

Niederschrift

über die 18. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 19.11.2013

Anwesend:

Vorsitzender:

Hachen, Gerd Dr.

Kreistagsmitglieder:

Dahlmanns, Erwin

Gassen, Guido

Horst, Ulrich

Jansen, Franz-Michael

Jüngling, Liane

Krekels, Gerhard

Krings, Werner

Przibylla, Siegfried

(als Vertreter für Krummen, Arnd)

Reyans, Norbert

Schneider, Georg

Tholen, Heinz-Theo

(als Vertreter für Röhrich, Karl-Heinz)

Von der Verwaltung:

Nießen, Josef

Kapell, Günter

Weuthen, Johannes

Wassen, Ulrich

van der Kruijssen, Astrid

Dick, Ralf

Kowald, Reinhard

Gäste:

Sistenich, Hans Joachim - zu TOP 1

(Geschäftsführer AVV GmbH)

Sachkundige Bürger:

Münster, Matthias

(als Vertreter für Echterhoff, Peter)

Nelsbach, Thomas

Abwesend:

Kreistagsmitglieder:

Echterhoff, Peter *

Krummen, Arnd *

Röhrich, Karl-Heinz *

Müller, Silke

* entschuldigt

Anfang: 18:00 Uhr

Ende: 20.00 Uhr

Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr versammelt sich heute im Kleinen Sitzungssaal, um über die nachfolgende Tagesordnung zu beraten.

Tagesordnung:

Öffentliche Sitzung:

1. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Kreis Heinsberg
2. Satzung des Kreises Heinsberg für die Abfallentsorgung - 8. Änderungssatzung (2014) -
3. Gebührensatzung des Kreises Heinsberg für die Abfallentsorgung - 8. Änderungssatzung (2014) -
4. Vorstellung des Masterplans "Heidenaturpark" im Bereich der Tevereiner Heide, Brunssummerheide und Rodebach-Roode Beek
5. Bericht der Verwaltung
6. Anfragen:
- 6.1. Anfrage der Kreistagsfraktion GRÜNE gemäß § 12 Geschäftsordnung vom 08.11.2013 zur Pflege von Grünstreifen an Kreisstraßen

Nichtöffentliche Sitzung:

7. Erwerb von landwirtschaftlichem Grundbesitz in der Gemarkung Hückelhoven-Ratheim für naturschutzfachliche Zwecke
8. Vergabe von zwei Nachaufträgen über ergänzende Ingenieurleistungen zur Erstellung der Landschaftspläne II/4 "Wassenberger Riedelland und untere Rurniederung" sowie III/8 "Baaler Riedelland und obere Rurniederung"
9. Vergabe eines Auftrages zur Ausführung von Deckensanierungsarbeiten auf der Kreisstraße K17 von Gangelt-Schümm (einschließlich Ortsdurchfahrt) bis Ortseingang Gangelt-Brüxgen
10. Bericht der Verwaltung
11. Anfragen

Vor Eintritt in die Beratung stellt der Ausschussvorsitzende, Herr Dr. Hachen, die vorliegende Tagesordnung, die ordnungsgemäße Einberufung und die Beschlussfähigkeit fest. Ergänzungen und Änderungen zur Tagesordnung werden nicht gewünscht.

Sitzung: öffentlich

Tagesordnungspunkt 1:

Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Kreis Heinsberg

Finanzielle Auswirkungen:	nein
Leitbildrelevanz:	3.5
Inklusionsrelevanz:	nein

Der Auftrag an die Verwaltung zur Erarbeitung des Fortschreibungsentwurfs für den Nahverkehrsplan (NVP) des Kreises Heinsberg erfolgte durch Kreistagsbeschluss vom 20.12.2012. Bei der Erstellung des Entwurfs wird die Verwaltung interfraktionell unterstützt. Die erste interfraktionelle Sitzung der Arbeitsgruppe zur Fortschreibung des NVP hat am 03.06.2013 stattgefunden.

Auf Grund der Inbetriebnahme der Schienenstrecke Heinsberg - Lindern zum 15.12.2013 sind seitens der Verwaltung mit den Verkehrsunternehmen, der westEnergie und Verkehr GmbH (west) und der Regionalverkehr Euregio-Maas-Rhein GmbH (RVE), unter Beteiligung des Aachener Verkehrsverbundes (AVV) die Abstimmungen zum Busliniennetz des Kreises Heinsberg erfolgt. In den letzten Wochen konnten auf Grund intensiver Planungsarbeit noch Optimierungen bei den Busverkehren beim Anschluss an die Bahnlinien sowie auch bei schulorientierten Verkehren erreicht werden. Der Mehraufwand im Leistungsangebot des Fahrplanes für das Jahr 2014 konnte um rd. 12.600 Nutzwagen-km / Jahr reduziert werden.

Der AVV hat in den letzten Wochen auf Grund des veränderten Rechtsrahmens - durch die Änderungen des Personenbeförderungsgesetzes (PBefG) mit der Umsetzung der EU-VO 1370/2007 zu Beginn diesen Jahres - die Entwicklung der vergabe- und beihilferechtlichen Rahmenbedingungen des ÖPNV und insbesondere des ÖSPV (Straßengebundenen ÖPNV) im AVV, auch unter den Gesichtspunkten des ÖPNV-Finanzrahmens, aufgearbeitet. Für die anstehenden Entscheidungsprozesse im gesamten AVV-Verbundraum wurden erste Handlungskonzepte und -strategien entwickelt, um den ÖSPV zukunftssicher zu gestalten. Ende September wurden diese Szenarien beim „AVV-Forum zur Zukunft des ÖPNV in der Region“ den Mitgliedern der Zweckverbandsversammlung erstmals präsentiert.

Themenschwerpunkte sind hierbei u. a. die zum Ende des Jahres 2017 auslaufenden Verkehrsverträge sowie die Betrauungen der Verkehrsunternehmen im AVV und die rechtliche Handhabe zur Sicherstellung einer geordneten Weiterentwicklung des ÖSPV nach 2017.

Hierzu zählt die Fortschreibung des Nahverkehrsplans durch die jeweiligen Aufgabenträger, in der die Rahmenbedingungen zur Einleitung entsprechender Vergabeverfahren nach den geltenden europarechtlichen Rahmenbedingungen zur Vergabe der gebündelten Verkehrskonzessionen geregelt werden.

Des Weiteren hat der Kreis Heinsberg die Städte und Gemeinden eingeladen, sich in die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes einzubringen. Hierzu werden sich die Städte und Gemein-

den mit dem Kreis als Aufgabenträger des ÖSPV insbesondere dem Spannungsfeld ÖPNV und Schule widmen.

Dezernent Nießen führt einleitend aus, dass es zu diesem Tagesordnungspunkt einen Antrag der Kreistagsfraktion GRÜNE gemäß § 10 Geschäftsordnung vom 13.11.2013 gibt, der eine Anregung zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes bzgl. der Verbindung des letzten Multi-Busses von Lindern in Richtung Linnich zum Gegenstand habe. Dieser Antrag ist als Anlage der Niederschrift beigelegt. Die Anregung der Kreistagsfraktion GRÜNE wird gerne aufgegriffen. Allerdings sind die Druckvorbereitungen zum neuen Fahrplan der westEnergie und Verkehr GmbH zum Fahrplanwechsel 2013 / 2014 bereits abgeschlossen. Eine Berücksichtigung der Anregung zur Abfahrzeit des letzten MultiBusses von Lindern in Richtung Linnich im neuen Fahrplan der west ist daher nicht mehr möglich. Eine Aussprache zu dem v. g. Antrag findet nicht statt.

Nachfolgend trägt Herr Sistenich, Geschäftsführer der AVV GmbH, zu den nach 2017 verbindlich geltenden vergabe- und beihilferechtlichen Rahmenbedingungen und Änderungen im ÖPNV sowie den sich hieraus ergebenden Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung des ÖSPV dem Fachausschuss vor.

In seiner Präsentation, die als Anlage der Niederschrift beigelegt ist, stellt Geschäftsführer Sistenich zunächst den derzeit geltenden Rechtsrahmen für den ÖPNV dar und weist detailliert auf das Verkehrsangebot im AVV hin. Er geht dabei insbesondere auf die bisherige Organisation und Finanzierungssystematik des Verkehrsverbundes ein. Im Hinblick auf die zukünftigen wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für den ÖPNV führt Geschäftsführer Sistenich aus, dass der Vergabeprozess im ÖPNV für die zukünftigen Angebote einen Zeitraum von bis zu 10 Jahren berücksichtigen soll. Die Vergabeprognosen zu den erwarteten Rahmenbedingungen bedürfen daher einer qualifizierten Abschätzung. Faktoren wie beispielsweise die strukturelle Entwicklung des Raumes, der demografische Wandel, das zukünftige Mobilitätsverhalten der Bürger oder die Verkehrssituation in den Innenstädten bestimmen die zukünftige Verkehrsentwicklung im ÖPNV und sind deshalb mit einzubeziehen. Des Weiteren stellt Geschäftsführer Sistenich das Handlungskonzept des AVV zur Sicherstellung einer geordneten Weiterentwicklung des ÖSPN nach 2017 vor. Dieses Konzept sieht für Teilnetze in den einzelnen Verkehrsräumen sowohl kommunale Direktvergaben als auch die Vergaben von Verkehrsleistungen im wettbewerblichen Verfahren vor. Nachfolgende zentrale Fragestellungen sind dabei zu berücksichtigen:

- Welcher Angebotsumfang und welche Qualitätsvorgaben werden der Vergabe zugrundegelegt?
- Welche finanzielle Belastungen und Verpflichtungen resultieren aus der Neuvergabe?
- Wie sollen ÖSPV-Leistungen für den Zeitraum 2018 bis 2027 vergeben werden?
- Wie gestalten sich die konkreten Arbeitsprozesse und die zeitlichen Abläufe?

Zum Abschluss seiner Präsentation gibt Geschäftsführer Sistenich eine Übersicht zu den einleitenden Arbeitsschritten, zur vorläufigen Terminplanung sowie zur organisatorischen Abwicklung des Vergabeverfahrens zur Weiterentwicklung des ÖSPV. Geschäftsführer Sistenich resümiert, dass der Kreis Heinsberg im kommenden Jahr mit der Fortschreibung des

Nahverkehrsplanes die Weichenstellung für seinen Verkehrsraum vornehmen wird. Auf Grund der bisher geleisteten Vorarbeiten mit der Linienbündelung im aktuellen Nahverkehrsplan sieht er den Kreis Heinsberg im Hinblick auf die Weiterentwicklung des ÖSPV gut aufgestellt.

Hiernach dankt Ausschussvorsitzende Dr. Hachen Herrn Geschäftsführer Sistenich für seinen Vortrag zum Status quo des ÖPNV in der Region sowie der Darstellung der anstehenden Aufgaben zur Weiterentwicklung dieses sehr komplexen Aufgabengebietes. Er verbindet seinen Dank mit dem Hinweis, dass Herr Sistenich im Dezember 2013 in den Ruhestand gehen werde. Dabei unterstreicht Herr Dr. Hachen, dass Herr Sistenich als Geschäftsführer des AVV in den zurückliegenden Jahren mit großem Sachverstand und sehr engagiert den ÖPNV in der Region und damit im Kreis Heinsberg maßgeblich mitgestaltet habe. Hierfür spreche er ihm im Namen des Kreises Heinsberg seinen Dank aus. Der Ausschussvorsitzende wünscht Herrn Sistenich für die Zukunft alles Gute und vor allem eine stabile Gesundheit. Geschäftsführer Sistenich seinerseits dankt allen Gremienmitgliedern und Vertretern der Verwaltung für die stets konstruktive Zusammenarbeit und das große Vertrauen, dass der Kreis Heinsberg ihm in den zurückliegenden Jahren entgegengebracht habe.

Im Anschluss hieran nimmt der Ausschuss für Umwelt und Verkehr den vorgetragenen Sachstand zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Kreis Heinsberg zur Kenntnis.

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

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

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

Fraktionen im Kreistag z. K.

13. Nov. 2013

Antrag nach § 10 GeschO zur Beratung in der nächsten Umweltausschusssitzung
zu TOP 1 Fortschreibung NVP: Multibusanbindung von Lindern nach Linnich

Sehr geehrter Herr Dr. Hachen,

für den anstehenden Fahrplanwechsel bitten wir folgende Anregung aufzunehmen:

Die tägliche Abfahrtszeit des letzten Multibusses in Lindern Richtung Linnich ist auf die
Ankunftszeiten der RB 33 und RE 4 (21.07 und 21.13Uhr) abzustimmen.

Begründung

Der letzte Multibus von Lindern Richtung Linnich fährt täglich laut Plan um 20.55 Uhr ab
Bahnhof. In der Praxis ist die Abfahrt meist kurz nach 21 Uhr.

Um 21.07 Uhr kommt allerdings der Zug aus Aachen (RB 33) und um 21.13 Uhr der Zug aus
Düsseldorf (RE 4) an. Leider fährt bisher der Multibus diesen Fahrgästen „vor der Nase
davon“. Da die Rurtalbahn in Linnich erst um 21.30 Uhr abfährt, ist eine spätere Abfahrt von
Lindern ohne weiteres möglich.

Mit freundlichen Grüßen



Ulrich Horst
Mitglied im Umwelt- und
Verkehrsausschuss



Sofia Tillmanns
Fraktionsgeschäftsführerin/
Kreistagsabgeordnete

Veränderter Rechtsrahmen für den ÖPNV

-Handlungsfelder im AVV –

Ausschuss für Umwelt und Verkehr
des Kreises Heinsberg
am 19.11.2013



Übersicht:

1. **Aktueller Rechtsrahmen für den ÖPNV**
2. **Bisherige Organisation und Finanzierung des ÖSPV im AVV**
3. **Zukünftige wirtschaftliche Rahmenbedingungen für den ÖPNV**
4. **Handlungskonzept zur Sicherstellung einer geordneten Weiterentwicklung des ÖSPV nach 2017**
5. **Zusammenfassung und Diskussion der Ergebnisse**



Begriffsbestimmung:

PBefG	=	Personenbeförderungsgesetz
ÖPNV	=	Öffentlicher Personennahverkehr
ÖSPV	=	Straßengebundener ÖPNV (im AVV: Bus)
SPNV	=	Schienenpersonennahverkehr
VO 1370/2007	=	Verordnung (EG) Nr. 1370/2007
GWB	=	Gesetz gegen Wettbewerbsbeschränkungen
ÖPNVG NRW	=	Gesetz über den öffentlichen Personennahverkehr in Nordrhein-Westfalen
AT	=	Aufgabenträger
VU	=	Verkehrsunternehmen
EVU	=	Eisenbahnverkehrsunternehmen
NVP	=	Nahverkehrsplan



1. Veränderter Rechtsrahmen für den ÖPNV



Rechtsrahmen für den ÖPNV in NRW:

Kommunal Recht	ÖPNVG NRW Nov. 2008	➔	<ul style="list-style-type: none">•Zuständigkeiten•Pflicht NVP-Erstellung•Finanzierung ÖPNV	
Beihilfe Recht	EU VO 1370/2007 01.01.2009	}		
Vergabe Recht	GWB		➔	Siehe unter Pkt. 4 Beitrag PWC
Gewerbe Recht	PBefG Neu: 01.01.2013			



Das ÖPNVG NRW regelt u. a.:

➤ **Zuständigkeit für ÖPNV**

- SPNV: Zweckverbände VRR, NVR, NWL
- Übriger ÖPNV: Komm. AT = Kreise und kreisfreie Städte
(ÖSPV) bzw. deren Organisationseinheit (Verbünde)

➤ **Pflicht zur Aufstellung und Abstimmung eines Nahverkehrsplans (NVP)**

Inhalt NVP:

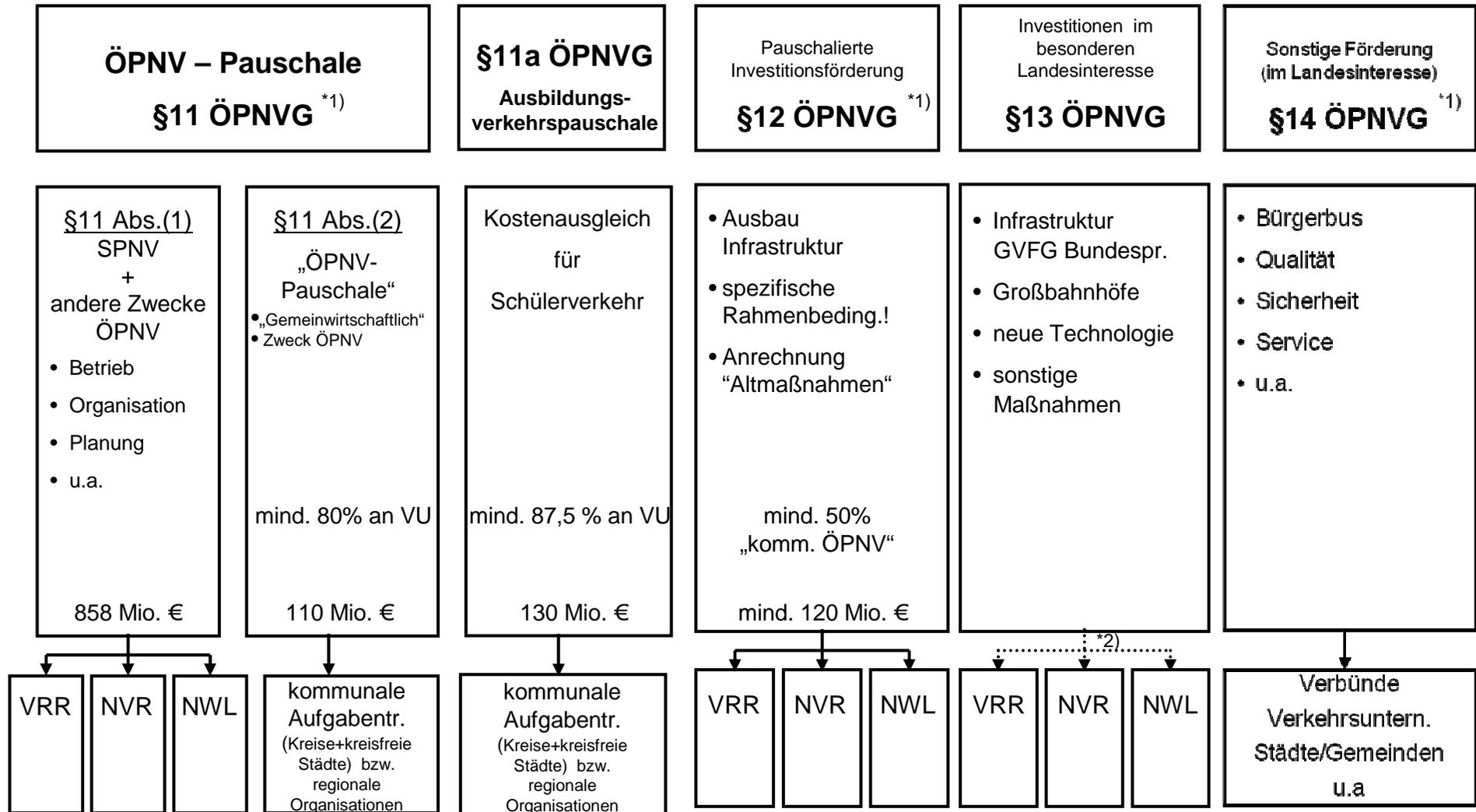
- Prognose zur Verkehrsentwicklung
- Rahmenvorgabe für das betriebliche Leistungsangebot
- Finanzierung
- Qualitätsvorgaben
- Tarifentwicklung
- Barrierefreiheit / Umweltschutz

