Niederschrift

über die 10. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 11. Dezember 2006

Als Mitglieder /stellvertretende Mitglieder des Ausschusses sind anwesend:

- Herr Dr. Gerd Hachen, Erkelenz, als Vorsitzender des Ausschusses
- Herr Wilhelm Düsterwald, Hückelhoven
- Herr Hans-Josef Heuter, Heinsberg
- Herr Ulrich Horst, Hückelhoven
- Frau Liane Jüngling, Übach-Palenberg
- Herr Heinz-Josef Kloeters, Erkelenz - als Vertreter für Herrn Dietmar Moll
- Herr Gerhard Krekels, Selfkant
- Herr Werner Krings, Waldfeucht
- Frau Dr. Leonards-Schippers, Hückelhoven
- Herr Herbert Müller, Wegberg - als Vertreter für Herrn Wilhelm Paffen-
- Herr Friedhelm Rode, Übach-Palenberg
- Herr Walter Leo Schreinemacher, Heinsberg, als Vertreter für Herrn Matthias Münster
- Herr Josef Schmitz, Waldfeucht
- Herr Wolfgang Skottke, Heinsberg
- Herr Karl-Hans Teege, Wegberg - als Vertreter für Herrn Norbert Reyans -
- Herr Dr. Wamper, Geilenkirchen

Als Mitglieder fehlen:
- Herr Dietmar Moll, Hückelhoven
- Herrn Matthias Münster, Erkelenz
- Herr Wilhelm Paffen, Heinsberg
- Herr Norbert Reyans, Selfkant
- Herr Wilhelm Rütten, Erkelenz

Von der Verwaltung sind anwesend:

- Herr Kreisrechtsdirektor Nießen
- Herr Kreisverwaltungsdirektor Döll
- Herr Kreisoberbaurat Weuthen
- Herr Dick. Kreisangestellter
- Herr Theissen, techn. Kreisangestellter
- Herr Wassen, techn. Kreisangestellter
- Herr Kreisamtsrat Veckes,

Als Gäste sind im öffentlichen Teil anwesend:

- zu TOP 2 und zu TOP 3 Herr Winkens von der WestEnergie und Verkehr GmbH & Co.KG *(„west")*
- Frau Dahlmanns, Rechtsreferendarin bei der Kreisverwaltung
- Vertreter der Presse

Beginn der Sitzung: 18.00 Uhr

Ende der Sitzung: **20.00 Uhr**

Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr des Kreises Heinsberg versammelt sich am 11. Dezember 2006 im kleinen Sitzungssaal des Kreishauses, Valkenburger Straße 45, 52525 Heinsberg, um über u.a. Tagesordnung zu beraten und zu beschließen.

Zu Beginn der Sitzung stellt der Vorsitzende die ordnungsgemäße Einberufung des Ausschusses und seine Beschlussfähigkeit fest. Vor Eintritt in die Beratung stellt er sodann nachstehende Tagesordnung fest:

Tagesordnung

Öffentlicher Teil:

1. Vorstellung der Planung zum Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges an der Kreisstraße 23 von Dalheim nach Arsbeck (Stadt Wegberg)

2. Sachstand zum Einsatz des MultiBusses im Kreis Heinsberg

3. Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen im Kreistag zur Einholung eines Angebotes für die Übernahme der Schienenstrecke Baal - Ratheim

4. Bericht der Verwaltung

Nichtöffentlicher Teil:

5. Vergabe eines Auftrages zur Lieferung von Informationstafeln zum Radwandern in der Freizeit-Region Heinsberg

6. Vergabe eines Auftrages zur Erneuerung einer Zaunanlage anläßlich des Neubaus eines Radweges an der Kreisstraße K 23 von Dalheim nach Arsbeck (Stadt Wegberg)

7. Vergabe eines Nachauftrages zur Ausführung von Bauleistungen zur Erneuerung von Fahrbahndecken auf Abschnitten der Kreisstraßen K 3, K 9 und K 34

8. Bericht der Verwaltung

...

