

## Niederschrift

über die 4. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 25.03.2015

---

### **Anwesend:**

#### Der Vorsitzende:

Jansen, Franz-Michael

#### Kreistagsmitglieder:

Dahlmanns, Erwin

Gassen, Guido

Horst, Ulrich

Krekels, Gerhard

Kurth, Waltraud

Rütten, Wilhelm

Schlüter, Volker

Schmitz, Ferdinand Dr.

Schmitz, Josef

Walther, Manfred

#### Sachkundige Bürger:

Kliemt, Martin

(als Vertreter für Thies, Frank)

Strahlen, Wolfgang

#### Von der Verwaltung:

Nießen, Josef

Kapell, Günter

Weuthen, Johannes

Dick, Ralf

Dismon, Norbert

Küppers, Dirk

Moscarda, Silke

van Halbeek, Ilona

Kowald, Reinhard

#### Gäste:

Winkens, Udo

(Geschäftsführer der Verkehrsbetriebe der  
West: TOP 1 bis TOP 7)

Frohn, Simon

(Rechtspraktikant im Dezernat IV)

### **Abwesend:**

#### Kreistagsmitglieder:

Philipp, Martin

Thies, Frank

#### Sachkundige Bürger:

Gerads, Helmut

#### Beratendes Mitglied gem. § 41 Abs. 3 KrO:

Frohn, Christa

Anfang: 18:00 Uhr

Ende: 19:55 Uhr

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

**Tagesordnung:**

**Öffentliche Sitzung:**

1. Antrag der Kreistagsfraktion GRÜNE gemäß § 5 der Geschäftsordnung vom 10.10.2014: Reaktivierung des Lückenschlusses von Linnich bis Baal mit der Weiterführung nach Hückelhoven / Wassenberg u. a. nach der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab)
2. Freizeit- / Fahrrad-Busangebot im Kreis Heinsberg
3. Sachstandsbericht zum Einsatz des MultiBusses
4. Vorstellung der Ausführungsplanung zum Ausbau der Kreisstraße K 23 in Wegberg-Dalheim mit Neuanlage eines Gehweges sowie fahrbahnbegleitenden Radfahrstreifens im Bereich des DB-Brückenbauwerkes
5. Bericht der Verwaltung
6. Anfragen
- 6.1. Anfrage der Kreistagsfraktion Alternative für Deutschland gemäß § 12 der Geschäftsordnung vom 21.02.2015: Diverse Fragen zur aktuellen LEADER-Bewerbung „Aachener Revier“ des Kreises Heinsberg, der StädteRegion Aachen und der teilnehmenden Kommunen
- 6.2. Anfrage der Kreistagsfraktion Freie Wähler gemäß § 12 der Geschäftsordnung vom 15.03.2015: Diverse Fragen zum Thema Sicherheit im Rahmen der Schülerbeförderung im Kreis Heinsberg

**Nichtöffentliche Sitzung:**

7. Jahresbericht zum Sachstand der Restrukturierung des Verkehrsbetriebes der WestEnergie und Verkehr GmbH
8. Erwerb von Ackerflächen in der Gemarkung Saeffelen für naturschutzfachliche Zwecke
9. Erwerb von Ackerflächen in der Gemarkung Birgden für naturschutzfachliche Zwecke sowie Straßenbau
10. Vergabe eines Auftrages über Ingenieurleistungen zur Vorbereitung und Mitwirkung bei der Leistungsvergabe im Rahmen des Um- und Ausbaus der Kreisstraße K 5 „Karl-Arnold-Straße“ in der Ortslage Heinsberg-Grebben
11. Vergabe eines Auftrages zur Lieferung und Errichtung eines Weidezaunes im Bereich des ehemaligen militärischen Petroldepots bei Dalheim (Stadt Wegberg)
12. Bericht der Verwaltung
13. Anfragen

Niederschrift über die Sitzung  
des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 25.03.2015

Vor Eintritt in die Beratung stellt der Ausschussvorsitzende, Herr Franz-Michael Jansen, die vorliegende Tagesordnung, die ordnungsgemäße Einberufung und die Beschlussfähigkeit fest. Zu Beginn der Sitzung bittet er die Anwesenden aus Anlass des gestrigen Flugzeugabsturzes in Südfrankreich, bei dem es sich um eines der größten Unglücke in der Geschichte der deutschen Luftfahrt handelt, in einer Schweigeminute der Opfer des Unglückes zu gedenken. Nach der Schweigeminute weist der Ausschussvorsitzende noch auf die ausgelegten Unterlagen zur LEADER-Bewerbung Regionale Entwicklungsstrategie „Aachener Revier“ und der Einladung zur „Kölner Bahnknoten-Konferenz“ am 27.04.2015 hin und leitet zur heutigen Tagesordnung über.

**Sitzung: öffentlich**

**Tagesordnungspunkt 1:**

**Antrag der Kreistagsfraktion GRÜNE gemäß § 5 der Geschäftsordnung vom 10.10.2014: Reaktivierung des Lückenschlusses von Linnich bis Baal mit der Weiterführung nach Hückelhoven / Wassenberg u. a. nach der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab)**

<b>Finanzielle Auswirkungen:</b>	<b>ja</b>
<b>Leitbildrelevanz:</b>	<b>3.5</b>
<b>Inklusionsrelevanz:</b>	<b>nein</b>

Mit Schreiben vom 10.10.2014 an den Vorsitzenden des Ausschusses für Umwelt und Verkehr, Herrn Franz-Michael Jansen, beantragte die Kreistagsfraktion GRÜNE nach § 5 der Geschäftsordnung, der Ausschuss für Umwelt und Verkehr möge die Verwaltung beauftragen, die Machbarkeit der Realisierung bzw. Neubau der Eisenbahnstrecken

- a) Linnich - Baal
- b) Baal - Hückelhoven (Stadtzentrum) bzw. Ratheim - Wassenberg  
und
- c) Dalheim - Roermond (NL mit niederländischer Beteiligung „Light Rail“)

unter dem Aspekt zu prüfen, ob diese Strecken nach der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) reaktiviert werden können. Dabei soll in Zusammenarbeit mit der westEnergie und Verkehr GmbH (west) und dem Zweckverband Nahverkehr Rheinland (NVR) auch ermittelt werden, welche planerischen und ökonomischen Vorteile sich durch eine Reaktivierung der v. g. Eisenbahnstrecken nach der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) generieren lassen. Aufgrund der deutlich schlankeren Strukturen bei den Bau- und Betriebskosten nach der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) könnten über diesen Weg die Umsetzung der beim Nahverkehr Rheinland (NVR) beantragten Eisenbahnstrecken beschleunigt werden.

