Tagesordnung

der 14. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am
Montag, 26. November 2012, 18.00 Uhr
großer Sitzungssaal, Kreishaus Heinsberg

Öffentliche Sitzung:

1. Vorstellung der Aufgaben des Veterinär- und Lebensmittelüberwachungsamtes

2. Vorstellung der Ergebnisse der Mobilitätsuntersuchung und Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Kreis Heinsberg

3. Satzung des Kreises Heinsberg für die Abfallentsorgung
   - 7. Änderungssatzung (2013) -

4. Gebührensatzung des Kreises Heinsberg für die Abfallentsorgung
   - 7. Änderungssatzung (2013) -

5. Vorstellung der erarbeiteten Planvarianten zum Neubau des Brückenbauwerkes über die Rur (Kreisstraße K 21 bei Heinsberg-Kempen)

6. Anträge der SPD-Kreistagsfraktion vom 12.11.2012 gemäß § 5 Geschäftsordnung:
   Sperrung der Ortsdurchfahrten Waldfeucht und Saeffelen in den Nachtstunden von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr für den Lkw-Verkehr

7. Bericht der Verwaltung

8. Anfragen gemäß § 12 Geschäftsordnung

8.1 Anfragen der FW-Kreistagsfraktion gemäß § 12 Geschäftsordnung vom 29.10.2012 zu Wasserschutzgebieten im Kreis Heinsberg

8.2 Anfragen der FW-Kreistagsfraktion gemäß § 12 Geschäftsordnung vom 07.11.2012 zu Entwässerungsgebühren, die der Kreis als Straßenbaulastträger an die Städte und Gemeinden abführt

Nichtöffentliche Sitzung:

9. Vergabe eines Auftrages zur Ausführung der landschaftspflegerischen Arbeiten und der Bepflanzung im Zuge des Neubaus der Kreisstraße EK 5 (Ortsumgehung Haaren - Kirchhoven - Lieck - Heinsberg)

10. Vergabe eines Auftrages zum Umbau und zur grundhaften Erneuerung der Kreisstraße K 22 „Kaphofweg“ von der K 16 bei Hilfarth bis zur L 227 bei Ratheim (Stadt Hückelhoven)

11. Vergabe eines Auftrages über Ingenieurleistungen zur Objekt- und Tragwerksplanung im Rahmen des Neubaus des Brückenbauwerkes über die Rur (Kreisstraße K 21 bei Heinsberg-Kempen)

12. Anträge gemäß § 5 Geschäftsordnung

13. Bericht der Verwaltung

14. Anfragen gemäß § 12 Geschäftsordnung

Erläuterungen

zur Tagesordnung der 14. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 26. November 2012

Öffentliche Sitzung

Tagesordnungspunkt 1:

Vorstellung der Aufgaben des Veterinär- und Lebensmittelüberwachungsamtes

Beratungsfolge	**Sitzungstermin**
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	26.11.2012

Finanzielle Auswirkungen:	Nein

Leitbildrelevanz:	Nein

Inklusionsrelevanz:	Nein

Im Rahmen der Umstrukturierung der Kreisverwaltung Heinsberg zum 1. Oktober 2012 wurde das Veterinär- und Lebensmitteluntersuchungsamt dem Dezernat V zugeordnet. Aus diesem Anlass wird Amtsleiter Dr. Hans-Helmut Ahlborn den Mitgliedern des Ausschusses für Umwelt und Verkehr in einem Kurzvortrag die Aufgaben des Veterinär- und Lebensmittelüberwachungsamtes vorstellen.

Erläuterungen

zur Tagesordnung der 14. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 26. November 2012

Öffentliche Sitzung

Tagesordnungspunkt 2:

Vorstellung der Ergebnisse der Mobilitätsuntersuchung und Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Kreis Heinsberg

Beratungsfolge	**Sitzungstermin**
Kreistag	18.09.2008
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	18.07.2011
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	01.12.2011
Kreistag	20.12.2011
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	26.11.2012
Kreisausschuss	13.12.2012
Kreistag	20.12.2012

Finanzielle Auswirkungen:	Nein

Leitbildrelevanz:	3.5

Inklusionsrelevanz:	Ja

Der Bericht zur Mobilitätsuntersuchung 2012 des Kreises Heinsberg liegt nunmehr vor und ist der Einladung zur Ausschusssitzung als **Anlage 1** beigefügt.

Der Kreis Heinsberg hat im Frühjahr 2012 eine repräsentative Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Kreisbevölkerung mit dem Ingenieurbüro Planersocietät Dortmund durchgeführt. Mehr als 1.600 Haushalte mit über 3.700 Personen haben sich an dieser Erhebung freiwillig beteiligt und stichtagsbezogen ihre Wege sowie allgemeine Fragen zur Verkehrsmittelverfügbarkeit und Verkehrsmittelwahl beantwortet. Der Rücklauf zur Befragung war überdurchschnittlich gut. Insgesamt wurden ca. 1,5 % der Bevölkerung im Kreis Heinsberg befragt.

Täglich werden von den Bewohnern des Kreises Heinsberg ca. 780.000 Wege unternommen, dabei werden über 8,5 Mio. Personen-km zurückgelegt. Durchschnittlich werden 82 Minuten von der Kreisbevölkerung für die tägliche Mobilität aufgewendet.

Ausgangspunkt für eine solche kreisweite Erhebung war die Reaktivierung der Wurmtalbahn von Heinsberg bis Lindern einschließlich der damit einhergehenden Anbindung an die Oberzentren Aachen und Mönchengladbach. Hieraus ergibt sich der Bedarf zur Überplanung des ÖPNV-Netzes im Kreis Heinsberg, welche im Weiteren die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes notwendig macht.

Die nun vorhandene Datenbasis wird sowohl intern als auch extern für die Kommunen und Verkehrsunternehmen zur Verfügung stehen und Eingang in das Projekt „Grenzüberschreitende georeferenzierte Datenplattform und Verkehrssimulationsmodell mit integrierter Verkehrsdatenbank für die Region Aachen“ finden, welches bei der StädteRegion Aachen, dem Aachener Verkehrsverbund (AVV) sowie dem Landesbetrieb Straßen NRW angesiedelt ist.

Der Nahverkehrsplan wurde mit Beschluss des Kreistages vom 18.09.2008 letztmalig fortgeschrieben. Schon auf Grund der aktuellen Überarbeitung von grundlegenden Gesetzen zum ÖPNV, z. B. dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) und dem ÖPNVG NRW, mit Auswirkungen auf Verkehrsverbünde, Verkehrsunternehmen und Aufgabenträger ist eine Fortschreibung des Nahverkehrsplanes angezeigt. Zudem bedingen die Überplanung des ÖPNV-Netzes auf Grund der Inbetriebnahme der Wurmtalbahn und die Einbindung einiger regionaler Buslinien in den Integralen Taktfahrplan (ITF) am heutigen Busbahnhof - dem zukünftigen Bahnhof Heinsberg - und ggf. einiger Haltepunkte der Wurmtalbahn eine Fortschreibung des Nahverkehrsplanes.

Diese Fortschreibung soll durch die Verwaltung erarbeitet werden. Hierbei ist der Rahmen durch den bestehenden NVP, die anstehende Reaktivierung im SPNV sowie durch gesetzliche Regelungen vorgegeben. Die Verwaltung wird die Städte und Gemeinden des Kreises, die benachbarten Aufgabenträger im ÖPNV, den Aufgabenträger im SPNV sowie die Interessenvertreter und Verkehrsunternehmen gemäß der gesetzlichen Vorgaben an der Fortschreibung des NVP beteiligen. Insbesondere wird seitens der Verwaltung die Zusammenarbeit mit den im Kreisgebiet konzessionierten Verkehrsunternehmen (der WestEnergie und Verkehr GmbH, der Regionalverkehr Euregio Maas-Rhein GmbH und der Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG sowie der DB Regio AG) angestrebt. Falls erforderlich, wird die Verwaltung zu speziellen ÖPNV-Themen - wie in der Vergangenheit schon bewährt - externen Sachverstand im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel in die Bearbeitung integrieren.

Die zur Mobilitätsuntersuchung eingerichtete interfraktionelle Arbeitsgruppe wird gebeten, die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes - wie bisher geschehen - konstruktiv zu begleiten.

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung schlägt dem Ausschuss für Umwelt und Verkehr vor, dem Kreisausschuss und dem Kreistag zu empfehlen, die Ergebnisse der Mobilitätsuntersuchung des Kreises Heinsberg zur Kenntnis zu nehmen und die Verwaltung mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes des Kreises Heinsberg zu beauftragen. Entsprechend bewährter Praxis wird die bestehende interfraktionelle Arbeitsgruppe, die zur Mobilitätsuntersuchung gebildet wurde, die Verwaltung unterstützend begleiten.

Erläuterungen

zur Tagesordnung der 14. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 26. November 2012

Öffentliche Sitzung

Tagesordnungspunkt 3:

Abfallwirtschaft – Abfallsatzung des Kreises Heinsberg für die Abfallentsorgung - 7. Änderungssatzung (2013) -

Beratungsfolge	**Sitzungstermin**
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	06.09.2012
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	26.11.2012
Kreisausschuss	13.12.2012
Kreistag	20.12.2012

Finanzielle Auswirkungen:	Ja

Leitbildrelevanz:	Nein

Inklusionsrelevanz:	Nein

Die öffentlich-rechtliche Abfallentsorgung in Nordrhein-Westfalen ist nach dem Landesabfallgesetz zweigeteilt. Die kreisangehörigen Kommunen haben die Aufgabe, die Abfälle der Einwohner zu sammeln und dem Kreis zu übergeben. Der Kreis Heinsberg hat die Aufgabe, diese Abfälle zu entsorgen. Die Abfallsatzung regelt einerseits das Verhältnis zu den Kommunen, anderseits zu den Einwohnern des Kreises. Die Satzung legt fest, wer welche Abfälle wohin bringen muss und welche Abfälle von der Annahme ausgeschlossen sind.

Der Kreis bestimmt im Rahmen der Andienungs- und Überlassungspflicht die Übergabe der Abfälle, die von den Kommunen gesammelt werden und zur Beseitigung vorgesehen sind und entsorgt diese in den zur Verfügung stehenden Abfallentsorgungsanlagen. Die maßgeblichen rechtlichen Bestimmungen zur Nutzung der Abfallentsorgungsanlagen des Kreises Heinsberg, die hier anzuliefernden Abfallarten, die jeweiligen Annahmekriterien und die Angaben zu den alternativ zu diesen Anlagen drittbeauftragten Einrichtungen sind der Satzung über die Abfallentsorgung im Kreis Heinsberg vom 20.04.2005 und den dazugehörigen Anlagen 1 a, 1 b, 2 a, 2 b und 3 zu entnehmen.

Durch die Einführung des Kreislaufwirtschaftsgesetzes (KrWG) zum 01.06.2012 und den Wegfall des bis zu diesem Tag geltenden Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetzes (KrW-AbfG) sind zahlreiche redaktionelle Änderungen dieser Regelungen erforderlich; hierüber hinaus wurden in geringem Umfang Umformulierungen vorgenommen, die zu einer besseren Nachvollziehbarkeit der Satzungsbestimmungen für die Bürger führen sollen.

In der Anlage 1 a „Abfallpositivkatalog“ wurden minimale redaktionelle Änderungen vorgenommen. Anlage 1 b „Abfallpositivkatalog für die Schadstoffumschlaganlage“ wurde um die Abfallart „16 05 04* – gefährliche Stoffe enthaltende Gase in Druckbehältern (einschließlich Halonen) – nur Kleinlöschgeräte“ erweitert, da bisher keine Zulassung für die Annahme von Feuerlöschern bestand.

Die „besonderen Anforderungen“ der Anlage 2 a „Annahmekriterien“ sowie die Annahmekriterien für schadstoffhaltige Abfälle der Anlage 2 b wurden noch einmal klarstellend überarbeitet.

Die Angaben zu Anlage 3 „Drittbeauftragungen und Mitbenutzungen „ waren ebenfalls zu überarbeiten. Hier bedient sich der Kreis bei Abfällen zur Verwertung (z. B. Bauschutt, pflanzliche Abfälle u. a.) nach wie vor privater, kreisansässiger Unternehmen, mit denen so genannte Drittbeauftragungs- und Mitbenutzungsverträge geschlossen wurden. In den Anlagen zu den einzelnen Verträgen sind jeweils die betroffenen Abfallarten aufgelistet. Die Firmen, mit denen in der Vergangenheit entsprechende Drittbeauftragungs- und Mitbenutzungsverträge geschlossen wurden, sind in Anlage 3 der v. g. Satzung aufgeführt. Die Abfallarten, die bei diesen Firmen entsorgt werden können, sind jeweils dargestellt. Hier kann der Bürger sich darüber informieren, wohin er welche Abfälle satzungsgemäß, ggf. ortsnäher zu seinem Wohnort, bringen kann, wenn er sie nicht bei den Abfallentsorgungsanlagen des Kreises Heinsberg anliefern möchte.

Die Anlagen der mit der Fa. Schönmackers Umweltdienste GmbH für die Betriebsstätten Erkelenz und Wassenberg-Forst bereits am 13.12.2002 und mit der Betriebsstätte „Recyclinghof Geilenkirchen“ am 03.03.2005 geschlossenen Mitbenutzungsverträge wurden im September bzw. Oktober d. J. um zusätzliche Abfallarten erweitert.

Im Einzelnen handelte es sich bei der Betriebsstätte Erkelenz um die Abfallarten „17 04 05 – Eisen und Stahl (Metalle)“ und „17 03 03 – Teerpappe aus dem Baubereich“. Gleichzeitig fielen hier die Abfallarten “20 01 08 – biologisch abbaubare Küchen- und Kantinenabfälle“ und „20 02 01 – biologisch abbaubare Abfälle (Grün- und Pflanzenabfälle)“ ersatzlos weg.

Bei der Betriebsstätte Wassenberg-Forst wurde die Anlage um die Abfallarten „16 01 03- Altreifen“, „17 09 04 – gemischte Bau- und Abbruchabfälle mit Ausnahme derjenigen, die unter 17 09 01, 17 09 02 und 17 09 03 fallen“, „17 02 02 – Glas aus dem Baubereich“, Kunststoffe aus dem Baubereich“ und „17 04 05- Eisen und Stahl (Metalle)“ erweitert.

Bei der Betriebsstätte Recyclinghof Geilenkirchen wurde die Anlage um die Abfallarten „16 01 03 – Altreifen“, „17 01 01 – Beton (Bauschutt)“, „ 17 02 01 – Holz“, „17 02 02 – Glas aus dem Baubereich“, „17 02 03 – Kunststoffe aus dem Baubereich“, „17 04 05 – Eisen und Stahl (Metalle)“ und „17 06 03* - anderes Dämmmaterial, das aus gefährlichen Stoffen besteht oder solche Stoffe enthält“, erweitert.

Die Anlage 3 der Abfallsatzung wurde entsprechend modifiziert.

Als Anlagen zur Einladung der Ausschusssitzung sind der Entwurf der 7. Änderungssatzung mit den dazugehörigen Anlagen 1 a, 1 b, 2 a, 2 b und 3 zur Abfallsatzung (**Anlage 2**) sowie eine Synopse (**Anlage 3**) beigefügt, die die Änderungen zur bestehenden Satzung über die Abfallentsorgung aufzeigt.

Beschlussvorschlag

Die Verwaltung schlägt dem Ausschuss für Umwelt und Verkehr vor, dem Kreistag zu empfehlen, die Satzung über die 7. Änderung der Satzung über die Abfallentsorgung im Kreis Heinsberg vom 20.04.2005 in der Fassung des diesen Erläuterungen beigefügten Entwurfs (Anlage 2) gemäß § 5 Abs. 1 S. 1 KrO zu beschließen.

Erläuterungen

zur Tagesordnung der 14. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 26. November 2012

Öffentliche Sitzung

Tagesordnungspunkt 4:

Abfallwirtschaft – Gebührensatzung des Kreises Heinsberg für die Abfallentsorgung - 7. Änderungssatzung (2013) -

Beratungsfolge	**Sitzungstermin**
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	06.09.2012
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	26.11.2012
Kreisausschuss	13.12.2012
Kreistag	20.12.2012

Finanzielle Auswirkungen:	Ja

Leitbildrelevanz:	Nein

Inklusionsrelevanz	Nein

Mit Beschluss vom 06.09.2012 hat der Ausschuss für Umwelt und Verkehr des Kreises Heinsberg die Gebührenkalkulation für die Abfallentsorgung im Kreis Heinsberg für das Jahr 2013 zustimmend zur Kenntnis genommen.

Aufgrund günstiger Entsorgungskonditionen ist es möglich, die Gewichtsgebühren für Rest- und Sperrmüll auf der Basis der kalkulierten Abfallmengen für das Jahr 2013 - unabhängig von der grundsätzlich geplanten, aber durch die weitere Vergabebeschwerde verhinderten Neuvergabe der Entsorgung und des Transportes der Rest- und Sperrmüllmengen des Kreises Heinsberg - von 184,00 €/t auf **175,00 €/t** zu senken. Dies bedeutet eine Gebührenreduzierung in Höhe von rund 5 % zum Vorjahr.

Die Grundgebühr, die sich nach den meldepflichtigen Einwohnern und der Anzahl der nicht meldepflichtigen Personen in den Kommunen richtet, kann mit einem Betrag in Höhe von **5,00 €/je Einwohner** beibehalten werden.

Für den Betrieb der bereits ab dem 01.10.2010 in Betrieb genommenen Schadstoffumschlaganlage am Standort Gangelt-Hahnbusch und der nach der Kalkulation für 2013 zu entsorgenden Sonderabfallmenge hat sich die in den Jahren 2011 und 2012 auf einen Betrag in Höhe von 0,85 € je Einwohner festgelegte Gebühr als ausreichend bemessen dargestellt. Sie kann daher auch im Jahr 2013 unverändert stabil gehalten werden.

Die sog. Kleinanliefergebühren können ebenfalls beibehalten werden.

Auf die bereits zur letzten Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr verteilten Unterlagen wird verwiesen. Als Anlage zur Einladung der Ausschusssitzung ist neben dem Entwurf der 7. Änderungssatzung **(Anlage 4)** eine Synopse **(Anlage 5)** beigefügt, die die Änderungen zur bestehenden Gebührensatzung aufzeigt.

Die Änderungen der Satzungsbestimmungen werden im Einzelnen wir folgt begründet:

zu § 1 Ziffer 2:
Änderung zur Anpassung der Abfallbezeichnung an die Vorgaben der Verordnung über das Europäische Abfallverzeichnis (Abfallverzeichnis-Verordnung – AVV) vom 10.12.2001 in der derzeit geltenden Fassung.

zu § 2 Abs. 3:
redaktionelle Änderung

zu § 4 Abs. 1:
Änderung der Gebührenhöhe

zu § 4 Abs. 3:
Streichung des Absatzes, da die hier getroffene Regelung zwischenzeitlich überholt ist

zu § 4 Abs. 4:
redaktionelle Änderung

zu § 4 Abs. 5:
redaktionelle Änderung

zu § 4 Abs. 6:
redaktionelle Änderung sowie Zusammenfassung aller aufgeführten Sonderabfälle (außer Abfallschlüssel 16 02 12 - gebrauchte Geräte, die freies Asbest enthalten (nur Nachtspeicheröfen)) unter eine Einheitsgebühr nach Ermittlung eines Durchschnittswertes*

Zudem Ergänzung der Auflistung der Abfallarten um die Abfallschlüsselnummer „16 05 04 - gefährliche Stoffe enthaltende Gase in Druckbehältern (einschließlich Halonen) - nur Kleinlöschgeräte.“*

zu § 5 Abs. 2:
redaktionelle Änderung

zu § 5 Abs. 3:
redaktionelle Änderung zur Klarstellung der Gebührenfreiheit aufgrund aufgetretener Anlieferbeschwerden

zu § 6 Abs. 4:
redaktionelle Änderung

zu § 9 Abs. 2:
Anpassung der Geldbuße gemäß den Vorgaben des § 69 Abs. 3 des Gesetzes zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen (Kreislaufwirtschaftsgesetz –KrWG vom 24.02.2012.

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung schlägt dem Ausschuss für Umwelt und Verkehr vor, dem Kreistag zu empfehlen, die Satzung über die 7. Änderung der Gebührensatzung des Kreises Heinsberg für die Abfallentsorgung vom 20.04.2005 in der Fassung des diesen Erläuterungen beigefügten Entwurfs (Anlage 4) gemäß § 5 Abs. 1 S. 1 KrO zu beschließen.

Erläuterungen

zur Tagesordnung der 14. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 26. November 2012

Öffentliche Sitzung

Tagesordnungspunkt 5:

Vorstellung der erarbeiteten Planungsvarianten zum Neubau des Brückenbauwerkes über die Rur (Kreisstraße K 21 bei Heinsberg-Kempen)

Beratungsfolge	**Sitzungstermin**
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	26.11.2012

Finanzielle Auswirkungen:	Nein

Leitbildrelevanz:	3.5

Inklusionsrelevanz:	Nein

Die Kreisstraße K 21 verläuft von der L 230 bei Heinsberg-Kempen bis zur L 117 bei Wassenberg-Effeld. In ihrem Streckenverlauf quert die Kreisstraße K 21 die Rur nördlich von Heinsberg-Kempen. Bei dem dortigen Brückenbauwerk handelt es sich um eine Stahlbetonbogenbrücke über drei Felder aus dem Jahre 1950 mit einer Gesamtlänge von 76,45 m. Die Kreisstraße K 21 verfügt im Bauwerksbereich sowohl aus Richtung Heinsberg-Kempen kommend als auch weiterführend in Richtung Wassenberg-Ophoven über einen befestigten Rad- / Gehweg; dieser wird lediglich im Bauwerksbereich unterbrochen.

Die Rurbrücke wurde im Dezember 2004 der turnusgemäßen Bauwerkshauptprüfung unterzogen. Bei dieser Bauwerksprüfung wurden diverse Mängel festgestellt. Eine weitere Begutachtung der Bauwerkssubstanz durch ein Fachingenieurbüro erfolgte in 2008. In ihrer fachtechnischen Stellungnahme kommt das beauftragte Ingenieurbüro zu dem Ergebnis, dass das Brückenbauwerk auf Grund deutlicher Schäden an Beton, Bewehrung und Gelenken (insbesondere in Bezug auf Betondeckung, Betonfestigkeit, Mindestbewehrung) in keinem Punkt den heutigen Ansprüchen an die Gebrauchstauglichkeit genügt und ohne grundlegende Sanierung die Restnutzungsdauer bei maximal 10 Jahren liegen würde. Auf Grund des baulichen Zustandes und der unzureichenden Tragfähigkeit der Konstruktion war es seinerzeit dringend geboten, den Fahrbahnquerschnitt einzuengen, um den Begegnungsverkehr von zwei Lastkraftwagen mit mehr als 16 to Gesamtgewicht auf dem Brückenbauwerk zu verhindern. Die in 2010 durchgeführte Brückenprüfung kommt ebenfalls zum Ergebnis, dass die Standsicherheit des Brückenbauwerkes erheblich beeinträchtigt ist.

Eine grundlegende Sanierung des Brückenbauwerkes über die Rur liegt nach einer überschlägigen Kostenschätzung auf Grundlage der Brückenprüfung bei ca. 600.000 €. Zu bedenken gilt es hier, dass nach der Instandsetzung des Brückenbauwerkes die Anforderungen an die Gebrauchstauglichkeit im Hinblick auf eine Erhöhung der zulässigen Verkehrslast, der Nutzung des Fahrbahnquerschnittes sowie eines Anschlusses des Radweges weiterhin nicht erfüllt wären. Die Erneuerung des Brückenbauwerkes der K 21 über die Rur ist daher auch aus wirtschaftlichen Erwägungen zu priorisieren.

Im Hinblick auf einen Ersatzneubau des Brückenbauwerkes wurde durch die Verwaltung 2011 ein Fachingenieurbüro beauftragt, eine Variantenuntersuchung zum Brückenneubau zu erarbeiten, wobei Maßgaben der unteren Wasserbehörde (Hochwasserabflussquerschnitt, Freibordhöhe), der unteren Landschaftsbehörde (Erhaltung des Baumbestandes entlang der K 21) sowie der straßenplanerischen Belange (insbesondere Kurvenentschärfung, Radwegenetzschluss, Durchfahrtshöhe bzw. erforderliches Lichtraumprofil des Rurradwanderweges von 2,50 m) mit in die Untersuchungen einzubeziehen waren. Unter Berücksichtigung der v. g. Rahmenbedingungen wurden durch das beauftragte Ingenieurbüro 4 Planvarianten entwickelt. Zu den einzelnen Planvarianten wird die Verwaltung in der Sitzung des Fachausschusses ergänzende Erläuterungen vortragen. Eine erste Übersicht zu den Planvarianten eines neuen Brückenbauwerkes für die K 21 sind der beigefügten **Anlage 6** zu entnehmen. Die überschlägig ermittelten Kosten zu den erarbeiteten Brückenvarianten liegen zwischen rd. 1,1 und 2,6 Mio. €. Anzumerken ist in diesem Zusammenhang auch, dass im Rahmen des diesjährigen Programmberatungsgespräches bei der Bezirksregierung Köln diese Baumaßnahme für 2013 (Reserveliste) unter Berücksichtigung der gebotenen Dringlichkeit aufgenommen worden ist. Im Falle der Mittelbereitstellung durch das Land NRW (Landesförderung liegt derzeit bei 65 v. H. der zuwendungsfähigen Kosten) würde der verbleibende Eigenanteil des Kreises die geschätzten Sanierungskosten von rd. 600.000 € für das jetzige Brückenbauwerk deutlich unterschreiten.

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr nimmt die vorgestellten Planvarianten zum Neubau des Brückenbauwerkes über die Rur (Kreisstraße K 21 bei Heinsberg-Kempen) zur Kenntnis und stimmt der vorgestellten Planvariante 3b (Einzelfeldbauwerk mit Flutöffnungen in teilweiser Fertigteilausführung) zur Erneuerung des Brückenbauwerkes für die weitere Planung zu.

Erläuterungen

zur Tagesordnung der 14. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 26. November 2012

Öffentliche Sitzung

Tagesordnungspunkt 6:

Antrag der SPD-Kreistagsfraktion vom 12.11.2012 gemäß § 5 Geschäftsordnung: Sperrung der Ortsdurchfahrten Waldfeucht und Saeffelen in den Nachtstunden von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr für den Lkw-Verkehr

Beratungsfolge	**Sitzungstermin**
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	26.11.2012

Finanzielle Auswirkungen:	Nein

Leitbildrelevanz:	3.5

Inklusionsrelevanz:	Nein

Mit Schreiben vom 12.11.2012 an den Vorsitzenden des Ausschusses für Umwelt und Verkehr, Herrn Dr. Hachen, beantragt die SPD-Kreistagsfraktion nach § 5 der Geschäftsordnung, unter Hinweis auf die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie zur geplanten Kreisstraße EK 4 als Ortsumgehung von Selfkant-Saeffelen und Waldfeucht, die Ortsdurchfahrten Waldfeucht und Selfkant-Saeffelen in den Nachtstunden von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr für den Lkw-Verkehr zu sperren.
Der Antrag der SPD-Kreistagsfraktion mit entsprechender Beschlussempfehlung an den Fachausschuss ist als **Anlage 7** der Einladung beigefügt.

Über den vorgenannten Antrag der SPD-Kreistagsfraktion ist in der Sitzung zu beraten.

Erläuterungen

zur Tagesordnung der 14. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 26. November 2012

Öffentliche Sitzung

Tagesordnungspunkt 8.1:

Anfrage der FW-Kreistagsfraktion gemäß § 12 Geschäftsordnung vom 29.10.2012 zu Wasserschutzgebieten im Kreis Heinsberg

Beratungsfolge	**Sitzungstermin**
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	26.11.2012

Finanzielle Auswirkungen:	Nein

Leitbildrelevanz:	Nein

Inklusionsrelevanz:	Nein

Mit Schreiben vom 29.10.2012 an den Vorsitzenden des Ausschusses für Umwelt und Verkehr, Herrn Dr. Hachen, fragt die FW-Kreistagsfraktion nach § 12 der Geschäftsordnung an, ob neben den bestehenden fünf Wasserschutzgebieten im Kreisgebiet die Ausweisung weitere Wasserschutzgebiete geplant und ob Gebietserweiterungen in bestehender Wasserschutzgebiete vorgesehen sind sowie ob diese Schutzgebiete sich in Teilen von in Zusammenhang bebauten Ortsteilen befinden.

Das v. g. Anfrageschreiben der FW-Kreistagsfaktion ist als **Anlage 8** der Einladung beigefügt.

Die Beantwortung der Fragen durch die Verwaltung erfolgt in der Ausschusssitzung.

Erläuterungen

zur Tagesordnung der 14. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 26. November 2012

Öffentliche Sitzung

Tagesordnungspunkt 8.2:

Anfrage der FW-Kreistagsfraktion gemäß § 12 Geschäftsordnung vom 07.11.2012 zu Entwässerungsgebühren, die der Kreis als Straßenbaulastträger an die Städte und Gemeinden abführt

Beratungsfolge	**Sitzungstermin**
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	26.11.2012

Finanzielle Auswirkungen:	Ja

Leitbildrelevanz:	3.5

Inklusionsrelevanz:	Nein

Mit Schreiben vom 07.11.2012 an den Vorsitzenden des Ausschusses für Umwelt und Verkehr, Herrn Dr. Hachen, fragt die FW-Kreistagsfraktion nach § 12 der Geschäftsordnung an, in welchem Umfang der Kreis Heinsberg als Straßenbaulastträger für die Nutzung des kommunalen Kanalsystems Entwässerungsgebühren zur Niederschlagsentwässerung der Kreisstraßen in 2012 an die kreisangehörigen Städte und Gemeinden entrichten musste (aufgeschlüsselt je Kommune nach Straßenfläche und Gebührenhöhe).

Das v. g. Anfrageschreiben der FW-Kreistagsfaktion ist als **Anlage 9** der Einladung beigefügt.

Die Beantwortung der Fragen durch die Verwaltung erfolgt in der Ausschusssitzung.

Der Vorsitzende
des Ausschusses für Umwelt und Verkehr
des Kreises Heinsberg

Heinsberg, 22. November 2012

An die
Mitglieder
des Ausschusses für Umwelt und Verkehr

Sehr geehrte Damen und Herren,

mit Schreiben vom 21.11.2012 fragt die Kreistagsfraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN gemäß § 12 der Geschäftsordnung an, welche Konsequenzen sich aus der vom Ministerium für Arbeit, Integration und Soziales des Landes NRW erlassenen Rechtsverordnung vom 31.10.2012 zur Feststellung der Repräsentativität von Tarifverträgen im Bereich des öffentlichen Personennahverkehrs für die Restrukturierungsziele der west Energie und Verkehr GmbH insbesondere im Hinblick auf die sozialen Fragen und der zu erwartenden Resultate bis 2019 ergeben.

Das v. g. Anfrageschreiben der Kreistagsfraktion Bündnis 90 / DIE GRÜNEN ist als Anlage diesem Schreiben beigefügt.

Die Beantwortung der Fragen durch die Verwaltung erfolgt im öffentlichen Teil der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 26.11.2012.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Hachen

Vorsitzender
Ausschuss für
Umwelt und Verkehr

Planersocietät
Stadtplanung Verkehrsplanung Kommunikation

Kreis Heinsberg

Mobilitätsuntersuchung 2012

Impressum

Auftraggeber

Kreisverwaltung Heinsberg
Amt für Umwelt und Verkehrsplanung
52523 Heinsberg

Auftragnehmer

Planersocietät – Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation
Dr.-Ing. Frehn, Steinberg Partnerschaft, Stadt- und Verkehrsplaner
Gutenbergstr. 34
44139 Dortmund

Fon: 02 31/58 96 96-0
Fax: 02 31/58 96 96-18

info@planersocietaet.de
www.planersocietaet.de

Bearbeitung

Dr.-Ing. Michael Frehn (Projektleitung),
Dipl.-Ing. Lutz Deutz

Dortmund im September 2012

Hinweis

Bei allen planerischen Projekten gilt es die unterschiedlichen Sichtweisen und Lebenssituationen von Frauen und Männern zu berücksichtigen. In der Wortwahl des Angebotes werden deshalb geschlechtsneutrale Formulierungen bevorzugt oder beide Geschlechter gleichberechtigt erwähnt. Wo dies aus Gründen der Lesbarkeit unterbleibt, sind ausdrücklich stets beide Geschlechter angesprochen.

VORWORT Landrat Pusch

Eine gute Verkehrsinfrastruktur ist Standortfaktor und Hinweis auf Lebensqualität einer Region. Auf Grund des demografischen Wandels, der wachsenden Bedeutung des Klimaschutzes und dem deutlich herannahenden Ende des Erdölzeitalters wird sich das Mobilitätsverhalten auch im Kreis Heinsberg in den nächsten Jahren verändern. Die umfassende Mobilitätsbefragung im Kreis Heinsberg liefert eine ausführliche Bestandsaufnahme über das Verkehrsverhalten der Bürgerinnen und Bürger in unserer Region.

So erhalten wir detailliert Aufschluss, welche Wege die Menschen im Kreis Heinsberg täglich zurücklegen und welche Verkehrsmittel sie dafür nutzen. Des Weiteren sind uns von allen Befragten über 1500 Vorschläge und Anregungen zum Thema Mobilität an die Hand gegeben worden. Dies dokumentiert das enorme Interesse der Bevölkerung an den Themen Verkehr und Mobilität.

Besonders freute es mich, dass die Reaktivierung der Wurmtalbahn von Heinsberg nach Lindern von den Bürgerinnen und Bürgern des Kreises Heinsberg sehr positiv bewertet wird. Viele Menschen wollen - auch dies ist ein Ergebnis der Studie - diese Bahnverbindung in die Wahl ihres Verkehrsmittels einbeziehen.

Auf diesem Wege möchte ich allen Bürgerinnen und Bürgern im Kreis Heinsberg danken, die engagiert an der umfangreichen Befragung zum Mobilitätsverhalten teilgenommen haben. Erst durch dieses Engagement konnte ein so aussagekräftiges Ergebnis erreicht werden, welches zugleich eine wesentliche Grundlage für die Nahverkehrsplanung des Kreises Heinsberg bietet.

Ich wünsche Ihnen eine interessante und aufschlussreiche Lektüre.

Stephan Pusch

Landrat

Inhaltsverzeichnis

Mobilitätsuntersuchung 2012: In aller Kürze I

1. Aufgabenstellung und Anlass der Mobilitätsuntersuchung 1

2. Methodische Grundlagen 2

3. Untersuchungsraum 9

4. Ergebnisse der Mobilitätsbefragung 12

4.1 Soziodemografische Daten 12

4.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit 14

4.3 Allgemeine Verkehrsmittelnutzung 20

4.4 Mobilität der Einwohner 28

4.5 Verkehrsmittelwahl (Modal-Split) 31

4.6 Wegelängen und Wegedauer 37

4.7 Räumliche Wegebeziehungen 42

4.8 Wochenendmobilität 49

5. Schwerpunktthema Öffentlicher Verkehr 52

6. Bewertung der Verkehrssysteme sowie Verbesserungsvorschläge 61

7. Nutzersegmente und Potenziale 69

8. Zusammenfassendes Fazit und Ableitung von Maßnahmen 72

Quellenverzeichnis 76

Abbildungsverzeichnis 78

Tabellenverzeichnis 79

Anhang I: Weitere Auswertungen

Anhang II: Fragebögen

Abkürzungsverzeichnis

AGFS	Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.
Abb.	Abbildung
AVV	Aachener Verkehrsverbund
bzgl.	bezüglich
bzw.	beziehungsweise
B+R	Bike and Ride
d.h.	das heißt
etc.	et cetera
h	Stunde
HH	Haushalte
i.d.R.	in der Regel
inkl.	inklusive
insb.	insbesondere
k.A.	keine Angabe
K+R	Kiss and Ride
m/km	Meter/Kilometer
MiD	Bundesweite Untersuchung: Mobilität in Deutschland
Min.	Minuten
MIV	Motorisierter Individualverkehr
n	absolute Anzahl der befragten Personen
NRW	Nordrhein-Westfalen
ÖV/ÖPNV	Öffentlicher Verkehr/Öffentlicher Personennahverkehr
ÖV-Captives	auf den öffentlichen Verkehr angewiesene Personen
P+R	Park and Ride
Pkw	Personenkraftwagen
RB	Regionalbahn
RE	Regionalexpress
SPNV	Schienenpersonennahverkehr
t	Tonne (Mengenangabe)
Tab.	Tabelle
u.ä.	und ähnliches
v.a.	vor allem
vgl.	vergleiche
z.B.	zum Beispiel
z.T.	zum Teil
z.Zt.	zur Zeit

Mobilitätsuntersuchung 2012: In aller Kürze

Der Kreis Heinsberg hat im Frühjahr 2012 eine repräsentative Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten ihrer Bevölkerung, werktags und am Wochenende, durchgeführt. Mehr als 1.600 Haushalte mit über 3.700 Personen haben sich an dieser Erhebung beteiligt und stichtagsbezogen ihre Wege sowie allgemeine Fragen zur Verkehrsmittelverfügbarkeit und Verkehrsmittelwahl beantwortet. Damit konnten ca. 1,5% der Bevölkerung im Kreis Heinsberg befragt werden.

Verkehrsmittelverfügbarkeit:

Die tägliche Verfügbarkeit über ein Verkehrsmittel sowie der Besitz von Führerschein und Zeitkarten für Busse und Bahnen bestimmen die Verkehrsmittelwahl in einem erheblichen Maße. 92% aller Haushalte im Kreis Heinsberg verfügen über (mindestens) einen Pkw und 90% aller Haushalte sind im Besitz von Fahrrädern. 14% aller Haushaltsmitglieder besitzen eine Zeitkarte für Bus und Bahn (ÖV) und können damit zu den ÖV-Stammkunden gezählt werden. Der Zeitkartenbesitz ist stark vom Erwerbsstatus abhängig. Schüler und Studierende verfügen am ehesten über eine ÖV-Zeitkarte, während bei den Erwerbstätigen nur 6% auf eine Zeitkarte zurückgreifen können. Die meisten Erwachsenen (91%) verfügen über einen Pkw-Führerschein und ca. 75% der Erwachsenen mit Pkw-Führerschein können uneingeschränkt über einen Pkw verfügen. Unterschiede sind z.T. geschlechter- und generationsbedingt zu erklären.

Mobilität und Verkehrsmittelwahl

86% aller Personen im Kreis Heinsberg gehen an einem normalen Werktag außer Haus. Im Durchschnitt werden 3,0 Wege pro Werktag zurückgelegt. Insgesamt werden von Einwohnern aus dem Kreis Heinsberg pro Tag knapp 780.000 Wege und fast 8,9 Mio. Personen-km zurückgelegt.

	Kreis Heinsberg
Wege pro Tag (werktags, alle Personen)	*3,0 Wege*
Mittlere Reiseweiten (< 100 km)	*11,4 km*
Mittlere Wegedauer	*23 Minuten*
Zeitbudget Verkehr	*82 Minuten/Tag*
Wege hochgerechnet	*780.000 am Tag*

Als Verkehrsmittel nutzen die Menschen im Kreis Heinsberg zu rund 68% das Auto (55% als Fahrer und 13% als Mitfahrer), zu 13% die eigenen Füße und zu 10% das Fahrrad sowie zu 9% Bus und Bahn. Zwischen den Kommunen sind erhebliche Unterschiede zu erkennen. In Wegberg, Heinsberg und Waldfeucht liegt der Radverkehrsanteil deutlich über 10%. Hohe ÖV-Anteile sind besonders in den Kommunen festzustellen, in denen die Schüler Schulstandorte in den Nachbarkommunen aufsuchen (z.B. in den Gemeinden Gangelt und Selfkant). Diese Wege werden oftmals mit dem Bus organisiert.

Abb. 1: Verkehrsmittelwahl (werktags)

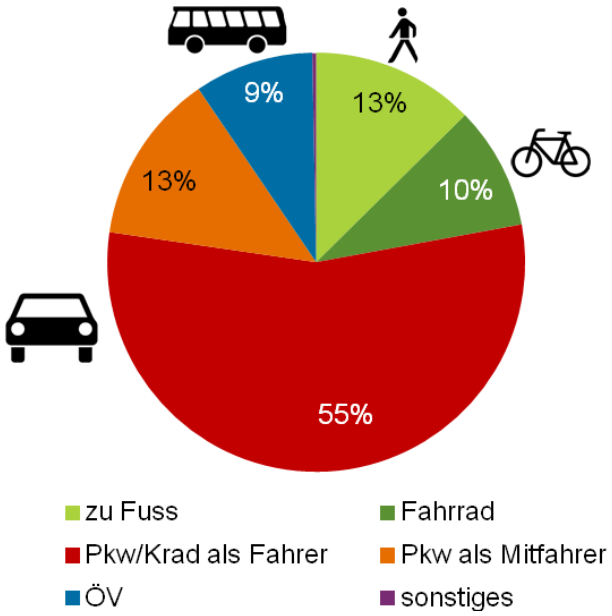
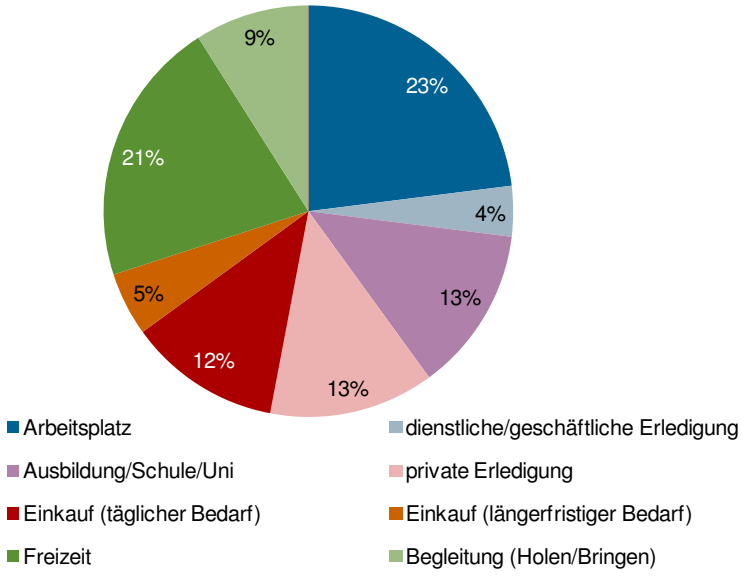


Abb. 2: Wegezwecke (werktags)



Kommunen mit einem Bahnhof an der Strecke zwischen Aachen und Mönchengladbach können darüber hinaus auch einen hohen ÖV-Anteil vor allem bei den Personen erzielen, die nicht auf das öffentliche Verkehrssystem angewiesen sind. Ein hoher Autoverkehrsanteil ist insbesondere in den einwohnerschwächeren Kommunen wie z.B. Gangelt (75%), Wassenberg (75%) und Selfkant (73%) festzustellen. Die Verkehrsmittelwahl variiert in allen Kommunen dabei erheblich nach Geschlecht (Frauen nutzen das Auto weniger häufig als Männer), Alter (jüngere Personen < 18 Jahre bewegen sich häufiger mit dem öffentlichen Verkehrsmitteln und dem Fahrrad sowie als Mitfahrer) und Erwerbsstatus (Erwerbstätige verwenden das Auto als hauptsächliches Verkehrsmittel).

Wegezweck und tageszeitliche Verteilung

Drei von zehn Wegen an einem Werktag dienen dem Einkauf bzw. privaten Erledigungen. 40% sind berufsorientierte Wege (Arbeitsplatzwege bzw. geschäftliche / dienstliche Wege) oder Ausbildungswege. Darüber hinaus stellen über 20% Freizeitwege und knapp 10% Begleitwege dar. Der überwiegende Teil der Wege wird tagsüber in der Zeit zwischen 6 und 22 Uhr erledigt. Die Spitzenzeiten sind morgens zwischen 7 und 8 Uhr sowie nachmittags von 15-17 Uhr festzustellen.

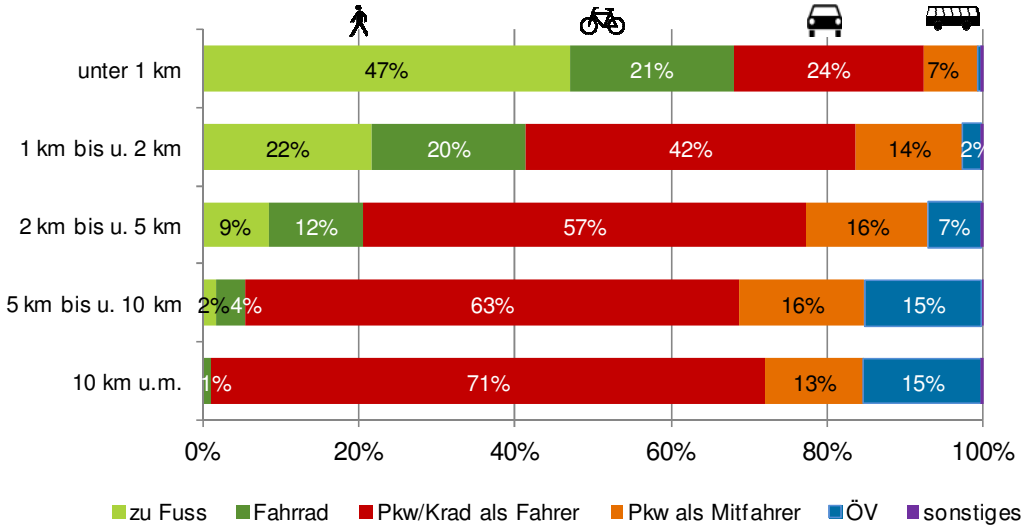
Räumliche Verteilung der Wege

Fast vier von zehn Wegen werden innerhalb der eigenen Kommune unternommen (kommunaler Binnenverkehr), stellen also durchaus ein Verlagerungspotenzial für die Nahmobilität dar. Jeweils 20% sind Quell- und Zielwege, die entweder interkommunale Verkehrsbeziehungen im Kreis Heinsberg darstellen oder Ziele außerhalb des Kreises ansteuern. Heinsberg, Geilenkirchen und Erkelenz sind die Orte mit den jeweils höchsten Binnenverkehrsanteilen (alle über 60%). In diesen Städten sind auch die Wegelängen am kürzesten. Die räumlich stärksten Verkehrsbeziehungen innerhalb des Kreises sind in Erkelenz (mit Wegberg und Hückelhoven) und Heinsberg (mit Geilenkirchen, Hückelhoven und Waldfeucht festzustellen. Die StädteRegion Aachen und Mönchengladbach sind die wichtigsten Ziele außerhalb des Kreises Heinsberg.

Wegelängen und Verkehrsaufwand

Die Hälfte der Wege ist nur bis zu 5 km lang. Diese bieten daher ein gutes Verlagerungspotenzial. Immerhin 56% der Wege zwischen 1-2 km und 73% der Wege zwischen 2-5 km werden mit dem Auto unternommen. Der Radverkehrsanteil liegt auf diesen kurzen Strecken zwischen 20% und 12%. Das öffentliche Verkehrssystem wird erst bei längeren Distanzen in Anspruch genommen.

Abb. 3: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen der Wege



Die durchschnittlichen Wegelängen liegen im Kreis Heinsberg bei 11,4 km. Die durchschnittlich längsten Wegedistanzen müssen zum Arbeitsplatz (knapp 23 km) überwunden werden, die kürzeste Entfernung sind Wege zum Einkaufen für den täglichen Bedarf (über 4 km im Durchschnitt).

Der durchschnittliche Einwohner im Kreis Heinsberg legt rund 34,2 km am Tag zurück (davon 0,5 km zu Fuß, 0,9 km mit dem Rad, 5,9 km mit Bus und Bahn sowie 26,9 km im Auto). Hochgerechnet auf das Jahr werden pro Einwohner 12.000 km zurückgelegt.

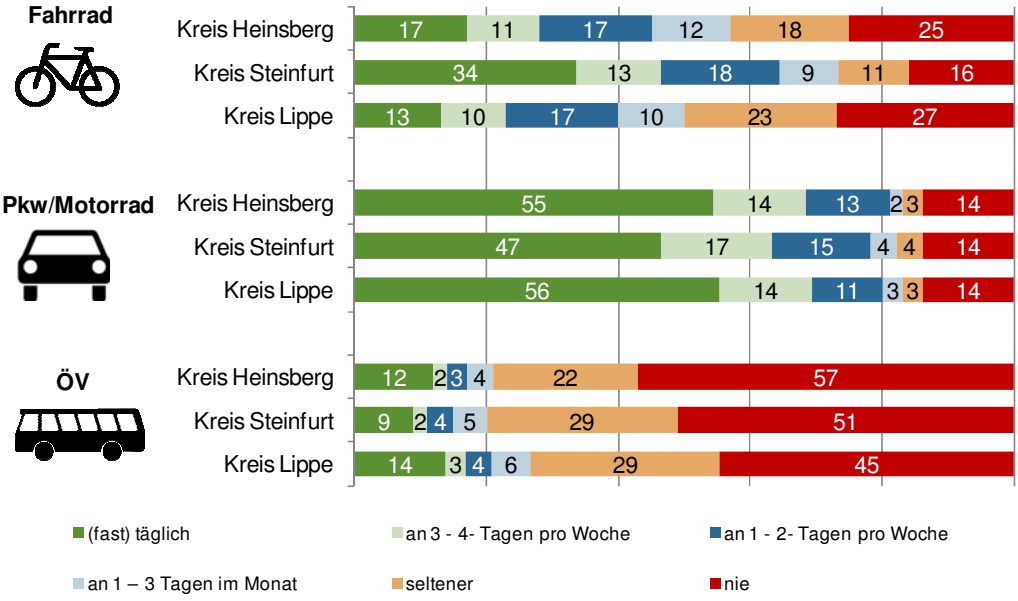
Wochenendmobilität

Da die Mobilität am Wochenende anders geprägt ist als werktags wurden zusätzlich auch ergänzende Erhebungen am Wochenende durchgeführt. Unterschiede ergeben sich zum einen in der Wegeanzahl (am Wochenende werden weniger Wege unternommen bzw. der Anteil derer, die nicht außer Haus gehen, steigt). Die Wegezwecke verschieben sich, der überwiegende Anteil der Wege wird zu Freizeit- und Einkaufszwecken (letzteres an Samstagen) unternommen und auch in der Verkehrsmittelwahl ergeben sich Verschiebungen (weniger Pkw-Fahrer und ÖV-Nutzer, dafür mehr Fußverkehr sowie höherer Anteil von Mitfahrern). Auch die Wegelängen nehmen am Wochenende zu. Die Fahrradnutzung ist am Wochenende ähnlich hoch wie an einem Werktag.

Nutzersegmente

Neben der Mobilität am Stichtag wurde auch die allgemeine Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel abgefragt.

Abb. 4: Allgemeine Verkehrsmittelnutzung im Vergleich



Während das Auto von ca. 70% der Befragten täglich oder zumindest mehrmals wöchentlich benutzt wird, werden die öffentlichen Verkehrsmittel nur von 14% täglich oder mehrmals wöchentlich genutzt. Fast vier von fünf Einwohnern aus dem Kreis Heinsberg nimmt den ÖV dagegen nur selten oder nie in Anspruch. Das Fahrrad wird gegenüber der Nutzung von Bussen und Bahnen von knapp 30% der Heinsberger Kreisbevölkerung täglich oder mehrmals wöchentlich genutzt.

Bewertung der Verkehrssysteme

Die Bewertung der Verkehrssysteme nach Schulnoten zeigt, dass die Autosituation im Kreis Heinsberg mit 2,3 und die Verhältnisse für Fußgänger mit 2,4 relativ gut bewertet werden. Die Fahrradsituation schneidet im Durchschnitt mit 2,5 etwas schlechter ab, während Bus und Bahn mit 3,7 wesentlich schlechter bewertet werden. Hierbei gibt es teilweise große Unterschiede zwischen den Kommunen, vor allem in der Bewertung vom öffentlichen Verkehrssystem. Während in Übach-Palenberg die Bewertung von Bussen und Bahnen vergleichsweise gut ausfällt (3,2), werden in den Gemeinden Selfkant, Gangelt und Waldfeucht die öffentlichen Verkehrsmittel deutlich schlechter eingeschätzt (Durchschnittswerte zwischen 4,1 und 4,6).

Reaktivierung der Heinsberger Bahn

Die Reaktivierung der Heinsberger Bahn wird von einer großen Bevölkerungsmehrheit mitgetragen und positiv bewertet (71%), nur ein kleiner Teil (unter 3%) steht diesem Projekt skeptisch gegenüber. Über die Hälfte der Befragten, die bisher mit dem Auto auf dieser Strecke unterwegs sind, gibt an, dass sie zukünftig häufiger auf die Bahn umsteigen wollen.

Kenntnisstand und Nutzungsgrad vom MultiBus

Der Kenntnisstand und die Nutzungsintensität des bedarfsorientierten MultiBus-Systems ist regional unterschiedlich ausgeprägt und steht in einem engen Zusammenhang mit den vorhandenen Bedienzeiten. Während im Kreisdurchschnitt nur 11% zu der Einschätzung kamen, dieses ÖV-System gut zu kennen, waren es beispielsweise in Gangelt oder Selfkant um die 35%. Eine entsprechende Wechselbeziehung besteht natürlich auch zwischen Kenntnisstand und Nutzungsintensität. Der MultiBus wird allerdings nur von einer Minderheit genutzt (6% im Kreisdurchschnitt). Dabei überwiegt eine gelegentliche Inanspruchnahme, regelmäßige Nutzer kommen - bezogen auf den gesamten Kreis - relativ selten vor. In den Gemeinden Gangelt, Selfkant und Waldfeucht, in denen der MultiBus eine grundlegende Erschließungsfunktion besitzt, sind höhere Nutzerwerte vorhanden.

Verbesserungsvorschläge für die Verkehrsplanung

Über 1.500 Anregungen und Maßnahmenvorschläge wurden im Bereich der Verkehrsplanung benannt, z.T. wurden Maßnahmen konkret verortet. Bei dieser Frage haben sich zwei wesentliche Maßnahmenschwerpunkte herauskristallisiert. Einerseits wird sich ein besseres Radverkehrsnetz (Ausbau, aber auch Instandhaltung an bestehenden Radfahrwegen) gewünscht. Anderseits werden Maßnahmen aufgeführt, die auf eine Angebotserweiterung im öffentlichen Verkehrssystem abzielen.

Zusammenfassendes Fazit

Die Mobilität im Kreis Heinsberg wird durch den motorisierten Individualverkehr bestimmt und geprägt. Neben einem hohen Motorisierungsgrad und einer entsprechend hohen Pkw-Verfügbarkeit wird das Auto für die Mehrzahl der Wege genutzt. Diese Mobilitätsstrukturen zeigen sich insbesondere in ländlich geprägten Räumen. Teilweise müssen längere Wegedistanzen zurückgelegt werden, da sich Ziele wie der Arbeitsplatz oder der Einkaufsmarkt nicht mehr im gleichen Ortsteil befinden.

Zudem stellt das öffentliche Verkehrssystem oftmals keine Alternative zum Auto dar. Nicht nur im Kreis Heinsberg werden die öffentlichen Verkehrsmittel zu einem Groß-

teil von Personen beansprucht, die auf dieses Transportmittel angewiesen sind (Schüler, Personen ohne Autobesitz, etc.).

