

## Niederschrift

---

**über die 15. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 10. Dezember 2007**

### **Als Mitglieder /stellvertretende Mitglieder des Ausschusses sind anwesend:**

- Herr Dr. Gerd Hachen, Erkelenz, als Vorsitzender des Ausschusses
- Herr Wilhelm Düsterwald, Hückelhoven
- Herr Herbert Konrad Eßer, Heinsberg, als Vertreter für Frau Jüngling
- Herr Heinz Hensen, Wassenberg
- Herr Ulrich Horst, Hückelhoven
- Herr Gerhard Krekels, Selfkant
- Herr Werner Krings, Waldfeucht
- Frau Dr. Leonards-Schippers, Hückelhoven
- Herr Herbert Müller, Wegberg, als Vertreter für Herrn Heuter
- Herr Friedhelm Rode, Übach-Palenberg
- Herr Wilhelm Rütten, Erkelenz
- Herr Josef Schmitz, Waldfeucht
- Herr Wolfgang Skottke, Heinsberg
- Herr Karl-Hans Teege, Wegberg, als Vertreter für Herrn Paffen
- Herr Dr. Wamper, Geilenkirchen

### **Als Mitglieder fehlen:**

- Herr Hans-Josef Heuter, Heinsberg
- Frau Liane Jüngling, Übach-Palenberg
- Herr Wilhelm Paffen, Heinsberg

### **Von der Verwaltung sind anwesend:**

- Herr Kreisrechtsdirektor Nießen
- Herr Kreisverwaltungsdirektor Döll
- Herr Kreisoberbaurat Weuthen
- Herr Kreisamtmann Stepprath
- Herr Theissen, techn. Kreisangestellter
- Herr Kreisamtsrat Veckes

### **Als Gäste sind im öffentlichen Teil anwesend:**

zu TOP 1, Herr Dr. Krug, Ingenieurgruppe IVV, Aachen

- Vertreter der Presse

**Beginn der Sitzung: 18.00 Uhr**

**Ende der Sitzung: 20.10 Uhr**

Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr des Kreises Heinsberg versammelt sich am 10. Dezember 2007 im großen Sitzungssaal des Kreishauses, Valkenburger Straße 45, 52525 Heinsberg, um über unten aufgeführte 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. Öffentlicher Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) im Kreis Heinsberg
  - 1.1 Linienbündelungskonzept für den Kreis Heinsberg
  - 1.2 Betrauung der WestEnergie und Verkehr GmbH & Co. KG („west“) mit  
gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im ÖSPV
  - 1.3 Verlängerung von Linienkonzessionen
2. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungskonzeptes des Kreises Heinsberg für das klassifizierte Straßennetz
3. Vorstellung der Planung zum Um- und Ausbau der Kreisstraße 24 in der Ortsdurchfahrt Würm (Stadt Geilenkirchen)
4. Bericht der Verwaltung

### **Nichtöffentlicher Teil:**

5. Entsorgung schadstoffhaltiger Abfälle aus privaten Haushaltungen, Schulen und Kleingewerbe im Kreis Heinsberg
  - Vergabe eines Auftrages über Planungsleistungen
  - Vertragsangelegenheiten
6. Vergabe eines Auftrages über Bauleistungen zum Um- und Ausbau der Kreisstraße 24 in der Ortsdurchfahrt Würm (Stadt Geilenkirchen)
7. Bericht der Verwaltung

Niederschrift über die Sitzung des  
Ausschusses für Umwelt und Verkehr  
am 10. Dezember 2007

## Öffentlicher Teil

### Tagesordnungspunkt 1 :

#### **Öffentlicher Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) im Kreis Heinsberg**

##### **1.1 Linienbündelungskonzept für den Kreis Heinsberg**

##### **1.2 Betrauung der WestEnergie und Verkehr GmbH & Co. KG mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im ÖSPV**

##### **1.3 Verlängerung von Linienkonzessionen**

Beratungsfolge	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	10. Dezember 2007
Kreisausschuss	13. Dezember 2007
Kreistag	18. Dezember 2007

Der Kreistag des Kreises Heinsberg hat die Verwaltung am 27. März 2007 beauftragt, den Nahverkehrsplan für den Kreis Heinsberg fortzuschreiben. Notwendig wurde diese Fortschreibung u. a. auf Grund eines Maßnahmenkonzeptes, welches eine Arbeitsgruppe der CDU-Kreistagsfraktion erarbeitet und mit Antrag vom 4. Oktober 2006 den zuständigen Gremien des Kreises zur Beratung und Beschlussfassung in den Sitzungen am 18. Oktober 2006 und 12. März 2007 vorgelegt hatte. Bei der Erstellung des Fortschreibungsentwurfs wird die Verwaltung interfraktionell unterstützt.

Auf der Grundlage dieses beantragten Maßnahmenkonzeptes wurde eine erste Beteiligungsrunde mit den kreisangehörigen Städten und Gemeinden, den benachbarten Aufgabenträgern sowie den Verkehrsunternehmen durchgeführt. Die Ergebnisse wurden interfraktionell beraten und im Ausschuss für Umwelt und Verkehr am 27. August 2007 vorgestellt. In derselben Sitzung hat der Ausschuss für Umwelt und Verkehr die Ingenieurgruppe IVV, Aachen, mit der Erarbeitung eines Linienbündelungskonzeptes im Rahmen der Fortschreibung des NVP beauftragt.

Vor dem Hintergrund des aktuell novellierten EU-Rechtsrahmens für Personenverkehrsdienste (Verordnung des EU-Parlamentes und des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße) sowie der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) in der Sache „Altmark-Trans“ aus dem Jahr 2003 ist das kommunale Verkehrsunternehmen der WestEnergie und Verkehr GmbH & Co. KG (west) mit der Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) zu betrauen. Dies ist zur Sicherung der EU-Rechtskonformität des derzeitigen Finanzierungssystems gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Rahmen des Aachener Verkehrsverbundes (AVV) erforderlich und wird von allen Verbandsmitgliedern im Zweckverband AVV gleichermaßen praktiziert.

#### **1.1 Linienbündelungskonzept für den Kreis Heinsberg**

...

Der Auftrag zur Erarbeitung eines Linienbündelungskonzeptes für den Kreis Heinsberg im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes erfolgte durch Beschluss des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 27. August 2007 an die Ingenieurgruppe IVV, Aachen. Grundlage der Linienbündelung ist Kapitel 8 des derzeit gültigen Nahverkehrsplanes des Kreises Heinsberg. Danach dient die Linienbündelung der Vorbereitung auf die sich verändernden ÖSPV-Strukturen im nationalen wie europäischen Rechtsrahmen und insbesondere der Verhinderung eines möglichen Genehmigungswettbewerbs um einzelne, ertragsstärkere Linien im Kreis Heinsberg („Rosinenpickerei“). Ebenso soll mit einer Linienbündelung die wirtschaftliche und kundengerechte Verkehrsgestaltung unterstützt und die integrierte Verkehrsbedienung gestärkt werden. Rechtlich wird die Möglichkeit der gebündelten Genehmigungserteilung in § 9 Abs. 2 PBefG abgesichert. Folglich erhält der Aufgabenträger durch die Linienbündelung insgesamt zusätzlichen Gestaltungsspielraum.

Das beauftragte Ingenieurbüro hat im Zuge der Konzepterstellung verschiedene Bündelungsvarianten untersucht. Die Vorzugsvariante wurde dabei nach verkehrlichen, betrieblichen, wirtschaftlichen und wettbewerblichen Kriterien ermittelt. Hierbei wurden sog. Betriebsleistungskenngrößen (Fahrplankilometer, Fahrplanstunden, Fahrplaninhalte, Linienlänge, Kosten je Fahrplankilometer) sowie Verkehrsaufkommenskenngrößen (Linienbeförderungsfälle, Personenkilometer, Erlöse) zugrunde gelegt. Im Ergebnis wird vorgeschlagen, sechs Linienbündel für das Bedienungsgebiet des Kreises zu bilden. Hierbei sollen die Buslinien räumlich in fünf Teilnetze gebündelt werden und die bedarfsorientierten Systeme ein einziges Bündel für das gesamte Gebiet des Kreises Heinsberg bilden. Wegen der weiteren Einzelheiten wird an dieser Stelle auf das Konzept verwiesen, welches den mit der Einladung zur Sitzung übersandten Erläuterungen als Anlage beigelegt war.

Bevor in der Sitzung weitere Einzelheiten zu dem vorliegenden Konzeptvorschlag für eine Bündelung der Linien ausgeführt werden, gibt Herr Nießen einen kurzen Ausblick auf das seitens der Verwaltung angedachte weitere Vorgehen. Demnach soll der Entwurf der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes nach vorheriger Beratung in den Gremien des Kreises Heinsberg den kreisangehörigen Kommunen voraussichtlich noch im I. Quartal 2008 zur Stellungnahme zugeleitet werden. Etwa Mitte 2008 soll die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes dann durch Beschlussfassung der Gremien des Kreises Heinsberg zum Abschluss gebracht werden.

In einem sehr ausführlichen Lichtbildvortrag erläutert Herr Dr. Krug sodann die Hintergründe, Kriterien und Überlegungen zu dem von der Ingenieurgruppe IVV ausgearbeiteten Vorschlag für die Bündelung von Linien des öffentlichen Straßenpersonenverkehrs im Kreis Heinsberg. Nicht zuletzt geht er dabei nochmals auf die rechtlichen Rahmenbedingungen sowie auf die verkehrlichen, betrieblichen, wirtschaftlichen und wettbewerbsmäßigen Grundsätze für die Bildung von Linienbündeln ein. Die präsentierten Lichtbilder des Vortrages sind der Niederschrift in gedruckter Form als Anlage beigelegt (**Anlage 1**).

