47: Grenzüberschreitender Schnellverkehr in der Euregio Maas-Rhein (3.Ausgabe, 2005/06)

8.2 Integriertes Gesamtkonzept für die Regionalbahnen im AVV

Mit der Unterzeichnung eines *Rahmenvertrages zur Sicherung von Schienenstrecken in der Region Aachen und zur Neuordnung der RegionalBahn im AVV* am 1. September 1999 wurden die Grundlagen für ein integriertes Gesamtkonzept für den künftigen Schienenverkehr im AVV geschaffen. Vertragspartner sind:

- Land Nordrhein-Westfalen
- Zweckverband Aachener Verkehrsverbund
- DB Netz AG
- Deutsche Bahn AG
- DB Regionalbahn Rheinland GmbH
- EVS EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH.

Der Rahmenvertrag beinhaltet die verpflichtende Einigung aller Vertragspartner auf die Bedingungen für den Betrieb des SPNV und des schienengebundenen Güterverkehrs, die Sicherung und den Ausbau des Streckennetzes im AVV und die Ausschöpfung von Synergieeffekten durch Kooperation der Beteiligten. Insbesondere liefert er jedoch den Grundstein für eine komplette Neuordnung des Regionalbahnangebotes im AVV, dessen Kernstück die Verschmelzung des bestehenden Leistungsangebotes mit dem Ausbaukonzept der „RegionalBahn Aachen“ ist.

Die vollständige Neuordnung des Produktes Regionalbahn im Bereich der DB-Strecken im AVV unter Einbeziehung neuer Schienenstrecken mit neuen Haltepunkten trägt den Namen „die **euregiobahn**“. Das neuartige Bedienungs- und Fahrzeugkonzept der **euregiobahn** ermöglicht es, neue Strecken mit neuen Haltepunkten in die regionale Schienenverkehrsbedienung schrittweise einzubeziehen. Durch optimierte betriebliche Zwischenkonzepte, insbesondere aber durch die Anwendung des Flügelzugprinzips (Flügeln und Kuppeln von Zugverbänden) entstehen erhebliche Synergieeffekte. Infrastrukturelle Engpässe werden vermieden, Umsteigezwänge werden auf ein Mindestmaß reduziert.

Mit der **euregiobahn** wurde ein neues, flexibles und ausbaufähiges System der Regionalbahnen im Gebiet des AVV installiert. Die **euregiobahn** übernahm auf dem elektrifizierten DB-Netz im AVV einen Teil des bestehenden Produktes RegionalBahn (10. Juni 2001).

Die Neuordnung der Regionalbahnen im AVV wurde eingeleitet, als im Rahmen des ITF2 am 15.12.2002 eine neue S-Bahn-Linie (S 13, heute S 12) zwischen Düren und Köln in Betrieb ging, die wiederum die Funktion der RegionalBahn in diesem Abschnitt übernahm.

Die verkehrliche Sinnhaftigkeit des Gesamtprojektes **euregiobahn** (im Endausbau) wurde mittels einer *Standardisierten Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des öffentlichen Nahverkehrs* durch einen externen Gutachter nachgewiesen (September 2002).

Für das System **euregiobahn** ist ein vierstufiger Ausbau vorgesehen. Im Rahmen einer umfangreichen verkehrsplanerischen Untersuchung ist ein angepasstes Buslinienetz konzipiert worden (Juli 2003). Dieses Busliniennetz ist auf den Zustand Endausbau der **euregiobahn** ausgerichtet.

1. Ausbaustufe **euregiobahn** (abgeschlossen)

Die **1. Ausbaustufe** der **euregiobahn** wurde zum Fahrplanwechsel im Juni 2001 umgesetzt. Die Linienführung der aus Heerlen kommenden und bis dahin in Aachen Hbf endenden Züge der herkömmlichen Linie H1 (RB 28 Heerlen – Aachen) wurde bis nach Stolberg Altstadt verlängert. Durch ein zusätzliches Zugpendel wurde das Angebot zunächst auf dem Streckenabschnitt Aachen Hbf - Stolberg Altstadt, seit 15.12.2003 zwischen Herzogenrath und Stolberg Altstadt auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet.

2. Ausbaustufe euregiobahn (in Realisierung)

Die 2. Ausbaustufe der euregiobahn beinhaltet folgende Netzausweitungen:

- **Stolberg Hbf – Eschweiler Talbahnhof – Weisweiler** (reaktiviert am 11.09.2004)
- **Weisweiler – Langerwehe** (Neubau von ca. 3 km Streckenlänge)
- **Herz'rath - Alsdorf-Annapark - Mariadorf - Begau - Stolberg Hbf. (-Eschweiler Hbf)**
(Abschnitt Herzogenrath Bf - Herzogenrath-August-Schmidt-Platz: 12.12.2004.
Abschnitt Herzogenrath-August-Schmidt-Platz – Alsdorf-Annapark: 11.12.2005)
- **Herzogenrath – Lindern – Heinsberg** (Reaktivierung)
- **Heerlen – Sittard** (technische Anpassung und betriebliche Umgestaltung).

Alle neuen bzw. reaktivierten Stationen und Haltepunkte entlang der Strecken sollen (bis auf technisch bedingte Ausnahmen) zeitgleich zur Inbetriebnahme der Netzausweitungen in Betrieb gehen. Die Ausgestaltung der Haltepunkte erfolgt gemäß den Zielvorgaben für Bahnhöfe und Stationen (s. 4.2.4, Tab. 12). Die Länge der Bahnsteige ergibt sich aus den verkehrlichen Erfordernissen und ist dementsprechend im Einzelfall zu dimensionieren.

Stolberg Hbf – Eschweiler Talbahnhof – Weisweiler (11. September 2004)

In Stolberg werden die Zügeinheiten der euregiobahn geflügelt. Jeweils im 30'-Takt erfolgt dann die Bedienung der Streckenabschnitte nach Stolberg Altstadt und Weisweiler.

Auf dem für den SPNV reaktivierten Streckenabschnitt Stolberg Hbf - Weisweiler befahren die Züge die bislang nur dem Güterverkehr dienende Bahnstrecke Stolberg Hbf - Weisweiler. Folgende fünf neue Haltepunkte wurden auf diesem Streckenabschnitt eingerichtet:

- Eschweiler-Aue (Ausbau geplant in Verbindung mit der Inbetriebnahme des Neubauabschnitts Weisweiler – Langerwehe)
- Eschweiler-Talbahnhof/Raiffeisen-Platz (Reaktivierung)
- Eschweiler-West
- Eschweiler-Nothberg
- Eschweiler-Weisweiler (Reaktivierung).

An den Haltepunkten Eschweiler-West, Eschweiler-Talbahnhof/Raiffeisen-Platz und in Eschweiler-Weisweiler wird das Busangebot systematisch mit dem Schienenverkehr verknüpft.

Weisweiler – Langerwehe (Neubau von ca. 3 km Streckenlänge)

Auf der Neubaustrecke sollen die in Weisweiler endenden Züge im 30-Minuten-Takt bis Langerwehe verlängert werden. Jeweils einmal pro Stunde enden die Fahrten in einem neu zu bauenden Stumpfgleis in Langerwehe bzw. werden nach Düren weitergeführt. Nach Fertigstellung der infrastrukturellen Voraussetzungen (3. Gleis Langerwehe - Düren) sollen alle Züge bis nach Düren verlängert werden, so dass sich ein 30 Minuten-Takt ergibt. Ab Düren ist eine Durchbindung der euregiobahn nach Jülich/Linnich in Kooperation mit der Rurtalbahn geplant.

Die Neubaustrecke zwischen Langerwehe und Weisweiler ist inzwischen planfestgestellt. Die Finanzmittel für diese Strecke sind eingeplant. Der Baubeginn ist noch in 2005 vorgesehen.

Herzogenrath – Alsdorf-Annapark - Mariadorf - Begau - Stolberg Hbf. (- Eschweiler Hbf)

An dem zu reaktivierenden Ast zwischen Herzogenrath Hbf, Alsdorf-Annapark und Stolberg Hbf sollen insgesamt sieben bis acht neue Haltepunkte entstehen:

- Herzogenrath-Alt-Merkstein (am 12.12.2004 eröffnet)
- Herzogenrath-August-Schmidt-Platz (am 12.12.2004 eröffnet)
- Alsdorf-Busch (Eröffnung am 11.12.2005)
- Alsdorf-Annapark (Eröffnung am 11.12.2005)
- Alsdorf-Kellersberg (Reaktivierung)
- Alsdorf-Mariadorf (Reaktivierung)
- Alsdorf-Begau (Reaktivierung)
- Eschweiler-St. Jöris (optional).

Die Reaktivierung der Ringbahn zwischen Herzogenrath und Stolberg ist in Abhängigkeit von der technischen und finanziellen Machbarkeit abschnittsweise vorgesehen:

- Abschnitt 1:** Inbetriebnahme des Abschnitts Herzogenrath Hbf bis Herzogenrath-August-Schmidt-Platz ab 12.12.2004 im Stundentakt.
- Abschnitt 2:** Verlängerung bis Alsdorf-Annapark (- Alsdorf-Mariadorf / Alsdorf-Begau). Die Verknüpfung mit dem lokalen und regionalen Busverkehr erfolgt im wesentlichen am neuen Verknüpfungspunkt Alsdorf-Annapark.
- Abschnitt 3:** Verlängerung bis Stolberg Hbf, Überlagerung des Stundentaktes bis Alsdorf-Annapark (- Mariadorf/Begau) mit dem Stundentakt zwischen Herzogenrath - und Stolberg Hbf. (Neues Stumpfgleis im Bf. Stolberg Hbf). Damit ergibt sich auf dem Abschnitt Herzogenrath Hbf bis Alsdorf-Annapark (- Alsdorf-Mariadorf / Alsdorf-Begau) ein 30-Minuten-Takt.
- Abschnitt 4:** Verlängerung bis Eschweiler Hbf. Die Verlängerung bis Eschweiler setzt den Erhalt der dort vorhandenen Überholmöglichkeiten sowie entsprechende freie Trassen auf der Hauptbahn voraus.

Hauptverknüpfungspunkte zum Busnetz werden die Haltepunkte Herzogenrath-August-Schmidt-Platz, Alsdorf-Annapark, Stolberg Hbf und Eschweiler Hbf.

Herzogenrath - Lindern – Heinsberg (Reaktivierung von ca. 12,2 km Streckenlänge)

Für die Strecke Lindern - Heinsberg ist beabsichtigt, sie in das verkehrliche Gesamtkonzept der **euregiobahn** im Rahmen der 2. Ausbaustufe zu integrieren und bis nach Aachen zu führen. Die Bedeutung dieser Maßnahme wurde im Rahmen einer standardisierten Bewertung nachgewiesen. Die Finanzierung ist derzeit nicht abschließend geklärt. Am reaktivierten Ast zwischen Lindern und Heinsberg sollen insgesamt sieben neue Haltepunkte entstehen:

- Randerath (Reaktivierung)
- Horst (Option)
- Porselen (Reaktivierung)
- Dremmen (Reaktivierung)
- Oberbruch (Reaktivierung)
- Heinsberg Kreishaus
- Heinsberg Busbahnhof (Reaktivierung).

