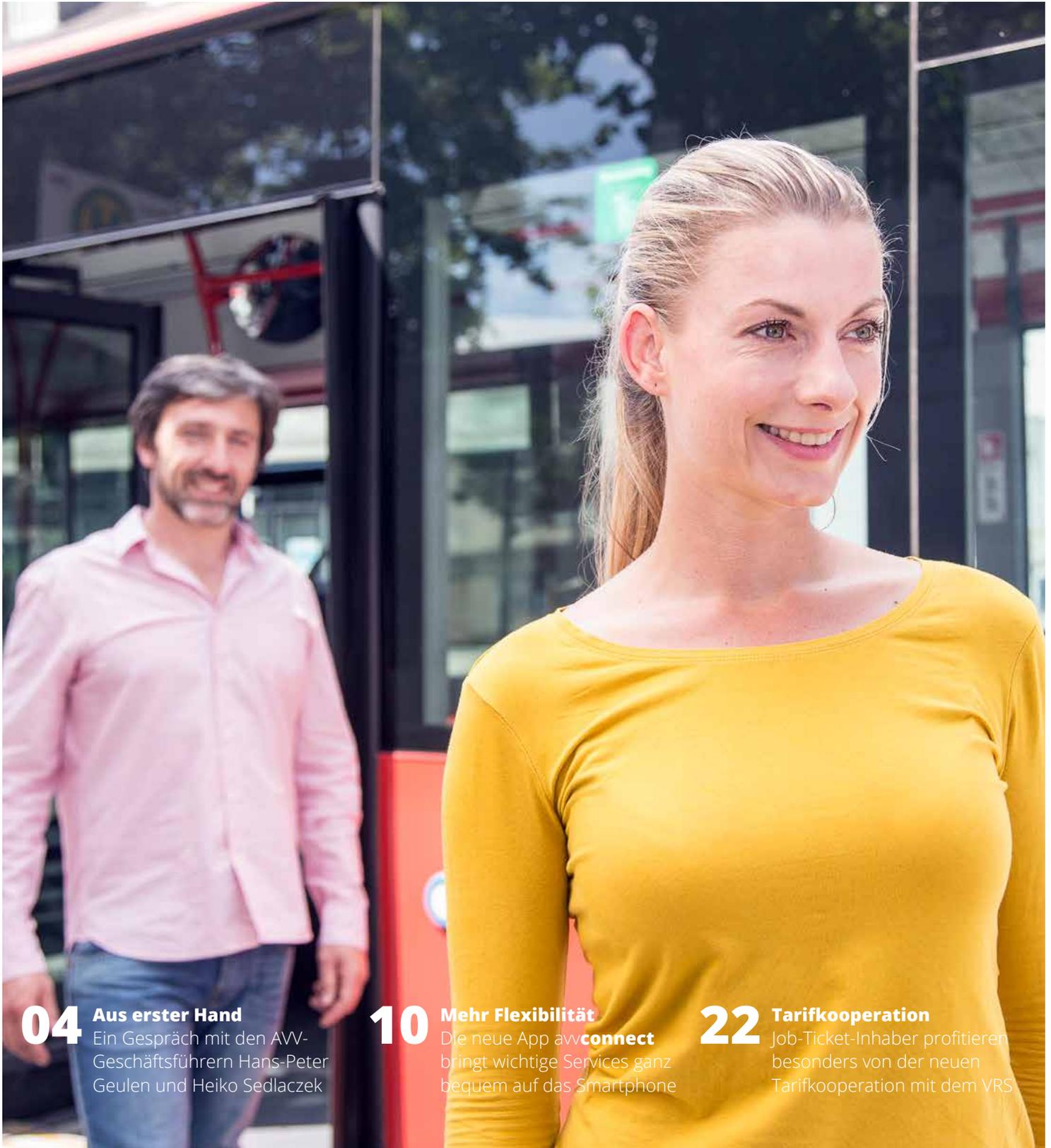


Verbundbericht **2014**



04 **Aus erster Hand**
Ein Gespräch mit den AVV-
Geschäftsführern Hans-Peter
Geulen und Heiko Sedlaczek

10 **Mehr Flexibilität**
Die neue App **avvconnect**
bringt wichtige Services ganz
bequem auf das Smartphone

22 **Tarifkooperation**
Job-Ticket-Inhaber profitieren
besonders von der neuen
Tarifkooperation mit dem VRS

Inhaltsverzeichnis

Die Themen 2014

Aus erster Hand: Positionen und Perspektiven des AVV	4
Ein Gespräch mit den AVV-Geschäftsführern Hans-Peter Geulen und Heiko Sedlaczek	
Neues Erscheinungsbild für den AVV	8
Weiterentwicklung des Corporate Designs	
Mehr Flexibilität durch neue App	10
Wichtige Services ganz bequem unterwegs übers Smartphone verfügbar	
Große Zukunft für kleine Bahnhöfe	14
Citizens' Rail – ein Modellbeispiel internationaler Zusammenarbeit	
Fortschreibung der ÖSPV-Nahverkehrspläne	18
Weiterentwicklung von Angebot und Qualität als wesentliche Kriterien	
Neue Tarifkooperation AVV - VRS	22
Job-Ticket-Inhaber profitieren besonders	
Sachgerechter Einsatz von Fördermitteln	24
Der Zweckverband AVV als zuverlässiger Verteiler von Fördergeldern	
Themen, die uns bewegen	28
Unser Jahresrückblick 2014	
AVV in Zahlen	37
Zahlen, Daten, Fakten	
Organisation des AVV	42
Verbundgesellschaft, Zweckverband und Partner	
Verbundgebiet	45
Wo wir bewegen	
Impressum	47
Zu guter Letzt	

Aus erster Hand:

Positionen und Perspektiven des AVV



Seit Anfang 2014 stellen Hans-Peter Geulen als neuer AVV-Geschäftsführer und Heiko Sedlaczek, der bereits seit 2013 als Geschäftsführer tätig ist, gemeinsam die Weichen für eine erfolgreiche Zukunft des Verbundes. In diesem Gespräch werden Themenschwerpunkte und Ziele erörtert.

Herr Geulen, seit 2014 sind Sie nun Geschäftsführer der AVV GmbH. Wurden Ihre Erwartungen im ersten Jahr erfüllt?

„ Ja, absolut. Die Aufgabenstellungen sind äußerst vielseitig und herausfordernd. Die Arbeit im Verbundteam einerseits und den Austausch sowohl mit den Verkehrsunternehmen als auch den politischen Gremien und Verwaltungen andererseits empfinde ich als eine wirkliche Bereicherung und beides macht mir sehr viel Freude.

Was reizt Sie besonders an der Tätigkeit als AVV-Geschäftsführer?

„ Das Thema öffentlicher Personennahverkehr ist aus meiner Sicht ein sehr spannendes und wichtiges Thema für die gesamte Region. Die Möglichkeit, hier gemeinsam mit den Verantwortlichen Mobilitätsthemen weiterzuentwickeln und dabei nachhaltig an der Ausgestaltung des ÖPNV mitwirken zu können, ist eine große Herausforderung und bietet viele Gestaltungsmöglichkeiten.

Seit mehr als 13 Jahren sind Sie in der ÖPNV- und zuvor in der Logistikbranche tätig. Sie sind im Verkehrsbereich zu Hause. Wie verlief Ihr persönlicher Werdegang?

„ Bevor ich im Jahr 2000 in die ÖPNV-Branche wechselte, war ich in der Privatwirtschaft im Bereich Logistik unter anderem verantwortlich für regionale und überregionale Optimierungsprozesse. Meine ÖPNV-Tätigkeit vor dem Wechsel zum AVV ist geprägt durch die Arbeit im Management des größten kommunalen Nahverkehrsanbieters in der Region Aachen. Dort war ich verantwortlich für den Vertrieb, den Tarif und die Einnahmenaufteilung sowie das Marketing.

Herr Sedlaczek, Sie haben gemeinsam mit Herrn Geulen die Geschäftsführung des AVV inne. Was ist Ihr Verantwortungsbereich im AVV?

„ Seit dem 1. Januar 2013 bin ich Geschäftsführer der AVV GmbH. Bereits seit 1999 war ich Leiter der Geschäftsstelle des Zweckverbandes AVV. Da ich zum 1. Januar 2013 auch zum Geschäftsführer der Nahverkehr Rheinland

GmbH (NVR), des Aufgabenträgers für den Schienenpersonennahverkehr im Rheinland mit Sitz in Köln, bestellt worden bin, bin ich meist nur einen Tag in der Woche in Aachen. In Aachen leite ich den Aufgabenbereich der Zweckverbandsangelegenheiten. Dies beinhaltet beispielsweise die Abwicklung sämtlicher Fördermaßnahmen, wie z. B. die Förderung von Investitionen in neue Linienomnibusse. Davon abgesehen werden wichtige Entscheidungen von Herrn Geulen und mir gemeinsam getroffen.

Sie haben das Thema Investitionsförderung angesprochen, Herr Sedlaczek. Dabei handelt es sich sicher um ein Schwerpunktthema.

„ Das ist in der Tat so, denn die Stadt Aachen, die StädteRegion Aachen sowie die Kreise Düren und Heinsberg haben mehrere den ÖPNV betreffende Förderprogramme auf den Zweckverband AVV übertragen. Durch den Einsatz der Fördermittel konnte eine Vielzahl positiver Resultate erzielt werden. So konnte die Fahrzeugqualität weiter gesteigert werden, insbesondere was den Klimaschutz, die Niederflurquote und die Barrierefreiheit betrifft. Aber auch für das Mobil-Ticket für wirtschaftlich benachteiligte Personen sind Fördermittel unerlässlich, weshalb ich an dieser Stelle ausdrücklich dem Land NRW für ihre Bereitstellung danke. Und last, but not least: Zu den wesentlichen Bausteinen der Finanzierung des ÖPNV gehört auch die Förderung des Ausbildungsverkehrs durch Verwendung der Mittel gemäß § 11 a des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen. Abgesehen davon war es durch die Übertragung der Bewirtschaftung der Mittel auf den AVV möglich, den Verwaltungsaufwand sowohl auf Seiten der Verwaltung als auch auf Seiten der Verkehrsunternehmen zu senken, wodurch mehr Mittel dem eigentlichen Förderzweck und somit den Fahrgästen zugutekommen konnten.

Herr Geulen, welche Aufgabenschwerpunkte gab es 2014 – in Ihrem ersten Jahr als AVV-Geschäftsführer?

„ 2014 stand bereits eine Vielzahl von wichtigen Aufgaben an. So galt es, den neuen europäischen und nationalen Rechtsrahmen für

den ÖPNV im Gebiet des AVV umzusetzen. Ebenfalls von wesentlicher Bedeutung für die künftige Arbeit des AVV ist die Fortschreibung der Nahverkehrspläne in den einzelnen Regionen. Der AVV trägt in unterschiedlicher Bearbeitungstiefe zu deren Erstellung bei und begleitet diese.

Auch gilt es, den AVV als kommunalen Aufgabenträgerverbund zu sichern. Die enge und respektvolle Zusammenarbeit mit allen Partnern im Verbund ist von besonderem Nutzen und schafft ein Klima des Vertrauens. Dies ist wichtig, um auch bei komplexen und streitbaren Punkten eine Einigung zu erzielen. Darüber hinaus ist ein hohes Bewusstsein für Themen vorhanden, die sich aus der Grenzlage des AVV zu den Niederlanden und Belgien ergeben. Als „Euregionale Koordinierungsstelle für den grenzüberschreitenden ÖPNV innerhalb der Euregio Maas-Rhein“ nimmt der AVV eine strategisch bedeutende Funktion ein. Wir arbeiten intensiv am Abbau von Grenzhemmnissen bei der ÖPNV-Nutzung, die sich im Leistungsangebot, Tarif und in der Informationsvermittlung widerspiegeln. Darüber hinaus hat uns das wichtige Thema „EFM“ gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen intensiv beschäftigt.

Die Abkürzung „EFM“ steht für elektronisches Fahrgeldmanagement. Wie sehen die Pläne zur Einführung konkret aus?

2014 haben wir bereits maßgebliche Vorbereitungen hinsichtlich der Gesamtkonzeption getroffen. Die Einführung des EFM im AVV wird voraussichtlich ab der zweiten Jahreshälfte 2016 sukzessive umgesetzt und zu weiteren Vereinfachungen für die Fahrgäste führen. Es handelt sich um eine anspruchsvolle, zukunftsweisende Konzeption, die auf die gängigen VDV-Standards aufbaut. Perspektivisch wollen wir elektronische Tarife anbieten und neue technologische Möglichkeiten optimal nutzen.

Gerade was die Optimierung der Tarifstrukturen anbelangt, hat der AVV ja durchaus einiges vorzuweisen, Herr Geulen. Was würden Sie da hervorheben?

Gemeinsam mit den Verkehrsunternehmen wurde der Verbundtarif in den letzten Jahren stetig weiterentwickelt. Dabei ist der Spagat zwischen der Transparenz und somit der Kundenfreundlichkeit der Tarifprodukte auf der einen Seite sowie der Wirtschaftlichkeit für die Unternehmen auf der anderen Seite zu berücksichtigen. Es ist unser Bestreben, die komplexe Tarifwelt für Kunden gerecht und einfach weiter-

zuentwickeln. So wurde z. B. 2014 eine Tarifkooperation zwischen dem AVV und dem benachbarten VRS geschlossen, die aufgrund der Durchtarifierung bei verbundüberschreitenden Fahrten zu mehr Transparenz für den Kunden und zu Vereinfachungen im Vertrieb führt.

Herr Sedlaczek, wer trägt eigentlich die Verantwortung für die SPNV-Projekte im AVV-Gebiet?

Zum 1. Januar 2008 hat der Zweckverband Nahverkehr Rheinland (ZV NVR) aufgrund gesetzlich geänderter Rahmenbedingungen die Aufgabenträgerschaft für den SPNV übernommen. Der ZV NVR ist neben dem Verkehrsverbund Rhein-Ruhr und dem Nahverkehr Westfalen-Lippe einer von drei SPNV-Aufgabenträgern in NRW. Der NVR umfasst die Verbundgebiete des VRS und des AVV und erstreckt sich von der deutsch-niederländischen Grenze im Westen bis zum Oberbergischen Kreis im Osten. In dieser Region leben rund 4,4 Millionen Menschen.

Welche Ziele verfolgt der Nahverkehr Rheinland dabei?

Die wichtigsten Ziele im NVR sind die bedarfs- und kundenorientierte Weiterentwicklung des Leistungsangebotes im Schienenpersonennahverkehr und die Sicherung bzw. der Ausbau der Infrastruktur sowohl im ÖPNV als auch im SPNV. Wenn ich beispielsweise die Strecke Aachen – Düren oder den „Knoten Köln“ betrachte, ist die Schieneninfrastruktur im Rheinland längst an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt. Auch hinsichtlich der Herstellung von Barrierefreiheit bleibt noch sehr viel zu tun.

Welche konkreten Projekte liegen Ihnen im Bereich des SPNV besonders am Herzen?

In dieser Hinsicht gibt es eine Vielzahl von Projekten sowohl im betrieblichen als auch im infrastrukturellen Bereich, von denen ich nicht ein einzelnes hervorheben möchte. Neben der bereits erwähnten Flexibilisierung des Netzes zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit und der Elektrifizierung von Dieselstrecken stehen auch mehrere Reaktivierungsprojekte auf unserer Agenda. Die wichtigste Aufgabe insgesamt ist allerdings, dass die Mittelausstattung des ZV NVR seitens des Landes NRW deutlich erhöht und die bestehende Benachteiligung des Rheinlandes korrigiert wird. Sollte dies nicht geschehen, wären wir nicht einmal in der Lage, das aktuelle Leistungsangebot aufrechtzuerhalten.

Wie gestaltet sich eigentlich die Zusammenarbeit zwischen der Politik, den Verwaltungen und den Verkehrsunternehmen im AVV?

Die Zusammenarbeit zwischen der Politik, den Verwaltungen und den Verkehrsunternehmen im AVV lässt sich durchweg als sehr sach- und zielorientiert charakterisieren. Bei sämtlichen, zum Teil auch kontrovers geführten Diskussionen werden Entscheidungen immer im Interesse des Fahrgastes getroffen – was sehr positiv zu bewerten ist.

