

Niederschrift

über die 3. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr
vom 26. April 2010

Anwesend:

Der Vorsitzende:

Dr. Hachen, Gerd

Die Ausschussmitglieder:

a) Kreistagsmitglieder

Dahlmanns, Erwin

Echterhoff, Peter

Gassen, Guido

Horst, Ulrich

Jansen, Franz-Michael

Jüngling, Liane

Krekels, Gerhard

Krings, Werner

Krummen, Arnd

Müller, Silke

Reyans, Norbert

Röhrich, Karl-Heinz

Schneider, Georg

Von der Verwaltung:

Nießen, Josef

Weuthen, Johannes

Dick, Ralf

Wassen, Ulrich

Schulze, Wilhelm

Beginn der Sitzung: 18:00 Uhr

Ende der Sitzung: 20:25 Uhr

b) sachkundige Bürger

Boms, Wilfried

Es fehlen:

./.

Als Gäste:

Geschäftsführer Sistenich, NVR/AVV GmbH

Geschäftsführer Palic, westEnergie und Verkehr GmbH

Betriebsleiter Winkens, westEnergie und Verkehr GmbH

Geschäftsführer Schmitz, Rurtalbahn GmbH

Herr Göddecke, Rurtalbahn GmbH

Herr Dr. Moras, Rurtalbahn GmbH

Herr Pohé, Rurtalbahn GmbH

Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr des Kreistages des Kreises Heinsberg versammelt sich heute im kleinen Sitzungssaal des Kreishauses in Heinsberg, um über folgende Punkte der Tagesordnung zu beraten und zu beschließen:

Tagesordnung

Öffentliche Sitzung:

1. Reaktivierung der Bahnlinie Heinsberg – Geilenkirchen-Lindern (Projektbericht)
2. Antrag der Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 19.03.2010 gem. § 5 Geschäftsordnung:
Einführung eines Sozialtickets
3. Antrag der Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 12.02.2010 gem. § 5 Geschäftsordnung:
Einrichtung eines „Fahrrad-Express“
4. Radwegekonzeption und Maßnahmen zum Ausbau von Radwegen an Kreisstraßen im Kreis Heinsberg
5. Antrag der Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 22.01.2010 gem. § 5 Geschäftsordnung:
Radwege rund um die Selfkantbahn
6. Siedlungsabfallbilanz im Kreis Heinsberg für das Jahr 2009
7. Bericht der Verwaltung
8. Anfragen gemäß § 12 Geschäftsordnung

Nichtöffentliche Sitzung:

9. Bericht zum Sachstand der Restrukturierung des Verkehrsbetriebes der WestEnergie und Verkehr GmbH (Jahresbericht)
10. Vergabe eines Bauauftrages zur Durchführung von Deckensanierungsarbeiten auf der Kreisstraße 29 (K 29) in Wegberg-Klinkum und auf der Kreisstraße 22 (K 22) in Heinsberg-Porselen
11. Vergabe eines Auftrages zur Durchführung von Bodenuntersuchungen für den Neubau der Kreisstraße EK 5 (Ortsumgehung für Haaren, Kirchhoven, Lieck und Heinsberg, I. und II. Bauabschnitt)
12. Erwerb von landwirtschaftlichem Grundbesitz in der Gemarkung Gangelt für straßenbauliche Zwecke
13. Bericht der Verwaltung

Vor Eintritt in die Beratung stellt der Ausschussvorsitzende die vorliegende Tagesordnung, die ordnungsgemäße Einberufung und die Beschlussfähigkeit fest.

Öffentliche Sitzung

Tagesordnungspunkt 1:

Reaktivierung der Bahnlinie Heinsberg – Geilenkirchen-Lindern

Beratungsfolge	Sitzungstermin
Kreistag	27. Juni 2002
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	26. April 2010

Der Vorsitzende, Herr Dr. Hachen, begrüßt zum Projektbericht der Reaktivierung der Schienenstrecke Heinsberg - Geilenkirchen-Lindern Herrn Sistenich als Geschäftsführer des Zweckverbandes Nahverkehr Rheinland (NVR), in der Region Aachen/Köln zuständiger Aufgabenträger für den Schienenpersonennahverkehr (SPNV), den Geschäftsführer der Rurtalbahn GmbH Herrn Schmitz mit seinen projektverantwortlichen Mitarbeitern Herrn Göddecke, Herrn Dr. Moras und Herrn Pohé sowie den Geschäftsführer der westEnergie und Verkehr GmbH (west), Herrn Palic, sowie den Bereichsleiter Verkehr, Herrn Winkens.

Der Kreistag des Kreises Heinsberg hat in der Sitzung vom 27. Juni 2002 die Bemühungen zur Reaktivierung und Erhalt der Bahnlinien im Kreis Heinsberg begrüßt und einstimmig beschlossen, diese Vorhaben seitens der Verwaltung aktiv zu unterstützen. Sowohl im Nahverkehrsplan des Kreises Heinsberg als auch im Nahverkehrsplan des Aachener Verkehrsverbundes (AVV) wurde die Reaktivierung der Bahnlinie Heinsberg - Gk/Lindern seitens der jeweiligen Aufgabenträger festgeschrieben und erfolgreich in der Landesplanung NRW verankert.

Herr Sistenich berichtet dem Ausschuss über die langjährigen Bemühungen der Verantwortlichen zur Reaktivierung der Heinsberger Bahn. In den vergangenen Jahren wurden Betriebsvarianten entwickelt und aus den unterschiedlichsten Gründen wieder verworfen. Grundlage des jetzigen Betriebskonzeptes sei nunmehr die Durchbindung eines Teilzuges der Regionalbahn RB 33 von Aachen über Geilenkirchen-Lindern nach Heinsberg. Für die Vorstellung der Details des Planungsstandes übergibt Herr Sistenich das Wort an Herrn Dipl.-Ing. Göddecke von der Rurtalbahn.

Herr Göddecke stellt den Projektstand April 2010 für die Reaktivierung und den Betrieb der Bahnstrecke Heinsberg – Lindern anhand einer PowerPoint-Präsentation (**Anlage 1**) vor. Im Einzelnen geht er auf die Historie der Heinsberger Bahn ein, nennt die Rahmenbedingungen zur Reaktivierung und stellt die Planung und Einzelgewerke zum Ausbau detailliert dar. Er erläutert das Betriebs- und Fahrzeugkonzept (**Anlage 2**) für den sog. Flügelzugbetrieb, womit eine umsteigefreie Verbindung von Heinsberg nach Aachen in 50 Min geschaffen wird. Abschließend gibt er einen Ausblick auf die anstehenden Planungsschritte mit Planfeststellungsverfahren für die Bahnhöfe/Haltestellen, den Bahnübergängen inkl. der technischen Sicherungsanlagen und der Elektrifizierung der Bahnstrecke.

Nach diesem detaillierten Überblick sind sich die Mitglieder des Ausschusses für Umwelt und Verkehr einig, dass man dem Ziel, die Anbindung der Kreisstadt Heinsberg an das öffentliche Schienennetz wiederherzustellen, einen großen Schritt näher gekommen ist. Dafür wird von allen Fraktionen den Projektbeteiligten Dank ausgesprochen und für das weitere Vorgehen die Unterstützung zugesagt. Auf Nachfrage zu dem Problem der Schließzeiten des Bahnüberganges in der Ortslage Lindern erläutert Herr Sistenich, dass diese Problematik bekannt ist und Lösungsansätze bereits geprüft wurden.

In der nachfolgenden Diskussion wird der Schienen-Lückenschluss von Linnich zur Hauptbahn Aachen - Mönchengladbach angesprochen, insbesondere die hierbei als sehr positiv erachtete Netzwirkung bei Anbindung über Lindern. Auch eine gute Verknüpfung der Heinsberger Bahn mit dem ÖPNV des Kreises Heinsberg wird dabei aktiv gefordert.

Abschließend teilt Herr Nießen mit, dass mit allen Projektbeteiligten vereinbart wurde, je eine öffentliche Informationsveranstaltung für die Bürger der Städte Heinsberg und Geilenkirchen vor Ort anzubieten. Dort würde das Schienen-Projekt den Bürger detailliert vorgestellt und Fragen könnten von den Fachleuten direkt beantwortet werden.

Herr Dr. Hachen bedankt sich im Namen des Ausschusses für die ausführlichen Informationen.

Niederschrift über die Sitzung des
Ausschusses für Umwelt und
Verkehr vom 26. April 2010

Öffentliche Sitzung

Tagesordnungspunkt 2:

**Antrag der Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 19.03.2010 gem. § 5
Geschäftsordnung:
Einführung eines Sozialtickets**

Beratungsfolge	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	26. April 2010
Kreisausschuss	29. April 2010

Mit Schreiben vom 19.03.2010 beantragt die Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nach § 5 der Geschäftsordnung, dass der Ausschuss für Umwelt und Verkehr die Einführung eines Sozialticket behandeln soll (**Anlage 3**).

Einleitend erläutert Herr Horst den Antrag seiner Fraktion. Ergänzend zur Behandlung des Antrages weist er darauf hin, dass im Kreis Düren (im Aachener Verkehrsverbund - AVV) das Sozialticket im Juni 2009 eingeführt wurde und vom Verkehrsverbund Rhein Ruhr (VRR) das Sozialticket verbundweit zum 01.01.2011 eingeführt werden soll.

Mehrere Ausschussmitglieder stellen die Einführung eines Sozialtickets im Kreis Heinsberg nicht grundsätzlich in Frage. Gleichwohl fehlen ihnen Daten und Fakten, insbesondere eine Kostenkalkulation inkl. der Auswirkungen eines solchen Tickets für die Finanzierung des ÖPNV im Kreis Heinsberg, um das Für und Wider abwägen zu können.

Herr Sistenich weist darauf hin, dass diese Thematik seit ca. einem Jahr in mehreren Kommunen und auch im AVV behandelt werde. Eine Umsetzung in der Stadt Aachen scheiterte bis dato an den damit verbundenen finanziellen Auswirkungen. Seit Juni 2009 wird das Sozialticket im AVV, und zwar im Kreis Düren, im Praxistest erprobt. Ein Bericht mit den Erfahrungen und Auswertungen wird hierzu in Kürze vorliegen. Herr Sistenich empfiehlt vor diesem Hintergrund, die Ergebnisse des Berichtes abzuwarten und in die Überlegungen für den Kreis Heinsberg einzubeziehen.

Herr Nießen sieht ebenfalls eine Gefahr darin, ohne entsprechende Datengrundlagen ein neues Tarifangebot im Kreis Heinsberg einzuführen und schließt sich der Empfehlung von Herr Sistenich an. Im Kern gehe es um die Frage, ob durch die Einführung eines Sozialtickets neue Kundengruppen gewonnen werden oder bestehende Kundengruppen auf ein mögliches Sozialticket zugreifen und damit die Einnahmebasis im ÖPNV im Kreis Heinsberg geschmälert wird.

Nach Beratung wird vom Vorsitzenden ein modifizierter Beschlussantrag zur Abstimmung gestellt.

Beschluss:

Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr empfiehlt mehrheitlich (bei 1 Nein-Stimme), dem Kreisausschuss zu beschließen, die Verwaltung zu beauftragen, in Abstimmung mit dem Aachener Verkehrsverbund (AVV) und den Verkehrsunternehmen zu prüfen, ob durch die Einführung eines sog. Sozialtickets dem Anspruch an einen wirtschaftlichen und zugleich sozialverträglichen ÖPNV im Kreis Heinsberg Rechnung getragen werden kann. Die Ergebnisse sind dem Ausschuss für Umwelt und Verkehr in diesem Jahr – unter Einbeziehung praktischer Erfahrungen in anderen Kommunen vorzulegen.

Niederschrift über die Sitzung des
Ausschusses für Umwelt und
Verkehr vom 26. April 2010

Öffentliche Sitzung

Tagesordnungspunkt 3:

**Antrag der Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 12.02.2010 gem. § 5
Geschäftsordnung:
Einrichtung eines „Fahrrad-Expresses“**

Beratungsfolge	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	26. April 2010

Mit Schreiben vom 12.02.2010 beantragt die Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nach § 5 der Geschäftsordnung, das der Ausschuss für Umwelt und Verkehr die Thematik zur Einrichtung eines „Fahrrad-Express“ behandeln soll (**Anlage 4**).

Einleitend erläutert Herr Horst den Antrag seiner Fraktion. Der Grundgedanke des Antrages liege in der Unterstützung des Radtourismus im Kreisgebiet Heinsberg sowie der Nachfragesteigerung und der Steigerung der Akzeptanz des ÖPNV insgesamt im Kreis Heinsberg.

Für die Verwaltung berichtet Herr Dick anhand einer PowerPoint-Präsentation (**Anlage 5**) über das Projekt Fietsenbus im Kreis Borken. Im Einzelnen stellt er die Voraussetzungen und die Inhalte des Projektes zu Beginn des Jahres 2005 und die Entwicklung bis heute dar, verweist auf die mittlerweile bundesweit beachtliche Anzahl ähnlicher Fahrradbus-Projekte und erinnert an den Fahrradbus der Kreiswerke Heinsberg in den Jahren 1987 bis 1996.

Der Vorsitzende, Herr Dr. Hachen erläutert abschließend, dass es sich um einen Prüfauftrag zur Erarbeitung eines Konzeptes einschließlich einer Kostenbetrachtung handelt und stellt den Antrag zur Abstimmung.

Beschluss:

Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr beschließt einstimmig im Sinne des Antrages der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN.

Niederschrift über die Sitzung des
Ausschusses für Umwelt und
Verkehr vom 26. April 2010

Öffentliche Sitzung

Tagesordnungspunkt 4:

Radwegekonzeption und Maßnahmen zum Ausbau von Radwegen an Kreisstraßen im Kreis Heinsberg

Beratungsfolge	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	23. Juni 2009
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	26. April 2010
Kreisausschuss	29. April 2010
Kreistag	11. Mai 2010

Mit Beschluss des Kreistages vom 25.09.1980 wurde die Verwaltung beauftragt, künftig bei der Planung und dem Bau von Kreisstraßen die Anlage eines Radfahrweges vorzusehen sowie auf der Grundlage einer Bestandsaufnahme für die vorhandenen Kreisstraßen einen Prioritätenkatalog nachträglich auszubauender Radfahrwege (außerhalb geschlossener Ortschaften) zu erstellen.

Zielsetzung dieser Maßnahmen waren die Minderung der Unfallgefahr für Radfahrer sowie eine Steigerung der Attraktivität des Kreisgebietes für Radwanderer.

Die Bestandsaufnahme mit Stand vom 30.04.1981 kam zu folgendem Ergebnis:

Kreisstraßennetz: 160,38 km (davon in der OD: 43,5 km)
Länge der straßenbegleitenden Radwege: 32,521 km (oder rd. 20 % des Kreisstraßennetzes)

Der in der Kreistagsitzung am 16. Juli 1981 vorgestellte Prioritätenkatalog sah für den Zeitraum von 1981 bis 1988 den Ausbau des Radwegenetzes auf einer Gesamtlänge von 51,2 km vor.

Die Fortschreibung des Prioritätenkataloges von 1981 erfolgte im Jahre 1991 unter Berücksichtigung einer im Jahre 1990 durchgeführten (Rad-) Verkehrszählung.

Bis dahin wurden 16 km der beschlossenen Maßnahmen umgesetzt und weitere 29 km waren im Bau oder in konkreter Planung. Auf der Grundlage des mit Datum vom 07. Nov. 1991 per Kreistagsbeschluss fortgeschriebenen Prioritätenkataloges wurden weitere 19,6 km realisiert.

