

Niederschrift

über die 18. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 1. September 2008

Als Mitglieder /stellvertretende Mitglieder des Ausschusses sind anwesend:

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

Als Mitglieder fehlen:

- Frau Dr. Leonards-Schippers, Hückelhoven,
- Herr Heinz Hensen, Wassenberg.

Von der Verwaltung sind anwesend:

- Herr Kreisrechtsdirektor Nießen
- Herr Kreisoberbaurat Weuthen
- Herr Dick, Kreisangestellter
- Herr Theissen, techn. Kreisangestellter
- Herr Wassen, techn. Kreisangestellter
- Herr Kreisamtsrat Stepprath
- Herr Kreisamtsrat Veckes

Als Gäste sind im öffentlichen Teil anwesend:

zu TOP'en 1, 2 und 12, Herr Winkens, von der WestEnergie und Verkehr GmbH („west“)

- Vertreter der Presse

Beginn der Sitzung: 18.00 Uhr
Ende der Sitzung: 19.40 Uhr

Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr des Kreises Heinsberg versammelt sich am 1. September 2008 im kleinen Sitzungssaal des Kreishauses, Valkenburger Straße 45, 52525 Heinsberg, um über unten aufgeführte Tagesordnung zu beraten und zu beschließen.

Zu Beginn der Sitzung stellt der Vorsitzende die ordnungsgemäße Einberufung des Ausschusses und seine Beschlussfähigkeit fest. Vor Eintritt in die Beratung stellt er sodann nachstehende Tagesordnung fest:

Tagesordnung:

Öffentlicher Teil:

1. Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen im Kreistag zur Einrichtung von Haltepunkten für den Diskobus
2. Sachstand zum Einsatz des MultiBusses
3. Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen im Kreistag zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Kreis Heinsberg
4. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Kreis Heinsberg
5. Linienabstimmung zum Neubau einer Kreisstraße „EK 13 / EK 17“ als Ortsumgehung von Gangelt (Gemeinde Gangelt)
6. Linienabstimmung zum Neubau einer Kreisstraße „EK 17“ als Ortsumgehung von Vinteln (Gemeinde Gangelt)
7. Umstufung von Straßenabschnitten anlässlich des Neubaus der B 221 n
8. Vorstellung der Genehmigungsplanung für den Bau der Umschlagstelle für Schadstoffe am Deponiestandort Gangelt-Hahnbusch
9. Gebührenkalkulation für die Änderungen der Abfallentsorgungssatzung und der Gebührensatzung des Kreises Heinsberg für die Abfallentsorgung ab 2009
10. Aufstellung des Landschaftsplanes III/8 „Baaler Riedelland und obere Rurniederung“
11. Bericht der Verwaltung

Nichtöffentlicher Teil:

12. Bericht zum Sachstand der Restrukturierung des Verkehrsbetriebes der WestEnergie und Verkehr GmbH
13. Vergabe eines Auftrages über Ingenieurleistungen zur Planung einer neuen Kreisstraße „EK 13 / EK 17“ als Ortsumgehung von Gangelst
14. Vergabe eines Auftrages über Ingenieurleistungen zur Planung einer neuen Kreisstraße „EK 17“ als Ortsumgehung von Gangelst-Vinteln
15. Vergabe eines Auftrages über Bauleistungen zur Sanierung der Kreisstraße K 1 / „Karl-Arnold-Straße“ in Süsterseel (Gemeinde Selfkant)
16. Vergabe eines Auftrages über Ingenieurleistungen zur Vermessung des neuen gemeinsamen Geh- und Radweges auf der Kreisstraße 23 von Dalheim nach Arsbeck
17. Bericht der Verwaltung

Niederschrift über die Sitzung des
Ausschusses für Umwelt und Verkehr
am 1. September 2008

Öffentlicher Teil

Tagesordnungspunkt 1:

Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen im Kreistag zur Einrichtung von Haltepunkten für den Diskobus

Beratungsfolge	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	28. Februar 2008
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	3. Juni 2008
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	1. September 2008
Kreisausschuss	9. September 2008
Kreistag	16. September 2008

Mit Schriftsatz vom 30. November 2007 hatte die Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen im Kreistag 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. Auf den Antrag, der den mit der Einladung zur Sitzung übersandten Erläuterungen in Ablichtung als Anlage beigefügt war, wird an dieser Stelle verwiesen.

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 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.

In der Sitzung berichtet Herr Winkens über die Gespräche mit der DKB hinsichtlich der Einrichtung der zusätzlichen Haltepunkte. Von Körrenzig aus verläuft die zu ändernde Linie - nicht mehr wie bisher über Brachelen und Hilfarth sondern – über Rurich, Baal, Doveren, Hückelhoven und Hilfarth nach Himmerich. Die einzurichtenden Haltepunkte erhalten eine besondere Kennzeichnung mit einem Zusatzschild „DISCO-BUS“. Der Fahrpreis beläuft sich auf 3,00 € für eine Einzelfahrt und auf 5,00 € für Hin- und Rückfahrt. Angeboten werden je zwei Hin- und Rückfahrtszeiten an Freitagen. Die von der DKB berechneten Zusatzkosten für die Linienänderung belaufen sich auf pauschal 1.500,00 € / Jahr.