In der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 27.11.2014 fand über v. g. den Antrag der Kreistagsfraktion GRÜNE, der als Anlage der Einladung zur heutigen Ausschusssitzung beigelegt war, eine kurze Aussprache statt. Der Fachausschuss verständigte sich in der Sitzung am 27.11.2014 einvernehmlich darauf, den noch ausstehenden Abschlussbericht zur Machbarkeitsstudie zum Lückenschluss Baal – Linnich die Entscheidung über diesen Antrag zu verschieben.

Ergänzend zu diesem Tagesordnungspunkt führt Dezernent Nießen aus, dass es sich bei dem heutigen Sachstandsbericht der Verwaltung zur Machbarkeitsstudie bzgl. des Lückenschlusses zwischen Linnich und Baal lediglich um einen Zwischenbericht handele. Mit der Fertigstellung der Studie ist nach dem derzeitigen Kenntnisstand frühestens Mitte dieses Jahres zu

rechnen. Die Ergebnisse hierzu könnten sodann dem Fachausschuss 2015 durch das Büro BVS Rödel und Pachan vorgestellt werden.

Nachfolgend stellt Kreisangestellter Dick in einer Präsentation, die als Anlage der Niederschrift beigelegt ist, nochmals kurz die bisherigen Ergebnisse der vom Büro BVS Rödel und Pachan, Kamp-Lintfort, erarbeiteten Ergebnisse des 1. Teils der Machbarkeitsstudie vor. Diese wurden von Herrn Pachan in der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 07.03.2013 (TOP 1 der Niederschrift) den Ausschussmitgliedern vorgestellt und erläutert. In seinem Vortrag stellt Herr Dick u. a. dar, dass die bewertete Streckenverbindung von Linnich aus kommend in Richtung Nordost nach Hückelhoven-Baal wegen der guten Anschlusssituation sowohl in Richtung Mönchengladbach - Düsseldorf als auch in Richtung Aachen sich grundsätzlich positiv auswirken werde. Als vorläufiges Fazit des 2. Untersuchungsteils ist zum jetzigen Zeitpunkt festzuhalten, dass die Unterschiede der Varianten in Bezug auf das Verhältnis zwischen Kosten und Fahrgastpotenzial überschaubar sind. Zu empfehlen ist ein Start mit der Streckenvariante Linnich – Baal (90°-Lösung) mit einer Verlängerungsoption bis Hückelhoven-Ratheim. Ebenfalls ist die alternative Erschließung über eine Verlängerung der RB 33 Wesel – Mönchengladbach potenzial- wie kostenseitig als sinnvolle Anbindung von Hückelhoven an das schienengebundene Verkehrsnetz anzusehen. Der Nahverkehr Rheinland (NVR) prüft derzeit Angebote bzgl. der Vergabe einer Machbarkeitsstudie als 3. Untersuchungsteil. Die DB Netz AG kommt in ihrer Betriebsprogrammstudie zum Ergebnis, dass die Durchbindung der RB 33 ab dem Jahr 2020 möglich sein könnte.

Abschließend stellt Kreisangestellter Dick in der Präsentation noch die wesentlichen Unterschiede und Bedingungen einer Reaktivierung nach der Straßenbahn-Bau- und Betriebsordnung (BOStrab) und der Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) dar. Insbesondere weist er dabei auf die abweichende Zuständigkeit bzgl. der Finanzierung des Schienenbetriebes hin. Nach der EBO ist der NVR und nach der BOStrab die zuständige Gebietskörperschaft (Kreis Heinsberg) für die Finanzierung des Betriebes verantwortlich.

Der Ausschussvorsitzende dankt Herrn Dick für den Zwischenbericht zur Machbarkeitsstudie und merkt seinerseits an, dass es aus seiner Sicht zweckdienlich ist, zunächst die Ergebnisse und Bewertungen der beauftragten Machbarkeitsstudie abzuwarten. Entscheidungen in dieser Sache sollten bis dahin zurückgestellt werden.

Ausschussmitglied Horst führt aus, dass nach seiner Beurteilung bei einer schienengebundenen Lösung des Lückenschlusses der Kostenansatz nach der BOStrab im Vergleich zur EBO stets günstiger ausfallen werde. Ebenfalls finde er „Insellösungen“, wie sie vielfach anzutreffen sind, nicht hinderlich. Bzgl. der Wahl des Schienenfahrzeuges empfiehlt er, Erkundigungen zu dem in Chemnitz eingesetzten Schienensystem einzuholen und für einen Einsatz bewerten zu lassen.

Ausschussvorsitzender Jansen fragt seinerseits nach, ob der Lückenschluss im ÖPNV zwischen Linnich und Baal nicht auch durch eine Busverbindung realisiert werden könnte. Geschäftsführer Winkens führt hierzu aus, dass sowohl zwischen Baal und Linnich als auch zwischen Linnich und Lindern Busverbindungen bestehen. Die Nutzung dieser Verbindungen durch die Fahrgäste ist jedoch sehr verhalten.

Dezernent Nießen trägt abschließend vor, dass nach den bisherigen Verkehrsuntersuchungen der Lückenschluss durch Realisierung der Vorzugsvariante Linnich – Baal sowohl von Seiten des NVR und als auch seitens der beiden Aufgabenträger (Kreis Düren und Kreis Heinsberg) als geeigneter Lösungsansatz verfolgt werde. Er unterstreicht, dass die mit der Umsetzung verbundenen Kosten nicht aus dem Blickfeld geraten dürfen. Bei einem Wechsel von der EBO zur BOStrab für den Betrieb eines schienengebundenen Verkehrssystems ändert sich auch die Kostenträgerschaft; nach der BOStrab ist dies der zuständige Aufgabenträger für den ÖPNV (Kreis Heinsberg).

**Sitzung: öffentlich**

**Tagesordnungspunkt 2:**

**Freizeit- / Fahrrad-Busangebot im Kreis Heinsberg**

<b>Finanzielle Auswirkungen:</b>	<b>ja</b>
<b>Leitbildrelevanz:</b>	<b>3.5</b>
<b>Inklusionsrelevanz:</b>	<b>ja</b>

Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr hat in der Sitzung vom 26.02.2014 die Einführung eines Freizeit-/Fahrrad-Busangebotes im Rahmen des AVV-ÖPNV-Angebotes im Kreis Heinsberg beschlossen (TOP 3 der Niederschrift).