Vor dem Hintergrund der zwischenzeitlich erfolgten Realisierung weiterer Radwegebaumaßnahmen und der Tatsache, dass sich auch durch die Entwicklung des touristischen Radwandernetzes im Kreis Heinsberg seit Mitte der 90er Jahre beim Bedarf an Radwegen Änderungen ergeben haben, ist nunmehr eine Überarbeitung und Fortschreibung der Radwegekonzeption geboten. Aus diesem Grund wurden eine aktuelle Bestandserhebung und eine neue Bedarfsermittlung durchgeführt. Bei der Bedarfsplanung wurde u.a. auf Lückenschlüsse zwischen bestehenden Radwegen geachtet. Auf die Aufnahme in den Maßnahmenkatalog wurde verzichtet, wenn zum Radfahren geeignete Nebenwege vorhanden waren oder wenn wegen

geringer Verkehrsbelastungen des Kfz- und Radverkehrs die Führung des Radverkehrs problemlos auf der Fahrbahn erfolgen kann.

Die aktuelle Bestandsermittlung führte zu folgenden Ergebnis:

Kreisstraßennetz:	178,5 km (davon in der OD: 49,48 km)
Länge der straßenbegleitenden Radwege:	70,8 km (oder rd. 40 % des Kreisstraßennetzes)

Grundlagen für den Maßnahmenkatalog sind der aktuelle Radwegebestand an klassifizierten Straßen, das touristische Radwandernetz sowie die Berücksichtigung übergeordneter Planungskonzepte, welche sich aus dem Bundesverkehrswegeplan, dem Landesstraßenbedarfsplan und aus dem Verkehrsentwicklungskonzept des Kreises Heinsberg für die Ebene der Kreisstraßen ergeben.

Zielsetzung des Radwegekonzeptes des Kreises Heinsberg ist neben der Erhöhung der Verkehrssicherheit die Entwicklung eines integrierten Radwegenetzes. Dieses soll in Kombination von touristisch interessanten Routenführungen und straßenbegleitenden Radwegen des Alltagsverkehrs ein funktionstüchtiges Radwegenetz im Kreisgebiet Heinsberg ergeben sowie zu einer flächendeckenden und sicheren Verbindung aller wichtigen Ziele, insbesondere der Schulwege, des Berufs-, Wohn- und Einkaufsverkehrs führen. Zur Vorbereitung der weiteren Entscheidungen wurde eine Priorisierung nach vordringlichem und weiterem Bedarf ausgewiesen.

In diesem Kontext wurden nach Beschluss des Ausschusses für Umwelt und Verkehr vom 23.06.2009 die Städte und Gemeinden gebeten, zu dem Entwurf des Radwegekonzeptes eine Stellungnahme abzugeben.

Die Ergebnisse der vorgelegten Stellungnahmen wurden in einer Synopse zusammengefasst. Diese Synopse wurde den Ausschussmitgliedern mit der Einladung zur heutigen Sitzung zur Kenntnis gegeben.

Herr Weuthen erläutert anhand einer PowerPointPräsentation (**Anlage 6**) den Sachstand zur Radwegekonzeption vor dem Hintergrund der ausgewerteten Stellungnahmen.

Auf Nachfrage von Herrn Gassen weist Herr Nießen darauf hin, dass zum jetzigen Zeitpunkt eine Aussage zur zeitlichen Umsetzung des vorliegenden Konzeptes nicht verbindlich getroffen werden kann. Entsprechend der bisherigen Radwegemaßnahmen sei aber sicherlich ein Zeitraum von mehr als 10 bis zu 20 Jahren zu erwarten. Die Realisierung ist dabei insbesondere von der Gewährung von Fördermitteln des Landes NRW in den kommenden Jahren abhängig.

Beschluss:

Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr empfiehlt einstimmig, dem Kreisausschuss und dem Kreistag zu beschließen, der vorgestellten Radwegekonzeption zuzustimmen und die Umsetzung im Rahmen der Priorisierung unter der Voraussetzung der Bereitstellung entsprechender Haushaltsmittel sicherzustellen.

Niederschrift über die Sitzung des
Ausschusses für Umwelt und
Verkehr vom 26. April 2010

Öffentliche Sitzung

Tagesordnungspunkt 5:

**Antrag der Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 22.01.2010 gem. § 5
Geschäftsordnung:
Radwege rund um die Selfkantbahn**

Beratungsfolge	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	08. Februar 2010
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	26. April 2010

Mit Schreiben vom 22.01.2010 beantragt die Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nach § 5 der Geschäftsordnung, dass der Ausschuss für Umwelt und Verkehr die Thematik Radwege rund um die Selfkantbahn behandeln soll (**Anlage 7**).

Die Mitglieder des Ausschusses für Umwelt und Verkehr haben in der Sitzung vom 08.02.2010 dem Vorschlag der Verwaltung zugestimmt, den vorliegenden Antrag der Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN in der heutigen Sitzung unter Betrachtung und Bewertung der Radwegekonzeption im Kreis Heinsberg (siehe TOP 4) zu beraten.

Anhand von Übersichtskarten (**Anlage 8**, Karten 1 bis 4) nimmt Herr Wassen zu dem vorliegenden Antrag für die Verwaltung Stellung und erläutert folgende Details:

Das in den Jahren 2004 bis 2006 neu konzipierte Radwanderwegenetz von über 550 km Länge im Kreisgebiet mit Einführung des Knotenpunktsystems und Integration des landesweiten Radverkehrsnetzes wurde seinerzeit eng mit den Städten und Gemeinden des Kreises abgestimmt.

Die Planung der Radwanderwegstrecken erfolgte unter multifunktionalen Aspekten wie Verkehrssicherheit, Verbindung aller Städte und Gemeinden untereinander, Führung der Routen durch landschaftlich besonders reizvolle Gebiete (z.B. Bach- und Flusstäler), Einbeziehung von Sehenswürdigkeiten und Freizeiteinrichtungen und Anbindung der Radrouten an den ÖPNV.

Mit Einführung des Knotenpunktsystems wurde für den Radwanderer ein überschaubareres Wegenetz geschaffen, indem verschiedene bestehende Routen auf weniger Strecken gebündelt wurden. Dies hat den Vorteil, dass der Nutzer sich nicht ständig neu in einer verwirrenden Vielzahl von Beschilderungen orientieren muss.

Karte1

zeigt das Radwanderwegenetz rund um Geilenkirchen mit dem zentralen Knotenpunkt 01 auf dem Marktplatz.

Karte 2

Vom Knotenpunkt 01 führt derzeit eine ausgeschilderte Radwanderstrecke Richtung Gillrath zum Knotenpunkt 03 am Bahnhof der Selfkantbahn. Das 1. Teilstück vom Markt bis zum Amtsgericht über die Konrad Adenauer Straße weist keinen separaten Radweg auf. Der weitere Verlauf führt über einen Radweg an der Sittarder Straße und die B 56.

Die Karte zeigt den ehemaligen Verlauf der Selfkantbahn, die durch Abriss der Brücken unterbrochen ist und heute über weite Strecken ein wertvoller, linienförmiger Landschaftsbestandteil darstellt. **Eine Radwegausweisung unmittelbar auf der ehemaligen Selfkantbahntrasse ist von daher nicht zu befürworten, jedoch ist eine Ausweisung auf parallel führenden Wegen denkbar.** Hierzu müssten Teilstrecken in einen besseren Ausbauzustand versetzt werden. Es sollte aber eine unmittelbare Parallelführung von 2 ausgewiesenen Radwanderwegen vermieden werden. Dies bedeutet, dass gegebenenfalls auf die derzeitige Streckenführung entlang der B 56 zu Gunsten der Parallelführung entlang der ehemaligen Selfkanttrasse verzichtet wird.

Mit der Stadt Geilenkirchen als betroffene Kommune und Baulastträgerin wurde zwischenzeitlich Kontakt aufgenommen und die Angelegenheit erörtert. Die Stadt will sich der Planung in Abstimmung mit dem Kreis annehmen, und zwar dies im Zusammenhang mit verkehrsplanerischen Überlegungen in der Innenstadt sowie im Rahmen eines Ziel 2 Wettbewerbes „Erlebnis/Tourismus NRW“.

Karte 3

zeigt das bestehende Radwanderwegenetz im erweiterten Raum Gangelt – Schierwaldenrath sowie die Trasse der Selfkantbahn von Gillrath über Birgden, Schierwaldenrath bis Gangelt. Im Abschnitt Schierwaldenrath – Gangelt hat sich die ehemalige Trasse zu einem Raum bestimmenden Gehölz-Linienbiotop (Geschützter Landschaftsbestandteil) entwickelt.

Karte 4

zeigt den engeren Raum Gangelt – Schierwaldenrath mit der Trasse der B 56 n. Die B 56 n quert, bzw. unterbricht die ehemalige Selfkantbahntrasse in der Feldlage etwa mittig zwischen Schierwaldenrath und Kreuzrath. Die parallel zur ehem. Bahntrasse verlaufenden Wirtschaftswege werden gleichfalls unterbrochen. Die nächsten Wirtschaftswegbrücken liegen in 400 bis 500 m Entfernung.

Auf der Karte ist zu ersehen, dass ausgehend vom Bahnhof Schierwaldenrath westlich und östlich ausgeschilderte Radwanderwegstrecken

- a) über Langbroich, Breberen, Schümm und Gangelt sowie
- b) über Birgden, Kreuzrath, Stahe und Gangelt

ins Rodebachtal mit Hinführung zum Wildpark Gangelt angeboten werden.

Die Herstellung eines durchgehenden Radwanderweges unmittelbar entlang der ehem. Selfkantbahntrasse ist wegen der Unterbrechung der B 56 n nicht realisierbar und würde darüber hinaus hohe Investitionskosten durch Ausbau von Grünwegen mit sich bringen. Dies wäre auch im Hinblick auf bestehende und geplante, parallel führende Radwege entlang der EK 13 und EK 17 nicht zu rechtfertigen.

Von daher empfiehlt die Verwaltung, die bestehende Radwanderwegführung im vorliegenden Fall zu belassen und gegebenenfalls die Streckenführung Schierwaldenrath – Birgden – Kreuzrath – Stahe im Rahmen späterer Änderungen in Abstimmung mit der Gemeinde Gangelt zu optimieren.

Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr nimmt die Ausführungen der Verwaltung zustimmend zur Kenntnis.

Öffentliche Sitzung

Tagesordnungspunkt 6:

Siedlungsabfallbilanz im Kreis Heinsberg für das Jahr 2009

Beratungsfolge	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	26. April 2010

Analog zu der in den vergangenen Jahren erläuterten Entwicklung des Abfall- und Wertstoffaufkommens im Kreis Heinsberg - zuletzt in der Sitzung des Bau- und Umweltausschusses am 19.05.2009 - wird nunmehr über die Mengenbilanz für das Jahr 2009 berichtet. Die dazugehörigen Tabellen 1 bis 11 wurden mit der Einladung zur heutigen Sitzung übersandt.

Von 2008 nach 2009 sank die Zahl der meldepflichtigen Einwohner im Kreis Heinsberg von 256.546 auf 255.452. Die Zahl der nicht meldepflichtigen Personen (Streitkräfte) sank von 3.001 auf 2.886. Für die Statistik 2009 wird daher eine Gesamteinwohnerzahl von 258.338 zugrunde gelegt (2008: 259.547).

Das Gesamtaufkommen an Hausmüll ist im Jahre 2009 wieder leicht gesunken; das Pro-Kopf-Aufkommen sank um 0,1% auf 139,7 kg/(E*a) [2008: 139,9 kg/(E*a)] (Tabelle 1).

Im Gegensatz dazu ist das Sperrmüllaufkommen im Jahre 2009 deutlich gestiegen. Das Pro-Kopf-Aufkommen stieg um 17,9% auf 17,0 kg/(E*a) [2008: 14,4 kg/(E*a)] (Tabelle 2) und hat damit in etwa wieder das Niveau von 2007 [16,7 kg/(E*a)] erreicht.

Das Gesamtaufkommen an Haus- und Sperrmüll pro Kopf ist im Jahre 2009 gegenüber 2008 leicht gestiegen (Tabelle 3). Die Entwicklung der letzten Jahre (Haus- und Sperrmüll) stellt sich wie folgt dar:

2005: 177,6 kg/(E*a)
2006: 156,9 kg/(E*a)
2007: 160,0 kg/(E*a)
2008: 154,3 kg/(E*a)
2009: 156,7 kg/(E*a)

In Tabelle 8 ist das Aufkommen an Leichtverpackungsmengen (LVP) dargestellt. Seit der flächendeckenden Einführung des Dualen Systems fallen bei der Sortierung nicht verwertbare Bestandteile aus den gelben Säcken bzw. Tonnen als „Sortierreste“ an. Addiert man diese Sortierreste von 2.964,57 t dem Haus- und Sperrmüllaufkommen hinzu, so ergibt sich ein Gesamtaufkommen von 43.443,79 t = 168 kg/(E*a) in 2009 [2008: 164 kg/(E*a)].

Anzumerken ist, dass die ausgewiesenen Sortierreste neben den Fehlwürfen (Hausmüllanteile) auch die nicht absortierten Verpackungsanteile wie z.B. Kleinteile oder verunreinigte Verpackungen enthalten.

Weiterhin ist die Tatsache bedeutsam, dass in 2009 neun Systemanbieter für die Verpackungsentsorgung im Kreisgebiet verantwortlich zeichnen.

[2008: sieben Systemanbieter]

[2007: vier Systemanbieter].

Anteilig ergibt sich daraus folgende Verteilung:

	2007	2008	2009
Gesamtsammelmenge	9.038,22 t	9.174,60 t	9.293,80 t
Belland Vision GmbH		267,21 t	268,37 t
DSD GmbH	8.486,01 t	5.338,63 t	6.025,79 t
INTERSEROH GmbH	346,27 t	884,76 t	1.097,76 t
EKO-Punkt GmbH	45,91 t	1.935,82 t	263,16 t
Landbell AG	160,03 t	355,22 t	285,35 t
Redual GmbH&Co.KG		390,29 t	576,16 t
Vfw Repak DS GmbH			248,29 t
Veolia Dual GmbH			289,04 t
Zentek GmbH&Co.KG		2,67 t	239,88 t

Seit der Neuvergabe von LVP-Sammlung und -Sortierung ab 2005 an unterschiedliche Firmen ist ein deutlicher Anstieg bei den Verwertungsmengen erkennbar, der erst für das Jahr 2009 wieder abfällt.

Ebenso deutlich gingen in diesem Zeitraum die Sortierresteanteile zurück, die auch erst im Jahr 2009 wieder angestiegen sind.

Für 2009 ergeben sich folgende Werte:

- Sammlung von 35,3 kg/(E*a) auf 35,9 kg/(E*a) [+1,8%]
- Verwertung von 26,0 kg/(E*a) auf 24,5 kg/(E*a) [-5,9%]
- Sortierreste von 9,3 kg/(E*a) auf 11,5 kg/(E*a) [+23,1%].

Durch das Hinzutreten weiterer Systemanbieter wird die Verpackungssammlung und -sortierung zunehmend unübersichtlicher. Ebenso wie in 2007 und 2008 ist für 2009 darauf hinzuweisen, dass nur in geringem Umfang von den Systembetreibern Auskünfte zur Datenerhebungen zu bekommen waren, weshalb die hier vorgestellten Zahlen auf Hochrechnungen und realitätsnahen Schätzungen beruhen.

