

Tagesordnung der 28. Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Klima, Verkehr und Strukturwandel

Donnerstag, 13.08.2020, 18:00 Uhr

im Großen Sitzungssaal im Kreishaus Heinsberg

Öffentlicher Teil

1. Abstufung von Kreisstraßen nach Fertigstellung der Ortsumgehung Gangelt
2. Stellungnahme des Kreises Heinsberg zum Wirtschafts- und Strukturprogramm 1.0
3. Verwendung der Haushaltsmittel im Bereich Energie sowie Klima- und Naturschutz
4. Antrag der Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN vom 09.08.2019 gemäß § 5 der Geschäftsordnung sowie Änderungsantrag der FDP-Kreistagsfraktion in der Ausschusssitzung am 03.09.2019:
Stadtbuslinien in Erkelenz und Heinsberg
5. Antrag der SPD-Kreistagsfraktion vom 28.07.2020 gemäß § 5 der Geschäftsordnung:
Prüfauftrag Photovoltaik Elemente
6. Bericht der Verwaltung
7. Anfragen

Nichtöffentlicher Teil

8. Vergabe eines Auftrages über die Lieferung eines Lastkraftwagens als Dreiachser mit Lift- und Lenkachse und mit einem aufgebauten Hakengerät als Abrollkipper für den Kreisbauhof in Scheifendahl
9. Vergabe eines Auftrages zur Sanierung von Fahrbahnschäden auf verschiedenen Kreisstraßen im Kreisgebiet Heinsberg
10. Vergabe eines Auftrages zur Sanierung (Erneuerung: Asphaltbauweise auf vorhandener Befestigung) der K 18 bei Erkelenz-Lövenich
11. Vergabe eines Auftrages zum Neubau einer Querungshilfe mit Verlängerung des Rad-/Gehweges an der K 17 im Ortseingangsbereich von Gangelt-Vinteln (Vinteln-Nord)
12. Vergabe eines Auftrages über die Verwertung von Altpapier im Kreisgebiet Heinsberg ab dem 01.01.2021
13. Vergabe eines Auftrages über Ingenieurleistungen zur Planung der Oberflächenabdichtung des Bauabschnittes (BA) A/E der Deponie Wassenberg-Rothenbach
14. Erwerb von landwirtschaftlichem Grundbesitz in der Gemarkung Geilenkirchen für naturschutzfachliche Zwecke

15. Bericht der Verwaltung

16. Anfragen

Sitzung: öffentlich

Vorlage: 0105/2020

Abstufung von Kreisstraßen nach Fertigstellung der Ortsumgehung Gangelt**Beratungsfolge:**

13.08.2020	Ausschuss für Umwelt, Klima, Verkehr und Strukturwandel
25.08.2020	Kreisausschuss
08.09.2020	Kreistag

Finanzielle Auswirkungen:

ja

Leitbildrelevanz:

07

Inklusionsrelevanz:

nein

Zum Netz der sog. „klassifizierten Straßen“ gehören die Bundesfernstraßen, die Landesstraßen und die Kreisstraßen. Für die Zuordnung der öffentlichen Straße zur jeweiligen Klassifizierung sind die durch Rechtsnormen festgelegten Kriterien maßgeblich. Nach dem Bundesfernstraßengesetz (FStrG) sind Bundesfernstraßen dazu bestimmt, einem „weiträumigen Verkehr“ zu dienen und bilden ein zusammenhängendes Verkehrsnetz (§ 1 Abs. 1 FStrG). Landesstraßen haben mindestens „regionale Verkehrsbedeutung“ und dienen den durchgehenden Verkehrsverbindungen; sie sollen untereinander und mit den Bundesfernstraßen ein zusammenhängendes Netz bilden (§ 3 Abs. 2 Straßen- und Wegegesetz des Landes NRW-StrWG NRW). Kreisstraßen sind Straßen mit „überörtlicher Verkehrsbedeutung“, die den zwischenörtlichen Verkehrsverbindungen dienen oder zu dienen bestimmt sind. Sie sollen mindestens einen Anschluss an eine Bundesfernstraße, Landesstraße oder Kreisstraße haben (§ 3 Abs. 3 StrWG NRW). Nach Fertigstellung überörtlicher Straßenbauvorhaben stellen sich regelmäßig Verkehrsverlagerungseffekte ein, die eine Neustrukturierung des klassifizierten Straßenverkehrsnetzes notwendig machen. Streckenabschnitte bisheriger Landesstraßen und Kreisstraßen sind entsprechend ihrer zukünftigen Verkehrsbedeutung und prognostizierten Verkehrsentwicklung umzustufen.

Mit der Verkehrsfreigabe des östlichen Bauabschnitts der Ortsumgehung Gangelt im Juni 2020 verlagern sich die Verkehrsströme in und um Gangelt und die Verkehrsbelastungen auf den innerörtlichen Straßen K 13/Kritzraedstraße und K 17/Hanxler Straße sowie Mercatorstraße nehmen ab. Aufgrund der Verkehrsreduzierung verlieren die vorgenannten Straßenabschnitte ihre über- bzw. zwischenörtliche Verkehrsbedeutung und sind daher zu Gemeindestraßen abzustufen.

Weiterhin wurde mit der Gemeinde Gangelt und dem Landesbetrieb Straßenbau NRW - Regionalniederlassung Niederrhein, Mönchengladbach - vereinbart, dass zum 1. Januar 2022 die L 47 zwischen den Kreisverkehrsplätzen „Gewerbegebiet“ und „Jakob-Muth-Schule“ ebenfalls zur Gemeindestraße abgestuft und zum Lückenschluss des Landesstraßennetzes die Kreisstraßen K 17/Luisenring sowie Franz-Savels-Straße und K 5/Martin-May-Straße zur Landesstraße 47 aufgestuft werden sollen. Diesem Umstufungszeitpunkt hat auch die Bezirksregierung Köln, Dezernat 25 - Straßenbauförderung-, zugestimmt, damit bei einer Aufstufung

der K 5 vor Ablauf der Zweckbindungsfrist im Jahr 2024 keine Fördermittel mehr zurückgezahlt werden müssen.

Bedingt durch die vorgenannten weiteren Umstufungen wird nunmehr das Kreisstraßennetz im Gemeindegebiet Gangelt unterbrochen, so dass der durch Mindergangelt verlaufende Abschnitt der K 17/Schinvelder Straße von der niederländischen Grenze bis zum jetzigen Kreisverkehrsplatz K 5/K17 auch seine Verkehrsbedeutung verliert und daher ebenfalls zur Gemeindestraße abzustufen ist. Für eine Abstufung spricht zudem, dass die auf niederländischem Gebiet weiterführende Straße aufgrund des Durchfahrverbots für LKW und der geringen Ausbaubreite von maximal 5 m ohnehin keine Verbindung mehr für den über- oder zwischenörtlichen Straßenverkehr ist. Die umzustufenden Streckenabschnitte sind in der beigefügten Übersichtskarte farblich kenntlich gemacht.

Nach dem Straßen- und Wegegesetz NRW werden Umstufungen (hierunter fallen sowohl Auf- als auch Abstufungen) durch die für die Straße höherer Verkehrsbedeutung zuständige Straßenaufsichtsbehörde verfügt; für umzustufende Kreisstraßen ist Straßenaufsichtsbehörde gemäß den Regelungen des Straßen- und Wegegesetzes NRW die Bezirksregierung Köln (§ 54 StrWG). Dabei sind die beteiligten Träger der Straßenbaulast zuvor mit dem Ziel einer einvernehmlichen Regelung zu hören (§ 8 Abs. 3 StrWG NRW). Der Bürgermeister der Gemeinde Gangelt hat das Einverständnis der Gemeinde Gangelt zu den beabsichtigten Abstufungen der Kreisstraßen in Gangelt und Mindergangelt in Aussicht gestellt. Hier ist jedoch auch noch die Zustimmung des Rates erforderlich.