Herr Dr. Wamper bittet darum, die Fahrgastzahlen für die bisher in Brachelen und in Hilfarth bestehenden wie auch für die aufgeführten, neu einzurichtenden Haltepunkte zu dokumentieren, damit zu gegebener Zeit eine Gegenüberstellung möglich ist.

Herr Düsterwald äußert Bedenken, ob sich der mit der Linienänderung und der Einrichtung der zusätzlichen Haltepunkte verbundene Aufwand lohnt. Auf seine Nachfrage hin stellt Herr Winkens klar, dass mit den von der DKB in Rechnung gestellten Zusatzkosten auch die Zusatzbeschilderung der Haltepunkte abgegolten ist.

Herr Horst weist nochmals darauf hin, dass sich die Einrichtung der zusätzlichen Haltepunkte zunächst nur auf einen Versuchsphase von einem Jahr beschränkt und die nun zu treffende Entscheidung dann auf ihre Wirksamkeit überprüft werden soll. Darüberhinaus betont er, dass die Maßnahme in geeigneter Weise werbewirksam und ausreichend bekannt gemacht werden müsse.

Nach Beratung empfiehlt der Ausschuss für Umwelt und Verkehr durch einstimmigen Beschluss dem Kreisausschuss und dem Kreistag, gemäß dem Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen im Kreistag für einen Zeitraum von einem Jahr (ab dem Fahrplanwechsel 2008/2009) die zusätzliche Einrichtung von Haltepunkten für den Diskobus wie erläutert zu beschließen.

Niederschrift über die Sitzung des
Ausschusses für Umwelt und Verkehr
am 1. September 2008

Tagesordnungspunkt 2 :

Sachstand zum Einsatz des MultiBusses

Beratungsfolge	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	1. September 2008

Gemäß dem Beschluss des Kreistages vom 28. Juni 2005 berichtet der Betreiber des MultiBusses, die WestEnergie und Verkehr GmbH („west“), regelmäßig über die Entwicklung des Anrufbussystems im Kreis Heinsberg.

In der Sitzung berichtet Herr Winkens für die *west* mittels Lichtbildvortrag über den Einsatz des MultiBusses. Aufbauend auf der Darstellung von Umfang und Organisation des bisher für das Gebiet der Gemeinden Gangelt, Selfkant und Waldfeucht eingerichteten Systems stellt er den Planungsstand zum kreisweiten Einsatzes des Anrufbusses ab dem Fahrplanwechsel 2008/2009 am 14. Dezember 2008 vor. Die Planungsparameter in Bezug auf den Einsatz von Fahrzeugen und Personal sowie die voraussichtlichen Auswirkungen der Anpassungen des Liniennetzes im Kreis Heinsberg am Wochenende werden ausführlich dargestellt. Es werden die ab dem Fahrplanwechsel vorgesehenen Bedienzeiten, die Bedienungsgebiete und die fünf sog. „Bedienungskorridore“ erläutert. Auf die ergänzende Einrichtung einer Strecke zwischen dem Bahnhof Lindern und dem Bahnhof Linnich wird aufmerksam gemacht. Für das Call-Center ist eine Einrichtung zusätzlicher Arbeitsplätze (von 1 auf 3) am Wochenende vorgesehen. Die Präsentation ist der Niederschrift in gedruckter Form als Anlage beigelegt (**Anlage 1**).

Auf Vorschlag der Verwaltung und nach Beratung beschließt der Ausschuss für Umwelt und Verkehr einstimmig, den Sachstandsbericht zum Einsatz des MultiBusses vom Betreiber des MultiBusses, der WestEnergie und Verkehr GmbH, zustimmend zur Kenntnis zu nehmen.

Niederschrift über die Sitzung des
Ausschusses für Umwelt und Verkehr
am 1. September 2008

Tagesordnungspunkt 3:

Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen im Kreistag zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Kreis Heinsberg

Beratungsfolge	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	1. September 2008

Die Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen im Kreistag hat mit Schriftsatz vom 16. Juli 2008 form- und fristgerecht beantragt, einen Antrag zur Fortschreibung des Nahverkehrsplanes nach § 5 der Geschäftsordnung für den Kreistag des Kreises Heinsberg in die Tagesordnung der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr aufzunehmen. Auf den Antrag, der den mit der Einladung zur Sitzung übersandten Erläuterungen in Ablichtung als Anlage beigelegt war, wird an dieser Stelle verwiesen. Über den Antrag ist in der Sitzung zu beraten.