Ein Wechsel in der Geschäftsführung bietet auch die Möglichkeit, neue Akzente zu setzen. Herr Geulen, welche Schwerpunkte sehen Sie für die Zukunft?

Der AVV existiert seit mehr als 20 Jahren und kann auf das bisher Geleistete sehr stolz sein. Hierauf aufbauend muss der AVV gemeinsam mit seinen Partnern in der Lage sein, auf wichtige Zukunftsfragen des ÖPNV Antworten zu geben. Mit den Akteuren müssen die notwendigen Rahmenbedingungen geschaffen werden, um die Qualität des öffentlichen Verkehrsangebotes weiter zu steigern. Die Finanzierung ist dabei von außerordentlich hoher Bedeutung angesichts der angespannten Lage der öffentlichen Haushalte. Ziel muss es sein, neue Finanzierungsquellen zu erschließen und vorhandene zu sichern.

Die demographische Entwicklung wirkt sich auf den Anteil junger Menschen aus. Rückläufige

Schülerzahlen, verbunden mit der Verlagerung von Schulstandorten, schwächen den ÖPNV vornehmlich im ländlichen Raum. Zeitgleich steigt der Anteil älterer Menschen stetig an. Wir arbeiten daher an Mobilitätskonzepten, die neue flexible Angebote und Mobilitätsformen einbeziehen.

Darüber hinaus ist die im Personenbeförderungsgesetz (PBefG) vorgeschriebene Umsetzung der vollständigen Barrierefreiheit bis zum Jahr 2022 im ÖPNV ein zentrales und wichtiges Thema. Hier sind mit den Beteiligten gemeinsam schrittweise umzusetzende Lösungen zu erarbeiten.

Einen weiteren Themenschwerpunkt sehe ich in der Vernetzung verschiedener Mobilitätsdienste. Im urbanen Raum etablieren sich neue Mobilitätsdienstleister wie Car- und Bikesharing-Unternehmen, die für Kunden mittels moderner Nutzermedien leicht zugänglich sind. Neben der technologischen Entwicklung im Umfeld der Digitalisierung arbeiten wir an einer stärkeren Vernetzung dieser Mobilitätsdienste mit dem ÖPNV. Die Einführung von E-Mobilität sowie weiterer alternativer Antriebsformen auch im Buslinienverkehr bietet darüber hinaus große Chancen. Wir möchten die Städte und Gemeinden weiterhin konzeptionell in ihrem Bestreben unterstützen, nachhaltige Mobilität anzubieten.

Wir danken Hans-Peter Geulen und Heiko Sedlaczek für dieses Gespräch.





avvaktuell informiert Meinungsbildner, Politik und Presse dreimal jährlich über aktuelle Themen aus dem Aachener Verkehrsverbund.



Neues Erscheinungsbild für den AVV

Weiterentwicklung des Corporate Design

Zu seinem 20. Geburtstag ließ sich der AVV für seine interne und externe Kommunikation ein neues Corporate Design entwerfen.

2014 konnte der AVV auf eine 20-jährige Unternehmensgeschichte und eine ebenso lange erfolgreiche Tätigkeit zurückblicken. Wurde der AVV doch bereits am 1. Juni 1994 als dritter vollwertiger Verkehrsverbund in Nordrhein-Westfalen – nach VRR und VRS – gegründet. Allerdings reichen die Aktivitäten zur Koordination des ÖPNV-Angebots verschiedener Verkehrsunternehmen der Region sogar bis in die 1970er-Jahre zurück. Das runde Jubiläum bot den willkommenen Anlass, das Erscheinungsbild des AVV einschließlich eines neuen Logos weiterzuentwickeln und mit dem Ergebnis in einer aktuellen Werbekampagne an die Öffentlichkeit zu gehen.

Neu gemacht statt überholt

So lautete das Motto der im September 2014 gestarteten ersten Werbekampagne mit dem neuen AVV-Logo und modernisierten Corporate Design. Zeichnet sich

das neue Logo vor allem durch einen hohen Wiedererkennungswert aus, so tragen die frischen Farben und der überarbeitete Gestaltungsraster dazu bei, den AVV als zukunftsorientierte, fahrgastfreundliche Verbundgesellschaft zu charakterisieren. In den Mittelpunkt rückte die erste Werbekampagne im neuen Layout die ebenfalls komplett neu gestaltete Website des Verkehrsverbundes.

Ziel des Relaunch der Website ist nicht zuletzt, der kontinuierlich steigenden Zahl der mobilen Nutzer ein attraktives Angebot zu machen. Die Website eignet sich jetzt weit besser für Zugriffe via Smartphone von unterwegs. Zudem erhielt sie ein responsives Design, in dem mehr interaktive Elemente als zuvor die Nutzer zu häufigeren und längeren Besuchen der AVV-Seiten animieren. So fand sich zum Start der neuen Website dort z. B. auch ein Gewinnspiel zum 20. Geburtstag des AVV. Besonders großen Wert legt der AVV mit seiner neu

gestalteten Website auf die umfassende Information seiner Fahrgäste. So verfügt die Website jetzt über einen praktischen Ticketberater, der den Usern die Auswahl des optimalen Tickets für eine Fahrt mit Bus und Bahn im AVV wesentlich erleichtert. Zu den weiteren Pluspunkten der Website zählt ein eigenes Freizeitportal. Dieses enthält eine große Auswahl an attraktiven Ausflugszielen im AVV, die bequem mit öffentlichen Verkehrsmitteln erreichbar sind.

Zielgruppengerechte Kommunikation über alle Kanäle

Die neue Website bildet einen wesentlichen Bestandteil des integrierten Kommunikationsansatzes des AVV. Mit dessen Entwicklung setzt der AVV darauf, seine Präsenz im Verbundgebiet für alle Zielgruppen deutlich zu erhöhen. Mit dem Ziel, den ÖPNV in der Region als vorteilhafte Option für die Alltags-

mobilität vorzustellen und als solche im Bewusstsein der Öffentlichkeit zu verankern. Dazu dient einerseits die Kommunikation über Medien in den urbanen Räumen. Andererseits ist auch der Auftritt des AVV in sozialen Netzwerken wie Facebook, Twitter & Co. Teil dieser Strategie. Und die ist nachweislich erfolgreich: Mittlerweile nutzen bereits mehr als 8.500 Fans das im Oktober 2013 eingerichtete Facebook-Profil für einen regelmäßigen Austausch mit dem AVV.

Im Zusammenhang mit der Einführung des neuen Corporate Designs legte der AVV zudem 2014 die erste Ausgabe der avvaktuell auf. Dieses künftig dreimal im Jahr erscheinende vierseitige Printmedium wendet sich speziell an Meinungsbildner, Politik und Presse. Es enthält jeweils aktuelle Informationen zu Tarifen, zum Zweckverband und zu Serviceangeboten, zu Fördermitteln und vielem mehr rund um den AVV.

Der AVV geht unter die Blogger

Seit Februar 2014 wagt sich das AVV-Team auch unter die Blogger: Der gute Austausch mit den Fans auf Facebook machte schnell deutlich, dass zu vielen Themen vertiefende Informationen gewünscht sind. So wurde wenige Monate nach Start des Facebook-Auftritts zusätzlich ein AVV-Blog eingerichtet.

Dort bloggt das AVV-Team mehrmals im Monat Unbekanntes und Wissenswertes rund um die Mobilität von heute und morgen in der Region – aber blickt auch über den Tellerrand hinaus. Der AVV ist damit einer der ersten Verbünde, der einen eigenen Corporate Blog betreibt.

Der Blog ist wie die anderen Social-Media-Kanäle des AVV im Newsroom der neuen Website eingebunden. Dort erhält man einen guten Überblick über die Aktivitäten des AVV im Social Web.

Unser Blog: blog.avv.de



Mehr Flexibilität durch neue App

Mit seiner neu eingeführten App **avconnect** wird der AVV den Wünschen vieler Fahrgäste gerecht, wichtige Services ganz bequem unterwegs übers Smartphone nutzen zu können.

Weltweit nutzen immer mehr Menschen ein Smartphone. In Verbindung mit der rasanten Entwicklung technischer Innovationen eröffnen sich damit ganz neue Möglichkeiten im Bereich der Information und Kundenkommunikation. Auch für Mobilitätsdienstleister wird das Smartphone so zu einem strategisch wichtigen Informations- und Vertriebsmedium.

Fahrgäste erwarten heute jederzeit leicht zugängliche und umfassende Informationen zu allen Angeboten rund um Bus und Bahn mit Echtzeitangaben. Aus diesem Grund begann der AVV bereits Mitte 2013 mit der Entwicklung einer eigenen App mit Verbindungs- und Haltestellenauskünften. Und das ganz bewusst, obwohl der Markt bereits eine Vielzahl unterschiedlicher Fahrplanauskunfts-Applikationen (Apps) bereithält. Das Resultat ist eine eigene, unternehmensneutrale und regionenübergreifende App für den Bereich des Aachener Verkehrsverbundes: **avconnect**. Bei einer eigenen App besteht die Möglichkeit, Einfluss auf das Routing und die Darstellung in der Ausgabe zu nehmen. Nur so können beispielsweise vorhandene Informatio-

nen zum Blockverkehr und zu Linienwechsellern sowie AVV-Tarifangeboten korrekt ausgegeben werden. Diese Informationen gehen beim Datenaustausch über die Schnittstellen zu Auskunftssystemen Dritter zumeist verloren oder werden in anderen Apps nicht richtig angezeigt.

Von allen weltweit in Betrieb befindlichen Smartphones verwenden fast 80 % das Google-Betriebssystem Android, an zweiter Stelle folgt das Apple-Betriebssystem iOS. Daher erfolgte die Entwicklung von **avconnect** für diese beiden Betriebssysteme. Seit Ende November 2014 steht die gemeinsam mit der österreichischen FluidTime Data Service GmbH umgesetzte App im Google Play Store und seit Mitte Dezember bei iTunes im App Store zum kostenlosen Download bereit. Damit setzt der AVV seine Strategie fort, verstärkt auf digitale Informationstechnologien zu setzen. Zum Vorteil der Fahrgäste, für die so praktisch überall und jederzeit Fahrplanauskunfts-Informationen einfach und flexibel abrufbar sind.



Aachener Verkehrsverbund



Im AVV jetzt noch mobiler!

Mit unserer neuen App **avvconnect** machen wir Ihnen die Fahrt mit Bus und Bahn jetzt noch bequemer. Denn mit der App profitieren Sie unterwegs von zahlreichen vorteilhaften Funktionen: z. B. integriertem Routenplaner, aktuellem Abfahrtsmonitor, Echtzeitanzeige und Störungsinformationen oder Ticketkauf per Handy.

Jetzt **kostenlos** herunterladen!



Erhältlich im App Store



ANDROID APP ON Google play

www.avv.de

Mehr Komfort mit kinderleichter Bedienung

Die neue App macht Fahrten mit Bus und Bahn noch bequemer. Denn **avvconnect** bietet zahlreiche vorteilhafte Funktionen für alle, die auch unterwegs Informationen abrufen möchten: Abfahrtsmonitor und Routenplaner (Verbindungsauskunft) mit Echtzeitdaten gehören ebenso dazu wie Kartenfunktion, Störungsinformationen und der Kauf von HandyTickets. Hinzu kommt: Über die Fahrplandaten aus dem AVV hinaus enthält **avvconnect** die Daten für ganz Nordrhein-Westfalen und für die Euregio Maas-Rhein.

Der Zugriff auf die einzelnen Funktionen der App ist schnell und bequem über das einfach aufklappbare Seitenmenü (Sidebar) möglich. Dieses kann jederzeit und aus jedem Menüpunkt heraus eingeblendet werden.

Mittels der GPS-Ortung des Smartphones erkennt **avvconnect** den aktuellen Standort und zeigt alle Haltestellen in der Umgebung an – einschließlich Entfernungs- und Richtungsangabe sowie der von dort verkehrenden Linien. Die Haltestelle kann auch über die in die App integrierte Karte ausgewählt werden und z. B. als Ziel in die Routenplanung übernommen werden. Die Karte erleichtert zudem die Orientierung vor Ort und ermöglicht die Auswahl von POIs (Points of Interest) unterschiedlichster Kategorien (Kultur, Verwaltung, Sehenswürdigkeiten etc.). Auch in den Kontakten gespeicherte Adressen lassen sich als Ziel übernehmen. Besonders praktisch: Die App speichert einmal aufgerufene Haltestellen und Verbindungen und stellt sie fortan direkt zur Auswahl bereit. Auch die Speicherung von häufig frequentierten Haltestellen, Routen oder Adressen als Favoriten ist möglich.

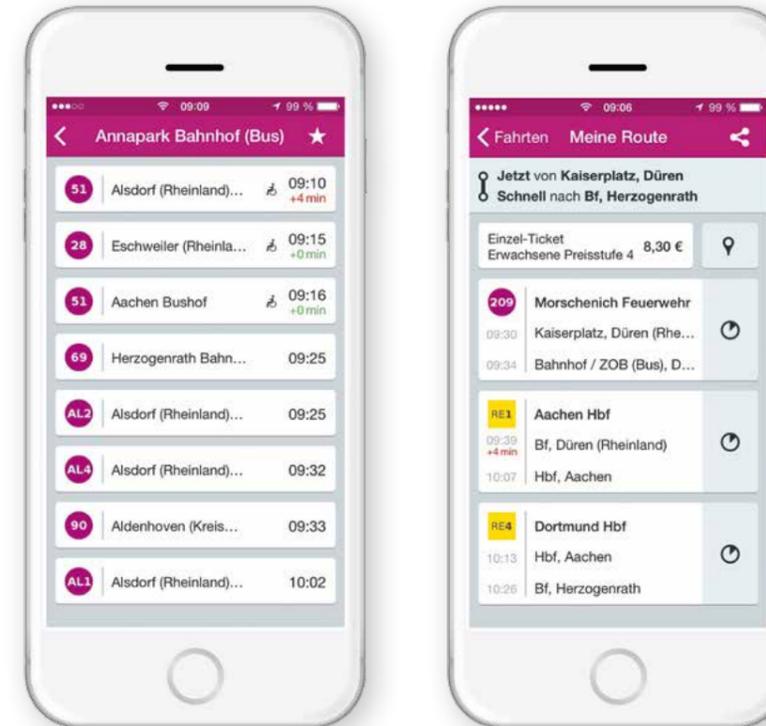
Durch Echtzeitdaten immer aktuell informiert

Abfahrtsmonitor und Routenplaner zeigen die Abfahrtszeiten der Busse und Bahnen als Ist-Daten an, d. h. gegebenenfalls mit aktuellen Verzögerungen im Betriebsverlauf. Diese sogenannten Echtzeitdaten sind in der App derzeit von der ASEAG, der Deutschen Bahn und der RVE enthalten. Die Integration der Ist-Daten der anderen Verkehrsunternehmen im AVV erfolgt sukzessive.

Der Abfahrtsmonitor zeigt je Linie und Richtung nur die nächste Abfahrt an. Aufgrund der begrenzten Displaygröße von Smartphones bleibt so bei Haltestellen bzw. Bahnhöfen mit vielen Linien die Übersichtlichkeit gewahrt. Überdies lassen sich durch Anklicken einer Linie weitere Details einblenden sowie u. a. die Haltestellenfolge und weitere Abfahrtszeiten dieser Linie anzeigen. Bei Routenabfragen werden die fünf nächsten Verbindungen in Kurzform angezeigt. Durch einen Klick auf eine Verbindung gelangt der User zur Detailübersicht mit Informationen, z. B. zum Fahrtverlauf oder zu Tickets und Preisen für die gesuchte Verbindung.

Zusätzliche vorteilhafte Funktionen

Der Ticketkauf ist über einen Link zum HandyTicket-Deutschland-Shop möglich. Eine verbesserte Schnittstelle ist zurzeit in Arbeit, um ab Mitte 2015 Tickets direkt aus **avvconnect** heraus kaufen zu können. Ergänzend zu den bereits beschriebenen Funktionen verfügt die App über die Möglichkeit, Informationen zu Störungen (Baustellen, Umleitungen etc.) abzurufen, sowie über einen QR-Code-Scanner.