Der Linienweg des Freizeit-/Fahrrad-Busses führt über ca. 83 km von Geilenkirchen über Gangelt, Tüddern, Waldfeucht, Heinsberg, Effeld, Wassenberg, Wildenrath, Wegberg bis nach Erkelenz und zurück. Durch diese Linienführung werden insbesondere viele touristische Ziele im Kreis Heinsberg erschlossen. Die Freizeit-/Fahrrad-Buslinie wird jeweils vormittags und nachmittags gegenläufig mit je einem Solofahrzeug plus Fahrradanhänger bedient. Der Fahrplan ist dabei weitestgehend auf die Fahrpläne der Züge RE 4, RB 33 sowie RB 34 abgestimmt, so dass eine optimale Verknüpfung zum überregionalen SPNV hergestellt wird.

Der mit der westEnergie und Verkehr GmbH (west) gemeinsam konzipierte Freizeit-/Fahrrad-Bus hat im Jahr 2014 als saisonales AVV-Verkehrsangebot vom 01.05. bis 19.10. jeweils an Sonn- und Feiertagen im Kreis Heinsberg verkehrt.

Kreisangestellter Dick stellt in der Sitzung den Mitgliedern des Ausschusses für Umwelt und Verkehr in einer Präsentation, die als Anlage der Niederschrift beigelegt ist, den Bericht zum Freizeit- / Fahrrad - Busangebot im Kreis Heinsberg für das zurückliegende Jahr vor. Er führt u. a. aus, dass an den 30 Betriebstagen im Jahr 2014 der Freizeit-/ Fahrradbus von insgesamt 221 Kunden ohne Fahrrad sowie von 52 Kunden mit Fahrrad genutzt wurde. Das Angebot eines über die Presse beworbenen „Schnuppertages“ am 17. August 2014 mit einem kostenlosen Fahrradtransport wurde von 18 Fahrgästen mit Fahrrädern angenommen. Im Ergebnis lässt sich festhalten, dass das Angebot des Freizeit- / Fahrrad - Busses im Kreis Heinsberg für das 1. Jahr verhalten angenommen wurde und ausbaufähig ist. Seitens der Verwaltung wird vorgeschlagen, die grundsätzliche Konzeption des Freizeit- / Fahrrad - Busangebotes beizubehalten. Allerdings sollte die Werbung für das Angebot in Kooperation mit dem HTS intensiviert werden. Darüber hinaus wird als Änderung vorgeschlagen, ab diesem Jahr über eine Fremdvergabe der Leistungen das Angebot durch den Einsatz von sog. „Midi-Bussen“ (16 bis 20 Sitzplätzen) mit Fahrradtransporthängern durchführen zu lassen. Ebenfalls wird vorgeschlagen, die Mitnahme von Fahrrädern für Kinder/ Jugendliche bis zum vollendeten 15. Lebensjahr kostenlos anzubieten. Ferner soll als weiterer Haltepunkt der Waldsee bei Effeld in den Fahrplan aufgenommen werden.

In der sich anschließenden Beratung unterstreicht Ausschussvorsitzender Jansen, dass das Freizeit- / Fahrrad - Busangebot aus seiner Sicht um weiteres Jahr verlängert werden sollte, um solide Daten über die Annahme dieses Angebotes durch die Bevölkerung zu erhalten.

Ausschussmitglied Dahlmanns schließt sich dieser Ansicht an und sieht in dem Vorschlag der Verwaltung, durch den Einsatz von kleinen Bussen die Aufwendungen für dieses Angebot zu senken, als einen Schritt in die richtige Richtung an. Allerdings sollte das Marketing zu diesem Angebot deutlich verbessert werden.

Ausschussmitglied Strahlen regt in diesem Zusammenhang an, verstärkt auch überregional für das Freizeit- / Fahrrad - Busangebot zu werben (z. B. in den Bereichen Mönchengladbach und Aachen).

Ausschussmitglied Horst unterstützt den Vorschlag, die Tarifstruktur des Angebotes auf Familien als potenzielle Zielgruppe abzustimmen. Auch sollte nochmals geprüft werden, ob der Bereich Hückelhoven nicht zusätzlich in den Linienweg des Freizeit- / Fahrrad - Busses mit einbezogen werden könne. Kreisangestellter Dick führt hierzu aus, dass für 2015 die Aufnahme von Hückelhoven in der Planung zur Linienführung des Freizeit- / Fahrrad - Busses nicht vorgesehen sei. Dezernent Nießen trägt ergänzend vor, dass seinerzeit die Linienführung des Freizeit- / Fahrrad - Busangebotes auch darauf abgestimmt worden ist, ob in einem Bereich Bahnhaltepunkte vorhanden sind. Im Falle von Hückelhoven sei dies mit den Bahnhöfen Baal und Brachelen der Fall. Eine Mitnahme des eigenen Fahrrades als Bahnkunde ist häufig einfacher als eine Mitnahme des Rades im Bus - Nahverkehr.

Ausschussmitglied Schlüter bittet darum, den Bericht zu den Ergebnissen des saisonalen Freizeit- / Fahrrad – Busangebotes zukünftig zeitnah nach Abschluss der Saison in den Fachausschuss einzubringen, damit dieser frühzeitig über die Fortsetzung und ggf. Änderung des Angebotes beraten könne.

Grundsätzlich besteht im Ausschuss Einvernehmen, dass das saisonale Angebot zum Freizeit- / Fahrrad - Bus fortgesetzt werden sollte. Allerdings sollte das Marketing zum Freizeit- / Fahrrad – Busangebot deutlich verbessert werden.

### **Beschlussvorschlag:**

Die Verwaltung schlägt dem Ausschuss für Umwelt und Verkehr vor, dass der Kreis Heinsberg in Abstimmung mit der westEnergie und Verkehr GmbH das Freizeit-/Fahrrad-Busangebot gemäß den vorgestellten Kriterien im Rahmen des AVV-ÖPNV-Angebotes für den Kreis Heinsberg fortführt.

### **Abstimmungsergebnis:**

Ja 13 Nein 0 Enthaltung 0 Befangen 0

### **Sitzung: öffentlich**

### **Tagesordnungspunkt 3:**



## **Sachstandsbericht zum Einsatz des MultiBusses**

Gemäß Beschluss des Kreistages vom 28.06.2005 berichtet der Betreiber des MultiBusses, die westEnergie und Verkehr GmbH (west), regelmäßig über die Entwicklung des Anrufbussystems im Kreis Heinsberg. In der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 18.06.2013 hat die west zuletzt zum MultiBus berichtet (TOP 2 der Niederschrift).