Auch die Auswirkungen des demografischen Wandels (v.a. weniger Schüler/mehr ältere Menschen) werden sich zukünftig auf die Mobilität auswirken und höhere Anforderungen an die verschiedenen Verkehrssysteme stellen.

Trotzdem lässt sich eine Reihe von Potenzialen und Handlungsoptionen erkennen, die zu einer umweltfreundlicheren Mobilität führen können:

Der Fahrradanteil im Kreis Heinsberg beträgt derzeit ca. 10% und liegt damit auf einem durchschnittlichen Niveau. Die Stadt Erkelenz ist Mitglied der AGFS (Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte, Gemeinde und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.). Die AGFS hat sich beispielsweise eine Zielmarke für den Fahrradanteil von 25% gesetzt. Insbesondere kurze Wege können vielfach unmotorisiert bewältigt werden. Aber auch neuere Entwicklungstrends wie der sprunghaft wachsende Anteil von Elektrofahrrädern (3% der Bewohner im Kreis Heinsberg besitzen inzwischen ein E-Bike oder Pedelec) bieten für den Radverkehr realistische Chancen neue Nutzergruppen zu gewinnen. Der Ausbau der Radabstellanlagen, die Verbesserung der Radinfrastruktur sowie Maßnahmen der Verkehrssicherheit sind wichtige Maßnahmen, die eine forcierte Radverkehrspolitik unterstützen können.

Die Reaktivierung der Heinsberger Bahn stellt das zentrale Eisenbahninfrastrukturprojekt für eine bessere Erschließung der Region mit öffentlichen Verkehrsmitteln dar. Diese Angebotserweiterung wird sich wesentlich auf das Mobilitätsverhalten auswirken. Mit der Neuaufstellung des Nahverkehrsplans sollten abgestimmte, integrierte Strukturen geschaffen werden. Eine stärkere ÖV-Nutzung lässt sich darüber hinaus über den Zeitkartenbesitz – insbesondere durch die Schaffung von speziellen Angeboten für Senioren oder für Berufspendler wie z.B. Job-Tickets - steuern.

Insgesamt zeigen sich sowohl im Radverkehr (auf kurzen Wegen), als auch beim ÖV (auf längeren Wegen zu Nachbarorten) weitere Ausbaupotenziale.

Die Durchführung eines Ziel- und Strategieworkshops mit der Politik kann dazu eingesetzt werden, um verkehrspolitisch abzuklären, mit welcher Strategie welche Ziele bzgl. des zukünftig anzustrebenden Modal Splits zu verfolgen sind.

1. Aufgabenstellung und Anlass der Mobilitätsuntersuchung

Der Kreis Heinsberg hat 2012 eine repräsentative Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten der Einwohner durchgeführt. Fragen der Untersuchung waren z.B.: Wie oft sind die Menschen unterwegs? Welche Verkehrsmittel nutzen sie und zu welchem Zweck sind zu unterwegs? Wie weit sind die Wege und wie lange sind sie unterwegs? Darüber hinaus sollte die Befragung insbesondere Informationen über die Bewertung und Nutzung des eingesetzten Bussystems (u.a. MultiBus) sowie zur Reaktivierung der Heinsberger Bahn liefern.

Mit der Durchführung der Mobilitätserhebung wurde das Büro Planersocietät beauftragt. Der vorliegende Bericht fasst die wesentlichen Ergebnisse der Mobilitätserhebung zusammen. Ziele der Untersuchung sind:

- die Bereitstellung einer aktuellen Datengrundlage zum Mobilitätsverhalten der Bevölkerung im Kreis Heinsberg, die als Datenbasis für die Kreisentwicklung sowie für die Verkehrsplanungen (u.a. Neuaufstellung des Nahverkehrsplans) und Verkehrsmodelle genutzt werden kann,
- der Vergleich mit ähnlich strukturierten Untersuchungen (MiD 2008, Befragungen aus anderen Kreisen und Städten aus der Region etc.) und daraus folgend eine dezidierte Standortbestimmung,
- eine Ableitung einer Stärken-Schwächen-Analyse sowie die Ableitung von Handlungsfeldern,
- eine Abschätzung von konkreten Verlagerungspotenzialen im Modal Split,
- eine eingehende Analyse zu dem verwendeten MultiBus-System und der Reaktivierung der Heinsberger Bahn sowie
- eine Heranziehung der Befragungsergebnisse zu Evaluationszwecken, so dass die eingeleiteten Maßnahmen zur Förderung der Nahmobilität bewertet und Ziele für die zukünftige Entwicklung abgeleitet werden können.

2. Methodische Grundlagen

Die Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten im Kreis Heinsberg wurde in Anlehnung an vergleichbare Untersuchungen konzipiert und ausgewertet.[1] Sie wurde im Zeitraum vom 24.04. bis 12.05.2012 in drei Erhebungswellen (Stichtage: Dienstag, Mittwoch, Donnerstag, Samstag, Sonntag) durchgeführt. Insgesamt standen somit 13 unterschiedliche Stichtage zur Verfügung.[2]

Im gesamten Untersuchungszeitraum gab es unterschiedliche Wetterverhältnisse (sowohl sonnige als auch regnerische Tage). Die Tageshöchsttemperaturen schwankten im Zeitraum zwischen 8° C und 25° C. Im Vergleich zu den Vorjahren hat es im Erhebungszeitraum 2012 seltener geregnet und die Niederschlagsmengen fielen geringer aus. Die Tagestemperaturen und die Sonnenscheindauer waren jeweils unterschiedlich. Für den Jahreszeitraum können die Temperaturen und die Sonnenscheindauer als durchschnittlich beschrieben werden.

Tab. 1: Witterungsverhältnisse am Stichtag der Befragung[3]

	1. Welle			2. Welle			3. Welle		
Wochentag	Datum	Niederschlag	max. Temp.	Datum	Niederschlag	max. Temp.	Datum	Niederschlag	max. Temp.
Dienstag	24.04.	1,7 l/m²	12,9°C				08.05.	0 l/m²	21,8°C
Mittwoch	25.04.	2,2 l/m²	13,4°C	02.05.	1,3 l/m²	16,0°C	09.05.	2,5 l/m²	20,7°C
Donnerstag	26.04.	0,2l/m²	15,2°C	03.05.	0 l/m²	16,6°C	10.05.	0,5 l/m²	25,6°C
Samstag	28.04.	0 l/m²	21,9°C	05.05.	5 l/m²	9,4°C	12.05.	0 l/m²	13,8°C
Sonntag	29.04.	0 l/m²	21,3°C	06.05.	2,7 l/m²	8,2°C			

[1] Für Städte und Kreise in NRW, die in die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundliche Städte (AGFS) aufgenommen wurden, wurde ein Förderprogramm für Mobilitätsuntersuchungen aufgelegt. In diesem Zusammenhang wurden Standards zur einheitlichen Modal Split-Erhebung in nordrhein-westfälischen Kommunen aufgestellt. (Vgl. Mühlenbruch, Iris 2009)

[2] In der Erhebungsphase wurden zwei Tage herausgenommen, da sie als „untypisch" angesehen werden können. Einerseits blieb der 1. Mai (Dienstag) in der zweiten Erhebungswoche aufgrund des Feiertages unberücksichtigt. Andererseits waren in der 3. Erhebungswoche am 13.05. (Sonntag) Landtagswahlen, die sich als besonderes Ereignis auf das Mobilitätsverhalten ausgewirkt hätten.

[3] Messwerte der Wetterstation in Heinsberg-Schleiden, Quelle: www.wetterkontor.de
Für diese Wetterstation liegen keine Angaben über die Sonnenscheindauer vor. Für die Wetterstation Aachen wurden Werte bei der Sonnenscheindauer zwischen 0 Stunden (05.05. / 06.05.) und 6,2 Stunden (08.05.) ausgewiesen.

Insgesamt wurden 7.804 Haushalte per Zufallsauswahl[4] aus dem Einwohnerregister ausgewählt und angeschrieben. Über eine räumliche Schichtung wurde sichergestellt, dass auch in kleineren Kommunen unter 20.000 Einwohner eine ausreichende Stichprobe zur Verfügung stand, um zuverlässige gemeindescharfe Analysen durchführen zu können. Je nach Stadt bzw. Gemeinde wurde demnach ein spezifischer Ziehungsschlüssel zwischen jeder 13. Person (Gemeinde Waldfeucht) und 28. Person (alle Städte über 20.000 Einwohner) im Kreisgebiet ermittelt.

Die angeschriebenen Haushalte konnten sich entweder schriftlich-postalisch, online oder telefonisch (interviewergestützt) an der Befragung beteiligen. Alle zufällig ausgewählten Personen wurden über ein Anschreiben vom Landrat über die Befragungsziele und –inhalte informiert. Ein Informationsblatt mit Ausfüllanweisungen, eine Datenschutzerklärung, ein Haushaltsbogen, mehrere Personenbögen und Wegeprotokolle waren beigelegt. Alle Personen eines Haushaltes ab 6 Jahren waren aufgefordert, den Personenbogen und die Wegeprotokolle für den vorgegebenen Stichtag zu beantworten.[5] Eine Aufstellung der Befragungsinhalte zeigt Tab. 2 (siehe auch Fragebögen im Anhang).

Tab. 2: Befragungsinhalte

Haushaltsbogen	Personenbogen	Wegeprotokoll
Anzahl Personen im Haushalt, Anzahl der jeweiligen Verkehrsmittel im Haushalt, Wohnort; Entfernung Bushaltestelle; Alter, Geschlecht, Berufstätigkeit der Personen im Haushalt	Pkw-Führerscheinbesitz, Verkehrsmittelverfügbarkeit; Gesundheitliche Einschränkungen, Arbeits-/Ausbildungsort, Entfernung und Bewertung der Erreichbarkeit; allgemeine Häufigkeit der Verkehrsmittelnutzung an Werktagen; Bewertung der Verkehrssituation in der Stadt/ jeweiligen Gemeinde; regelmäßige Nutzung der Buslinien, Bekanntheit und Nutzung des MultiBusses; Bewertung der Reaktivierungspläne der Heinsberger Bahn, Interesse an der neuen Schienenverbindung; Fehlen von speziellen Bus-Angeboten	Normalität des Stichtages; Pkw-Verfügbarkeit am Stichtag; Außerortsmobilität; Ausgangspunkt 1. Weg; Uhrzeit Wegebeginn; Zweck; genutztes Verkehrsmittel (auch in Etappen); Wegeentfernung; Uhrzeit Wegeende; Ziel des Weges; Begleitung durch weitere Personen; weitere Wege unternommen

[4] Die Grundlage der Stichprobenziehung bildeten alle Personen mit Haupt- und Nebenwohnsitz im Kreis Heinsberg. Die Ziehung der Zufallsstichprobe wurde vom Rechenzentrum Aachen bzw. von den kommunalen Einwohnermeldeämtern vorgenommen.

[5] Die Altersvorgabe („Personen ab 6 Jahre“) wurde aus mehreren Gründen gewählt: Auf der einen Seite finden in diesem Alter i.d.R. die ersten eigenständigen Wege (z.B. zur Schule) statt, vorher sind es entweder Begleitwege (z.B. mit einem Elternteil zum Einkaufen) oder Wege, die in Begleitung durchgeführt werden (zum Kindergarten, zum Spielplatz, etc.). Auf der anderen Seite war dies eine Erkenntnis des Pretest, da der Fragebogen schon recht lang war. So sollte die zeitliche Inanspruchnahme zur Befragung nicht weiter ausgedehnt werden, da die Eltern Personenfragebögen und Wegeprotokolle hätten doppelt ausfüllen müssen.

Die Befragung konnte zudem auch online über einen persönlichen Code beantwortet werden. Auf den Internetseiten www.mobil-HS.de wurde über die Befragungsziele und –inhalte informiert. Zudem konnten die Fragebögen und weitere Befragungsunterlagen heruntergeladen werden. Diese Internetseiten waren zudem das Zugangsportal für den Online-Fragebogen.

Die telefonischen Interviews wurden vom Dortmunder Call-Center O-TON GmbH, das auf Befragungen zum Mobilitätsverhalten spezialisiert ist, computergestützt durch geschulte Interviewer durchgeführt.

Durch die drei angebotenen Befragungsoptionen konnte eine hohe Beteiligung sichergestellt werden, die zudem systematische Verzerrungen durch die jeweilige Befragungsart ausschließt.

In der Erhebungszeit wurde darüber hinaus eine intensive Öffentlichkeitsarbeit über verschiedene Medien (Zeitung, Hörfunk, Internet) betrieben, mit dem Ziel, die ausgewählten Haushalte zu informieren, zu sensibilisieren und zu aktivieren.

In der untenstehenden Tabelle 3 ist die Verteilung auf die Befragungsarten dargestellt. Der überwiegende Anteil der Befragten hat schriftlich-postalisch geantwortet:[6]

Tab. 3: gewählte Befragungsart

Verteilung des Rücklaufs (absolut)	Haushalt	Personen im HH	befragte Personen (6 J. u.ä.)	erfasste Wege
schriftlich-postalisch	600	1.466	1.396	3.882
Telefon-Interview	793	1.998	1.774	4.384
online	228	606	553	1.520
	1.621	4.070	3.723	9.786
Rücklaufquote				21%
Verhältnis Frauen zu Männer in der Stichprobe				51 : 49
durchschnittliche Haushaltsgröße (ungewichtet)				2,51
durchschnittliche Haushaltsgröße (gewichtet)				2,26

Die Rücklaufquoten lag mit 21% etwas über dem kalkulierten Bereich (20%). Solche Quoten sind für diese komplexen Haushaltsbefragungen typisch. Insgesamt haben an der Befragung 1.621 Haushalte mit über 4.000 Personen teilgenommen. Dabei wurden knapp 10.000 Wege an den Stichtagen erhoben. An der Erhebung haben sich demnach ca. 1,5% aller Einwohner im Kreis Heinsberg beteiligt.

[6] Dies ist vor allem darauf zurückzuführen, dass die schriftlichen Bögen inkl. kostenfreien Rückantwortumschlags bereits mit versandt wurden und daher die schriftlich-postalische Antwortmöglichkeit die einfachste Art darstellte, sich an der Befragung zu beteiligen.

Die eingegangenen Befragungsbögen wurden auf ihre Vollständigkeit und Plausibilität geprüft[7], codiert und rechnergestützt erfasst. Durch mehrere iterative Plausibilitäts- und Qualitätskontrollen konnten typische Fehlerquellen (z.B. lückenhafte Angaben im Wegeprotokoll, Codierungs- und Eingabefehler) ermittelt, korrigiert bzw. gegebenenfalls mit plausiblen Daten vervollständigt werden.

Tab. 4: Haushalte und Personen nach Städten und Gemeinden in der Nettostichprobe

Anzahl und Anteil befragter Haushalte und Personen in der Stichprobe	Haushalte		befragte Personen	
	absolut	in Prozent	absolut	in Prozent
Erkelenz	274	16,9%	585	15,7%
Gangelt	96	5,9%	234	6,3%
Geilenkirchen	153	9,4%	353	9,5%
Heinsberg	299	18,4%	714	19,2%
Hückelhoven	215	13,3%	470	12,6%
Selfkant	104	6,4%	258	6,9%
Übach Palenberg	119	7,3%	282	7,6%
Waldfeucht	82	5,1%	197	5,3%
Wassenberg	89	5,5%	203	5,5%
Wegberg	181	11,2%	416	11,2%
räumliche Zuordnung nicht möglich	9	0,6%	11	0,3%
Kreis Heinsberg gesamt	1.621	100	3.723	100

Die anvisierte Befragungsanzahl auf kommunaler Ebene lag bei mindestens 200 Personen. Bis auf die Gemeinde Waldfeucht (197 befragte Personen) konnte diese Zahl erreicht werden, so dass zuverlässige kleinräumige Auswertungen möglich sind.

Erforderliche Gewichtung

Die Stichprobenziehung auf Personenebene erzeugte eine systematische Verzerrung der Stichprobe. Die Chance eines Mehrpersonenhaushaltes gezogen zu werden, war deutlich größer als die eines Einpersonenhaushaltes. Daher ist in der Stichprobe der Anteil an großen Haushalten überrepräsentiert.

[7] Fragebögen mit nicht plausiblen Angaben wurden im Vorfeld aussortiert.

Zudem stellt sich heraus, dass die Beteiligung von Erwachsenen in einem Alter zwischen 25 und 45 Jahren unterdurchschnittlich gewesen ist.[8]

Aus diesem Grund wurde eine Gewichtung der Stichprobe nach Haushalts- und Altersstruktur vorgenommen. Auch die räumliche Schichtung wurde wieder heraus gerechnet. Die vorliegende Untersuchung stellt damit ein repräsentatives Abbild von den Mobilitätsvoraussetzungen und dem –verhalten im Kreis Heinsberg dar.

Abb. 5: Haushaltsgrößen in der Stichprobe vom Kreis Heinsberg (ungewichtet / gewichtet) in Prozent

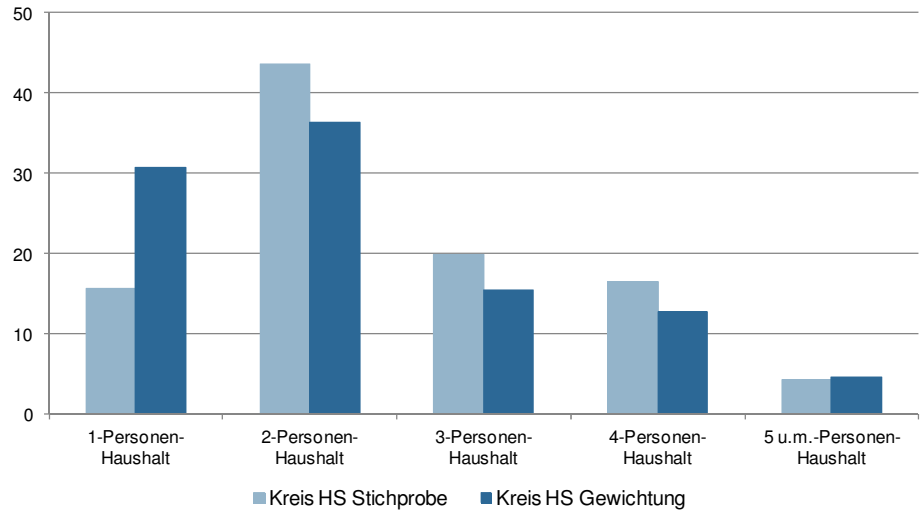
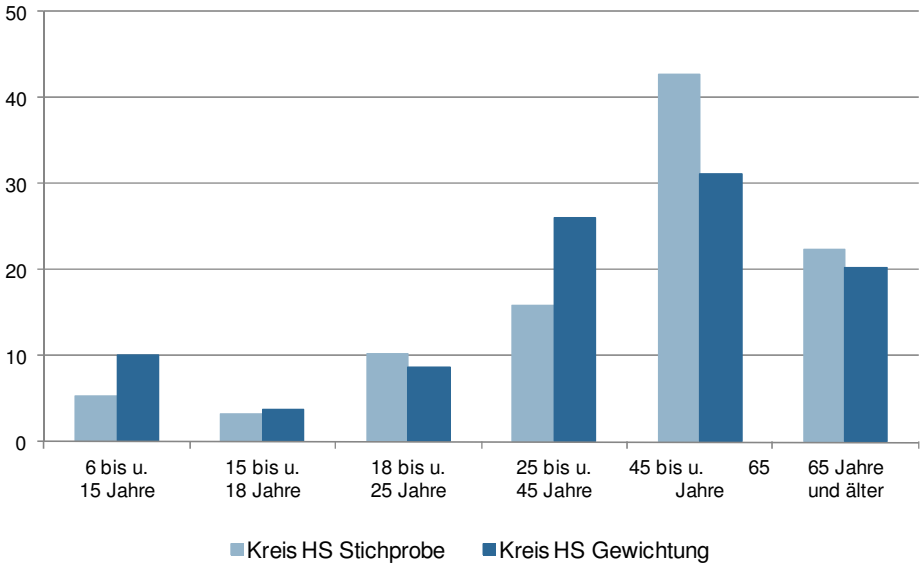


Abb. 6: Altersstruktur in der Stichprobe vom Kreis Heinsberg (ungewichtet / gewichtet) in Prozent



[8] Dieses Ergebnis lässt sich teilweise durch die erhaltene Stichprobe erklären. In dieser Stichprobe waren Personen in einem Alter zwischen 25 und unter 45 Jahren spürbar unterrepräsentiert (-6,2%); dagegen waren Personen ab einem Alter von 45 Jahren in der Stichprobe überrepräsentiert.

Dokumentation

Der vorliegende Bericht fasst die wesentlichen Ergebnisse und Auswertungen zusammen.

Die ausgewiesenen Mobilitätswerte beziehen sich zwangsläufig nur auf die Einwohner des Kreises Heinsberg. Wege, die z.B. von auswärtigen Ausbildungs- und Berufseinpendlern, Besuchern oder Touristen zurückgelegt wurden, kann die vorliegende Haushaltsbefragung nicht erfassen. Sie bleiben daher unberücksichtigt.

In den Tabellen werden i.d.R. nur Prozentwerte angegeben. Um die Übersichtlichkeit zu gewährleisten, erfolgt die Angabe der absoluten Zahlen lediglich in den Tabellenspaltenköpfen mit „(n=)“. Der ausgewiesene Wert dokumentiert, auf welcher Datenbasis die betreffende Auswertung basiert. Auf eine Darstellung der Nachkommastellen wird verzichtet, da ansonsten eine Genauigkeit vorgetäuscht wird, die für solche Erhebungen nicht gegeben ist. Durch das Auf- und Abrunden einzelner Werte werden in ihrer Summe nicht immer exakt „100%“ erreicht.

Aus Gründen der Vergleichbarkeit wurden die Prozentwerte für Antworten mit „weiß nicht“ lediglich in gesonderten Tabellenzeilen ausgewiesen. Teilweise wurden Fragen gestellt, bei denen Mehrfachantworten möglich waren. Bei diesen Fragen beziehen sich die Prozentwerte nicht auf die Summe der abgegebenen Antworten (in diesem Fall ergibt die Summe immer 100%), sondern auf den Anteil der Haushalte bzw. Personen, die sich zu dieser Frage geäußert haben.

Soweit nicht anders ausgewiesen, stammen sämtliche Ergebnisse aus der durchgeführten Mobilitätsbefragung. Bei personen- und wegebezogenen Auswertungen gilt es zu beachten, dass sich die Befragungsergebnisse nur auf Personen ab einem Alter von 6 Jahren beziehen.

Bei Auswertungen wie beispielsweise zum Führerscheinbesitz wurden andere Altersgrenzen gebildet. In den dazugehörigen Tabellen werden Hinweise zu der entsprechenden Grundgesamtheit gegeben.

Einige Tabellen sind mit Sonderzeichen versehen. Das Zeichen „ - “ bedeutet, dass dieser Fall in der vorliegenden Stichprobe nicht vorgekommen ist. Das Zeichen „ * “ steht stellvertretend, wenn die Datengrundlage für eine zuverlässige Aussage nicht ausreicht, da zu wenige Fälle in der Stichprobe vorhanden sind.

Andere Quellenbezüge und Vergleichsdaten werden gesondert aufgeführt. In mehreren Tabellen werden Vergleichswerte aus der Untersuchung MiD 2008 herangezogen.[9] Wenn es sich um deutschlandweite Werte handelt, wurde im Spaltenkopf das Kürzel „MiD gesamt“ verwendet. Bei Werten, die für Städte zwischen 20.000 und 50.000 Einwohner ausgewiesen wurden, wurde der Spaltenkopf „MiD – Ew.-Größe“ benannt.

[9] Vgl. Mobilität in Deutschland (2008)

Zu beachten ist, dass die für den Kreis Heinsberg erhobenen Mobilitätswerte auf der Wegeebene nur eingeschränkt mit den Werten aus der MiD-Untersuchung verglichen werden können. In der MiD werden Jahresdurchschnittswerte ausgewiesen. Die MiD-Untersuchung schließt als Stichtage sowohl alle Wochentagen (Mo.-So.), als auch die Urlaubs- und Ferienzeiten ein. Dagegen wurden die Mobilitätskenndaten für den Kreis Heinsberg nur in einem repräsentativen Befragungszeitraum aufgenommen, der als „normal-typisch“ gilt (keine Urlaubszeit, Befragungszeitraum im Spät-Frühjahr). Soweit der Tabellenband der MiD 2008 entsprechende Werte für die Kernwoche (Di.-Do.) ausweist, werden diese Daten in den Tabellen dargestellt (Tabellenkürzel: MiD (Di. – Do.)).

Dagegen sind die Mobilitätsdaten aus den Untersuchungen im Kreis Steinfurt bzw. im Kreis Lippe in einem vergleichbaren Untersuchungsdesign und Erhebungszeitraum ermittelt worden. Für Vergleiche und eine Art Standortbestimmung sind diese Werte daher besser geeignet.

3. Untersuchungsraum

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

Tab. 5: Einwohnerzahl und Kommunen im Kreis Heinsberg

Kommune	Einwohner
Erkelenz	44.188
Gangelt	11.445
Geilenkirchen	28.288
Heinsberg	41.633
Hückelhoven	39.633
Selfkant	9.979
Übach-Palenberg	25.452
Waldfeucht	9.333
Wassenberg	16.430
Wegberg	29.401
Kreis Heinsberg	255.782

Der Kreis Heinsberg gliedert sich in 10 Kommunen (7 Städte und 3 Gemeinden). Insgesamt leben auf einer Fläche von 628 km² rund 255.000 Einwohner (406 Einwohner/km²). Die drei bevölkerungsstärksten Städte sind die Kreisstadt Heinsberg, Erkelenz und Hückelhoven. Die drei Gemeinden Gangelt, Selfkant und Waldfeucht haben jeweils um die 10.000 Einwohner.[10] Im Kreis Heinsberg leben zwischen 111.000 und 112.000 Haushalte, die durchschnittliche Haushaltgröße beläuft sich auf 2,29 Personen.[11]

An das überregionale Straßenverkehrsnetz ist der Kreis Heinsberg über die Autobahnen A 44, A 46 und A 61 angeschlossen. Über diese Autobahnen können die Oberzentren Aachen, Mönchengladbach, Düsseldorf und Köln direkt erreicht werden. Darüber hinaus verlaufen die beiden Bundesstraßen B 57 und B 221 durch das Kreisgebiet. Über diese Straßen wird insbesondere die Erschließung der kreisangehörigen Kommunen sichergestellt.

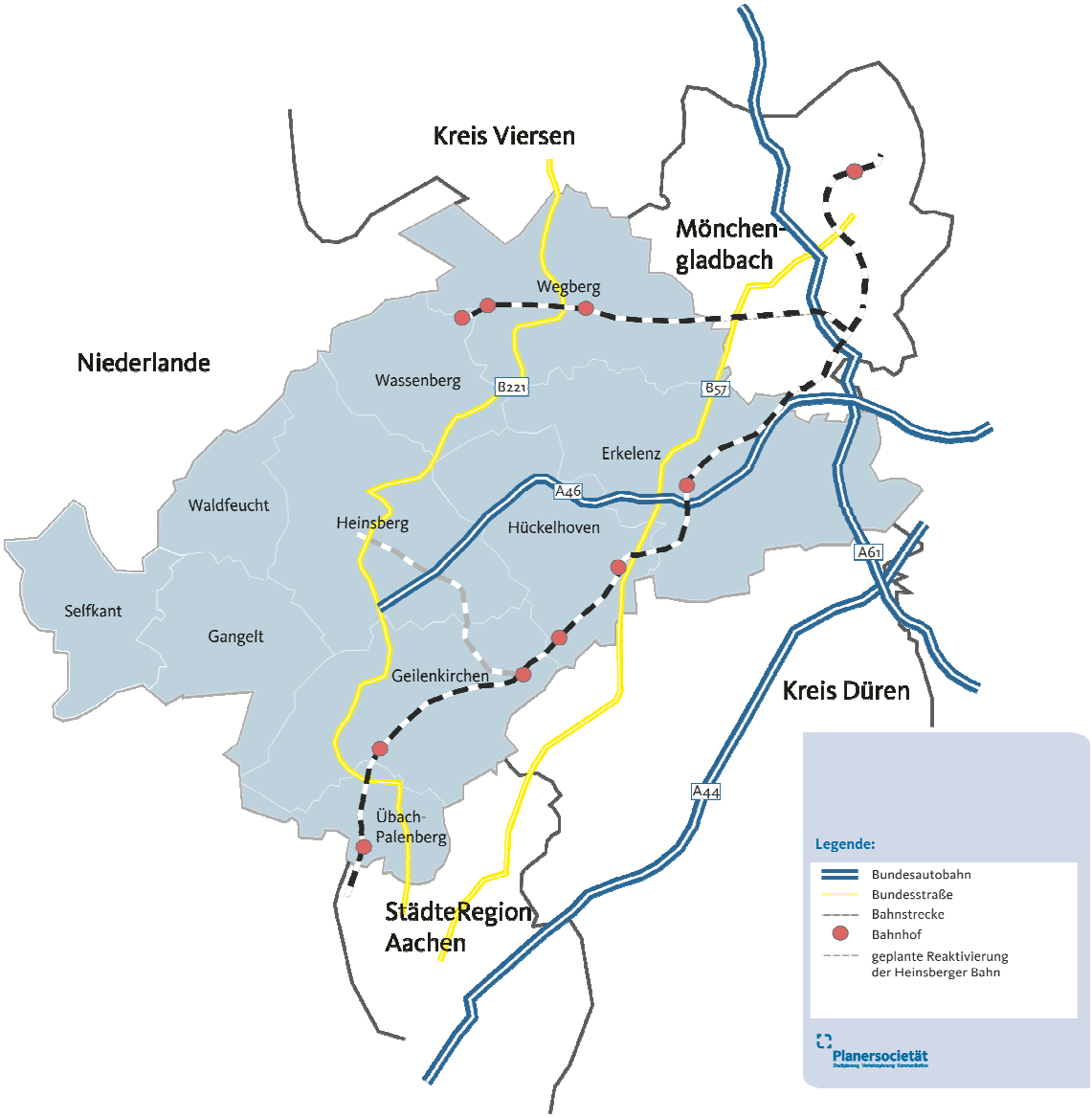
Die wichtigste Bahnverbindung stellt die Strecke von Aachen nach Mönchengladbach dar. Ein Regionalexpress (RE 4) im Stundentakt und eine Regionalbahn (RB 33) wird auf dieser Strecke eingesetzt. Die Züge halten an den Bahnhöfen Erkelenz, Hückelhoven-

[10] Weitere Informationen können auf der Internetseite www.kreis-heinsberg.de abgerufen werden.

[11] Berechnung auf der Grundlage von Daten aus dem Wohnungsmarktbericht NRW 2011 der NRW.Bank.

Baal, Brachelen (nur RB), Lindern, Geilenkirchen und Übach-Palenberg im Kreisgebiet von Heinsberg. Als weitere Bahntrasse besteht eine Verbindung von Mönchengladbach nach Wegberg-Dalheim. Diese Strecke wird von einer Regionalbahn (RB 39) bedient, die in der Woche im Stundentakt verkehrt. Zudem werden Fahrten mit einer dampfbetriebene Museumsbahn von Geilenkirchen-Gillrath nach Gangelt-Schierwaldenrath als touristische Attraktion angeboten.

Abb. 7: Kommunale Gliederung, Lage und Verkehrsanbindung des Kreises Heinsberg



Der Kreis Heinsberg ist Teil des Aachener Verkehrsverbundes (AVV). Diesem Verkehrsverbund gehören noch die StädteRegion Aachen und der Kreis Düren an. Durch das Kreisgebiet verlaufen vier Schnellbuslinien (SB 1, SB 3, SB 4, SB 81) und über 30

Regionalbuslinien. City- und Stadtbuslinien verkehren in den Städten Erkelenz, Geilenkirchen, Hückelhoven und Übach-Palenberg. Darüber hinaus wird das Mobilitätsangebot durch den Einsatz vom sog. MultiBus ergänzt, das als bedarfsorientiertes Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs konzipiert ist.[12]

Die Reaktivierung der Heinsberger Bahn (Wurmtalbahn) stellt das wichtigste Infrastrukturprojekt für den öffentlichen Nahverkehr im Kreis Heinsberg dar. Im Jahr 2013 soll es eine direkte Bahnverbindung von der Kreisstadt Heinsberg über Lindern nach Aachen geben, so dass die Fahrtzeit von Heinsberg zum Aachener Hauptbahnhof nur noch ca. 50 Minuten beträgt.[13]

Auch mit dem Fahrradtourismus wird in der Region geworben, so verlaufen mehr als 500 Kilometer Rad-Wanderwege durch den Kreis. Für den Fahrradverkehr sind die topographischen Verhältnisse eine ausschlaggebende Komponente. Die Städte Wegberg und Erkelenz liegen im niederrheinischen Tieftal, wobei Erkelenz im Besonderen durch eine flachwellige Topographie gekennzeichnet wird. Die Gemeinde Wassenberg liegt sowohl im Tal der Rur als auch auf den Hochflächen oberhalb des Rurtales des Wassenberger Horst. Der Ort Haaren in der Gemeinde Waldfeucht, an der niederländischen Grenze gelegen, weist den niedrigsten Punkt des Kreises Heinsberg auf. Die höchste Erhebung mit 110 Metern liegt im Stadtgebiet von Übach-Palenberg.

[12] Weitere Informationen können auf der Internetseite www.avv.de abgerufen werden.

[13] Weitere Informationen können auf der Internetseite www.wurmtalbahn.de abgerufen werden.

4. Ergebnisse der Mobilitätsbefragung

4.1 Soziodemografische Daten

51% der Befragten waren Frauen, 49% Männer. Das Verhältnis entspricht damit dem bestehenden statistischen Geschlechterverhältnis im Kreis.

46% der Befragten sind voll- oder teilzeit erwerbstätig. Nicht erwerbstätig sind 54% der Befragten (16% in der Schule/Studium/Ausbildung; 2% arbeitslos; 7% Hausfrau/-mann; 22% im Ruhestand, 6% Kinder). Eine Aufschlüsselung nach höchstem Erwerbsstatus im Haushalt zeigt, dass in 66% der Haushalte mindestens ein Haushaltsmitglied eine Erwerbstätigkeit ausübt. 29% sind Rentnerhaushalte und 5% sonstige Haushalte (Ausbildungshaushalte, Erwerbslosenhaushalte, etc.).

Die ermittelte durchschnittliche Haushaltsgröße in der Befragung liegt bei 2,26 Personen. 31% sind Einpersonenhaushalte, 45% Mehrpersonenhaushalte ohne Kinder und 25% sind Haushalte mit Kindern unter 18 Jahren (siehe Tab. 7).

Tab. 6: Soziale Lage nach einzelnen Personen im Haushalt

Erwerbsstatus nach Personen (in %)	Kreis Heinsberg (n=3.578)	Kreis Steinfurt (n=3.890)	Kreis Lippe (n= 4.753)
Kind	6	6	5
Hausfrau / -mann	7	5	5
im Ruhestand	22	21	24
Bundesfreiwilligendienst bzw. Wehr-/Zivildienst	< 1	< 1	< 1
z.Zt. arbeitslos	2	2	2
Erwerbstätig, davon	46	48	45
- vollzeit	34	35	32
- teilzeit (18 – 34 h/Woche)	7	9	9
- teilzeit (< 18 h/Woche)	5	5	4
- vorübergehend freigestellt	1	1	1
Ausbildung	2	2	2
Studium	2	2	2
Schüler / -in	12	12	14
sonstiges	< 1	1	1
	100	100	100

Tab. 7: Haushaltsstypen

Haushaltstyp (in %)	Kreis Heinsberg (n=1.611)	Kreis Steinfurt (n=1.810)	Kreis Lippe (n=2.329)	MiD gesamt	MiD Ew-Größe
Ein-Personen-Haushalt	31	34	38	39	33
Paar ohne Kinder	36	35	33	33	36
Mehrerwachsenen-HH ohne Kinder	8	9	8	10	11
Alleinerziehend	1	1	2	2	2
Paar mit einem Kind	10	8	7	17	18
Paar mit mehreren Kindern	9	10	8		
Mehrerwachsenen-HH mit Kindern	5	3	4		
	100	100	100	100	100
Haushalte mit Kindern (< 18 Jahren)	25%	22%	21%	19%	20%

Gesundheitliche Einschränkungen

Gesundheitliche Einschränkungen und Barrierefreiheit im Verkehrssystem spielen eine zunehmende Rolle: 10% der Befragten fühlen sich subjektiv in ihrer Mobilität eingeschränkt: 6% mit Gehbehinderungen, 1% mit Sehbehinderungen und 4% mit sonstigen Einschränkungen. Besonders in der Altersgruppe von 75-84 Jahren fühlen sich 43% in der Mobilität eingeschränkt, in der Altersgruppe ab 85 Jahren beträgt dieser Anteil sogar 72%. Haben Personen gesundheitliche Einschränkungen, dann bedeutet dies, dass sie weniger oft außer Haus unterwegs sind und weniger Wege zurücklegen.
Vor dem Hintergrund, dass die Gruppe der Hochbetagten (ab 75 Jahre) in den nächsten Jahren stark zunehmen wird, gilt es diesen Aspekt zukünftig zu beachten.

Tab. 8: Einschränkungen der Mobilität durch gesundheitliche Probleme

Einschränkung der Mobilität durch gesundheitliche Probleme (alle Personen ab 6 Jahren) – Mehrfachantworten möglich (in %)	Kreis Heinsberg (n=3.546)	Kreis Steinfurt (n=4.071)	Kreis Lippe (n=6.564)	MiD gesamt
nein	90	89	90	82
ja, durch Gehbehinderung	6	6	6	7
ja, durch Sehbehinderung	< 1	1	1	1
ja, andere Einschränkungen	4	5	4	11
durchschnittliche Anzahl genannter Einschränkungen	1,1	1,1	1,1	1,1

4.2 Verkehrsmittelverfügbarkeit

Pkw-Ausstattung

Insgesamt besitzen 92% der befragten Haushalte im Kreis Heinsberg mindestens ein Auto. Nur 8% der Haushalte können demnach als autofreie Haushalte eingestuft werden. 44% der Haushalte im Kreis Heinsberg geben an, dass sie zwei Autos besitzen, 7% der Haushalte im Kreis besitzen sogar drei oder mehr Pkw. Die Pkw-Ausstattung fällt im gesamtbundesdeutschen Schnitt und auch gegenüber anderen Kreisen etwas höher aus (siehe Tab. 9). Damit zeichnen sich die Haushalte im Kreis Heinsberg durch einen sehr hohen Motorisierungsgrad aus.

Familien mit Kindern besitzen am häufigsten 2 oder mehr Autos (71% statt 36% im Durchschnitt). Bei Paaren ohne Kinder besteht ebenfalls eine überdurchschnittlich hohe Motorisierung, jeder zweite Haushalt dieses Typs kann auf zwei Autos zurückgreifen.

Vier von fünf autofreien Haushalten sind Einpersonenhaushalte. Hierbei handelt es sich zum überwiegenden Teil um Rentner. Dagegen kommen nicht motorisierte Erwerbshaushalte bzw. Haushalte mit Kindern lediglich in Einzelfällen vor. Nur 1% aller Haushalte mit Kindern steht kein Auto im Haushalt zur Verfügung. Der Pkw-Motorisierungsgrad liegt bei Haushalten, in denen mindestens ein Haushaltsmitglied erwerbstätig ist, ebenfalls bei 99%.

Tab. 9: Haushalte mit Autos im Kreis Heinsberg im Vergleich zu anderen Kreisen und Städten

Untersuchungseinheit (Jahr/Quelle)	Haushalte mit Auto	Haushalte mit 2 oder mehr Autos
Kreis Heinsberg	92%	44%
Stadt Aachen (2011/HHS)	66%	17%
StädteRegion Aachen – ohne Stadt Aachen (2011/HHS)	82%	34%
Kreis Düren (2002/Helmert)	86%	35%
Kreis Steinfurt (2011/Planersocietät)	87%	35%
Kreis Lippe (2011/Planersocietät)	91%	36%
Kreis Soest (2011/Helmert)	92%	45%
Bundesweit (2008/MiD)	82%	29%

Die Pkw-Dichte auf 1.000 Einwohner im Kreis Heinsberg beträgt 539. Damit liegt dieser Wert deutlich über dem Landesdurchschnitt von NRW, der Anfang 2011 bei 506 lag (vgl. Mobilität in Nordrhein-Westfalen 2011).

14% der Haushalte im Kreis Heinsberg verfügen darüber hinaus über ein Motorrad, einen Motorroller oder ein Mofa.

Fahrradausstattung

Im Kreis Heinsberg besitzen neun von zehn Haushalten mindestens ein Fahrrad (siehe Tab. 10). In 64% der Fälle sind es sogar zwei und mehr Fahrräder.

Tab. 10: Fahrräder im Haushalt

Besitz eines (fahrbereiten) Fahrrads im Haushalt (in %)	Kreis Heinsberg (n=1.470)	Kreis Steinfurt (n=1.805)	Kreis Lippe (n=2.196)
kein Fahrrad	10	14	18
ein Fahrrad	27	25	30
zwei Fahrräder	33	29	26
drei und mehr Fahrräder	31	32	26
	100	100	100

Die ermittelten Werte liegen über dem gesamtdeutschen Schnitt und anderer vergleichbarer Kreise. Auch bei diesem Fortbewegungsmittel besteht im Kreis Heinsberg also eine hohe Ausstattungsdichte.

Tab. 11: Haushalte mit Fahrrädern im Kreis Heinsberg im Vergleich zu anderen Kreisen und Städten

Untersuchungseinheit (Jahr/Quelle)	Haushalte mit Fahrrädern
Kreis Heinsberg	90%
Stadt Aachen (2011/HHS)	68%
StädteRegion Aachen – ohne Stadt Aachen (2011/HHS)	72%
Kreis Düren (2002/Helmert)	83%
Kreis Steinfurt (2011/Planersocietät)	86%
Kreis Lippe (2011/Planersocietät)	82%
Kreis Soest (2011/Helmert)	88%
Bundesweit (2008/MiD)	82%

Haushalte mit Kindern besitzen fast zu 100% ein oder mehrere Fahrräder, während Einpersonen- und Rentnerhaushalte einen unterdurchschnittlichen Fahrradbesatz aufweisen.

5% der Haushalte im Kreis Heinsberg besitzt bereits ein Elektrofahrrad (Pedelec / E-Bike).[14] Hier kann schon von einem relevanten Anteil gesprochen werden.[15] Vor dem Hintergrund des derzeitigen Marktbooms wird der Anteil an Elektrofahrräder in den nächsten Jahren weiter anwachsen. Dies stellt sicherlich ein Potenzial für eine verstärkte Fahrradnutzung allgemein sowie spezifisch auf weiteren Wegen und auf Arbeitswegen dar.

Bezogen auf die Personenebene haben sich inzwischen 3% aller Einwohner im Kreis Heinsberg ein Elektrofahrrad zugelegt.

Wie in anderen Untersuchungen zeigt es sich auch im Kreis Heinsberg, dass sich ältere Personen bei den Besitzern von Elektrofahrrädern überwiegen (57% sind älter als 65 Jahre).

Der Anteil derer, die das Fahrrad täglich nutzen, liegt bei den Pedelec-Nutzern mit 32% weitaus höher als bei den Inhabern konventioneller Fahrräder. Der Fahrradanteil bei der Verkehrsmittelwahl (Modal Split) steigt von 10% auf 27%, gleichzeitig sinkt der Autoanteil von 68 auf 63%. Die durchschnittliche Radwegelänge der Besitzer von Pedelecs ist mit 4,7 km viel länger als bei den Besitzern von konventionellen Fahrrädern (2,9 km).

Insgesamt liegt die Fahrraddichte im Kreis Heinsberg bei 827 auf 1.000 Einwohner. Die errechnete Elektrofahrraddichte beträgt 27 auf 1.000 Einwohner. Die hohen Ausstattungsquoten an Fahrrädern verdeutlichen, dass der Kreis Heinsberg erst mal über eine günstige Ausgangsbedingung zur Radverkehrsförderung verfügt.

3% der Haushalte sind Haushalte ohne jegliches Verkehrsmittel (Pkw/Motorrad/ Fahrrad). Dies sind vor allem weibliche, ältere Einpersonen- und Rentnerhaushalte, die häufig auch gesundheitsbedingt in ihrer Mobilität eingeschränkt sind.

---

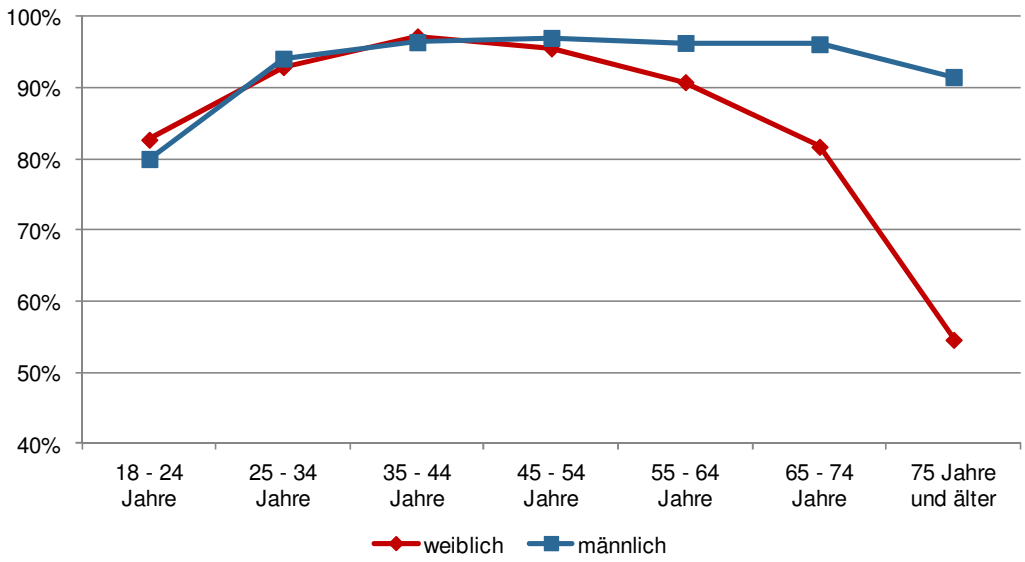
[14] Das Pedelec (Pedal Electric Cycle) unterstützt den Fahrer mit einem Elektromotor bis maximal 250 Watt während des Tretens und nur bis zu einer Geschwindigkeit von 25 km/h. Es ist dem Fahrrad rechtlich gleichgestellt. Fahrer benötigen also weder ein Versicherungskennzeichen noch eine Zulassung oder einen Führerschein. Für sie besteht zudem keine Helmpflicht oder Altersbeschränkung.
E-Bikes sind mit einem Elektromofa zu vergleichen und lassen sich auch ohne Pedalkraft fahren. Wenn die Motorleistung von 500 Watt und eine Höchstgeschwindigkeit von maximal 20 km/h ohne Pedalkraft nicht überschritten werden, gelten diese Fahrzeuge als Kleinkraftrad.

[15] Im anderen Untersuchungen wurden i.d.R. geringere Anteile festgestellt (StädteRegion Aachen: 3% / Kreis Lippe: 3%). Lediglich im Kreis Steinfurt wurde ein höherer Anteil von 6% ermittelt.

Pkw-Führerscheinbesitz

Der Führerscheinbesitz wirkt sich neben dem Pkw-Besitz entscheidend auf das Mobilitätsgeschehen aus. Insgesamt verfügen im Kreis Heinsberg rund 91% der Personen über 17 Jahre über einen Pkw-Führerschein (Bundesdurchschnitt MiD 2008: 88%). Während in den Altersgruppen von 25-64 Jahre eine Führerscheinbesitzquote von über 90% sowohl bei Frauen und Männern festzustellen ist, ergeben sich erwartungsgemäß deutliche Unterschiede vor allem in der Gruppe der über 65-Jährigen, bei denen die Frauen nur zu 82% (65-74 Jahre) bzw. zu 55% (75 Jahre und älter) einen solchen besitzen.

Abb. 8: Pkw-Führerscheinbesitzquote nach Geschlecht und Altersgruppen



Von den Einwohnern, die eine Pkw-Fahrerlaubnis besitzen, können 73% auch zu jeder Zeit auf ein Auto zurückgreifen. 16% können erst nach Absprache ein Auto nutzen.

Tab. 12: Verfügbarkeit über ein Auto

Verfügbarkeit eines Pkws (alle Personen ab 18 Jahren) (in %)	Kreis Heinsberg (n=3.099)	Kreis Steinfurt (n=3.433)	Kreis Lippe (n= 5.573)	MiD gesamt
immer/täglich	73	68	76	76
zeitweise/nach Absprache	19	24	16	11
nie	9	8	8	13
	100	100	100	100

ÖV-Zeitkartenbesitz

14% der Befragten im Kreis Heinsberg besitzen einen übertragbaren oder personengebundenen Zeitfahrausweis für Busse und Bahnen (Monats-, Wochenkarte, Schüler-, Semesterticket, etc.). Der Anteil der ÖV-Zeitkartenbesitzer liegt auf einem vergleichbaren Niveau wie in anderen Kreisen. In der Städteregion Aachen wurde eine Besitzquote von 23% ermittelt. Wenn die Stadt Aachen heraus gerechnet wird, die u.a. durch die RWTH Aachen geprägt wird, erreicht die ÖV-Zeitkartenbesitzquote in den umliegenden Kommunen des früheren Kreis Aachen einen Anteil von 15%.

Tab. 15: ÖV-Zeitkartenbesitz

Besitz einer ÖV Zeitkarte (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Kreis Heinsberg (n=3.576)	Kreis Steinfurt (n=4.075)	Kreis Lippe (n=6.581)
ÖV-Zeitkarte vorhanden	14	12	16
davon:			
- Schülerticket	6		
- Semesterticket	2		
keine ÖV-Zeitkarte	86	88	84
	100	100	100

Die höchsten Anteile an Zeitkartenbesitzern sind in der Gruppe der Studierenden (84% verfügen über ein ÖV-Zeitkarte) sowie in der Gruppe der Schüler zu finden (47%). Diese beiden Gruppen machen fast 3/4 der Zeitkartenbesitzer insgesamt aus. Bei den Azubis haben 17% eine ÖV-Zeitkarte, während bei den Erwerbstätigen nur 6%, bei den Rentnern 3% und bei den Hausfrauen nur 1% auf einen Zeitfahrausweis zurückgreifen können.

Hohe Anteile an ÖV-Zeitkartenbesitzern sind in den Gemeinden Gangelt und Selfkant (jeweils 20%) festzustellen. Dies hängt hauptsächlich mit der Schulsituation zusammen. Bisher war der Besuch eines Gymnasiums für Schüler aus diesen Gemeinden nur möglich, wenn sie eine entsprechende Einrichtung in den umliegenden Städten aufgesucht haben. Seit dem Schuljahr 2012/2013 wurde das Schulangebot um die Gesamtschule Gangelt-Selfkant erweitert.

Die Auswertung der ÖV-Zeitkartenbesitzer zeigt eindeutig, dass der Großteil entweder auf die öffentlichen Verkehrsmittel angewiesen ist (Schüler) oder die ÖV-Karte im Zuge eines Studiums erhält (Semesterticket). Andere Besitzergruppen tauchen ansonsten relativ selten auf. Dieses Ergebnis zeigt sich auch in anderen vergleichbaren Mobilitätsuntersuchungen im ländlichen Raum.

Die Kombination aus Führerschein- und ÖV-Zeitkartenbesitz offenbart die Abhängigkeit vom öffentlichen Verkehrssystem bzw. die Wahlfreiheit in der Verkehrsmittelwahl. Von den Befragten sind 14% weder im Besitz eines Führerscheins noch einer ÖV-Zeitkarte (siehe Tab. 13). Ihre Mobilitätsvoraussetzungen sind also als eingeschränkt zu bewerten. Dagegen besitzen 7% der befragten Personen ab 6 Jahren sowohl eine Zeitkarte als auch einen Führerschein, damit sind sie grundsätzlich als multioptionale Nutzer einzuschätzen.

Tab. 13: Mobilitätsvoraussetzungen

Mobilitätsvoraussetzungen (alle Personen ab 6 J.) (in %)	Kreis Heinsberg		Kreis Steinfurt (n=4.053)	Kreis Lippe (n=6.569)
	Pers. ab 6 J. (n=3.585)	Pers. ab 18 J. (n=3.088)		
Besitz von Führerschein und ÖV-Karte	7	7	7	7
nur Führerscheinbesitz	72	83	76	71
nur ÖV-Zeitkartenbesitz	7	2	5	10
weder Führerschein-, noch ÖV-Zeitkartenbesitz	14	8	12	12
	100	100	100	100

Entfernung zu ÖV-Haltestellen

Die Entfernung zur Bushaltestelle stellt offensichtlich kein Problem dar. Nur 17% der befragten Haushalte im Kreis Heinsberg gaben an, dass die Entfernung von ihrer Wohnung zur nächstgelegenen Haltestelle größer als 600 Metern ist.[16] Verglichen mit dem gesamtdeutschen Durchschnitt (45%) ist dieser Wert auf einem guten Niveau.

Tab. 14: Entfernung der Wohnung zur nächstgelegenen Bushaltestelle

Entfernung d. Wohnung zur nächstgelegenen Bushaltestelle (in %)	Kreis Heinsberg (n=1.550)	Kreis Steinfurt (n=1.584)	Kreis Lippe (n=2.158)	MiD gesamt	MiD Ew-Größe
unter 100 Metern	13	11	14	17	19
100 bis u. 200 Metern	15	12	18	15	16
200 bis u. 400 Metern	33	35	42	24	24
400 bis u. 600 Metern	23	27	20	34	32
600 bis u. 1.000 Metern	10				
1.000 Meter und mehr	7	15	7	11	10
	100	100	100	100	100
keine Angabe	3%	8%	8%	2%	2%

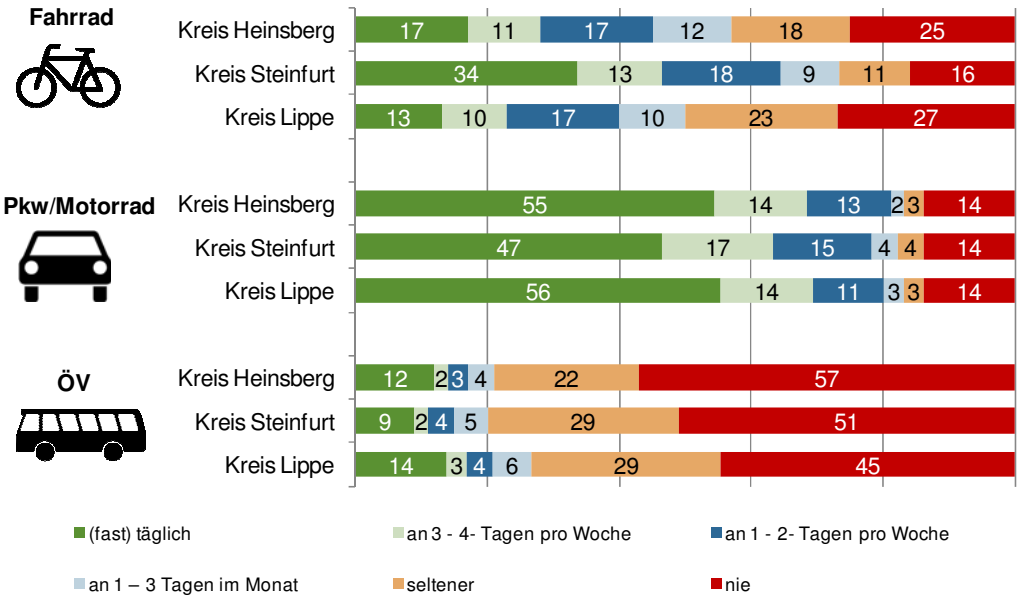
[16] Die Entfernungsangaben beruhen auf Schätzungen der Befragten. Teilweise können diese Werte von den tatsächlichen Entfernungen deutlich abweichen.