Herr Horst gibt für seine Fraktion noch einige ergänzende Ausführungen zu dem vorliegenden Antrag. Er bestätigt, dass die Einführung des Anrufbussystems Multibus auch von seiner Fraktion grundsätzlich positiv beurteilt wird, dass ihm aber die nach dem Entwurf der Fortschreibung des NVP nun vorgesehene kurzfristige und kreisweite Einführung zu früh und zu schnell erfolge. Bei einer differenzierten Vorgehensweise zwischen bevölkerungsstarken und bevölkerungsschwachen Kommunen schätzt er die Einrichtung eines Stadtbussystems als effizienter ein. Als Testgebiet für die Einführung eines Stadtbusses wäre z.B. Hückelhoven in Betracht zu ziehen.

Herr Dr. Hachen erkundigt sich nach Erfahrungswerten beim Betrieb des Stadtbusses.

Herr Nießen stellt fest, dass der Betrieb des Multibusses – wenn auch bisher auf das Gebiet von drei Kommunen begrenzt- mittlerweile seit nahezu fünf Jahren erfolgt, so dass seine Etablierung im gesamten Kreisgebiet nicht als überstürzt angesehen werden kann, zumal zwischenzeitlich an Wochenenden eine Erweiterung auf die Bedienung der Städte Heinsberg, Geilenkirchen und Sittard erfolgreich umgesetzt worden ist. Es wurden die nötigen Erfahrungen gesammelt, die eine Ausweitung des Systems auf das gesamte Kreisgebiet als vertretbar erscheinen lassen. Im Übrigen bleibt der Betrieb des MultiBusses im Konzept auf nachfrageschwache Zeiten und Räume beschränkt, wobei diverse Linien als Rückgrat weiterbetrieben werden. Die ÖPNV-Finanzierung erfolgt wie bisher weiterhin über die allgemeine Kreisumlage. Eine Angebotserweiterung i.S.d. vorliegenden Antrages würde erhebliche finanzielle Auswirkungen zur Folge haben und die gerade durch die Verkehrsplanung und Restrukturierung erreichte Senkung des ÖPNV-Defizits konterkarieren. Schließlich verweist Herr Nießen auf die Definition des Stadtbusses auf Seite 40 des Entwurfs zur Fortschreibung des NVP, wonach der Stadtbuss ausschließlich der Bedienung des Ortsverkehrs dient.

Herr Münster ist der Auffassung, dass die Initiative zur Einrichtung eines Stadtbussystems nicht vom Kreis, sondern von der jeweiligen Kommune auszugehen habe, die den Nutzen davon habe. Er verweist diesbezüglich auf die Anstrengungen der Stadt Erkelenz in dieser Sache, die aufgrund des hohen finanziellen Risikos bisher keine Umsetzung fand.

Herr Dr. Wamper erklärt, dass seiner Einschätzung nach zunächst weitere Erfahrungen mit dem Einsatz des Multibusses gesammelt werden sollten, bevor über ein Stadtbussystem diskutiert wird, und verweist auf den unter TOP 2 gegebenen Bericht und die zustimmende Kenntnisnahme.

Herr Düsterwald betont, dass diejenige Kommune, die für sich alleine ein umfangreicheres Angebot an ÖPNV eingerichtet haben möchte, dafür auch die zusätzlichen Kosten tragen solle.

Herr Dick weist darauf hin, dass bisher bei keiner der kreisangehörigen Kommunen ein „echter“ Stadtbus eingerichtet sei.

Nach Beratung lehnt der Ausschuss für Umwelt und Verkehr den vorliegenden Antrag der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen bei 15 Nein-Stimmen gegen eine Ja-Stimme mit Stimmenmehrheit ab.

Niederschrift über die Sitzung des
Ausschusses für Umwelt und Verkehr
am 1. September 2008

Tagesordnungspunkt 4 :

Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Kreis Heinsberg

Beratungsfolge	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	18. Oktober 2006
Kreisausschuss	31. Oktober 2006
Kreistag	9. November 2006
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	12. März 2007
Kreisausschuss	22. März 2007
Kreistag	27. März 2007
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	1. September 2008
Kreisausschuss	9. September 2008
Kreistag	16. September 2008

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. Auf die synoptische Zusammenfassung der Eingaben mit Anmerkungen der Beteiligten sowie der Kommentierung durch die Verwaltung, die den mit der Einladung zur Sitzung übersandten Erläuterungen als Anlage beigefügt war, wird an dieser Stelle verwiesen. Die Synopse wurde in der interfraktionellen Sitzung am 25. Juni 2008 im Detail 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 wurde den mit der Einladung zur Sitzung übersandten Erläuterungen ebenfalls als Anlage beigefügt.