In der Sitzung berichtet Geschäftsführer Winkens den Mitgliedern des Fachausschusses zum aktuellen Sachstand zum Einsatz des MultiBusses im Kreis Heinsberg. In einer Präsentation, die als Anlage der Niederschrift beigelegt ist, stellt er die Entwicklung der Bedienzeiten und -gebiete, der Fahrgastnachfrage sowie der Betriebsleistung für die Jahre 2004 bis Dezember 2014 in diversen Grafiken dar. Er führt u. a. aus, dass sowohl die Bedienzeiten als auch die Bedienegebiete seit 2003 sukzessive erweitert worden sind. So steht der MultiBus seit 2010 werktags in den Abendstunden sowie an den Wochenenden ganztägig bis 22.00 Uhr kreisweit zur Verfügung. Die Zahl der MultiBusfahrgäste, die nach der Ausdehnung auf das gesamte Kreisgebiet stetig angestiegen ist, ist allerdings im vergangenen Jahr leicht auf 114.416 Fahrgäste zurückgegangen. Grund hierfür ist, dass teilweise die Rufbusbedienung aufgrund der Nachfragen wieder durch Linienfahrten ersetzt werden konnte. Zu den Erfolgsfaktoren des MultiBus-Systems gehören nach Angabe von Herrn Winkens u. a. die deutliche Ausdehnung des Angebotes sowohl im Hinblick auf die Bedienzeiten als auch auf das Bedienegebiet. Durch umsteigefreie Verbindungen oder die Erhöhung des Sicherheitsempfindens durch sog. Haustürbedienung konnte der MultiBus für die Fahrgäste verbessert werden. Zudem sind hier individuelle Zeitplanung und Fahrzeitverkürzung sowie der AVV-Tarif als Faktoren zu nennen. Nach einer in 2014 durchgeführte Kundenbefragung unter Fahrgästen des MultiBusses lag der Zustimmungswert bei 95 %.

Des Weiteren trägt Geschäftsführer Winkens vor, dass zur weiteren Kostenreduzierung im Rahmen des MultiBuss-Einsatzes geplant sei, zukünftig kleinere Busse (8-Sitzer) einzusetzen. Auch plädiert er dafür, für die umfangreichen Komfortleistungen durch den Betrieb des MultiBusses ein sog. Serviceentgelt einzuführen. Nach seiner Einschätzung wäre auch mit Erhebung dieses „Zuschlages“ weiterhin mit einem hohen Zustimmungswert der Fahrgäste für den MultiBus zu rechnen.

In der sich anschließenden Beratung besteht Einvernehmen, dass das MultiBus-System im ÖPNV des Kreises Heinsberg eine Erfolgsgeschichte darstelle und fortgesetzt werden sollte. Ausschussvorsitzender Jansen sieht gerade für den ländlichen Raum einen großen Bedarf, durch Etablierung geeigneter Systeme im ÖPNV die Flexibilität und Mobilität der Bürger sicherzustellen und bedarfsgerecht weiter zu entwickeln.

Ausschussmitglied Dahlmanns sieht in dem zukünftigen Einsatz kleinerer Fahrzeuge eine geeignete Maßnahme, um Kosten für den Betrieb des MultiBusses einzusparen. Die Einführung eines Serviceentgeltes (Komfortzuschlages) für die Nutzung des MultiBusses bedarf nach seiner Ansicht jedoch einer detaillierten Prüfung und Erörterung.

Ausschussmitglied Strahlen fragt nach, ob das Angebot des MultiBus-Systems auch über das AVV-Gebiet hinaus ausgeweitet werden könne – z. B. in Richtung Mönchengladbach oder Viersen. Herr Winkens führt hierzu aus, dass dieses grundsätzlich möglich sei. Allerdings wären mit den Aufgabenträgern der betreffenden Regionen entsprechende Vereinbarungen zu treffen. Dezernent Nießen ergänzt, dass in diesen Fällen die Genehmigung der zuständigen Bezirksregierung Düsseldorf einzuholen wäre.

Ausschussmitglied Horst führt aus, dass im Falle der Erhebung eines möglichen Komfortzuschlages vor allem soziale Aspekte zu berücksichtigen seien. Ein Komfortzuschlag sei allenfalls für den späten Abend vorstellbar, da die Nutzung des MultiBusses immer noch günstiger als eine entsprechende Taxifahrt wäre.

Ausschussvorsitzender Jansen regt bzgl. Komfortzuschlag an, hierüber in den Fraktionen nochmals eingehend zu beraten.

**Beschlussvorschlag:**

Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr nimmt den Sachstandsbericht zum Einsatz des MultiBusses vom Betreiber, der WestEnergie und Verkehr GmbH, zur Kenntnis.

**Abstimmungsergebnis:**

Ja 13 Nein 0 Enthaltung 0 Befangen 0

**Sitzung: öffentlich**

**Tagesordnungspunkt 4:**

**Vorstellung der Ausführungsplanung zum Ausbau der Kreisstraße K 23 in Wegberg-Dalheim mit Neuanlage eines Gehweges sowie fahrbahnbegleitenden Radfahrstreifens im Bereich des DB-Brückenbauwerkes**

<b>Finanzielle Auswirkungen:</b>	<b>nein</b>
<b>Leitbildrelevanz:</b>	<b>3.5</b>
<b>Inklusionsrelevanz:</b>	<b>nein</b>

Die Kreisstraße K 23 führt im Stadtgebiet von Wegberg in nördliche Richtung verlaufend von der B 221 bei Wildenrath nach Rödgen und Dalheim. Nördlich der Ortslage Dalheim schwenkt sie im weiteren Streckenverlauf in Richtung Osten wieder auf die östlich der Ortslage Dalheim verlaufenden Trasse der B 221. Übersichtspläne zur Lage der Ausbaustrecke der K 23 wurden der Einladung zur Ausschusssitzung als Anlagen beigefügt. Zwischen den Ortslagen Rödgen und Dalheim quert die Eisenbahntrasse Rheydt – Dalheim die Kreisstraße. Rad- und Gehwege sind im Bereich des dortigen, die Kreisstraße querenden DB-Brückenbauwerkes, nicht vorhanden. Sowohl Fahrradfahrer als auch Fußgänger sind bis dato darauf angewiesen, die Fahrbahn der Kreisstraße neben den anderen Verkehrsteilnehmern zu benutzen. Um diese Verkehrssituation für die Fahrradfahrer und Fußgänger dort zu verbessern, wurden im Rahmen des Neubaus des DB-Brückenbauwerkes in Abstimmung mit der Deutsche Bahn Netz AG (DB Netz AG) auch die außerhalb des Brückenbauwerkes vorhandenen alten Stützmauern im Damm beseitigt. Hierdurch konnten Freiflächen für eine Verbreiterung des Trassenbereiches für die K 23 geschaffen werden. Die lichte Weite der neuen Unterführung im DB-Brückenbauwerk beträgt seit Oktober 2014 nunmehr 9 Meter. Die Kosten für den Neubau des Brückenbauwerkes werden durch die Deutsche Bahn Netz getragen. Über die sonstigen anfallenden Kosten, insbesondere die Abbruchkosten der außerhalb des neuen Brückenbauwerkes vorhandenen Stützwänden, wird mit der DB Netz AG eine entsprechende Kostenvereinbarung geschlossen (Kosten für den Straßenbaulastträger: rd. 80.000 € brutto).