Die Kommunen Erkelenz, Geilenkirchen, Hückelhoven, Übach-Palenberg und Wegberg besitzen jeweils mindestens einen Bahnhof. Die anderen Orte sind dagegen ohne Schienenverkehrsanschluss, darunter derzeit noch die Kreisstadt Heinsberg.

4.3 Allgemeine Verkehrsmittelnutzung

Neben der Mobilität am Stichtag wurde auch die allgemeine Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel abgefragt. Die Nutzungshäufigkeit nach den einzelnen Verkehrsmitteln unterscheidet sich deutlich. Während das Auto im Kreis Heinsberg von fast 70% der Befragten täglich oder zumindest mehrmals wöchentlich genutzt wird, werden die öffentlichen Verkehrsmittel von 4/5 der Befragten selten oder nie in Anspruch genommen. Das Fahrrad wird im Kreis Heinsberg von 28% der Befragten täglich oder mehrmals wöchentlich als Verkehrsmittel verwendet.

Abb. 9: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel im Vergleich



In der Mobilitätsuntersuchung der StädteRegion Aachen sollten die Befragten eine ähnliche Frage beantworten.[17] Im Vergleich zu dem (Alt)Kreis Aachen ist die Autonutzung auf einem ähnlichen Niveau wie im Kreis Heinsberg. Dagegen wird das Fahrrad

[17] Hier gab es keine Antwortkategorie „an 3-4 Tagen pro Woche“, vgl. Stadt Aachen (2012)

im Kreis Heinsberg häufiger verwendet und die Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln fällt in der Heinsberger Region geringer aus als im Aachener Umland.

Die Ergebnisse aus dem Kreis Steinfurt, bei dem fast die Hälfte der Befragten das Fahrrad täglich bzw. mehrmals wöchentlich nutzt, zeigt auf, dass im Kreis Heinsberg noch weitere Ausbaupotenziale bestehen.[18]

Mobilitätstypen

Insgesamt gaben über 70% an, generell mit mindestens einem der abgefragten Verkehrsmittel (Pkw, Fahrrad, Busse und Bahnen) täglich unterwegs zu sein.

Die dominante Stellung des Autos zeigt sich darin, dass jeder zweite Befragte im Kreis Heinsberg das Auto als alleiniges Hauptverkehrsmittel nutzt. 19% im Kreis Heinsberg kann man als kombinierte bzw. multimodale Mobilitätstypen bezeichnen, sie nutzen täglich verschiedene Verkehrsmittel. Am häufigsten ist dabei die Kombination aus regelmäßiger Pkw- und Fahrradnutzung festzustellen.

Tab. 15: Typen der Verkehrsmittelnutzung[19]

Mobilitätstypen (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Kreis Heinsberg (n=3.180)	Kreis Steinfurt (n=4.049)	Kreis Lippe (n=6.173)
überwiegend Pkw-Fahrer	50	40	55
überwiegend Fahrradfahrer	12	20	10
überwiegend ÖV-Nutzer	5	3	8
Kombi- bzw. multimodale Nutzer	19	27	14
- überwiegend Pkw/Fahrradfahrer	12	20	7
- überwiegend Pkw/ÖV-Nutzer	4	1	3
- überw. Fahrradfahrer/ÖV-Nutzer	3	5	3
- Multimodaler (Pkw/Fahrrad/ÖV)	1	1	1
wenig Mobile	14	11	12
	100	100	100

[18] Der Kreis Steinfurt besitzt sicherlich eine günstigere topografische Ausgangslage als der Kreis Heinsberg. So liegt die tägliche Nutzungshäufigkeit des Fahrrads in den topografisch bewegten Regionen des Kreises Steinfurt auch unter 20%. Darüber hinaus ist die Fahrradkultur im Münsterland stärker verankert, obwohl die räumliche Nähe des Kreises Heinsberg zu den Niederlanden auch einen Einfluss haben könnte. Diese beiden genannten Faktoren können als wesentliche Ursachen des unterschiedlichen Nutzerverhaltens herangezogen werden.

[19] Die Einteilung der Mobilitätstypen erfolgt nach der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung von Fahrrad, Pkw und Bussen&Bahnen. Als „wenig Mobiler" wurde jemand eingestuft, der bei allen benannten Verkehrsmitteln eine Nutzungshäufigkeit von maximal 1-2x pro Woche angegeben hat. Wenn ein Befragter beispielsweise (fast) täglich mit dem Auto unterwegs ist und an 3 bis 4 Tagen das Fahrrad verwendet, dann gilt er in dieser Systematik als „Pkw/Fahrradfahrer".

Zwischen 20 und 30% der Rentner, Hausfrauen und Erwerbslosen geben an, dass sie keines der abgefragten Verkehrsmittel mehrmals die Woche benutzen. Demnach sind sie entweder weniger unterwegs oder unternehmen ihre Wege mit den eigenen Füßen. Die Erwerbstätigen nutzen dagegen das Auto als hauptsächliches Verkehrsmittel am häufigsten (73%). Nur im (Berufs-)Ausbildungsverkehr kommen öffentliche Verkehrsmittel auf zweistellige Prozentwerte, wenn sie als wesentliche Transportart verwendet werden. Beispielsweise kann einer von vier Schülern als ÖV-Fahrer eingestuft werden. Die Schüler sind es ebenfalls, die die höchsten Anteile an Fahrradfahrern (sowohl als alleiniges Verkehrsmittel als auch in Kombination mit anderen Verkehrsmitteln) aufweisen.

Arbeitsplatz- und Ausbildungsorte

Ein hoher Anteil von Binnenpendlern stellt eine Basis für kurze Wege und für einen hohen Nahmobilitätsanteil dar. Jeder dritte Erwerbstätige aus dem Kreis Heinsberg arbeitet in der eigenen Stadt bzw. Gemeinde. Dagegen müssen vier von zehn Erwerbstätigen den Kreis verlassen, um zu ihrem Arbeitsplatz zu gelangen. Bei den Schülern sieht dieses Verhältnis logischerweise anders aus. Fast 70% der Schüler gehen in eine Schule, die sich in der eigenen Kommune befindet. Der Anteil von Schülern, die außerhalb des Kreises eine Schule besuchen, ist relativ gering.

Aufgrund dieser verschiedenen räumlichen Verflechtungen ergeben sich auch unterschiedliche Entfernungen zu den Ausbildungs- und Arbeitsplätzen. Erwerbstätige müssen durchschnittlich knapp 25 Kilometer zu ihrem Arbeitsplatz zurücklegen. Nur knapp 20% der Arbeitswege liegen unter 5 Kilometer und über 40% der Erwerbstätigen müssen 20 und mehr Kilometer zum Arbeitsplatz fahren. Die durchschnittliche Entfernung zur Schule beträgt dagegen ungefähr 6 Kilometer. Längere Distanzen von über 20 Kilometern müssen nur wenige Schüler (3%) bewältigen. Bei jedem zweiten Schüler liegt der Schulweg unter 5 Kilometern.

Tab. 16: Lage des Ausbildungs-/Arbeitsplatzes im Kreis Heinsberg nach Erwerbs-/Ausbildungsstatus

Lage des Ausbildungs-/ Arbeitsplatzes (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Kreis Heinsberg (n=2.280)	Erwerbstätige (n=1.589)	Auszubildende (n=97)	Studenten (n=88)	Schüler (n=440)
eigener Ortsteil	16	13	6	-	28
gleiche Stadt / Gemeinde	23	20	21	-	40
Kreis Heinsberg	26	27	31	6	26
außerhalb vom Kreis Heinsberg	35	40	42	94	6
	100	100	100	100	100
Entfernung (Durchschnitt)	21,9 km	24,6 km	27,3 km	49,8 km	6,1 km

Die meisten Arbeitsplatzorte im Kreis Heinsberg sind in der Kreisstadt Heinsberg (16%) und in Erkelenz (12%) anzutreffen. Unter den am häufigsten genannten Schulstandorten sind insbesondere die Städte Geilenkirchen, Wegberg und Übach-Palenberg zu nennen.

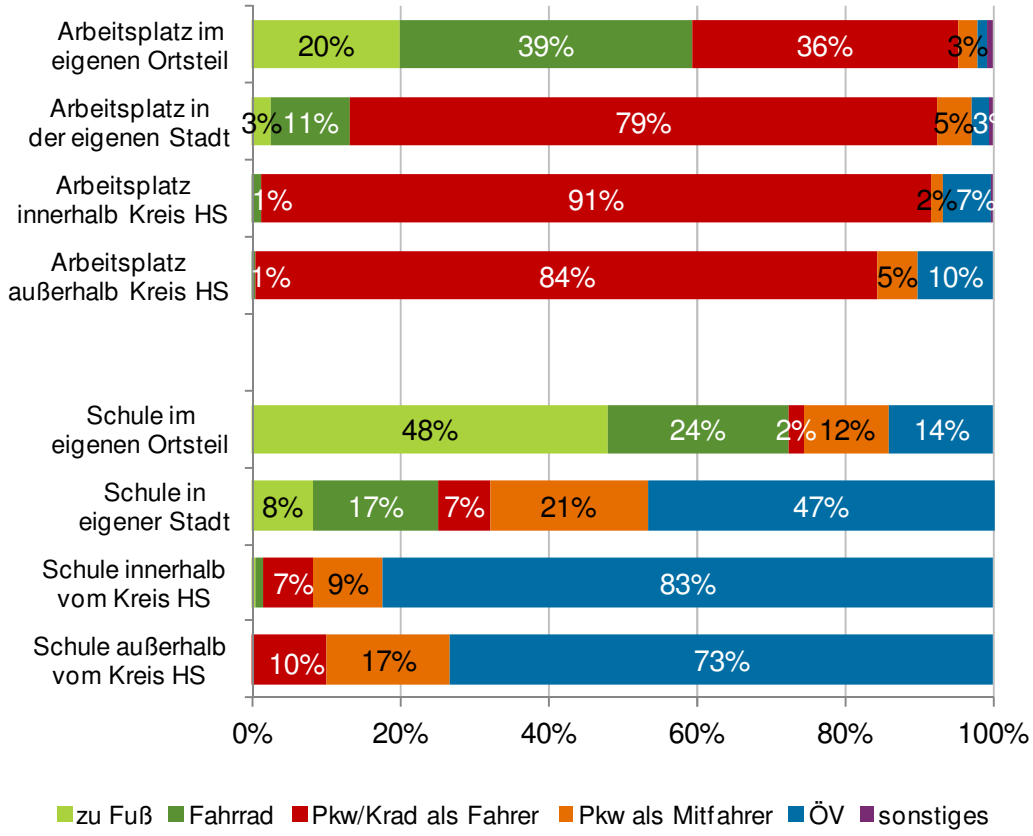
Über die Kreisgrenzen hinaus sind stärkere Pendlerverflechtungen von Bewohnern aus dem Kreis Heinsberg vor allem nach Aachen und Mönchengladbach vorhanden. Als Studienort ist am häufigsten Aachen genannt worden.

Tab. 17: Orte des Ausbildungs-/Arbeitsplatzes im Kreis Heinsberg nach Erwerbs-/Ausbildungsstatus

Orte des Ausbildungs-/ Arbeitsplatzes (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Kreis Heinsberg (n=2.280)	Erwerbs-tätige (n=1.588)	Auszubi / Studenten (n=185)	Schüler (n=440)
Kreis Heinsberg	**65**	**60**	**34**	**94**
Erkelenz	12	12	6	11
Gangelt	3	3	2	3
Geilenkirchen	10	8	5	19
Heinsberg	15	16	12	10
Hückelhoven	7	7	1	8
Selfkant	1	2	1	1
Übach Palenberg	5	3	3	13
Waldfeucht	2	2	1	4
Wassenberg	5	3	2	11
Wegberg	6	4	2	16
außerhalb Kreis Heinsberg	**35**	**40**	**66**	**6**
Aachen	8	8	26	*
Mönchengladbach	7	8	8	2
Düsseldorf	3	4	6	-
Köln	2	2	5	-
StädteRegion Aachen (ohne Stadt AC)	3	5	2	*
Kreis Düren	3	3	4	-
Rhein-Kreis Neuss	2	3	3	< 1
Kreis Viersen	1	1	3	*
übriges NRW	3	4	7	-
übriges Deutschland	< 1	< 1	1	-
Ausland	2	2	1	2
	100	100	100	100

Für die Verkehrsmittelwahl ist die Lage des Arbeits- und Ausbildungsplatzes (und damit auch die Entfernung) von entscheidender Bedeutung (siehe Abb. 10). Während Arbeits- und Schulwege innerhalb des eigenen Stadtteils zu 59% bzw. 72% mit Nahmobilitätsangeboten (zu Fuß/Rad) erledigt werden, steht bei Pendlerwegen über die Stadt- bzw. Kreisgrenze bei den Erwerbstätigen der MIV sowie bei den Schülern der ÖV im Vordergrund. Im Berufsverkehr spielt das öffentliche Verkehrssystem dagegen nur eine untergeordnete Rolle. Während im Kreis Steinfurt beispielsweise der ÖV-Anteil von Arbeitswegen außerhalb des Kreises 15% betrug, lag dieser Wert im Kreis Lippe nur bei 5%. Gerade für Arbeitswege, die auf die Oberzentren oder größere Städte ausgerichtet sind, können weitere Ausbaupotenziale ausgeschöpft werden.

Abb. 10: Verkehrsmittelwahl nach Lage des Arbeitsplatzes bzw. Schulstandortes



Bewertung der Erreichbarkeit

Die Bewertung der Erreichbarkeit der alltäglichen Ziele (hier abgefragt für die Arbeits- und Ausbildungsorte) spiegelt sowohl die Nutzungsintensität der Verkehrsmittel als auch die Entfernung zu den Standorten wider.

Abb. 11: Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes im Kreis Heinsberg nach Verkehrsmitteln

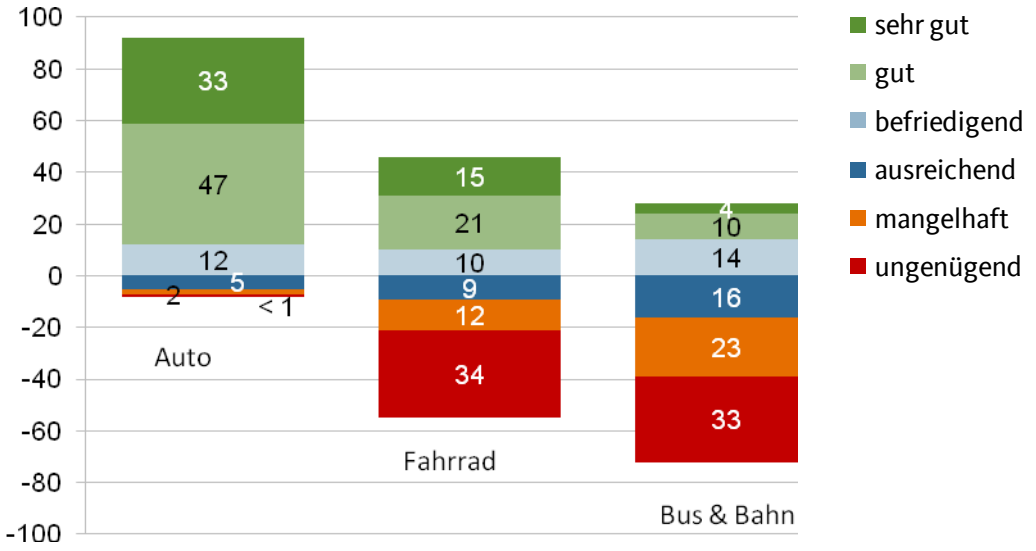
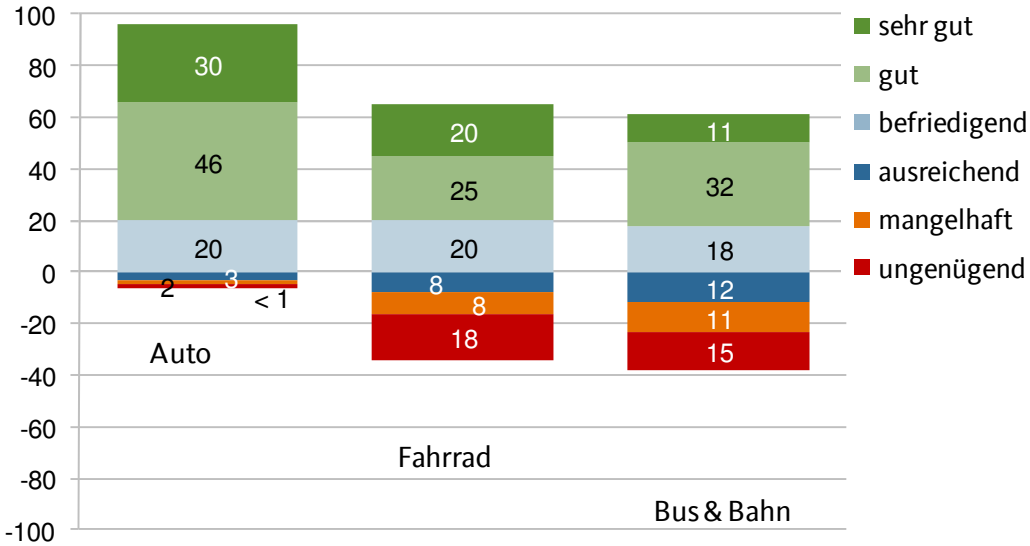


Abb. 12: Bewertung der Erreichbarkeit des Ausbildungsplatzes im Kreis Heinsberg nach Verkehrsmitteln



Die Erreichbarkeit des Arbeits-bzw. Ausbildungsplatzes mit dem Auto wird am besten eingestuft. Nur in Ausnahmefällen wurde die Auto-Erreichbarkeit mit mangelhaft oder ungenügend bewertet.

Nur 14% der Erwerbstätigen und 43% der Auszubildenden (Schüler, Azubis, Studenten) beurteilen, dass sie Ihre Ziele mit Bussen und Bahnen gut oder sehr gut erreichen können (Gesamtwert für beide Gruppen 21%, im Vergleich zu 24% im Kreis Steinfurt und 26% im Kreis Lippe). Neben der mangelnden Erreichbarkeit sind für eine geringe Nutzung von Bus und Bahn auch Faktoren wie Takt, Preisgestaltung, Wegezweck oder persönlicher Bequemlichkeit entscheidend.

Die Erreichbarkeit des Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes mit dem Fahrrad wird sogar noch besser bewertet als mit dem öffentlichen Verkehrssystem: 36% der Erwerbstätigen und 45% der Auszubildenden meinen, dass sie auch mit dem Fahrrad ihre Ziele gut oder sehr gut erreichen können.

In den Mobilitätsuntersuchungen im Kreis Steinfurt und im Kreis Lippe konnte eine ähnliche Bewertungsstruktur festgestellt werden. Die Erschließung der Arbeitsplatz- und Ausbildungsplätze mit dem Pkw wird fast durchweg positiv bewertet. Dagegen fällt die Erreichbarkeitsbewertung bei den anderen Verkehrssystemen unterschiedlich aus, wobei die öffentlichen Verkehrsmittel tendenziell immer schlechter abschneiden.

Die Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeits- und Ausbildungsplatzes korreliert vor allem beim Radverkehr und beim ÖV mit der Lage bzw. Entfernung des Arbeits- und Ausbildungsplatzes zur Wohnung (siehe Tab. 18).

Tab. 18: Anteil derjenigen, mit einer sehr guten oder guten Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeits- und Ausbildungsortes nach Lage des Arbeits- und Ausbildungsortes

Anteil derjenigen, die die Erreichbarkeit des Arbeits-/ Ausbildungsplatzes als sehr gut oder gut bewertet (in %)	Auto (n=1.902)	Fahrrad (n=1.835)	Bus & Bahn (n=1.636)
Arbeits-/Ausbildungsort im gleichen Ortsteil	87	86	40
Arbeits-/Ausbildungsort in der gleichen Stadt	88	63	28
Arbeits-/Ausbildungsort im Kreis	86	26	21
Arbeits-/Ausbildungsort außerhalb des Kreises	66	11	15
Gesamtdurchschnitt	79	39	21

In einem weiteren Schritt wurden die Bewertungen der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes nach Nutzungshäufigkeiten der Verkehrsmittel ausgewertet (siehe Abb. 13 und 14). Es zeigt sich, dass die Bewertung der Erreichbarkeit dieser Ziele mit dem Auto nur bedingt mit der Nutzungshäufigkeit des Autos korreliert. Ausgeprägter ist dieser Zusammenhang beim ÖV und besonders beim Radverkehr. Diejenigen, die das Rad oft nutzen, bewerten bspw. die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit dem Rad auch am besten (bspw. 73% der täglich fahrradfahrenden Erwerbstätigen schätzen die Erreichbarkeit als gut oder sehr gut ein). Demgegenüber bewerten Erwerbstätige, die selten

oder nie Rad fahren, die Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes per Rad auch bedeutend häufiger mit mangelhaft bzw. ungenügend (bspw. 59% der nie fahrradnutzenden Erwerbstätigen bewerten dies als mangelhaft oder ungenügend).

Abb. 13: Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit sehr gut/gut nach Verkehrsmittel und Nutzungshäufigkeit

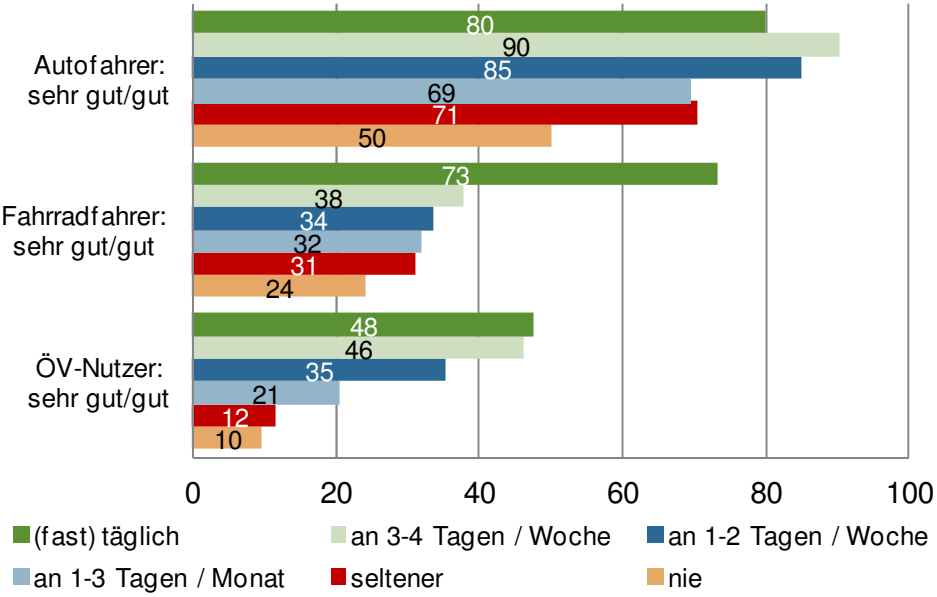
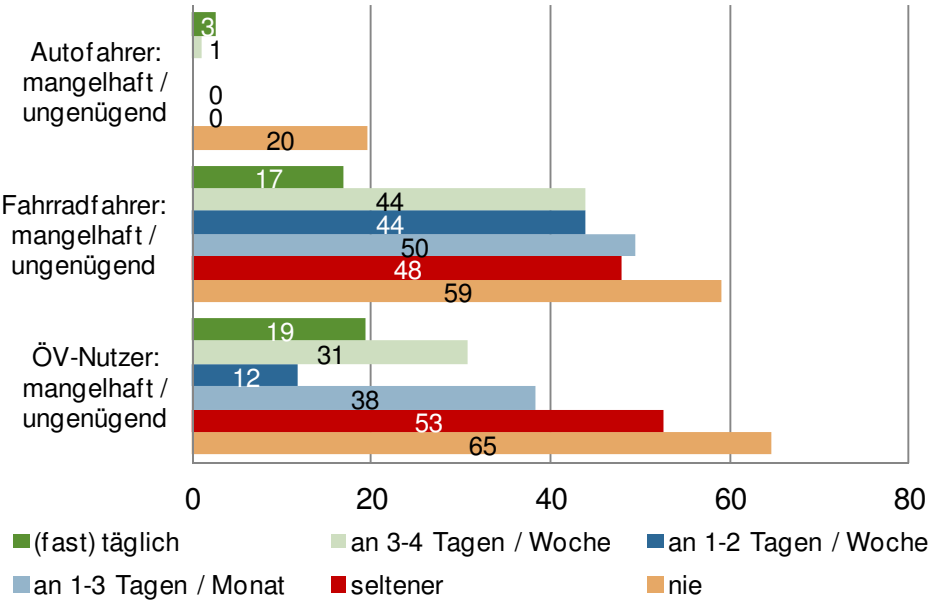


Abb. 14: Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit mangelhaft/ungenügend nach Verkehrsmittel und Nutzungshäufigkeit



4.4 Mobilität der Einwohner[20]

86% aller Befragten waren am werktäglichen Stichtag unterwegs. Im Durchschnitt hat jede Person, die am Stichtag mobil war, 3,6 Wege pro Tag zurückgelegt. Knapp 40% haben einen oder zwei Wege zurückgelegt, über 30% haben drei oder vier Wege unternommen und ca. 20% haben fünf oder mehr Wege durchgeführt.

Tab. 19: Zahl der zurückgelegten Wege

Wegeanzahl (alle Personen ab 6 Jahre) (in %)	Kreis Heinsberg			Kreis Steinfurt (n=4.169)	Kreis Lippe (n=6.596)	MiD gesamt	MiD Ew-Größe
	Di. - Do. (n=2.851)	Samstag (n=333)	Sonntag (n=356)				
keinen Weg („immobil“)	14	31	33	8	10	10	10
einen Weg	2	3	6	2	3	7	8
zwei Wege	36	32	31	40	35	27	26
drei / vier Wege	29	19	22	30	31	31	30
fünf / sechs Wege	12	12	7	13	15	25	27
sieben / acht Wege	5	2	1	5	5		
neun Wege u. mehr	2	1	< 1	2	1		
	100	100	100	100	100	100	100
Durchschnitt (alle)	3,0 Wege	2,2 Wege	2,0 Wege	3,3 Wege	3,2 Wege	3,4 Wege	3,4 Wege
Durchschnitt (mobile Personen)	3,6 Wege	3,3 Wege	2,9 Wege	3,6 Wege	3,6 Wege		

[20] Die für den Kreis Heinsberg erhobenen Mobilitätswerte auf der Wegeebene können nur eingeschränkt mit den Werten aus der MiD-Untersuchung verglichen werden. In der MiD werden Jahresdurchschnittswerte ausgewiesen. Die MiD-Untersuchung schließt als Stichtage sowohl alle Wochentagen (Mo.-So.), als auch die Urlaubs- und Ferienzeiten ein. Dagegen wurden die Mobilitätskenndaten für den Kreis Heinsberg nur in einem repräsentativen Befragungszeitraum aufgenommen, der als „normal-typisch“ gilt (keine Urlaubszeit, Befragungszeitraum im Spät-Frühjahr). Soweit der Tabellenband der MiD 2008 entsprechende Werte für die Kernwoche (Di.-Do.) ausweist, werden diese Daten in den Tabellen dargestellt (Tabellenkürzel: MiD (Di. – Do.)).

Dagegen sind die Mobilitätsdaten aus den Untersuchungen im Kreis Steinfurt bzw. im Kreis Lippe in einem vergleichbaren Untersuchungsdesign und Erhebungszeitraum ermittelt worden. Für Vergleiche und eine Art Standortbestimmung sind diese Werte daher besser geeignet.

Tab. 20: Mobilität im Kreis Heinsberg im Vergleich

Untersuchungseinheit (Jahr/Quelle)	Wege/ mobile Person	Anteil der am Stichtag immobilen Personen	Wege/alle Personen
Kreis Heinsberg	3,6	14%	3,0
Stadt Aachen (2011/HHS)	3,5	k.A.	3,1
StädteRegion Aachen – ohne AC	2,9	k.A.	3,4
Kreis Düren (2002/Helmert)	k.A.	20%	2,4
Stadt MG (2010/Spieckermann)	3,6	k.A.	3,0
Kreis Steinfurt (2011/Planersocietät)	3,6	8%	3,3
Kreis Lippe (2011/Planersocietät)	3,6	8%	3,3
Kreis Soest (2011/Helmert)	3,6	16%	3,0
Bundesweit (2008/MiD)	3,8	10%	3,4

Die mobilste Gruppe sind die Teilzeiterwerbstätigen, die im Schnitt über 4 Wege am Tag zurücklegen. Die Rentner (2,4 Wege) und die Erwerbslosen (2,0) stellen die immobilsten Gruppen im Kreis Heinsberg. Bei den Rentnern führt der erhöhte Anteil an Personen mit gesundheitlichen Einschränkungen sicherlich zu einer geringeren Mobilitätsrate. Der Anteil der Immobilen werktags ist vor allem in der Gruppe der Arbeitslosen (39%), der Rentner (32%) sowie die Hausfrauen/-männer (24%) deutlich höher als in den anderen Gruppen.

Während in der Altersgruppe der 25-45-jährigen die durchschnittlich mobilsten Personen (3,5 Wege an einem Werktag) vorkommen, legen Personen über 65 Jahre im Durchschnitt nur 2,3 Wege zurück.

Auch nach den Haushaltstypen können Unterschiede festgestellt werden. Haushalte mit Kindern sind mobiler (3,7 Wege) als Haushalte ohne Kinder (2,7 Wege). Als mobilste Gruppe im Kreis Heinsberg stellen sich die Alleinerziehenden dar (4,5 Wege). Aufgrund ihrer sozialen Lage müssen sie viele Lebensbereiche abdecken und koordinieren (Beruf, Familie, Freunde/Verwandte, Freizeit, etc.), was mit einer überdurchschnittlich hohen Mobilität verbunden ist.

Verkehrszwecke

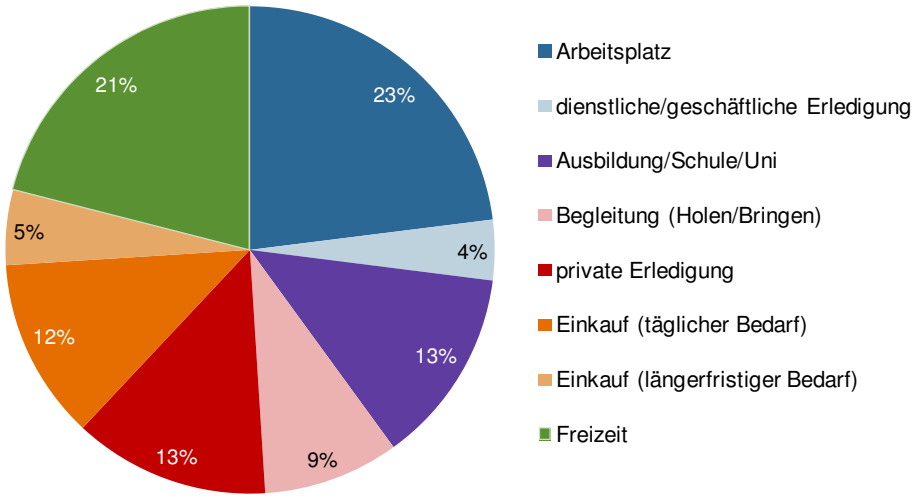
Am häufigsten werden die Wege zum Arbeitsplatz (23%), für Freizeitaktivitäten (21%) oder zum Einkauf (17%) zurückgelegt. Darüber hinaus werden noch Wege zur Ausbildung/Schule/Studium (13%), für private Erledigungen (13%), Begleitwege (9%) und Wege zu dienstlichen bzw. geschäftlichen Zwecken (4%) durchgeführt.

Tab. 21: Zweck des Weges
(„Rückweg vom vorherigen Weg“ und „nach Hause“ wurden dem vorherigen Zweck zugeordnet)

Wegezweck (alle Personen ab 6 J.) (in %)	Kreis Heinsberg			Kreis Steinfurt (n=14.169)	Kreis Lippe (n=15.880)	MiD (Di. - Do.)	MiD Ew-Größe
	Di. - Do. (n=8.411)	Samstag (n=711)	Sonntag (n=664)				
Arbeitsplatz	23	7	4	19	19	17	14
dienstlich/geschäftlich	4	1	2	4	4	9	6
Ausbildung/Schule/Uni	13	2	< 1	13	13	8	6
private Erledigung	13	11	7	11	12	13	12
Einkauf (tägl. Bedarf)	12	23	8	13	13	20	21
Einkauf (längerfristig)	5	10	1	6	7		
Freizeit	21	42	72	26	26	26	32
Begleitung Person	9	5	6	7	7	8	9
	100	100	100	100	100	100	100

Die Struktur der Wegezwecke im Kreis Heinsberg ähnelt insgesamt den Ergebnissen der gesamtdeutschen Mobilitätserhebung MiD 2008. Die höheren Anteile an Arbeits- und Ausbildungswegen und der geringere Prozentsatz an Freizeitwegen erklären sich dadurch, dass die MiD-Werte auch Ferien- und Urlaubszeiten berücksichtigt.

Abb. 15: Wegezwecke (Di. - Do.) im Kreis Heinsberg

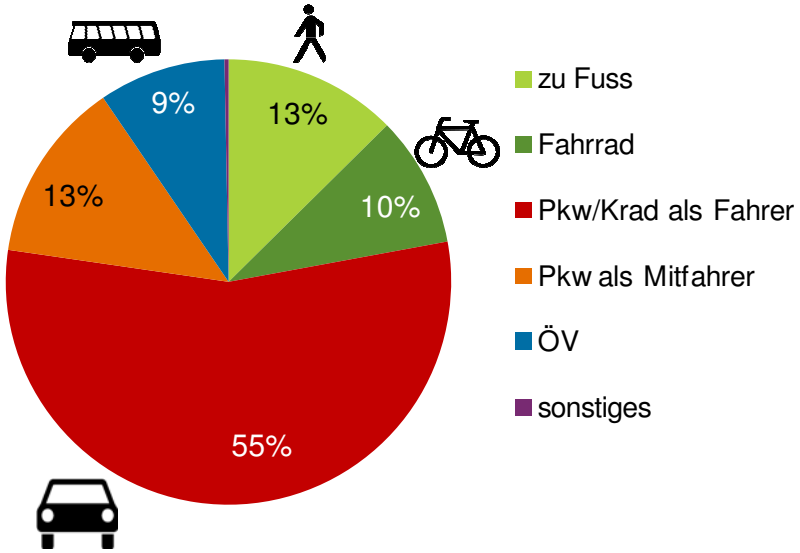


4.5 Verkehrsmittelwahl (Modal-Split)

Fast ein Viertel der werktäglichen Wege im Kreis Heinsberg wird entweder zu Fuß (13%) oder mit dem Fahrrad (10%) zurückgelegt, also mit nicht motorisierten Verkehrsmitteln. 55% der Wege werden als Pkw-Fahrer und 13% als Mitfahrer bewältigt, d.h. der motorisierte Individualverkehr kommt auf einen Anteil von knapp 70%.

Mit den öffentlichen Verkehrsmitteln werden 9% der Wege durchgeführt, wobei 6% auf den Bus und 3% auf schienengebundene Verkehrsmittel[21] entfallen. Die Benutzung eines Taxis liegt unter 0,5 Prozent.

Abb. 16: Verkehrsmittelwahl Kreis Heinsberg (Di. – Do.)



Kombinierte Verkehrsmittel wie „Park and Ride“ (P+R) oder „Bike and Ride“ (B+R) spielen bislang im Kreis Heinsberg eher eine untergeordnete Rolle (ca. 2% aller Wege). Rund ein Viertel der Wege, die mit öffentlichen Verkehrsmitteln unternommen werden, erfolgen als Kombination von mehreren Verkehrsmitteln: 6% Kiss & Ride[22] (Pkw-Fahrt als Mitfahrer und ÖV-Nutzung), 5% Bike & Ride (Rad und ÖV-Nutzung) sowie 12% Park & Ride (Pkw-Fahrt als Fahrer und ÖV-Nutzung).

Der Großteil der ÖV-Nutzer geht zu Fuß zur Bushaltestelle (87%). Nur wenige benutzen das Fahrrad oder das Auto für diese Strecke. Im Gegensatz dazu verändert sich die Verkehrsmittelwahl, wenn die Bahn benutzt wird. Jede zweite Fahrt erfolgt dann mit

[21] In einigen Fällen wurde als Verkehrsmittel „Straßenbahn/Stadtbahn/U-Bahn“ angegeben. Dieses Transportsystem wurde von den Befragten in anderen Städten (z.B. Düsseldorf, Krefeld, Köln) benutzt.

[22] Unter „Kiss & Ride“ wird das Abliefern oder Abholen von Fahrgästen an einer Zugangsstelle des öffentlichen Personenverkehrs durch einen von Dritten gefahrenen Privat-Pkw bezeichnet.

dem Auto (entweder als Fahrer oder als Mitfahrer) und nur noch 18% gehen zu Fuß. Ein Viertel der Befragten verwendet den Bus als Zubringersystem zum Bahnhof.

Tab. 22: Verkehrsmittel zum ÖV-Zustiegspunkt

Verkehrsmittel zur Bushaltestelle bzw. zum Bahnhof (alle Personen ab 6 Jahre) (in %)	Bushalte-stelle (n=546)	Bahnhof (n=229)
zu Fuß	87	18
Fahrrad	4	7
Pkw/Motorrad	8	51
Bus	*	24
Taxi		-
	100	100

Die nachfolgende Tabelle 23 listet die Modal Split Werte aus empirischen Vergleichsuntersuchungen auf.[23]

Tab. 23: Verkehrsmittelwahl im räumlichen Vergleich

Untersuchungs-einheit (Jahr/Quelle)	zu Fuß	Fahrrad	MIV als Fahrer	MIV als Mitfahrer	ÖV	sonstiges
Kreis Heinsberg	13%	10%	55%	13%	9%	<1%
Stadt Aachen (2011/HHS)	22%	11%	41%	10%	15%	-
StädteRegion Aachen – ohne AC	14%	6%	57%	13%	9%	-
Kreis Düren (2002/Helmert)	16%	11%	50%	12%	11%	-
Stadt MG (2010/Spieckermann)	15%	6%	62%		17%	-
Kreis Steinfurt (2011/Planersocietät)	10%	24%	51%	9%	6%	1%
Kreis Lippe (2011/Planersocietät)	15%	10%	54%	13%	9%	<1%
Kreis Soest (2011/Helmert)	13%	17%	52%	12%	7%	<1%
Bundesweit (2008/MiD)	23%	12%	43%	16%	6%	<1%

[23] In den Vergleichsuntersuchungen wurden teilweise unterschiedliche Altersgruppen befragt. In den Untersuchungen im Kreis Heinsberg, Kreis Steinfurt und im Kreis Lippe wurden alle Personen ab 6 Jahre befragt. In Mönchengladbach lag die Altersgrenze bei 10 Jahren. In den anderen Studien wurden alle Personen in die Befragung mit einbezogen. Bei der Ergebnisinterpretation ist dieser Sachverhalt zu berücksichtigen, da sich insbesondere beim MIV Verschiebungen ergeben. So geht der Anteil an Pkw-Fahrern geringfügig zurück und der der Pkw-Mitfahrer steigt leicht an, wenn alle Kinder befragt werden.

Das öffentliche Verkehrssystem wird in den Vergleichsstädten Mönchengladbach und Aachen von der Bevölkerung häufiger genutzt als in den schwächer besiedelten Kreisen. Dieses Ergebnis ist Ausdruck einer besseren ÖV-Angebotsstruktur in den Städten. Ansonsten bewegen sich die Verkehrsanteile von den öffentlichen Verkehrsmitteln in den Kreisen auf einem vergleichbaren Niveau zwischen sechs und neun Prozent.

Auch im motorisierten Individualverkehr lassen sich keine wesentlichen Unterschiede herausstellen. In allen Kreisen wird mindestens jeder zweite Weg als Pkw-Fahrer unternommen. Die Bedeutung des Autos in ländlich geprägten Regionen ist demnach sehr dominant.

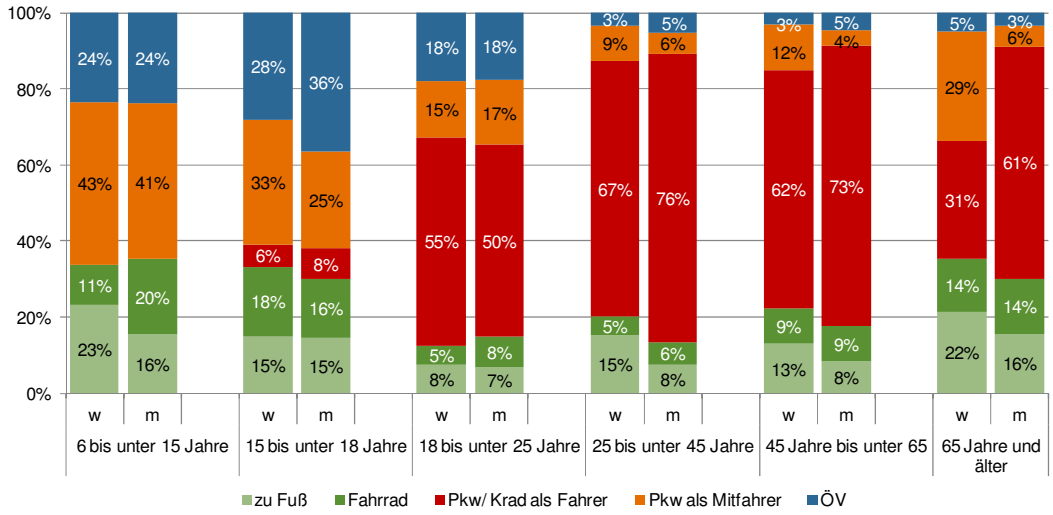
Bei der nicht-motorisierten Fortbewegung lassen sich regionsspezifische Unterschiede erkennen. Im Vergleich zum gesamtdeutschen Durchschnitt (MiD 2008) werden in den Kreisen nur relativ wenige Fußwege zurückgelegt. Dies ist vor allem durch die aufgelockerte Siedlungsstruktur und die geringere Siedlungsdichte zu erklären. Der Anteil des Fahrradverkehrs ist häufig auf einem noch ausbaufähigen Niveau. Der Kreis Steinfurt zeigt auf, dass Werte von 24% erreichbar sind. Die Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise NRW e.V. (AGFS) hat sich z.B. eine selbst gesteckte Zielmarke von 25% gesetzt. Im neuen Nationalen Radverkehrsplan wird das Ziel verfolgt, den Fahrradverkehrsanteil bis 2020 auf 15% zu steigern (vgl. BMVBS: Nationaler Radverkehrsplan 2020). Die Stärkung des Radverkehrs in ländlichen Regionen soll dabei besonders vorangetrieben werden.

Verkehrsmittelwahl nach Altersstruktur

Die Verkehrsmittelwahl ist sowohl bezüglich des Geschlechts als auch des Alters sehr unterschiedlich. Abbildung 17 zeigt die Verkehrsmittelwahl nach Altersgruppe und Geschlecht.

Bis zu einem Alter von 18 Jahren werden in erheblichem Maße Fuß- und Radverkehr sowie das öffentliche Verkehrssystem genutzt. Der Mitfahreranteil nimmt v.a. in der Kindergruppe mit über 40% auch einen hohen Anteil ein und ist ein Indiz für eine abhängige Mobilität („Mama- bzw. Papa-Taxi"). Ab 18 Jahre steigt der MIV-Anteil deutlich an und hat vor allem in den Altersgruppen der 25-65jährigen den höchsten Anteil. Der ÖV-Anteil sinkt auf ca. 4% deutlich. Ab 65 Jahre steigen dann beim Wegfall der Erwerbstätigkeit wiederum der Anteil der Nahmobilität (vor allem der Fußgänger) sowie teilweise der Mitfahreranteil. Hier sind deutliche Unterschiede zwischen den Geschlechtern zu erkennen. Frauen sind weniger mit dem Auto selbst unterwegs (dies ist v.a. auf die geringere Führerscheinbesitzquote der älteren Frauen zurückzuführen). Die Inanspruchnahme von Bahnen und Bussen bleibt bei den Senioren auf einem geringen Niveau (4%).

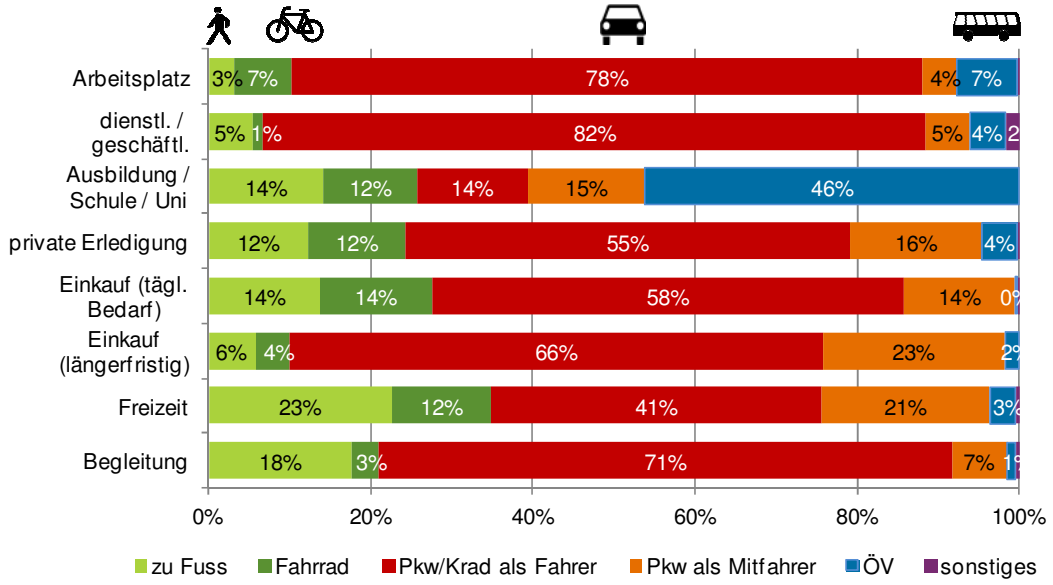
Abb. 17: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht und Alter



Verkehrsmittelwahl nach Wegezweck

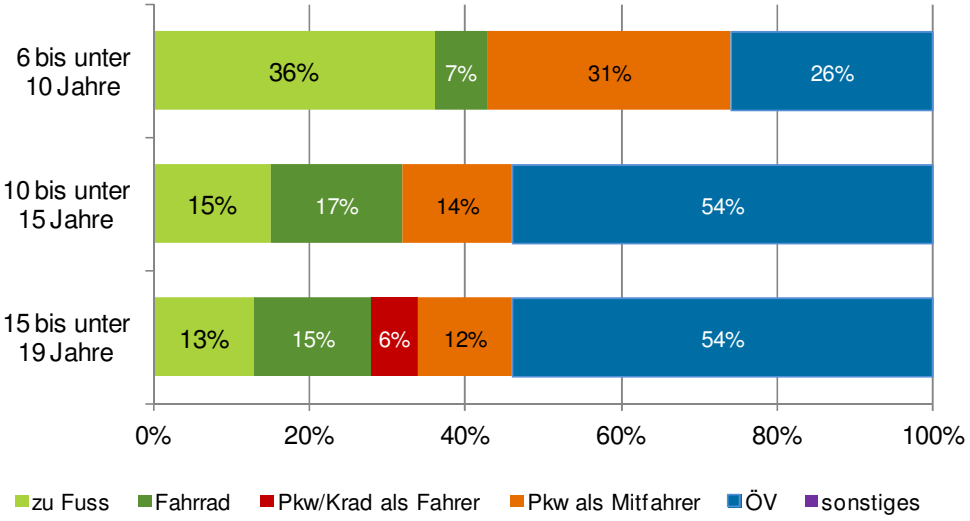
Jedem Wegezweck lässt sich eine typische Verkehrsmittelnutzung zuordnen. Arbeitswege sowie geschäftliche/dienstliche Wege weisen die höchsten Anteile an Pkw-Fahrten auf, dagegen haben Freizeit-, Einkaufs- und Ausbildungswege einen hohen Nahmobilitätsanteil. Höhere ÖV-Anteile finden sich v.a. bei den Wegen zum Ausbildungsplatz, zur Universität oder zur Schule. Immerhin sind im Ausbildungsverkehr aber 15% Bringdienste (Mitfahrer).

Abb. 18: Modal Split (Di.-Do.) im Kreis Heinsberg nach Wegezweck



Kinder von 6 bis 9 Jahren legen den Weg zur Schule mit unterschiedlichen Verkehrsmitteln zurück: 7 von 10 Schülern in dieser Altersklasse nutzen den sog. Umweltverbund (36% zu Fuß / 7% Fahrrad / 26% ÖV). Immerhin ca. 30% werden mit dem Auto zur Schule gebracht oder abgeholt. Dieser Wert ist z.B. weit höher als im Kreis Steinfurt (19% Bringdienste mit dem Auto).

Abb. 19: Verkehrsmittelwahl nach Alter der Schüler



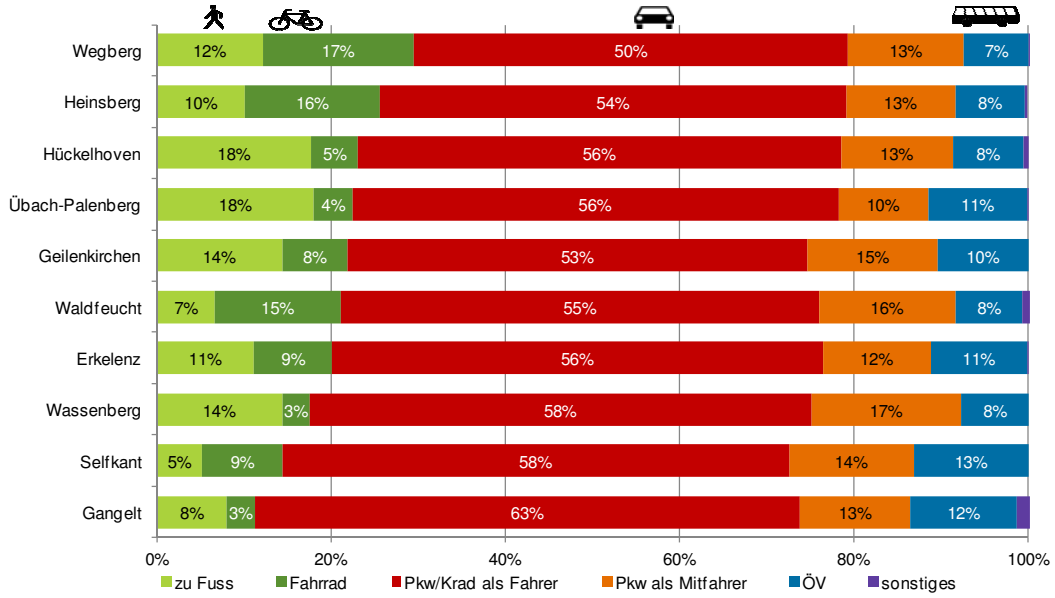
Kinder und Jugendliche, die eine weiterführende Schule besuchen (10-18 jährige), nutzen deutlich häufiger das Fahrrad (17 bzw. 15%) und besonders die öffentlichen Verkehrsmittel (54% ÖV). Rund jeder 7. bzw. 8. Schüler der weiterführenden Schulen wird mit dem Auto gebracht. Jeder 20. Jugendliche ab einem Alter von 15 Jahren fährt mit dem Krad oder als Fahrer eines Autos selbst zur Schule. Die veränderte Verkehrsmittelwahl der Kinder und Jugendlichen ab einem Alter von 10 Jahren ist größtenteils durch die Lage der Schule zu erklären. Während Grundschulen sich häufig noch in relativer Wohnungsnähe befinden (durchschnittliche Wegeentfernung: 2,7 Kilometer; fast 2/3 dieser Schüler haben einen Schulweg von unter 2 Kilometern), müssen für den Besuch von weiterführenden Schulen durchschnittlich doppelt so lange Distanzen bewältigt werden (durchschnittliche Wegeentfernung: 5,2 Kilometer; 60% dieser Schüler müssen eine Entfernung von mehr als 5 Kilometer zur Schule zurücklegen).

Verkehrsmittelwahl in den Kommunen

Zwischen den Kommunen sind im Modal-Split erhebliche Unterschiede erkennbar: Es zeigt sich, dass zumeist in den kleineren Kommunen der Nahmobilitätsanteil (Fuß und/oder Rad) unterdurchschnittlich ausgeprägt ist.

Wegberg, Heinsberg und Waldfeucht weisen die höchsten Fahrradanteile auf; die niedrigsten sind in Gangelt, Wassenberg und Übach-Palenberg festzustellen.

Abb. 20: Modal Split (Di.-Do.) nach Städte und Gemeinden im Kreis Heinsberg



Hohe ÖV-Anteile weisen die Gemeinden Selfkant und Gangelt mit 13% bzw. 12% auf. Kommunen also, die keine eigenen Gymnasien oder Gesamtschulen besitzen und in denen viele Schüler auf den „Schulbus“[24] angewiesen sind.

Etwas überdurchschnittliche ÖV-Anteile zeigen sich in Übach-Palenberg, Geilenkirchen und Erkelenz. Diese Städte besitzen u.a. einen Bahnhof und liegen an der RE/RB-Linie von Aachen nach Mönchengladbach. Für alle Städte und Gemeinden liegt der ausschlaggebende Grund für den hohen ÖV-Anteil v.a. im dominanten Schülerverkehr, der meistens mit dem Bus erledigt wird. Insbesondere Selfkant, Gangelt, Waldfeucht, Wassenberg und Hückelhoven haben vielfältige Schulbeziehungen zu anderen Orten.

Der ÖV-Anteil wird wesentlich vom Ausbildungsverkehr geprägt. Wenn dieser Ausbildungsverkehr herausgerechnet wird, verändert sich das Bild: Im Kreisdurchschnitt

[24] Der Schulverkehr im Kreis Heinsberg wird fast ausschließlich über das bestehende Busliniennetz abgewickelt. Nur in Ausnahmefällen werden Schulbusse eingesetzt.

erreicht der Modal Split Wert dann 4%. Übach-Palenberg (8%) und Erkelenz (6%) weisen die höchsten ÖV-Anteile auf. Diese Werte sind z.T. auf das ÖV-System in Übach-Palenberg und durch das Vorhandensein der Bahnhöfe an der wichtigen Schienenstrecke zurückzuführen. In Wassenberg, Waldfeucht und Selfkant wird das öffentliche Verkehrssystem bis auf den Ausbildungsverkehr nur sporadisch in Anspruch genommen. Alle anderen Städte und Gemeinden im Kreis Heinsberg liegen im Bereich des festgestellten ÖV-Mittelwertes.