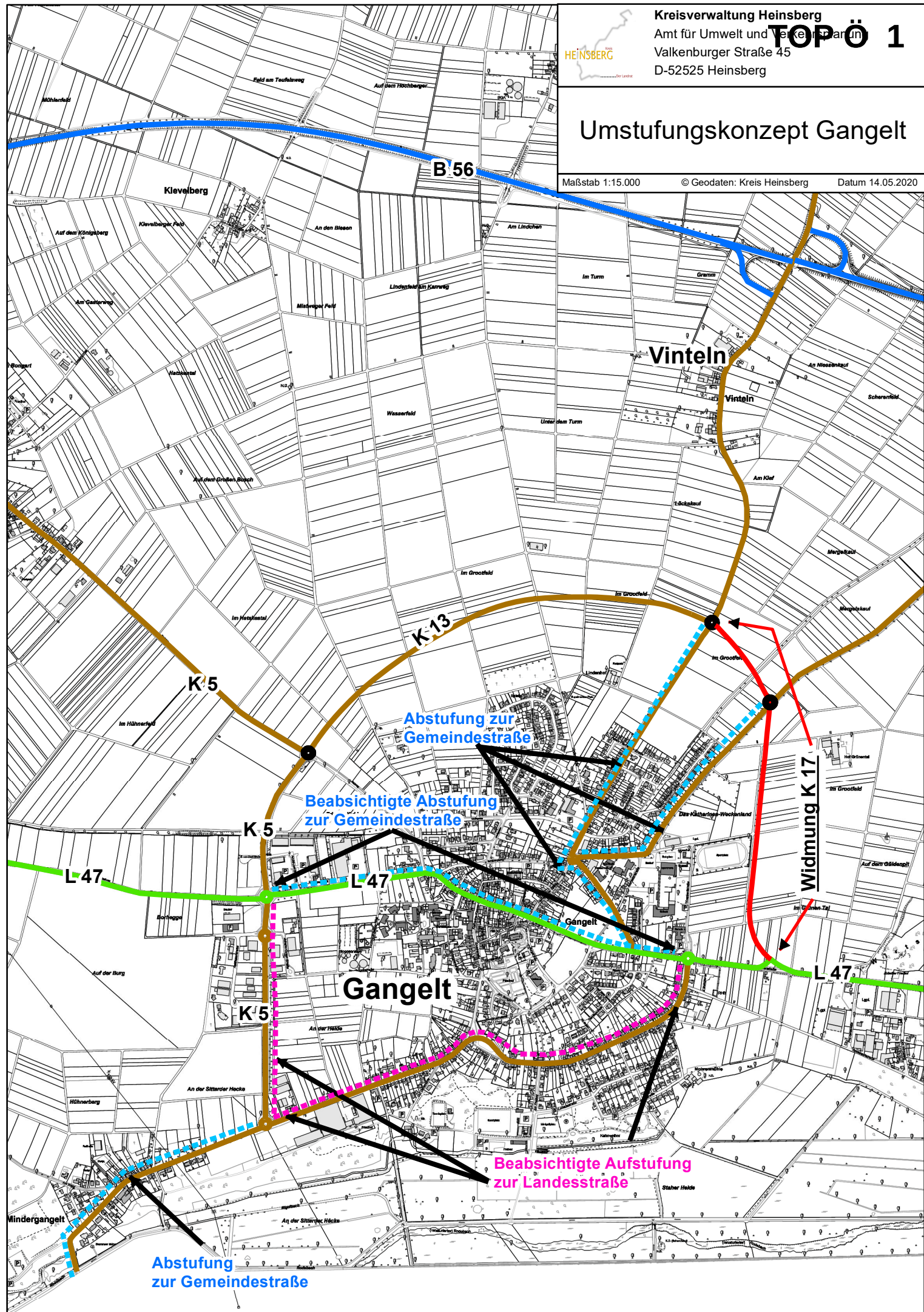
Nach der Lage im klassifizierten Straßenverkehrsnetz entsprechen die beabsichtigten Abstufungen der Kreisstraßen zu Gemeindestraßen der tatsächlichen Verkehrsbedeutung im Sinne von § 3 StrWG NRW.

Seitens des Kreises Heinsberg ist daher beabsichtigt, bei der Bezirksregierung die Abstufungen der vorgenannten Abschnitte der Kreisstraßen K 13 und K 17 zu Gemeindestraßen **mit Wirkung zum 01.01.2021** zu beantragen. Der Antrag zur Abstufung der L 47 zur Gemeindestraße sowie Aufstufung der K 17 und K 5 zur Landesstraße **mit Wirkung zum 01.01.2022** ist vom Landesbetrieb Straßenbau sodann im nächsten Jahr beim Verkehrsministerium zu stellen.

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt, Klima, Verkehr und Strukturwandel empfiehlt dem Kreisausschuss und dem Kreistag, den Abstufungen der vorgenannten Abschnitte der Kreisstraßen K 13 und K 17 zu Gemeindestraßen mit Wirkung zum 01.01.2021 und den Aufstufungen der Abschnitte der K 17 und K 5 zur Landesstraße zuzustimmen.

Maßstab 1:15.000 © Geodaten: Kreis Heinsberg Datum 14.05.2020



Sitzung: öffentlich

Vorlage: 0115/2020

Stellungnahme des Kreises Heinsberg zum Wirtschafts- und Strukturprogramm 1.0**Beratungsfolge:**

13.08.2020 Ausschuss für Umwelt, Klima, Verkehr und Strukturwandel

Finanzielle Auswirkungen:

nein

Leitbildrelevanz:

8

Inklusionsrelevanz:

nein

Die Bundesregierung beabsichtigt, das Rheinische Revier in den nächsten zwei Jahrzehnten mit bis zu 15 Milliarden Euro zu unterstützen, um Beschäftigungs- und Wertschöpfungsverluste in den Teilregionen zu kompensieren und eine erfolgreiche Transformation für die Zeit nach der Braunkohleverstromung zu ermöglichen. Vor diesem Hintergrund hat die Zukunftsagentur Rheinisches Revier ein sog. Wirtschafts- und Strukturprogramm 1.0 mit dem Ziel erstellt, einen konkreten Leitfaden für den bestmöglichen Einsatz der in Aussicht gestellten Fördermittel für das Rheinische Revier zu schaffen. Dieses ist der erste Programm-entwurf, auf dessen Grundlage Projekte und Förderentscheidungen gründen sollen. Dieses Dokument (zu finden unter: <https://www.rheinisches-revier.de/ueber-uns/downloads>) soll im Laufe des Jahres zum Wirtschafts- und Strukturprogramm 1.1 weiterentwickelt werden.

Mit Schreiben vom 28.02.2020 hat die Zukunftsagentur Rheinisches Revier die Träger öffentlicher Belange um Stellungnahme zum Wirtschafts- und Strukturprogramm 1.0 gebeten. Die Verwaltung hat einen Textentwurf der Stellungnahme erarbeitet und diesen mit der Wirtschaftsförderungsgesellschaft für den Kreis Heinsberg mbH abgestimmt (s. Anlage).

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt, Klima, Verkehr und Strukturwandel nimmt den von der Verwaltung erarbeiteten Textentwurf der Stellungnahme des Kreises Heinsberg zum Wirtschafts- und Strukturprogramm 1.0 zustimmend zur Kenntnis.

Eingabe im Konsultationsverfahren zum Wirtschafts- und Strukturprogramm 1.0

Hinweis:

Das Dokument soll einen Umfang von maximal 4 Seiten umfassen.