Herr Dr. Hachen bittet um Wortmeldungen zu dem nun vorliegenden Entwurf zur Fortschreibung des NVP.

Herr Paffen bittet darum, die Lesbarkeit der Fahrplaninformationen an den Haltestellen - soweit möglich - durch Wahl einer größeren Schrift zu verbessern.

Herr Düsterwald bittet darum, dafür Sorge zu tragen, dass das NRW-Ticket zukünftig auch in den Bussen der *west* erhältlich ist.

Herr Stock erklärt für die Fraktion der SPD, dass zunächst noch weiterer Beratungsbedarf zu der Fortschreibung des NVP gemäß dem vorliegenden Entwurf bestehe und kündigt für seine Fraktion Stimmenenthaltung an.

Herr Horst beantragt eine differenzierte Abstimmung zu der vorgeschlagenen Fortschreibung des NVP; dabei solle separat über den Pkt. 7.3.1 des Fortschreibungsentwurfs (Zielkonzept ÖSPV, Leistungsanpassungen) abgestimmt werden. Gegen eine differenzierte Abstimmung werden aus dem Ausschuss keine Einwendungen erhoben.

Auf Vorschlag der Verwaltung und nach Beratung empfiehlt der Ausschuss für Umwelt und Verkehr sodann dem Kreisausschuss und dem Kreistag durch einstimmigen Beschluss bei fünf Enthaltungen, die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes des Kreises Heinsberg in der vorliegenden Fassung (mit Ausnahme von Pkt. 7.3.1 Zielkonzept ÖSPV) zu beschließen; die Empfehlung zu Pkt. 7.3.1 des Fortschreibungsentwurfs erfolgt mit zehn Ja-Stimmen gegen eine Nein-Stimme bei fünf Enthaltungen.

Tagesordnungspunkt 5 :

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

Beratungsfolge	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	1. September 2008
Kreisausschuss	9. September 2008
Kreistag	16. September 2008

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 „Kritzraedstraße“ mit unmittelbarer Anbindung an die Ortsumgebung 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 „Grüntal“ (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>

Auf den Auszug aus der zur Ortsumgehung Gangelt erarbeiteten Verkehrsuntersuchung, der den mit der Einladung zur Sitzung übersandten Erläuterungen als Anlage beigelegt war, wird an dieser Stelle verwiesen.

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

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

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

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

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

Bei pflichtgemäßer Güterabwägung bzw. bei Abwägung der nach Abschluss des Verfahrens zur Linienabstimmung bekannten öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander empfiehlt die Verwaltung, den grundsätzlichen Verlauf der Ortsumgehung Gangelt in der Lage zu wählen, die in der Übersichtskarte skizziert ist, welche den mit der Einladung zur Sitzung übersandten Erläuterungen als Anlage beigelegt war. Auf diese Übersichtskarte wird an dieser Stelle verwiesen. Diese Trassenwahl eröffnet nach Einschätzung der Verwaltung die besten Möglichkeiten zur Erzielung einer wirksamen, den derzeitigen und den erwarteten Verkehrsverhältnissen gerecht werdenden verkehrlichen Verbesserung und zu einer insgesamt verträglichen Konfliktbewältigung mit vertretbarem Aufwand.

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.

Herr Nießen ergänzt die vorstehenden Erläuterungen mit dem Hinweis, dass sich die Umsetzung des Neubaus einer Umgehungsstraße grundsätzlich in die drei Phasen der Linienfindung, der Planung bzw. Planfeststellung und der Bauausführung gliedert. Weiterhin weist er auf den Stand der Vorbereitungs- und Ausführung der B 56 n hin – insbesondere auf die in Aussicht stehende Fertigstellung der B 56 n von der Bundesgrenze bis zur K 13 bei Vinteln für 2009/2010 -.

Auf Vorschlag der Verwaltung und nach Beratung beschließt der Ausschuss für Umwelt und Verkehr einstimmig, dem Kreisausschuss und dem Kreistag zu empfehlen, sich als Ergebnis des Verfahrens zur Linienabstimmung zum Neubau einer Kreisstraße „EK 13 / EK 17“ als nördliche Ortsumgehung von Gangelt nach Maßgabe der vorstehenden Erläuterungen für die Wahl einer Linienführung in der Lage auszusprechen, die in der Übersichtskarte skizziert ist, welche den mit der Einladung zur Sitzung übersandten Erläuterungen als Anlage beigefügt war, und die Verwaltung mit den notwendigen Maßnahmen zur Planung und Erzielung des Baurechts für dieses Vorhaben zu beauftragen.

Tagesordnungspunkt 6 :

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

Beratungsfolge	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	1. September 2008
Kreisausschuss	9. September 2008
Kreistag	16. September 2008

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

Auf den Auszug aus der zur Ortsumgehung Gangelt erarbeiteten Verkehrsuntersuchung, der den mit der Einladung zur Sitzung zu TOP 6 (OU Gangelt) übersandten Erläuterungen als Anlage beigelegt war, wird an dieser Stelle verwiesen.