Die Wertstofffassung insgesamt ist im Jahre 2009 weiterhin zunehmend (Tabelle 11).

In der Tabelle 4 ist Altholz aus separater Sammlung dargestellt. Diese Wertstofffraktion wird bereits seit 2003 in allen Städten und Gemeinden in nennenswerten Mengen – auf annähernd gleich bleibendem Niveau [24 kg/(E*a)] gesammelt.

Der Grün- und Bioabfallbereich (Tabelle 5) wurde zusammengefasst dargestellt. Aus dieser Darstellung ist ersichtlich, dass die Sammelmenge auf dem hohen Niveau des Vorjahres gehalten werden konnte [132 kg/(E*a)].

Die sehr hohen Mengen bei der Wertstoffeffassung sind überwiegend auf Initiativen bei den Städten und Gemeinden zurückzuführen. Besonders zu nennen sind hier Altmittel, Altholz und „Sonstiges“. Unter „Sonstiges“ sind u.a. auch die Mitbenutzungsverträge erfasst. Es konnten in Tabelle 11 für das Jahr 2009 insgesamt 12.846,99 t [2008: 10.742,67 t] ausgewiesen werden, die sich folgendermaßen zusammensetzen:

1.731,43 t	Sperrmüll und Straßenpapierkörben
391,62 t	Baustellenabfällen (Kleinanlieferer)
541,58 t	Senkkästen und Kanalisation
972,31 t	Straßenkehrriht
8.175,31 t	gemischter Bauschutt und Bodenaushub
822,93 t	gemischte Siedlungsabfälle und Altmedikamente
39,74 t	Folien
142,00 t	Altkleidern
30,07 t	Altreifen

Einzelheiten zum Wertstoffaufkommen sind den Tabellen 4 bis 8 zu entnehmen.

Des Weiteren wurden im Rahmen der Schadstoffsammlungen 0,78 kg/(E*a) Schadstoffe aus Haushaltungen und Schulen [2008: 0,75 kg/(E*a)] sowie 3,3 kg/(E*a) an Elektronikschrott einschl. Kühlgeräte [2008: 2,3 kg/(E*a)] der Entsorgung bzw. Verwertung zugeführt.

Von Bedeutung ist dabei, dass mit dem In-Kraft-Treten des Elektro- und Elektronikgerätesgesetzes (ElektroG) zum 24.03.2006 erstmalig eine flächendeckende Sammlung für das gesamte Kreisgebiet möglich wurde.

Näheres ist der Tabelle 9 (Schadstoffsammlung) und der Tabelle 10 (Elektronikschrott einschl. Kühlgeräte) zu entnehmen.

Das gesamte Abfall- und Wertstoffaufkommen stellt sich folgendermaßen dar:

2005:	136.363 t
2006:	129.808 t
2007:	132.016 t
2008:	132.633 t
2009:	135.186 t

Von 2005 nach 2006 zeigt sich ein deutlicher Rückgang im Gesamtaufkommen:

Der Mengenrückgang im Hausmüllbereich ist nahezu vollständig auf die Neustrukturierung der Sammlung in der Stadt Erkelenz zurückzuführen, während der Mengenrückgang im Sperrmüllaufkommen eher einem generellen Trend folgt – mit Ausnahme der Gemeinde Selfkant, bei der für 2006 erstmals ein Abholkartensystem eingeführt wurde und dadurch eine Verringerung um rd. 86% verzeichnet wurde.

Von 2006 nach 2007 zeigen sich weniger ausgeprägt Einflüsse:

Lediglich bei den Sortierresten aus LVP-Sortierung (gelber Sack/gelbe Tonne) ist die deutliche Verringerung auf das erstmalige Ausweisen einer Ersatzbrennstoffherzeugung (EBS) zurückzuführen, die der Verwertung zugerechnet wird. Ebenso ist eine stetige Steigerung bei Papier und Grünabfällen zu verzeichnen, was zu einer leichten Steigerung der Gesamtmenge führt.

Von 2007 nach 2008 zeigt das Gesamtaufkommen an Abfällen und Wertstoffen auch keine Auffälligkeiten:

Die Mengenverringerung im Haus- und Sperrmüll ist auf die Neustrukturierung der Sammlung in der Stadt Heinsberg zurückzuführen [Hausmüll -13,0%; Sperrmüll -58,5%]. Dieser Rückgang der Mengen zur Beseitigung wird von der Steigerung der Sammelmengen im Wertstoffbereich noch leicht überprägt, so dass eine geringe Steigerung der Gesamtmenge zu verzeichnen ist.

Von 2008 nach 2009 zeigt sich insgesamt eine Mengensteigerung:

Eine leichte Mengenverringerung im Hausmüll wird durch eine leichte Mengensteigerung im Sperrmüll kompensiert; deutlich höher fallen hingegen die Mengensteigerungen bei den Kleinanlieferungen (Sperrmüll auf Karte) und den LVP-Sortierresten aus. Zudem ist noch eine Wertstoffmengensteigerung zu verzeichnen.

Insgesamt konnten rd. 43.100 t [2008: 42.700 t] ohne weitere Vorbehandlung direkt zur MVA Weisweiler transportiert werden. Eine Vorbehandlung für größere Teile, wie z.B. Polstermöbel, Matratzen, o.ä. war in 2009 nicht erforderlich.

Wichtig ist auch, dass für Abfälle, die nur für eine Deponierung in Frage kommen, wie z.B. asbesthaltige Baustoffe, Dämmmaterialien und Gipskartonabfälle, Fremddeponien bedient werden mussten.

Es handelt sich dabei um rd. 347 t [2008: 383 t].

Nähere Einzelheiten hierzu sind der Tabelle 11 zu entnehmen.

Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr nimmt die Ausführungen der Verwaltung zur Siedlungsabfallbilanz im Kreis Heinsberg für das Jahr 2009 zur Kenntnis.

Öffentliche Sitzung

Tagesordnungspunkt 7:

Bericht der Verwaltung

Herr Nießen berichtet über folgende Punkte:

Planfeststellung nach dem Bundesfernstraßengesetz (FStrG) für den Neubau der Bundesstraße 221n – Umgehung Unterbruch

Auf Antrag des Landesbetriebs Straßenbau NRW wird im Rahmen der Planfeststellung nach § 17 Bundesfernstraßengesetz (FStrG) in Verbindung mit § 73 Verwaltungsverfahrensgesetz (VwVfG) NRW für das Bauvorhaben zum Neubau der Bundesstraße 221n – Umgehung Unterbruch – das Anhörungsverfahren durchgeführt. Von dem Vorhaben sind die Gebiete der Städte Heinsberg, Hückelhoven und Wassenberg im Kreis Heinsberg betroffen.

Die Bezirksregierung Köln hat als zuständige Planfeststellungsbehörde auch den Kreis Heinsberg um Abgabe einer Stellungnahme bis zum 31.03.2010 gebeten. Der Kreis Heinsberg hat eine gebündelte Stellungnahme seiner beteiligten Fachbehörden fristgerecht abgegeben.

Das weitere Verfahren sieht vor, dass die zuständige Genehmigungsbehörde die Träger öffentlicher Belange und privaten Einwender demnächst zu einem Erörterungstermin einladen wird.

Radtouristik – Neuauflage der Radwanderkarte mit Begleitheft für die Freizeitregion Heinsberg, 6. Auflage 2010

Der Erfolg des hiesigen Radwegekonzeptes mit Herstellung und intensiver Betreuung eines über 550 km langen Radwanderwegenetzes im Knotenpunktsystem, mit über 90 Infotafeln an den Knotenpunkten und durch Herausgabe einer Radwanderkarte mit informativem 80-seitigen Begleitheft, zeigte sich nicht nur allein durch vielfältige positive Resonanz von Radwanderern weit über unsere Region hinaus. Gemäß Aussage des Bielefelder Verlages, der zusammen mit dem Kreis ein Set von Karte und Begleitheft herausgibt und über den Buchhandel vermarktet, ist diese Karte geradezu ein Verkaufsschlager.

Nach Herausgabe der völlig überarbeiteten Neuauflage im Frühjahr 2006 mussten bereits zwei Nachauflagen gedruckt werden. Im Herbst 2009 waren auch diese vergriffen. Die Verkaufszahl in gut drei Jahren lag bei 18.000 Exemplaren.

Zwischenzeitliche Änderungen und Ergänzungen im Wegesystem sowie erweiterte Angebote für GPS-gestütztes Radwandern machten eine Überarbeitung von Karte und Begleitheft erforderlich.

Rechtzeitig zur beginnenden Radsaison 2010 ist vor wenigen Wochen die 6. Auflage der Radwanderkarte mit einem 80-seitigen Begleitheft neu erschienen. Die 10 Routenvorschläge rund um die Städte und Gemeinden des Begleitheftes lassen sich nun auch als GPS-Strecke auf der Internetseite des Heinsberger Tourist-Service unter www.hts-info.de herunterladen.

Nicht unerwähnt bleiben sollte, dass die Kreissparkasse Heinsberg und die West Energie und Verkehr GmbH dieses Projekt seit 2005 mittels Sponsoring begleiten. Den Unternehmen gilt hierfür ein herzlicher Dank.

Alle sind eingeladen, das Set von Radwanderkarte und Begleitheft für erholsame Radwanderungen in Gebrauch zu nehmen.

Abfallwirtschaftsplan für das Land Nordrhein-Westfalen (AWP) Teilplan Siedlungsabfälle

Bereits in den Sitzungen des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 19.05.2009 (TOP 5), 23.06.2009 (TOP 3) und 08.02.2010 (TOP 1) war die Abfallwirtschaftsplanung des Landes Nordrhein-Westfalen Gegenstand von Beratungen im Ausschuss bzw. von Berichten der Verwaltung. Seit dem 06.04.2010 liegt dem Kreis Heinsberg nunmehr der AWP in der endgültige Fassung des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes Nordrhein-Westfalen (MUNLV) vor.

Der AWP wurde im Ministerialblatt für das Land Nordrhein-Westfalen (MBL. NRW. 2010 S. 206) am 31.03.2010 bekannt gemacht. Er kann im Internet unter

www.umwelt.nrw.de/umwelt/abfall/abfallwirtschaftsplanung/siedlungsabfall/index.php

eingesehen und herunter geladen werden. Die Verwaltung stellt zudem allen Fraktionen im Kreistag gedruckte Fassungen zur Verfügung.

Das MUNLV hat hierzu folgende Pressemitteilung veröffentlicht:

Nordrhein-westfälischer Abfallwirtschaftsplan für Siedlungsabfälle tritt in Kraft

„Mit dem landesweiten Abfallwirtschaftsplan gibt es erstmals einheitliche Rahmenbedingungen für die Entsorgung der Siedlungsabfälle in Nordrhein-Westfalen“, erklärte Umweltminister Eckhard Uhlenberg anlässlich der Bekanntmachung des nordrhein-westfälischen Abfallwirtschaftsplans.

Der landesweite Abfallwirtschaftsplan ersetzt die von den Bezirksregierungen aufgestellten und fortgeschriebenen Abfallwirtschaftspläne. Ein wichtiger Punkt im neuen Plan ist der Wegfall der verbindlichen Zuweisungen der Kreise und kreisfreien Städte zu bestimmten Hausmüllverbrennungsanlagen in den Regierungsbezirken Düsseldorf und Köln. „Damit bekommen die Kommunen mehr Gestaltungsspielräume bei der Entsorgung ihrer Siedlungsabfälle. Wichtig ist zudem, dass mit dem ‚Prinzip der Nähe‘ auch weiterhin eine ortsnahe Entsorgung gewährleistet wird“, erläuterte Minister Uhlenberg.

Übergeordnetes Ziel des Abfallwirtschaftsplans ist die so genannte Entsorgungsautarkie. Das bedeutet, dass die behandlungsbedürftigen Siedlungsabfälle, die in Nordrhein-Westfalen entstehen, auch weiterhin in Nordrhein-Westfalen entsorgt werden müssen. „Den im europäischen Abfallrecht verankerten Grundsätzen der Entsorgungsautarkie und der Nähe kommen wir mit dem Abfallwirtschaftsplan in vollem Umfang nach“, betonte Minister Uhlenberg. „Außerdem sichern und erhalten wir langfristig und nachhaltig die Funktionsfähigkeit der Entsorgungsinfrastruktur für Siedlungsabfälle in unserem Land, die sich überwiegend in kommunaler Hand befindet. Wir gewährleisten damit auch die Entsorgungssicherheit.“ In Nordrhein-Westfalen fallen pro Jahr rund 5,5 Millionen Tonnen Restabfälle an. Der Abfallwirtschaftsplan zeigt, dass diese Mengen langfristig in den sechzehn Hausmüllverbrennungsanlagen und vier mechanisch-biologischen Abfallbehandlungsanlagen entsorgt werden können.

Obwohl es auf der „Zielgeraden“ noch einige politische und medienwirksame „Störfeuer“ gegeben hatte, entspricht die endgültige Fassung nunmehr der Entwurfsfassung von November 2009.

Die Auswirkungen des AWP wurden nicht nur in der Fachöffentlichkeit umfassend und äußerst kontrovers diskutiert. Es wurden intensive Gespräche mit dem MUNLV, aber auch mit Betroffenen MVA-Betreibern und insbesondere mit Vertretern der benachbarten Entsorgungsträger des Zweckverbandes Entsorgungsregion West (ZEW) geführt. Im Ergebnis konnte ein regionaler Konsens mit den Kreisen Aachen und Düren sowie der Stadt Aachen für einen Übergangszeitraum bis einschließlich 2013 gefunden werden. Vor dem Hintergrund der Konsensgespräche hat das MUNLV zwar seine grundsätzliche Linie – also die Aufhebung des Zuweisungszwanges – beibehalten, jedoch eine Übergangsfrist bis 2013 als Kompromisslösung auf freiwilliger Basis mit folgender Formulierung eingefügt:

In dem vorgenannten Einzelfall eines kurzfristig auslaufenden Entsorgungsvertrages [Anm.: ... des Ende 2010 auslaufenden Vertrages, Seite 22] ergibt sich für den öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger [Anm.: Kreis Heinsberg] die Verpflichtung, zeitlich begrenzte Übergangslösungen, wie z. B. Vertragsverlängerungen bis Ende 2013, oder Beteiligung an Kooperationen auf freiwilliger Basis zu prüfen und entsprechende Maßnahmen umzusetzen. Dadurch soll sichergestellt werden, dass auch bei einem kurzfristig auslaufenden Entsorgungsvertrag ein vertretbarer Übergangszeitraum zur Anpassung an die veränderten Rahmenbedingungen besteht.

Innergemeinschaftliches Verbringen von Wirtschaftsdünger/Gülle

Der Umstand, dass der größte Teil der Importe für Nordrhein-Westfalen in das Gebiet des Kreises Heinsberg gelangen oder über das Kreisgebiet abgewickelt werden, hat die Kreisverwaltung Heinsberg mit dem Ziel einer schärferen Überwachung der Importe auf den Plan gerufen. Gemeinsam mit dem Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV), dem Ministerium für Umwelt, Natur, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (MUNLV) und der Landwirtschaftskammer Nordrhein-Westfalen ist die Zusammenarbeit mit den niederländischen Behörden intensiviert worden.