Bitte übersenden Sie die Stellungnahme ausschließlich in elektronischer Form **per E-Mail als PDF-Datei** (**Bitte direkt in pdf umwandeln, nicht einscannen**) **bis zum 31. August 2020** an die Geschäftsstelle der Zukunftsagentur Rheinisches Revier, wsp@rheinisches-revier.de

Name Klicken oder tippen Sie hier, um Text einzugeben.
Institution Kreis Heinsberg
Eingabe erfolgt mit folgendem (Themen-)schwerpunkt:
☒ Zukunftsfeld Energie und Industrie ☒ Zukunftsfeld Ressourcen und Agrobusiness ☐ Zukunftsfeld Innovation und Bildung ☒ Zukunftsfeld Raum und Infrastruktur ☐ Internationale Bau- Technologieausstellung ☒ Redaktionelle Anmerkungen (zutreffendes bitte ankreuzen, Mehrfachnennung möglich)
Ihre Eingabe: (Bitte versuchen Sie Ihre Stellungnahme auf maximal 2 Seiten zu begrenzen und machen möglichst genaue Angaben zum Bezug auf das WSP inkl. Seitenzahl – Stand 12.12.2019) Sehr geehrte Damen und Herren, der Kreis Heinsberg begrüßt eine programmatische Ausrichtung der Region vor dem Hintergrund des anstehenden Strukturwandels und nimmt zum Wirtschafts- und Strukturprogramm 1.0 wie folgt Stellung: Allgemein Allgemein wird angemerkt, dass viele relevante Themenpunkte wie Digitalisierung, Mobilität, Infrastruktur oder Raum an verschiedenen Stellen des Wirtschafts- und Strukturprogramms aufgegriffen und wiederholt werden. Aufgrund der teils engen Verzahnung der thematisch definierten Zukunftsfelder ist dies nicht gänzlich

Gefördert durch:

Ministerium für Wirtschaft, Innovation,
Digitalisierung und Energie
des Landes Nordrhein-Westfalen



auszuschließen, jedoch wäre eine engere thematische Konzentration wünschenswert.

Weiterhin wird allgemein die ausgiebige Verwendung von Anglizismen und teilweise nicht näher erläuterten Fachbegriffen angemerkt. Insbesondere vor dem Hintergrund einer breiten Einbindung der Bevölkerung sollte ein Wirtschafts- und Strukturprogramm in einer allgemein verständlichen Sprache formuliert sein. Zwar sind Fachbegriffe (z.B. „Blockchain“) und eingebürgerte Begriffe (z.B. „Start-up“, „Hub“) zweifelsohne zweckmäßig und nicht immer zu vermeiden, jedoch sollte darauf geachtet werden, die verwendeten Fachbegriffe entsprechend zu erläutern. So finden sich beispielsweise auf den Seiten 121 ff. zahlreiche anglophone Wörter („Start-up“, „Roll-out“, „Learning Factory“, „Hubs“, „Blended Learning“, „open educational“, „Cyber Security“, „Innovation Factory“, „Learning Factory“, „Innovation Broker“, „Technology Readiness Level“, „Shops“, „Labs“, „Camps“, „Convention“, „live“, „Teams“, „Launch-Center“, „Enablern“, „Change-Fragen“, „Cloud Computing“, „Internet of Things“, „smart Factories“, „embedded KI“, „Scale up“, „KI-as-a-service“), nicht erläuterte Fachbegriffe („Scrum-Methode“, „Mezzanine“) oder Fachwörter, deren deutschsprachiges Pendant geläufiger sind und nicht erst erklärt werden müssen (z.B. „Key Enabling Technologies“ und „Schlüsseltechnologien“). Zudem sollten verwendete Fachwörter durchgängig einheitlich geschrieben werden. So weicht beispielsweise die Schreibweise des Begriffs „Demand-Side-Management“ (S. 46) von „Demand Side Management“ (S. 58, 62) ab.

Ressourcen und Agrobusiness

Inhaltlich begrüßt der Kreis Heinsberg die Berücksichtigung der Themen **Ressourcenschonung** und **Klimaschutz** ebenso wie eine **nachhaltige Wertschöpfung**. Eine stärkere Nutzung der Solarenergie auf geeigneten Standorten (S. 51) wird befürwortet. Neben Autobahnen zählen hierzu auch bspw. Halden und Deponien, ggf. auch Wasserflächen. Eine Beanspruchung landwirtschaftlich nutzbarer Fläche sollte hingegen möglichst vermieden werden. Ehemalige Truppenübungsplätze sollten weiterhin dem Natur- und Artenschutz vorbehalten bleiben und nicht allgemein für die Nutzung von Solarenergieanlagen ausgewiesen werden. Zudem weisen bspw. Gewerbe- und Industriegebiete große Dachflächen auf, die optimal dazu geeignet sind, mit Solaranlagen bestückt zu werden. Auf S. 50 wird diese Möglichkeit bereits aufgeführt. Um unnötigen Flächenverbrauch zu vermeiden, ist eine „Doppelnutzung“ von Solarenergieanlagen zu forcieren. Dies würde den Punkt 5.4.8 „Urbane Energielösungen“ (S. 61 f.) ergänzen und sollte als konkrete Maßnahme ebenfalls hier benannt werden.

Im Rahmen von **Abfallvermeidung** und schonendem Umgang mit begrenzten Ressourcen wird eine angestrebte **ressourceneffiziente Wirtschaft** (hochwertige industrielle Kreislaufwirtschaft) (S. 79 ff., S. 180) ebenso befürwortet, wie das Ziel der Reduzierung von Lebensmittelabfällen entlang der gesamten Kette vom Erzeuger bis zum Konsumenten (S. 100).

Die Weiterentwicklung der **Digitalisierung** sowie der weitere Ausbau der digitalen Infrastruktur sind, wie auf S. 127 erwähnt, weiter zu forcieren. Vor dem Hintergrund des zu berücksichtigenden Zeithorizontes sollte der im Wirtschafts- und Strukturpaket an zahlreichen Stellen angeführte Ausbau einer 5G-Infrastruktur in einer möglichen Erwartung einer weiteren Generation digitaler Infrastruktur im Sinne eines 5G-Plus-Ausbaus erweitert werden. Insbesondere für den Abschnitt „Vision für 2038+“ (S. 142) wäre eine weitere Generation leistungsfähiger Netzabdeckung über die erwähnte 5G-Netzabdeckung hinaus denkbar.

Innovationen aus der Hochschul- und Forschungslandschaft des Rheinischen Revieres müssen in Wertschöpfung umgesetzt werden. Die zukünftige **Land- und Ernährungswirtschaft** benötigt Flächen und eine sehr spezifische infrastrukturelle Ausstattung (z.B. Digitalisierungs- und Automatisierungsprozesse). Um eine enge Verzahnung zwischen der in der Region gut aufgestellten Wissenschaft und der Wirtschaft herzustellen, bietet sich die Schaffung des „Kompetenzzentrums Land- und Ernährungswirtschaft – CAMPUS Transfer“ an. Dieses sollte die Funktion eines Real- oder Schnittstellenlabors bzw. eines Transfer-Kompetenzzentrums der Land- und Ernährungswirtschaft übernehmen und Sorge tragen, dass Forschungsergebnisse schneller zur Marktreife gelangen. Hierauf wird im Wirtschafts- und Strukturprogramm 1.0 an mehreren Stellen Bezug genommen (z.B. S. 97 ff.). Gleiches gilt für baubezogene Ressourceneffizienz.

Der Landwirtschaft als einem zentralen Element im Kreis Heinsberg kommt eine besondere Rolle zu. Daher begrüßt der Kreis Heinsberg die Absicht, Land bzw. Flächen nachhaltig zu schützen (S. 99 f.). Hierbei sind die unterschiedlichen Flächennutzungsansprüche sorgfältig, auch im rechtlichen Rahmen, zu bewerten und abzuwägen.

Nicht zuletzt hat die Corona-Pandemie gezeigt, dass im Rahmen von **Resilienz** der regionalen Leistungsfähigkeit eine besondere Bedeutung zukommt; sei es der Versorgung der Bevölkerung mit Nahrungsmitteln, einem entsprechenden Mobilitätsangebot, automatisierten Prozessen in der Arbeitswelt oder Infrastrukturleistungen wie einer gut ausgebauten digitalen Infrastruktur.

