

Niederschrift

über die 21. Sitzung des Kreisausschusses am 9. September 2008

Anwesend:

Der Vorsitzende

Landrat Pusch, Stephan, Hückelhoven

Die Kreisausschussmitglieder

Beckers, Franz-Josef, Wassenberg, als Vertreter für Laumanns, Erich, Erkelenz
Dahlmanns, Erwin, Gangelt
Derichs, Ralf, Erkelenz
Düsterwald, Wilhelm, Hückelhoven
Horst, Ulrich, Hückelhoven, als Vertreter für Meurer, Maria, Erkelenz
Dr. Kehren, Hanno, Hückelhoven
Lausberg, Leonard, Heinsberg
Dr. Leonards-Schippers, Christiane, Hückelhoven
Paffen, Wilhelm, Heinsberg, als Vertreter für Dr. Hachen, Gerd, Erkelenz
Paulsen, Heinz-Jakob, Wegberg
Reyans, Norbert, Selfkant
Schlömer, Klara, Wegberg
Schreinemacher, Walter Leo, Heinsberg
Skottke, Wolfgang, Heinsberg
Thelen, Friedhelm, Geilenkirchen, als Vertreter für Jüngling, Liane, Übach-Palenberg
Tholen, Heinz-Theo, Waldfeucht

Es fehlen entschuldigt

Fürkötter, Franz-Josef, Übach-Palenberg
Dr. Hachen, Gerd, Erkelenz
Jüngling, Liane, Übach-Palenberg
Laumanns, Erich, Erkelenz
Meurer, Maria, Erkelenz

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: 18.35 Uhr

Der Kreisausschuss des Kreises Heinsberg versammelt sich heute im kleinen Sitzungssaal des Kreisverwaltungsgebäudes 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. 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

11. Bericht des Landrats

- Anfrage der Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN betr. Verkehrsbelastung auf deutscher Seite durch das zukünftige Logistikzentrum im niederländischen Roerdalen

Nichtöffentliche Sitzung:

12. Anschaffung eines Großformatplotters für das Vermessungs- und Katasteramt
13. Anschaffung eines neuen Messsystems für die Durchführung von stationären Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen
14. Genehmigung einer Dringlichkeitsentscheidung zur Durchführung einer Dienstreise
15. Bericht des Landrats

Vor Eintritt in die Beratung stellt Landrat Pusch die vorliegende Tagesordnung, die ordnungsgemäße Einberufung und die Beschlussfähigkeit fest.

In Bezug auf die zum Ende des öffentlichen Sitzungsteils vorgesehene Beantwortung der Anfrage der Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN teilt er mit, dass die Verwaltung bereits eine Reihe von Informationen zu dem zukünftigen Logistikzentrum auf niederländischem Gebiet zusammengetragen habe. Danach sei u. a. grundsätzlich festzustellen, dass sich die Ansiedlungsplanungen des Unternehmens EDCO nicht auf das Gemeindegebiet Roerdalen, sondern auf das Stadtgebiet Roermond beziehen. Zur Klärung von weiteren Details sei für den 15.09.2008 ein Gesprächstermin mit dem Bürgermeister von Roermond vereinbart worden. Da somit davon auszugehen sei, dass in diesem Gespräch weitere wichtige Informationen „aus erster Hand“ gewonnen werden können, schlägt Landrat Pusch vor, die in Rede stehende Anfrage zusammen mit der zur gleichen Thematik gestellten Anfrage der SPD-Kreistagsfraktion vom 27.08.2008 in der Sitzung des Kreistages am 16.09.2008 zu beantworten.

Der Kreisausschuss erklärt sich mit der vorgeschlagenen Verfahrensweise einverstanden.

Besonders begrüßt Landrat Pusch 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.

Zur Besetzung der in Rede stehenden Gremien werden 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.

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 Verbraucherpreisindexes 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 Taxiunternehmern 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 Betriebsitz 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 Kreis Ausschusses 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.