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, den grundsätzlichen Verlauf der Ortsumgehung Vinteln in der Lage zu wählen, die in der Übersichtskarte skizziert ist, welche den mit der Einladung zur Sitzung übersandten Erläuterungen als Anlage beigefügt war. Auf diese Übersichtskarte wird an dieser Stelle verwiesen. Diese Trassenwahl eröffnet nach Einschätzung der Verwaltung die besten Möglichkeiten zur Erzielung einer wirksamen, den derzeitigen und den erwarteten Verkehrsverhältnissen gerecht werdenden verkehrlichen Verbesserung und zu einer insgesamt verträglichen Konfliktbewältigung mit vertretbarem Aufwand.

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. 1,7Mio € (einschl. Anschlüsse) veranschlagt. Eine Aufnahme des Vorhabens in das Straßenbauförderprogramm des Landes NRW als grundsätzlich förderungswürdige Maßnahme wird von der Verwaltung angestrebt.

Auf Vorschlag der Verwaltung und nach Beratung beschließt der Ausschuss für Umwelt und Verkehr bei 15 Ja-Stimmen gegen eine Nein-Stimme mit Stimmenmehrheit, dem Kreisausschuss und dem Kreistag zu empfehlen, sich als Ergebnis des Verfahrens zur Linienabstimmung zum Neubau einer Kreisstraße „EK 17“ als nördliche Ortsumgehung von Vinteln nach Maßgabe der vorstehenden Erläuterungen für die Wahl einer Linienführung in der Lage auszusprechen, die in der Übersichtskarte skizziert ist, welche den mit der Einladung zur Sitzung übersandten Erläuterungen als Anlage beigefügt war, und die Verwaltung mit den notwendigen Maßnahmen zur Planung und Erzielung des Baurechts für dieses Vorhaben zu beauftragen.

Tagesordnungspunkt 7 :

Umstufung von Straßenabschnitten anlässlich des Neubaus der B 221 n

Beratungsfolge	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	1. September 2008
Kreisausschuss	9. September 2008
Kreistag	16. September 2008

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 MBV NRW der Planfeststellungsbeschluss erlassen; die Planfeststellung ist rechtskräftig. Am 13. August 2008 erfolgte der symbolische 1. Spatenstich für diese Baumaßnahme. Eine Entscheidung über die Abstufung der B 221 (alt) oder über die Umstufung von Abschnitten anderer Straßen wurde bei der Planfeststellung nicht getroffen.

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

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

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

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

lfd. Nr.	Beschreibung Streckenabschnitt Umstufung	Länge Streckenabschnitt	abgebender Träger	aufnehmender Träger
<u>Bereich der Ortslage Wildenrath</u>				
<u>4</u>	„Querspange“ von K 23 bis B 221 n (Verlängerung der K 23) → wird Kreisstraße ←	0,150 Km	- bisher ohne – (Neubau)	Kreis Heinsberg
<u>5</u>	K 23 von B 221 alt bis „Querspange“ (Verlängerung der K 23) → wird Gemeindestraße ←	0,210 Km	Kreis Heinsberg	Stadt Wegberg
<u>6</u>	B 221 (alt) von „Friedrich-List-Allee“ bis K 23 „Dalheimer Straße“ → wird Gemeindestraße ←	1,210 Km	BRD	Stadt Wegberg
<u>7</u>	„Friedrich-List-Allee“ 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>	B 221 (alt) von K 9 „Wildenrath Straße“ bis „Friedrich-List-Allee“ → wird Kreisstraße ← (Netzschluss K 9)	1,150 Km	BRD	Kreis Heinsberg
<u>9</u>	B 221 (alt) von L 19 „Erkelenzer Straße“ bis K 9 „Wildenrath Straße“ → wird Gemeindestraße ←	1,080 Km	BRD	Stadt Wassenberg
<u>10</u>	K 34 von L 117 bis B 221 „Burgstraße“ → wird Landesstraße ← (Netzschluss L 19)	1,000 Km	Kreis Heinsberg	Land NRW
<u>11</u>	B 221 (alt) 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>	B 221 (alt) „Heinsberger Straße“ / „Graf-Gerhard-Straße“ → wird Gemeindestraße ←	0,850 Km	BRD	Stadt Wassenberg

lfd. Nr.	Beschreibung Streckenabschnitt Umstufung	Länge Streckenabschnitt	abgebender Träger	aufnehmender Träger
<u>13</u>	K 20 von L 117 bis K 9, „Altmyhler Straße“ → wird eingezogen bzw. zum Wirtschaftsweg zurückgebaut ←	2,060 Km	Kreis Heinsberg	Stadt Wassenberg

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

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

Auf die Übersichtskarte mit Darstellung der aufgeführten umzustufenden Straßenabschnitte, die den mit der Einladung zur Sitzung übersandten Erläuterungen als Anlage beigelegt war, wird an dieser Stelle verwiesen.