Raum

Der Kreis Heinsberg begrüßt die im Rahmen des Schnittstellenmanagements avisierte breit angelegte Einbindung aller relevanten Akteure im Zukunftsfeld „Raum“ (S. 136). Denn insbesondere in Bezug auf die künftige Flächennutzung sind unterschiedliche Nutzungsansprüche, auch vor dem rechtlichen Hintergrund, sorgsam gegeneinander abzuwägen und die Belange aller Beteiligten bestmöglich zu berücksichtigen. Nicht zuletzt sind die Flächenbedarfe der Landwirtschaft ebenso zu betrachten wie eine ressourcenschonende Freiraumentwicklung und eine Berücksichtigung der Bedarfe der Kommunen - als Träger der kommunalen Planungshoheit - in Bezug auf Siedlungs- sowie Gewerbe-/Industriegebiete. Insbesondere vor dem Hintergrund des anstehenden

Gefördert durch:

Ministerium für Wirtschaft, Innovation,
Digitalisierung und Energie
des Landes Nordrhein-Westfalen



Strukturwandels ist mit entsprechenden Bedarfen bei einem gleichzeitigen sparsamen Umgang mit begrenzten Flächen zu rechnen. Hierbei sind auch die Fortschreibung des Regionalplans des Regierungsbezirks Köln sowie weitere Änderungsverfahren des Regionalplans der Bezirksregierung Düsseldorf zu berücksichtigen. Abstimmungen im Rahmen des Masterplans Rheinisches Revier erscheinen ebenfalls sinnvoll. Daher wird die vorgesehene enge Zusammenarbeit mit der formellen Regionalplanung im Rahmen der Erarbeitung räumlicher Leitlinien (S. 147) als zwingend erforderlich erachtet. Doppelstrukturen sollten hierbei vermieden werden. Die kommunalen Planungen sollten in diesem Zusammenhang unterstützt werden. Eine integrierte Raumstrategie (S. 148) kann nur in enger Zusammenarbeit mit den Städten, Gemeinden und Kreisen des Rheinischen Reviers gelingen. Gleiches gilt für einen kommunalen und regionalen Flächenpool (S. 156). Hier gilt es ebenfalls, die Kommunen einzubinden.

Ähnliches gilt für die Entwicklung der Infrastruktur. Eine Abstimmung mit den entsprechenden Baulastträgern, Behörden und Verkehrsverbünden ist unerlässlich.

Eine Aktivierung und Qualifizierung der LEP VI-Flächen (S. 156) wird als zwingend erforderlich erachtet. Eine Aktivierung dieser Flächen kann dazu beitragen, Flächenengpässen bei flächenintensiven Großvorhaben entgegen zu wirken. Ob in diesem Rahmen die im Wirtschafts- und Strukturprogramm erwähnten Zukunftswerkstätten oder andere Formate bzgl. des weiteren Vorgehens Anwendung finden, ist mit den entsprechenden Organisationen vor Ort sowie dem zuständigen Ministerium für Wirtschaft, Innovation, Digitalisierung und Energie NRW abzustimmen. Zum Standort Geilenkirchen-Lindern („FUTURE SITE InWEST“) liegen entsprechende Strategien und Planspiele vor.

Bezüglich der Bestandsaufnahme und Diagnose bestehender räumlicher und konzeptioneller Planungen und Vorarbeiten (S. 146) ist das Gewerbeflächenkonzept des Kreises Heinsberg aufzuführen. Zudem wird auf die vorliegende Machbarkeitsstudie zum Lückenschluss Linnich-Baal, den Perspektivbericht „Entwicklung der „LEP VI“-Fläche Geilenkirchen-Lindern FUTURE SITE InWEST“ als auch auf den Nahverkehrsplan des Zweckverband NVR verwiesen. Diese sollten ebenfalls mit einbezogen werden. Zudem weist der Kreis Heinsberg darauf hin, dass ein Vorhaben zur Erstellung eines gesamtregionalen Radverkehrskonzepts durch den Zweckverband LandFolge Garzweiler beantragt wurde. Die Wichtigkeit eines solchen Konzeptes wird im Wirtschafts- und Strukturpaket bereits hervorgehoben (S. 163). Der Kreis Heinsberg befürwortet ein solches Konzept ebenso wie die avisierte Stärkung des Radverkehrs im Allgemeinen (S. 174 f.).

Im „Leitprogramm Flächenmanagement und –mobilisierung“ wird „der Schwerpunkt auf regionale und interkommunale Abstimmung und dem Ausgleich von Interessen einzelner Kommunen in der Region [gelegt], um Flächenanteile raumrelevant zu beantworten und schnell umsetzen zu können“ (S. 156). Hiermit sollen innovative Prozesse nachhaltiger Flächennutzung, neue Instrumente der Flächenmobilisierung und die Beschleunigung von Planungs- und Genehmigungsverfahren erreicht werden (ebd.). Der Kreis Heinsberg unterstützt generell das Ansinnen, Verfahren zu beschleunigen. Gleichwohl kann das definierte Ziel nur erreicht werden, wenn es gelingt, möglichst alle Kommunen – als Träger

der kommunalen Planungshoheit – einzubinden.

Infrastruktur und Mobilität

Zum Themenfeld „Infrastruktur und Mobilität“ wird um eine Erläuterung des Begriffs „Neue Mobilität“ (S. 160 ff.) gebeten, der einleitend genannt, jedoch nicht näher umschrieben wird. Der Kreis Heinsberg stimmt zudem der Formulierung zu, dass für die Bereitstellung leistungsstarker Mobilitätsangebote einen Blick der Akteure über die Grenzen der eigenen Zuständigkeit hinaus notwendig ist, da Mobilität nicht an Grenzen der Gebietskörperschaften und Zuständigkeitsbereiche endet (S. 161). Dies ist jedoch bereits heute i.d.R. der Fall (Bsp. die Verbünde AVV und VRS, die den NVR bilden).

Bzgl. der Tabelle 1 „Stärken und Schwächen des Themenfeldes „Verkehrsinfrastruktur““ (S. 165 f.) ist ein scheinbarer Widerspruch aufgetreten. Im Themenfeld „Inwertsetzung“ werden einerseits sowohl starke Pendlerverkehre bzw. eine Konzentration auf wenige Zentren als auch andererseits eine mangelnde Einbindung von Oberzentren als Schwäche geführt. Ohne weitere Erläuterungen erweckt dies den Anschein eines Widerspruches. Zudem binden Schienen- und Autobahnverbindungen die Oberzentren (Aachen - Düren - Köln bzw. Aachen - Mönchengladbach - Düsseldorf) vergleichsweise gut an.

Bzgl. der in Tabelle 2 (Rubrik Schwächen - „Vernetzungsaspekte“) angeführten oftmals noch fehlenden Vernetzung und Abstimmung herrscht Erläuterungsbedarf. An dieser Stelle weist der Kreis Heinsberg auf zahlreiche bestehende Netzwerke hin (z.B. Zukunftsnetzwerk Mobilität, Metropolregion Rheinland e.V., ZRR, Zweckverband Region Aachen, Zweckverband Tagebaufolgelandschaft Garzweiler).

Weiterhin wäre es wünschenswert zu erläutern, was unter Punkt 8.2.3.2 („Testfeld für schnelle, effiziente Planung und Genehmigung“, S. 172) unter der Einrichtung eines All-inclusive-Bau-Genehmigungsservice zu verstehen ist. Ebenfalls wäre eine kurze Erläuterung einer Flächenmodularisierung ohne Verfestigung (ebd.) sinnvoll. Die Akteursliste sollte zudem durch das Land NRW (u.a. Gesetzgeber) ergänzt werden.

