

Niederschrift

über die 22. Sitzung des Kreistages am 16. September 2008

Anwesend:

Der Vorsitzende

Landrat Pusch, Stephan, Hückelhoven

Die Kreistagsmitglieder

Beckers, Franz-Josef, Wassenberg
Bonitz, Karin, Wegberg
Caron, Wilhelm Josef, Wassenberg
Dahlmanns, Erwin, Gangelt
Derichs, Ralf, Erkelenz
Düsterwald, Wilhelm, Hückelhoven
Eßer, Herbert Konrad, Heinsberg
Gudat, Helmut, Hückelhoven
Dr. Hachen, Gerd, Erkelenz
Hansen, Bernd, Wegberg
Hensen, Heinrich, Wassenberg
Holländer, Heinz-Egon, Hückelhoven
Horst, Ulrich, Hückelhoven
Jüngling, Liane, Übach-Palenberg
Dr. Kehren, Hanno, Hückelhoven
Krings, Werner, Waldfeucht
Laumanns, Erich, Erkelenz
Dr. Leonards-Schippers, Christiane, Hückelhoven
Offermanns, Manfred J., Übach-Palenberg
Paffen, Wilhelm, Heinsberg
Paulsen, Heinz-Jakob, Wegberg
Plein, Hans-Jürgen, Geilenkirchen
Przibylla, Siegfried, Erkelenz
Reyans, Norbert, Selfkant
Ringerling, Marietta, Erkelenz
Rode, Friedhelm, Übach-Palenberg
Röhrich, Karl-Heinz, Übach-Palenberg
Schaaf, Edith, Erkelenz
Schlömer, Klara, Wegberg
Schlößer, Harald, Erkelenz
Schmitz, Heinz-Willi, Hückelhoven
Schmitz, Josef, Waldfeucht
Schott, Frank, Geilenkirchen
Schreinemacher, Walter Leo, Heinsberg
Sonntag, Ullrich, Geilenkirchen
Spreitzer, Egon, Übach-Palenberg
Thelen, Friedhelm, Geilenkirchen
Dr. Thesling, Hans-Josef, Heinsberg
Tholen, Heinz-Theo, Waldfeucht
Tillmanns, Sofia, Geilenkirchen
Vergossen, Heinz Theo, Heinsberg

Dr. Wamper, Horst, Geilenkirchen
Wolter, Heinz-Jürgen, Hückelhoven

Es fehlen entschuldigt:

van den Eynden, Franz, Gangelt
Fürkötter, Franz-Josef, Übach-Palenberg
Hecker, Hildegard, Hückelhoven
Dr. Herzberg, Hanshenning, Hückelhoven
Krekels, Gerhard, Selfkant
Lausberg, Leonard, Heinsberg
Meurer, Maria, Erkelenz
Müller, Herbert, Wegberg
Rütten, Wilhelm, Erkelenz
Schiffer, Matthias, Hückelhoven
Skottke, Wolfgang, Heinsberg

Von der Verwaltung

Kreisdirektor Deckers
Ltd. Kreisverwaltungsdirektor Preuß
Ltd. Kreisverwaltungsdirektor Schöpgens
Kreisverwaltungsdirektorin Machat
Kreisrechtsdirektor Nießen
Kreisverwaltungsdirektor Kremers
Kreisrechtsrat z.A. Schneider
Kreisamtsrat Lind
Verwaltungspraktikantin Schroeders

Beginn der Sitzung: 18.00 Uhr

Ende der Sitzung: 18.25 Uhr

Der Kreistag des Kreises Heinsberg versammelt sich heute im großen Sitzungssaal des Kreishauses in Heinsberg, um über folgende Punkte der Tagesordnung zu beraten und zu beschließen:

Tagesordnung

Öffentliche Sitzung:

1. Ausschussergänzungswahlen
 2. Erlass einer Verordnung zur Festsetzung von Beförderungsentgelten und Beförderungsbedingungen im Gelegenheitsverkehr mit Taxen im Kreis Heinsberg (Taxentarif)
 3. Abschluss einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung über die kommunale Zusammenarbeit auf dem Gebiet der Vergabe von Leistungen im Bereich der Beseitigung tierischer Nebenprodukte
 4. Mobile Geschwindigkeitsüberwachung im Kreis Heinsberg
 5. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Kreis Heinsberg
 6. Linienabstimmung zum Neubau einer Kreisstraße „EK 13 / EK 17“ als Ortsumgehung von Gangelt (Gemeinde Gangelt)
 7. Linienabstimmung zum Neubau einer Kreisstraße „EK 17“ als Ortsumgehung von Vinteln (Gemeinde Gangelt)
 8. Umstufung von Straßenabschnitten anlässlich des Neubaus der B 221 n
 9. Aufstellung des Landschaftsplanes III/8 „Baaler Riedelland und obere Rurniederung“
 10. Antrag der Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betr. Einrichtung von Haltepunkten für den Diskobus
- Anfrage der FDP-Fraktion – H. Hecker und M. J. Offermanns betr. europäischer Behindertenausweis „EURECARD“
 - Anfragen der Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der SPD-Kreistagsfraktion betr. Verkehrsbelastung auf deutscher Seite durch die Ansiedlung eines Logistikzentrums auf dem Gebiet der Stadt Roermond

Vor Eintritt in die Beratung macht Landrat Pusch auf die vorliegende Tagesordnung aufmerksam. Die allen Kreistagsabgeordneten vorliegenden Anfragen der FDP-Fraktion – H. Hecker und M.J. Offermanns betr. europäischer Behindertenausweis „EURECARD“ sowie der Kreistagsfraktionen von SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betr. zukünftiges Logistikzentrum auf niederländischem Gebiet würden entsprechend § 12 der Geschäftsordnung nach Erledigung der übrigen Tagesordnungspunkte des öffentlichen Teils beantwortet. Die Beantwortung der ursprünglich für die Kreisausschusssitzung am 09.09.2008 gestellten Anfrage der Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sei in dieser Sitzung zurückgestellt worden, da für den 15.09.2008 ein Gespräch mit dem Bürgermeister der Stadt Roermond vereinbart worden war, um noch weitere Informationen zum avisierten Projekt zu erhalten.

...

Das Gesprächsergebnis sei in die Antwort auf die Anfragen, die entsprechend der in der Kreisausschusssitzung abgestimmten Verfahrensweise in der heutigen Sitzung zusammen beantwortet werden sollten, eingeflossen.

Die Kreistagsabgeordneten erklären sich mit dieser Verfahrensweise einverstanden.

Landrat Pusch stellt die Tagesordnung in der ergänzten Fassung, die ordnungsgemäße Einberufung und die Beschlussfähigkeit fest.

Die Ergänzung ist in der vorstehenden Tagesordnung bereits berücksichtigt.

Besonders begrüßt Landrat Pusch Frau Karin Bonitz, die dem Kreistag seit dem 05.05.2008 angehört und heute erstmalig an einer Sitzung teilnimmt. Die Einführung und Verpflichtung von Frau Bonitz sei bereits in der Schulausschusssitzung am 13.08.2008 vorgenommen worden. Des Weiteren begrüßt er Frau Kathrin Schroeders, die im Rahmen ihres Jurastudiums in der Zeit vom 01.09. bis 10.10.2008 ein Verwaltungspraktikum beim Kreis Heinsberg ableistet.

Öffentliche Sitzung:

Tagesordnungspunkt 1:

Ausschussergänzungswahlen

a) Kuratorium der „Anton-Heinen-Volkshochschule“

Nach § 5 der Satzung für die Volkshochschule des Kreises Heinsberg wählt der Kreistag gemäß § 8 der Hauptsatzung des Kreises für Angelegenheiten der Volkshochschule ein Kuratorium. Dieses Kuratorium, bei dem für jedes Mitglied ein Stellvertreter zu wählen ist, besteht nach § 5 der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung zwischen dem Kreis Heinsberg sowie den Städten Erkelenz, Geilenkirchen, Heinsberg, Hückelhoven, Übach-Palenberg und Wegberg aus 36 Mitgliedern. Von den 36 Mitgliedern wählt der Kreistag 18 Mitglieder nach Vorschlägen der vorgenannten Städte, und zwar von jeder Stadt 3.

An die von den Städten unterbreiteten Vorschläge ist der Kreistag gebunden. Die Wahl der Mitglieder und stellvertretenden Mitglieder erfolgte in der Kreistagssitzung am 04.11.2004.

Der Rat der Stadt Erkelenz hat zwischenzeitlich folgende Änderung beschlossen und dem Kreis mitgeteilt:

Anstelle des bisherigen Mitglieds Werner Leopold tritt Herr Dr. Arno Lennartz.
Verhinderungsvertreter bleibt wie bisher Herr Stephan Muckel.

b) Ausschuss für Umwelt und Verkehr sowie Verbandsversammlung des Sparkassenzweckverbandes des Kreises Heinsberg und der Stadt Erkelenz

Des Weiteren hat die SPD-Kreistagsfraktion angekündigt, neue stellvertretende Mitglieder im Ausschuss für Umwelt und Verkehr (als Vertreter für Herrn Heinrich Hensen) und in der Verbandsversammlung des Sparkassenzweckverbandes des Kreises Heinsberg und der Stadt Erkelenz (als Vertreter für Herrn Hans-Jürgen Plein) zu benennen.

In der Sitzung des Kreisausschusses am 09.09.2008 wurden von der SPD-Kreistagsfraktion nachstehende Vorschläge unterbreitet:

Ausschuss für Umwelt und Verkehr:	Herr Plein
Verbandsversammlung des Sparkassenzweckverbandes des Kreises Heinsberg und der Stadt Erkelenz:	Frau Bonitz

...

Nach § 35 Abs. 3 KrO wählt der Kreistag im Falle des vorzeitigen Ausscheidens eines Mitgliedes auf Vorschlag der Fraktion, welcher das ausgeschiedene Mitglied bei seiner Wahl angehörte, einen Nachfolger.

Der Kreisausschuss empfiehlt dem Kreistag zu Buchstabe a) und b) einstimmig eine entsprechende Beschlussfassung.

Der Kreistag folgt der Empfehlung durch einstimmigen Beschluss.

Landrat Pusch hat an der Abstimmung nicht teilgenommen.

Tagesordnungspunkt 2:

Erlass einer Verordnung zur Festsetzung von Beförderungsentgelten und Beförderungsbedingungen im Gelegenheitsverkehr mit Taxen im Kreis Heinsberg (Taxentarif)

Die derzeit gültige Verordnung zur Festsetzung von Beförderungsentgelten und Beförderungsbedingungen im Gelegenheitsverkehr mit Taxen vom 18.12.2000 ist seit dem 29.12.2000 in Kraft; sie wurde anlässlich der Währungsumstellung zum 01.01.2002 lediglich angepasst.

Der in Wegberg ansässige Unternehmer und Delegierte der Fachvereinigung Personenverkehr Nordrhein Taxi-Mietwagen e.V. (im Weiteren kurz: Fachvereinigung), Herr Walter Erren, hat Anfang des Jahres eine Anhebung des Tarifes beantragt und mit den für das Taxigewerbe gestiegenen Kosten begründet. Genannt wurden insbesondere Preissteigerungen bei der Anschaffung von Neufahrzeugen, bei Reparaturen und Ersatzteilbeschaffungen sowie bei den Treibstoffen.

Die Verwaltung hat sich zunächst einen Überblick über die Tarife der umliegenden Kreise und Städte verschafft. Dabei ist festzustellen, dass diese zwar deutlich jüngeren Datums sind, sich inhaltlich aber nicht wesentlich vom Tarif des Kreises Heinsberg unterscheiden; bis auf das Fehlen eines separaten Nachttarifes mit damit verbundenem erhöhtem Wegstreckenentgelt erscheint der geltende Tarif des Kreises noch recht zeitgemäß. Allerdings liegen den anderen Aufsichts- und Genehmigungsbehörden ebenfalls aktuelle Erhöhungsanträge vor. Weiter wurde die Steigerung des Verbraucherpreisindex für NRW des Landesamtes für Datenverarbeitung und Statistik von 01/2002 bis 12/2007 berechnet; diese betrug 10,9 %. Die prozentuale Erhöhung des beantragten Tarifes dagegen beläuft sich im Durchschnitt auf 17,82 %.

Vor diesem Hintergrund wurde schließlich ein Tarifvorschlag erarbeitet, der nach Einschätzung der Verwaltung ausgewogene, angemessene Beträge enthält und im Durchschnitt einer prozentualen Erhöhung von 8,87 % entspricht. Anschließend wurde er allen Taxiunternehmen im Kreis in einer Umfrage vorgestellt; sie wurden ausdrücklich gefragt, ob sie sich für eine Erhöhung auf den beantragten oder auf den vorgeschlagenen Tarif aussprechen, oder ob sie eine Erhöhung gänzlich ablehnen.