Im Rahmen der Ausbauarbeiten der K 23 ist geplant, auf einer Länge von ca. 90 Meter neben der Erneuerung der Fahrbahn diese zusätzlich an beiden Seiten mit einem höhengleichen und von Kraftfahrern befahrbaren Schutzstreifen für Fahrradfahrer (rote Fläche in einer Breite von 1,25 m) sowie durch Hochborde abgegrenzte Gehwege (Breite einmal 1,50 m / Gegenseite 0,50 m) anzulegen. Darüber hinaus ist vorgesehen, im Zuge der Baumaßnahme die Einmündungsbereiche der angrenzenden Straßen anzupassen und Umbauten an den in Nähe der Eisenbahntrasse gelegenen Bushaltestellen vorzunehmen, um diese barrierefrei für Bürger/-innen mit Mobilitätsbeeinträchtigungen herzurichten.

Die Kosten für die an der K 23 im Bereich des DB-Brückenbauwerkes geplanten baulichen Maßnahmen liegen gemäß Berechnung der Verwaltung bei rd. 230.000 €. Mit Antrag vom 26.11.2014 wurde durch die Verwaltung für diese Straßenbaumaßnahme beim Land NRW die Gewährung einer Zuwendung zur Förderung des kommunalen Straßenbaus sowie ergänzend der zuwendungsunschädlichen Maßnahmenbeginn gestellt. Gemäß Bescheid vom 17.12.2014 stimmte das Land NRW dem beantragten zuwendungsunschädlichen Maßnahmenbeginn der baulichen Maßnahme in 2015 zu. Die Gewährung der Landeszuwendung zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden und Gemeindeverbänden wird durch das Land NRW für 2016 in Aussicht gestellt und entsprechend im Förderprogramm des Landes NRW aufgenommen.

Sachgebietsleiter Weuthen stellt in der Sitzung in einer Präsentation, die als Anlage der Niederschrift beigefügt ist, die Ausführungsplanung zum Ausbau der K 23 in Wegberg-Dalheim vor und erläutert diese im Detail. Seitens des Fachausschusses wird die von der Verwaltung vorgestellte Planung als zweckdienlich und geeignet erachtet, die Verkehrssituation im Bereich des DB-Brückenbauwerkes für alle Verkehrsteilnehmer zu verbessern.

**Beschlussvorschlag:**

Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr nimmt die Planung zum Ausbau der Kreisstraße K 23 in Wegberg-Dalheim mit Neuanlage von Gehwegen sowie fahrbahnbegleitenden Radfahrstreifen im Bereich des DB-Brückenbauwerkes zustimmend zur Kenntnis.

**Abstimmungsergebnis:**

Ja 13 Nein 0 Enthaltung 0 Befangen 0

**Sitzung: öffentlich**

**Tagesordnungspunkt 5:**

**Bericht der Verwaltung**

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

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

**5.1 Landesförderung zum kommunalen Verkehrswegebau  
(Pressemitteilung in der Heinsberger Zeitung vom 13.03.2015:  
NRW-Straßen: Millionen Euro nicht abgerufen)**

Im Bereich der Verkehrsinfrastruktur werden durch den Kreis als Straßenbaulastträger der Kreisstraßen bekanntlich neben Straßenbaumaßnahmen des Bundes (B 56n und B 221n) und des Landes NRW (insbesondere L 117n und L364n im Bereich Hückelhoven sowie L 19n als Tagebaurandstraße im Stadtgebiet Erkelenz) regelmäßig eigene Straßenbauvorhaben (wie z. B. aktuell die Erneuerung der Rurbrücke im Zuge der Kreisstraße K 21 bei Kempen oder die anstehende Erneuerung der Kreisstraße K 5 "Karl-Arnold-Straße" in Heinsberg-Grebben) umgesetzt. Diese kreiseigenen Straßenbauvorhaben, die wie die überörtlichen Bundes- und Landesstraßen das bestehende Verkehrsaufkommen bzw. die zukünftigen Verkehrsverlagerungen im Güter- und Individualverkehr verträglich im Gebiet des Kreises Heinsberg abwickeln sollen, sind vielfach nicht ohne staatliche Finanzzuweisungen des Landes NRW oder zumindest nur mit großer zeitlicher Verzögerungen realisierbar. Für die Durchführung ihrer staatlichen Förderprogramme zur kommunalen Verkehrsinfrastruktur erhalten die Bundesländer ihrerseits vom Bund Finanzmittel nach dem sog. Entflechtungsmittelgesetz.

In der Heinsberger Zeitung vom 13.03.2015 wurde in Bezug auf die Landesförderung zur kommunalen Verkehrsinfrastruktur berichtet, dass in NRW die Kommunen die Fördermittel nach dem Entflechtungsmittelgesetz nicht abrufen, weil baureife Projekte fehlen oder der Eigenanteil (dies sind 40 bzw. 35 % der zuwendungsfähigen Kosten) durch finanzschwache Städte und Gemeinden nicht aufgebracht werden können. Nach Angabe von NRW-Verkehrsminister Michael Groschek stellt der Bund dem Land NRW jährlich knapp 130 Mio. Euro für Kommunalstraßen zur Verfügung. Von diesen staatlichen Fördermitteln wurden 48 Mio. Euro im Vorjahr (2014) nicht genutzt, weil vor Ort nicht genug baureife Projekte vorlagen oder finanzschwache Kommunen ihren Eigenanteil nicht leisten konnten.