Der Kreis Heinsberg begrüßt ausdrücklich den Ausbau, die Reaktivierung und die Inwertsetzung von Schieneninfrastruktur (S. 173). Bei der im Wirtschafts- und Strukturprogramm beispielhaft aufgeführten Umwandlung der S-Bahnlinie auf der Strecke Düsseldorf – Neuss – Grevenbroich – Bedburg – Jülich – Aachen handelt es sich jedoch zumindest teilweise um einen Neubau, nicht um eine Umwandlung. Zudem ist der Lückenschluss Linnich-Baal oder die SPNV-Anbindung der Stadt Hückelhoven mittels der RB35 zu nennen. Weiterhin ist, vor dem Hintergrund der Bewältigung des anstehenden Strukturwandels, auf ein leistungsfähiges Straßennetz zu achten. Nicht zuletzt die Erschließung der „LEP VI“-Fläche in Geilenkirchen-Lindern wäre hier zu nennen.

Die Nennung der DB als Akteur kann entfallen, da es sich hierbei um ein Eisenbahnverkehrsunternehmen handelt, welche ebenfalls als Akteure bereits benannt

Gefördert durch:

Ministerium für Wirtschaft, Innovation,
Digitalisierung und Energie
des Landes Nordrhein-Westfalen



sind.

Die Aussage in Kapitel 8.2.3.3. („Ausbau, Reaktivierung und Inwertsetzung der Schieneninfrastruktur“), dass „Schiene als Verkehrsträger den Vorteil hat, dass dieser recht schnell digitalisierbar sei und Automatisierungsprojekte einfacher zu verwirklichen seien“ (S. 173) erscheint sehr allgemein und wäre fachlich zu belegen bzw. zu spezifizieren.

Um die avisierte Stärkung des ÖPNV nicht zu konterkarieren, sollte auf den einleitenden Satz in Kapitel 8.2.3.5. „Stärkung des Radverkehrs“ („Bereits heute kommen Schiene und Straße an ihre Kapazitätsgrenzen, wenn es um die Gestaltung des ÖPNV geht“, S. 174) verzichtet werden. ÖPNV und Radverkehr sollten nicht gegeneinander ausgespielt werden.

Unter Punkt 8.2.3.6. (Güterlogistikregion Rheinisches Revier) wird weiterhin um Erläuterung gebeten, was unter dem Begriff „Logistik als Gestaltungselement“ und, bezogen auf Logistik von hochwertigen Gütern, unter „granular“ zu verstehen ist (S. 175).

Zudem müsste es auf Seite 177 „Verkehrsverbünde“ anstelle „Verkehrsverbände“ heißen.

Die Kapitelüberschrift „Multimodale Mobilität on Demand“ (Kapitel 8.2.3.7., S. 176 f.) wird im sich anschließenden Kapitel nur teilweise erläutert. Der Zusatz „on Demand“ wird nicht näher konkretisiert und ist an dieser Stelle unpassend.

Zudem sollte der Begriff des „Reisens“ (S. 177) gegen den Begriff „Mobilität“ ausgetauscht werden, da sich Reisen hauptsächlich auf Fernverkehr bezieht. Weiterhin sind bei den entsprechenden Akteuren die ÖPNV-Aufgabenträger zu ergänzen.

Unter dem Punkt 8.2.3.8. („Modellregion Autonomes Fahren“) wird unter den aufgeführten Akteuren allgemein das Land aufgeführt. Somit müsste auch der Bund allgemein zu nennen sein, anstatt konkret das BMVI. Weiterhin sollten die Kapitel 8.2.3.8. und 8.2.3.9. („Vision Zero der neuen Mobilität“) ggf. miteinander verbunden werden.

Die aufgeführten Megatrends von steigenden Mieten bzw. überfüllte Städte bei gleichzeitigen dezentralen (Job)Chancen (Kapitel 8.2.3.12. Stadt-Land-Synergien und Smart Region, S. 179) sollten spezifiziert und nicht pauschal benannt werden.

Es wird weiterhin darum gebeten, den Begriff „Pendler“ bzw. „Pendeln“ (S. 174, 176, 180) entsprechend der Definition (Überschreitung der Grenze der Wohngemeinde zum Arbeitsort) zu verwenden. Die verwendeten Begriffe sind an den genannten Stellen irreführend, da Verkehre auch innerhalb der Gemeindegrenzen stattfinden.

Neue Chancen für Gewerbe, Industrie, Mittelstand und Handwerk

Zum Punkt 9.3.3 „Flächenentwicklung und Vermarktung“ und dem Gewerbeflächenkonzept für das Rheinische Revier als Grundlage für die Identifizierung von Flächenverfügbarkeiten (S. 192) wird auf die oftmals bereits vorliegenden Gewerbeflächenkonzepte der einzelnen Gebietskörperschaften verwiesen. Eine Abstimmung mit den betroffenen Städten und Gemeinden auch im weiteren Planungsprozess erscheint sinnvoll und notwendig. Thematisch passen große Teile dieses Kapitels zum Zukunftsfeld „Raum“ (S. 135 ff.)

Der Kreis Heinsberg unterstützt prinzipiell Beschleunigungen sowie den Abbau möglicher bürokratischer Hürden, auch wie im Wirtschafts- und Strukturprogramm vorgestellt in Kapitel 9.3.3. Flächenentwicklung und Vermarktung, in Rahmen von Bauleitplanverfahren (S. 193 f.). Gleichwohl ist auf Rechtssicherheit als auch auf die Möglichkeit der Öffentlichkeit sowie der Träger öffentlicher Belange zu achten, entsprechend fundierte Stellungnahmen abzugeben. Bei einer avisierten generellen Anwendung des § 13a BauGB („beschleunigtes Verfahren“) (Punkt a) dürfen andere Belange (z.B. Umweltverträglichkeitsprüfung, Betrachtung der Schutzgüter, Auswirkungen von schweren Unfällen gem. § 50 Satz 1 Bundes-Immissionsschutzgesetz o.ä.) nicht automatisch unbeachtet in den Hintergrund treten. Der Punkt 8.1.4.3. „Wirtschafts- und Gewerbeflächenentwicklung“ verweist bereits selber auf die Notwendigkeit einer ausbalancierten Entscheidungsfindung, um konkurrierende Flächen- und Nutzungsansprüche zu klären (S. 151 f.). Aus Verfahrensbeschleunigung und notwendiger Abwägung darf im Wirtschafts- und Strukturprogramm kein Widerspruch erweckt werden.

Ebenfalls ist bei der befristeten Aussetzung des Anpassungsgebotes der kommunalen Bauleitplanung an die Regionalplanung (S. 193, Punkt b) auf Rechtssicherheit zu achten, insbesondere vor dem Hintergrund der aktuellen Regionalplanaufstellung.

Das Ziel, dass eine Siedlungsentwicklung nur im unmittelbaren Anschluss an einem bestehenden Siedlungsansatz ausgesetzt werden soll, soll dem Flächenverbrauch sowie der Landschaftszersiedelung entgegen wirken (S. 193, Punkt c). Durch das Aussetzen des Zieles und dem Ersatz durch den Passus „mit Anschluss an eine leistungsfähige Verkehrs- und Kommunikationsinfrastruktur“ (ebd.) besteht aus Sicht des Kreises Heinsberg jedoch die Gefahr einer Zersiedlung der Landschaft. Es wird an dieser Stelle auf die Programme „Region+ Wohnen“ und „Region+ Wirtschaft“ der aktuellen Regionalplanaufstellung hingewiesen. Hier wurden entsprechende Parameter definiert und Flächen vorgeschlagen. Auch wenn eine flexible Anpassung bei der Ausweisung von Flächen im Laufe des anstehenden Strukturwandelprozesses notwendig erscheint, ist eine Zersiedlung der Landschaft zu vermeiden.

Zudem wäre zu definieren, was unter dem Begriff „leistungsfähige Kommunikationsinfrastruktur“ (S. 193) verstanden werden kann. Bereits in der aktuellen Fassung des Gesetzes zur Erleichterung des Ausbaus digitaler Hochgeschwindigkeitsnetze (DigiNetzG) regelt § 77i (Koordinierung von Bauarbeiten und Mitverlegung), Absatz 7, dass

„im Rahmen der Erschließung von Neubaugebieten stets sicherzustellen ist, dass geeignete passive Netzinfrastrukturen, ausgestattet mit Glasfaserkabeln, mitverlegt werden“. Somit ist sichergestellt, dass geplante Neubaugebiete mitversorgt werden und nicht zwangsläufig solitär aufgrund etwaiger bereits vorhandener Kommunikationsinfrastrukturen zu entwickeln sind.