Niederschrift über die Sitzung des
Ausschusses für Umwelt und Verkehr
am 11. Dezember 2006

Öffentlicher Teil

Tagesordnungspunkt 1 :

Vorstellung der Planung zum Neubau eines gemeinsamen Geh- und Radweges an der Kreisstraße 23 von Dalheim nach Arsbeck (Stadt Wegberg)

Beratungsfolge	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	11. Dezember 2006

Die Kreisstraße 23 (K 23) verläuft auf dem Gebiet der Stadt Wegberg von der B 221 / „Heinsberger Straße“ in Wildenrath durch die Ortslagen von Rödgen, Dalheim und Arsbeck bis zur B 221 / „Heiderstraße“ in Arsbeck. Der sog. „Sechseichenweg“, über den z.T. auch das Radverkehrsnetz NRW geführt wird, mündet aus dem Naturschutzgebiet Meinweg von Westen her etwa am nördlichen Ende der Ortsdurchfahrt Dalheim in die K 23. Desweiteren befindet sich ein Radweg an der B 221 „Heiderstraße“ in Arsbeck von der Einmündung der K 23 in Richtung Norden bzw. Niederkrüchten. Der zwischen den genannten Punkten gelegene Streckenabschnitt der K 23 hat die Funktion eines unmittelbaren Zubringers zum Bundesfernstraßennetz (B 221), ist rd. 2,000 Km lang und verfügt bisher nicht über einen Radweg. Eine Übersichtskarte zu dem Streckenabschnitt wurde den mit der Einladung zur Sitzung übersandten Erläuterungen als Anlage beigefügt.

Der überwiegend schnurgerade Verlauf dieses Teils der K 23 sowie ihr Querschnitt und ihre Streckencharakteristik verleiten nach den Erkenntnissen von Straßenbaubehörde, Straßenverkehrsbehörde und Polizei den Kraftfahrer zu einem Fahren mit relativ hoher Geschwindigkeit, so dass insofern ein hohes Gefährdungspotential für Fußgänger und Radfahrer gegeben ist. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wie auch zur Erzielung eines geeigneten Radwegenetzschlusses ist daher bereits seit Jahren nach dem Radwegenetzkonzept des Kreises Heinsberg („sog. Prioritätenkatalog“) für den v.g Teilabschnitt der K 23 die Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radweges vorgesehen. Mit einem Schreiben vom 31. Januar 2000 hat die Stadt Wegberg nochmals ausdrücklich die Bitte an den Kreis Heinsberg herangetragen, die Anlage eines Radweges auf diesem Straßenabschnitt in das Bauprogramm aufzunehmen. Die Verwaltung hat nunmehr die Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radweges geplant und vorbereitet, um den angestrebten Radwegenetzschluss und vor allem die erforderliche Verkehrssicherheit für Fußgänger und Radfahrer herbeizuführen. Der zur Anlage des Geh- und Radweges erforderliche Grunderwerb konnte zwischenzeitlich sichergestellt werden - u.a. nach langwierigen Verhandlungen mit der Bundesanstalt für Immobilienaufgaben und der britischen Militärverwaltung über die Inanspruchnahme einer Teilfläche aus dem angrenzenden Militärgelände .

...

Die Haushaltsmittel für die Ausführung der Baumaßnahme wurden bereits in der Haushaltssatzung für das Jahr 2006 veranschlagt. Die Gesamtkosten der Maßnahme (einschl. Grunderwerb und landschaftspflegerischem Ausgleich) werden sich gemäß Kostenberechnung voraussichtlich auf rd. 700.000,00 € belaufen. Auf entsprechenden Antrag hin wurde die Baumaßnahme in das Straßenbauförderprogramm des Landes nach dem GVFG aufgenommen, so dass eine Förderung i.H.v. 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben in Aussicht steht. Die bauliche Ausführung des Vorhabens ist von der Verwaltung nach derzeitigem Vorbereitungsstand für die 1. Jahreshälfte 2007 vorgesehen.