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.

Tagesordnungspunkt 4:

Geschwindigkeitsüberwachung im Kreis Heinsberg

Der Kreis Heinsberg betreibt seit dem Jahr 1990 aufgrund des Kreistagsbeschlusses vom 16.03.1989 stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen. Mit dem Beginn der Messungen hat sich im Bereich der Messanlagen die Zahl der Unfälle mit schweren Personen- und Sachschäden stark verringert. Seit dem o. g. Zeitpunkt werden die eingerichteten Messstandorte einer stetigen Überprüfung auf ihre Notwendigkeit unterzogen bzw. Erhebungen durchgeführt, ob Messanlagen an anderen Standorten zum Einsatz kommen sollten.

Die ergänzend durchgeführte mobile Geschwindigkeitsüberwachung erfolgt bislang ausschließlich durch die Polizei. Die nachstehenden Erläuterungen zeigen den aus Sicht der Verwaltung bestehenden Bedarf im Rahmen der stationären Geschwindigkeitsüberwachung auf bzw. stellen die Notwendigkeit der Durchführung von mobilen Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen durch den Kreis dar.

a) Stationäre Geschwindigkeitsüberwachung

Der Kreis Heinsberg betreibt nach derzeitigem Stand zehn stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlagen. Im Verlauf der B 221 im Bereich Geilenkirchen ergibt sich aktueller Änderungsbedarf. Die Anlagen „Abfahrt Gillrath in Fahrtrichtung (FR) Heinsberg“ und „Abfahrt Teveren in FR Heinsberg“ können aufgrund der Schaffung zusätzlicher Auffahrten auf die B 221 auf Anregung der Unfallkommission an diesen Stellen aufgegeben werden. Die Unfallkommission hat in diesem Zusammenhang allerdings vorgeschlagen, auf der B 221, Höhe Geilenkirchen, Abfahrt Hommerschen in Fahrtrichtung Heinsberg, eine zusätzliche stationäre Geschwindigkeitsüberwachungsanlage zu installieren.

Da die vorhandenen Messgerätschaften (Herstellungsjahr: 1990) wegen der veralterten Technik nicht für neue Standorte genutzt werden können, ist die Anschaffung eines kompletten, neuen Messsystems erforderlich. Die zwei jetzt schon eingesetzten Messsysteme können zunächst für die alten Standorte weiter genutzt werden. Folgt man diesen Vorschlägen, würden dann insgesamt neun stationäre Anlagen betrieben.

Die auf dem Markt vorhandenen Systeme bieten aufgrund der technischen Entwicklung erhebliche Vorteile. So ist z. B. eine Betriebsdauer von bis zu zehn Tagen und länger (bisher höchstens drei Tage) möglich, ohne einen Batteriewechsel vornehmen zu müssen. Zusätzlich können über Handy mittels Fernabfragen Batteriezustand, Zeitpunkt des letzten Fotos, evtl. vorzunehmender Filmwechsel abgerufen sowie Alarmmeldungen (Erschütterungen, Rauchentwicklung) empfangen werden. Die Nutzung all dieser Vorteile an nur einem Standort erscheint nicht wirtschaftlich. Es ist deshalb vorgesehen, zwei weitere (bereits

vorhandene) Überwachungsanlagen in Erkelenz-Kückhoven an der L 19 in FR Holzweiler und in FR Erkelenz auf die neue Technik umzurüsten. Die alten Messsysteme sollen später (bei Defekt) ebenfalls ausgetauscht werden. Aufgrund des hohen Wartungsbedarfs sowie der Notwendigkeit, im Schadensfall möglichst kurzfristig Reparaturen durchführen zu lassen, ist es zur Vermeidung eines hohen Zeit- und Kostenaufwandes erforderlich, ein Unternehmen zu beauftragen, das möglichst ortsnah ansässig ist.