Die Ausdehnung des Schienenverkehrs in der Region Heinsberg ist mit einer Anpassung des Busnetzes verbunden. Die Verknüpfung mit dem lokalen und regionalen Busverkehr soll an einem neuen Verknüpfungspunkt in Heinsberg am Busbahnhof bzw. am Haltepunkt Heinsberg Kreishaus erfolgen.

Heerlen – Sittard/Maastricht (technische und betriebliche Umstellung)

Als weiteres Element der 2. Ausbaustufe ist die Verlängerung der Strecke Herzogenrath – Heerlen bis nach Sittard vorgesehen. Die zur internationalen Ausweitung des Ausbaukonzeptes erforderlichen Planungen sind in verkehrspolitischer wie auch in technischer Hinsicht bereits weit vorangeschritten.

Zwischen Herzogenrath und Sittard sind insgesamt zehn Haltepunkte vorgesehen. Sie werden im Stundentakt angefahren:

- Eyselshoven-Nord (Neubau)
- Landgraaf (Bestand)
- Heerlen-Ost (Neubau)
- Heerlen (Bestand)
- Heerlen-Woonboulevard (Neubau)
- Hoensbroek (Bestand NS)
- Nuth (Bestand NS)
- Schinnen (Bestand NS)

- Spaubeek (Bestand NS)
- Geleen-Ost (Bestand NS).

In Sittard erfolgt der Anschluss an den IC-Verkehr der niederländischen Staatsbahnen.

3. Ausbaustufe euregiobahn

Mit der 3. Ausbaustufe soll die euregiobahn von Alsdorf Mariadorf über Würselen hinaus bis Aachen Bushof verlängert werden (30'-Takt). Durch ein zusätzliches Zugpaar soll das Zugangebot auf dem Abschnitt Würselen – Aachen auf einen 15'-Takt verdichtet werden.

Die vorläufige Ausbauplanung beinhaltet die Neueinrichtung von 10 bis 11 Haltepunkten:

- Würselen-Merzbrück (Flugplatz/Gewerbegebiet)
- Würselen-Aachener Kreuz
- Würselen-Weiden
- Würselen-Aquana
- Würselen-Markt
- Aachen Haaren (optional)
- Aachen-Prager Ring
- Aachen-Grüner Weg
- Aachen-Nord
- Aachen-Hansemanplatz
- Aachen Bushof.

Die gesamte Streckenausbaulänge von ca. 15,1 km umfasst 6,1 km bestehende Gleisstrecken und 8,1 km Neubaustrecke. Ein Abschnitt von ca. 900 m Länge liegt im städtischen Aachener Raum zwischen dem ehemaligen Nordbahnhof und dem Bushof. Die verkehrstechnische Machbarkeit dieser Streckenführung wurde inzwischen nachgewiesen. Im Rahmen vertiefender verkehrstechnischer und städtebaulicher Untersuchungen müssen für eine verträgliche Linienführung der euregiobahn in diesem Bereich die Trasse gesichert und die Planungen (Entwurfs- und Ausbauplanung) konkretisiert werden.

Die Trassenführung am Flugplatz Merzbrück und einem dort angedachten Gewerbegebiet wird in Abhängigkeit von den Planungen der Stadt Würselen im Detail konkretisiert.

4. Ausbaustufe euregiobahn

Mit der 4. Ausbaustufe soll die euregiobahn von Aachen Bushof über Würselen hinaus im 30'-Takt bis Stolberg durchgebunden werden und mit einer veränderten Verknüpfung von Linienästen in Stolberg Hbf. über die Eschweiler Talbahn bis nach Düren verlängert werden. Auf dem Abschnitt Aachen Innenstadt - Würselen - Abzw. Quinx ergibt sich hiermit ein 15'-Takt. Im Zusammenhang mit der 4. Ausbaustufe soll im Bahnhof Stolberg Hbf. ein neuer Verknüpfungsbahnhof geschaffen werden, der ein Umsteigen zwischen den Linien der euregiobahn am selben Bahnsteig und unabhängige Ein- und Ausfahrmöglichkeiten von der Hauptbahn schafft. Weiterhin ist auch der Bau einer direkten Verbindungskurve aus Richtung Aachen in Richtung Stolberg Altstadt geplant, um das bisher notwendige und zeitraubende Kopfmachen im Stolberger Güterbahnhof zu vermeiden.

Flankierende Maßnahmen

Mit der Inbetriebnahme der neuen Streckenäste soll auch das Busnetz in den betroffenen Bereichen angepasst und optimal mit dem SPNV verknüpft werden. Die neuen Bus-Schiene-Verknüpfungspunkte werden gleichzeitig zu „Rendezvouspunkten“ für die Verknüpfung der Buslinien untereinander ausgebaut. Die Bahnsteighöhe beträgt bei allen neuen Haltepunkten 76 cm. Rampen und optimale Zugangsbedingungen erleichtern den Zugang für mobilitätsbehinderte Kunden. Viele der neuen Haltepunkte erhalten P+R-Anlagen. B+R-Anlagen gehören zur Grundausstattung eines jeden Haltepunktes.

8.3 Zielkonzept Leistungsangebot 2008

Im Planungszeitraum bis 2008 sollen weitere Verbesserungen und Angebotsausweitungen im Schienenverkehr erreicht werden. Die wesentlichen Ausbaumaßnahmen beziehen sich auf die Angebote des RE 29 von Aachen nach Lüttich sowie der Regionalbahn-Produkte **euregiobahn** und Rurtalbahn. Die Planungen schließen euregionale Verbindungen in die Niederlande und nach Belgien ein. Das Zielkonzept 2008 für den AVV ist im folgenden wiedergegeben.

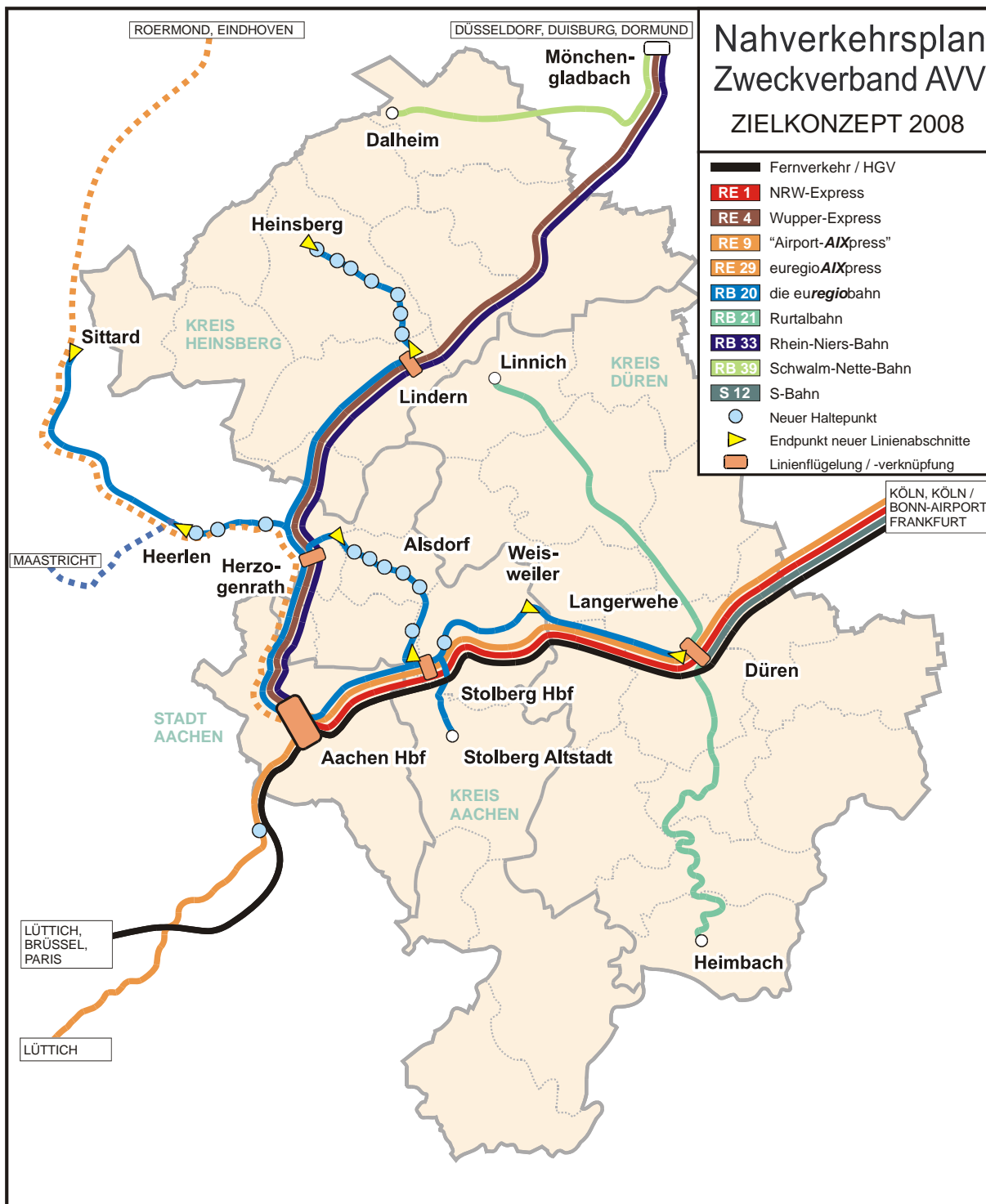
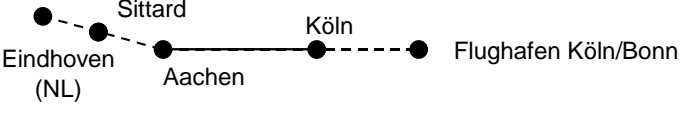
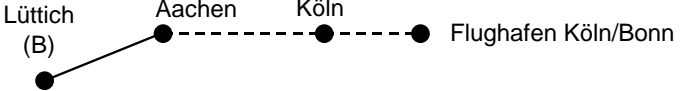
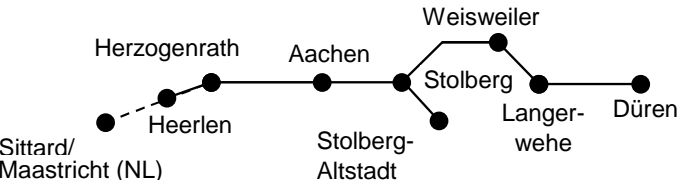
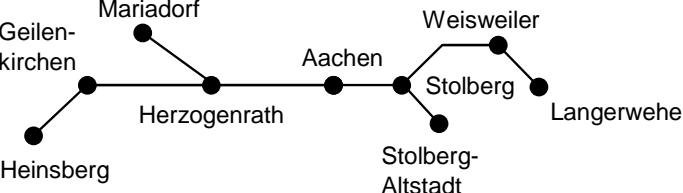
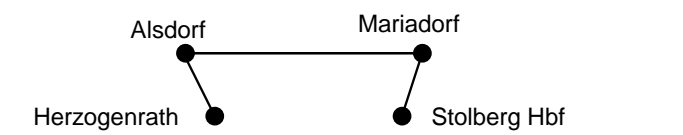