Wie die Doppel- und Mehrfachprüfung für Gewerbe- und Industrieansiedlung durch ein Zusammenfassen von Bauleitplanverfahren und integrierter Zulassungsentscheidung vermieden werden können (S. 193, Punkt d), wäre näher zu erläutern. Ein Verweis auf § 12a BauGB (im BauGB nicht vorhanden) und § 38 BauGB wäre im Programm zu konkretisieren bzw. die Angabe des Paragraphen zu überprüfen.

Mit freundlichen Grüßen

Im Auftrag

Lind

Mit der Eingabe Ihrer Stellungnahme stimmen Sie der Bearbeitung durch die Zukunftsagentur Rheinisches Revier GmbH und ihrer Dienstleister sowie einer Veröffentlichung im Rahmen des Wirtschafts- und Strukturprogramms zu.

Sitzung: öffentlich

Vorlage: 0117/2020

Verwendung der Haushaltsmittel im Bereich Energie sowie Klima- und Naturschutz**Beratungsfolge:**

13.08.2020	Ausschuss für Umwelt, Klima, Verkehr und Strukturwandel
25.08.2020	Kreisausschuss
08.09.2020	Kreistag

Finanzielle Auswirkungen:

ja

Leitbildrelevanz:

6

Inklusionsrelevanz:

nein

In der Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Klima, Verkehr und Strukturwandel am 16.06.2020 stellte die Klimaschutzmanagerin des Kreises Heinsberg verschiedene Maßnahmen vor, die von der Verwaltung zur Umsetzung angedacht sind. Nachfolgend werden die einzelnen Projekte weiter konkretisiert. Bei entsprechender Zustimmung sollen sie aus den für Klima- und Umweltschutzmaßnahmen für das Jahr 2020 zur Verfügung gestellten konsumtiven und investiven Mitteln finanziert werden.

Entsiegelung von Flächen im Bereich der Kreisverwaltung

Das Kreisverwaltungsgebäude und die dazugehörigen Außenanlagen wurden Anfang der 1980er Jahre nach damaligem Stand der Technik geplant und gebaut. Der Anteil der versiegelten Flächen ist sehr hoch. Diese Bodenversiegelungen sind in dem hohen Maße nicht erforderlich. Sie führen nicht nur zu einem erhöhten Abfluss von Niederschlagswasser in das überlastete Kanalnetz, sondern auch zu einem wärmeren Mikroklima im Umfeld der Kreisverwaltung, das gerade bei sommerlicher Hitze in den Büros spürbar ist. Darüber hinaus ergeben sich Möglichkeiten, durch Umwandlung von artenarmen Rasenflächen in bepflanzte Beete größere Flächen zu beschatten und auch für Insekten u. a. attraktiver zu gestalten. Eine an Klimaaspekte orientierte und unter den gegebenen baulichen Rahmenbedingungen mögliche Verbesserung der Außenanlagen ergibt folgende Optionen:

- Umwandlung von Pflasterfläche in durchlässiges Rasengitter ca. 2.000 m²
- Umwandlung von Pflasterflächen in bepflanzte Beetflächen ca. 550 m²
- Umwandlung von Rasenflächen in bepflanzte Beetfläche ca. 450 m²

Die Kosten für diese Maßnahmen werden von der Verwaltung auf ca. 140.000 Euro geschätzt. Alternativ könnte die Maßnahme auch über 2 Haushaltsjahre verteilt werden, wenn in den Folgejahren entsprechende Mittel zur Verfügung stehen.

Grundstückskauf für Umweltschutzmaßnahmen

Der Unteren Naturschutzbehörde liegen derzeit 3 Kaufofferten für Ackerland vor:

Gemarkung Randerath: Es ist beabsichtigt, eine Fläche von 5.050 m² zu kaufen. Die Fläche soll von der intensiven Ackernutzung umgewandelt werden zu einem artenreichen, extensiven Dauergrünland, welches durch Gebüsche, Hecken etc. ergänzt werden soll. Diese Maßnahmen haben durch ihre humusanreichernde Wirkung auch Klimarelevanz.

Gemarkung Geilenkirchen: Diese Flurstücke befinden sich in der Nähe von Nirm bzw. Kogenbroich. Sie sind zusammen 7.358 m² groß und sollen zur Schaffung eines weiteren Feldgehölzes sowie für eine weitere Blühfläche hergerichtet werden.

Gemarkung Kempen: Das 4.790 m² große Grundstück an der Mündung der Wurm in die Rur soll ebenfalls von der intensiven Acker- in eine Grünlandnutzung überführt werden und mit kräuterreichem Grünland angesät werden. Darüber hinaus könnten Gehölzelemente angepflanzt werden, vorzugsweise so, dass diese einer möglichen Renaturierung der Rur bzw. des Mündungsbereiches der Wurm nicht entgegenstehen würden.

Mit Blick über die nächsten Jahre ist geplant, nach der bereits beauftragten Entsiegelung des Rodebachs bei Süsterseel und der auf 2021 verschobenen Renaturierung des Rodebachs zwischen Wehr und Tüddern auch den untersten Abschnitt des Rodebachs in Höhe von Isenbruch zu renaturieren. Dieses Projekt wäre interkommunal und grenzüberschreitend. Die Verwaltung geht davon aus, dass dieses Renaturierungsprojekt ab ca. 2023 realisiert werden kann. Die Federführung liegt bei der Waterschap Limburg.

Blühstreifen und Ackerextensivierung

Der Kreis bezahlt beginnend seit 2016 aus Ersatzgeldern Maßnahmen in der ausgeräumten Agrarlandschaft, die neben dem Artenschutz in fast allen Fällen auch eine Relevanz für das Klima haben. So führen Blühstreifen, deren Biomasse aufgrund von Ernteverzicht auf der Fläche bleibt, dazu, dass sich der Humusgehalt im Boden langsam erhöht und so CO₂ eingebunden wird. Daneben führt auch eine intensivere und tiefere Durchwurzelung dieser Flächen zu einer Anreicherung von Kohlenstoff im Boden in Form von Humus. Es kann davon ausgegangen werden, dass bei solchen mehrjährigen Flächen je nach Wüchsigkeit ca. 10-20 t CO₂ je Hektar und Jahr eingebunden werden.

Für 2020 stehen für insgesamt 12 Bewirtschafter Auszahlungen an, die mit den Mitteln für Umwelt- und Klimaschutz bezahlt werden könnten.

Sunsail

Das Sunsail als Photovoltaik-Anlage (PV-Anlage), die dem Sonnenstand nachgeführt wird, soll vor dem Hauptgebäude der Kreisverwaltung Heinsberg installiert werden. Ein entsprechendes Angebot einer Fachfirma wird derzeit ausgearbeitet und seitens der Verwaltung erwartet. Weiterführend steht zeitnah eine Besichtigung mit einer Firma an, um die Kabelverlegung zwischen Hauptgebäude der Kreisverwaltung Heinsberg und dem Sunsail zu untersuchen und zu begutachten.

Ob das Sunsail mit einer E-Ladesäule verbunden wird, muss noch evaluiert werden. Nähere Informationen zur Kostenschätzung erfolgen in der Sitzung.

Ideenwettbewerb an Schulen

Das Thema Klimaschutz soll an Schulen im Kreis Heinsberg im Rahmen eines Ideenwettbewerbs behandelt werden. Dabei sollen umwelt- und klimaschutzrelevante Themen und Projekte bearbeitet und die Besten mit einem Preis prämiert werden. Im Kreis Heinsberg sind hierbei knapp 90 Schulen zu berücksichtigen. Es wird angedacht, dass sich jede interessierte Schule mit jeweils einem Projekt bewerben kann.

