



Nahverkehrsplan Kreis Heinsberg 2025

Modul 1

Herausgeber:

Kreis Heinsberg
Der Landrat

Amt für Umwelt und Verkehrsplanung
Stand: 03. Juli 2025

Hinweis:

Ausschließlich zum Zweck der besseren Lesbarkeit wird auf eine geschlechterspezifische Schreibweise sowie auf eine Mehrfachbezeichnung verzichtet. Alle Personenbezeichnungen sollen dennoch als geschlechtsneutral angesehen werden.

Nahverkehrsplan für den Kreis Heinsberg 2025

0 Modul-Überblick

- 1 Rahmenbedingungen
- 2 ÖPNV-Struktur
- 3 Anforderungsprofil
- 4 Zielkonzept
- 5 Qualitätsmonitoring
- 6 Finanzierung

Inhalt

0	Modul-Überblick	2
1	Rahmenbedingungen	4
1.1	Vorbemerkung	4
1.2	Rechtsrahmen	5
1.3	Gesetzlicher Auftrag	9
1.4	Aufstellungsverfahren	10
2	ÖPNV-Struktur	12
2.1	ÖPNV-Organisation in Nordrhein-Westfalen	12
2.2	Einbindung der ÖPNV-Aufgabenträger in den AVV	13
2.3	Abgrenzung des Nahverkehrsraums	15
2.4	Leitbild des Kreis Heinsberg	17
2.5	Landespolitische Vorgaben	18
2.6	Landes- und Regionalplanung	19
2.7	Raum und Siedlungsstruktur Kreis Heinsberg	20
3	Anforderungsprofil des Aufgabenträgers	23
3.1	Anforderungsprofil für den ÖSPV	23

3.2	Erschließungsqualität.....	26
3.3	Betriebszeiten.....	26
3.4	Verbindungsqualität	28
3.5	Verknüpfung der Verkehrssysteme.....	30
3.6	Produktpalette.....	31
3.7	Fahrzeuge.....	35
3.8	Haltestellen.....	39
3.9	Betriebssteuerung.....	41
3.10	Tarif und Vertrieb	42
3.11	Kommunikation / Information	51
3.12	Service / Personal.....	53
3.13	Sicherheit.....	55
3.14	Sauberkeit	55
3.15	Barrierefreiheit.....	56
3.16	Pünktlichkeit	69
3.17	Schulverkehr.....	69
4	Zielkonzept.....	70
4.1	Grenzüberschreitende Planungen in der Euregio Maas-Rhein.....	70
4.2	Zielkonzept 2032/2040 im SPNV Teilnetz Aachen	72
4.3	„Maßnahmenpaket zum Deutschlandticket“ - Maßnahmenplanung 2024 - 2026	78
4.4	Ausblick auf langfristige Entwicklungen.....	100
4.5	Weiteres Vorgehen	107
5	Qualitätsmonitoring.....	108
6	Finanzierung des straßengebundenen ÖPNV.....	116

1 Rahmenbedingungen

1.1 Vorbemerkung

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

Der Kreis Heinsberg ist somit Aufgabenträger für den öffentlichen straßengebundenen Verkehr (ÖSPV), dies umfasst dessen Planung, Organisation und Ausgestaltung. Der ÖSPV umfasst den ÖPNV mit U-, Stadt- und Straßenbahnen sowie mit Bussen und anderen Fahrzeugen zu Lande und zu Wasser.

Die Aufgabenträger sind verpflichtet, einen Nahverkehrsplan (NVP) aufzustellen und bei Bedarf fortzuschreiben. Auf Grund der strukturellen und verkehrlichen Entwicklung wie auch im Hinblick auf die veränderten gesetzlichen Rahmenbedingungen legt der Kreis Heinsberg hiermit die vierte Fortschreibung des Nahverkehrsplanes vor.

Der Nahverkehrsplan setzt den Aufgabenträger in enger Zusammenarbeit mit den angehörigen Kommunen in die Lage, mit Zielsetzungen und Rahmenvorgaben den Umfang des Angebotes, die Qualität und die Ausgestaltung des Nahverkehrs in ihrem Bedienungsgebiet eigenverantwortlich fortzuentwickeln. Auf Grund der engen Verzahnung der Angebote im Gesamtgebiet des Aachener Verkehrsverbundes (AVV) erfolgt die Fortentwicklung in enger Abstimmung mit den weiteren AVV-Zweckverbandsmitgliedern Stadt Aachen, StädteRegion Aachen und Kreis Düren.

Die vierte Fortschreibung des Nahverkehrsplans des Kreises Heinsberg hat zunächst das Ziel, die Angebote nachfrageorientiert weiterzuentwickeln, sie unter Beachtung des Demographischen Wandels zukunftsfähig auszugestalten sowie gleichzeitig auch eine angemessene Grundversorgung sicher zu stellen. Dabei sollen neben den Entwicklungen beim On-Demand-Verkehr im Kreis, dem MultiBus, den Stadtbuss-Verkehren sowie der Schnellbusoffensive auch die Ausbauplanungen von SPNV-Leistungen des ZV go.Rheinland und VRR in der Region Aachen/Mönchengladbach Berücksichtigung finden.

Insgesamt ist dies als „Maßnahmenpaket zum Deutschlandticket“ zu verstehen, als ein attraktives, kreisweites ÖPNV-Grundnetz für alle Bürger/innen des Kreises, welches mit auf die entsprechenden Kundenbedürfnisse ausgerichteten Angeboten ergänzt werden soll. Durch eine differenzierte Ausgestaltung und Verknüpfung der Angebote soll das Gesamtnetz der öffentlichen Verkehrsleistungen (SPNV/ÖPNV) im Gebiet des AVV gestärkt und damit attraktiver für die Bürger gestaltet werden. Besonders im Fokus steht zudem die Umsetzung gesetzgeberischer Vorgaben zum weiteren barrierefreien Ausbau des ÖPNV.

Der Nahverkehrsplan umfasst einen mittelfristigen planerischen Betrachtungszeitraum. Kern des Nahverkehrsplans sind die vorgenannten planerischen Inhalte, deren Umsetzung im Zeitrahmen 2024-2026 angestrebt wird. Bis zu diesem Zeitpunkt werden Maßnahmen auf der Grundlage des bisher geltenden Nahverkehrsplans getroffen. Die Konkretisierung der Fahrplanmaßnahmen erfolgt weiterhin jährlich im Rahmen der üblichen Abstimmungsprozesse im AVV, u.a. im regionalen AVV-Beirat für den Kreis Heinsberg.

Als Mitglied im Zweckverband Aachener Verkehrsverbund finanziert der Kreis Heinsberg die ÖSPV-Leistungen in seinem Kreisgebiet im Rahmen der an den AVV zu leistenden Zweckverbandsumlage. Die kreisangehörigen Kommunen wirken bei der Ausgestaltung des ÖSPV mit.

1.2 Rechtsrahmen

Der Rechtsrahmen für den ÖPNV wird im Wesentlichen durch

- die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über Öffentliche Verkehrsdienste auf Schiene und Straße (VO (EG) Nr. 1370/2007),
- das novellierte Personenbeförderungsgesetz (PBefG), Stand 01.08.2021 und
- das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)

gebildet. Darüber hinaus sind weitere rechtliche Vorgaben, wie zum Beispiel das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG), die Clean Vehicles Directive (Richtlinie (EU) 2019/1161 vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG) bzw. das ihrer Umsetzung dienende Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG) sowie der Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW), Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, vom 8. Februar 2017, zuletzt geändert am 6. August 2019 zu beachten.

VO (EG) Nr. 1370/2007

Die VO (EG) Nr. 1370/2007 (sog. Personenverkehrsdienste-Verordnung) des Europäischen Parlaments und des Rates wurde am 23. Oktober 2007 beschlossen und ist am 3. Dezember 2009 in Kraft getreten. Seit dem Auslaufen letzter Übergangsvorschriften zum 3. Dezember 2019 ist sie in allen EU-Mitgliedsstaaten einschränkungslos anzuwenden. Zuletzt wurde die VO (EG) Nr. 1370/2007 über die Änderungsverordnung (EU) 2016/2338 vom 14. Dezember 2016 neugefasst.