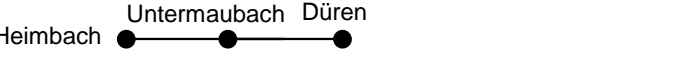


Abb. 48: Zielkonzept 2008 für den SPNV im AVV (Netzplan)

Linie		Linienweg (Optionen für Linienenerweiterungen gestrichelt dargestellt)	Takt im Gebiet AVV
RE 1	NRW-Express	Aachen ● ————— ● Hamm	60'
RE 4	Wupper-Express	Aachen ● ————— ● Dortmund	60'
RE 4 ■■■■■	IR - Ersatzverkehre	Aachen ● ● Düsseldorf	4 Zugpaare
RE 9	"Airport-AIXpress"		60'
RE 29	euregioAIXpress		60'
RB 20	die euregio bahn A		60'
RB 20	die euregio bahn B		60'
RB 20	die euregio bahn C		60'
RB 21	Rurtalbahn		30'/60'
RB 21	Rurtalbahn		30'/60'
RB 33	Rhein-Niers-Bahn	Aachen ● ————— ● Duisburg (Wesel)	60'
RB 39	Schwalm-Nette-Bahn	Dalheim ● ————— ● Mönchengladbach	60'/120'
S 12	S-Bahn	Düren ● — Köln — Siegburg — Au (Sieg)	60'/20'

Tab. 49: Zielkonzept 2008 für den SPNV im AVV (Linienverzeichnis)

Die Realisierung des Zielkonzepts 2008 setzt eine Reihe erforderlicher Maßnahmen im infrastrukturellen und im betrieblichen Bereich voraus, die im folgenden linienweise aufgeführt werden:

Angebotskonzept RegionalExpress 2008

Zielkonzept RegionalExpress 2008	Erforderliche Maßnahmen
<p>A RegionalExpress RE 1</p> <ul style="list-style-type: none"> • Keine strukturellen Angebotsveränderungen • Beschleunigung der Linie • Sicherung der Anschlüsse zur RE 4. 	<ul style="list-style-type: none"> • Abbau infrastruktureller Engpässe <ul style="list-style-type: none"> a) zur Verbesserung der Pünktlichkeit b) zur Optimierung der Übergänge in den Knoten Aachen und Düren c) zur Beschleunigung des Zugbetriebes.
<p>B RegionalExpress RE 4</p> <ul style="list-style-type: none"> • Keine strukturellen Angebotsveränderungen • Sicherung der Anschlüsse zur RE 1. 	<ul style="list-style-type: none"> • Anpassung der Kapazitäten an die Nachfrage • Durchgehender Einsatz von Doppelstockwagen • Einsatz modernisierten Fahrzeugmaterials für die IR-Ersatzverkehre (V-Züge).
<p>C RegionalExpress RE 9</p> <ul style="list-style-type: none"> • Neugestaltung der Linienführung im Kölner Raum und Anbindung des Flughafens Köln-Bonn • Beschleunigung der Linie (Sprinter) • Option zur Durchbindung über Sittard nach Eindhoven (NL). 	<ul style="list-style-type: none"> • Abbau infrastruktureller Engpässe <ul style="list-style-type: none"> a) zur Verbesserung der Pünktlichkeit b) zur Optimierung der Übergänge in den Knoten Aachen und Düren c) zur Beschleunigung des Zugbetriebes. • Einsatz leistungsfähigerer Zuggarnituren • Beschleunigung des Zugbetriebes. • Sicherung des Stromwechsellpunktes in Aachen Hbf • Ggfs. leit- und sicherungstechnische Anpassungen.
<p>D euregioA/Xpress RE 29</p> <ul style="list-style-type: none"> • Einführung des 60'-Taktes zwischen Aachen und Lüttich • Anbindung des neuen Haltepunktes Hergenrath • Option zur Durchbindung über Köln Hbf zum Flughafen Köln/Bonn im Zusammenhang mit einer betrieblichen Kopplung der Linien RE 9 und RE 29. 	<ul style="list-style-type: none"> • Neubau eines Haltepunktes in Hergenrath. • Sicherung des Stromwechsellpunktes in Aachen Hbf • Modernisierung / Erneuerung der Zuggarnituren.

Angebotskonzept Regionalbahn 2008

Zielkonzept RegionalBahn	Erforderliche Maßnahmen
<p>A euregiobahn RB 20</p> <p>1. Verlängerung der euregiobahn über Weisweiler hinaus bis</p> <p>a) nach Düren/Linnich Linie A im 60'-Takt</p> <p>b) nach Langerwehe Linie B im 60'-Takt</p> <p>d. h. 30'-Takt zwischen Weisweiler und Langerwehe.</p>	<p>1.1 Neubau der Verbindungsstrecke Weisweiler – Langerwehe.</p> <p>1.2 Neubau eines Stumpfgleises und eines zusätzlichen Bahnsteigs in Langerwehe.</p> <p>1.3 Herstellung der erforderlichen Weichenverbindungen im Bf Düren.</p> <p>1.4 Herstellung der erforderlichen leit- und sicherungstechnischen Voraussetzungen zur Abwicklung des SPNV und des Güterverkehrs auf der Talbahn und zur Eingliederung der Verkehre in die Hauptbahn in Langerwehe und Stolberg.</p>
<p>2. Einbeziehung der Ringbahn in das euregiobahn-Konzept:</p> <p>a) Durchbindung der euregiobahn Linie B bis nach Mariadorf.</p> <p>b) Einführung einer Pendelzuglinie euregiobahn Linie C zwischen Herzogenrath Bf und Stolberg Hbf über die Ringbahn mit Systemanschlüssen in den Bahnhöfen Herzogenrath und Stolberg (ggfs Durchbindung bis Eschweiler)</p> <p>d. h. 30'-Takt zwischen Herzogenrath und Mariadorf.</p>	<p>2.1 Reaktivierung der Ringbahn für den SPNV.</p> <p>2.2 Einrichtung von Haltepunkten in Alsdorf Busch, Annapark, Kellersberg, Mariadorf, Begau und ggfs. Merzbrück.</p> <p>2.3 Herstellung der erforderlichen leit- und sicherungstechnischen Voraussetzungen zur Abwicklung des SPNV und zur Eingliederung in die Hauptbahn.</p> <p>2.4 Modernisierung der Bahnübergänge auf der Ringbahn zwischen Herzogenrath Bahnhof und Stolberg Hbf.</p>
<p>3. Einbeziehung des Kreises Heinsberg in das regionale Bedienungskonzept der euregiobahn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Durchbindung der euregiobahn Linie B über Herzogenrath hinaus bis nach Heinsberg im 60'-Takt. 	<p>3.1 Herstellung der erforderlichen leit- und sicherungstechnischen Voraussetzungen im gesamten Streckenverlauf von Herzogenrath bis Heinsberg.</p> <p>3.2 Ausbau der Strecke Lindern – Heinsberg für den SPNV.</p> <p>3.3 Einrichtung von 6 neuen Haltepunkten (Randerath, Horst, Porselen, Dremmen, Oberbruch und Kreishaus).</p> <p>3.4 Verlängerung der Bahnstrecke bis Heinsberg Bushof und Einrichtung einer zentralen Bus-Bahn-Verknüpfungsanlage.</p>
<p>4. Anbindung der niederländischen Grenzregion an das Netz der euregiobahn:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verlängerung der euregiobahn über Heerlen hinaus bis Sittard • Option zur alternativen Durchbindung nach Maastricht. 	<p>4.1 Anpassung der Leit- und Sicherungstechnik.</p> <p>4.2 Abschnittsweise zweigleisiger Ausbau zwischen Heerlen und Landgraaf.</p> <p>4.3 Einrichtung von drei neuen Haltepunkten Eygelshoven, Heerlen Oost und Woonboulevard (NL).</p>

B Rurtalbahn RB 21	<ul style="list-style-type: none">• Herstellung der Weichenverbindungen von der Hauptbahn zu den Nordgleisen im Bahnhof Düren.
C Rhein–Niers-Bahn RB 33 <ul style="list-style-type: none">• Keine Angebotsveränderung.• Ggfs. Durchbindung mit RE 9 in Aachen Hbf bis Köln.	<ul style="list-style-type: none">• Einsatz zuverlässiger Triebzüge (Herbstlaubproblematik).• Anpassung der Kapazitäten an die Nachfrage (Doppeltraktion).
D Schwalm–Nette-Bahn RB 39 <ul style="list-style-type: none">• Keine Angebotsveränderung.	<ul style="list-style-type: none">• Sicherung der vorhandenen Infrastruktur in Hinblick auf eine mögliche spätere Durchbindung der Züge bis Roermond.
E S-Bahn S 12 <ul style="list-style-type: none">• Anpassung des Angebotes an die Nachfrage.	<ul style="list-style-type: none">• Infrastrukturelle Anpassungen im Zusammenhang mit Fußball WM 2006 - Maßnahmen möglich.

8.4 Zielkonzept Infrastruktur 2008

8.4.1 Streckennetz

Der Ausbau der Schienenverkehrsinfrastruktur bildet die wesentliche Grundlage zur Sicherung des Taktverkehrs (ITF) und zur geplanten Ausweitung der SPNV-Verkehrsleistung. Die Reduzierung der bestehenden Engpässe sind zur Gewährleistung einer hinreichenden Angebotsqualität bezüglich Reisesgeschwindigkeit, Pünktlichkeit und Reisekomfort dringend erforderlich.

Das Zielkonzept für den Ausbau der Schieneninfrastruktur im AVV steht in enger Analogie zur Maßnahmenkonzeption Zielkonzept 2008 und berücksichtigt den Zielzustand Ausblick 2013 (Kapitel 8.5). Darüber hinaus bedingt der zunehmende internationale Güter- und Fernverkehr eine gesamtheitliche Betrachtungsweise.

