

## **-Niederschrift**

**über die 6. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 27. März 2006**

---

### **Als Mitglieder /stellvertretende Mitglieder des Ausschusses sind anwesend:**

- Herr Dr. Gerd Hachen, Erkelenz, als Vorsitzender des Ausschusses
- Herr Wilhelm Düsterwald, Hückelhoven
- Herr Hans-Josef Heuter, Heinsberg
- Herr Ulrich Horst, Hückelhoven
- Herr Heinz-Josef Kloeters, Erkelenz - als Vertreter für Herrn Dietmar Moll -
- Herr Gerhard Krekels, Selfkant
- Herr Werner Krings, Waldfeucht
- Frau Dr. Leonards-Schippers, Hückelhoven
- Herr Matthias Münster, Erkelenz
- Herr Wilhelm Paffen, Heinsberg
- Herr Norbert Reyans, Selfkant
- Herr Friedhelm Rode, Übach-Palenberg
- Herr Josef Schmitz, Waldfeucht
- Herr Wolfgang Skottke, Heinsberg
- Herr Karl-Hans Teege, Wegberg - als Vertreter für Frau Liane Jüngling -
- Herr Dr. Wamper, Geilenkirchen

### **Als Mitglieder fehlen:**

- Frau Liane Jüngling, Übach-Palenberg
- Herr Dietmar Moll, Hückelhoven
- Herr Wilhelm Rütten, Erkelenz

### **Von der Verwaltung sind anwesend:**

- Herr Kreisrechtsdirektor Nießen
- Herr Kreisverwaltungsdirektor Döll
- Herr Kreisoberbaurat Weuthen
- Herr Theissen, techn. Kreisangestellter
- Herr Wassen, techn. Kreisangestellter
- Herr Kreisamtmann Steppath,
- Herr Kreisamtsrat Veckes,
- Frau Weiß, Rechtsreferendarin

### **Als Gäste sind im öffentlichen Teil anwesend:**

- zu TOP 1 Herr Bechtloff, Planungsgesellschaft Cochet Consult, Bonn

**Beginn der Sitzung:           18.00 Uhr**  
**Ende der Sitzung:           20.10 Uhr**

Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr des Kreises Heinsberg versammelt sich am 27. März 2006 im kleinen Sitzungssaal des Kreishauses, Valkenburger Straße 45, 52525 Heinsberg, um über u.a. Tagesordnung zu beraten und zu beschließen.

Zu Beginn der Sitzung stellt der Vorsitzende die ordnungsgemäße Einberufung des Ausschusses und seine Beschlussfähigkeit fest und stellt dem Ausschuss Frau Rechtsreferendarin Nicole Weiß vor. Vor Eintritt in die Beratung stellt er sodann nachstehende Tagesordnung fest:

## **Tagesordnung:**

### **Öffentlicher Teil:**

1. Vorstellung des Ergebnisses der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) für die Linienabstimmung zum Neubau einer Kreisstraße „EK 3“ von der B 56 n bei Birgden (Gemeinde Gangelt) bis zur B 221 / B 56 bei Gillrath (Stadt Geilenkirchen)
2. Antrag der Fraktion der SPD im Kreistag zur Aufnahme einer neuen Kreisstraße als Umgehungsstraße für die Ortslagen Wehr, Hillensberg und Süsterseel (Gemeinde Selfkant) in das Verkehrsentwicklungskonzept des Kreises Heinsberg
3. Vorstellung der Planung zum Neubau eines Radweges an der Kreisstraße 21 von der Rurbrücke Kempfen bis zur Ortslage Ophoven
4. Bericht der Verwaltung

### **Nichtöffentlicher Teil:**

5. Vergabe eines Auftrages zur Erstellung von Gleichwertigkeitsnachweisen für die Stilllegungsanzeigen der Deponien Hahnbusch und Rothenbach
6. Vergabe eines Auftrages zur Ausführung der Straßenschlussvermessung nach Sanierung und Ausbau der Kreisstraße 8 von Houverath nach Golkrath
7. Bericht der Verwaltung

Niederschrift über die Sitzung des  
Ausschusses für Umwelt und Verkehr  
am 27. März 2006

## Öffentlicher Teil

### Tagesordnungspunkt 1 :

**Vorstellung des Ergebnisses der Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) für die Linienabstimmung zum Neubau einer neuen Kreisstraße „EK 3“ von der B 56 n bei Birgden (Gemeinde Gangelt) bis zur B 221 / B 56 bei Gillrath (Stadt Geilenkirchen)**

Beratungsfolge	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	27. März 2006

Die Kreisstraße 3 verläuft heute vom Ortszentrum Saeffelen (Gemeinde Selfkant) über Breberen, Harzelt, Langbroich, Schierwaldenrath, Birgden (alle Gemeinde Gangelt) und Gillrath (Stadt Geilenkirchen) bis zur L 364 in Frelenberg (Stadt Übach-Palenberg). Mit der Verwirklichung der B 56 n von der Deutsch/Niederländischen Grenze bis zur A 46 / B 221 bei Donselen und des damit gleichzeitig vorgesehenen Neubaus eines Zubringers von der L 227 (zwischen Waldenrath und Birgden) zur B 56 n ist für die K 3 auf dem Abschnitt Birgden - Gillrath eine deutliche Zunahme der Verkehrsbelastung prognostiziert. Dies ist nicht zuletzt auf die entstehenden Verkehrsbeziehungen zwischen der B 56 n und dem Raum Geilenkirchen zurückzuführen. Nach einer vom Kreis Heinsberg in Auftrag gegebenen Verkehrsuntersuchung (VU) von März 2005, die auf einer VU zur B 56 n aus 2002 aufbaut, wird auf der K 3 die Verkehrsbelastung von heute DTV = rd. 3.000 Kfz./24 h auf rd. 6.600 Kfz./24 h ansteigen. Darüberhinaus wird auf dem über die K 3 erschlossenen Gelände der Mülldeponie Gangelt-Hahnbusch seit 01.06.2005 die Abfallumschlaganlage des Kreises Heinsberg betrieben. Damit verbunden sind weitere Ziel- und Quellverkehre, die die genannten Ortslagen insbesondere durch LKW-Verkehr zusätzlich belasten. Eine wirksame Erzielung tragbarer Verkehrsverhältnisse erscheint deshalb nur durch Neubau einer „EK 3“ als Entlastungsstraße für die vorhandene K 3 in den Ortslagen von Birgden und Gillrath möglich. Der Neubau einer EK 3 wurde daher durch Beschluss des Kreistages vom 13.07.2004 in das Verkehrsentwicklungskonzept des Kreises Heinsberg (VEK) aufgenommen. Eine EK 3 / OU Birgden/Gillrath könnte sowohl die heutige K 3 / Birgden-Gillrath als auch die weiter nördlich verlaufende K 4 im Bereich von Straeten wesentlich entlasten. Dies ist mit Rücksicht auf die heute verkehrstechnisch ungünstigen Zustände - vor allem in Birgden - sowie auf die in den Ortslagen vorhandene Bebauung dringend notwendig. Im Investitionsprogramm zum Entwurf der Haushaltssatzung 2006 des Kreises Heinsberg ist der Maßnahmenbeginn einer EK 3 (einschl. Grunderwerb) für 2008 veranschlagt. Der Beginn der baulichen Ausführung wäre nach augenblicklicher Einschätzung bei reibungslosem Verlauf der Verfahren und Bereitstellung

...

entsprechender Finanzmittel in 2009 denkbar.

