

Beirat für Generationenfragen

Arbeitsgruppe
Mobilität

19. August 2022

Fußgänger

Fahrrad

ÖPNV

Automobil



ÖPNV

Aus dem Leitbild des Kreises:

Für die Mobilität aller Generationen ist ein funktionierender, bedarfsgerechter ÖPNV/SPNV essentiell.

Der Kreis gewährleistet ein entsprechendes Busangebot in Kern- und Randzeiten vor Ort und setzt sich für eine bedarfsgerechte Einbindung des Kreises in die regionalen und überregionalen Verkehrs- und Bahnverbindungen ein.

Bereiche:

Erreichbarkeit

Aufenthaltsqualität

Beförderungsqualität

Fahrgastinformation

Preise

Erreichbarkeit:

Im Nahverkehrsplan des Kreises ist festgehalten, in welcher Entfernung eine Haltestelle zu erreichen sein sollte.

Dies wird vielfach nicht erreicht.

Selbst in Hückelhoven ist dies stellenweise der Fall.

Mit Hilfe des Haltestellenkatasters, welches von der West-Verkehr im vergangenen Jahr erstellt wurde, könnte hier eine Kontrolle erfolgen und ein entsprechender Handlungsplan erstellt werden.

Lt. Herrn Winkens ist für die Kontrolle die für den ÖPNV zuständige Behörde - hier der Kreis - verantwortlich.

Außerdem sollte bei der Überarbeitung des Nahverkehrsplans die Angemessenheit der Entfernungen, in welcher eine Haltestelle erreichbar sein soll, überprüft werden.

Erreichbarkeit:

Kategorie	Lage im Raum	Radius des Einzugsbereiches			
		Qualitätsstufe 1		Mindeststandard	
		ÖSPV Bus [m]	SPNV Schiene [m]	ÖSPV Bus [m]	SPNV Schiene [m]
Ortszentrum (OZ)	Innerhalb des Alleenringes	200	600	300	800
	Ausserhalb des Alleenringes	300	800	400	1000
Mittelzentrum (MZ)	zentraler Bereich	300	800	400	1000
	solitärer Ortsteil, Randlage	400	1000	600	1200
Grundzentrum (GZ)	zentraler Bereich	400	1000	500	1200
	solitärer Ortsteil, Randlage	400	1000	700	1200

Die Zielwerte gelten für Raumeinheiten mit mehr als 250 Einwohnern

Erreichbarkeit:

Vorschläge für Empfehlungen / Forderungen an Politik und Verwaltung:

Zur Optimierung des ÖPNV im Kreis sollte die Erreichbarkeit der Haltestellen lt. Nahverkehrsplan mit Hilfe des, von der WEST im letzten Jahr erstellten Katasters, überprüft werden. Daraus lassen sich dann notwendige Linienveränderungen ableiten.

Bei der Überarbeitung des Nahverkehrsplans die Angemessenheit der Entfernungen, in welcher eine Haltestelle erreichbar sein soll, überprüft werden.

Aufenthaltsqualität:



Aufenthaltsqualität:

Laut Information durch Herrn Winkens ist für die Instandhaltung der Wartehäuschen die West zuständig.
(Für die Sauberkeit die Städte und Gemeinden)

Das in den gezeigten Fällen die West noch nicht aktiv wurde wird damit begründet, dass diese Häuschen durch neue ersetzt werden sollen.

Die Frage, ob es dafür einen Zeitplan gibt, wurde noch nicht beantwortet.

Man kann das auch anders formulieren:
Die WEST kommt ihrem Auftrag nicht Nach!

Aufenthaltsqualität:

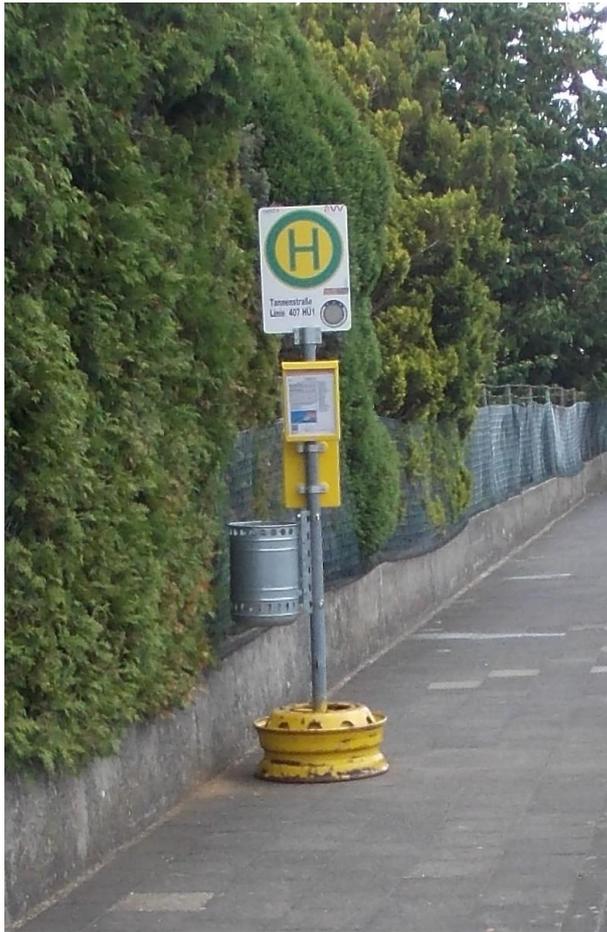
Die Fördermittel für die Auswechslung der Häuschen zu bekommen und die anschließende Umsetzung der Planung (Ausschreibung, Auftragsvergabe etc.) ist sehr Langwierig, aber auf dem Weg.