Ein Vergabevorschlag für die in diesem Zusammenhang aus Sicht der Verwaltung notwendigen Anschaffungen erfolgt unter Tagesordnungspunkt 13 – Anschaffung eines neuen Messsystems für die Durchführung von stationären Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen -.

b) Mobile Geschwindigkeitsüberwachung

Wie bereits eingangs erwähnt, hat der Kreis Heinsberg 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.

Die Verwaltung empfiehlt dem Kreisausschuss, dem Kreistag vorzuschlagen, die Übernahme der Aufgabe „mobile Geschwindigkeitsmessung“ zu beschließen.

Kreisausschussmitglied Derichs stellt heraus, dass Geschwindigkeitsüberwachungsmaßnahmen in erster Linie dem Schutz und der Sicherheit der Verkehrsteilnehmer dienen müssten. In diesem Zusammenhang bittet er die Verwaltung, den Kreistagsfraktionen weitere Informationen zum Konzept der mobilen Geschwindigkeitsüberwachung rechtzeitig vor der Kreistagssitzung zur Verfügung zu stellen. Aufgrund des noch bestehenden Beratungsbedarfs werde die SPD-Kreistagsfraktion sich in der heutigen Sitzung der Stimme enthalten.

CDU-Kreistagsfraktionsvorsitzender Reyans unterstreicht, dass aufgrund der in den Sitzungserläuterungen genannten Unfallzahlen ein Handeln des Kreises geboten sei. Seine Fraktion werde unter dem Aspekt der avisierten Senkung der Unfallzahlen dem Verwaltungsvorschlag zustimmen.

Der Kreisausschuss empfiehlt dem Kreistag sodann einstimmig bei vier Enthaltungen, dem Vorschlag der Verwaltung zu folgen.

Entsprechend der Anregung der SPD-Kreistagsfraktion werden die gewünschten Informationen den Kreistagsfraktionen zeitnah vor der Sitzung des Kreistages bereitgestellt.

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.

In einer ausgiebig geführten Diskussion, an der sich Kreisausschussmitglieder von CDU, SPD sowie von BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN beteiligen, werden u. a. das Zielkonzept und die Maßnahmen des Kreises Heinsberg für das zukünftige Leistungsangebot im ÖPNV erörtert.

Kreisausschussmitglied Düsterwald führt in diesem Zusammenhang aus, dass aus seiner Sicht eine eventuelle zukünftige Streichung von weiteren Linien aus rein wirtschaftlichen Aspekten nicht tragbar sei. Im Rahmen einer weiteren Fortschreibung des Nahverkehrsplanes sind den Ausführungen von Kreisausschussmitglied Derichs zufolge die avisierten Maßnahmen zur Erhöhung der Attraktivität der Angebote im öffentlichen Nahverkehr detaillierter auszuarbeiten. Insbesondere sei eine Steigerung der Angebotsqualität durch eine klare Produktgestaltung im Leistungsangebot – unter Berücksichtigung einer Verbesserung des Preis-/Leistungsverhältnisses – anzustreben. ...

In Bezug auf die Ausführungen von Kreisausschussmitglied Derichs teilt Herr Paffen mit, dass der vorliegende Nahverkehrsplan aus seiner Sicht konkrete Aussagen bzw. Zielsetzungen enthalte und ein gutes Konzept für den Verkehrsbedarf im Kreis Heinsberg darstelle. Nunmehr seien die zukünftigen Ergebnisse abzuwarten, wobei u. a. auch zu berücksichtigen sei, dass alle Fahrplanmaßnahmen vor der Umsetzung aufgrund der derzeit allgemeinen positiven Entwicklung im Fahrgastaufkommen durch Zählungen überprüft würden. Das Zielkonzept sei mit der Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse der Bürger unter Einsatz von annehmbaren Kosten zu definieren.