Gem. § 37 des Straßen- und Wegegesetzes NRW (StrWG) geht dem Neubau von 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. Zur Durchführung dieses der eigentlichen technischen Objektplanung vorgeschalteten Planungsschrittes bedarf es geeigneter Untersuchungen als Entscheidungsgrundlage. Dem dient u.a. eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS), die unter Berücksichtigung der ökologischen Sensibilität des jeweiligen Planungsraumes nach der Erfahrung i.d.R. zur Entscheidungsfindung notwendig ist. Daher wurde gem. Beschluss des Ausschusses für Umwelt und Verkehr in der Sitzung vom 29.11.2004 die Planungsgesellschaft Cochet Consult, Bonn, mit der Erarbeitung einer UVS beauftragt. Die UVS mündet in eine vergleichende Bewertung von zwei, nach straßenbaulichen Gesichtspunkten in Betracht zu ziehenden Trassenvarianten der neuen Straße (zzgl. einer Untervariante) unter umweltrelevanten Belangen.

Mit der Fertigstellung der genannten Untersuchungen (VU und UVS) als maßgebliche Diskussionsgrundlagen ist sodann das Verfahren zur Findung der insgesamt verträglichsten Trasse („Linienabstimmung“) unter Beteiligung der maßgeblichen Träger öffentlicher Belange sowie der Bürger durchzuführen. Dieses Verfahren ist von der Verwaltung noch für die 1. Jahreshälfte 2006 avisiert. Daran anschließen muß sich dann die auf einer pflichtgemäßen und sachgerechten Abwägung beruhende Entscheidung für die Auswahl einer Trassenvariante sowie die Erarbeitung der eigentlichen, konkreten Planung, für die dann zu gegebener Zeit eine Planfeststellung zu beantragen ist.

Für die beauftragte Planungsgesellschaft Cochet Consult skizziert Herr Bechtloff die Arbeitsschritte zur Erstellung der UVS sowie deren Inhalt und Ergebnis im Wesentlichen. Er stellt fest, dass der Untersuchungsraum eine Größe von rd. 1.300 ha hat und die Gebiete der Gemeinde Gangelt sowie der Städte Geilenkirchen und Heinsberg berührt. Die Studie gliedert sich hauptsächlich in folgende 3 Teile: a) die Erstellung einer Raumanalyse, b) die Ermittlung konfliktarmer Korridore und c) eine Auswirkungsprognose mit einem Vergleich von möglichen Trassenvarianten. Im Rahmen der Raumanalyse wurden verschiedene faunistische Sonderuntersuchungen durchgeführt, u.a. zum Vorkommen streng geschützter Tierarten. Dabei wurde u.a. ein Vorkommen von Kiebitz sowie von Rebhuhn, Feldlerche und verschiedenen Greifvogelarten festgestellt. Herr Bechtloff beschreibt die beiden unter straßenbaulichen Gesichtspunkten in Betracht gezogenen Trassenvarianten der neuen Straße, deren vergleichende Bewertung jeweils unter Würdigung der von der UVS zu behandelnden Schutzgüter (z.B. Mensch, Tiere und Pflanzen, Boden, Wasser, Landschaft) vorgenommen wurde. Ausgehend von dem angenommenen Zwangspunkt am Aufstoß des Zubringers zur B 56 n an der L 227 zwischen Birgden und Waldenrath verläuft die sog. „Variante 1“ in einem Bogen südöstlich um die Ortslage Birgden und führt dann im wesentlichen über die vorhandene Trasse der K 3; südlich des Hahnbusches verlässt sie den Verlauf der K 3, führt durch die Siedlungslücke zwischen Gillrath und Hatterath und trifft südöstlich von Gillrath auf die B 56. Die sog. „Untervariante 1 a“ unterscheidet sich von der „Variante 1“ dadurch, dass sie von der Siedlungslücke zwischen Gillrath und Hatterath aus nicht zur B 56 sondern zur Anschlussstelle „Niederheid“ an der B 221 führt. Die sog. „Variante 2“ verläuft von dem Anfangspunkt an der L 227 aus südwestlich von Waldenrath angelehnt an die Trasse eines vorhandenen Wirtschaftsweges durch die freie Feldlage und trifft östlich der Ortslage Hatterath auf die B 221. Bestandteil der „Variante 2“ ist

...

dabei ein

ergänzend anzulegender, von der Haupttrasse aus abzweigender Zubringer zur Abfallumschlaganlage des Kreises Heinsberg auf dem Gelände der Mülldeponie. Herr Bechtloff resümiert, dass im Ergebnis unter den Gesichtspunkten, die die UVS zu würdigen hat, die „Variante 1 a“ zu favorisieren ist.

Herr Dr. Hachen bedankt sich für die Erläuterungen zur UVS und stellt fest, dass mit der UVS nun eine wesentliche Grundlage für die weitere Erörterung zur Trassenfindung der EK 3 vorliege.

Herr Schmitz bittet um ergänzende Erläuterung zu den bei allen Varianten auftretenden Störungs- und insbesondere Zerschneidungswirkungen und zu den Streckenlängen der Varianten.

Herr Bechtloff erklärt, dass im Bereich der freien Feldlage die Zerschneidungswirkung einer neuen Straße ungleich höher ins Gewicht fällt gegenüber der Zerschneidungswirkung vorhandener Wirtschaftswege - beispielsweise im Bereich der Trasse der Variante 2 -. Hinsichtlich der Längen der Neubaustrecken und des Umfangs der Flächenversiegelung unterscheiden sich die untersuchten Varianten nur unwesentlich; die absolute Flächeninanspruchnahme (unter Einbeziehung von Böschungen etc.) falle allerdings bei den Varianten 1 und 1 a höher aus als bei der Variante 2. Bei der vergleichenden Bewertung der Varianten seien im Ergebnis die jeweils auftretenden bzw. zu erwartenden Störeffekte von entscheidender Bedeutung; mit Bezug auf die Frage eines Vergleiches der jeweils zu veranschlagenden Kosten erklärt er, dass im Rahmen der UVS wirtschaftliche Belange nicht in die Bewertung einzubeziehen sind.

Herr Heuter betont, dass Funktionalität und Effektivität der neuen Straße entscheidendes Gewicht bei der Auswahl der Trasse haben müssten und dass dabei auch die Zubringerqualität für die Abfallumschlaganlage des Kreises Heinsberg zu beachten sei.

Herr Nießen erklärt, dass alle in der UVS verglichenen Varianten dazu geeignet seien, die prognostizierten Verkehre aufzunehmen und die angestrebte Verkehrsentlastung in den genannten Orten zu bewirken.

Herr Horst weist auf die festgestellte hohe Schutzwürdigkeit des Freiraumes hin, favorisiert die Varianten 1 und 1 a und regt dabei an, eine Kapselung der Straße im Bereich der Siedlungslücke zwischen Gillrath und Hatterath ernsthaft in Betracht zu ziehen.

Herr Dr. Hachen gibt zu bedenken, dass vor dem Hintergrund der allgemein dramatisch schlechten Lage der öffentlichen Haushalte der Kostengesichtspunkt einen hohen Stellenwert erhalten müsse.