Dabei ergab sich ein uneinheitliches, geradezu widersprüchliches Stimmungsbild der Branche. Von 22 befragten Unternehmerinnen und Unternehmern haben sich 9 gar nicht an der Umfrage beteiligt; 8 sprachen sich gegen eine Erhöhung, 2 für den beantragten und 3 für den diesseits vorgeschlagenen Tarif aus.

...

Unter Berücksichtigung all dessen schlägt die Verwaltung vor, den Taxentarif wie folgt zu ändern (er entspricht dem Vorschlag der Verwaltung, der den Unternehmern bei der Umfrage vorgestellt wurde):

a) Grundpreis 2,40 EUR

- einschließlich einer Wegstrecke von 71,43 m bzw. einer Wartezeit von 14,40 Sekunden an Werktagen in der Zeit von 06.00 Uhr bis 22.00 Uhr
- einschließlich einer Wegstrecke von 66,66 Metern bzw. einer Wartezeit von 14,40 Sekunden an Werktagen in der Zeit von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr, sowie an Sonn- und Feiertagen

b) Wegstreckenentgelt

- Werktagtarif in der Zeit von 06.00 bis 22.00 Uhr
(für jeweils weitere 71,43 m angefangene Wegstrecke 0,10 EUR) je km 1,40 EUR
- Nachttarif in der Zeit von 22.00 Uhr bis 06.00 Uhr sowie an Sonn- und Feiertagen
(für jeweils weitere 66,66 m angefangene Wegstrecke 0,10 EUR) je km 1,50 EUR

c) Wartezeiten

Diese sind verkehrsbedingte und vom Fahrgast zu vertretende Stillstände der Taxe während ihrer Inanspruchnahme. Die Wartezeit wird mit 0,10 EUR je 14,40 Sekunden berechnet.

Dieses entspricht einem Preis für die Wartezeit für 1 Stunde von 25,00 EUR

d) Großraumtaxen

Für die Beförderung von gleichzeitig mehr als 4 Fahrgästen mit einem Großraumtaxi (PKW mit bis zu 9 Sitzplätzen einschl. Fahrzeugführer) ist zum Grundpreis ein Zuschlag zu zahlen in Höhe von

5,40 EUR

....

Die Anfahrsgebühr (bisher 1,60 EUR) für die Anfahrt zum Fahrgast, wenn die Taxe dabei das Gemeindegebiet, in dem sie bereitgehalten werden darf, verlassen muss und die Fahrt nicht in dieses Gebiet zurückführt, soll wegfallen. Erfahrungsgemäß wurde diese Gebühr in den wenigsten Fällen berücksichtigt und stieß sowohl beim Fahrgast als auch beim Unternehmer auf wenig Akzeptanz. In anderen (vergleichbaren) Kreisen bzw. Städten ist diese Gebühr auch nicht mehr im Tarif enthalten.

Bedingt durch die Konkurrenz der Mietwagen, die an keinen Tarif gebunden sind, jedoch in anderen Bereichen Beschränkungen unterliegen (kein Bereithalten bzw. Abwinken auf der Straße, keine Verwendung eines Dachschildes, Rückkehrpflicht zum Betriebssitz u. ä.), versuchen immer wieder Taxiunternehmer und ihre Fahrer, zusätzliche Aufträge zu bekommen, indem sie abweichend vom Tarif vermeintlich oder tatsächlich günstigere Festpreise anbieten. Nicht selten erfahren die Taxifahrer aber auch Druck von den Fahrgästen, Preisnachlässe zu geben. Vor diesem Hintergrund soll eine Verpflichtung der Unternehmer neu eingeführt werden, in jedem Taxi im Sichtbereich des Fahrgastes eine vorgegebene verkürzte Fassung des Tarifs anzubringen, um die Passagiere über Existenz, Verbindlichkeit und den wesentlichen Inhalt des für Fahrten innerhalb des Kreisgebietes relevanten Tarifs zu informieren. Damit sollen die Fahrgäste vor überhöhten Preisen und die Taxifahrer vor penetrantem Fahrpreis-Feilschen geschützt werden.

Ferner ist eine Anpassung des § 5 des Taxentarifes vorgesehen. Nach der bisherigen Fassung unterliegen Krankenfahrten nicht dem Tarif, wenn für ihre Ausführung Verträge mit öffentlich-rechtlichen Kostenträgern bestehen. § 51 Abs. 2 PBefG sieht jedoch vor, dass Sondervereinbarungen für den Pflichtfahrbereich nur zulässig sind, wenn

1. ein bestimmter Zeitraum, eine Mindestfahrtenzahl oder ein Mindestumsatz im Monat festgelegt wird,
2. eine Ordnung des Verkehrsmarktes nicht gestört wird,
3. die Beförderungsentgelte und -bedingungen schriftlich vereinbart sind und
4. in der Rechtsverordnung eine Pflicht zur Genehmigung oder Anzeige vorgesehen ist.

Daher soll zukünftig - wie bei anderen Genehmigungsbehörden bereits realisiert - der Abschluss von Sondervereinbarungen vor Inkrafttreten der Genehmigungsbehörde angezeigt werden müssen.

Die weiteren Änderungen dienen der praktischen Umsetzung des Tarifes bzw. sind redaktioneller Art.

Eine Gegenüberstellung der zurzeit gültigen Fassung des Taxentarifs und des Verordnungsentwurfs wurden allen Kreistagsabgeordneten mit der Einladung zur Sitzung des Kreisausschusses am 09.09.2008 zugesandt; neue bzw. geänderte Textpassagen sind hierin unterstrichen.

...

In einem ersten Schritt des gesetzlich vorgeschriebenen Anhörungsverfahrens waren im Frühjahr die Fachvereinigung und die Industrie- und Handelskammer Aachen zunächst schriftlich beteiligt worden; nach Durchführung und Auswertung der o. a. Umfrage sind der Antrag sowie der hiesige Tarifvorschlag in einem gemeinsamen Gespräch, an dem auch der Antragsteller teilgenommen hat, nochmals ausführlich erörtert worden.

Schließlich sind in einem zweiten Schritt die Städte und Gemeinden des Kreises, die Bezirksregierung Köln, Abteilung Arbeitsschutz / Inspektionsdienste (ehemals staatliches Amt für Arbeitsschutz Aachen) und die Vereinte Dienstleistungsgewerkschaft, Bezirk Mittlerer Niederrhein, zum Tarifvorschlag der Verwaltung gehört worden; von dort wurden keine Bedenken erhoben. Ebenso hat der Landesbetrieb Mess- und Eichwesen - Direktion in Köln sowie die Betriebsstelle in Aachen - bestätigt, dass auch eichtechnisch keine Einwände hiergegen bestehen.

Aufgrund der umfangreichen Änderungen scheint es angebracht, keine Änderungsverordnung zu erlassen, sondern die bisherige Verordnung aufzuheben und durch eine neue Verordnung zu ersetzen.

Nach Beratung in seiner Sitzung schlägt der Kreisausschuss dem Kreistag einstimmig vor, die Verordnung in der im Entwurf vorliegenden Fassung zu beschließen.

Der Kreistag folgt dem Vorschlag durch einstimmige Beschlussfassung.

Tagesordnungspunkt 3:

Abschluss einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung über die kommunale Zusammenarbeit zur gemeinsamen Vergabe von Leistungen im Bereich der Beseitigung tierischer Nebenprodukte

Mit Wirkung vom 01.01.2005 ist das Ausführungsgesetz zum Tierische Nebenprodukte-Beseitigungsgesetz NRW (AGTierNebG NRW) in Kraft getreten. Gleichzeitig ist das Landestierkörperbeseitigungsgesetz außer Kraft getreten.

Nach § 1 AGTierNebG NRW sind die Kreise und kreisfreien Städte - wie schon bisher nach dem Tierkörperbeseitigungsgesetz - die beseitigungspflichtigen Körperschaften des öffentlichen Rechts im Sinne von § 3 Abs. 1 des Tierische Nebenprodukte-Beseitigungsgesetz für die Beseitigung nicht zum menschlichen Verzehr bestimmter tierischer Nebenprodukte wie verendetem oder totgeborenem Vieh aus landwirtschaftlichen Betrieben, Schlachtabfällen, Körpern und Körperteilen toter Tiere aus Haushalten, Tierarztpraxen, Tierheimen u. a. .

Der Kreis Heinsberg bildet derzeit aufgrund einer öffentlich-rechtlichen Vereinbarung von Dezember 1998 zusammen mit den Kreisen Aachen, Düren und Euskirchen und der Stadt Aachen eine Entsorgungsgemeinschaft für die Beseitigung tierischer Nebenprodukte. Die Entsorgungsgemeinschaft umfasst mit den genannten Gebietskörperschaften den Einzugsbereich der ehemaligen Tierkörper-beseitigungsanstalt in Linnich und hat ihren historischen Ursprung zu Zeiten der Tierkörperbeseitigungsanstalt Linnich. Die Entsorgungsgemeinschaft unter der Federführung des Kreises Düren hat die Fa. SecAnim (vormals SARIA Bio-Industries, davor Tierkörperbeseitigungsanstalt Linnich/Küpper-Steinbiß) mit der Beseitigung tierischer Nebenprodukte beauftragt, mit ihr einen Beseitigungsvertrag geschlossen und ihr die Beseitigungspflicht durch die Bezirksregierung Köln übertragen lassen.

An den Kosten der Tierkörperbeseitigung ist der Kreis über ein Umlageverfahren nach der Stückzahl der im Kreisgebiet vorhandenen Großvieheinheiten (über ein Jahr alte Pferde und Rinder) beteiligt. Der finanzielle Aufwand für den Kreis Heinsberg für die Tierkörperbeseitigung beläuft sich nach den bisherigen Verträgen auf 340.673,98 € im Jahr 2007 (2006: 306.717,95 €).

Die Vertragspartner erstatten dem Kreis Düren die Verwaltungskosten, die diesem für seine Tätigkeiten für die Entsorgungsgemeinschaft entstehen. Die Verwaltungskosten werden von allen Vertragspartnern zu gleichen Teilen getragen und betragen für den Kreis Heinsberg derzeit 10.716,68 € pro Jahr.

Die Laufzeit des mit dem Entsorger geschlossenen Beseitigungsvertrages ist zunächst bis zum 31.12.2008 befristet. Die vertraglichen Regelungen haben dabei eine Verlängerung um weitere 10 Jahre vorgesehen, soweit nicht einer der Vertragspartner den Beseitigungsvertrag kündigt. Von der Option der Verlängerung kann jedoch kein Gebrauch mehr gemacht werden.

...

Nach § 7 Abs. 4 AGTierNebG NRW enden rechtmäßig befristete öffentlich-rechtliche Entsorgungsverträge, die vor dem In-Kraft-Treten des AGTierNebG NRW bereits bestanden haben, mit Ablauf der vertraglich vereinbarten Mindestlaufzeit. Vorliegend endet der geschlossene Beseitigungsvertrag damit per Gesetz zum 31.12.2008.

Mit dem Auslauf des Beseitigungsvertrages endet auch die Laufzeit der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung vom Dezember 1998, weil deren Laufzeit automatisch mit dem Beseitigungsvertrag endet.

Um die Entsorgung tierischer Nebenprodukte auch über den 31.12.2008 hinaus zu gewährleisten, müssen die Leistungen für die Zeit ab dem 01.01.2009 neu ausgeschrieben und vergeben werden. Es ist beabsichtigt, die gute Zusammenarbeit mit den Kreisen Aachen, Düren und Euskirchen und der Stadt Aachen in der bisherigen Weise fortzusetzen, auch in Zukunft eine Einkaufs- und Entsorgungsgemeinschaft mit diesen Gebietskörperschaften zu bilden und die Leistungen der Gemeinschaft nach den wettbewerbsrechtlichen Bestimmungen auszuschreiben.

Ziel der neuerlichen Bildung einer Einkaufs- und Entsorgungsgemeinschaft ist, durch den Zusammenschluss der beteiligten Gebietskörperschaften die Entsorgungsmengen zu bündeln, auf der Nachfrageseite mehr Gewicht am schwierigen Markt zu gewinnen und für die wenigen in Betracht kommenden Bieter als Geschäftspartner lukrativer zu werden. Insgesamt ist der Markt schon deshalb als schwierig zu beurteilen, als in ganz NRW derzeit nur 3 Bieter am Markt aktiv sind. Gleichzeitig soll der administrative Aufwand für den Kreis Heinsberg für die Ausschreibung, die Auftragsvergabe, die spätere Durchführung der Entsorgung und die Abrechnung der Leistungen minimiert werden.