Zu dieser Pressemeldung ist aus Sicht der Verwaltung anzumerken:

Was den Kreis Heinsberg betrifft, wurden durch die Straßenbauverwaltung des Kreises bislang stets alle Zuwendungen für Straßenbaumaßnahmen in der bewilligten Höhe abgerufen. Der Kreis ist auch stets bedacht, eine oder zwei Ausbauprojekte in einem fortgeschrittenen Planungsstadium vorzuhalten, um mit einem Förderantrag kurzfristig verfügbare Zuwendungsmittel bei der Bezirksregierung Köln abrufen zu können.

Wie durch die Verwaltung im Fachausschuss zu diesem Thema mehrfach berichtet worden ist - zuletzt in der Sitzung am 19.11.2013 - hat das Land NRW die Förderrichtlinien der staatlichen Förderung im kommunalen Verkehrswegebau ab 2014 dahingehend geändert, dass eine staatliche Zuwendungsgewährung nur noch in Betracht kommen werde, wenn das betreffende Straßenbauvorhaben sich eines der nachfolgenden Maßnahmenkategorien zuordnen lässt:

- a) Erhaltungsmaßnahmen (sog. grundhafte Erneuerung) sowie - im Einzelfall – unaufschiebbare Brückensanierungen;
- b) Bahnübergangsbeseitigungen und -sicherungen nach dem Eisenbahnkreuzungsgesetz;
- c) Gemeinschaftsmaßnahmen mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW und
- d) Ausbauvorhaben mit dem Schwerpunkt Sanierung und / oder Verkehrssicherheit.

Nach dieser veränderten Förderkulisse im kommunalen Verkehrswegebau ist davon auszugehen, dass sich in den nächsten Jahren die Gewährung von Landesmitteln für kommunale Straßenbauvorhaben rückläufig entwickeln werden.

Zu den Ursachen der rückläufigen Inanspruchnahme von Fördermitteln zum kommunalen Verkehrswegebau durch die Kommunen, die vielschichtig sein können, hat auch das Fachdezernat der Bezirksregierung Köln im Rahmen einer Anfrage in der Sitzung der Verkehrskommission des Regionalrates des Regierungsbezirkes Köln am 21.03.2014 Stellung genommen.

" ...

Frage 3 : Warum haben die Kommunen im Regierungsbezirk Köln nicht die zur Verfügung gestellten Jahresfördermittel in vollem Umfang abgerufen, obwohl nachweislich ein sehr großer Mittelbedarf vorliegt?

Antwort : Der Bezirksregierung Köln wurden bisher jährlich Ausgabenermächtigungen von ca. 20 bis 28 Mio. Euro zugewiesen. Die Kommunen können jedoch diese Mittel nur für bereits bewilligte Fördermaßnahmen (Maßnahmen des aktuellen Jahresprogramms sowie "Altmaßnahmen") abrufen und sind verpflichtet, die abgerufenen Mittel innerhalb von 2 Monaten zu verausgaben.

Auf Grundlage ministerieller Entscheidungen wurde allerdings in den letzten Jahren nur relativ wenige neue Maßnahmen in das Stadtverkehrsförderprogramm aufgenommen. Begründet wird dies mit den nur noch bis 2019 zur Verfügung stehenden Bundeszuweisungen (Entflechtungsmittel). Das hat zur Folge, dass seit geraumer Zeit immer weniger Maßnahmen seitens der Kommunen begonnen werden können. Der relativ hohe Finanzbedarf, vorwiegend in der zeitlichen Anfangsphase der Baudurchführungen, fällt nur noch bei den wenigen verbleibenden neuen Fördermaßnahmen an.

... "

Das Fachdezernat der Bezirksregierung Köln weist in seiner v. g. Stellungnahme neben den vom Verkehrsministerium NRW genannten Ursachen für den rückläufigen Abrufs von Fördermitteln zum kommunalen Verkehrswegebau durch die Städte und Gemeinden als möglichen Grund auch auf eine strukturelle Schwachstelle im bestehenden Fördersystem hin. Nach den Förderrichtlinien werden gegenwärtig keine Finanzausweisungen für neue kommunale Straßenbauvorhaben durch das Land NRW bereitgestellt.

Ein Lösungsansatz könnte darin bestehen, mittelfristig das Fördersystem im Bereich des kommunalen Verkehrswegebaus von der Projektförderung auf zweckgebundene Pauschalen umzustellen, damit Finanz- und Aufgabenverantwortung in einer Hand liegen. Dies wird in anderen Bereichen bereits seit längerem erfolgreich praktiziert. Auch könnten dann die jährlich bei der Bezirksregierung Köln mit Vertretern des Verkehrsministerium NRW stattfindenden Programmberatungsgespräche zur kommunalen Straßenbauförderung entfallen.

## **5.2 Antrag auf LEADER-Förderung als kreisübergreifende Region „Aachener Revier“**

Entsprechend dem Beschluss in der gemeinsamen Sitzung des Ausschusses für regionale Zusammenarbeit, Mobilität und Europa der StädteRegion Aachen und des Ausschusses für Umwelt und Verkehr des Kreises Heinsberg am 04.02.2015 im Kulturzentrum Burg Baesweiler wurde der Antrag auf LEADER-Förderung über die regionale Entwicklungsstrategie der kreisübergreifenden Region "Aachener Revier" fristgerecht am 16.02.2015 dem Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW eingereicht. Detaillierte Angaben zum LEADER-Förderantrag (insbesondere Leit- und strategische Entwicklungsziele sowie Handlungsansätze und -erfordernisse aus der Analyse der Ausgangssituation) sind als Dokument in der heutigen Sitzung ausgelegt. Eingereicht wurden landesweit insgesamt 43 Bewerbungen. Die Entscheidung über eine LEADER-Förderung ist für das späte Frühjahr 2015 in Aussicht gestellt. Die Verwaltung wird dem Ausschuss für Umwelt und Verkehr hierzu weiter berichten.

## **5.3 Kölner Bahnknoten-Konferenz am 27. April 2015**

Der Nahverkehr Rheinland (NVR) veranstaltet in Kooperation mit der IHK Köln und der Kölnmesse am 27.04.2015 die "Kölner Bahnknoten-Konferenz". Die Entwicklung der großen Eisenbahnknotenprojekte und die Risiken eines infrastrukturellen Stillstandes für den Wirtschaftsstandort Deutschland soll Thema der Fachtagung sein. Darüber hinaus soll die Frage erörtert werden, wie für die 2019 auslaufenden GVFG- und Entflechtungsmittel eine adäquate Folgefinanzierung sichergestellt werden kann. Von diesem Finanzierungsmodell wären insbesondere Infrastrukturmaßnahmen im Nahverkehr betroffen.