Auf einen Blick: Die App **avvconnect** zeigt übersichtlich alle Linien und Zeiten an.

Die App wurde so konzipiert, dass sie die Spracherkennungs- und Sprachausgabefunktion der beiden genutzten Betriebssysteme optimal nutzt. Sind diese Funktionen aktiviert, kann der User **avvconnect** sowohl mittels der eigenen Stimme steuern als auch sich die angezeigten Inhalte akustisch ausgeben lassen. Die Nutzung der App ist dadurch auch Menschen mit stark eingeschränktem Sehvermögen und Blinden problemlos möglich. Für die Nutzung aller Funktionen der App sind allerdings sowohl die Zugriffsberechtigung für das Mikrofon des Smartphones als auch Zugriffe auf den Standort, die Kamera und die Kontakte erforderlich.

Künftige weitere Möglichkeiten der App-Nutzung

Das Internet und eine pragmatische Verkehrsmittelwahl verändern zunehmend das Mobilitätsverhalten. Neben der ausschließlichen Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel wird künftig die Vernetzung mit anderen Verkehrsträgern des Umweltverbundes eine bedeutende Rolle spielen. Daher sind bereits heute die Standorte des Carsharing-Anbieters cambio in die Kartenfunktion von **avvconnect** integriert. Die App zeigt alle verfügbaren Fahrzeuge an und mittels eines Links erfolgt eine Weiterleitung zum cambio-Buchungsportal. Vor dem Hintergrund der Entwicklung von einem Verkehrs- zu einem Mobilitätsverbund ist daran gedacht, künftig

weitere alternative Mobilitätsangebote (z. B. Velo-City) in die Applikation zu integrieren.

Eine weitere wichtige Funktion bildet die geplante Erweiterung um einen sogenannten Fahrtassistenten. Die App verfolgt die aktuell abgefragte Verbindung und erkennt Abweichungen vom geplanten Verbindungsablauf, z. B. durch Verspätungen auf einer Teilstrecke, und korrigiert automatisch die Verbindungsauskunft.

In Zukunft sollen die Funktionen für sensorisch, geistig oder seelisch beeinträchtigte Menschen erheblich ausgebaut werden. Statische wie auch dynamische Informationen über Barrieren bei der Nutzung öffentlicher Verkehrsmittel lassen sich dann bereits in der Routenausgabe berücksichtigen. Hierzu erfolgt die Erarbeitung eines Haltestellenkatasters. Darin sind alle Informationen zu bestehenden Beschränkungen dargestellt, z. B. durch zu steile Rampen oder Treppen. In einem weiteren Schritt werden auch dynamische Daten, wie z. B. ein nicht funktionierender Aufzug, eingebunden. Darauf aufbauend wird ein spezielles Routing für Menschen mit Beeinträchtigungen entwickelt. Eine Verbindungsauskunft berücksichtigt dann Verkehrsmittel und Ein- bzw. Ausstiegshalte, die auch für Behinderte problemlos nutzbar sind.

Für Fahrgäste mit Smartphones, die ein anderes Betriebssystem als Android oder iOS nutzen, steht auf www.avv.de die webbasierte Version der AVV-Fahrplanauskunft zur Verfügung.

Große Zukunft für kleine Bahnhöfe

Citizens' Rail – ein Modellbeispiel internationaler Zusammenarbeit

Citizens' Rail ist ein gemeinsames Projekt von Partnern aus Deutschland, den Niederlanden, Frankreich und Großbritannien zur Verbesserung regionaler Bahnnetze. Partner auf deutscher Seite ist u. a. der AVV.

Citizens' Rail hat sich zum Ziel gesetzt, kleinere Bahnhöfe sowie deren regionale Eisenbahnverbindungen aufzuwerten. In diesem Zusammenhang werden Maßnahmen gefördert und umgesetzt, die zu einer Stärkung des regionalen Bahnverkehrs führen. Dies geschieht strikt unter Berücksichtigung sozialer, ökologischer und ökonomischer Aspekte, um zu einer nachhaltigen Raumentwicklung beitragen zu können.

Das Programm soll nicht nur zur Weiterentwicklung der Bahninfrastruktur und der Bahneinrichtungen beitragen. Es dient vielmehr auch dazu, das vorhandene Fahrgastpotenzial im Umfeld kleinerer Bahnhöfe besser auszu-schöpfen sowie die bestehenden Bahnverbindungen besser zu vermarkten.

Für das Projekt sind im Aachener Stadtgebiet die Haltepunkte Eilendorf und Aachen West ausgewählt worden. Für sie gilt es Möglichkeiten zu erarbeiten, ihre Attraktivität und Nutzerzahlen zu erhöhen. Ebenso erfolgt im Rahmen des Projektes eine Untersuchung des geplanten Haltepunkts im Stadtteil Richterich hinsichtlich seiner zukünftigen Lage und Ausgestaltung.

Bürgerbeteiligung wird großgeschrieben

Die Information und Beteiligung der Bürger vor Ort stehen im Fokus des Projektes. Deshalb werden die Bürger und verschiedenste Institutionen sowie gesellschaftliche Gruppen, wie z. B. Hochschulen, Schulen, Geschäftsleute, Politik und Bürgervereine, in die Planungsprozesse einbezogen. Diese lassen sich so intensivieren – mit dem Ziel einer besseren Vernetzung der

Entwurf einer Green Station für den Bahnhof Aachen West von Studenten der RWTH Aachen



Die Einzelprojekte stellen wir auf der nächsten Doppelseite ausführlich vor

Stadt sowohl für die regionale Wirtschaft als auch für die wachsende Bevölkerung.

Die Umsetzung gezielter Kommunikationsmaßnahmen führt dabei zu einem neuen Engagement der Bürger für ihren Bahnhof bzw. ihre Bahn. Als Folge davon wächst die Nachfrage und der sozioökonomische Wert der Bahnhöfe erhöht sich. Auch in wenig genutzte Bahnstationen kann somit wieder „neues Leben“ einkehren.

Die aus der Bürgerbeteiligung (Informationsveranstaltungen und Befragungen) gewonnenen Ergebnisse bilden die Grundlage für die zukünftige Entwicklung der Bahnhöfe und fließen in die weiteren Ausarbeitungsprozesse ein. Das Konzept von Citizens' Rail ist ein innovativer, kostengünstiger Weg, um die Wirtschaft anzukurbeln und auf sich wandelnde Verkehrsbedürfnisse der Bevölkerung zu reagieren. Zudem lassen sich so auch isoliert liegende Gemeinden wieder besser anbinden.

Die akademischen Partner des Projekts (RWTH Aachen und University of Central Lancashire) arbeiten dazu besondere Analysemethoden aus. Geplant ist, die daraus gewonnenen Erkenntnisse anschließend auf Regionen in Europa zu übertragen, die vergleichbare Probleme wie die Projektregionen aufweisen. Vor allem in England bestehen aus Vorgängerprojekten (Community Rail Partnership) weitreichende Erfahrungen bei der Attraktivitätssteigerung von „kleinen“ Bahnhöfen unter Einbeziehung der o. g. gesellschaftlichen Gruppen und Institutionen.

Ein europäisches Förderprojekt mit kompetenten Partnern

Das Projekt „Citizens' Rail“ erhält eine Förderung von 50 % über das INTERREG-IVB Northwest Europe (NWE-)Programm. Dieses Programm startete die Europäische Union, um die transnationale Zusammenarbeit zwischen den Mitgliedsstaaten in den Themenfeldern Innovation, Umwelt, Erreichbarkeit und nachhaltige Stadtentwicklung zu verbessern. Neben der Stadt Aachen, dem Geographischen Institut der RWTH Aachen und dem Aachener Verkehrsverbund auf deutscher Seite gehören das Lancashire County Council, die University of Plymouth (Leadpartner) und die Devon & Cornwall Rail Partnership aus England, die Region Pays de la Loire aus Frankreich sowie die Parkstad Limburg aus den Niederlanden zu den Partnern des Projektes

Das Projektvolumen für alle europäischen Partner beträgt etwa 9 Mio. Euro – bei einer Förderquote von 50 % durch die EU und einer Projektlaufzeit von Mai 2012 bis September 2015. Das Projektvolumen der deutschen Partner beläuft sich auf 850.000 Euro.

Weitere Infos:
www.citizensrail.org



Neuer Haltepunkt in Richterich:

Nördlicher Stadtteil Aachens künftig wieder mit Bahnanschluss

In den nächsten Jahren wird die Einwohnerzahl von Richterich, einem Stadtteil im Norden Aachens, durch neue Wohngebiete steigen. Daraus ergibt sich der Wunsch nach einem Wiederanschluss des seit 1966 vom Bahnnetz abgekoppelten Stadtteils.

Gemeinsam haben der AVV, die Stadt Aachen, der Nahverkehr Rheinland und die Deutsche Bahn Station & Service eine Machbarkeitsstudie initiiert, die einen neuen **euregiobahn**-Haltepunkt in Richterich in zwei Varianten (Nord und Süd) untersucht hat. Die Studie vergleicht die Nordvariante mit der bereits 2008 erarbeiteten Planung für die Südvariante.

Die Nordvariante sieht einen Haltepunkt mit zwei Seitenbahnsteigen von je 210 Meter Länge vor. Geplant ist der Haltepunkt unmittelbar nördlich an der Brücke Horbacher Straße in Höhe des Bezirksamtes. Gemäß Planung wird der

Bahnsteig in Richtung Herzogenrath über eine Treppenanlage sowie eine barrierefreie Zuwegung im Bereich der Bushaltestelle Richterich Rathaus erreichbar sein. Der Bahnsteig in Richtung Aachen bietet insgesamt drei Zugänge: zwei Treppenanlagen mit einem barrierefreien Zugang dazwischen. An beiden Bahnsteigseiten soll es Fahrgastunterstände und Fahrradabstellanlagen geben.

Die Bürger, die sich an einer Befragung und Informationsveranstaltung im Sommer 2013 beteiligt hatten, votierten mehrheitlich für die nördliche Variante. Ausschlaggebend waren dafür die Nähe des Haltepunktes zu den zentralen Bereichen Richterichs, die städtebauliche Aufwertung sowie die gute Einsehbarkeit und damit verbundene bessere soziale Kontrolle. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie und

Erkenntnisse aus der Bürgerbeteiligung wurden Anfang 2015 in den Sitzungen der Bezirksvertretungen Richterich und Laurensberg sowie im Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen vorgestellt und beraten. Alle Ausschüsse sprachen sich für die Weiterverfolgung der auch durch den Gutachter priorisierten Nordvariante aus.

Die Stadt Aachen hat den Haltepunkt Richterich zur Förderung beim Zweckverband Nahverkehr Rheinland angemeldet. Eine Aufnahme in das Förderprogramm ist allerdings noch nicht erfolgt: Der Grund dafür: Der Haltepunkt kann aus fahrzeittechnischen Gründen erst angefahren werden, wenn die Elektrifizierung der Nebenstrecken der **euregiobahn** erfolgt ist. Dies wird voraussichtlich 2019 der Fall sein. Der NVR bestätigte aber bereits die grundsätzliche Förderfähigkeit.



Studentische
Bürgerbefragung
in Eilendorf und
Richterich

Im Vorfeld zu den Informationsveranstaltungen führten Studierende des Geographischen Institutes der RWTH Aachen Befragungen durch. Zusätzlich zu allgemeinen Angaben zum Verkehrsverhalten ermittelten die Studenten Wünsche zur Ausgestaltung der Haltepunkte sowie die Interessen in Bezug auf zukünftige Bürgerbeteiligungsprozesse.

Bahnhof Aachen West:

Umgestaltung infolge Hochschulerweiterung

Bereits heute nutzen täglich rund 5.000 Ein- und Aussteiger den Westbahnhof, der im unmittelbaren Einzugsbereich der beiden Hochschulerweiterungsgebiete (Campus Melaten und Campus West) liegt. In den nächsten Jahren werden dort zwischen 5.000 und 10.000 Arbeitsplätze entstehen. Im Zuge des Ausbaus der Campusgebiete soll auch der Bahnhof West umgebaut werden. Der Umbau soll die Erreichbarkeit verbessern und Barrierefreiheit herstellen, ist doch der

Mittelbahnsteig derzeit nur über eine Treppe erreichbar. Erste Planungen im Rahmen einer bahntechnischen Machbarkeitsstudie sehen vor, eine neue Brücke mit barrierefreien Zu- und Abgängen zu errichten, die sowohl den Bahnsteig als auch die Campusgebiete anbindet.

Ergebnisse dieser Studie sollen im Sommer 2015 vorliegen und bilden die Grundlage für einen Städtebau- und Architekturwettbewerb, der sowohl ingenieurtechnische Fragen der Brückenkonstruktion als auch die Einbindung in das Umfeld in den Blick nimmt.



Entwurf einer Green Station für den Bahnhof Aachen West von Studenten der RWTH Aachen

Haltepunkt Eilendorf:

Verbesserter Bahnsteigzugang

Am Haltepunkt Eilendorf bildet die Zuwegung der beiden Seitenbahnsteige aktuell eines der größeren Probleme. Die Reisenden können sie derzeit nur unter Inkaufnahme größerer Umwege aus den verschiedenen Ortsteilen erreichen. Verbesserungsbedarf besteht zudem bei der Barrierefreiheit und der sozialen Sicherheit am Haltepunkt.

Um Lösungen für diese Situation zu entwickeln, ließ der AVV in Zusammenarbeit mit den anderen Projektpartnern eine entsprechende Machbarkeitsstudie erstellen. Diese zeigte vier Möglichkeiten auf, wie der Zugang an der Station verbessert werden kann. Die vorgeschlagenen Varianten stellten die Partner in einer Informationsveranstaltung den Bürgern zur Diskussion vor. Die von der Bürgerversammlung befürwortete Variante sieht für den Bahnhof Eilendorf einen neuen, zentralen Hauptzugang für beide Gleise vor.

Eine neue Fußgängerbrücke soll die Gleise in der Mitte des Haltepunktes verbinden und auch städtebaulich zu einer Aufwertung des angrenzenden „Hansmannplatzes“ beitragen. Die jetzigen Zugänge bleiben weiterhin bestehen. Aufzüge an beiden Brückenaufgängen und die Anhebung des Bahnsteigs auf 76 Zentimeter sowie eine Verbreiterung auf drei Meter gewährleisten den barrierefreien Zugang.

Darüber hinaus erhält der Haltepunkt auf neu geschaffenen Vorplätzen Fahrscheinautomaten und Fahrradabstellanlagen. Vorgesehen ist auch eine Kiss-and-Ride-Vorfahrt. Im März 2014 beschlossen der Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen sowie die Bezirksvertretung Aachen-Eilendorf mehrheitlich, diese Variante planerisch weiterzuverfolgen.



➤ Bürgerbeteiligung einmal anders

„Dear Hunter“-Projekt im April 2015 gestartet: Mit einem besonderen Auftrag werden zwei niederländische Architekten knapp drei Monate lang Wohncontainer direkt am Westbahnhof beziehen. Während dieses Zeitraums werden von ihnen Passanten, Studierende und Anwohner nach ihren Wünschen bei der Umgestaltung des Westbahnhofs befragt. Die Ergebnisse aus dem „Dear Hunter“-Projekt sollen ebenfalls bei der Durchführung des Städtebauwettbewerbs berücksichtigt werden.

➤ Weitere Ideen durch Masterclass

Im Oktober 2013 haben sich 48 Studierende unterschiedlicher Fachrichtungen (Geographie, Tourismus, Design sowie Bauingenieurwesen) aus allen Citizens'-Rail-Projektpartnerregionen zu einem zweitägigen Workshop in Aachen und Heerlen getroffen. Gemeinsam entwickelten sie während der studentischen Masterclass in vier transnationalen und interdisziplinären Kleingruppen neue Ideen und eigene Visionen für Verbesserungen der Haltepunkte Nuth (NL) und Eilendorf. Die Ideen fließen ebenfalls in die weiteren Planungen mit ein.

Fortschreibung der ÖSPV-Nahverkehrspläne im AVV

Weiterentwicklung von Angebot und Qualität als wesentliche Kriterien

Die Aufgabenträger im AVV arbeiten eng zusammen und stimmen verbundübergreifende Inhalte wie Qualitätsstandards und Barrierefreiheit ab.