So konnte seit dem 01.02.2010 in einem Pilotprojekt erreicht werden, dass der Kreis Heinsberg mit den Informationen der niederländischen Behörden frühzeitig über geplante Importe

von Wirtschaftsdüngern informiert wurde. Im Gegensatz zu früheren Zeiten war es durch den schnelleren grenzüberschreitenden Informationsfluss nunmehr möglich, nicht nur die Endabnehmer sondern auch die Importeure und die Transporteure zu überprüfen. Gegenstand der Überprüfungen war das Vorliegen der erforderlichen tierseuchenrechtlichen Genehmigungen und Transportpapiere sowie Herkunft und Zielort der Lieferungen. Zusätzlich wurden 10 Transporte beprobt und auf Einhaltung der tierseuchenrechtlichen Nebenbestimmungen der Genehmigungen untersucht.

Die notwendigen Kontrollen wurden bedarfsgerecht auch außerhalb der regelmäßigen Dienstzeiten der Kreisverwaltung und am Wochenende durchgeführt.

Mit den niederländischen Behörden finden regelmäßige Arbeitstreffen statt. Die Behörden diesseits und jenseits der Grenze informieren sich gegenseitig über ungewöhnliche Vorgänge oder Auffälligkeiten. In einem nächsten Schritt ist die Durchführung gemeinsamer Kontrollen im deutsch-niederländischen Grenzbereich geplant.

Auch die Kreispolizeibehörde ist verstärkt in die Überwachung eingebunden. Frühzeitig und täglich aufs Neue von der Kreisverwaltung über die Regionen mit verstärktem Transportaufkommen informiert, überprüft die Polizei die Transporte im fließenden Verkehr.

Seit dem 01.02.2010 festgestellte und geahndete Verstöße:

17 Owi-Verfahren insgesamt

5 x illegale Zwischenlagerung

1 x fehlende Genehmigung

8 x unterlassenen Anzeige des Transportes beim Veterinäramt

3 x Verstoß gegen sonstige Auflagen der Genehmigung

Die im Kreis Heinsberg gemachten Erfahrungen sind so positiv, dass das Land NRW (ursprünglich) erwägte, die GPS-basierte Überwachung nach niederländischem Vorbild in Nordrhein-Westfalen flächendeckend einzuführen. Hierzu sind aber noch Einzelfragen, insbesondere in datenschutzrechtlicher Sicht, mit den niederländischen Partnern zu klären.

Über die weitere Vorgehensweise sind Gespräche mit der Landwirtschaftskammer NRW, dem LANUV und dem MUNLV geplant.

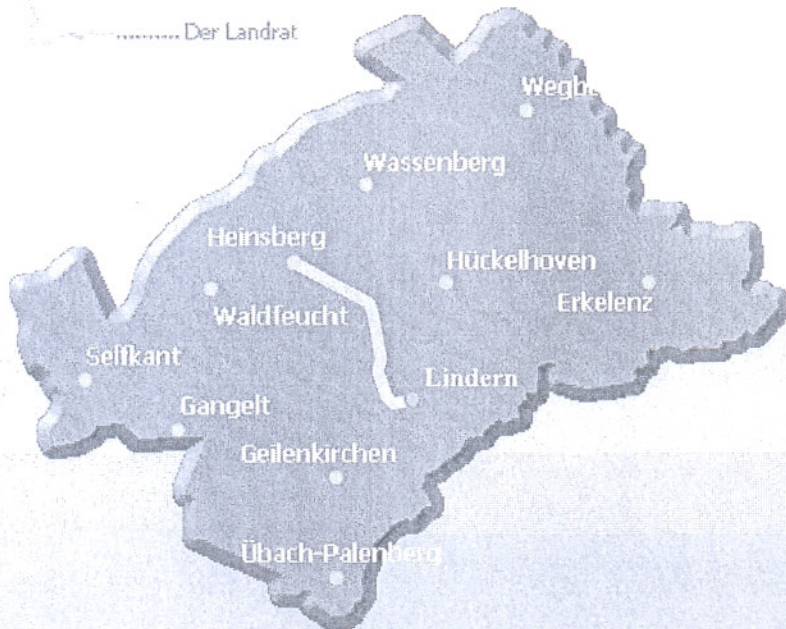
Niederschrift über die Sitzung des
Ausschusses für Umwelt und
Verkehr vom 26. April 2010

Öffentliche Sitzung

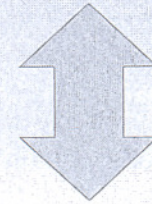
Tagesordnungspunkt 8:

Anfragen gemäß § 12 Geschäftsordnung

Anfragen gemäß § 12 Geschäftsordnung wurden nicht gestellt.



Kreisstadt Heinsberg
Heinsberg



Linder

**Reaktivierung und
Betrieb der Bahnstrecke
Heinsberg – Linder
für den SPNV**

Projektstand 04-2010

Rur_tal_bahn

Planung / Infrastruktur

rath

nr
Nahverkehr Rheinland

west
ENERGIE und VERKEHR

Vorstellung des Projektes – Historie

Rur_tal_bahn

- Am 16.05.1890 eröffnete die „Heinsberger Bahn“ – entlang der Wurm von Linder nach Heinsberg.
- Der letzte planmäßige Personenzug der Deutschen Bundesbahn fuhr am 26.09.1980 – später gab es im Abschnitt Heinsberg – Oberbruch nur noch vereinzelte Sonderfahrten, seit ca. 1985 fuhr dort kein Zug mehr.
- Auf dem Streckenabschnitt Linder – Oberbruch verkehren bis heute Güterzüge zur Bedienung des Industrieparks Oberbruch.
- Heinsberg ist bis heute eine der wenigen Kreisstädte in NRW und in der Bundesrepublik ohne Anbindung an den SPNV.

- Die Reaktivierung der Strecke ist in der Verkehrsplanung des Landes NRW als „indisponibel“ eingestuft (IGVP NRW 2006)
- Damit war zu ermitteln, unter welchen Bedingungen die Strecke reaktiviert und betrieben werden kann.



Bahnhof Linder – um 1900

Heinsberger Bahn – Historie

rath

Vorstellung des Projektes – Studien

- Konkrete Studien zur Reaktivierung der Strecke Linderen – Heinsberg wurden u. a. 1998, 2002 und 2006 auf Veranlassung bzw. unter Beteiligung des Aachener Verkehrsverbundes (AVV) durchgeführt.
 - Im Jahr 2002 fasst der Kreistag des Kreises Heinsberg einen Grundsatzbeschluss zur Förderung der Schieneninfrastruktur; dies ist die politische Weichenstellung für das Projekt.
 - Im Oktober 2007 wurde die Rurtalbahn GmbH vom Zweckverband Nahverkehr Rheinland beauftragt, auf Grundlage der vorliegenden Erkenntnisse die Reaktivierung zu projektieren.
 - Im Januar 2008 stellte die Rurtalbahn ein Konzept vor, nach dem die Strecke übernommen, reaktiviert und betrieben werden kann.
 - Nachfolgend wurden die für die Reaktivierung erforderlichen Maßnahmen und Beschlussfindungen eingeleitet – u. a.:
- **Bestellung der Verkehrsleistung**
 - **Beantragung / Bewilligung von Zuschüssen**
 - **Übernahme der Infrastruktur von der DB Netz AG durch die WEST**
 - **Verpachtung der Infrastruktur an die Rurtalbahn**
 - **Ausbau und Ertüchtigung der Infrastruktur für den SPNV**
 - **Schaffung neuer Infrastruktur im Bahnhof Linderen**



Bahnhof Heinsberg – um 1920

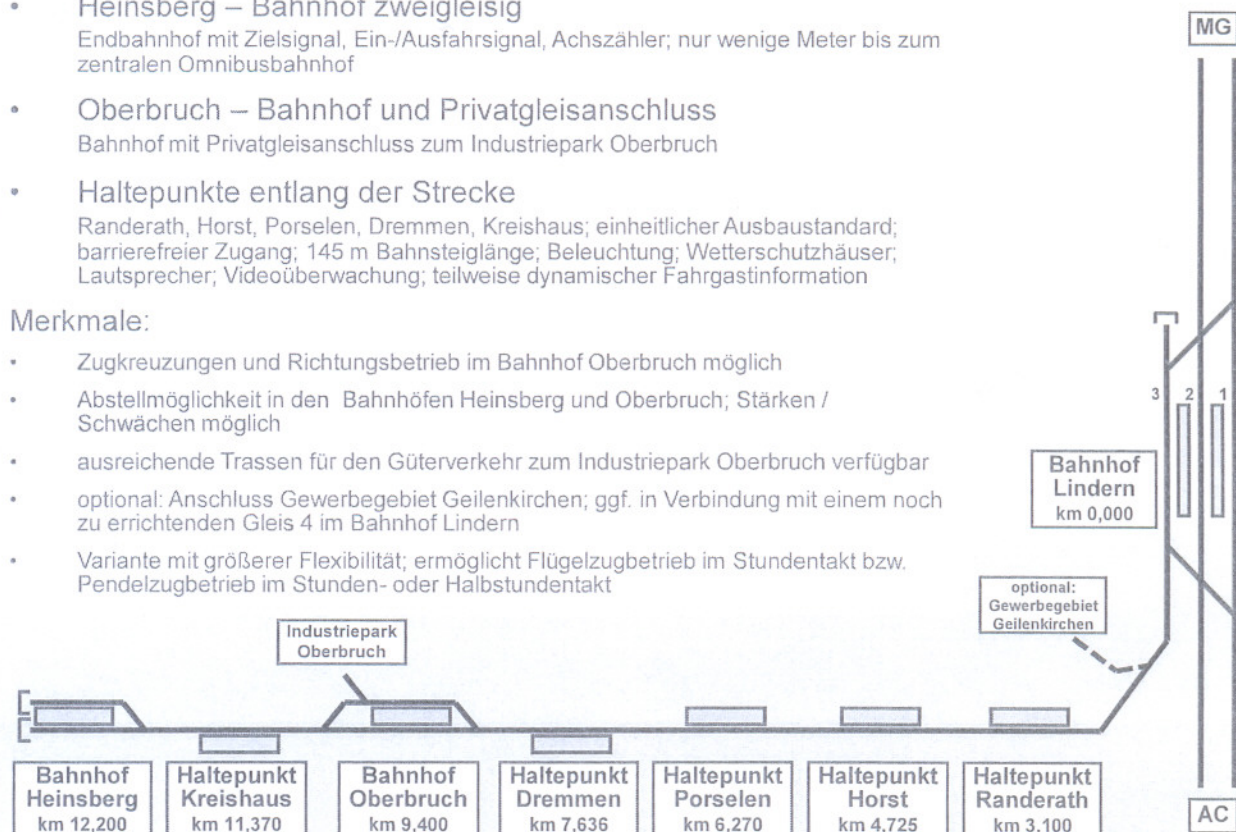
rath

Vorstellung des Projektes – Ausbau Infrastruktur

- Heinsberg – Bahnhof zweigleisig
Endbahnhof mit Zielsignal, Ein-/Ausfahrtsignal, Achszähler; nur wenige Meter bis zum zentralen Omnibusbahnhof
- Oberbruch – Bahnhof und Privatgleisanschluss
Bahnhof mit Privatgleisanschluss zum Industriepark Oberbruch
- Haltepunkte entlang der Strecke
Randerath, Horst, Porselen, Dremmen, Kreishaus; einheitlicher Ausbaustandard; barrierefreier Zugang; 145 m Bahnsteiglänge; Beleuchtung; Wetterschutzhäuser; Lautsprecher; Videoüberwachung; teilweise dynamischer Fahrgastinformation

Merkmale:

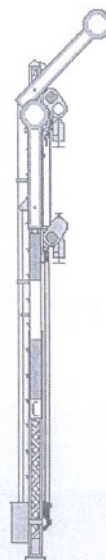
- Zugkreuzungen und Richtungsbetrieb im Bahnhof Oberbruch möglich
- Abstellmöglichkeit in den Bahnhöfen Heinsberg und Oberbruch; Stärken / Schwächen möglich
- ausreichende Trassen für den Güterverkehr zum Industriepark Oberbruch verfügbar
- optional: Anschluss Gewerbegebiet Geilenkirchen; ggf. in Verbindung mit einem noch zu errichtenden Gleis 4 im Bahnhof Linderen
- Variante mit größerer Flexibilität; ermöglicht Flügelzugbetrieb im Stundentakt bzw. Pendelzugbetrieb im Stunden- oder Halbstundentakt



rath

Vorstellung des Projektes – Rahmenbedingungen

- Machbarkeitsstudie mit Abschätzung des Kostenrahmens
- Schaffung der erforderlichen Rahmenbedingungen – Verträge (Auszug):
 - Verfahren nach § 11 AEG zur Abgabe / Stilllegung der Infrastruktur durch DB Netz
 - Kaufvertrag (DB Netz / WEST)
 - Pachtvertrag (WEST / Rurtalbahn)
 - Bestellgarantie (NVR / Rurtalbahn)
 - Antrag auf Zuwendung / Einplanungsmittelteilung (NVR / West)
 - Infrastruktur-Anschlussvertrag (Rurtalbahn / DB Netz)
 - Genehmigung zum Betrieb der Eisenbahn-Infrastruktur (Rurtalbahn / MBV NRW)
 - Einleitung von Planfeststellungs-/Plangenehmigungsverfahren nach Maßgabe der Planfeststellungsbehörde (Bezirksregierung Köln)
 - Kreuzungsverträge nach EbKrG für 17 Bahnübergänge (Rurtalbahn / WEST / Straßenbaulastträger); Auflassung bzw. Einziehung einzelner BÜs
 - Nutzungs-/Gestattungsverträge für kommunale Flächen (Rurtalbahn / WEST / Stadt und Kreis Heinsberg, Stadt Geilenkirchen)
 - Energie-Liefervertrag (Rurtalbahn / Bahnstromanbieter)



Reaktivierung

Lindern – Oberbruch – Heinsberg

Einzelgewerke

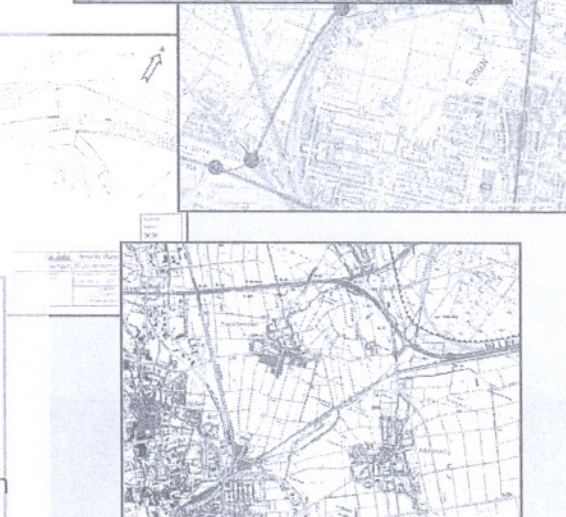
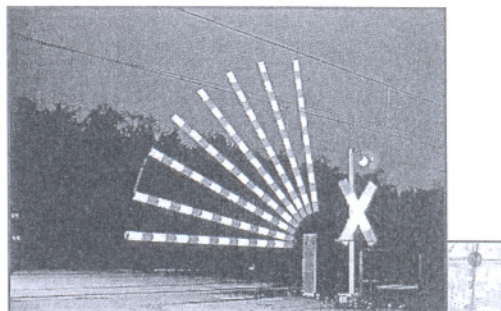
- 1) Planung; Erarbeiten von Entscheidungshilfen; Erstellung der Entwurfsplanung; Planfeststellung / Plangenehmigung; Erstellen eines Betriebskonzeptes (Pendelzug / Flügelzug)
- 2) Gleis- und Tiefbau (Oberbruch – Heinsberg)
- 3) Ingenieurbau (Erneuerung Wurmbrücke Randerath; Ertüchtigung Brücke kleine Wurm; Brücke Feldweg, div. Durchlässe)
- 4) Bahnsteigbau (7 Bahnsteige); Bestimmung der Rahmenparameter; Ermittlung der erforderlichen Flächen; Festlegung der Zuwegungen, Ausrüstung Bahnsteige
- 5) Errichtung der Leit- und Sicherungstechnik für den Signalisierten Zugleitbetrieb (ESTW-R)
- 6) Festlegung der Bahnübergangs-Technik zur technischen Sicherung von 17 Bahnübergängen
- 7) Informations- und Fernmeldetechnik; Fahrgastinformation
- 8) Elektrifizierung nach DB-Standard