An der Konferenz haben sowohl der DB-Vorstandsvorsitzende Dr. Rüdiger Grube als auch NRW-Verkehrsminister Michael Groschek ihre Teilnahme zugesagt.

### **(Anmerkung:**

Zwischenzeitlich liegt der Verwaltung die Tagesordnung zur "Kölner Bahnknoten-Konferenz" vor. Diese ist der Niederschrift als Anlage beigefügt.)

#### **5.4 Sachstand zum Projekt „Velo+“ im Rahmen des Ausbaus der touristischen Infrastruktur mit Elektro-Fahrrädern im Kreis Heinsberg**

Aufbauend auf das seit vielen Jahren im Kreis Heinsberg für den Radtourismus bestehende Knotenpunktsystem ist seitens des Kreises Heinsberg und den kreisangehörigen Kommunen mit Unterstützung des Heinsberger Tourist Service (HTS) und der Wirtschaftsförderungsgesellschaft für den Kreis Heinsberg (WFG) geplant, die bestehenden touristischen Fahrradrouten durch die Errichtung von sog. Rastpunkten mit Ladestation für E-Bikes den Anforderungen für E-Bike-Nutzer zu erweitern. Durch das Projekt "Velo+" soll in jeder kreisangehörigen Kommune das bestehende Freizeitangebot für den Radtourismus den Bedürfnissen für E-Biker angepasst werden.

Mit Schreiben vom 16.05.2014 beantragte der Kreis Heinsberg bei der Bezirksregierung Köln für das Projekt "Velo+" eine Zuwendung im Rahmen der Koordinierung der Gemeinschaftsaufgabe "Verbesserung der regionalen Wirtschaftsstruktur" (GRW). Der Zuwendungsbescheid hierzu liegt zwischenzeitlich vor. Gemäß Bescheid vom 12.12.2014 bewilligt das Land NRW für das Projekt "Velo+" eine zweckgebundene Zuwendung in Höhe von 317.100 €. Die zuwendungsfähigen Gesamtausgaben wurden gemäß Zuwendungsbescheid mit 402.000 € festgestellt.

Zur Projektdurchführung sind als nächste Schritte die Beauftragung eines Planungsbüros vorgesehen, das die Erstellung und Abstimmung des Konzeptes zur Entwicklung der E-Bike-Route, der Rastpunkte und der zugehörigen Medienausstattung (Webseite, App) übernehmen soll. Die Planungsphase, einschließlich der Entwicklung eines einheitlichen Designs und Qualifizierung des Radwegenetzes durch den ADFC, soll bis Ende 2015, spätestens bis Anfang 2016 abgeschlossen sein. Die Umsetzung des Projektes „Velo+“, insbesondere die Errichtung der Rastpunkte für E-Bike-Nutzer, ist dann in 2016 vorgesehen. Die Verwaltung wird zum Stand des Projektes dem Fachausschuss zeitnah weiter berichten.



**Sitzung: öffentlich**

**Tagesordnungspunkt 6:**

**Anfragen gemäß § 12 der Geschäftsordnung**

Für die heutige Sitzung liegen zwei Anfragen vor. Diese sind als Anlagen der Niederschrift nochmals beigelegt. Ausschussvorsitzender Jansen schlägt vor, die Beantwortung der Anfragen durch die Verwaltung schriftlich mit der Niederschrift vorzunehmen. Diesem Vorschlag stimmt der Ausschuss für Umwelt und Verkehr durch einstimmigen Beschluss zu.

**Abstimmungsergebnis:**

Ja 13 Nein 0 Enthaltung 0 Befangen 0

**Tagesordnungspunkt 6.1:**

**Anfrage der Kreistagsfraktion Alternative für Deutschland gemäß § 12 der Geschäftsordnung vom 21.02.2015: Diverse Fragen zur aktuellen LEADER-Bewerbung „Aachener Revier“ des Kreises Heinsberg, der StädteRegion Aachen und der teilnehmenden Kommunen**

Mit Schreiben vom 21.02.2015 an den Vorsitzenden des Ausschusses für Umwelt und Verkehr, Herrn Franz-Michael Jansen, stellt die Kreistagsfraktion Alternative für Deutschland (AfD) nach § 12 der Geschäftsordnung diverse Fragen bzgl. der gemeinsamen LEADER-Bewerbung „Aachener Revier“ des Kreises Heinsberg, der StädteRegion Aachen und der teilnehmenden Kommunen. Das Schreiben mit den Fragen zur aktuellen LEADER-Bewerbung wurde der Einladung zur Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr als Anlage beigelegt.

Zu der Anfrage der Kreistagsfraktion AfD nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

**1. Ist diese Lenkungsgruppe identisch mit der als LAG bezeichneten lokalen Arbeitsgruppe?**

Die LAG muss noch unter Berücksichtigung der konkreten Vorgaben zum LEADER-Programm gebildet werden, sobald über eine Förderung entschieden ist. Insofern kann die Lenkungsgruppe mit der künftigen LAG identisch sein, sie muss es aber nicht. Die Lenkungsgruppe wurde ursprünglich allein zur Gestaltung des Bewerbungsprozesses ins Leben gerufen. Bei positiver Förderung muss die Fortführung und ggf. Ergänzung dieser Gruppe thematisiert werden.

**2. Wie ist die Rechtsform der Lenkungsgruppe?**

Bei der Lenkungsgruppe handelt es sich um einen freiwilligen Zusammenschluss aus den beteiligten Gebietskörperschaften.

**3. Welche Befugnisse besitzt die Lenkungsgruppe?**

Die Lenkungsgruppe besitzt keine formaljuristischen Befugnisse, sondern sie ist ein Abstimmungsgremium zur Vorbereitung und Durchführung der nunmehr erfolgten LEADER-Bewerbung.

**4. Wer ist Mitglied in dieser Lenkungsgruppe?**

Die Mitglieder der Lenkungsgruppe stammen aus der Verwaltung der teilnehmenden Kommunen (mehrheitlich Bürgermeister, Technische Beigeordnete).

**5. Wie sind die Mitglieder der Lenkungsgruppe benannt oder gewählt worden?**

Die Mitglieder wurden von den teilnehmenden Gebietskörperschaften benannt.

**6. Wie ist die Struktur der Lenkungsgruppe, Vorsitzender, Beisitzer etc.?**

Einen formalen Vorsitz bzw. eine Geschäftsordnung besteht nicht, die Sitzungen wurden vom beauftragten Büro Grontmij geleitet.