Herr Horst, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN, vertritt die Auffassung, dass in Bezug auf die Produktpalette für die Ausgestaltung des Verkehrsangebotes eine Kombination aus Rufbus und Multibus sinnvoll gewesen wäre. Nunmehr gelte es den vorliegenden Nahverkehrsplan auf den Weg zu bringen und zu gegebener Zeit einer Überprüfung zu unterziehen. Herr Horst beantragt, wie bereits in der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 01.09.2008 praktiziert, über Punkt 7.3.1 des Nahverkehrsplanes getrennt abzustimmen.

Auf entsprechende Nachfrage von Kreisausschussmitglied Düsterwald teilt Landrat Pusch zur Restrukturierung der west mit, dass das Gesamtziel einer kumulierten Einsparung von 1,25 Mio. Euro (zu Preisen von 2007) bis 2009 vorzeitig erreicht werde. Der auf den Restrukturierungsplan bezogene Zielerreichungsgrad betrage 106 %. Bei weiterer Umsetzung der geplanten Einsparungen würden die voraussichtlichen Gesamtkosten in 2009 deutlich unter der ursprünglichen Planung liegen.

Auf Vorschlag des Ausschusses für Umwelt und Verkehr empfiehlt der Kreisausschuss dem Kreistag sodann 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.

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		
	aktuell (werktags)	"Prognose-Null-Fall" in 2020 (ohne OU Gangelt)	"Prognose-Mit-Fall" 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. Süsterseel)	≈ 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 einzuhalten 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 Gangelst 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.

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.

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

lfd. · Nr ·	Beschreibung Streckenabschnitt Umstufung	Länge Streckenabschnitt	abgebender Träger	aufnehmender Träger
<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
<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

lfd · Nr ·	Beschreibung Streckenabschnitt Umstufung	Länge Streckenabschnitt	abgebender Träger	aufnehmender Träger
<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**:

Baulasträger	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.

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.

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.

Tagesordnungspunkt 11:

Bericht des Landrats

Landrat Pusch teilt Folgendes mit:

„a) Errichtung eines Fachhochschulstandortes im Kreis Heinsberg

Die im Frühjahr erfolgte Ankündigung der Landesregierung, die Fachhochschullandschaft in Nordrhein-Westfalen stärken zu wollen, hat landesweit viel Resonanz erzeugt. Auch im Kreistag sowie in einigen kreisangehörigen Städten und Gemeinden wurde diese Thematik ausgiebig diskutiert. Der Kreistag hat in seiner Sitzung am 19.06.2008 schließlich die Verwaltung beauftragt, unter Einbindung der kreisangehörigen Kommunen, der heimischen Wirtschaft sowie der WFG in ergebnisoffene Verhandlungen mit dem Land NRW einzutreten und dabei die Option auf die Ansiedlung einer eigenen Fachhochschule im Kreis Heinsberg oder aber auf die Errichtung eines Standortes als Dependance einer bestehenden Fachhochschule zu wahren.

In Umsetzung des vorstehenden Kreistagsbeschlusses hat die Verwaltung gemeinsam mit der WFG die Kriterien für den Wettbewerbsaufruf auf den Kreis Heinsberg angewendet und näher analysiert. Demnach müssen potentielle Wettbewerbsstandorte nachfolgende Voraussetzungen erfüllen:

- ◆ Wichtigste Bedingung für eine erfolgreiche Bewerbung war der Nachweis des aktuellen und des künftigen Bedarfs der regionalen Wirtschaft nach akademisch ausgerichteten Fachkräften und nach wissenschaftsbasiertem Know-how.
- ◆ Bezogen auf die drei neuen Fachhochschulstandorte musste der regional nachgewiesene Bedarf nachhaltig etwa 2500 Studienplätze umfassen.
- ◆ Weitere Bedingung: ein fachliches Konzept mit Schwerpunkt auf den so genannten MINT-Fächern (Mathematik, Informatik, Naturwissenschaften, Technik).
- ◆ Die regionale Wirtschaft musste sich im Rahmen der Bewerbung verpflichten, Ausbildungskapazitäten für die Duale Ingenieurausbildung im angestrebten Fächerspektrum zu nutzen.
- ◆ Vom Rückzug des Steinkohlebergbaus betroffene Regionen konnten sich eine Chance auf Bevorzugung ausrechnen: Bis etwa die Hälfte der neuen Studienplätze sollten in solchen Regionen geschaffen werden.