Zur Bildung einer Einkaufsgemeinschaft und zur Vorbereitung und Durchführung des Ausschreibungsverfahrens nach der VOL/A bedarf es einer neuen öffentlich-rechtlichen Vereinbarung zwischen den beteiligten Gebietskörperschaften, da die Zusammenarbeit zum Zweck der neuerlichen Ausschreibung und Vergabe der Leistungen von den bisherigen Vertragswerken nicht erfasst bzw. gedeckt ist. Die potentiellen Vertragspartner haben den allen Kreistagsabgeordneten vorliegenden Entwurf der öffentlich-rechtlichen Vereinbarung über die Zusammenarbeit untereinander abgestimmt und bereits einer Vorprüfung durch die Bezirksregierung in Köln unterzogen.

Die Bezirksregierung hatte nach Rücksprache mit dem Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz (LANUV) am 15.07.2008 per e-Mail mitgeteilt, dass der Vertrag ihre Billigung finden wird. Aufgrund späterer textlicher Änderungen ist der Vertrag erneut der Bezirksregierung vorgelegt worden. Die Bezirksregierung hat nunmehr signalisiert, dass der Vertrag in der jetzigen Form ihre Zustimmung finden wird. Vor der endgültigen Genehmigung des Vertrages wird die Bezirksregierung aber noch einmal Rücksprache mit dem LANUV halten. Die beteiligten Behörden gehen aber davon aus, dass es zu keinen gravierenden Änderungen mehr kommen wird.

...

Auch wenn der Auslauftermin des bestehenden Vertrages zum 31.12.2008 schon länger feststeht, waren ein früherer Abschluss einer Kooperationsvereinbarung und die Vorbereitung der gemeinsamen Vergabe der Leistungen nicht möglich. Es hat bei den beteiligten Kommunen bis zuletzt eine große Rechtsunsicherheit hinsichtlich der Ausschreibung und Vergabe der Leistungen bestanden. So befindet sich seit mehr als einem Jahr eine Neufassung des AGTierNebG NRW in Vorbereitung und inzwischen im Gesetzgebungsverfahren des Landes. In den Referentenentwürfen des neuen AGTierNebG NRW waren auch einige Regelungen enthalten, die die Ausschreibung, Neuvergabe und Durchführung der Leistungen der Tierkörperbeseitigung betrafen, so dass für die beteiligten Kommunen nicht abzusehen war, ob die Ausschreibung und Vergabe der Leistungen noch nach altem Recht oder schon nach neuem Recht zu erfolgen hat. Ebenso bestanden Unsicherheiten über die Reichweite der vorzunehmenden Ausschreibung (europa- oder bundesweit), da bei der Tierkörperbeseitigung, insbesondere in einem Tierseuchenfall, vor allem Fragen der Entsorgungssicherheit und damit der Gefahrenabwehr im Vordergrund stehen. Seitens des Ministeriums für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz (MUNLV) war zu klären, ob bei der - auch in vielen anderen Kommunen des Landes - beabsichtigten Bildung von Einkaufsgemeinschaften die Beteiligung des Landeskartellamtes oder sogar des Bundeskartellamtes nötig sein wird.

Inzwischen ist abzusehen, dass das neue AGTierNebG NRW frühestens zum 01.01.2009 in Kraft treten wird. Hinsichtlich der übrigen Unsicherheiten und der berührten kartellrechtlichen Fragen ist inzwischen weitestgehend eine Klärung zwischen dem LANUV und dem MUNLV herbeigeführt worden. Das MUNLV hat verbindlich erst mit seinem Erlass vom 16.07.2008 für die notwendige Klarstellung zu vielen Fragen gesorgt, so dass die Ausschreibung und Vergabe im Hinblick auf den 01.01.2009 jetzt zügig angegangen werden müssen.

Ausschreibung und Vergabe erfolgen nunmehr auf der Grundlage des derzeit geltenden Rechts. Eine Beteiligung der Kartellbehörden ist aufgrund der relativ geringen Größe der zukünftigen Einkaufsgemeinschaft, gemessen am Gesamtvolumen des Entsorgungsmarktes in NRW, entbehrlich.

Nach Beratung in seiner Sitzung schlägt der Kreisausschuss dem Kreistag einstimmig vor, vorbehaltlich der Genehmigung durch die Bezirksregierung dem Abschluss der im Entwurf vorliegenden öffentlich-rechtlichen Vereinbarung zuzustimmen.

Der Kreistag folgt dem Vorschlag durch einstimmigen Beschluss.

Tagesordnungspunkt 4:

Mobile Geschwindigkeitsüberwachung im Kreis Heinsberg

Der Kreis Heinsberg hat neben der von ihm selbst wahrgenommenen stationären Geschwindigkeitsüberwachung bisher keine mobile Geschwindigkeitsmessung durchgeführt. Diese erfolgt im Kreisgebiet ausschließlich durch die Polizei an über 200 Messstellen. Die Unfallstatistik des letzten Jahres weist einen Anstieg in der Zahl der Verkehrsunfälle um 4,5 % auf 6.533 auf. Mit 480 Unfällen je 100.000 Einwohner liegt der Kreis Heinsberg über dem für das Land NRW ermittelten Unfallhäufigkeitswert von 442 Unfällen je 100.000 Einwohner.

Im Rahmen der Vorbeugung favorisiert das Land NRW seit langem die Möglichkeit, dass die Polizeibeamten bei entsprechenden Verstößen die Verkehrsteilnehmer anhalten sollen, um so auf das Verkehrsverhalten der Betroffenen durch Belehrung stärkeren Einfluss nehmen zu können. Auch die hiesige Kreispolizeibehörde wurde durch den Innenminister nachdrücklich aufgefordert, die Messpraxis umzustellen. Eine entsprechende Umsetzung dieser Forderung erfolgte zu Beginn des Jahres u. a. auch vor dem Hintergrund, weil das bisher hier praktizierte Verfahren polizeistatistisch nicht mehr erfasst wird und die Erfolgsbilanz der Behörde unberechtigter Weise sehr negativ ausfällt.

Durch die höhere Personalintensität des jetzigen Verfahrens ist eine ausreichende Präsenz der Polizei an den vielen Messstellen nicht mehr möglich. Ein weiterer Anstieg der Unfallzahlen könnte durchaus die Folge sein. Daher ist abzuwägen, ob der Kreis seine bisherige Zurückhaltung gegenüber einer intensivierten Geschwindigkeitsüberwachung aufgeben und auch die mobile Messung aufnehmen soll. Bei fast allen Kreisen und Großen kreisfreien Städten im Land Nordrhein-Westfalen wie auch in den unmittelbaren Nachbarkreisen wird bereits seit etlichen Jahren entsprechend verfahren.

Aus Sicht der Verwaltung müsste eine eigene Messdurchführung stets in Absprache mit der Polizeibehörde erfolgen. Notwendig werdende Sach- und Personalressourcen sind dabei abhängig von der Intensität der zukünftigen Aufgabenwahrnehmung. Vorhandene Fahrzeuge und Messgeräte sollten soweit wie möglich genutzt werden. Eine personelle Verstärkung ist im Falle der Aufgabenwahrnehmung jedoch unumgänglich. Aufgrund von Erfahrungswerten anderer Kreise kann allerdings davon ausgegangen werden, dass die Maßnahme kostenneutral durchzuführen ist. Abschließend wird herausgestellt, dass im Rahmen der Entscheidungsfindung allein die Senkung der Unfallzahlen im Vordergrund steht. Die Erzielung von Überschüssen ist dagegen erklärtermaßen kein Ziel, das mit der Einführung der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung angestrebt wird.

Entsprechend einer in der Kreisausschusssitzung erfolgten Anregung der SPD-Kreistagsfraktion hat die Verwaltung allen Kreistagsfraktionen weitere Informationen zum Konzept der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung mit folgendem Inhalt vor der Sitzung des Kreistages zur Verfügung gestellt:

„Die Überwachung der Einhaltung zulässiger Höchstgeschwindigkeiten im Straßenverkehr ist vorrangig Aufgabe der Polizei. Gemäß § 48 Abs.3 Ordnungsbehördengesetz NRW (OBG) sind allerdings auch die Kreisordnungsbehörden und die Großen kreisangehörigen Städte für diese Aufgabe zuständig, soweit sich die Überwachung auf Gefahrenstellen beschränkt.

Bei Gefahrenstellen im Sinne des OBG handelt es sich um Unfallhäufungsstellen und solche Streckenabschnitte, auf denen eine erhöhte Unfallgefahr angenommen werden muss. Letzteres ist z.B. der Fall, wenn sich in unmittelbarer Nähe Schulen, Spielplätze, Seniorenheime und andere Objekte für ähnlich schutzbedürftige Personen befinden. Geschwindigkeitsbeschränkende Zonen sind nur dann als Gefahrenstellen anzusehen, wenn auch hier die vorgenannten Gründe hinzukommen.

Die Polizei hat dem hiesigen Ordnungsamt umfangreiches Datenmaterial zur Verfügung gestellt, aus dem sich ergibt, in welchen Bereichen in der Vergangenheit Messungen durchgeführt worden sind. Im Jahr 2007 hat die Polizei an insgesamt 102 Stellen entlang sog. Unfallhäufungsstrecken sowie in 63 sog. schutzwürdigen Zonen (d.h. im Bereich von Kindergärten, Schulen, Krankenhäusern etc.) Geschwindigkeitsüberwachungen veranlasst. Darüber hinaus wurden von der Polizei weitere 142 Messstellen eingerichtet, die keiner der vorgenannten Kategorie zugeordnet sind.

Im Hinblick auf die eingangs geschilderten einschränkenden Vorgaben für die Geschwindigkeitsmessung durch die Kreisordnungsbehörden dürfen künftig nicht alle Messstellen weiter genutzt werden. An welchen Streckenabschnitten die Geschwindigkeitsüberwachung in Zukunft vorgenommen werden kann, wird nach Prüfung des jeweiligen Gefährdungspotentials des Streckenabschnitts sowie der örtlichen Gegebenheiten zu qualifizieren sein.

Sowohl Zeitpunkt als auch Dauer der vom Kreis durchzuführenden Überwachung werden – entsprechend den Vorgaben des Innenministeriums – im Benehmen mit der Polizei festgelegt. Dabei wird sich der Kreis u.a. an den vorliegenden Statistiken zu unfallrelevanten Tageszeitpunkten orientieren. Zudem soll das Kreisgebiet in Messbereiche eingeteilt werden, die monatlich wechselnd vom Ordnungsamt und der Polizei zu betreuen sind. Hierdurch wird eine möglichst flächendeckende Geschwindigkeitsüberwachung ermöglicht.

Die Polizei wird die Kreisordnungsbehörde mit fortwährend aktualisierten Informationen über Unfallschwerpunkte und mögliche Messstellen unterrichten. Sollte sich die Notwendigkeit ergeben, kann daher flexibel und kurzfristig auf neue Gefährdungsmomente reagiert werden.“

SPD-Kreistagsfraktionsvorsitzender Hensen führt aus, dass die nachträglich bereitgestellten Erläuterungen keine Aussagen zum erforderlichen Personalbedarf bzw. zu den Personalkosten sowie zur beabsichtigten Fahrzeugausstattung enthalten, die jedoch für die Entscheidung zur Übernahme der Aufgabe „mobile Geschwindigkeitsmessung“ von Relevanz seien.

...

Herr Schreinemacher, Vorsitzender der UB-Kreistagsfraktion, signalisiert die Zustimmung seiner Fraktion zur beabsichtigten Wahrnehmung der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung durch den Kreis.

Kritisch sei in diesem Zusammenhang jedoch anzumerken, dass die Tatsache, dass diese Aufgabe bereits von vielen Kreisen und Großen kreisfreien Städten in Nordrhein-Westfalen wahrgenommen werde, auf die Mittelkürzungen des Innenministeriums bei den Kreispolizeibehörden zurückzuführen sei.

Landrat Pusch teilt mit, dass das jetzige von der Polizei praktizierte Verfahren, mit dem eine pädagogische Einflussnahme auf die Verkehrsteilnehmer praktiziert werde, eine höhere Personalintensität beinhalte. Aufgrund der damit einhergehenden fehlenden Präsenz der Polizei an vielen Messstellen sei aus Sicht der Verwaltung ein weiterer Anstieg der Unfallzahlen zu befürchten. Aus diesem Grunde sei eine ergänzende Geschwindigkeitsmessung durch den Kreis erforderlich, die sich jedoch nur auf Gefahrenstellen beschränke und nicht auf die Erzielung von Überschüssen ausgerichtet sei.