Der Nahverkehrsplan (NVP) dient dazu, den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) sicherzustellen und weiterzuentwickeln. Die Aufgabe, einen NVP zu erstellen und bei Bedarf fortzuschreiben, obliegt den Kreisen und kreisfreien Städten als Aufgabenträger. Im AVV sind dies die Aufgabenträger Stadt Aachen, StädteRegion Aachen sowie die Kreise Heinsberg und Düren. Im Nahverkehrsplan werden Zielsetzungen und Rahmenvorgaben für das ÖSPV-Angebot und dessen Angebotsqualität festgeschrieben. Liniennetze werden optimiert und stärker differenziert – in Abhängigkeit von der Nachfrage. Dies stärkt den ÖSPV und macht ihn für Bürger attraktiver.

Darüber hinaus bildet der Nahverkehrsplan die Grundlage für die Vergabe von ÖSPV-Leistungen.

Zusammenwirken zwischen Aufgabenträger und Verbundgesellschaft

Die Nahverkehrspläne unterliegen einem umfangreichen Zustimmungs- und Beteiligungsverfahren. Es ist daher ein enges Zusammenwirken insbesondere mit den kreisangehörigen Kommunen und den benachbarten Aufgabenträgern erforderlich.

Der AVV unterstützt die Aufgabenträger im Verbundraum bei der Erstellung der Nahverkehrspläne. Eine koordinierende Arbeitsgruppe aller Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen im AVV wurde gebildet mit dem Ziel, möglichst einheitliche Qualitätsvorgaben für das AVV-Gebiet zu erarbeiten. Dabei gilt es, Qualitätsanforderungen zu definieren, z. B.: Wie wird eine ausreichende Verkehrsbedienung definiert? Welche Vorgaben gibt es in Bezug auf

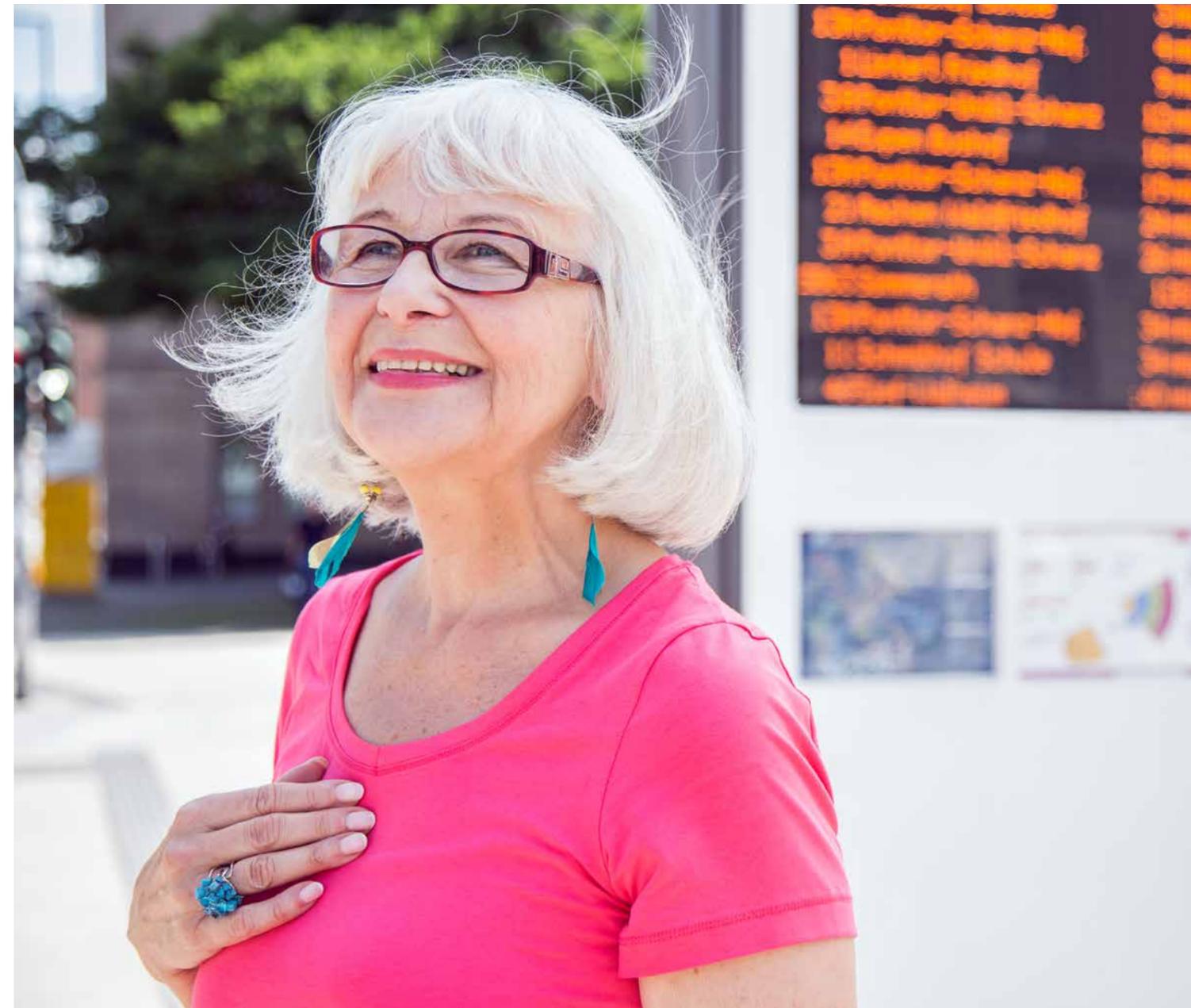
Pünktlichkeit, Service und Information? Welche Standards gelten für Fahrzeuge im Linienverkehr und für den Ausbau von Haltestellen? Trotz der Verständigung auf gleiche Standards obliegt es den Aufgabenträgern, auf lokale Besonderheiten einzugehen.

Auf Einladung des AVV fand dazu eigens ein Workshop zum Thema „Anforderungen an die Qualität im ÖSPV“ statt. Gemeinsam mit den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen definierte der AVV ein entsprechendes Anforderungsprofil, indem Standards für eine angemessene Verkehrsbedienung, den Betrieb, die Infrastruktur, den Verbundtarif und Vertrieb sowie für Information, Service und Personal als auch für die Barrierefreiheit erarbeitet wurden. Die Verständigung auf gemeinsame Standards

ist auch vor dem Hintergrund der engen Verzahnung des ÖSPV-Angebotes über die Grenzen der Gebietskörperschaften hinweg sinnvoll und zielführend. Dies gilt insbesondere für die Abstimmung der Angebote zwischen der Stadt Aachen und der StädteRegion Aachen.

Ab 2022 vollständige Barrierefreiheit im ÖSPV gefordert

Das Thema Barrierefreiheit wird erstmals bei der Fortschreibung der Nahverkehrspläne ganzheitlich betrachtet. Die Herstellung einer vollständigen Barrierefreiheit bis zum Jahr 2022 ist eine Vorgabe des neuen Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) und ist in den Nahverkehrsplänen zu berücksichtigen. Die Belange



der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen. Soweit vorhanden, sind auch Behindertenbeauftragte, Behindertenbeiräte, Interessensverbände betroffener Fahrgäste und Fahrgastverbände im Rahmen der Erstellung des Nahverkehrsplans zu beteiligen.

Wie bereits zur Erarbeitung von Qualitätsstandards geschehen, hat der AVV im Rahmen eines Workshops ebenfalls das Thema Barrierefreiheit mit den Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen erörtert und konkrete Vorschläge zum weiteren Vorgehen erarbeitet. Dabei legten die Teilnehmer eine abgestimmte und strukturierte Vorgehensweise fest.

Das Thema Barrierefreiheit im ÖSPV ist vielschichtig. Neben dem Ausbau von Haltestellen sind auch Anforderungen an die Fahrzeuge, die Informations- und Kommunikationseinrichtungen sowie für den Betrieb und die Unterhaltung zu berücksichtigen. Der barrierefreie Ausbau der Haltestellen stellt die Aufgabenträger vor besondere Herausforderungen. Zum einen gibt es erhebliche Mängel, die nur mit enormen Investitionsmitteln abgebaut werden können. Zum anderen gibt es viele Beteiligte, da die Kommunen selbst bzw. der jeweilige Straßenbaulastträger für die Haltestelleninfrastruktur verantwortlich sind. In den Nahverkehrsplänen der Aufgabenträger im AVV werden zunächst Haltestellenkategorien und für einen Umsetzungsplan notwendige Priorisierungen festgelegt. Voraussetzung für einen zügigen barrierefreien Ausbau der Haltestellen ist die Bereitstellung zusätzlicher Finanzmittel durch den Bund und das Land NRW. Der AVV wird den notwendigen, schrittweise umzusetzenden Prozess begleiten.

Intermodalität im Nahverkehrsplan verankert

Darüber hinaus befasst sich der Nahverkehrsplan mit der geplanten Einführung neuer attraktiver Mobilitätsangebote, wie z. B. Car- oder Bi-

kesharing. Durch eine stärkere Vernetzung des ÖPNV mit solchen Mobilitätsdiensten ergeben sich Synergien und attraktive Alternativen zur individuellen PKW-Nutzung. Auch hier bildet der AVV eine Klammer und bietet Hilfestellungen beim Ausbau des Mobilitätsmanagements auf kommunaler Ebene.

Vorbereitung der Vergabeprozesse äußerst komplex

Parallel dazu unterstützt der AVV die Aufgabenträger in großem Umfang bei der Vorbereitung der anstehenden Vergabeprozesse. Die vertraglichen Regelungen mit den ÖSPV-Verkehrsunternehmen innerhalb des AVV laufen im Dezember 2017 aus. Mit diesem Datum endet die Übergangsregelung gemäß EU-VO 1370/2007 im AVV. Aktuell stehen die Vorbereitung der neuen Vergabe der kompletten ÖSPV-Leistungen im AVV sowie die Erarbeitung neuer vertraglicher Grundlagen und der Finanzierung des ÖSPV unter Beachtung der aktuellen gesetzlichen Rahmenbedingungen im Fokus der Verbundtätigkeit.

Ein wesentlicher Baustein der Nahverkehrspläne ist das Zielnetz 2018. Es definiert die zukünftige Angebotsstruktur (Linienetz) und das zukünftige Angebotsprofil (Qualitätsanforderungen). Das Zielnetz 2018 bildet gleichzeitig die Basis für die Neuvergabe der ÖSPV-Leistungen ab Dezember 2017 im AVV.

Diese Situation stellt hohe Anforderungen an die Aufgabenträger. Über die Fortschreibung der Nahverkehrspläne hinaus sind vielfältige organisatorische Aufgaben zur Abwicklung der anstehenden Prozesse durchzuführen. Neben der Erstellung der Zielperspektive sind die Erarbeitung eines Anreizsystems im Sinne der EU-VO 1370/2007 sowie Modifikationen bei der Einnahmenaufteilung erforderlich.

Die anstehenden Prozesse werden durch den AVV koordiniert und bei juristischen Fragen durch externe Beratung begleitet.





Neue Tarifkooperation AVV - VRS Job-Ticket-Inhaber profitieren besonders

Fahrgäste haben es jetzt bei Fahrten mit Bus und Bahn zwischen dem Aachener Verkehrsverbund (AVV) und dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) wesentlich leichter. Denn seit Jahresbeginn 2015 gilt dafür durchgängig ein Tarif – der VRS-Tarif.

Mit dieser Umstellung verfolgen AVV und VRS zum einen gemeinsam das Ziel, Fahrgästen mit einem durchgängig gültigen Tarif Fahrten mit nur einem Ticket anbieten zu können. Zum anderen haben sie damit auch die im ÖPNV-Gesetz von NRW festgeschriebene Vorgabe umgesetzt, dass innerhalb von Zweckverbänden – also auch in den Regionen des AVV und VRS – für den Schienenpersonennahverkehr einheitliche Tarife umzusetzen sind.

Neben Detailplanungen zum Ticketsortiment, zur Preisstufenbildung und zur Preisfindung wurden 2014 auch umfangreiche Vereinbarungen zum Vertrieb und zur Einnahmenaufteilung für die Tarifkooperation zwischen den beiden Verbundgesellschaften sowie mit den beteiligten Verkehrsunternehmen erarbeitet und getroffen.

Die Tarifkooperation ermöglichte, sowohl den NRW-Tarif als auch den Kraegentarif AVV/VRS zugunsten eines durchgängig gültigen Tarifs zu ersetzen. Überdies gestaltet sich jetzt die Auswahl an Ticketangeboten für die Kunden übersichtlicher und attraktiver. Sind doch nun alle Tickets flächendeckend in beiden Verbundgebieten auch bei den Busverkehrsunternehmen erhältlich.

Wie bei allen anderen Verbundtarifen in NRW auch wird die BahnCard nicht mehr anerkannt. Für Fahrten innerhalb des Aachener Verkehrsverbundes bleibt weiterhin der AVV-Verbundtarif bestehen. Zudem wurde der Termin zukünftiger Anpassungen des AVV-Tarifs auf den 1. Januar festgelegt und somit mit dem Zeitpunkt z. B. der Nachbarverbände VRS und VRR sowie der DB Regio NRW landesweit harmonisiert.

Zusätzliche Preisstufen für verbundübergreifende Fahrten

Insgesamt gibt es jährlich rund 1,3 Millionen verbundüberschreitende Fahrten zwischen AVV und VRS, die nun in den VRS-Tarif integriert werden. Über die bereits zuvor in den VRS integrierten fünf AVV-Kommunen (Düren, Merzenich, Nörvenich, Titz und Vettweiß) hinaus kommt der VRS-Tarif somit im Übergang zum AVV auch in den übrigen 30 AVV-Kommunen zur Anwendung. Dazu erfolgte im VRS-Tarif eine Erweiterung der bereits bestehenden Preisstufen 1 bis 5 um die Preisstufen 6 und 7, um so auch Fahrten mit großen Distanzen tariflich abdecken zu können.

Von der neuen Tarifkooperation profitieren insbesondere Berufspendler, die zwischen beiden Verbundräumen unterwegs sind. Um den Mobilitätsbedürfnissen aller Kundengruppen gerecht zu werden, sind EinzelTickets, 4erTickets und TagesTickets sowie WochenTickets, MonatsTickets und MonatsTickets im Abo verfügbar. Tarifprodukte für spezielle Kundengruppen wie das Aktiv60-Ticket oder das StarterTicket für Auszubildende ergänzen die Angebotspalette. Studierende einer Hochschule im AVV bzw. VRS sind von den Neuregelungen der Tarifkooperation nicht betroffen. Sie erhalten weiterhin das NRW-SemesterTicket, das Fahrten mit Bus und Bahn in ganz NRW ermöglicht.

Erweiterte Mobilität an der Verbundgrenze

Für die sowohl im AVV und VRS angebotenen, jeweils verbundweit gültigen Schüler-Tickets und Job-Tickets führten die beiden Verbände zudem attraktive Gültigkeitserweiterungen und günstige Ergänzungen ein. Viele Fahrten enden oder starten kurz hinter der Verbundgrenze von AVV und VRS. Job-Ticket-Inhaber, die nur kleine Abschnitte im jeweils anderen Verbundgebiet zurücklegen, profitieren besonders von der Erweiterung der jeweiligen Geltungsbereiche. Seit dem 1. Januar 2015 können sie zusätzlich ohne Preisaufschlag in alle Städte und Gemeinden des Nachbarverbundes fahren, die direkt an der Verbundgrenze liegen, sowie zusätzlich bis nach Düren und Kreuzau bzw. Euskirchen und Kall. Eine ähnliche großflächige Erweiterung des Geltungsbereiches existiert bei den Schüler-Tickets bereits seit November 2012.