➤ **Finanzierung ÖPNV**

- ÖPNV-Pauschalen (s. Übersicht)



ÖPNV-Förderung des Landes NRW (ÖPNVG NRW)



*1) Bewilligungsbehörde Bezirksregierung

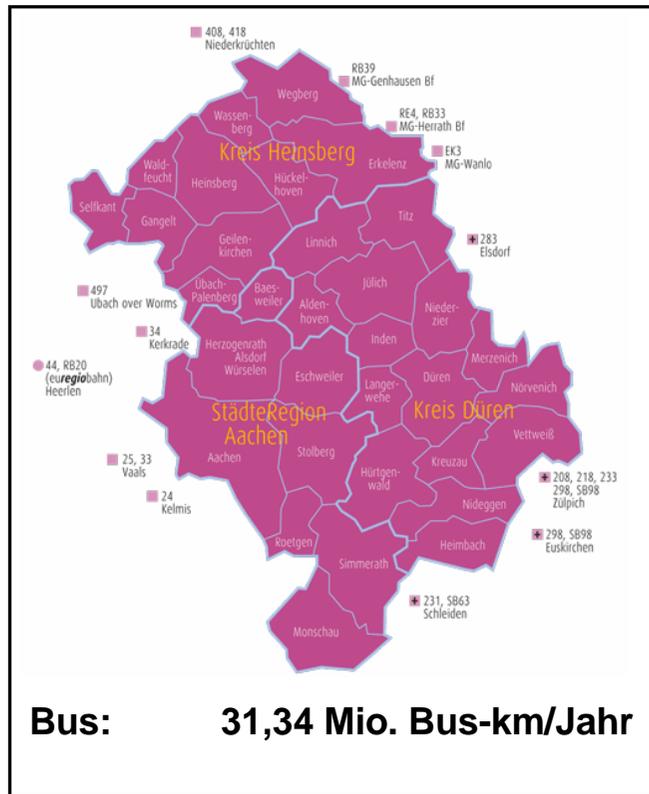
*2) Fördertechn. Abwickl. (Bewilligungsbehörde)
eingeschränkte Wahrnehmung der Aufgabe



2. Bisherige Organisation und Finanzierung des ÖSPV im AVV



Das Verkehrsangebot im AVV:



Verkehrsunternehmen (VU) im ÖSPV (Bus)

ASEAG : 77 Linien, darunter 11 EWG-Genehmigungen, 5 Gemeinschaftsgenehmigungen und 1 Bedarfsverkehrslinie

DKB : 45 Linien, darunter 8 Gemeinschaftsgenehmigungen und 4 AST-Linienverkehre

West : 41 Buslinien, darunter 7 Gemeinschaftsgenehmigungen, 5 MultiBus-Liniengenehmigungen (teilw. EWG-Genehmigungen) und 1 EWG-Gemeinschaftsgenehmigung (mit RVE)

RVE : 70 Linien, darunter 14 Gemeinschaftsgenehmigungen, 14 Schülerverkehrsliniengenehmigungen und 2 EWG-Genehmigungen

Veolia (**Taeter Aachen**) :

24 Linien, darunter 11 Gemeinschaftsgenehmigungen, davon 9 Schülerverkehrslinien

Eisenbahnverkehrsunternehmen (EVU)

DB Regio NRW : 3 RE-Linien
3 RB-Linien

Rurtalbahn (RTB) : 2 RB-Linien

SNCB/DB Regio : 1 RE-Linie

Kooperierende VU's:

Veolia (NL): 1 Gemeinschaftskonzession und 2 eigene Linien

TEC : 1 Gemeinschaftskonzession und 2 eigene Linien



Zuständigkeiten im ÖPNV

	SPNV	ÖSPV (Bus)
Aufgaben	Planung Koordination Organisation Finanzierung Wettbewerbsverfahren	Planung Koordination Organisation Finanzierung Förderung
Verträge	Tarif (bzw. Vertrieb) Einnahmenaufteilung Verbundmarketing	Tarif / Vertrieb Einnahmenaufteilung Marketing
Federführung	Verkehrsverträge Kooperationsverträge Einnahmenaufteilungsverträge	Betreuung komm. VU Kooperationsverträge Einnahmenaufteilungsvertrag
	NVR AVV	AVV + AT im ZV AVV



Vertragliche Einbindung der Verkehrsunternehmen in den AVV

Verkehrsart	Verkehrsunternehmen	Vertragliche Regelungen	Vertragspartner	Laufzeit bis
SPNV	DB Regio NRW	Verkehrsvertrag Kooperationsvertrag Einnahmenaufteilungsvertrag (alle RE + RB + S-Linien DB im AVV) inkl. Koop-Linien SNCB und NS	NVR AVV AVV + VU	Dez. 2016* (FP-Wechsel)
	Rurtalbahn	Verkehrsvertrag Kooperationsvertrag Einnahmenaufteilungsvertrag - Strecke Düren - Heimbach - Strecke Düren - Linnich	NVR AVV AVV + VU	Dez. 2016* Dez. 2025*
ÖSPV	ASEAG	Betrauung Kooperationsvertrag Einnahmenaufteilungsvertrag	AT Stadt Aachen/StädteRegion AVV AVV + VU	31.12.2017
	West	Betrauung Kooperationsvertrag Einnahmenaufteilungsvertrag	AT Kreis Heinsberg AVV AVV + VU	31.12.2017
	DKB	Betrauung Kooperationsvertrag Einnahmenaufteilungsvertrag	AT Kreis Düren AVV AVV + VU	31.12.2017
	RVE - DB Rheinlandbus	Kooperationsvertrag Einnahmenaufteilungsvertrag Einnahmenanspruchsvertrag	AVV AVV + VU	31.12.2017
	TAETER Aachen Veolia Verkehr Rheinland	Kooperationsvertrag Einnahmenaufteilungsvertrag Einnahmenanspruchsvertrag	AVV AVV + VU	31.12.2017
	übrige VU: SNCB NS Veolia NL TEC	} über DB eingebunden } } über ASEAG eingebunden		

* FP-Wechsel



Die wichtigsten Finanzierungssäulen für den AVV-Verbundverkehr (BUS)

<p>Fahrgelderlöse nach Einnahmenaufteilung + (ggf. sonstige Unternehmenserträge)</p> <p>AVV-EAV</p>	<p>Ausgleichsleistungen für Schwerbehinderte</p> <p>§§ 158 ff. SGB IX</p>	<p>Allgem. Vorschrift zur Förderung des Ausbildungsverkehrs (f. Schüler-Ticket u. a.) § 11 a ÖPNVG</p> <p>AVV-RiLi</p>	<p>Allgem. Vorschrift zur Förderung des Sozial-Tickets (Mobil-Ticket)</p> <p>AVV-RiLi</p>	<p>Allgem. Vorschrift zur Förderung der Qualität (Fahrzeug/Service) § 11 Abs. 12 ÖPNVG</p> <p>AVV-RiLi</p>	<p>Ausgleich für betraute Verkehre (durch AT) gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen</p> <p>AVV-Satzung</p>
---	---	--	---	--	--

Eigenwirtschaftliche Verkehre i. S. § 8 Abs. 4 PBefG

Gemeinwirtschaftliche Verkehre i. S. § 8 Abs. 4 PBefG



Zusammenfassung:

- Alle vertraglichen Regelungen mit den Bus-VU's laufen im Dezember 2017 aus; damit endet die Übergangsregelung gem. EUVO 1370 im AVV
- Für den Zeitraum nach 2017 sind
 - a) die Vergabe der kompletten ÖSPV-Leistungen im AVV,
 - b) die vertraglichen Grundlagen und
 - c) die Finanzierung des ÖSPVunter Beachtung der aktuellen gesetzlichen Rahmenbedingungen neu zu regeln.
- Aufgrund der unterschiedlichen Laufzeiten der Liniengenehmigungen sind Lösungen für eine Synchronisation der Laufzeiten und der vertraglichen Regelungen zu entwickeln.



- Die beabsichtigten Vergabeprozesse sind im EU-Amtsblatt zu veröffentlichen (Vorabbekanntmachung frühestens 27 Monate vor Betriebsaufnahme)
- Die ÖSPV-Angebote sind in Umfang, Struktur und Qualität als Grundlage für die Vergabe weiterzuentwickeln. Der sich zuspitzenden Finanzsituation der AT ist hierbei Rechnung zu tragen.



3. Zukünftige wirtschaftliche Rahmenbedingungen für den ÖPNV



Prognose der zukünftigen Rahmenbedingungen

- Bei den anstehenden Vergabeprozessen ist das zukünftige Angebot für einen Zeitraum von bis zu 10 Jahren neu zu definieren (2018 ÷ 2027). Die NVP's sollen die zukünftige Entwicklung abbilden.
- Art und Umfang des Angebotes werden in starkem Maße
 - durch die zu erwartenden verkehrlichen Anforderungen und
 - die finanziellen Handlungsspielräume der ATbestimmt.
- Eine Prognose der zukünftigen Rahmenbedingungen ist mit erheblichen Unsicherheiten behaftet und kann daher nur im Rahmen eines qualifizierten Abschätzungsprozesses erfolgen.



Wichtige Einflussgrößen:

1. Zukünftige Verkehrsentwicklung im ÖPNV wird u. a. bestimmt durch:

- strukturelle Entwicklung des Raumes (Einwohner, Arbeitsplätze, Pendler, Schüler und Studenten u. a.)
- demografischen Wandel
- Mobilitätsverhalten der Bürger
- Verkehrssituation insbesondere in den Innenstädten
- Umweltaspekte
- Umfang, Qualität und Leistungsfähigkeit der ÖPNV-Angebote
- Abbau von Barrieren im ÖPNV und bei anderen Mobilitätsdienstleistungen
- die wirtschaftliche Entwicklung



2. Politische und finanztechnische Vorgaben von Bund und Land

- Weiterentwicklung der Finanzierungsbeiträge für Betrieb und Infrastruktur (RegMittel, GVFG, Pauschale u. a.: Verstetigung oder Kürzung?)
- Vorgaben zur Herstellung der Barrierefreiheit (PBefG)
- Umweltspezifische Vorgaben (z. B. für Fahrzeuge, Abgas, Feinstaub, Lärm u. a.)
- Tarifpolitische Vorgaben – Tariftreuegesetz
- Sonstige Qualitätsvorgaben z. B. zu ÖPNV-Tarifen (Landestarif, Sozialtarife u. a.)
- Steuerliche Behandlung des ÖPNV



3. Wirtschaftliche Lage der Kommunen bzw. der AT

- Daseinsfürsorge im ÖPNV wird ohne Reformierung der kommunalen Finanzierungsinstrumente zum Problem (Verschuldung / Haushaltssicherung)
- Positive Effekte des steuerlichen Querverbundes gehen zunehmend verloren
- Weder die kommunale Infrastruktur noch der ÖPNV-Betrieb können ohne zusätzliche Finanzmittel von Bund und Land langfristig gesichert bzw. weiter ausgebaut werden



4. Entwicklung der Kosten im ÖPNV sind insbesondere abhängig von

- Personal-, Energie-, Infrastrukturkosten u. a.
- steigenden verkehrlichen Anforderungen (Barrierefreiheit, Kapazitäten u. v. a.)
- steigenden Kundenanforderungen (Komfort, Service u. v. a.)
- steuerlichen Belastungen
- politischen Vorgaben (Gesetze, VO u. a.)



Globale Einschätzung ausgewählter Entwicklungen

Verkehrsnachfrage ÖPNV:

städtische Gebiete



ländlicher Raum



Pendleraufkommen



Erlöse im ÖPNV



Kosten ÖPNV

Personal



Energie



Infrastruktur



allg. Kosten



steuerliche Belastungen



Angebotsausweitungen



Steuerlicher Querverbund



Finanzierungsbeiträge Bund/Land



Finanzielle Handlungsspielräume AT



Steigerung erwartet



Rückgang erwartet



Zusammenfassung:

- Die Kluft zwischen den zukünftigen verkehrlichen Anforderungen im ÖPNV und den finanztechnischen Möglichkeiten der AT driftet immer weiter auseinander.

- **Ohne**
 - neue Finanzierungsinstrumente für den ÖPNV,
 - eine bessere Finanzausstattung der Kommunen,
 - eine höhere Beteiligung der Nutzer an den Kosten und
 - eine Anpassung und Optimierung des ÖPNV-Angebotes sowie
 - stärkere Marktorientierungkönnen die zukünftigen Anforderungen an den ÖPNV nicht mehr sichergestellt werden.



4. Handlungskonzept zur Sicherstellung einer geordneten Weiterentwicklung des ÖSPV nach 2017



Zentrale Fragestellungen sind:

- 1. Welcher Angebotsumfang und welche Qualitätsvorgaben werden der Vergabe zugrunde gelegt?**
- 2. Welche finanziellen Belastungen und Verpflichtungen resultieren aus der Neuvergabe? (Wie viel ÖPNV und welche ÖPNV-Qualität kann sich die Region erlauben?)**
- 3. Wie sollen die ÖSPV-Leistungen für den Zeitraum 2018 – 2027 vergeben werden?**
- 4. Wie gestalten sich die konkreten Arbeitsprozesse und die zeitlichen Abläufe?**



Von Seiten des AVV wurden bereits erste konzeptionelle Überlegungen angestellt, wie der Vergabeprozess strukturiert werden könnte:

①	Netz ASEAG	Direktvergabe
②	Netz DKB	Direktvergabe
③	Netz West	Direktvergabe
④	Netz Süd-StädteRegion	Wettbewerbliches Verfahren
⑤	Netz Nord-StädteRegion	Wettbewerbliches Verfahren
⑥	Netz Nordkreis Düren	Wettbewerbliches Verfahren
⑦	Netz Südkreis Düren	Wettbewerbliches Verfahren
⑧	Netz Kreis Heinsberg	Wettbewerbliches Verfahren



Kommunales Netz west

- **Fortschreibung des Bedienungskonzeptes für den Zustand 12/2017:**
 - Überprüfung und Fortentwicklung des Bedienungskonzeptes MultiBus in Arbeit.
 - Optimierung des Leistungsangebotes.
- Zwei Liniengenehmigungen gehen über den Betrauungszeitraum hinaus.
- Behandlung der Linie BW1 klären (Bedienungsgebiet komplett außerhalb des Kreisgebietes).
- Bedienung außerhalb des Kreisgebietes klären:
 - im VRR: SB 81
 - in der StädteRegion „Nord“: 430, 431, 432, 433
 - im Kreis Düren „Nord“: 409.
- Kompatibilität der Liniengenehmigungen mit der Definition der Bedienungsräume prüfen (MultiBus).



Teilnetz Heinsberg



Teilnetz Heinsberg

- **Fortschreibung des Bedienungskonzeptes für den Zustand 06/2018:**
 - Optimierung des Leistungsangebotes.
- Harmonisierung der Liniengenehmigungen organisieren.
- Behandlung der Linie 497 klären (Gemeinschaftsgenehmigung (RVE, west) auf EWG-Rechtsbasis, Leistungsanteil auswärts liegt in Übach-over-Worms (NL), Ablauf der Genehmigung am 31.12.2013).



Zusammenfassung der Kenndaten je kommunales Netz bzw. Teilnetz (vorläufig)

Kommunales Netz bzw. Teilnetz	Anzahl Linien	Leistungsvolumen in Wagen-Nutz-km				voraussichtlicher Fahrzeugbedarf			
		WT [km]	SA [km]	SO [km]	Jahr [TSD km]	Spitze	WT	SA	SO
ASEAG	75	50.616	30.334	17.644	14.914	248	195	129	60
DKB	36	8.755	4.661	1.780	2.658	55	32	23	7
West	42	16.872	3.051	1.861	4.067	86	28	9	7
Summe kom. Netze	153	76.242	38.047	21.284	21.640	389	255	161	74
StR Aachen Süd	13	6.730	2.595	2.087	2.267	30	15	7	8
StR Aachen Nord	13	2.494	1.755	751	679	17	11	7	5
Summe StR Aachen	26	9.225	4.350	2.838	2.946	47	26	14	13
Düren Süd	11	8.922	3.348	1.415	2.348	41	23	12	8
Düren Nord	12	6.774	1.493	189	1.665	35	19	8	1
Summe Düren	23	15.696	4.841	1.604	4.013	76	42	20	9
Heinsberg	12	6.149	943	-	1.495	32	20	5	0
Summe Teilnetze	61	31.070	10.134	4.442	8.454	155	88	39	22
Summe gesamt	214	107.312	48.181	25.726	30.094	544	343	200	96



Übersicht zur Betriebsaufnahme und zur Laufzeit der Teilnetze (Wettbewerbliches Verfahren)

Teilnetz	2017	2018	2019	Laufzeit bis
StR Aachen Süd			15.12.2019 	08.12.2029
StR Aachen Nord		09.12.2018 		09.12.2028
Düren Süd	10.12.2017 			11.12.2027
Düren Nord		10.06.2018 		10.06.2028
Heinsberg	10.12.2017 			11.12.2027



Übersicht zur Betriebsaufnahme und zur Laufzeit der kommunalen Netze (Direktvergabe)

kommunales Netz	2017	2018	2019	Laufzeit bis
ASEAG	10.12.2017			11.12.2027
DKB	10.12.2017			11.12.2027
WEST	10.12.2017			11.12.2027



Anmerkungen zu den Netzen

- Netze wurden auf Basis des Status quo-Angebotes im Hinblick auf die funktionellen betrieblichen Zusammenhänge definiert.
- Die Abgrenzung zwischen den Teilnetzen und den kommunalen Netzen bedarf einer Überprüfung im Hinblick auf mögliche Optimierungseffekte.
- Teilnetze müssen für den Zustand 2018 – 2027 weiterentwickelt werden. Hierzu sind folgende Arbeitsschritte erforderlich:
 - Überprüfung Status quo / Auslastung / Kosten / Erlöse / Optimierungsmöglichkeiten
 - Prognose der zukünftigen Verkehrsnachfrage über Verkehrsmodell (Gutachten)
 - Entwicklung eines optimierten Prognose-Netzes (Linienstruktur / Angebotsdichte) für das Grundnetz



- Sonderbetrachtung für den Schülerverkehr / Abstimmung mit Schulträgern (Verstärkerverkehre)
- Diskussion und Beschreibung der sonstigen Qualitätskriterien (Fahrzeuge, Service usw.)
- Teilnetze sollen nach dem Nettoprinzip ausgeschrieben werden (d. h. Erlösverantwortung beim VU)
- Simulation des Wettbewerbsverfahrens (Kosten / Erlöse) zur Beurteilung der wirtschaftlichen Situation des Teilnetzes (ggf. Erlös- und Kostengutachten erstellen)



Zusammenfassung der Arbeitsschritte:

- Grundsatzbeschluss der AT und des ZV AVV zur dargelegten Vorgehensweise
- Aufstellungsbeschluss der AT zur Fortschreibung der NVP's (Voraussetzung für Begrenzung Laufzeit Linienkonzessionen)
- Überprüfung der Netzgröße (Abgrenzung Status quo)
- Schaffung der organisatorischen Voraussetzungen zur Abwicklung der anstehenden Prozesse
- Fortschreibung der Netze
- Verkehrsprognose (2018 – 2027)
- Definition Prognose-Angebot (Umfang, Qualität, Verknüpfung u. v. a.)
- Wirtschaftliche Bewertung der Netze
- Fortschreibung der NVP auf der Grundlage der Untersuchungsergebnisse
- Beschlussfassung zu NVP's
- Vorbereitung Vorabbekanntmachung in EU-Amtsblatt
- Vorbereitung der Unterlagen für Direktvergabe an ASEAG / DKB / west

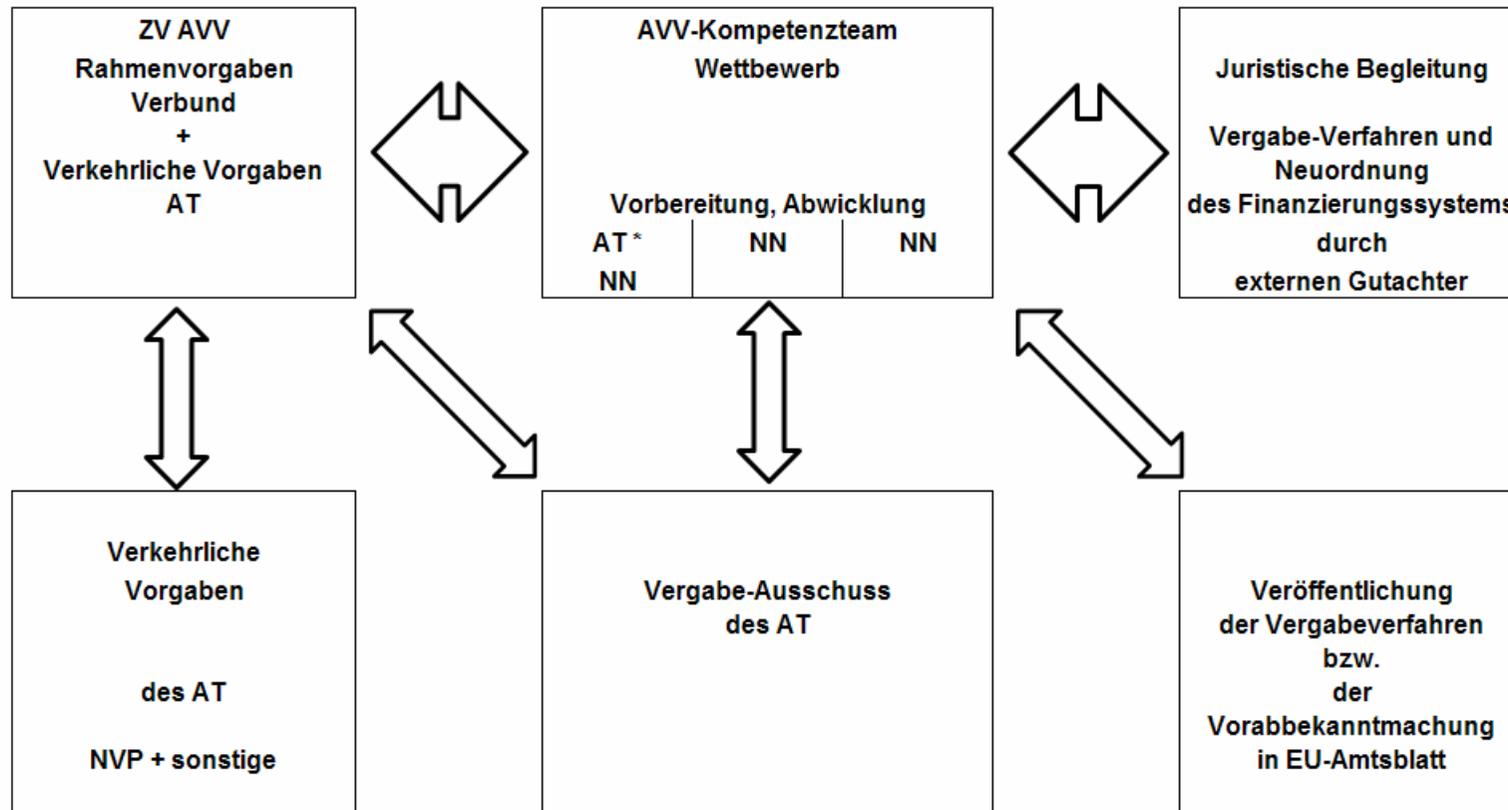


- Vorbereitung der Unterlagen wettbewerbliche Verfahren für die 5 Teilnetze
 - Fahrpläne
 - Fahrzeuganforderungen
 - Kapazitäten
 - Qualität
 - Sanktionen
 - Erlöse
 - Schülerverkehr
 - Tarife / Vertrieb
 - Regularien zur Anpassung der Angebote während der Vertragslaufzeit
 - Verträge
 - Mögliche Betriebsstätten
 - Sozialstandards (Tariftreuegesetz)

- Juristische Prüfung der Vergabeunterlagen
- Abwicklung der Vergabeprozesse inkl. etwaiger Vergabebeschwerden
- Modifikation der Einnahmenaufteilung und des Einnahmenaufteilungsvertrages
- Modifikation der Finanzierung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im AVV
- Erarbeitung eines Anreizsystems i. S. der EUVO 1370
- Juristische Prüfung Unternehmensstatus kommunaler VU (Direktvergabefähigkeit?)



Vorschlag zur organisatorische Abwicklung der Vergabeverfahren



* Personalgestellung durch AT



Vorläufiger Terminplan zur formellen Abwicklung der Vergabeverfahren für kommunale Netze (Stand 09/2013)

	zuständig	2013	2014	2015	2016	2017	2018 ff
① Grundsatzbeschluss zur Vorgehensweise	AT ZV AVV	Dez 13					
② Aufstellungsbeschluss zur Fortschreibung NVPs	AT	Dez 13					
③ Vorabkennzeichnung - Direktvergabe ASEAG - Direktvergabe DKB - Direktvergabe West				Sep 15		Dez 17	
④ Betriebsaufnahme kommunale Netze	ASEAG DKB West						Dez 27
⑤ Beantragung der Liniengenehmigungen für die kommunalen Netze	ASEAG DKB West Sonstige						

Timeline details:

- Step 3: "Vorabkennzeichnung" spans from Dec 13 to Sep 15. A "max. 27 Monate" arrow points from Sep 15 to Dec 17. A "12 Monate" arrow points from Dec 17 to the "Vergabe" box in 2016. A "Fahrplanwechsel" vertical dashed line is at Dec 17.
- Step 4: "Betriebsaufnahme kommunale Netze" spans from Dec 17 to Dec 27.
- Step 5: "Beantragung der Liniengenehmigungen für die kommunalen Netze" spans from Dec 15 to Dec 17. A "max. 3 Monate" arrow points from Dec 15 to Dec 17. A pink box is shown in 2015 from Dec 15 to Dec 17.

* Beantragung eigenwirtschaftlicher Genehmigungen



Vorläufiger Terminplan zur formellen Abwicklung der Vergabeverfahren für Teilnetze (Stand 09/2013)

	zuständig	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019 ff
① Grundsatzbeschluss zur Vorgehensweise	AT ZV AVV	Dez 13						
② Aufstellungsbeschluss zur Fortschreibung NVPs	AT	Dez 13						
③ Vorabkennzeichnung - Kreis Heinsberg - Kreis Düren Süd - Kreis Düren Nord - StR Aachen Nord - StR Aachen Süd						Dez 17		
④ Betriebsaufnahme Teilnetze - Kreis Heinsberg - Kreis Düren Süd - Kreis Düren Nord - StR Aachen Nord - StR Aachen Süd								
⑤ Beantragung der Linienehmigungen - Kreis Heinsberg - Kreis Düren Süd - Kreis Düren Nord - StR Aachen Nord - StR Aachen Süd								
⑥ Eigenwirtschaftliche Anträge - Kreis Heinsberg - Kreis Düren Süd - Kreis Düren Nord - StR Aachen Nord - StR Aachen Süd								

max. 27 Monate

bis 09.09.2015

bis 09.09.2015

bis 09.03.2016

bis 08.09.2016

bis 14.09.2017

Fahrplanwech:

10.12.2017 - 11.12.2027

10.12.2017 - 11.12.2027

10.06.2018 - 10.06.2028

09.12.2018 - 09.12.2028

15.12.2019 - 08.12.2029

bis 6 Monate vor Betriebsaufnahme

bis 3 Monate nach Bekanntmachung



Sitzung: öffentlich

Tagesordnungspunkt 2:

Satzung des Kreises Heinsberg für die Abfallentsorgung - 8. Änderungssatzung (2014) -

Finanzielle Auswirkungen:	ja
Leitbildrelevanz:	nein
Inklusionsrelevanz:	nein

Der Kreis bestimmt im Rahmen der Andienungs- und Überlassungspflicht die Übergabe der Abfälle, die von den kreisangehörigen 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 in 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 geregelt. Die Abfallsatzung regelt hierbei sowohl das Verhältnis zu den Kommunen als auch zu den Einwohnern des Kreises allgemein.

In diesem Jahr ergeben sich Änderungen in geringem Umfang, die zum einem zum besseren Verständnis der Satzungsbestimmungen für die Bürger beitragen sollen und zum anderen überholte Regelungen ersetzen. Darüber hinaus sind vereinzelt Änderungen erforderlich, da seitens des Eichamtes Aachen der Kreis darauf hingewiesen wurde, dass eine bisher gültige Ausnahmeregelung zur Mindestlast der Waagen von 400 kg auf 200 kg nicht mehr zugelassen werden kann. Insoweit waren zusätzliche Gebührenstaffelungen für die Abrechnung nach Kubikmeter (m³) zu schaffen.

In § 3 Abs. 7 wird ergänzend klargestellt, dass die Berechtigungskarten, die die kostenlose Anlieferung von bis zu 2 x 2 m³ Sperrmüll ermöglichen, nicht für Holz Klasse A IV gültig sind und neben der Vorlage der jeweiligen Berechtigungskarte auch die Vorlage des Personalausweises bzw. einer Kopie des Ausweises der auf der Berechtigungskarte genannten Person erforderlich ist. Gleichzeitig wird fortan darauf hingewiesen, dass die Erfassung der Personalausweis-Nr. zur Vermeidung ungerechtfertigter kostenloser Anlieferungen erfolgt.

In § 5 wurde klarstellend der „Rosenmontag“ als ein Tag, an dem die Abfall- und Schadstoffumschlaganlage sowie die Kleinanlieferplätze geschlossen bleiben, eingefügt. Bisher wurde dies durch gesonderte Aushänge bekannt gegeben.

In Anlage 3 „Drittbeauftragungen und Mitbenutzungen“ wurden die Begriffe in den Spalten 1. „Grün- und Pflanzenabfälle“ in „bündelbare Grünabfälle“ und 2. „Küchen- und Kantinenabfälle“ in „sonstige Bioabfälle“ geändert und insgesamt unter dem Oberbegriff „Biologisch abbaubare Abfälle“ gefasst, damit eine bessere Vergleichbarkeit der aufgeführten Be-

griffe mit den einzelnen Entsorgungsverträgen und Ausschreibungstexten der kreisangehörigen Kommunen gewährleistet wird.

Weitere kleinere Änderungen erfolgen aus redaktionellen Gründen.

Als Anlage zur Einladung der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr wurde der Entwurf der 8. Änderungssatzung mit den dazugehörigen Anlagen 1 a, 1 b, 2 a, 2 b und 3 zur Abfallsatzung sowie eine Synopse beigefügt, die die Änderungen zur bestehenden Satzung über die Abfallentsorgung aufzeigt.

Auf Nachfrage werden von der Verwaltung ergänzende Erläuterungen zu der Änderung der Satzungsbestimmung des § 3 Abs. 7 bzgl. der Entsorgung von Altholz gegeben. Hiernach stimmte der Ausschuss für Umwelt und Verkehr über den Beschlussvorschlag zur 8. Änderung der Satzung über die Abfallentsorgung im Kreis Heinsberg ab.

Beschlussvorschlag:

Die Satzung über die 8. Änderung der Satzung über die Abfallentsorgung im Kreis Heinsberg vom 20.04.2005 in der Fassung des den Erläuterungen zur Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr beigefügten Entwurfs wird gemäß § 5 Abs. 1 S. 1 KrO beschlossen.

Abstimmungsergebnis:

Ja 14 Nein 0 Enthaltung 0 Befangen 0

Sitzung: öffentlich

Tagesordnungspunkt 3:

Gebührensatzung des Kreises Heinsberg für die Abfallentsorgung - 8. Änderungssatzung (2014) -

Finanzielle Auswirkungen:	ja
Leitbildrelevanz:	nein
Inklusionsrelevanz:	nein

Mit Beschluss vom 18. 09. 2013 hat der Ausschuss für Umwelt und Verkehr des Kreises Heinsberg die Gebührenkalkulation für die Abfallentsorgung im Kreis Heinsberg für das Jahr 2014 zustimmend zur Kenntnis genommen.

Aufgrund der Neuausschreibung des Transportes und der Entsorgung von Rest- und Sperrmüll und der hieraufhin ab dem 01.04.2013 laufenden Verträge konnten erheblich günstigere Entsorgungskonditionen erzielt werden. Hinzu kommen Beträge, die in 2014 wegen Fälligkeit (§ 6 Abs. 2 KAG) aus der Rückstellung auszuschütten sind. Hierdurch ist es möglich, die Gewichtsgebühren für Rest- und Sperrmüll von 175,00 €t auf 132,00 €t zu senken. Dies bedeutet eine Gebührenreduzierung in Höhe von rund 25 % zum Vorjahr.

Die Grundgebühr, die sich nach den meldepflichtigen Einwohnern und der Anzahl der nicht meldepflichtigen Personen in den Kommunen richtet, ist den Kostensteigerungen anzupassen und auf einen Betrag in Höhe von **5,89 €je Einwohner** zu erhöhen.

Für den Betrieb der bereits ab dem 01.10.2010 in Betrieb genommenen Schadstoffumschlaganlage am Standort Gangel-Hahnbusch und der nach der Kalkulation für 2014 zu entsorgenden Sonderabfallmenge hat sich die in den letzten 3 Jahren auf einen Betrag in Höhe von 0,85 €je Einwohner festgelegte Gebühr als ausreichend bemessen dargestellt. Sie kann daher auch im Jahr 2014 unverändert stabil gehalten werden.

Die sog. Kleinanliefergebühren werden ebenfalls deutlich reduziert und um die Stufe <1,5 m³ ergänzt.

Auf die mit der Einladung zur Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 18.09.2013 zugesandten Unterlagen wird an dieser Stelle verwiesen. Als Anlage zur Einladung der Fachausschusssitzung wurde neben dem Entwurf der 8. Änderungssatzung eine Synopse beigelegt, die die Änderungen zur bestehenden Gebührensatzung aufzeigt.

Die Änderungen der Satzungsbestimmungen werden im Einzelnen wie folgt begründet:

zu § 1 Ziffern 1 und 3:
redaktionelle Anpassung

zu § 3 Abs. 1:
erforderliche Änderung durch aktuelle Vorgaben des Eichamtes Aachen

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

zu § 4 Abs. 1:
Änderung der Gebührenhöhe und Ergänzung des Textes zum Ausfall der Wägeeinrichtung durch Vorgaben des Eichamtes Aachen

zu § 4 Abs. 2:
Änderung der Gebührenhöhe und Erweiterung der Mengenstaffelung zur Erreichung von reduzierten Gebühren bei kleineren Mengen sowie Anpassung der Mengenstaffelung wegen der möglichen Unterschreitung der Mindestlast (Vorgabe Eichamt Aachen)

zu § 4 Abs. 3:
redaktionelle Änderung

zu § 4 Abs. 4:
Änderung der Gebührenhöhe

zu § 4 Abs. 6:
Streichung des Absatzes, da die hier getroffene Regelung zwischenzeitlich überholt ist

zu § 5 Abs. 1:
redaktionelle Änderung zur Klarstellung der sachlichen Gebührenfreiheit der Anlieferung von Altmedikamenten aus Haushaltungen

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

zu § 6 Abs. 1:
redaktionelle Änderung zur Anpassung an tatsächliche Gegebenheiten

zu § 6 Abs. 2 und 3:
Streichung des Absatzes, da die hier getroffene Regelung zwischenzeitlich überholt ist

Zu § 6 Abs. 4 (ehemals, jetzt 2):
redaktionelle Änderung

In der Sitzung werden dem Fachausschuss durch die Verwaltung zwei zusätzliche Änderungen der Gebührensatzung des Kreises Heinsberg für die Abfallentsorgung vorgeschlagen. In der hierzu ausgelegten Tischvorlage zur modifizierten Textfassung der Satzungsregelungen zu § 3 Abs. 4 und § 6 Abs. 2 der Gebührensatzung des Kreises Heinsberg für die Abfallentsorgung wird seitens der Verwaltung darauf hingewiesen, dass bei den bestehenden Regelungen zum Gebührenmaßstab (§ 3 Abs. 4) und der Fälligkeit (§ 6 Abs. 2) ein Widerspruch hinsichtlich der für die Gebührenberechnung maßgeblichen Einwohnerzahl für das Abrechnungsjahr besteht. In § 3 wird auf die Einwohnerzahl des jeweiligen und somit des laufenden Jahres verwiesen, während sich die Regelungen des § 6 auf die Einwohnerzahl des Vorjahres bezieht.

Zur Aufhebung des v. g. Widerspruches werden folgende Textfassungen zur Änderung der Gebührensatzung vorgeschlagen:

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

„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. 4 der Gebührensatzung gilt als Grundlage für die Ermittlung der Gebühren die Zahl der Einwohner der kreisangehörigen Städte und Gemeinden zum 30.06. des dem Festsetzungsjahr vorangehenden Jahres nach der amtlichen Fortschreibung des Landesamtes für Datenverarbeitung und Statistik und die Zahl der nicht meldepflichtigen Personen (z. B. Stationierungstreitkräfte und deren Angehörige) zum 31.12. des Vorvorjahres.“

(2.) § 6 Abs. 2 erhält folgende Fassung:

„Die von den kreisangehörigen Städten und Gemeinden gemäß § 4 Abs. 3 und 4 zu entrichtende Gebühr für die schadlose Entsorgung der Sonderabfälle aus Haushaltungen und Schulen (Sonderabfallgebühren) und die zu zahlende Grundgebühr wird unter Berücksichtigung der für das Vorjahr zum 30.06. maßgeblichen Einwohnerzahlen sowie der für das Vorvorjahr zum 31.12. festgestellten nicht meldepflichtigen Personen (z. B. Stationierungstreitkräfte und deren Angehörige) im Sinne des § 3 Abs. 4 erhoben. Für die Sonderabfallgebühren werden vierteljährlich Abschläge erhoben. Die Grundgebühren werden mit dem endgültigen Bescheid Anfang des Jahres mitgeteilt und sind in vierteljährlichen Teilbeträgen jeweils spätestens zum 30. des ersten Monats des jeweiligen Quartals fällig. Die Abschläge der Sonderabfallgebühren sind innerhalb von 14 Tagen nach Bekanntgabe des jeweiligen Gebührenbescheides zur Zahlung fällig. Sobald die für die schadlose Entsorgung der Sonderabfälle tatsächlich angefallenen Kosten des maßgebenden Jahres vorliegen, erfolgt die endgültige Gebührenfestsetzung der Sonderabfallgebühren unter Berücksichtigung der bereits erhobenen Abschläge.“

Die v. g. Änderungen wurden in die Änderungssatzung unter Ziffern 7 und 21 eingearbeitet.