Das Maßnahmenpaket sieht streckenbezogene und punktuelle Ausbaumaßnahmen vor (Abbildung 50). Die dringend erforderlichen Infrastrukturmaßnahmen zur Aufrechterhaltung eines leistungsfähigen Zugbetriebes sind:

Infrastrukturmaßnahmen von besonderer Bedeutung:

- Ausbau der Leistungsfähigkeit der Strecke Aachen Grenze – Düren.
- Beseitigung akuter Kapazitätsengpässe im Personen- und Güterverkehr auf der Hauptstrecke Aachen - Geilenkirchen - Erkelenz - Düsseldorf, z .B. durch Teilung der Strecke in kürzere Blockabschnitte und Schaffung der Betriebsmöglichkeit im Gleiswechsel.
- Beihaltung des Stromwechsellpunktes in Aachen Hbf.
- Bau eines elektronischen Stellwerks Aachen Hbf (voraussichtlich Dezember 2006).
- Bau eines elektronischen Stellwerks (ESTW) in Grevenbroich zur Modernisierung der Leit- und Sicherungstechnik auf der Strecke Aachen – Mönchengladbach – Düsseldorf.
- Einrichtung von Einfahrzugstraßen am Aachener Hauptbahnhof (Gleise 7 und 8) für Züge in und aus Richtung Aachen West (Juli 2007).
- Sanierung des Buschtunnels: Neubau einer zweiten Tunnelröhre (wird z.Z. ausgeführt) und Wiederherstellung bzw. Sanierung der bestehenden Tunnelröhre zur Behebung bestehender akuter Engpässe und zur Erhöhung der Streckengeschwindigkeit.
- Bei Begradigung des Eschweiler Bogens zur Erhöhung der Streckenhöchstgeschwindigkeit sind die Überholmöglichkeiten am Eschweiler Hbf zu erhalten und die Bahnsteige auf 76 cm anzuheben.
- Bau eines Überholgleises an der Hauptbahn in Stolberg Hbf im Zuge des HGV-Ausbaus der Strecke Köln – Grenze D/NL.
- Wiederherstellung des Nordgleises Düren (Überholgleis).
- Herstellung von Kreuzungsmöglichkeiten in Düren für die Verbindung Aachen – Jülich und zurück bzw. für die Verbindung Jülich – Heimbach.

Eine Gesamtübersicht zu den bedeutenden Infrastrukturmaßnahmen gibt die nachfolgende Darstellung.



Abb. 50: Zielkonzept 2008 für den Ausbau der SPNV-Infrastruktur im AVV und im Umland

8.4.2 Zielkonzept Bahnhöfe und Haltepunkte 2008

Bahnhof / Haltepunkt	erforderliche Maßnahmen
<p>Aachen Hbf</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ausbau und grundlegende Modernisierung und Neugestaltung des historischen Bahnhofs im Rahmen der WM-Maßnahmen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Modernisierung des Bahnhofsgebäudes • Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes • Erhöhung der Bahnsteige auf eine Höhe von 76 cm • Schaffung behindertengerechter Zugänge (Aufzüge) • Sicherung des Stromwechsellpunktes im Aachener Hbf • Schaffung zusätzlicher Zufahrstraßen von Aachen West zu den Bahnsteiggleisen 7 und 8 im Zusammenhang mit dem Bau des ESTW Aachen • Verbesserung der Vertriebs-, Informations- und Leiteinrichtungen.
<p>Aachen Rothe Erde</p> <ul style="list-style-type: none"> • Grundlegende Modernisierung und Neugestaltung des Bahnhofs im Rahmen der Modernisierungsoffensive Nordrhein-Westfalen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Sanierung des Eingangsbereichs (Durchstich nach Osten) • Umgestaltung des Bahnhofsumfeldes (Bewirtschaftung, Kiosk) • Erhöhung der Bahnsteighöhe auf 76 cm • Erneuerung der Bahnsteigüberdachung • Schaffung eines behindertengerechten Zugangs (Aufzug) • Verbesserung der Vertriebs-, Informations- und Leiteinrichtungen.
<p>Düren</p> <ul style="list-style-type: none"> • Modernisierung des Bahnhofs. 	<ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Informations- und Leiteinrichtungen auf den Bahnsteigen der Rurtalbahn, sowie Sanierung der Bahnsteige • Modernisierung der Toilettenanlage.
<p>Erkelenz</p> <ul style="list-style-type: none"> • Modernisierung und Umbau des Bahnhofs im Rahmen der Modernisierungsoffensive Nordrhein-Westfalen. 	<ul style="list-style-type: none"> • Erneuerung der Bahnsteigüberdachung • Erhöhung der Bahnsteighöhe von Haus- und Inselbahnsteig auf 76 cm • Schaffung behindertengerechter Zugänge (Aufzüge) • Erhalt des dritten Gleises und der vorhandenen Weichenverbindungen.

<p>Herzogenrath</p> <ul style="list-style-type: none"> • Modernisierung und Umbau des Bahnhofs im Rahmen der Modernisierungsoffensive Nordrhein-Westfalen • Notwendige Anpassungen zur Aufnahme des Betriebes auf der Ringbahn 	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung behindertengerechter Zugänge (Aufzüge) • Erhöhung der Bahnsteighöhe auf 76 cm • Verbesserung der Informations- und Leiteinrichtungen • Ertüchtigung des Bahnsteiggleises 55 für den Personenverkehr auf der Ringbahn (Unabhängigkeit vom Betrieb auf der Hauptbahn).
<p>Hückelhoven-Baal</p> <ul style="list-style-type: none"> • Modernisierung des Haltepunktes 	<ul style="list-style-type: none"> • Schaffung planfreier Zugänge zum Bahnsteig (Aufzüge) • Erhöhung der Bahnsteighöhe auf 76 cm • Verbesserung der Informations- und Leiteinrichtungen.
<p>Kohlscheid</p> <ul style="list-style-type: none"> • Modernisierung und Umbau des Bahnhofs. 	<ul style="list-style-type: none"> • Einrichtung einer Fußgänger/- Radfahrerunterführung zur direkten Anbindung der Bahnsteigzugänge • Erhöhung der Bahnsteighöhe auf 76 cm • Einrichtung eines behindertengerechten Zugangs zum Bahnsteig Richtung Aachen (Einbau eines Aufzuges/Rampen im Bereich des Treppenaufgangs) • Verbesserung der Informations- und Leiteinrichtungen.
<p>Langerwehe</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Erreichbarkeit der P+R-Anlage • Bau eines zusätzlichen Stumpfgleises inklusive Bahnsteigkante • Optimierung der Umsteigesituation zwischen Bus und Bahn. 	<ul style="list-style-type: none"> • Bau einer Verbindungsbrücke vom P+R-Platz zum Nordbahnsteig • Schaffung behindertengerechter Zugänge (Rampen, ggf. auch Aufzüge) • Bau eines unabhängig von der Hauptbahn anfahrbaren Stumpfgleises inklusive Bahnsteig • Bau einer Verknüpfungsanlage Bus/Bahn am neuen Bahnsteig an der Nordseite des Bahnhofs.
<p>Übach Palenberg</p> <ul style="list-style-type: none"> • Modernisierung und Umbau des Bahnhofs im Zusammenhang mit dem Bau des ESTW Grevenbroich 	<ul style="list-style-type: none"> • Umgestaltung des Bahnhofsvorplatzes und Verbesserung der Anbindung des Bahnhofsbereichs • Erhöhung der Bahnsteighöhe auf 76 cm • Schaffung behindertengerechter Zugänge (Rampen, ggf. auch Aufzüge) • Verbesserung der Informations- und Leiteinrichtungen.
<p>Wegberg, Arsbeck, Dalheim</p> <ul style="list-style-type: none"> • Verbesserung der Fahrgastinformation am Haltepunkt 	<ul style="list-style-type: none"> • Ausstattung der Haltepunkte mit einer Beschallungsanlage.

Die Beseitigung der bahnsteiggleichen Zugänge an den Bahnhöfen Herrath und Wickrath (VRR) ist eine wesentliche Voraussetzung zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Strecke Aachen – Mönchengladbach. Sie wird als Infrastrukturmaßnahme im Rahmen der Fortführung des Integralen Taktfahrplans eingeplant.

8.4.3 Verknüpfung der Verkehrssysteme

Eine optimale Abstimmung der Verkehrsangebote an bedeutenden Verkehrsknoten ist eine zwingende Voraussetzung zur Schaffung eines leistungsfähigen Nahverkehrssystems. Die Verknüpfungspunkte selbst sind so zu gestalten, dass

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

Darüber hinaus sind in vielen Bereichen flankierende Maßnahmen, z. B. Möglichkeit des Fahrausweiserwerbs, B+R, P+R-Anlagen, behindertengerechte Zugänge notwendig. Neben der Abstimmung der Fahrpläne soll auch durch entsprechende Infrastrukturmaßnahmen (Anschlussicherungs-/ Fahrgastinformationssysteme) die Funktion der Haltestellen/Bahnhöfe aufgewertet werden. Die Zielvorstellungen für die Qualität der Verknüpfung und für die Ausstattung der Verknüpfungspunkte sind unter 4.2.3 bzw. 4.2.4 aufgeführt.

SPNV/ÖPNV: An wichtigen ausgewählten Haltepunkten muss eine abgestimmte Verknüpfung mit dem Busnetz hergestellt werden. Zur Sicherung eines reibungslosen Umsteigens mit kurzen Wegen sind flankierende Maßnahmen im kommunalen Straßenraum erforderlich. In der Abbildung 51 sind die Systemverknüpfungspunkte Bus/Bahn aufgeführt, an denen optimierte Übergänge zu schaffen bzw. beizubehalten sind. Eine Anschlussicherung ist dort vorzusehen.

Die Verknüpfung mit dem nationalen und internationalen Fernverkehr erfolgt schwerpunktmäßig über den Hauptbahnhof in Aachen. Weitere zentrale Verknüpfungspunkte außerhalb des Verbundgebietes sind ebenfalls für Verkehrsbeziehungen aus/in den AVV von besonderer Bedeutung:

- Köln Hbf
- Düsseldorf Hbf
- Lüttich Centraal Station
- Maastricht / Sittard
- Flughafen Düsseldorf
- Flughafen Köln/Bonn.