Für die Sauberkeit der Wartehäuschen strebt die WEST an, in Zukunft dafür zuständig zu sein. (Auftragsvergabe an einen Dienstleister)

Vorschläge für Empfehlungen / Forderungen an Politik und Verwaltung:

Einwirkung des Kreises auf eine schnellstmögliche Umsetzung!

Aufenthaltsqualität:



So sehen neu
einggerichtete
Haltestellen aus.

Ein Wohlfühlfaktor ist
ist nicht zu erkennen!

Übergangslösungen
sollten nicht zu
Dauerlösungen werden!

Beförderungsqualität:

Ein Auszug aus dem Nahverkehrsplan:
Die angestrebte Beförderungsqualität wird insbesondere durch Art, Ausstattung und Zustand der eingesetzten Fahrzeuge beschrieben. Niederflurtechnik, behindertengerechte Zugangsmöglichkeiten, dynamische Fahrgastinformationseinrichtungen unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen mit Hör- und Sehbehinderungen und eine ansprechende und funktionale Inneneinrichtung – insbesondere für ältere Menschen – sind die Mindestanforderungen an eine zeitgemäße Ausgestaltung der Fahrzeuge

Beförderungsqualität:

Die Busse der West erfüllen in der Regel die geforderten Standards, **werden aber nicht immer genutzt.**

Die Probleme gibt es bei den Bussen der 17 Subunternehmen.

Hier fehlen vielfach die Standards.

Keine akustische und optische Fahrgastinformation, der Einsatz von Reisebussen sowie fehlende Flächen für Kinderwagen und Rollstühle sind die Ursachen.

Es scheint so, dass die Verträge mit den Subunternehmen dies zulassen.

Das sollte geändert werden, auch wenn dadurch wahrscheinlich einige Subunternehmen wegfallen.

Beförderungsqualität:

Nach Information durch die WEST, beinhalten die Verträge die Einhaltung der Standards.

Es ist bekannt, dass durch die Subunternehmen diese nicht immer eingehalten werden.

Die Trennung von Subunternehmen ist insoweit problematisch, da hier kein Ersatz zu bekommen ist.

Vorschläge für Empfehlungen / Forderungen an Politik und Verwaltung:

Prüfung, ob in diesem Fall nicht die WEST diese Aufgabe übernehmen kann.

Beförderungsqualität:

Zur Beförderungsqualität gehört auch die Pünktlichkeit der Busse.

Hierzu liegen allerdings keine Zahlen vor.

Dies gilt auch für den Einsatz von Seniorenberatern.

Wie hier der Stand ist muss ggf. ermittelt werden.

Beförderungsqualität:

Die Frage, ob man den Multibus anfordern kann, wenn man den Anschlussbus nicht erreicht, weil der Zug Verspätung hatte, wurde mit NEIN beantwortet. Die 60 Minuten Wartezeit, bis der nächste Bus kommt, seien zumutbar.

Hier soll es allerdings eine Änderung geben. Zukünftig sollen nur noch 30 Minuten Wartezeit zumutbar sein.

Beförderungsqualität:

Wünschenswert:

**Alle 30 Minuten
ein Bus!**

Fahrgastinformation:



Optische und akustische Fahrgastinformationen gehören zum Standard und sollten daher in jedem Bus vorhanden sein.

Fahrgastinformation:



Eine systematische Kontrolle erfolgt nicht.

Zur Fahrgastinformation gehören auch die Fahrpläne an den Haltestellen. Bei einem Test wurde festgestellt, dass diese vielfach nicht vorhanden sind. Wird das kontrolliert?

Fahrgastinformation:



Ein neues System soll eingesetzt werden. Die vorhandenen Anzeigetafeln ergänzt werden.

Hier sollte angezeigt werden, welche Busse demnächst wann ankommen. Wie so oft, funktioniert diese Anlage nicht.

Preise:

Das „9-Euro-Ticket“ gibt die
Gelegenheit auszuwerten, welche
Auswirkungen eine attraktive
Preisgestaltung beim ÖPNV
auf das Mobilitätsverhalten hat.

Preise:

Vorschläge für Empfehlungen / Forderungen an Politik und Verwaltung:

**Eine Auswertung des Verhaltens der
Bürger beim Gebrauch des „9-Euro-Ticket“
sollte erfolgen, um entsprechende
Erkenntnisse zu erhalten.**

Preise:

Das Aktiv-Abo ist für Senioren ab 60 Jahre.

Es ist gültig Montags – Freitags
und Samstag/Sonntags und an Feiertagen

Kosten z.Zt. für 1 Person 63,50 € monatlich

Im Kreis Heinsberg lebten 62.431 Menschen
die älter als 60 Jahre alt waren.

(Stand 31.12.2010 – IT NRW)

Davon nutzten 129 Senioren das Ticket,

das waren 0,002%

„Dies und Das“ aus den Stichworten

Das Personal gut ausgebildet und nach Tarif bezahlt.

Parkplatzangebot an Bahnhöfen.

Parkraumbewirtschaftung: Haben Parkgebühren eine steuernde Wirkung?

Forderung nach beheben von Engpässen.

Fortschritte bei der Digitalisierung, diese dann
allgemeinverständlich und dass ein Zugang zum
ÖPNV für alle möglich bleibt.

BETEILIGUNG:

Der Nahverkehrsplan des Kreises
wird in diesem Jahr überarbeitet
und aktualisiert.

Wer wird daran beteiligt?

Auch die Bürger?