Frau Dr. Leonards-Schippers bekräftigt, dass bei der Wertung des Schutzgutes „Mensch“ das Teilschutzgut „Wohnen“ gegenüber dem Schutzgut „Naherholung“ höher ins Gewicht fallen müsse.

Herr Krings merkt an, dass seines Erachtens die Betroffenheit der Wohnbevölkerung in der

...

Summe in Waldenrath bei der Variante 2 höher sei als in Gillrath und Hatterath bei den Varianten 1 und 1 a.

Herr Dr. Wamper bittet in diesem Zusammenhang im weiteren Verfahren um Prüfung, ob bei der Alternative der Variante 2 im Bereich der Ortslage Waldenrath gegenüber der skizzierten Trasse ein größeres Abrücken der Trasse von der Wohnbebauung realisierbar sei.

Nach Beratung fasst der Ausschuss für Umwelt und Verkehr einstimmig den Beschluss, die vorgestellte Umweltverträglichkeitsstudie zustimmend zur Kenntnis zu nehmen und die Verwaltung mit der Durchführung des Verfahrens zur Linienabstimmung für den Neubau der skizzierten „EK 3“ zu beauftragen.

Niederschrift über die Sitzung des  
Ausschusses für Umwelt und Verkehr  
am 27. März 2006

**Tagesordnungspunkt 2 :**

**Antrag der Fraktion der SPD im Kreistag zur Aufnahme einer neuen Kreisstraße als Umgehungsstraße für die Ortslagen Wehr, Hillensberg und Süsterseel (Gemeinde Selfkant) in das Verkehrsentwicklungskonzept des Kreises Heinsberg**

Beratungsfolge	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	27. März 2006

Die Fraktion der SPD im Kreistag hat mit Schriftsatz vom 07.02.2006 form- und fristgerecht beantragt, den Antrag, der den mit der Einladung übersandten Erläuterungen als Anlage beigelegt war, nach § 5 der Geschäftsordnung für den Kreistag des Kreises Heinsberg in die Tagesordnung aufzunehmen und darüber zu beraten.

Für die Fraktion der SPD macht Herr Krekels ergänzende Ausführungen zu dem Antrag. Er verweist auf die in Grenznähe zum Selfkant, insbesondere zu Wehr und Hillensberg auf Niederländischer Seite gelegenen Ballungsräume von Sittard und von Brunssum mit ihren hohen Bevölkerungszahlen und den dort auftretenden Pendlerverkehren, die in besonderem Maße die Ortslagen von Wehr und Hillensberg belasten. Ein besonderes Problem würden dabei die LKW-Verkehre darstellen, für die in der engen Ortslage von Hillensberg eine konfliktfreie Begegnung kaum möglich sei. Er erwähnt, dass in den vergangenen Jahren etwa 100 Anträge an die Gemeinde Selfkant herangetragen worden seien auf Vornahme verschiedener verkehrlicher Maßnahmen in den genannten Orten; eine Entlastung vom Durchgangsverkehr sei dadurch aber bis jetzt nicht bewirkt worden. Auch sei nach seiner Ansicht eine verkehrliche Entlastung von Wehr und von Hillensberg weder von der B 56 n noch von der auf Niederländischer Seite nun verfolgten Randstraße von Brunssum zu erwarten. Von daher wird Handlungsbedarf für eine Umgehungsstraße in skizzierter Lage gesehen. Der vorliegende Antrag zur Aufnahme einer dementsprechenden neuen Straße in das Verkehrsentwicklungskonzept wird daher nochmals bekräftigt.

Herr Dr. Wamper verweist darauf, dass über einen ähnlich lautenden Antrag der Gemeindeverwaltung Selfkant bereits in 1998 im zuständigen Fachausschuss beraten worden sei. Seiner Meinung nach dürfe von den großen Neubauvorhaben auf Niederländischer und auf Deutscher Seite, vor allem durch die B 56 n, sehr wohl eine Entlastung von Wehr und von Hillensberg erwartet werden, so dass deren Verwirklichung abgewartet werden sollte.

...

Herr Heuter hält eine Nachuntersuchung zu der Verkehrsuntersuchung aus 2002 zur B 56 n unter gezielter Behandlung des hier ins Auge gefassten Raumes für angebracht. Er stellt aber in Frage, dass die im vorliegenden Antrag skizzierte Straße von Lage und Funktion her zwingend eine Qualifizierung als Kreisstraße erhalten müsse; eine Qualifizierung als Gemeindestraße sei eher nachvollziehbar. Er verweist auf die jetzt schon gegebene Vielzahl von neuen Projekten, die nach dem Verkehrsentwicklungskonzept des Kreises Heinsberg als Kreisstraßen qualifiziert worden seien.

Herr Dr. Hachen gibt zu bedenken, dass nach seiner Einschätzung in Hillensberg von einer absoluten Verkehrsbelastung von etwa 4.000 Kfz./24 h auszugehen sei und dass allein vor diesem Hintergrund die Begründbarkeit und die Rechtfertigung für eine neue Straße - erst recht für eine Kreisstraße - schwierig seien.

Herr Reyans und Herr Dr. Wamper regen an, die Verkehrssituation und die zu erwartende Verkehrsentwicklung genauer zu untersuchen, damit eine Entscheidung über die diskutierte Problematik nicht von Vermutungen gestützt sei sondern auf der Grundlage konkreter Untersuchungsergebnisse getroffen werden könne.

Für die Verwaltung erklärt Herr Nießen, dass eine gezielte Verkehrsuntersuchung zu der Verkehrssituation und zu der Verkehrsentwicklung in dem hier maßgeblichen Raum durchaus durch den Kreis Heinsberg veranlasst werden könne, dass dies aber nicht automatisch zu dem Schluss führen dürfe, dass die hier in Aussicht genommenen neue Straße als Kreisstraße zu qualifizieren sei. Eine detaillierte Untersuchung sei für eine weitere fundierte Entscheidung auf jeden Fall empfehlenswert und müsse von der Abfolge der Untersuchungen her ohnehin einer UVS vorangehen. Im Übrigen verweist er auch auf die Vielzahl von Projekten, die nach dem Verkehrsentwicklungskonzept des Kreises Heinsberg als Kreisstraßen qualifiziert worden seien und die momentan von der Straßenbaubehörde des Kreises planerisch vorbereitet würden. Dabei müsse klar sein, dass eine Umsetzung jedes einzelnen Vorhabens auch maßgeblich von der Finanzierbarkeit abhängig sei und dass nach den augenblicklich auf Bundesebene geführten Überlegungen eine wesentliche Änderung des Förderwesens - insbesondere im Rahmen des GVFG - zu erwarten sei.

Herr Düsterwald merkt an, dass seiner Meinung nach die Erforderlichkeit der im Verkehrsentwicklungskonzept des Kreises Heinsberg im Einzelnen aufgeführten und als Kreisstraße qualifizierten Straßen vor dem Hintergrund aktualisierter Erkenntnisse zu prüfen und das Verkehrsentwicklungskonzept ggf. zu überarbeiten und zu aktualisieren sei.