Für die Verwaltung erläutert Herr Weuthen die Einzelheiten der Planung. Die Gesamtlänge des geplanten Radweges beläuft sich auf rd 2,000 Km. Er soll als sog. „Zweirichtungsradweg“ einseitig an der nördlichen Seite der K 23 angelegt werden. Auf der südlichen Seite der K 23 steht ausreichender Raum zur Anlage eines Radweges nicht zur Verfügung bzw. könnte nur dann in Anspruch genommen werden, wenn aus ca. 60 angrenzenden Wohngrundstücken dementsprechende Flächen erworben werden könnten. Gemäß den technischen Regeln und Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (RAS-Q und ERA 95) beträgt die Mindest- bzw. Regelbreite des Radweges durchgängig 2,50 m. Er wird auf dem außerörtlichen Teil der Strecke in bituminöser Befestigung ausgeführt und durch einen Trennstreifen mit einer Breite von 1,75 m von der Fahrbahn abgesetzt werden. Die Entwässerung erfolgt dort durch Versickerung über die Bankette. Die Breite der Fahrbahn bleibt dort mit 6,50 m wie bisher erhalten. Auf den innerörtlichen Abschnitten im Bereich der Ortslagen Dalheim und Arsbeck wird der Geh- und Radweg über einen Hochbord geführt und erhält eine Befestigung in Betonverbundsteinpflaster. Die Breite der Fahrbahn wird dort auf 6,00 m reduziert; sie ist aber nach wie vor ausreichend.

Auf einem Teilabschnitt von rd. 850 m im Bereich der außerörtlichen Strecke muss eine Teilfläche des angrenzenden Militärgeländes für das Vorhaben in Anspruch genommen werden. Das nutzungsberechtigte britische Militär hat einer Flächeninanspruchnahme mit der Maßgabe zugestimmt, dass der vorhandene Sicherheitszaun zurückversetzt bzw. entlang der zukünftigen neuen Grenze erneuert wird.

An der Erarbeitung der Planung wurden die maßgeblichen Träger öffentlicher Belange beteiligt; dabei hat insbesondere die Stadt Wegberg der Planung in der nun vorliegenden Ausführung zugestimmt. Darüber hinaus wurde die Planung am 29. November 2006 den interessierten Bürgern im Rahmen einer Informationsveranstaltung in der Grundschule Arsbeck vorgestellt und erläutert; auch dabei wurde die Planung zustimmend zur Kenntnis genommen.

Auf Nachfrage von Herrn Müller wird von der Verwaltung ausdrücklich bestätigt, dass es sich bei dem Vorhaben nicht nur um einen Radweg, sondern um einen gemeinsamen Geh- und Radweg handelt, der Fußgängern gleichermaßen zur Verfügung steht.

Nach Beratung beschließt der Ausschuss für Umwelt und Verkehr sodann einstimmig, die vorgestellte Planung zustimmend zur Kenntnis zu nehmen und die Verwaltung mit den notwendigen Vorbereitungen zur Ausführung der Baumaßnahme zu beauftragen.

...

Niederschrift über die Sitzung des
Ausschusses für Umwelt und Verkehr
am 11. Dezember 2006

Tagesordnungspunkt 2 :

Sachstand zum Einsatz des MultiBusses

Beratungsfolge	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	11. Dezember 2006

Gemäß dem Beschluss des Kreistages vom 28.06.2005 berichtet der Betreiber des MultiBusses, die WestEnergie und Verkehr GmbH & Co. KG („*west*"), vierteljährlich zum Stand des Projekts.

In der Sitzung berichtet Herr Winkens für die *west* mit Hilfe einer Lichtbildpräsentation über im Rahmen des Projektes getroffene Maßnahmen sowie festgestellte und zukünftig im Weiteren noch erwartete Wirkungen. Er geht dabei insbesondere auch auf die Kosten- und Ertragssituation, auf die zum Fahrplanwechsel am 10.12.2006 eingetretenen neuen Rahmenbedingungen sowie auf Marketingmaßnahmen ein. Die Präsentation ist der Niederschrift als Anlage beigefügt **(Anlage 1).**

Herr Schreinemacher fragt nach, ob die eingesetzten Fahrzeuge behindertengerecht ausgerüstet sind. Herr Winkens erklärt dazu, dass im Projekt Multibus sog. „Niederflurfahrzeuge" eingesetzt werden, die über eine rollstuhlfahrergerechte Rampe und insofern über eine behindertengerechte Ausstattung verfügen.