Im Sinne der VO (EG) Nr. 1370/2007 sind die Aufgabenträger zuständige Behörde über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße. Der Regelungsumfang der Verordnung umfasst insbesondere die folgenden Eckpunkte:

- Finanzielle Ausgleichsleistungen durch den Aufgabenträger können ausschließlich auf der Grundlage eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags nach Art. 3 Abs 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 oder einer sogenannten „Allgemeinen Vorschrift“ nach Art. 3 Abs 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 gewährt werden. Für öffentliche Dienstleistungsaufträge sind verschiedene Handlungsformen zulässig (Verträge, Gesetze, Verwaltungsregelungen, Bedingungen für die Betrauung interner Betreiber).
- In öffentlichen Dienstleistungsaufträgen sind die zu erfüllenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen klar zu definieren und die Parameter, anhand derer die Ausgleichsleistungen berechnet werden, in objektiver und transparenter Weise festzulegen. Zudem gilt das Verbot der Überkompensation.

- Der Kreis Heinsberg kann öffentliche Verkehrsdienste als zuständige Behörde entweder selbst erbringen oder einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag über die Verkehrsleistungen vergeben. Die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags erfolgt entweder
 - im Rahmen einer europaweiten wettbewerblichen Ausschreibung oder
 - im Wege der Direktvergabe an ein von der zuständigen Behörde wie eine eigene Dienststelle kontrolliertes Unternehmen; dabei stehen nach der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (Urteil vom 21. März 2019 – C-266/17 und C-267/17) und des Bundesgerichtshofs (Beschluss vom 12. November 2019 – XII ZB 120/19) sowohl die Vergabe eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags nach Art. 5 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 in Verbindung mit § 108 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen (GWB), als auch die Vergabe einer Dienstleistungskonzession nach Art. 5 Abs. 2 VO (EG) Nr. 1370/2007 zur Verfügung. Abhängig von der gewählten Vergabeart bestehen für das die Verkehrsdienste betreibende Unternehmen unterschiedliche tätigkeitsbezogene Beschränkungen.
- Daneben existiert die Möglichkeit zur direkten Vergabe öffentlicher Dienstleistungsaufträge auch an nicht vom Aufgabenträger kontrollierte Unternehmen, wenn der geschätzte jährliche Wert des Auftrags unterhalb von 1 Mio. € oder die jährliche Verkehrsleistung unterhalb von 300.000 km liegt. Werden öffentliche Dienstleistungsaufträge an kleine oder mittlere Unternehmen mit nicht mehr als 23 Fahrzeugen vergeben, können die Schwellenwerte verdoppelt werden. Weiterhin können öffentliche Dienstleistungsaufträge im Eisenbahnverkehr (ohne U-Bahnen und Straßenbahnen) direkt vergeben werden.
- Die Laufzeit der öffentlichen Dienstleistungsaufträge soll für Busverkehrsdienste höchstens 10 Jahre, für Schienenverkehrsdienste höchstens 15 Jahre betragen (bei Direktvergabe im Eisenbahnverkehr höchstens 10 Jahre). Falls die Betreiber jedoch erhebliche Investitionen für die Erbringung der Verkehrsdienstleistungen tätigen müssen, kann die Laufzeit der Dienstleistungsaufträge um die Hälfte verlängert werden.

Der Kreis Heinsberg hat von seinem Wahlrecht Gebrauch gemacht und sein kreiseigenes Verkehrsunternehmen, die WestVerkehr GmbH, als Inhouse-Unternehmen bzw. internen Betreiber im Wege der Direktvergabe gemäß Art. 5 Abs. 1 VO (EG) Nr. 1370/2007 in Verbindung mit der Inhouse-Rechtsprechung des EuGH mit der Erbringung von öffentlichen Personenverkehrsdiensten im integrierten Verkehrsnetz Kreis Heinsberg als Gesamtleistung für acht Jahre bis zum Fahrplanwechsel im Dezember 2027 ausschreibungsfrei beauftragt.

Personenbeförderungsgesetz (PBefG)

Das Personenbeförderungsgesetz (PBefG) in der Fassung der Bekanntmachung vom 8. August 1990 (BGBl. I S. 1690, zuletzt geändert durch Artikel 1 des Gesetzes vom 16. April 2021, BGBl. I S. 822) gibt den bundesgesetzlichen Rahmen für die Genehmigung von Linienverkehren mit Straßenbahnen und Bussen im ÖPNV vor. Nach der Novellierung zum 1. Januar 2013, mit der die Umsetzung der VO (EG) Nr. 1370/2007 in den nationalen Rechtsrahmen vollzogen wurde, sind zum 1. August 2021 weitere Änderungen in Kraft getreten. Diese betreffen überwiegend die Einführung neuer Bedienformen für flexible und bedarfsgesteuerte Verkehre.

Die Genehmigungsbehörde hat im Rahmen ihrer konzessionsrechtlichen Entscheidungen sowie für die weitere verkehrliche Entwicklung den Nahverkehrsplan gemäß § 8 Abs. 3a PBefG zu berücksichtigen, wenn in dem Nahverkehrsplan die in § 8 Abs. 3 PBefG definierten Anforderungen

an die zu planenden Verkehrsleistungen berücksichtigt sind. Sie kann die Genehmigung eines Linienverkehrs versagen, wenn dieser mit einem solchen Nahverkehrsplan nicht in Einklang steht (§ 13 Abs. 2a PBefG).

Nach § 8 Abs. 3 PBefG hat der Aufgabenträger die Anforderungen an Umfang und Qualität des Verkehrsangebots, dessen Umweltqualität sowie die Vorgaben für die verkehrsmittelübergreifende Integration der Verkehrsleistungen in der Regel in einem Nahverkehrsplan zu definieren.

Ferner hat der Nahverkehrsplan die Belange der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Menschen zu berücksichtigen. Ziel ist, für die Nutzung des ÖPNV bis zum 1. Januar 2022 eine vollständige Barrierefreiheit zu erreichen. Diese Frist gilt nicht, sofern in dem Nahverkehrsplan Ausnahmen konkret benannt und begründet werden. Im Nahverkehrsplan werden Aussagen über zeitliche Vorgaben und erforderliche Maßnahmen getroffen.

Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind ferner die vorhandenen Unternehmen frühzeitig zu beteiligen; soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.

Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW)

Zur rechtlichen Ausgestaltung der EU- und bundesrechtlichen Rahmenbedingungen haben die Bundesländer spezifizierte Regionalisierungs- bzw. ÖPNV-Gesetze erlassen. In Nordrhein-Westfalen wurde auf der Basis des Regionalisierungsgesetzes aus dem Jahr 1995 das Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen (ÖPNVG NRW) wiederholt fortgeschrieben, letztmals am 19. Dezember 2019 (GV. NRW. S. 1046), in Kraft getreten am 1. Januar 2020. Wesentliche Festlegung des ÖPNVG NRW ist, dass die Planung, Organisation und Ausgestaltung des ÖPNV im Grundsatz eine Aufgabe der Kreise und kreisfreien Städte ist.

Diese bilden zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung im Schienenpersonennahverkehr (SPNV) gemäß ihrer Zugehörigkeit zu einem der im Gesetz vorgegebenen drei Kooperationsräume je einen Zweckverband oder eine gemeinsame Anstalt öffentlichen Rechts und übertragen Entscheidungen über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV dorthin. Für den Kreis Heinsberg ist der zuständige Aufgabenträger für den SPNV, der Zweckverband go.Rheinland (vormals „Nahverkehr Rheinland“ (NVR)), der vom Zweckverband Aachener Verkehrsverbund (AVV) und dem Zweckverband Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) zu diesem Zweck gegründet wurde.

Auch das ÖPNVG NRW benennt die Verpflichtung der Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV einen Nahverkehrsplan aufzustellen. Bei der Aufstellung sind vorhandene Verkehrsstrukturen und die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie das SPNV-Netz zu beachten; die Belange des Klima- und Umweltschutzes, des Rad- und Fußverkehrs, der Barrierefreiheit, des Städtebaus und der Quartiersentwicklung sowie die Vorgaben des ÖPNV-Bedarfsplans und des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans sind zu berücksichtigen.

In den Nahverkehrsplänen sind auf der Grundlage der vorhandenen und geplanten Siedlungs- und Verkehrsstrukturen sowie einer Prognose der zu erwartenden Verkehrsentwicklung Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und seine Finanzierung sowie die Investitionsplanung festzulegen. Der Rahmen für das betriebliche Leistungsangebot hat die für die Abstimmung der Verkehrsleistungen des ÖPNV notwendigen Mindestanforderungen für

Betriebszeiten, Zugfolgen und Abschlussbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten für die angemessene Verkehrsbedienung nach § 2 Abs. 3 Satz 1 ÖPNVG NRW und den Qualifikationsstandard des eingesetzten Personals darzustellen sowie die Ausrüstungsstandards der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge und die Entlohnung des eingesetzten Personals bei den Verkehrsunternehmen nach Maßgabe einschlägiger und repräsentativer Tarifverträge vorzugeben. Bei den Aussagen zur Investitionsplanung ist der voraussichtliche Finanzbedarf anzugeben. Die Nahverkehrspläne haben darüber hinaus die Struktur und Fortentwicklung der gemeinschaftlichen Beförderungsentgelte und -bedingungen zu enthalten.