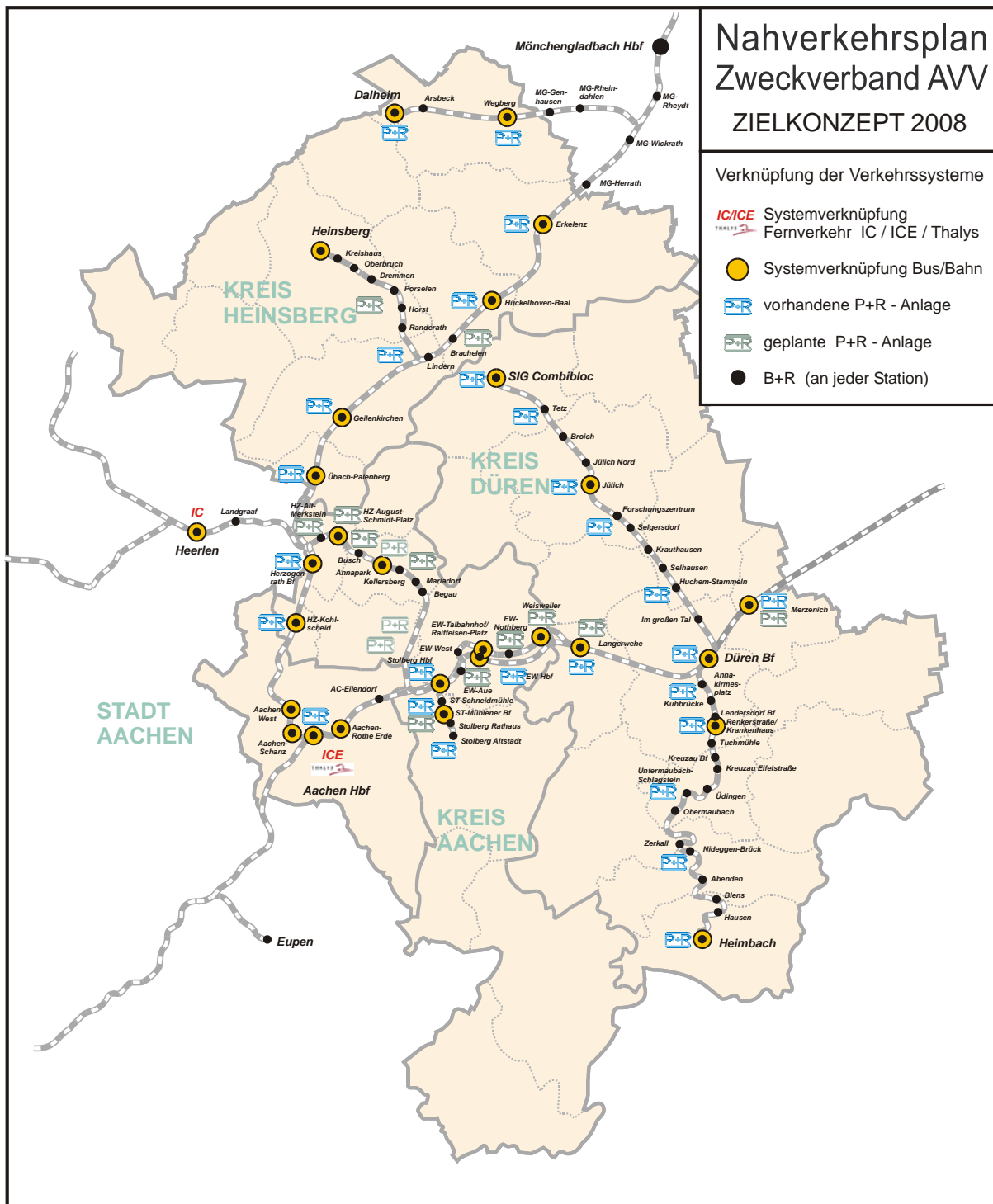


Abb. 51: Zielkonzept 2008: Verknüpfung der Verkehrssysteme im AVV

SPNV/IV: P+R und B+R: In Ergänzung zum ÖPNV sind Pkw und Fahrrad die wichtigsten Zubringer zum SPNV. Durch die Einrichtung von P+R, bzw. B+R-Anlagen wird die Schnittstelle vom Individualverkehr zum öffentlichen Verkehr qualitativ aufgewertet. B+R-Anlagen sollen an jedem Haltepunkt und Bahnhof vorhanden sein.

Die geplanten Ausweitungen von P+R-Anlagen im Gebiet des AVV sind nachfolgenderm aufgeführt. Die überschläglich ausgewiesene Anzahl der Stellplätze ist anhand der lokalen Rahmenbedingungen und dem zu erwartenden Fahrgastaufkommen zu dimensionieren.

Stadt/Gemeinde	Bahnhof / Haltepunkt	Bedienung im SPNV	Art	P+R - Stellplätze
Alsdorf	Alsdorf-Busch	die euregio bahn	Parkplatz	ca. 10
Alsdorf	Alsdorf-Kellersberg	die euregio bahn	Parkplatz	ca. 10
Alsdorf	Annapark	die euregio bahn	wird geprüft (ca. 60)	
Eschweiler	Weisweiler	die euregio bahn	Parkplatz	ca. 40
Eschweiler	Nothberg	die euregio bahn	Parkplatz	ca. 40
Eschweiler	Aue	die euregio bahn	Parkplatz	ca. 65
Eschweiler	Talbahnhof	die euregio bahn	derzeit liegen keine konkreten Planungen vor (ca. 200)	
Herzogenrath	August-Schmidt-Platz	die euregio bahn	Parkplatz	ca. 50
Herzogenrath	Alt-Merkstein	die euregio bahn	Parkplatz	ca. 50
Hückelhoven	Brachelen	RE 4, RB 33	Parkplatz	ca. 45
Langerwehe	Langerwehe	RE 1, RE 9	Ausweitung	ca. 135
Merzenich	Merzenich	S 12/13	Ausweitung	ca. 115
Stolberg	Mühlener Bahnhof	die euregio bahn	Ausweitung	ca. 80
Würselen	Merzbrück	die euregio bahn	Parkplatz	ca. 400
Würselen	Weiden (Jens-Otto-Krag-Straße.)	die euregio bahn	Parkplatz	ca. 75

Fahrradstationen: Fahrradstationen sind sichere und witterungsgeschützte Fahrradabstellanlagen an Bahnhöfen mit zum Teil umfangreichen fahrradspezifischen Zusatzdienstleistungen. Eine gezielte Förderung von Fahrradstationen in Nordrhein-Westfalen erfolgte ab 1995 durch die Auflage eines Programms der Landesregierung „100 Fahrradstationen in NRW“.

Am Bahnhof Düren besteht seit 1995 ein Fahrradparkhaus mit 120 Stellplätzen, das sein ursprünglich erweitertes Dienstleistungsspektrum (Wartung, Verleih) inzwischen auf die Aufbewahrung von Fahrrädern reduziert hat. Bei der Stadt Aachen existieren ebenfalls Impulse zur Errichtung eines Fahrrad-Servicecenters am Hauptbahnhof. Darüber hinaus kann an stark frequentierten größeren Bahnhöfen wie Herzogenrath, Eschweiler oder Erkelenz die Einrichtung von Fahrradstationen einen beachtlichen Mobilitätsvorteil bewirken. Voraussetzung für die erfolgreiche Einrichtung und den Betrieb von Radstationen ist, dass sich ein entsprechend geeigneter Träger findet.

Anschlussinformation

An wichtigen Verknüpfungspunkten ist die Einrichtung geeigneter Anlagen zur Anschlusssicherung Bus/Bahn und zur Fahrgastinformation geplant. Die Einrichtung von Anschlussinformationsanlagen ist zunächst für die Haltepunkte Aachen Hbf, Schanz, Düren und Eschweiler Talbahnhof geplant. Soweit verkehrsträgerübergreifend (Bus(Bahn)), sind solche Informationsanlagen ggfs. auch zu einer optimierten Disposition, z.B. durch das Busfahrpersonal zu verwenden. Die technischen, finanziellen und organisatorischen Rahmenbedingungen zur Realisierung werden zur Zeit geprüft.

8.5 Langfristiges Zielkonzept 2013

Die derzeitigen Planungen für den SPNV im AVV gehen von einer Entwicklungsperspektive aus, die den anschließenden Fünf-Jahres-Zeitraum 2008 bis 2013 umfasst. Sie wird im folgenden als Zielkonzept 2013 formuliert. Eine Übersicht zum Zielkonzept 2013 liefert die Abbildung 52. Die daraus resultierenden Ausbaumaßnahmen sind in den nachfolgenden Tabellen aufgeführt. Die Realisierungsaussichten für dieses Maßnahmenprogramm sind stark von den verfügbaren finanziellen und technischen Ressourcen abhängig und nur mit vereinten Kräften im politischen und fachplanerischen regionalen Konsens möglich.