Herr Horst erkundigt sich nach der für das eingesetzte Personal geltenden Tarifstruktur. Herr Winkens erklärt dazu, dass zum gerade erfolgten Fahrplanwechsel im Rahmen des Qualitätsmanagements ein neuer Unternehmer mit dementsprechend qualifiziertem Personal mit den Fahrdienstleistungen beauftragt worden sei und dass der für dieses Unternehmen geltende Entlohnungstarif Anwendung finde.

Herr Schmitz fragt nach, wie die Einsatzzeiten des MultiBusses gesteuert seien. Dazu erklärt Herr Winkens, dass der Einsatz nur auf Anforderung und mit einer Vorlaufzeit von einer halben Stunde erfolgt.

Herr Dr. Hachen erkundigt sich nach der Möglichkeit, den Multibus mit Blick auf die Bedarfsorientierung auch außerhalb der festgelegten Buslinien einzusetzen. Dazu verweist Herr Winkens darauf, dass einem solchen Einsatz die Maßgaben des Personenbeförderungsgesetzes insofern entgegenstehen, als dass dann die öffentliche Förderung der Linie wegfalle.

...

Herr Düsterwald weist darauf hin, dass der Einsatz des MultiBusses nicht zu einer allgemein abzulehnenden radikalen Minimierung des ÖPNV-Angebotes führen dürfe. Herr Nießen führt hierzu aus, dass es sich bei dem Multibus lediglich um ein ergänzendes bedarfsorientiertes System zum ÖPNV handele, dessen Wirtschaftlichkeit allerdings naturgemäß vom Grad der Bedarfsorientierung abhänge.

Schließlich spricht sich Herr Horst nochmals dafür aus, dass der Einsatz des MultiBusses nur als ergänzende Komponente zum ÖPNV gesehen werden dürfe, der zu einem Mischsystem von planmäßigem und bedarfsorientiertem ÖPNV führe. Er könne den ÖPNV als solches aber nicht ersetzen.

Nach Beratung nimmt der Ausschuss für Umwelt und Verkehr den Sachstandsbericht der *west* zum Einsatz des MultiBusses zur Kenntnis.

Tagesordnungspunkt 3 :

Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen im Kreistag zur Einholung eines Angebotes für die Übernahme der Schienenstrecke Baal - Ratheim

Beratungsfolge	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	14. Juni 2006
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	11. Dezember 2006

Die Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen im Kreistag hat mit Schriftsatz vom 12. Mai2006 form- und fristgerecht nach § 5 der Geschäftsordnung für den Kreistag des Kreises Heinsberg die Aufnahme eines Antrages zur Einholung eines Angebotes für die Übernahme der Schienenstrecke Baal - Ratheim in die Tagesordnung vorgeschlagen. Der Antrag wurde den mit der Einladung zur Sitzung übersandten Erläuterungen als Anlage beigefügt. Über diesen Antrag ist in der 7. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 14. Juni 2006 erstmalig beraten worden.

Nach eingehender Diskussion hat der Ausschuss den Antrag in folgender abgeänderter Form bei einer Nein-Stimme mit Stimmenmehrheit beschlossen:

1. Die *west* wird von der Verwaltung gebeten, in Absprache mit dem AVV als zuständigem Aufgabenträger für den SPNV mit der DB Netz AG Kontakt aufzunehmen und eine Klärung über die generelle Bereitschaft zu einer Veräußerung der Schienenstrecke Ratheim - Baal und ggf. die Konditionen dafür einzuholen.

2. Die *west* wird von der Verwaltung gebeten, in Zusammenarbeit mit dem AVV die Kosten für eine Aufrechterhaltung des Betriebes der Schienenstrecke Ratheim - Baal für den öffentlichen Verkehr zu ermitteln und erste Untersuchungsergebnisse bis Ende des Jahres vorzulegen.