Herr Schmitz sowie Frau Dr. Leonards-Schippers fragen nach, ob sich Linienbetrieb und Einsatz des Multibusses kombinieren lassen bzw. ob ein Alternieren zwischen beiden Systemen möglich ist. Herr Dr. Krug erklärt dazu, dass der Multibus wegen der Bedarfsorientierung gegenüber dem herkömmlichen Linienbetrieb eine grundlegend andere Ausrichtung mit differenzierten Verantwortlichkeiten habe.

Herr Horst bittet um Auskunft, welche Möglichkeiten einer Beeinflussung der Fixkosten im Verkehrsbetrieb bestehen. Mit Verweis auf einen Anteil der Personalkosten im Umfang von rd. 70 % an den Fixkosten wird resümiert, dass kaum Möglichkeiten einer Einflussnahme durch den Aufgabenträger auf die Fixkosten bestehen.

Herr Dr. Hachen erkundigt sich nach der Möglichkeit, den Betrieb einer Linie vollständig durch den Einsatz des Multibusses zu ersetzen. Dazu weist Herr Dr. Krug darauf hin, dass entsprechende Kapazitätsreserven bereitzuhalten sind. So müssten dabei auch die Zeiten der Spitzenauslastung (im Wesentlichen im Schülerverkehr) bedacht werden, für die größere Fahrzeuge vorzuhalten sind.

## **1.2 Betrauung der WestEnergie und Verkehr GmbH & Co. KG mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im ÖSPV**

Die Verbandsversammlung des Zweckverbandes AVV hat am 31. Oktober 2007 beschlossen, den kommunalen Aufgabenträgern die Betrauung der kommunalen Verkehrsunternehmen mit der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung zur Durchführung des auf Genehmigungen nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) beruhenden ÖSPV zu empfehlen.

Hintergrund dieser Empfehlung sind Veränderungen der Rahmenbedingungen zur Organisation, Finanzierung und Förderung des ÖPNV im Rahmen des neuen ÖPNV-Gesetzes zum 01.01.2008 sowie – maßgeblich – die bereits erwähnte EU-Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße.

Mit dieser Verordnung werden die bisher geltenden Verordnungen (EWG) 1191/69 und 1107/70 aufgehoben. Inhaltlich findet damit ein über sieben Jahre dauernder Gesetzgebungsprozess seinen Abschluss. Anders als noch im Jahr 2003 (letzte Fortschreibung des NVP) erwartet, schreibt die Verordnung keinen Dienstleistungswettbewerb im klassischen Sinne zwingend vor. Sie enthält vielmehr – vereinfacht ausgedrückt – ein Regelungssystem von Übergangsfristen, Bestandsschutz- und „Inhouse“- Bestimmungen, welche in der Praxis der nächsten Jahre – bezogen auf den Kreis Heinsberg – allenfalls einen sog. Genehmigungswettbewerb erwarten lassen. Dies bedeutet, dass sich mehrere Verkehrsunternehmen bei der Bezirksregierung Köln auf eine auslaufende Konzession bzw. auf ein Konzessionsbündel bewerben können.

Das neue EU-Recht wird nach zwischenzeitlich erfolgter Veröffentlichung am 3. Dezember 2009 in Kraft treten. Daher gilt – beihilferechtlich – derzeit die Rechtsprechung des EuGH. Die Bestandsschutzregelungen können von den (kommunalen) Verkehrsunternehmen nur in Anspruch genommen werden, wenn die Finanzierung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen bereits heute den Kriterien dieser Rechtsprechung genügt.

Die Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im ÖSPV muss somit die Kriterien einhalten, welche der Europäische Gerichtshof in seinem Urteil vom 24. Juli 2003 in der Sache „Altmark-Trans“ aufgestellt hat. Danach sind Ausgleichszahlungen für Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse unter folgenden Voraussetzungen keine unzulässige staatliche Beihilfe:

- a) Das begünstigte Unternehmen muss tatsächlich mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Aufgaben **betraut** und seine Verpflichtungen müssen klar definiert werden.

- b) Die Parameter, anhand derer der Ausgleich berechnet wird, müssen vorher objektiv und transparent aufgestellt worden sein.
- c) Der geleistete Ausgleich darf nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, um die Kosten der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns aus der Erfüllung dieser Aufgabe ganz oder teilweise zu decken.
- d) Die Höhe des erforderlichen Ausgleichs kann auf zwei Wegen ermittelt werden:
  - entweder im Wege eines offenen und transparenten Vergabeverfahrens oder
  - auf der Grundlage einer vorab durchzuführenden Analyse der Kosten, die ein durchschnittliches, gut geführtes und angemessen ausgestattetes Unternehmen bei der Erfüllung der betreffenden Verpflichtungen hätte.

Die vorgenannten Punkte b) bis d) können durch entsprechende Anpassungen von Verbundvertragswerk und Satzung des AVV als gesichert angesehen werden. Die Betrauung muss – wie ausgeführt – durch den Kreis Heinsberg als Aufgabenträger und als Mitgesellschafter der KWH und den hierdurch sich ergebenden Mitwirkungsrechten im Rahmen der west erfolgen.

Zur ordnungsgemäßen Erbringung des ÖSPV-Angebotes im AVV wird die west mit folgenden wesentlichen Einzelpflichten betraut:

- der Erbringung der Beförderungsleistung einschl. der notwendigen Fahrzeugvorhaltung
- dem Betreiben der ortsfesten Infrastruktur für den Busbetrieb
- der Angebots- und Betriebsplanung sowie dem Marketing und Vertrieb
- der Anwendung des AVV-Tarifes und weiterer Vorgaben des AVV-Verbundvertrages

Auf den Entwurf eines Betrauungsbeschlusses, der den mit der Einladung zur Sitzung übersandten Erläuterungen als Anlage beigelegt war, wird an dieser Stelle verwiesen. Ergänzend dazu macht Herr Nießen auf die zum Betrauungsbeschluss gehörenden Anlagen aufmerksam (Liste der Liniengenehmigungen und Liste der ortsfesten Infrastruktur), die den Mitgliedern des Ausschusses als Tischvorlage nachgereicht wurden.

### **1.3 Verlängerung von Linienkonzessionen**

Vor dem Hintergrund der Ausführungen zu 1.1 und 1.2 ergibt sich mit Blick auf die derzeitige Befristung von Linienkonzessionen entsprechend Kapitel 8 des gültigen Nahverkehrsplanes des Kreises Heinsberg Handlungsbedarf.

Von den 40 Linienkonzessionen der west im Verbundgebiet des AVV laufen 26 bis Ende 2008 aus. Die Frage der Konzessionsinhaberschaft berührt entscheidend die Werthaltigkeit eines Verkehrsbetriebes und ist für diesen von existenzieller Bedeutung. Denn erst durch die personenbeförderungsrechtliche Konzession wird die Betriebserlaubnis zur Durchführung entsprechender Linienverkehre erteilt.

Das in Kapitel 8 des gültigen Nahverkehrsplanes festgelegte Harmonisierungsdatum 31.12.2008 ist durch den nunmehr geltenden EU-Rechtsrahmen überholt (vgl. Ziffer 1.2 kein zwingender Dienstleistungswettbewerb, sondern Genehmigungswettbewerb). Insofern bestehen keine Bedenken, die in 2008 auslaufenden Konzessionen nunmehr längstmöglich, d. h. 8 Jahre, und in den folgenden Jahren dem Linienbündelungskonzept, wie dargestellt, entsprechend zu verlängern. Um die erforderliche Flexibilität für den Aufgabenträger zu erhalten, sollte die Verlängerung allerdings wie folgt flankiert werden:

- Die Konzessionen werden weiterhin seitens der Bezirksregierung Köln mit der Auflage versehen, nach der diese den Regelungen des geltenden Nahverkehrsplans unterliegen bzw. anzupassen sind.
- Dieser Vorbehalt kann zwischen Aufgabenträger und west durch eine vertragliche „Rückgabepflicht“ abgesichert werden.
- Darüber hinaus besteht weiterhin der gesellschaftsrechtliche Einfluss der KWH auf die west.

Insgesamt wird hierdurch ein angemessener Ausgleich verkehrlicher und wirtschaftlicher Interessen unter Beibehaltung der erforderlichen Flexibilität für den Aufgabenträger Kreis Heinsberg gewahrt.

Nach Beratung empfiehlt der Ausschuss für Umwelt und Verkehr dem Kreisausschuss und dem Kreistag durch einstimmigen Beschluss,

1. dem erläuterten bzw. vorgeschlagenen Konzept zur Bündelung von Linien des ÖSPV für den Kreis Heinsberg mit der Maßgabe zuzustimmen, dass die Verwaltung bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Kreis Heinsberg die Vorzugsvariante „Korridornetz A“ in den Nahverkehrsplan zu integrieren und der Bezirksregierung Köln anzuzeigen hat,
2. den „Betrauungsbeschluss über die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung zur Durchführung des auf Genehmigungen nach dem Personenbeförderungsgesetz beruhenden ÖSPV im Kreis Heinsberg“ in der Fassung des Entwurfs, der den mit der Einladung zur Sitzung übersandten Erläuterungen als Anlage beigelegt war, zu fassen und
3. den Harmonisierungszeitpunkt 31.12.2008 des geltenden Nahverkehrsplanes für den Kreis Heinsberg aufzuheben und die Verwaltung zu ermächtigen, der Verlängerung von Linienkonzessionen gegenüber der Bezirksregierung Köln in den jeweiligen Genehmigungsverfahren im erforderlichen Umfang zuzustimmen.