Kreistagsabgeordneter Laumanns kritisiert die in einigen Nachbarkreisen aus seiner Sicht überzogene Geschwindigkeitsüberwachung, an die der Kreis Heinsberg sich nicht orientieren dürfe. Die Verwaltung müsse zur Vermeidung einer Unrentabilität ihr Konzept zur mobilen Geschwindigkeitsmessung konkret darlegen.

CDU-Kreistagsfraktionsvorsitzender Reyans verweist auf die positive Beschlussempfehlung des Kreisausschusses und teilt mit, dass seine Fraktion sich für die Übernahme der in Rede stehenden Aufgabe ausspreche.

Auf entsprechende Nachfrage des SPD-Kreistagsfraktionsvorsitzenden Hensen erklärt Landrat Pusch, dass die vom Kreis Heinsberg zu Beginn des nächsten Jahres beabsichtigte Geschwindigkeitsmessung nur als Ergänzung der polizeilichen Überwachung zu verstehen sei. Die Verwaltung werde den politischen Gremien zu gegebener Zeit einen Erfahrungsbericht in Bezug auf die getroffenen Maßnahmen zukommen lassen.

Auf Vorschlag des Kreisausschusses beschließt der Kreistag sodann mehrheitlich bei zwei Gegenstimmen die Übernahme der Aufgabe „mobile Geschwindigkeitsmessung“.

Tagesordnungspunkt 5:

Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Kreis Heinsberg

Der Auftrag an die Verwaltung zur Erarbeitung eines Entwurfs zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes (NVP) des Kreises Heinsberg erfolgte durch Beschluss des Kreistags vom 27. März 2007. Bei der Erstellung des Entwurfs wurde die Verwaltung interfraktionell unterstützt. Die letzte interfraktionelle Sitzung zur Fortschreibung des NVP fand am 25. Juni 2008 statt.

Auf der Grundlage des Schlussberichts der „Arbeitsgruppe ÖPNV“ der CDU-Kreistagsfraktion (Stand: September 2006), welcher für die Notwendigkeit der jetzigen Fortschreibung wesentlich ist, wurde eine erste Beteiligung der kreisangehörigen Städte und Gemeinden sowie der benachbarten Aufgabenträger, Städte und Gemeinden im ÖPNV, der Verkehrsunternehmen und des Aachener Verkehrsverbundes (AVV) durchgeführt. Über die eingegangenen Stellungnahmen wurde in der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 27. August 2007 berichtet. Die Fahrplanmaßnahmen für das Jahr 2007 wurden vom Kreistag in der Sitzung am 13. September 2007 beschlossen.

Der Entwurf des Nahverkehrsplanes wurde im Februar 2008 fertig gestellt. Nach Beschlussfassung durch den Kreistag am 13. März 2008 wurde der Entwurf des Nahverkehrsplanes im Rahmen des gesetzlich vorgesehenen Beteiligungsverfahrens den betroffenen Gebietskörperschaften (u. a. den kreisangehörigen Städten und Gemeinden) zugeleitet. Das Beteiligungsverfahren wurde im Juni abgeschlossen. Eine synoptische Zusammenfassung der Eingaben mit Anmerkungen der Beteiligten sowie der Kommentierung durch die Verwaltung wurde allen Kreistagsabgeordneten mit der Einladung zur Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 01.09.2008 zugesandt. Die Synopse wurde in der interfraktionellen Sitzung am 25. Juni 2008 detailliert erörtert.

Zwischenzeitlich wurden mit den Verkehrsunternehmen und einigen betroffenen Kommunen weitere Gespräche geführt. Die Ergebnisse dieser Gespräche sowie des Beteiligungsverfahrens wurden in den NVP eingearbeitet; der überarbeitete NVP liegt allen Kreistagsabgeordneten vor. Hierauf wird Bezug genommen.

Auf Vorschlag des Ausschusses für Umwelt und Verkehr empfiehlt der Kreisausschuss dem Kreistag einstimmig, die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes des Kreises Heinsberg in der vorliegenden Fassung (ohne Ziffer 7.3.1 „Zielkonzept ÖSPV“) zu beschließen. Die Empfehlung zu Ziffer 7.3.1 der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes erfolgt mehrheitlich bei einer Gegenstimme.

Der Kreistag folgt der Empfehlung des Kreisausschusses zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes (ohne Ziffer 7.3.1 „Zielkonzept ÖSPV“) durch einstimmige Beschlussfassung.

Der Beschluss zu Ziffer 7.3.1 erfolgt sodann mehrheitlich bei drei Gegenstimmen.

Tagesordnungspunkt 6:

Linienabstimmung zum Neubau einer Kreisstraße „EK 13 / EK 17“ als Ortsumgehung von Gangelt (Gemeinde Gangelt)

Im Verkehrsentwicklungskonzept des Kreises Heinsberg für das klassifizierte Straßennetz (Stand der Fortschreibung gemäß Beschluss des Kreistages des Kreises Heinsberg vom 19. Juni 2008) ist u. a. der Neubau einer nördlichen Ortsumgehung der Ortslage Gangelt von der Kreisstraße 5 westlich Gangelt bis zur B 56 östlich Gangelt als „EK 13 / EK 17“ aufgeführt. Vor dem Hintergrund, dass die heutige Kreisstraße K 13 (zukünftig K 17) / „Hanxler Straße“ in Gangelt eine unmittelbare Zubringerfunktion zu der in Ausführung befindlichen B 56 n bzw. zu der Anschlussstelle nördlich von Vinteln erhält, soll das genannte Neubauvorhaben vornehmlich eine verkehrliche Entlastung der „Hanxler Straße“ in Gangelt von heute bereits vorhandenen und für die Zukunft zu erwartenden, noch höheren Verkehrsbelastungen bewirken. Darüber hinaus ist das Vorhaben aber auch geeignet, weitere Straßen in der Ortslage Gangelt vom überörtlichen Durchgangsverkehr zu entlasten.

Gemäß § 37 Abs. 2 des Straßen- und Wegegesetzes NRW (StrWG NRW) geht dem (Neu-) Bau oder der wesentlichen Änderung bestehender Landesstraßen und Kreisstraßen die Abstimmung des grundsätzlichen Verlaufs, der Streckencharakteristik und der Netzverknüpfung voraus („Linienabstimmung“). Die Linienabstimmung erfolgt in einem Verfahren, an dem die Träger öffentlicher Belange sowie die Bürger zu beteiligen sind. Die öffentlichen und die privaten Belange sind gemäß dem Stand der Planung gegeneinander und untereinander abzuwägen. Die Planung und Linienabstimmung für Kreisstraßen obliegt gemäß § 37 Abs. 4 StrWG NRW den Kreisen in eigener Verantwortung.

Zur Vorbereitung des Verfahrens zur Linienabstimmung wurden dem Umfang und der Bedeutung des Vorhabens entsprechende Untersuchungen der maßgebenden Verhältnisse und Belange in Form einer Verkehrsuntersuchung (VU) und in Form einer Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) vorgenommen; sie dienen als wesentliche Entscheidungshilfe für eine Trassenfindung.

Die VU analysiert die augenblickliche verkehrliche Situation in den maßgeblichen Ortslagen des Planungsraumes (vornehmlich in Gangelt) und prognostiziert für verschiedene Varianten einer Ergänzung des Straßennetzes die Verkehrsentwicklung auf den Zeithorizont 2020 unter Berücksichtigung der zu erwartenden Weiterentwicklung der übrigen Infrastruktur (u. a. Fertigstellung der B 56 n, potentielle Siedlungserweiterungen, etc.).

...

In der UVU wird der für das Neubauvorhaben in Betracht zu ziehende Planungsraum unter umweltrelevanten Belangen untersucht und analysiert. Mit Rücksicht darauf, dass in dem hier vorliegenden konkreten Planungsfall die verkehrsplanerischen Vorgaben echte Alternativen in Form unterschiedlicher Trassenführungen und eine dementsprechende Gegenüberstellung unterschiedlicher Varianten nicht zulassen, mündet die UVU in diesem Fall in der Darstellung eines Trassenkorridors, innerhalb dessen eine Linienführung aus umweltrelevanten Belangen heraus empfohlen wird.

An dem Verfahren zur Linienabstimmung wurden außerhalb der Kreisverwaltung insgesamt 24 Träger öffentlicher Belange beteiligt (Behörden, Verbände, Versorgungsträger, Verkehrsbetriebe). Diesen wurden die v. g. Unterlagen - ergänzt um eine Übersichtskarte mit einer als „Vorschlags-Trasse“ skizzierten möglichen Lage der neuen Straße – übersandt. Nachdem Gelegenheit zur Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme eingeräumt worden war, wurde die Linienführung der neuen Straße mit den Trägern öffentlicher Belange in einem sog. „Behördentermin“ am 19. März 2008 bei der Kreisverwaltung erörtert.

Als Ergebnis der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange an der Linienabstimmung lässt sich im Wesentlichen Folgendes festhalten:

Grundsätzliche Einwendungen gegen das Straßenbauvorhaben wurden von keinem Träger vorgetragen; die grundsätzliche Erforderlichkeit des Vorhabens wurde von keiner Seite in Zweifel gezogen. Von Seiten der Gemeinde Gangelt wird angeregt, zur Optimierung der Abwicklung des Schulbusverkehrs eine zusätzliche neue Straße etwa in Verlängerung der „Kritzaedstraße“ mit unmittelbarer Anbindung an die Ortsumgehung in die Planung aufzunehmen. Von der Höheren Landschaftsbehörde und vom Landesbetrieb Straßenbau NRW wird angeregt, im Interesse einer hohen verkehrlichen Wirksamkeit bzw. größtmöglichen Akzeptanz der Straße sowie zu einer Minimierung der Zerschneidung des Landschaftsraumes die gemäß „Vorschlags-Trasse“ dargestellte Lage der Straße im Rahmen der Möglichkeiten weiter zur Ortslage Gangelt hin zu verschieben. Von Seiten des Rheinischen Landwirtschaftsverbands wurde auf die Notwendigkeit hingewiesen, die Neuordnung durchschnittlicher Agrarstrukturen durch ein Flurbereinigungsverfahren zu regulieren und die Durchgängigkeit von Hauptwirtschaftswegen zu gewährleisten.

Die Durchführung der Bürgerbeteiligung an der Linienabstimmung obliegt nach dem StrWG NRW der von dem Vorhaben berührten jeweiligen Gemeinde. Zur Beteiligung ihrer Bürger an der Planung hat die Gemeinde Gangelt am 11. Juni 2008 im Rathaus der Gemeinde Gangelt nach vorheriger vorgeschriebener Offenlage der genannten Planungsunterlagen unter Beteiligung der Straßenbauverwaltung des Kreises Heinsberg eine Bürgerinformationsveranstaltung abgehalten.

Als Ergebnis der Beteiligung der Bürger an der Linienabstimmung lässt sich im Wesentlichen Folgendes festhalten:

Grundsätzliche Einwendungen gegen das Straßenbauvorhaben wurden von niemandem vorgetragen; die grundsätzliche Erforderlichkeit des Vorhabens wurde von niemandem in Zweifel gezogen. Vom Bewirtschafter des Aussiedlerhofes „Grünental“ (nordöstlich von Gangelt) wird auf die Notwendigkeit hingewiesen, eine akzeptable wegemäßige

...

Verbindung vom Hof nach Gangelt zu gewährleisten bzw. in die Planung aufzunehmen. Ein weiterer Landwirt hat auf den potentiellen Standort seiner Betriebsaussiedlung (nördlich von Gangelt) aufmerksam gemacht und einen unter Gesichtspunkten des Immissionsschutzes ausreichenden Abstand eingefordert.

Die pflichtgemäße Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander i.S.d. § 37 Abs. 1 StrWG NRW zur Entscheidung über die Linienabstimmung obliegt dem Kreis Heinsberg als Träger der Planung und Ausführung des Straßenbauvorhabens in eigener Verantwortung. Diese wird im Folgenden erläutert.

Gemäß § 9 StrWG NRW haben die Träger der Straßenbaulast nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, um- und auszubauen, zu erweitern oder sonst zu verbessern sowie zu unterhalten. Vor dem Hintergrund dieser gesetzlichen Vorgabe steht daher am Beginn der Erörterungen zum Neubau einer Straße die Feststellung des Handlungsbedarfs. Hierbei ist vor allem die Ermittlung von aktuellen sowie von zu erwartenden Verkehrsbelastungen von Interesse.