Der Nahverkehrsplan ist im Benehmen mit den kreisangehörigen Städten und Gemeinden aufzustellen. Darüber hinaus sind vorhandene Verkehrsunternehmen bei der Aufstellung zu beteiligen. Soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören und ihre Interessen angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen. Der Nahverkehrsplan ist mit den benachbarten Kreisen und kreisfreien Städten abzustimmen.

Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG)

Das Gesetz über die Beschaffung sauberer Straßenfahrzeuge (SaubFahrzeugBeschG) vom 9. Juni 2021 schreibt verbindliche Mindestziele für die Beschaffung von emissionsarmen und -freien Pkw sowie von emissionsarmen und -freien leichten und schweren Nutzfahrzeugen, insbesondere Bussen für den öffentlichen Personennahverkehr, vor.

Mit dem Gesetz wurde die Richtlinie (EU) 2019/1161 vom 20. Juni 2019 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG (sog. „Clean Vehicles Directive“) umgesetzt. Es verpflichtet u.a. die öffentliche Hand, dafür Sorge zu tragen, dass ein Teil der künftig zu beschaffenden Fahrzeuge emissionsarm bzw. -frei sein muss. Ziel ist es, die ÖPNV-Busflotten in den kommenden Jahren weitgehend auf emissionsfreie Antriebe umzustellen.

Die neuen Anforderungen gelten seit dem 2. August 2021 und erstrecken sich insbesondere auf die vom Kreis Heinsberg zukünftig nach der VO (EG) Nr. 1370/2007 zu vergebenden öffentlichen Dienstleistungsaufträge sowie auf zu vergebende öffentliche Aufträge über Verkehrsdienstleistungen.

Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen

Der Landesentwicklungsplan (LEP) des Ministeriums für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, vom 8. Februar 2017, zuletzt geändert am 6. August 2019, legt die mittel- und langfristigen strategischen Ziele zur räumlichen Entwicklung des Landes Nordrhein-Westfalen fest. Seine Festlegungen sind in der nachgeordneten Regional-, Bauleit- und Fachplanung zu beachten bzw. zu berücksichtigen und ist insofern auch relevant für die Nahverkehrsplanung. Derzeit ist eine aktuelle Überarbeitung anhängig.

Behindertengleichstellungsgesetze

Am 1. Januar 2004 ist das Gesetz zur Gleichstellung behinderter Menschen (BGG NRW) in Kraft getreten. Dieses schreibt Trägern öffentlicher Belange vor, die Diskriminierung von Menschen mit Behinderung zu verhindern und zu beseitigen sowie die volle, wirksame und gleichberechtigte Teilhabe von Menschen mit Behinderungen am Leben in der Gesellschaft durch die Beseitigung von Barrieren und die Herstellung von Auffindbarkeit, Zugänglichkeit und Nutzbarkeit zu gewährleisten. Als Träger öffentlicher Belange bezieht der Kreis Heinsberg die Verbände der Menschen mit Behinderungen frühzeitig in die Nahverkehrsplanung ein. Zudem sollen

Zielvereinbarungen mit den Landesverbänden von Menschen mit Behinderungen für die Organisationsbereiche des Nahverkehrs getroffen werden. Von besonderem Interesse ist die Herstellung der Barrierefreiheit in öffentlich zugänglichen Verkehrsanlagen und Beförderungsmitteln.

Ab Ende Juni 2025 werden zudem in bestimmten Bereichen von Personenbeförderungsdiensten die Vorgaben des Barrierefreiheitsstärkungsgesetzes (BFSG) zu berücksichtigen sein. Ziel ist es die Barrierefreiheitsanforderungen für bestimmte Produkte und Dienstleistungen in der EU zu harmonisieren und somit die Barrierefreiheit für Menschen mit Behinderungen weiter zu verbessern.

Als übergeordnete Regelung hat zudem das (Bundes-)BGG unmittelbaren Einfluss auf die in diversen Förderrichtlinien festgelegten Anforderungen beim Neu- oder Umbau von Anlagen des ÖPNV. Insbesondere müssen geförderte Neubaumaßnahmen den Anforderungen der Barrierefreiheit entsprechen. Dies gilt für sämtliche Fördervorhaben, sei es im Bereich Infrastruktur (Bau von Haltestellen) oder bei der Bezuschussung von Fahrzeugen. Besonders zu erwähnen ist das in den jeweiligen Gesetzen verankerte Verbandsklagerecht.

1.3 Gesetzlicher Auftrag

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

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

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

Der gesetzliche Auftrag zur Aufstellung des Nahverkehrsplans (§§ 7, 8 ÖPNVG NRW) ist nachfolgend wiedergegeben.

§ 8 ÖPNVG NRW – Nahverkehrsplan

(1) Die Kreise, kreisfreien Städte und Zweckverbände stellen zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV jeweils einen Nahverkehrsplan auf. Dieser soll die öffentlichen Verkehrsinteressen des Nahverkehrs konkretisieren und den mittel- bis langfristig angestrebten Anteil des ÖPNV am Gesamtverkehr (modal split) benennen. Bei der Aufstellung sind vorhandene Verkehrsstrukturen und die Ziele der Raumordnung und Landesplanung sowie das SPNV-Netz nach § 7 Abs. 4 zu beachten; die Belange des Klima- und Umweltschutzes, des Rad- und Fußverkehrs, der Barrierefreiheit im Sinne des § 2 Absatz 8, des Städtebaus und der Quartiersentwicklung sowie die Vorgaben des ÖPNV-Bedarfsplans und des ÖPNV-Infrastrukturfinanzierungsplans sind zu berücksichtigen.

(2) Die Nahverkehrsplanungen der Zweckverbände, insbesondere für den SPNV, sind bei der sonstigen Nahverkehrsplanung zu beachten.

(3) In den Nahverkehrsplänen sind auf der Grundlage der vorhandenen und geplanten Siedlungs- und Verkehrsstrukturen sowie einer Prognose der zu erwartenden Verkehrsentwicklung Ziele und Rahmenvorgaben für das betriebliche Leistungsangebot und seine Finanzierung sowie die Investitionsplanung festzulegen. Der Rahmen für das betriebliche Leistungsangebot hat die für die Abstimmung der Verkehrsleistung des ÖPNV notwendigen Mindestanforderungen für Betriebszeiten, Zugfolgen und Anschlussbeziehungen an wichtigen Verknüpfungspunkten, für die angemessene Verkehrsbedienung nach § 2 Abs. 3 Satz 1 und den Qualifikationsstandard des eingesetzten Personals darzustellen sowie die Ausrüstungsstandards der im ÖPNV eingesetzten Fahrzeuge und die Entlohnung des eingesetzten Personals bei den Verkehrsunternehmen nach Maßgabe einschlägiger und repräsentativer Tarifverträge vorzugeben. Bei den Aussagen zur Investitionsplanung ist der voraussichtliche Finanzbedarf anzugeben. Die Nahverkehrspläne haben darüber hinaus die Struktur und Fortentwicklung der gemeinschaftlichen Beförderungsentgelte und -bedingungen zu enthalten.

§ 7 ÖPNVG NRW – ÖPNV-Infrastrukturplanung, SPNV-Netz im besonderen Landesinteresse

...

(4) Das für das Verkehrswesen zuständige Ministerium legt im Einvernehmen mit dem Verkehrsausschuss des Landtags ein im besonderen Landesinteresse liegendes SPNV-Netz fest, das bei Bedarf einvernehmlich fortzuschreiben ist. Dieses SPNV-Netz umfasst für die Erschließung aller Landesteile bedeutsame SPNV-Verbindungen mit Taktfolge, Haltestellen und Bedienungsqualität. Dabei sind Bindungen aus den von den Zweckverbänden geschlossenen Vereinbarungen mit den Eisenbahnunternehmen zu berücksichtigen. Das SPNV-Netz darf den Umfang von landesweit 40 Millionen Zug-Kilometern nicht überschreiten.