Auf Nachfrage bzgl. der Höhe der Grundgebühr führt Dezernent Nießen aus, dass durch diese zum einen die durch den Betrieb der Abfallanlagen anfallenden Fixkosten abgedeckt und zum anderen eine Angleichung zwischen den Abfallgebühren für Haushalte von Kommunen mit „Verwiegesystem“ und denen von Kommunen, die nach den Gefäßvolumen die Abfallgebüh-

ren erheben, geschaffen werden soll. Im regionalen Vergleich ist die vom Kreis ab dem kommenden Jahr vorgesehene Grundgebühr für die Abfallentsorgung auch weiterhin sehr günstig.

Beschlussvorschlag:

Die Satzung über die 8. Änderung der Gebührensatzung des Kreises Heinsberg für die Abfallentsorgung vom 20.04.2005 in der als Tischvorlage zur Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr ausgelegten Fassung und den Erläuterungen zur Sitzung des Kreisausschusses beigefügten Entwurfs wird gemäß § 5 Abs. 1 S. 1 KrO beschlossen.

Abstimmungsergebnis:

Ja 14 Nein 0 Enthaltung 0 Befangen 0

Sitzung: öffentlich

Tagesordnungspunkt 4:

Vorstellung des Masterplans "Heidenaturpark" im Bereich der Teverener Heide, Brunssummerheide und Rodebach-Roode Beek

Finanzielle Auswirkungen:	nein
Leitbildrelevanz:	3.1
Inklusionsrelevanz:	nein

Zwischen den niederländischen und deutschen Kommunen Onderbanken, Brunssum, Landgraaf, Gangelt, Übach-Palenberg und Geilenkirchen liegt der so genannte „Heidenaturpark“, bestehend aus den Gebieten Rodebach-Roode Beek (750 ha), Teverener Heide (450 ha) und Brunssummerheide (600 ha), zusammen 1.800 ha groß. Diese drei Natur- und Erholungsgebiete grenzen teilweise an die Kommunen Heerlen und Selfkant. Bereits in den vergangenen Jahren, so unter anderem im Rahmen der EuRegionalen 2008, wurden in diesen Gebieten eine Vielzahl an Maßnahmen der Naturentwicklung sowie Besucherlenkung und -information durchgeführt. Die Naturentwicklungs- und Pflegemaßnahmen haben nachweislich zu einer Stärkung der Artenvielfalt und zu einem erhöhten Erlebnisreichtum geführt. Die Besucher nutzen verstärkt die differenzierten Angebote, die Besonderheiten von Natur und Landschaft zu erleben.

Die drei Gebiete haben unterschiedliche ökologische und touristische Ausrichtungen und stellen daher keine Konkurrenz zueinander dar, sondern ergänzen sich vielmehr. Der „Heidenaturpark“ an sich war lediglich ein „Arbeitsbegriff“. Eine gemeinsame Zielsetzung von Organisationen und Behörden, die sich um die Teilgebiete des Heidenaturparks bemühten, lag ursprünglich nicht zu Grunde. Ende des Jahres 2009 entwickelte sich der Ansatz, diese fehlende Zielsetzung zu erarbeiten. Hierfür wurden Fördergelder aus dem Interreg IV a – Programm der Europäischen Union beantragt. Als Teil des Großprojektes „Tiger“ (Touristische Inwertsetzung der grenzüberschreitenden europäischen Union) wurde auf Antrag hin eine Bewilligung zur Erstellung eines Masterplans „Heidenaturpark“ erteilt. Die Federführung des Projektes lag bei der Parkstad Limburg (Zweckverband niederländischer Gemeinden). Weitere Projektpartner auf niederländischer Seite waren die Vereinigung Naturmonumenten (niederländische Naturschutzorganisation) sowie die Gemeenten Landgraaf, Onderbanken und Brunssum. Auf deutscher Seite haben sich neben dem Kreis Heinsberg die Kommunen Gangelt, Geilenkirchen und Übach-Palenberg beteiligt. Der finanzielle Eigenanteil betrug für den Kreis Heinsberg und die 3 Kommunen jeweils 4.000,00 €

Die Projektpartner setzten sich die Realisierung eines größeren, zusammenhängenden Natur- und Landschaftsparks zum Ziel, um die Naturentwicklung weiter zu optimieren und für die Bereiche Freizeit und Erholung sowie Tourismus ein größeres Angebot bereitzustellen. In einer großen, zusammenhängenden Einheit wurde der Vorteil gesehen, ein verbessertes Management zur Organisation und Bewerbung des Heidenaturparks einrichten zu können. Ziel war es insbesondere, mehr Besucher anzuziehen, die einen längeren Aufenthalt in der Region

beabsichtigen. Darüber hinaus wurde eine stärkere Verbundwirkung zu den benachbarten Landschaftsräumen des Wurmals und des Rodebaches im Selfkant angestrebt.

Das Landschaftsbüro Stroming (Niederlande) und das Büro BKR, Aachen, haben im Jahr 2009 den Auftrag erhalten, in Zusammenarbeit mit einem Team aus niederländischen und deutschen Experten einen Masterplan zu erarbeiten, in dem die vorstehend beschriebenen Absichten in Wort und Bild darzustellen waren. Der nun vorliegende Masterplan ist das Ergebnis einer vierjährigen Zusammenarbeit unter der Federführung der Parkstad Limburg mit den Partnern Gemeinde Landgraaf, Gemeinde Brunssum, Gemeinde Onderbanken, Gemeinde Gangelt, Stadt Geilenkirchen, Stadt Übach-Palenberg, der Stichting Natuurmonumenten, dem Naturschutzbund Deutschland (NABU) sowie dem Kreis Heinsberg.

Ergänzend zum Masterplan wurden getrennt für die einzelnen Partner Dossiers erstellt, die im Einzelnen in Karten und Tabellen aufzeigen, bei welchen Projekten der jeweilige Partner (hier: Kreis Heinsberg) in den nächsten 10 bis 20 Jahren mitwirken kann, um den Heidenaturpark zu einem großen Natur- und Landschaftspark zu entwickeln. Auch wenn keine rechtliche Verbindlichkeit besteht, sollte mit der Verabschiedung des Masterplans für jeden Projektpartner der Wille verbunden sein, sich die Ziele des Plans zu eigen zu machen, die Voraussetzungen für kurz-, mittel- und langfristige Projektumsetzung zu schaffen und sich – im Rahmen der jeweiligen Möglichkeiten – an der Umsetzung gemeinsamer wie auch lokaler Maßnahmen zu beteiligen.

Sachgebietsleiter Wassen stellt in der Sitzung in einer Präsentation, die als Anlage dieser Niederschrift beigelegt ist, die einzelnen im engen Zusammenhang stehenden, aber in ihrer Gestaltung unterschiedlichen Naturgebiete dar. Diese sind auf niederländischer Seite die Brunssummer Heide und grenzüberschreitend der Naturpark Rodebach /Roode Beek und auf deutscher Seite die Tevereener Heide. Durch den Masterplan „Heidenaturpark“ sollen bisher bestehende Isolationen aufgehoben sowie Impulse für Natur, Wirtschaft (z. B. Freizeit und Tourismus) und grenzüberschreitende Zusammenarbeit verstärkt werden. Insbesondere stellt Sachgebietsleiter Wassen die mit dem Masterplan erarbeiteten sechs Leitlinien vor und erläutert diese. Im Einzelnen sind dies:

- Die Verbesserung der Qualität des „Heidenaturparks“
(z. B. durch beschleunigte Umsetzung bestehender Naturpflegepläne);
- die Entwicklung der Verbindungsbereiche
(z. B. durch Erstellung von Rahmenplänen zur Verknüpfung von ökologischen und freizeitbezogenen Absichten);
- die Anbindung des „Heidenaturparks“ an Wurm- und Maastal
(z. B. durch landschaftliche Aufwertung von Verbindungszonen);
- die Integration von Randbereichen des „Heidenaturparks“
(z. B. bei der Gestaltung der Randbereiche die Naturentwicklung und die Möglichkeiten der Freizeitentwicklung in diesen Bereichen verstärkt berücksichtigen);
- die Stärkung der touristischen Funktionen
(z. B. die Erkennbarkeit und die Kenntnis des „Heidenaturpark“ durch mehr Marketing vergrößern);
- die Erschließung und Orientierung verbessern
(z. B. durch attraktive Routen rund um den „Heidenaturpark“ und Verbesserung der Ausschilderung für die Streckenführung).

Des Weiteren wurden mit dem Masterplan Einzelmaßnahmen erarbeitet. Sachgebietsleiter Wassen führt hierzu aus, dass das derzeitige Handlungsprogramm zum Masterplan für den Bereich des Kreises Heinsberg u. a. folgende Einzelmaßnahmen vorsieht:

- Umsetzung der ökologischen Verbindung Brunssummerheide / Teverener Heide,
- Erarbeitung eines Gestaltungsplanes für Erholungseinrichtungen in der Anbindung „Heidenaturpark“ mit dem Wurmtal bei Geilenkirchen, Marienberg und Rimburg,
- Entwicklung der Ortslagen Grothenrath und Scherpenseel als Heidedorf,
- Stärkung der angepassten, barrierefreien Erholungsnutzung in der Teverener Heide,
- Verbesserung der Ausschilderung für die Streckenführung um den und zum „Heidenaturpark“,
- Überprüfung der Abschlussbetriebspläne für bestehende Abgrabungen, ob diese den Entwicklungszielen des Masterplans für den „Heidenaturpark“ entsprechen.

Nachdem seitens der Verwaltung auf Nachfrage zu der im Raum Süsterseel und Teveren bestehenden Verkehrsproblematik, zur Landschaftsplanung und zu den Abgrabungen im Bereich Teverener Heide ergänzend Stellung genommen wurde, dankt der Ausschussvorsitzende Herr Wassen für die informative Darstellung des erarbeiteten Masterplanes „Heidenaturpark“ und die Erläuterungen zu den damit verbundenen Einzelmaßnahmen für den Kreis Heinsberg in den kommenden Jahren.

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr nimmt den Masterplan zustimmend zur Kenntnis.

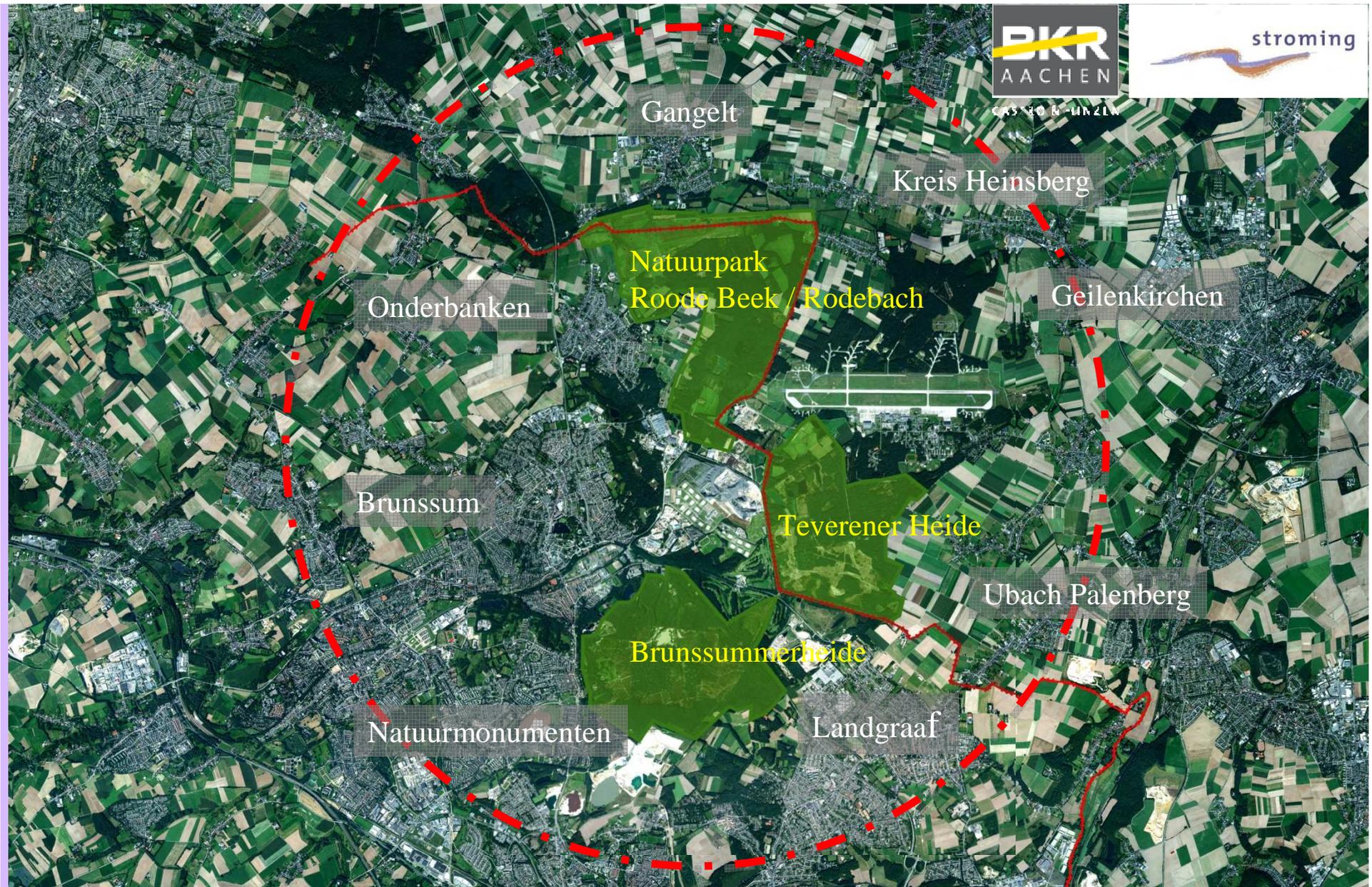
Abstimmungsergebnis:

Ja 14 Nein 0 Enthaltung 0 Befangen 0

Heidenaturpark

Grenzüberschreitender Natur- und Landschaftspark





Drei große und vielfältige Naturgebiete bilden **einen** großen Natur- und Landschaftspark



Naturpark Roode Beek / Rodebach



Teverener Heide



Brunsummerheide



mit Abgrabungen als "Verborgene Täler"

Warum ein Masterplan Heidenaturpark ?

- Impulse für die Natur
(Biotopverbund, Vielfalt, Qualität, Fläche)
- Impulse für die Wirtschaft
(Freizeit und Tourismus, Ansiedlungsklima)
- Impulse für grenzüberschreitende Zusammenarbeit





Natur und Landschaft

- Heutige Qualitäten:
 - 3 große Naturgebiete mit eigener Identität
 - Davon 2 mit Natura 2000 - Status
 - Große Qualitäten, Artenvielfalt
 - Grenzraum mit unterschiedlichen Landschaftsbildern
- ... verstärken durch:
 - Isolation aufheben, Verbünde, Barrieren abbauen
 - Natur und Landschaft mit Dörfern und Städten verknüpfen



Natur und Landschaft

- Gefährdungen:

- Städtische Kultur und Natur entwickeln sich auseinander
- Weitere Intensivierung der Landwirtschaft
- Verfüllung und Rekultivierung von Abgrabungen “als wenn nichts geschehen wäre”
- Entfallende Finanzierung

- ... beseitigen durch:

- Randbereiche zwischen Stadt und Naturraum integrieren
- Abgrabungen nach dem Konzept “Verborgene Täler” renaturieren
- Kleinteilige Strukturen in großflächige Gebiete einfügen
- Neue Finanzierungsquellen erschließen



Freizeit und Tourismus

- Heutige Qualitäten:
 - großflächige Naturgebiete
 - attraktive Bachtäler
 - umfangreiches Wegenetz
 - großer Binnenmarkt
 - Grenzregion
- ... verstärken durch:
 - Binnenmarkt besser bedienen
 - Freizeitangebote vergrößern
 - besondere Übernachtungsmöglichkeiten



Freizeit und Tourismus

- Gefährdungen:
 - Konkurrenz benachbarter Gebiete
 - schwierige Erreichbarkeit
 - wenig Unternehmer / Betriebe
 - zu konventionelles Angebot
 - Produkt nicht erkennbar
- ... beseitigen durch:
 - Profilbildung
 - Aufmerksamkeit auf das Thema Abgrabungen legen
 - neue innovative Produkte
 - Erreichbarkeit und Streckenführung verbessern

Zukunftsperspektive Heidenaturpark

Erschließen

- physisch: Eingänge und Streckenführung
- wirtschaftlich: mehr Ausgaben von Tagestouristen
- mental: Gebietskenntnis verbessern

Verbinden

- wechselseitig: 3 Parks zusammenschließen
- Umgebung: zum Wurmatal und zum Maastal

Verstärken

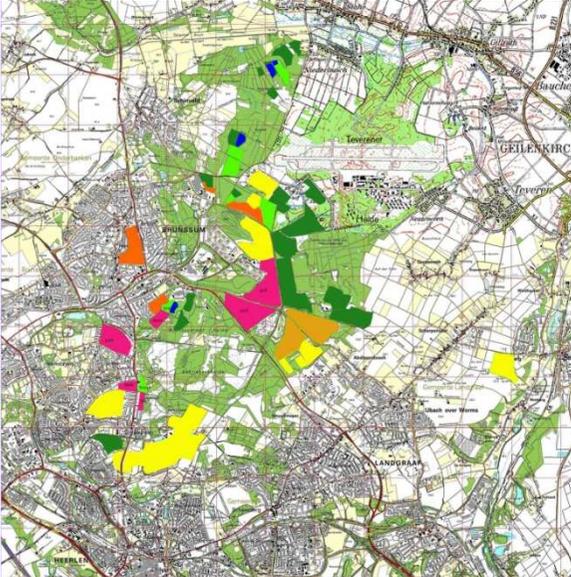
- Natur- und Landschaftsqualitäten
- Freizeit - Angebote
- Marketing und Werbung



“Verborgene Täler” im Heidenaturpark

Folgenutzungen für Abgrabungen:

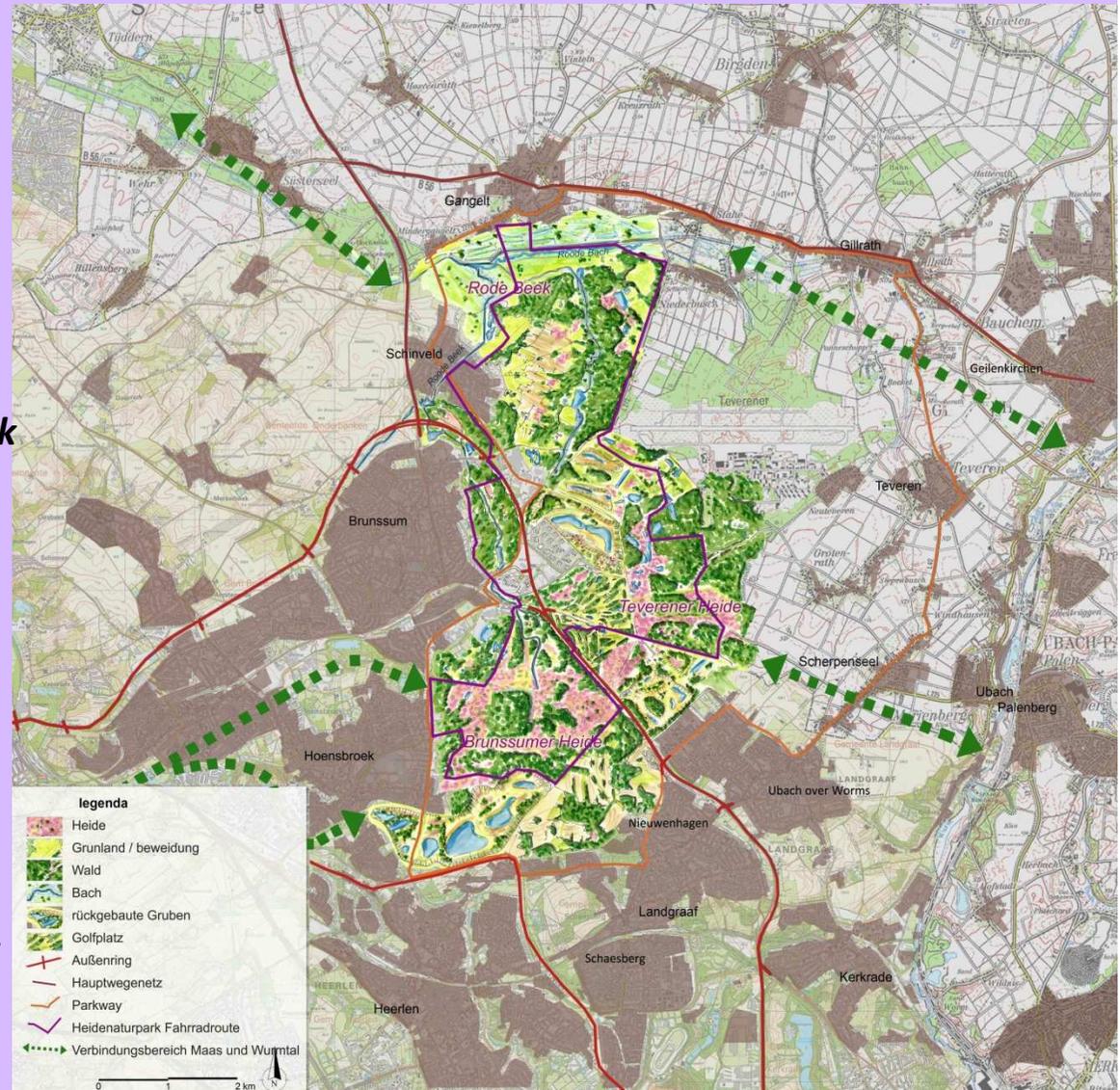
- Für Naturentwicklung
 - Raum für natürliche Prozesse
 - Raum für Wasser
 - Lebensraum für besondere Arten
- Anziehungspunkt Freizeit
 - sichtbar machen (Panorama)
 - erlebbar machen (Zugänglichkeit)



Masterplan

Sechs Leitlinien

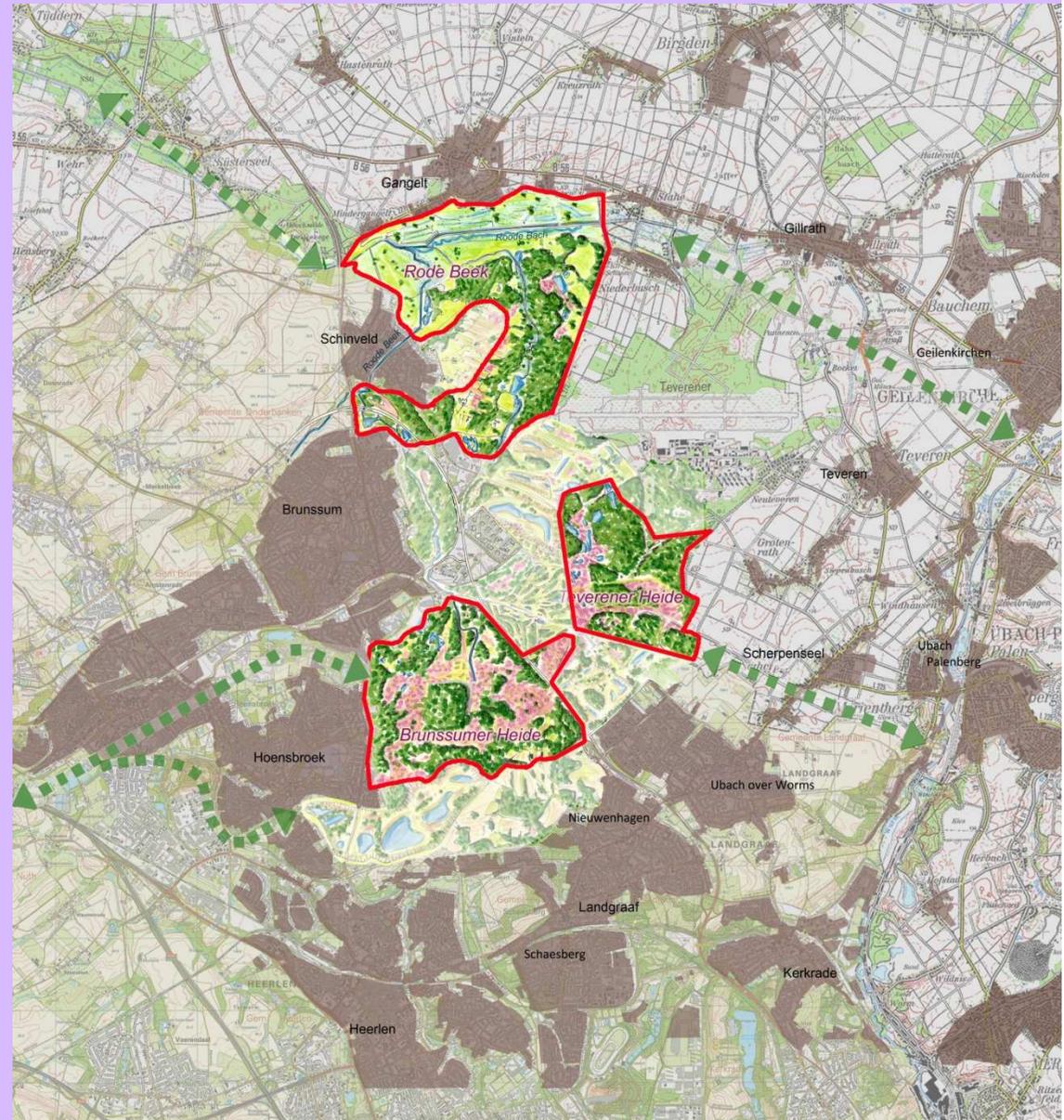
1. Qualitätsverbesserung des Parks
2. Entwicklung der Verbindungsbereiche
3. Anbindung an Wurm- und Maastal
>> Das Gebiet wird artenreicher und ein verbindendes Glied im grenzüberschreitenden Naturnetzwerk
4. Integration Randbereiche
5. Stärkung touristischer Funktionen
>> Gebiet wird besser bekannt und erreichbar
6. Verbesserung Erschließung und Orientierung
>> Mehr Menschen wollen das Gebiet besuchen





Leitlinie 1

Qualitätsverbesserung des Parks



- Bestehende Naturpflegepläne (beschleunigt) umsetzen
- Errichtung Ecoduct Europaweg
- Erfahrungsaustausch
- Erstellung gemeinsamer Managementplan

Leitlinie 2 Entwicklung der Verbindungsbereiche



- Bestandsaufnahme bestehender Absprachen mit Betrieben in den 2 Zwischenbereichen
- Erstellen von Entwicklungsszenarien und motivierenden Rahmenplänen zur verträglichen Verknüpfung von ökologischen und freizeitbezogenen Absichten
- Verbesserung der Sicht auf die Abgrabungen



Leitlinie 3

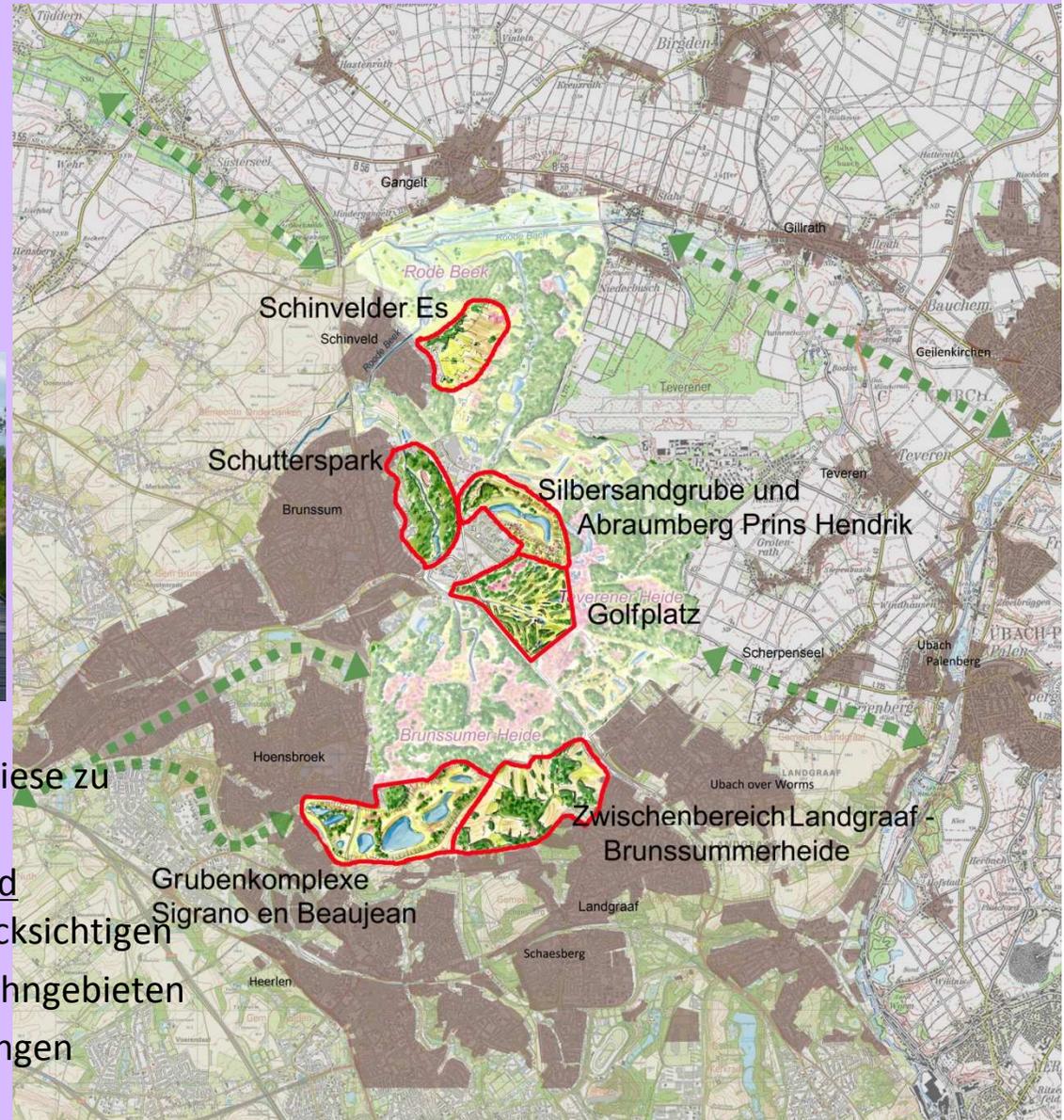
Anbindung an Wurm- und Maastal



- Erstellung eines Rahmenplans für Freizeitanlagen, -einrichtungen in der Anbindung Heidenaturpark – Wurmatal bei Geilenkirchen
- Ebenso bei Marienberg
- Umsetzung des Rahmenplans Roodebach sowie Einfügung von Freizeitrouten in die Verbindung Heidenaturpark / Maastal
- Ebenso im Geleenbachtal

Leitlinie 4

Integration Randbereiche



- Besondere Gebiete in den Randzonen; diese zu einem Bestandteil im HNP machen
- Bei der Gestaltung Naturentwicklung und Freizeientwicklungsmöglichkeiten berücksichtigen
- Verknüpfendes Band vor Natur- und Wohngebieten
- Je Gebiet auch andere Inhalte / Ergänzungen möglich



Leitlinie 5

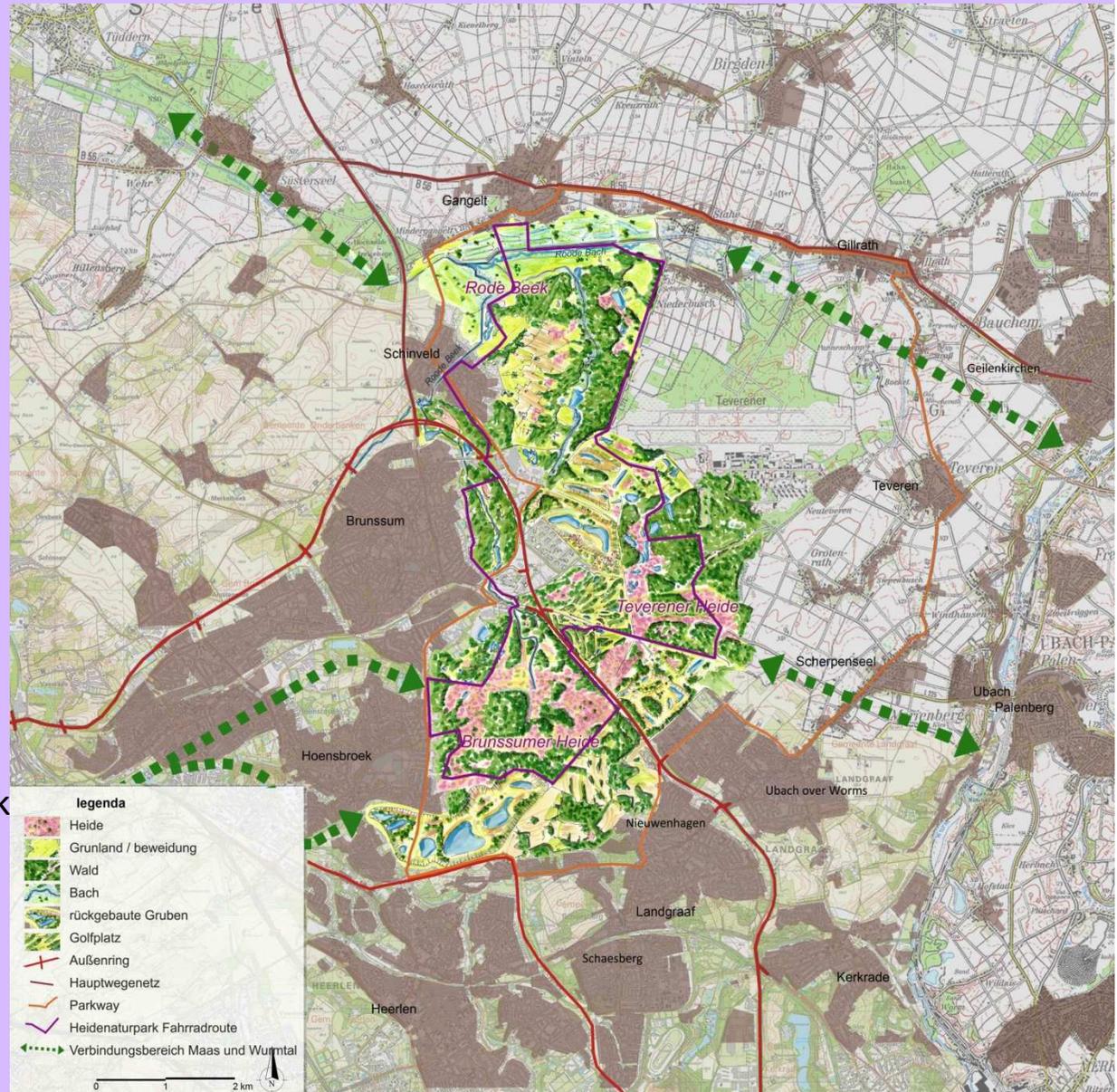
Stärkung touristischer Funktionen

- **Vergrößerung Anziehungskraft**
 - Erkennbarkeit vergrößern
 - mehr Werbung
 - mehr: Attraktionen, Ikonen, Events
- **Neue Produkte**
 - groß : Nature Wonder World
 - klein: Arrangements
- **Unternehmerschaft**
 - Kenntnisse verbessern
 - Kooperationen
- **Innovation**
 - HNP-dreamteam
 - HNP app

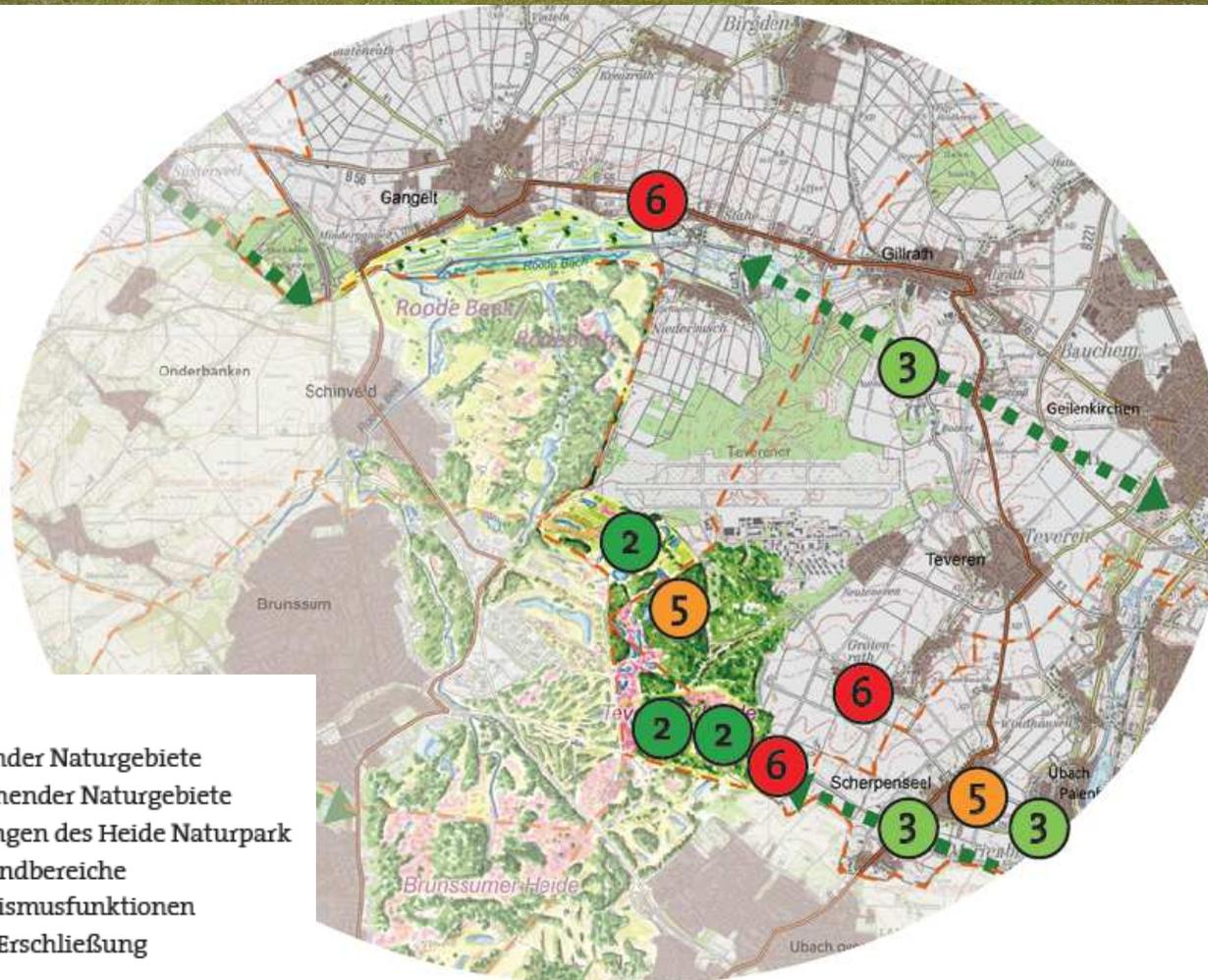
Leitlinie 6 Verbesserung Erschließung und Orientierung



- Parkway gestalten
- Attraktive Route rund um den Park
- Ausschilderung mit Zugängen und Highlights
- Markante Orientierungspunkte ergänzen
- Inwertsetzung Zugangstore



Was bedeutet der Masterplan für den Kreis Heinsberg?