Die aktuellen und die nach der vorliegenden Verkehrsuntersuchung zu erwartenden Verkehrsbelastungen auf den klassifizierten Straßen des Planungsraumes stellen sich wie folgt dar:

Straßenabschnitt	Verkehrsbelastung DTV in Kfz. / 24 h		
	<u>aktuell</u> (werktags)	<u>"Prognose-Null-Fall"</u> in 2020 (ohne OU Gangelt)	<u>"Prognose-Mit-Fall"</u> in 2020 (mit OU Gangelt)
<u>B 56 n</u> westl. der K 13	- ohne -	≈ 16.500 Kfz. / 24 h	≈ 17.400 Kfz. / 24 h
<u>B 56 n</u> östl. der K 13	- ohne -	≈ 18.700 Kfz. / 24 h	≈ 19.200 Kfz. / 24 h
<u>B 56 alt</u> westl. Gangelt (Ri. Susterseel)	≈ 7.300 Kfz. / 24 h	≈ 6.600 Kfz. / 24 h	≈ 7.100 Kfz. / 24 h
<u>B 56 alt</u> Ortszentrum Gangelt	≈ 10.000 Kfz. / 24 h	≈ <u>6.300 Kfz. / 24 h</u>	≈ <u>1.500 Kfz. / 24 h</u>
<u>B 56 alt</u> östl. Gangelt (Ri. Gillrath)	≈ 9.000 Kfz. / 24 h	≈ 7.100 Kfz. / 24 h	≈ 7.700 Kfz. / 24 h
<u>K 13</u> südl. B 56 n (Ri. Gangelt)	≈ 2.400 Kfz. / 24 h	≈ 4.900 Kfz. / 24 h	≈ 9.600 Kfz. / 24 h
<u>K 13</u> Ortszentrum Gangelt	≈ 2.400 Kfz. / 24 h	≈ <u>4.900 Kfz. / 24 h</u>	≈ <u>900 Kfz. / 24 h</u>
<u>L 227</u> östl. Gangelt (Ri. Kreuzrath)	≈ 3.000 Kfz. / 24 h	≈ 400 Kfz. / 24 h	≈ 1.400 Kfz. / 24 h
<u>OU Gangelt</u> (nordwestl. Abschnitt)	- ohne -	- ohne -	≈ <u>5.500 Kfz. / 24 h</u>
<u>OU Gangelt</u> (nordöstl. Abschnitt)	- ohne -	- ohne -	≈ <u>8.700 Kfz. / 24 h</u>

Ein Auszug aus der zur Ortsumgehung Gangelt erarbeiteten Verkehrsuntersuchung wurde allen Kreistagsabgeordneten mit der Einladung zur Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 01.09.2008 zugesandt.

Weiterhin sind die gegebenen Verkehrsverhältnisse und örtlichen Gegebenheiten zu beurteilen in Bezug auf

- vorhandene Bebauung und bauliche Nutzung,
- gegebene Immissionsbelastungen und ggf. deren zu erwartende Erhöhung,
- Leistungsfähigkeit und Ausbauzustand der vorhandenen Straßen,
- Möglichkeiten einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse bzw. der Straßen im Bestand.

Diesbezüglich ist in diesem Fall von Bedeutung, dass Leistungsfähigkeit und Ausbauzustand der „Hanxler Straße“ sowie der weiteren Straßen mit überörtlicher Verkehrsbedeutung im historischen Ortskern von Gangelt den mittlerweile entstandenen sowie den absehbar zu erwartenden, noch höheren Verkehrsbelastungen nicht mehr gerecht werden. Die Abwicklung des derzeit zu verzeichnenden Verkehrsaufkommens ist bereits jetzt schon in hohem Maße konfliktbehaftet. Die z.T historische Bebauung ist zum großen Teil geprägt durch straßennahe Häuserzeilen in geschlossener Bauweise mit überwiegender Wohnnutzung. Es treten sehr hohe, kaum noch zumutbare Immissionswirkungen auf. Eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse/der Straßen im Bestand ist praktisch (mit vertretbarem Aufwand) nicht möglich. Eine wirksame Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und eine Entschärfung der Konflikte sind nach summarischer Beurteilung nur durch den Bau einer Umgehungsstraße für den überörtlichen Verkehr zu erzielen. Eine Entlastung von dem in West-Ost-Richtung orientierten weiträumigen Durchgangsverkehr wird bereits durch den Bau der B 56 n erzielt. Darüberhinaus ist es nach Einschätzung der Verwaltung aber ebenso notwendig, eine Entlastung von dem in Nord-Süd-Richtung orientierten überörtlichen Durchgangsverkehr (insbesondere Zubringerverkehr zur B 56 n) und eine weitere Verbesserung der innerörtlichen Verkehrsverhältnisse durch einen Neubau einer „Ortsumgehung Gangelt“ zu erzielen. Von daher wird ein grundsätzlicher Handlungsbedarf erkannt.

Für die Wahl der Trasse der Ortsumgehung bzw. für die Linienabstimmung werden von der Verwaltung in dem hier vorliegenden Planungsfall im Wesentlichen folgende Kriterien als maßgebend angesehen:

- das Ziel einer möglichst hohen verkehrlichen Attraktivität und Wirksamkeit der Ortsumgehung,
- die aus verkehrlichen Gesichtspunkten vorgegebenen Verknüpfungspunkte mit der K 5 westlich von Gangelt und mit der B 56 (alt) östlich von Gangelt,
- die Lage vorhandener Bebauung einschl. tatsächlicher und potentieller Standorte landwirtschaftlicher Aussiedlungen,
- potentielle Siedlungsflächen nach dem Regionalplan und nach der Bauleitplanung der Gemeinde Gangelt,
- die nach der UVU ermittelte Raumempfindlichkeit gegenüber umweltrelevanten Schutzgütern,
- eine möglichst geringe Zerschneidung der vorhandenen Agrarstruktur,

...

- Standorte vorhandener Windkraftanlagen und diesen gegenüber einzuhaltende Sicherheitsabstände,
- die Geländetopographie.

Bei pflichtgemäßer Güterabwägung bzw. bei Abwägung der nach Abschluss des Verfahrens zur Linienabstimmung bekannten öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander empfiehlt die Verwaltung zur Erzielung einer wirksamen, den derzeitigen und den erwarteten Verkehrsverhältnissen gerecht werdenden verkehrlichen Verbesserung und zu einer insgesamt verträglichen Konfliktbewältigung mit vertretbarem Aufwand, den grundsätzlichen Verlauf der Ortsumgehung Gangelt in der Lage, die in der allen Kreistagsabgeordneten vorliegenden Übersichtskarte skizziert ist, zu wählen. Die skizzierte Trasse hat eine Länge von rd. 2,900 km (zzgl. rd. 0,400 km notwendiger Anschlussstrecken). Die Straße soll einen zweistreifigen Ausbauquerschnitt erhalten. Die K 5 / „Hastenrather Straße“ (westlich von Gangelt), die K 13 (zukünftig K 17) / „Hanxler Straße“ (nördlich von Gangelt), die L 227 (zukünftig K 13) / „Kritzraedstraße“ (nordöstlich von Gangelt) und die B 56 (alt) / „Frankenstraße“ (östlich von Gangelt) sollen jeweils in Form eines Kreisverkehrs an die Ortsumgehung angebunden werden. Der südlich der Ortsumgehung gelegene Abschnitt der „Kritzraedstraße“ (zum Ortszentrum Gangelt hin) soll im Interesse einer Verkehrsentlastung abgebunden bzw. nicht an die Ortsumgehung angebunden werden. Von der Planung einer zusätzlichen neuen Straße in Verlängerung der „Kritzraedstraße“ entlang des Schulsportgeländes mit unmittelbarem Anschluss an die Ortsumgehung (wie von der Gemeinde Gangelt angeregt) wird im Interesse einer möglichst hohen Verkehrsentlastung des Ortszentrums und zur Vermeidung unerwünschter zusätzlicher Schleichverkehre abgesehen, zumal auch nach Einschätzung des zuständigen Verkehrsunternehmens die Abwicklung des Schulbusverkehrs über das übrige örtliche Straßennetz unproblematisch ist. Soweit es die verkehrsplanerischen Zwangspunkte und die Geländetopographie zulassen und im Rahmen eines vertretbaren finanziellen Aufwands wird im Interesse des Immissionsschutzes angestrebt, die Gradienten der Straße in Tieflage zu führen. Die Anpassung des landwirtschaftlichen Wegenetzes sowie der übrigen Agrarstruktur erfolgt in Abstimmung mit den fachlich daran zu beteiligenden Stellen.

Die Kosten des Straßenbauvorhabens sind mit Rücksicht auf den Stand der Planung und die typischerweise in Betracht zu ziehenden Unwägbarkeiten (z.B. Umfang der notwendigen Anpassungen oder Neuordnung der Agrarstruktur, Notwendigkeit und ggf. Gestalt von Bauwerken, Maßnahmen der Lärmvorsorge, Bodenverhältnisse, Maßnahmen zur Entwässerung, Umfang landschaftspflegerischer Ausgleichsmaßnahmen, Anpassungen von Leitungen) bei seriöser Betrachtung derzeit nur vage abschätzbar. Bei einem pauschalierten Kostenansatz i. H. v. 1,500 Mio. €/Km werden die Gesamtkosten mit rd. 5 Mio. € (einschl. Anschlüsse) veranschlagt. Auf Antrag der Verwaltung wurde das Vorhaben bereits als grundsätzlich förderungswürdig in das Straßenbauförderprogramm des Landes NRW aufgenommen.

Auf Vorschlag des Ausschusses für Umwelt und Verkehr empfiehlt der Kreisausschuss dem Kreistag einstimmig, sich als Ergebnis des Verfahrens zur Linienabstimmung zum Neubau einer Kreisstraße „EK 13 / EK 17“ als nördliche Ortsumgehung von Gangelt für die Wahl einer Linienführung in der Lage, die in der allen Kreistagsabgeordneten vorliegenden Übersichtskarte (Anlage 6 zur Sitzungseinladung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 01.09.2008) skizziert ist, nach Maßgabe der vorstehenden Erläuterungen auszusprechen und die Verwaltung mit den notwendigen Maßnahmen zur Planung und Erzielung des Baurechts für dieses Vorhaben zu beauftragen.

Der Kreistag folgt der Empfehlung durch einstimmigen Beschluss.

Tagesordnungspunkt 7:

Linienabstimmung zum Neubau einer Kreisstraße „EK 17“ als Ortsumgehung von Vinteln (Gemeinde Gangelt)

Im Verkehrsentwicklungskonzept des Kreises Heinsberg für das klassifizierte Straßennetz (Stand der Fortschreibung gemäß Beschluss des Kreistages des Kreises Heinsberg vom 19. Juni 2008) ist u. a. der Neubau einer östlichen Ortsumgehung der Ortslage Vinteln (Gemeinde Gangelt) aufgeführt. Vor dem Hintergrund, dass die heutige Kreisstraße K 13 (zukünftig K 17) in Vinteln eine unmittelbare Zubringerfunktion zu der in Ausführung befindlichen B 56 n bzw. zu der Anschlussstelle nördlich von Vinteln erhält, soll das genannte Neubauvorhaben eine verkehrliche Entlastung der Kreisstraße in Vinteln von heute bereits vorhandenen und für die Zukunft zu erwartenden, noch höheren Verkehrsbelastungen bewirken.

Gemäß § 37 Abs. 2 des Straßen- und Wegegesetzes NRW (StrWG NRW) geht dem (Neu-) Bau oder der wesentlichen Änderung bestehender Landesstraßen und Kreisstraßen die Abstimmung des grundsätzlichen Verlaufs, der Streckencharakteristik und der Netzverknüpfung voraus („Linienabstimmung“). Die Linienabstimmung erfolgt in einem Verfahren, an dem die Träger öffentlicher Belange sowie die Bürger zu beteiligen sind. Die öffentlichen und die privaten Belange sind gemäß dem Stand der Planung gegeneinander und untereinander abzuwägen. Die Planung und Linienabstimmung für Kreisstraßen obliegt gemäß § 37 Abs. 4 StrWG NRW den Kreisen in eigener Verantwortung.

Zur Vorbereitung des Verfahrens zur Linienabstimmung wurden dem Umfang und der Bedeutung des Vorhabens entsprechende Untersuchungen der maßgebenden Verhältnisse und Belange in Form einer Verkehrsuntersuchung (VU) und in Form einer Umweltverträglichkeitsuntersuchung (UVU) vorgenommen; sie dienen als wesentliche Entscheidungshilfe für eine Trassenfindung.

Die VU analysiert die augenblickliche verkehrliche Situation in den maßgeblichen Ortslagen des Planungsraumes (vornehmlich in Gangelt) und prognostiziert für verschiedene Varianten einer Ergänzung des Straßennetzes die Verkehrsentwicklung auf den Zeithorizont 2020 unter Berücksichtigung der zu erwartenden Weiterentwicklung der übrigen Infrastruktur (u. a. Fertigstellung der B 56 n, potentielle Siedlungserweiterungen, etc.).