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.

Bereits im Vorgriff auf die beschriebenen Umstufungen und die sich einstellende Änderung von Verkehrsströmen wird die Kreuzung des städtischen „Forster Weges“ mit der L 117 im Auftrag der Stadt Wassenberg nach Abstimmung mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW zu einem Kreisverkehr umgebaut. Nach dem zu diesem Vorhaben gehörenden Plan zur verkehrsrechtlichen Markierung und Beschilderung erfolgt eine gezielte Verkehrslenkung über diesen neuen Kreisverkehr zum Gewerbegebiet Forst. Der Umbau der Kreuzung zu einem Kreisverkehr führt damit nicht nur zu einer unmittelbaren erheblichen Erhöhung der Verkehrssicherheit dieser Kreuzung selbst, sondern auch zu einer Verbesserung der Verkehrsabläufe an der rd. 350 m nördlich gelegenen, verkehrstechnisch als kritisch zu beurteilenden Kreuzung L 117 / K 34 und zu einer erheblichen Entlastung der K 34 von Zubringerverkehren zum Gewerbegebiet Forst. Vor diesem Hintergrund ist die Stadt Wassenberg mit dem Ziel einer kurzfristigen Finanzierbarkeit des Bauvorhabens an den Landesbetrieb Straßenbau NRW und an den Kreis Heinsberg mit der Bitte um finanzielle Unterstützung herangetreten. Da der Umbau des Knotens aufgrund der beschriebenen Umstände auch im Interesse dieser beiden Träger der Straßenbaulast liegt, ist nach

Auffassung der Verwaltung eine Beteiligung des Landes NRW und des Kreises Heinsberg an den Kosten im Interesse einer zeitnahen Ausführung des Vorhabens und einer kurzfristigen Erhöhung der Verkehrssicherheit notwendig und angemessen. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW hat sich bereits im Rahmen einer Verwaltungsvereinbarung über die Durchführung des Bauvorhabens zu einer pauschalen Beteiligung an den Kosten im Umfang von 75.000,00 € verpflichtet. Unter Berücksichtigung der durch den Umbau der Kreuzung bewirkten Entlastung des Knotens L 117 / K 34 und der K 34 generell sowie nicht zuletzt auch mit Rücksicht darauf, dass der Kreis Heinsberg durch die beschriebenen Umstufungen der K 34 (Streckenabschnitt lfd. Nr. 10; rd. 1,000 Km Strecke) und der K 20 (Streckenabschnitt lfd. Nr. 13; rd. 2 Km Strecke) eine deutliche Entlastung bei der Straßenunterhaltung zugute kommt, während ausweislich der dargestellten Streckenbilanz die Stadt Wassenberg einen Zugang von fast 4 km Straßennetz zu verzeichnen hat, sieht die Verwaltung eine pauschale finanzielle Beteiligung des Kreises Heinsberg an dem Umbau des Knotens in demselben Umfang als angemessen an. Die Mittel stehen im Abschnitt 65 des Kreishaushaltes (Neu-, Um- und Ausbaukosten von Kreisstraßen) zur Verfügung.

Auf Vorschlag der Verwaltung und nach Beratung beschließt der Ausschuss für Umwelt und Verkehr einstimmig,

- a) dem Kreisausschuss und dem Kreistag zu empfehlen, 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

und

- b) der von der Verwaltung vorgeschlagenen pauschalen Beteiligung an den Kosten zum Umbau des Knotens L 117 / „Forster Weg“ in Höhe von 75.000,00 € zuzustimmen.

Niederschrift über die Sitzung des
Ausschusses für Umwelt und Verkehr
am 1. September 2008

Tagesordnungspunkt 8 :

**Vorstellung der Genehmigungsplanung für den Bau der Umschlagstelle für Schadstoffe am
Deponiestandort Gangelt-Hahnbusch**

Beratungsfolge	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	1. September 2008

In jedem privaten Haushalt, in den Schulen (z. B. Chemieunterricht) und im Kleingewerbe wird heute eine Vielzahl von Chemikalien eingesetzt. Diese Stoffe finden alltäglich unterschiedlichste Verwendungen. Es handelt sich hierbei um Farben, Lacke, Lösungsmittel, Pflanzenschutzmittel usw., die in den unterschiedlichsten Behältnissen in den Wohnbereichen, Garagen oder Kellern gelagert und aufbewahrt werden (Spraydosen, Gläser, Flaschen, Eimer, ...). Obwohl diese Produkte im Handel frei verkäuflich sind, werden sie, sobald man für sie keine Verwendung mehr hat, nach geltender Rechtslage als gefährlicher Abfall eingestuft und bedürfen einer besonderen Handhabung.