Reaktivierung

Planung

- Studien / Voruntersuchungen
- Festlegung der technischen Betriebsparameter:
 - Streckengeschwindigkeit (80 km/h)
 - Betriebsverfahren (SZB)
 - Konfiguration Bahnsteige / Zuwegungen
- Antrag / Begleitung der Planfeststellung / Plangenehmigung
- Begleitung der Zuwendungsanträge
- Beauftragung der Fachplaner (z. B. Vermessung, Trassierung, Baugrund, Elektrifizierung)
- Ausschreibung der Einzelgewerke / Angebotsauswertung
- Koordinierung der Einzelgewerke
- Bauüberwachung
- die Planung umfasst alle Leistungsphasen nach HOAI



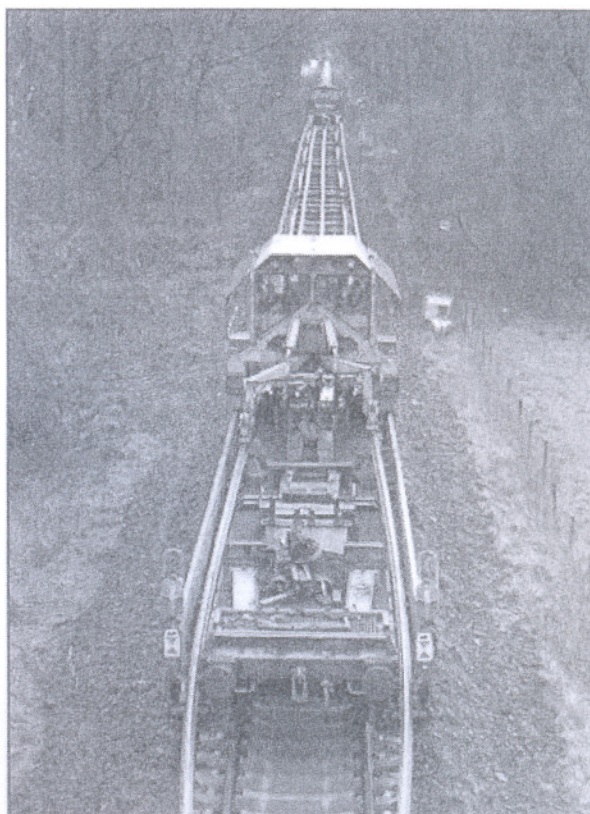
rath

Reaktivierung

Gleis- und Tiefbau

Linder – Oberbruch

- Der Gleisoberbau wurde im Rahmen des Oberbauprogramms der DB Netz AG in den Jahren 2002 und 2005 – 2007 komplett erneuert.
- es wurden neue Schienen Typ S 54 und neue Betonschwellen B 70 eingebaut.
- Der Gleisoberbau ist in diesem Bereich in einwandfreiem, betriebssicheren Zustand.
- die Bahnübergänge sind nichttechnisch gesichert bzw. die technischen Sicherungen sind außer Funktion; die Sicherungen aller Bahnübergänge sind zu erneuern.
- Für alle Bahnübergänge sind Kreuzungsverträge abzuschließen und Planfeststellungen durchzuführen; diese werden in sinnvollen, nach technischen und räumlichen Aspekten gebündelten Paketen ausgeführt



Bauzug in Oberbruch - 2007

rath

Reaktivierung**Gleis- und Tiefbau****Oberbruch – Heinsberg**

- Das Gleis ist stark von Bewuchs durchsetzt; der Oberbau ist komplett zu erneuern
- zwischenzeitlich wurde der Bewuchs entfernt; vorbereitende Arbeiten / Vermessungen können beginnen
- Die Oberbaustoffe sind durch neue Betonschwellen und schwere Schienen S 54 zu ersetzen
- zwischen Oberbruch und dem Bahnhofsanfang Heinsberg wird ausschließlich im Bestand gearbeitet; diese Arbeiten sind genehmigungsfrei



Folie 9



rath

Reaktivierung**Ingenieurbau****Brücken Feldweg / Wurm**

- Die Brücke (EÜ) über die Wurm hinter Randerath (km 3,898) ist hinsichtlich
 - Dauerhaftigkeit (Schadbild 3)
 - Standsicherheit (Schadbild 2)
 zu sanieren. Die derzeit eingerichtete Langsamfahrstelle ist damit zu beseitigen.
- Die Brücke (EÜ) über die kleine Wurm hinter Horst (km 5,095) ist hinsichtlich
 - Dauerhaftigkeit (Schadbild 3)
 zu sanieren.
- Die Brücke (EÜ) über den Feldweg vor Randerath (km 2,536) ist hinsichtlich
 - Dauerhaftigkeit (Schadbild 3)
 zu sanieren.
- Die Arbeiten werden im Bestand durchgeführt und sind genehmigungsfrei

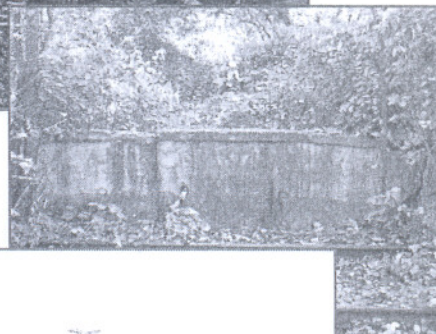


rath

Reaktivierung

Bahnhöfe und Haltepunkte

- Alle Bahnsteige sind zurückgebaut bzw. abgängig und vollständig zu erneuern.
- Die erforderlichen Flächen sind noch an alter Stelle bzw. in unmittelbarer Nähe verfügbar.
- Folgende Standards wurden für die neuen Bahnsteige festgelegt:
 - Länge 145 m (2 x ET 425)
 - Breite 2,75 m (Seitenbahnsteig) bzw. 5 – 7,6 m (Mittelbahnsteig)
 - Höhe der Bahnsteigkante; 760 mm zur Schienenoberkante (Standard in NRW)
 - barrierefreier Zugang über Rampen
- Die Ausstattung der Bahnsteige soll dem Standard des Aufgabenträgers entsprechen:
 - überdachte Wartehäuschen mit Sitzgelegenheiten und Infovittrinen; Abfallbehälter
 - Beleuchtung; Uhr; Lautsprecher; Notruf; Videoüberwachung
 - Fahrscheinautomat (Vertrieb nach Vorgabe NVR)
 - dynamisches Fahrgast-Informationssystem (optional)

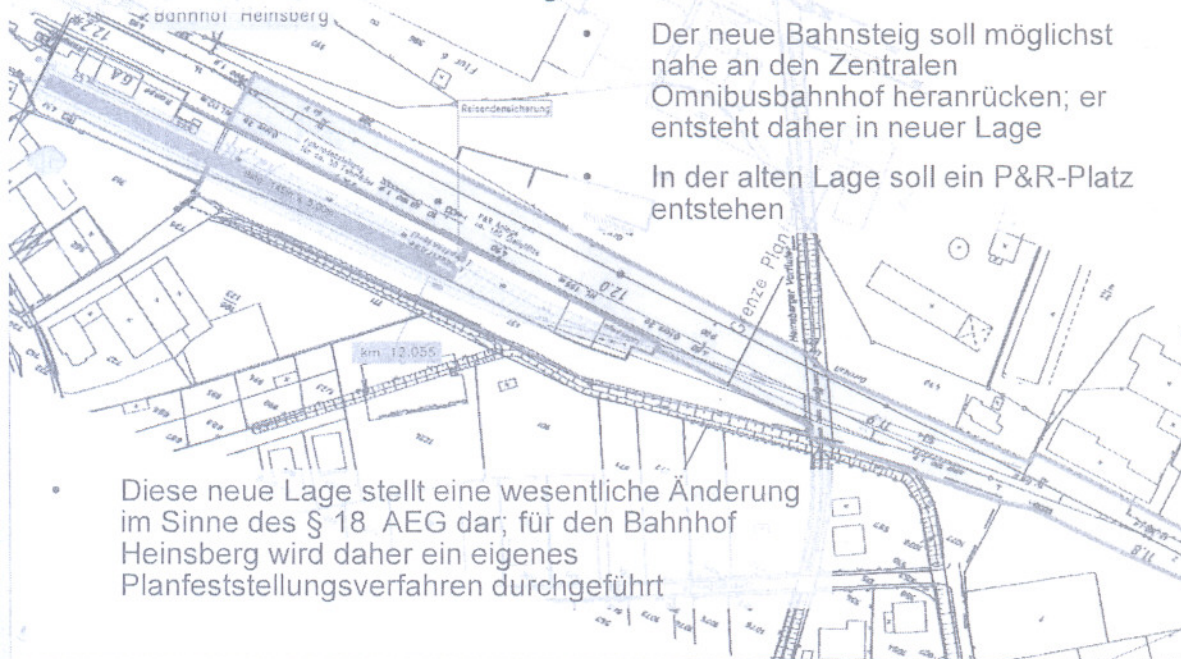


rath

Reaktivierung

Bahnhof Heinsberg

- Der neue Bahnhof Heinsberg wird auf dem Gelände des ehemaligen Bahnhofes Heinsberg errichtet.
- Das erforderliche Gelände befindet sich im Eigentum der Stadt Heinsberg und ist nach wie vor dem Bahnbetrieb gewidmet.



- Der neue Bahnsteig soll möglichst nahe an den Zentralen Omnibusbahnhof heranrücken; er entsteht daher in neuer Lage
- In der alten Lage soll ein P&R-Platz entstehen
- Diese neue Lage stellt eine wesentliche Änderung im Sinne des § 18 AEG dar; für den Bahnhof Heinsberg wird daher ein eigenes Planfeststellungsverfahren durchgeführt

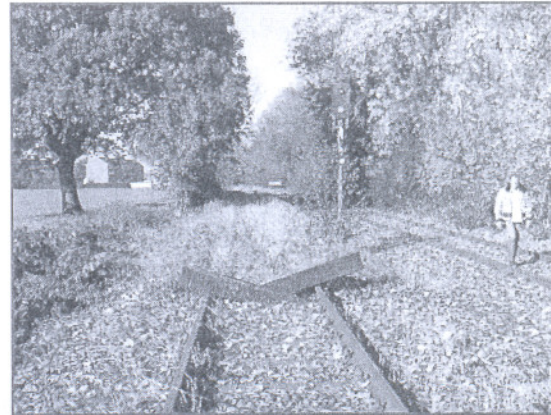
rath

Reaktivierung

Leit- und Sicherungstechnik

Bahnübergangssicherung

- Die Leit- und Sicherungstechnik ist nach aktuellen Anforderungen herzustellen; die Strecke soll im Signalisierten Zugleitbetrieb (SZB) betrieben werden.
- In den Bahnhöfen Heinsberg und Oberbruch werden Elektronische Stellwerke für Regionalbahnen errichtet
- Die LST muss zur direkten Durchbindung von Zügen und für den Betrieb der Beifahranlage im Bf. Lindern an das vorhandene ESTW Rheydt angepasst werden.
- Die Sicherungstechnik wird mit einer autarken Bedienzentrale ausgestattet; der Bedienplatz liegt beim Zugleiter in Düren, von wo über Standleitung und Datenfernübertragung mit der Strecke kommuniziert wird



Reaktivierung

Fahrgastinformation (optional)

Qualität und Service

- Fahrgastinformationssysteme liefern auf der Basis des Abgleiches von Soll-/Istzeiten Informationen zur Pünktlichkeit und – je nach gewünschtem Ausbau – zu den erreichbaren Anschlüssen.
- Als Schnittstellenstandard im Verkehrsraum AVV / NVR etabliert sich VDV 453 / 454
- Jedes auf der Heinsberger Bahn installierte System muss darüber hinaus folgende Anforderungen erfüllen:
 - modularer Aufbau
 - Zukunftssicherheit / Erweiterbarkeit
 - Wartungsfreundlichkeit
 - hoher Informationsgehalt / Uhr / Lautsprecher / Notruf
 - Automatikbetrieb und Möglichkeit zur Handeingabe
 - Vandalismusresistenz

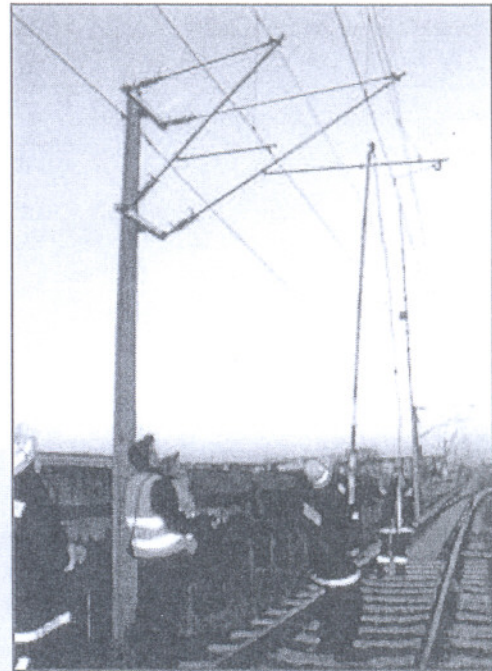


Reaktivierung

Elektrifizierung

direkte Durchbindung AC – HS mit elektrischen Triebwagen

- Der Energiekostenanteil im SPNV-Fahrbetrieb liegt heute bei dieselbetriebenen Fahrzeugen bei ca. 15%; die Energiekostenentwicklung wird diesen Anteil zukünftig deutlich erhöhen.
- Die Steigerungen werden im liberalisierten Strommarkt geringer sein als bei Treibstoffen.
- Die Elektrifizierung der Heinsberger Bahn gestattet die direkte Durchbindung einer elektrifizierten Regionalbahn von Aachen nach Heinsberg als Flügelzug.
- Die Elektrifizierung bedarf keiner besonderen Voraussetzungen im Oberbau
- Die Elektrifizierung benötigt keine Zwischeneinspeisung; der Bahnstrom wird von einem Stromanbieter geliefert und mit einer separaten Schalteinheit über ZES (Zentrale Energiesteuerung) von DB Energie gesteuert.