Optionale Ergänzungsmöglichkeiten bei Job- und Schüler-Tickets

Neue Regelungen gibt es auch für Job-Ticket- und Schüler-Ticket-Besitzer, die von ihrem Arbeitgeber oder über die Schule ein solches Ticket für das Verbundgebiet erhalten haben, in dem das Unternehmen bzw. die Schule ansässig/verortet ist, jedoch im Nachbarverbund wohnen. Benötigten sie bisher ein relationsbezogenes Verbundticket für den Bereich des Wohnortverbundes, so können sie jetzt optional ein Job-Ticket bzw. Schüler-Ticket für das Gesamtgebiet des jeweils anderen Verbundes hinzukaufen.

Ein besonderes Plus des optionalen Job-Tickets: Im Gegensatz zum normalen Job-Ticket, das für jeden Mitarbeiter erworben wird, ist es auch für Einzelpersonen erhältlich. Es kann als Abo zum monatlichen Pauschalpreis von 71,00 Euro für das AVV-Gebiet bzw. 85,00 Euro für das VRS-Gebiet direkt über den Arbeitgeber bezogen werden. Beide Tickets liegen damit preislich im Bereich eines Abos für Erwachsene der Preisstufe 2, die in der Regel für Fahrten zwischen zwei benachbarten Städten und Gemeinden gilt.

Verbesserungen für Firmen mit Sitz an der Verbundgrenze

In den Genuss einer weiteren Verbesserung für zukünftige Job-Ticket-Verträge kommen insbesondere Firmen, die an der Verbundgrenze liegen. Bislang bezog der Arbeitgeber für alle Mitarbeiter das Job-Ticket des Verbundes, in dem das Unternehmen seinen Sitz hatte. Durch die Tarifkooperation eröffnet sich für Firmen, deren Standorte in einer der neun AVV- bzw. acht VRS-Kommunen entlang der Verbundgrenze sowie in den Städten Düren und Kreuzau (AVV) bzw. Euskirchen und Hellenthal (VRS) liegen, alternativ eine neue Möglichkeit: Die Firmen können jetzt für alle Mitarbeiter mit Wohnsitz im AVV das AVV-Job-Ticket und für alle Mitarbeiter mit Wohnsitz im VRS das VRS-Job-Ticket erwerben. Durch die Ausweitung des Geltungsbereiches der beiden Job-Tickets benötigen die Mitarbeiter nur noch ein Ticket für die Fahrt zur Arbeitsstelle.

Im Rahmen der Kommunikationskampagne zur neuen Tarifkooperation erhielten alle Arbeitgeber, die ihren Mitarbeitern ein Job-Ticket anbieten, ein Schreiben des Vertragsverkehrsunternehmens. Dieses enthielt umfassende Informationen zum erweiterten Geltungsbereich und zur neuen, optionalen Zukaufsmöglichkeit des Job-Tickets des Nachbarverbundes.



Sachgerechter Einsatz von Fördermitteln für Bus und Bahn

Der Zweckverband AWW verteilt mit Unterstützung der AWW GmbH Fördergelder für die Anschaffung moderner Fahrzeuge, die Durchführung von Ausbildungsverkehren und die Umsetzung des Sozialtickets („Mobiliticket“) im Verbundraum.

Im Jahr 2008 erfolgte eine Novellierung des Gesetzes über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW). Davon ausgehend wurde der ÖPNV umfassend in den Bereichen Organisation und Förderung restrukturiert. Das Ziel dieser Neuordnung besteht darin, die kommunale Verantwortung zu stärken sowie die Verteilung und Verwendung von Fördermitteln effizienter zu gestalten. Die vielfältigen Fördertatbestände des ÖPNV wurden deshalb zu insgesamt vier Pauschalen zusammengefasst. Zwei davon – ÖPNV-Pauschale (§ 11 [2] ÖPNVG NRW) und die Ausbildungsverkehr-Pauschale (§ 11 a ÖPNVG NRW) – werden direkt an die Aufgabenträger des ÖSPV weitergeleitet. Seit 2011 gewährt das Land NRW überdies Zuwendungen zur Förderung des Sozialtickets,

das eine Teilhabe aller Bevölkerungsschichten an einem von Mobilität geprägten Leben ermöglichen soll.

ÖPNV-Pauschale für die Modernisierung des Fahrzeugparks

Die ÖPNV-Pauschale umfasst landesweit 110 Mio. Euro jährlich und wird den kommunalen Aufgabenträgern des straßengebundenen ÖPNV gewährt. Sie ersetzt einerseits die bisherigen Mittel für die Fahrzeugförderung und andererseits die Aufgabenträgerpauschale. Nach einem gutachterlich berechneten Verteilungsschlüssel erfolgt die Aufteilung der Fördermittel auf die Zahlungsempfänger zu 90 % nach der

2,8 Mio. Euro
für Förderung des
Mobil-Tickets

3,9 Mio. Euro
für die Anschaffung
von **35 Bussen**

10,8 Mio. Euro
Ausbildungsverkehr-
Pauschale

Betriebsleistung, zu 9 % nach der Einwohnerzahl und zu 1 % nach der Fläche.

Von den zur Verfügung stehenden Mitteln entfielen im Jahr 2014 gut 4,5 Mio. Euro auf die Aufgabenträger im AVV, die ihrerseits die Aufgabewahrnehmung an den Zweckverband AVV übertragen haben. Gemäß der Satzung für den Zweckverband AVV übernimmt die Abwicklung der ÖPNV-Pauschale zentral der Zweckverband AVV mit Unterstützung der AVV GmbH. Grundlage für die Verwendung der Fördermittel ist die 2013 unter gutachterlicher Begleitung und in enger Abstimmung mit den Verbandsmitgliedern beschlossene „AVV-Förderrichtlinie zur Verwendung der ÖPNV-Pauschale nach § 11 (2) ÖPNVG NRW“. Zwingend vorgeschrieben ist darin, die Zuwendungen zu mindestens 80 % an öffentliche und private Verkehrsunternehmen im Verbund weiterzuleiten. Ziele der Fördermaßnahmen sind die Sicherung einer hohen Fahrzeugqualität, die ständige Verbesserung der Umweltverträglichkeit des ÖPNV und der Abbau von Zugangshemmnissen, beispielsweise durch eine Optimierung der Barrierefreiheit.

Die Ausbildungsverkehr-Pauschale für preisreduzierte Zeitfahrkarten

An der Beförderung von Schülern hat der ÖPNV einen bedeutenden Anteil. Gleichzeitig unter-

stützt er damit verschiedene gesellschaftspolitische Zielsetzungen (kollektive Beförderung, Verkehrssicherheit oder Umweltverträglichkeit). Aufgrund der gewährten Rabatte bei Zeitfahrkarten im Ausbildungsverkehr entstehen den Verkehrsunternehmen grundsätzlich Mindereinnahmen. Teilweise werden diese jedoch von staatlicher Seite ausgeglichen, wofür das Land NRW insgesamt 130 Mio. Euro pro Jahr zur Verfügung stellt. Der Ausgleich für die Beförderung von Auszubildenden im ÖSPV ist in der sogenannten Ausbildungsverkehr-Pauschale geregelt. Diese Pauschale wird den kommunalen Aufgabenträgern seit 2011 gewährt und hat die bis dahin geltende Ausgleichsregelung nach § 45 a PBefG (Personenbeförderungsgesetz) abgelöst.

Mindestens 87,5 % der verfügbaren Mittel müssen die Aufgabenträger an öffentliche und private Verkehrsunternehmen weiterleiten. Dabei gilt die Voraussetzung, dass die von den Verkehrsunternehmen angelegten Tarife für Zeitfahrkarten im Ausbildungsverkehr die regulären Zeitfahrkarten um mindestens 20 % unterschreiten. Die restlichen bis zu 12,5 % der Ausbildungsverkehr-Pauschale können für verschiedene Maßnahmen verwendet werden. Investitionen in die Fortentwicklung von Tarif- und Verkehrsangeboten sind hier ebenso möglich wie in Qualitätsverbesserungen im Ausbildungsverkehr. Von den zur Verfügung stehenden Mitteln entfielen im Jahr 2014 gut 10,8 Mio. Euro



auf die Aufgabenträger im AVV. Die Bewirtschaftung der Ausbildungsverkehr-Pauschale erfolgt vereinbarungsgemäß durch den Zweckverband AVV. Die vorschriftsgemäße Verwendung der Fördermittel geschieht auf Basis der vom Zweckverband erlassenen „AVV-Richtlinie zur Verwendung der Ausbildungsverkehr-Pauschale“ gemäß § 11 a ÖPNVG NRW.

Das Mobil-Ticket – preiswerte Mobilität für sozial Benachteiligte

2011 wurden in NRW die „Richtlinien über die Gewährung von Zuwendungen zur Förderung des Sozialtickets im Öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen“ erlassen. Damit erreichte die Sozialticketförderung in NRW eine ganz neue Qualität, um die Teilhabe aller Bevölkerungsschichten an einem durch Mobilität bestimmten Leben zu gewährleisten. Nach diesen Richtlinien können alle Personen, die bestimmte Voraussetzungen erfüllen, ein Sozialticket erwerben. Zu den Anspruchsberechtigten gehören Bezieher von Arbeitslosengeld II und Sozialgeld, von Leistungen für Grundsicherung im Alter und bei Erwerbsminderung sowie von laufender Hilfe zum Lebensunterhalt außerhalb von Einrichtungen. Hinzu kommen Personen,

die Regelleistungen nach dem Asylbewerberleistungsgesetz oder laufende Leistungen nach dem Kriegsopferfürsorge nach dem Bundesversorgungsgesetz erhalten.

Von den landesweit gewährten Mitteln in Höhe von 30 Mio. Euro standen den Aufgabenträgern im AVV für das Förderjahr 2014 rund 2,8 Mio. Euro zur Verfügung. Bereits Mitte 2009 hatte der Kreis Düren ein Sozialticket („Mobil-Ticket“) eingeführt. Daran orientiert, fassten sowohl die StädteRegion Aachen, einschließlich der Stadt Aachen, als auch der Kreis Heinsberg entsprechende Beschlüsse zur Einführung des Sozialtickets im Jahr 2010. Die Umsetzung erfolgte zunächst im Rahmen einer einjährigen Probephase. Im Anschluss daran kam es Mitte 2012 zur verbundweiten, unbefristeten Einführung des Sozialtickets. Die Bewirtschaftung dieser Fördermittel übertrugen die Aufgabenträger ebenfalls auf den Zweckverband AVV. Dieser reicht die Mittel auf der Grundlage einer weiteren AVV-Förderrichtlinie an die Verkehrsunternehmen weiter.

Themen, die uns bewegen

Unser Jahresrückblick 2014

Im Jahr 2014 halten uns zahlreiche Projekte in Bewegung. Zu Beginn des Jahres nimmt das GästeTicket Eifel Fahrt auf, die Landesgartenschau in Zülpich eröffnet im Frühjahr, im Sommer steuert das Karlsjahr in Aachen seinem Höhepunkt entgegen, ein weiteres Stück der Ringbahn geht in Betrieb und im Herbst geht unsere neue Website online.



GästeTicket Eifel nimmt Fahrt auf

Reduzierung der touristischen CO₂-Emissionen

Was in einigen Regionen Deutschlands bereits zu einem erfolgreichen und nachhaltigen, die CO₂-Emissionen senkenden Tourismus beiträgt, gibt es ab der Saison 2014 auch in der Nordeifel: Bei einer Übernachtung in teilnehmenden Betrieben erhält der Gast ein kostenfreies Ticket zur Nutzung von Bussen und Bahnen für die An- und Abreise und während seines Aufenthaltes in der Eifel.

Mit der Einführung des im AVV und VRS geltenden GästeTickets setzt die Erlebnisregion Eifel mit Erfolg auf die Steigerung ihrer Attraktivität und umweltfreundliche Mobilität für die Urlauber.

Erforderlich waren dazu eine enge Kooperation zwischen den beiden Verkehrsverbänden und die Unterstützung der StädteRegion Aachen, der Kreise Düren und Euskirchen sowie von Mons-

chauer Land Touristik, Nordeifel Tourismus und Rureifeltourismus.

Mit dem GästeTicket sind alle Fahrten mit dem ÖPNV zu Rad- und Wanderwegen, Sehenswürdigkeiten und Freizeiteinrichtungen gratis möglich. Perfekte Ausgangs- und Endpunkte für Aktivreisende mit GästeTicket sind die Rad- und Wanderbahnhöfe. Auch Tagesausflüge mit der Deutschen Bahn nach Köln, Bonn oder Aachen, mit der Rurtalbahn nach Düren und Jülich oder mit der Bördebahn zur Landesgartenschau 2014 Zülpich sind inbegriffen. Ebenso kann das GästeTicket für die An- und Abreise innerhalb der beiden Verkehrsverbände genutzt werden.

Gästen, die im Voraus ihre Unterkunft buchen, kann das Ticket vorab zur Verfügung gestellt werden. Das funkto-

niert ganz einfach: Durch die innovative Entwicklung eines sogenannten Print@-Home-Moduls und die Integration in den VRS-Ticket-Shop kann der Übernachtungsbetrieb seinem Gast das GästeTicket per Mail oder auf Wunsch auch per Post zusenden.

Seit Frühjahr 2015 bietet auch die Stadt Stolberg ihren Übernachtungsbetrieben das GästeTicket an, die Stadt Aachen und andere Aufgabenträger zeigen sich ebenfalls interessiert.

Das GästeTicket ist eine Maßnahme in der Initiative „KlimaTour Eifel – Netzwerk Klimaschutz und Tourismus“ des Naturparks Nordeifel und unterstützt das Ziel, in den nächsten Jahren 10 % der touristischen Emissionen zu vermeiden.



Mit der Bahn bis Roermond

Ausweitung des euregiontickets

Shoppingbegeisterte Fahrgäste kommen mit dem euregionticket ab Februar voll auf ihre Kosten, denn das Outlet-Center in Roermond ist nun mit dem Ticket und den Zügen der Nederlandse Spoorwegen von Heerlen und Maastricht aus erreichbar.

Der Geltungsbereich des euregiontickets wird auf alle Strecken der Nederlandse Spoorwegen bis Roermond ausgeweitet. Auf den beiden Strecken von Heerlen über Sittard bis Roermond und von Maastricht über Sittard bis Roermond können alle Züge genutzt werden.

Zusammen mit den Veoliazügen von Kerkrade über Heerlen und Valkenburg nach Maastricht, in denen das euregionticket bisher schon gültig war, gilt das euregionticket nun im gesamten südlichen Teil der Provinz Limburg, der zur Euregio Maas-Rhein gehört.

Das günstige Tages-Ticket für die Euregio Maas-Rhein wird an Wochenenden und Feiertagen zum Familien-Ticket, mit dem zwei Erwachsene und bis zu drei Kinder unter zwölf Jahren im Dreiländereck unterwegs sein können.

Mit Bus und Bahn zur Landesgartenschau

Kombi-Ticket und zusätzliche Verkehre

Zum Besuch der Landesgartenschau 2014 in Zülpich bieten AVV und VRS Kombi-Tickets für Einzelpersonen und Familien an. Das Kombi-Ticket kombiniert Fahrschein für Bus und Bahn sowie Eintrittskarte und wird zu einem vergünstigten Preis in den Varianten Nah- und Fernbereich angeboten. Zudem erhalten Zeitkarteninhaber beider Verbände Rabatt auf den Eintritt.

Das bestehende Busangebot mit der Schnellbuslinie SB 98 wird ausgeweitet. Während des Zeitraumes der Landesgar-

tenschau fährt der Schnellbus SB 98, der Zülpich aus Richtung Düren und Euskirchen anbindet, auch an Samstagen. Zudem verkehrt an Sonn- und Feiertagen während der Landesgartenschau der Bördeexpress zwischen Düren und Zülpich. Alle Verbindungen finden Fahrgäste in einem Fahrplanheft, das beide Verbände gemeinsam zur Landesgartenschau herausgeben.

Der AVV, der VRS, der Kreis Euskirchen und die Landesgartenschau Zülpich 2014 GmbH kombinieren die An- und Abfahrt mit dem ÖPNV und den Eintritt in die Gartenschau in einem einzigen Ticket.



Neue Verbindungen für AVANTIS

Die Anbindung des deutsch-niederländischen Gewerbegebietes AVANTIS wird zu Beginn des Jahres ausgebaut. Nach einigen Ansiedlungserfolgen 2013 wird mit einer neuen Busverbindung mit jeweils zwei Fahrten je Richtung von Aachen in das grenzüberschreitende Gewerbegebiet die Erreichbarkeit von AVANTIS erhöht.