1.4 Aufstellungsverfahren

Der Kreis Heinsberg hat am 22. Dezember 2020 beschlossen eine Fortschreibung des Nahverkehrsplans für seinen Zuständigkeitsbereich, den Kreis Heinsberg, zu erarbeiten. Parallel zum hiesigen Fortschreibungsverfahren wird auch der Nahverkehrsplan der benachbarten Städtereion Aachen fortgeschrieben. Der Zeitplan zur Fortschreibung wurde auf Grund einer Vielzahl an nicht planbaren äußeren Einflussfaktoren (folgend aufgeführt) nicht eingehalten:

- COVID-19 Pandemie mit Rettungsschirmverfahren 2020-2022 (Billigkeitsleistungen des Landes NRW)
- EU-Beihilfverfahren im Rahmen des Vergabeverfahrens der ÖSPNV-Leistungserbringung im Kreis als Direktvergabe an die WestVerkehr als kommunales Verkehrsunternehmen

- Einführung des bundesweit gültigen 9-Euro-Tickets im Nah- und Regionalverkehr für Juni-August 2022 als Sonderangebot mit Einnahmeverlustausgleichsverfahren auf Initiative der Bundesregierung als Teil des Energie-Entlastungspaketes
- Einführung des bundesweit gültigen Deutschland-Ticket für 2023-2025 im Nah- und Regionalverkehr mit Einnahmeverlustausgleichsverfahren

Zum Aufstellungsverfahren führt das ÖPNVG NRW Folgendes aus:

§ 9 ÖPNVG NRW – Aufstellungsverfahren

- (1) Der Nahverkehrsplan wird im Benehmen mit den betroffenen Gebietskörperschaften aufgestellt. Soweit kreisangehörige Städte und Gemeinden Aufgabenträger gemäß § 3 Abs. 1 Satz 1 sind oder nach § 4 Aufgaben wahrnehmen, ist ihr Einvernehmen zu den ihr Aufgabengebiet betreffenden Inhalten des Plans erforderlich. Über die Einleitung des Aufstellungsverfahrens ist die Bezirksplanungsbehörde unverzüglich zu unterrichten.*
- (2) Bei der Aufstellung des Nahverkehrsplans sind die vorhandenen Unternehmen frühzeitig zu beteiligen. Soweit vorhanden sind Behindertenbeauftragte oder Behindertenbeiräte, Verbände der in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkten Fahrgäste und Fahrgastverbände anzuhören. Ihre Interessen sind angemessen und diskriminierungsfrei zu berücksichtigen.*
- (3) Benachbarte Kreise und kreisfreie Städte haben sich bei der Aufstellung ihrer Nahverkehrspläne abzustimmen. Dies gilt entsprechend für Zweckverbände.*
- (4) Über den Nahverkehrsplan entscheidet die Vertretungskörperschaft der in § 8 Abs. 1 genannten Aufgabenträger. Der Beschluss ist der nach § 16 Abs. 3 zuständigen Aufsichtsbehörde anzuzeigen. Der Plan ist in geeigneter Weise bekannt zu machen und zur Einsichtnahme bereitzuhalten.*
- (5) Der Nahverkehrsplan ist in regelmäßigen Abständen zu überprüfen und bei Bedarf fortzuschreiben. Die Absätze 1 bis 4 gelten hierfür entsprechend.*

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

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

...

2 ÖPNV-Struktur

2.1 ÖPNV-Organisation in Nordrhein-Westfalen

Mit der Novellierung des ÖPNVG NRW zum 1. Januar 2008 wurden die Zuständigkeiten für den ÖPNV neu geregelt. Die 9 Kooperationsräume für die Verbünde waren seinerzeit ohne Berücksichtigung des SPNV mit seinen erheblich höheren Reiseweiten festgelegt worden. Da sachgerechte Entscheidungen im SPNV durch größere Kooperationsraumzuschnitte erleichtert werden, hat das ÖPNVG NRW im Zuge der Novellierung für den SPNV in NRW hierzu drei Kooperationsräume gesetzlich vorgeschrieben.

§ 5 Überörtliche Zusammenschlüsse, Koordination

(1) Zur gemeinsamen Aufgabenwahrnehmung bilden die Kreise und kreisfreien Städte oder die bisher bestehenden Zweckverbände jeweils einen Zweckverband oder eine gemeinsame Anstalt gemäß § 5a in den folgenden Kooperationsräumen:

a) Städte Bochum, Bottrop, Dortmund, Düsseldorf, Duisburg, Essen, Gelsenkirchen, Hagen, Herne, Krefeld, Mönchengladbach, Mülheim a. d. Ruhr, Oberhausen, Remscheid, Solingen und Wuppertal sowie Kreise Ennepe-Ruhr-Kreis, Kleve, Mettmann, Recklinghausen, Rhein-Kreis Neuss, Viersen und Wesel

b) Städte Bonn, Köln und Leverkusen, Städteregion Aachen sowie Kreise Düren, Euskirchen, Heinsberg, Oberbergischer Kreis, Rhein-Erft-Kreis, Rhein-Sieg-Kreis und Rheinisch-Bergischer Kreis

c) Städte Bielefeld, Hamm, Münster sowie Kreise Borken, Coesfeld, Gütersloh, Herford, Hochsauerlandkreis, Höxter, Lippe, Märkischer Kreis, Minden-Lübbecke, Olpe, Paderborn, Siegen-Wittgenstein, Soest, Steinfurt, Unna und Warendorf.

Die Ausgestaltung der Organisationsstrukturen im jeweiligen Kooperationsraum erfolgt durch die Mitglieder des Zweckverbands oder der gemeinsamen Anstalt. Die für den Zweckverband nach Satz 1 geltenden Regelungen dieses Gesetzes gelten für die gemeinsame Anstalt entsprechend.

...

(3) Dem Zweckverband ist die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung des SPNV zu übertragen. Ihm kann darüber hinaus im Einvernehmen mit den betroffenen Aufgabenträgern nach § 3 Absatz 1 die Entscheidung über die Planung, Organisation und Ausgestaltung regionaler Schnellbusverkehre übertragen werden. Er hat in Abstimmung mit seinen Mitgliedern auf eine integrierte Verkehrsgestaltung im ÖPNV hinzuwirken, insbesondere auf die Bildung eines einheitlichen Gemeinschaftstarifs, auf die Bildung kooperationsraumübergreifender Tarife mit dem Ziel eines landesweiten Tarifs, auf ein koordiniertes Verkehrsangebot im ÖPNV und einheitliche Beförderungsbedingungen, Produkt- und Qualitätsstandards, kompatible, auch die Digitalisierungstechnik nutzende Fahrgastinformations- und Betriebssysteme und ein übergreifendes Marketing. Er hat darüber hinaus auf eine Ausgestaltung angemessener Kundenrechte durch Aufnahme von entsprechenden Regelungen in die Tarifbestimmungen des Gemeinschaftstarifs hinzuwirken.

(3a) Die Aufgabenträger nach § 3 Abs. 1 können weitere Aufgaben auf den Zweckverband nach § 5 Abs. 1 übertragen; die Möglichkeit der Übertragung des straßengebundenen ÖPNV durch die Aufgabenträger auf die bisherigen Zweckverbände bleibt unberührt.

(4) Durch öffentlich-rechtliche Vereinbarung oder durch allgemeine Regelung des Zweckverbandes ist sicherzustellen, dass Entscheidungen des Zweckverbandes, die sich nur im Gebiet eines Zweckverbandsmitglieds unmittelbar auswirken, mit dessen Einvernehmen erfolgen.

...