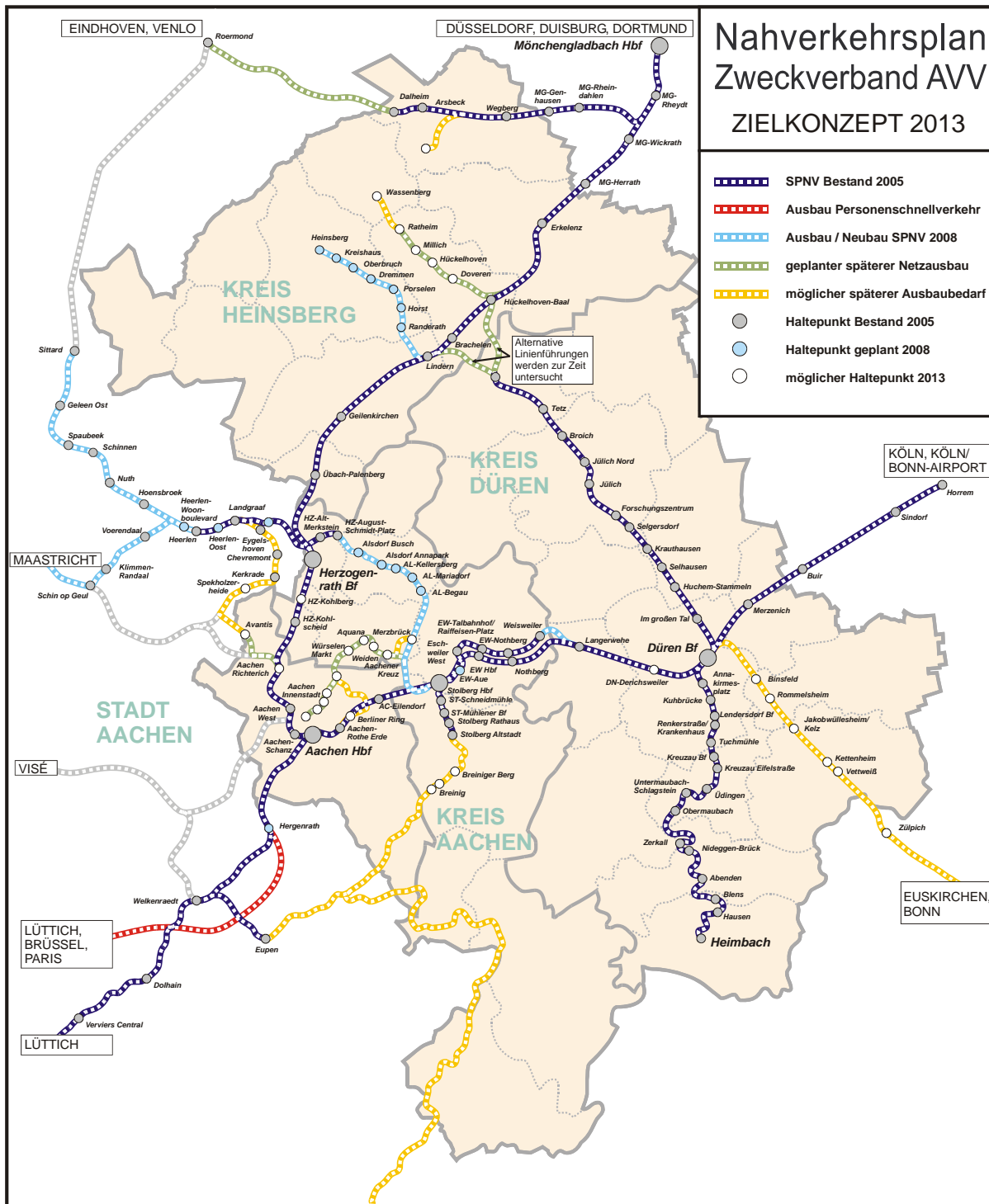


Abb. 52: Zielkonzept 2013 für den Ausbau des SPNV im Aachener Verkehrsverbund

Streckenbezogene Ausbaumaßnahmen
<p>Aachen Grenze - Stolberg - Langerwehe – Düren</p> <p>Drei- bis viergleisiger Ausbau, inkl. des Burtscheider Viaduktes, HGV-fähig, Ausbaugeschwindigkeit: 200 km/h.</p> <p>Drittes Gleis Langerwehe - Düren in Nordlage und Anbindung an die Hauptstrecke Aachen - Köln über die Nordbrücke am Dürener Bf.</p> <p>Schaffung von Überholmöglichkeiten (z. B. Stolberg Hbf Nordseite) zur nachhaltigen Erhöhung der Streckenkapazität.</p>
<p>Aachen West - Montzen - Welkenraedt - Lüttich (B)</p> <p>Durchgehende Elektrifizierung der Hauptverkehrsachse Deutschland - Belgien und Ausstattung mit Zugsicherungssystem ETCS zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit in Aachen-West.</p>
<p>Herzogenrath - Heerlen - Sittard / Maastricht (NL)</p> <p>Ausstattung der Bahnstrecke mit europäischem Zugsicherungssystem ETCS zur Streckenbeschleunigung und zur Verdichtung des Angebotes und der Haltefrequenz an den Stationen.</p> <p>Zweigleisiger Ausbau zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit zwischen Heerlen und Landgraaf, ggfs. Elektrifizierung.</p>
<p>Aachen Richterich - Avantis - Kerkrade (NL)</p> <p>Reaktivierung der vorhandenen Bahntrasse (Richterich) bzw. Neubau des Lückenschlusses über Avantis bis Kerkrade.</p>
<p>Abzweigstelle Quinx - Aachen Innenstadt</p> <p>Wiederherstellung, z.T. Neubau des Streckenabschnittes; Neutrassierung der Bereiche Würselen Markt und Aachen Stadtkern.</p> <p>Ertüchtigung der Strecke von Aachen Rothe Erde nach Aachen Nord für den SPNV unter Wahrung der Güterverkehrsstrukturen für die Anrainerindustrie (TALBOT).</p>
<p>Flughafenschleife Merzbrück – Abzweig Weiden</p> <p>Kurze Verbindungskurve der Ringbahn aus Richtung Alsdorf zur Strecke Abzw. Quinx – Aachener Kreuz bei Realisierung des Gewerbegebiets Würselen-Merzbrück.</p>
<p>Linnich - Baal oder Linnich - Lindern</p> <p>Neubau der Verbindungsstrecke von der Rurtalbahn zur Hauptstrecke Aachen - Düsseldorf (Streckenvarianten werden z. Zt. untersucht).</p>
<p>Mönchengladbach - Dalheim - Roermond (NL)</p> <p>Wiederaufnahme des grenzüberschreitenden Personenverkehrs.</p>
<p>Wassenberg - Ratheim – Hückelhoven-Baal (- Mönchengladbach)</p> <p>Ertüchtigung des Streckenabschnittes für den Betrieb von SPNV unter Wahrung der Güterverkehrsstrukturen (Neubau von Gleisanlagen und Signaltechnik in Ratheim und Bau von vier bis fünf neuen Haltepunkten).</p>
<p>Wegberg - Prüfzentrum Wildenrath</p> <p>Ertüchtigung des Anschlussgleises zum Siemens-Prüfcenter für den Personenverkehr.</p>
<p>Reaktivierung Stolberg Altstadt - Raeren - Eupen (B)</p> <p>Ertüchtigung der Schienenstrecke für den Güterverkehr und Touristikverkehr einschl. Sanierung der Brückenbauwerke, Neubau der Sicherungstechnik und eines Begegnungsabschnittes.</p>
<p>Vennbahnstrecke Raeren (B) - Monschau</p> <p>Sicherung der Schieneninfrastruktur zwischen Raeren und Kalterherberg für den möglichen späteren Bedarf.</p>

Tab. 53: Streckenbezogene Ausbaumaßnahmen für die Schienenverkehrsinfrastruktur im AVV (Ausbau 2009 bis 2013)

Punktuelle Ausbaumaßnahmen

Modernisierung und Umbau von Bahnhöfen und Stationen

Herzogenrath Bahnhof:

Errichtung eines Brückenbauwerks zur Einfädelung der euregiobahn-Züge von/nach Alsdorf und Würselen, Umbau des Bahnhofsgebäudes und der Gleisanlagen. Neubau eines Bahnsteiges einschl. der Reaktivierung der vorhandenen Verlängerung der Personenunterführung, Schaffung der betriebstechnischen und signaltechnischen Voraussetzungen für das Flügel- und Kuppeln von Zügeinheiten.

Stolberg Hbf:

Anlage eigener Nahverkehrsgleise zur konsequenten Trennung von Fernverkehr und euregiobahn sowie zur Schaffung kurzer Umsteigewege. Bau eines Überholgleises an der Hauptbahn, Neubau eines Bahnsteiges im Zuge des HGV-Ausbaus der Strecke Köln - Grenze D/B. Neubau einer Verbindungskurve von der Hauptstrecke aus Richtung Aachen in die Nebenbahn nach Stolberg-Altstadt.

Eschweiler Talbahnstrecke:

Herstellung des Endausbauzustandes für die Haltepunkte und Bahnhöfe auf der Strecke Stolberg Hbf – Weisweiler (insbesondere Bahnsteiglängen 120 m und Bahnsteighöhen 76 cm).

Ringbahn Herzogenrath:

Herstellung des Endausbauzustandes für die Haltepunkte Alt-Merkstein (Verlegung des Standortes) und August-Schmidt-Platz (insbesondere Bahnsteiglängen 120 m und Bahnsteighöhen 76 cm).

Rurtalbahn Düren - Linnich:

Herstellung der infrastrukturellen Voraussetzungen an den Haltepunkten zur Anbindung der Rurtalbahn an das Netz der euregiobahn (insbesondere Bahnsteiglängen 120 m und Bahnsteighöhen 76 cm).

Neubau von Stationen und Verknüpfungspunkten

Neubau der Haltepunkte Aachen-Richterich, Avantis und Speckholzerheide.

Neubau des Haltepunktes Düren-Derichsweiler.

Neubau des Haltepunktes Herzogenrath-Kohlberg.

Neubau des Haltepunktes Aachen-Berliner Ring.

Streckenleistungsfähigkeit der Nebenbahnen

Zweigleisiger Ausbau der Strecke Stolberg - Weisweiler (bzw. Ausbau von bestehenden Haltepunkten zu Kreuzungsbahnhöfen).

Ausbau des Haltepunktes Huchem-Stammeln bzw. Herstellung eines Zugbegegnungsabschnittes oder eines Kreuzungsbahnhofs.

Modernisierung der Zugsicherungstechnik an den Bahnübergängen zwischen Düren und Zül-pich, ggfs. Einrichtung von Haltepunkten und Sicherung der Infrastruktur auf der Strecke Düren - Euskirchen für möglichen späteren Bedarf.

Tab. 54: Punktuelle Ausbaumaßnahmen für die Schienenverkehrsinfrastruktur im AVV
(Ausbau 2009 bis 2013)

8.6 Ausbaustufen

Das Zielkonzept für das Leistungsangebot des SPNV muss vor dem Hintergrund der Finanzsituation des Landes und der Kommunen in starkem Maße von dem Gedanken der Konsolidierung und Optimierung der Leistungsangebote getragen werden. Die Planungen für die Weiterentwicklung des SPNV im AVV gehen von 4 Entwicklungsstufen aus.

- Kurzfristige Ausbaumaßnahmen (Stufe I und Stufe II)
- mittelfristige Ausbaumaßnahmen (Stufe III)
- langfristig mögliche Ausbaumaßnahmen (Stufe IV)

Die Ansätze für die Stufe III und IV sind als vorläufig anzusehen.

Entwicklungsstufe	Zeitraum	Ausbaumaßnahmen
Stufe I	bis 2007	<ul style="list-style-type: none"> • Modernisierung und Ausbau der Bahnhöfe Aachen Hbf, Erkelenz, Kohlscheid und Langerwehe. • Errichtung des Verknüpfungspunktes Alsdorf Annapark und des Haltepunktes Alsdorf-Busch. • 2. Ausbaustufe euregiobahn: Inbetriebnahme des Ringbahnabschnittes Herzogenrath – Alsdorf-Annapark. • Inbetriebnahme des Haltepunktes Eschweiler-Aue. • 2. Ausbaustufe euregiobahn: Inbetriebnahme der Neubaustrecke Weisweiler – Langerwehe. • Verdichtung des Regelangebotes der Linie RE 29 in der Verbindung Aachen – Verviers – Spa-Géronstère.
Stufe II	bis 2008	<ul style="list-style-type: none"> • Modernisierung der Bahnhöfe Rothe Erde, Düren, Herzogenrath, Hückelhoven-Baal und Übach-Palenberg. • 2. Ausbaustufe euregiobahn: Inbetriebnahme Ringbahn Alsdorf-Annapark – Stolberg (Option: Eschweiler) mit 3 neuen Haltepunkten in Alsdorf. • 2. Ausbaustufe euregiobahn: Einführung SPNV auf der Strecke Lindern – Heinsberg. • 2. Ausbaustufe euregiobahn: Durchbindung der Züge über Heerlen hinaus bis nach Sittard (Option: Maastricht). • Fortführende Entwicklung des ITF NRW.
Stufe III (Option)	bis 2013	<ul style="list-style-type: none"> • 3. und 4. Ausbaustufe euregiobahn: Inbetriebnahme des Streckenabschnittes Alsdorf – Würselen – Aachen. • Verlängerung der Strecke Mönchengladbach - Dalheim bis nach Roermond. • Durchbindung euregiobahn/Rurtalbahn von Aachen über Eschweiler und Düren bis nach Linnich. • Rurtalbahn: Neubau einer Verbindungsstrecke von Linnich zur Hauptstrecke Aachen - Düsseldorf in Lindern bzw. Baal. • Einführung SPNV auf der Strecke Hückelhoven-Baal – Ratheim.
Stufe IV	bis 2015	<ul style="list-style-type: none"> • Maximalnetz gemäß Anmeldung zur IGVP.



(vorläufig)		
-------------	--	--

8.7 Zielkonzept Verbundtarif und Vertrieb

Zielkonzept Verbundtarif

Ziel der zukünftigen Tarifgestaltung muss es sein, 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.

Die Weiterentwicklung des AVV-Gemeinschaftstarifs ist nicht isoliert für den Bereich des AVV zu betrachten, sondern muss als regionale Aufgabe auch für die angrenzenden Verkehrsräume / Verbundgebiete verstanden werden.