Hohe Autoanteile weisen v.a. die kleineren Kommunen im Kreis Heinsberg auf. In Gangelt, Selfkant, Wassenberg und Waldfeucht liegt der Autoanteil jeweils über 70% (Pkw als Fahrer oder Mitfahrer). Die anderen Städte erreichen Quoten zwischen 63% (Wegberg) und 69% (Erkelenz).

4.6 Wegelängen und Wegedauer

Die durchschnittliche Wegelänge im Kreis Heinsberg liegt bei 12,8 km etwas länger als in anderen Kreisen bzw. als im Bundesdurchschnitt. Aber fast 30% der Wege sind kürzer als 2 km und ca. jeder 2. Weg ist kürzer als 5 km. Diese hohen Anteile an kurzen Wegen stellen ein Verlagerungspotenzial zugunsten des Radverkehrs dar.

Tab. 24: Entfernung der zurückgelegten Wege

zurückgelegte Entfernung (alle Personen ab 6 J.) (in %)	Kreis Heinsberg			Kreis Steinfurt (n=12.998)	Kreis Lippe (n=16.164)	MiD gesamt
	Di. - Do. (n=8.338)	Samstag (n=720)	Sonntag (n=679)			
bis zu 500 Metern	8	11	7	4	3	11
0,5 km bis zu 1 km	9	10	6	7	5	14
1,01 km bis zu 2 km	12	13	13	16	13	14
2,01 km bis zu 5 km	23	23	25	27	28	21
5,01 km bis zu 10 km	19	14	18	18	19	15
10,01 km bis zu 20 km	14	16	14	13	17	12
20,01 km bis zu 50 km	11	8	12	12	12	8
50,01 km und mehr	5	6	5	3	3	4
	100	100	100	100	100	100
Durchschnitt	12,8 km	14,5 km	16,4 km	10,8 km	11,0 km	11,5 km
Durchschnitt alle Wege unter 100 km	11,4 km	11,8 km	11,4 km	9,0 km	9,1 km	

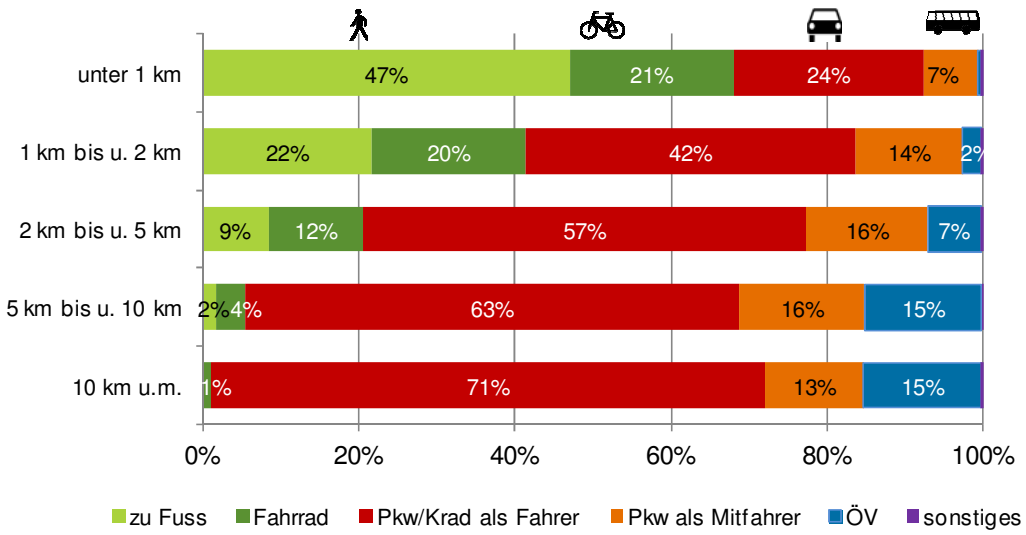
Während zu Arbeits- und Dienstzwecken mit durchschnittlich 22,9 km bzw. 33,3 km die längsten Wege zurückgelegt werden, sind Wege zum täglichen Einkauf (4,5 km) sowie Begleitwege mit 7,5 km relativ kurz. Freizeitwege sind im Schnitt 11,7 km lang.

Fußwege sind durchschnittlich 1,3 km lang, Fahrradwege 3,0 km, Autofahrten sind 15,2 km (als Fahrer) bzw. 10,5 km (als Beifahrer) lang. Die längsten Entfernungen werden mit den öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt (23,9 km).

Auf den kurzen Wegen steht die Nahmobilität im Vordergrund, allerdings werden schon in der Kategorie 1-2 km über 50% aller Wege mit dem Auto und in der Kategorie von 2-5 km fast 2/3 der Wege mit dem MIV zurückgelegt. Dies verwundert insofern, da das Auto auf den kurzen Strecken nur unwesentlich schneller ist als das Fahrrad. Auf Strecken von 2-5 km wird nur eine Durchschnittsgeschwindigkeit von 25 km/h erreicht.

Längere Wege (über 5 km) werden fast zu 80% mit dem Auto bzw. Krad zurückgelegt.

Abb. 21: Modal Split (Di.-Do.) im Kreis Heinsberg nach Entfernung



Die öffentlichen Verkehrsmittel werden erst bei längeren Distanzen in Anspruch genommen. Ab Wegen mit einer Entfernung von über 5 Kilometern nutzen 15% der Einwohner des Kreises Heinsberg Busse und Bahnen.

Jeder fünfte Weg mit einer Wegelänge bis 2 km wird mit dem Fahrrad durchgeführt. In der Kategorie von 2-5 km wird noch jeder achte Weg mit dem Rad unternommen.

Wegedauer

Im Schnitt dauert ein Weg im Kreis Heinsberg ca. 23 Minuten. Pro Einwohner im Kreis ergibt sich daraus eine Unterwegszeit von 82 Minuten am Tag. Diese Werte liegen etwas unter dem Bundesdurchschnitt.

Tab. 25: Dauer der zurückgelegten Wege

Wegedauer (alle Personen ab 6 J.) (in %)	Kreis Heinsberg			Kreis Steinfurt (n=11.679)	Kreis Lippe (n=12.139)	MiD gesamt
	Di. - Do. (n=8.103)	Samstag (n=668)	Sonntag (n=645)			
bis zu 5 Minuten	5	6	5	5	4	6
6 bis unter 10 Minuten	17	22	22	21	16	19
10 bis unter 20 Minuten	37	38	31	37	39	48
20 bis unter 30 Minuten	14	10	12	12	15	
30 bis unter 60 Minuten	18	13	18	17	20	27
1 Stunde bis u. 2 Stunden	7	8	7	6	5	
2 Stunden u.m.	2	2	6	2	2	
	100	100	100	100	100	100
Durchschnitt	23 Min.	21 Min.	26 Min.	22 Min.	24 Min.	24 Min.
Unterwegszeit (mobile Person)	82 Min.	68 Min.	76 Min.	79 Min.	88 Min.	91 Min.

Geschwindigkeiten

Auf der Basis der Angaben zur Wegedauer und den Wegelängen wurden Durchschnittswerte für die Geschwindigkeit nach den einzelnen Verkehrsmitteln ermittelt.[25] Mit dem Auto werden die Ziele erwartungsgemäß am schnellsten erreicht, im Stundenmittel werden hier 34,3 km/h zurückgelegt. Die Fahrradfahrer kommen im Schnitt auf 12,6 km/h und im öffentlichen Verkehr beträgt der Durchschnittswert ca. 26,5 km/h.

Je kürzer die Wege sind, desto geringer werden die zeitlichen Differenzen. Bei Wegen, die bis zu 2 Kilometer lang sind, ist die Autonutzung nur bedingt schneller als die Benutzung des Fahrrades.

[25] Das Antwortverhalten der befragten Personen fällt sicherlich unterschiedlich aus. Während der eine Teil nur die reine Fahrtzeit mit dem benutzten Verkehrsmittel angegeben hat, rechnet der andere Teil den Zeitaufwand von „Haustür zu Haustür“ ein (inklusive Parkplatzsuche mit dem Pkw, Weg zur Bushaltestelle, Rad auf- und anschließen, etc.). Insofern ist eine Streuung der Reisegeschwindigkeiten feststellbar. In dieser Auswertung blieben unrealistische Reisegeschwindigkeiten (z.B. innerörtliche Geschwindigkeiten über 60 km/h mit dem Auto) unberücksichtigt.

Tab. 26: Durchschnittsgeschwindigkeiten nach Entfernungsklassen bzw. Wegebeziehung

Durchschnittsgeschwindigkeiten (in km/h)	Fuß-gänger	Fahrrad	MIV	ÖV
Entfernungsklassen				
unter 1 km	4,0	9,3	13,4	*
1 bis unter 2 km	5,5	13,0	19,3	11,2
2 bis unter 5 km	5,8	14,1	25,4	13,2
5 bis unter 10 km	7,0	17,0	33,1	18,4
10 bis unter 20 km	*	16,9	40,6	23,6
20 bis unter 50 km	-	18,3	53,2	39,8
50 km und mehr	-	*	74,2	48,7
Art der Verkehrsbeziehung				
Binnenverkehr (innerhalb der Kommune)	4,7	12,3	24,3	15,9
Verkehr zw. kreisangehörigen Kommunen	4,3	14,0	36,3	21,8
Verkehr über die Kreisgrenzen	*	19,0	52,6	40,2
Kreis Heinsberg (Durchschnitt)	4,7	12,6	34,3	26,5

Begleitung und Pkw-Besetzungsgrad

Über 60% aller Wege werden alleine durchgeführt. Die meisten Wege in Begleitung werden mit einer weiteren Person angetreten. Ausbildungs- und Begleitwege werden häufiger in Gruppen unternommen, während Arbeitswege sowie dienstliche Wege eher alleine durchgeführt werden.

Tab. 27: Begleitung auf dem Weg

Begleitung (alle Personen ab 6 J.) (in %)	Kreis Heinsberg			Kreis Steinfurt (n=3.437)	Kreis Lippe (n=12.002)	MiD 2008
	Di. - Do. (n=8.170)	Samstag (n=729)	Sonntag (n=684)			
ohne Begleitung (alleine)	61	51	35	63	63	55
1 Person	28	30	33	23	25	28
2 Personen	6	10	19	8	7	9
3 u. mehr Personen	5	9	13	6	5	8
	100	100	100	100	100	100
Durchschnitt	1,7	1,9	2,2	1,6	1,7	1,7

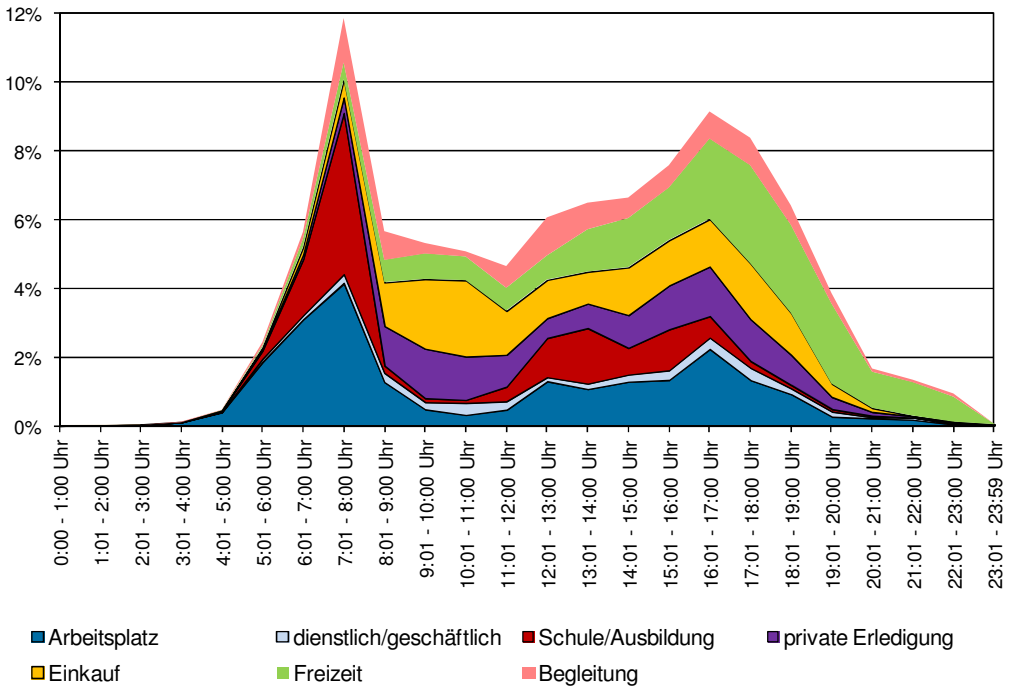
Der durchschnittlich ableitbare Pkw-Besetzungsgrad liegt insgesamt bei 1,6 Personen. Im Berufs- und Geschäftsverkehr sind unterdurchschnittliche Besetzungsgrade festzustellen (1,2 bzw. 1,3). Bei Wegen zur privaten Erledigung sowie bei Einkaufswegen liegt er im Bereich des Durchschnitts (1,7). Bei Freizeitwegen (1,9) und vor allem bei Ausbil-

dungs- sowie Begleitwegen (jeweils 2,0) liegt der Pkw-Besetzungsgrad über dem Durchschnitt.

Tageszeitliche Verteilung

Die Verkehrssysteme werden am Tag unterschiedlich genutzt. Werktags ist eine Spitze vor allem zwischen 7-8 Uhr zu erkennen, wenn der Ausbildungs- und Arbeitsverkehr gleichzeitig erfolgt. Nachmittags ist eine Spitze zwischen 15 und 18 Uhr festzustellen, wenn sich Arbeitswege, Freizeit- und Einkaufswege überlagern.

Abb. 22: Uhrzeit des Wegebeginns nach Wegezweck (Di. – Do.) im Kreis Heinsberg



Insgesamt zeigt sich bei den Antrittszeiten der Wege eine typische Verteilung, die auch in anderen Regionen zu finden ist.

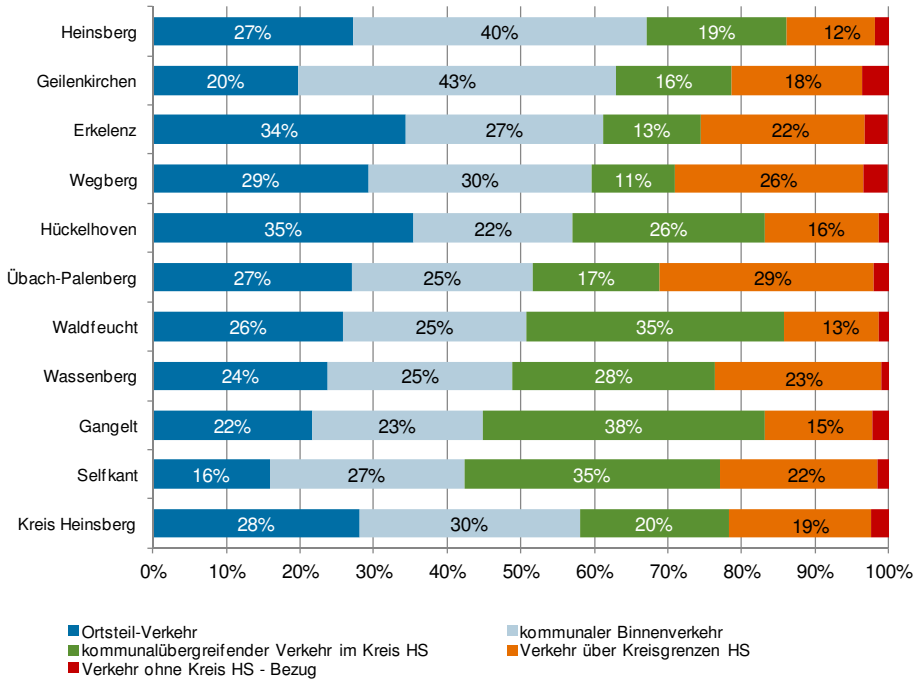
4.7 Räumliche Wegebeziehungen

Fast sechs von zehn Wegen werden innerhalb der eigenen Wohngemeinde zurückgelegt (so genannter Binnenverkehr), knapp die Hälfte dieser Binnenwege verlässt dabei nicht den eigenen Ortsteil. Etwa 40% sind Wege über die Stadt- bzw. Gemeindegrenze hinweg. Die Wegeanteile, die entweder Zielorte innerhalb oder außerhalb des Kreises Heinsberg ansteuern, sind in etwa gleich groß. 2% der durchgeführten Wege von Bewohnern des Kreises Heinsberg finden außerhalb des Kreises statt (z.B. Fußwege in Aachen oder Mönchengladbach).

Tab. 28: Struktur der Verkehrsbeziehungen

Verkehrsströme (in %)	Kreis Heinsberg (n=8.773)	Kreis Steinfurt (n=12.938)	Kreis Lippe (n=13.430)
Ortsteil-Verkehr	28	65	64
kommunaler Binnenverkehr	30		
kommunalübergreifender Verkehr im Kreis	20	19	22
Verkehr über die Kreisgrenze	19	14	12
Verkehr ohne Bezug zum Kreis	2	2	3
	100	100	100

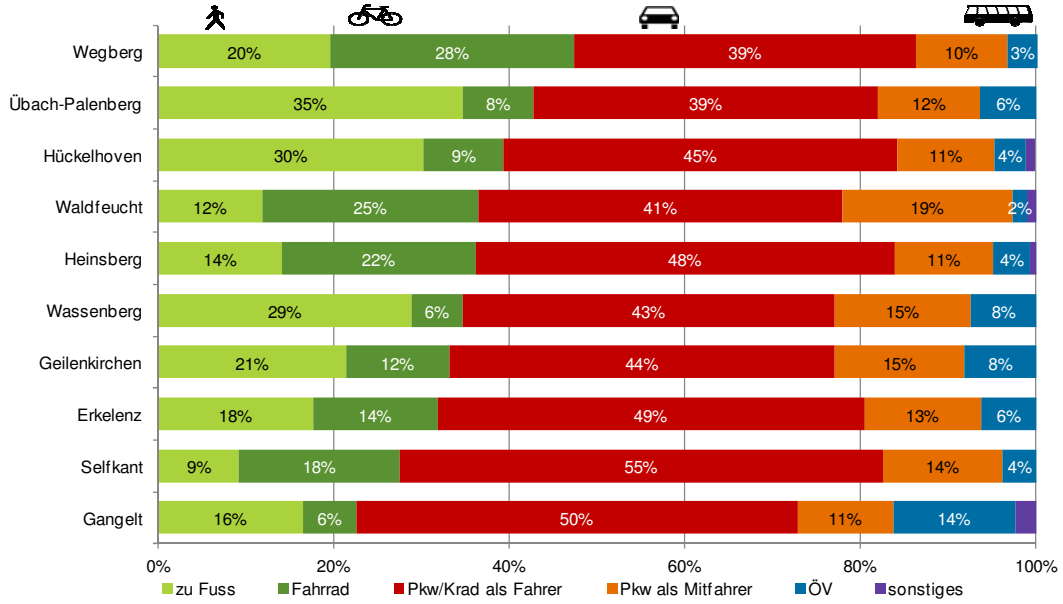
Abb. 23: räumliche Struktur der Verkehrswege nach Kommunen im Kreis Heinsberg (Di. – Do.)



Die höchsten Binnenverkehrsanteile besitzen erwartungsgemäß die größeren Städte wie Heinsberg, Erkelenz, Hückelhoven. Aber auch Geilenkirchen und Wegberg haben einen hohen Binnenverkehrsanteil.

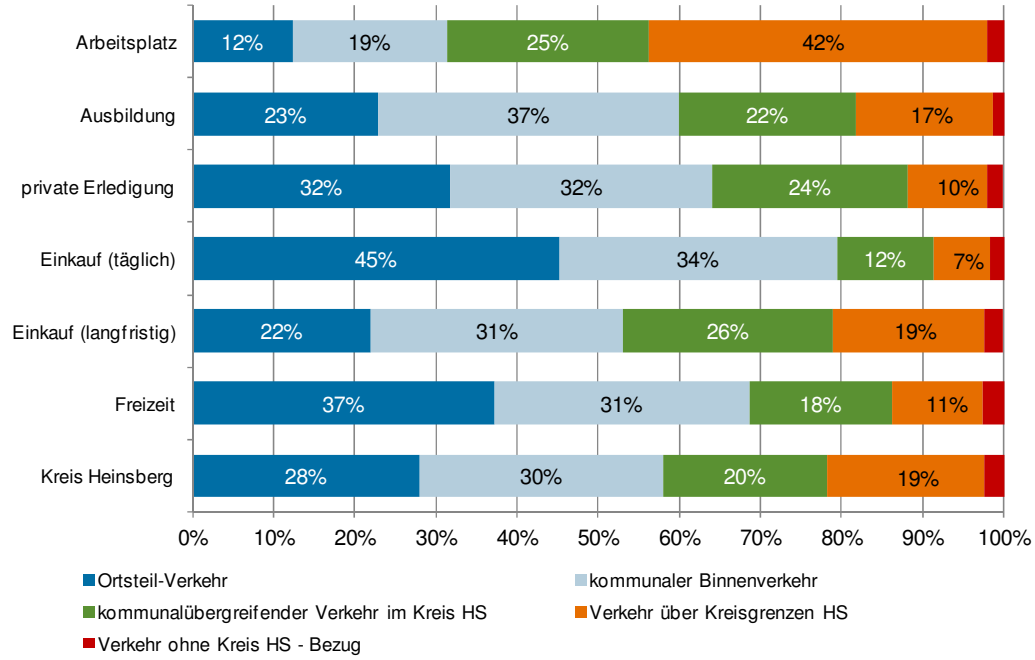
Binnenverkehrswege sind eher mit kürzeren Wegedistanzen verbunden und bieten ein erhebliches Verlagerungspotenzial für die Nahmobilität. In fast jeder Kommune des Kreises Heinsberg wird mindestens jeder zweite Binnenverkehrsweg mit dem Auto zurückgelegt. In Wegberg und Übach-Palenberg werden immerhin über 40% dieser Wege unmotorisiert bewältigt.

Abb. 24: Modal Split im Binnenverkehr nach Städten und Gemeinden (Di.-Do.)



Der Binnenverkehrsanteil ist auch vom Wegezweck abhängig. Einkaufswege für den täglichen Bedarf, Freizeitwege und Wege zur privaten Erledigung werden häufiger im eigenen Wohnort unternommen. Arbeits- und dienstliche Wege haben dagegen geringere Binenverkehrsanteile.

Abb. 25: Wegebeziehungen nach Wegezweck im Kreis Heinsberg



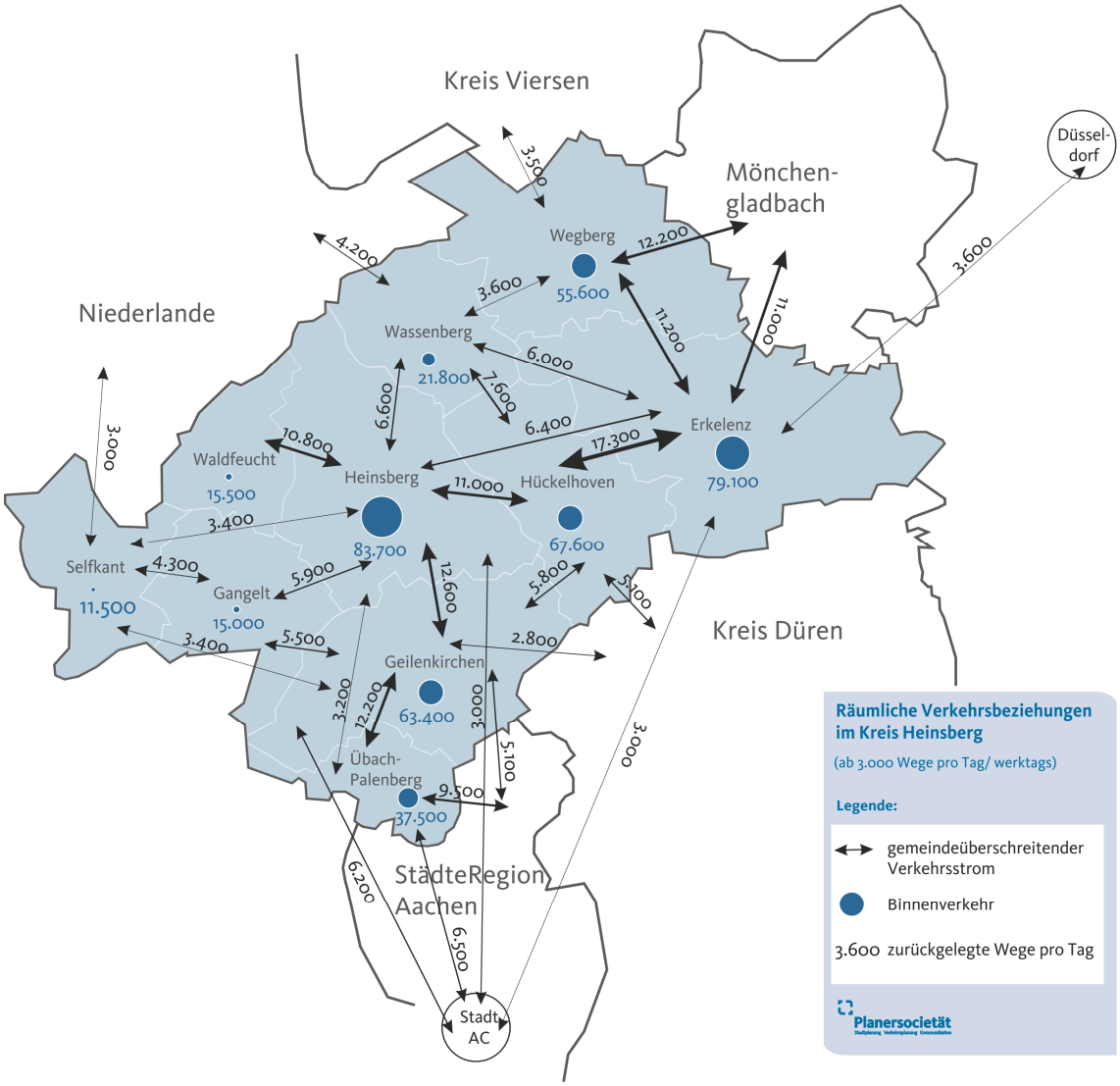
Im Vergleich zu anderen Regionen verbleiben im Kreis Heinsberg relativ wenige Wege im gleichen Ort. Dies hängt hauptsächlich mit der Arbeitsplatzsituation sowie den hohen Anteil an Arbeitspendlern zusammen. Lediglich 30% der Arbeitsplatzwege werden innerhalb der eigenen Kommune zurückgelegt. In anderen Untersuchungen konnte ein höherer Anteil ermittelt werden (z.B. Kreis Steinfurt: 42%, Kreis Lippe: 40%)

Tab. 29: Anteile der Wege im Kommunalverkehr

Untersuchungseinheit (Jahr/Quelle)	Anteil der Wege im Binnenverkehr
Kreis Heinsberg	58
Stadt Aachen (2011/HHS)	83
StädteRegion Aachen – ohne AC	67
Kreis Düren (2002/Helmert)	62
Kreis Steinfurt (2011/Planersocietät)	65
Kreis Lippe (2011/Planersocietät)	64
Kreis Soest (2011/Helmert)	75

In Abbildung 26 sind die wichtigsten Wegebeziehungen innerhalb und außerhalb des Kreises Heinsberg dargestellt.[26] Es verdeutlich einerseits die polyzentrale Raumstruktur im Kreis mit den beiden wichtigsten Zielen Heinsberg und Erkelenz. Diese beiden Städte wurden besonders häufig als Start- oder Zielorte im Kreis aufgeführt. Andererseits können die vielfältigen Beziehungen über die Kreisgrenze hinweg abgelesen werden. Die südlich gelegenen Kommunen Übach-Palenberg, Geilenkirchen und auch noch Heinsberg sind stark zur StädteRegion Aachen ausgerichtet. Die Bewohner der beiden Städte Wegberg und Erkelenz haben eine engere Verflechtung zum benachbarten Mönchengladbach. Die an der Staatsgrenze gelegenen Kommunen Wassenberg und Selfkant besitzen eine ausgeprägte Verkehrsbeziehung zu den Niederlanden.

Abb. 26: Räumliche Verkehrsbeziehungen im Kreis Heinsberg



[26] Im Anhang befindet sich darüber hinaus eine Tabelle mit einer Quell-Ziel-Matrix, die auch Werte für die verkehrsschwächeren Verbindungen ausweist.

Die stärksten Verkehrsbeziehungen innerhalb des Kreises Heinsberg existieren zwischen

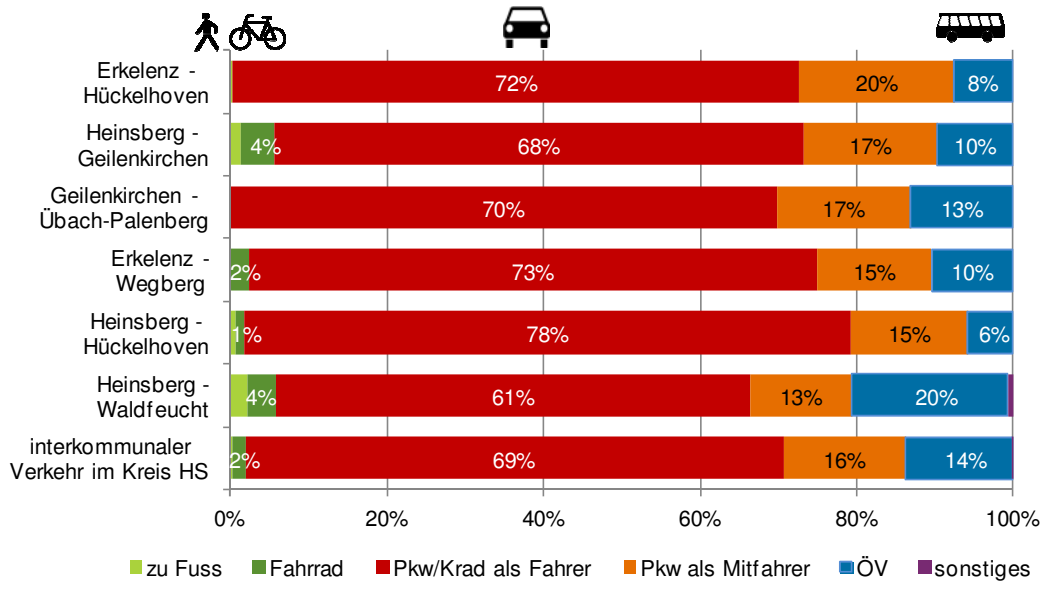
- Erkelenz und Hückelhoven (ca. 17.300 Wege pro Werktag),
- Heinsberg und Geilenkirchen (ca. 12.600 Wege),
- Geilenkirchen und Übach-Palenberg (ca. 12.100 Wege),
- Erkelenz und Wegberg (ca. 11.200 Wege),
- Heinsberg und Hückelhoven (ca. 11.100 Wege) sowie
- Heinsberg und Waldfeucht (ca. 10.800 Wege).

Darüber hinaus bestehen noch enge räumliche Verkehrsbeziehungen zu Orten außerhalb des Kreises. Hier sind insbesondere zu benennen:

- von Wegberg nach Mönchengladbach (ca. 12.200 Wege pro Werktag),
- von Erkelenz nach Mönchengladbach (ca. 11.000 Wege),
- von Übach-Palenberg in die StädteRegion Aachen (ca. 16.000 Wege) und
- von Geilenkirchen in die StädteRegion Aachen (ca. 11.300 Wege),

Auf ausgewählten Wegebeziehungen zwischen den Kommunen wurde der wegespezifische Modal Split berechnet. Überwiegend ist aufgrund der grenzüberschreitenden Wegebeziehung das Auto bestimmend. Das Rad besitzt bei den interkommunalen Verbindungen keine oder nur eine sehr untergeordnete Bedeutung. Die ÖV-Anteile sind unterschiedlich hoch. Sie liegen zwischen 6% und 20%, im Kreisdurchschnitt wurde ein Wert von 14% bei Verkehrsverbindungen zwischen kreisangehörigen Kommunen ermittelt.

Abb. 27: Modal Split für bestimmte räumliche Verkehrsbeziehungen im Kreis Heinsberg (Di. – Do.)



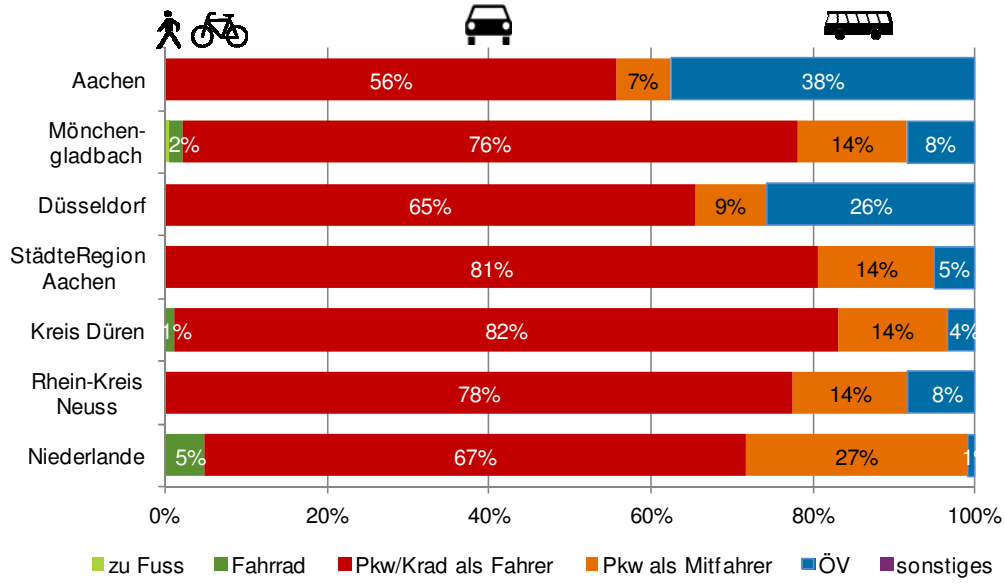
Die Städte Aachen und Mönchengladbach stellen die wichtigsten Zielorte außerhalb vom Kreis Heinsberg dar. 20% aller Wege der Kreisbevölkerung, die über die Kreisgrenze hinausgehen, führen von und nach Mönchengladbach. In die StädteRegion Aachen sind es knapp 30% (Stadt Aachen: 16% / (Alt)Kreis Aachen: 13%). Immerhin jede zehnte Fahrt aus dem Kreis hinaus führt in die Niederlande.

Tab. 30: Zielorte außerhalb des Kreises Heinsberg

Ziele außerhalb vom Kreis Heinsberg (alle Personen ab 6 J.) (in %)	Kreis Heinsberg		
	Di. - Do. (n=1.655)	Samstag (n=145)	Sonntag (n=120)
Aachen	16	6	13
Mönchengladbach	20	14	11
Düsseldorf	7	4	6
Köln	4	7	3
StädteRegion Aachen (ohne Stadt AC)	13	7	22
Kreis Düren	8	2	9
Rhein-Kreis Neuss	5	3	2
Kreis Viersen	4	10	13
Krefeld / Duisburg / Kreis Wesel	3	3	1
sonstige Ziele in NRW	6	15	2
sonstige Ziele in Deutschland	1	4	10
Niederlande	11	22	7
sonstige Ziele im Ausland	1	2	2
	100	100	100
Anteil von Wegen, die über die Kreisgrenze gehen	19%	20%	17%

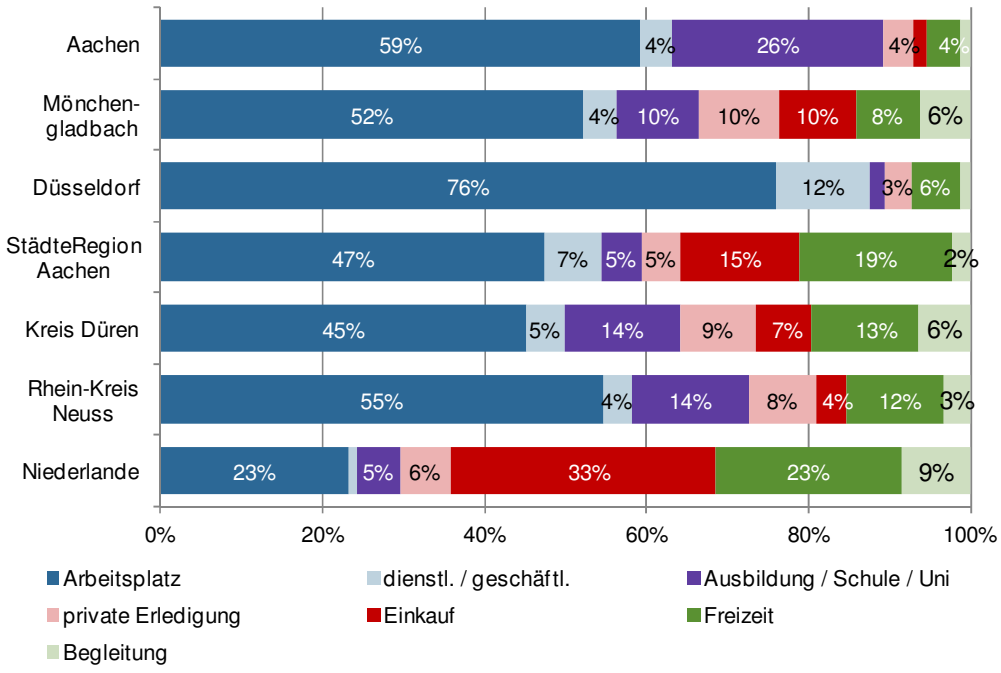
Die Verkehrsmittelwahl zu den Zielen außerhalb des Kreises wird natürlich von dem motorisierten Individualverkehr bestimmt. Bemerkenswert sind die unterschiedlich hohen Anteile bei der Inanspruchnahme von öffentlichen Verkehrsmitteln, die eine Spannbreite von 1% (Wege in die Niederlande) bis 38% (Wege in die Stadt Aachen) aufweist. Wesentliche Gründe für diese Unterschiede liegen einerseits an der attraktiven Bahnverbindung und andererseits an der Parkplatzsituation am Zielort.

Abb. 28: Modal Split für bestimmte räumliche Verkehrsbeziehungen vom Kreis Heinsberg (Di. – Do.)



Der zweite Hauptgrund lässt sich über die Wegezwecke erschließen. So erklärt sich auch der hohe ÖV-Nutzungsgrad nach Aachen, da ein relevanter Anteil von Fahrten zum Ausbildungsplatz besteht. Der Ausbildungsverkehr erfolgt häufig über die öffentlichen Verkehrsmittel. Beispielsweise verfügen Studenten über ein Semesterticket, dass eine kostenlose Nutzung des öffentlichen Verkehrssystems beinhaltet.

Abb. 29: Wegezweck für bestimmte räumliche Verkehrsbeziehungen vom Kreis Heinsberg (Di. – Do.)



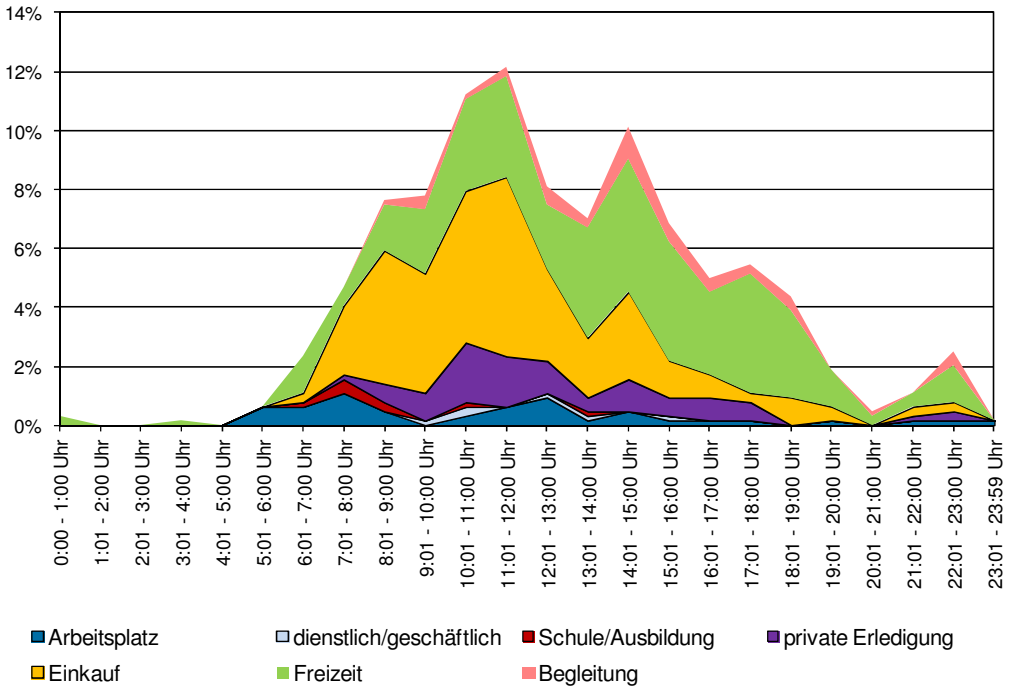
Die Wegezwecke in die Niederlande unterscheiden sich deutlich von denen in andere Regionen. Knapp ein Viertel der Wege besitzt einen beruflichen Hintergrund. Freizeit- und vor allem Einkaufswege werden überproportional häufig unternommen.

4.8 Wochenendmobilität[27]

Um auch Anhaltspunkte zur Wochenendmobilität zu erhalten, wurde einem Teil der Befragten ein Wochenendtag als Stichtag vorgegeben. Damit können bei der Analyse auch belastbare Zahlen zur Wochenendmobilität berücksichtigt werden. Die Mobilität ist am Wochenende anders geprägt als werktags.

Am Wochenende steigt der Anteil an Immobilen an. Am Samstag bleiben drei von zehn Einwohnern in der Wohnung oder im Haus. Auch am Sonntag unternehmen allein ein Drittel aller Befragten überhaupt keinen Weg. Die Personen, die am Wochenende unterwegs waren, unternehmen aber auch durchschnittlich weniger Wege als an einem normalen Werktag (Samstag: 3,3 Wege pro mobile Person / Sonntag: 2,9 Wege).

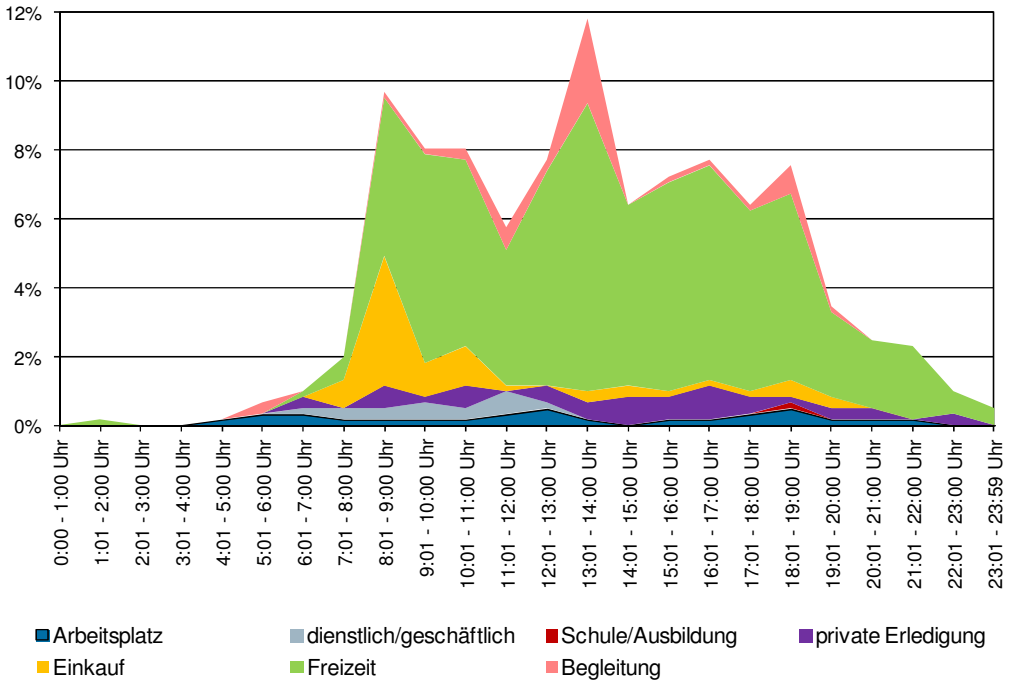
Abb. 30: Uhrzeit des Wegebeginns nach Wegezweck (Samstag) im Kreis Heinsberg



[27] In den Tabellen über die Verkehrsstrukturen in der Kernwoche (Di. – Do.) wurden schon die Werte für die Wochenendmobilität ausgewiesen. In diesem Kapitel erfolgt eine Analyse und Kommentierung der schon dargestellten Ergebnisse.

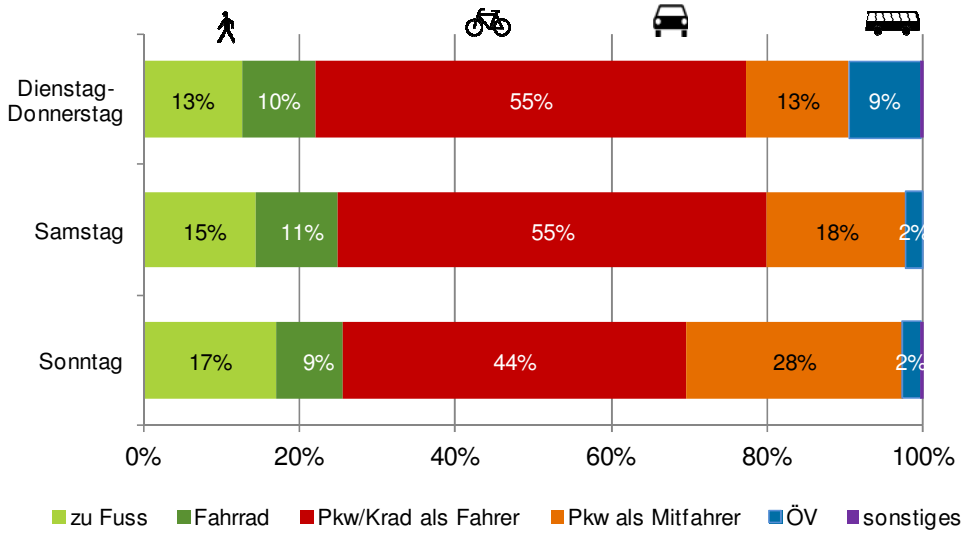
Arbeits- und Ausbildungswege spielen am Wochenende so gut wie keine Rolle. Ein Anstieg ist bei den Freizeit- (samstags/sonntags) und bei den Einkaufswegen (samstags) zu verzeichnen. Vor diesem Hintergrund verschiebt sich natürlich auch die zeitliche Inanspruchnahme der Verkehrssysteme Am Samstag kommt es zu einer Spitze zwischen 10 und 11 Uhr, die von Einkaufswegen dominiert wird. Am Sonntag werden die meisten Wege am frühen Nachmittag unternommen und verweilen dann auf einem konstanten Niveau. Dabei handelt es sich zu einem Großteil um Freizeitwege.

Abb. 31: Uhrzeit des Wegebeginns nach Wegezweck (Sonntag) im Kreis Heinsberg



Die Verkehrsmittelwahl am Wochenende ist gegenüber dem normalen Werktag etwas stärker vom Zu-Fuß-Gehen und vor allem von einem höheren Mitfahreranteil geprägt. Der ÖV-Anteil sowie der MIV-Fahrer-Anteil sind am Wochenende geringer als werktags. Der Fahrradanteil bewegt sich jeweils um die 10%-Marke.

Abb. 32: Modal Split nach Wochentag



Die Freizeitwege unterscheiden sich in wesentlichen Merkmalen zwischen Wegen an Normalwerktagen und Wegen am Wochenende. So werden am Wochenende mit dem Fahrrad und dem Auto deutlich längere Wege unternommen. Die Freizeitwege am Wochenende werden zudem in stärkerem Maße zu mehreren Personen unternommen. Auffällig ist ebenfalls, dass die durchgeführten Freizeitwege am Samstag und Sonntag häufiger über die kommunalen Grenzen hinausgehen.

5. Schwerpunktthema Öffentlicher Verkehr

Im kommenden Jahr wird die Bahnstrecke zwischen der Kreisstadt Heinsberg und Lindern bzw. Richtung Aachen wieder in Betrieb genommen. Die sog. Wurmtalbahn (oder Heinsberger Bahn) schafft eine umsteigefreie Bahnverbindung von und nach Aachen. Über die Mobilitätserhebung sollen hier Erkenntnisse über die Einstellungen der Bürger zur Reaktivierung der Bahnverbindung sowie mögliche verkehrliche Verlagerungspotenziale gewonnen werden. Des Weiteren ist auf Grund der Reaktivierung eine Neuausrichtung des Busnetzes auf die Taktzeiten der RB 33 notwendig und somit eine Fortschreibung des Nahverkehrsplanes angezeigt. Auch hierzu werden durch die Befragung dezidierte Grundlageninformationen geliefert.

Nutzung des Busliniennetzes im Kreis Heinsberg

Die Linienbusse werden von ca. 14% der Kreisbevölkerung (ab 6 Jahren) regelmäßig in Anspruch genommen.

Tab. 31: Busliniennutzung im Kreis Heinsberg

regelmäßige Busliniennutzung (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Kreis Heinsberg (n=3.465)
Keine	86
regelmäßige Nutzung	14
	100
meist genannte Buslinien	
- SB 1	9
- SB 3	4
- SB 4	3
- 401	7
- 405	5
- 413	4
- 431	5
- 435	4
- 493	3
- andere Linien	42
- Stadtbus-Linien (ÜP / EK / HÜ / GK)	7
- Schulbus	7
	100
durchschnittliche Anzahl aufgeführter Buslinien	1,5

Fast 2/3 aller Buslinien-Nutzer gaben an, dass sie nur die Beförderungsleistung einer einzigen Buslinie im Kreis Heinsberg wiederkehrend beanspruchen. Im Durchschnitt wurden von den Nutzern 1,5 Buslinien aufgelistet, mit denen sie häufiger verkehren.

Die Schnellbuslinie 1 (Erkelenz – Gerderath – Wassenberg – Heinsberg – Geilenkirchen – Palenberg – Übach) wird von den Busnutzern am häufigsten regelmäßig verwendet (9%). Auch die Buslinie 401 (Erkelenz über Hückelhoven nach Heinsberg) wurde überdurchschnittlich häufig als öffentliches Transportmittel angeführt. Fast 10% aller Buskunden nutzen die angebotenen Stadtbuslinien, am häufigsten wird die Stadtbuslinie in Übach-Palenberg (ÜP 1) verwendet. Fast 40% aller regelmäßigen Busnutzer sind im Besitz einer ÖV-Zeitkarte.

Vier von zehn regelmäßigen Busnutzern sind Kinder und Jugendliche unter 18 Jahre. Jeder zweite Buskunde ist noch Schüler und mehr als 10% befinden sich in der Berufsausbildung (Azubi/Student). Dagegen fahren Erwerbstätige relativ selten regelmäßig mit dem Linienbus. Selbst Rentner kommen als Stammkundschaft nur gelegentlich vor. Dieses Ergebnis zeigt eindeutig, dass der Bus i.d.R. von Personen genutzt wird, die auf öffentliche Verkehrsmittel angewiesen sind. So kann beispielsweise nur jeder fünfte Buskunde ständig auf ein Auto zurückgreifen.

Diese Aussagen werden durch die Auswertungen zum werktäglichen Stichtag bestätigt. Die Linienbusse werden zu fast 80% für Wege zum Ausbildungsplatz (Schule / Berufsausbildung) benutzt. Knapp 10% der Busfahrten haben einen arbeitsplatzorientierten Hintergrund und 7% sind zurückgelegte Freizeitwege. Andere Wegezwecke kommen ansonsten nur eher vereinzelt vor. Fast 70% aller Buskunden an einem normalen Werktag sind demnach Schüler und ca. 60% unter 18 Jahre alt.

Eine detaillierte Analyse nach Buslinienart offenbart zusätzliche Erkenntnisse. Unter den Nutzern von Schnellbuslinien ist ein vergleichsweise hoher Anteil von Erwerbstätigen vorhanden. Knapp jeder vierte Nutzer, der eine Schnellbuslinie regelmäßig in Anspruch nimmt, geht einer Erwerbstätigkeit nach. Immerhin die Hälfte dieser Erwerbstätigen kann ohne Einschränkung auf einen Pkw zurückgreifen. Obwohl mehrere aus dieser Gruppe mit dem Bus zur Arbeit fahren, fällt die Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit den öffentlichen Verkehrsmitteln nur unwesentlich besser aus als der Kreisdurchschnitt. Möglicherweise handelt es sich hierbei um keine umsteigefreien Verbindungen.

Der Einfluss des Busliniennetzes auf den Modal Split ist allerdings als relativ gering zu bezeichnen. Auf den Linienstreckenführungen - selbst auf den Schnellbuslinien - sind keine erhöhten Anteile vom Busverkehr feststellbar. Selbst die Nähe zu einer Bushaltestelle hat im Kreis Heinsberg keine Auswirkung auf eine höhere Nutzungsintensität.

Damit stellt sich ein ambivalentes Bild dar. Einerseits besteht bisher kein Zusammenhang zwischen den Bedienkorridoren der Buslinien und den ÖV-Anteilen, so dass die Entfernung zur Bushaltestelle nur eine untergeordnete Rolle spielt. Anderseits zeigen die Ergebnisse, dass bei attraktiven Angeboten wie den Schnellbuslinien auch breitere Nutzerschichten erreicht werden.

MultiBus

Der MultiBus ist ein mit Kleinbussen betriebenes, bedarfsorientiertes Angebot des öffentlichen Personennahverkehrs. Insgesamt 37% der Kreisbevölkerung hat von diesem Mobilitätsangebot noch nichts gehört bzw. kennt es nicht. Der Bekanntheitsgrad hängt im Wesentlichen vom Wohnstandort ab. In Gemeinden und Städten, in denen der MultiBus regelmäßig verkehrt, sind die Bekanntheitswerte deutlich höher. So kann beispielsweise in den Gemeinden Gangelt, Selfkant und Waldfeucht nur jeder 20. Bewohner mit dieser Bedienform nichts verbinden. Dagegen kennen 25 bis 36% der Bewohner dieser Gemeinden den MultiBus gut.

Tab. 32: Bekanntheitsgrad des MultiBus-Systems

Bekanntheitsgrad MultiBus (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Kreis Heinsberg (n=3.385)
kenne ich gut	11
habe davon gehört	52
sagt mir nichts / kenne ich nicht	37
	100

Tab. 33: Bekanntheitsgrad des MultiBus-Systems nach Städten / Gemeinden

Bekanntheitsgrad MultiBus nach Orten (alle Personen ab 6 J.) (in %)	kenne ich gut	habe davon gehört	sagt mir nichts / kenne ich nicht
Erkelenz	8	51	40
Gangelt	36	57	7
Geilenkirchen	8	59	33
Heinsberg	8	60	32
Hückelhoven	11	44	45
Selfkant	34	61	5
Übach Palenberg	5	42	53
Waldfeucht	25	69	7
Wassenberg	5	50	45
Wegberg	11	41	48
Kreis Heinsberg	11	52	37

Der MultiBus wird nur von wenigen Bewohnern im Kreis Heinsberg in Anspruch genommen. 94% der Kreisbevölkerung geben an, dass sie den MultiBus noch nie benutzt haben. Von den Nutzern sind diejenigen, die mit MultiBus selten oder sporadisch fahren, in der Überzahl.