Bereits seit April 2012 wird das Gewerbegebiet vom Anruf-Linientaxi der Linie 74 angefahren. Seitdem besteht eine direkte Verbindung zwischen der Aachener Innenstadt, dem Hauptbahnhof und AVANTIS. Die neuen planmäßigen Fahrten der Linie 74 können nun ohne telefonische Anmeldung von den Beschäftigten und Besuchern des Gewerbegebietes genutzt werden.

Das Anruf-Linientaxi wird weiterhin nach vorheriger telefonischer Anmeldung zu insgesamt vier Abfahrtszeiten je Richtung mit dem Ziel AVANTIS und umgekehrt angeboten.

Neues Pendlerportal geht an den Start

In Nordrhein-Westfalen fällt im Februar der Startschuss für das Pendlerportal. Wer eine Mitfahrgelegenheit zum Job, zum Ausbildungsbetrieb, zur Schule oder zum Studienort sucht oder anbietet, hat jetzt die Möglichkeit, über die Internetseite www.pendlerportal.de oder die iOS- bzw. Android-App einfach und schnell zum Ziel zu kommen.

30 Landkreise und Kommunen aus NRW sind an der neuen, kostenlos nutzbaren Internet-Plattform beteiligt, darunter auch Stadt und StädteRegion Aachen. In Deutschland sind es insgesamt mehr als 200 Kreise und Kommunen.

Das Pendlerportal versteht sich als sinnvolle Ergänzung des öffentlichen Personennahverkehrs und kooperiert seit vielen Jahren erfolgreich mit mehreren Verkehrsverbänden. Der AVV ist ebenfalls Partner in dem Projekt. Entwickelt wurde es vom Verkehrsverbund Rhein-Ruhr (VRR).

In die Plattform sind ÖPNV-Verbindungen integriert. So werden dem Nutzer Möglichkeiten aufgezeigt, wie man die gewünschte Route nicht nur mit dem Auto, sondern auch mit Bus und Bahn zurücklegen kann.



Elektromobiles Wohnen in Aachen

Pilotversuch an zwei Wohnanlagen der gewoge AG

Wohnen wir in Zukunft elektromobil? Das könnte so aussehen: Das Elektroauto steht an der Ladestation vor der Tür, kann von allen Hausbewohnern im Carsharing genutzt werden und bezieht seinen Strom direkt aus der Photovoltaikanlage auf dem Dach. Für kürzere Fahrten können die Mieter ihre Pedelecs nutzen, für die es in der Garage eine Radabstellanlage mit Ladebox gibt. Ganz in der Nähe finden Bewohner ohne eigenes Elektrofahrrad eine öffentliche Pedelec-Verleihstation. Gut erreichbare Bus- und Bahnhaltestellen sowie konventionelle Carsharing-Fahrzeuge ergänzen das Mobilitätsangebot.

In Aachen ist dieses Szenario der Zukunft an zwei Wohnstandorten der gewoge AG

zu erleben: Dort startet im April ein Pilotprojekt im Rahmen des EU-Projekts CIVITAS DYN@MO. Die STAWAG hat auf einem Gebäude der gewoge AG eine Photovoltaikanlage installiert und vor dem Haus eine Ladestation errichtet. Projektpartner cambio stellt zwei Elektrofahrzeuge zur Verfügung. Auch eine Radabstellanlage mit einer Ladebox für Pedelec-Akkus haben die gewoge AG und cambio eingerichtet. Ein vergleichbares Angebot gibt es an einem zweiten Projektstandort. Öffentliche Pedelec-Verleihstationen sind in der Nähe beider Standorte für dieses Jahr geplant.

Wer nicht selbst fahren möchte, kann zu vergünstigten Konditionen den ÖPNV nutzen. Mit Bus und Bahn erreichen die

Mieter beider Standorte ihr Ziel entspannt und kostengünstig. Und sie tun etwas Gutes für die Umwelt. Im Rahmen des Pilotversuchs bietet der AVV Sonderkonditionen. Die Teilnehmer erhalten das HandyTicket mit einer Gutschrift von fünf Euro für sich oder einen Mitfahrer bzw. eine Mitfahrerin. Bei cambio-Kunden beträgt die Gutschrift zehn Euro.

Die Mieter testen in dem Pilotversuch nicht nur die Mobilität der Zukunft, durch ihre aktive Teilnahme an Gesprächsrunden können sie auch die weitere Entwicklung des Projekts beeinflussen. Ziel ist es, ein Modell zu entwickeln, das für andere Wohnstandorte als Beispiel dienen und auf diese übertragen werden kann.

Spatenstich in Monschau

Neuer Verknüpfungspunkt in Imgenbroich

In Monschau findet im Mai der Spatenstich zum Bau des neuen Bushofs in Imgenbroich statt. Bis zum Jahresende entsteht dort für 1,9 Mio. Euro ein neuer Verknüpfungspunkt. Durch vier barrierefreie Bussteige, ausgestattet mit einem dynamischen Fahrgastinfosystem, wird für die Fahrgäste ein komfortabler und mit nur kurzen Wegen verbundener Umstieg möglich. Zudem werden gleichzeitig eine P+R-Anlage mit 19 Stellplätzen (davon drei für mobilitätseingeschränkte Menschen), zwei Kurzzeit-Parkplätze sowie zehn Fahrradstellplätze geschaffen. Der Bau des Verknüpfungspunktes wird vom Nahverkehr Rheinland (NVR) gefördert.



Vom Hybrid- zum Elektrobuss

ASEAG baut mit Partnern Gelenkbuss um



Die ASEAG startet im Frühjahr in ihren Werkstatthallen den Umbau eines Hybrid-Gelenkbusses zu einem Elektrobuss. Die Kosten für die Hardware betragen rund 700.000 Euro und werden zu 75 % über den AVV gefördert.

AVV-Geschäftsführer Hans Peter Geulen betont in diesem Zusammenhang: „Ein zukunftsfähiger ÖPNV verlangt zukunftsfähige Konzepte. Die unterschiedlichen Forschungsaktivitäten, an denen sich der AVV und auch die ASEAG regional, national und international beteiligen, leisten hier einen wichtigen Beitrag.“

Das Projektteam der ASEAG wird gemeinsam mit der Aachener Futavis GmbH ein Batteriepaket mit einer Kapazität von circa 180 Kilowattstunden im Bus verbauen.

Der Umbau ist Bestandteil des EU-Projektes „CIVITAS DYN@MO“, das die Stadt Aachen gemeinsam mit 27 lokalen Partnern aus drei weiteren europäischen Städten leitet. Im Projekt geht es in erster Linie um eine möglichst umweltfreundliche Art der Fortbewegung, konkret: um saubere Fahrzeuge oder auch den Einsatz intelligenter Technik zum Beispiel beim Fahrkartenverkauf.

Unterwegs zwischen Maas und Niederrhein

Neuer Rad- und Freizeitbus im Kreis Heinsberg

Im Kreis Heinsberg fährt am 1. Mai erstmals der neue Rad- und Freizeitbus der WestEnergie und Verkehr. Ein Anhänger ermöglicht den Transport von bis zu 20 Fahrrädern.

Jeden Sonn- und Feiertag dreht der Bus jeweils vormittags und nachmittags ab Geilenkirchen Bahnhof sowie ab Erkelenz Bahnhof seine Runde durch das Kreisgebiet. Die Abfahrtszeiten sind auf die An- und Abfahrtszeiten der Züge an wichtigen Bahnhöfen abgestimmt.

Udo Winkens, Geschäftsführer der west, Patricia Thiel, Geschäftsführerin des Heinsberger Tourist-Service e. V., sowie Markus Vogten, Pressesprecher des AVV, präsentieren das neue Angebot.



In einer Broschüre, die der AVV in Zusammenarbeit mit der west und dem Heinsberger Tourist-Service erstellt hat, werden fünf Radtouren unterschiedlicher Länge sowie eine Wandertour vorgestellt. Weitere Infos wie Streckenübersichtskarten, Fahrplan, Tickets und Preise runden die neue Broschüre ab.

Fahrradmitnahme im NRW-Nahverkehr

Die Verkehrsverbünde in NRW haben unter Federführung des Verkehrsministeriums NRW zum 1. April neue und einheitliche Regelungen zur Fahrradmitnahme beschlossen. Die Regelungen wurden mit Vertretern der Fahrrad-, Behinderten- und Fahrgastverbände abgestimmt.

Fahrgäste können jetzt ebenfalls Pedelecs und E-Bikes in Bussen und Bahnen mitnehmen. Ebenso können nun auch in den Nahverkehrszügen Fahrräder mitgeführt werden, deren Abmessungen das übliche Fahrradmaß überschreiten. Dies umfasst z. B. Tandems. Um den besonderen Mobilitätsbedürfnissen von schwerbehinderten Menschen nachzukommen, dürfen Inhaber von „Schwerbehindertenausweisen“ auf Kulanzbasis solche Fahrräder auch in Bussen mitnehmen.



Neues Mäxchen startet in die Saison

Für alle Naturfreunde eine echte Bereicherung – am 1. Mai startet das Mäxchen, eine touristische Buslinie der Dürener Kreisbahn, in neuem „Outfit“ in die Saison 2014. Der mit der Zeit in die Jahre gekommene Doppeldecker macht nun Platz für einen neuen, modernen Bus im frischen, feuerroten Design. Die Neuanschaffung des Fahrzeugs wurde im Rahmen der Fahrzeugförderung vom AVV bezuschusst.

Bis Oktober rollt das Mäxchen an Wochenenden und Feiertagen im Anschluss an die Rurtalbahn vom Bahnhof Heimbach über Kloster Mariawald zu den Kermeter-Höhen bis hin zum Rursee Schwammenauel und gewährt erlebnisreiche Einblicke in den Nationalpark Eifel. Bei den Fahrgästen besonders beliebt ist die sonntägliche Scout-Tour, bei der Interessantes über Natur und Kultur der Region berichtet wird.



Talente rollen ein Stück weiter über die Ringbahn

Die euregiobahn fährt weiter bis Eschweiler-St. Jöris

Zum Fahrplanwechsel im Juni fährt die euregiobahn über den bisherigen Endhaltepunkt Alsdorf-Poststraße hinaus bis zum Eschweiler Ortsteil St. Jöris. Knapp vier Minuten sind die spurtstarken Talent-Triebwagen zwischen den beiden Haltepunkten unterwegs. In St. Jöris entstand ein moderner, barrierefreier und vollausgestatteter Bahnsteig. Zudem stehen am nahegelegenen Sportlerheim Pkw-Stellplätze zur Verfügung.

Mit der Verlängerung erhalten die Bewohner von St. Jöris eine schnelle und direkte stündliche Anbindung an die Mittelzentren Alsdorf und Herzogenrath

in der nördlichen Städtereion sowie an das Oberzentrum Aachen.

Die Strecke von Alsdorf-Poststraße nach Eschweiler-St. Jöris ist nach der Reaktivierung der Abschnitte nach Stolberg-Altstadt (2001), Eschweiler-Weisweiler und Herzogenrath-Merkstein (2004), Alsdorf-Annapark (2005), Langerwehe und Düren (2009) sowie Alsdorf-Poststraße (2011) die achte Streckenerweiterung der euregiobahn – ein in dieser Dimension einmaliges Projekt in Deutschland.

Die Fertigstellung des Ringbahnschlusses der euregiobahn verzögert sich, da ein Teil

der Strecke im Bereich Lehmsief gegen das hohe Grundwasser gesichert werden muss. Dies macht zusätzliche Baumaßnahmen erforderlich. Voraussichtlich Mitte 2016 soll der Ringbahnschluss von St. Jöris zum Stolberger Hauptbahnhof erfolgen. Dort sind direkte Anschlüsse an den überregionalen Schienenverkehr in Richtung Köln und das Ruhrgebiet sowie an die Züge in Richtung Aachen vorhanden.

Bereits im Dezember dieses Jahres, wenn die Strecke an das neue Stellwerk in Stolberg angeschlossen ist, wird die euregiobahn bis Alsdorf-Annapark auf einen Halbstundentakt verdichtet.

Mit Bus und Bahn zum Kulturgenuß

Charlemagne-Ticket zur Karlsjahr-Ausstellung

Im Juni eröffnet im Rahmen des Karlsjahrs in Aachen die vielbeachtete Ausstellung „Karl der Große – Macht, Kunst, Schätze“. Passend dazu wird das „Charlemagne-Ticket“ angeboten, das Eintrittskarte und Fahrschein zur Anreise mit Bus und Bahn kombiniert.

Damit setzen AVV, ASEAG und der Kulturbetrieb der Stadt Aachen ihre enge und gute Kooperation fort. Bereits seit 2012 wird gemeinsam das Museums-Ticket angeboten, das den vergünstigten Zugang zu den städtischen Museen und die praktische Anreise mit Bus und Bahn ermöglicht. Auch beim „Charlemagne-Ti-

cket“ setzen AVV, ASEAG und Stadt Aachen auf die gute Verbindung von Kultur und öffentlichem Nahverkehr.

Die kundenfreundliche Kooperation ermöglicht Besuchern, mit einem einzigen Ticket nicht nur die Ausstellung zu besuchen, sondern auch Bus und Bahn zur An- und Abreise zu nutzen. Besonders Wert wird auf Familienfreundlichkeit gelegt. Daher sparen besonders Familien mit dem Kombi-Ticket gegenüber den Preisen der Einzelleistungen.

Die Ausstellung zum Leben und Wirken Karls des Großen öffnet bis September.

Fahrplanwechsel im Juni

Bessere Erreichbarkeit des RWTH-Campus

Im Juni werden zum Fahrplanwechsel einige Änderungen im Busnetz der StädteRegion Aachen umgesetzt. Neben der besseren Anbindung neuer Wohn- und Gewerbegebiete werden erste Vorschläge des von der Stadt Aachen beauftragten Gutachtens „Busnetz 2015+“ umgesetzt.

An den Aachener Hochschulen studiert die Rekordzahl von über 50.000 Studierenden. Auch der Campus Melaten der RWTH Aachen unweit der Uniklinik wächst kontinuierlich. Dies führt zu zunehmenden Fahrgastzahlen im Hochschulbereich.

Die geänderte Linienführung der Linien 12, 22, 23, 33 und 73 sowie die Einrichtung neuer Haltestellen auf der Hörn verbessern die Erreichbarkeit der Institute und Einrichtungen der RWTH Aachen sowie der Wohnviertel in diesem Bereich und führen zu einer dichteren Bedienung des Bereichs Melaten. Die verschiedenen Hochschulbereiche werden besser miteinander verknüpft.

Durch die Verlängerung der Schnellbuslinie 125 über Bushof und Melaten bis zur Uniklinik als Linie 173 erhält Brand neue und schnelle Direktverbindungen ins Hochschulgebiet.

Netzwerk „Verkehrssicheres NRW“

Heinsberg, Würselen und Roetgen treten bei



Das Netzwerk „Verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen im Regierungsbezirk Köln“ wächst: Im Mai tritt die Stadt Heinsberg bei, im September Würselen und im Oktober schließlich die Gemeinde Roetgen.

Zentrale Anliegen der Verkehrssicherheitsarbeit sind die Reduzierung der Verkehrsunfallzahlen und die Förderung der eigenständigen Mobilität aller Bevölkerungsgruppen. Das Netzwerk „Verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen“ unterstützt seit 2005 auf Landesebene seine Mitgliedskreise und Mitgliedskommunen tatkräftig bei einer präventiven Verkehrssicherheitsarbeit.

Im Jahr 2004 haben die Verkehrsverbund Rhein-Sieg GmbH (VRS), die Unfallkasse Nordrhein-Westfalen, das Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes NRW und die Bezirksregierung Köln die „Koordinierungsstelle“ eingerichtet. Die Koordinierungsstelle ist die Geschäftsstelle des Netzwerkes. Sie ist bei der VRS GmbH angesiedelt. Seit 2010 unterstützt auch der AVV das Netzwerk.

Ein wesentlicher Baustein ist Mobilitäts-erziehung. Die Koordinierungsstelle stellt Kommunen daher Unterrichtsmaterialien zur Verfügung, mit denen das Thema Mobilität im Unterricht angeboten werden kann.