Herr Nießen verdeutlicht noch einmal Bedeutung und Zielsetzung des Verkehrsentwicklungskonzeptes und bestätigt vom Grundsatz her den stetigen Bedarf zu dessen Aktualisierung. Für die Aufnahme einer neuen Straße in dieses Konzept und für die Darlegung ihrer Rechtfertigung empfiehlt sich aber auf jeden Fall immer das Aufzeigen eines Bedarfes anhand einer qualifizierten Verkehrsuntersuchung.

Herr Paffen regt in diesem Zusammenhang an, generell auch einmal die Verkehrsentwicklung im benachbarten Niederländischen Grenzraum zu beleuchten.

Auf der Grundlage der vorausgegangenen Erörterung zieht Herr Krekels für die Fraktion der



SPD den Antrag in der vorliegenden Fassung zurück, besteht aber auf die Anerkennung von weiterem Untersuchungsbedarf und ist mit der Fortführung der Beratungen zu gegebener Zeit einverstanden.

Sodann fasst der Ausschuss für Umwelt und Verkehr einstimmig den Beschluss, die Verwaltung zu beauftragen, in Abstimmung mit der Gemeinde Selfkant und den maßgeblichen Niederländischen Institutionen die Verkehrsverhältnisse und die Verkehrsentwicklung in dem von dem vorliegenden Antrag berührten grenzüberschreitenden Planungsraum zu untersuchen und - ohne eine Vorwegnahme der Entscheidung über eine mögliche Klassifizierung - eine Grundlage für eine Entscheidung über den Bedarf einer Entlastungsstraße in der im Antrag skizzierten Lage zu erarbeiten.

Niederschrift über die Sitzung des  
Ausschusses für Umwelt und Verkehr  
am 27. März 2006

**Tagesordnungspunkt 3 :**

**Vorstellung der Planung zum Neubau eines Radweges an der Kreisstraße 21 von der Rurbrücke Kempen bis zur Ortslage Ophoven**

Beratungsfolge	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	27. März 2006

Die Kreisstraße 21 (K 21) verläuft von der L 230 bei Heinsberg-Kempen mit Süd-Nord-Ausrichtung durch die Ortslagen von Kempen (Stadt Heinsberg), Ophoven, Steinkirchen und Effeld (alle Stadt Wassenberg) bis zur L 117 bei Rothenbach. Etwa bei Stat.Km 1,200 kreuzt die K 21 die Rur sowie den daran vorbeiführenden RurUfer-Radweg. Etwa bei Stat.Km 1,880 mündet von Osten her die Kreisstraße 34 in die K 21; rd. 240 m weiter führt die K 21 in die Ortslage Ophoven hinein.

Von der Sportanlage Kempen aus bis zur Rurbrücke Kempen verfügt die K 21 beidseitig über einen rd. 150 m langen fahrbahnbegleitenden Radweg, der in 2000 als Verbindung vom RurUfer-Radweg zur Ortslage Kempen angelegt wurde. Ebenso ist die K 34 durchgängig mit einem fahrbahnbegleitenden Radweg ausgestattet. Nach dem Bauprogramm der Straßenbaubehörde soll auf dem Streckenabschnitt von Effeld bis zur L 117 noch im laufenden Jahr ein Radweg angelegt werden. Auf dem Abschnitt von der Rurbrücke Kempen bis zur Ortslage Ophoven fehlt an der K 21 z. Zt. ein fahrbahnbegleitender Radweg. Der sehr kurvenreiche und unübersichtliche Verlauf der K 21 sowie ihr Querschnitt und ihre Streckencharakteristik bergen ein nicht unerhebliches Gefährdungspotential für Radfahrer in sich. Zur Erhöhung der Verkehrssicherheit wie auch zur Erzielung eines geeigneten Radwegenetzschlusses ist daher bereits seit Jahren nach dem Radwegenetzkonzept des Kreises Heinsberg („sog. Prioritätenkatalog“) für den v.g Teilabschnitt der K 21 die Anlage eines Radweges vorgesehen. Die Verwaltung hat nunmehr die Umsetzung des auf diesem Teilstück noch fehlenden Radweges geplant und vorbereitet, um das Radwegenetz wirksam zu ergänzen und vor allem die Verkehrssicherheit für Radfahrer zu erhöhen. Mit Rücksicht auf den hohen Stellenwert, den der Radverkehr in der Stadt Wassenberg mit ihrer touristischen Ausrichtung hat, wird das Vorhaben des Kreises Heinsberg auch von der Stadt Wassenberg begrüßt.

Die Haushaltsmittel für die Ausführung der Baumaßnahme sind im Entwurf der Haushaltssatzung für das Jahr 2006 veranschlagt. Die Gesamtkosten der Maßnahme (einschl. Grunderwerb und landschaftspflegerischem Ausgleich) werden sich voraussichtlich auf rd. 300.000,00 € belaufen. Auf entsprechenden Antrag hin wurde die Baumaßnahme in das

...

Straßenbauförderprogramm des Landes nach dem GVFG mit Förderbeginnjahr 2006 aufgenommen, so dass eine Förderung i.H.v. 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben in Aussicht steht.

Für die Verwaltung erläutert Herr Theissen die Einzelheiten der Planung. Die Gesamtlänge des geplanten Radweges beläuft sich auf rd. 920 m. Er soll als sog. „Zweirichtungsradweg“ einseitig an der östlichen Seite der K 21 angelegt werden. Auf der westlichen Seite der K 21 sind die Boden- und Geländeeigenschaften zur Anlage eines Radweges nicht tauglich. Gemäß den technischen Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA 95) beträgt die Regelbreite des Radweges durchgängig 2,50 m. Er wird in bituminöser Befestigung ausgeführt und durch einen Trennstreifen mit einer Breite von 1,75 m von der Fahrbahn abgesetzt. Im Zuge des Radwegebauvorhabens soll auch die bei etwa Stat.Km 1,370 vorhandene Flutbrücke - nicht zuletzt auch aus Gründen des Unterhaltungsaufwandes - ersetzt werden durch geeignete und nach Abstimmung mit der unteren Wasserbehörde ausreichend dimensionierte Durchlässe.

An dem vorhandenen Knotenpunkt der K 21 mit der K 34 ist der Umbau zu einem Mini-Kreisverkehr vorgesehen; diese Maßnahme wird als geeignet und angemessen angesehen, um gleichzeitig zum Einen den neuen Radweg mit dem auf der K 34 vorhandenen Radweg verkehrssicher zu verknüpfen und zum Anderen auf wirksame Weise eine Entschärfung der Einmündung für den Kraftverkehr zu erzielen.

Nach den Vorgaben des zu dem Vorhaben erarbeiteten landschaftspflegerischen Fachbeitrages erfolgt der landschaftspflegerische Ausgleich des durch den Radweg bedingten Eingriffs voraussichtlich durch ökologische Aufwertung einer Grünlandfläche mit einer Größe von rd. 2.600 m<sup>2</sup>.

Herr Heuter verweist auf die geringe Fahrbahnbreite der K 21 im unmittelbaren Bereich der Rurbrücke und auf die daraus resultierende Gefährdung für Radfahrer; im Hinblick auf diese Situation regt er an, die Möglichkeit der Herstellung einer separaten Rurquerung für Radfahrer und Fußgänger zu prüfen.