Tab. 34: Nutzungsintensität des MultiBus-Systems

Nutzungsintensität MultiBus (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Kreis Heinsberg (n=3.405)
nutze ich regelmäßig / häufig	1
nutze ich selten / sporadisch	5
habe ich noch nie benutzt	94
	100

Zwischen dem Kenntnisstand und der Nutzungsintensität besteht natürlich ein enger Zusammenhang. So liegt die Inanspruchnahme des MultiBuses in den drei Gemeinden des Kreises Heinsberg deutlich höher als in den restlichen Städten. In Gangelt und Selfkant benutzt immerhin jeder 4. Bewohner dieses Busangebot.

Tab. 35: Nutzungsintensität des MultiBus-Systems nach Städten / Gemeinden

Nutzungsintensität MultiBus nach Orten (alle Personen ab 6 J.) (in %)	nutze ich regelmäßig/ häufig	nutze ich selten / sporadisch	habe ich noch nie benutzt
Erkelenz	1	2	97
Gangelt	4	22	74
Geilenkirchen	1	2	97
Heinsberg	1	4	95
Hückelhoven	1	2	98
Selfkant	4	23	73
Übach Palenberg	-	2	98
Waldfeucht	3	9	88
Wassenberg	1	3	96
Wegberg	1	7	92
Kreis Heinsberg	1	5	94

Unter den Nutzergruppen befinden sich überproportional häufig Jugendliche und junge Erwachsene in einem Alter zwischen 15 und 25 Jahren. Dabei handelt es sich i.d.R. um ältere Schüler, Auszubildende und Studenten, die mit dem MultiBus voraussicht-

lich in den späteren Abendstunden fahren. Im Gegensatz dazu wird der MultiBus von Personen, denen regelmäßig ein Auto zur Verfügung steht, selten beansprucht.

Das MultiBus-System scheint sich im Kreis Heinsberg noch nicht etabliert zu haben. Die Bandbreite der Nutzer ist relativ gering. Der Bekanntheitsgrad und die Nutzungsintensität können sicherlich über eine geeignete Informationskampagne gesteigert werden.

Reaktivierung der Heinsberger Bahn

Die Reaktivierung der Heinsberger Bahn stellt für den Kreis Heinsberg eines der wichtigsten Zukunftsprojekte für den öffentlichen Nahverkehr dar.

Ein Großteil der Kreisbevölkerung trägt dieses Projekt mit. Sieben von zehn Bewohnern stehen den Reaktivierungsplänen positiv gegenüber. Ein Anteil von unter drei Prozent spricht sich gegen eine Wiederinbetriebnahme der Wurmtalbahn aus. Die restlichen 27% äußern eine neutrale Einstellung. Eventuell werden diese Personen – wie die Befragten, die nur „weiß nicht“ angegeben haben, sich erst nach der Reaktivierung eine vollständige Meinung über das Projekt bilden.

Tab. 36: Bewertung der Reaktivierung „Heinsberger Bahn“

Bewertung Reaktivierung der Heinsberger Bahn (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Kreis Heinsberg (n=2.694)
positiv	71
neutral	27
negativ	3
	100
weiß nicht	21%
keine Angaben	8%

Die Zustimmungswerte sind in Heinsberg, Wassenberg und Waldfeucht (jeweils über 80% positiv) am höchsten. Aufgrund der räumlichen Nähe zur Streckenführung profitieren diese Kommunen auch am meisten von dem zusätzlichen Schienenangebot.

Tab. 37: Bewertung der Reaktivierung „Heinsberger Bahn“ nach Städten / Gemeinden

Reaktivierung der Heinsberger Bahn (alle Personen ab 6 J.) (in %)	positiv	neutral	negativ
Erkelenz	54	43	3
Gangelt	66	31	3
Geilenkirchen	72	25	3
Heinsberg	83	14	3
Hückelhoven	71	25	3
Selfkant	64	36	-
Übach-Palenberg	77	20	3
Waldfeucht	84	14	2
Wassenberg	82	18	< 1
Wegberg	59	40	1
Kreis Heinsberg	71	27	3

In keiner Kommune liegen die negativen Einstellungen zu diesem Infrastrukturprojekt über 3%.

Für über die Hälfte der Bewohner im Kreis Heinsberg ist die neue Schienenverbindung von einem geringeren Interesse, da sie sich selber nur selten an Orten entlang der Strecke befinden. Trotzdem ist der Bevölkerungsanteil von 45% beachtlich, der mit der neuen ÖV-Verbindung in Zusammenhang gebracht werden kann. Das Befragungsergebnis deutet auf ein hohes Umsteigerpotenzial hin. Mindestens jeder zweite Befragte, der momentan mit dem Auto ein Ziel auf dieser Strecke ansteuert, würde zukünftig vermehrt die Bahn nutzen. Ein kleinerer Anteil würde trotz des verbesserten ÖV-Angebots nicht auf die Benutzung des Autos verzichten wollen.

Tab. 38: Nutzungsintensität der Heinsberger Bahn

Nutzungsintensität Heinsberger Bahn (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Kreis Heinsberg (n=3.290)
Verbindung ohne Bedeutung, da nur selten in Orten an dieser Strecke	55
Verbindung mit Bedeutung	45
davon	
Streckennutzung weiterhin vorwiegend mit dem Auto	17
Streckennutzung statt des Autos häufiger mit der Bahn	23
Streckennutzung bereits heute regelmäßig mit Bussen und Bahnen	4
sonstiges	1
	100

Im regionalen Vergleich ergeben sich erwartungsgemäße Unterschiede. Für Bewohner aus Wegberg und Erkelenz ist das neue Streckenangebot von geringerer Bedeutung. Demgegenüber sind in Wassenberg, Waldfeucht und Heinsberg größere Auswirkungen feststellbar. Insbesondere in diesen Kommunen ist das Verhältnis zwischen Personen, die den Umstieg vom Auto auf die Bahn anstreben und denen, die weiterhin auf das Auto setzen, auffallend positiv.

Tab. 39: Nutzungsintensität der Heinsberger Bahn nach Städten / Gemeinden

Nutzungsintensität der Heinsberger Bahn (alle Personen ab 6 J.) (in %)	Strecke ohne Bedeutung	weiterhin Auto-nutzung	Umstieg vom Auto auf die Bahn	Umstieg vom Bus auf die Bahn
Erkelenz	75	14	9	2
Gangelt	59	24	15	3
Geilenkirchen	50	19	26	3
Heinsberg	36	16	39	7
Hückelhoven	55	17	26	2
Selfkant	57	19	20	3
Übach Palenberg	61	16	19	5
Waldfeucht	42	15	41	2
Wassenberg	48	16	33	3
Wegberg	67	20	10	3
Kreis Heinsberg	55	17	23	4

Es lassen sich keine bestimmten Bevölkerungsgruppen feststellen, die anstelle des Autos zukünftig vermehrt die Bahn nutzen werden. Weder in der Alters- und Berufs-

struktur, noch in der Affinität zu bestimmten Verkehrsmitteln zeigen sich nennenswerte Abweichungen zum Kreisdurchschnitt. Insofern wird sich die Reaktivierung auf alle Bevölkerungsgruppen positiv auswirken.

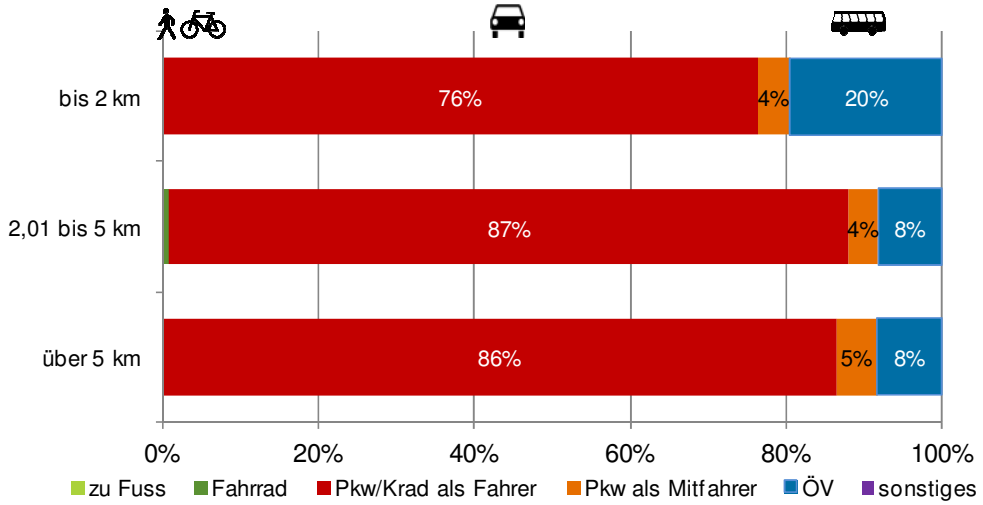
Eine räumliche Wechselbeziehung ist zweifelsohne vorhanden. Einwohner der Stadt Heinsberg und Kreisbewohner, die ihren Arbeits- oder Ausbildungsplatz in der Kreisstadt haben, geben überproportional häufig an, demnächst verstärkt mit der Bahn anstelle des Autos zu fahren.

Auswirkungen der Reaktivierung der Heinsberger Bahn

Die Reaktivierung der Heinsberger Bahn wird spürbare Auswirkungen auf die Verkehrsmittelwahl haben. Um den Einfluss der neuen Schienenverbindung abzuschätzen, wurde eine Auswertung der Arbeitsplatzwege vorgenommen. Dabei wurde untersucht, wie sich die Wohnungsnähe zum Bahnhof auf die Modal Split-Anteile auswirkt.

Die Abbildung 33 zeigt deutlich, dass es einen engen Zusammenhang zwischen der Verkehrsmittelwahl zum Arbeitsplatz und der Entfernung der Wohnung zum Bahnhof gibt. Wenn die Wohnung bis zu 2 Kilometer von einem Bahnhof entfernt liegt, wird immerhin jede vierte Fahrt zum Arbeitsplatz mit öffentlichen Verkehrsmitteln zurückgelegt. Ab einer Entfernung von über 2 Kilometern lässt sich kein weiterer Zusammenhang erkennen, der ÖV-Anteil liegt dann unverändert um 8%.

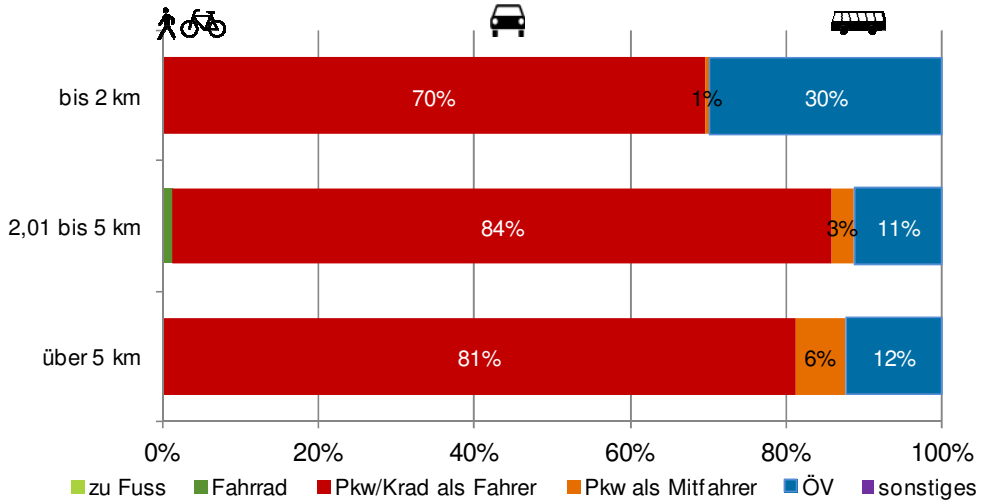
Abb. 33: Verkehrsmittelwahl zum Arbeitsplatz außerhalb des Kreises HS in Abhängigkeit zur Entfernung der Wohnung zum nächstgelegenen Bahnhof



Die Bedeutung des öffentlichen Verkehrs steigt weiter an, wenn der Arbeitsplatz in einem größeren Oberzentrum wie Aachen, Mönchengladbach oder Düsseldorf liegt.

Das öffentliche Verkehrssystem nutzen dann drei von zehn Erwerbstätigen, um zum Arbeitsplatz zu gelangen, wenn sie in der Nähe eines Bahnhofs wohnen.

Abb. 34: Verkehrsmittelwahl zum Arbeitsplatz in größere Städte (AC, MG, D, DU, KR, K) in Abhängigkeit von der Entfernung der Wohnung zum nächstgelegenen Bahnhof



In der Kreisstadt Heinsberg liegt der Ortsteil Randerath bisher am nächsten zu einem Bahnhof. Bis zum Bahnhof Lindern müssen Randerather eine Entfernung von über 3 Kilometern zurücklegen.

Der Modal Split-Anteil des ÖV von Heinsberger Erwerbstätigen zum Arbeitsplatz, der sich außerhalb des Kreises befindet, liegt z.Zt. bei ca. 10%. Durch die Reaktivierung der Heinsberger Bahn werden die Ortsteile Heinsberg, Oberbruch, Dremmen, Porselen, Horst und Randerath direkt an das Schienennetz angebunden, so dass viele Einwohner nur noch kurze Wege zum Bahnhof haben werden. Die Mobilitätsvoraussetzungen werden damit deutlich verändert und zu einer höheren Inanspruchnahme des öffentlichen Verkehrssystems führen.

6. Bewertung der Verkehrssysteme sowie Verbesserungsvorschläge

Konkret konnten die Befragten die Verkehrssysteme hinsichtlich ihrer Qualität bewerten. Nach einer Schulnotenbewertung schneidet das Autoverkehrssystem im Kreis Heinsberg mit einer Durchschnittsnote von 2,3 am besten ab. Die Fußgängersituation wird mit 2,4 und das Fahrradverkehrssystem mit 2,5 bewertet. Busse und Bahnen erhalten mit einer Durchschnittsnote von 3,7 den schlechtesten Wert. Jeder dritte Befragte beurteilte die Situation mit mangelhaft oder ungenügend. Bei den übrigen Verkehrsmitteln wurden die Noten mangelhaft und ungenügend nur selten vergeben.

Tab. 40: Bewertung des Verkehrssystems im Kreis Heinsberg

Bewertung der Verkehrssituation im Kreis Heinsberg	Fußgänger (n= 3.180)	Fahrrad (n= 3.007)	Auto/Krad (n=2.897)	Bus & Bahn (n=2.210)
sehr gut	15	11	14	4
gut	54	48	56	19
befriedigend	19	26	21	23
ausreichend	6	9	7	22
mangelhaft	4	5	2	20
ungenügend	3	2	1	13
	100	100	100	100
„weiß nicht“	4%	4%	8%	10%
Durchschnitt	2,4	2,5	2,3	3,7

Die Untersuchungsergebnisse aus anderen Städten und Kreisen sind mit den Bewertungsergebnissen aus dem Kreis Heinsberg auf einem vergleichbaren Niveau.

Tab. 41: Bewertung der Verkehrssysteme im Vergleich

Untersuchungseinheit (Jahr/Quelle)	Fußgänger	Fahrrad	Auto	Bus & Bahn
Kreis Heinsberg	2,4	2,5	2,3	3,7
Kreis Lippe (2011/Planersocietät)	2,3	2,6	2,4	3,2
Kreis Steinfurt (2011/Planersocietät)	2,3	2,4	2,3	3,3
Stadt Willich (2009/Planersocietät)	2,3	2,3	2,4	4,0
Stadt Moers (2008/Planersocietät)	2,5	2,8	3,1	3,0
Stadt Lemgo (2011/Planersocietät)	2,0	2,2	2,7	2,6
Stadt Bünde (2011/Planersocietät)	2,3	2,3	2,4	3,2

Die Verkehrsverhältnisse für den motorisierten Individualverkehr werden im Kreis Heinsberg vergleichsweise positiv bewertet. Jeweils einen „Mittelfeldplatz“ erreichen die nicht motorisierten Verkehrssysteme. Auch in den anderen Untersuchungseinheiten schneidet die Angebotssituation bei den öffentlichen Verkehrsmitteln mit Abstand am schlechtesten ab. Allerdings schätzten die Befragten aus dem Kreis Heinsberg das öffentliche Verkehrssystem im Regionsvergleich relativ schlecht ein.

Die Durchschnittsnoten für die verschiedenen Verkehrsmittel unterscheiden sich teilweise stark nach den Kommunen (siehe Tab. 42). Während die Benotung des öffentlichen Verkehrs dabei am stärksten variiert (zwischen 3,2 in Übach-Palenberg und 4,6 in Waldfeucht), wurden für Autoverkehrssystem relativ einheitliche Noten zwischen 2,1 und 2,4 vergeben. Die Fahrradbenotung zeigt Unterschiede zwischen 2,3 in Übach-Palenberg und 2,7 in den Gemeinden Gangelt sowie Waldfeucht auf. In mehreren Städten und Gemeinden korreliert die Verkehrsmittelnutzung auch mit der guten bzw. schlechten Bewertung der jeweiligen Verkehrssysteme.

Tab. 42: Bewertung der Verkehrssysteme nach Städten / Gemeinden

Bewertung Verkehrs-systeme nach Orten (alle Personen ab 6 J.) (in %)	Fußgänger	Fahrrad	Auto	ÖV
Erkelenz	2,3	2,4	2,4	3,5
Gangelt	2,5	2,7	2,3	4,2
Geilenkirchen	2,5	2,6	2,3	3,5
Heinsberg	2,4	2,6	2,4	4,0
Hückelhoven	2,4	2,6	2,4	3,5
Selfkant	2,6	2,5	2,2	4,1
Übach Palenberg	2,2	2,3	2,1	3,2
Waldfeucht	2,7	2,7	2,3	4,6
Wassenberg	2,3	2,4	2,1	4,0
Wegberg	2,4	2,5	2,3	3,8
Kreis Heinsberg	2,4	2,5	2,3	3,7

Für die meisten kleinräumigen Unterschiede lässt sich ein Erklärungsansatz finden.

In den drei Gemeinden Gangelt, Selfkant und Waldfeucht wird das ÖV-System am schlechtesten beurteilt. In diesen Kommunen gibt es zum Einen keine Schienenverbindung, zum Anderen wurde das Linienbusangebot in den letzten Jahren weiter ausgedünnt und als Ersatzangebot der bedarfsorientierte Anrufbus (MultiBus) eingeführt. Die Reaktivierung der Heinsberger Bahn dürfte zukünftig zu einer besseren ÖV-

Bewertung insbesondere der Heinsberger Bewohner führen. Die relativ gute Beurteilung des ÖV-Systems in Übach-Palenberg steht in einem engen Zusammenhang mit den örtlichen Begebenheiten, weil hier eine kompakte, bandförmige Siedlungsstruktur, ein zentralgelegener Bahnhof und eine gut geführte Stadtbuslinie vorzufinden ist.

Tab. 43: Durchschnittsnoten der Verkehrssysteme nach sozial- bzw. verkehrsstrukturellen Merkmalen

Durchschnittsnoten der Verkehrssituation nach ausgewählten Merkmalen	Fuß-gänger	Fahrrad	Auto	ÖV
Altersstruktur				
- 6 bis unter 15 Jahre	2,4	2,4	2,0	3,4
- 15 bis unter 18 Jahre	2,3	2,3	2,2	3,4
- 18 bis unter 25 Jahre	2,3	2,5	2,2	3,8
- 25 bis unter 45 Jahre	2,3	2,4	2,2	3,8
- 45 bis unter 65 Jahre	2,5	2,6	2,4	4,0
- 65 Jahre und älter	2,6	2,8	2,4	3,4
Erwerbsstruktur				
- Hausfrau/-mann	2,3	2,6	2,4	3,7
- Rentner/in	2,6	2,8	2,4	3,5
- z.Zt. arbeitslos	2,6	2,8	2,5	4,0
- Erwerbstätig	2,4	2,5	2,3	3,9
-Auszubildende/r	2,4	2,6	2,1	4,2
- Student/-in	2,0	2,3	2,3	3,4
- Schüler/-in	2,3	2,4	2,1	3,4
Mobilitätseinschränkung				
- mit Gesundheitseinschränkung	2,8	2,9	2,4	3,7
- keine Gesundheitseinschränkung	2,4	2,5	2,3	3,7
Autobesitz				
- Haushalte mit Auto(s)	2,9	3,0	2,7	3,0
- Haushalte ohne Auto	2,4	2,5	2,3	3,8
ÖV-Zeitkartenbesitz				
- ÖV-Zeitfahrkartenbesitz	2,4	2,4	2,1	3,4
- keine ÖV-Zeitkarte	2,4	2,6	2,3	3,8
Nutzungshäufigkeit (fast) täglich				
- Fahrrad	2,3	2,4	2,3	3,5
- Auto	2,4	2,5	2,3	3,9
- ÖV	2,4	2,5	2,1	3,4
Entfernung zum Arbeits-/Ausbildungsort				
- unter 5 km	2,1	2,2	2,1	3,5
- 20 km und mehr	2,4	2,5	2,3	4,0
Kreis Heinsberg (Durchschnittsnoten)	2,4	2,5	2,3	3,7

Die Unterschiede nach sozio- bzw. verkehrsstrukturellen Gruppen sind dagegen weniger stark ausgeprägt. Je älter die Befragten werden, desto schlechter bewerten sie die

Auto- und Fahrradsituation (siehe Tab. 43). Dieses Ergebnis könnte eventuell auf eine Überforderung im Verkehr bei älteren Bewohnern hindeuten, da der motorisierte Individualverkehr stetig gewachsen ist und das Angebot an Radverkehrsanlagen in den letzten Jahren diversifizierter wurde. Daraus lässt sich die Erfordernis einer intensiveren Öffentlichkeitsarbeit zu den neuen Angeboten im Radverkehr ableiten.

Die Bewertung des öffentlichen Verkehrs stellt sich anders dar. Bis auf die Senioren vergeben die Erwachsenen die durchschnittlich schlechteren Noten. Vor allem bei den Erwerbstätigen und den Azubis schneidet der öffentliche Verkehr im Vergleich zum Gesamtdurchschnitt schlechter ab.

Einen Einfluss auf die Bewertung hat die Entfernung zum Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz. Die betreffenden Wege werden an normalen Werktagen regelmäßig zurückgelegt. Wenn sich die Arbeits- bzw. Ausbildungsstelle in Wohnungsnähe befindet, fällt die Bewertung bei allen Verkehrssystemen besser aus als bei längeren Entfernungen. Bei längeren Strecken besteht die Gefahr, dass sich Störeinflüsse (Verkehrsstau, Verspätungen bei Bussen und Bahnen, etc.) häufiger ergeben können bzw. stärker auswirken.

Bis auf die Pkw-Nutzer bewerten die jeweiligen Nutzer erwartungsgemäß ihr Verkehrsmittel positiver als andere Gruppen. So beurteilen regelmäßige ÖV-Nutzer das System mit 3,4 positiver. Auch das Fahrradsystem wird von den regelmäßigen Radnutzern (2,4) etwas besser als im Gesamtdurchschnitt bewertet.

Maßnahmen für eine vermehrte Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln

Auf die Frage „Was müsste verbessert werden, damit Sie die öffentlichen Verkehrsmittel (Busse & Bahnen) häufiger nutzen als bisher?“ haben fast drei von vier Befragten mehr als nur eine Maßnahme angegeben. Im Durchschnitt wurden 2,7 Gründe angeführt. Damit wird deutlich, dass ein ganzes Maßnahmenbündel erforderlich ist, um den Umstieg auf öffentliche Verkehrsträger zu unterstützen.

Als hauptsächliche Verbesserungsmaßnahmen für eine höhere Inanspruchnahme des öffentlichen Verkehrssystems wurde vor allem ein dichtere Taktfolge (59% Busse & Bahnen müssen häufiger fahren), günstigere Tarife (50%) und eine bessere Flexibilität (40% weniger Umsteigen / bessere Anschlüsse) genannt.

Die überwiegende Mehrheit der Befragten, die keine Verbesserungsmaßnahmen aufzählten (32%), nimmt das öffentliche Verkehrssystem dagegen nie in Anspruch.

Tab. 44:Verbesserungsmaßnahmen für eine vermehrte Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln

Verbesserungsmaßnahmen für eine häufigere Nutzung des ÖPNV (alle Personen ab 6 Jahren) – Mehrfachantworten möglich / (% der Fälle)	Kreis Heinsberg (n=3.205)	ÖV-Nutzer		ÖV-Bewertung	
		tägliche Nutzer (n=365)	Zeitkarten-besitzer (n=439)	sehr gut / gut (n=441)	mangelhaft ungenügend (n=667)
günstigere Tarife (zu teuer)	50	41	39	50	48
Busse / Bahnen häufiger fahren	59	67	65	37	71
Busse / Bahnen länger fahren	32	38	39	24	43
weniger Umsteigen / bessere Anschlüsse	40	39	39	26	52
kürzere Fahrtzeiten	24	26	25	21	28
Pünktlichkeit	23	32	31	32	23
mehr / bessere Information	15	13	15	17	16
Bequemlichkeit / Komfort	11	18	18	13	11
Sauberkeit und/oder Sicherheit	17	21	21	18	18
sonstiges	2	2	1	3	2
durchschnittliche Anzahl von genannten Maßnahmen	2,7	3,0	2,9	2,4	3,1
keine Maßnahmen	32%	26%	23%	40%	11%
keine Angabe	14%	7%	10%	11%	7%

Ein Vergleich zwischen den Personen, die das öffentliche Verkehrssystem unterschiedlich bewertet haben, offenbart deutliche Differenzen. Befragte, die den öffentlichen Verkehrsmitteln eine schlechte Note gegeben haben, fehlt es insbesondere an Flexibilität. Ihre Maßnahmenvorschläge zielen insbesondere auf ein besseres Fahrtenangebot ab. Es wird sich also eine höhere individuelle Verfügbarkeit dieses Verkehrsträgers gewünscht. Das Preisgefüge wird zwar auch von fast jedem zweiten Befragten als eine wichtige Einflussgröße benannt, liegt aber im Bereich des Gesamtdurchschnitts.

Für die Nutzer der öffentlichen Verkehrsmittel besitzen Kriterien wie Pünktlichkeit (32%), Bequemlichkeit und Komfort (18%) sowie Sauberkeit und Sicherheit (21%) eine vergleichsweise größere Bedeutung als bei anderen Gruppen.

Die Erwerbstätigen haben überproportional häufig mehrere Verbesserungsmaßnahmen angeführt (Durchschnitt: 2,9 Maßnahmen). Insbesondere die Taktdichte (62% Busse & Bahnen müssen häufiger fahren), direkte Verbindungen (46% weniger Umsteigen / bessere Anschlüsse) und kürzere Fahrtzeiten (29%) wurden von dieser Bevölkerungsgruppe verstärkt benannt. Viele dieser Maßnahmen stehen in einem engen Zusammenhang mit der Lage bzw. der Entfernung zum Arbeitsplatz.

Vorschläge zu speziellen Busangeboten

Um Informationen für mögliche Zusatzangebote im öffentlichen Busverkehr zu erhalten, konnten die Befragten entsprechende Vorschläge unterbreiten.[28]

Tab. 45: Vorschläge für weitere Busangebote, die auch in Anspruch genommen werden

Vorschläge zu weiteren Busangeboten (alle Personen ab 6 Jahren) (in %)	Alle Befragten	Befragte mit Verbesserungsvorschlägen
keine Vorschläge / kein Bedarf	83	
konkrete Vorschläge	17	
	100	
Vorschläge (Mehrfachantworten möglich - % der Fälle)		in % der Vorschläge
- Disko-Bus	7	36
- Nachtbus	5	29
- Fahrrad-Bus	5	30
- Bus zu touristischen Zielen	3	19
- sonstige Angebote	2	12
durchschnittliche Anzahl von Vorschlägen	0,2	1,3

Ca. jeder sechste Befragte führte mindestens ein spezielles Bus-Angebot auf, das diese Person auch in Anspruch nehmen würde.

Am häufigsten wurden zusätzliche Busangebote genannt, die dem Freizeitverkehr zu besonderen Verkehrszeiten zuzuordnen sind. Dabei wurde entweder der Wunsch von Nacht- und Diskobussen geäußert oder es wurden Busangebote genannt, bei denen naturnahe oder freizeitkulturelle Erholungsaspekte im Vordergrund stehen.

Den jeweiligen Vorschlägen können bestimmte soziostrukturelle Gruppen zugeordnet werden. Disko- und Nachtbusse werden vor allem von Jugendlichen und jungen Erwachsenen vorgeschlagen, die sich zu einem Großteil noch in der Ausbildung befinden. Dagegen werden Fahrrad-Busse und Busse zu touristischen Zielen überproportional häufig von älteren Befragten als zusätzliches Angebot befürwortet. Die Mitnahme des Fahrrades in einem Bus wird insbesondere von Personen angeregt, die das Fahrrad regelmäßig als Verkehrsmittel nutzen.

Darüber hinaus wurden Busangebote zu bestimmten Zielen (Holland, Eifel, Aachen, Mönchengladbach, etc.), die Reaktivierung von ehemaligen Buslinien (Klinikum-Bus, Bus zum Bahnhof Erkelenz, Direktverbindung nach Sittard, etc.), fehlende Verkehrs-

[28] Die konkrete Fragestellung im Personenfragebogen lautete: Fehlen Ihnen spezielle Bus-Angebote, die Sie auch nutzen würden? (siehe auch Fragebögen im Anhang)

verbindungen oder der Einsatz von Shuttle-Bussen (ICE-Bahnhof; Flughafen, Fußballstadien, etc.) aufgeführt.

Aus den Antworten ging allerdings des Öfteren hervor, dass diese Zusatzangebote finanzier- bzw. bezahlbar sein müssten.

Vorschläge für die Verkehrsplanung

Drei von zehn Befragten aus dem Kreis Heinsberg nahm die Befragung zum Anlass, um in einer offenen Frage Verbesserungsvorschläge für die Verkehrsplanung zu formulieren. Durchschnittlich wurden 1,4 Vorschläge pro Person unterbreitet (insgesamt über 1.500).[29]

Tab. 46: Anregungen und Maßnahmen für die Verkehrsplanung

Kritikpunkte in der / Anregungen für die Verkehrsplanung (offene Frage – Mehrfachantworten möglich) (alle Personen ab 6 Jahren) (% der Fälle)	Kreis Heinsberg (n=1.097)	Kreis Steinfurt (n=1.149)
Maßnahmen für Fußgänger	**5**	**4**
Maßnahmen für Radfahrer	**43**	**87**
- mehr Radwege	23	36
- bessere Radwege	12	9
- Radabstellanlagen	1	3
- Verkehrssicherheit Fahrradfahrer	4	7
- Ampelschaltungen auf Fahrradfahrer ausrichten	1	5
- sonstige Maßnahmen	2	27
Maßnahmen im ÖPNV / ÖV	**55**	**28**
- besseres Netz	24	14
- bessere Taktung / Ausdehnung Fahrtenangebot	16	11
- günstigere Tarife	4	2
Maßnahmen MIV	**39**	**13**
- Umgehungsstraße / neue Straßen	7	5
- mehr Kreisverkehre	4	4
- Sanierung / Instandhaltung Straßen	3	4
- mehr Parkplätze	4	
- Einrichtung verkehrsberuhigter Bereiche	3	
durchschnittliche Anzahl aufgeführter Punkte	1,4	1,3
keine Vorschläge	70%	

[29] Die einzelnen örtlich lokalisierbaren Verbesserungsvorschläge sind für den Kreis Heinsberg in einer Datei zusammengestellt worden.

55% der Befragten nannten Verbesserungsmaßnahmen, die sich auf das öffentliche Verkehrssystem beziehen.[30] Fast ¼ aller Befragten, die eine oder mehrere Maßnahmen anführte, wünscht sich ein besseres öffentliches Verkehrsnetz. Knapp jeder 6. Befragte möchte darüber hinaus eine engere Taktfolge oder eine Ausdehnung des Fahrtenangebots.

Die zweithäufigste Einzelnennung fiel auf eine Maßnahme aus dem Bereich Fahrradverkehr. Den Ausbau des Radwegenetzes führten 23% aller befragten Kreisbewohner an. Aber auch die Instandhaltung und Pflege der bestehenden Fahrradwege wurde häufiger aufgezählt.

Fast 40% der Befragten nannte Verbesserungsmaßnahmen, die sich auf den motorisierten Individualverkehr beziehen. Ein eindeutiger Handlungsschwerpunkt konnte nicht festgestellt werden. Mit 7% fiel die größte Einzelnennung auf den Bau neuer Straßen.

[30] Der verwendete Fragebogen hatte einen Themenschwerpunkt im Bereich „Öffentlicher Verkehr". Insofern wurden die Befragten in dieser Richtung sensibilisiert. Es ist anzunehmen, dass viele Befragte deshalb bei der Frage nach Anregungen, Vorschlägen und Verbesserungsmaßnahmen in der Verkehrsplanung verstärkt in diese Richtung gedacht haben.

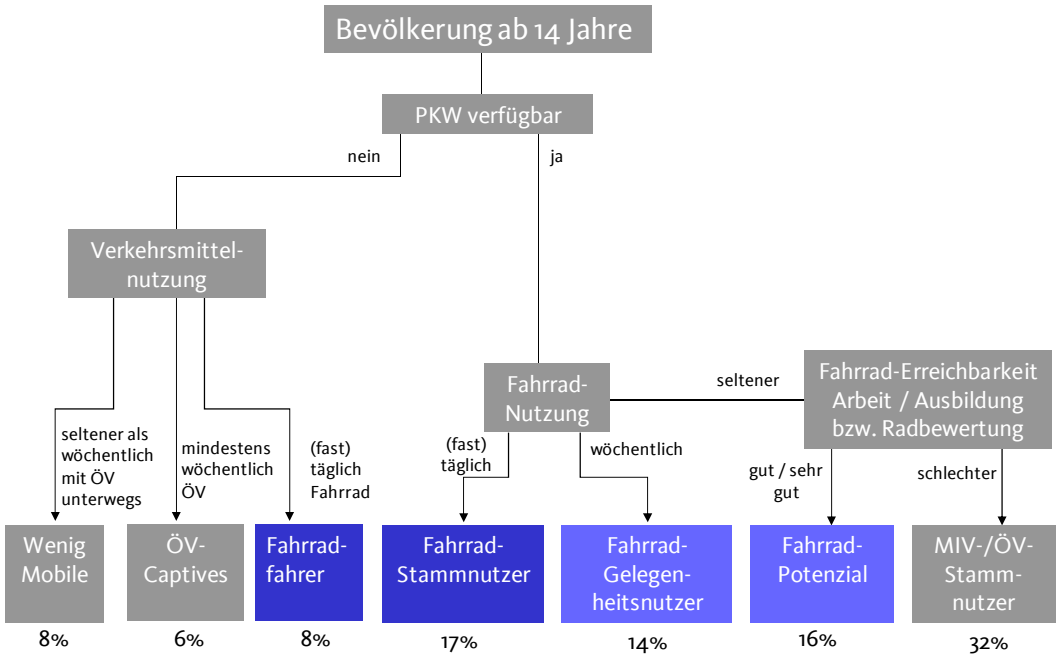
In der Vergleichsuntersuchung im Kreis Steinfurt wurde der Fokus auf die Fahrradförderung gelegt. Die Befragten haben deshalb vermehrt Verbesserungsvorschläge aus diesem Verkehrsbereich aufgeführt.

7. Nutzersegmente und Potenziale

Aus der Befragung lassen sich über differenzierte Auswertungen gewisse Nutzersegmente definieren, die für eine Potenzialbetrachtung für den Radverkehr bzw. ÖV sinnvoll sein können.

Aus der individuellen Pkw-Verfügbarkeit, kombiniert mit der allgemeinen Verkehrsmittelnutzung sowie der generellen Bewertung der Erreichbarkeit der Ziele mit dem Fahrrad oder mit dem ÖV sind so genannte Nutzersegmente ableitbar. Damit können jeweils Potenziale für den Radverkehr bzw. für den ÖV abgeschätzt werden.

Abb. 35: Nutzersegmente und Radpotenziale im Kreis Heinsberg

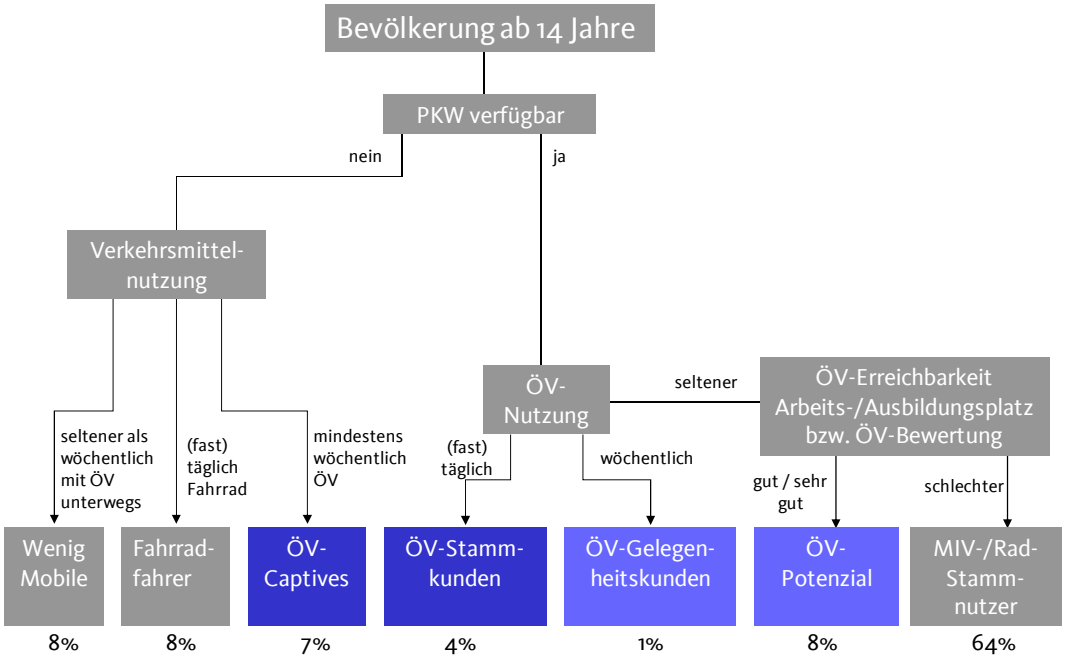


8% der Befragten im Kreis Heinsberg sind regelmäßige Fahrradfahrer, die darauf angewiesen sind, da sie kein Auto besitzen oder dieses nur zeitlich limitiert nutzen können. 17% der Befragten sind Fahrrad-Stammnutzer. Sie verfügen zwar über ein Auto, entscheiden sich trotzdem (fast) täglich für das Fahrrad. Jeder siebte Befragte ist Fahrrad-Gelegenheitsnutzer, der das Fahrrad trotz individueller Autoverfügbarkeit mindestens einmal in der Woche nutzt. Damit fällt die Gruppe der Stamm- und Gelegenheitsnutzer vom Fahrrad (39%) wesentlich höher aus als die entsprechende Gruppe der öffentlichen Verkehrsmittel (12%) (siehe Abb. 35 und 36). 16% der Befragten bilden das

Fahrrad-Potenzial. Sie verfügen über einen Pkw, fahren selten mit dem Fahrrad, bewerten die Erreichbarkeit wichtiger Ziele wie den Arbeits-/ bzw. Ausbildungsplatz mit dem Fahrrad jedoch gut oder sehr gut. Diese beiden Fahrradnutzergruppen (Gelegenheitsnutzer als auch Selten-Nutzer mit guter Fahrradbewertung) zeigen mit insgesamt 30% ein großes, noch nicht ausgeschöpftes Potenzial zur Stärkung des Fahrradverkehrs im Kreis Heinsberg auf.

Eine entsprechende Untersuchung nach ÖV-Potenzialen zeigt folgende Abbildung:

Abb. 36: Nutzersegmente und ÖV-Potenziale im Kreis Heinsberg



7% der Befragten aus dem Kreis Heinsberg sind ÖV-Captives, also ÖV-Kunden, die kein Auto besitzen oder dieses nur eingeschränkt nutzen können. 4% der Befragten sind ÖV-Stammkunden. Sie verfügen zwar über ein Auto, entscheiden sich aber trotzdem (fast) täglich für Bus und Bahn. Nur 1% sind ÖV-Gelegenheitskunden, die die ÖV-Angebote trotz individueller Autoverfügbarkeit zumindest einmal in der Woche nutzen. Mit zusammengerechnet 5% fällt die ÖV-Stamm- und –Gelegenheitskundschaft im Kreis Heinsberg eher gering aus. 8% der Befragten sind das sog. ÖV-Potenzial; sie verfügen über einen Pkw, fahren selten mit dem ÖV, bewerten die Erreichbarkeit ihrer Ziele mit diesen Verkehrsmitteln aber gut oder sehr gut. Auch dieser Wert ist als vergleichsweise niedrig einzustufen. Durch die Reaktivierung der Heinsberger Bahn wird sich sicherlich eine andere Verteilung ergeben. Ein gewisser Teil des ermittelten Po-

tenzials kann schon heute über geeignete Angebote und Maßnahmen (attraktive Umsteigerangebote, Vorteile des ÖV herausheben, etc.) abgeschöpft werden.

Alle übrigen Segmente weisen aus unterschiedlichen Gründen eine deutlich geringere Affinität zum öffentlichen Nahverkehr auf. Das Spektrum reicht von „Wenig-Mobilen“ (8%), zu denen überwiegend ältere Menschen zählen, über die Fahrradfahrer (ohne Pkw-Verfügbarkeit: 8%) bis hin zu den IV-Stammnutzern (Pkw-Verfügbarkeit und hohe Nutzung des Autos: 64%).

8. Zusammenfassendes Fazit und Ableitung von Maßnahmen

Die Mobilitätserhebung gibt ein umfassendes und repräsentatives Bild des Mobilitätsgeschehens im Kreis Heinsberg wieder. Derzeit ist die Mobilität im Kreis Heinsberg – auch aufgrund der hohen Pkw-Ausstattung und der allgemein hohen Pkw-Verfügbarkeit - noch stark vom Auto geprägt. Die Fahrraddichte in den Haushalten ist zwar höher als die Pkw-Ausstattung, allerdings lässt der Fahrradanteil von 10% im Kreis Heinsberg noch weitere Ausbaupotenziale erkennen. Darüber hinaus besteht ein gewisses Umsteigerpotenzial auf öffentliche Verkehrsmittel. Die Reaktivierung der Heinsberger Bahn wird sich auf jeden Fall auf den Modal Split auswirken. Trotzdem sind weitere Maßnahmen notwendig, um ein attraktives öffentliches Verkehrssystem anzubieten, das eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellt.

Sowohl die Verkehrssituation für Fußgänger als auch für den motorisierten Individualverkehr werden von der überwiegenden Mehrheit der Heinsberger Kreisbevölkerung als positiv angesehen. Zum Einen erhalten diese beiden Verkehrssysteme gute Durchschnittsbewertungen. Zum anderen werden zwar mehrere Kritikpunkte und Verbesserungsvorschläge aufgeführt, aber diese Punkte ergeben kein einheitliches Bild, auf das ein zielgerichtetes Maßnahmenpaket entwickelt werden kann.

Mit den Fahrradverhältnissen sind die meisten Kreisbewohner ebenfalls zufrieden. Immerhin vergaben sechs von zehn Befragten die Note „sehr gut“ oder „gut“ für dieses Verkehrssystem. Obwohl sich vom Kreis Heinsberg nur die Stadt Erkelenz seit 2011 in der AGFS befindet, kann man deren selbst gesteckte 25%-Zielmarke als angestrebten Orientierungswert für das Fahrrad am Modal Split ansetzen. Insbesondere für Wegelängen bis 5 km stellt das Fahrrad eine geeignete Alternative zur Autonutzung dar. In den durchgeführten Potenzialanalysen zeigte es sich, dass für viele Bewohner die Fahrrad-Erreichbarkeit von wichtigen Zielen wie den Arbeits- und Ausbildungsplatz gegeben ist. Als Fahrradpotenzial können 30% der Bewohner im Kreis Heinsberg angesehen werden. Darauf aufbauend bietet eine verstärkte Fahrradförderungspolitik gute Aussichten, die möglichen Steigerungen Realität werden zu lassen.

Eine kompliziertere Ausgangslage zeigt sich beim öffentlichen Verkehrssystem. Die Zufriedenheitswerte sind vorwiegend im unteren Drittel anzusiedeln. Die öffentlichen Verkehrsmittel werden vielfach nur von den Personen in Anspruch genommen, die darauf angewiesen sind (z.B. Schüler). Die wahlfreien Verkehrsteilnehmer greifen demnach i.d.R. auf andere Verkehrsmittel zurück. Mit der heutigen Angebotssituation

kann einer von zehn Befragten als potenzieller ÖV-Kunden betrachtet werden, da die Erreichbarkeit der Ziele mit öffentlichen Verkehrsmitteln positiv eingeschätzt wird. Die Reaktivierung der Heinsberger Bahn ist ein zentraler Ansatzpunkt für eine Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Verkehrssystems und die Generierung neuer Kunden. Darüber hinaus ist bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplans darauf zu achten, dass ein langfristig konkurrenzfähiges Verkehrssystem entsteht.

Insbesondere zum Rad- und ÖV-Verkehr wäre zunächst unter Heranziehung der Ergebnisse der Mobilitätsuntersuchung im Kreis Heinsberg verkehrspolitisch zu diskutieren, mit welcher Strategie welche Ziele bzgl. des zukünftig anzustrebenden Modal Splits zu setzen sind.

Die zukünftige Mobilitätsentwicklung wird vor allem durch den demografischen Wandel, durch höhere Kraftstoffkosten sowie von einer höheren Bedeutung der E-Mobilität (sowohl beim Auto als auch beim Rad) geprägt sein, so dass zukünftig einige Veränderungen zu erwarten sind. Hier gilt es vorsorgend aktiv zu werden, insbesondere wenn das Autofahren deutlich teurer werden wird.

Bedeutsame Aspekte, auf die Handlungsfelder aufgebaut werden können, sind vor allem folgende:

- Die Ausstattung der Haushalte mit Elektrofahrrädern (E-Bikes/Pedelecs) hat schon einen überraschend hohen Wert erreicht. Weitere Steigerungen sind aufgrund des Marktbooms in diesem Sektor zu erwarten. Die Haushalte, die ein Elektrofahrrad besitzen, sind älter und fahren durchaus häufiger und weiter mit dem Fahrrad als Haushalte, die ausschließlich konventionelle Fahrräder besitzen. Die Elektrofahrräder bieten vor allem Chancen für die Mobilität im Alter, für eine Steigerung des Fahrradanteils auf längeren Strecken sowie bei der Bewältigung topografisch anspruchsvoller Wege. Der Aufbau von regionalen Radschnellwegen, die Integration von Pedelecs in die aktive Tourismusförderung sowie der Aufbau der erforderlichen Infrastruktur (Ladestationen, hier ist neben Verleihsystemen auch auf den vermehrten Einsatz eigener Pedelecs zu achten) sind sinnvolle Handlungsfelder, die den Trend verstärken können.
- Der Zeitkartenbesitz im ÖV ist eine wichtige Determinante, die die Verkehrsmittelwahl hinsichtlich einer stärkeren ÖV-Nutzung beeinflussen kann. Wer eine Zeitkarte besitzt, nutzt den ÖV auch in einem viel stärkeren Maße im Alltagsverkehr. Während der Zeitkartenbesitz bei Schülern und Studierenden schon relativ hoch ist, könnte die Besitzquote vor allem bei Erwerbstätigen

(Job-Ticket) und bei Rentnern gesteigert werden. So genannte PatenTickets[31] und Schnuppertickets können auch Gruppen wieder an das Bus- und Bahnfahren heranbringen, die jahrelang nicht mit dem ÖV gefahren sind.

- Insgesamt wird sich in der Region in den nächsten Jahren der demografische Wandel auch im Verkehrsbereich bemerkbar machen. Dazu gehören z.B. ein Rückgang des Schülerverkehrs (Rückgang der ÖV-Zahlen) sowie ein höherer Anteil älterer Menschen. Allerdings wird sich die zukünftige Seniorengeneration anders verhalten als die heutige. Eine aktivere Generation, hohe Führerscheinbesitzquoten auch bei den Frauen sowie eine Verkehrssozialisation, die auf jahrelange Erfahrungen mit dem eigenen Auto aufbaut, lässt eine höhere Pkw-Nutzung im Alter erwarten. Hier könnte jedoch durch zielgruppengerechte Angebote, sei es im ÖV als auch beim Radverkehr, reagiert werden. Zudem werden höhere Anforderungen an Barrierefreiheit (z.B. in den Stadtzentren, beim ÖV) und Fahrkomfort (z.B. auch kürzere Haltestellendistanzen, Serviceleistungen) insgesamt gestellt werden.
- Die große Anzahl der kurzen Wege (über 50% der Wege im Kreis Heinsberg sind weniger als 5 km lang) und der bedeutende Binnenverkehrsanteil in den Städten und Gemeinden stellen ein Potenzial für eine Stärkung der Nahmobilität im Sinne einer qualitätsvollen Fuß- und Radwegeförderung dar. In vielen Fällen wird derzeit noch das Auto genutzt, obwohl die Reisegeschwindigkeit (Fahrzeit zzgl. der Rüstzeiten wie Fahrzeug aus Garage und Parkplatzsuche) mit dem Rad gerade auf den kurzen Strecken oftmals geringer ist.
- Mit dem Fahrradtourismus wird in der Heinsberger Region maßgeblich geworben. Es ist sinnvoll, dass die Kreisbewohner sich als Teil einer Fahrradregion verstehen. Dies schafft eine höhere Identifikation sowie eine allgemeine Bereitschaft, das Fahrrad auch im Alltagsverkehr verstärkt zu nutzen. Der Radinfrastrukturausbau bildet einen elementaren Bestandteil der Radverkehrsförderung, ist aber durch die Entwicklung eines Fahrradklimas, z. B. durch Fahrrad-Events und Projekte, die eine gewisse Strahlkraft erzielen (z.B. Radschnell- oder -vorrangrouten) zu ergänzen.
- Kombinierte Wege wie Bike & Ride, Park & Ride und Kiss & Ride sind z. Zt. noch auf einem niedrigen Niveau, zukünftig werden sie an Bedeutung gewinnen. Eine Voraussetzung für einen höheren Bike & Ride-Anteil ist die Schaffung von Radabstellanlagen an Bushaltestellen (z.T. auch überdacht und als Boxen z.B.

[31] vgl. die beispielhafte Aktion Patenticket der Kölner Verkehrs-Betriebe (KVB) (Internetseite: www.patenticket.de)

für teurere Fahrräder wie Pedelecs) sowie an den Bahnhöfen, sofern sie hier noch nicht existieren. Die Förderung der Fahrradmitnahme im ÖV, die Schaffung von qualitätsvollen Radrouten zu den Bahnhöfen und Schnellbushaltestellen sind ebenfalls wichtige Handlungsfelder, die Bike & Ride unterstützen könnten. Der Einnahmeverlust durch eine kostenlose Fahrradmitnahme im ÖV steht in keinem Verhältnis zu dem hierdurch zu erzielenden Imagegewinn, wie andere Beispiele zeigen (z.B. in Sachsen-Anhalt). Die Maßnahme führt letztlich auch dazu, dass mehr Fahrradfahrer überhaupt die Bahn benutzen und hierfür bezahlen.