3. In die zu 1. und zu 2. zu führenden Gespräche ist die Stadt Hückelhoven einzubeziehen; gleichfalls ist von der Stadt Hückelhoven eine eindeutige Stellungnahme zu Planungszielen und -präferenzen abzugeben.

Wie im Zwischenbericht der Verwaltung in der 9. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 18. Oktober 2006 mitgeteilt wurde, hat die DB Netz AG am 12. September 2006 die Infrastruktur der Schienenstrecke Baal – Ratheim im Internet öffentlich zur Übernahme gemäß § 11 AEG (Allgemeines Eisenbahngesetz; Stilllegung von Eisenbahninfrastruktureinrichtungen) ausgeschrieben. Hierdurch werden Interessenten binnen einer 3-Monats Frist (vom 12.09.2006 bis 12.12.2006) aufgefordert, der DB Netz AG ein Übernahmeangebot zum weiteren Betrieb der Strecke zu unterbreiten.

Vor Eintritt in die Beratungen zu diesem TOP weist Herr Nießen nochmals darauf hin, dass hier von der Verwaltung nur ein Zwischenbericht zum Sachstand vorgetragen werde, der nicht eines ausdrücklichen Beschlusses des Ausschusses bedürfe.

Sodann berichtet Herr Winkens für die *west* mit Hilfe einer Lichtbildpräsentation über das Ergebnis der von der *west* zu dieser Angelegenheit vorgenommenen Ermittlungen. Die Präsentation ist der Niederschrift als Anlage beigefügt **(Anlage 2).**

Herr Düsterwald fragt nach, ob für die *west* ein Betrieb der Strecke von Interesse sei, und ergänzt dabei, dass der durch die Brikettfabrik in Ratheim bedingte Güterverkehr mit der bevorstehenden Schließung dieser Fabrik bald wegfalle. Desweiteren verweist er darauf, dass ein Fortbestand der Schienenstrecke den Neubau des Straßenbauvorhabens L 117 n / Ortsumgehung Ratheim und Millich erschwere. Herr Winkens erklärt zu dieser Frage, dass für die *west* ein Interesse nur dann gegeben wäre, wenn eine Perspektive für Personenverkehr auf dieser Strecke bestünde.

Herr Horst, weist darauf hin, dass es in dieser Angelegenheit einer Entscheidung über die Priorität zwischen Schienenverkehr und Straßenverkehr bedürfe. Er gibt zu bedenken, dass die Schienenstrecke Baal - Ratheim voraussichtlich unwiederbringlich verloren sei, wenn hier nicht der Schiene die notwendige Priorität eingeräumt werde.

Herr Heuter erklärt dazu, dass er für einen SPNV auf dieser Strecke keine Perspektive erkenne und dass er eine Priorisierung des Straßenbauvorhabens der L 117 n für absolut notwendig halte.

Frau Dr. Leonards-Schippers stellt fest, dass die vorgenommene Untersuchung der Kostensituation nur den Betrieb von Güterverkehr berücksichtige; aussagekräftig sei die Untersuchung aber nur dann, wenn die voraussichtlich weitaus höheren Investitionen für die Abwicklung einer Personenbeförderung aufgezeigt würden.

Herr Schreinemacher merkt an, dass bei der Kostenbetrachtung nur Kosten für die Vorhaltung und den Fortbestand der Schieneneinrichtung, nicht jedoch die Kosten für den eigentlichen Betrieb der Strecke kalkuliert worden seien.

Herr Horst betont nochmals seine Überzeugung, dass er bei einer langfristigen Betrachtungsweise einen Erhalt der Schienenstrecke für erstrebenswert hält, und bedauert, dass diesbezüglich ein Engagement der Stadt Hückelhoven nicht zu erkennen sei.

Herr Krings weist darauf hin, dass die Schienenstrecke Baal - Ratheim immer nur eine Zubringerfunktion zur Hauptstrecke Aachen - Mönchengladbach haben könne und dass er mit Rücksicht auf die Strukturen und das Verkehrsverhalten in einem ländlich geprägten Raum eine Aufrechterhaltung der Schienenstrecke zu wirtschaftlich vertretbaren Bedingungen als illusorisch ansieht.