In der UVU wird der für das Neubauvorhaben in Betracht zu ziehende Planungsraum unter umweltrelevanten Belangen untersucht und analysiert. Mit Rücksicht darauf, dass in dem hier vorliegenden konkreten Planungsfall die verkehrsplanerischen Vorgaben bzw. die Verknüpfungspunkte echte Alternativen in Form unterschiedlicher Trassenführungen und eine dementsprechende Gegenüberstellung unterschiedlicher Varianten nicht zulassen, mündet die UVU in diesem Fall in der Darstellung eines Trassenkorridors, innerhalb dessen eine Linienführung aus umweltrelevanten Belangen heraus empfohlen wird.

An dem Verfahren zur Linienabstimmung wurden außerhalb der Kreisverwaltung insgesamt 24 Träger öffentlicher Belange beteiligt (Behörden, Verbände, Versorgungsträger, Verkehrsbetriebe). Diesen wurden die v. g. Unterlagen - ergänzt um eine Übersichtskarte mit einer als „Vorschlags-Trasse“ skizzierten möglichen Lage der neuen Straße – übersandt. Nachdem Gelegenheit zur Abgabe einer schriftlichen Stellungnahme eingeräumt worden war, wurde die Linienführung der neuen Straße mit den Trägern öffentlicher Belange in einem sog. „Behördentermin“ am 19. März 2008 bei der Kreisverwaltung erörtert.

Als Ergebnis der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange an der Linienabstimmung lässt sich im Wesentlichen Folgendes festhalten:

Grundsätzliche Einwendungen gegen das Straßenbauvorhaben wurden von keinem Träger vorgetragen; die grundsätzliche Erforderlichkeit des Vorhabens wurde von keiner Seite in Zweifel gezogen. Von Seiten des Rheinischen Landwirtschaftsverbands wurde auf die Notwendigkeit hingewiesen, die Neuordnung durchschnittlicher Agrarstrukturen durch ein Flurbereinigungsverfahren zu regulieren.

Die Durchführung der Bürgerbeteiligung an der Linienabstimmung obliegt nach dem StrWG NRW der von dem Vorhaben berührten jeweiligen Gemeinde. Zur Beteiligung ihrer Bürger an der Planung hat die Gemeinde Gangelt am 11. Juni 2008 im Rathaus der Gemeinde Gangelt nach vorheriger vorgeschriebener Offenlage der genannten Planungsunterlagen unter Beteiligung der Straßenbauverwaltung des Kreises Heinsberg eine Bürgerinformationsveranstaltung abgehalten.

Als Ergebnis der Beteiligung der Bürger an der Linienabstimmung lässt sich im Wesentlichen Folgendes festhalten:

Grundsätzliche Einwendungen gegen das Straßenbauvorhaben wurden von niemandem vorgetragen; die grundsätzliche Erforderlichkeit des Vorhabens wurde nicht nur nicht in Zweifel gezogen; vielmehr wurde unter Hinweis auf die prognostizierte Verkehrsentwicklung die dringende Notwendigkeit zur Verwirklichung der Straße nochmals ausdrücklich hervorgehoben.

Die pflichtgemäße Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander i.S.d. § 37 Abs. 1 StrWG NRW zur Entscheidung über die Linienabstimmung obliegt dem Kreis Heinsberg als Träger der Planung und Ausführung des Straßenbauvorhabens in eigener Verantwortung. Diese wird im Folgenden erläutert.

Gemäß § 9 StrWG NRW haben die Träger der Straßenbaulast nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, um- und auszubauen, zu erweitern oder sonst zu verbessern sowie zu unterhalten. Vor dem Hintergrund dieser gesetzlichen Vorgabe steht daher am Beginn der Erörterungen zum Neubau einer Straße die Feststellung des Handlungsbedarfs. Hierbei ist vor allem die Ermittlung von aktuellen sowie von zu erwartenden Verkehrsbelastungen von Interesse.

...

Die aktuellen und die nach der vorliegenden Verkehrsuntersuchung zu erwartenden Verkehrsbelastungen auf den klassifizierten Straßen des Planungsraumes stellen sich wie folgt dar:

Straßenabschnitt	Verkehrsbelastung DTV in Kfz. / 24 h		
	<u>aktuell</u> (werktags)	<u>"Prognose-Null-Fall"</u> in 2020 (ohne OU Gangelt)	<u>"Prognose-Mit-Fall"</u> in 2020 (mit OU Gangelt)
<u>B 56 n</u> westl. der K 13	- ohne -	≈ 16.500 Kfz. / 24 h	≈ 17.400 Kfz. / 24 h
<u>B 56 n</u> östl. der K 13	- ohne -	≈ 18.700 Kfz. / 24 h	≈ 19.200 Kfz. / 24 h
<u>K 13</u> südl. B 56 n bzw. in Vinteln	≈ 2.400 Kfz. / 24 h	≈ 4.900 Kfz. / 24 h	≈ 9.600 Kfz. / 24 h

Hinsichtlich der aufgeführten Verkehrsbelastungen wird auf den allen Kreistagsabgeordneten zugesandten Auszug aus der Verkehrsuntersuchung zur Ortsumgehung Gangelt hingewiesen.

Weiterhin sind die gegebenen Verkehrsverhältnisse und örtlichen Gegebenheiten zu beurteilen in Bezug auf

- vorhandene Bebauung und bauliche Nutzung,
- gegebene Immissionsbelastungen und ggf. deren zu erwartende Erhöhung,
- Leistungsfähigkeit und Ausbauzustand der vorhandenen Straßen,
- Möglichkeiten einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse bzw. der Straßen im Bestand.

Diesbezüglich ist in diesem Fall von Bedeutung, dass die Kreisstraße in der Ortslage Vinteln einer konfliktfreien Abwicklung der absehbar zu erwartenden Verkehrsbelastungen nicht mehr gerecht wird. Es sind sehr hohe, kaum noch zumutbare Immissionswirkungen zu erwarten. Eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse bzw. der Kreisstraße im Bestand ist praktisch (mit vertretbarem Aufwand) nicht möglich. Eine wirksame Verbesserung der zu erwartenden innerörtlichen Verkehrsverhältnisse in Vinteln und eine Entschärfung der Konflikte sind nach summarischer Beurteilung nur durch Neubau einer „Ortsumgehung Vinteln“ zu erzielen. Von daher wird ein grundsätzlicher Handlungsbedarf erkannt.

...

Für die Wahl der Trasse der Ortsumgehung bzw. für die Linienabstimmung werden von der Verwaltung in dem hier vorliegenden Planungsfall im Wesentlichen folgende Kriterien als maßgebend angesehen:

- das Ziel einer möglichst hohen verkehrlichen Attraktivität und Wirksamkeit der Ortsumgehung,
- die aus verkehrlichen Gesichtspunkten vorgegebenen Verknüpfungspunkte mit der Kreisstraße nördlich und südlich von Vinteln,
- die Lage vorhandener Bebauung,
- die nach der UVU ermittelte Raumempfindlichkeit gegenüber umweltrelevanten Schutzgütern,
- eine möglichst geringe Zerschneidung der vorhandenen Agrarstruktur,
- die Geländetopographie.

Bei pflichtgemäßer Güterabwägung bzw. bei Abwägung der nach Abschluss des Verfahrens zur Linienabstimmung bekannten öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander empfiehlt die Verwaltung zur Erzielung einer wirksamen, den derzeitigen und den erwarteten Verkehrsverhältnissen gerecht werdenden verkehrlichen Verbesserung und zu einer insgesamt verträglichen Konfliktbewältigung mit vertretbarem Aufwand, den grundsätzlichen Verlauf der Ortsumgehung Vinteln in der Lage, die in der allen Kreistagsabgeordneten vorliegenden Übersichtskarte skizziert ist, zu wählen. Die skizzierte Trasse hat eine Länge von rd. 1,000 km (zzgl. rd. 0,150 km notwendiger Anschlussstrecken). Nördlich und südlich von Vinteln soll die vorhandene Kreisstraße jeweils in Form eines Kreisverkehrs an die Ortsumgehung angebunden werden. Soweit es die verkehrsplanerischen Zwangspunkte und die Geländetopographie zulassen und im Rahmen eines vertretbaren finanziellen Aufwands wird im Interesse des Immissionsschutzes angestrebt, die Gradienten der Straße in Tieflage zu führen. Die Anpassung des landwirtschaftlichen Wegenetzes sowie der übrigen Agrarstruktur erfolgt in Abstimmung mit den fachlich daran zu beteiligenden Stellen.

Die Kosten des Straßenbauvorhabens sind mit Rücksicht auf den Stand der Planung und die typischerweise in Betracht zu ziehenden Unwägbarkeiten (z.B. Umfang der notwendigen Anpassungen oder Neuordnung der Agrarstruktur, Notwendigkeit und ggf. Gestalt von Bauwerken, Maßnahmen der Lärmvorsorge, Bodenverhältnisse, Maßnahmen zur Entwässerung, Umfang landschaftspflegerischer Ausgleichsmaßnahmen, Anpassungen von Leitungen) bei seriöser Betrachtung derzeit nur vage abschätzbar. Bei einem pauschalierten Kostenansatz i. H. v. 1,500 Mio. €/Km werden die Gesamtkosten mit rd. 1,7 Mio. € (einschl. Anschlüsse) veranschlagt. Eine Aufnahme des Vorhabens in das Straßenbauförderprogramm des Landes NRW als grundsätzlich förderungswürdige Maßnahme wird von der Verwaltung angestrebt.

Entsprechend dem Vorschlag des Ausschusses für Umwelt und Verkehr empfiehlt der Kreisausschuss dem Kreistag mehrheitlich bei einer Gegenstimme, sich als Ergebnis des Verfahrens zur Linienabstimmung zum Neubau einer Kreisstraße „EK 17“ als nördliche

...

Ortsumgehung von Vinteln für die Wahl einer Linienführung in der Lage, die in der allen Kreistagsabgeordneten vorliegenden Übersichtskarte (Anlage 7 zur Sitzungseinladung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 01.09.2008) skizziert ist, nach Maßgabe der vorstehenden Erläuterungen auszusprechen und die Verwaltung mit den notwendigen Maßnahmen zur Planung und Erzielung des Baurechts für dieses Vorhaben zu beauftragen.

Der Kreistag folgt der Empfehlung durch mehrheitlichen Beschluss bei drei Gegenstimmen.

Tagesordnungspunkt 8:

Umstufung von Straßenabschnitten anlässlich des Neubaus der B 221 n

Zum Netz der sogenannten „klassifizierten Straßen“ gehören die Bundesfernstraßen, die Landesstraßen und die Kreisstraßen. Nach § 1 des Bundesfernstraßengesetzes (FStrG) dienen die Bundesfernstraßen einem „weiträumigen Verkehr“ und bilden ein zusammenhängendes Verkehrsnetz. Nach § 3 des Straßen- und Wegegesetzes des Landes NW (StrWG NRW) haben Landesstraßen mindestens „regionale Verkehrsbedeutung“ und dienen den durchgehenden Verkehrsverbindungen; sie sollen untereinander und mit den Bundesfernstraßen ein zusammenhängendes Netz bilden. Kreisstraßen sind danach Straßen mit „überörtlicher Verkehrsbedeutung“, die den zwischenörtlichen Verkehrsverbindungen dienen; sie sollen mindestens einen Anschluss an eine Bundesstraße, Landesstraße oder Kreisstraße haben.

Der Neubau der Bundesfernstraße B 221 n als Ersatz für die heute bestehende B 221 (alt) hat eine Änderung der Verkehrsbedeutung der B 221 (alt) wie auch von Streckenabschnitten verschiedener anderer Straßen zur Folge. Auf dem Gebiet des Kreises Heinsberg gliedert sich der Neubau der B 221 n (von Norden nach Süden) in die vier Teilabschnitte der Ortsumgehung (OU) Arsbeck, der OU Wildenrath, der OU Wassenberg und der OU Unterbruch (mit Querung der Ruraue).

Gemäß § 2 Abs. 4 FStrG ist eine Bundesstraße, bei der sich die Verkehrsbedeutung geändert hat, entweder unverzüglich einzuziehen oder unverzüglich demjenigen Träger der Straßenbaulast zu überlassen, der sich nach Landesrecht bestimmt (Abstufung). Über Einziehung und Umstufung (bzw. Abstufung) entscheidet die oberste Landesstraßenbaubehörde (hier: Minister für Bauen und Verkehr NRW). Die Umstufung kann auch in einem Planfeststellungsbeschluss mit der Maßgabe erfolgen, dass sie mit der Ingebrauchnahme (der neuen Straße) für den neuen Verkehrszweck wirksam wird. Gemäß § 8 Abs. 6 StrWG NRW bestimmt das für das Straßenwesen zuständige Ministerium im Falle der Abstufung einer Bundesfernstraße die neue Straßengruppe. Der neue Träger der Straßenbaulast ist vorher zu hören.