Gemeinsam mit der benachbarten Fachhochschule Aachen und der Hochschule Niederrhein, den kreisangehörigen Städten und Gemeinden sowie der WFG wurden in diversen Gesprächen die Erfolgsaussichten einer Bewerbung und das weitere Vorgehen besprochen sowie abgestimmt, wie sich der Kreis Heinsberg in dieser Thematik am günstigsten positioniert. Dies erfolgte unter der Prämisse, dass sich alle Überlegungen in diesem Zusammenhang am aktuellen Bedarf der regionalen Wirtschaft orientieren müssten. Nur wo dieser in einer Größenordnung der eingangs erwähnten 2.500 Studierenden belegt werde, mache nach den Vorgaben des Landes ein neuer Fachhochschulstandort Sinn.

...

Gemessen an dieser Vorgabe des Wettbewerbauftrages erschien sowohl eine Bewerbung um einen neuen Fachhochschulstandort als auch eine Bewerbung um die Errichtung einer Außenstelle angesichts der Fachhochschulen in räumlicher Nähe (FH Aachen in Aachen und Jülich, FH Niederrhein in Krefeld und Mönchengladbach) aussichtslos.

Hochschuleseitig wurde jedoch betont, dass sich die beiden Fachhochschulen auch als Dienstleister für die Studenten und Unternehmen aus dem Kreis Heinsberg verstehen. Es folgte das Angebot, gemeinsam mit der Kreiswirtschaft im Rahmen der Ausbaupläne der bestehenden Fachhochschulen Aachen und Niederrhein eng zusammenzuarbeiten mit dem Ziel, für Studierende aus dem Kreis Heinsberg Duale Ausbildungsgänge an der FH Aachen bzw. der Hochschule Niederrhein zu organisieren.

Unter dem Aspekt, dass die ausbildungs- oder berufsbegleitende Duale Fachhochschulausbildung einen wichtigen Beitrag zur Zukunftssicherung darstellt und Unternehmen in die Lage versetzt, qualifiziertes Personal für den eigenen Bedarf auszubilden und frühzeitig an sich zu binden, wurde diese Variante fortan in den Mittelpunkt der weiteren Bemühungen gestellt. Dabei wurde die WFG beauftragt, eine Veranstaltung zu organisieren, in der die Fachhochschulen ihr Angebot für die Wirtschaft im Kreis Heinsberg präsentieren sowie die Vorteile der Dualen Fachhochschulausbildung darstellen konnten. Die Unternehmen sollten bei dieser Gelegenheit die Möglichkeit nutzen, ihren Bedarf zu artikulieren.

Als Ergebnis dieser am 22.07.2008 durchgeführten Veranstaltung ist festzuhalten, dass die erforderliche Unterstützung der im Kreis ansässigen Wirtschaft nicht in dem notwendigen Umfang zu erzielen ist. Lediglich zwei Unternehmen haben ihre Bereitschaft signalisiert, an der Dualen Fachhochschulausbildung mitzuwirken sowie ihren Bedarf zu quantifizieren und zu spezifizieren. Dies ist aus Sicht der Verwaltung u.a. darauf zurückzuführen, dass die ganz überwiegende Zahl der im Kreis ansässigen Unternehmen weder von ihrer Struktur noch von ihrer Unternehmensgröße her in der Lage sind, Ausbildungsplätze für Duale Studiengänge einzurichten.