Quellenverzeichnis

Beckmann/Holz-Rau/Rindsfüser/Scheiner (2005): Mobilität älterer Menschen - Analysen und verkehrsplanerische Konsequenzen, in: Schriftenreihe Institut für Stadtbauwesen, RWTH Aachen, Heft 78. S. 43ff

BMVBS (2012): Nationaler Radverkehrsplan 2020. Berlin

Infas/DLR: Mobilität in Deutschland MiD 2008 – Ergebnisbericht und Tabellenband sowie MIT, 2010

Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen (2011): Mobilität in Nordrhein-Westfalen; Daten und Fakten 2011. Düsseldorf

Kreis Düren: Haushaltsbefragung zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung des Kreises Düren; Bearbeiter: Ingenieurbüro Helmert 2002

Kreis Heinsberg: Armutsbericht – Lebenslagen im Kreis Heinsberg; Bearbeiter: biregio (Projektgruppe Bildung und Region) 2012

Kreis Lippe / Stadt Lemgo: Mobilitätserhebung 2011; Bearbeiter: Planersocietät 2011

Kreis Steinfurt: Mobilitätsverhalten 2011; Bearbeiter: Planersocietät 2011

Mühlenbruch (2009): Standards zur einheitlichen Modal Split-Erfassung in nordrhein-westfälischen Kommunen (Fassung vom 24.04.2009) NRW-Standards

NRW.Bank (2011): Wohnungsmarktbericht NRW 2011

Stadt Aachen: Mobilitätserhebung Aachen 2011; Bearbeiter: HHS Ingenieur GmbH; Präsentationsfoliensatz vom März 2012

Stadt Bielefeld: Das Verkehrsverhalten der Bielefelder Bevölkerung; Bearbeiter: Ingenieurbüro Helmert 2010

Stadt Herford: Haushaltsbefragung zum werktäglichen Verkehrsverhalten der Bevölkerung in Herford; Bericht August 2011; Bearbeiter: Ingenieurbüro Helmert 2011

Stadt Mönchengladbach: Haushaltsbefragung 2010 zum Verkehrsverhalten der Mönchengladbacher; Bearbeiter: Spieckermann AG consulting engineers 2012

Stadt Moers: Haushaltsbefragung zum Verkehrsentwicklungsplan; unv. Zwischenbericht; Bearbeiter: Planersocietät 2009

Stadt Willich: Haushaltsbefragung zum Masterplan Mobilität; unv. Zwischenbericht; Bearbeiter: Planersocietät 2009

Statistische Ämter des Bundes und der Länder: Demografischer Wandel in Deutschland, Heft 1: Bevölkerungs- und Haushaltsentwicklung im Bund und in den Ländern, Ausgabe 2011

Süddeutsche Zeitung vom 10.7.2007

Vallée, Dirk: „Einstellungen Aachener Bürger zum Thema Elektromobilität“ - Ergebnisse aus der Mobilitätserhebung 2011 in Stadt und StädteRegion Aachen; Präsentationsfoliensatz vor dem Mobilitätsausschuss der Stadt Aachen am 10.11.2011

Internetquellen:

www.avv.de (Zugang 30.08.2012)

www.kreis-heinsberg.de (Zugang 07.05.2012)

www.fahrradfreundlich.de (Zugang 21.10.2011)

www.patenticket.de (Zugang 21.10.2011)

www.wetterkontor.de (Zugang 15.05.2012)

www.wurmtalbahn.de (Zugang 30.08.2012)

Fotonachweis:

AVV GmbH
U. Hollwitz, Kreis Heinsberg

Abbildungsverzeichnis

Abb. 1: Verkehrsmittelwahl (werktags) II
Abb. 2: Wegezwecke (werktags) II
Abb. 3: Verkehrsmittelwahl nach Entfernungsklassen der Wege IV
Abb. 4: Allgemeine Verkehrsmittelnutzung im Vergleich V
Abb. 5: Haushaltsgrößen in der Stichprobe vom Kreis Heinsberg (ungewichtet/ gewichtet) in Prozent 6
Abb. 6: Altersstruktur in der Stichprobe vom Kreis Heinsberg (ungewichtet / gewichtet) in Prozent 6
Abb. 7: Kommunale Gliederung, Lage und Verkehrsanbindung des Kreises Heinsberg 10
Abb. 8: Pkw-Führerscheinbesitzquote nach Geschlecht und Altersgruppen 17
Abb. 9: Nutzungshäufigkeit der Verkehrsmittel im Vergleich 20
Abb. 10: Verkehrsmittelwahl nach Lage des Arbeitsplatzes bzw. Schulstandortes 24
Abb. 11: Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes im Kreis Heinsberg nach Verkehrsmitteln 25
Abb. 12: Bewertung der Erreichbarkeit des Ausbildungsplatzes im Kreis Heinsberg nach Verkehrsmitteln 25
Abb. 13: Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit sehr gut/gut nach Verkehrsmittel und Nutzungshäufigkeit 27
Abb. 14: Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzes mit mangelhaft/ungenügend nach Verkehrsmittel und Nutzungshäufigkeit 27
Abb. 15: Wegezwecke (Di. - Do.) im Kreis Heinsberg 30
Abb. 16: Verkehrsmittelwahl Kreis Heinsberg (Di. – Do.) 31
Abb. 17: Verkehrsmittelwahl nach Geschlecht und Alter 34
Abb. 18: Modal Split (Di.-Do.) im Kreis Heinsberg nach Wegezweck 34
Abb. 19: Verkehrsmittelwahl nach Alter der Schüler 35
Abb. 20: Modal Split (Di.-Do.) nach Städte und Gemeinden im Kreis Heinsberg 36
Abb. 21: Modal Split (Di.-Do.) im Kreis Heinsberg nach Entfernung 38
Abb. 22: Uhrzeit des Wegebeginns nach Wegezweck (Di. – Do.) im Kreis Heinsberg 41
Abb. 23: räumliche Struktur der Verkehrswege nach Kommunen im Kreis Heinsberg (Di. – Do.) 42
Abb. 24: Modal Split im Binnenverkehr nach Städten und Gemeinden (Di.-Do.) 43
Abb. 25: Wegebeziehungen nach Wegezweck im Kreis Heinsberg 44
Abb. 26: Räumliche Verkehrsbeziehungen im Kreis Heinsberg 45
Abb. 27: Modal Split für bestimmte räumliche Verkehrsbeziehungen im Kreis Heinsberg (Di. – Do.) 46

Abb. 28: Modal Split für bestimmte räumliche Verkehrsbeziehungen vom Kreis Heinsberg (Di. – Do.) 48
Abb. 29: Wegezweck für bestimmte räumliche Verkehrsbeziehungen vom Kreis Heinsberg (Di. – Do.) 48
Abb. 30: Uhrzeit des Wegebeginns nach Wegezweck (Samstag) im Kreis Heinsberg 49
Abb. 31: Uhrzeit des Wegebeginns nach Wegezweck (Sonntag) im Kreis Heinsberg 50
Abb. 32: Modal Split nach Wochentag 51
Abb. 33: Verkehrsmittelwahl zum Arbeitsplatz außerhalb des Kreises HS in Abhängigkeit zur Entfernung der Wohnung zum nächstgelegenen Bahnhof 59
Abb. 34: Verkehrsmittelwahl zum Arbeitsplatz in größere Städte (AC, MG, D, DU, KR, K) in Abhängigkeit von der Entfernung der Wohnung zum nächstgelegenen Bahnhof 60
Abb. 35: Nutzersegmente und Radpotenziale im Kreis Heinsberg 69
Abb. 36: Nutzersegmente und ÖV-Potenziale im Kreis Heinsberg 70

Tabellenverzeichnis

Tab. 1: Witterungsverhältnisse am Stichtag der Befragung 2
Tab. 2: Befragungsinhalte 3
Tab. 3: gewählte Befragungsart 4
Tab. 4: Haushalte und Personen nach Städten und Gemeinden in der Nettostichprobe 5
Tab. 5: Einwohnerzahl und Kommunen im Kreis Heinsberg 9
Tab. 6: Soziale Lage nach einzelnen Personen im Haushalt 12
Tab. 7: Haushaltsstypen 13
Tab. 8: Einschränkungen der Mobilität durch gesundheitliche Probleme 13
Tab. 9: Haushalte mit Autos im Kreis Heinsberg im Vergleich zu anderen Kreisen und Städten 14
Tab. 10: Fahrräder im Haushalt 15
Tab. 11: Haushalte mit Fahrrädern im Kreis Heinsberg im Vergleich zu anderen Kreisen und Städten 15
Tab. 12: Verfügbarkeit über ein Auto 17
Tab. 13: Mobilitätsvoraussetzungen 19
Tab. 14: Entfernung der Wohnung zur nächstgelegenen Bushaltestelle 19
Tab. 15: Typen der Verkehrsmittelnutzung 21
Tab. 16: Lage des Ausbildungs-/Arbeitsplatzes im Kreis Heinsberg nach Erwerbs-/Ausbildungsstatus 22

Tab. 17: Orte des Ausbildungs-/Arbeitsplatzes im Kreis Heinsberg nach Erwerbs-/Ausbildungsstatus 23
Tab. 18: Anteil derjenigen, mit einer sehr guten oder guten Bewertung der Erreichbarkeit des Arbeits- und Ausbildungsortes nach Lage des Arbeits- und Ausbildungsortes 26
Tab. 19: Zahl der zurückgelegten Wege 28
Tab. 20: Mobilität im Kreis Heinsberg im Vergleich 29
Tab. 21: Zweck des Weges („Rückweg vom vorherigen Weg“ und „nach Hause“ wurden dem vorherigen Zweck zugeordnet) 30
Tab. 22: Verkehrsmittel zum ÖV-Zustiegspunkt 32
Tab. 23: Verkehrsmittelwahl im räumlichen Vergleich 32
Tab. 24: Entfernung der zurückgelegten Wege 37
Tab. 25: Dauer der zurückgelegten Wege 39
Tab. 26: Durchschnittsgeschwindigkeiten nach Entfernungsklassen bzw. Wegebeziehung 40
Tab. 27: Begleitung auf dem Weg 40
Tab. 28: Struktur der Verkehrsbeziehungen 42
Tab. 29: Anteile der Wege im Kommunalverkehr 44
Tab. 30: Zielorte außerhalb des Kreises Heinsberg 47
Tab. 31: Busliniennutzung im Kreis Heinsberg 52
Tab. 32: Bekanntheitsgrad des MultiBus-Systems 54
Tab. 33: Bekanntheitsgrad des MultiBus-Systems nach Städten / Gemeinden 54
Tab. 34: Nutzungsintensität des MultiBus-Systems 55
Tab. 35: Nutzungsintensität des MultiBus-Systems nach Städten / Gemeinden 55
Tab. 36: Bewertung der Reaktivierung „Heinsberger Bahn“ 56
Tab. 37: Bewertung der Reaktivierung „Heinsberger Bahn“ nach Städten / Gemeinden 57
Tab. 38: Nutzungsintensität der Heinsberger Bahn 58
Tab. 39: Nutzungsintensität der Heinsberger Bahn nach Städten / Gemeinden 58
Tab. 40: Bewertung des Verkehrssystems im Kreis Heinsberg 61
Tab. 41: Bewertung der Verkehrssysteme im Vergleich 61
Tab. 42: Bewertung der Verkehrssysteme nach Städten / Gemeinden 62
Tab. 43: Durchschnittsnoten der Verkehrssysteme nach sozial- bzw. verkehrsstrukturellen Merkmalen 63
Tab. 44: Verbesserungsmaßnahmen für eine vermehrte Nutzung von öffentlichen Verkehrsmitteln 65
Tab. 45: Vorschläge für weitere Busangebote 66
Tab. 46: Anregungen und Maßnahmen für die Verkehrsplanung 67

Tab. 47: Quell-Ziel-Matrix der Wege von Bewohnern im Kreis Heinsberg 82
Tab. 48: Quell-Ziel-Matrix der MIV-Wege von Bewohnern im Kreis Heinsberg 83
Tab. 49: Modal Split im Kreis Heinsberg an einem Werktag (Di. – Do.) 84
Tab. 51: Verkehrsaufkommen nach Verkehrsmittel im Kreis Heinsberg (Di. – Do.) 84
Tab. 52: Verkehrsaufkommen nach Verkehrszweck im Kreis Heinsberg (Di. – Do.) 85
Tab. 53: Verkehrsleistung nach Verkehrsmittel im Kreis Heinsberg (Di. – Do.) 85
Tab. 54: Verkehrsleistung nach Wegezweck im Kreis Heinsberg (Di. – Do.) 85
Tab. 55: Unterschiede in der Fahrradmobilität zwischen verschiedenen Kreisen 86
Tab. 56: Unterschiede in der Nutzung des Verkehrsträgers Bus zwischen verschiedenen Kreisen 87

Anhang I weitere Auswertungen

Verkehrsbeziehungen an einem Werktag in der Kernwoche – alle Verkehrsarten (Hochrechnung)

Tab. 47: Quell-Ziel-Matrix der Wege von Bewohnern im Kreis Heinsberg (gerundet)

Ziel / Start	Erkelenz	Gangelt	Geilen-kirchen	Heins-berg	Hückel-hoven	Selfkant	Übach Palen-berg	Wald-feucht	Wassen-berg	Weg-berg	Städte Region Aachen	MG / Kreis Viersen	Kreis Düren	Rhein Kreis Neuss/D	Nieder-lande	andere Orte	gesamt
Erkelenz	79.200	*	700	3.300	8.500	-	900	*	3.100	5.700	1.700	5.900	800	2.700	600	3.600	117.300
Gangelt	*	15.000	2.900	3.000	700	2.200	*	600	*	*	800	*	*	*	600	600	27.900
Geilenkirchen	600	2.800	63.500	6.300	2.900	1.700	6.200	700	*	*	5.600	*	1.600	700	1.200	*	95.000
Heinsberg	3.200	3.000	6.300	83.800	5.600	1.700	1.600	5.500	3.400	1.300	2.400	1.000	*	1.300	900	1.500	122.900
Hückelhoven	8.500	600	3.000	5.600	67.700	-	*	*	3.900	1.300	1.300	1.700	2.700	1.600	700	1.300	100.600
Selfkant	-	2.100	1.700	1.700	-	11.600	-	*	*	-	800	*	-	*	1.400	*	20.900
Übach-Palenberg	900	*	6.100	1.600	700	*	37.600	-	-	-	7.900	*	*	*	*	1.000	57.500
Waldfeucht	*	700	800	5.400	*	*	-	15.600	*	*	700	*	*	-	600	700	26.000
Wassenberg	3.000	*	*	3.300	3.800	*	-	*	21.900	2.000	600	900	*	700	2.100	900	40.200
Wegberg	5.600	*	*	1.300	1.400	-	-	*	1.600	55.700	*	8.000	*	1.700	-	1.400	78.100
StädteRegion AC	1.900	700	5.600	2.200	1.600	900	8.100	700	*	*	3.500		*			*	26.400
MG/Kreis Viersen	5.800	*	*	900	1.700	*	*	*	1.000	7.800		3.750				*	22.200
Kreis Düren	800	*	1.300	*	2.400	-	600	*	*	*	*		1.400	*		*	8.500
Rhein Kr. Neuss/D	2.600	*	600	1.300	1.700	*	*	-	600	1.200		*		1.900		600	11.500
Niederlande	500	600	1.200	800	600	1.600	*	600	2.100	*					*	*	8.900
andere Orte	3.600	700	*	1.400	1.400	400	1.100	600	700	1.800	*	*	*	*	*	3.500	16.300
gesamt	116.700	27.700	95.000	122.300	100.900	21.400	57.600	25.800	39.900	78.500	26.200	22.500	8.500	11.500	9.100	16.600	780.000

* = zu geringe Fallzahlen in der Stichprobe - = keine Fallzahlen in der Stichprobe

Verkehrsbeziehungen an einem Werktag in der Kernwoche – motorisierter Individualverkehr (Hochrechnung)

Tab. 48: Quell-Ziel-Matrix der MIV-Wege von Bewohnern im Kreis Heinsberg (gerundet)

Ziel / Start	Erkelenz	Gangelt	Geilen-kirchen	Heins-berg	Hückel-hoven	Selfkant	Übach Palen-berg	Wald-feucht	Wassen-berg	Weg-berg	Städte Region Aachen	MG / Kreis Viersen	Kreis Düren	Rhein Kreis Neuss/D	Nieder-lande	andere Orte	gesamt
Erkelenz	49.600	*	700	2.800	8.200	-	*	*	2.400	5.000	700	5.400	800	1.600	500	2.500	81.000
Gangelt	*	9.300	1.900	2.500	*	1.900	*	500	*	*	700	*	*	*	500	600	20.000
Geilenkirchen	600	1.900	37.500	5.400	2.900	700	5.400	600	*	*	4.300	*	1.500	500	1.200	*	64.000
Heinsberg	2.800	2.500	5.500	49.400	5.100	1.500	1.600	4.000	2.600	1.100	1.600	700	*	1.100	600	1.000	82.000
Hückelhoven	8.000	*	3.000	5.100	37.800	-	500	*	2.600	1.300	1.400	1.400	2.400	1.300	700	700	67.000
Selfkant	-	1.800	800	1.600	-	7.800	-	*	*	-	600	*	-	*	1.100	*	15.000
Übach-Palenberg	*	*	5.300	1.600	600	*	19.200	-	*	-	6.800	*	*	*	500	*	35.500
Waldfeucht	*	500	600	3.900	*	*	-	9.400	*	*	500	*	*	-	500	600	17.500
Wassenberg	2.400	*	*	2.500	2.400	*	*	*	12.200	1.300	*	900	*	600	2.100	700	26.500
Wegberg	4.800	*	*	1.100	1.400	-	-	*	1.200	27.400	*	6.800	*	1.700	*	1.100	47.000
StädteRegion AC	700	600	4.200	1.600	1.500	600	6.900	500	*	*	2.100	-	-	-	-	*	20.000
MG/Kreis Viersen	5.300	*	*	600	1.300	*	*	*	1.000	6.700	-	2.900	-	-	-	*	20.000
Kreis Düren	800	*	1.400	*	2.300	-	*	*	*	*	-	-	1.500	-	-	*	8.000
Rhein Kr. Neuss/D	1.600	*	500	1.100	1.300	*	*	-	600	1.200	-	-	-	*	-	*	7.500
Niederlande	500	500	1.200	600	600	1.300	*	500	2.100	*	-	-	-	-	*	*	8.500
andere Orte	2.600	600	*	900	700	*	*	500	600	1.200	*	*	-	*	*	1.900	11.000
gesamt	81.000	20.000	64.000	81.000	67.000	15.000	35.500	17.500	27.000	47.000	20.000	20.000	8.000	9.000	8.000	11.000	530.000

* = zu geringe Fallzahlen in der Stichprobe - = keine Fallzahlen in der Stichprobe

Modal Split an einem Werktag in der Kernwoche[32]

Tab. 49: Modal Split im Kreis Heinsberg an einem Werktag (Di. – Do.)

Modal Split an einem Werktag in der Kernwoche (Di. – Do.)	Kreis Heinsberg	
	Personen ab 6 Jahren	alle Personen
zu Fuß	13	14
Fahrrad	10	10
Krad / Pkw als Fahrer	55	52
Pkw als Mitfahrer	13	15
ÖPNV	9	9
sonstiges	< 1	< 1
	100	100

Verkehrsaufkommen und Verkehrsleistung (Hochrechnung für einen Wochentag)

Tab. 50: Verkehrsaufkommen nach Verkehrsmittel im Kreis Heinsberg (Di. – Do.)

Verkehrsaufkommen nach Verkehrsmittel (Anzahl der Wege an einem Wochentag)	Kreis Heinsberg	
	gesamt	Binnen-verkehr
zu Fuß	110.000	102.000
Fahrrad	77.000	70.000
Krad / Pkw als Fahrer	400.000	195.000
Pkw als Mitfahrer	116.000	67.000
ÖPNV	66.000	25.000
sonstiges	1.000	1.000
Wege insgesamt	770.000	460.000

[32] In der Befragung wurden nur die Wege von Personen ab einem Alter von 6 Jahren erhoben. Um Modal Split-Aussagen für die Gesamtbevölkerung treffen zu können, wurden für die 0 bis 5jährigen die ermittelten Mobilitätskennwerte aus der MiD-2008-Untersuchung genommen und für den Kreis Heinsberg hochgerechnet.

Tab. 51: Verkehrsaufkommen nach Verkehrszweck im Kreis Heinsberg (Di. – Do.)

Verkehrsaufkommen nach Wegezweck (Anzahl der Wege an einem Wochentag)	Kreis Heinsberg	
	gesamt	Binnen-verkehr
Arbeitsplatz	167.000	54.000
dienstliche / geschäftliche Erledigung	29.000	8.000
Ausbildung, Schule, Uni	103.000	64.000
private Erledigung	96.000	63.000
Einkauf (täglicher Bedarf)	90.000	74.000
Einkauf (längerfristiger Bedarf)	37.000	19.000
Freizeit	167.000	118.000
Begleitung Person (Holen / Bringen)	80.000	59.000
Wege insgesamt	770.000	460.000

Tab. 52: Verkehrsleistung nach Verkehrsmittel im Kreis Heinsberg (Di. – Do.)

Verkehrsleistung nach Verkehrsmittel (in km an einem Wochentag)	Kreis Heinsberg	
	gesamt	Binnen-verkehr
zu Fuß	151.000	142.000
Fahrrad	223.000	173.000
Krad / Pkw als Fahrer	5.523.000	819.000
Pkw als Mitfahrer	1.256.000	257.000
ÖPNV	1.352.000	145.000
Sonstiges	6.000	6.000
km insgesamt	8.512.000	1.543.000

Tab. 53: Verkehrsleistung nach Wegezweck im Kreis Heinsberg (Di. – Do.)

Verkehrsleistung nach Verkehrsmittel (in km an einem Wochentag)	Kreis Heinsberg	
	gesamt	Binnen-verkehr
Arbeitsplatz	3.548.000	232.000
dienstliche / geschäftliche Erledigung	562.000	35.000
Ausbildung, Schule, Uni	1.089.000	230.000
private Erledigung	720.000	195.000
Einkauf (täglicher Bedarf)	399.000	203.000
Einkauf (längerfristiger Bedarf)	363.000	76.000
Freizeit	1.384.000	398.000
Begleitung Person (Holen / Bringen)	447.000	172.000
km insgesamt	8.512.000	1.543.000

Strukturmerkmale von Nutzern bestimmter Verkehrsmittel

Tab. 54: Unterschiede in der Fahrradmobilität zwischen verschiedenen Kreisen

Strukturmerkmale des Fahrradverkehrs im Vergleich	Kreis Heinsberg	Kreis Lippe	Kreis Steinfurt
Mobilitätsvoraussetzungen			
- Anteil von Haushalten mit Auto(s)	92%	91%	87%
- Anteil von Haushalten mit Fahrrad/Fahrrädern	90%	82%	86%
- Fahrradbesitz von Personen 6 Jahre u.ä.	84%	82%	91%
Nutzungshäufigkeit und Bewertung			
- (fast) tägliche Fahrradnutzung	17%	13%	34%
- 3 – 4 Tage / Woche	11%	10%	13%
- 1 – 2 Tage / Woche	17%	17%	18%
- Erreichbarkeit Arbeits-/Ausbildungsplatz „sehr gut“	16%	20%	22%
- Erreichbarkeit Arbeits-/Ausbildungsplatz „gut“	22%	21%	24%
- Bewertung der Fahrradsituation (Durchschnittsnote)	2,5	2,6	2,4
Mobilitätstypen			
- wenig Mobile	14%	12%	11%
- Pkw-Fahrer	50%	55%	40%
- Fahrradfahrer	12%	10%	20%
- Pkw-& Fahrradfahrer	12%	7%	20%
Fahrradanteil am Modal Split nach Alter			
- 6 bis unter 15 Jahre	16%	15%	37%
- 15 bis unter 18 Jahre	16%	18%	49%
- 18 bis unter 25 Jahre	7%	8%	24%
- 25 bis unter 45 Jahre	5%	7%	18%
- 45 bis unter 65 Jahre	9%	11%	22%
- 65 Jahre u.ä.	14%	11%	27%
Fahrradanteil am Modal Split nach Erwerbsstruktur			
- Rentner	13%	10%	27%
- Erwerbstätige (Vollzeit/Teilzeit mit > 18 Std./Woche)	6%	9%	21%
- Schüler	16%	15%	39%
Fahrradanteil am Modal Split nach Wegezweck			
- Arbeitsplatz	7%	8%	19%
- Ausbildung / Uni / Schule	12%	9%	34%
- Einkauf (täglicher Bedarf)	14%	12%	31%
- Freizeit	12%	12%	30%
Fahrradanteil am Modal Split nach Entfernung			
- bis 1 Kilometer	21%	13%	38%
- 1 bis unter 2 km	20%	20%	42%
- 2 bis unter 5 km	12%	14%	33%
- 5 bis unter 10 km	4%	5%	13%
- Binnenverkehr innerhalb einer Kommune	15%	15%	34%
Durchschnittliche Radwegeentfernung			
- Entfernung eines Weges (Durchschnitt)	2,9 km	3,1 km	3,5 km

Tab. 55: Unterschiede in der Nutzung des Verkehrsträgers Bus zwischen verschiedenen Kreisen

Strukturmerkmale von Bus-Nutzern im Vergleich	Kreis Heinsberg	Kreis Lippe	Kreis Steinfurt
Mobilitätsvoraussetzungen			
- Pkw Verfügbarkeit „nie“	59%	62%	57%
- ÖV-Zeitkartenbesitz (6 Jahre u.ä.)	79%	89%	85%
- Führerschein- und ÖV-Zeitkartenbesitz (6 Jahre u.ä.)	18%	23%	32%
Nutzungshäufigkeit und Bewertung			
- (fast) tägliche ÖV-Nutzung	83%	86%	81%
- 3 – 4 Tage / Woche	6%	8%	8%
- 1 – 2 Tage / WochStrukturmerkmale_Busnutzere	5%	4%	5%
- Erreichbarkeit Arbeits-/Ausbildungsplatz „(sehr) gut“	53%	57%	56%
- Bewertung der ÖV-Situation (Durchschnittsnote)	3,5	2,8	3,2
Mobilitätstypen			
- wenig Mobile	6%	2%	2%
- Pkw-Fahrer	2%	2%	3%
- ÖV-Fahrer	46%	52%	35%
- Pkw-& ÖV-Fahrer	13%	20%	8%
Altersstruktur der Busnutzer			
- 6 bis unter 15 Jahre	42%	38%	36%
- 15 bis unter 18 Jahre	18%	19%	16%
- 18 bis unter 25 Jahre	19%	17%	20%
- 25 bis unter 45 Jahre	7%	12%	15%
- 45 bis unter 65 Jahre	11%	9%	9%
- 65 Jahre u.ä.	4%	6%	4%
Erwerbsstatus der Busnutzer			
- Rentner	7%	8%	5%
- Erwerbstätige (Vollzeit/Teilzeit)	12%	12%	19%
- Azubis / Studenten	10%	8%	12%
- Schüler	69%	67%	59%
- sonstiges	2%	5%	5%
Wegezweck			
- Arbeitsplatz	9%	10%	19%
- dienstlich / geschäftlich	< 1%	< 1%	2%
- Ausbildung	79%	73%	63%
- private Erledigung	4%	5%	5%
- Einkaufen	1%	4%	4%
- Freizeit	7%	6%	6%
- Begleitung	1%	1%	1%
räumliche Verkehrsbeziehung			
- Binnenverkehr	44%	51%	39%
- Verkehr zwischen kreisangehörigen Kommunen	38%	33%	35%
- Verkehr über die Kreisgrenze hinaus	18%	16%	26%
Durchschnittliche Entfernung mit dem Bus			
- Entfernung eines Weges (Durchschnitt)	13,2 km	10,5 km	14,6 km

Anhang II Fragebögen

Je nach Erfolg der durchgeführten Telefonnummern-Recherche wurden den ausgewählten Haushalten spezifische Befragungsunterlagen zusammengestellt.

Die Haushalte, bei denen eine Telefonnummer recherchiert werden konnte (telefonische Variante), erhielten:

- ein Anschreiben,
- eine Datenschutzerklärung,
- ein Hinweisblatt für das Ausfüllen der Befragungsunterlagen,
- fünf Wegeblätter und
- eine Rückantwortkarte.

Dagegen wurden Haushalten, bei denen keine Telefonnummer ermittelt werden konnte, folgende Befragungsunterlagen zugeschickt (schriftliche Variante):

- ein Anschreiben,
- eine Datenschutzerklärung,
- ein Hinweisblatt für das Ausfüllen der Befragungsunterlagen,
- einen Haushaltsfragebogen,
- fünf Personenfragebögen,
- fünf Wegeprotokolle,
- eine Rückantwortkarte und
- einen portofreien Rückumschlag.

Nachfolgend werden die Musterbeispiele der Befragungsbögen von der schriftlichen Variante aufgeführt, die auf der Internetseite heruntergeladen werden konnten.

Haushaltsfragebogen

Liebe Teilnehmerinnen und Teilnehmer,
dieser Haushaltsfragebogen ist nur einmal beigelegt. Er beinhaltet allgemeine Fragen über Ihren Haushalt und sollte von einer Person ausgefüllt werden, die einen guten Überblick über den gesamten Haushalt besitzt. Zum Haushalt gehören alle Personen, die mit Ihnen in einer Wohnung zusammenleben.

Frage 1: Wie viele Personen leben ständig in Ihrem Haushalt – Sie selbst mitgerechnet?	_____ Personen

Frage 2: Wie viele der folgenden Fahrzeuge gibt es in Ihrem Haushalt?	Privat-Pkw (inkl. Kombi, Van): _____ Dienst-Pkw: _____ Motorrad / Motorroller / Mofa: _____ (fahrbereites) Fahrrad: _____ Elektrofahrrad (E-Bike, Pedelec): _____ sonstiges _____: _____

Frage 3a: In welcher Stadt bzw. Gemeinde im Kreis Heinsberg wohnen Sie?				
Erkelenz ❍	Gangelt ❍	Geilenkirchen ❍	Heinsberg ❍	Hückelhoven ❍
Selfkant ❍	Übach-Palenberg ❍	Waldfeucht ❍	Wassenberg ❍	Wegberg ❍

Frage 3b: In welchem Ortsteil wohnen Sie?	
Mitte/Zentrum ❍	anderer Ortsteil, und zwar: _____

Frage 4: Wie groß ist die Entfernung von Ihrer Wohnung zur nächstgelegenen Bushaltestelle?	_____ Meter

Frage 5: Fragen zu den einzelnen Personen im Haushalt	1. Person	2. Person	3. Person	4. Person	5. Person	6. Person
Geburtsjahr	_____	_____	_____	_____	_____	_____
Geschlecht						
- weiblich	❍	❍	❍	❍	❍	❍
- männlich	❍	❍	❍	❍	❍	❍
Berufstätigkeit						
nicht erwerbstätig						
- Kind (noch nicht eingeschult)	❍	❍	❍	❍	❍	❍
- Hausfrau/-mann	❍	❍	❍	❍	❍	❍
- Rentner/in / im Vorruhestand	❍	❍	❍	❍	❍	❍
- Bundesfreiwilligendienst	❍	❍	❍	❍	❍	❍
- zur Zeit arbeitslos / Null-Kurzarbeit	❍	❍	❍	❍	❍	❍
Erwerbstätig						
- vollzeit berufstätig (> 37 h / Woche)	❍	❍	❍	❍	❍	❍
- teilzeit berufstätig (19-37 h / Woche)	❍	❍	❍	❍	❍	❍
- teilzeit berufstätig (< 19 h / Woche)	❍	❍	❍	❍	❍	❍
- vorübergehend freigestellt (z.B. Mutterschaft, Elternzeit)	❍	❍	❍	❍	❍	❍
in Ausbildung						
- Auszubildende/r	❍	❍	❍	❍	❍	❍
- Student/in	❍	❍	❍	❍	❍	❍
- Schüler/in	❍	❍	❍	❍	❍	❍
sonstiges: _____	❍	❍	❍	❍	❍	❍

Wir bitten nun alle Haushaltsmitglieder, die Fragen auf den Personenfragebögen möglichst selbständig zu beantworten.

Personenfragebogen

(nur für Personen ab 6 Jahre)

Liebe Teilnehmerinnen und Teilnehmer,

in den Befragungsunterlagen befinden sich fünf Exemplare dieses Personenfragebogens. Jedes Haushaltsmitglied ab einem Alter von 6 Jahren sollte diesen Fragebogen ausfüllen. Dabei geht es um allgemeine Angaben zur persönlichen Verkehrsmittelnutzung sowie um Bewertungen des vorhandenen Verkehrssystems. Wir bitten alle Haushaltsmitglieder, die nachfolgenden Fragen möglichst selbständig zu beantworten! Eltern können ihren Kindern selbstverständlich bei der Beantwortung der Fragen helfen.

Herzlichen Dank für Ihre Mitarbeit!

Person-Nr. [_____] Geburtsjahr der Person [_____]

Frage 1: Besitzen Sie einen Pkw-Führerschein?	ja ❍ nein ❍
Frage 2: Steht Ihnen persönlich ein Pkw zur Verfügung?	immer / täglich ❍ zeitweise / nach Absprache ❍ nie ❍
Frage 3: Besitzen Sie ein fahrbereites Fahrrad oder Elektrofahrrad? (Mehrfachantworten möglich)	ja, Fahrrad ❍ ja, Elektrofahrrad ❍ nein ❍
Frage 4: Besitzen Sie eine Zeitkarte für Busse & Bahnen (Monats- oder Jahreskarte, Semester- oder Schülerticket)?	nein ❍ ja, ❍ Art des Tickets: _____
Frage 5: Sind Sie aufgrund gesundheitlicher Probleme in ihrer Mobilität dauerhaft eingeschränkt? (Mehrfachantworten möglich)	nein ❍ ja, durch Gehbehinderung ❍ ja, durch Sehbehinderung ❍ ja, andere Einschränkungen ❍
Frage 6: Wo befindet sich Ihr Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz? (soweit vorhanden - falls nicht: weiter mit Frage 9)	gleicher Ortsteil wie die Wohnung ❍ gleicher Ort (Stadt/Gemeinde): ❍ außerhalb der Gemeinde, Ort: _____
Frage 7: Wie weit liegt Ihr Arbeits- bzw. Ausbildungsplatz von Ihrer Wohnung entfernt?	ca. _____,__ km

Frage 8: Wie schätzen Sie die Erreichbarkeit Ihres Arbeits- bzw. Ausbildungsplatzes auf einer Schulnoten-Skala von 1 bis 6 (von sehr gut bis ungenügend) ein?

	sehr gut	gut	befriedi-gend	aus-reichend	mangel-haft	unge-nügend	weiß nicht
- Fahrrad/Elektrofahrrad	❍	❍	❍	❍	❍	❍	❍
- Pkw/Motorrad/Mofa	❍	❍	❍	❍	❍	❍	❍
- Busse & Bahnen	❍	❍	❍	❍	❍	❍	❍

Frage 9: Wie häufig nutzen Sie folgende Verkehrsmittel werktags (Montag – Freitag)?

	(fast) täglich	an 3-4 Tagen pro Woche	an 1-2 Tagen pro Woche	an 1-3 Tagen im Monat	seltener	nie
- Fahrrad/Elektrofahrrad	❍	❍	❍	❍	❍	❍
- Pkw/Motorrad/Mofa	❍	❍	❍	❍	❍	❍
- Busse & Bahnen	❍	❍	❍	❍	❍	❍

Frage 10: Wie beurteilen Sie insgesamt auf einer Schulnoten-Skala von 1 bis 6 die Verkehrssituation in ihrer Stadt/Gemeinde?

	sehr gut	gut	befriedi-gend	aus-reichend	mangel-haft	unge-nügend	weiß nicht
- zu Fuß	❍	❍	❍	❍	❍	❍	❍
- Fahrrad/Elektrofahrrad	❍	❍	❍	❍	❍	❍	❍
- Pkw/Motorrad/Mofa	❍	❍	❍	❍	❍	❍	❍
- Busse & Bahnen	❍	❍	❍	❍	❍	❍	❍

Frage 11: Welche Buslinien im Kreis Heinsberg nutzen Sie regelmäßig?	- keine ❍ - folgende Linien: _____
Frage 12: Seit ein paar Jahren wird im Kreis Heinsberg ein MultiBus eingesetzt. Kennen (a) und nutzen (b) Sie dieses Angebot? (Mehrfachantworten unter b) möglich)	**a) Bekanntheit vom MultiBus** - kenne ich gut ❍ - habe davon gehört ❍ - sagt mir nichts / kenne ich nicht ❍ **b) Nutzung vom MultiBus** - nutze ich häufig / regelmäßig tagsüber ❍ - nutze ich häufig / regelmäßig abends ❍ - nutze ich häufig/regelmäßig am Wochenende ❍ - nutze ich selten / sporadisch ❍ - habe ich noch nie benutzt ❍
Frage 13: Die Heinsberger Bahn (Wurmtalbahn) soll reaktiviert werden, so dass eine Bahnverbindung von Heinsberg nach Aachen bzw. Mönchengladbach besteht. Wie bewerten Sie dieses Projekt?	- finde ich positiv ❍ - stehe ich neutral gegenüber ❍ - sehe ich eher negativ ❍ - weiß nicht / habe keine Meinung dazu ❍
Frage 14: Ist diese neue Schienenverbindung für Sie von Interesse? (Strecke: Heinsberg – Oberbruch – Dremmen – Porselen – Horst – Randerath – Lindern und weiter Richtung Aachen bzw. Mönchengladbach)	- **nein**, die Verbindung ist für mich ohne Bedeutung, da ich nur selten in Orten an dieser Strecke bin. ❍ - **nein**, auf dieser Strecke werde ich weiterhin vorwiegend mit dem Auto fahren. ❍ - **ja**, ich werde statt des Autos verstärkt die Bahn für diese neue Strecke / Verbindung nutzen. ❍ - **ja**, ich nutze bereits (regelmäßig) Busse & Bahnen für diese Strecke / Verbindung. ❍ sonstiges: _____
Frage 15: Was müsste verbessert werden, damit Sie die öffentlichen Verkehrsmittel (Busse & Bahnen) häufiger nutzen als bisher? (Mehrfachantworten möglich)	nichts ❍ kürzere Fahrzeiten ❍ Pünktlichkeit ❍ Busse / Bahnen müssen häufiger fahren ❍ Busse / Bahnen müssen abends länger fahren ❍ weniger Umsteigen / bessere Anschlüsse ❍ billiger ❍ Bequemlichkeit / Komfort ❍ mehr / bessere Informationen ❍ Sauberkeit und / oder Sicherheit ❍ sonstiges: _____ ❍
Frage 16: Fehlen Ihnen spezielle Bus-Angebote, die Sie auch nutzen würden? (Disko-Bus, Nachtbus, Fahrrad-Bus, Freizeit-Bus zu touristischen Zielen im Kreis HS, etc.)?	nein ❍ ja, und zwar: _____

Frage 17: Haben Sie Anregungen, Vorschläge oder konkrete Maßnahmen, die in der Verkehrsplanung für den Kreis Heinsberg oder in Ihrer Stadt / Gemeinde berücksichtigt werden sollten? (maximal 3 Nennungen)?

1. _____
2. _____
3. _____

Wegeprotokoll
(nur für Personen ab 6 Jahre)

Liebe Teilnehmerinnen und Teilnehmer,

das Wegeprotokoll liegt in sechsfacher Ausfertigung vor. Wir bitten alle Haushaltsmitglieder, ein eigenes Wegeprotokoll auszufüllen und die zurückgelegten Wege zu dokumentieren, die am

Dienstag, den 24.04.2012

unternommen wurden.
Eltern können ihren Kindern selbstverständlich beim Ausfüllen des Wegeprotokolls helfen.

Person-Nr. [_____] Geburtsjahr der Person [_____]

Zunächst möchten wir Sie bitten, einige ganz allgemeine Fragen zu diesem Tag zu beantworten:

Frage 1: War der Ablauf am Stichtag für Sie persönlich ganz normal wie an anderen gleichen Wochentagen auch?			
ja ❍			
nein:	Ich hatte Urlaub ❍	Ich war krank ❍	sonstiges: _____

Frage 2: Stand Ihnen an diesem Tag ein Pkw zur Verfügung?		
ja, ohne (zeitliche) Einschränkung ❍	ja, zeitweise / nach Absprache ❍	nein ❍

Frage 3: Sind Sie am Stichtag außer Haus gewesen?	
ja ❍	nein ❍ Können Sie uns noch bitte den Grund nennen: _____ *(Bei „nein“ ist hiermit die Befragung beendet.)*

Frage 4: Von wo haben Sie Ihren ersten Weg unternommen?	
eigene Wohnung ❍	anderer Ort, bitte Stadt und Ortsteil eintragen: _____

Im Folgenden geht es um alle Wege außer Haus, die Sie an Ihrem Stichtag zurückgelegt haben.

- *Bitte alle Wege des ganzen Tages eintragen.*
- *Ein Weg ist immer mit einem bestimmten Zweck / Ziel verbunden (z.B. Einkaufen / Freizeit).*
- *Hin- und Rückwege sind dabei zwei unterschiedliche Wege, d.h. auch für den Rückweg nach Hause z.B. vom Supermarkt oder von der Arbeit, bitte eine eigene Spalte ausfüllen!*
- *Auch Fußwege und kurze Wege (z.B. zum Bäcker etc.) sind wichtig.*
- *Beim Umsteigen zwischen verschiedenen Verkehrsmitteln auf dem Weg zu Ihrem Ziel (z.B. vom Auto in den Zug) bleibt es ein Weg. Bitte geben Sie zu jedem Wege alle genutzten Verkehrsmittel an.*
- *Keine eigenständigen Wege sind Wege auf dem eigenen Grundstück bzw. Wege, die kürzer als 25 Meter sind (z.B. Fußweg vom Haus zum Auto auf der anderen Straßenseite).*

Wie fülle ich das innenliegende Wegeprotokoll aus?

Das Wegeprotokoll können Sie am Stichtag mit sich führen und die wichtigsten Felder bereits unterwegs ausfüllen. Vervollständigen Sie das Wegeprotokoll am Abend des Stichtags. Insgesamt haben wir Ihnen Platz für acht Wege gelassen. Sollten Sie mehr als acht Wege an Ihrem Stichtag zurückgelegt haben, können Sie weitere Wegeprotokolle unter www.mobil-HS.de herunterladen.

Auf der Rückseite finden Sie ein ausgefülltes Wegeprotokoll-Muster!

Wegeprotokoll für Dienstag, den 24.04.2012

Bitte tragen Sie nun alle Wege ein, die Sie am Stichtag zurückgelegt haben.
Folgen Sie bitte den Fragen am linken Rand!

	1. Weg	2. Weg	3. Weg	4. Weg
Um wie viel Uhr haben Sie diesen Weg begonnen?	____:____	____:____	____:____	____:____
Welchen Zweck / welches Ziel hatte der Weg?				
- Arbeitsplatz	❍	❍	❍	❍
- dienstliche / geschäftliche Erledigung	❍	❍	❍	❍
- Schule / Ausbildung	❍	❍	❍	❍
- private Erledigung (Arzt, Behörde, Bank, etc.)	❍	❍	❍	❍
- Einkauf / Versorgung (täglicher Bedarf)	❍	❍	❍	❍
- Einkauf / Versorgung (längerfristiger Bedarf)	❍	❍	❍	❍
- Freizeit (Kino, Besuch Freunde, Sport, etc.)	❍	❍	❍	❍
- Begleitung einer Person (Holen / Bringen)	❍	❍	❍	❍
- Rückweg vom vorherigen Weg	❍	❍	❍	❍
- nach Hause	❍	❍	❍	❍
- sonstiges: _____	❍	❍	❍	❍
Welche Verkehrsmittel wurden benutzt?				
① zu Fuß (auch Inliner, Skater, Roller)	❍	❍	❍	❍
② Fahrrad / Elektrofahrrad	❍	❍	❍	❍
③ Mofa / Moped / Motorrad	❍	❍	❍	❍
④ Pkw als Fahrer	❍	❍	❍	❍
⑤ Pkw als Mitfahrer	❍	❍	❍	❍
⑥ Bus (auch MultiBus / Anrufsammeltaxi)	❍	❍	❍	❍
⑦ Straßenbahn / Stadtbahn / U-Bahn	❍	❍	❍	❍
⑧ S-Bahn / Nahverkehrszug	❍	❍	❍	❍
⑨ Fernverkehrszug	❍	❍	❍	❍
⑩ Taxi	❍	❍	❍	❍
⑪ sonstiges: _____	❍	❍	❍	❍
Wie groß war die zurückgelegte Entfernung insgesamt? (ca. km)	_____km	_____km	_____km	_____km
Falls unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt wurden: In welcher Reihenfolge haben Sie die Verkehrsmittel genutzt und wie lang war die jeweilige Wegstrecke? *Bitte tragen Sie in den Kreis die oben angegebene Nummer des Verkehrsmittels ein!*	1. ❍ ___km 2. ❍ ___km 3. ❍ ___km 4. ❍ ___km	1. ❍ ___km 2. ❍ ___km 3. ❍ ___km 4. ❍ ___km	1. ❍ ___km 2. ❍ ___km 3. ❍ ___km 4. ❍ ___km	1. ❍ ___km 2. ❍ ___km 3. ❍ ___km 4. ❍ ___km
Wann kamen Sie an Ihrem Ziel an? (Uhrzeit)	____:____	____:____	____:____	____:____
Wo lag das Ziel des Weges? Stadt:	_____	_____	_____	_____
Ortsteil:	_____	_____	_____	_____
Sie können zusätzlich auch ein konkretes Ziel eintragen (z.B. Name Einkaufszentrum, Rathaus etc.)!	_____	_____	_____	_____
Wie viele Personen haben Sie dabei begleitet?	_____	_____	_____	_____
Haben Sie einen weiteren Weg unternommen?				
- nein	❍	❍	❍	❍
- ja, *dann bitte in der nächsten Spalte oben wieder anfangen.* ⇧	❍	❍	❍	❍

Wegeprotokoll für Dienstag, den 24.04.2012

	5. Weg	6. Weg	7. Weg	8. Weg
Um wie viel Uhr haben Sie diesen Weg begonnen?	____:____	____:____	____:____	____:____
Welchen Zweck / welches Ziel hatte der Weg?				
- Arbeitsplatz	❍	❍	❍	❍
- dienstliche / geschäftliche Erledigung	❍	❍	❍	❍
- Schule / Ausbildung	❍	❍	❍	❍
- private Erledigung (Arzt, Behörde, Bank, etc.)	❍	❍	❍	❍
- Einkauf / Versorgung (täglicher Bedarf)	❍	❍	❍	❍
- Einkauf / Versorgung (längerfristiger Bedarf)	❍	❍	❍	❍
- Freizeit (Kino, Besuch Freunde, Sport, etc.)	❍	❍	❍	❍
- Begleitung einer Person (Holen / Bringen)	❍	❍	❍	❍
- Rückweg vom vorherigen Weg	❍	❍	❍	❍
- nach Hause	❍	❍	❍	❍
- sonstiges: _____	❍	❍	❍	❍
Welche Verkehrsmittel wurden benutzt?				
① zu Fuß (auch Inliner, Skater, Roller)	❍	❍	❍	❍
② Fahrrad / Elektrofahrrad	❍	❍	❍	❍
③ Mofa / Moped / Motorrad	❍	❍	❍	❍
④ Pkw als Fahrer	❍	❍	❍	❍
⑤ Pkw als Mitfahrer	❍	❍	❍	❍
⑥ Bus (auch MultiBus / Anrufsammeltaxi)	❍	❍	❍	❍
⑦ Straßenbahn / Stadtbahn / U-Bahn	❍	❍	❍	❍
⑧ S-Bahn / Nahverkehrszug	❍	❍	❍	❍
⑨ Fernverkehrszug	❍	❍	❍	❍
⑩ Taxi	❍	❍	❍	❍
⑪ sonstiges: _____	❍	❍	❍	❍
Wie groß war die zurückgelegte Entfernung insgesamt? (ca. km)	_____km	_____km	_____km	_____km
Falls unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt wurden: In welcher Reihenfolge haben Sie die Verkehrsmittel genutzt und wie lang war die jeweilige Wegstrecke? *Bitte tragen Sie in den Kreis die oben angegebene Nummer des Verkehrsmittels ein!*	1. ❍ ___km 2. ❍ ___km 3. ❍ ___km 4. ❍ ___km	1. ❍ ___km 2. ❍ ___km 3. ❍ ___km 4. ❍ ___km	1. ❍ ___km 2. ❍ ___km 3. ❍ ___km 4. ❍ ___km	1. ❍ ___km 2. ❍ ___km 3. ❍ ___km 4. ❍ ___km
Wann kamen Sie an Ihrem Ziel an? (Uhrzeit)	____:____	____:____	____:____	____:____
Wo lag das Ziel des Weges? Stadt:	_____	_____	_____	_____
Ortsteil:	_____	_____	_____	_____
Sie können zusätzlich auch ein konkretes Ziel eintragen (z.B. Name Einkaufszentrum, Rathaus etc.)!	_____	_____	_____	_____
Wie viele Personen haben Sie dabei begleitet?	_____	_____	_____	_____
Haben Sie einen weiteren Weg unternommen?				
- nein	❍	❍	❍	❍
- ja, *dann bitte in der nächsten Spalte oben wieder anfangen.* ⇧	❍	❍	❍	Anzahl: _____

Bitte verwenden Sie bei mehr als 8 Wegen ein weiteres Wegeprotokoll.
Es besteht die Möglichkeit zum Herunterladen unter www.mobil-HS.de!

Wegeprotokoll für Dienstag, den 24.04.2012 - MUSTERBEISPIEL

Bitte tragen Sie nun alle Wege ein, die Sie am Stichtag zurückgelegt haben.
Folgen Sie bitte den Fragen am linken Rand!

	1. Weg	2. Weg	3. Weg	4. Weg
Um wie viel Uhr haben Sie diesen Weg begonnen?	7:40	8:00	16:50	19:00
Welchen Zweck / welches Ziel hatte der Weg?				
- Arbeitsplatz	❍	☒	❍	❍
- dienstliche / geschäftliche Erledigung	❍	❍	❍	❍
- Schule / Ausbildung	❍	❍	❍	❍
- private Erledigung (Arzt, Behörde, Bank, etc.)	❍	❍	❍	❍
- Einkauf / Versorgung (täglicher Bedarf)	❍	❍	❍	❍
- Einkauf / Versorgung (längerfristiger Bedarf)	❍	❍	❍	❍
- Freizeit (Kino, Besuch Freunde, Sport, etc.)	❍	❍	❍	☒
- Begleitung einer Person (Holen / Bringen)	☒	❍	❍	❍
- Rückweg vom vorherigen Weg	❍	❍	❍	❍
- nach Hause	❍	❍	☒	❍
- sonstiges: _____	❍	❍	❍	❍
Welche Verkehrsmittel wurden benutzt?				
① zu Fuß (auch Inliner, Skater, Roller)	❍	❍	❍	☒
② Fahrrad / Elektrofahrrad	❍	❍	❍	❍
③ Mofa / Moped / Motorrad	❍	❍	❍	❍
④ Pkw als Fahrer	☒	☒	☒	❍
⑤ Pkw als Mitfahrer	❍	❍	❍	❍
⑥ Bus (auch MultiBus / Anrufsammeltaxi)	❍	❍	❍	❍
⑦ Straßenbahn / Stadtbahn / U-Bahn	❍	❍	❍	❍
⑧ S-Bahn / Nahverkehrszug	❍	☒	☒	❍
⑨ Fernverkehrszug	❍	❍	❍	❍
⑩ Taxi	❍	❍	❍	❍
⑪ sonstiges: _____	❍	❍	❍	❍
Wie groß war die zurückgelegte Entfernung insgesamt? (ca. km)	6,2 km	25,5 km	31 km	2 km
Falls unterschiedliche Verkehrsmittel genutzt wurden: In welcher Reihenfolge haben Sie die Verkehrsmittel genutzt und wie lang war die jeweilige Wegstrecke? *Bitte tragen Sie in den Kreis die oben angegebene Nummer des Verkehrsmittels ein!*	1. ❍ ___km 2. ❍ ___km 3. ❍ ___km 4. ❍ ___km	1. ④ 0,5 km 2. ⑧ 25 km 3. ❍ ___km 4. ❍ ___km	1. ⑧ 25 km 2. ④ 6 km 3. ❍ ___km 4. ❍ ___km	1. ❍ ___km 2. ❍ ___km 3. ❍ ___km 4. ❍ ___km
Wann kamen Sie an Ihrem Ziel an? (Uhrzeit)	7:50	8:35	17:30	19:20
Wo lag das Ziel des Weges? Stadt:	Hückelhoven	Mönchengladbach	Hückelhoven	
Ortsteil:	Baal	Zentrum	Hilfarth	
Sie können zusätzlich auch ein konkretes Ziel eintragen (z.B. Name Einkaufszentrum, Rathaus etc.)!	Kindergarten			Spazierrundgang
Wie viele Personen haben Sie dabei begleitet?	1	0	0	2
Haben Sie einen weiteren Weg unternommen?				
- nein	❍	❍	❍	☒
- ja, *dann bitte in der nächsten Spalte oben wieder anfangen.* ⇩	☒	☒	☒	❍

MUSTER

Anlage 2 zu TOP 3

Satzung

vom 21.12.2012

über die 7. Änderung der

Satzung
über die Abfallentsorgung im Kreises Heinsberg
vom 20.04.2005

Aufgrund des § 5 der Kreisordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (KrO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1994 (GV. NRW. S. 646/SGV. NRW. 2021), des § 9 des Abfallgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesabfallgesetz – LAbfG) vom 21.06.1988 (GV. NRW. S. 250/SGV. NRW. 74) und der §§ 1, 2, 4, 5 und 6 des Kommunalabgabengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (KAG NRW) vom 21.10.1969 (GV. NRW. S. 712/SGV. NRW. 610), alle in der jeweils geltenden Fassung, hat der Kreistag des Kreises Heinsberg in seiner Sitzung am 20.12.2012 folgende Satzung des Kreises Heinsberg für die Abfallentsorgung für die öffentliche Einrichtung „Abfallwirtschaft" beschlossen:

§ 1
<u>Änderung der Satzungsbestimmungen</u>

(1) § 2 S. 1 erhält folgende Fassung:

„Die Entsorgung von Abfällen durch den Kreis Heinsberg umfasst nach Maßgabe des Abfallwirtschaftskonzeptes Maßnahmen zur Vermeidung von Abfällen, zur Vorbereitung einer Wiederverwendung, zum Recyceln und zur sonstigen Verwertung, insbesondere zur energetischen Verwertung und Verfüllung und das Behandeln, Lagern, Transportieren und Beseitigen von Abfällen nach Maßgabe dieser Satzung."

(2) § 3 Abs. 1, Satz 1, 1. Halbsatz erhält folgende Fassung:

„Von der Entsorgung ausgeschlossen sind gemäß § 20 Abs. 2 des Gesetzes zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen (Kreislaufwirtschaftsgesetz – KrWG) vom 24.02.2012 (BGBl. I S. 212), in der zurzeit geltenden Fassung, mit Zustimmung der zuständigen Behörde:"

(3) In § 3 Abs. 2 werden die Worte *„§ 10 KrW-/AbfG"* **durch die Worte** *„§ 15 KrWG"* **ersetzt.**

(3) In § 3 Abs. 3 wird die Abkürzung *„KrW-/AbfG"* **durch die aktuelle Abkürzung** *„KrWG"***, ersetzt.**

(4) In § 3 Abs. 6, Satz 2 werden hinter dem Wort *„täglich"* **die Wörter** *„während der jeweiligen Öffnungszeiten"* **eingefügt.**

ENTWURF

(5) § 3 Abs. 7 erhält folgende Fassung:

„Die Anlieferung von Abfällen (nur Altholz - ohne Abbruchholz - und Sperrmüll) im Sinne von § 2 Abs. 4 der Gebührensatzung des Kreises Heinsberg ist gegen die zeitgleiche Abgabe einer von der kreisangehörigen Stadt oder Gemeinde an die dortigen Abfallgebührenzahler für diesen Zweck ausgestellten, gültigen Berechtigungskarte für den Anlieferer mit einer Anzahl von höchstens zwei Anlieferungen jährlich, mit einer Menge von jeweils zwei Kubikmeter, kostenlos. Die nachträgliche Abgabe der v. g. Berechtigungskarte mit dem Ziel der Gebührenerstattung ist nicht statthaft.“

(6) § 4, S. 1 erhält folgende Fassung:

„§ 3 Abs. 1 und 2 findet keine Anwendung auf gefährliche Abfälle (die im weiteren Text als „Sonderabfälle“ bezeichnet werden) aus Haushaltungen und Schulen im Sinne des § 3 der Verordnung über das Europäische Abfallverzeichnis (Abfallverzeichnis-Verordnung – AVV) vom 10.12.2001 (BGBl. I S. 3379), in der zurzeit geltenden Fassung.“

(7) § 5 Abs. 3, S. 2, 1. Halbsatz erhält folgende Fassung:

„Verwertbare Abfallstoffe sind den vom Kreis Heinsberg bzw. von den Städten und Gemeinden angebotenen Sammelsystemen zuzuführen. Elektro- und Elektronikgeräte im Sinne des Gesetzes über das Inverkehrbringen, die Rücknahme und die umweltverträgliche Entsorgung von Elektro- und Elektronikgeräten (Elektro- und Elektronikgerätegesetz - ElektroG) vom 16.03.2005 (BGBl. I S. 762), in der zurzeit geltenden Fassung, sind der Abfallumschlaganlage Gangelt-Hahnbusch (Abs. 1 Nr. 1.) zuzuführen sowie nicht verunreinigt oder beschädigt in die zur Verfügung stehenden Sammelbehälter getrennt nach folgenden Gerätegruppen einzusortieren:“

(8) In § 5 Abs. 3 wird im letzten Satz der Klammerzusatz *„(Abs. 1 Nr. 2)“* **hinter dem Wort** *„***Rothenbach**“ **durch den Klammerzusatz** *„(Abs. 1 Nr. 2.)“* **ersetzt.**

(9) In § 5 Abs. 7, Satz 1, Ziffer 2. wird der Klammerzusatz hinter dem Wort *„***Am Hahnbusch***“ „(an der K3)“* **durch den Klammerzusatz** *„(an der K 3)“* **ersetzt.**

(10) § 6 Abs. 3 erhält folgende Fassung:

„Für außerhalb des Kreises Heinsberg und innerhalb des Geltungsbereiches des verbindlichen Abfallwirtschaftsplanes für den Regierungsbezirk Köln angefallene Abfälle zur Beseitigung gilt:

Die Entsorgung dieser Abfälle über die Anlagen des Kreises Heinsberg ist nur nach vorheriger Zustimmung des Kreises Heinsberg und Bestätigung des zuständigen öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgers, in dessen Gebiet der Abfall angefallen ist, dass dort kein Anschluss- und Benutzungszwang für diese Abfälle besteht, zulässig.“

(11) In § 7, Abs. 1 werden die Worte *„§ 13 Abs. 1 KrW-/AbfG“* **durch die Worte** *„§ 17 Abs. 1 KrWG“* **ersetzt.**

(12) In § 7, Abs. 2, Ziffer 4. werden die Worte *„24 KrW-/AbfG“* **durch die Worte** *„§ 25 KrWG“* **ersetzt.**

ENTWURF

(13) § 10 Abs. 2 erhält folgende Fassung:

„Besitzer, deren Abfälle vom Einsammeln und Befördern durch kreisangehörige Städte oder Gemeinden ausgeschlossen sind, haben die Abfälle gem. § 3 Abs. 6 getrennt von anderen Abfällen einer Verwertung zuzuführen, sofern eine solche möglich ist.“

(14) In § 10 Abs. 3 wird das Wort *„Elektro- und Elektrogerätegesetzes“* **durch das Wort** *„ElektroG“* **ersetzt.**

(15) In § 13 Abs. 2 wird die Angabe *„(§ 14 KrW-/AbfG)“* **durch die Angabe** *„(§ 19 KrWG)“* **ersetzt.**

(16) In § 13 Abs. 4, S. 2 wird hinter den Worten *„des Verwaltungsvollstreckungsgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen“* **die Bezeichnung** *„(Verwaltungsvollstreckungsgesetz NRW – VwVG NRW)“* **ergänzt.**

(17) § 16 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„*Als angefallen zum Behandeln, Lagern, Transportieren und Entsorgen in den vom Kreis Heinsberg zur Verfügung gestellten Entsorgungsanlagen gelten nach § 17 Abs. 1 KrWG zu überlassende Abfälle, sobald die Voraussetzungen des Abfallbegriffs des § 3 Abs. 1 i. V. m. Abs. 2 – 4 und Abs. 8 – 13 KrWG erstmals erfüllt sind.“*

(18) In § 19 Abs. 2 wird der Betrag der möglichen Geldbuße von *„50.000,00 €“* **in** *„100.000,00 €“* **geändert.**

(19) In Anlage 1 a wird die Abfallbezeichnung zu Abfallschlüsselnummer 09 01 07 *„Filme und fotografische Papiere, die Silber und Silberverbindungen enthalten“* **durch die Abfallbezeichnung** *„Filme und fotografische Papiere, die Silber oder Silberverbindungen enthalten“* **ersetzt.**

(20) In Anlage 1 a wird die Abfallbezeichnung zu Abfallschlüsselnummer 20 *„Siedlungsabfälle (Haushaltsabfälle und ähnliche gewerbliche und industrielle Abfälle aus Einrichtungen), einschließlich getrennt gesammelter Fraktionen“* **durch die Abfallbezeichnung** *„Siedlungsabfälle (Haushaltsabfälle und ähnliche gewerbliche und industrielle Abfälle sowie Abfälle aus Einrichtungen), einschließlich getrennt gesammelter Fraktionen“* **ersetzt.**

(21) In Anlage 1 a wird die Abfallbezeichnung zu Abfallschlüsselnummer 20 01 35* hinter dem Wort *„gefährliche Bauteile“* **um die Anmerkungsnote** *„[1)]“* **ergänzt**.