Niederschrift über die Sitzung des  
Ausschusses für Umwelt und Verkehr  
am 10. Dezember 2007

**Tagesordnungspunkt 2 :**

**Fortschreibung des Verkehrsentwicklungskonzeptes des Kreises Heinsberg für das klassifizierte Straßennetz**

Beratungsfolge	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	10. Dezember 2007

Bundesstraßen, Landesstraßen und Kreisstraßen bilden für sich und untereinander ein zusammenhängendes, sogenanntes „**klassifiziertes Straßennetz**“. Maßgebend für die Klassifizierung ist die Erschließungsfunktion einer Straße sowie deren Eignung zur Abwicklung von Verkehrsbeziehungen (Verbindungsfunktion) in dem jeweils maßgeblichen (enger oder weiter gefaßten) Raum.

Maßgebende Rechtsgrundlage für die Rechtsverhältnisse der **Bundesfernstraßen** ist das **Bundesfernstraßengesetz (FStrG)**. Danach dienen die Bundesfernstraßen einem „**weiträumigen Verkehr**“. Träger der Straßenbaulast für die Bundesfernstraßen ist der Bund. Nordrhein-Westfalen nimmt die Aufgaben des Trägers der Straßenbaulast für die Bundesfernstraßen im Wege der Auftragsverwaltung wahr. Zuständig ist der Landesbetrieb Straßenbau NRW.

Maßgebende Rechtsgrundlage für die Rechtsverhältnisse der Landesstraßen und der Kreisstraßen ist das **Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW)**. Danach sind **Landesstraßen** Straßen mit „**mindestens regionaler Verkehrsbedeutung, die den durchgehenden Verkehrsverbindungen dienen**“. Träger der Straßenbaulast für die Landesstraßen ist das Land Nordrhein-Westfalen. Die Aufgaben der Straßenbauverwaltung werden vom Landesbetrieb Straßenbau NRW wahrgenommen. Regional zuständig für das Gebiet des Kreises Heinsberg ist die Regionalniederlassung Niederrhein des Landesbetriebs Straßenbau NRW mit Sitz in Mönchengladbach.

**Kreisstraßen** sind nach dem StrWG NRW Straßen mit „**überörtlicher Verkehrsbedeutung, die den zwischenörtlichen Verkehrsverbindungen dienen**“. Träger der Straßenbaulast für die Kreisstraßen sind die Kreise und kreisfreien Städte. Diese nehmen die Aufgaben der Straßenbauverwaltung in eigener Verantwortung wahr.

Das Netz der Bundesfernstraßen wird nach Maßgabe des „Bundesverkehrswegeplanes“ weiterentwickelt, welcher vom Grundsatz her im Fünf-Jahres-Rhythmus fortgeschrieben wird. Die letzte Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) erfolgte durch Beschluss der Bundesregierung vom 02.07.2003. Die dort aufgeführten einzelnen Straßenbauvorhaben sind den Dringlichkeitsstufen „vordringlicher Bedarf“ oder „weiterer Bedarf“ zugeordnet. Der BVWP ist für die Straßenbauverwaltungen zur Aufnahme von Planungen und Verfahren zum Neubau von Bundesstraßen verbindlich.

Das Netz der Landesstraßen wird nach Maßgabe des Landesstraßenbedarfsplanes weiterentwickelt, welcher vom Grundsatz her ebenfalls im Fünf-Jahres-Rhythmus fortgeschrieben wird. Die letzte Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplanes ist durch „Gesetz zur Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes“ vom 12.12.2006 erfolgt. Der Landesstraßenbedarfsplan unterscheidet die dort aufgeführten Straßenbauvorhaben nach ihrer Dringlichkeit in „Stufe 1“ und „Stufe 2“. Der Landesstraßenbedarfsplan ist für den Landesbetrieb Straßenbau NRW zur Aufnahme von Planungen und Verfahren zum Neubau von Landesstraßen ebenfalls verbindlich.

Analog zum Bundesverkehrswegeplan sowie zum Landesstraßenbedarfsplan wurde von der Verwaltung für die Ebene der Kreisstraßen ebenfalls ein Konzept für eine entsprechende Bedarfsfortschreibung entwickelt, welches auf den beiden vorgenannten übergeordneten Planungskonzepten aufbaut. Es wurde in den Sitzungen des Verkehrsausschusses am 28.10.2002 und am 10.06.2003 als „**Verkehrsentwicklungsplan für das Straßennetz im Kreis Heinsberg**“ (VEP) beraten und zustimmend zur Kenntnis genommen. Ergänzend dazu wurde in den Sitzungen des Verkehrsausschusses am 29.04.2004, des Kreisausschusses am 27.05.2004 und des Kreistages am 13.07.2004 beraten. Grundlage des Konzeptes sind insbesondere die auf der Grundlage von BVWP und Landesstraßenbedarfsplan bekannten Planungen und Weiterentwicklungen im Netz der Bundesfernstraßen und der Landesstraßen wie auch andere, raumplanerische und wirtschaftsstrukturelle Entwicklungen in den Kommunen des Kreises Heinsberg, Erkenntnisse aus Verkehrsuntersuchungen und Verkehrsbelastungen wie auch Anregungen/Anträge aus politischen Gremien des Kreises Heinsberg sowie der kreisangehörigen Kommunen. Bei der Verabschiedung des VEP des Kreises Heinsberg wurde allerdings zum Ausdruck gebracht, dass dieser nicht etwa als Agenda mit bindendem oder verpflichtendem Charakter zu einer programmatischen Umsetzung zu verstehen ist, sondern dass er - nicht zuletzt auch vor dem Hintergrund begrenzter finanzieller Möglichkeiten - als Gesamtschau von Perspektiven unter Würdigung augenblicklich vorliegender Erkenntnisse bzw. als „**Konzept**“ zu verstehen ist und - ebenso wie der BVWP und der Landesstraßenbedarfsplan - der sukzessiven Fortentwicklung bedarf. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass jedes einzelne aufgeführte Vorhaben im Zuge des Fortgangs der Planung zu gegebener Zeit situationsgerecht zu bewerten, zu verfolgen und von den zuständigen politischen Gremien zu beraten sein wird, bevor Entscheidungen über die Einleitung von rechtsgestaltenden Verfahren (Planfeststellung) und über umfangreiche Investitionen zur Realisierung getroffen werden.

Bestandteil dieses, zuletzt vom Verkehrsausschuss am 10.06.2003 verabschiedeten und ergänzend im Kreistag am 15.07.2004 beratenen Konzeptes sind auf der Ebene der Kreisstraßen folgende Neubauvorhaben:

<u>I</u> <u>Nr.</u>	<u>Beschreibung des Neubauvorhabens</u>
1.	südwestliche Ortsumgehung von Haaren, Kirchhoven, Lieck und Heinsberg als „ <b>EK 5</b> “
2.	nordöstliche Ortsumgehung von Birgden einschl. „Zubringer“ zur B 56 n als „ <b>EK 3</b> “
3.	nordöstliche Ortsumgehung von Harzelt, Langbroich und Schierwaldenrath mit Anschluss an die B 56 n als „ <b>EK 3</b> “
4.	nordöstliche Ortsumgehung von Saeffelen mit grenzüberschreitendem Anschluss an die niederländische N 274 als „ <b>EK 3</b> “
<u>I</u> <u>Nr.</u>	<u>Beschreibung des Neubauvorhabens</u>

5.	Zubringer aus dem Raum Waldfeucht zur B 56 n bei Birgden als „ <b>EK 4</b> “
6.	südwestliche Ortsumgehung von Waldfeucht als „ <b>EK 4</b> “
7.	nordwestliche Ortsumgehung von Gangelt als „ <b>EK 13</b> “
8.	östliche Ortsumgehung von Vinteln als „ <b>EK 13</b> “
9.	Zubringer vom Industriegebiet Lindern zur A 46 bei Dremmen unter östlicher Ortsumgehung von Porselen, Horst und Randerath als „ <b>EK 5</b> “
10.	alternativer Zubringer vom Industriegebiet Lindern zur A 46 bei Hückelhoven unter nordöstlicher Ortsumgehung von Brachelen als „ <b>K 14 n</b> “
11.	Verlängerung der K 24 bei Würm entlang der Bahnlinie Aachen - Mönchengladbach bis zur L 228 n als „ <b>K 24 n</b> “

Zu den aufgeführten Neubauvorhaben bzw. zur **Fortschreibung des Konzeptes zur Verkehrsentwicklung (VEK)** auf der Ebene der Kreisstraßen gibt die Verwaltung folgende Erläuterungen bzw. macht die Verwaltung folgenden vorläufigen Vorschlag:

<b><u>zu lfd. Nr. 1:</u></b>	<b>südwestliche Ortsumgehung von Haaren, Kirchhoven, Lieck und Heinsberg als „EK 5“</b>
Stand der Planung / des Verfahrens:	das Vorhaben befindet sich im Planfeststellungsverfahren; Erörterungstermin ist am 12.12.2007; der Planfeststellungsbeschluss wird für die 1. Jahreshälfte 2008 erwartet;
Vorschlag zur Fortschreibung:	Fortführung des Vorhabens im VEK
Begründung:	der Bedarf ist unverändert gegeben; die finanzielle Förderung des Vorhabens steht in Aussicht;

<b><u>zu lfd. Nr. 2:</u></b>	<b>nordöstliche Ortsumgehung von Birgden einschl. „Zubringer“ zur B 56 n als „EK 3“</b>
Stand der Planung / des Verfahrens:	der Abschnitt „Zubringer“ (rd. 1,000 km) ist eingebunden in das Planfeststellungsverfahren zur B 56 n / östl. Abschnitt; das Planfeststellungsverfahren wurde aufgenommen; der Abschnitt OU Birgden u. Ausbau K 3 bis zur B 56 in Gillrath wurde linienbestimmt durch Beschluss des Kreistages vom 27.03.2007; die Planung wurde beauftragt;
Vorschlag zur Fortschreibung:	Fortführung des Vorhabens im VEK
Begründung:	der Bedarf ist unverändert gegeben; die finanzielle Förderung des Vorhabens steht in Aussicht;