Herr Paffen verweist darauf, dass nach seinen Informationen im nächsten Jahr ein Ausbau der von Kempen nach Hochbrück und Unterbruch führenden städtischen „Hochbrücker Straße“ in Kempen vorgesehen sei. Um dem dahin orientierten Radfahrer eine zusätzliche attraktive und verkehrssichere Verbindung anzubieten, regt er an, die Möglichkeit der Verlängerung des Radweges von der „Katharinenstraße“ bis zum südlichen Ende des östlich der K 21 gelegenen Ersatzsportplatzes zu prüfen; von dort aus ist der in die K 21 einmündende und nach Osten zur „Hochbrücker Straße“ führende Wirtschaftsweg für die Aufnahme von Radverkehr geeignet.

Nach Beratung fasst der Ausschuss für Umwelt und Verkehr einstimmig den Beschluss, die vorgestellte Planung zustimmend zur Kenntnis zu nehmen, und beauftragt die Verwaltung mit den notwendigen Vorbereitungen zur Ausführung der Baumaßnahme mit der Maßgabe, die Ausführbarkeit und die wirtschaftliche Vertretbarkeit und Finanzierbarkeit der bei der Beratung vorgetragenen Anregungen zu prüfen, ggf. in die Planung aufzunehmen und zu gegebener Zeit dazu ergänzend zu berichten.

Niederschrift über die Sitzung des  
Ausschusses für Umwelt und Verkehr  
am 27. März 2006

#### **Tagesordnungspunkt 4 :**

##### **- Bericht der Verwaltung -**

Zu diesem Tagesordnungspunkt des öffentlichen Teils der Sitzung resümiert Herr Nießen mit Rücksicht auf die bisherige Dauer der Sitzung nur in zusammengefasster Form über die Angelegenheiten der laufenden Verwaltung, für die der Vortrag eines umfassenden Berichts vorgesehen war. In ausführlicher Fassung wird der Bericht wie folgt in die Niederschrift eingefügt:

#### **4.1 Umwelt:     Einstieg in das Ökoprofit-Programm im Kreisgebiet Heinsberg**

Mit Schriftsatz vom 20.10.2005 hatte die Kreistagsfraktion Bündnis 90 / Die Grünen form- und fristgerecht beantragt, über den Einstieg des Kreises Heinsberg in das Programm „Ökoprofit“ zu beraten. Daraufhin beauftragte der Ausschuss in seiner Sitzung am 29.11.2005 die Verwaltung, zunächst die Voraussetzungen für den Einstieg in das Programm zu prüfen.

Der Begriff „Ökoprofit“ steht für „Ökologisches Projekt für integrierte Umwelttechnik“. Es ist ein Kooperationsprojekt zwischen Kommunen, der örtlichen Wirtschaft und weiteren regionalen und überregionalen Partnern und wurde bis dato vom Ministerium für Umwelt und Naturschutz, Landwirtschaft und Verbraucherschutz des Landes NRW (MUNLV) finanziell unterstützt. Das Ziel von Ökoprofit ist es, die Unternehmen bei der Senkung von Betriebskosten durch Umweltmaßnahmen zu unterstützen. Durch die Reduzierung des Abfallaufkommens, des Wasser- und Stromverbrauches, durch den effizienteren Einsatz von Energie oder betriebliche Optimierungen erfolgt eine nachhaltige Umweltentlastung, die zu Kostenersparnissen in den Betrieben führt.

Die Entscheidung über den Einstieg in das Ökoprofit-Projekt ist aufgrund der angespannten Haushaltslage maßgeblich von der finanziellen Förderung durch das MUNLV abhängig. Über die Bewilligung der entsprechenden Fördermittel wird zurzeit im Umweltministerium entschieden. Lt. telefonischer Aussage der zuständigen Ansprechpartnerin im Ministerium ist eine positive Tendenz erkennbar, letztendlich wird aber erst dann Klarheit bestehen, wenn der Haushalt des Landes - voraussichtlich im Mai 2006 - verabschiedet wird.

Bei den in den letzten Jahren durchgeführten Ökoprofitprogrammen erhielten die Kommunen ab 10 teilnehmenden Betrieben jeweils eine Landesförderung in Höhe von 80% des auf die Kommune entfallenden Anteils.

Zwischenzeitlich wurden Informationen/Erfahrungen bzgl. der Durchführung von Ökoprofit-Projekten in den vergangenen Jahren bei verschiedenen Kreisen und Städten (Aachen, Minden-Lübecke, Erftkreis, Essen) eingeholt. Neben der Akquirierung von teilnehmenden Betrieben

...

wurde aus den abgeschlossenen Projekten deutlich, wie wichtig im Vorfeld die Kontaktaufnahme und Kooperation mit Institutionen wie der IHK, der Kreishandwerkerschaft, der Vereinigung der Unternehmerverbände, der WFG und der Effizienz-/Energieagentur ist.

Bis zur endgültigen Klärung der Landesförderung ist es daher sinnvoll, mit den genannten Institutionen Kontakt aufzunehmen bzw. diese über die Überlegungen des Kreises Heinsberg zur Durchführung eines Ökoprotit-Projektes zu informieren. Zusätzlich können in Zusammenarbeit mit der WFG des Kreises potentielle Ökoprotit teilnehmende Unternehmen angesprochen und ggf. auch schon ein Förderantrag für das Ministerium vorbereitet werden.

Bei entsprechender Förderung durch das Ministerium und mit Einvernehmen der politischen Entscheidungsträger wäre ein Einstieg in das Ökoprotit-Projekt in diesem Jahr möglich.

#### **4.2 Abfallwirtschaft: Umsetzung des Elektro- und Elektronikgesetzes ab 24.03.2006**

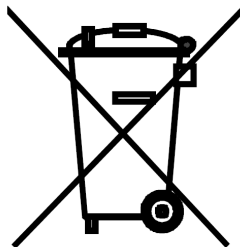
Das Gesetz über das Inverkehrbringen, die Rücknahme und die umweltverträgliche Entsorgung von Elektro- und Elektronikgeräten, kurz „Elektro-Gesetz“ genannt, enthält u. a. die Verpflichtung der öffentlich-rechtlichen Entsorgungsträger, seit dem 24. März 2006 die Elektro-Altgeräte aus den privaten Haushalten für die Bürgerinnen und Bürger kostenlos zu erfassen und den Herstellern zur Verwertung zu übergeben.

Kühlschrank, Fernseher, Notebook und vieles mehr; Elektro- und Elektronikgeräte sind aus unserem Leben nicht mehr wegzudenken. Die Unternehmen entwickeln und produzieren immer leistungsfähigere Geräte. Die Kehrseite dieser Annehmlichkeiten: Immer schnellere und kurzlebige Innovationszyklen lassen die Abfallberge ausgedienter Elektrogeräte beständig wachsen. Die Hersteller verkaufen pro Jahr ca. 1,1 Millionen Tonnen neue Geräte. Früher oder später ist jedoch auch das modernste Gerät Schrott – und gleichzeitig sehr wertvoll: Beispielsweise gewinnt man aus 14 Tonnen Elektro-Altgeräten durchschnittlich etwa eine Tonne Kupfer. Um die gleiche Menge des Metalls aus Bergwerken zu schürfen, müssen bis zu 1000 Tonnen Gestein bearbeitet werden. Die Verwertung von Altgeräten schont also wertvolle Rohstoffe.