Herr Nießen stellt zunächst fest, dass die intensive Befassung von Ausschuss, Verwaltung und *west* mit der Schienenstrecke Baal - Ratheim zum jetzigen Zeitpunkt sinnvoll und richtig gewesen ist. Weiter führt er aus, dass die Behandlung des Zielkonfliktes zwischen der Aufrechterhaltung der Schienenstrecke und der Realisierung des Straßenbauvorhabens L 117 n die in dieser Angelegenheit maßgebliche Kernfrage sei. Zu den Rahmenbedingungen dieses Zielkonfliktes sei festzuhalten, dass die Schienenstrecke unter den gegebenen Umständen extrem schlecht ausgelastet sei und dass das Land NRW dort zu keinerlei Investitionen bereit sei. Auf der anderen Seite habe sich die Stadt Hückelhoven ausdrücklich für eine prioritäre Behandlung des Straßenbauvorhabens ausgesprochen und ihre Bauleitplanung dementsprechend ausgerichtet. Schließlich dürfe bei einem Verzicht auf den Fortbestand des Eisenbahnbetriebes von einem Einsparpotential beim Neubau der L 117 n in siebenstelliger Höhe ausgegangen werden, was für das Land NRW für eine Forcierung des Straßenbauvorhabens entscheidungserheblich sei. Der Abschluss des von der DB betriebenen, noch laufenden Verfahrens nach Eisenbahnrecht sei voraussichtlich in 2007 zu erwarten. Wenn die Stilllegung der Schienenstrecke erfolgt sei, stehe anschließend die Vermarktung der Immobilie an.

Herr Dr. Hachen spricht sich dafür aus, dass vorrangig der politische Wille vor Ort akzeptiert wird.

Nach Beratung nimmt der Ausschuss für Umwelt und Verkehr den Bericht der *west* über die Untersuchungen zur Übernahme der Schienenstrecke Baal - Ratheim zur Kenntnis.

Tagesordnungspunkt 4 : - Bericht der Verwaltung -

Zu diesem Tagesordnungspunkt des öffentlichen Teils der Sitzung berichtet Herr Nießen wie folgt:

4.1 ÖPNV: Betrieb der RB 39 „Schwalm-Nette-Bahn“ auf der Schienenstrecke Dalheim – Wegberg – Mönchengladbach

In der Zweckverbandsversammlung des AVV am 01.12.2006 im Kreishaus Aachen wurde unter Top Verschiedenes u. a. über die Rahmenbedingungen seitens des AVV zu einer etwaigen Einstellung des Betriebes der RB 39 „Schwalm-Nette-Bahn“ auf der Strecke Dalheim – Wegberg – Mönchengladbach informiert.

Der Betrieb der RB 39 „Schwalm-Nette-Bahn“ liegt in der gemeinsamen Zuständigkeit der beiden Zweckverbände VRR und AVV. Der auf den AVV entfallende Abschnitt ist Bestandteil des Verkehrsvertrages mit DB Regio. Der Verkehr wird im Auftrag durch die Rurtalbahn GmbH betrieben. Auf der Strecke wird zur Zeit ein Stundentakt angeboten, der in einem optimierten Betriebsablauf mit einem RegioSprinter abgewickelt wird. Mit rund 800 Personenfahrten pro Werktag handelt es sich bei der RB 39 um die Linie mit dem schwächsten Verkehrsaufkommen im Gebiet des AVV.

Diese Schienenstrecke verbindet das Siemens Prüfcenter in Wegberg-Wildenrath über ein Zugangsgleis der westGleis GmbH mit dem DB-Netz Richtung Aachen, Köln und Düsseldorf.

1. Perspektiven für den Schienenpersonennahverkehr

Bereits in den 90er Jahren wurden mehrere Untersuchungen bezüglich einer Durchbindung des SPNV bis nach Roermond (NL) durchgeführt. Die Ergebnisse der Untersuchung machten deutlich, dass so eine deutliche Steigerung der Fahrgastzahlen erreicht werden könnte. Ende der 90er Jahre wurden aus diesem Grunde intensive Gespräche mit den niederländischen Eisenbahnen und mit den benachbarten Gebietskörperschaften geführt.