FOLIE 15

 rath

Betrieb

Flügelzug RB 33

Merkmale:

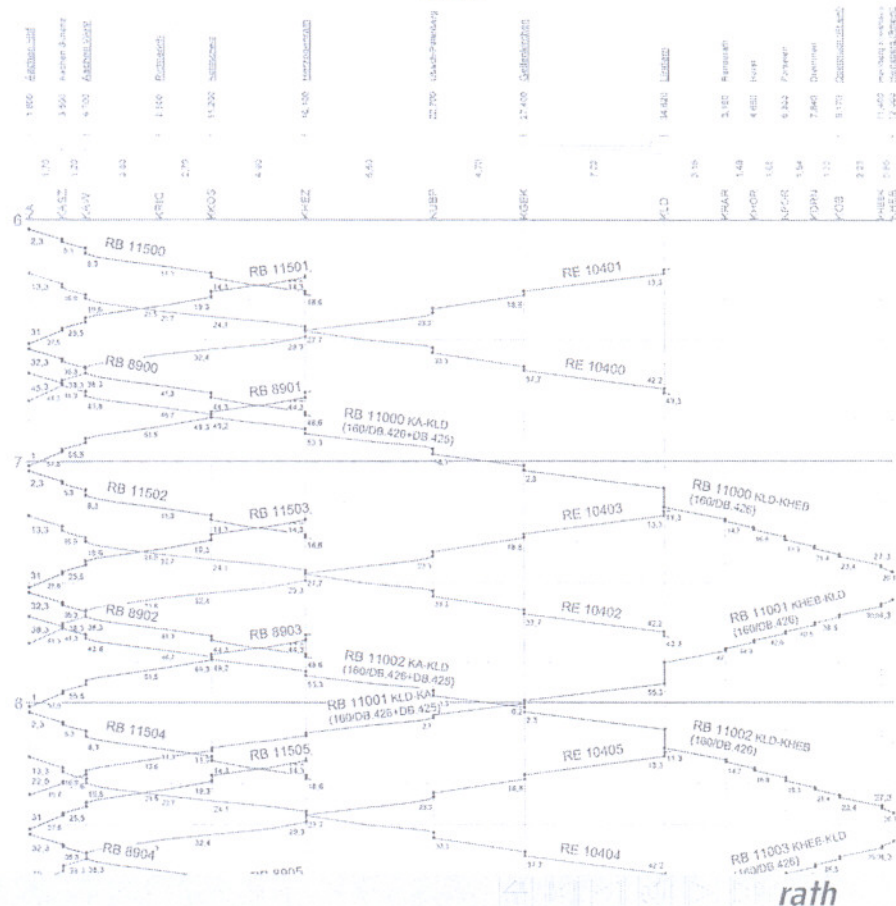
- RB 33 ab Aachen Hbf Min 38 an Lindern Min 07
- Zugteil wird in Lindern Gleis 3 abgekuppelt und fährt ab Min 12 als Flügelzug nach Heinsberg an Min 28
- Flügelzug ab Heinsberg Min 34 an Lindern Min 50
- RB 33 ab M'Gladbach kuppelt in Lindern Gleis 3 mit dem Flügelzug und fährt ab Min 55 nach Aachen Hbf an Min 22 fort
- benötigt werden zwei Zug-Garnituren nebst Personal

Fahrzeiten:

HS – Lin	=	16 min
Lin – HS	=	16 min
HS – AC	=	51 min
AC – HS	=	50 min
HS – MG	=	46 min
MG – HS	=	66 min

Aachen Hbf - Heinsberg (Rhein)

44,820 km

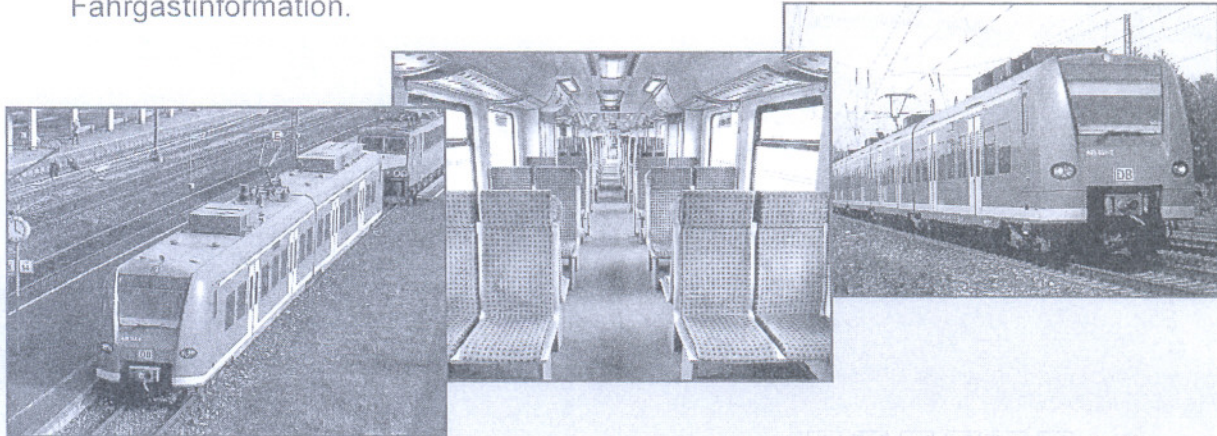

Rur**tal**bahn

 rath

Betrieb

Fahrzeuge

- Es werden Fahrzeuge der Baureihen ET 425 / 426 eingesetzt. Es handelt sich dabei um leichte elektrische Gliederzug-Triebwagen.
- Die ET 425 sind 70 m lang. Sollte in einem entsprechenden Betriebskonzept oder im Störfall eine Doppeltraktion die Strecke Lindern – Heinsberg befahren müssen, wird dies durch die Bahnsteiglänge von 145 m ermöglicht (2 x 70 m + 5 m Bremsreserve)
- Die Fahrzeuge verfügen über eine automatische Scharfenberg-Kupplung.
- Die Fahrzeuge sind durchgängig begehbare und einsehbar und verfügen über Toiletten, Klimaanlage und eine fahrzeugbezogene Fahrgastinformation.



rath

Reaktivierung

Ausblick

- | Strecke Lindern - Heinsberg | | |
|---|--|-----------------|
| Planungsbeginn | | bereits erfolgt |
| Eigentumsübergang DB Netz / WEST | | 06-2010 |
| Pacht und Betriebsübergang DB Netz / WEST / RTB | | 06-2010 |
| Vergabe des Generalauftrages externe Planung | | 07-2010 |
| Einleitung der Verfahren zur Planfeststellung | | ab 10-2010 |
| <ul style="list-style-type: none"> - Bahnübergänge - Bahnhof Heinsberg - Bahnsteige an Bahnhöfen und Haltepunkten - Technische Sicherung von 17 Bahnübergängen; vstl. 4 – 6 Pakete - Elektrifizierung | | |
| <ul style="list-style-type: none"> • Ertüchtigung Oberbau Oberbruch – Heinsberg • Errichtung Bahnhöfe und Haltepunkte • Technische Sicherung der Bahnübergänge • Errichtung der Leit- und Sicherungstechnik • Elektrifizierung | | |

Inbetriebnahme: 16.12.2012

rath



**Starkes Team
für große Ziele.**

Hand drauf!

- ✓ Nicht beim Kunden
- ✓ Stark bei Wartung
- ✓ Gehten für sichere Jobs
- ✓ Zukunfts-Mitarbeiter

Unsere Vision: Die beste Bahn im Land und Spitze im DB Konzern

DB Regio NRW Elektrotriebwagen BR 425 und 426

DB Regio NRW GmbH

P.R.-NW-M21(2)

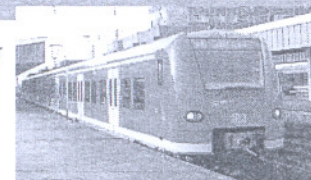
Aachen, 26.04.2010

Elektrischer Triebzug ET 425

Technische Daten

Höchstgeschwindigkeit:	160 km/h (LZB)
Nennleistung:	2.350 kW
Gesamtgewicht:	137 t
Länge über Puffer:	67,5 m
Sitz- / Stehplätze:	206 / 228

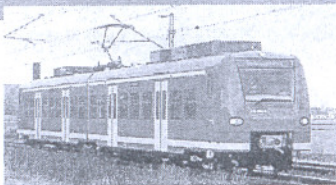
Hersteller: ADtranz / Bombardier
Siemens



- Einsatz der Fahrzeuge auf der RB 33 Linie
- Regelangebot besteht aus zwei gekoppelten Einheiten (412 Sitzplätze in der 1. und 2.Klasse)
- starkes Beschleunigungsvermögen
- vierteilig, klimatisiert, Einstieg höhengleich mit neuen Bahnsteigen
- barrierefreie Toiletten und Mehrzweckräume an beiden Zugenden
- modernes Informationssystem mit Zugziel- und Haltstellenanzeigen
- sparsamer Energieverbrauch dank sicherer Leichtbauweise
- Energierückgewinnung beim Bremsen und Nutzung der Abwärme zum Beheizen der Fahrgasträume

**Elektrischer Triebzug
ET 426**

Hersteller: ADtranz / Bombardier
Siemens



Technische Daten

Höchstgeschwindigkeit:	160 km/h (LZB)
Nennleistung:	1.175 kW
Gesamtgewicht:	75,3 t
Länge über Puffer:	36,5 m
Sitz- / Stehplätze:	100 / 112



- Der zweiteilige klimatisierte Triebzug der BR 426 ist für den RE und RB Einsatz auf elektrifizierten Strecken vorgesehen.
- Er ist der „kleine Bruder“ des ET 425. Zusammen mit der BR 425 ist durch schnelles Stärken und Schwächen eines Zuges mit weiteren Einheiten ein nachfragegerechtes und kostengünstiges Angebot realisierbar.
- Durch Leichtbau, Energierückgewinnung beim Bremsen und Nutzung der Abwärme zum Beheizen der Fahrgasträume ist der Triebzug sparsam im Verbrauch.

Fahrgastraum ET 425



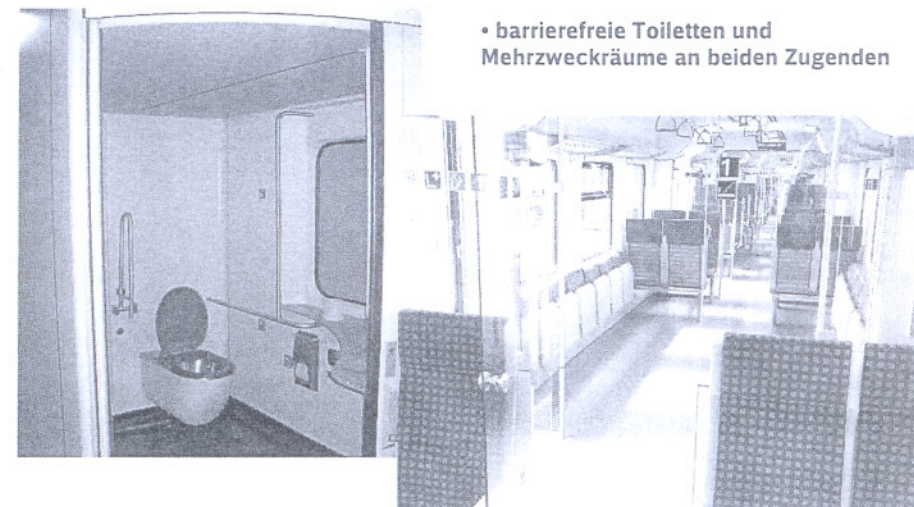
Zugzielanzeige ET 425



Modernes Informations-
System mit Zugziel- und
Haltestellenanzeige

RB33 Aachen Hbf

Fahrzeugtoilette + Mehrzweckraum ET 425



• barrierefreie Toiletten und
Mehrzweckräume an beiden Zugenden

Einstiegshilfe ET 425



Beidseitige
Einstiegshilfe für
Rollstühle an
beiden Zugenden

RB 33 Aachen – Heinsberg mit ET 425/426



Anschluss RB 33 in Aachen Hbf
mit RB 20 euregiobahn und
RE 29 Euregio-AIXpress

**Kreistagsfraktion
Valkenburger Str. 45
52525 Heinsberg**

Tel.: 02452/131730

Fax: 02452/131735

e-mail: Gruene-Fraktion@Kreis-Heinsberg.de

internet: www.Gruene-KV-Heinsberg.de

2010-03-19

An den
Vorsitzenden des
Ausschusses für Umwelt und Verkehr
Herrn Dr. Gerd Hachen
Neumühle 27
41812 Erkelenz

Fraktionen im Kreistag z. K.

Antrag nach § 5 GeschO zur Beratung im nächsten Verkehrsausschuss und Kreistag
Einführung eines Sozialtickets

Sehr geehrter Herr Dr. Hachen,

bei der nächsten Umwelt- und Verkehrsausschusssitzung bitten wir um Beratung und einer
Beschlussempfehlung für den Kreistag zur Einführung eines Sozialtickets für den Kreis
Heinsberg.

Der Kreistag möge beschließen:

Der AVV wird beauftragt für den Kreis Heinsberg das Sozialticket zum Preis von 20 Euro
monatlich gültig ab 9.00 Uhr auf der Basis des Kreises Düren und des VRR-Modells, so wie
es ab Oktober 2010 gelten soll, einzuführen.

Dazu wird die West GmbH & Co. KG beauftragt, mit dem AVV (Aachener Verkehrsverbund)
entsprechende Gespräche zu führen mit dem Ziel, dem Kreistag ein beschlussfähiges
Konzept zur Umsetzung des Mobil- bzw. Sozialtickets im Kreis Heinsberg vorzulegen. Das
Mobilticket kann erwerben, wer soziale Transferleistungen nach dem Sozialgesetzbuch und
dem Asylbewerberleistungsgesetz erhält.

Falls die Bundesregierung eine Erhöhung der Regelsätze beschließt, die den Bezug eines
normalen Tickets ermöglicht oder falls ein den Regelansätzen angemessenes günstiges
Tarifangebot im AVV geschaffen wird, kann auf das Sozialticket wieder verzichtet werden.

Mit freundlichen Grüßen

Ulrich Horst
Mitglied im Umwelt- und
Verkehrsausschuss

S. Tillmanns
Sofia Tillmanns
Fraktionsgeschäftsführerin/
Kreistagsabgeordnete

Bürozeiten:
Mi. 9.00 – 14.00 Uhr
Fr. 9.00 – 13.00 Uhr

Bankverbindung:
Raiffeisenbank eG Heinsberg
BLZ 370 694 12
Konto Nr. 3301043014

Kreistagsfraktion
Valkenburger Str. 45
52525 Heinsberg

Tel.: 02452/131730

Fax: 02452/131735

e-mail: Grüne-Fraktion@Kreis-Heinsberg.de
Internet: www.Grüne-KV-Heinsberg.de

An den
Vorsitzenden des Ausschusses
für Umwelt und Verkehr
Herrn Dr. Gerd Hachen
Neumühle 27
41812 Erkelenz

2010-02-12

Fraktionen im Kreistag z. K.

Antrag nach § 5 GeschO zur Beratung in der nächsten Sitzung
Einrichtung eines „Fahrrad-Express“

Sehr geehrter Herr Dr. Hachen,

der Kreis Heinsberg verfügt über viele Sehenswürdigkeiten und attraktive Freizeitangebote, die von Tagestouristen mit dem Fahrrad erreicht werden können. Leider liegen die Orte teilweise sehr weit auseinander oder sind von den Bahnhöfen im Kreis aus nur schlecht zu erreichen oder gar nicht an das Radwegenetz angeschlossen. Hier könnte ein Freizeitbus in Form eines „Fahrrad-Express“ Abhilfe schaffen. Ein Fahrradanhänger für einen Linienbus kann diese Funktion übernehmen. Die Linienführung kann an Wochenenden, in den Sommerferien und an Feiertagen so gewählt werden, dass wichtige Knotenpunkte wie Bahnhöfe, Fahrradwege oder Punkte für Freizeitaktivitäten im 2-Stunden-Takt in der Zeit von 9.00 – 20.00 Uhr angefahren werden. So erhalten Fahrradfahrer die Möglichkeit, neue Regionen im Kreisgebiet oder sogar grenzüberschreitend zu erkunden, ohne sich dabei streckenmäßig „verausgaben“ zu müssen.