**7. Wer ist in der Frage der organisatorischen Anbindung des Regionalmanagements Entscheidungsträger?**

Entscheidungsträger in dieser Frage sind der Kreis Heinsberg und die StädteRegion Aachen in Abstimmung mit den Bürgermeistern der 8 Gebietskörperschaften in der Region "Aachener Revier".

**8. Durch wen ist das Büro Grontmij beauftragt worden und wie erfolgte der Auswahlprozess?**

Es erfolgte eine Ausschreibung in Form einer Anfrage an 6 Büros.

**9. Sind die Kosten des Büros Grontmij Bestandteil der Kosten des Regionalmanagements?**

Nein, die Kostentragung erfolgt separat durch die teilnehmenden Kommunen, den Kreis Heinsberg, die StädteRegion Aachen sowie kofinanziert durch das Land NRW.

**10. Wie hoch sind die Kosten des Büros Grontmij in der Bewerbungsphase?**

Die Kosten liegen bei 50.000 €, der Anteil des Landes NRW liegt bei 20.000 €.

**11. Wie hoch sind die Kosten des Büros Grontmij in der begleitenden Umsetzungsphase?**

Ob das Büro Grontmij bei positiver Förderung mit der weiteren Begleitung und Durchführung des LEADER-Prozesses beauftragt wird, ist offen und wird erst bei Vorliegen eines positiven Bescheides entschieden. Der Kreis Heinsberg, die StädteRegion Aachen und die teilnehmenden Kommunen aus dem Aachener Revier haben jedoch schon mit der Antragstellung den öffentlichen Mindestanteil an der Kofinanzierung zugesichert, der auch zur Kostendeckung des Regionalmanagements dienen soll. Wer die Funktion des Regionalmanagements konkret übernimmt, wird nach hoffentlich positivem Abschluss des Bewerbungsverfahrens zu entscheiden sein.

**Tagesordnungspunkt 6.2:**

**Anfrage der Kreistagsfraktion Freie Wähler gemäß § 12 der Geschäftsordnung vom 15.03.2015: Diverse Fragen zum Thema Sicherheit im Rahmen der Schülerbeförderung im Kreis Heinsberg**

Mit Schreiben vom 15.03.2015 an den Vorsitzenden des Ausschusses für Umwelt und Verkehr, Herrn Franz-Michael Jansen, stellt die FW-Kreistagsfraktion nach § 12 der Geschäftsordnung mehrere Fragen zum Thema Sicherheit im Rahmen der Schülerbeförderung im Kreis Heinsberg. Das v. g. Anfrageschreiben der FW-Kreistagsfraktion ist als Anlage der Niederschrift beigelegt.

Zu der Anfrage der FW-Kreistagsfraktion nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

**1. Wird für die Beförderung der Schüler ausschließlich der ÖPNV genutzt oder wurden auch Schulbuslinien eingerichtet?**

In weiten Teilen des Kreisgebietes ist die Schülerbeförderung in den öffentlichen Straßenpersonennahverkehr (ÖSPV) gemäß § 42 Personenbeförderungsgesetz (PBefG) eingegliedert. Daneben gibt es in einigen Kommunen auch Fahrten im Schülerverkehr nach der Freistellungsverordnung (sog. Schülerspezialverkehr) im Auftrag des jeweiligen Schulträgers zu den Grundschulen wie auch zu weiterführenden Schulen. Grundsätzlich wird eine Integration dieser Fahrten in das regionale und insbesondere lokale Fahrtenangebot des öffentlichen Nahverkehrs vom Kreis Heinsberg als Aufgabenträger des ÖSPV angestrebt. Die integrierte Schülerbeförderung macht über 2/3 der werktäglichen ÖSPV-Nachfrage aus. Bei Linien mit hohem Schüleraufkommen werden die Fahrten im Linienverkehr durch zusätzliche Fahrzeuge entsprechend verstärkt (sog. Verstärkerfahrten).

**2. Richtet sich die aktuell maximal zulässige Beförderungszahl der Schulbusse nach der ausgewiesenen Zahl im Fahrschein oder werden Platzeinschränkungen durch Schulranzen berücksichtigt? Wenn ja, wie hoch ist die Stehplatzquote in den Bussen?**

Die zulässigen Sitz- und Stehplätze sind im Fahrzeugschein des Kraftfahrzeuges eingetragen. Im Fahrzeug ist ein entsprechender Hinweis im Einstiegsbereich der ersten Tür zu finden. Die zulässigen Sitz- und Stehplätze sind entsprechend fahrzeugabhängig und variieren. Beispiele:

**Standardkraftomnibus**

Solaris Urbino 12 (Bj. 2011) Sitzplätze 36, Stehplätze 59;

MB O 530/Citaro II (Bj. 2009) Sitzplätze 34, Stehplätze 64;

**Gelenkkraftomnibus**

Solaris Urbino 18 (Bj. 2011) Sitzplätze 51, Stehplätze 112;

MB O 530G/Citaro II (Bj. 2009) Sitzplätze 49, Stehplätze 105.

Die Werte stehen im direkten Bezug zur Nutzlast und dem zur Verfügung stehenden Raum des jeweiligen Fahrzeugs. Diese Werte werden von den Herstellern je Typ nach Vorgaben von 4 Pers./qm (Person = 75 kg) berechnet. Im Alltagsbetrieb werden diese Werte nicht erreicht, insbesondere wegen der Mitnahme von Gepäck, Schulranzen usw.

**3. Wurden die Busse im Schülerverkehr in der Vergangenheit auf Einhaltung der erlaubten beförderten Schülerzahlen kontrolliert? Wenn ja, durch wen und in welchen Zeiträumen?**

Im Rahmen der allgemeinen Verkehrsüberwachung der Polizei wird sowohl der ÖPNV als auch der Schülerverkehr beobachtet. Spezielle Verkehrskontrollen auf Einhaltung der zulässigen Kapazitäten wurden und werden nach Auskunft der Polizei nicht durchgeführt.

Im Rahmen der Verkehrssicherheitsberatung der Kreispolizeibehörde in Kooperation mit den Verkehrsbetrieben des WestEnergie und Verkehr GmbH wird zur Verkehrserziehung eine sog. „Busschule“ eingesetzt. Hier werden den Schülern präventiv die Verhaltensregeln im Umgang mit bzw. bei der Benutzung von Bussen im öffentlichen Verkehr in Theorie und Praxis vorgestellt.