Elektro-Altgeräte dürfen auf keinen Fall mehr in den Hausmüll. Das gilt für alle Geräte von der Waschmaschine über den Staubsauger, den PC, bis hin zu Rasierapparat oder MP3-Player. Hinzu kommen Leuchtstoffröhren und Energiesparlampen. All diese Alltagshelfer haben bisher den Hausmüll stärker als andere Abfallarten mit Schwermetallen wie Blei, Cadmium und Quecksilber belastet.

Das Elektro-Gesetz sieht vor, dass pro Einwohner und Jahr mindestens 4 kg alte Elektrogeräte getrennt gesammelt werden sollen. Soweit die Geräte oder einzelne Bauteile nicht wieder verwendet werden, müssen je nach Gerät 50 bis 80 Prozent recycelt werden. Darum müssen nach dem Elektro-Gesetz seit 24. März 2006 alle alten Elektrogeräte einer getrennten Sammlung zugeführt werden.

Alle neuen Elektrogeräte, die in privaten Haushalten genutzt werden können, sind seit dem 24. März 2005 mit einer „durchgestrichenen Abfalltonne auf Rädern“ gekennzeichnet:



Das Symbol weist Sie darauf hin, dass dieses Gerät nicht über den Hausmüll (Graue Tonne, gelbe Tonne, Biotonne, Papier oder Glas) entsorgt werden darf.

Die Geräte werden in folgende fünf Gerätegruppen unterteilt, um sie ordnungsgemäß verwerten zu können:

1. Haushaltsgroßgeräte (z. B. Wasch- und Spülmaschinen, Herde, Backöfen, Trockner, Microwellengeräte),
2. Kühlgeräte, Ölradiatoren, Klimageräte
3. Informations- und Telekommunikationsgeräte (z. B. Telefone, Computer und Zubehör), Geräte der Unterhaltungselektronik (z. B. Fernseher, CD-Player)
4. Gasentladungslampen (z. B. Leuchtstoffröhren, Energiesparlampen)
5. Haushaltskleingeräte, Beleuchtungskörper (ohne Leuchtmittel), elektrische und elektronische Werkzeuge, Spielzeuge, Sport- und Freizeitgeräte, Medizinprodukte, Überwachungs- und Kontrollinstrumente (z. B. Föhne, Rasierapparate, Bügeleisen, Toaster, Kaffeemaschinen, Wasserkocher, Uhren)

Die Qualität der Verwertung hängt wesentlich vom Zustand der Geräte ab. Saubere und äußerlich unbeschädigte Geräte bieten grundsätzlich eine bessere Voraussetzung für eine sinnvolle Verwertung. Das liegt im Interesse der Umwelt und auch im Interesse des Verbrauchers bzw. Gebührenzahlers.

Zur Erfüllung der Herstellerverantwortung wurde eigens von den Geräteherstellern eine „Gemeinsame Stelle“, die „Stiftung Elektro-Altgeräte-Register“ – kurz EAR –, ins Leben gerufen, der hoheitliche Aufgaben verliehen wurden. Bei der EAR müssen sich einerseits alle Elektrogerätehersteller registrieren lassen, andererseits organisiert diese Stelle über die Hersteller, die Entsorger und Logistiker die Gestellungs- und Abholkoordination der vorgesehenen geeigneten Behälter. Dabei handelt es sich um spezielle Container (38 m<sup>3</sup>, gedeckelt/mit Plane, begehbar und auslaufsicher); nur die Gasentladungslampen werden auf einer Rungenpalette bzw. in einem Fass für Glasbruch gesammelt. Es bleibt abzuwarten, wie sich dieses doch recht aufwändige Vorgehen in der Praxis der nächsten Wochen und Monate entwickelt.

Der Kreis Heinsberg stellt in enger Zusammenarbeit mit den kreisangehörigen Städten und Gemeinden mit dem Ziel das Kostenvolumen zu minimieren eine zentrale Sammel- und Übergabestelle am Standort der Abfallentsorgungsanlage in Gangelt-Hahnbusch zur Verfügung. Diese Sammel- und Übergabestelle kann sowohl von jedem privaten und gewerblichen Anlieferer als auch von den kreisangehörigen Kommunen für die kostenlose Abgabe der Elektrogeräte genutzt werden.

Die gesammelten Geräte werden dort in dafür bereitstehenden Behälter geladen. Sobald die Behälter voll sind, erfolgt die Meldung an die EAR, die den Austausch organisiert und die Geräte einer Verwertung entsprechend den gesetzlichen Anforderungen zuführt.

Daneben besteht ausschließlich für Privatpersonen die Möglichkeit, ihre Elektro-Altgeräte der Gerätegruppen 3, 4 und 5 – also alle Geräte und Gasentladungslampen mit Ausnahme der Groß- und Kühlgeräte – beim Kleinanlieferplatz in Wassenberg-Rothenbach abzugeben.

Es gelten an den beiden Anlagen die üblichen Öffnungszeiten wie folgt:

Gangelt-Hahnbusch (Tel.: 0 24 54-61 33)

montags **bis** freitags 07.00 – 17.00 Uhr  
samstags 08.00 – 13.00 Uhr

Wassenberg-Rothenbach (Tel.: 0 24 32-34 42)

montags **und** freitags 10.00 – 17.00 Uhr  
samstags 08.00 – 13.00 Uhr

Einige Kommunen bieten die Abholung der Elektrogroßgeräte, wie Waschmaschinen und Kühlschränke an. Zusätzlich können Elektrokleingeräte bei einigen kommunalen Bauhöfen abgegeben werden. Die Details sind den jeweiligen örtlichen Abfallkalendern zu entnehmen.

Das Elektro-Gesetz bietet zudem den Kommunen die Möglichkeit, die Geräte einzelner Gerätegruppen mindestens für die Dauer eines Jahres selbst zu vermarkten. Vor dem Hintergrund der aktuellen Marktlage ist dies derzeit nur bei der so genannten Weißen Ware Gerätegruppe 1 wirtschaftlich sinnvoll. Der Kreis Heinsberg übergibt daher diese Geräte nicht an die Hersteller; die Verwertung übernimmt die EGN Entsorgungsgesellschaft Niederrhein mbH, die als Rechtsnachfolgerin der RWE Umwelt West GmbH die Abfallentsorgungsanlagen in Rothenbach und Hahnbusch betreibt.



### **4.3 Verkehrsinfrastruktur:**

#### Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW (IGVP) - Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan -

Auf der Grundlage der Untersuchungen zur IGVP hat das Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein Westfalen einen Entwurf der Bedarfspläne für Schiene und Straße als zusammengefassten Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan erarbeitet. Dazu wurden von Seiten des Ministeriums von den für die Vorhaben jeweils räumlich zuständigen Regionalräten bis zum 1. März 2006 ein Beschluss zur Priorisierung erwartet. Über den Bedarfsplanentwurf haben die Verkehrskommission des Regionalrates Köln am 10. Februar 2006 und der Regionalrat Köln am 17. Februar 2006 beraten. Im Vorfeld der Beratungen für die Verkehrskommission Köln hat der AVV - als zuständiger Aufgabenträger SPNV - seine Position zu der Thematik Schiene verdeutlicht und auf eine Reihe von unstimmigen Sachverhalten hingewiesen. Daraufhin sind einige von Modifikationen erfolgt.