<b>zu lfd. Nr. 3:</b>	<b>nordöstliche Ortsumgehung von Harzelt, Langbroich und Schierwaldenrath mit Anschluss an die B 56 n als „EK 3“</b>
Stand der Planung / des Verfahrens:	Planung / Linienabstimmung wurde bisher nicht aufgenommen
Vorschlag zur Fortschreibung:	aus VEK herausnehmen
Begründung:	Bedarf / Verkehrsüberlastung sind zweifelhaft bzw. z.Zt. nicht belegbar; wegen Abstufung der K 3 von Saeffelen bis Birgden liegt keine Kompetenz mehr beim Kreis HS;

<b>zu lfd. Nr. 4:</b>	<b>nordöstliche Ortsumgehung von Saeffelen mit grenzüberschreitendem Anschluss an die niederländische N 274 als „EK 3“</b>
Stand der Planung / des Verfahrens:	Planung / Linienabstimmung wurde bisher nicht aufgenommen
Vorschlag zur Fortschreibung:	aus VEK herausnehmen
Begründung:	die Netzoptimierung erfolgt u.a. durch Verknüpfung B 56 n / L 410; langfristiger Bedarf / dauerhafte Verkehrsüberlastung sind zweifelhaft bzw. z.Zt. nicht belegbar; wegen Abstufung der K 3 von Saeffelen bis Birgden besteht nur noch eine eingeschränkte Kompetenz des Kreises HS; bisher bestehen keine Bestrebungen von niederländischer Seite;

<b>zu lfd. Nr. 5:</b>	<b>Zubringer aus dem Raum Waldfeucht zur B 56 n bei Birgden als „EK 4“</b>
Stand der Planung / des Verfahrens:	Planung / Linienabstimmung wurde bisher nicht aufgenommen
Vorschlag zur Fortschreibung:	aus VEK herausnehmen
Begründung:	die Netzoptimierung bzw. Anbindung an A 46 / B 56 n ist über die L 228 und die neue EK 5 / OU Heinsberg sowie über die K 17 zur AS Vinteln ausreichend gewährleistet; langfristiger Bedarf / dauerhafte Verkehrsüberlastung sind zweifelhaft bzw. z.Zt. nicht belegbar;

<b>zu lfd. Nr. 6:</b>	<b>südwestliche Ortsumgehung von Waldfeucht als „EK 4“</b>
Stand der Planung / des Verfahrens:	Planung / Linienabstimmung wurde bisher nicht aufgenommen
Vorschlag zur Fortschreibung:	aus VEK herausnehmen
Begründung:	die Maßnahme wurde abschnittsweise als Gemeindestraße umgesetzt (mit Kostenbeteiligung des Kreises HS an einem Kreisverkehr); im Übrigen ist langfristiger Bedarf / dauerhafte Verkehrsüberlastung zweifelhaft bzw. z.Zt. nicht belegbar;

<b>zu lfd. Nr. 7:</b>	<b>nordwestliche Ortsumgehung von Gangelt als „EK 13“</b>
Stand der Planung / des Verfahrens:	eine Verkehrsuntersuchung (VU) und eine vorbereitende Umweltuntersuchung wurden erstellt; das Verfahren zur Linienabstimmung ist in Vorbereitung für die 1. Jahreshälfte 2008;
Vorschlag zur Fortschreibung:	Fortführung des Vorhabens im VEK
Begründung:	der Bedarf zur Verkehrsentslastung der Ortslage Gangelt vom Zubringerverkehr zur B 56 n (AS Vinteln) ist unverändert gegeben bzw. durch VU belegt; die finanzielle Förderung des Vorhabens steht in Aussicht;

<b>zu lfd. Nr. 8:</b>	<b>östliche Ortsumgehung von Vinteln als „EK 13“</b>
Stand der Planung / des Verfahrens:	eine Verkehrsuntersuchung (VU) und eine vorbereitende Umweltuntersuchung wurden erstellt; das Verfahren zur Linienabstimmung ist in Vorbereitung für die 1. Jahreshälfte 2008;
Vorschlag zur Fortschreibung:	Fortführung des Vorhabens im VEK
Begründung:	der Bedarf zur Verkehrsentslastung der Ortslage Vinteln vom Zubringerverkehr zur B 56 n (AS Vinteln) ist unverändert gegeben bzw. durch VU belegt;

<b>zu lfd. Nr. 9:</b>	<b>Zubringer vom Industriegebiet Lindern zur A 46 bei Dremmen unter östlicher Ortsumgehung von Porselen, Horst und Randerath als „EK 5“</b>
Stand der Planung / des Verfahrens:	die Trasse wurde linienbestimmt durch Beschluss des Kreistages vom 11.03.1997; die Planung wurde erstellt; das weitere Verfahren wurde ausgesetzt durch Beschluss des Kreistages vom 03.04.2003;
Vorschlag zur Fortschreibung:	aus VEK nach Maßgabe der weiteren Entwicklung zur L 364 n / OU Hilfarth herausnehmen;
Begründung:	es besteht ein verbindlicher Vertrag Land NRW / Kreis HS vom 10.05./02.09.2003 zu einer alternativen Anbindung des IG Lindern über Ortsumgehungen von Hückelhoven, Hilfarth und Brachelen; ein langfristiger Bedarf / eine dauerhafte Verkehrsüberlastung sind ohne Besiedelung des IG Lindern zweifelhaft bzw. z.Zt. nicht belegt;

<b>zu lfd. Nr. 10:</b>	<b>alternativer Zubringer vom Industriegebiet Lindern zur A 46 bei Hückelhoven unter nordöstlicher Ortsumgehung von Brachelen als „K 14 n“</b>
Stand der Planung / des Verfahrens:	es wurde eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) erstellt; das Verfahren zur Linienbestimmung der OU Hilfarth durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW ist in Vorbereitung für die 1. Jahreshälfte 2008;
Vorschlag zur Fortschreibung:	Fortführung des Vorhabens im VEK
Begründung:	es besteht ein verbindlicher Vertrag Land NRW / Kreis HS vom 10.05./02.09.2003 zu einer alternativen Anbindung des IG Lindern über Ortsumgehungen von Hückelhoven, Hilfarth und Brachelen; nach wie vor werden Vermarktungschancen für das IG Lindern gesehen; die finanzielle Förderung des Vorhabens steht in Aussicht;

<b>zu lfd. Nr. 11:</b>	<b>Verlängerung der K 24 bei Würm entlang der Bahnlinie Aachen - Mönchengladbach bis zur L 228 n als „K 24 n“</b>
Stand der Planung / des Verfahrens:	Planung / Linienabstimmung wurden bisher nicht aufgenommen
Vorschlag zur Fortschreibung:	Fortführung des Vorhabens im VEK
Begründung:	die L 228 n / OU Lindern ist nach wie vor im LdStrBPlan aufgeführt; das Vorhaben bewirkt i.V.m der L 228 n eine zusätzliche Optimierung des Anschlusses des IG Lindern an das Fernstraßennetz (A 44); ein Bedarf zur Verkehrsentlastung der Ortslage Würm insbesondere wegen des neuen Anschlusses / unmittelbarem Übergangs der B 57 n (südlich bei Immendorf) wird nach wie vor gesehen;

Darüberhinaus schlägt die Verwaltung vor, das zu lfd. Nr. 7 beschriebene Neubauvorhaben (nordwestliche Ortsumgehung Gangelt) zu ergänzen um eine **nordöstliche Ortsumgehung von Gangelt als „EK 17“**. Nach dem Ergebnis einer aktuellen gezielten Verkehrsuntersuchung zu diesem Raum würde dadurch die Verkehrsabwicklung der Zubringerverkehre zur B 56 n (AS Vinteln) zusätzlich optimiert und die Ortslage Gangelt würde noch wirksamer vom Durchgangsverkehr entlastet. Die finanzielle Förderung dieses ergänzenden Vorhabens wurde auf Antrag der Verwaltung durch Aufnahme in das Förderprogramm in Aussicht gestellt.

Auf das in Form einer Karte dargestellte Verkehrsentwicklungskonzept (VEK) mit Stand der Verabschiedung vom 10.06.2003, ergänzt um die beschriebenen, von der Verwaltung vorgeschlagenen Änderungen, welche den mit der Einladung zur Sitzung übersandten Erläuterungen als Anlage beigelegt wurden, wird an dieser Stelle verwiesen.

Die Verwaltung beabsichtigt, das VEK in der Fassung des beschriebenen vorläufigen Vorschlages zur Fortführung den kreisangehörigen Kommunen zur Stellungnahme zuzuleiten, um die örtlichen Vorstellungen und Belange zu erkunden und in die Abwägung zur Erstellung des fortgeschriebenen VEK einzubeziehen und dem Ausschuss sodann einen abgestimmten Vorschlag zur Fortschreibung des VEK zur Beschlussfassung vorlegen zu können.

In der Sitzung stellt Herr Nießen den Entwurf des fortgeschriebenen VEK mittels Power-Point-Präsentation vor.

Herr Düsterwald spricht sich dafür aus, das unter lfd. Nr. 4 geführte Vorhaben (nordöstliche Ortsumgehung von Saeffelen) sowie das unter lfd. Nr. 9 geführte Vorhaben (Zubringer zum Industriegebiet Lindern als „EK 5“) entgegen dem Vorschlag der Verwaltung im VEK fortzuführen. Darüberhinaus verweist er auf den Antrag der SPD-Fraktion vom 07.02.2007 zur Aufnahme einer Ortsumgehung von Wehr, Hillensberg und Süsterseel in das VEK des Kreises Heinsberg und betont dieses Anliegen nochmals mit Nachdruck. Herr Krekels ergänzt dazu, dass trotz oder vielleicht sogar wegen möglicher Verkehrsverlagerungen auf die B 56 n auch langfristig eine eklatante Zunahme der Verkehrsmengen für Süsterseel zu erwarten ist. Er untermauert das Anliegen zur Aufnahme dieses Vorhabens in das VEK damit, dass nach seiner Einschätzung mit einer verhältnismäßig kleinen Maßnahme eine Entlastungswirkung für alle drei genannten Orte erzielt werden könne. Schließlich verweist er darauf, dass nach seinen Informationen der Kreistag bereits in den 70-er Jahren einen Beschluss zur Verfolgung dieses Vorhabens gefasst habe.