SECHS LEITLINIEN

- 1 Stärkung bestehender Naturgebiete
- 2 Verbindung bestehender Naturgebiete
- 3 externe Verbindungen des Heide Naturpark
- 4 Integration der Randbereiche
- 5 Stärkung der Tourismusfunktionen
- 6 Verbesserung der Erschließung

Handlungsprogramm

Räumliche Projekte / Maßnahmen (siehe Karte)					
Leitlinie	Projekt / Maßnahme	Zeitschiene			Partner der Kreis Heinsberg
		2017	2018	2023	
2	Umsetzung der ökologischen Verbindung Brunssummerheide/Teverener Heide	■			Übach Palenberg, Landgraaf, Brunssum, Naturmonumenten, NABU, BUND, Prov. Limburg
2	Aufstellung von Entwicklungszensarien und Gestaltungsplänen zum Abgleich von ökologischen und erholungsbezogenen Anforderungen in den zwei Verbindungszonen: Naturpark Rodebach – Teverener Heide und Brunssummerheide – Teverener Heide		■		alle
3	Erarbeitung eines Gestaltungsplans für Erholungseinrichtungen in der nördlichen Anbindung Heidenaturpark – Wurmatal bei Geilenkirchen	■			Geilenkirchen, Gangelt
3	Erarbeitung eines Gestaltungsplans für Erholungseinrichtungen in der südlichen Anbindung Heidenaturpark – Wurmatal bei Marienberg und Rimburg	■			Übach Palenberg, Landgraaf
3	Verbesserung der Sichtmöglichkeiten auf die Gruben in den Verbindungszonen und Randbereichen	■			Übach Palenberg, Gangelt
5	Entwicklung Grothenrath und Scherpenseel als Heidedorf		■		Geilenkirchen & Übach Palenberg
5	Stärkung der angepassten (barrierefreien) Erholungsnutzung in der Teverener Heide	■			Geilenkirchen & Übach Palenberg
6	Sondierung von Entwicklungsmöglichkeiten für den geplanten HNP-Parkway		■		Alle
6	Aufwertung von ein oder zwei HNP-Zugängen zur Teverenerheide		■		Übach Palenberg & Geilenkirchen
6	Verbesserung der Ausschilderung für die Streckenführung um den und zum Heidenaturpark	■			Übach Palenberg & Geilenkirchen
Übrige Projekte / Maßnahmen					
Leitlinie	Projekt / Maßnahme	Zeitschiene			Partner der Kreis Heinsberg
		2017	2018	2023	
1	Erstellung eines gemeinsamen Managementplans für die drei großen Naturgebiete	■			alle
3	Überprüfung der Abschlussbetriebspläne für bestehende Abgrabungen; ob diese den Entwicklungszielen des HNP-Masterplans entsprechen	■			Übach Palenberg, Gangelt
5	Unterstützung bei der Professionalisierung des unternehmerischen Engagements	■			alle
6	Entwicklung einer Heidenaturpark-App	■			alle

Einige ausgewählte Projekte

- **Entwicklung Verbindungszone Naturpark Rodebach – Teverenerheide**
 - Bestandsaufnahme bisheriger Absprachen mit den Betreibern von Abgrabungen
 - Aufstellung von Entwicklungsszenarien und Gestaltungsplänen zum Abgleich von ökologischen und erhohlungsbezogenen Anforderungen
 - Verbesserung der Sichtmöglichkeiten auf die Abgrabungen
- **Verbindung zum Wurmatal**
 - Verknüpfung zweier attraktiver Gebiete
 - Agrarbereich bisher noch Barriere für die Natur und Erholungssuchende
- **Ökologische Verbindungen**
 - Umsetzung der ökologischen Verbindung Brunssummerheide – Teverenerheide
 - Weiterer Ausbau der Natura-2000-Status
 - Vor allem für Schmetterlinge, Insekten, Amphibien und Reptilien



Nutzen für den Kreis Heinsberg



- Bereicherung des Naturhaushalts, wenn bei der Umgestaltung der Abgrabungen die natürlichen Erosions- und Sukzessionsprozesse berücksichtigt werden.
- Eine größere Erlebbarkeit der Landschaft, wenn die Abgrabungen bereits während des Abbaus in Teilen für die Öffentlichkeit zugänglich sind.
- Erhöhte Chancen für Naturentwicklung und mehr Möglichkeiten für Erholungssuchende, wenn Naturgebiete in den Randbereichen mit dem Heidenaturpark verbunden sind.
- Mehr Chancen für Tourismus-Unternehmer und die wirtschaftliche Entwicklung der Region.
- Mehr Möglichkeiten für europäische Fördermittel durch grenzüberschreitende Zusammenarbeit.



Vielen Dank

Sitzung: öffentlich

Tagesordnungspunkt 5:

Bericht der Verwaltung

Dezernent Nießen berichtet dem Ausschuss für Umwelt und Verkehr zu folgenden Punkten:

5.1 Sachstand Landesstraßenbau

L 42n Ortsumgehung Scherpenseel von der Bundesgrenze bis zur L 42 bei Teveren

Diese Straßenbaumaßnahme steht im Zusammenhang mit der Realisierung des auf niederländischer Seite geplanten sog. „Buitenrings“, eine rd. 26 km lange Autobahn ähnliche Ringstraße um das Gebiet der Parkstad Limburg (Ortsumgehung von Heerlen, Landgraf und Brunssum). Die Vorplanung zur L 42n, planende Behörde ist der Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Niederrhein in Mönchengladbach, zur Einleitung des Linienbestimmungsverfahrens liegen dem Verkehrsministerium NRW zur Prüfung und Genehmigung vor. Dabei wird ministeriellerseits geprüft, ob die favorisierte Straßentrasse (Vorzugsvariante 3) mit einer Anbindung an die B 221 bei Geilenkirchen im Bereich der jetzigen L 42 für eine Aufnahme der geplanten Straßentrasse in den Bundesverkehrswegeplan in Frage kommen kann.

L 364n Ortsumgehung Hückelhoven von der A 46 bis zur „Rheinstraße“ in Hückelhoven (1. Bauabschnitt)

Mit Datum vom 16.11.2004 hat die Bezirksregierung Köln den Planfeststellungsbeschluss zum Bauvorhaben L 364n von der A 46 bis zur „Rheinstraße“ in Hückelhoven erlassen. Dieser Planfeststellungsbeschluss ist seit dem 25.11.2009 bestandskräftig. Für diesen 1. Streckenabschnitt der L 364n besteht Handlungsbedarf seitens des Maßnahmenträgers, da nach Ablauf der 5-Jahres-Frist Ende November 2014 der bestandskräftige Planfeststellungsbeschluss außer Kraft tritt.

5.2 Sachstand zum kommunalen Straßenbau

Im Bereich der Verkehrsinfrastruktur realisiert der Kreis Heinsberg, ergänzend zu den bekannten Vorhaben des Bundesstraßenbaus (B 56n, B 221n) und des Landesstraßenbaus (insbesondere L 117n, L 364n, L 19n), in seiner Zuständigkeit als Straßenbaulasträger eigene Straßenbauvorhaben. Diese eigenen Straßenbauvorhaben sollen insbesondere dazu beitragen, das bestehende Verkehrsaufkommen bzw. zu erwartenden Verkehrsverlagerungen im Güter- und Individualverkehr durch die Realisierung überörtlicher Bundes- und Landesstraßen verträglich im Gebiet des Kreises

Heinsberg abzuwickeln sowie die durch den Straßenverkehr betroffenen Ortslagen möglichst weitgehend vom Durchgangsverkehr zu entlasten.

In den letzten Jahren konnten durch den Kreis, nicht zuletzt durch die Gewährung von Fördermitteln durch das Land NRW, eine Vielzahl von Straßenneubauvorhaben (z. B. die EK 5 als Ortsumgehung von Haaren, Kirchhoven, Lieck und Heinsberg) und Straßensanierungsmaßnahmen (zuletzt die K 22 „Kaphofweg“ zwischen Ratheim und Hilfarth) entsprechend dem Verkehrsentwicklungskonzeptes 2008 des Kreises umgesetzt werden. Seit dem vergangenen Jahr unterliegen die bislang geltenden Rahmenbedingungen der staatlichen Förderung im kommunalen Verkehrswegebau allerdings einer Revision.

Im Rahmen der diesjährigen Programmberatung bei der Bezirksregierung Köln mit Vertretern des Verkehrsministeriums NRW wurde durch das Land nochmals darauf hingewiesen, dass in den nächsten Jahren nur noch in Ausnahmefällen Neubauvorhaben im kommunalen Verkehrswegebau durch das Land NRW gefördert werden („Erhalt vor Neubau“). Hintergrund dieser restriktiven Infrastrukturförderung ist, dass für den Zeitraum 2014 bis 2019 Mittelbindungen für das Land NRW für bereits bewilligte und im Bau befindlichen Straßenbauvorhaben aus Förderprogramme der Vorjahre von mehr als einer halben Milliarde Euro bestehen. Auch nach erfolgter Einigung zwischen Bund und den Bundesländern über die künftigen Finanzzuweisungen nach dem sog. Bundes-Entflechtungsmittelgesetz bis 2019 ist nach Aussage des Ministeriums der Spielraum für Neubewilligungen im Vergleich zu den Vorjahren sehr klein. In seinem Erlass vom 01.08.2013 zur Aufstellung des Straßenbauförderprogramms 2014 und der mittelfristigen Programmplanung führt das Ministerium aus, dass angesichts der Begrenztheit der für die Neubewilligung zur Verfügung stehenden Mittel sich die Förderung künftig auf Schwerpunkte fokussieren muss. Nach der derzeitigen Festlegung des Verkehrsministeriums NRW kommen Straßenbaumaßnahmen für das Jahresförderprogramm nur in Betracht, wenn durch diese einer der nachfolgenden Kriterien erfüllt werden:

- a) Erhaltungsmaßnahmen, d. h. grundlegende Erneuerung sowie im Einzelfall unaufschiebbare Brückensanierungen,
- b) Straßenbaumaßnahmen im Zusammenhang mit pflichtigen Eisenbahnkreuzungsmaßnahmen,
- c) Gemeinschaftsmaßnahmen zusammen mit dem Land NRW, die vom Landesbetrieb Straßenbau NRW ausgeführt werden
und
- d) Ausbaumaßnahmen mit dem Schwerpunkt Sanierung und / oder Verkehrssicherheit.

Nach dieser sich abzeichnenden veränderten Förderkulisse im kommunalen Verkehrswegebau ist davon auszugehen, dass in den künftigen Jahren die Gewährung von Landesmitteln zu kommunalen Straßenbaumaßnahmen rückläufig sein wird. Ab 2016 wird das Land NRW die Gewährung von Landeszuweisungen zum kommunalen Straßenbau insbesondere von der Höhe der Mittelzuweisung durch den Bund aus dem Bundes-Entflechtungsmittelgesetz abhängig machen. Nicht betroffen von den v. g. Restriktionen sind Sanierungsmaßnahmen; d. h. Straßen, die auf Grund ihres

schlechten Zustandes einer grundhaften Erneuerung bedürfen oder bei denen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit der Umbau angezeigt ist. Angesichts dieser gravierenden Änderung im Bereich der Straßenbauförderung in NRW kann seitens der Verwaltung derzeit keine verbindliche Angabe zur Umsetzung der im Verkehrsentwicklungskonzept 2008 des Kreises noch vorgesehenen Straßenbauvorhaben gemacht werden. Neben dem Neubau der Rurbrücke für die Kreisstraße K 21 bei Heinsberg-Kempen und der grundhaften Erneuerung der K 5 „Karl-Arnold-Straße“ in Oberbruch haben die Neubauvorhaben, die im Zusammenhang mit dem Neubau der B 56n stehen, für den Kreis große Bedeutung und sind aus Sicht der Verwaltung zeitnah zu realisieren. Zu diesen Neubauvorhaben gehören

- die Kreisstraße EK 3 von der B 56n bis zur bestehenden Kreisstraße K 3 als Ortsumgehung von Birgden und Weiterführung der EK 3 in Richtung Geilenkirchen sowie
- die Kreisstraße EK 13 / EK 17 als nördliche, ringförmige Ortsumgehung von Gangelt.

Sachstand zum Neubau der Kreisstraße EK 3 als „Zubringer“ von der Kreisstraße K 13 bei Gangelt-Birgden bis zur nördlich der Ortslage in Bauausführung gelegenen B 56n (Länge rd. 1,000 km) sowie Weiterführung der EK 3 in Richtung Geilenkirchen

Der Streckenabschnitt der EK 3 nördlich der K 13 als „Zubringer“ zur B 56n wurde zusammen mit dem 3. Bauabschnitt der B 56n planfestgestellt. Die Realisierung dieses Teilstückes der EK 3 erfolgt als gemeinsame Baumaßnahme mit dem dritten Teilstück der B 56n durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Niederrhein in Mönchengladbach. Mit der Fertigstellung der B 56n bis zur A 46 / B 221 werden sich die Verkehrsströme im Individual- und Güterverkehr insbesondere im Bereich Selfkant und Gangelt regional verändern. Damit die nach Fertigstellung der B 56n neu entstehenden und sich ändernden Verkehrsströme im Bereich der Gemeinde Gangelt bedarfsgerecht außerhalb der Ortslagen geführt werden können und um die Einwohner nach Verkehrsfreigabe der B 56n nicht erhöhten Verkehrsbelastungen auszusetzen, ist der Neubau der Kreisstraße EK 3 als Ortsumgehung von Birgden und Waldenrath aus Sicht des Kreises dringend erforderlich, was durch die Aufnahme in das Verkehrsentwicklungskonzept des Kreises durch Beschluss des Kreistages 2008 dokumentiert wird.

Mit der Bauausführung des erforderlichen Brückenbauwerkes im Knotenbereich B 56n und EK 13 wurde im Frühjahr diesen Jahres begonnen. Die Ausführungen zum Neubau der Rampen an der Brücke im Kreuzungsbereich B 56n / EK 3 und der Straßentrasse zwischen der K 13 (ehemalige L 227) bei Birgden und der neuen Bundesstraße ist nach Mitteilung des Landesbetriebes Straßenbau NRW für 2014 vorgesehen. Die Verknüpfung des „Zubringers“ EK 13 mit der bestehenden Kreisstraße K 13 zwischen Waldenrath und Birgden erfolgt über einen Kreisverkehrsplatz.

Die Weiterführung der EK 3 in Richtung Geilenkirchen von Birgden ist in 3 Streckenabschnitten geplant. Derzeit steht lediglich der 1. Streckenabschnitt (Länge ca. 1.150 Meter) als südöstliche Ortsumgehung von Birgden von der K 13 zwischen Waldenrath und Birgden bis zur bestehenden Trasse der jetzigen K 3 (dort: Geilenkirchener Straße) konkret zur Debatte. Für diesen Streckenabschnitt wurde zu Beginn diesen Jahres die Planfeststellung nach dem Straßen- und Wegegesetz NRW bei der Bezirksregierung Köln beantragt. Mit dem Erlass des Planfeststellungsbeschlusses durch die Bezirksregierung Köln zu diesem Neubauabschnitt der EK 3 wird im kommenden Jahr gerechnet.

Hinsichtlich der Gewährung von Fördermitteln durch das Landes NRW zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden, Gemeindeverbände und Kreise liegt dem Kreis Heinsberg als Straßenbaulastträger der EK 3 für den Streckenabschnitt von der K 13 bis zur B 56n als sog. „Zubringer“ zur B 56n der Zuwendungsbescheid des Landes NRW vor. Die Kosten für den v. g Streckenabschnitt der EK 3 einschließlich Brückenbauwerk wurden mit insgesamt 2,837 Mio. € vom Zuwendungsgeber anerkannt. Die „zuwendungsfähigen Kosten“ der Neubaumaßnahme betragen 1,702 Mio. €. Die Differenz von rd. 1,1 Mio. € zwischen dem für den Kreis ermittelten zuwendungsfähigen Kostenansatz und den geprüften Gesamtkosten ergeben sich durch den in Abzug zu bringenden Kostenanteil des Landes NRW am Brückenbauwerk an der B 56n im Knotenbereich mit der EK 13 (Gesamtkosten der Brücke: rd. 1,43 Mio. €).

Für die die Weiterführung der EK 3 in Richtung Geilenkirchen wird seitens des Landes NRW grundsätzlich eine Förderung in Aussicht gestellt. Zum Förderbeginn des oben genannten 1. Streckenabschnitts der EK 3 als südöstliche Ortsumgehung von Birgden kann derzeit kein verbindlicher Termin genannt werden – vor 2016 ist jedoch keinesfalls mit einem Baubeginn zu rechnen.