Parallel haben ergänzende Gespräche zwischen 5 Lehrstühlen der FH Aachen und dem Siemens Prüfzentrum in Wegberg-Wildenrath stattgefunden. Die Firma Siemens hat einen großen Bedarf an "Inbetriebsetzern" von Schienenfahrzeugen, die über eine Duale Ausbildung gewonnen werden können. Siemens kann darüber hinaus der Hochschule praxisorientierte Übungsmöglichkeiten im Prüfzentrum bieten. In kürzester Zeit wurde nunmehr ein Studiengang "Schienenfahrzeugtechnik" konzipiert. Dieser ist Bestandteil des Erweiterungskonzeptes der FH Aachen, mit dem sie am Landeswettbewerb teilnimmt.

Die FH Aachen schlägt außerhalb der angesprochenen MINT-Fachbereiche des Weiteren einen neuen Dualen Ausbildungsgang "Physiotherapie" im Rahmen des Kompetenzschwerpunktes Gesundheitswirtschaft vor. Mit der Stadt Übach-Palenberg werden zur Zeit Gespräche über eine eventuelle Verstandortung im CMC geführt.

Weiterhin ist zu erwähnen, dass das Berufskolleg des Kreises Heinsberg in Erkelenz am 16.09.2008 einen Kooperationsvertrag mit der Fachhochschule Niederrhein – Abteilung Sozialpädagogik – abschließen wird. Dieser sieht vor, dass die Erzieher-/Erzieherinnenausbildung am Berufskolleg Erkelenz als erstes und zweites Semester des Studiums zum Sozialpädagogen/zur Sozialpädagogin anerkannt wird.

Vor dem Hintergrund, dass die Fachhochschule Aachen und die Hochschule Niederrhein sich am Landeswettbewerb beteiligen, sind die von hier aus angestregten Bemühungen als Erfolg zu werten, da durch den Landeswettbewerb das Ziel verfolgt wird, bestehende Fachhochschulen auszubauen und die räumlichen Studienbedingungen zu verbessern. Von daher ist eine enge Zusammenarbeit mit der FH Aachen und der Hochschule Niederrhein von großer Bedeutung, um möglichst „viel Fachhochschule“ in den Kreis zu transferieren. Abschließend ist herauszustellen, dass die praktizierte Verfahrensweise des Kreises in Abstimmung mit den kreisangehörigen Städten und Gemeinden erfolgt.

b) Netzwerk verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen

Das Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen hat im August 2007 das „Netzwerk verkehrssicheres Nordrhein-Westfalen“ initiiert. Mit der Ausweitung auf das komplette Land wurde die gute Arbeit gewürdigt, die im Verkehrsverbund Rhein-Sieg seit dem Jahr 2005 geleistet wird. Dem Netzwerk haben sich mittlerweile 31 Städte und Gemeinden sowie 5 Kreise angeschlossen. Mit der landesweiten Ausdehnung und der finanziellen Unterstützung der Netzwerkarbeit besteht auf Einladung der Bezirksregierung Köln und des Verkehrsverbundes Rhein-Sieg und ohne Aufwendung von Kosten die Möglichkeit, dass die übrigen Kommunen im Regierungsbezirk Köln ebenfalls dem Netzwerk beitreten.

Im Mittelpunkt der Netzwerkarbeit stehen die Verkehrssicherheit und das Mobilitätsmanagement für Kinder und Senioren, so dass die Mitarbeiter der Kommunen (Städte, Gemeinden, Kreis) von guten Beispielen profitieren können.

Die vom Ministerium, der Unfallkasse NRW und dem Verkehrsverbund Rhein-Sieg eingerichtete Koordinierungsstelle organisiert den Erfahrungs- und Informationsaustausch und steht mit Rat und Tat zur Verfügung.

Da auch die Reduzierung von Verkehrsunfällen zu den Zielen des Netzwerkes zählt, habe ich den Beitritt zu diesem Netzwerk, in dem die Fachleute für Verkehrssicherheitsarbeit (Schulen, Verkehrsunternehmen, lokale Verbände, Polizei, Straßenplaner und Straßenverkehrsamt) zusammen arbeiten sollen, erklärt.“