Aufgrund der sensiblen Diskussion um den „Eisernen Rhein“ wurde dieser Diskussionsprozess deutlich erschwert. Insbesondere von niederländischer Seite wurden Bedenken geäußert, eine Verbindung für den SPNV wieder herzustellen, weil hiermit die Befürchtungen verbunden wurden, dass gleichzeitig auch wieder der Güterverkehr über diese Trasse geführt werden könnte. Aufgrund dieser schwerwiegenden Bedenken wurden die Gespräche mit den Anliegerkommunen Ende der 90er Jahre ausgesetzt, um zunächst den Klärungsprozess zum Thema „Eiserner Rhein“ abzuwarten.

Dieser Sachverhalt hat den AVV veranlasst, den SPNV auf der Strecke Dalheim – Wegberg – Mönchengladbach weiterhin zu betreiben, um so die Perspektive für eine grenzüberschreitende Verbindung nicht vorzeitig zu verbauen. Nach Auffassung des AVV

...

sind mit einer Schienenverbindung bis Roermond eine Vielzahl positiver Impulse für die wirtschaftliche und touristische Entwicklung in der Grenzregion zu erwarten.

2. Kürzung der Regionalisierungsmittel des Bundes

Die durch den Bundesrat beschlossene Kürzung der Bundesregionalisierungsmittel hat auch für NRW schwerwiegende Folgen. Es ist davon auszugehen, dass alle Regionen in NRW hinsichtlich der Finanzausstattung für den SPNV hiervon betroffen werden. Bereits in diesem Jahr wurden erste Einschnitte spürbar. Dies hat den VRR veranlasst, bereits im Sommer dieses Jahres ein umfangreiches Kürzungsszenario für den SPNV vorzustellen. Bestandteil dieses Szenarios war u. a. auch die Einstellung der RB 39 „Schwalm-Nette-Bahn“ zwischen Dalheim und Mönchengladbach.

3. Vorüberlegungen des VRR zu einer alternativen Verkehrsbedienung bei Betriebseinstellung RB 39 auf der Strecke Dalheim – Wegberg – Mönchengladbach

Im Rahmen von planerischen Vorüberlegungen wurden seitens des VRR bereits Überlegungen angestellt, wie ein Schienenersatzverkehr über eine Busbedienung hergestellt werden kann. Hierbei wurde ein Lösungsansatz mit einer Schnellbuslinie von Mönchengladbach im Rahmen der bestehenden Linie 017 vorgestellt. Bei diesen Vorüberlegungen waren die Belange aus dem Gebiet des AVV noch nicht berücksichtigt. Aus diesem Grunde wurden in mehreren Abstimmungsgesprächen mit dem VRR die gesamte Thematik und mögliche Lösungsansätze erörtert, aber auch die Frage der wirtschaftlichen Auswirkungen und Zukunftsperspektiven für die Strecke diskutiert.

4. Die Rahmenbedingungen aus Sicht des AVV mit Blick auf das weitere Vorgehen

Die Frage der Mittelkürzung für die einzelnen Regionen ist zur Zeit noch ungeklärt. Sowohl die absolute Höhe der Kürzung als auch ein zukünftiger Verteilungsschlüssel für die Regionalisierungsmittel ist bisher seitens des Landes NRW nicht festgelegt worden. Dies soll im Rahmen des neuen ÖPNV-Gesetzes NRW geregelt werden.

Ungeachtet dessen wurden von Seiten des AVV verschiedene Szenarien im Hinblick auf die anstehende Kürzung entwickelt. Aus Sicht des AVV macht es jedoch sehr wenig Sinn, jetzt schon über konkrete Maßnahmen zu beraten, bevor nicht das Ausmaß der Kürzung definitiv bekannt ist und nicht anderweitige Möglichkeiten zur Kompensation der Kürzung vollständig ausgeschöpft sind. Sollte die Mittelkürzung in einer Größenordnung ausfallen, bei der kein Weg an Leistungseinschränkungen vorbei geht, bedarf es zunächst der monetären Bewertung, welche Maßnahmen hier zum größten Erfolg führen und gleichzeitig die Nachfragesituation im AVV nicht nachhaltig schädigen.