Herr Horst begrüßt den Vorschlag der Verwaltung hinsichtlich der zur Herausnahme aus dem VEK vorgesehenen Vorhaben. Darüberhinaus ist nach seiner Ansicht das unter lfd. Nr. 8 geführte Vorhaben (östliche Ortsumgehung von Vinteln) nicht zu rechtfertigen; er beantragt daher die Streichung dieses Vorhabens bei der Fortführung des VEK. Schließlich sollten nach seiner Ansicht auch das unter lfd. Nr. 9 geführte Vorhaben (Zubringer zum Industriegebiet Lindern als „EK 5“) sowie das unter lfd. Nr. 10 geführte Vorhaben (Ortsumgehung Brachelen als „K 14 n“) aus dem VEK herausgenommen werden.

Unter Hinweis auf mögliche Optionen zu einer Entlastung der Orte Saeffelen und Waldfeucht vom grenzüberschreitenden Durchgangsverkehr von und zu den Niederlanden unterstützt Herr Dr. Wamper den Vorschlag zu einer Fortführung des unter lfd. Nr. 4 geführten Vorhabens (nordöstliche Ortsumgehung von Saeffelen) im VEK mit der Maßgabe, dass bei den Gemeinden Selfkant und Waldfeucht diesbezüglich (unter Einbeziehung des unter lfd. Nr. 6 geführten Vorhabens - südwestliche Ortsumgehung von Waldfeucht) auf ein Votum für einen einzigen und einvernehmlichen Vorschlag hingewirkt werden soll. Herr Reyans schließt sich dieser Auffassung ausdrücklich an. Bezüglich des Anliegens zur Aufnahme einer Ortsumgehung von Wehr, Hillensberg und Süsterseel in das VEK des Kreises Heinsberg spricht sich Herr Dr. Wamper ausdrücklich dafür aus, die durch die B 56 n und durch die auf niederländischer Seite bevorstehenden Vorhaben bedingten Verlagerungs- und Entlastungswirkungen abzuwarten. Schließlich sei aber auch sehr fraglich, ob und ggf. womit eine Zuständigkeit des Kreises Heinsberg für die Ausführung dieses Vorhabens zu begründen sei.

Herr Nießen verweist auf die Präsentation der Verwaltung in der Sitzung am 12. März 2007 zu den Fragen des grenzüberschreitenden Verkehrs und ergänzt, dass alle zur Fortführung im VEK vorgeschlagenen Vorhaben nicht zuletzt vor dem Hintergrund der Finanzierbarkeit über dementsprechende Zuwendungen nach dem sog. „Entflechtungsgesetz“ zu beurteilen seien und dass dabei nach der Erfahrung von den zuständigen Stellen des Landes NRW immer wieder die Frage der Baulastträgerschaft bzw. der Zuständigkeit kritisch hinterfragt werde.

Herr Hensen schlägt vor, über die bis hierhin vorgetragenen Vorschläge im Einzelnen in separaten Abstimmungen zu beschließen. Auf Nachfrage von Herrn Dr. Hachen besteht Einigkeit unter den Mitgliedern des Ausschusses über diese Vorgehensweise.

Sodann beschließt der Ausschuss für Umwelt und Verkehr bei einer Gegenstimme mit Stimmenmehrheit, den vorläufigen Vorschlag der Verwaltung zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungskonzeptes des Kreises Heinsberg für das klassifizierte Straßennetz (VEK) als Grundlage für die weiteren Beratungen mit der Maßgabe zustimmend zur Kenntnis zu nehmen, dass bei den Gemeinden Selfkant und Waldfeucht hinsichtlich des unter lfd. Nr. 4 geführten Vorhabens (nordöstliche Ortsumgehung von Saeffelen) und des unter lfd. Nr. 6 geführten Vorhabens (südwestliche Ortsumgehung von Waldfeucht) auf ein gemeinschaftliches Votum für einen einzigen und einvernehmlichen Vorschlag eines Vorhabens hingewirkt werden soll, um das der vorliegende Vorschlag der Verwaltung zur Fortschreibung des VEK dann zu ergänzen ist.

Weiterhin beschließt der Ausschuss für Umwelt und Verkehr bei 11 Neinstimmen gegen 6 Jastimmen mit Stimmenmehrheit, den Antrag der Fraktion der SPD zur Aufnahme einer Ortsumgehung von Wehr, Hillensberg und Süsterseel in das VEK des Kreises Heinsberg abzulehnen.

Schließlich beschließt der Ausschuss für Umwelt und Verkehr bei 17 Neinstimmen gegen 1 Jastimme mit Stimmenmehrheit, den Antrag der Fraktion Bündnis 90/Die Grünen auf Streichung des unter lfd. Nr. 8 geführten Vorhabens (östliche Ortsumgehung von Vinteln) bei der Fortführung des VEK des Kreises Heinsberg abzulehnen.

**Tagesordnungspunkt 3 :**

**Vorstellung der Planung zum Um- und Ausbau der Kreisstraße 24 in der Ortsdurchfahrt Würm (Stadt Geilenkirchen)**

Beratungsfolge	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	27. August 2007

Die Kreisstraße 24 (K 24) ist Bestandteil des Netzes der klassifizierten Straßen im Kreis Heinsberg. Sie verläuft auf dem Gebiet der Stadt Geilenkirchen von der B 56 südwestlich der Ortslage Immendorf in nördliche Richtung bis zur L 364 in der Ortslage Würm. Abgesehen von dem Streckenabschnitt in der Ortslage Würm ist sie ortslagen- und anbaufrei. Die Streckenlänge der Ortsdurchfahrt (OD) Würm der K 24 (zwischen Bahnlinie und L 364) beläuft sich auf rd. 180 m. Auf die Übersichtskarte, welche den mit der Einladung zur Sitzung übersandten Erläuterungen als Anlage beigefügt war, wird an dieser Stelle verwiesen. Als konventionelle Straße mit einer zweistreifigen Fahrbahn weist die K 24 in der OD Würm eine Regelfahrbahnbreite von 5,50 m auf. Auf der nordöstlichen Seite der Straße befindet sich ein Gehweg mit einer Breite von ca. 2,00 m. Auf der südwestlichen Seite ist ein ordentlicher Gehweg praktisch nicht vorhanden, wenngleich dort außerhalb der Fahrbahn verschiedene Nebenflächen mit unterschiedlicher Oberflächenbefestigung und in wechselnden Breiten von 0,50 m bis 2,00 m vorzufinden sind.

Der Zustand der Fahrbahn in der OD Würm ist überaus schlecht und genügt nicht dem „regelmäßigen Verkehrsbedürfnis“ i.S. der straßenbaulichen Vorschriften und Regeln der Technik. Nicht zuletzt entspricht der vorzufindende Fahrbahnaufbau nicht den heutigen technischen Regeln und Richtlinien. Die Fahrbahn ist nicht mit wirtschaftlich vertretbaren Maßnahmen der Straßenunterhaltung dauerhaft in einem ordnungsgemäßen Zustand zu erhalten. Auch ist die Verkehrssicherheit für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer verbesserungswürdig.

Gem. § 9 Abs. 1 des Straßen- und Wegegesetzes NRW (StrWG NRW) haben die Träger der Straßenbaulast vom Grundsatz her die Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand um- und auszubauen, zu erweitern oder sonst zu verbessern sowie zu unterhalten. Gem. § 9 Abs. 2 StrWG NRW sind beim Bau und bei der Unterhaltung der Straßen u.a. die Belange besonders gefährdeter Personengruppen sowie des Rad- und Fußgängerverkehrs angemessen zu berücksichtigen. Darüber hinaus sollen die Kreise gem. § 49 Abs. 2 StrWG NRW darauf hinwirken, dass ein zusammenhängendes überörtliches Netz für den Radverkehr geschaffen wird.

Die Verwaltung beabsichtigt daher, diesen Abschnitt der K 24 um- und auszubauen und hat dazu eine Planung entworfen. Als zweckmäßige und wirtschaftlich sinnvolle Maßnahme zur Herbeiführung eines dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis i.S.v. § 9 StrWG NRW genügenden Zustandes und einer zeitgemäßen und den Regeln der Technik entsprechenden Infrastruktur ist nur ein Vollausbau der Fahrbahn in Betracht zu ziehen. Dabei wird die Regelfahrbahnbreite von 5,50 m beibehalten. Der weiteren Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dient die Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radweges auf der nordöstlichen Seite der Fahrbahn. Auf Veranlassung der Stadt Geilenkirchen und auf der Grundlage einer diesbezüglichen Verwaltungsvereinbarung wird das Vorhaben des Kreises Heinsberg gegen Erstattung der anteiligen Kosten ergänzt um den Neubau eines Gehweges auf der südwestlichen Seite der K 24 mit einer Länge von rd. 150 m. Dieser Teil des Gesamtvorhabens ist notwendig zur Herstellung einer sicheren Fußgängerführung und dient damit - wie auch der gemeinsame Geh- und Radweg - einer Erhöhung der Verkehrssicherheit im Interesse der schwachen / nicht motorisierten Verkehrsteilnehmer i.S. der gesetzlichen Bestimmungen.