Um eine Vergleichbarkeit zu schaffen, wäre eine Gruppierung der Schulformen denkbar. Aufgrund der aktuellen Pandemie wird, in Absprache mit dem Amt für Bildung, Kultur und Integration, eine Durchführung zu Beginn des Jahres 2021 für sinnvoll gehalten. Die Schulen sollen jedoch bereits zeitnah über die Absichten bzgl. eines Ideenwettbewerbs informiert werden.

Über eingereichte Projekte soll nach aktueller Planung eine Jury befinden. Eine Preisverleihung wäre bspw. im Rahmen der Kreisklimakonferenz denkbar.

Relevante Kosten ergeben sich aus der Höhe der Preisgelder sowie aus ggf. angebotenen Trostpreisgeldern für jede teilnehmende Schule. Aktuell werden die Kosten auf ca. 20.000 Euro geschätzt.

Betriebliches Mobilitätsmanagement der Kreisverwaltung Heinsberg

Im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements sollen die Verkehrsbewegungen der Mitarbeitenden der Kreisverwaltung auf ihren Dienst- und Arbeitswegen untersucht werden. Zudem soll die Auslastung des Fuhrparks analysiert werden. So sollen bspw. Fahrgemeinschaften gefördert oder die Nutzung des ÖPNV bzw. des Rades erhöht werden. Die Maßnahme ist im integrierten Energie- und Klimaschutzkonzept verankert. Ursprünglich wurden Kosten von ca. 60.000 Euro angesetzt. Zwischenzeitlich konnte jedoch das Geographische Institut der RWTH Aachen (Lehr- und Forschungsgebiet Wirtschaftsgeographie der Dienstleistungen unter Frau Prof. Neiberger) für ein Projektseminar gewonnen werden. Im Rahmen dieser über zwei Semester gehenden Veranstaltung betrachten Studierende des Masterstudienganges das betriebliche Mobilitätsmanagement. Die wissenschaftlichen Grundlagen werden im anstehenden Wintersemester erarbeitet, eine Befragung der Mitarbeitenden soll in der anschließenden vorlesungsfreien Zeit erfolgen. Eine Aufbereitung und Auswertung der Daten sowie eine Präsentation derselben soll im Sommersemester 2021 stattfinden.

Die ursprünglich in Ansatz gebrachten Kosten entfallen.

Mobilitätstestwochen für Betriebe im Kreis Heinsberg

Wie in seiner Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Klima, Verkehr und Strukturwandel am 16.06.2020 berichtet, werden die Mobilitätstestwochen für Betriebe im Rahmen der Klimaschutzinitiativen des Kreises Heinsberg auch im Jahr 2020 wieder angeboten. Im Rahmen der Mobilitätstestwochen können Mitarbeiter von im Kreis Heinsberg ansässigen Betrieben verschiedene Mobilitätslösungen ausprobieren. Auf Grund der aktuell anhaltenden Situation wurde der Startzeitpunkt der Mobilitäts-Testwochen noch nicht festgelegt, eine Kalkulation möglicher Kosten ist daher kaum möglich.

Falls Kosten entstehen, werden diese gering ausfallen.

Übertragung der Klimakampagne Ostwestfalen-Lippe in die Region Aachen

Die in der Region Ostwestfalen-Lippe erfolgreich durchgeführte dezentrale Klimakampagne für alle Kommunen und Kreise des Regierungsbezirks Detmold soll in den Bereich des Zweckverbandes Region Aachen übertragen werden. Ziel ist, exemplarisch ein kommunikatives und organisatorisches Kampagnen-Basiskonzept sowie Medienformate zu entwickeln, die

den Kommunen als Vorlage im Rahmen ihrer jeweiligen Klimaschutzmaßnahmen zur Verfügung gestellt werden. Relevante Themen wären bspw. Mobilität, Sanierung, Erneuerbare Energien, Nutzerverhalten etc., die unter einer Dachmarke aufbereitet werden. Ein gemeinsames Layout und fachlich geprüfte Texte sollen für die Teilnehmenden zur Verfügung gestellt werden. Jeder Teilnehmende soll individuell erkennbar bleiben. Eine Verpflichtung zur Nutzung besteht nicht, es soll sich um ein Angebot handeln, um Klimaschutzaktivitäten vor Ort in den teilnehmenden Kommunen, auch bei dünner Personaldecke, zu unterstützen. Die EnergieAgentur.NRW wird nach aktuellem Stand ein Startbudget für Layout der Daten, Texte etc. in noch unbekannter Höhe stellen. Die Individualisierung, der Druck von Flyern etc. übernimmt die jeweilige Kommune. Die Höhe möglicher weiterer Beiträge ist zum aktuellen Zeitpunkt unklar.

Zunächst werden pauschal Kosten von ca. 5.000 Euro in Ansatz gebracht. Ob diese Kosten zudem noch im Jahr 2020 zum Tragen kommen, ist aktuell ebenfalls unklar.

Refill Deutschland

Refill Deutschland ist ein soziales und klimaschutzrelevantes Projekt mit dem Ziel, Leitungswasser in Geschäften und an öffentlichen Plätzen zugänglich zu machen, denn Leitungswasser hat Trinkwasserqualität. Einrichtungen, die sich bereit erklären, Leitungswasser in mitgeführte Flaschen zu füllen, werden mit einem Aufkleber im (Schau)Fenster gekennzeichnet. Neben Müllvermeidung und Transportemissionseinsparung ist dieses Projekt für die Gesundheit der Mitbürger*Innen, gerade an heißen Sommertagen, relevant und sorgt für ein positives Image teilnehmender Geschäfte. Potenziell interessierte Unternehmen sollen, in Abhängigkeit der Pandemieentwicklung, über unterschiedliche Kanäle informiert und um Teilnahme gebeten werden.

Die zu erwartenden Kosten betragen knapp 350 Euro.

AGFS

Wie bereits im Ausschuss vom 16.06.2020 erläutert, wurde der Antrag zum Ersuchen der Mitgliedschaft im Verein Arbeitsgemeinschaft für fußgänger- und fahrradfreundliche Städte, Gemeinde und Kreise in NRW e.V. mit Schreiben vom 18.06.2020 versendet. Weitere Planungen laufen. Der Ausschuss wird über den Fortschritt informiert.

Kosten können aktuell noch nicht bestimmt werden. Sie fallen jedoch eher gering aus.

PV-Dachflächenanlagen auf Kreisgebäuden

Der Kreis Heinsberg plant als Gemeinschaftsprojekt mit der NEW die Errichtung von PV-Aufdachanlagen an den kreiseigenen Liegenschaften. Zur Priorisierung der Dachflächen wurde durch die NEW eine Lastganganalyse der kreiseigenen Liegenschaften durchgeführt. Aufgrund der geringen Einspeisevergütung (ca. 9,5 Cent) ist der wirtschaftliche Betrieb nur bei einem angemessenen Eigenverbrauch der "Stromernte" sinnvoll. Im ersten Bauabschnitt ist die Belegung der Dachflächen Kreisverwaltung mit einem Jahresertrag in Höhe von ca. 175.000 kWh, Janusz-Korczak Schule mit einem Jahresertrag in Höhe von 72.000 kWh, VHS Gebäude Heinsberg mit einem Jahresertrag in Höhe von 18.000 kWh und Bildungshaus Heinsberg mit einem Jahresertrag in Höhe von 43.000 kWh geplant. Im Rahmen des Gemeinschaftsprojektes übernimmt die NEW die Gesamtkosten für Installation, Wartung und Instandhaltung der PV-Anlagen, der Kreis Heinsberg verpflichtet sich im Gegenzug zur Abnahme des regional erzeugten regenerativen Stroms für eine Dauer von 18 Jahren. Der Einstiegspreis beträgt je kWh 23,77 ct. Nach der Vertragslaufzeit gehen die PV-Anlagen in das Eigentum des Kreis Heinsberg, der Kreis Heinsberg produziert dann für den Zeitraum der

Restnutzungsdauer (Gesamtnutzung einer PV-Anlage ca. 25 Jahre) kostenlos weiterhin Strom zum Eigenverbrauch. Die dann anfallenden Wartungs- bzw. Instandhaltungskosten trägt der Kreis Heinsberg. Die jährlichen Einsparungen aus dem "kostenlosen Strom" betragen auf Grundlage des heutigen Strompreises ca. 73.000,- €.