Aus Sicht des AVV sind daher zunächst folgende Fragen zu beantworten:

1. Ist der Erhalt der Strecke und eines Grundangebotes aus strategischer Sicht und im Hinblick auf eine spätere Durchbindung der Verkehre bis nach Roermond nicht zwingend notwendig?

2. Können durch die Einstellung des SPNV überhaupt nennenswerte Einspareffekte erreicht werden?

3. Inwieweit kann eine zufriedenstellende Bedienung im ÖPNV hergestellt werden, sofern eine Betriebseinstellung zum gewünschten wirtschaftlichen Ergebnis führt?

   Da eine Entscheidung zur zukünftigen Bedienung nur auf der Grundlage gesicherter Erkenntnisse zum Verkehrsbedarf erfolgen kann, haben sich VRR und AVV darauf verständigt, zunächst die Verkehrsverflechtungen bei den heutigen Nutzern der Strecke Dalheim – Wegberg – Mönchengladbach zu erfassen und danach gemeinsame planerische Überlegungen anzustellen, wie ggf. ein Schienenersatzverkehr ausgestaltet werden kann und mit welchen Kosten dieser behaftet sein wird.

   Nach derzeitigem Stand sind für diese Untersuchung vier Bedienungsvarianten in Form einer Synopse zu bewerten.

   Variante 1: Erhalt des bestehenden SPNV-Angebotes, der RB 39.

   Variante 2: Bedienung der Strecke Dalheim – Mönchengladbach nur an Werktagen während der Stammzeiten. Während der Schwachverkehrszeiten abends und am Wochenende Einrichtung eines Schienenersatzverkehrs mit Bussen, ggf. Einsatz des MultiBusses.

   Variante 3: Einstellung des SPNV und Einrichtung einer Schnellbuslinie zwischen Mönchengladbach und Wegberg im Rahmen der Linie 017, ggf. Weiterführung bis Dalheim bzw. Wassenberg im Rahmen der Linie 413 (Betriebliche Kooperation NVV und west).

   Variante 4: Einstellen des SPNV und Einrichtung einer Schnellbuslinie von Rheydt über Wegberg, Dalheim und weiter im Rahmen der Linie 413 nach Wassenberg sowie Anbindung von Erkelenz. Auf den gemeinsamen Streckenabschnitten überlagerter Verkehr mit den Linien SB 81, 412 und 413 und Übereckanschluss zwischen neuer Verbindung und SB 81 an der AVV-Tarifgrenze. In den Bahnhöfen Rheydt und Erkelenz bestehen günstige Umsteigemöglichkeiten in Richtung Düsseldorf, Köln und Aachen.

5. Weitere Vorgehensweise

Der AVV empfiehlt, zunächst die aufgezeigten Varianten einer systematischen Bewertung sowohl in verkehrlicher als auch in betriebswirtschaftlicher Hinsicht zu unterziehen und danach in Abhängigkeit von der anstehenden Kürzung den weiteren politischen Beratungsprozess in den beiden Zweckverbänden einzuleiten.

Unabhängig davon ist die Frage der strategischen Zukunftsperspektiven zu bewerten und – nach Auffassung der beiden Verbünde – auch mit dem Land Nordrhein-Westfalen im Vorfeld abzustimmen.

...

4.5 Straßenbau: Planfeststellungsverfahren zum Neubau der L 364 n Ortsumgehung Hückelhoven

Hierzu wird berichtet, dass am 29. November 2006 vor dem Verwaltungsgericht Aachen die mündliche Verhandlung zu dem anhängigen Verwaltungsstreitverfahren von insgesamt neun Klägern gegen die Zulassung des Vorhabens stattgefunden hat. Die Verkündung des Urteils ist für den 13. Dezember anberaumt.

Anmerkung: Wie zwischenzeitlich aus der Presse zu erfahren war, wurden alle neun Klagen abgewiesen.