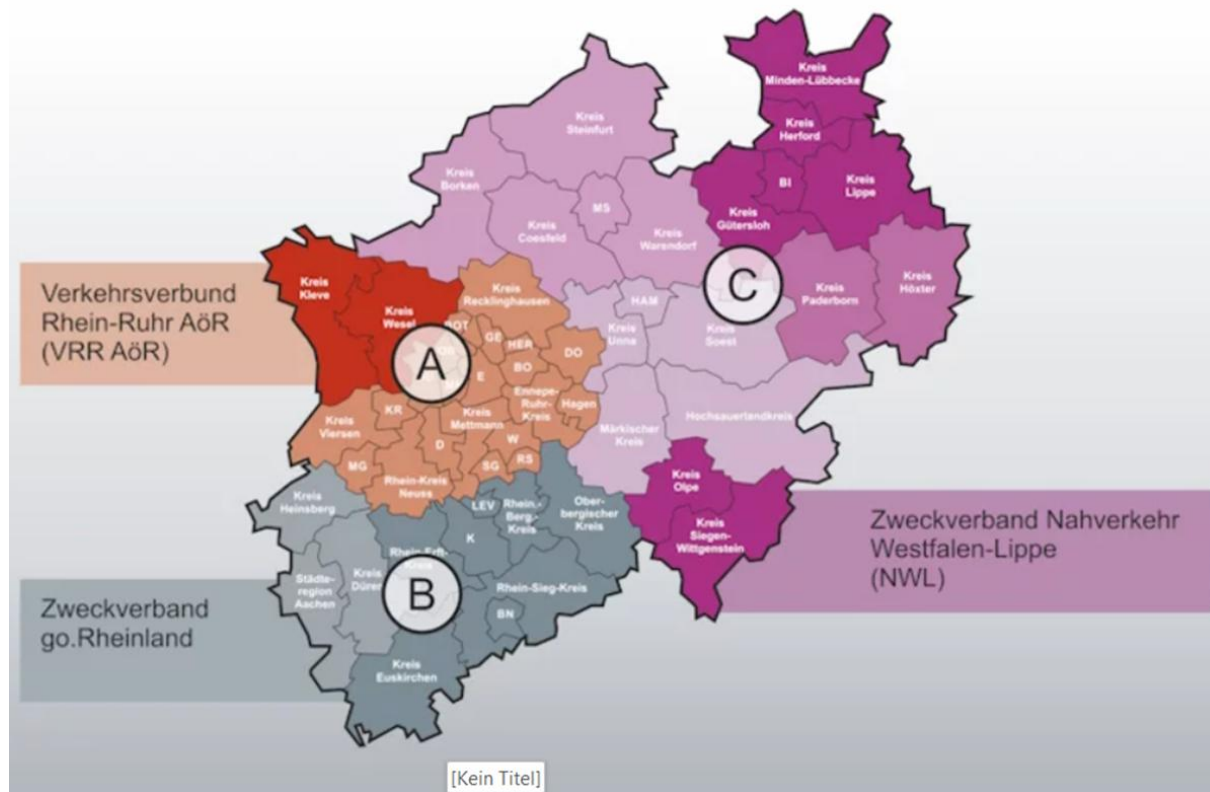


Abb. 1: Abgrenzung der Kooperationsräume in NRW (für den SPNV zuständige AT-Gebiete)

Die Zuständigkeit für den SPNV wurde entsprechend für die jeweiligen Gebiete übertragen auf

- den Verkehrsverbund Rhein Ruhr (AÖR) (VRR)
- den Zweckverband go.Rheinland [*früher Nahverkehr Rheinland (NVR)*]
- den Zweckverband Westfalen-Lippe (NWL).

Die Zweckverbände Verkehrsverbund Rhein-Sieg (VRS) und Aachener Verkehrsverbund (AVV) haben den Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) gebildet. Zum Jahreswechsel 2022/23 wurde der Zweckverband Nahverkehr Rheinland in den Zweckverband go.Rheinland umbenannt.

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

2.2 Einbindung der ÖPNV-Aufgabenträger in den AVV

Der Aachener Verkehrsverbund (AVV) wurde 1994 als kommunaler Aufgabenträgerverbund gegründet. Dem AVV gehören vier Gebietskörperschaften an: Stadt Aachen, StädteRegion Aachen, Kreis Düren und Kreis Heinsberg. Die Organisation des öffentlichen Personennahverkehrs im Verbundgebiet folgt dem Drei-Ebenen-Modell. Um den Nahverkehr bestmöglich und einheitlich zu gestalten, haben sich die 35 Städte und Gemeinden der Region zum Zweckverband AVV zusammengeschlossen.

Die Gebietskörperschaften sind für die Sicherstellung einer ausreichenden Bedienung der Bevölkerung mit Nahverkehrsleistungen verantwortlich. Als Aufgabenträger sind sie für die Organisation und Finanzierung des Busverkehrs auf ihrem Territorium zuständig. Diese Funktion übernimmt der go.Rheinland für den Schienenpersonennahverkehr im Rheinland.

Vertragliche Grundlagen für den AVV bilden:

- die Satzung für den Zweckverband AVV
- der Gesellschaftsvertrag für die AVV GmbH
- Kooperationsverträge mit den kommunalen sowie weiteren Verkehrsunternehmen

Auf Grundlage der veränderten Rahmenvorgaben des ÖPNVG NRW wurden die Verbundverträge vom Juni 1994 überprüft und mit Wirkung zum 1. Januar 2008 angepasst. Durch den Vollzug dieser Anpassung sind die Verkehrsverträge mit den Schienenverkehrsunternehmen auf den heutigen Zweckverband go.Rheinland übergegangen. Die tarifliche Einbindung der Schienenverkehrsunternehmen in den AVV einschließlich deren Einbindung in das AVV-Einnahmenaufteilungsverfahren wurde durch den Abschluss von Kooperationsverträgen mit den Eisenbahnverkehrsunternehmen gesichert. Weitere Anpassungen der Verbundverträge an die aktuelle Rechtslage erfolgten sukzessive in den letzten Jahren.



Abb. 2: Übersicht zum 3-Ebenen-Modell des Aachener Verkehrsverbundes (AVV) (Grafik: AVV)

In Bezug auf den ÖSPV ist der AVV weiterhin als Kommunalverbund nach dem 3-Ebenen-Modell organisiert. Aufgrund der klaren Trennung der Besteller- und Erstellerebene wird der AVV in seiner Organisationsstruktur den Anforderungen auf europäischer und nationaler Ebene gerecht. Diese Organisationsform stellt eine konstruktive und rechtssichere Basis für die Zusammenarbeit zwischen Aufgabenträgern und Verkehrsunternehmen dar.

Politische Ebene

Die politische Ebene wird durch die Zweckverbandsversammlung repräsentiert. Sie setzt sich aus 20 Vertretern – jeweils fünf der vier Gebietskörperschaften Stadt Aachen, StädteRegion Aachen, Kreis Düren und Kreis Heinsberg – zusammen. So haben die Kommunen Einfluss auf die Entscheidungsfindung im Verbund.

Management Ebene

Der Zweckverband hat zur Durchführung seiner Aufgaben die Aachener Verkehrsverbund GmbH gegründet. In der AVV GmbH sind alle Aufgaben und Kompetenzen des Verbundes organisatorisch gebündelt. Sie ist über ihre einzelnen Organe eng mit der politischen und der operativen Ebene verknüpft.

Operative Ebene

Insgesamt sind acht kommunale und regionale Verkehrsunternehmen unmittelbar in den AVV eingebunden. Der Unternehmensbeirat verbindet die Management- mit der operativen Ebene. Über ihn werden die Verkehrsunternehmen eingebunden und an der politischen Willensbildung beteiligt. Zudem bestehen vielfältige Kooperationsvereinbarungen mit benachbarten Verkehrsträgern, Kommunen und Unternehmen.

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

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

2.3 Abgrenzung des Nahverkehrsraums

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

Der für den Kreis Heinsberg relevante Nahverkehrsraum umfasst das Gebiet des AVV und benachbarte Räume. Er schließt Teile der Regierungsbezirke Köln und Düsseldorf sowie niederländischer und belgischer Provinzen ein. Er beheimatet rund 8 Millionen Menschen. Ein wesentlicher Teil des Nahverkehrsraums wird durch den Kultur- und Wirtschaftsraum Euregio Maas-Rhein (EMR/südlicher Teil) abgedeckt. Die EMR umfasst die beiden belgischen Provinzen Limburg und Lüttich, die deutschsprachige Gemeinschaft (auf belgischem Hoheitsgebiet), den südlichen Teil der Provinz Limburg in den Niederlanden sowie auf deutschem Gebiet die Stadt Aachen, die StädteRegion Aachen und die Kreise Düren, Euskirchen und Heinsberg.