Im Kreis Borken wird seit längerem ein Freizeitbus mit Fahrradanhänger als „Fietsenbus“ mit großem Erfolg eingesetzt.

Bürozeiten:
Mi. 9.00 – 14.00 Uhr
Fr. 9.00 – 13.00 Uhr

Bankverbindung:
Raiffeisenbank eG Heinsberg
BLZ 370 694 12
Konto Nr. 3301043014

Wir beantragen daher:

Die Verwaltung prüft die Einrichtung einer „Fahrrad-Buslinie“ in Form eines Fahrradanhängers und die Ausarbeitung einer entsprechenden Freizeitbuslinie an Wochenenden, den Sommerferien und an Feiertagen. Dabei sollen möglichst viele touristische Sehenswürdigkeiten und Freizeitangebote erschlossen und angefahren werden. Als Einstieg wird dem Ausschuss für Umwelt und Verkehr das Projekt „Fietsenbus“ aus dem Kreis Borken kurz vorgestellt.

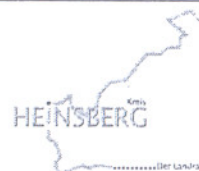
Mit freundlichen Grüßen

gez. Ulrich Horst
Mitglied im Umwelt- und
Verkehrsausschuss

Sofia Tillmanns

Sofia Tillmanns
Fraktionsgeschäftsführerin/
Kreistagsabgeordnete

Ausschuss für
Umwelt und Verkehr
26. April 2010



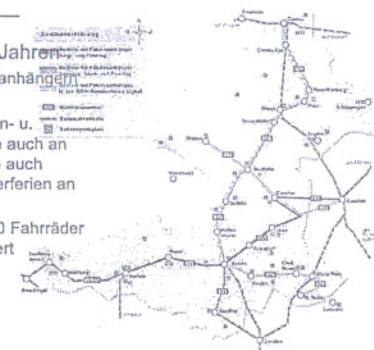
Fietsenbus im Kreis Borken und mehr ... !

Kreis Borken – Projekt Fietsenbus



Mittlerweile nach 5 Jahren

- 6 Linien mit Fahrradanhängern im Betrieb
- teilweise nur an Sonn- u. Feiertagen, teilweise auch an Samstagen – 1 Linie auch während der Sommerferien an Werktagen
- in 2009 wurden 6300 Fahrräder kostenlos transportiert



26.04.2010 Antrag der Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zum "Fahrrad-Express"

3

Kreis Borken – Projekt Fietsenbus



Kreis Borken:

- Fläche 1419 km²
- 370.000 Einwohner
- 261 Ew/km² Bevölkerungsdichte

Projekt Fietsenbus:

- seit 2005 mit einer Linie R76 Borken – Ahaus - Gronau
- Slogan „Mit Bus u. Fietse den Kreis Borken erkunden“
- vom 1. Mai bis 3. Oktober kostenloser Fahrradtransport
- an Samstagen, Sonn- und Feiertagen im 2-Stunden-Takt
- bis zu 20 Fahrräder auf einem Hänger
- Hängerkauf und Nachrüstung der Busse notwendig

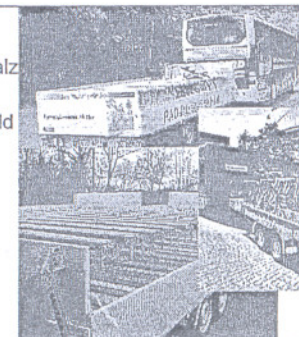
26.04.2010 Antrag der Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zum "Fahrrad-Express"

2

Fahrradbusse anderen Orts ...



- Insel Rügen – RAD-fatz
- Regionradler in Rheinland-Pfalz
- Stadt Murrhardt – Limesbus
- Radlbus im Bayerischen Wald
- Hochrhönbus
- Region Vogelsberg – Vulkanexpress
- Odenwald – NaTourBus
- Westerwald – „Blaue Linie“
- Fahrradbus Eifel – Aachen - Vogelsang



26.04.2010 Antrag der Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zum "Fahrrad-Express"

4

Fahrradbus im Kreis Heinsberg



Aussteigen & Aufsteigen:

Kreis Heinsberg:

- Fläche 628 km²
- 256.000 Einwohner
- 407 Ew/km²
Bevölkerungsdichte

Fahrradbus der KWH:

- von 1987 bis 1996 (Mai – Oktober)
- zeitweise auf 3 Linien aktiv (05/08/35)
- anfangs nur Sa/So und an Feiertagen, später teilweise auch in den Ferien
- Einstellung wegen Nachfragerückgang und Kosten



26.04.2010 Antrag der Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zum "Fahrrad-Express" 5

Zum Schluß – Wenn: So nicht....





Vielen Dank
für
Ihre Aufmerksamkeit

Fahrradbus im Kreis Heinsberg



ÖPNV an Sonn- und Feiertagen:

- SB1 Geilenkirchen – Heinsberg – Erkelenz
- 401 Erkelenz – Hückelhoven – Heinsberg
- 430 Übach-Palenberg – Boscheln – Herzogenrath
- 431 Geilenkirchen- Übach-Palenberg – Baesweiler
- MultiBus
- RE4, RB33 und RB39 (Dahlheim – Wegberg – MG)
- ab 12/2012 RB33 Aachen – Lindern – Heinsberg

26.04.2010 Antrag der Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN zum "Fahrrad-Express" 6

Ausschuss für
Umwelt und Verkehr
26. April 2010



Radwegekonzept für die Kreisstraßen im Kreis Heinsberg

Vorbemerkungen



- c) Als Vorgaben für das Radwegekonzept wurden herangezogen:
- Der Maßnahmenkatalog des Radwegeprogramms 1991
 - Vorhandene Radwege im klassifizierten Straßennetz
 - Das touristische Radwegenetz des Kreises Heinsberg
 - Das aktuelle Verkehrsentwicklungskonzept des Kreises Heinsberg
- d) Die Radwegekonzeption ist Basis der politischen und finanziellen Entscheidungen [Fördermittel !] für jede konkrete Radwegebaumaßnahme an Kreisstraßen

26.04.2010

Radwegekonzept für die Kreisstraßen im Kreis Heinsberg

3

Vorbemerkungen



- a) Die Radwegekonzeption für die Kreisstraßen ist ein dynamischer Prozess, der sich nach dem Optimierungsbedarf für das klassifizierte Straßennetz richtet
- b) Die Radwegekonzeption für die Kreisstraßen ist am Bedarf (Verkehrsaufkommen) und sicherheitstechnischen Aspekten orientiert und baut auf der Verkehrsentwicklungsplanung des Kreises, unter Berücksichtigung des touristischen Radwegenetzes, auf

26.04.2010

Radwegekonzept für die Kreisstraßen im Kreis Heinsberg

2

Weiterentwicklung der Radwegekonzeption des Kreises Heinsberg



1. Radwegekonzept
Stand: November 1991
2. Änderungsbedarf
 - Berücksichtigung des touristischen Radwegenetzes
 - Anpassungen im Kreisstraßennetz
3. Aktualisiertes Radwegekonzept
 - Vorstellung des Entwurfs (Bearbeitungsstand: Juni 2009)
am 23. Juni 2009 im Ausschuss für Umwelt und Verkehr
 - Beteiligung der kreisangehörigen Städte und Gemeinden
 - Vorstellung des überarbeiteten Entwurfs (Bearbeitungsstand: April 2010)
am 26. April 2010 im Ausschuss für Umwelt und Verkehr

26.04.2010

Radwegekonzept für die Kreisstraßen im Kreis Heinsberg

4

1. Radwegekonzept 1991



Grundsatzbeschuß aus 1981

„Die Kreisverwaltung wird beauftragt:

- Bei Planung und Bau von Kreisstraßen künftig in jedem Fall die Anlage eines Radfahrweges vorzusehen;
- Auf der Grundlage einer Bestandsaufnahme für die vorhandenen Kreisstraßen baldmöglichst einen Prioritätenkatalog nachträglich auszubauender Radwege vorzulegen;
- Die Baulastträger für die Bundes- und Landesstraßen im Kreisgebiet zu veranlassen, Planungen sowie eine Bestandsaufnahme und einen Prioritätenkatalog für die Radfahrwege analog zu Buchstabe a) und b) für ihren Verantwortungsbereich vorzulegen.

Diese Auflagen beziehen sich grundsätzlich auf den Straßenverlauf außerhalb geschlossener Ortslagen.“

26.04.2010

Radwegekonzept für die Kreisstraßen im Kreis Heinsberg

5

Weiterentwicklung der Radwegekonzeption des Kreises Heinsberg



Übersicht über die Entwicklung des Radwegebestands an Kreisstraßen

1981	Kreisstraßennetz	ca. 161 km	
	Länge der straßenbegleitenden Radwege	ca. 32 km	rd. 20%
1991	Kreisstraßennetz	ca. 169 km	
	Länge der straßenbegleitenden Radwege	ca. 48 km	rd. 28%
2009	Kreisstraßennetz	ca. 179 km	
	Länge der straßenbegleitenden Radwege	ca. 74 km	rd. 41%
2010	Kreisstraßennetz	ca. 182 km	
	Länge der straßenbegleitenden Radwege	ca. 80 km	rd. 44%

26.04.2010

Radwegekonzept für die Kreisstraßen im Kreis Heinsberg

7

1. Radwegekonzept 1991



Zielrichtung

- „Die Unfallgefahr für Radfahrer als Teilnehmer am Straßenverkehr zu mindern und
- Die Attraktivität des Kreisgebietes für Radfahrer auf diese Weise zu heben.“

26.04.2010

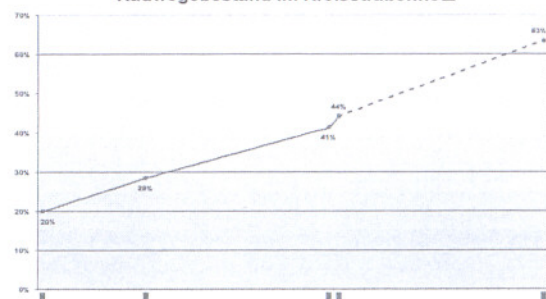
Radwegekonzept für die Kreisstraßen im Kreis Heinsberg

6

Weiterentwicklung der Radwegekonzeption des Kreises Heinsberg



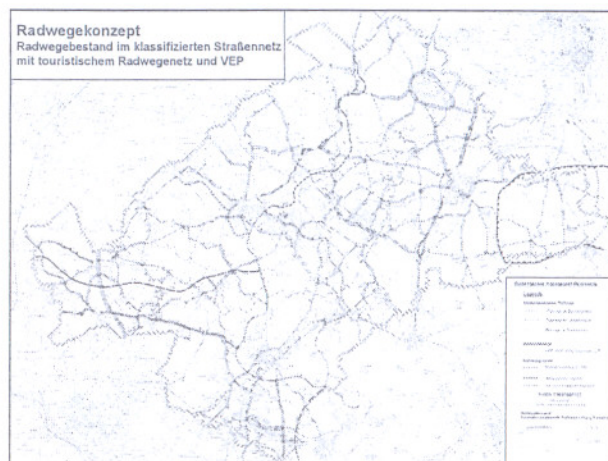
Radwegebestand im Kreisstraßennetz



26.04.2010

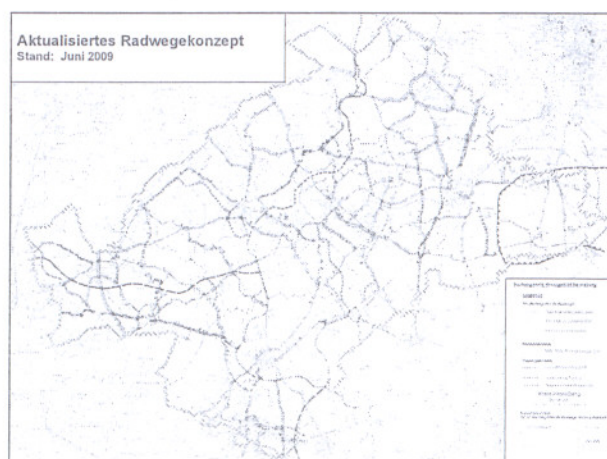
Radwegekonzept für die Kreisstraßen im Kreis Heinsberg

8



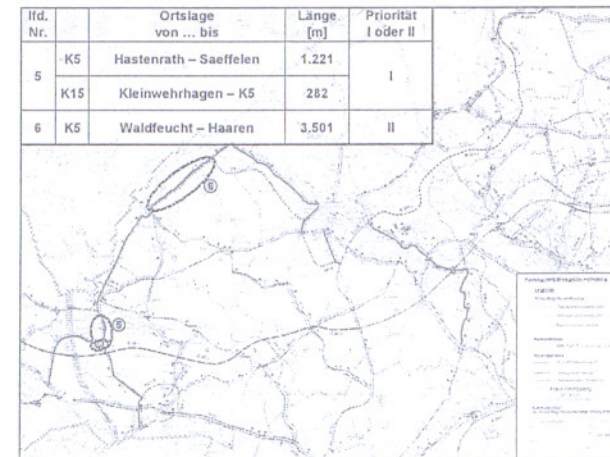
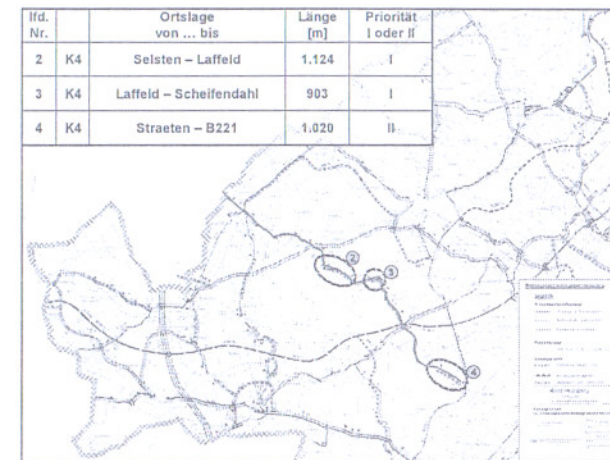
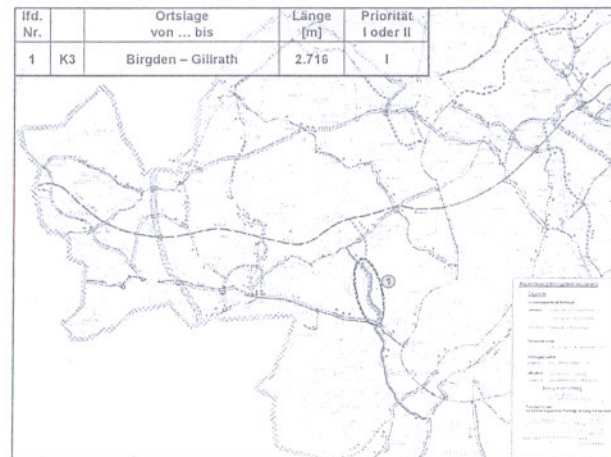
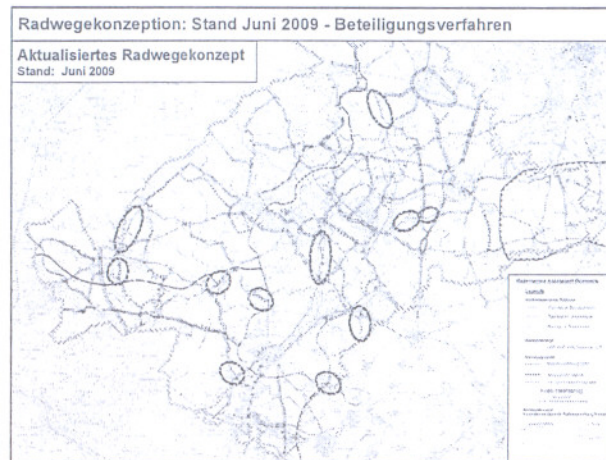
Radwegekonzeption: Stand Juni 2009 - Beteiligungsverfahren