Weitere Einzelheiten der Planung werden in der Sitzung von Herrn Weuthen vorgestellt und erläutert. Der Radweg soll als sog. „Zweirichtungsradweg“ angelegt werden. Gemäß den technischen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (RAS-Q u. ERA 95) beträgt die Regelbreite des Radweges 2,50 m; wegen vorhandener Bausubstanz wird die Breite an einer Stelle punktuell bzw. über eine Länge von ca. 25 m auf 2,00 m eingeschränkt. Er erhält eine Befestigung in rotem Betonverbundsteinpflaster. Mit diesem Teil des Vorhabens wird dem Sicherheitsbedürfnis für Radfahrer und Fußgänger angemessen Rechnung getragen. Er dient schließlich auch dem Radwegenetzschluss bzw. der Verlängerung des auf dem außerörtlichen Streckenabschnitt der K 24 vorhandenen Radweges in die geschlossene Ortslage hinein; dadurch wird das Radwegenetz i.S.v. § 49 Abs. 2 StrWG NRW sinnvoll ergänzt.

Die zur Ausführung des Vorhabens in Anspruch zu nehmenden Flächen wurden von der Verwaltung bereits erworben. Auf entsprechenden Antrag hin wurde das gesamte Bauvorhaben in das Programm des Landes zur Förderung des kommunalen Straßenbaus aufgenommen. Ein Bewilligungsbescheid über die Gewährung einer Zuwendung i.H.v. 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben für Bau und Grunderwerb liegt der Verwaltung mittlerweile vor.

Nach Beratung beschließt der Ausschuss für Umwelt und Verkehr einstimmig, die vorgestellte Planung zum Um- und Ausbau der Kreisstraße 24 in der Ortsdurchfahrt Würm (Stadt Geilenkirchen) zustimmend zur Kenntnis zu nehmen.

Niederschrift über die Sitzung des  
Ausschusses für Umwelt und Verkehr  
am 10. Dezember 2007

**Tagesordnungspunkt 4 : - Bericht der Verwaltung -**

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

**4.1 Braunkohlenangelegenheiten:**

**Jahresbericht 2006 zum „Monitoring Garzweiler II“**

Herr Nießen, berichtet, dass mittlerweile der 8. Jahresbericht des MUNLV zum „Monitoring Garzweiler II“ vorliegt (für das Jahr 2006). Der Jahresbericht zeigt auf, dass die zu infiltrierenden Wassermengen im Meinweggebiet und im Einzugsgebiet der Schwalm (in Arsbeck sowie zwischen Merbeck und Harbeck) noch weiter reduziert werden mussten, weil die Grundwasserstände in diesen Gebieten immer noch überhöht waren. Das östliche Schwalmgebiet wird ausreichend durch die Infiltrationsmaßnahmen geschützt. Bergbaubedingte Beeinträchtigungen in den schützenswerten Feuchtgebieten im Kreis Heinsberg waren nicht zu beobachten. Weitere Einzelheiten können dem Jahresbericht entnommen werden. Herr Nießen weist darauf hin, dass der Bericht den Fraktionen über deren Geschäftszimmer zur Verfügung gestellt wird.

## Nahverkehrsplanung im Kreis Heinsberg

### Linienbündelungskonzept für den Kreis Heinsberg

Ergebnispräsentation

10. Dezember 2007

Dr.-Ing. Stephan Krug

Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG



Ingenieurgruppe für Verkehrswesen und Verfahrensentwicklung Aachen / Berlin

## Rechtsrahmen

1

- Der europäische Rechtsrahmen hat sich verändert:
  - VO 1370/2007 (sog. Marktöffnungsverordnung) ist am 23.10.2007 veröffentlicht worden und tritt am 03.12.2009 in Kraft
  - Öffentliche Dienstleistungsaufträge unterliegen – abgesehen von bestimmten Ausnahmen – der Ausschreibungspflicht
  - Ausnahme von der Ausschreibungspflicht z.B. bei Betrauung eines internen Betreibers (sog. In-House-Geschäft)
- Voraussetzungen für In-House-Geschäft, u.a.
  - 100%ige Kontrolle durch den Auftraggeber
  - Verbot der Überkompensation
  - Keine Beteiligung an Ausschreibungen in anderen Regionen
- Konsequenz: öffentliche Ausschreibung, sofern In-House-Geschäft nicht möglich



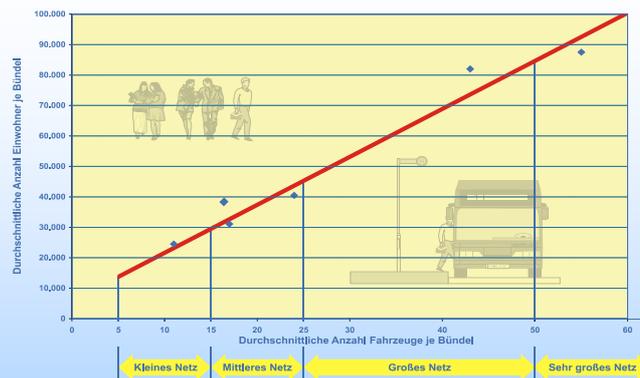
Linienbündelungskonzept Kreis Heinsberg

10.12.2007

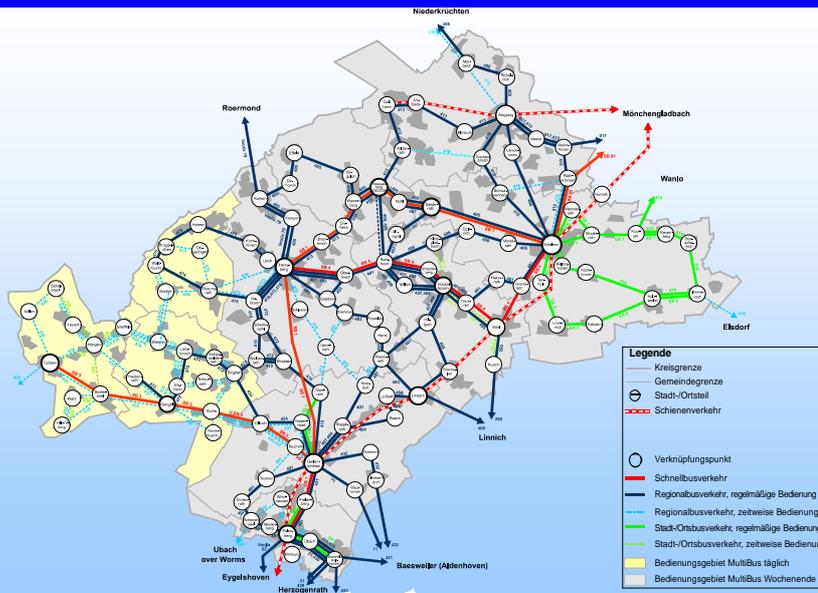
- **Linienbündelung steht im Zusammenhang mit der Erteilung von Konzessionen an ein Verkehrsunternehmen durch die zuständige Behörde an (hier: Bezirksregierung).**
- **Bisherige Praxis**
  - **Konzession bezieht sich nur auf eine einzelne Linie**
  - **Konzession erstreckt sich bei Buslinien auf 8 Jahre**
  - **Konzession wird i.d.R. dem Unternehmen erteilt, das bereits den Verkehr durchführt**
- **Möglichkeit der gebündelten Genehmigung ist im PBefG ausdrücklich vorgesehen (Bedingung: Bestandteil des NVP).**

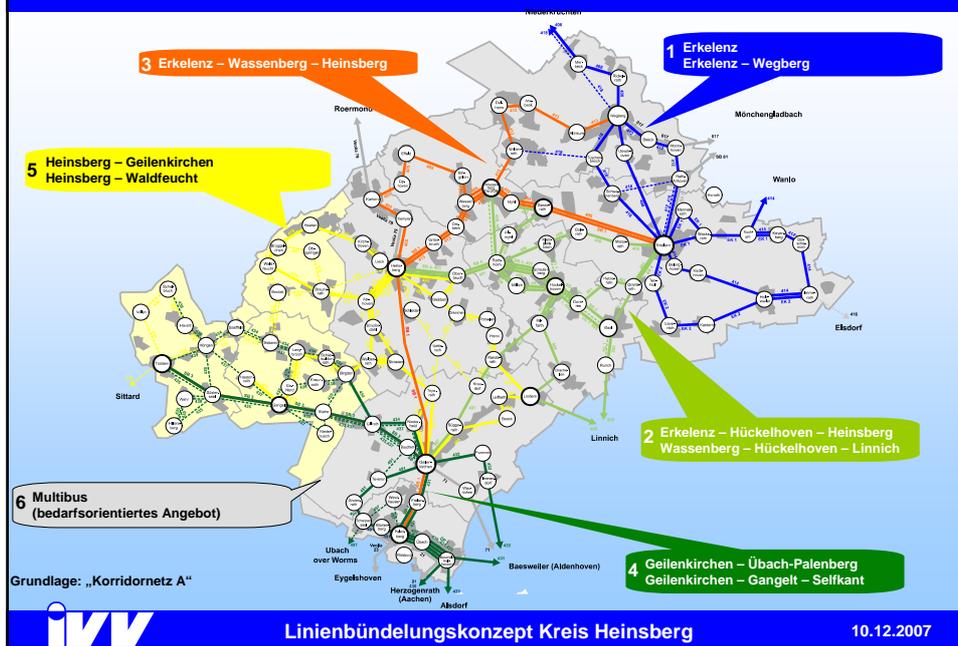
- **2 Verfahrensansätze**
  - **Ausschreibungswettbewerb**
  - **Konzessionswettbewerb**
- **Konzessionswettbewerb kann zu unerwünschter „Rosinenpickerei“ führen (Wettbewerb um ertragsstarke Linien).**
- **Linienbündelung unterstützt**
  - **den wirtschaftlichen Ausgleich „guter und schlechter Linien“ und schützt somit vor „Rosinenpickerei“**
  - **eine wirtschaftliche Verkehrsgestaltung**
  - **eine kundenorientierte Angebotsplanung**
- **Linienbündelung stärkt Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger**