(22) Anlage 1 a wird durch den Zusatz *„[1)] **Amtl. Anm.:** Gefährliche Bauteile elektrischer und elektronischer Geräte umfassen z. B. unter 16 06 aufgeführte und als gefährlich eingestufte Akkumulatoren und Batterien, Quecksilberschalter, Glas aus Kathodenstrahlröhren und sonstiges beschichtetes Glas“* **ergänzt.**

(23) In Anlage 1 b wird nach der Abfallschlüsselnummer *„16 02 12* - gebrauchte Geräte, die freies Asbest enthalten (nur Nachtstromspeicheröfen)“* **noch die Abfallschlüsselnummer** *„16 05 04*“* **mit der Abfallbezeichnung** *„gefährliche Stoffe enthaltende Gase in Druckbehältern (einschließlich Halonen) - nur Kleinlöschgeräte -“* **eingefügt.**

ENTWURF

(24) In Anlage 2 a wird Ziffer 1. der *„Besonderen Anforderungen“* **ersatzlos gestrichen; Anlage 2 a,** *„Ziffer 2.“* **wird nunmehr zu** *„Ziffer 1.“; „Ziffer 3.“* **wird fortan zu** *„Ziffer 2.“*

(25) In Anlage 2 a wird unter der neuen Ziffer 1. der *„Besonderen Anforderungen“* **das Wort** *„Behandlung“* **durch das Wort** *„Entsorgung“* **ersetzt.**

(26) In Anlage 2 a, Ziffer 2. werden unter dem ersten Spiegelstrich die Wörter *„zu verpacken“* **durch die Wörter** *„verpackt anzuliefern“* **ersetzt.**

(27) In Anlage 2 a wird als 3. Spiegelstrich folgender Wortlaut eingefügt:

„Die Abfälle sind so zu verpacken, dass sie vom Anlieferer von Hand abgeladen werden und in den jeweiligen Sammelbehälter gelagert werden können.“

(28) In Anlage 2 b, Nr. 2., Satz 2 werden die Wörter *„zur Verfügung zu stellen“* **durch das Wort** *„anzuliefern“* **ersetzt.**

(29) In Anlage 2 b, Ziffer 4., Buchstabe b wird der Klammerzusatz *„(Ausnahme: Druckgaspackungen)“* **durch die Wörter** *“und Feuerlöscher“* **ergänzt.**

(30) In Anlage 3 wird im letzten Satz die Angabe *„§ 41 KrW-/AbfG“* **durch die Angabe** *„§ 48 KrWG“* **ersetzt.**

(31) In Anlage 3 werden bei der Auflistung der drittbeauftragten Firmen bei der Fa. Schönmackers-Umweltdienste GmbH die folgenden Ergänzungen vorgenommen:

Bei der Betriebsstätte Wassenberg-Forst werden die hier erfolgten Angaben um die Einträge bei den Abfallarten *„Altreifen“, „Baustellenabfälle“, Glas aus dem Baubereich“, „Kunststoffe aus dem Baubereich“ sowie „Metalle“* **erweitert.**

Bei der Betriebsstätte Recyclinghof Geilenkirchen werden die hier erfolgten Angaben um die Einträge bei den Abfallarten *„Altreifen“, „Bauschutt“, „Dämmmaterial“, „Glas aus dem Baubereich“, „Holzabfälle“, „Kunststoffe aus dem Baubereich“ sowie „Metalle“* **erweitert.**

Bei der Betriebsstätte Erkelenz-Holzweiler wird die Angabe der möglichen Anlieferung von *„Grün- und Pflanzenabfällen“ und „Küchen- und Kantinenabfälle“* **gestrichen. Zusätzlich erfolgen hier jedoch Einträge bei den Abfallarten** *„Metalle“* **und** *„Teerpappe aus dem Baubereich“.*

§ 2
In-Kraft-Treten

Diese Satzung tritt am 01.01.2013 in Kraft.

ENTWURF

Anlage 3
zu TOP 3

Satzung über die Abfallentsorgung im Kreises Heinsberg vom 20.04.2005

Synopse

bisherige Fassung	***Änderungen 2013***
§ 1 ***Aufgaben***	***§ 1*** ***Aufgaben***
(1) Der Kreis Heinsberg betreibt die Entsorgung der Abfälle in seinem Gebiet nach Maßgabe der Gesetze und dieser Satzung als öffentliche Einrichtung „Abfallwirtschaft“. Diese bildet eine rechtliche und wirtschaftliche Einheit.	*(unverändert)*
(2) Der Kreis Heinsberg kann sich zur Durchführung seiner Aufgaben ganz oder teilweise Dritter bedienen.	
§ 2 ***Umfang der Abfallentsorgung***	***§ 2*** ***Umfang der Abfallentsorgung***
Die Entsorgung von Abfällen durch den Kreis Heinsberg umfasst nach Maßgabe des Abfallwirtschaftskonzeptes Maßnahmen zur Vermeidung von Abfällen, das Gewinnen von Stoffen oder Energie aus Abfällen (Abfallverwertung) und das Behandeln, Lagern, Transportieren und Beseitigen von Abfällen nach Maßgabe dieser Satzung. Die kreisangehörigen Städte und Gemeinden sammeln nach den von ihnen erlassenen Abfallsatzungen und unter Beachtung des Abfallwirtschaftskonzeptes des Kreises Heinsberg in seiner jeweils gültigen Fassung die in ihrem Gebiet anfallenden und ihnen zu überlassenden Abfälle ein und befördern sie zu den vom Kreis Heinsberg betriebenen oder in Anspruch genommenen Abfallentsorgungsanlagen.	Die Entsorgung von Abfällen durch den Kreis Heinsberg umfasst nach Maßgabe des Abfallwirtschaftskonzeptes Maßnahmen zur Vermeidung von Abfällen, ***zur Vorbereitung einer Wiederverwendung, zum Recyceln und zur sonstigen Verwertung, insbesondere zur energetischen Verwertung und Verfüllung*** und das Behandeln, Lagern, Transportieren und Beseitigen von Abfällen nach Maßgabe dieser Satzung. Die kreisangehörigen Städte und Gemeinden sammeln nach den von ihnen erlassenen Abfallsatzungen und unter Beachtung des Abfallwirtschaftskonzeptes des Kreises Heinsberg in seiner jeweils gültigen Fassung die in ihrem Gebiet anfallenden und ihnen zu überlassenden Abfälle ein und befördern sie zu den vom Kreis Heinsberg betriebenen oder in Anspruch genommenen Abfallentsorgungsanlagen.
§ 3 ***Ausgeschlossene Abfälle***	***§ 3*** ***Ausgeschlossene Abfälle***
(1) Von der Entsorgung ausgeschlossen sind gemäß § 15 Abs. 3 des Gesetzes zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Beseitigung von Abfällen (Kreislaufwirtschafts- und Abfallgesetz – KrW-/AbfG) vom 27.09.1994 (BGBl. I S. 2705), in der zurzeit geltenden Fassung, mit Zustimmung der zuständigen Behörde:	*(1)* Von der Entsorgung ausgeschlossen sind gemäß ***§ 20 Abs. 2 des Gesetzes zur Förderung der Kreislaufwirtschaft und Sicherung der umweltverträglichen Bewirtschaftung von Abfällen (Kreislaufwirtschaftsgesetz – KrWG) vom 24.02.2012 (BGBl. I S. 212)***, in der zurzeit geltenden Fassung, mit Zustimmung der zuständigen Behörde:
1. alle Abfälle, die nicht in den Anlagen 1 a oder 1 b (Abfallpositivkatalog) aufgeführt sind oder nicht den Kriterien und Anforderungen nach den Anlagen 2 a oder 2 b (Annahmekriterien) entsprechen,	1. alle Abfälle, die nicht in den Anlagen 1 a oder 1 b (Abfallpositivkatalog) aufgeführt sind oder nicht den Kriterien und Anforderungen nach den Anlagen 2 a oder 2 b (Annahmekriterien) entsprechen,
2. Verpackungen im Sinne des § 3 der Verordnung über die Vermeidung und Verwertung von Verpackungsabfällen (Verpackungsverordnung – VerpackV) vom 21.08.1998 (BGBl. I S. 2379), in der zurzeit geltenden Fassung, soweit Rücknahmeeinrichtungen tatsächlich zur Verfügung stehen,	2. Verpackungen im Sinne des § 3 der Verordnung über die Vermeidung und Verwertung von Verpackungsabfällen (Verpackungsverordnung – VerpackV) vom 21.08.1998 (BGBl. I S. 2379), in der zurzeit geltenden Fassung, soweit Rücknahmeeinrichtungen tatsächlich zur Verfügung stehen,
3. Altreifen (Abfallschlüssel 16 01 03), soweit sie nicht aus privaten Haushaltungen, sondern aus Industrie-, Gewerbe-, Landwirtschafts- oder Handwerksbetrieben stammen.	3. Altreifen (Abfallschlüssel 16 01 03), soweit sie nicht aus privaten Haushaltungen, sondern aus Industrie-, Gewerbe-, Landwirtschafts- oder Handwerksbetrieben stammen.
(2) Über Absatz 1 hinaus kann der Kreis Heinsberg in Einzelfällen mit Zustimmung der oberen Abfallwirtschaftsbehörde Abfälle zur Beseitigung aus anderen Herkunftsbereichen als privaten Haushaltungen vom Anliefern, Behandeln, Lagern und Beseitigen ausschließen, wenn diese nach ihrer Art oder Menge nicht mit den in Haushaltungen anfallenden Abfällen entsorgt werden können. Der Kreis Heinsberg kann die Besitzer solcher Abfälle verpflichten, sie bis zur Entscheidung der oberen Abfallwirtschaftsbehörde auf ihrem Grundstück so zu lagern, dass das Wohl der Allgemeinheit (§ 10 KrW-/AbfG) nicht beeinträchtigt wird.	*(2)* Über Absatz 1 hinaus kann der Kreis Heinsberg in Einzelfällen mit Zustimmung der oberen Abfallwirtschaftsbehörde Abfälle zur Beseitigung aus anderen Herkunftsbereichen als privaten Haushaltungen vom Anliefern, Behandeln, Lagern und Beseitigen ausschließen, wenn diese nach ihrer Art oder Menge nicht mit den in Haushaltungen anfallenden Abfällen entsorgt werden können. Der Kreis Heinsberg kann die Besitzer solcher Abfälle verpflichten, sie bis zur Entscheidung der oberen Abfallwirtschaftsbehörde auf ihrem Grundstück so zu lagern, dass das Wohl der Allgemeinheit ***(§ 15 KrWG)*** nicht beeinträchtigt wird.
(3) Soweit Abfälle von der Entsorgung durch den Kreis Heinsberg ausgeschlossen sind, ist der Besitzer dieser Abfälle nach den Vorschriften des KrW-/AbfG zur Entsorgung verpflichtet.	*(3)* Soweit Abfälle von der Entsorgung durch den Kreis Heinsberg ausgeschlossen sind, ist der Besitzer dieser Abfälle nach den Vorschriften des ***KrWG*** zur Entsorgung verpflichtet
(4) Die ausgeschlossenen Abfälle sind von den übrigen Abfällen getrennt zu halten. Der Ausschluss gilt auch dann, wenn die v. g. Abfälle mit anderen – nicht ausgeschlossenen – vermischt sind, ungeachtet des Mischungsverhältnisses.	*(4) (unverändert)*

(5) Weitere Abfälle können vom Kreis Heinsberg entsorgt werden, soweit die erforderlichen Zulassungen von den jeweils zuständigen Behörden erteilt werden.		*(5) (unverändert)*
(6) Folgende Abfälle werden grundsätzlich nicht über die Abfallentsorgungsanlagen des Kreises Heinsberg beseitigt, sondern sind den von den kreisangehörigen Städten und Gemeinden angebotenen Sammelsystemen oder hierfür zugelassenen gewerblichen Entsorgungsanlagen zuzuführen: 1. verwertbare pflanzliche Abfälle 2. verwertbare Küchen- und Kantinenabfälle 3. verwertbares Altpapier 4. Hohlglas 5. Altmetalle 6. Altholz 7. Altreifen 8. Bauschutt 9. Bodenaushub 10. Dämmmaterial 11. asbesthaltige Baustoffe 12. Baustoffe auf Gipsbasis 13. Baumischabfälle mit überwiegend mineralischem Anteil. Kleinmengen der vorgenannten Abfälle können gemäß Anlage 1a bis zur jeweils ausgewiesenen Mengenbegrenzung je Anlieferer bzw. Anliefervorgang täglich an den aufgeführten Kleinanlieferplätzen angeliefert werden.		*(6)* Folgende Abfälle werden grundsätzlich nicht über die Abfallentsorgungsanlagen des Kreises Heinsberg beseitigt, sondern sind den von den kreisangehörigen Städten und Gemeinden angebotenen Sammelsystemen oder hierfür zugelassenen gewerblichen Entsorgungsanlagen zuzuführen: 1. verwertbare pflanzliche Abfälle 2. verwertbare Küchen- und Kantinenabfälle 3. verwertbares Altpapier 4. Hohlglas 5. Altmetalle 6. Altholz 7. Altreifen 8. Bauschutt 9. Bodenaushub 10. Dämmmaterial 11. asbesthaltige Baustoffe 12. Baustoffe auf Gipsbasis 13. Baumischabfälle mit überwiegend mineralischem Anteil. Kleinmengen der vorgenannten Abfälle können gemäß Anlage 1a bis zur jeweils ausgewiesenen Mengenbegrenzung je Anlieferer bzw. Anliefervorgang täglich ***während der jeweiligen Öffnungszeiten*** an den aufgeführten Kleinanlieferplätzen angeliefert werden.
(7) Die Anlieferung von Abfällen (nur Altholz und Sperrmüll) im Sinne von § 2 Abs. 4 der Gebührensatzung des Kreises Heinsberg ist gegen Abgabe einer von der kreisangehörigen Stadt ***oder*** Gemeinde an die dortigen Abfallgebührenzahler für diesen Zweck ausgestellten Berechtigungskarte für den Anlieferer mit einer Anzahl von höchstens zwei Anlieferungen jährlich mit einer Menge von jeweils zwei Kubikmeter kostenlos.		*(7)* Die Anlieferung von Abfällen ***(nur Altholz - ohne Abbruchholz - und Sperrmüll)*** im Sinne von § 2 Abs. 4 der Gebührensatzung des Kreises Heinsberg ist gegen ***die zeitgleiche*** Abgabe einer von der kreisangehörigen Stadt ***oder*** Gemeinde an die dortigen Abfallgebührenzahler für diesen Zweck ausgestellten, ***gültigen*** Berechtigungskarte für den Anlieferer mit einer Anzahl von höchstens zwei Anlieferungen jährlich, mit einer Menge von ***maximal*** zwei Kubikmeter, kostenlos. ***Die nachträgliche Abgabe der v. g. Berechtigungskarte mit dem Ziel der Gebührenerstattung ist nicht statthaft.***
(8) Diese Abfälle sind in die dort zur Verfügung stehenden Sammelbehälter getrennt einzufüllen. Von dort werden sie einer ordnungsgemäßen Verwertung bzw. Beseitigung zugeführt. Ansonsten sind diese Abfälle gemäß § 5 Abs. 5 und 6 zu entsorgen.		*(8) (unverändert)*
§ 4 ***Schadstoffhaltige Abfälle***		***§ 4*** ***Schadstoffhaltige Abfälle***
§ 3 Abs. 1 und 2 finden keine Anwendung auf gefährliche Abfälle aus Haushaltungen und Schulen im Sinne des § 3 der Verordnung über das Europäische Abfallverzeichnis (Abfallverzeichnis-Verordnung – AVV) vom 10.12.2001 (BGBl. I S. 3379), in der zurzeit geltenden Fassung. Dies gilt auch für Kleinmengen vergleichbarer Abfälle aus Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben, soweit sie mit den zuvor genannten Abfällen entsorgt werden können. Anlieferungsberechtigt für Kleinmengen sind neben Haushaltungen und Schulen nur solche Gewerbe- oder Dienstleistungsbetriebe, bei denen jährlich insgesamt nicht mehr als 500 kg der o. g. Abfallarten anfallen (Kleingewerbe).		§ 3 Abs. 1 und 2 ***findet*** keine Anwendung auf gefährliche Abfälle ***(die im weiteren Text als „Sonderabfälle“ bezeichnet werden)*** aus Haushaltungen und Schulen im Sinne des § 3 der Verordnung über das Europäische Abfallverzeichnis (Abfallverzeichnis-Verordnung – AVV) vom 10.12.2001 (BGBl. I S. 3379), in der zurzeit geltenden Fassung. Dies gilt auch für Kleinmengen vergleichbarer Abfälle aus Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben, soweit sie mit den zuvor genannten Abfällen entsorgt werden können. Anlieferungsberechtigt für Kleinmengen sind neben Haushaltungen und Schulen nur solche Gewerbe- oder Dienstleistungsbetriebe, bei denen jährlich insgesamt nicht mehr als 500 kg der o. g. Abfallarten anfallen (Kleingewerbe
§ 5 ***Abfallentsorgungsanlagen***		***§ 5*** ***Abfallentsorgungsanlagen***
(1) Der Kreis Heinsberg stellt folgende Abfallentsorgungsanlagen zur Verfügung: 1. **Abfall- und Schadstoffumschlaganlage und Klein-anlieferplatz Hahnbusch in Gangelt-Hahnbusch** Es gelten folgende allgemeine Öffnungszeiten: montags bis freitags 7.00 – 17.00 Uhr, samstags 8.00 – 13.00 Uhr, am 24.12. und 31.12. 8.00 – 13.00 Uhr,		*(unverändert)*

sofern diese Tage auf einen Werktag fallen; fallen diese Tage auf einen Samstag, bleibt die Anlage geschlossen. Im Übrigen bleibt die Anlage an Sonn- und Feiertagen geschlossen. 2. **Kleinanlieferplatz Rothenbach in Wassenberg-Rothenbach:** Es gelten folgende allgemeine Öffnungszeiten: montags und freitags 10.00 – 17.00 Uhr, samstags 8.00 – 13.00 Uhr. Im Übrigen bleibt die Anlage an Sonn- und Feiertagen sowie am 24.12. und 31.12. geschlossen.		
(2) Es können grundsätzlich nur die Abfallstoffe angenommen werden, die den Kriterien der Anlagen 1 a und 1 b sowie 2 a und 2 b entsprechen.		*(2) (unverändert)*
(3) Verwertbare Abfallstoffe sind den vom Kreis Heinsberg bzw. von den Städten und Gemeinden angebotenen Sammelsystemen zuzuführen. Elektro- und Elektronikgeräte im Sinne des Elektro- und Elektronikgerätegesetzes (ElektroG) vom 16.03.2005 (BGBl. I S. 762), in der zurzeit geltenden Fassung, sind der Abfallumschlaganlage Gangelt-Hahnbusch (Abs. 1 Nr. 1) zuzuführen sowie nicht verunreinigt oder beschädigt in die zur Verfügung stehenden Sammelbehälter getrennt nach folgenden Gerätegruppen einzusortieren: 1. Haushaltsgroßgeräte, automatische Ausgabegeräte, 2. Kühlgeräte, Ölradiatoren, Klimageräte 3. Informations- und Telekommunikationsgeräte, Geräte der Unterhaltungselektronik, 4. Gasentladungslampen, 5. Haushaltskleingeräte, Beleuchtungskörper, elektrische und elektronische Werkzeuge, Spielzeuge, Sport- und Freizeitgeräte, Medizinprodukte, Überwachungs- und Kontrollinstrumente. Die Annahme verunreinigter oder beschädigter Altgeräte, die eine Gefahr für die Gesundheit oder die Sicherheit von Menschen darstellen oder eine spätere Wiederverwendung, Demontage oder Verwertung behindern, kann im Einzelfall ausgeschlossen werden. Die Anlieferung von mehr als 20 Großgeräten oder von anderen Geräten in großen Mengen ist vorher telefonisch bei den Sammel- und Übergabestellen anzumelden. Elektrische und elektronische Bauelemente ohne eigenständige Funktion (z. B. Kondensatoren, Stecker) gelten nicht als Geräte im Sinne des ElektroG. Kleinmengen der vorgenannten Abfälle aus privaten Haushaltungen können auch am Kleinanlieferplatz Rothenbach (Abs. 1 Nr. 2) mit Ausnahme der Geräte der Gerätegruppen 1 und 2 abgegeben werden; die Geräte sind in die vorgesehenen Behälter einzusortieren.		*(3)* Verwertbare Abfallstoffe sind den vom Kreis Heinsberg bzw. von den Städten und Gemeinden angebotenen Sammelsystemen zuzuführen. Elektro- und Elektronikgeräte im Sinne des ***Gesetzes über das Inverkehrbringen, die Rücknahme und die umweltverträgliche Entsorgung von Elektro- und Elektronikgeräten (Elektro- und Elektronikgerätegesetz - ElektroG) vom 16.03.2005 (BGBl. I S. 762), in der zurzeit geltenden Fassung,*** sind der Abfallumschlaganlage Gangelt-Hahnbusch (Abs. 1 Nr. ***1.***) zuzuführen sowie nicht verunreinigt oder beschädigt in die zur Verfügung stehenden Sammelbehälter getrennt nach folgenden Gerätegruppen einzusortieren: 1. Haushaltsgroßgeräte, automatische Ausgabegeräte, 2. Kühlgeräte, Ölradiatoren, Klimageräte 3. Informations- und Telekommunikationsgeräte, Geräte der Unterhaltungselektronik, 4. Gasentladungslampen, 5. Haushaltskleingeräte, Beleuchtungskörper, elektrische und elektronische Werkzeuge, Spielzeuge, Sport- und Freizeitgeräte, Medizinprodukte, Überwachungs- und Kontrollinstrumente. Die Annahme verunreinigter oder beschädigter Altgeräte, die eine Gefahr für die Gesundheit oder die Sicherheit von Menschen darstellen oder eine spätere Wiederverwendung, Demontage oder Verwertung behindern, kann im Einzelfall ausgeschlossen werden. Die Anlieferung von mehr als 20 Großgeräten oder von anderen Geräten in großen Mengen ist vorher telefonisch bei den Sammel- und Übergabestellen anzumelden. Elektrische und elektronische Bauelemente ohne eigenständige Funktion (z. B. Kondensatoren, Stecker) gelten nicht als Geräte im Sinne des ElektroG. Kleinmengen der vorgenannten Abfälle aus privaten Haushaltungen können auch am Kleinanlieferplatz Rothenbach (Abs. 1 Nr. ***2.***) mit Ausnahme der Geräte der Gerätegruppen 1 und 2 abgegeben werden; die Geräte sind in die vorgesehenen Behälter einzusortieren.
(4) Sonderabfälle aus Haushaltungen und Schulen sind über die von den Städten und Gemeinden zur Verfügung gestellten stationären Sammelstellen und/oder mobilen Sammelstellen Dritter bzw. unmittelbar an der Schadstoffumschlaganlage Gangelt-Hahnbusch zu den hierzu angegebenen Öffnungszeiten abzugeben. Auf dem Kleinanlieferplatz Wassenberg-Rothenbach ist ebenfalls eine Sammelstelle für Sonderabfälle aus Kleingewerbe, Haushaltungen und Schulen vorhanden. Die Sonderabfälle können hier jeweils am ersten Freitag im Monat in der Zeit von 10.00 bis 16.00 Uhr abgegeben werden. Fällt der erste Freitag im Monat auf einen Feiertag, so ist die Sonderabfallsammelstelle am darauf folgenden Freitag geöffnet. Die Entsorgung dieser Sonderabfälle erfolgt durch den Kreis Heinsberg in hierfür zugelassenen Anlagen unter Inanspruchnahme Dritter.		*(4) (unverändert)*
(5) Bauschutt und Bodenaushub aus Bauvorhaben, Bodenaushub aus Straßen-, Kanal- oder Wasserbau, Straßenaufbruch, Baustellenabfälle, Holzabfälle sowie alle weiteren in der Anlage 3 aufgeführten Abfälle können über die in der Anlage 3 aufgeführten Einrichtungen entsorgt werden.		*(5) (unverändert)*
(6) Pflanzliche Abfälle, die nicht durch Eigenkompostierung verwertet werden, sind über die in der Anlage 3 aufgeführten Einrichtungen zu entsorgen. Soweit Bioabfälle, die nicht durch Eigenkompostierung verwertet werden, von den kreisangehörigen Städten und Gemeinden getrennt erfasst und einer Verwertung zugeführt werden, haben sich die kreisangehörigen Städte und Gemeinden den in der Anlage 3 genannten Einrichtungen zu bedienen.		*(6) (unverändert)*

(7) Es werden folgende Übergabestandorte für die kommunalen Sammlungen festgelegt: 1. Altpapier: Betriebsgelände der Fa. A. Frauenrath Recycling GmbH, Max-Planck-Str. 8, 52525 Heinsberg 2. Sonderabfälle: Abfall- und Schadstoffumschlaganlage Gangelt-Hahnbusch, Am Hahnbusch, (an der K3), 52538 Gangelt		*(7)* Es werden folgende Übergabestandorte für die kommunalen Sammlungen festgelegt: 1. Altpapier: Betriebsgelände der Fa. A. Frauenrath Recycling GmbH, Max-Planck-Str. 8, 52525 Heinsberg 2. Sonderabfälle: Abfall- und Schadstoffumschlaganlage Gangelt-Hahnbusch, Am Hahnbusch, (an der ***K 3***), 52538 Gangelt
(8) Der Kreis Heinsberg kann im Einzelfall befristet eine von den Absätzen 1 bis 7 abweichende Regelung treffen, wenn dies aus betrieblichen oder anderen Gründen zur Sicherung einer ordnungsgemäßen Entsorgung notwendig ist.		*(8) (unverändert)*
§ 6 ***Anschluss- und Benutzungsrecht*** ***für Besitzer von Abfällen***		***§ 6*** ***Anschluss- und Benutzungsrecht*** ***für Besitzer von Abfällen***
(1) Der Besitzer, dessen Abfälle vom Einsammeln und Befördern durch eine kreisangehörige Stadt oder Gemeinde~~n~~ ausgeschlossen sind, ist berechtigt, vom Kreis Heinsberg die Entsorgung der Abfälle zu verlangen, soweit der Kreis Heinsberg diese Abfälle nicht seinerseits von der weiteren Entsorgung ausgeschlossen hat (Anschluss- und Benutzungsrecht).		*(1) (unverändert)*
(2) Auch Abfälle, die nicht nach § 3 ausgeschlossen sind, können im Einzelfall vom Betriebspersonal zurückgewiesen werden, soweit deren Annahme wegen ihrer Beschaffenheit oder Menge nicht möglich ist oder zu unzumutbaren Störungen des Betriebes führen würde.		(2) *(unverändert)*
(3) Abfälle zur Beseitigung, die außerhalb des Kreises Heinsberg, jedoch innerhalb des Geltungsbereiches des verbindlichen Abfallwirtschaftsplanes für den Regierungsbezirk Köln angefallen sind, dürfen nur nach vorheriger Zustimmung des Kreises Heinsberg und Bestätigung des öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgers, in dessen Gebiet der Abfall angefallen ist, dass dort kein Anschluss- und Benutzungszwang für diese Abfälle besteht, über die Anlagen des Kreises Heinsberg entsorgt werden.		***(3) Für außerhalb des Kreises Heinsberg und innerhalb des Geltungsbereiches des verbindlichen Abfallwirtschaftsplanes für den Regierungsbezirk Köln angefallene Abfälle zur Beseitigung gilt:*** ***Die Entsorgung dieser Abfälle über die Anlagen des Kreises Heinsberg ist nur nach vorheriger Zustimmung des Kreises Heinsberg und Bestätigung des zuständigen öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgers, in dessen Gebiet der Abfall angefallen ist, dass dort kein Anschluss- und Benutzungszwang für diese Abfälle besteht, zulässig.***
§ 7 ***Anschluss- und Benutzungszwang*** ***für Besitzer von Abfällen***		***§ 7*** ***Anschluss- und Benutzungszwang*** ***für Besitzer von Abfällen***
(1) Der Besitzer, dessen Abfälle vom Einsammeln und Befördern durch eine kreisangehörige Stadt oder Gemeinde ausgeschlossen sind, ist verpflichtet, die Entsorgung der Abfälle in den vom Kreis Heinsberg zur Verfügung gestellten Abfallentsorgungsanlagen vornehmen zu lassen, soweit der Kreis Heinsberg diese Abfälle nicht seinerseits von der weiteren Entsorgung ausgeschlossen hat und soweit der Abfallerzeuger oder -besitzer nach § 13 Abs. 1 KrW-/AbfG zur Überlassung verpflichtet ist. Dies gilt auch für den Fall des § 7 der Verordnung über die Entsorgung von gewerblichen Siedlungsabfällen und von bestimmten Bau- und Abbruchabfällen (Gewerbeabfallverordnung – GewAbfV) vom 19.06.2002 (BGBl. I S. 1938), in der zurzeit geltenden Fassung, wenn eine kreisangehörige Stadt oder Gemeinde das Einsammeln und Befördern für bestimmte gewerbliche Siedlungsabfälle ausgeschlossen hat.		*(1)* Der Besitzer, dessen Abfälle vom Einsammeln und Befördern durch eine kreisangehörige Stadt oder Gemeinde ausgeschlossen sind, ist verpflichtet, die Entsorgung der Abfälle in den vom Kreis Heinsberg zur Verfügung gestellten Abfallentsorgungsanlagen vornehmen zu lassen, soweit der Kreis Heinsberg diese Abfälle nicht seinerseits von der weiteren Entsorgung ausgeschlossen hat und soweit der Abfallerzeuger oder -besitzer nach ***§ 17 Abs. 1 KrWG*** zur Überlassung verpflichtet ist. Dies gilt auch für den Fall des § 7 der Verordnung über die Entsorgung von gewerblichen Siedlungsabfällen und von bestimmten Bau- und (Gewerbeabfallverordnung – GewAbfV) vom 19.06.2002 (BGBl. I S. 1938), in der zurzeit geltenden Fassung, wenn eine kreisangehörige Stadt oder Gemeinde das Einsammeln und Befördern für bestimmte gewerbliche Siedlungsabfälle ausgeschlossen hat.
(2) Der Benutzungszwang besteht nicht,		*(2)* Der Benutzungszwang besteht nicht,
1. soweit Abfälle nach § 3 von der Abfallentsorgung ausgeschlossen sind,		1. soweit Abfälle nach § 3 von der Abfallentsorgung ausgeschlossen sind,
2. soweit Abfälle, die nicht gefährlich sind, durch gemeinnützige Sammlung einer ordnungsgemäßen und schadlosen Verwertung zugeführt werden,		2. soweit Abfälle, die nicht gefährlich sind, durch gemeinnützige Sammlung einer ordnungsgemäßen und schadlosen Verwertung zugeführt werden,
3. soweit Abfälle, die nicht gefährlich sind, durch gewerbliche Sammlung einer ordnungsgemäßen und schadlosen Verwertung zugeführt werden, wenn dies den öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgern nachgewiesen wird und nicht überwiegende öffentliche Interessen entgegenstehen,		3. soweit Abfälle, die nicht gefährlich sind, durch gewerbliche Sammlung einer ordnungsgemäßen und schadlosen Verwertung zugeführt werden, wenn dies den öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträgern nachgewiesen wird und nicht überwiegende öffentliche Interessen entgegenstehen,
4. soweit Abfälle einer Rücknahme- oder Rückgabepflicht aufgrund einer Rechtsverordnung nach § 24 KrW-/AbfG unterliegen.		4. soweit Abfälle einer Rücknahme- oder Rückgabepflicht aufgrund einer Rechtsverordnung nach ***§ 25 KrWG*** unterliegen.

§ 8 ***Inanspruchnahme der Abfallentsorgungsanlagen durch die kreisangehörigen Städte und Gemeinden***		***§ 8*** ***Inanspruchnahme der Abfallentsorgungsanlagen durch die kreisangehörigen Städte und Gemeinden***
Die kreisangehörigen Städte und Gemeinden haben im Rahmen der §§ 1 bis 3 die in ihrem Gebiet angefallenen Abfälle einzusammeln und zu den vom Kreis Heinsberg in § 5 dafür zur Verfügung gestellten Abfallentsorgungsanlagen zu befördern.		*(unverändert)*
§ 9 ***Benutzung der Abfallentsorgungsanlagen/ Besondere Anlieferregelungen***		***§ 9*** ***Benutzung der Abfallentsorgungsanlagen/ Besondere Anlieferregelungen***
(1) Die Benutzung der vom Kreis Heinsberg zur Verfügung gestellten Abfallentsorgungsanlagen richtet sich – soweit diese Satzung keine abweichenden Regelungen enthält – nach der jeweiligen Betriebsordnung. Die Betriebsordnung wird vom Landrat des Kreises Heinsberg oder bei von einem Dritten betriebenen Anlagen von diesen im Einvernehmen mit dem Landrat des Kreises Heinsberg, erlassen.		(*unverändert)*
(2) Für die Anlieferung asbesthaltiger Baustoffe (Abfallschlüssel 17 06 05*) und Altholz mit gefährlichen Inhaltstoffen (Abfallschlüssel 17 02 04*) aus privaten Haushaltungen zur Entsorgung auf dem Kleinanlieferplatz Gangelt-Hahnbusch gelten die besonderen Anforderungen der Anlage 2 a.		
(3) Für die Anlieferung von Sonderabfällen gem. § 4 Abs. 6 der Gebührensatzung des Kreises Heinsberg bzw. der Anlage 1 b gelten die besonderen Anforderungen der Anlage 2 b.		
(4) Abfälle, die die kreisangehörigen Städte und Gemeinden nach ihren satzungsrechtlichen Bestimmungen vom Einsammeln und Befördern ausgeschlossen haben, sind von den Abfallbesitzern bei den hierfür nach § 5 vorgesehenen Abfallentsorgungsanlagen anzuliefern.		
(5) Der Kreis Heinsberg oder der von ihm beauftragte Dritte kann Abfälle zurückweisen, wenn die Anforderungen der Betriebsordnung nicht eingehalten werden oder wenn es sich um von der Entsorgung ausgeschlossene Abfälle nach § 3 handelt. Im Einzelfall dadurch entstehende Mehrkosten sind vom Abfallanlieferer über die nach § 17 und der hierzu ergänzend erlassenen Gebührensatzung zu zahlende Gebühr hinaus zu tragen.		
§ 10 ***Verwertung von Abfällen***		***§ 10*** ***Verwertung von Abfällen***
(1) Der Kreis Heinsberg stellt im Rahmen seiner Zuständigkeit die Verwertung der in § 3 Abs. 6 genannten Abfälle durch Beauftragung Dritter sicher.		*(1)* (*unverändert)*
(2) Besitzer, deren Abfälle vom Einsammeln und Befördern durch kreisangehörige Städte oder Gemeinden ausgeschlossen sind, haben Altpapier und Altpappe, Hohlglas und Pflanzenabfälle getrennt von anderen Abfällen einer Verwertung zuzuführen.		*(2)* Besitzer, deren Abfälle vom Einsammeln und Befördern durch kreisangehörige Städte oder Gemeinden ausgeschlossen sind, haben ***die Abfälle gem. § 3 Abs. 6*** getrennt von anderen Abfällen einer Verwertung zuzuführen, ***sofern eine solche möglich ist.***
(3) Elektro- und Elektronikgeräte, im Sinne der Anlage I des Elektro- und Elektrogerätegesetzes sind zum Zwecke der Verwertung dem Kreis Heinsberg seit dem 24.03.2006 zu überlassen.		*(3)* Elektro- und Elektronikgeräte, im Sinne der Anlage I des ***ElektroG*** sind zum Zwecke der Verwertung dem Kreis Heinsberg seit dem 24.03.2006 zu überlassen.
§ 11 ***Getrennthaltung von Abfällen***		***§ 11*** ***Getrennthaltung von Abfällen***
Vorbehaltlich anderer bundes- oder landesrechtlicher Regelungen haben nicht an die öffentliche Abfallentsorgung angeschlossene Personen, Betriebe und Einrichtungen einschließlich der Beförderer Abfälle getrennt zu halten und den für den jeweiligen Abfallstoff eingerichteten örtlichen Sammelsystemen (öffentlich aufgestellten Sammelbehältern, Einzelwertstoffbehältern im „Holsystem“ oder Straßensammlungen) bzw. Verwertungsanlagen zuzuführen, wenn dadurch bestimmte Abfallarten verwertet oder für sie vorgesehene Entsorgungswege genutzt werden können. Von dieser Verpflichtung kann der Kreis Heinsberg durch Ausnahmegenehmigung im Einzelfall oder durch Allgemeinverfügung entbinden.		*(unverändert)*
§ 12 ***Mitteilungspflichten***		***§ 12*** ***Mitteilungspflichten***
(1) Die kreisangehörigen Städte und Gemeinden haben dem Kreis Heinsberg jede wesentliche Veränderung für die anfallenden Abfälle nach Zusammensetzung und Menge unverzüglich zu melden.		*(unverändert)*

ENTWURF

(2) Das Gleiche gilt für den Besitzer von Abfällen, sofern dieser nach § 7 seine Abfälle unmittelbar dem Kreis Heinsberg zu überlassen hat, und zwar auch für den erstmaligen Anfall von Abfällen. Wechselt der Inhaber eines Betriebes, aus dem bisher regelmäßig Abfälle zu einer der in § 5 aufgeführten Abfallentsorgungsanlagen unmittelbar befördert worden sind, so hat der neue Inhaber dies dem Kreis Heinsberg unverzüglich mitzuteilen.		
§ 13 ***Auskunftspflicht, Betretungsrecht***		***§ 13*** ***Auskunftspflicht, Betretungsrecht***
(1) Über § 12 hinaus ist der Benutzer der Abfallentsorgungsanlage verpflichtet, alle für die Abfallentsorgung erforderlichen Auskünfte zu erteilen.		*(1) (unverändert)*
(2) Die Eigentümer und Besitzer von Grundstücken, auf denen überlassungspflichtige Abfälle anfallen, sind verpflichtet, das Betreten der Grundstücke zum Zwecke der Überwachung der Getrennthaltung und Verwertung von Abfällen zu dulden (§ 14 KrW-/AbfG).		*(2)* Die Eigentümer und Besitzer von Grundstücken, auf denen überlassungspflichtige Abfälle anfallen, sind verpflichtet, das Betreten der Grundstücke zum Zwecke der Überwachung der Getrennthaltung und Verwertung von Abfällen zu dulden ***(§ 19 KrWG***).
(3) Den Beauftragten des Kreises Heinsberg ist zur Prüfung, ob die Vorschriften dieser Satzung befolgt werden, ungehinderter Zutritt zu Grundstücken und insbesondere zu solchen Betrieben zu gewähren, bei denen Abfälle anfallen; auf den Grundstücken vorhandene Sammelstellen für Abfälle müssen zu diesem Zweck jederzeit zugänglich sein.		*(3) (unverändert)*
(4) Die Anordnungen der Beauftragten sind zu befolgen. Wird einer Anordnung nicht innerhalb einer angemessenen Frist entsprochen, ist der Kreis Heinsberg berechtigt, die notwendigen Zwangsmittel nach §§ 55 ff. des Verwaltungsvollstreckungsgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen in der Fassung der Bekanntmachung vom 19.02.2003 (GV. NRW. S. 156) – SGV. NRW 2010 – in der zurzeit geltenden Fassung anzuwenden, insbesondere die erforderlichen Maßnahmen auf Kosten des Anschlussberechtigten durchzuführen oder von anderen durchführen zu lassen.		*(4)* Die Anordnungen der Beauftragten sind zu befolgen. Wird einer Anordnung nicht innerhalb einer angemessenen Frist entsprochen, ist der Kreis Heinsberg berechtigt, die notwendigen Zwangsmittel nach §§ 55 ff. des Verwaltungsvollstreckungsgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen ***(Verwaltungsvollstreckungsgesetz NRW – VwVG NRW)*** in der Fassung der Bekanntmachung vom 19.02.2003 (GV. NRW. S. 156) – SGV. NRW. 2010 – in der zurzeit geltenden Fassung anzuwenden, insbesondere die erforderlichen Maßnahmen auf Kosten des Anschlussberechtigten durchzuführen oder von anderen durchführen zu lassen.
§ 14 ***Abfallberatung***		***§ 14*** ***Abfallberatung***
Der Kreis Heinsberg informiert und berät über die Möglichkeiten der Vermeidung, Verwertung und ordnungsgemäßen Beseitigung von Abfällen.		*(unverändert)*
§ 15 ***Unterbrechung der Abfallentsorgung***		***§ 15*** ***Unterbrechung der Abfallentsorgung***
(1) Unterbleibt die dem Kreis Heinsberg obliegende Abfallentsorgung bei vorübergehenden Einschränkungen, Unterbrechungen oder Verspätungen infolge von Betriebsstörungen, Streiks, betriebsnotwendigen Arbeiten, höherer Gewalt oder behördlichen Verfügungen, werden die erforderlichen Maßnahmen sobald als möglich nachgeholt.		*(unverändert)*
(2) Im Fall des Absatzes 1 besteht kein Anspruch auf Ermäßigung der Gebühren oder auf Schadenersatz.		
§ 16 ***Anfall der Abfälle***		***§ 16*** ***Anfall der Abfälle***
(1) Als angefallen zum Behandeln, Lagern, Transportieren und Entsorgen in den vom Kreis Heinsberg zur Verfügung gestellten Entsorgungsanlagen gelten nach § 13 Abs. 1 KrW-/AbfG zu überlassende Abfälle, sobald die Voraussetzungen des Abfallbegriffs des § 3 Abs. 1 i. V. m. Abs. 2 bis 6 KrW-/AbfG erstmals erfüllt sind.		*(1)* Als angefallen zum Behandeln, Lagern, Transportieren und Entsorgen in den vom Kreis Heinsberg zur Verfügung gestellten Entsorgungsanlagen gelten nach ***§ 17 Abs. 1 KrWG*** zu überlassende Abfälle, sobald die Voraussetzungen des Abfallbegriffs des ***§ 3 Abs. 1 i. V. m. Abs. 2 – 4 und Abs. 8 – 13 KrWG*** erstmals erfüllt sind.
(2) Die Abfälle gehen in das Eigentum des Kreises Heinsberg über, sobald sie bei den Abfallentsorgungsanlagen angenommen sind. Vom Eigentumsübergang sind die Abfälle ausgeschlossen, die nicht in den Anlagen 1 a oder 1 b aufgeführt sind. Dies gilt auch, wenn die Abfälle die Eingangskontrolle unbeanstandet passiert haben.		*(2) (unverändert)*
(3) Der Kreis Heinsberg ist nicht verpflichtet, im Abfall nach verlorenen Gegenständen suchen zu lassen. Im Abfall vorgefundene Wertgegenstände werden als Fundsache behandelt.		*(3) (unverändert)*
(4) Unbefugten ist nicht gestattet, angefallene Abfälle zu durchsuchen oder wegzunehmen.		*(4) (unverändert)*

§ 17 ***Gebühren*** Es werden Benutzungsgebühren nach der ergänzend zu dieser Satzung erlassenen Gebührensatzung des Kreises Heinsberg für die Abfallentsorgung, in der jeweils gültigen Fassung, wie folgt erhoben: 1. für die Inanspruchnahme der in § 5 aufgeführten Abfallentsorgungsanlagen, 2. für die Entsorgung von Altpapier (Papier- und Pappeabfälle) aus kommunalen Sammlungen, soweit dem Kreis Heinsberg hierfür Kosten entstehen, 3. für die Entsorgung von Sonderabfällen.		***§ 17*** ***Gebühren*** *(unverändert)*
§ 18 ***Anlagen zur Satzung*** Folgende Anlagen sind Bestandteil dieser Satzung: 1. Anlage 1a: Abfallpositivkatalog Anlage 1b: Abfallpositivkatalog für die Schadstoffumschlaganlage 2. Anlage 2a: Annahmekriterien Anlage 2b: Annahmekriterien für schadstoffhaltige Abfälle der Schadstoffumschlaganlage 3. Anlage 3: Drittbeauftragungen und Mitbenutzungen		***§ 18*** ***Anlagen zur Satzung*** *(unverändert)*
§ 19 ***Ordnungswidrigkeiten*** (1) Unbeschadet der im Bundes- oder Landesrecht getroffenen Regelungen handelt ordnungswidrig, wer vorsätzlich oder fahrlässig dieser Satzung zuwiderhandelt, indem er 1. vom Einsammeln und Befördern durch kreisangehörige Städte und Gemeinden ausgeschlossene Abfälle nicht bestimmungsgemäß zu einer vom Kreis Heinsberg zur Verfügung gestellten Abfallentsorgungsanlage befördert (§§ 7 und 9 Abs. 4), 2. Abfälle unter Verstoß gegen §§ 3, 5 und 9 an den Abfallentsorgungsanlagen anliefert, 3. entgegen § 4 Sätze 2 und 3 Abfälle anliefert, 4. entgegen § 9 Abs. 1 gegen die jeweils geltende Betriebsordnung für die Abfallentsorgungsanlagen verstößt, 5. entgegen § 11 ohne Ausnahmegenehmigung Abfälle nicht getrennt hält, 6. den erstmaligen Anfall von Abfällen oder wesentliche Veränderungen des Abfalls nicht unverzüglich mitteilt (§ 12), 7. entgegen § 13 Abs. 1 erforderliche Auskünfte nicht, nicht richtig, unvollständig oder nicht fristgerecht abgibt, das Betreten des Grundstückes verweigert (§ 13 Abs. 2 und 3) oder Anordnungen nach § 13 Abs. 4 nicht befolgt. (2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu 50.000,00 € geahndet werden, soweit nicht andere gesetzliche Bestimmungen hierfür eine höhere Geldbuße vorsehen.		***§ 19*** ***Ordnungswidrigkeiten*** *(1) (unverändert)* 2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu ***100.000,00 €*** geahndet werden, soweit nicht andere gesetzliche Bestimmungen hierfür eine höhere Geldbuße vorsehen.
§ 20 ***In-Kraft-Treten*** Diese Satzung tritt am 01.01.2012 in Kraft.		***§ 20*** ***In-Kraft-Treten*** Diese Satzung tritt am ***01.01.2013*** in Kraft.

ENTWURF

Anlage 4
zu TOP 4

Satzung

vom 21.12.2012

über die 7. Änderung der

Gebührensatzung
des Kreises Heinsberg für die Abfallentsorgung
vom 20.04.2005

Aufgrund des § 5 der Kreisordnung für das Land Nordrhein-Westfalen (KrO) in der Fassung der Bekanntmachung vom 14.07.1994 (GV. NRW. S. 646/SGV. NRW. 2021), des § 9 des Abfallgesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (Landesabfallgesetz – LAbfG) vom 21.06.1988 (GV. NRW. S. 250/SGV. NRW. 74) und der §§ 1, 2, 4, 5 und 6 des Kommunalabgabengesetzes für das Land Nordrhein-Westfalen (KAG NRW) vom 21.10.1969 (GV. NRW. S. 712/SGV. NRW. 610), alle in der jeweils geltenden Fassung, hat der Kreistag des Kreises Heinsberg in seiner Sitzung am 20.12.2012 folgende Gebührensatzung des Kreises Heinsberg für die Abfallentsorgung für die öffentliche Einrichtung „Abfallwirtschaft“ beschlossen:

§ 1
Änderung der Satzungsbestimmungen

(1) § 1 Ziffer 2. erhält folgende Fassung:

„2. Entsorgung von Altpapier (Papier- und Pappeabfälle) aus kommunalen Sammlungen, soweit dem Kreis Heinsberg hierfür Kosten entstehen,“

(2) In § 2 Abs. 3 wird hinter § 5 Abs. 4 *„Ziffer 1“* **gestrichen.**

(3) § 4 Abs. 1 erhält folgende Fassung:

„Die Gebühr beträgt für

1. Hausmüll (gemischte Siedlungsabfälle, Nr. 20 03 01/01), der über die kommunale Müllabfuhr angeliefert wird

175,00 €/t	***94,00 €/m³***

2. Sperrmüll (Nr. 20 03 07), der über die kommunale Müllabfuhr angeliefert wird

175,00 €/t	***70,00 €/m³***

3. Sieb- und Rechenrückstände (Nr. 19 08 01)
Sandfangrückstände (Nr. 19 08 02)
Straßenkehricht (Nr. 20 03 03)
Abfälle aus der Kanalreinigung (Nr. 20 03 06)

175,00 €/t	***177,00 €/m³***

ENTWURF

4. *medizinische Abfälle (Abfälle, an deren Sammlung und Entsorgung aus infektionspräventiver Sicht keine besonderen Anforderungen gestellt werden, z. B. Wund- und Gipsverbände, Wäsche, Einwegkleidung, Windeln, Nr. 18 01 04)*
   Altmedikamente (Arzneimittel, Nr. 20 01 32)

175,00 €/t ***70,00 €/m³***

5. *Textilfasern (Abfälle aus verarbeiteten Textilfasern, Nr. 04 02 22)*
   Kunststofffolien (verunreinigte Kunststoffabfälle aus der Landwirtschaft – ohne Verpackungen, Nr. 02 01 04)
   Kunststoffspäne und – drehspäne (aus der Kunststoffverarbeitung, Nr. 12 01 05)
   nicht verwertbare Garten-, Park- und Friedhofsabfälle (andere nicht biologisch abbaubare Abfälle, Nr. 20 02 03)
   gemischte Reststoffe/Sortierreste, sonstige Abfälle einschließlich Materialmischungen aus der mechanischen Behandlung von Abfällen (Nr. 19 12 12)
   gemischte Verpackungen (Nr. 15 01 06)
   gemischte Siedlungsabfälle (Nr. 20 03 01/03)
   gemischte Bau- und Abbruchabfälle (nicht Bauschutt, Nr. 17 09 04)
   Holzverpackungen (Nr. 15 01 03)
   Abbruchholz (Nr. 17 02 01)
   Altholz (Nr. 20 01 38)

175,00 €/t ***94,00 €/m³***

Bei Ausfall der Wägeeinrichtung wird nach Kubikmetern abgerechnet. Die aufgeführten Gebührensätze je Kubikmeter beziehen sich auf jeden angefangenen Kubikmeter. Bei Anlieferungen im Presscontainer wird der entsprechende Gebührensatz verdreifacht.“

(4) § 4 Abs. 3 wird ersatzlos gestrichen.

(5) § 4 Abs. 4 wird zu § 4 Abs. 3.

(6) § 4 Abs. 5 wird zu § 4 Abs. 4.

(7) § 4 Abs. 6 wird zu § 4 Abs. 5.