Eine wesentliche Verbesserung wird insbesondere durch die Ablösung bzw. Modifikationen der bestehenden Übergangstarife zu VRR und VRS im Zusammenhang mit der Einführung des NRW-Tarifes erwartet.

Die im Vorfeld zur Einführung des NRW-Tarifes bereits umgesetzte Harmonisierung der Verbundtarife innerhalb NRWs war ein weiterer wichtiger Schritt, die tarifliche Transparenz zu erhöhen und die Verbundtarife in NRW im Sinne kundenfreundlicher Regelungen zu vereinheitlichen.

Im Hinblick auf den AVV-Verbundtarif werden im Wesentlichen folgende Ziele angestrebt:

1. Jährliche differenzierte und marktorientierte Anpassung des AVV-Tarifniveaus.
2. Ausdehnung tariflicher Lösungen mit den Verkehrsträgern in den Niederlanden und Belgien (z. B. EUREGIO-Ticket und **AIX**press-Ticket).
3. Gewinnung und Bindung neuer Kunden durch Einführung neuer Tarifangebote
 - Einführung eines flexiblen und preislich attraktiven Kurzstrecken-Tarifs
 - Verstärkung der personengruppenorientierten Ausrichtung der Tarifangebote (Arbeitnehmer, Jugendliche, Schüler, Studierende, Senioren u. a.)
 - Verstärkung der Kooperation mit Veranstaltern, Verbänden, Firmen und sonstigen Institutionen
 - Verknüpfung der AVV-Tarifangebote mit Angeboten überregional tätiger Verkehrsträger
 - Mitwirkung bei der Umsetzung landesweiter bzw. bundesweiter Tarifangebote.
4. Abbau unmittelbarer Tarifsубventionen bei Abweichung von den AVV-Regeltarifen.

Zielkonzept Vertrieb

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

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

1. Sicherung einer vertrieblichen Grundversorgung über Vorverkaufsstellen mit Beratungsfunktion.
2. Erhöhung der vertrieblichen Flexibilität durch Ausbau der Vertriebstechnik und Vertriebswege und durch Nutzung der neuen elektronischen Medien (Internet, Handy, elektronisches Ticketing usw.).
3. Erhöhung der wirtschaftlichen Effektivität des Vertriebs (Vertriebskosten im Verhältnis zum Umsatz).
4. Sicherstellung einer effizienten Fahrgastbetreuung durch Personalpräsenz in den Fahrzeugen.
5. Vereinheitlichung eines „Sockelangebotes“ für den Vertrieb von Fahrausweisen in den Fahrzeugen.

6. Stärkung der Kundenbindung durch spezifische vertriebliche Maßnahmen (z. B. Direktvertrieb).
7. Unterstützung des bargeldlosen Zahlungsverkehrs.
8. Einheitliche Gestaltung der Benutzerführung und der Angebotspalette an Fahrausweisautomaten.
9. Vereinheitlichung des Konzepts zu Design und Ausstattung der Verkaufsstellen unter Wahrung der Erkennbarkeit des örtlichen Verkehrsunternehmens.
10. Einnahmensicherung durch Fahrausweiskontrollen (Die Kontrollquote muss individuell für mit und ohne Begleitpersonal besetzte Fahrzeuge festgesetzt werden).

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

8.8 Zielkonzept Service und Information

Mit dem stetig zunehmenden Mobilitätsbedürfnis und dem ebenfalls steigenden Qualitätsanspruch der Bürger wächst der Bereich Service immer weiter zu einer zentralen Aufgabe aller am ÖPNV Beteiligten heran. Zur Bewältigung dieser Aufgabe muss die optimale Nutzung gegebener Ressourcen durch geeignetes Personal und leistungsfähige Informations- und Mobilitätsmanagementsysteme stärker in den Mittelpunkt gerückt werden. Wert und Nutzen der vorhandenen Infrastruktur können dadurch erheblich gesteigert werden. Die erforderlichen Investitionen können im Vergleich zu den für Ausbau und Erhaltung der ÖPNV-Leistungen notwendigen Kosten als gering eingestuft werden.

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

NRW-weite Fahrplanauskunft

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

RegioCenter

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

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

Das RegioCenter soll in der Lage sein, auf telefonischem und postalischem Weg zu agieren. Mit letzterem ist die Möglichkeit des Versandes persönlicher Fahrpläne und anderer Printmedien verbunden.

Als „erster Ansprechpartner“ beim Verkehrsunternehmen muss das RegioCenter in der Lage sein, bei Bedarf konkrete Fragestellungen (z. B. Fundbüro, Beschwerdemanagement, Reservierungen, Sicherheitsdienste, Notfälle usw.) gezielt weiterzuleiten. Die Erreichbarkeit des RegioCenters über die „Schlaue Nummer“ ist obligatorisch.

InfoCenter der Verkehrsunternehmen

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

Zielkonzept Information

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

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

zu verwirklichen.

Sinnvoll ist die leistungsorientierte Verknüpfung der Bereiche Information und Service, wie sie von den Beteiligten im AVV gemeinschaftlich formuliert wurde. Sie ist in der Abbildung 55 als Informationstableau aufgeführt. Das Informationstableau unterscheidet Art, Ort und Kommunikationsweg der Information und verdeutlicht die komplexen Zusammenhänge von der Entstehung bis zum Empfang von Informationsinhalten. Durch organisatorische Maßnahmen und die Bündelung der Aktivitäten sind Synergieeffekte herbeizuführen.

Dynamische Fahrgastinformation

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

	Fahrzeug			Call Center (NRW)	RegioCenter (AVV)		ServiceCenter (Verkehrsunternehmen)				Haltestellen-Kategorie				Vorverkaufsstelle	elektronische Medien			Sonderformen	Pressefunk						
	persönlich	visuell	akustisch	greifbar	telefonisch	postalisch	E-Mail	persönlich	greifbar	telefonisch	postalisch	E-Mail	I	II	III	IV	persönlich	greifbar	Internet	CD-ROM	WAP	Infosäule	Personal	Infomobill		
Geografische Information																										
AVV-Schnellverkehrsplan	-	●1	-	-	-	-	●	●	-	●	-	○	●	●	●	-	-	-	-	●	●	-	●	-	●	-
AVV-Netzplan Region	-	●2	-	-	-	-	●	●	-	●	-	○	●	●	●	-	-	-	-	●	●	-	●	-	●	-
AVV-Ortsnetzplan	-	-	-	-	-	-	●	●	-	●	-	○	●	●	●	-	-	-	-	●	●	-	●	-	●	-
AVV-Stadtausschnitt	-	-	-	-	-	-	●	●	-	●	-	○	●	●	●	-	-	-	-	●	●	-	●	-	●	-
Lageplan / Funktionsplan	-	-	-	-	-	-	●	●	-	●	-	○	●	●	●	-	-	-	-	●	●	-	●	-	●	-
Stadtplan / Umgebungsplan	-	-	-	-	-	-	●	●	-	●	-	○	●	●	●	-	-	-	-	●	●	-	●	-	●	-
Wegweisung	-	-	-	-	-	-	●	●	-	●	-	○	●	●	●	-	-	-	-	●	●	-	●	-	●	-
Fahrgastinformation																										
Linienverlauf	●	●	●	-	●	●	●	●	●	○	●	●	●	●	●	●	●	-	-	●	●	○	●	●	●	●
Linienfahrplan	●	-	-	-	●	●	●	●	●	○	●	●	●	●	●	●	●	-	-	●	●	○	●	●	●	●
Aushangfahrplan	-	-	-	-	-	●	●	●	-	●	-	●	●	●	●	●	●	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Hinweis "nächste Haltestelle"	-	●	○	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AVV-weite Fahrplaninformation *	○	-	-	-	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	-	-	●	●	●	●	●	●	-
Verbindungsinformationen *	○	-	○	-	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	-	-	●	●	●	●	●	●	-
Fahrplaninformation euregional *	-	-	-	-	●	○	○	○	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	●	○	○	○	○	○	-
Fahrplaninformation NRW-weit *	-	-	-	-	●	○	○	○	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	●	○	○	○	○	○	-
Anschlussinformationen (Echtzeit)																										
Ist-Fahrplan (Echtzeit)	●	-	●1	-	-	●	-	-	●4	-	●4	-	○	●	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
	●	-	○	-	-	●	-	-	●4	-	●4	-	●	●	○	○	-	-	●1	-	○	○5	-	-	-	
Tarifinformation AVV																										
Hinweis auf nächste Vorverkaufsstelle	-	-	-	-	○	●	●	●	●	●	●	●	●	●	-	○	●	●5	●	●	○	●	●	●	●	
Tarifinformation NRW-Tarif (künftig)	-	-	-	-	●	○	○	○	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	●	○	○	○	○	○	○	
Printmedien																										
Regionales Fahrplanbuch	-	-	-	-	-	-	●	-	-	●	-	●	-	-	-	-	-	●	-	-	-	-	-	●	●6	
Sonderausgaben-Fahrplanheft	-	-	-	○	-	-	●	●	-	●	-	●	-	-	-	-	-	●	●	●	-	-	-	●	●6	
Stadtteil-Fahrplanheft	-	-	-	○	-	-	●	●	-	●	-	●	-	-	-	-	-	●	●	●	-	-	-	●	○6	
Linienfahrpläne	-	-	-	○	-	-	●	●	-	●	-	●	-	-	-	-	-	●	●	●	○	●	-	●	○6	
Mini-Fahrpläne (z. B. "Zug um Zug")	-	-	-	○	-	-	●	●	-	●	-	●	-	-	-	-	-	●	●	●	-	-	-	●	○6	
AVV-Tariffaltblätter (kommunalbezogen)																										
AVV-Preisstufenmatrix	-	-	-	-	-	-	●	●	-	●	-	●	-	-	-	-	-	●5	●	●	-	●	-	●	-	
Faltblätter Sondertarife (AVV und NRW)	-	-	-	○	-	-	●	●	-	●	-	●	-	-	-	-	-	●	●	●	-	●	-	●	-	
AVV-Kundenzeitung "unterwegs"																										
unternehmenseigene Kundenzeitungen	-	-	-	○	-	-	●	●	-	●	-	●	-	-	-	-	-	○	●	-	-	-	-	●	-	
Besondere Informationen und Hinweise																										
Sonderverkehre (Karneval, Veranstaltungen,...)	○	○	-	●	●	●	●	●	●	●	●	●	●	○	●	-	-	○	●	○	●	●	●	●	●	
Hinweise auf weitere Dienste (Taxiruf, Fahrradmitnahme, Fundbüro,...)	●	●	-	-	-	●	●	●	●	-	●	●	○	-	-	-	-	-	●	●	-	●	●	●	●	
Kombi-Tickets	●	○	-	○	○	●	●	●	●	○	●	●	○	-	-	-	●7	○	●	○	-	●	●	●	●	
Pendlernetz	-	○	-	-	-	●	●	●	●	-	-	-	○	-	-	-	-	-	●	○	-	○	-	-	●	
andere Mobilitätsdienstleister (Car-Sharing, Fahrradverleih, Taxi)	-	-	-	-	-	●	●	●	●	●	●	●	●	○	-	-	-	-	●	○	-	○	-	-	●	
Qualitätsoffensive NRW	●	○	-	○	●	●	●	●	●	●	●	●	●	○	-	-	-	-	●	●	-	●	●	●	●	
Schlichtungsstelle Nahverkehr	-	-	-	-	●	●	●	●	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	●	●	-	●	-	●	●	
Beschwerdemanagement	●	○	-	-	●	●	●	●	●	●	●	●	●	○	-	-	-	-	●	●	-	●	-	●	●	