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

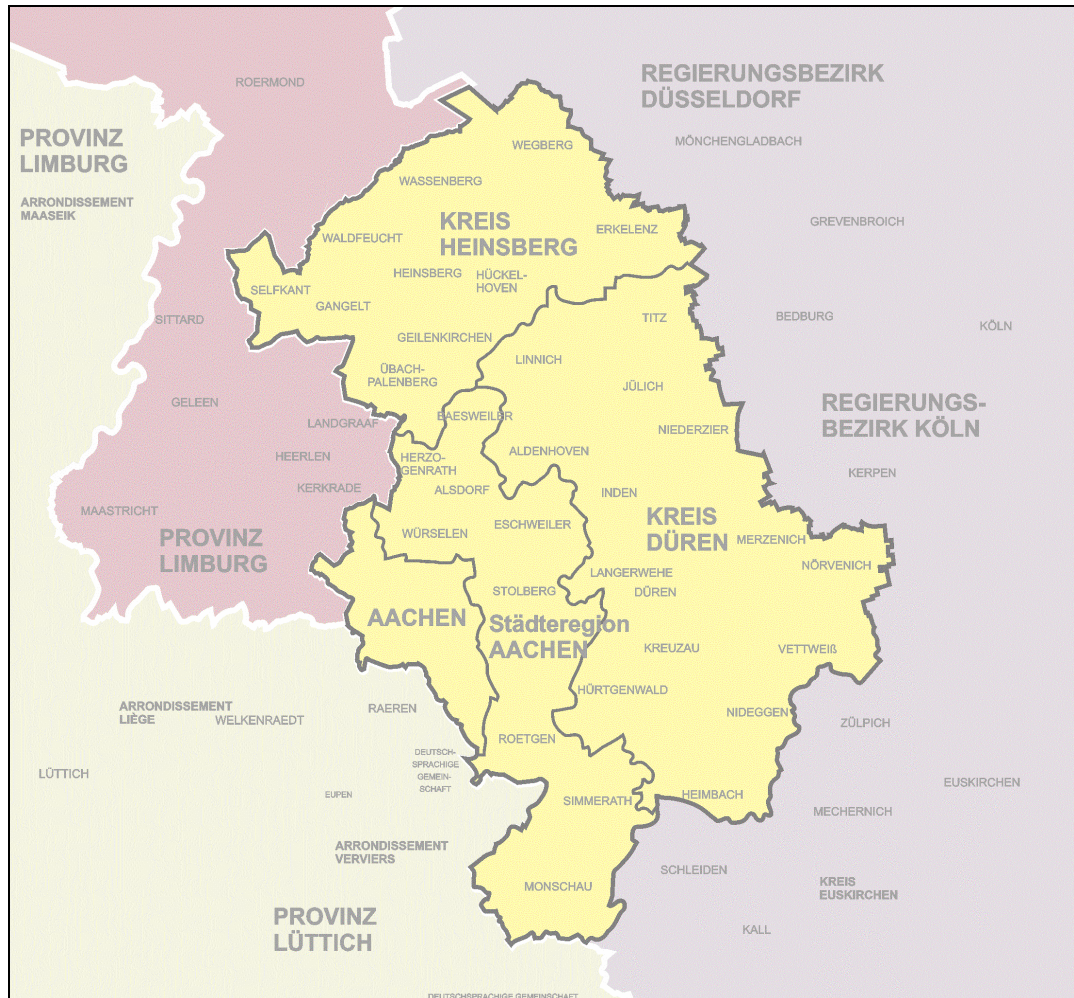


Abb. 3: Relevanter Nahverkehrsraum für den Kreis Heinsberg

Im Jahr 2022 ist der Kreis Heinsberg ebenfalls der Euregio Rhein-Maas-Nord beigetreten. Diese ist ebenfalls eine Europaregion im deutsch-niederländischen Grenzraum an Rhein und Maas. Die Region wurde 1978 gegründet als freiwillige Arbeitsgemeinschaft, seit 2004 ist sie ein öffentlich-rechtlicher Zweckverband nach deutschem Recht. Im Norden grenzt die Euregio Rhein-Maas-Nord an die Euregio Rhein-Waal, mit der sie sich teilweise (im Kreis Kleve) überschneidet. Im Süden grenzt sie an die Euregio Maas-Rhein mit dem Raum Aachen-Maastricht-Lüttich.

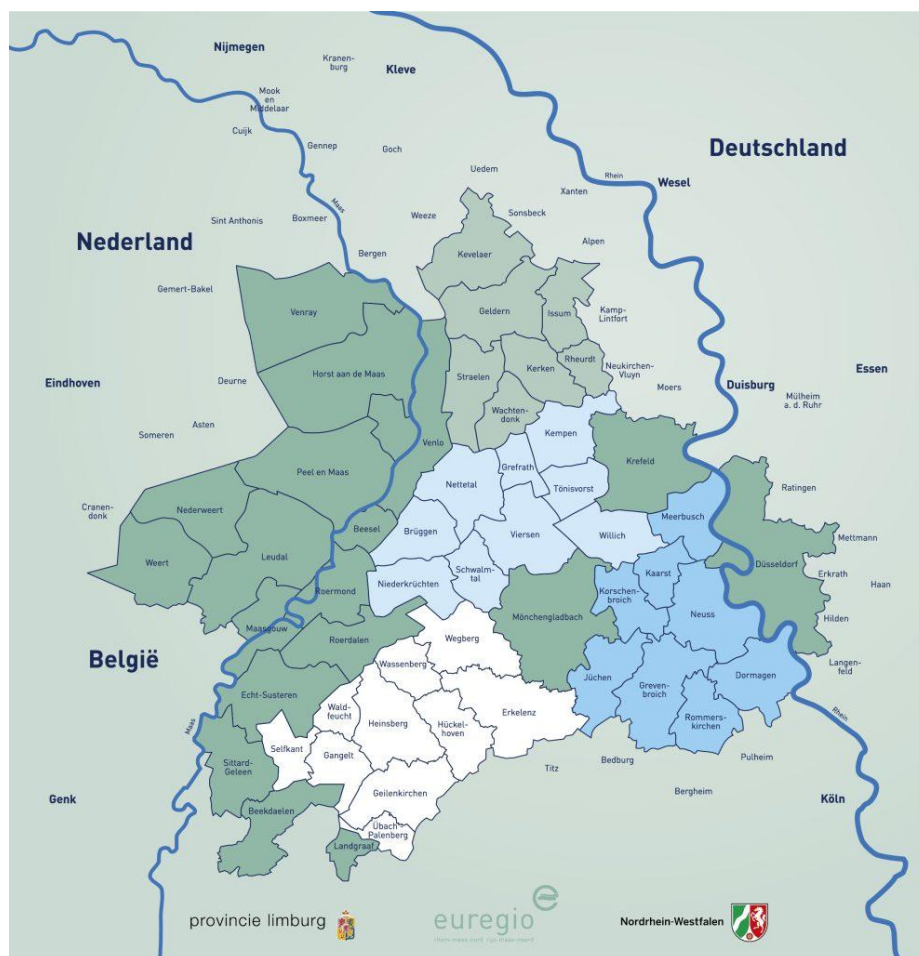


Abb. 4: Wirkungsbereich der Euregio Rhein-Maas-Nord

2.4 Leitbild des Kreis Heinsberg

Der Kreis Heinsberg hat sich durch Kreistagsbeschluss im Jahr 2007 erstmals ein Leitbild mit mittel- bis langfristigen Entwicklungszielen gegeben. Diese wurden zu verschiedenen Themengebieten entwickelt u. a. zur Thematik Verkehr (u. a. ÖPNV). Dieses Leitbild wurde im Jahr 2018 durch den Kreistag überarbeitet und neugefasst.

Neufassung des Leitbildes für den Kreis Heinsberg (2018) - 7. Verkehr und Mobilität:

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

Für den Kreis Heinsberg stellt der öffentliche Personennahverkehr aufgrund der ländlichen Struktur eine besondere Herausforderung dar. Der Kreis und seine kreisangehörigen Kommunen sind deshalb entschlossen, den Busverkehr in kommunaler Hand zu halten. Ziel ist die Aufrechterhaltung einer bedarfsgerechten Mobilität in unserem ländlichen Raum. Dazu werden innovative Konzepte wie der MultiBus gefördert ...

Einige Handlungsansätze aus dem Jahr 2007 konnten zwischenzeitlich umgesetzt werden, als Beispiele hierfür stehen die Wiederinbetriebnahme der Eisenbahnstrecke Heinsberg – Lindern zum 15. Dezember 2013 sowie die mittlerweile kreisweite MultiBus-Bedienung (früher Bedarfsverkehr/ heute On-Demand-Verkehr).