Der Neubauabschnitt der B 221 n / OU Arsbeck hat eine Länge von rd. 4,100 km (ohne Anschlüsse). Für diesen Abschnitt wurde mit Datum vom 23. Oktober 2006 vom Minister für Bauen und Verkehr NRW (MBV NRW) der Planfeststellungsbeschluss erlassen; die Planfeststellung ist rechtskräftig. Am 13. August 2008 erfolgte der symbolische 1. Spatenstich für diese Baumaßnahme. Eine Entscheidung über die Abstufung der B 221 (alt) oder über die Umstufung von Abschnitten anderer Straßen wurde bei der Planfeststellung nicht getroffen.

Der Neubauabschnitt der B 221 n / OU Wildenrath hat eine Länge von rd. 1,900 km (ohne Anschlüsse). Für diesen Abschnitt wurde mit Datum vom 8. März 2007 vom MBV NRW der Planfeststellungsbeschluss erlassen; die Planfeststellung ist ebenfalls rechtskräftig. Der Beginn der baulichen Ausführung wird voraussichtlich in 2009 sein. Eine Entscheidung über die Abstufung der B 221 (alt) oder über die Umstufung von Abschnitten anderer Straßen wurde bei dieser Planfeststellung ebenfalls nicht getroffen. ...

Der Neubauabschnitt der B 221 n / OU Wassenberg hat eine Länge von rd. 5,500 km (ohne Anschlüsse). Für diesen Abschnitt hat die Regionalniederlassung Mönchengladbach des Landesbetriebes Straßenbau NRW nach langwieriger Abstimmung mit verschiedenen vorgesetzten Dienststellen den Antrag auf Planfeststellung vorbereitet; der Antrag soll noch in diesem Jahr eingereicht werden. Anhörungsbehörde im Planfeststellungsverfahren ist die Bezirksregierung Köln; Planfeststellungsbehörde ist auch hier der MBV NRW. In die Planfeststellung wird u. a. ein Konzept zur Abstufung der B 221 (alt) und zur Umstufung von Abschnitten anderer Straßen im Planungsraum der B 221 n aufgenommen.

Das Umstufungskonzept, zu dem von allen beteiligten Trägern der Straßenbaulast (Landesbetrieb Straßenbau NRW für die BRD und für das Land NRW, Stadt Wegberg, Stadt Wassenberg) das erforderliche Einvernehmen in Aussicht gestellt wurde, sieht eine Umstufung folgender Straßenabschnitte vor:

lfd. Nr.	Beschreibung Streckenabschnitt Umstufung	Länge Streckenabschnitt	abgebender Träger	aufnehmender Träger
<u>Bereich der Ortslage Arsbeck</u>				
<u>1</u>	<u>B 221 (alt)</u> von L 367 „Endstraße“ (Kirche) bis L 367 „Merbecker Straße“ → wird Landesstraße ← (Netzschluss L 367)	0,280 Km	BRD	Land NRW
<u>2</u>	<u>„Querspange“</u> von B 221 alt bis B 221 n (Verlängerung der K 23) → wird Kreisstraße ←	0,300 Km	- bisher ohne – (Neubau)	Kreis Heinsberg
<u>3</u>	<u>B 221 (alt)</u> von B 221 n nördlich Arsbeck bis B 221 n südlich Arsbeck (mit Ausnahme des Abschnittes zu lfd. Nr. 1 u. einz. Strecke) → wird Gemeindestraße ←	2,190 Km	BRD	Stadt Wegberg
<u>Bereich der Ortslage Wildenrath</u>				
<u>4</u>	<u>„Querspange“</u> von K 23 bis B 221 n (Verlängerung der K 23) → wird Kreisstraße ←	0,150 Km	- bisher ohne – (Neubau)	Kreis Heinsberg
<u>5</u>	<u>K 23</u> von B 221 alt bis „Querspange“ (Verlängerung der K 23) → wird Gemeindestraße ←	0,210 Km	Kreis Heinsberg	Stadt Wegberg

lfd. Nr.	Beschreibung Streckenabschnitt Umstufung	Länge Streckenabschnitt	abgebender Träger	aufnehmender Träger
<u>6</u>	<u>B 221 (alt)</u> von „Friedrich-List-Allee“ bis K 23 „Dalheimer Straße“ → wird Gemeindestraße ←	1,210 Km	BRD	Stadt Wegberg
<u>7</u>	<u>„Friedrich-List-Allee“</u> von B 221 alt bis B 221 n → wird Kreisstraße ← (Netzschluss)	0,400 Km	Stadt Wegberg	Kreis Heinsberg
<u>Bereich der Ortslage Wassenberg</u>				
<u>8</u>	<u>B 221 (alt)</u> von K 9 „Wildenrather Straße“ bis „Friedrich-List-Allee“ → wird Kreisstraße ← (Netzschluss K 9)	1,150 Km	BRD	Kreis Heinsberg
<u>9</u>	<u>B 221 (alt)</u> von L 19 „Erkelenzer Straße“ bis K 9 „Wildenrather Straße“ → wird Gemeindestraße ←	1,080 Km	BRD	Stadt Wassenberg
<u>10</u>	<u>K 34</u> von L 117 bis B 221 „Burgstraße“ → wird Landesstraße ← (Netzschluss L 19)	1,000 Km	Kreis Heinsberg	Land NRW
<u>11</u>	<u>B 221 (alt)</u> von „Graf-Gerhard-Straße“ / „Roermonder Straße“ bis L 19 „Erkelenzer Straße“ → wird Landesstraße ← (Netzschluss L 19)	„Roermonder Str.“ 180 m + „Kirchstr.“ (Einbahn) 680 m + „Burgstr.“ (Einbahn) 640 m + „Erkelenzer Str.“ 740 m insg. 2,240 Km	BRD	Land NRW
<u>12</u>	<u>B 221 (alt)</u> „Heinsberger Straße“ / „Graf-Gerhard-Straße“ → wird Gemeindestraße ←	0,850 Km	BRD	Stadt Wassenberg
<u>13</u>	<u>K 20</u> von L 117 bis K 9 „Altmyhler Straße“ → wird eingezogen bzw. zum Wirtschaftsweg zurückgebaut ←	2,060 Km	Kreis Heinsberg	Stadt Wassenberg

...

Für die einzelnen Träger der Straßenbaulast ergibt sich folgende **Streckenbilanz**:

Baulastträger	Zugang	Abgang	Differenz
BRD	11,500 Km (Neubaustrecken B 221 n)	9,000 Km	+ 2,500 Km
Land NRW	3,520 Km	0,00 Km	+ 3,520 Km
Kreis Heinsberg	2,000 Km	3,270 Km	- 1,270 Km
Stadt Wegberg	3,610 Km	0,400 Km	+ 3,210 Km
Stadt Wassenberg	3,990 Km	0,00 Km	+ 3,990 Km

Die aufgeführten umzustufenden Straßenabschnitte sind in der allen Kreistagsabgeordneten mit der Einladung zur Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 01.09.2008 zugesandten Karte markiert. Die beschriebenen Umstufungen sind notwendige Folge der durch den Neubau der B 221 n sich ergebenden Verkehrsentwicklung. Sie sollen sukzessive in Abhängigkeit von der Inbetriebnahme der einzelnen Neubauabschnitte der B 221 n wirksam werden. Nach der Lage im klassifizierten Straßennetz entsprechen die beschriebenen, beabsichtigten Umstufungen den Verkehrsbedeutungen der betroffenen Straßenabschnitte. Die Verwaltung schlägt daher vor, dem beschriebenen Konzept zur Umstufung der aufgeführten Straßenabschnitte zuzustimmen.

Auf Vorschlag des Ausschusses für Umwelt und Verkehr empfiehlt der Kreisausschuss dem Kreistag einstimmig, dem vorbeschriebenen Konzept zur Umstufung von Straßenabschnitten auf dem Gebiet der Stadt Wegberg und der Stadt Wassenberg zuzustimmen und die Verwaltung zur Abgabe dementsprechender Erklärungen in den diesbezüglichen Verfahren zu ermächtigen.

Der Kreistag folgt der Empfehlung durch einstimmige Beschlussfassung.

Tagesordnungspunkt 9:

Aufstellung des Landschaftsplanes III/8 „Baaler Riedelland und obere Rurniederung“

Der Kreis Heinsberg ist in insgesamt 8 Landschaftsplangebiete aufgeteilt. Rechtskräftig sind zurzeit die Landschaftspläne I/1 „Erkelenzer Börde“, I/2 „Teverener Heide“, I/3 „Geilenkirchener Wurmatal“, II/5 „Selfkant“, III/6 „Schwalmplatte“ und III/7 „Geilenkirchener Lehmplatte“. Die noch ausstehenden Landschaftspläne III/8 „Baaler Riedelland und obere Rurniederung“ sowie II/4 „Wassenberger Riedelland und untere Rurniederung“ liegen beide im Einzugsbereich der Rur. Für den Landschaftsplan II/4 „Wassenberger Riedelland und untere Rurniederung“ wurden bereits erste Grundlagen vom Landschaftsverband Rheinland erarbeitet. Um die landschaftsplanerische Zielsetzung in der Ruraue mit den Belangen der Wasserwirtschaft und der Landwirtschaft abzustimmen, bietet es sich an, beide Pläne gemeinsam zu erarbeiten. Für den Landschaftsplan III/8 „Baaler Riedelland und obere Rurniederung“ wurde bisher ein Aufstellungsbeschluss noch nicht gefasst.

Das Gebiet des Landschaftsplanes umfasst den überwiegenden Teil der Stadt Hückelhoven, einen östlichen Teil der Stadt Heinsberg sowie einen westlichen Teil der Stadt Erkelenz. Die Größe des Plangebietes beträgt 74,5 km². Im Südosten grenzt der Kreis Düren an das Plangebiet. Von dort aus läuft die Gebietsgrenze über Brachelen, Himmerich, Horst, Porselen, Dremmen, Schafhausen, Oberbruch, Garsbeck, Altmyhl, Golkrath, Houverath, Hetzerath, Granterath entlang der ehemaligen Bahntrasse nach Baal und zurück zur Kreisgrenze Düren. Die landschaftliche Struktur des Plangebietes wird durch die Rur- und Wurmaue sowie das Baaler Riedelland gekennzeichnet.

Die Abgrenzung des Plangebietes ist aus der allen Kreistagsabgeordneten mit der Einladung zur Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr zugesandten Übersichtskarte ersichtlich.

Entsprechend dem Vorschlag des Ausschusses für Umwelt und Verkehr empfiehlt der Kreisausschuss dem Kreistag einstimmig, die Aufstellung des Landschaftsplanes III/8 „Baaler Riedelland und obere Rurniederung“ zu beschließen.

Der Kreistag folgt der Empfehlung durch einstimmigen Beschluss.

Tagesordnungspunkt 10:

Antrag der Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betr. Einrichtung von Haltepunkten für den Diskobus

Mit Schriftsatz vom 30. November 2007 hatte die Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN form- und fristgerecht beantragt, in der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 28. Februar 2008 über die Einrichtung von Haltepunkten für den Diskobus zu beraten. Der Antrag wurde allen Kreistagsabgeordneten nochmals mit der Einladung zur Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 01.09.2008 zugesandt.

Nach Beratung in der Sitzung am 28. Februar 2008 beauftragte der Ausschuss für Umwelt und Verkehr die Verwaltung durch einstimmigen Beschluss, die WestEnergie und Verkehr GmbH & Co. KG (west) aufzufordern, Untersuchungen zum Bedarf zusätzlicher Haltsstellen und zu den dazu aufzuwendenden Finanzmitteln vorzunehmen und Verhandlungen mit dem Verkehrsunternehmen DKB im Sinne des vorliegenden Antrages zur Ausweitung des DISCO-BUS-Angebotes zur Diskothek „Waldesruh“ nach Himmerich zu führen. Die Ergebnisse der Untersuchungen und Verhandlungen wurden dem Ausschuss für Umwelt und Verkehr in der Sitzung am 3. Juni 2008 vorgestellt.

Nach Beratung in dieser Sitzung beauftragte der Ausschuss für Umwelt und Verkehr die Verwaltung durch einstimmigen Beschluss, die Verlängerung der Diskobuslinie der DKB über Hückelhoven wie im Vortrag beschrieben über die west entscheidungsreif vorbereiten zu lassen.