Sachstand zum Neubau der Kreisstraße EK 13 / EK 17 als Ortsumgehung von Gangelt (Länge rd. 3,000 km)

Im Zusammenhang mit dem Bau der B 56n steht auch der Neubau der Kreisstraße EK 13 / EK 17 als Ortsumgehung von Gangelt. Das vom Kreistag in seiner Sitzung am 19.06.2008 verabschiedete Verkehrsentwicklungskonzept (VEK) 2008 des Kreises Heinsberg für das klassifizierte Straßennetz sieht daher u. a. für das westliche Kreisgebiet den Neubau einer nördlichen Ortsumgehung der Ortslage Gangelt von der Kreisstraße K 5 westlich von Gangelt bis zur B 56 östlich von Gangelt als EK 13 / EK 17 vor. Maßgeblich für die Entscheidung zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungskonzeptes 2008 für den Bereich der Ortslage Gangelt war, dass für die B 56n am Verknüpfungspunkt mit der Kreisstraße K 17 in ca. 300 m Entfernung nördlich von Vinteln nach ihrer Gesamtfertigstellung bis zur A 46 / B 221 an dieser Stelle ein Verkehrsaufkommen von über 20.000 Kfz/24h im Jahre 2020 prognostiziert wird. Vor dem Hintergrund, dass die Kreisstraße K 17 „Hanxler Straße“ in der Ortslage von Gangelt eine unmittelbare Zubringerfunktion zu der B 56n erhält, soll durch die neue Ortsumgehung eine verkehrliche Entlastung der K 17 „Hanxler Stra-

ße“ und der anderen, in der Ortslage von Gangelt für den überörtlichen Durchgangsverkehr gewidmeten Straßen bewirkt werden.

Der Plan zum Neubau der EK 13 / EK 17 als nördliche Ortsumgehung von Gangelt wurde durch Beschluss der Planfeststellungsbehörde (Bezirksregierung Köln) vom 18.02.2013 festgestellt. Dieser Planfeststellungsbeschluss ist mit Ablauf der Rechtsmittelfrist seit dem 17.05.2013 allen Beteiligten gegenüber bestandskräftig.

Die zum Neubau der Umgehungsstraße notwendigen Grundflächen werden im Rahmen eines gesonderten Flurbereinigungsverfahrens im Bereich der Ortslage Gangelt dem Straßenbaulastträger zur Verfügung gestellt. Dies ist erforderlich, da für die Realisierung der Straßenbaumaßnahme landwirtschaftliche genutzte Grundstücke in größerem Umfang in Anspruch genommen sowie Zerschneidungen des bestehenden landwirtschaftlichen Wegenetzes erfolgen werden. Unter der Bezeichnung „Gangelt III“ wird die Flurbereinigungsbehörde dieses Bodenordnungsverfahren als sog. Unternehmensflurbereinigung einleiten und durchführen. Am 05.11.2013 fand zur Einleitung des Verfahrens in Gangelt-Hastenrath der Aufklärungstermin mit den voraussichtlich beteiligten Grundstückseigentümern und den Trägern öffentlicher Belange statt. Das Flurbereinigungsgebiet für dieses Verfahren hat eine Fläche von rd. 238 Hektar.

Für die Neubaumaßnahme Ortsumgehung Gangelt wurden durch die Verwaltung Zuwendungen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden, Gemeindeverbände und Kreise beim Land NRW beantragt. Die zuwendungsfähigen Kosten für dieses Straßenbauprojekt wurden mit 4,2 Mio. € ermittelt. Bei einer Anteilsförderung von 65 vom Hundert der zuwendungsfähigen anerkannten Kosten liegt der Gesamtzuwendungsbetrag bei 2,73 Mio. €. Mit dem Förderungsbeginn für dieses verkehrswichtige Straßenbauprojekt ist auf Grund des oben aufgezeigten Umbruchs der Förderkulisse im kommunalen Verkehrswegebau in NRW ebenfalls nicht vor 2016 zu rechnen.

Ausschussmitglied Dahlmanns bringt im Anschluss an diesen Berichtspunkt der Verwaltung zum Ausdruck, dass er über die vom Land NRW vorgesehene Änderung der Gewährung von Zuwendungen zum kommunalen Verkehrswegebau „schockiert“ ist. Er habe wenig Verständnis für die Neuausrichtung der staatlichen Straßenbauförderung und erst recht nicht, wenn diese auch Straßenbauvorhaben trifft, die im unmittelbaren Zusammenhang mit dem Neubau von Bundesstraßen stehen, wie im Falle der Ortsumgehung von Gangelt. Für dieses Bauvorhaben bestehe schließlich seit Mitte dieses Jahres Baurecht. Die vom Kreis projektierten Bauvorhaben zu den Ortsumgehungen Gangelt und Birgden seien schließlich eine Prämisse des Kreises zur Planung der B 56n gewesen. Sollten die Baumaßnahmen nicht zeitnah mit der Fertigstellung der B 56n fertiggestellt werden können, ist dies den betroffenen Bürgerinnen und Bürgern nicht zu vermitteln. Er bittet die Verwaltung, der Landesebene gegenüber die Position des Kreises zu einer zeitnahen Realisierung der EK 3 Ortsumgehung Birgden und der EK 13 / EK 17 Ortsumgehung Gangelt mit Nachdruck deutlich zu machen. Die CDU-Kreistagsfraktion wird die Verwaltung dabei unterstützen.

Dezernent Nießen trägt ergänzend vor, dass seitens der Verwaltung zu den kommunalen Straßenbauvorhaben des Kreises Anfang 2014 ein Gespräch mit Vertretern des Verkehrsministeriums NRW geplant sei.

5.3 Festsetzung von Überschwemmungsgebieten im Kreisgebiet

Im Rahmen einer landesweiten Risikoanalyse wurden für das Kreisgebiet Heinsberg insgesamt 15 Gewässer mit einem potenziellen, signifikanten Hochwasserrisiko ermittelt. Hierzu gehören im Kreisgebiet folgende Gewässer:

1. Baaler Bach
2. Beeckbach
3. Beeckfließ und Gereonsweiler Fließ
4. Flutgraben
5. Kitschbach
6. Linnicher Mühlenteich
7. Malefinkbach
8. Millicher Bach
9. Mühlenbach Ratheim
10. Niers
11. Rodebach
12. Rur
13. Saeffeler Bach
14. Schwalm
15. Wurm

Eine parzellenscharfe Darstellung der Überschwemmungsgebiete lässt sich derzeit im Internet über die Homepage der Bezirksregierung Köln abrufen:

http://www.bezreg-koeln.nrw.de/brk_internet/organisation/abteilung05/dezernat_54/hochwasserschutz/ueg/index.html

Für die v. g. Gewässer wurden in einem zweiten Schritt im Auftrag der Bezirksregierung Köln Überschwemmungsgebiete nach dem Stand der Technik rechnerisch ermittelt, in Karten dargestellt und durch ordnungsbehördliche Verordnung festgesetzt. Für das Kreisgebiet stehen lediglich noch der Saeffeler Bach und die Niers zur Festsetzung an. Berechnungsgrundlage ist dabei bundeseinheitlich ein Hochwasserereignis, wie es statistisch einmal in 100 Jahren (HQ₁₀₀) zu erwarten ist.

Zum nachhaltigen Hochwasserschutz in Nordrhein-Westfalen gehört neben der Ermittlung und Ausweisung von Überschwemmungsgebieten weiterhin die Umsetzung der EG-Hochwasserrisikomanagement-Richtlinie. Hierbei werden die Aspekte Vermeidung, Schutz, Vorsorge, Hochwasservorhersage und Frühwarnsystemen in den Vordergrund gestellt. Dazu wurden Hochwassergefahrenkarten und Hochwasser-

risikokarten mit drei Szenarien berechnet (Abflüsse mit niedriger Wahrscheinlichkeit - HQ_{extrem} - Abflüsse mit hoher Wahrscheinlichkeit - HQ₂₀ - und Abflüsse mit mittlerer Wahrscheinlichkeit - HQ₁₀₀ -) und kartografisch dargestellt. Auf Basis dieser Karten werden zur Zeit bis 2015 die Hochwasserrisiko-Managementpläne (HWRM-PL) mit aktiver Beteiligung aller zuständigen Stellen erarbeitet. Inhalt der Pläne sind Identifikation von Defiziten (Risikobewertung), Benennung von Handlungsbereichen, Definition von Zielen, Definition von Maßnahmen, Priorisierung der Maßnahmen (Rangfolge), Benennung von Zuständigkeiten und Umsetzungszeiträumen.

Zuständig für die Ausweisung von Überschwemmungsgebieten und die Erarbeitung der Hochwasserrisiko-Managementpläne (HWRM-PL) sind in NRW die Bezirksregierungen. Die Festsetzungen der Überschwemmungsgebiete sind unmittelbar mit zum Teil sehr weitreichenden Restriktionen verbunden. So besteht grundsätzlich ein Bauverbot für alle Vorhaben, die den Abfluss behindern, wie z. B. Gebäude, Mauern, Wälle, Vertiefen oder Erhöhen des Geländes. Die Untere Wasserbehörde als zuständige Fachbehörde kann abweichend davon die Errichtung einer baulichen Anlage im „Einzelfall“ genehmigen, wenn das Vorhaben die folgenden vier Bedingungen erfüllt:

1. durch dieses die Hochwasserrückhaltung nicht oder nur unwesentlich beeinträchtigt und der Verlust von verloren gehendem Rückhalteraum zeitgleich ausgeglichen wird,
2. dieses den Wasserstand und den Abfluss bei Hochwasser nicht nachteilig verändert,
3. das Vorhaben den bestehenden Hochwasserschutz nicht beeinträchtigt und
4. es hochwasserangepasst ausgeführt wird.

Die Kommunen haben eine zentrale Rolle bei den Hochwasserrisiko-Managementplänen (HWRM-PL) durch ihre kommunale Entscheidungskompetenz zur städtebaulichen Entwicklung, bei der Bauleitplanung und der Gefahrenabwehr.

In 2013 ist es durch die Festsetzungen der Überschwemmungsgebiete zu einer deutlichen Mehrbelastung im Arbeitsbereich der Unteren Wasserbehörde gekommen, da Anträge zum Bauen in Überschwemmungsgebieten je Einzelfall zu prüfen waren. Durch Presseveröffentlichungen in den letzten Wochen ist die Problematik erst in das Bewusstsein der Öffentlichkeit gelangt. Vor diesem Hintergrund werden weitere Anfragen zu diesem Aufgabenfeld und Anträge zum Bauen in Überschwemmungsgebieten in verstärktem Maße in den nächsten Wochen erwartet. Erschwerend kommt hinzu, dass es teilweise unterschiedliche Rechtsauffassungen zu Einzelfragen zwischen den o. g. Akteuren gibt. Gleichwohl ist Hochwasserschutz auf Grund der massiven Hochwasserereignisse der vergangenen Jahre an Rhein, Mosel, Elbe, Oder und an deren Nebenflüssen dringend erforderlich.

Ausschussvorsitzender Dr. Hachen führt zu diesem Berichtspunkt aus, dass er auf Grund der Ausweitung der Gebiete zum Hochwasserschutz durch die Bezirksregierung Köln ein Problem darin sehe, dass hiermit manche Kernortsbereiche als Schutzgebiete ausgewiesen werden. Die Bewohner diese Ortslagen sowie die Eigentümer von Grundstücken, die nach der Gebietsausweitung mit ihren Grundstücken in einem

Überschwemmungsgebiet liegen, sind hierdurch im Hinblick auf die Nutzung ihrer Grundstücke zusätzlichen Restriktionen ausgesetzt.

Amtsleiter Kapell trägt hierzu vor, dass in diesen Fällen grundsätzlich wasserrechtliche Ausnahmegenehmigungen möglich sind (z. B. in Fällen zur Nutzung der Fläche als Baugrundstück). Die Untere Wasserbehörde prüft auf Antrag, ob im betreffenden Einzelfall die o. g. Voraussetzungen für eine wasserrechtliche Ausnahmegenehmigung gegeben sind. Im Übrigen findet zu dieser Thematik Mitte Januar 2014 bei der Bezirksregierung Köln eine Dienstbesprechung mit den Fachbehörden statt, um Rahmenbedingungen und Problemfälle im Zusammenhang mit der Ausweitung der Hochwasserschutzgebiete gemeinsam zu erörtern.

5.4 Reaktivierung der Schienenstrecke Heinsberg - Lindern

Zum Fahrplanwechsel am 15.12.2013 nimmt die Wurmthalbahn (RB 33) den Betrieb auf. Die Projektpartner, die bereits im Vorfeld der Inbetriebnahme gemeinsam Kommunikationsmaßnahmen wie die Zeitung „WestExpress“ und die Website www.wurmthalbahn.de mit Forum initiiert haben, planen und finanzieren gemeinsam die Events zur Eröffnung. Projektbeteiligte sind Kreis und Stadt Heinsberg sowie die Stadt Geilenkirchen, die west als Eigentümer der Schienenstrecke, die Rurtalbahn als Betreiber der Infrastruktur, die DB Regio AG NRW als Betriebsführer sowie der Zweckverband Nahverkehr Rheinland und die AVV GmbH.

Am Freitag, dem 13.12.2013, wird eine Sonderfahrt mit geladenen Gästen zwischen Heinsberg Bahnhof und Lindern (Zustieg weiterer Gäste möglich) sowie Rückfahrt durchgeführt. Nach Begrüßung der Gäste durch Herrn Bürgermeister Dieder, u. a. wird der Staatssekretär im Verkehrsministerium NRW, Herr Gunther Adler, erwartet, findet im Anschluss eine moderierte Talkrunde mit den Projektpartnern statt.

Am Sonntag, dem 15.12.2013, ist zum Fahrplanwechsel ein großes Eröffnungsfest am Bahnhof Heinsberg geplant. Die RB 33 kann auf dem Streckenabschnitt zwischen Heinsberg und Aachen ganztägig kostenlos genutzt werden. Darüber hinaus werden zusätzliche Sonderfahrten zwischen Heinsberg Bahnhof und Oberbruch angeboten. Im Zelt findet ein umfangreiches Programm mit Live-Musik, Talkrunden rund um das Thema Bus- und Bahnverkehr sowie Infoständen statt. Um 10 Uhr erfolgt die offizielle Eröffnung und Begrüßung durch Herrn Bürgermeister Dieder und Herrn Landrat Pusch.

Auch wird die dritte und letzte Ausgabe des „WestExpress“ am 01.12.2013 an rund 50.000 Haushalte im Kreisgebiet verteilt. Im Stadtgebiet Heinsberg wird diesem für alle Haushalte zusätzlich ein Flyer mit Fahrplan und Gutschein für ein 4 Fahrten-Ticket der Preisstufe 4 beigelegt.

5.5 Sachstand zum Job-Ticket des Aachener Verkehrsverbundes (AVV)

Zur Einführung eines Job-Ticket des AVV für die Bediensteten der Kreisverwaltung Heinsberg und der Beschäftigten der kreiseigenen Gesellschaften und Verbände wurde zuletzt im Ausschuss für Umwelt und Verkehr in seiner Sitzung am 18.06.2013 beraten. Die Verwaltung wurde durch den Fachausschuss beauftragt, Kontakt mit dem AVV aufzunehmen, um die Einführung des Job-Tickets für die Bediensteten der Kreisverwaltung vorzubereiten. Zwischenzeitlich hat sich die Verwaltung sowohl mit dem AVV als auch mit der westEnergie und Verkehr GmbH über die formalen Strukturen eines Job-Tickets für die Kreisverwaltung ausgetauscht. Erste Preisberechnungen liegen hierzu vor. Die Umsetzung des Job-Tickets ist jedoch vom Ergebnis der Mitarbeiterbefragung abhängig. Dies gilt auch für die Kosten eines einzelnen Job-Ticket – je mehr Interessenten für ein Job-Ticket vorhanden sind, umso günstiger wird der Einzelpreis hierfür sein. Eine Befragung der Mitarbeiter/innen der Kreisverwaltung ist in Vorbereitung und wird nach jetzigem Kenntnisstand bis Ende des I. Quartals 2014 durchgeführt sein.

5.6 Fahrgemeinschaftsportal Mitpendler.de – strategische Weiterentwicklung

Der Kreis Heinsberg bietet seit Anfang 2009 mit weiteren 31 NRW-Kommunen und den Verkehrsverbänden und SPNV-Dachzweckverbänden (Zweckverband VRR, NWL, NVR) in NRW das Fahrgemeinschaftsportal „Mitpendler“ an. Der Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR) übernimmt dabei im Rahmen von Kooperationsverträgen die Koordinierungsrolle. Als Besonderheit bietet „Mitpendler“ als bundesweit erstes Portal eine komplette Integration der Daten der elektronischen Fahrplanauskunft (EFA) für NRW, die sog. ÖPNV-Tiefenintegration an.

Die Struktur der Zusammenarbeit zwischen dem VRR und allen kommunalen Partnern hat sich bestens bewährt und soll auch zukünftig fortgeführt werden. Das derzeitige Softwareangebot (fehlende Integration Web 2.0) ist jedoch unzureichend. Der Umstand, dass weder der VRR noch die kommunalen Partner eine Weiterentwicklung personell und finanziell umsetzen können sowie der derzeitige Dienstleister keine eigenständige Weiterentwicklung durchführt und dies auch zukünftig nicht anstrebt, führte zu einem intensiven Austausch zur Zukunft des Fahrgemeinschaftsportals „Mitpendler“ ab 2014. Bei diesem Austausch kristallisierte sich schnell heraus, dass die Kooperation / Integration mit einem anderen Marktakteur die bessere zukunftsorientierte Lösung darstellen könnte.

Als Ergebnis einer eingehenden Marktrecherche wurde eine Zusammenarbeit mit dem Betreiber des sog. „Pendlerportal“, der Marktplatz Lüneburger Heide Internet GmbH, vereinbart. Bei diesem Anbieter sind hinsichtlich Zielgruppen, Partnerstruktur und Zielsetzungen die größten Übereinstimmungen vorhanden. Die Lüneburger Internetagentur wurde 1999 als Tochter niedersächsischer Sparkassen gegründet und bietet seit vielen Jahren für über 180 kommunale Partner in Nordwestdeutschland, Süddänemark und Luxemburg das Produkt „Pendlerportal“ an.

Entscheidend ist hier, dass die zentralen Intentionen des VRR und der kommunalen Partner auch zukünftig fortgeführt werden. Zu nennen sind:

1. ÖPNV-Tiefenintegration (Info der intermodalen Wegekette Auto und ÖPNV),
2. Einbindung der Kommunen / öffentlichen Hand,
3. Beibehaltung der bewährten NRW-weiten Nutzbarkeit,
4. nicht-kommerzielles Serviceangebot (kostenfrei für die Nutzer),
5. eigenständige Weiterentwicklung des Portals durch den Betreiber,
6. Integration des Web 2.0 unter Beachtung des Datenschutzes,
7. Zielgruppe Berufspendler,
8. keine Mehrkosten trotz erweiterter Leistung sowie
9. grenzüberschreitende Nutzbarkeit in angrenzende Bundesländer / Optionintegration grenznaher Regionen (Belgien und Niederlande).

Die Mitpendler-Software wird im Januar 2014 technisch komplett durch die Pendlerportal-Software ersetzt - von www.mitpendler.de erfolgt eine automatische Weiterleitung auf das neue NRW-Pendlerportal. Alle Nutzer werden frühzeitig über den Wechsel und die hiermit verbundenen Vorteile informiert. Für die Nutzer bleibt das System auch zukünftig kostenlos.