Für die Entsorgung dieser schadstoffhaltigen Abfälle, die auch als Sonderabfälle bezeichnet werden, weil sie schlicht „ab- oder ausgesondert“ erfasst werden, stellen die kreisangehörigen Städte und Gemeinden und der Kreis Heinsberg so genannte Schadstoffmobile an bestimmten Orten und zu festgelegten Zeiten zur Verfügung. Die auf diese Weise erfassten Abfälle werden dann anschließend einer speziellen Entsorgung zugeführt. Die Entsorgungskosten (ohne die Kosten für die Schadstoffmobile) beliefen sich in der Vergangenheit auf ca. 300.000 bis 330.000 Euro jährlich.

Der derzeitige Entsorgungsvertrag sieht eine Übergabe der vom Kreis selbst und den kreisangehörigen Städten und Gemeinden eingesammelten schadstoffhaltigen Abfälle an einem Standort in Erkelenz vor. Dieser gewerbliche Standort ist der einzige im Kreis Heinsberg mit einer entsprechenden Zulassung.

Im Rahmen der Untersuchung der Machbarkeit und der Wirtschaftlichkeit (Ausschreibungs- und Marktsituation) durch die Verwaltung und auf der Grundlage der externen Beurteilung durch die BFT Planung, Aachen, (technische Realisierbarkeit) wurde festgestellt, dass eine eigene, vom Kreis Heinsberg betriebene Übergabestelle als Anlaufpunkt für die kommunale Schadstoffsammlung im Rahmen eines üblichen Abschreibungszeitraumes und durch die Einbindung in die bestehende Infrastruktur am Standort Hahnbusch die berechtigte Aussicht auf günstigere Entsorgungspreise bietet. Dies wurde bereits in den vorangegangenen Sitzungen des Ausschusses für Umwelt und Verkehr berichtet.

Der maßgebliche Vorteil des Umschlages der schadstoffhaltigen Abfälle in eigener Regie ist die Möglichkeit, Stoffströme aktiv zu beeinflussen. Derzeit sind bereits mehr als die Hälfte der als Sonderabfälle erfassten Abfälle zu günstigen Konditionen in der MVA Weisweiler rechtlich und tatsächlich zur Verbrennung zugelassen; es muss nicht der um ein Vielfaches teurere Weg in die Sondermüllverbrennung beschritten werden. Der sich daraus ergebende Preisvorteil kann derzeit jedoch nicht genutzt werden.

Die Schaffung einer eigenen Infrastruktur für die Entsorgung der Schadstoffe aus den privaten Haushalten neben der vorhandenen und etablierten Infrastruktur (Entsorgung des Restmülls und Erfassung von Elektroaltgeräten) stellt sich daher als sinnvolles zukunftsorientiertes Projekt dar.

Die Beschränkung des Umschlages auf die geringen Mengen der aus den privaten Haushalten, Schulen und dem Kleingewerbe stammenden Schadstoffe (max. 200 t/a) ergibt sich aus der geltenden Rechtslage; danach sind der Kreis Heinsberg und seine Kommunen für die Erfassung und Entsorgung der großen Mengen gewerblicher oder industrieller Schadstoffe mit oftmals weitaus größerem Gefährdungspotenzial nicht zuständig.

Der Bau und die Einrichtung einer Übergabestelle für Schadstoffe setzt ein umfangreiches Genehmigungsverfahren auf der Grundlage des Bundes-Immissionsschutzgesetzes bei der Bezirksregierung Köln (früheres Staatliches Umweltamt Aachen) voraus.

In der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 10.12.2007 wurde der Errichtung einer zentralen Übergabestelle für die von den kreisangehörigen Städten und Gemeinden gesammelten schadstoffhaltigen Abfälle aus privaten Haushaltungen, Schulen und Kleingewerbe am Standort Gangelt-Hahnbusch zugestimmt. Gleichzeitig wurde die BFT Planung, Aachen, mit der Erarbeitung einer Genehmigungsplanung und der Erwirkung einer Genehmigung beauftragt.

In der Sitzung stellt Herr Weuthen für die Verwaltung die Genehmigungsplanung zum Bau der Übergabestelle für Schadstoffe auf dem Gelände des Deponiestandortes Gangelt-Hahnbusch anhand dementsprechender Zeichnungen vor. Er erläutert die Kriterien für die Auswahl des Gebäudestandortes sowie die für die Separierung der Stoffe und zur Bewältigung der Betriebsabläufe zu berücksichtigenden Anforderungen.

Auf Nachfrage von Herrn Paffen wird darauf hingewiesen, dass der Nachweis eines Sicherheitskonzeptes für den Betrieb der Übergabestelle in das Genehmigungsverfahren nach dem BImSchG einbezogen wird.