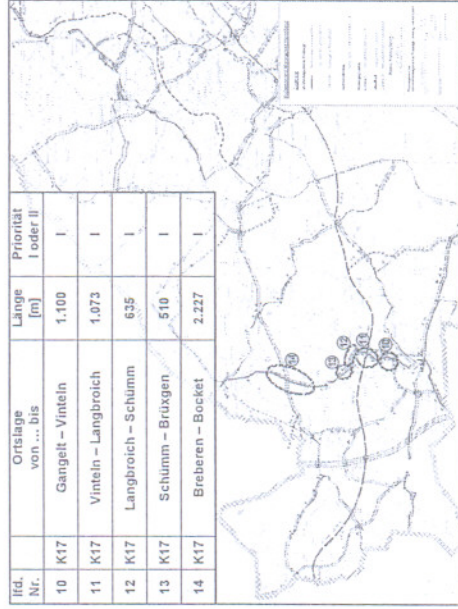
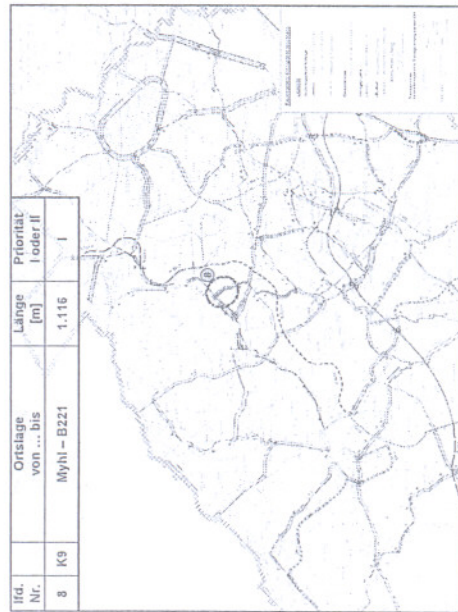
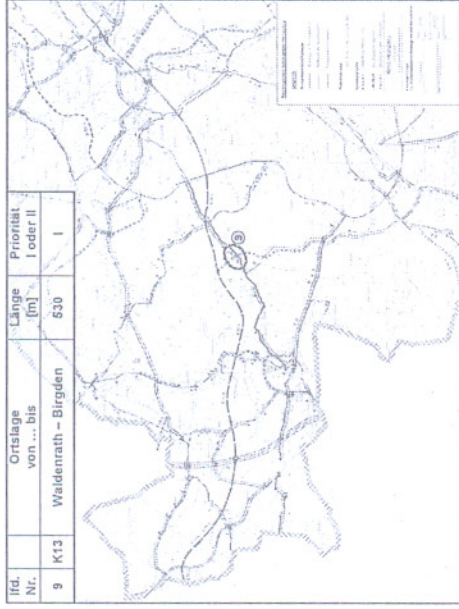
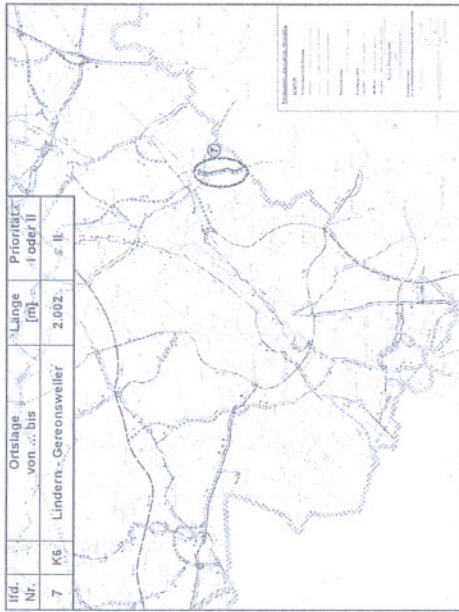
lfd. Nr.	Ortslage von ... bis	Länge [m]	Priorität I oder II
1	K3 Birgden – Gillrath	2.716	I
2	K4 Selsten – Laffeld	1.124	I
3	K4 Laffeld – Scheifendahl	903	I
4	K4 Straeten – B221	1.114	II
5	K5 Hastenrath – Saefelen	1.221	I
6	K5 Waldfeucht – Haaren	3.501	II
7	K9 Myhl – B221	1.115	I
8	Gangelt – Vinteln	1.100	I
9	Vinteln – Langbroich	1.073	I
10	K15 Kleinwehrhagen – K5	282	II

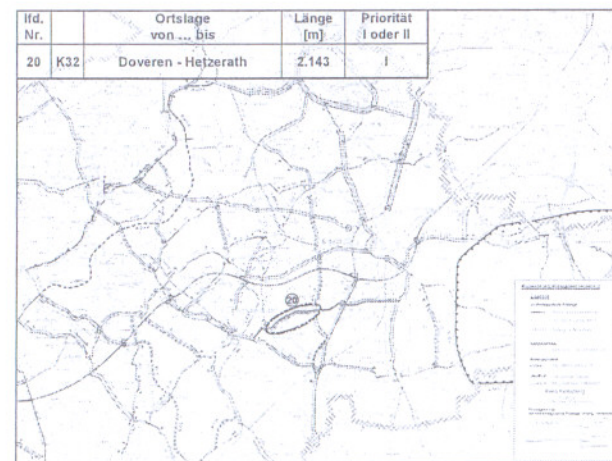
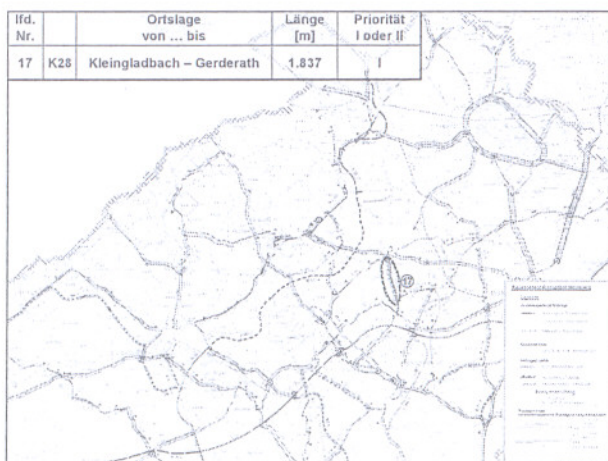
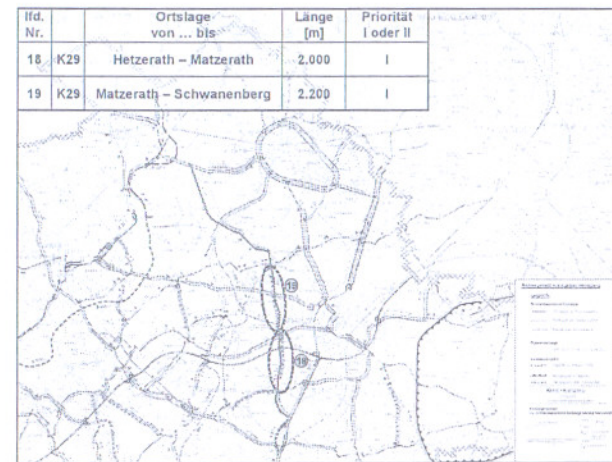
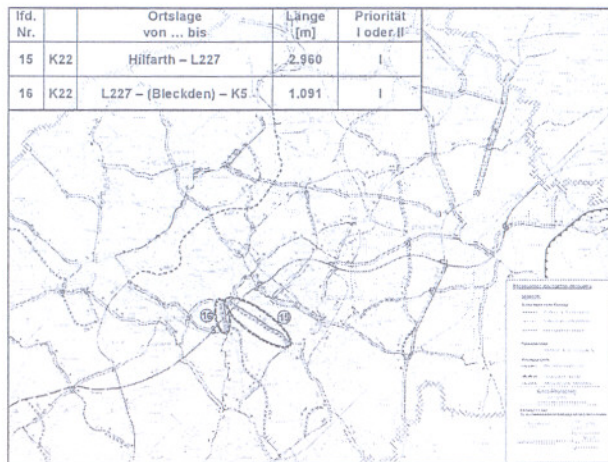


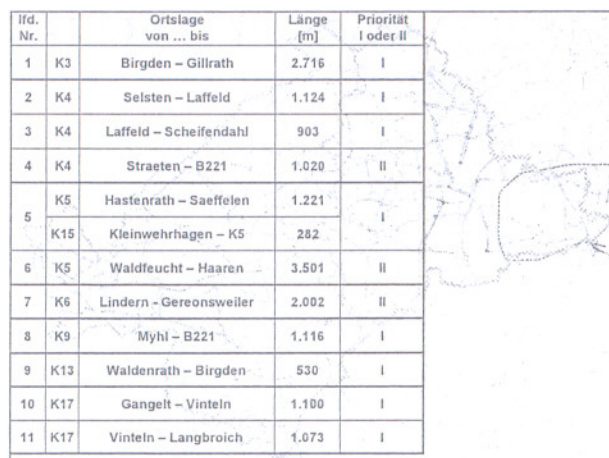
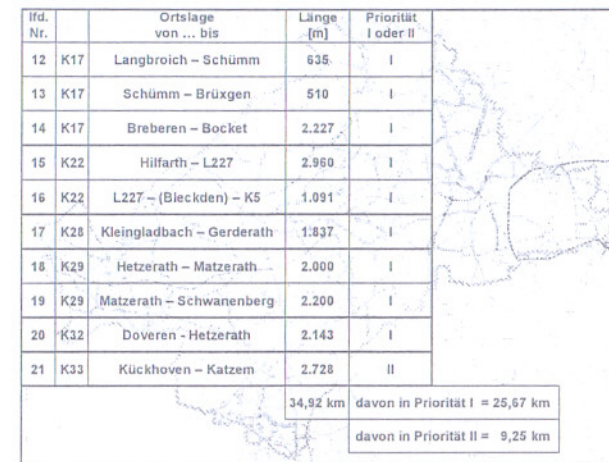
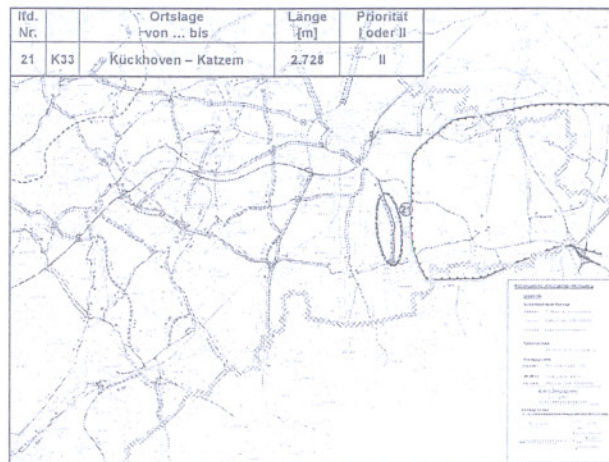
Radwegekonzeption: Stand Juni 2009 - Beteiligungsverfahren

lfd. Nr.	Ortslage von ... bis	Länge [m]	Priorität I oder II
11	K17 K17 – Schümm	635	I
12	K17 Schümm – Brüggen	510	I
13	K17 Breberen – Bocket	2.227	I
14	K22 Hilfarth – L227	2.960	I
15	K22 L227 – (Bleckden) – K5	1.091	I
16	K24 B56 – Immendorf	530	II
17	K28 Kleingladbach – Gerderath	1.837	I
18	K29 Hetzerath – Matzerath	2.960	I
19	K29 Matzerath – Schwanenberg	1.091	I
20	K33 Kückhoven – Katzem	2.728	II
		29,34 km	









Kreistagsfraktion
Valkenburger Str. 45
52525 Heinsberg

e-mail: Gruene-Fraktion@Kreis-Heinsberg.de
internet: www.Gruene-KV-Heinsberg.de

22. Jan. 2010

An den
Vorsitzenden des Ausschusses
für Umwelt und Verkehr
Herrn Dr. Gerd Hachen
Neumühle 27
41812 Erkelenz

Fraktionen im Kreistag
Heinsberg z. K.

Grün

Antrag nach § 5 GeschO zur Beratung in der nächsten Sitzung am 8. Febr. 2010
Radwege rund um die Selfkantbahn

Sehr geehrter Herr Dr. Hachen,

die Selfkantbahn gehört zweifellos zu den touristischen Highlights im Kreis Heinsberg. Es könnte ein Erlebnis für Tagestouristen sein, abwechselnd mit Rad und Bahn den westlichen Kreis Heinsberg zu erleben. Der Verein Historischer Schienenfahrzeuge hat bereits konkrete Planungen für eine Radstation in Gillrath. Im Augenblick ist es aber nur mit Schwierigkeiten und Gefahren möglich, mit dem Fahrrad vom Bahnhof Geilenkirchen nach Gillrath zu kommen. Ähnliches gilt für die Strecke von Schierwaldenrath bis Gangelt.

Deshalb beantragen wir:

1. Die Verwaltung des Kreises Heinsberg wird beauftragt zu prüfen, ob ein Radweg auf der alten Trasse der Selfkantbahn oder gleich daneben Richtung Geilenkirchen in den Teilstücken bis Bauchem und bis zum Wurmauenpark in Geilenkirchen machbar ist.
2. Darüber hinaus ist zu prüfen, ob es auch von Schierwaldenrath aus möglich ist, mit dem Fahrrad gut und sicher nach Gangelt (z.B. zum Freiwildgehege) zu kommen, und ob hier ggfs. ebenfalls auf der alten Schienentrasse ein entsprechender Radweg möglich ist.

Begründung:

Der Vennbahnradweg von Aachen nach Kornelimünster kann dafür als Vorbild mit Modellcharakter dienen, der als Freizeit- und Alltagsroute sehr gut angenommen wird.

Bürozeiten:
Mi. 9.00 – 14.00 Uhr
Fr. 9.00 – 13.00 Uhr

Bankverbindung:
Raiffeisenbank eG Heinsberg
BLZ 370 694 12
Konto Nr. 3301043014

BÜNDNIS 90
DIE GRÜNEN

Der Kreis Heinsberg hat sein touristisches Potenzial noch lange nicht ausgeschöpft.
Daher sind Investitionen in diesem Bereich sinnvoll und zukunftsfähig.

Mit freundlichem Gruß

gez. Ulrich Horst
Mitglied im Umwelt- und
Verkehrsausschuss

Sofia Tillmanns

Sofia Tillmanns
Fraktionsgeschäftsführerin





Von GK-Markt bis
Amtsgericht kein Radweg

ehem. Trasse Selfkantbahn

mögl. Alternativstrecken
z.Teil ausbaubedürftig