Späterer Vorlesungsbeginn an der RWTH

Studenten der RWTH können länger schlafen: Der Vorlesungsbeginn verschiebt sich mit dem Start der Vorlesungen zum Wintersemester um 15 Minuten. So sollen überfüllte Busse vermieden werden. In Kooperation mit der ASEAG und in Abstimmung mit der Deutschen Bahn hat sich die Hochschule hierzu entschieden, damit Studierende ebenso wie Hochschulmitarbeiter möglichst angenehm den ÖPNV nutzen können.

Mit der Verschiebung soll sich die Überlagerung von Schul-, Hochschul- und sonstigen Pendlerverkehren entzerren. In der Vergangenheit kam es gerade zu Semesterbeginn zu einer Überlast in den Bussen.

Neue P+R-Anlage in Nothberg

Im AVV wird weiter in den Ausbau der Infrastruktur investiert. Ein Augenmerk liegt dabei auf der Erweiterung der P+R-Kapazitäten an den Bahnhöfen und Haltepunkten. So rollen im Oktober in Nothberg die Bagger an: Am Haltepunkt Eschweiler-Nothberg der euregiobahn beginnen die Bauarbeiten für eine moderne P+R-Anlage.

In Nothberg entstehen insgesamt 35 P+R-Stellplätze inkl. zweier Stellplätze für Behinderte. Selbstverständlich wird die P+R-Anlage beleuchtet sein und zudem werden fünf abschließbare Fahrradboxen aufgestellt, die über die Stadt Eschweiler gebucht werden können. Insgesamt kostet der Ausbau rund 160.000 Euro, 75 % der Summe werden vom Land NRW gefördert.



Bessere Anbindung für das Forschungszentrum Jülich

Partner ziehen nach einem Jahr Betrieb des Pendelbusses positives Fazit



Seit November 2013 ist das Forschungszentrum Jülich mit einem Pendelbus an den gleichnamigen Haltepunkt der Rurtalbahn angebunden. Die drei Partner – der AVV, der Kreis Düren und das Forschungszentrum – haben nach der einjährigen Pilotphase Ende Oktober gemeinsam ein positives Zwischenfazit gezogen und eine Verlängerung des Projekts um ein weiteres Jahr vereinbart.

Die Rurtalbahn ist für viele Beschäftigte und Gäste des Forschungszentrums ein zentrales Verkehrsmittel. Vor allem Mitarbeiter aus Aachen und Köln, aber auch aus dem Jülicher Stadtgebiet nutzen sie regelmäßig für ihren Arbeitsweg. Wichtig ist daher eine gute und regelmäßige Anbindung des Zentrums an den öffentlichen Nahverkehr, auch zur Steigerung

der Attraktivität des Forschungsstandorts Jülich für wissenschaftlichen Nachwuchs aus den Hochschulen der Region.

Um dies zu realisieren, verkehrt seit einem Jahr ein Pendelbus zwischen dem Zentrum und dem Haltepunkt der Rurtalbahn. Alle zwischen 6 und 19 Uhr an dem Haltepunkt Forschungszentrum haltenden Züge sind seitdem mit einem Pendelverkehr an den Campus des Forschungszentrums angebunden. Zusätzlich verkehrt die Buslinie SB 11 zum Aachener Bushof, die ebenfalls den Haltepunkt der Rurtalbahn anfährt.

Seit mehreren Jahren ergänzen Direktfahrten über die Autobahn die Linie SB 11. Die Reisezeit dieser Fahrten ist zwischen Jülich und Aachen um mehr als

25 % schneller. Um die letzte Direktfahrt um 16:15 Uhr zu entlasten und weitere Fahrgastpotenziale zu erschließen, ergänzt zum Fahrplanwechsel im Dezember eine zusätzliche Fahrt gegen 17:30 Uhr von Jülich nach Aachen den Fahrplan. Zudem erhalten die Fahrten der bisherigen Linie SB 11 zur besseren Unterscheidung neue Liniennummern: Der klassische Linienweg von Aachen nach Jülich wird jetzt als Linie 220 geführt, die Direktfahrten über die Autobahn sind als SB 20 unterwegs und die Pendelfahrten als Linie 219.

Auch für die Studenten der Fachhochschule am Standort Jülich wird das Angebot verbessert. Die letzte Fahrt der Linie 220 wird über Jülich Bahnhof hinaus bis zur Fachhochschule verlängert.



Semester-Ticket wird fortgeführt

Neuer Vertrag bis März 2018

Im Dezember setzen Vertreter vom AVV, von der ASEAG, der Deutsche Bahn sowie der Aachener ASten ihre Unterschrift unter den neuen Vertrag über das AVV-Semester-Ticket. Der über drei Jahre laufende Vertrag tritt ab dem Sommersemester 2015 in Kraft. Im Gegensatz zu den vorherigen Verträgen haben sich die Parteien in dem neuen Vertrag auf eine gestaffelte Preissteigerung geeinigt, um der tatsächlichen Kostenentwicklung gerecht zu werden. So steigt der Preis für das AVV-Semester-Ticket in den kommenden drei Jahren von aktuell 102,42 Euro je Semester in drei Schritten auf 119,07 Euro.



Fünf Jahre INTERREG-Projekt M3

Abschlussveranstaltung zum Projektende

Im Juni 2009 startete das INTERREG-Projekt „M3 – Mobilität ohne Grenzen in der Euregio Maas-Rhein“ mit dem Ziel, Grenzhindernisse abzubauen und die grenzüberschreitende Mobilität im Dreiländereck zu verbessern, um so das Zusammenwachsen der Regionen zu unterstützen. Ende 2014 läuft das INTERREG-IVA-Projekt aus, weshalb die verschiedenen Projektpartner im November im Bahnhof Herzogenrath Resümee ziehen.

In den letzten Jahren wurde an zusätzlichen grenzüberschreitenden Schienen- und Busverbindungen gearbeitet, neue euregionale Tarife wurden eingeführt und die Fahrgastinformation wurde verbessert, um Bus und Bahn als klimafreundliche Verkehrsmittel zu stärken.

Gut ausgebaute grenzüberschreitende Verbindungen werden nur dann angenommen, wenn die Tarife verständlich

und transparent sind. Zudem müssen Tickets für Bus und Bahn einfach und bequem erhältlich sein. Im Rahmen des INTERREG-Projekts konnten zahlreiche Verbesserungen umgesetzt werden. Beispielhaft genannt werden hier der **region3tarif**, der Fahrten im Busverkehr zwischen Aachen und Ostbelgien vereinfacht, die Ausdehnung des belgischen Bahntarifs bis Aachen und Maastricht oder die Erweiterung des Geltungsbereichs des **euregiotickets** bis Roermond.

Vorgestellt werden die umfangreichen Bauarbeiten im Gleisvorfeld des Bahnhofs Herzogenrath. Schrittweise wird der Bahnhof Herzogenrath durch DB Netz in den kommenden Jahren zur Verbesserung des grenzüberschreitenden Schienenverkehrs zwischen Deutschland und den Niederlanden ausgebaut. Gefördert werden sie u. a. durch den Nahverkehr Rheinland, das Land NRW und die Europäische Union.

Auf die Schiene gebracht

Mehr Kapazitäten und ein Studentakt

Zum Fahrplanwechsel im Dezember wird der RE 29 auf einen Studentakt verdichtet. Parallel dazu ändert sich der Linienweg, der künftig von Aachen nach Spa führt. Lüttich ist mit einem bahnsteiggleichen Umstieg in Welkenraedt in gleicher Fahrzeit wie bisher erreichbar.

Auf dem RE 9 sorgt der Einsatz eines

weiteren Doppelstockzuges erneut für Entlastung. Ein mit fünf Wagen bestückter Zug ersetzt einen der zwischen Siegen und Aachen verkehrenden Züge vom Typ Talent 2. Das Platzangebot des stark frequentierten Rhein-Sieg-Expresses steigt damit jährlich um insgesamt eine Million von bislang 7,2 auf künftig 8,2 Millionen Sitzplätze.

Neuer Stadtbus in Erkelenz

Im Dezember startet in Erkelenz die neue Stadtbuslinie ErkaBus (EK 4). Sie bedient ausschließlich den Innenstadtbereich von Erkelenz.

Mit dem neuen Angebot reagiert die WestEnergie und Verkehr auf den demografischen Wandel sowie das veränderte Mobilitätsverhalten. In enger Abstimmung mit den Verantwortlichen der Stadt Erkelenz wurden für die neue Linie zwei Linienwege festgelegt, die abwechselnd befahren werden. Somit haben die Bewohner der zentrumsnahen Wohngebiete eine direkte Verbindung zur Innenstadt.

Hierzu wurden sechs neue Haltestellen eingerichtet. Insgesamt 22 Haltestellen werden von einem modernen Niederflerbus bedient. Der eingesetzte Kleinbus bietet Platz für maximal 22 Personen und ist mittels einer Klapprampe rollstuhl- und kinderwagengerecht.

Mehr Flexibilität durch eTicketing

Der AVV hat sich dazu entschlossen, künftig ein elektronisches Fahrgeldmanagement – kurz EFM – bzw. eTicketing einzusetzen. Die Verbundgesellschaft und die im Gebiet des AVV tätigen Verkehrsunternehmen arbeiten intensiv an der geplanten Einführung des EFM im Jahr 2016.

Dieses soll auf Basis eines durch den Verband der Deutschen Verkehrsunternehmen (VDV) definierten, bundesweit einheitlichen Standards erfolgen. Dadurch wird zugleich die technologische Basis geschaffen, um eine durchgängige Nutzung dieser Vertriebstechnologie auch in benachbarten Verbundräumen sowie nach Möglichkeit auch über Staatsgrenzen hinweg zu ermöglichen.

Ziel ist es, nicht nur den Fahrgästen erweiterte und komfortablere Vertriebsdienstleistungen zur Verfügung zu stellen, sondern gleichzeitig auch die unternehmens- und verbundweiten Vertriebsprozesse zu optimieren und die Wirtschaftlichkeit weiter zu verbessern.

Für das Projekt werden beim Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) Fördermittel beantragt werden – eine entsprechende erste Förderanmeldung ist bereits im März 2014 beim NVR eingereicht worden.



Strukturdaten

Einwohner, Fläche und Bevölkerungsdichte*

Gebietskörperschaft	Einwohner	Fläche in km ²	Einwohner je km ²
StädteRegion Aachen	570.114	706,95	806,4
Kreis Düren	266.902	941,37	283,5
Kreis Heinsberg	254.789	627,99	405,7
Verbundgebiet	1.091.805	2.276,31	479,6

Sozialversicherungspflichtig Beschäftigte**

StädteRegion Aachen	190.538
Kreis Düren	75.137
Kreis Heinsberg	59.946
Verbundgebiet	325.621

Schüler im Schuljahr 2013/2014

StädteRegion Aachen	59.468
Kreis Düren	29.746
Kreis Heinsberg	28.918
Verbundgebiet	118.150

Studierende nach Hochschulen WS 2013/2014

RWTH Aachen	40.356
FH Aachen	8.648
FH Aachen – Abteilung Jülich	3.459
Hochschule für Musik Köln – Abt. AC	153
Katholische Hochschule NRW – Abt. AC	929
Verbundgebiet	53.545

Pkw je 1.000 Einwohner***

StädteRegion Aachen	473
Kreis Düren	552
Kreis Heinsberg	563
Verbundgebiet	513

Quelle: Landesamt für Datenverarbeitung und Statistik des Landes NRW

* Stand: 31.12.2013 ** Stand: 30.06.2013 *** Stand: Pkw-Anzahl zum 1.01.2014, Einwohner zum 31.12.2013

Verbundverkehr

Linien

RE-, RB- und S-Bahn-Linien	11
Buslinien	222
Anruf-Sammeltaxi	7

Haltestellen

Bahnhöfe und Haltepunkte	77
Bushaltestellen	2.848
Gesamtzahl	2.925

Linienlänge (in km)

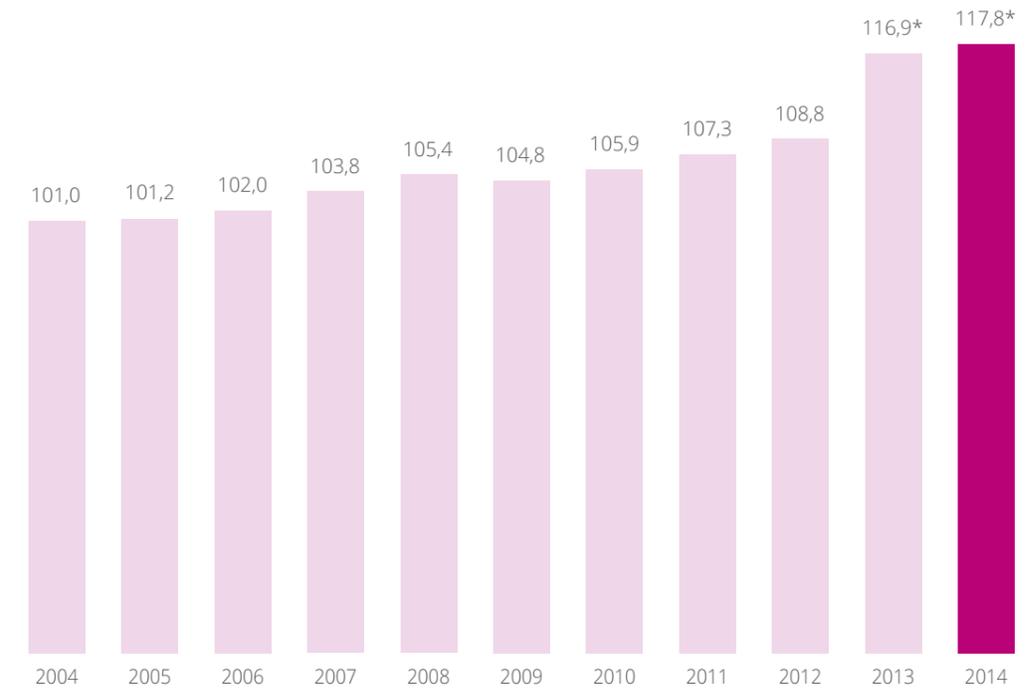
Schienenverkehr	392
Buslinien	4.663

Verkehrsleistung (in 1.000 km)

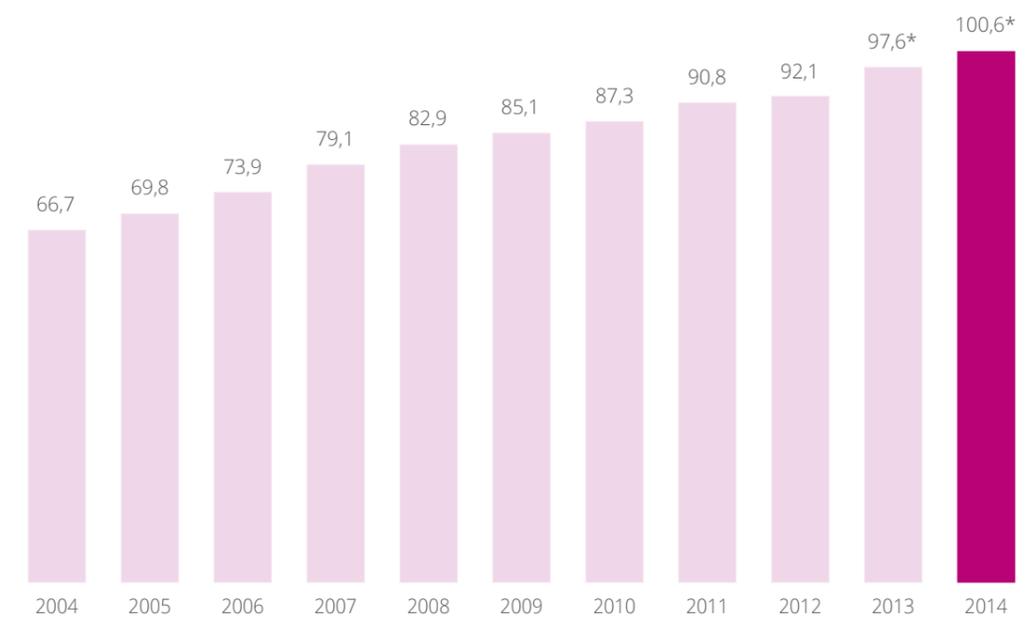
Zugkilometer	5.134
Nutzwagenkilometer (Bus)	31.665