Zur Zeit erstellt das Ministerium für Bauen und Verkehr einen neuen Bedarfsplanentwurf mit dem Ziel, Einvernehmen darüber mit dem Ausschuss für Bauen und Verkehr des Landtages NRW herzustellen.

Der Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan des Landes NRW wird vor dem Hintergrund der bis 2015 zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel aufgestellt.

Der Bedarfsplanentwurf unterscheidet zwischen

- indisponiblen Vorhaben und
- disponiblen Vorhaben

und soll ggf. um eine Reserveliste und einen weiteren späteren Bedarf (nach 2015) ergänzt werden.

Dabei ist zu berücksichtigen, dass durch bestehende Verpflichtungen des Landes NRW die Ansätze bis 2015 für die indisponiblen Maßnahmen des öffentlichen Verkehrs soweit vorbelastet sind, dass bis 2015 nur ca. 600 Mio. € für eine mögliche Förderung neuer Bedarfsplanmaßnahmen zur Verfügung stehen. Vor diesem Hintergrund konnten nicht alle Vorhaben mit einem guten Nutzen - Kosten - Quotienten im Bedarfsplanentwurf berücksichtigt werden. Im Zusammenhang mit den SPNV – Vorhaben ist zu beachten, dass die Umsetzung davon abhängig gemacht wird, dass die Aufgabenträger die erforderlichen Bestellgarantien abgeben und die dafür erforderlichen Finanzmittel (Transfermittel gemäß ÖPNVG NRW) zur Verfügung stehen.

Für den Bereich des Kreises Heinsberg ist insbesondere bedeutsam, dass das Projekt *euregiobahn* einschließlich der Reaktivierung der Strecke Lindern – Heinsberg sowie der Anbindung der Aachener Innenstadt für den SPNV als indisponibles Vorhaben aufgenommen worden ist.

Der Regionalrat ist auch den Vorschlägen aus der AVV-Region gefolgt, den Streckenabschnitt der Hauptbahn Herzogenrath – Aachen – Düren als ein einziges, gebündeltes Gesamtprojekt in

die Liste der disponiblen Vorhaben aufzunehmen. Darüber hinaus wurde der Netzschluss Linnich

– Baal/Lindern und Düren – Zülpich – Euskirchen in die Liste des „weiteren Bedarfs“ aufgenommen (z. Zt. noch nicht Bestandteil des Bedarfsplans / nach 2015). Keine Einplanung konnte für die Hückelhovener Strecke Ratheim – Baal erreicht werden. Diese soll jedoch durch die Bezirksregierung in die Trassensicherung mit einbezogen und weiterhin im Gebietsentwicklungsplan ausgewiesen werden.

Hinsichtlich der Priorisierung von Landesstraßenbauvorhaben wurde den von den Kommunen des Kreises Heinsberg vorgebrachten Vorstellungen weitestgehend Rechnung getragen.

Nach derzeitigem Stand soll die IGVP alle fünf Jahre fortgeschrieben werden.

#### **4.4 ULB: Sachstand der Umsetzung der Radtouristikkonzeption des Kreises Heinsberg**

In der 4. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 15. September 2005 wurde die Radtouristikkonzeption des Kreises Heinsberg eingehend vorgestellt und beraten.

Im Ergebnis stimmte der Ausschuss durch einstimmigen Beschluss der erläuterten Vorgehensweise zur Umsetzung der geplanten Maßnahmen zu, die im Wesentlichen aus folgenden Elementen bestehen:

- I Umstellung der Beschilderung im gesamten Kreisgebiet**
- II Neuauflage von Radwanderkarte und Begleitheft und**
- III Herstellen und Errichten von Infotafeln an Knotenpunkten.**

##### **Zu I: Umstellung der Beschilderung im Kreisgebiet**

Nach erfolgter Beschilderungsplanung und Abstimmung der Beschilderung mit den Baulastträgern hat die Straßenmeisterei des Kreises im November 2005 mit der Umbeschilderung bzw. Neuausschilderung der ersten Radrouten begonnen. Die Ausschilderung erfolgt entsprechend den Empfehlungen des Landes NRW gemäß den Vorgaben im „Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr“ mit landesweit einheitlichen rot-weißen Wegweisern.

Das Radwanderwegenetz im Kreis Heinsberg weist eine Gesamtlänge von 550 km auf, wobei ca. 330 km dieses Netzes durch den Kreis auszuschildern sind. Die Ausschilderung der übrigen ca. 220 km des deckungsgleichen landesweiten Radverkehrsnetzes liegt in der Verantwortung des Landesbetriebes Straßenbau NRW, Niederlassung Mönchengladbach. Dort musste wegen einer zeitweisen Haushaltssperre in 2005 die Ausschreibung der Maßnahme verschoben werden, so dass sich die Fertigstellung der Beschilderung zumindest bis Ende Mai 2006 hinauszögert.

In Verbindung mit der neuen Rad-Routenwegweisung wird im gesamten Kreisgebiet ein Knotenpunktsystem eingeführt. Die Kennzeichnung der ca. 90 Knotenpunkte, bestehend aus dreieckigen „Schilderhüten“, wird vom Kreis Heinsberg vorgenommen. Die Straßenmeisterei des Kreises wird die Montagearbeiten durchführen. Es kann davon ausgegangen werden, dass vor den Sommerferien 2006 die neue Radwegkennzeichnung im Kreisgebiet für das gesamte 550 km Netz einschließlich Integration des Knotenpunktsystems abgeschlossen sein wird.

##### **Zu II: Neuauflage von Radwanderkarte und Begleitheft (RWK)**

Für die Neuherstellung, die Herausgabe und den Vertrieb der RWK wurde zwischen dem Kreis Heinsberg und dem Bielefelder Verlag (BVA) eine Kooperationsvereinbarung getroffen. Die Vorbereitungen zur Neuauflage der Radwanderkarte für die Freizeit-Region Heinsberg mit 80-seitigem Begleitheft sind abgeschlossen. Der Druck von Karte und Begleitheft erfolgt in diesen Tagen. Der Bielefelder Verlag beabsichtigt, das Kartenwerk bis Mitte April 2006 auszuliefern, so

dass die RWK nach den Osterferien im Buchhandel und beim Heinsberger Tourist-Service e.V. zu einem Preis von 7,95 Euro erworben werden kann.

**Zu III: Herstellen und Errichten von Infotafeln an Knotenpunkten**

Mit der neuen Wegweisung und dem Knotenpunktsystem sowie der neuen Radwanderkarte mit Begleitheft, in denen die in der Örtlichkeit ausgewiesenen Radwanderwege dargestellt und ausführlich beschrieben sind, erhält der Radwanderer die grundlegenden Informationen, zur Planung und Durchführung von Radwandertouren in der Freizeit-Region Heinsberg.

Zur Steigerung der Attraktivität der Radtouristik in der hiesigen Region ist weiterhin geplant, an den ca. 90 Knotenpunkten Informationstafeln zum Radwandern aufzustellen. Der Radwanderer erhält dort die Möglichkeit, sich über das Radwegenetz in der Umgebung/Region zu informieren und die weitere Fahrstrecke individuell auszusuchen. Mit der Vorbereitung zur Herstellung der Infotafeln wird Anfang April dieses Jahres begonnen. Der Kreis Heinsberg ist bemüht, die Fertigung und Montage so voran zu treiben, dass noch in diesem Jahr mit der Aufstellung der Infotafeln begonnen werden kann.