* adressenscharf bei DV-gestützten Systemen

Legende:
 ● erforderlich
 ○ wünschenswert
 - trifft nicht zu

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

Abb. 55: Zielkonzept Fahrgastinformation für den Aachener Verkehrsverbund

9 Ausblick und Schlussbemerkung

Die Perspektiven für den SPNV ergeben sich nicht nur aus den verbundraumbezogenen Betrachtungsweisen, sondern werden zunehmend auch durch überregionale und internationale Erfordernisse geprägt. Der vorliegende Nahverkehrsplan fasst die kurz-, mittel- und langfristigen Planungsziele für den SPNV im Gebiet des Aachener Verkehrsverbundes zusammen. Im Mittelpunkt stehen hierbei die konkreten Planungsziele für die nächsten fünf Jahre. Neben dem Ausbau des SPNV spielt die Qualitätssicherung, insbesondere im Hinblick auf die Pünktlichkeit, eine immer wichtigere Rolle. Nur wenn die Kernleistung „Schnelligkeit und Zuverlässigkeit“ stimmt, wird sich die Nachfrage noch weiter steigern lassen. Insofern kommt den infrastrukturellen Rahmenbedingungen im Hinblick auf eine leistungsfähige Betriebsabwicklung eine immer größer werdende Bedeutung zu.

Durch die Inbetriebnahme weiterer Strecken, dichtere und vertaktete Angebote, aufeinander abgestimmte Fahrpläne und eine Vielzahl flankierender Maßnahmen können deutliche Qualitätssteigerungen im SPNV erreicht werden. Die wachsende Attraktivität des Schienenverkehrs als Bestandteil eines leistungsfähigen Nahverkehrsnetzes ist eine wichtige Voraussetzung für die Gewinnung neuer Kunden. Durch ein regionales Nahverkehrsmarketing gilt es, die neuen Qualitäten den Bürgern näher zu bringen.

Die Chancen und Möglichkeiten zur Realisierung der im Nahverkehrsplan aufgezeigten Planungsziele werden in entscheidendem Maße durch die Finanzsituation der öffentlichen Hand geprägt.

Investitionen in die Schieneninfrastruktur zum Erhalt und zum Ausbau der Leistungsfähigkeit müssen in den nächsten Jahren dringend getätigt werden. Die immer knapper werdenden Finanzierungsbeiträge von Bund und Land erfordern neue Ansätze im Hinblick auf Qualitätsstandards und Effizienz des Finanzmitteleinsatzes. Im Bereich der Hauptbahn müssen Planungen zur Erreichung der maximalen Streckengeschwindigkeit zugunsten einer kapazitäts- und betriebsoptimierten Planung korrigiert werden.

Eine wichtige Voraussetzung für die Weiterentwicklung des SPNV ist sowohl der regionale als auch der überregionale Konsens zu den geplanten Ausbaumaßnahmen.

Art und Umfang der SPNV-Angebote im AVV sind – wie in allen anderen Räumen – an die Finanzierungsbeiträge aus dem Regionalisierungsgesetz (Bund und Länder) gekoppelt. Durch die zwischen dem Bund und den Ländern vereinbarte Revision im Jahr 2007/2008 wird der erforderliche Finanzbedarf und die Verteilung der Transfermittel auf die Bundesländer überprüft. Sollte es hier zu deutlichen Mittelkürzungen oder Verschiebungen kommen, so sind Leistungseinschränkungen in den betroffenen Bundesländern und Zweckverbänden zu erwarten.

Für den Zweckverband AVV zeigt der Nahverkehrsplan den Handlungsrahmen für die nächsten fünf Jahre auf. Die Umsetzung wird nur in vielen kleinen Schritten und unter Beachtung der finanziellen Handlungsspielräume erfolgen können. Der Nahverkehrsplan ist insofern ein dynamisches Planungsinstrument, welches in den nächsten Jahren kontinuierlich weiter zu entwickeln ist.

Verzeichnis der Abbildungen und Tabellen

	Seite
Abb. 1:	Ablaufschema für die Aufstellung des Nahverkehrsplans des Zweckverbandes AVV 6
Abb. 2:	Lage des Aachener Verkehrsverbundes 7
Abb. 3:	Übersicht zu den 9 Kooperationsräumen in Nordrhein-Westfalen 8
Abb. 4:	Übersicht zur Organisationsstruktur des Aachener Verkehrsverbundes 9
Abb. 5:	Siedlungsräumliche Grundstruktur und zentralörtliche Gliederung im Gebiet des AVV 11
Abb. 6:	Entwicklungachsen im Gebiet des AVV 12
Abb. 7:	Zielwerte für die Raumerschließung durch den SPNV im AVV 23
Abb. 8:	Zielvorstellungen für Bedienungshäufigkeiten und Umsteigehäufigkeiten im AVV 24
Abb. 9:	Übersicht zum Zielkonzept für die Ausgestaltung der differenzierten Produktpalette im AVV 25
Tab. 10:	Zielvorstellungen für die Qualität der Verknüpfung des SPNV mit den übrigen Verkehrssystemen... 30
Tab. 11:	Zielvorstellungen zur Fahrzeugausstattung für Produkte des SPNV im AVV 32
Tab. 12:	Zielvorstellungen zur Ausstattung der Bahnhöfe und Haltepunkte im AVV 35
Abb. 13:	Siedlungsdichte in den Städten und Gemeinden des Aachener Verkehrsverbundes 38
Tab. 14:	Strukturdaten für die Städte und Gemeinden des Aachener Verkehrsverbundes 39
Tab. 15:	Ausgewählte Pendlerströme mit regionalem Bezug auf den Aachener Verkehrsverbund 43
Abb. 16:	Umsetzung von NVP-Planungen im Zeitraum 1999 – 2004 (Legende s. Tab.17) 44
Tab. 17:	Übersicht über die Neueinführungen und Inbetriebnahmen im SPNV des AVV seit 1999 45
Tab. 18:	Bilanz zu der Realisierung der Planungsansätze von 1999 46
Abb. 19:	Nutzung des Schienennetzes im Aachener Verkehrsverbund und in den Nachbarregionen 47
Tab. 20:	Schienenstrecken im Aachener Verkehrsverbund 48
Tab. 21:	SPNV-Regelangebot im Aachener Verkehrsverbund (Fahrplan 2005, ab 12.12.2004) 53
Abb. 22:	Schnellverkehr im Aachener Verkehrsverbund (Fahrplan 2005, ab 12.12.2004) 54
Abb. 23:	Tagesganglinien des Zugangebotes im AVV (Werktag/Samstag/Sonntag) 55
Tab. 24:	Fahrtenangebot (Anzahl Züge je Verkehrstag, Fahrplan 2005, ab 12.12.2004) 56
Abb. 25:	Verknüpfung des SPNV im Aachener Verkehrsverbund (Ausschnitt aus der NRW-Grafik) 57
Tab. 26:	Bedienung der Bahnhöfe und Haltepunkte im Verkehrsgebiet des AVV 58
Tab. 27:	Bedienung der Bahnhöfe und Haltepunkte im Verkehrsgebiet des AVV (Fortsetzung) 59
Abb. 28:	P+R-Anlagen im Aachener Verkehrsverbund (Bestand Frühjahr 2005) 60
Tab. 29:	Übersicht zu den bestehenden P+R-Anlagen im Verkehrsgebiet des AVV (Frühjahr 2005) 62
Tab. 30:	Entwicklung des Einsteigeraufkommens an den Bahnhöfen und Haltepunkten des AVV 64
Abb. 31:	Entwicklung des Einsteigeraufkommens in der Stadt Aachen 1994 bis 2005 65
Abb. 32:	Entwicklung des Einsteigeraufkommens der euregiobahn 2001 bis 2005 65
Abb. 33:	Entwicklung des Einsteigeraufkommens auf der Rurtalbahn 1996 - 2004 66
Abb. 34:	Belastungen der StadtExpress / RegionalExpress – Linien im AVV (1996 und 2005) 68
Abb. 35:	Belastungen der Regionalbahnen im AVV (1996 und 2005) 69
Abb. 36:	Streckenbelastungen im SPNV des Aachener Verkehrsverbundes (1996 und 2005) 70
Abb. 37:	Preisbildung nach dem Regenbogen-Tarif für Fahrten von/nach Aachen (Stand: April 2005) 72
Tab. 38:	Verbundtarif für den Aachener Verkehrsverbund 73
Tab. 39:	Vertrieb des AVV-Verbundtarifes 74
Tab. 40:	Vertriebswege der Verkehrsunternehmen im AVV 77
Abb. 41:	Gegenüberstellung des SPNV Liniennetzes zum Landesentwicklungsplan LEP 83
Tab. 42:	Bewertung der Bahnhöfe/Haltepunkte im Gebiet des AVV 91
Tab. 43:	Bewertung der Bahnhöfe/Haltepunkte im Gebiet des AVV (Fortsetzung) 92
Tab. 44:	Messverfahren für die Qualitätssicherung im Aachener Verkehrsverbund 103
Abb. 45:	Systemübersicht des SPNV in Nordrhein-Westfalen 106
Abb. 46:	Anmeldungen des AVV zur IGVP NRW, Zielhorizont 2015 107
Abb. 47:	Grenzüberschreitender Schnellverkehr in der Euregio Maas-Rhein (3.Ausgabe, 2005/06) 108
Abb. 48:	Zielkonzept 2008 für den SPNV im AVV (Netzplan) 113
Tab. 49:	Zielkonzept 2008 für den SPNV im AVV (Linienverzeichnis) 114
Abb. 50:	Zielkonzept 2008 für den Ausbau der SPNV-Infrastruktur im AVV und im Umland 119
Abb. 51:	Zielkonzept 2008: Verknüpfung der Verkehrssysteme im AVV 123
Abb. 52:	Zielkonzept 2013 für den Ausbau des SPNV im Aachener Verkehrsverbund 125
Tab. 53:	Streckenbezogene Ausbaumaßnahmen für die Schienenverkehrsinfrastruktur im AVV 126
Tab. 54:	Punktuelle Ausbaumaßnahmen für die Schienenverkehrsinfrastruktur im AVV 127
Abb. 55:	Zielkonzept Fahrgastinformation für den Aachener Verkehrsverbund 133