Fahrgäste und Einnahmen

Fahrgäste in Mio. im AWW seit 2004



Bruttoeinnahmen aus Fahrausweisverkauf in Mio. Euro seit 2004

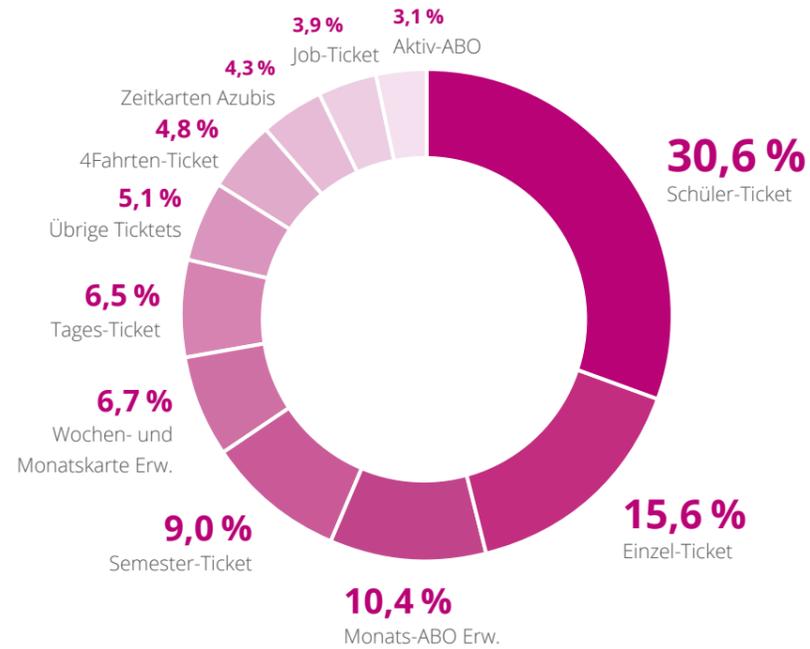


* seit 2013 inkl. NRW-Tarif und sonstige DB-Tickets



Verkaufsstatistik

Anteil der Fahrausweisgruppen an den Fahrgeldeinnahmen

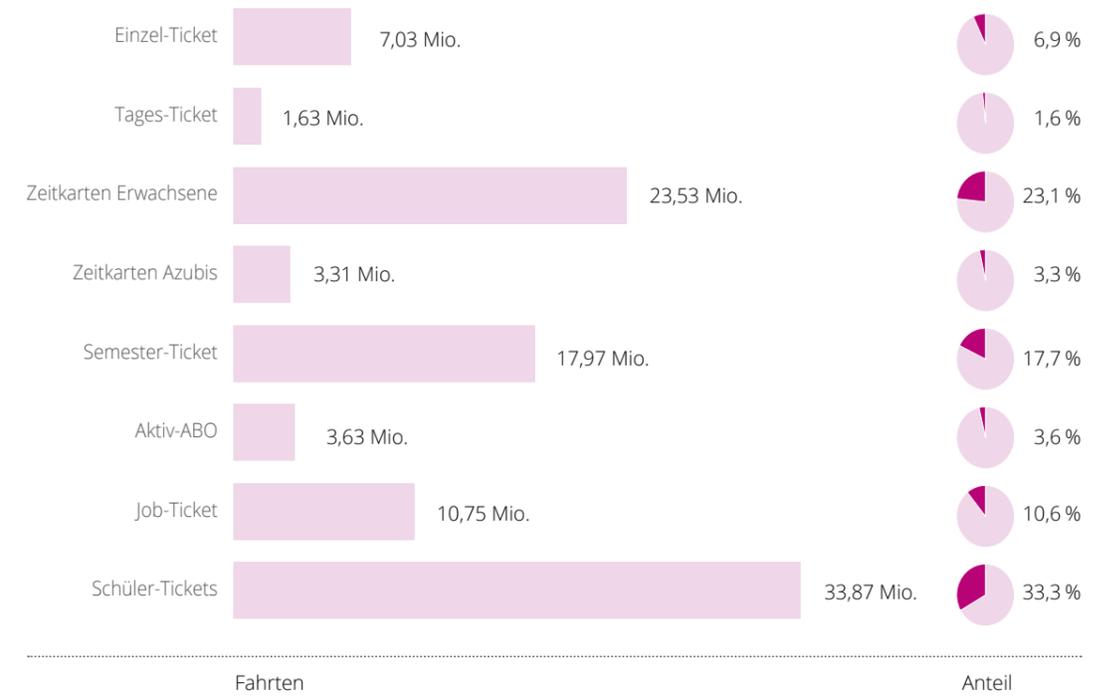


Entwicklung der Ticketverkäufe

Ticket im ABO/Jahreskarte	zum 31.12.2013	zum 31.12.2014	Veränderung
Monats-ABO Erwachsene	13.015	12.758	- 1,97 %
Monats-ABO Auszubildende	2.464	2.378	- 3,49 %
Semester-Ticket	54.142	58.886	+ 8,76 %
Aktiv-ABO	5.124	5.302	+ 3,47 %
Job-Ticket	15.171	15.574	+ 2,66 %
Mobil-Ticket	15.727	18.131	+ 15,29 %
School&Fun-Ticket	41.672	40.019	- 3,97 %
Fun-Ticket (im ABO)	1.379	1.297	- 5,95 %

Verkaufsstatistik

Fahrgäste nach Fahrausweisgruppen*



* ohne Freifahrer (Dienstfahrausweise, Schwerbehinderte etc.)

Aachener Verkehrsverbund GmbH

AW-Aufsichtsratsvorsitz

Willi Paffen
Kreistagsabgeordneter, stellv. Landrat

AW-Geschäftsführung

Hans-Peter Geulen
Heiko Sedlaczek

AW-Aufsichtsrat | Stand: 31.12.2014

Mitglieder aus der StädteRegion Aachen:

Michael Janßen
Städteregionstagsmitglied

Gerhard Neitzke
Städteregionstagsmitglied

Peter Strauch
Erster u. Techn. Beigeordneter der Stadt Baesweiler

Volker Wiegand-Majewsky
Verwaltungsangestellter StädteRegion Aachen

Mitglieder aus dem Kreis Düren:

Bernd Böhnke
Geschäftsführer

Hans Martin Steins
Dezernent

Ulrich Titz
Kreistagsabgeordneter

Bruno Voß
Kreistagsabgeordneter

Mitglieder aus dem Kreis Heinsberg:

Ralf Derichs
Kreistagsabgeordneter

Willi Paffen
Kreistagsabgeordneter, stellv. Landrat

Stephan Pusch
Landrat

Udo Winkens
Geschäftsführer

Mitglieder aus der Stadt Aachen:

Michael Carmincke
Vorstand

Jörg Lindemann
Ratsherr

Marcel Philipp
Oberbürgermeister

Ye-One Rhie
Ratsfrau

Zweckverband Aachener Verkehrsverbund

Verbandsvorsteher

Marcel Philipp
Oberbürgermeister Stadt Aachen

Verbandsversammlung | Stand: 31.12.2014

Mitglieder aus der StädteRegion Aachen:

Helmut Etschenberg
Städteregionsrat

Michael Janßen
Städteregionstagsmitglied

Gerhard Neitzke
Städteregionstagsmitglied

Marc Peters
Städteregionstagsmitglied

Axel Wirtz, MdL
Städteregionstagsmitglied

Mitglieder aus dem Kreis Düren:

Erich Cremer
Kreistagsabgeordneter

Franz Josef Fiedler
Kreistagsabgeordneter

Jörg Hamel
Vorsitzender der Verbandsversammlung,
Kreistagsabgeordneter

Hans Martin Steins
Dezernent

Bruno Voß
Kreistagsabgeordneter

Mitglieder aus dem Kreis Heinsberg:

Ralf Derichs
Kreistagsabgeordneter

Ulrich Horst
Kreistagsabgeordneter

Josef Nießen
Dezernent

Willi Paffen
Kreistagsabgeordneter, stellv. Landrat

Norbert Reyans
Kreistagsabgeordneter

Mitglieder aus der Stadt Aachen:

Holger Brantin
Ratsherr

Wilfried Fischer
Ratsherr

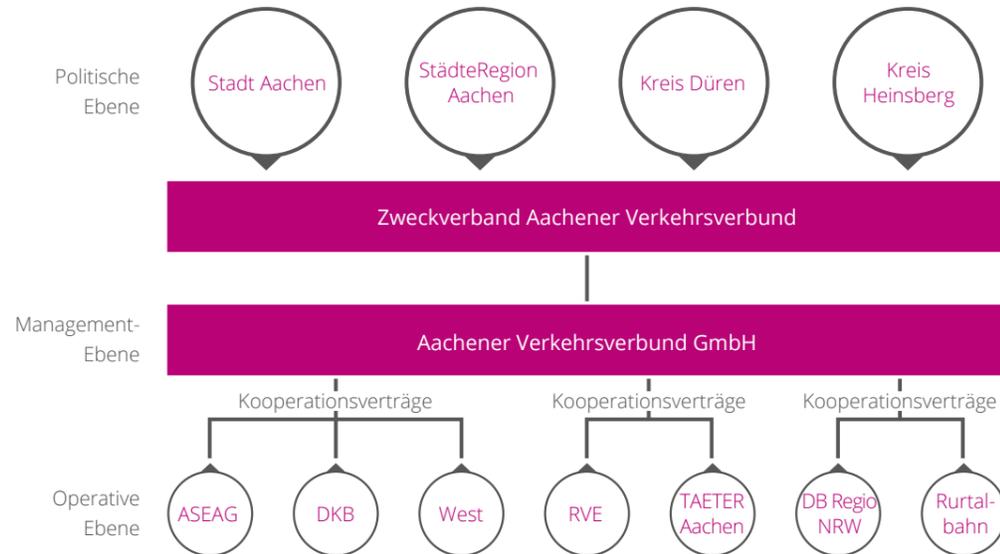
Jörg Lindemann
Ratsherr

Marcel Philipp
Oberbürgermeister

Ye-One Rhie
Ratsfrau

Organisationsstruktur und Partner

Organisation des Verbundes



Partner im Verbund

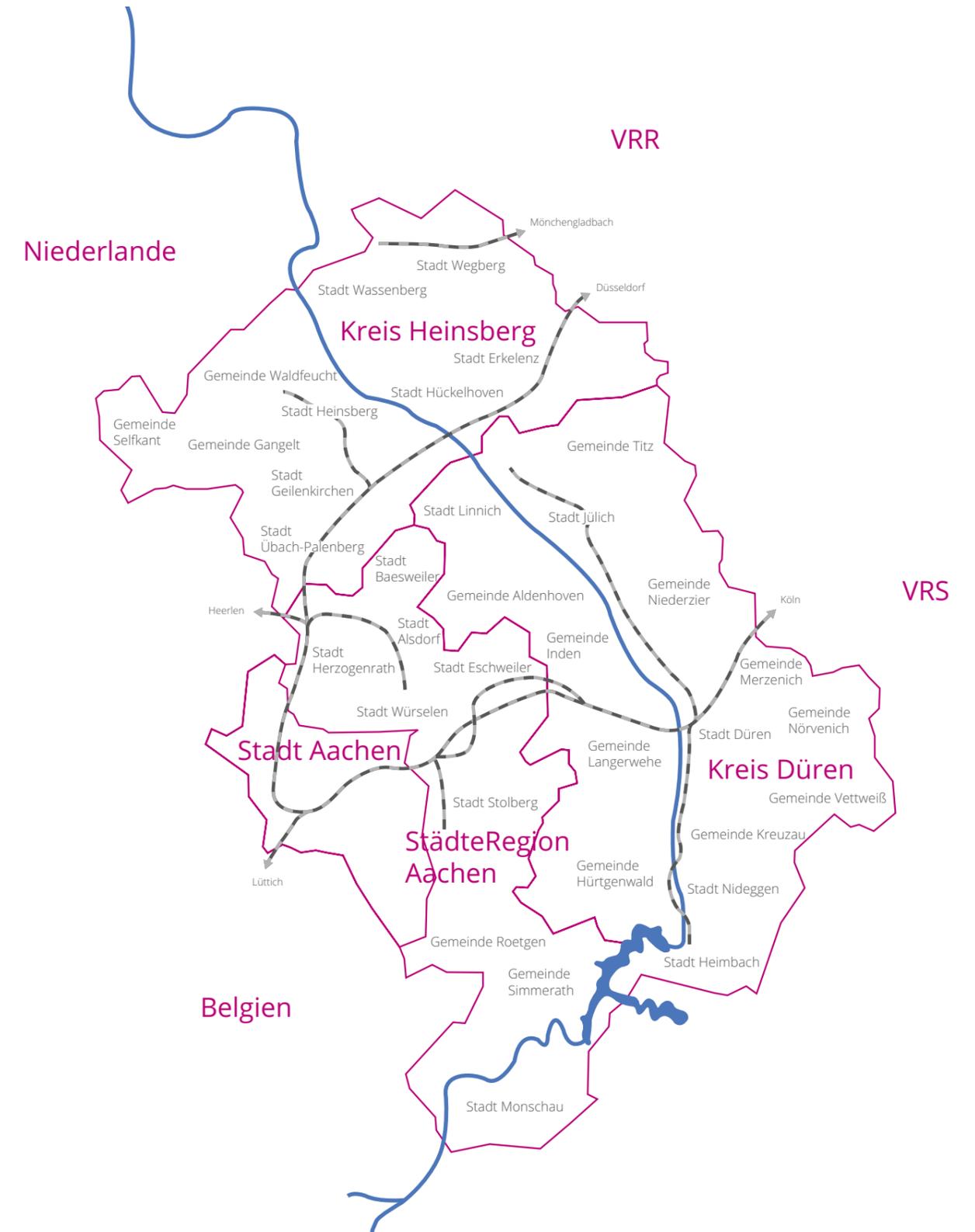
- ⊗ Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG
- ⊗ DB Regio AG, Region NRW
- ⊗ Dürener Kreisbahn GmbH
- ⊗ RurtalBahn GmbH
- ⊗ RVE Regionalverkehr Euregio Maas-Rhein GmbH
- ⊗ TAETER Aachen, Transdev Rheinland GmbH
- ⊗ WestEnergie und Verkehr GmbH

Weitere Kooperationspartner:

- ⊗ De Lijn Limburg
- ⊗ Nederlandse Spoorwegen
- ⊗ Société de Transport en Commun de Liège-Verviers
- ⊗ Société Nationale des Chemins de Fer Belges
- ⊗ Veolia Transport Limburg



Verbundgebiet



**Herausgeber:**

Aachener Verkehrsverbund GmbH
Neuköllner Straße 1
52068 Aachen

Telefon: 0241 96897-0
Telefax: 0241 96897-20
E-Mail: info@avv.de
Internet: www.avv.de

Text und Redaktion:

Birgit Krücken, Dirk Steinnagel, Markus Vogten
Abteilung Marketing und Öffentlichkeitsarbeit, AVV GmbH

Konzeption und Gestaltung:

Markus Vogten
Abteilung Marketing und Öffentlichkeitsarbeit, AVV GmbH

Bildnachweis:

14 Dennis Dahm u. Steffen Stupp | 16, 17 Stadt Aachen
17 Nisaan Uthayakumar u. Leonie Horstmann
34 Forschungszentrum Jülich | 28 Archiv Eifel Tourismus GmbH
29 Eduard Shelesnjak/Fotolia.com | 31 Roland Schulteis, Sascha Wassen
32 Pit Siebigs | 33 Sascha Wassen

Druck:

Druckerei Mainz, Aachen



Aachener Verkehrsverbund GmbH

Neuköllner Str. 1
52068 Aachen
Tel.: 0241 96897-0
Fax: 0241 96897-20

✉ info@avv.de
💻 www.avv.de

📘 [fb.com/avv.dialog](https://www.facebook.com/avv.dialog)
🐦 twitter.com/avv_info