Die Öffentlichkeit soll zu gegebener Zeit in gemeinsamen Aktionen mit den Sponsoren (Kreissparkasse und West) sowie in Zusammenarbeit mit dem HTS auf die neuen Möglichkeiten des Radwanderns aufmerksam gemacht werden.

#### **4.5 Straßenbau:**

##### **Verknüpfung der L 410 mit der K 15 bei Höngen (Gemeinde Selfkant) durch die Anlage eines Kreisverkehrs**

Zwischen den Ortslagen von Höngen und Großwehrhagen (Gemeinde Selfkant) befindet sich die Kreuzung der Landesstraße 410 (ehem. niederländische „Transitstraße“) mit der Kreisstraße 15. Die K 15 wird mittels Brücke über die L 410 geführt. Die beiden Straßen sind bisher nicht miteinander verknüpft. Der Brückenkörper gehört zur L 410 und fällt damit in die Bau- und Unterhaltungslast des Landesbetriebes Straßenbau NRW. Im Rahmen einer umfassenden Brückenprüfung hat der LdBStrBau nach Analyse von Betonproben im Frühjahr 2005 festgestellt, dass die Brücke die an sie bzw. an die gewählte Brückenklasse zu stellenden statischen Anforderungen nicht erfüllt und daher eine uneingeschränkte verkehrliche Nutzung bzw. Belastung der Brücke nicht weiter zu verantworten ist. In einer gemeinsamen Besprechung der Straßenbaubehörden des Landes und des Kreises mit Straßenverkehrsbehörde, Kreispolizeibehörde, Gemeinde Selfkant sowie den zuständigen Verkehrsbetrieben wurde einvernehmlich entschieden, im Interesse der Verkehrssicherheit als vorläufige und sofortige Maßnahme die Nutzung der K 15 im Bereich der Brücke einzuschränken durch Einengung der Fahrbahn auf nur eine Fahrspur und Beschränkung auf Fahrzeuge mit einem zulässigen Gesamtgewicht von bis zu 3,5 t. Die Beschränkungen wurden kurzfristig noch im März 2005 vorgenommen. Eine Umleitungsstrecke für den Busverkehr wurde eingerichtet. Nicht zuletzt mit Rücksicht auf die für eine Erneuerung der Brücke nach heutigen (Sicherheits- und Belastungs-) Standards aufzuwendenden Kosten haben bei v.g. Besprechung alle Beteiligten ebenfalls einvernehmlich weiterhin die Situation dahingehend beurteilt, dass in einer Gesamtschau der Verhältnisse eine Verknüpfung der L 410 mit der K 15 durch Umbau der Kreuzung zu einem Kreisverkehr gegenüber einer Erneuerung der Brücke unter Beibehaltung des verknüpfungsfreien Zustandes die sinnvollere Alternative sei. Hierüber wurde zuletzt in der Sitzung am 16.06.2005 berichtet.

Nicht zuletzt wegen der beschriebenen Umstände wurde die Umbaumaßnahme im Programm der „Um- und Ausbaumaßnahmen von Landesstraßen bis 3 Mio. €“ in der Zuständigkeit der Niederlassung Mönchengladbach des LdBStrBau auf Rang 1 der Prioritätenliste für 2006 eingestuft. Die Mittel dazu wurden bereitgestellt. Demzufolge soll sie noch im laufenden Jahr fertiggestellt werden.

Zwischenzeitlich liegt dem Kreis Heinsberg die vom LdBStrBau erarbeitete Planung vor. Diese sieht die Anlage eines Kreisverkehrs mit einem Außendurchmesser der Fahrbahn von 40,00 m vor. Die Fahrbahnbreite im Kreislauf ist mit 6,50 m vorgesehen. Im nicht befahrbaren Innenkreis wird ein Erdhügel mit einer Höhe von bis zu 2,00 m angelegt, um eine freie Durchsicht und daraus resultierende Irritationen durch Scheinwerferlicht in der Dunkelheit zu unterbinden. Im Bereich der vier zuführenden Fahrbahnäste ist jeweils unmittelbar am Außenrand des Kreislaufs ein Fahrbahnsteiler vorgesehen. Die auf der L 410 beidseitig vorhandenen Radwege werden jeweils mittels Querungshilfe im Fahrbahnsteiler über die Fahrbahn der K 15 geleitet; ebenso ist auf der nördlichen Seite des Kreislaufs eine Querungshilfe für Radfahrer über die Fahrbahn der L 410 vorgesehen. Im Zuge der K 15 sind die bisher existierenden Rampen abzutragen. Im Vorgriff darauf und mit Rücksicht auf maßgebliche landschaftsrechtliche Vorschriften ist der in den

Rampenbereichen vorhandene Gehölzbestand bereits im Februar d.J. gerodet worden.

Die Umsetzung der Baumaßnahme und die Verteilung der Kosten werden durch Verwaltungsvereinbarung zwischen dem Land NRW und dem Kreis Heinsberg geregelt, die sich in Vorbereitung befindet.

#### **4.6 Straßenbau:**

##### **Um- und Ausbau der Kreisstraße 3 in Frelenberg (Stadt Übach-Palenberg) einschl. Erneuerung der Brücke über die Wurm**

Aus verschiedenen Gründen musste der Beginn der Bauarbeiten auf Anfang September 2005 verschoben werden; seither konnte durch die ausführende Bauunternehmung Dohmen, Übach-Palenberg, trotz der winterlichen Schlechtwetterverhältnisse ein beachtlicher Baufortschritt erzielt werden. Empfindliche Arbeiten, wie z.B. die Oberflächenisolierung des Brückenbauwerks oder auch das Umlegen der Gasleitung mussten aber dennoch bis zum Ende der leider sehr langen Frostperiode des vergangenen Winters hinausgeschoben werden.

Der weitere Arbeitsfortgang ist folgendermaßen geplant:

- 13. bis 19. KW Umlegen der Versorgungsleitungen mit vorbereitenden Arbeiten (Gas, Wasser, Strom, Telefon)
- 20. bis 22. KW Fertigstellung der Straßenverbindung im Bereich des Brückenbauwerks

parallel dazu:

- 13. KW Fertigstellung des Kreisverkehrs im Kreuzungsbereich Teverenstr.(K3) / Wurmtalstr. / Heinsberger Str. und des Radwegs in Richtung Teveren
- 13. bis 15. KW Herstellen der Flügelwände an der Bahnseite
- 14. KW Isolierung des Brückenbauwerks und anschließend in der
- 15. bis 18. KW Betonarbeiten am Oberbau (Kappen für Geh- und Radweg)

Zusammenfassend lässt sich festhalten, dass voraussichtlich noch vor Ostern die eigentlichen Straßenbauarbeiten abgeschlossen werden können. Nach Ostern konzentrieren sich die Arbeiten auf das Brückenbauwerk; es wird gleichzeitig über und unter der Brücke gearbeitet. Bei störungsfreiem Verlauf der Arbeiten ist die Gesamtmaßnahme voraussichtlich bis Juni abgeschlossen.

- gez. -

Dr. Hachen  
Vorsitzender des Ausschusses  
für Umwelt und Verkehr

- gez. -

Nießen  
Kreisrechtsdirektor  
Schriftführer

...