2.5 Landespolitische Vorgaben

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

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

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

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

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

§ 2 Grundsätze

- (1) *Bei dem Ausbau der Verkehrsinfrastruktur sollen im Rahmen der angestrebten Raumstruktur des Landes der schienengebundene Personennahverkehr gegenüber dem Straßenverkehr, der Ausbau vorhandener Verkehrswege gegenüber dem Neubau sowie der ÖPNV unter Berücksichtigung der Erfordernisse des Umweltschutzes, der sozialverträglichen Stadtentwicklung, der Barrierefreiheit, der Sicherheit und des absehbaren Verkehrsbedarfes so weit wie möglich Vorrang erhalten.*
- (2) *Das Eisenbahnnetz ist als Grundnetz für eine leistungsfähige und bedarfsgerechte verkehrliche Erschließung zu erhalten. Es ist insbesondere bei unbefriedigend genutzten Schienenstrecken darauf hinzuwirken, dass alle Möglichkeiten zur technischen organisatorischen und wirtschaftlichen Verbesserung des Verkehrsangebotes und zur Steigerung des dadurch erreichbaren Verkehrsaufkommens auf der Schiene ausgeschöpft werden. Zu diesem Zweck soll auch auf die Gründung von Eisenbahninfrastrukturbetreibern regionaler Art hingewirkt werden.*
- (2a) *Im besonderen Interesse des Landes stehen der taktverdichtete und Reisezeit einsparende Eisenbahnbetrieb zwischen Dortmund und Köln einschließlich seiner landesweiten Durchbindung sowie der hierfür erforderliche Ausbau der*

Eisenbahninfrastruktur (Rhein-Ruhr-Express). Auf Grund seiner landesweiten Bedeutung und der Notwendigkeit der Berücksichtigung von Vorgaben des Bundes bedarf es dabei einer besonders engen Abstimmung und intensiven Zusammenarbeit der Zweckverbände mit dem Land.

- (3) In allen Teilen des Landes ist eine angemessene Bedienung der Bevölkerung durch den ÖPNV zu gewährleisten; angemessen ist eine Verkehrsbedienung, die den Bedürfnissen der Fahrgäste nach hoher Pünktlichkeit und Anschlusssicherheit, fahrgastfreundlich ausgestalteten, barrierefreien, sicheren und sauberen Fahrzeugen sowie Stationen und Haltestellen, bequemem und barrierefreiem Zugang zu allen für den Fahrgast bedeutsamen Informationen, fahrgastfreundlichem Service und einer geeigneten Verknüpfung von Angeboten des ÖPNV mit dem motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehr sowie multimodalen Mobilitätsangeboten Rechnung trägt. Die dazu notwendige Zusammenarbeit des Landes, der kommunalen Gebietskörperschaften und der Verkehrsunternehmen des ÖPNV in Verkehrsverbünden ist mit dem Ziel weiterzuentwickeln, durch koordinierte Planung und Ausgestaltung des Leistungsangebotes, durch einheitliche und nutzerfreundliche Tarife, durch eine koordinierte, kompatible, die Digitalisierungstechnik nutzende Fahrgastinformation unter Berücksichtigung der Bedürfnisse von Menschen mit Hör- und Sehbehinderungen sowie durch einheitliche Qualitätsstandards die Fahrgastzahlen sowie die Attraktivität des ÖPNV zu steigern.*
- (4) In allen Landesteilen ist die Infrastruktur für den ÖPNV auszubauen. Dabei soll die Hauptfunktion einem Nahverkehrsnetz für den Schienenschnellverkehr und regionalen Schnellbusverkehr zukommen, das sowohl kreuzungsfreie als auch beschleunigte oberirdische Schienenstrecken und regionale Schnellbuslinien umfasst und durch ein darauf abgestimmtes Busnetz ergänzt wird, das die Erschließungs- und Zubringerfunktion erfüllt. Die Netzverknüpfung soll durch eine nutzerfreundliche, barrierefreie Ausgestaltung von Umsteigeanlagen unter Einbeziehung des motorisierten und nicht motorisierten Individualverkehrs sichergestellt werden.*
- (5) In den Gebieten mit überwiegend ländlicher Raumstruktur soll eine angemessene Verkehrsbedienung durch koordinierte Bus-/Schienenkonzepte sichergestellt werden. Notwendig ist ein Grundnetz von Schienen- und regionalen Schnellbusverbindungen, auf das die Busnetze mit dem Ziel ausgerichtet werden, eine Verbindung zwischen den Gemeinden entsprechend ihren zentralörtlichen Verflechtungen sicherzustellen.*
- (6) Zur Stärkung des ÖPNV sollen Sonderverkehre möglichst in Linienverkehre überführt werden. Dabei soll der besonderen Verkehrsnachfrage und den Bedürfnissen der Bevölkerung Rechnung getragen werden.*
- (7) Bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV sollen bei geringer Nachfrage die Möglichkeiten alternativer Bedienungsformen wie Rufbusse, Sammel- und Linientaxen und Bürgerbusse genutzt werden.*
- (8) Bei der Planung und Ausgestaltung der Verkehrsinfrastruktur, der Fahrzeuge sowie des Angebotes der ÖPNV sind die Belange insbesondere von Personen, die in ihrer Mobilität oder sensorisch eingeschränkt sind, im Sinne der Barrierefreiheit nach Artikel 9 des Übereinkommens der Vereinten Nationen vom 13. Dezember 2006 über die Rechte von Menschen mit Behinderungen (BGBl. 2008 II S. 1420; UN-Behindertenrechtskonvention), nach dem Bundesbehindertengleichstellungsgesetz und nach dem Behindertengleichstellungsgesetz NRW zu berücksichtigen.*
- (9) Den spezifischen Belangen von Frauen und Männern, älteren Menschen, Personen, die Kinder betreuen, Kindern und Fahrradfahrern ist bei der Planung und Ausgestaltung des ÖPNV in geeigneter Weise gleichermaßen Rechnung zu tragen.*
- (10) Unter Berücksichtigung der Verkehrsnachfrage und zur Sicherung der Wirtschaftlichkeit ist allen Verkehrsunternehmen des ÖPNV die Möglichkeit einzuräumen, zu vergleichbaren Bedingungen an der Ausgestaltung des ÖPNV beteiligt zu werden.*
- (11) Im Rahmen des europäischen Integrationsprozesses kommt dem grenzüberschreitenden ÖPNV zu den Nachbarländern Niederlande und Belgien eine besondere Bedeutung zu. Durch Intensivierung der bestehenden grenzüberschreitenden Kooperationen sollen Grenzbarrieren weiter abgebaut sowie die Infrastruktur und Verkehrsangebote zukunftsfähig fortentwickelt werden.*

2.6 Landes- und Regionalplanung

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

Die Aufgabe der Landesplanung wird auf der Ebene des Landes Nordrhein-Westfalen von der Staatskanzlei als Landesplanungsbehörde wahrgenommen. Das wichtigste Planungsinstrument

der Landesplanungsbehörde ist der Landesentwicklungsplan, der die räumlichen Ziele und Grundsätze der Landesentwicklung festlegt.

Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW)

Der Regionalrat Köln hat den 1. Entwurf des Regionalplans am 10.12.2021 beschlossen und die Regionalplanungsbehörde beauftragt, das Aufstellungsverfahren zum Regionalplan Köln durchzuführen. Der Planentwurf, seine Begründung und der Umweltbericht wurden in der Zeit vom 10.12.2021 bis zum 31.08.2022 öffentlich ausgelegt und ein Beteiligungsverfahren durchgeführt. Im Rahmen dieser ersten Beteiligung sind rund 7.000 Stellungnahmen mit Anregungen, Bedenken und Hinweisen eingegangen. Der Regionalrat hat den 2. Planentwurf des Regionalplans am 11.10.2024 beschlossen und eine zweite Beteiligungsrunde gestartet.

2.7 Raum und Siedlungsstruktur Kreis Heinsberg

Der Kreis Heinsberg befindet sich im Westen von Nordrhein Westfalen und gehört zum Regierungsbezirk Köln. Im Norden grenzt der Kreis Heinsberg an den Kreis Viersen, im Nordosten an die kreisfreie Stadt Mönchengladbach, im Südosten an den Kreis Düren, im Süden an die StädteRegion Aachen und westlich an die Niederlande. Von der 171 Kilometer langen Kreisgrenze verlaufen 71 km an der deutsch-niederländischen Grenze.