Auf Vorschlag des Ausschusses für Umwelt und Verkehr empfiehlt der Kreisausschuss dem Kreistag einstimmig, gemäß dem Antrag der Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN für einen Zeitraum von 1 Jahr (ab Fahrplanwechsel 2008/2009) die zusätzliche Einrichtung von Haltepunkten für den Diskobus zu beschließen.

Der Kreistag folgt der Empfehlung durch einstimmige Beschlussfassung.

Antwort des Landrats auf die Anfrage der FDP-Fraktion – H. Hecker und M. J. Offermanns betr. europäischer Behindertenausweis „EURECARD“

Die Anfrage, die der Originalniederschrift als Anlage beigelegt ist, wird wie folgt beantwortet:

Zu Frage 1:

Die Eurecard kann nach Auflösung der staatlichen Versorgungsämter ab dem 01.01.2008 auch von der Kreisverwaltung ausgestellt werden. Zuständig ist das Sachgebiet „Schwerbehindertenangelegenheiten“ des Amtes für Soziales und Senioren. Anspruchsvoraussetzung ist eine Schwerbehinderung (Ausweis mit einem GdB von wenigstens 50). Eine persönliche Vorsprache bzw. ein schriftlicher Antrag ist nicht erforderlich, ein Telefonanruf genügt.

Zu Frage 2:

Die Ausstellung ist nicht gebührenpflichtig.

Zu Frage 3:

Die Eurecard wurde gemeinschaftlich von den Ländern NRW, Rheinland-Pfalz, Belgien, Luxemburg und Niederlande mit Startschuss zum 01.01.2001 als europäisches Modellprojekt mit dem Ziel gestartet, die grenzüberschreitende Mobilität für Menschen mit Behinderung entscheidend zu verbessern. Das von der Europäischen Union nach dem INTERREG-III-Förderprogramm kofinanzierte Projekt war bis zum 31.12.2003 befristet. Die Eurecard ist als grenzüberschreitende Servicekarte ein Berechtigungsnachweis für die Inanspruchnahme verschiedener Angebote und Vergünstigungen im touristischen, kulturellen und sportlichen Bereich für Menschen mit Behinderung. Zu den beteiligten Regionen gehören Gebiete in Belgien, Niederlande und Luxemburg und auf deutscher Seite neben dem Kreis Heinsberg die rheinlandpfälzischen Kreise Bitburg - Prüm und Daun sowie die Stadt Aachen und die umliegenden Kreise Aachen, Düren und Euskirchen.

Materielle und finanzielle Vergünstigungen, die von privaten Anbietern oder von der öffentlichen Hand auf freiwilliger Basis gewährt werden, können im Gebiet der EUREGIO aufgrund der Vorlage der Eurecard zusammen mit einem amtlichen Schwerbehindertenausweis in Anspruch genommen werden. Die Eurecard eröffnet aber keinen Rechtsanspruch. Die Bereitschaft zu freiwilligen Leistungen von Unternehmen, Vereinen oder öffentlichen Einrichtungen ist somit unabdingbare Voraussetzung dafür, die Eurecard überhaupt einsetzen zu können. Die unentgeltliche Beförderung im grenzüberschreitenden öffentlichen Personenverkehr ist über die Eurecard nicht möglich.

Weitere Informationen über die Eurecard finden Sie im Internet unter www.eurecard.org.

...

Zu Frage 4:

Die Resonanz auf das Modellprojekt Eurecard ist im Kreis Heinsberg als äußerst gering zu bewerten. Lediglich die Interessengemeinschaft Historischer Schienenverkehr - IHS - (Selfkantbahn) sowie die Anton-Heinen-Volkshochschule des Kreises Heinsberg räumen den Inhabern der Eurecard Vergünstigungen ein. Es ist deshalb nicht beabsichtigt, neben der Internetpräsentation weitere öffentlichkeitswirksame Informationsangebote zu unterbreiten.

Antwort des Landrats auf die Anfragen der Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN sowie der SPD-Kreistagsfraktion betr. Verkehrsbelastung auf deutscher Seite durch die Ansiedlung eines Logistikzentrums auf dem Gebiet der Stadt Roermond

Die Anfragen, die der Originalniederschrift als Anlagen beigelegt sind, werden wie folgt beantwortet:

Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN hat mit Schriftsatz vom 8. August 2008 form- und fristgerecht eine Anfrage an den Landrat gemäß § 12 der Geschäftsordnung für den Kreistag des Kreises Heinsberg bezüglich eines „Logistikzentrums Roerdalen“ mit der Bitte um Beantwortung in der Sitzung des Kreisausschusses am 9. September 2008 gerichtet. Darüber hinaus hat die SPD-Kreistagsfraktion mit Schreiben vom 27. August 2008 ebenfalls form- und fristgerecht eine Anfrage an den Landrat gemäß § 12 der Geschäftsordnung zu der selben Thematik mit der Bitte um Aufklärung über den aktuellen Sachstand und Beantwortung in der Sitzung des Kreistages am 16. September 2008 gerichtet. In der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 1. September 2008 wurde eine Zwischeninformation gegeben. Ausführlich wird zu den Anfragen wie folgt Stellung genommen:

Zur Klarstellung sei zunächst festgestellt, dass die Ansiedlung des in Rede stehenden Logistikzentrums nicht auf dem Gebiet der Gemeinde Roerdalen sondern auf dem Gebiet der Stadt Roermond im Bereich einer Erweiterung des bereits bestehenden Industriegebietes „Roerstreek“ an der N 570 / „Keulse Baan“ und in einer Entfernung von rd. 5 km vom Grenzübergang Rothenbach erfolgen soll. Zwischen dem vorgesehen Ansiedlungsstandort und der Landesgrenze befindet sich das Gebiet der Gemeinde Roerdalen. Bei dem Unternehmen EDCO Eindhoven b.v. handelt es sich um ein international operierendes Handelsunternehmen, welches im Jahr 1978 gegründet wurde. Unmittelbar nach Bekanntwerden der Planungsabsichten hat sich die Verwaltung bemüht, Informationen zum Sach- und Planungsstand einzuholen. Auf dieser Grundlage ist aktuell zu den aufgeführten Fragen bzw. zum Sachstand Folgendes zu sagen:

Zu Frage 1:

Die raumordnungsplanerischen Voraussetzungen für eine Ansiedlung des Unternehmens sind auf niederländischer Seite von der Provinz Limburg durch eine Ergänzung zum „Provinciaal Omgevingsplan Limburg“ (POL) geschaffen worden, wobei mit Rücksicht auf Umfang und Bedeutung der Planänderung und mangels Erkennbarkeit von bedeutsamen grenzüberschreitenden Auswirkungen eine Beteiligung deutscher Behörden unterblieben ist. Am Zustandekommen des POL in seiner bisherigen Fassung (aus 2006) ist neben einer Vielzahl anderer deutscher Behörden auch der Kreis Heinsberg beteiligt worden. Zwischenzeitlich hat die Bezirksregierung Köln gegenüber der Provinz Limburg eine Erörterung der Änderung des POL in der Deutsch-Niederländischen Raumordnungskommission angeregt.

...

Auf der Ebene der örtlichen Bauleitplanung befindet sich bei der Stadt Roermond derzeit ein „bestemmingsplan“ in der Aufstellung. In einer persönlichen Unterredung zwischen Vertretern der Stadt Roermond und des Kreises Heinsberg konnte erreicht werden, dass der Kreis Heinsberg im Zuge der Aufstellung des „bestemmingsplans“ Gelegenheit zur Stellungnahme erhält.

Zu Frage 2:

Nach Bekanntwerden der beabsichtigten Betriebsansiedlung durch Berichterstattung in der Presse hat die Verwaltung umgehend Kontakt zur Stadt Roermond sowie zu den Städten Hückelhoven und Wassenberg mit dem Ziel des Informationsaustauschs über den Sachstand aufgenommen. Eine Kontaktaufnahme zur Gemeinde Roerdalen, die für die Betriebsansiedlung nicht Entscheidungsträger ist, ist bislang von Seiten der Verwaltung nicht erfolgt. Gespräche mit der Gemeinde Roerdalen wurden allerdings von Seiten der Stadt Wassenberg geführt.

Ein Gespräch zwischen Vertretern der Stadt Roermond und des Kreises Heinsberg mit dem Ziel des Informationsaustauschs über die tatsächliche Sachlage hinsichtlich Art, Umfang und Zeitpunkt der Betriebsansiedlung und hinsichtlich der Betriebsabläufe erfolgte am 15. September 2008. Im Ergebnis lässt sich festhalten, dass sich bei der Stadt Roermond momentan ein „bestemmingsplan“ über die Erweiterung des bestehenden Industriegebietes „Roerstreek“ in der Aufstellung befindet (s. a. Vorbemerkung und Antwort zu Frage 1). Die vorgesehene Betriebsansiedlung gliedert sich in 3 Phasen / Bauabschnitte, wobei der Abschluss der 1. Ansiedlungsphase für Ende 2009 angestrebt wird, daneben das Vorhaben aber generell abhängig ist von der Rechtskraft des „bestemmingsplans“. Ziel der umzuschlagenden Güter sind entgegen der bisherigen Presseberichterstattung nicht vornehmlich deutsche Autobahnraststätten sondern sämtliche Wirtschaftszweige ohne Einschränkung, so dass die Warenverteilung nicht ausschließlich nach Deutschland sondern auch in die Niederlande selbst erfolgen wird. Nach Abschluss der 3. Ansiedlungsphase, zu dessen Zeitpunkt augenblicklich noch keine Aussage gemacht werden kann, ist nach derzeitiger Einschätzung mit insg. rd. 1.000 zusätzlichen Fahrzeugbewegungen pro Tag zu rechnen (d.h. rd. 500 Anlieferungen und rd. 500 Abfahrten); dabei ist davon auszugehen, dass der weit überwiegende Teil der Fahrten über die logistisch deutlich leistungsfähigeren Verkehrswege A73/A 2 (Nord-Süd-Achse Limburg) und N 280 / A 52 (West-Ost-Achse Roermond-Mönchengladbach-Düsseldorf) abgewickelt wird; die Orientierung über die L 117 (Grenzübergang Rothenbach) zur A 46 ist nur für einen verhältnismäßig geringen Anteil der Fahrten von etwa 20 – 30 % anzunehmen, die sich entsprechend der Betriebszeiten etwa gleichmäßig auf 24 Std. pro Tag verteilen werden.

Zu Frage 3 und zu Frage 4:

Maßgebliche grenzüberschreitende Verkehrsachse zwischen der Stadt Roermond und dem Kreis Heinsberg ist die Landesstraße L 117 (Grenzübergang Rothenbach). Mit Rücksicht auf die gesetzlich vorgegebene Funktion einer Landesstraße (Aufnahme und Abwicklung des regionalen (Durchgangs-) Verkehrs) sind Möglichkeiten einer verkehrlichen Beschränkung nicht in Betracht zu ziehen. Das wirksamste Mittel zu einer „vernünftigen“ und

...

„anwohnerverträglichen“ Abwicklung von Durchgangsverkehr ist der Bau einer Umgehungsstraße. Auf dem Gebiet der Stadt Wassenberg verläuft die L 117 bereits heute ausnahmslos ortslagenfrei, so dass dort aus der Betriebsansiedlung herrührende Unverträglichkeiten nicht zu befürchten sind. Die beste Unterstützung für die Stadt Hückelhoven besteht nach Einschätzung der Verwaltung in einer im Rahmen der rechtlichen Möglichkeiten möglichst intensiven Forcierung des Neubaus der L 117 n als Ortsumgehung von Ratheim und Millich, was von Seiten des Kreises Heinsberg bereits seit Beginn dieses Planungsverfahrens erfolgt. Straßenverkehrsrechtliche Regelungen trifft die Stadt Hückelhoven für ihr Stadtgebiet in eigener Zuständigkeit.

Zu Frage 5:

Der Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Niederrhein in Mönchengladbach, wurde über das geplante Gespräch mit Vertretern der Stadt Roermond unterrichtet. Eine abschließende Beurteilung der Situation aus straßenbaulicher Sicht ist dem Landesbetrieb nach Bereitstellung hinreichend zuverlässiger Informationen zum erwarteten Verkehrsaufkommen möglich. Die dem Kreis Heinsberg vorliegenden Informationen werden dem Landesbetrieb von der Verwaltung übermittelt. Im Übrigen beurteilt der Landesbetrieb die Situation aber wie in der Antwort zu den Fragen 3 und 4 beschrieben und verweist auf den Umstand, dass der Bau der L 117 n als Ortsumgehung von Ratheim und Millich im Landesstraßenbedarfsplan mit der Dringlichkeitsstufe 1 geführt und eine zeitnahe Realisierung angestrebt wird.

Stephan Pusch
Landrat

Peter Deckers
Kreisdirektor