(8) § 4 Abs. 5 (neu) erhält folgende Fassung:

„ Für die Entsorgung von Sonderabfällen aus Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben beträgt die Gebühr für

Abfallschlüssel Abfallbezeichnung

08 01 12	*Farb- und Lackabfälle mit Ausnahme derjenigen, die unter 08 01 11 fallen*
*15 01 10**	*Verpackungen, die Rückstände gefährlicher Stoffe enthalten oder durch gefährliche Stoffe verunreinigt sind*
*15 02 02**	*Aufsaug- und Filtermaterialien (einschließlich Ölfilter a. n. g.), Wischtücher und Schutzkleidung, die durch gefährliche Stoffe verunreinigt sind*
*16 01 07**	*Ölfilter*
*16 05 04**	*gefährliche Stoffe enthaltende Gase in Druckbehältern (einschließlich Halonen) – nur Kleinlöschgeräte –*

ENTWURF

*16 05 06**	*Laborchemikalien, die aus gefährlichen Stoffen bestehen oder solche enthalten, einschließlich Gemische von Laborchemikalien*
*16 05 07**	*gebrauchte anorganische Chemikalien, die aus gefährlichen Stoffen bestehen oder solche enthalten*
*16 05 08**	*gebrauchte organische Chemikalien, die aus gefährlichen Stoffen bestehen oder solche enthalten*
16 05 09	*gebrauchte Chemikalien mit Ausnahme derjenigen, die unter 16 05 06, 16 05 07 oder 16 05 08 fallen*
*20 01 13**	*Lösemittel*
*20 01 14**	*Säuren*
*20 01 15**	*Laugen*
*20 01 17**	*Fotochemikalien*
*20 01 19**	*Pestizide*
*20 01 21**	*Leuchtstoffröhren und andere quecksilberhaltige Abfälle (ohne Leuchtstoffröhren)*
*20 01 26**	*Öle und Fette mit Ausnahme derjenigen, die unter 20 01 25 fallen*
*20 01 27**	*Farben, Druckfarben, Klebstoffe und Kunstharze, die gefährliche Stoffe enthalten*
20 01 28	*Farben, Druckfarben, Klebstoffe und Kunstharze mit Ausnahme derjenigen, die unter 20 01 27 fallen*
*20 01 29**	*Reinigungsmittel, die gefährliche Stoffe enthalten*

1,40 € je angefangenem kg

*16 02 12**	*gebrauchte Geräte, die freies Asbest enthalten (nur Nachtspeicheröfen)*

123,00 €/St

Erfordert diese Schadstoffentsorgung einen außergewöhnlichen Aufwand, so ist dieser neben der bzw. zusätzlich zur vorgenannten Gebühr in tatsächlicher Höhe zu erstatten.“

(9) In § 5 Abs. 2 wird hinter der Bezeichnung des maßgeblichen Bundesgesetzblattes der Zusatz *„in der zurzeit geltenden Fassung“* **ergänzt.**

(10) § 5 Abs. 3 erhält folgende Fassung:

„Die Anlieferung von Abfällen aus privaten Haushaltungen (nur Altholz - ohne Abbruchholz - und Sperrmüll) im Sinne von § 2 Abs. 4 ist gegen die zeitgleiche Abgabe einer von der kreisangehörigen Stadt oder Gemeinde für diesen Zweck ausgestellten, gültigen Berechtigungskarte (maximal zweimal jährlich 2 m³) für den privaten Anlieferer, als auch für Schulen und Gewerbetreibende, kostenlos.“

(11) In § 6 Abs. 4 wird in Satz 1 die Bezeichnung *„§ 3 Abs. 4“* **durch die Bezeichnung** *„§ 3 Abs. 5“* **ersetzt.**

(12) In § 9 Abs. 2 wird der Betrag der Geldbuße bis zu *„5.000,00 €“* **durch den Betrag** *„10.000,00 €“* **ersetzt.**

§ 2
In-Kraft-Treten

Diese Satzung tritt am 01.01.2013 in Kraft.

ENTWURF

Anlage 5
zu TOP 4

Gebührensatzung des Kreises Heinsberg für die Abfallentsorgung vom 20.04.2005

Synopse

bisherige Fassung		***Änderungen 2013***
§ 1 ***Gegenstand der Gebühr***		***§ 1*** ***Gegenstand der Gebühr***
Auf der Grundlage des § 17 der Satzung über die Abfallentsorgung im Kreis Heinsberg wird hiermit festgelegt, dass vom Kreis Heinsberg für die Benutzung der öffentlichen Einrichtung „Abfallentsorgung“ Gebühren erhoben werden für die		Auf der Grundlage des § 17 der Satzung über die Abfallentsorgung im Kreis Heinsberg wird hiermit festgelegt, dass vom Kreis Heinsberg für die Benutzung der öffentlichen Einrichtung „Abfallentsorgung“ Gebühren erhoben werden für die
1. Inanspruchnahme der in § 5 Abs. 1 bis 3, 6 und 7 der Satzung über die Abfallentsorgung im Kreis Heinsberg aufgeführten Abfallentsorgungsanlagen,		1. Inanspruchnahme der in § 5 Abs. 1 bis 3, 6 und 7 der Satzung über die Abfallentsorgung im Kreis Heinsberg aufgeführten Abfallentsorgungsanlagen,
2. Entsorgung von Papier- und Pappeabfällen aus kommunalen Sammlungen, soweit dem Kreis Heinsberg hierfür Kosten entstehen,		2. Entsorgung von ***Altpapier (Papier- und Pappeabfälle)*** aus kommunalen Sammlungen, soweit dem Kreis Heinsberg hierfür Kosten entstehen,
3. Entsorgung von Sonderabfällen aus Haushaltungen, Schulen und Kleingewerbe (aus kommunaler Sammlung).		3. Entsorgung von Sonderabfällen aus Haushaltungen, Schulen und Kleingewerbe (aus kommunaler Sammlung).
§ 2 ***Gebührenpflichtige***		***§ 2*** ***Gebührenpflichtige***
(1) Gebührenpflichtig sind		*(1) (unverändert)*
1. die kreisangehörigen Städte und Gemeinden,		
2. die Abfallerzeuger,		
3. die vom Abfallerzeuger mit der Abfallentsorgung beauftragten Unternehmen oder		
4. die Anlieferer von Abfällen.		
Liefert der Anlieferer die Abfälle auf Rechnung des Abfallerzeugers an, so hat er dies bei der Eingangskontrolle anzugeben und hierüber eine schriftliche Bestätigung des Abfallerzeugers oder andere geeignete Unterlagen (z. B. Auftrag o. ä.) vorzulegen. Anlieferer und Abfallerzeuger haften in diesem Fall für die Abfallgebühr als Gesamtschuldner im Sinne des § 421 des Bürgerlichen Gesetzbuches (BGB) vom 18.08.1896 (RGBl. I S. 195), in der zurzeit geltenden Fassung.		
(2) Abfallerzeuger ist die natürliche oder juristische Person, durch deren Tätigkeit Abfälle angefallen sind.		*(2) (unverändert)*
(3) Die kreisangehörigen Städte und Gemeinden sind für die Entsorgung der Sonderabfälle aus Haushaltungen und Schulen gemäß §§ 4 Satz 1, 5 Abs. 4 Ziffer 1 der Satzung über die Abfallentsorgung im Kreis Heinsberg gebührenpflichtig.		(3) Die kreisangehörigen Städte und Gemeinden sind für die Entsorgung der Sonderabfälle aus Haushaltungen und Schulen gemäß §§ 4 Satz 1, 5 Abs. 4 ~~Ziffer 1~~ der Satzung über die Abfallentsorgung im Kreis Heinsberg gebührenpflichtig.
(4) Die kreisangehörigen Städte und Gemeinden sind für die Entsorgung von Abfällen aus privaten Haushaltungen gebührenpflichtig, die im Rahmen der sachlichen Gebührenfreiheit (§ 5 Abs. 3) von Privatpersonen, Schulen oder Gewerbebetrieben, gegen Vorlage einer von der jeweiligen kreisangehörigen Stadt oder Gemeinde ausgestellten Berechtigungskarte, angeliefert werden.		*(4) (unverändert)*
§ 3 ***Gebührenmaßstab***		***§ 3*** ***Gebührenmaßstab***
(1) Die Gebühr bemisst sich nach dem Gewicht der angelieferten Abfälle, soweit nachfolgend nichts anderes bestimmt ist. Zur Gewichtsermittlung wird das Anlieferfahrzeug bei der Eingangskontrolle beladen (Hinwägung) und vor Verlassen der Abfallentsorgungsanlage im Leerzustand (Rückwägung) gewogen. Kommt der Anlieferer der Verpflichtung zur Rückwägung nicht nach,		*(unverändert)*

ENTWURF

bisherige Fassung		***Änderungen 2013***
werden mangels vorhandener Leergewichtsdaten die Gebühren nach dem bei der Hinwägung ermittelten Gesamtgewicht berechnet. Werden Abfälle mit unterschiedlichen Gebührensätzen vermischt angeliefert, so richtet sich die Gebührenhöhe für die gesamte Anlieferung nach der Gebühr für den Abfall mit dem höheren Gebührensatz. Bei Ausfall der Wägeeinrichtung erfolgt eine Ermittlung der Gebühr nach Kubikmeter.		
(2) Kleinmengen entsprechend der Mengenangaben des § 4 Abs. 2 werden nicht gewogen, sondern gemäß § 4 Abs. 2 nach dem Volumen der angelieferten Abfälle abgerechnet.		
(3) Angelieferte Abfallmengen von „Säumigen Gebührenschuldnern“ (§ 6 Abs. 3) werden nach entsprechender schriftlicher Mitteilung des Kreises Heinsberg ungeachtet der angelieferten Menge gemäß §§ 4 Abs. 3, 6 Abs. 1 nach dem Volumen der angelieferten Abfälle vor Ort bar abgerechnet. Von dieser Regelung wird kein Gebrauch gemacht, wenn nach erfolgter schriftlicher Aufforderung vor der nächsten Anlieferung von Abfällen die fälligen Gebührenrückstände ausgeglichen sind und die nach § 6 Abs. 3 geforderte Vorlage einer Einzugsermächtigung bzw. Sicherheitsleistung erfolgt ist.		
(4) Das Volumen wird rechnerisch aus den äußeren Abmessungen der angelieferten Abfälle ermittelt. Die äußeren Abmessungen ergeben sich aus den jeweiligen maximalen Abmessungen (Länge, Breite, Höhe) des Gesamtabfalls. Hohlräume in der/den Abfallanlieferung/en werden übermessen und nicht in Abzug gebracht.		
(5) Für die Entsorgung von Sonderabfällen aus Haushaltungen und Schulen gemäß §§ 4 Satz 1, 5 Abs. 4 der Satzung über die Abfallentsorgung im Kreis Heinsberg und für die Grundgebühr gemäß § 4 Abs. 5 gilt als Grundlage für die Ermittlung der Gebühren die Zahl der Einwohner der kreisangehörigen Städte und Gemeinden zum 30.06. des jeweiligen Jahres nach der amtlichen Fortschreibung des Landesamtes für Datenverarbeitung und Statistik und die Zahl der nicht meldepflichtigen Personen (z. B. Stationierungsstreitkräfte und deren Angehörige) zum 31.12. des vorangegangenen Jahres.		
§ 4 *Gebührenhöhe*		*§ 4* *Gebührenhöhe*
(1) Die Gebühr beträgt für		***(1) Die Gebühr beträgt für***
1. Hausmüll (gemischte Siedlungsabfälle, Nr. 20 03 01/01), der über die kommunale Müllabfuhr angeliefert wird ***184,00 €/t*** ***98,00 €/m³***		**1. Hausmüll (gemischte Siedlungsabfälle, Nr. 20 03 01/01), der über die kommunale Müllabfuhr angeliefert wird** ***175,00 €/t*** ***94,00 €/m³***
2. Sperrmüll (Nr. 20 03 07), der über die kommunale Müllabfuhr angeliefert wird ***184,00 €/t*** ***73,00 €/m³***		**2. Sperrmüll (Nr. 20 03 07), der über die kommunale Müllabfuhr angeliefert wird** ***175,00 €/t*** ***70,00 €/m³***
3. Sieb- und Rechenrückstände (Nr. 19 08 01) Sandfangrückstände (Nr. 19 08 02) Straßenkehricht (Nr. 20 03 03) Abfälle aus der Kanalreinigung (Nr. 20 03 06) ***184,00 €/t*** ***186,00 €/m³***		**3. Sieb- und Rechenrückstände (Nr. 19 08 01) Sandfangrückstände (Nr. 19 08 02) Straßenkehricht (Nr. 20 03 03) Abfälle aus der Kanalreinigung (Nr. 20 03 06)** ***175,00 €/t*** ***177,00 €/m³***

ENTWURF

Gebührensatzung des Kreises Heinsberg für die Abfallentsorgung vom 20.04.2005

Synopse

bisherige Fassung	***Änderungen 2013***
4. medizinische Abfälle (Abfälle, an deren Sammlung und Entsorgung aus infektionspräventiver Sicht keine besonderen Anforderungen gestellt werden, z. B. Wund- und Gips-verbände, Wäsche, Einwegkleidung, Windeln, Nr. 18 01 04) Altmedikamente (Arzneimittel, Nr. 20 01 32) ***184,00 €/t*** ***73,00 €/m³***	**4. medizinische Abfälle (Abfälle, an deren Sammlung und Entsorgung aus infektionspräventiver Sicht keine besonderen Anforderungen gestellt werden, z. B. Wund- und Gips-verbände, Wäsche, Einwegkleidung, Windeln, Nr. 18 01 04)** **Altmedikamente (Arzneimittel, Nr. 20 01 32)** ***175,00 €/t*** ***70,00 €/m³***
5. Textilfasern (Abfälle aus verarbeiteten Textilfasern Nr. 04 02 22) Kunststofffolien (verunreinigte Kunststoffabfälle aus der Landwirtschaft – ohne Verpackungen, Nr. 02 01 04) Kunststoffspäne und –drehspäne (aus der Kunststoffverarbeitung, Nr. 12 01 05) nicht verwertbare Garten-, Park- und Friedhofsabfälle (andere nicht biologisch abbaubare Abfälle, Nr. 20 02 03) gemischte Reststoffe/Sortierreste, sonstige Abfälle einschließlich Materialmischungen aus der mechanischen Behandlung von Abfällen (Nr. 19 12 12) gemischte Verpackungen (Nr. 15 01 06) gemischte Siedlungsabfälle (Nr. 20 03 01/03) gemischte Bau- und Abbruchabfälle (nicht Bauschutt, Nr. 17 09 04) Holzverpackungen (Nr. 15 01 03) Abbruchholz (Nr. 17 02 01) Altholz (Nr. 20 01 38) ***184,00 €/t*** ***98,00 €/m³***	**5. Textilfasern** **(Abfälle aus verarbeiteten Textilfasern Nr. 04 02 22)** **Kunststofffolien (verunreinigte Kunststoffabfälle aus der Landwirtschaft – ohne Verpackungen, Nr. 02 01 04)** **Kunststoffspäne und –drehspäne** **(aus der Kunststoffverarbeitung, Nr. 12 01 05)** **nicht verwertbare Garten-, Park- und Friedhofsabfälle** **(andere nicht biologisch abbaubare Abfälle, Nr. 20 02 03)** **gemischte Reststoffe/Sortierreste, sonstige Abfälle einschließlich Materialmischungen aus der mechanischen Behandlung von Abfällen (Nr. 19 12 12)** **gemischte Verpackungen (Nr. 15 01 06)** **gemischte Siedlungsabfälle (Nr. 20 03 01/03)** **gemischte Bau- und Abbruchabfälle** **(nicht Bauschutt, Nr. 17 09 04)** **Holzverpackungen (Nr. 15 01 03)** **Abbruchholz (Nr. 17 02 01)** **Altholz (Nr. 20 01 38)** ***175,00 €/t*** ***94,00 €/m³***
Bei Ausfall der Wägeeinrichtung wird nach Kubikmetern abgerechnet. Die aufgeführten Gebührensätze je Kubikmeter beziehen sich auf jeden angefangenen Kubikmeter. Bei Anlieferungen im Presscontainer wird der entsprechende Gebührensatz verdreifacht.	Bei Ausfall der Wägeeinrichtung wird nach Kubikmetern abgerechnet. Die aufgeführten Gebührensätze je Kubikmeter beziehen sich auf jeden angefangenen Kubikmeter. Bei Anlieferungen im Presscontainer wird der entsprechende Gebührensatz verdreifacht.
(2) Die Gebühr für Kleinmengen (je Anlieferer bzw. Anliefervorgang täglich bis zur jeweils angegebenen Mengenbegrenzung) beträgt – vorbehaltlich der sachlichen Gebührenfreiheit gemäß § 5 – für: 1. gemischte Siedlungsabfälle, Baustellenabfälle und Altholz bis 2,0 m³ ≤ 0,1 m³ (bzw. 1 Sack) ***3,00 €*** > 0,1 m³ bis ≤ 0,5 m³ ***10,00 €*** > 0,5 m³ bis ≤ 1,0 m³ ***20,00 €*** > 1,0 m³ bis ≤ 2,0 m³ ***60,00 €*** 2. Baustoffe auf Gipsbasis und Dämmmaterial bis 0,5 m³ ≤ 0,1 m³ (bzw. 1 Sack) ***3,00 €*** > 0,1 m³ bis ≤ 0,5 m³ ***10,00 €*** 3. asbesthaltige Baustoffe und Altholz mit gefährlichen Inhaltstoffen bis 0,5 m³ ***30,00 €*** 4. Bauschutt (nicht Baustellenabfälle) und Bodenaushub bis 0,5 m³ ***6,00 €*** 5. pflanzliche Abfälle bis 1,0 m³ je angefangenem ½ Kubikmeter ***6,00 €*** 6. Altreifen (maximal 4, PKW, Kraftrad) je Reifen ***3,00 €***	*(2) (unverändert)*
(3) Die Gebühr für Anlieferungen von „Säumigen Gebührenschuldnern“ im Sinne des § 6 Abs. 3 beträgt bei Anwendung der Regelung nach §§ 3 Abs. 3, 6 Abs. 1 für die in § 4 Abs. 1 Nr. 3 bis 5 genannten Abfälle je angefangenem ½ Kubikmeter ***60,00 €***	~~*(3) Die Gebühr für Anlieferungen von „Säumigen Gebührenschuldnern“ im Sinne des § 6 Abs. 3 beträgt bei Anwendung der Regelung nach §§ 3 Abs. 3, 6 Abs. 1 für die in § 4 Abs. 1 Nr. 3 bis 5 genannten Abfälle*~~ ~~*je angefangenem ½ Kubikmeter* ***60,00 €***~~

ENTWURF

Gebührensatzung des Kreises Heinsberg für die Abfallentsorgung vom 20.04.2005

Synopse

bisherige Fassung	***Änderungen 2013***
(4) Die von den kreisangehörigen Städten und Gemeinden für die Entsorgung von Sonderabfällen aus Haushaltungen und Schulen (§ 2 Abs. 1 und 3 in Verbindung mit § 3 Abs. 5 zu zahlende Gebühr beträgt	***(3)*** Die von den kreisangehörigen Städten und Gemeinden für die Entsorgung von Sonderabfällen aus Haushaltungen und Schulen (§ 2 Abs. 1 und 3 in Verbindung mit § 3 Abs. 5 zu zahlende Gebühr beträgt
je Einwohner/nicht meldepflichtige Person ***0,85 €/a***	je Einwohner/nicht meldepflichtige Person ***0,85 €/a***
(5) Die von den kreisangehörigen Städten und Gemeinden zu zahlende Grundgebühr beträgt	***(4)*** Die von den kreisangehörigen Städten und Gemeinden zu zahlende Grundgebühr beträgt
je Einwohner/nicht meldepflichtige Person ***5,00 €/a***	je Einwohner/nicht meldepflichtige Person ***5,00 €/a***
(6) Für die Entsorgung von Sonderabfällen aus Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben beträgt die Gebühr für	***(5)*** Für die Entsorgung von Sonderabfällen aus Gewerbe- und Dienstleistungsbetrieben beträgt die Gebühr für
Abfallschlüssel Abfallbezeichnung	**Abfallschlüssel Abfallbezeichnung**
08 01 12 Farb- und Lackabfälle mit Ausnahme derjenigen, die unter 08 01 11 fallen	08 01 12 Farb- und Lackabfälle mit Ausnahme derjenigen, die unter 08 01 11 fallen
15 01 10* Verpackungen, die Rückstände gefährlicher Stoffe enthalten oder durch gefährliche Stoffe verunreinigt sind	15 01 10* Verpackungen, die Rückstände gefährlicher Stoffe enthalten oder durch gefährliche Stoffe verunreinigt sind
15 02 02* Aufsaug- und Filtermaterialien (einschließlich Ölfilter a. n. g.), Wischtücher und Schutzkleidung, die durch gefährliche Stoffe verunreinigt sind	15 02 02* Aufsaug- und Filtermaterialien (einschließlich Ölfilter a. n. g.), Wischtücher und Schutzkleidung, die durch gefährliche Stoffe verunreinigt sind
16 01 07* Ölfilter	16 01 07* Ölfilter
20 01 13* Lösemittel	***16 05 04* gefährliche Stoffe enthaltende Gase in Druckbehältern (einschließlich Halonen) - nur Kleinlöschgeräte -***
20 01 26* Öle und Fette mit Ausnahme derjenigen, die unter 20 01 25 fallen	16 05 06* Laborchemikalien, die aus gefährlichen Stoffen bestehen oder solche enthalten, einschließlich Gemische von Laborchemikalien
20 01 27* Farben, Druckfarben, Klebstoffe und Kunstharze, die gefährliche Stoffe enthalten	16 05 07* gebrauchte anorganische Chemikalien, die aus gefährlichen Stoffen bestehen oder solche enthalten
20 01 28 Farben, Druckfarben, Klebstoffe und Kunstharze mit Ausnahme derjenigen, die unter 20 01 27 fallen	16 05 08* gebrauchte organische Chemikalien, die aus gefährlichen Stoffen bestehen oder solche enthalten
1,10 € je angefangenem kg	16 05 09 gebrauchte Chemikalien mit Ausnahme derjenigen, die unter 16 05 06, 16 05 07 oder 16 05 08 fallen
16 05 06* Laborchemikalien, die aus gefährlichen Stoffen bestehen oder solche enthalten, einschließlich Gemische von Laborchemikalien	20 01 13* Lösemittel
16 05 07* gebrauchte anorganische Chemikalien, die aus gefährlichen Stoffen bestehen oder solche enthalten	20 01 14* Säuren
16 05 08* gebrauchte organische Chemikalien, die aus gefährlichen Stoffen bestehen oder solche enthalten	20 01 15* Laugen
16 05 09 gebrauchte Chemikalien mit Ausnahme derjenigen, die unter 16 05 06, 16 05 07 oder 16 05 08 fallen	20 01 17* Fotochemikalien
20 01 14* Säuren	20 01 19* Pestizide
20 01 15* Laugen	20 01 21* Leuchtstoffröhren und andere quecksilberhaltige Abfälle (ohne Leuchtstoffröhren)
20 01 17* Fotochemikalien	20 01 26* Öle und Fette mit Ausnahme derjenigen, die unter 20 01 25 fallen
20 01 19* Pestizide	20 01 27* Farben, Druckfarben, Klebstoffe und Kunstharze, die gefährliche Stoffe enthalten
20 01 21* Leuchtstoffröhren und andere quecksilberhaltige Abfälle (ohne Leuchtstoffröhren)	20 01 28 Farben, Druckfarben, Klebstoffe und Kunstharze mit Ausnahme derjenigen, die unter 20 01 27 fallen
20 01 29* Reinigungsmittel, die gefährliche Stoffe enthalten	20 01 29* Reinigungsmittel, die gefährliche Stoffe enthalten
1,90 € je angefangenem kg	***1,40 € je angefangenem kg***
16 02 12* gebrauchte Geräte, die freies Asbest enthalten (nur Nachtspeicheröfen)	16 02 12* gebrauchte Geräte, die freies Asbest enthalten (nur Nachtspeicheröfen)
123,00 €/St	**123,00 €/St**
Erfordert diese Schadstoffentsorgung einen außergewöhnlichen Aufwand, so ist dieser neben der bzw. zusätzlich zur vorgenannten Gebühr in tatsächlicher Höhe zu erstatten.	Erfordert diese Schadstoffentsorgung einen außergewöhnlichen Aufwand, so ist dieser neben der bzw. zusätzlich zur vorgenannten Gebühr in tatsächlicher Höhe zu erstatten.

ENTWURF

bisherige Fassung		***Änderungen 2013***
(7) Unabhängig vom Gewicht bzw. Volumen der angelieferten Abfälle wird pro Anlieferung je Abfallart eine Mindestgebühr von 10,00 € erhoben. Ausgenommen hiervon sind Kleinanlieferungen im Sinne von Absatz 2 und § 2 Abs. 4 und Anlieferungen im Sinne von Absatz 6.		*(7) (unverändert)*
(8) Bei anderen Abfällen, die nur im Einzelfall zur Annahme zugelassen werden bzw. für die eine allgemeine Zulassung besteht und für die keine Gebühr ausgewiesen ist, oder in anderen besonders gelagerten Einzelfällen, wird eine Gebühr unter Berücksichtigung der Belastung der Abfälle, der Entsorgungskosten etc. für jeden Einzelfall vom Kreis Heinsberg gesondert festgesetzt.		*(8) (unverändert)*
(9) Entstehen durch die Anlieferung von Abfällen, die der Kreis Heinsberg ausgeschlossen hat, zusätzliche Kosten, z. B. für die Untersuchung, Herausnahme, Abfuhr oder unschädliche Entsorgung dieser Abfälle, so sind diese zusätzlichen Kosten dem Kreis Heinsberg in tatsächlicher Höhe vom Anlieferer zu erstatten.		*(9) (unverändert)*
§ 5 ***Sachliche Gebührenfreiheit***		***§ 5*** ***Sachliche Gebührenfreiheit***
(1) Die Anlieferung und Entsorgung folgender Abfälle ist gebührenfrei: 1. Hohlglas (Abfallschlüssel 20 01 02) (bis 0,1 m³) 2. Altmetall/Metallschrott (Abfallschlüssel 20 01 40) 3. Papier/Pappe (Abfallschlüsselnummer 20 01 01) 4. Sonderabfälle aus Haushaltungen und Schulen (bis 0,1 m³) Diese Gebührenfreiheit gilt nur für Anlieferungen (entsprechend der aufgeführten Mengenbegrenzungen) bei täglich maximal einer Anlieferung.		*(1) (unverändert)*
(2) Die Anlieferung von Elektro- und Elektronikgeräten im Sinne des Elektro- und Elektronikgerätegesetzes vom 16.03.2005 (BGBl. I S. 762) ist gebührenfrei.		*(2)* Die Anlieferung von Elektro- und Elektronikgeräten im Sinne des Elektro- und Elektronikgerätegesetzes vom 16.03.2005 (BGBl. I S. 762), ***in der zurzeit geltenden Fassung***, ist gebührenfrei.
(3) Die Anlieferung von Abfällen aus privaten Haushaltungen**,** (nur Altholz und Sperrmüll) im Sinne von § 2 Abs. 4 ist gegen Abgabe einer von der kreisangehörigen Stadt oder Gemeinde für diesen Zweck ausgestellten Berechtigungskarte (maximal zweimal jährlich 2 m³) für den privaten Anlieferer, als auch für Schulen und Gewerbetreibende, kostenlos.		*(3)* Die Anlieferung von Abfällen aus privaten Haushaltungen (nur Altholz ***- ohne Abbruchholz -*** und Sperrmüll) im Sinne von § 2 Abs. 4 ist gegen ***zeitgleiche*** Abgabe einer von der kreisangehörigen Stadt oder Gemeinde für diesen Zweck ausgestellten, ***gültigen*** Berechtigungskarte (maximal zweimal jährlich 2 m³) für den privaten Anlieferer, als auch für Schulen und Gewerbetreibende, kostenlos.
(4) Die Anlieferung von Nachtspeicheröfen (Abfallschlüsselnummer 16 02 12*), sofern diese aus privaten Haushalten stammen, ist kostenlos**.**		*(4) (unverändert)*
§ 6 ***Fälligkeit***		***§ 6*** ***Fälligkeit***
(1) Die Gebühr wird durch Gebührenbescheid festgesetzt. Die Gebühr ist grundsätzlich innerhalb von 14 Tagen nach Bekanntgabe des Gebührenbescheides fällig. Bei Anlieferung von Kleinmengen gemäß § 4 Abs. 2 bzw. bei Anlieferungen von „Säumigen Gebührenschuldnern“ gemäß § 4 Abs. 3 wird die Gebühr sofort fällig und ist direkt bei Anlieferung bar zu entrichten. Der Kreis Heinsberg behält sich vor, auch die Gebühren gemäß § 4 Abs. 1 Nr. 3 bis 5 und Abs. 6 sofort bei Anlieferung festzusetzen und bar zu erheben.		*(1) (unverändert)*

ENTWURF

Gebührensatzung des Kreises Heinsberg für die Abfallentsorgung vom 20.04.2005

Synopse

bisherige Fassung		***Änderungen 2013***
(2) Nach der erstmaligen Anlieferung von Abfällen kann im Einzelfall bei einer zu erwartenden Gebühr von über 500,00 € pro Monat und künftig wiederkehrenden Anlieferungen als Daueranlieferer vom Anlieferer/Erzeuger der Abfälle 1. die Vorlage einer Einzugsermächtigung oder 2. die Vorlage einer Sicherheitsleistung (z. B. in Form einer Bankbürgschaft), deren Höhe der zu erwartenden Gebühr für die voraussichtliche Anlieferungsmenge von zwei Monaten entspricht, mindestens jedoch 1.000,00 € betragen muss, verlangt werden. Ausgenommen hiervon sind die kreisangehörigen Städte und Gemeinden sowie Anlieferer von Kleinmengen aus privaten Haushaltungen im Sinne des § 4 Abs. 2.		*(2) (unverändert)*
(3) Von „Säumigen Gebührenschuldnern“ kann im Hinblick auf künftig wiederkehrende Anlieferungen im Einzelfall 1. die Vorlage einer Einzugsermächtigung oder 2. die Vorlage einer Sicherheitsleistung (z. B. in Form einer Bankbürgschaft), deren Höhe der zu erwartenden Gebühr für die voraussichtliche Anlieferungsmenge von zwei Monaten entspricht, mindestens jedoch 500,00 € betragen muss, verlangt werden. Als „Säumige Gebührenschuldner“ gelten solche Gebührenschuldner, die mit mehr als zwei fälligen Gebührenforderungen oder mit einem Gesamtbetrag von mehr als 500,00 € in Zahlungsrückstand sind.		*(3) (unverändert)*
(4) Auf die von den kreisangehörigen Städten und Gemeinden gemäß § 4 Abs. 4 und 5 zu entrichtende Gebühr für die schadlose Entsorgung der Sonderabfälle aus Haushaltungen und Schulen und der zu zahlenden Grundgebühr werden vierteljährlich Abschläge unter Berücksichtigung der für das Vorjahr maßgeblichen Einwohnerzahlen im Sinne des § 3 Abs. 4 erhoben. Sobald die für das Erhebungsjahr maßgeblichen Einwohnerzahlen vorliegen, erfolgt die endgültige Gebührenfestsetzung unter Berücksichtigung der bereits erhobenen Abschläge. Sowohl die vierteljährlichen Abschläge als auch die endgültige Gebührenveranlagung werden durch einen Gebührenbescheid festgesetzt. Die Abschläge und die endgültige Gebühr sind innerhalb von 14 Tagen nach Bekanntgabe des Gebührenbescheides zur Zahlung fällig.		*(4)* Auf die von den kreisangehörigen Städten und Gemeinden gemäß § 4 Abs. 4 und 5 zu entrichtende Gebühr für die schadlose Entsorgung der Sonderabfälle aus Haushaltungen und Schulen und der zu zahlenden Grundgebühr werden vierteljährlich Abschläge unter Berücksichtigung der für das Vorjahr maßgeblichen Einwohnerzahlen im Sinne des ***§ 3 Abs 5*** erhoben. Sobald die für das Erhebungsjahr maßgeblichen Einwohnerzahlen vorliegen, erfolgt die endgültige Gebührenfestsetzung unter Berücksichtigung der bereits erhobenen Abschläge. Sowohl die vierteljährlichen Abschläge als auch die endgültige Gebührenveranlagung werden durch einen Gebührenbescheid festgesetzt. Die Abschläge und die endgültige Gebühr sind innerhalb von 14 Tagen nach Bekanntgabe des Gebührenbescheides zur Zahlung fällig.
§ 7 ***Kostenerstattung***		***§ 7*** ***Kostenerstattung***
(1) Entstehen dem Kreis Heinsberg durch das widerrechtliche Anliefern von nach der Satzung über die Abfallentsorgung im Kreis Heinsberg ausgeschlossenen Abfällen außergewöhnliche Aufwendungen, so sind diese Kosten dem Kreis Heinsberg in der tatsächlichen Höhe zu erstatten.		*(unverändert)*
(2) Werden Abfallarten, die nicht nach der Satzung über die Abfallentsorgung im Kreis Heinsberg ausgeschlossen sind, für die aufgrund ihrer Beschaffenheit jedoch besondere Auflagen für die Anlieferung entsprechend den gesetzlichen oder behördlichen Vorgaben, technischen Regeln und Sicherheitsvorschriften bestehen bzw. angeordnet werden (z. B. asbesthaltige Baustoffe), entgegen diesen Auflagen angeliefert, so hat der Anlieferer dadurch entstehende Mehraufwendungen dem Kreis Heinsberg in tatsächlicher Höhe zu erstatten.		

ENTWURF

Gebührensatzung des Kreises Heinsberg für die Abfallentsorgung vom 20.04.2005

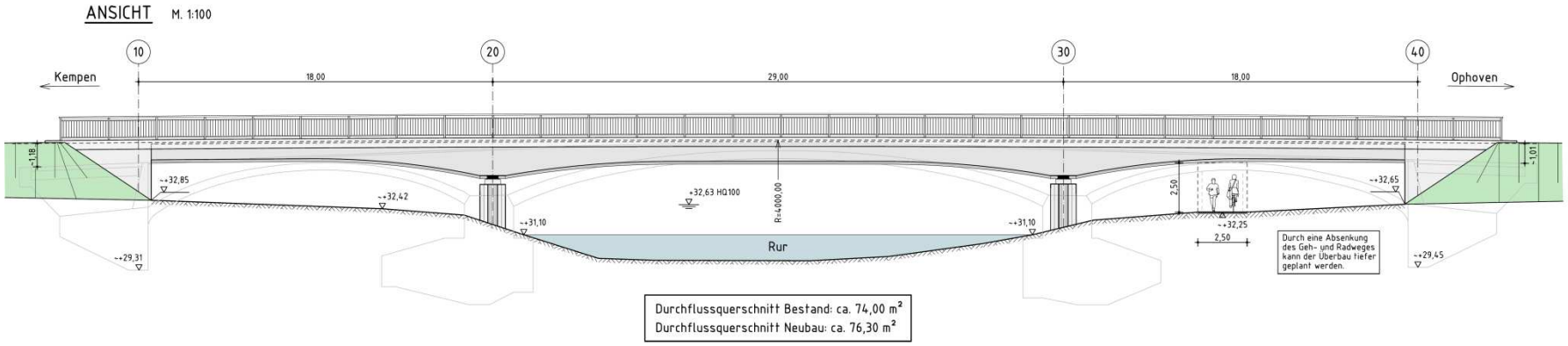
Synopse

bisherige Fassung	***Änderungen 2013***
§ 8 ***Auskunfts- und Anzeigepflichten***	***§ 8*** ***Auskunfts- und Anzeigepflichten***
(1) Die Gebührenpflichtigen im Sinne des § 2 haben dem Kreis Heinsberg bzw. dem von diesem beauftragten Dritten über alle für die ordnungsgemäße Gebührenveranlagung maßgeblichen Tatsachen (insbesondere Abfallerzeuger, Abfallbeförderer und Anlieferfahrzeug sowie Rechnungsempfänger mit der jeweiligen Anschrift) schriftlich die erforderlichen Angaben zu machen und Auskünfte zu erteilen.	*(unverändert)*
(2) Änderungen in den gebührenrelevanten Tatsachen sind dem Kreis Heinsberg von den Gebührenpflichtigen unverzüglich ohne gesonderte Aufforderung schriftlich mitzuteilen.	
§ 9 ***Ordnungswidrigkeiten***	***§ 9*** ***Ordnungswidrigkeiten***
(1) Ordnungswidrig handelt, wer vorsätzlich oder fahrlässig als Gebührenpflichtiger entgegen § 8 Abs. 1 und 2 seinen Auskunfts- und Anzeigepflichten nicht, nicht rechtzeitig oder nicht vollständig nachkommt.	*(1) (unverändert)*
(2) Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu 5.000,00 € geahndet werden.	*(2)* Die Ordnungswidrigkeit kann mit einer Geldbuße bis zu ***10.000,00 €*** geahndet werden.
§ 10 ***In-Kraft-Treten***	***§ 10*** ***In-Kraft-Treten***
Diese Satzung tritt am 01.01.2012 in Kraft.	Diese Satzung tritt am ***01.01.2013*** in Kraft.

ENTWURF

Variante 1a/1b: Dreifeldbauwerk

Kreis Heinsberg

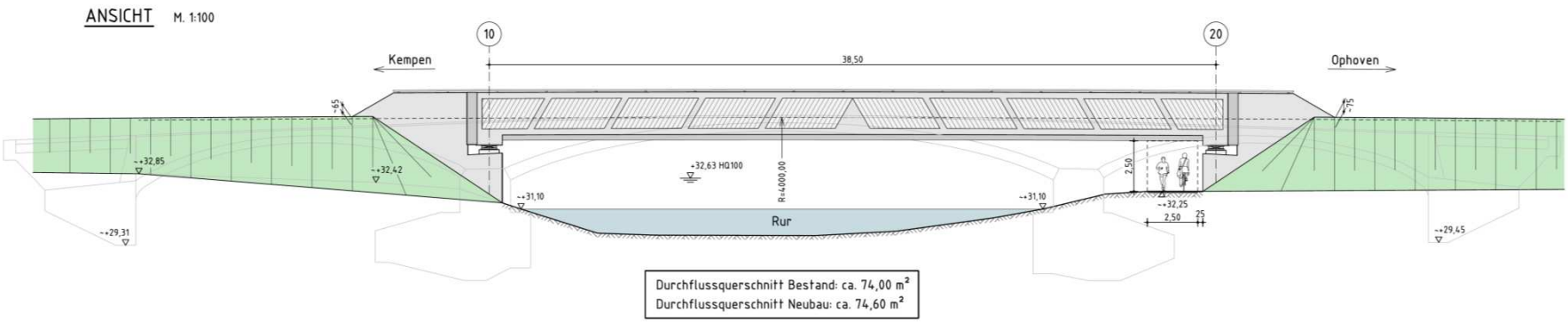


Diese Variante entspricht in ihrer Optik am stärksten dem bestehenden Bauwerk (drei symetrische Bögen).
Bei der Variante 1a liegt der Hochpunkt in der Mitte des Hauptbogens, bei der Variante 1b hingegen erst hinter dem Bauwerk. Dies bedingt unterschiedliche Entwässerungsvorrichtungen sowie Rampenanpassungen.

- Baukosten: **ca. 1,6 Mio. €**
- Bauzeit: **rd. 13 Monate**

Variante 2: Einfeldbauwerk

Kreis Heinsberg

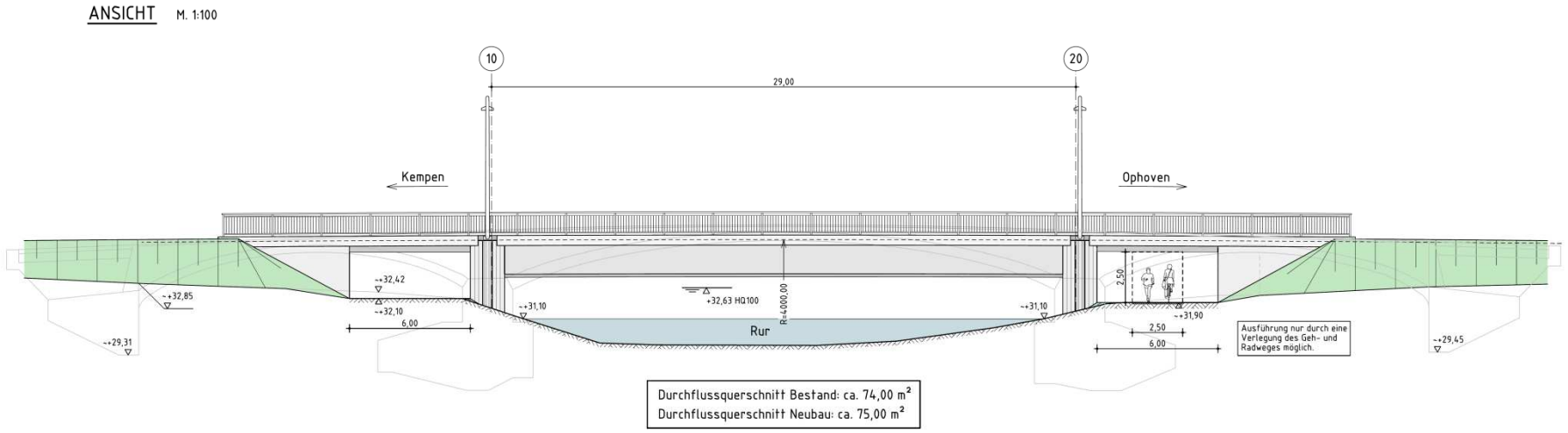


Die Variante 2 überspannt in ganzer Länge die Rur nebst angrenzendem Rurradweg. Diese Bauweise bedingt eine recht massive Ausführung der tragenden Elemente (Randbalken), wodurch diese in der Ansicht sehr massiv erscheinen. Zudem ist für den Fuß-/Radverkehr auf der Brücke die Sicht auf die Rur nur sehr eingeschränkt möglich.

- Baukosten: **ca. 1,2 Mio. €**
- Bauzeit: **rd. 13 Monate**

Variante 3a/3b: Einfeldbauwerk mit Flutöffnungen

Kreis Heinsberg

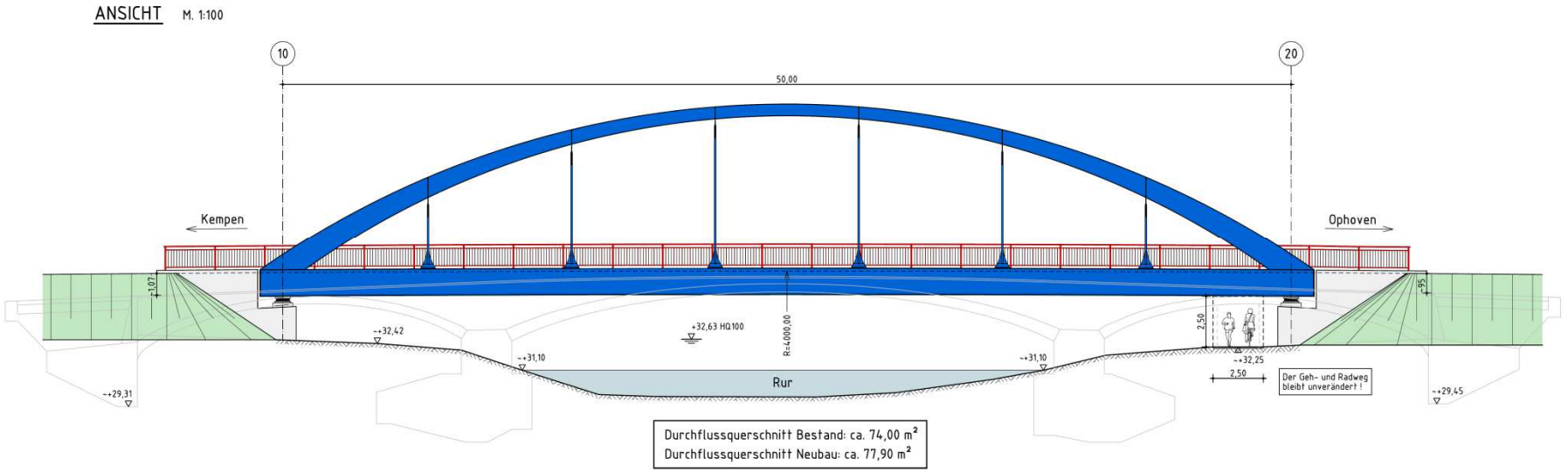


Bei dieser Variante wird die Rur mit einem Hauptträger überspannt, an dessen Auflagern (Pfeiler) jeweils eine Flutöffnung anschließt. Die in Fließrichtung rechte Flutöffnung fungiert dabei gleichzeitig als Durchlass für den Rurradweg. Durch die relativ geringe Bauhöhe sind kaum höhenmäßige Anpassungen der Rampen erforderlich. Die Variante 3a und 3b unterscheiden sich hauptsächlich in der Ausbildung und Herstellung des Überbaus (Variante 3a wird in Ortbeton ausgeführt, die Variante 3b teilweise mit Fertigteilen).

- Baukosten:	**ca. 1,2 Mio. € (Variante 3a)**	**ca. 1,1 Mio.€ (Variante 3b)**
- Bauzeit:	**rd. 13 Monate (Variante 3a)**	**ca. 12 Monate (Variante 3b)**

Variante 4: Bogenbrücke

Kreis Heinsberg



Die Variante 4 überspannt die Rur als Stabbogenbrücke in Stahlbauweise. Aufgrund der weithin sichtbaren Stabbögen mit rund 10 m Bauhöhe in Bogenmitte ist dieses Bauwerk auch aus größerer Entfernung als Landmarke sichtbar.

- Baukosten: **ca. 2,6 Mio. €**
- Bauzeit: **rd. 13 Monate**

Anlage 7
zu TOP 6

SOZIALDEMOKRATISCHE PARTEI DEUTSCHLANDS
Fraktion im Kreistag Heinsberg

SPD-Fraktion im Kreistag Heinsberg
Valkenburger Str. 45
52525 Heinsberg

Fon: (02452) 13-1720
Fax: (02452) 13-1725
spd-fraktion@kreis-heinsberg.de
www.spd-kreis-heinsberg.de

Kreissparkasse Heinsberg
BLZ: 312 512 20
Konto: 2008688

SPD-Kreistagsfraktion Valkenburger Str. 45 52525 Heinsberg

Herrn
Dr. Gerd Hachen
Neumühle 27
41812 Erkelenz

nachrichtlich:
Kreistagsfraktionen

Heinsberg, den 12.11.2012

Antrag gemäß § 5 der Geschäftsordnung zur Beratung im Ausschuss für Umwelt und Verkehr

Sehr geehrter Herr Hachen,

die SPD-Fraktion bittet Sie, folgenden Antrag in die Tagesordnung der nächsten Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr aufzunehmen.

Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr möge beschließen:

> **Die Ortsdurchfahrten Waldfeucht und Saeffelen werden in den Nachtstunden von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr für den LKW- Verkehr gesperrt.**

Begründung:

In der Umweltverträglichkeitsstudie zu den Ortsumgehungen Saeffelen und Waldfeucht heißt es:

> Derzeit sind im Bereich der Ortslagen Saeffelen und Waldfeucht insbesondere die L 228 Saeffelen (5.200 bis 6.700 Kfz.) und die K4 Waldfeucht (4.300 Kfz.) stark belastet. Die jeweiligen Ortsdurchfahrten in Richtung N274 sind eng, insbesondere die Durchfahrt von LKWs verursacht erhöhte Staub- und Lärmbelastung für die Anwohner.

Vorsitzender:
Michael Stock
In Gerichhausen 50
41844 Wegberg

Stellv. Vorsitzender:
Ralf Derichs
Theodor-Heuss-Str. 21
41812 Erkelenz

Kassierer:
Hans-Jürgen Plein
Dürener Str. 88
52511 Geilenkirchen

Stellv. Landrat
Heinz-Theo Tholen
Ahornstr. 12
52525 Waldfeucht

Geschäftsführerin:
Annalena Rönsberg

Geschäftszeiten:
Mo 09:00 – 13:00 Uhr
Mi 09:00 – 17:00 Uhr
Do 13:00 – 17:00 Uhr

An zwei Engstellen und einer Kurve in Saeffelen ist ein Begegnungsverkehr von LKWs nicht möglich. Bei einer Begegnung von LKW und PKW muss der Bürgersteig überfahren werden. Der Bürgersteig an den Engstellen hat teilweise nur eine Breite von ca. 50 cm.

Da die Ortsdurchfahrt Saeffelen zunehmend auch von überregionalem Fernverkehr belastet wird, und dies auch für Waldfeucht nach Fertigstellung der EK5 zu befürchten ist, müssen die Anwohner in den Nachtstunden vor nicht zumutbarer Lärmbelastung geschützt werden.

Mit freundlichen Grüßen

Michael Stock
-Fraktionsvorsitzender-

gez.
Gerd Krekels
- Kreistagsabgeordneter-

Anlage 8
zu TOP 8.1

FRAKTION IM KREISTAG

KREIS HEINSBERG

FW –Fraktion Kreis HS – Valkenburger Straße 45 – 52525 Heinsberg

Herrn
Dr. Hachen
Vorsitzender des Ausschusses für Umwelt und Verkehr
Valkenburger Straße 45
52525 Heinsberg

Nachrichtlich: CDU-Fraktion / SPD-Fraktion
Fraktion B90/Grüne / FDP-Fraktion
Fraktion Die Linke / Kreisverwaltung

Heinsberg, den 29. Okt. 2012

Anfrage gemäß Geschäftsordnung im öffentlichen Teil der nächsten Ausschusssitzung für Umwelt und Verkehr

Sehr geehrter Herr Dr. Hachen,

nach Auskunft der Homepage des Kreises befinden sich in diesem 5 Wasserschutzgebiete.

- Ist diese Zahl korrekt?
- Sind weitere Wasserschutzgebiete in Planung?
- Wenn ja, wo und befinden sich diese in Teilen von in Zusammenhang bebauten Ortsteilen?
- Wann sollen diese realisiert werden, bzw, wie ist der aktuelle Sachstand?
- Sind Erweiterungen von bestehenden Wasserschutzgebieten zurzeit geplant?
- Wenn ja, wo und befinden sich diese in Teilen von in Zusammenhang bebauten Ortsteilen?

Mit freundlichen Grüßen

Walter Leo Schreinemacher
Fraktionsvorsitzender

Vorsitzender: Walter Leo Schreinemacher – Langbroicher Straße 3
52525 Heinsberg – Fon +49 2452 4567
Email: schreinemacher1@fw-kreis-heinsberg.de

Geschäftsstelle: Valkenburger Straße 345 - 52525 Heinsberg
Fon +49 2452 131740 - Fax +49 2452 131745
Email: fw-fraktion@kreis-heinsberg.de
www.fw-kreis-heinsberg.de

Kontoverbindung: Raiffeisenbank eG Heinsberg – Konto-Nr.:3302737010 – BLZ 37069412

Anlage 9
zu TOP 8.2

FRAKTION IM KREISTAG

KREIS HEINSBERG

FW –Fraktion Kreis HS – Valkenburger Straße 45 – 52525 Heinsberg

Herrn
Dr. Hachen
Vorsitzender des Ausschusses für Umwelt und Verkehr
Valkenburger Straße 45
52525 Heinsberg

Nachrichtlich: CDU-Fraktion / SPD-Fraktion
Fraktion B90/Grüne / FDP-Fraktion
Fraktion Die Linke / Kreisverwaltung

Heinsberg, den 07. Nov. 2012

Anfrage gemäß Geschäftsordnung im öffentlichen Teil der nächsten Ausschusssitzung für Umwelt und Verkehr

Sehr geehrter Herr Dr. Hachen,

zur Übersicht der Entwässerungsgebühren für Straßenbaulastträger, die diese an die Städte und Gemeinden in 2012 abführen müssen, bitten wir um die Beantwortung folgender Fragen:

- Wie groß sind die Flächen der Kreisstraßen, getrennt dargestellt für die einzelnen Städte und Gemeinden des Kreises Heinsberg?

- Wie groß sind die Fläche der Kreisstraßen, getrennt nach Städten und Gemeinden, die an die örtlichen Kanalsystem der einzelnen Städte und Gemeinden des Kreises angeschlossen sind?

- Welche Städte oder Gemeinden erheben dem Kreis gegenüber Entwässerungsgebühren und in welcher Höhe, nach Städten und Gemeinden getrennt?

- Werden Entwässerungsgebühren an den Eifel-Rur-Verband und/oder Schwalm-Verband abgeführt von welchen Städten und Gemeinden im Kreis Heinsberg in welchen Einzelhöhen?

Mit freundlichen Grüßen

Walter Leo Schreinemacher
Fraktionsvorsitzender

Vorsitzender: Walter Leo Schreinemacher – Langbroicher Straße 3
52525 Heinsberg – Fon +49 2452 4567
Email: schreinemacher@fw-kreis-heinsberg.de

Geschäftsstelle: Valkenburger Straße 345 - 52525 Heinsberg
Fon +49 2452 131740 - Fax +49 2452 131745
Email: fw-fraktion@kreis-heinsberg.de
www.fw-kreis-heinsberg.de

Kontoverbindung: Raiffeisenbank eG Heinsberg – Konto-Nr.:3302737010 – BLZ 37069412

Kreistagsfraktion
Valkenburger Straße 45
52525 Heinsberg
Tel. 02452/131730
Fax 02452/131735

Gruene-Fraktion@Kreis-Heinsberg.de
www.gruene-kv-heinsberg.de

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

21. Nov. 2012

Fraktionen im Kreistag z. K.

Anfrage nach § 12 GeschO
Restrukturierung der West im Hinblick auf soziale Folgen und das Tariftreuegesetz

Sehr geehrter Herr Dr. Hachen,

wir bitten um Beantwortung der u. a. Fragen in der nächsten Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 26. 11. 12:

Begründung:

In der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 26. Juni 2012 wurde der Jahresbericht über die Restrukturierung der West Energie und Verkehr vorgestellt. Dieser stützte sich auf die begleitende Dokumentation einer Unternehmensberatung. Wesentlicher Bestandteil des Berichts war die Erkenntnis, dass das angestrebte Ziel der Kostensenkung deutlich übertroffen wurde. Dies geschah trotz der gestiegenen Summe der Fahrkilometer größtenteils durch Einsparungen im Personalbereich, indem zunehmend Fahrten an Subunternehmen vergeben wurden. Für den weiteren Planungszeitraum bis 2019 wurden weitere Einsparungen in Höhe von mindestens 1.000.000 Euro angestrebt. Forderungen der Fraktion von Bündnis90/Die Grünen, aus sozialen Gründen eine Begrenzung der Kostensenkungen zulasten des Fahrpersonals vorzunehmen, fanden keinen Widerhall. Die sozialen und finanziellen Auswirkungen auf das betroffene Fahrpersonal waren bisher nicht Gegenstand der Dokumentation.

Am 6. November 2012 hat das Ministerium für Arbeit, Integration und Soziales des Landes Nordrhein-Westfalen den Spartentarifvertrag Nahverkehrsbetriebe (TVG-N NW) als den nach dem Tariftreuegesetz maßgeblichen Tarifvertrag für Verkehrsdienstleistungen per Erlass festgelegt. Hieran sind öffentliche Auftraggeber gebunden.

Für uns ergeben sich hieraus folgende Fragen:

1. Hat der Erlass des MAIS Konsequenzen für die Festlegung der Restrukturierungsziele und der erwarteten Ergebnisse bis 2019?
2. Ist künftig mit einem rückläufigen Trend bei der Vergabe an Subunternehmen zu rechnen?
3. Wie hoch ist zz. der prozentuale Anteil an Fremdvergaben und für welche Zeiträume werden die Verträge mit den privaten Unternehmen abgeschlossen?
4. Wird bei der Fremdvergabe darauf geachtet, welcher Tarif gezahlt wird?
5. Inwieweit werden künftig bei der Begleitung des Restrukturierungsprozesses durch eine Unternehmensberatung auch die sozialen und finanziellen Auswirkungen auf das (Fahr-)Personal dokumentiert?
6. Die Rekommunalisierung des Rettungsdienstes wurde nicht zuletzt mit der Verbesserung der Situation für die Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer begründet. Welche Möglichkeiten sieht die Verwaltung, dass die West Energie und Verkehr angesichts der neuen Erlasslage wieder in stärkerem Maße als verantwortungsbewusster Arbeitgeber in Erscheinung tritt?

Mit freundlichen Grüßen

Ulrich Horst
Kreistagsabgeordneter

gez. Jörg van den Dolder
Kreistagsabgeordneter