Der im Einvernehmen mit den kommunalen Kooperationspartnern vereinbarte Kostenschlüssel (4 € je 1.000 Einwohner zzgl. MwSt.) bleibt unverändert. In den Kosten sind die Betreuung, konzeptionelle Weiterentwicklung und der Betrieb des Systems enthalten. Die Einbindung von Mitpendler.de in den Internetauftritt der Kommunen/ des Kreises sowie die Durchführung lokaler Marketingmaßnahmen obliegen weiterhin den nutzenden Partnern. Im Rahmen des Marketingkonzepts werden allen am NRW-Pendlerportal teilnehmenden Partnern druckfertige Vorlagen für Flyer, Plakate etc. zur Verfügung gestellt. Im Fahrgemeinschaftsportal „Mitpendler“ erhalten die Kommunen/ Kreise Administrationsrechte, die es zukünftig ermöglichen, das Statistik-Center des Pendlerportals zu nutzen und lokale Statistikauswertungen durchzuführen.

Sitzung: öffentlich

Tagesordnungspunkt 6:

Anfragen

Mit Zustimmung des Vertreters der Kreistagsfraktion GRÜNE verständigt sich der Fachausschuss darauf, dass die Beantwortung der Anfragen der Kreistagsfraktion GRÜNE vom 08.11. und 12.11.2013 schriftlich mit der Niederschrift erfolgen soll.

Tagesordnungspunkt 6.1:

Anfrage der Kreistagsfraktion GRÜNE gemäß § 12 Geschäftsordnung vom 08.11.2013 zur Pflege von Grünstreifen an Kreisstraßen

Mit Schreiben vom 08.11.2013 an den Vorsitzenden des Ausschusses für Umwelt und Verkehr fragt die Kreistagsfraktion GRÜNE an, wie Mäharbeiten auf Grünstreifen an Kreisstraßen durchgeführt werden. Insbesondere wird in diesem Zusammenhang auf die häufig vorzufindende illegale Entsorgung von Hausmüll an Straßenrändern und Grünstreifen und des darin enthaltenen Plastikmülls verwiesen. Das v. g. Schreiben der Kreistagsfraktion GRÜNE wurde als Anlage der Einladung zur Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr beigelegt.

Frage 1: Werden an Kreisstraßen Maschinen eingesetzt, die den anfallenden Grünschnitt als auch sämtlichen Abfall gemeinsam schreddern?

Antwort: Zur Durchführung der Mäharbeiten werden von der Kreisstraßenmeisterei Mulchmäher eingesetzt, die vom Fahrerhaus des Einsatzfahrzeuges gesteuert werden. Vor Durchführung des eigentlichen Mähvorganges wird durch 2 Mitarbeiter der Kreisstraßenmeisterei regelmäßig der zu mähende Streckenabschnitt auf illegale Müllablagerungen vom Einsatzfahrzeug aus kontrolliert und vorgefundenes Müllgut zur ordnungsgemäßen Entsorgung eingesammelt. Dies erfolgt auch zum Schutz der sich in der Nähe aufhaltenden Personen und der eingesetzten Gerätschaften. Gleichwohl kann es bei der Durchführung der eigentlichen Mäharbeiten trotz vorheriger Streckenkontrolle und größtmöglicher Sorgfalt nicht ausgeschlossen werden, dass bei einem Mähdurchgang vereinzelt kleine Müllmengen mit dem Schnittgut zerkleinert werden.

Frage 2: Verbleibt ggf. die gemischte Schreddermasse in der Landschaft oder wird sie anderweitig entsorgt?

Antwort: Das geschredderte Schnittgut verbleibt auf der gemähten Grünfläche. Die vor Jahren praktizierte Entsorgung des Grünschnitts durch Aufsaugen / Aufnahme des Mähgutes ist zum Schutz der sich möglicherweise im Mähgut befindlichen Insekten und anderer Kleinlebewesen seinerzeit eingestellt worden.

Frage 3: Wie findet die Entsorgung ggf. statt?

Siehe Beantwortung zu Frage 2.

Frage 4: Falls Müll und Grünschnitt bisher gemeinsam geschreddert werden, welche Möglichkeiten bestehen, um Abfall und Grünschnitt zu trennen?

Antwort: Zur Vermeidung der gemeinsamen Zerkleinerung von Grünschnitt und illegalen abgelagerten Hausmüll kommt als präventive Maßnahme lediglich das vorherige Absuchen der zu mähenden Grünfläche nach Haus- und Sperrmüll in Betracht. Dieses findet im Frühjahr eines jeden Jahres grundsätzlich durch die Mitarbeiter der Kreisstraßenmeisterei an allen Kreisstraßen statt. Mit dem Absuchen aller Flächen im zeitigen Frühjahr und den Sichtkontrollen vor jedem Mähgang wird die überwiegende Müllmenge erfasst. Trotz dieser Vorgehensweise werden bei den Mähgängen nicht vorgefundene Restmüllmengen beim Grünschnitt mitgeschreddert. Die nachträgliche Auslese zerkleinerter Müllfragmente ist sehr zeitaufwendig und würde auch in keinem Verhältnis zum angestrebten Erfolg stehen.

Frage 5: Welche Kosten würden entstehen, wenn Plastikmüll vor den Mäharbeiten zunächst eingesammelt würde?

Antwort: Vor dem eigentlichen Mähdurchgang werden grundsätzlich der zu mähende Streckenabschnitt durch die Mitarbeiter der Kreisstraßenmeisterei mit dem Einsatzfahrzeug abgefahren und nach größeren Müllgegenständen (insbesondere Kunststofftüten mit Hausmüll, Müllsäcken und größere Einzelstücke) abgesucht; erst hiernach erfolgen die eigentlichen Mäharbeiten. Bei Beibehaltung dieser bisher praktizierten Vorgehensweise entstehen keine zusätzlichen Kosten für das vorherige Einsammeln von illegal entsorgten Haus- und Sperrmüll.

Weitere Kosten würden jedoch dann entstehen, wenn vor jedem Mähdurchgang eine zusätzliche „intensive“ Streckenkontrolle erfolgen würde. Bei derzeit 3 Einsatzteams von jeweils 2 Mitarbeitern zur Durchführung der Mäharbeiten wäre bei einer Intensivierung der Kontrolle zusätzliches Personal (bei 3 Einsatzteams jeweils 2 bis 3 Personen für etwa 6 Wochen bezogen auf das Jahr) als „Vorgruppe“ zur Durchführung der Sammeldurchgänge sowie zusätzliche Fahrzeuge erforder-

lich (Anmerkung: Zusatzkosten hierfür liegen überschlägliche bei etwa rd. 70.000 €). Selbst bei dieser wiederholt intensiven Absuche besteht auf Grund des hohen Grasaufwuchses keine absolute Gewähr, dass alle Abfallstoffe durch die Mitarbeiter der Kreisstraßenmeisterei erkannt und eingesammelt werden.

Frage 6: Finden Pflegearbeiten an Kreis- und Gemeindestraßen auch im Rahmen einer interkommunalen Zusammenarbeit statt? Und wie gehen die Kommunen mit der in Anfrage beschriebenen Problematik an den Gemeindestraßen um?

Antwort: Eine interkommunale Zusammenarbeit bei den Pflegearbeiten an Kreis- und Gemeindestraßen findet nicht statt. Jeder Straßenbaulastträger führt im Rahmen der ihm obliegenden Verkehrssicherungspflicht an den von ihm zu unterhaltenden Verkehrsflächen die notwendigen Pflegearbeiten an den Grünflächen durch. Zu beachten ist hier, dass auf Grund der unterschiedlichen Art und Gestaltung der zu pflegenden Grünflächen (beispielsweise Straßenböschung oder Parkflächen) auch unterschiedliche Spezialgeräte einzusetzen sind und jeder kommunale Baubetriebshof die für seine Erfordernisse geeigneten Gerätschaften vorhält.

Nach Kenntnis der Verwaltung ist die Vorgehensweise bei der Durchführung von Mäharbeiten an Verkehrsflächen und der ggf. bestehenden Müllproblematik bei allen kommunalen Baubetriebshöfen im Kreis vergleichbar - d. h. durch Absuche aller Verkehrsflächen auf illegal entsorgten Haus- und Sperrmüll vor Beginn der Mähseason in einer größeren Sammelaktion, die regelmäßige Streckenkontrolle sowie vorheriges Absuchen der zu mähenden Streckenabschnitte nach Müllgut.

Die in der Anfrage aufgezeigte Problematik der Aufnahme von Plastikmüll durch Nutztiere ist der Verwaltung von Seiten der Landwirtschaft bisher nicht vorgetragen worden. Die bisher praktizierte Vorgehensweise und der geleistete Aufwand zum Einsammeln und Entsorgen des illegal abgelagerten Haus- und Sperrmülls und von Plastikabfällen an Straßenrändern und in Grünflächen durch die Mitarbeiter der Kreisstraßenmeisterei und der kommunalen Baubetriebshöfe wird seitens der Verwaltung als hinreichende Vorsorge angesehen.

Tischvorlage:

Anfrage der Kreistagsfraktion GRÜNE gemäß § 12 Geschäftsordnung vom 12.11.2013 zu Einspareffekten bei der Extensivierung der Pflege von kreiseigenen Grünflächen (Straßenbegleitgrün, Biotopflächen, Grünflächen im Umfeld kreiseigener Gebäude)

Mit Schreiben vom 12.11.2013 an den Vorsitzenden des Ausschusses für Umwelt und Verkehr fragt die Kreistagsfraktion GRÜNE an, welche Kosteneinsparungen bei einer Extensivierung der Pflege von Grünflächen sowie bei Grünstreifen an Kreisstraßen erzielt werden können. Das v. g. Schreiben der Kreistagsfraktion GRÜNE ist als Anlage der Niederschrift beigelegt.

Frage 1: Wie oft werden die kreiseigenen Grünflächen bzw. die Grünstreifen an Kreisstraßen jährlich gemäht?

Antwort: Hinsichtlich der in der Zuständigkeit des Kreises zu unterhaltenden gehölzfreien Grünflächen muss im Wesentlichen in 3 Flächenarten unterschieden werden:

- a) Grünflächen an Kreisstraßen
(Bankette, Trennstreifen, Böschungen etc.),
- b) Offenland und Biotopflächen
(Wiesenflächen, Streuobstwiesen, Blühstreifen, Wildstaudenfluren etc.) und
- c) Rasen- und Wiesenflächen im Bereich der Außenanlagen kreiseigener Gebäude.

zu a) Die unmittelbaren Straßenseitenränder sowie Kreuzungs- und Einmündungsbereiche werden im Hinblick auf die durch den Straßenbaulastträger zu gewährleistende Verkehrssicherungspflicht **3 bis 5-mal im Jahr** gemäht. Die Mahd aller übrigen Gras- und Wildkrautbereiche erfolgt einmal jährlich im Herbst.

zu b) Die Offenland- und Biotopflächen werden nach naturschutzfachlichen Aspekten, extensiv genutzt bzw. gepflegt. Die Mähzeitpunkte werden in Abhängigkeit vom jeweiligen Biotoptyp unterschiedlich gewählt. Die Mahd der Flächen erfolgt nahezu ausnahmslos **außerhalb** der Brut- und Nistzeiten. Die extensiv genutzten Wiesenflächen werden in der Regel von hierzu beauftragten Landwirten **zweimal jährlich** zum Frühsommer und im Herbst gemäht. Die sog. Saumbereiche und Ruderalflächen werden zur Erzielung eines hohen Grenzlinieneffektes **einmal jährlich**, teilweise auch nur alle 3 bis 5 Jahre gemäht. Sonderbiotope wie Heiden oder Feuchtgrünländer unterliegen **keiner** regelmäßigen Mahd.

zu c) Die Wiesenflächen im Bereich kreiseigener Gebäude einschließlich der Sport- und Spielwiesen (Kreisverwaltungsgebäude, Schulgebäude, Zeltplätze etc.) werden in der Vegetationszeit regelmäßig **ca. alle 2 Wochen** gemäht.

Frage 2: Wie hoch sind die Kosten der Mahd?

Antwort: Von Seiten der Verwaltung wurden bisher keine differenzierten Kostenberechnungen für die Durchführung der Grünflächenpflege und der Mahd der in der Beantwortung zu Frage 1 genannten Kategorien von Grünflächen vorgenommen. Die Erfahrung aus der Naturschutzarbeit zeigt jedoch, dass ein höherer Blütenreichtum bei Grünflächen zur verbesserten Nahrungsquelle für Kleinsäuger, bedrohte Wildbienen oder andere Insekten nur durch Mehraufwand erzielt werden kann.

Frage 3: Wie hoch wäre die Anzahl der Mäharbeiten, wenn bis zum Blühen der Pflanzen abgewartet würde?

Antwort: Wie in der Beantwortung zu Frage 1 dargestellt, werden die unmittelbaren Straßenränder 3 bis 5-mal im Jahr und die übrigen Flächen extensiv einmal jährlich gemäht. Dadurch erzielt man im rückwärtigen Straßenraum, dass nahezu alle dort wachsenden Wildstauden zur Blüte und Samenreife gelangen. Durch die unterschiedlichen Mähzeiten erzielt man weitgehend durchgängig ein gutes Nahrungs- und Unterschlupfangebot für Kleinsäuger und Insekten. Die Anzahl der Mäharbeiten ist im Hinblick auf die Verkehrssicherheit bei Grünflächen an Verkehrsstraßen auf das notwendige Maß beschränkt. Hierdurch wird nicht zuletzt auch ein hohes Maß an Blütenreichtum in diesem Bereich erzielt.

Die Mähzeiten bzw. Mähintervalle zur Entwicklung der Biotopflächen richten sich speziell nach Natur- und Artenschutzaspekten. Dabei findet das Prinzip der extensiven Pflege zur Förderung der wild lebenden Tiere und Pflanzen stets Berücksichtigung.

Im Bereich der kreiseigenen Außenanlagen werden die Wiesenflächen in der Vegetationszeit regelmäßig ca. alle 2 Wochen gemäht. Dadurch haben sich Gras dominierende Flächen mit geringem Wildkrautanteil entwickelt. Alleine durch Reduzierung der Mähintervalle würde sich kein ausgeprägter Blütenflor entwickeln. Hierzu müssten ergänzende Maßnahmen (Aushagerung der Fläche oder Neueinsaat mit Wildblumenmischungen) durchgeführt werden. Das optische Erscheinungsbild von Wildkrautflächen im unmittelbaren städtischen Umfeld entspricht dabei nicht immer den Vorstellungen einer repräsentativen Rasen- bzw. Wiesenfläche.

Frage 4: In welcher Höhe könnten Kosten in diesem Fall eingespart werden?

Antwort: Da unnötige Mäharbeiten nicht erfolgen, werden auch keine Kosten eingespart.

Frage 5: Welche Grünflächen könnten mit speziellen Wildblumenmischungen für Insekten eingesät werden?

Antwort: Im Bereich der Kreisstraßen bieten sich insbesondere die Ortseingangsbereiche, aber auch Kreisverkehre und Verkehrsinseln an, ein- und mehrjährige Blühstreifen bzw. Wildblumenwiesen zu entwickeln. Hierdurch würde neben einem verbesserten Angebot für die Insektenwelt auch eine landschaftsästhetische Aufwertung erzielt. Zudem könnten auf breiten Straßenseitenflächen oder in Retentionsbereichen spezielle „Blühstreifen“ mit einem höheren Wildkrautanteil angelegt werden.

In den vergangenen Jahren wurden auch in einigen extensiv genutzten Wiesenflächen spezielle Blühstreifen angelegt. Diesbezüglich werden zurzeit von Seiten der Unteren Landschaftsbehörde Erfahrungen gesammelt, um zukünftig weitere Aktivitäten zur Erhöhung des Artenspektrums zu entwickeln. Auch werden in Verbindung mit Straßenneubauten durch die Flurbereinigung Ausgleichsflächen mit einem hohen Anteil an Wildkräutern regelmäßig ausgewiesen.

Bei den kreiseigenen Außenanlagen besteht die Möglichkeit, Teile der Wiesenflächen, mit Ausnahme der Spiel- und Sportflächen, durch Anlage von Blühstreifen anzureichern.

Zu bedenken ist, dass bei Umsetzung der vorstehend aufgeführten Möglichkeiten keine Kosten eingespart werden können, sondern im Rahmen der Herrichtung und Unterhaltung Mehrkosten bzw. Mehraufwand entstehen.

Frage 6: Inwieweit ist in diesem Bereich eine interkommunale Zusammenarbeit mit den Gemeinden möglich?

Antwort: Seit mehreren Jahren finden einmal jährlich Besprechungen mit den Leitern der Tiefbauämter und der kommunalen Baubetriebshöfe statt. Alle Themenfelder von allgemeinem Interesse – insbesondere hinsichtlich der möglichen Zusammenarbeit – werden in dieser Besprechungsrunde behandelt (z. B. fachgerechter Schnitt von Bäumen und Sträuchern oder Pflege von Grünflächen). Im diesem Rahmen könnte die Verwaltung Möglichkeiten zur Extensivierung der Grünflächenpflege mit den Leitern der kommunalen Tiefbauämtern und Baubetriebshöfe erörtern und vorschlagen.

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

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

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

Fraktionen im Kreistag z. K.

12. Nov. 2013

Anfrage nach § 12 GeschO zur Beantwortung in der nächsten Umweltausschusssitzung
Sparen bei der Grünpflege als Chance

Sehr geehrter Herr Dr. Hachen,

dass Sparen nicht immer negative Auswirkungen haben muss, könnte die Pflege der kommunalen Grünflächen eindrucksvoll zeigen. Anstatt Rasen und Wiesen an kreiseigenen Gebäuden sowie das Straßenbegleitgrün an Kreisstraßen intensiv zu bewirtschaften und in kurzen Abständen zu mähen, könnten diese Bereiche extensiv gepflegt werden. Dadurch könnten die Kosten der Grünpflege enorm gesenkt werden.

Blühende Gräser und Wildblumen wären ideale Nahrungsquellen für die bedrohten Wildbienen und anderer Insekten.

Wir bitten daher um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wie oft werden die kreiseigenen Grünflächen bzw. die Grünstreifen an Kreisstraßen jährlich gemäht?
2. Wie hoch sind die Kosten pro Mahd?
3. Wie hoch wäre die Anzahl der Mäharbeiten, wenn bis zum Blühen der Pflanzen abgewartet würde.
4. In welcher Höhe könnten Kosten in diesem Fall eingespart werden?
5. Welche Grünflächen könnten mit speziellen Wildblumenmischungen für Insekten eingesät werden?
6. Inwieweit ist in diesem Bereich eine interkommunale Zusammenarbeit mit den Gemeinden möglich?

Begründung:

Nicht nur die Honigbienen haben in den letzten Jahren überdurchschnittlich hohe Verluste zu verzeichnen, sondern auch die heimischen Wildbienen. Monokulturen in der Landwirtschaft, der Befall mit Milben oder der Einsatz von Pestiziden bedrohen auch Wildbienen und andere Insekten, die ebenso für die Bestäubung dringend notwendig sind.

Mit freundlichen Grüßen



Ulrich Horst
Mitglied im Umwelt- und Verkehrsausschuss



Sofia Tillmanns
Fraktionsgeschäftsführerin