<p>Bilden verkehrlicher Einheiten („Netz“)</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Integrierte Verkehrsbedienung von Teilräumen stärken</li> <li>• Funktionalen Zusammenhang von Netzen (z. B. Stadtbus) erhalten</li> <li>• Anschlussbeziehungen und Anschlussicherungen in Teilräumen erwirken</li> <li>• Weiterentwicklung des Angebots offen halten</li> </ul>
<p>Bilden betrieblicher Einheiten („Betrieb“)</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Synergien bei der Fahrzeug- und Personaleinsatzplanung nutzen</li> <li>• Lage der vorhandenen betrieblichen Einrichtungen beachten</li> <li>• Lage der Schulstandorte berücksichtigen</li> <li>• Historischen Zuschnitt der Konzessionen nicht als Entscheidungskriterium betrachten</li> </ul>
<p>Bilden wirtschaftlicher Einheiten („Wirtschaftlichkeit“)</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Rückzug auf ertragsstarke Linien („Rosinenpickerei“) vermeiden</li> <li>• Wirtschaftlichen Querausgleich zwischen Linien schaffen</li> <li>• Ertragsstarke und ertragsschwache Linien kombinieren</li> <li>• Ertragslage hinsichtlich Ausbildungsverkehren sichern (§45a PBefG)</li> </ul>
<p>Berücksichtigen mittelständischer Interessen („Wettbewerb“)</p>		<ul style="list-style-type: none"> <li>• Sehr große Linienbündel vermeiden (langfristig wettbewerbsbehindernd)</li> <li>• Auch kleinere Einheiten bilden (mittelständische Unternehmen)</li> </ul>

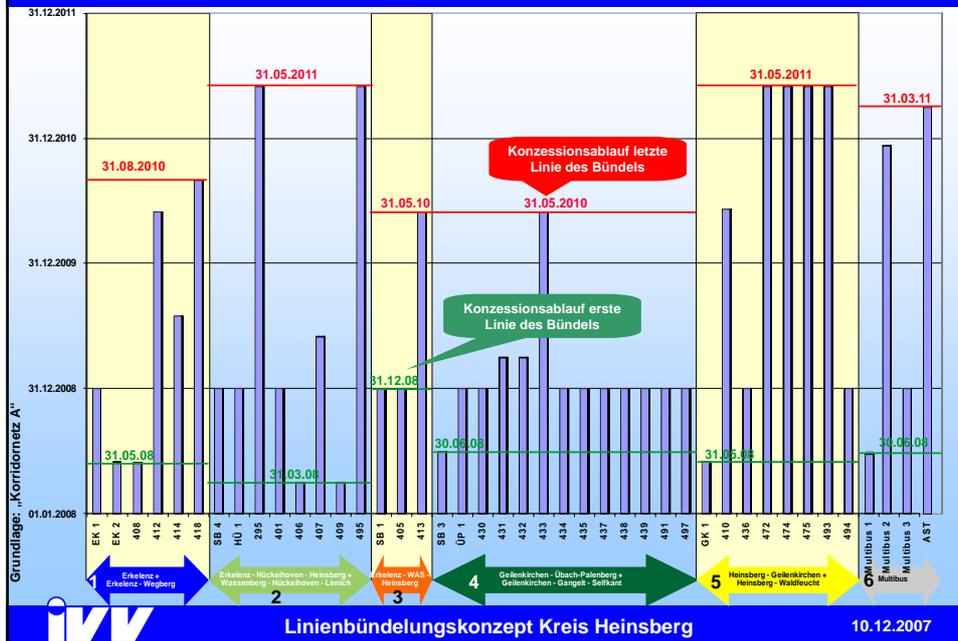


Netzgröße	Fahrzeuge	Fahrplan-h/d	Einwohner
Kleines Netz	5 - 15	35 - 150	10.000 - 25.000
Mittleres Netz	15 - 25	125 - 250	25.000 - 50.000
Großes Netz	25 - 50	200 - 600	50.000 - 100.000
Sehr großes Netz	50 - 150	475 - 1.800	100.000 - 250.000





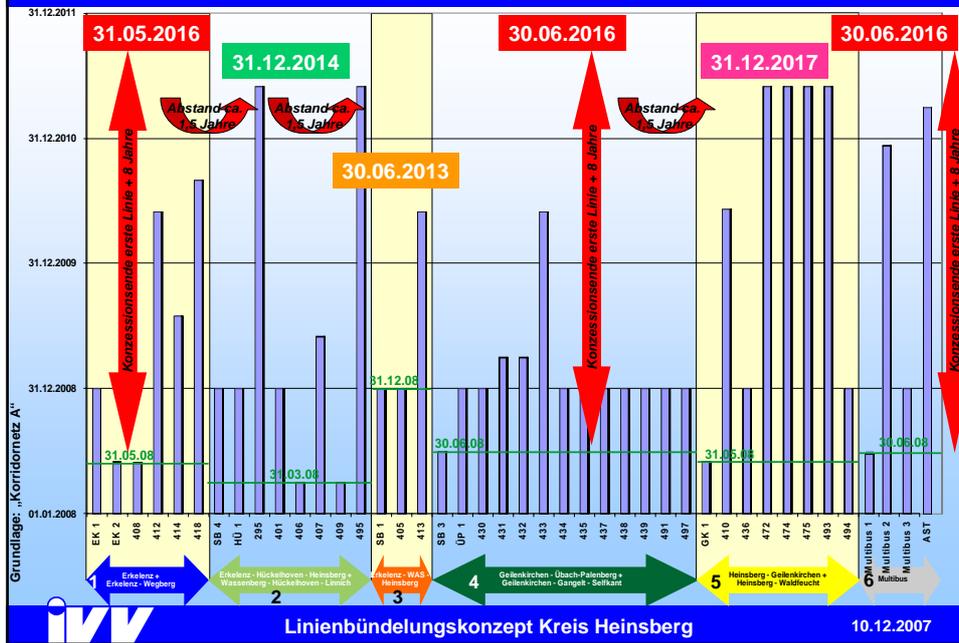
- Einbeziehung „Multibus“ in territoriale Netze als Mischverkehr „Bus + Multibus“ nicht sinnvoll aus
    - **betrieblichen Gründen**, da Vorhaltung spezieller Fahrzeuge durch mehrere VU Synergien gegenüber zentraler Vorhaltung nicht nutzt,
    - **verkehrlichen Gründen**, da linienbezogene Mischung der Betriebsformen auf einzelnen Linien nicht besteht,
    - **kommunikationstechnischen Gründen**, da Produkt „Multibus“ einen hohen Informationsbedarf beim Kunden erfordert, der bei Aufteilung auf territoriale Netze durch mehrere Netzbetreiber zu leisten ist,
    - **organisatorischen Gründen**, weil „Multibus“ enge Zusammenarbeit mit Aufgabenträger erfordert (leichter durch zentrales Bündel zu erreichen),
    - **wirtschaftlichen Gründen**, da ein wirtschaftlicher Querausgleich zur Finanzierung der Unterdeckung des „Multibus“ durch profitablen konventionellen Linienverkehr kaum realistisch sein dürfte.
- „Multibus“ und „Anruf-Sammeltaxi“ als eigenständiges Bündel



- **Eckpunkte des Harmonisierungszeitraums**
  - **Betrauungsakt zwischen Kreis und west bis 31.12.2017**
    - West bis 2017 beihilferechtlich mit der Erbringung der ÖPNV-Leistungen betraut, Genehmigungsrechtlich eigenwirtschaftlich
    - Datum als oberer Eckwert bei Festlegung der Bündelungszeitpunkte
  - **Nächster Konzessionsablauf einer Linie am 31.03.2008**
    - Datum als unterer Eckwert bei Festlegung der Bündelungszeitpunkte
- **Staffelung des Bündelungszeitpunkts erforderlich**
  - alle Teilnetze zum gleichen Zeitpunkt = kreisweites „Gesamtnetz“: „Global Player“ könnte alle Teilnetze in einem Schritt übernehmen
  - Auch zeitlich eng benachbarte Bündelungszeitpunkte vermeiden
  - Zeitfenster von ca. 1,5 Jahren zwischen Bündelungszeitpunkten

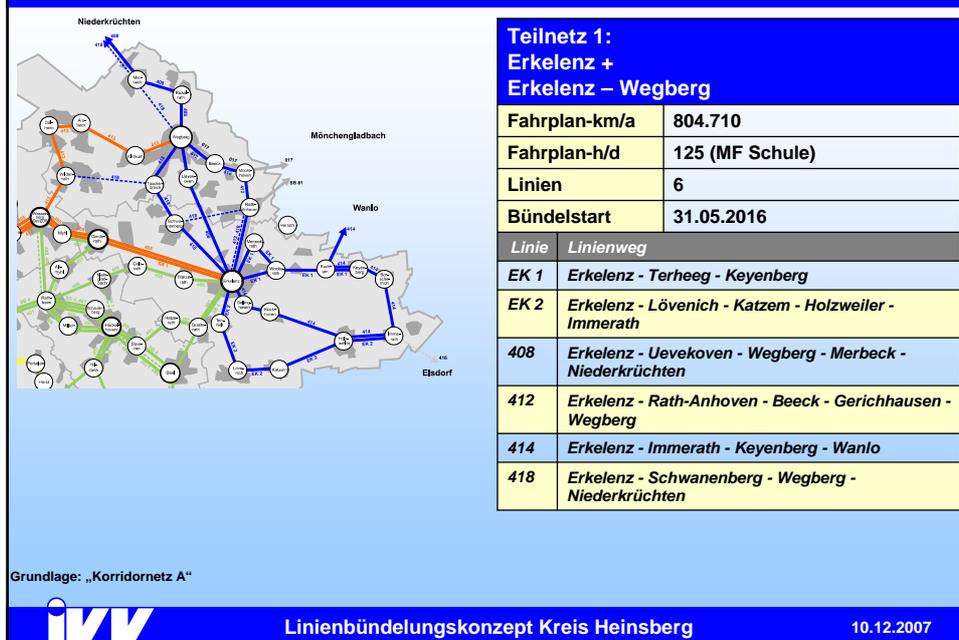
## Konzessionslaufzeiten – Bündelungszeitpunkte