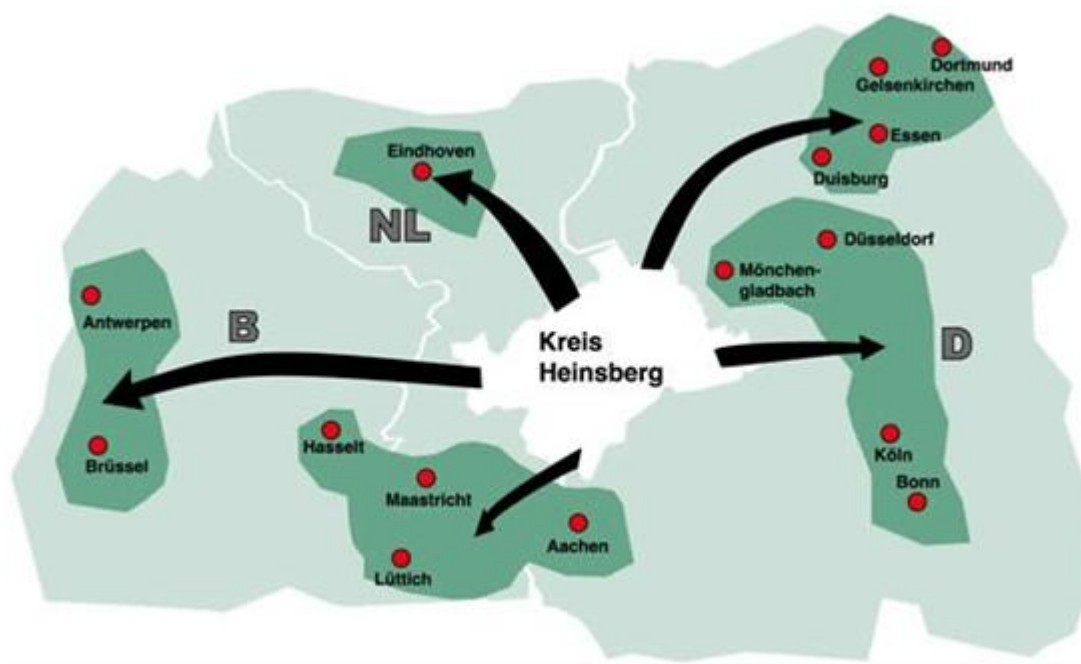


Abb. 5: Situation des Kreises Heinsberg als westlichster Kreis

Der Kreis Heinsberg gliedert sich in 10 Kommunen (7 Städte und 3 Gemeinden). Insgesamt leben auf einer Fläche von 628 km² rund 263.000 Einwohner (417 Einwohner/km²). Die drei bevölkerungsstärksten Städte sind die Kreisstadt Heinsberg, Erkelenz und Hückelhoven.

An das überregionale Straßenverkehrsnetz ist der Kreis Heinsberg über die Autobahnen A44, A46 und A61 angeschlossen. Über diese Autobahnen können die Oberzentren Aachen, Mönchengladbach, Düsseldorf und Köln direkt erreicht werden. Darüber hinaus verlaufen die Bundesstraßen B56, B57 und

B221 durch das Kreisgebiet. Über diese Straßen wird insbesondere die Erschließung der kreisangehörigen Kommunen sichergestellt.

Die wichtigste Bahnverbindung stellt die Strecke von Aachen nach Mönchengladbach, mit der Stichstrecke ab Lindern nach Heinsberg dar. Ein Regionalexpress (RE4) und eine Regionalbahn (RB33) im Stundentakt werden auf dieser Strecke eingesetzt, wobei die RB33 die Kreisstadt Heinsberg direkt mit einem Zugteil von bzw. nach Aachen bedient (Flügelzugprinzip). Als weitere Bahntrasse besteht eine Verbindung von Mönchengladbach nach Wegberg-Dalheim. Diese Strecke wird von der Regionalbahn (RB34) bedient, die in der Woche im Stundentakt verkehrt.

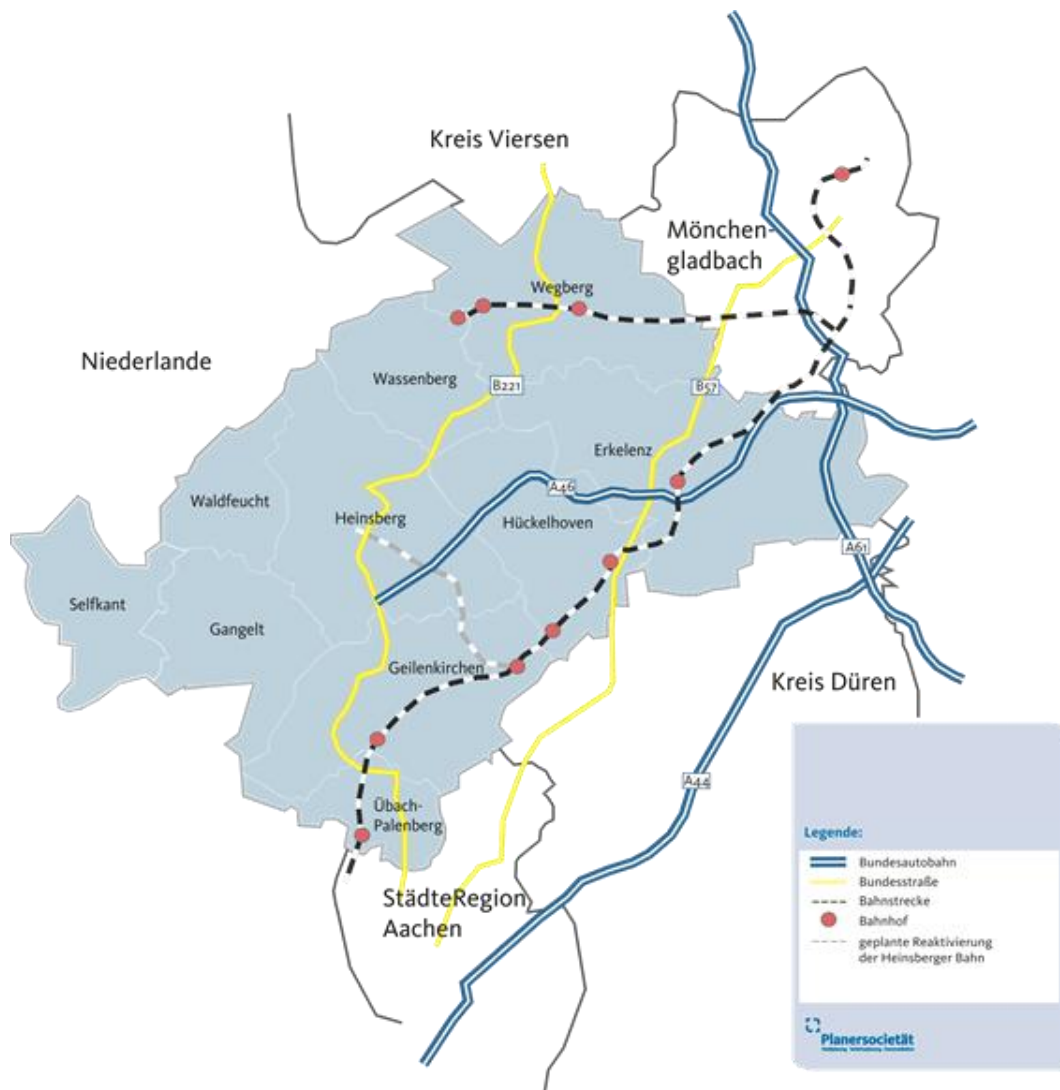


Abb. 6: Kommunale Gliederung, Lage und Verkehrsanbindung des Kreises Heinsberg

Die nächstgelegenen Oberzentren sind die Städte Aachen und Mönchengladbach. Die Verkehrsverflechtungen im Regionalverkehr ÖSPV/SPNV mit dem Umland sind in der folgenden Abbildung dargestellt.

Die Bevölkerungs-, Siedlungs- und Wirtschaftsstruktur im Kreisgebiet und das Verkehrsgeschehen stehen weitestgehend in unmittelbarer Wechselwirkung zueinander. Eine Beschreibung und Bewertung

des Verkehrsgeschehens im öffentlichen Nahverkehr kann daher nicht losgelöst von den gegebenen Strukturdaten erfolgen.

	Einwohner	Beschäftigte	Schüler/-innen	Pkw
Erkelenz	44.630	14.712	5.385	28.748
Gangelt	13.523	4.999	1.565	8.805
Geilenkirchen	28.429	9.382	3.395	18.260
Heinsberg	43.592	18.746	5.330	28.024
Hückelhoven	41.567	10.225	4.550	24.288
Selfkant	10.698	1.550	320	7.589
Übach-Palenberg	24.513	7.950	2.725	14.739
Waldfeucht	9.259	1.641	285	6.351
Wassenberg	19.560	3.523	2.070	12.588
Wegberg	12.588	5.994	2.415	19.290
Kreis Heinsberg	263.098	78.832	28.040	168.682

LDS NRW Landesdatenbank Einwohner Stand: 30.06.2024; Beschäftigte, sozialversicherungspflichtig, am Arbeitsort Stand: 30.06.2024; Schüler/-innen an allgemeinbildenden Schulen – Stand: 15.10.2024; Pkw-Bestand: 01.01.2024

Tab. 1: Einwohner u. Strukturdaten im Kreis Heinsberg 2024