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt, Klima, Verkehr und Strukturwandel empfiehlt dem Kreisausschuss und dem Kreistag, die Verwaltung zu ermächtigen, die erforderlichen Finanzmittel für die vorgeschlagenen Maßnahmen aus dem im diesjährigen Kreishaushalt veranschlagten Haushaltsansatz für klimarelevante Maßnahmen zu entnehmen.

Sitzung: öffentlich

Vorlage: 0110/2020

**Antrag der Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN vom 09.08.2019 gemäß § 5 der Geschäftsordnung sowie Änderungsantrag der FDP-Kreistagsfraktion in der Ausschusssitzung am 03.09.2019:
Stadtbuslinien in Erkelenz und Heinsberg**

Beratungsfolge:

13.08.2020 Ausschuss für Umwelt, Klima, Verkehr und Strukturwandel

Mit Schreiben vom 09.08.2019 an den Vorsitzenden des Ausschusses für Umwelt, Klima, Verkehr und Strukturwandel, Herrn Franz-Michael Jansen, beantragt die Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90 DIE GRÜNEN nach § 5 der Geschäftsordnung der Fachausschuss möge folgenden Beschluss fassen:

- Für die Dauer von einem Jahr wird in Erkelenz der Stadtbus in einer Testphase auch samstags bis in die späten Nachmittagsstunden ein Fahrangebot bereithalten. Nach dieser Testphase wird anhand der dann vorliegenden Nutzungszahlen erneut beraten, ob daraus ein Regelangebot werden kann.
- Für die Stadt Heinsberg wird in Zusammenarbeit mit der Stadtverwaltung Heinsberg, dem Planungsamt für Verkehr des Kreises Heinsberg und der West Verkehr GmbH ein optimiertes Liniennetz für eine noch einzurichtende neue Stadtbuslinie innerhalb des Stadtgebietes Heinsberg entworfen und dem Ausschuss vorgestellt bzw. zur nächstmöglichen Fahrplanumstellung integriert.

In der Ausschusssitzung vom 03.09.2019 wurde beschlossen, die beantragte Stadtbusplanung sowie die Testphase des ErkaBusses an Samstagen vorzubereiten.

Aufgrund der Corona-Krise konnten die angeregten Planungen nicht zeitgerecht angefertigt werden. Seitens der WestVerkehr liegt der Verwaltung jedoch nun ein erster Entwurf für die Stadtbuslinie Heinsberg vor. Die Abstimmung der ersten Entwurfsplanung mit der Stadtverwaltung Heinsberg steht jedoch noch aus. Daher kann diese Planung sowie die entsprechende Kostenschätzung erst in der nächsten Gremiensitzung vorgestellt werden.

Die Testphase für den ErkaBus, den Betrieb an Samstagen zu erproben, wurde vom Verkehrsunternehmen zum Fahrplanwechsel 2020/2021 vorbereitet. Es ist geplant, den ErkaBus an Samstagen von 9-17 Uhr einzusetzen. Hierzu würden je Samstag 185 Nutz-Wagen-Kilometer (NWkm) anfallen, im Fahrplanjahr 2021 wären dies 9.620 NWkm. Auf Grund des neuen Regelangebotes entfällt dann die Nutzungsmöglichkeit des MultiBusses für diesen Bereich der Stadt Erkelenz weitgehend, daher ist die Einführung des Samstagbetriebs auf dem ErkaBus als nahezu kostenneutral zu bewerten. Der Ausschuss wird über Resultate der Testphase des Samstagbetriebs auf dem ErkaBus im 4. Quartal 2021 berichten.

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt, Klima, Verkehr und Strukturwandel erklärt sich mit der von der Verwaltung und der WestVerkehr vorgesehenen Vorgehensweise einverstanden.

Sitzung: öffentlich

Vorlage: 0144/2020

**Antrag der SPD-Kreistagsfraktion vom 28.07.2020 gemäß § 5 der Geschäftsordnung:
Prüfauftrag Photovoltaik Elemente**

Beratungsfolge:

13.08.2020 Ausschuss für Umwelt, Klima, Verkehr und Strukturwandel

Mit Schreiben vom 28.07.2020 an den Vorsitzenden des Ausschusses für Umwelt, Klima, Verkehr und Strukturwandel, Herrn Franz-Michael Jansen, beantragt die SPD-Kreistagsfraktion nach § 5 der Geschäftsordnung, der Fachausschuss möge folgenden Beschluss fassen:

Die Verwaltung möge prüfen, ob die Möglichkeit besteht, Photovoltaik Elemente an weiteren kreiseigenen Gebäuden und Bauwerken des Kreises anzubringen.

Über den als Anlage der Einladung zur Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Klima, Verkehr und Strukturwandel beigefügten Antrag der SPD-Kreistagsfraktion vom 28.07.2020 ist in der Sitzung zu beraten und zu beschließen.

SOZIALDEMOKRATISCHE PARTEI DEUTSCHLANDS*Fraktion im Kreistag Heinsberg*

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

SPD-Kreistagsfraktion Valkenburger Str. 45 52525 Heinsberg

An den Vorsitzenden des Ausschusses für
Umwelt, Klima, Verkehr und Strukturwandel

Herrn Franz-Michael Jansen

An der Vogelstange 7

52511 Geilenkirchen

Fon: (02452) 13-1720

Fax: (02452) 13-1725

spd-fraktion@kreis-heinsberg.de

www.spd-kreis-heinsberg.de

Kreissparkasse Heinsberg

IBAN: DE42 3125 1220 0002 0086 88

BIC: WELADED1ERK

Heinsberg, den 28.07.2020

Antrag gemäß § 5 der GeschO zur Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Strukturwandel am 13. August 2020

Sehr geehrter Herr Jansen,

Die SPD-Fraktion beantragt, in der nächsten Sitzung des Ausschusses für Umwelt, Verkehr und Strukturwandel am 13. August 2020 folgenden Beschluss herbeizuführen:

Die Verwaltung möge prüfen, ob die Möglichkeit besteht, Photovoltaikmodule an weiteren kreiseigenen Gebäuden und Bauwerken des Kreises anzubringen.

Bisher werden Solaranlagen in der Regel auf Dächern von Gebäuden angebracht. Die Möglichkeiten der Verwendung sind heutzutage aber vielfältiger. Es gibt Kommunen, die zur alternativen Energiegewinnung bereits Brückengeländer mit Photovoltaikmodulen ausgerüstet haben, z.B. in München und Bonn. Aber auch an Schallschutzwänden, Bushaltestellen, Brüstungen etc. ist die Anbringung von Photovoltaikmodulen möglich. Aus unserer Sicht könnten diese Möglichkeiten die bisherigen Photovoltaikanlagen auf Gebäudedächern ergänzen. Wir bitten die Verwaltung um Überprüfung.

Mit freundlichen Grüßen



Ralf Derichs

- Fraktionsvorsitzender -



Waltraud Kurth

- Mitglied im Kreistag -

Vorsitzender:

Ralf Derichs

Theodor-Heuss-Str. 21

41812 Erkelenz

Stellv. Vorsitzende:

Andrea Reh

Selfkantstr. 15

52538 Gangelt

Kassierer:

Karl-Heinz Röhrich

Heerleener Str. 66

52531 Übach-Palenberg

Stellv. Landrat

Heinz-Theo Tholen

Ahornstr. 12

52525 Waldfeucht

Geschäftsführerin:

Annalena Rösberg