12



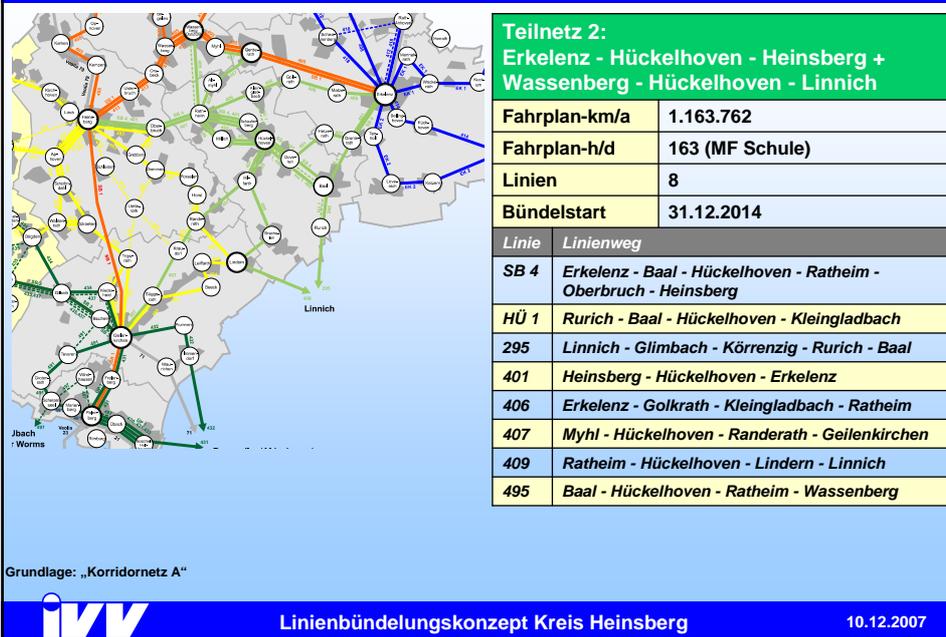
## Ergebnis der Linienbündelung – Linienbündel 1

13



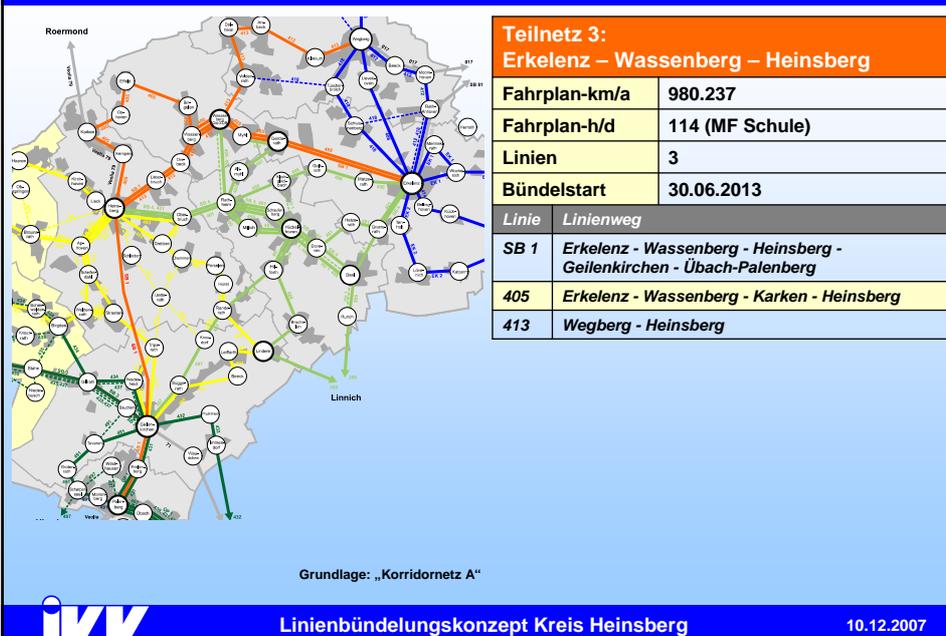
## Ergebnis der Linienbündelung – Linienbündel 2

14



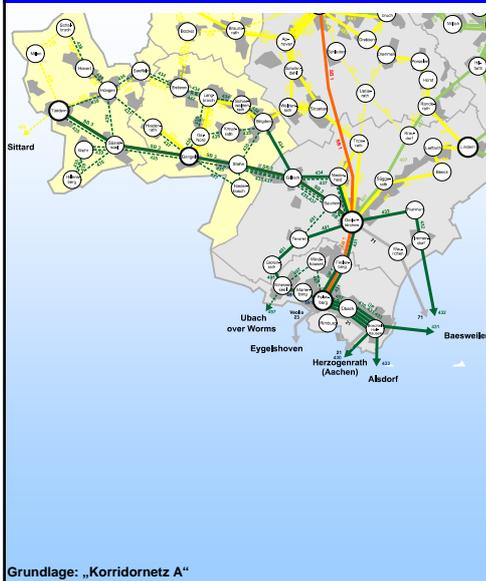
## Ergebnis der Linienbündelung – Linienbündel 3

15



## Ergebnis der Linienbündelung – Linienbündel 4

16



Grundlage: „Korridornetz A“

### Teilnetz 4: Geilenkirchen - Übach-Palenberg + Geilenkirchen - Gangelt - Selfkant

Fahrplan-km/a	1.322.805
Fahrplan-h/d	193 (MF Schule)
Linien	12
Bündelstart	30.06.2016

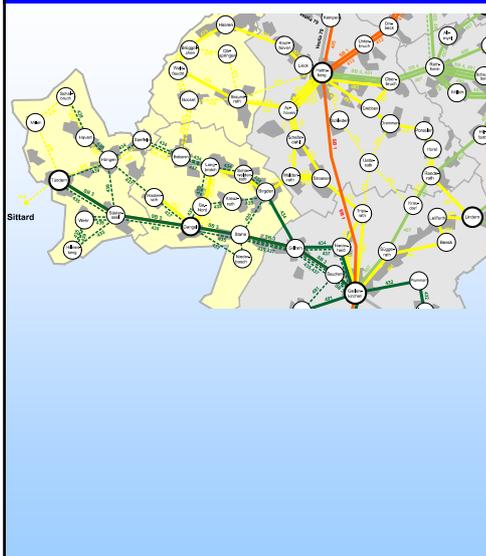
Linie	Linienweg
SB 3	Geilenkirchen - Gangelt - Tüddern
ÜP 1	Frelenberg - Palenberg - Übach - Boscheln
430	Palenberg - Übach - Boscheln - Herzogenrath
431	Geilenkirchen - Übach-Palenberg - Baesweiler
432	Geilenkirchen - Immendorf - Baesweiler
433	Alsdorf - Boscheln - Palenberg
434	Geilenkirchen - Hatterath - Birgden - Höngen
435	Geilenkirchen - Gangelt - Tüddern - Höngen
437	Geilenkirchen - Niederbusch - Gangelt - Höngen
438	Saeffelen - Höngen - Havert - Schalbruch
439	Geilenkirchen - Niederbusch - Gangelt - Höngen
491	Übach-Palenberg - Teveren - Geilenkirchen
497	Übach-Palenberg - Scherpenseel - Übach oW (NL)



Linienbündelungskonzept

## Ergebnis der Linienbündelung – Linienbündel 5

17



Grundlage: „Korridornetz A“

### Teilnetz 5: Heinsberg - Geilenkirchen + Heinsberg - Waldfeucht

Fahrplan-km/a	1.041.545
Fahrplan-h/d	140 (MF Schule)
Linien	11
Bündelstart	31.12.2017

Linie	Linienweg
GK 1	Geilenkirchen - Niederheid - Tripsrath
410	Heinsberg - Aphoven - Tripsrath - Geilenkirchen
436	Heinsberg - Höngen - Tüddern - Sittard (NL)
472	Heinsberg - Birgden - Gangelt - Hastenrath
474	Heinsberg - Waldfeucht - Saeffelen - Gangelt
475	Oberbruch - Heinsberg - Haaren - Waldfeucht
493	Lindern - Dremmen - Oberbruch - Heinsberg
494	Geilenkirchen - Süggerath - Leiffarth - Lindern



Linienbündelungskonzept Kreis Heinsberg

10.12.2007

Teilnetz 6: Multibus	
Fahrplan-km/a	429.101
Fahrplan-h/d	32 (MF Schule)
Linien	3
Bündelstart	30.06.2016
Linie	Linienweg
Multi bus 1	Bedarfsorientiertes Angebot Gangelt, Selfkant und Waldfeucht
Multi bus 2	Bedarfsorientiertes Angebot Sittard
Multi bus 3	Bedarfsorientiertes Angebot an Wochenenden im Kreisgebiet
AST	Anruf-Sammeltaxen-Verkehr kreisweit

Grundlage: „Korridornetz A“

Linienbündelungskonzept Kreis Heinsberg

10.12.2007

Ingenieurgruppe für  
Verkehrswesen und  
Verfahrensentwicklung

Ingenieurgruppe IVV GmbH & Co. KG

Fon: +49(241) 94 69 1-0      Oppenhoffallee 171  
 Fax: +49(241) 53 16 22      52066 Aachen  
 www@IVV-Aachen.de      www.IVV-Aachen.de

---

Kontakt:      Dr.-Ing. Stephan Krug  
 Dipl.-Ing. Dirk Meinhard

Linienbündelungskonzept Kreis Heinsberg

10.12.2007