Auf Vorschlag der Verwaltung und nach Beratung nimmt der Ausschuss für Umwelt und Verkehr die vorgestellte Genehmigungsplanung für den Bau der Umschlagstelle für Schadstoffe am Deponiestandort Gangelt-Hahnbusch durch einstimmigen Beschluss zustimmend zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung mit den notwendigen Maßnahmen zur Erzielung des Baurechts für dieses Vorhaben.

Niederschrift über die Sitzung des
Ausschusses für Umwelt und Verkehr
am 1. September 2008

Tagesordnungspunkt 9 :

Gebührenkalkulation für die Abfallentsorgung im Kreis Heinsberg ab dem Jahre 2009

Beratungsfolge	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	1. September 2008

Für die kostenrechnende Einrichtung „Abfallentsorgung“ gelten im Haushaltsjahr 2008 die Gebühren der Satzung vom 20.04.2005 in der Fassung der 3. Änderungssatzung vom 09.11.2007. Diese Gebühren betragen derzeit für Haus- und Sperrmüll, der über die kommunale Sammlung angeliefert wird, und für Abfälle gewerblicher Herkunft einheitlich 228,00 €/t. Für die Anlieferung von Kleinmengen aus privaten Haushaltungen bis 1 m³ (Kleinanlieferer) werden Gebühren zwischen 3,00 € und 30,00 € erhoben. Daneben wird eine Grundgebühr gegenüber den kreisangehörigen Kommunen zur Abdeckung der fixen, mengenunabhängigen Vorhaltekosten von 3,90 €/Einwohner und eine Gebühr zur Finanzierung der Entsorgung schadstoffhaltiger Abfälle aus privaten Haushalten, Schulen und Kleingewerbe von 1,15 €/Einwohner erhoben.

Der Kreis Heinsberg ist entsprechend der Vorgabe des Abfallwirtschaftsplanes für den Regierungsbezirk Köln verpflichtet, sämtliche Abfälle zur Beseitigung in der Müllverbrennungsanlage Weisweiler thermisch vorzubehandeln. Die Kosten für den Abfallumschlag in der Umschlaganlage in Gangelst-Hahnbusch und der Transport nach Weisweiler stellen die mit Abstand größte Einzelposition bei den Ausgaben des Abfallwirtschaftsbetriebes des Kreises Heinsberg dar.

Die organisatorischen und vor allem finanziellen Rahmenbedingungen der Abfallentsorgung wurden bereits durch die Auftragsvergabe am 26.03.1999 – nach europaweiter Ausschreibung – bis zum 31.12.2010 festgelegt. Die Einflussmöglichkeiten des Kreises Heinsberg sind somit wegen der vertraglichen Bindung beschränkt.

Der Finanzbedarf im Jahre 2009 wird wie in den vergangenen Jahren von folgenden Rahmenbedingungen maßgeblich beeinflusst:

- Die Abfallmengen sind auch weiterhin rückläufig.
- Während die Privathaushalte und auch das Gewerbe die Entsorgungsangebote des Kreises nutzen, sind deutliche Einnahmeausfälle aus dem Bereich der Anlieferungen durch gewerbliche Abfallentsorgungsunternehmen festzustellen.
- Die Kosten des Betreibervertrages stehen in Abhängigkeit von der Entwicklung der reinen Verbrennungspreise und den Preisindizes für Lohnkosten, Kosten des Geräteeinsatzes, gewerbliche Betriebsgebäude sowie Energiekosten. Während die Verbrennungspreisindizes stagnieren, entwickeln sich insbesondere die Personal- und Energiekostenanteile steil nach oben.

- Die gestiegenen Kosten können durch eine Entnahme aus der Rücklage zur Gebührenstabilisierung aufgefangen werden.

Vor diesem Hintergrund können im Ergebnis die Gebühren im Jahre 2009 stabil gehalten werden. Die Kalkulation für 2009 behält die erstmalig mit der Gebührenstrukturreform für 2007 eingeführte Kombinationsgebühr bei. Es bleibt bei der Kombination aus einer Grundgebühr zur Abdeckung der Vorhaltekosten und einer gewichtsbezogenen Zusatzgebühr.

Die Grundgebühr richtet sich nach den Einwohnerzahlen bzw. der Zahl der nicht meldepflichtigen Personen in den Kommunen (EW). Diese Gebühr soll im Jahre 2009 auch weiterhin **3,90 €/EW** betragen. Sie würde ein Gesamtvolumen von ca. 1,1 Mio. € – also nur ca. 10 % der gesamten Gebühreneinnahmen für die Entsorgung der Restabfälle – umfassen.

Ca. 95 % der Gebühreneinnahmen werden mittlerweile aus den Anlieferungen der kommunalen Haus- und Sperrmüllabfuhr erbracht. Eine Umlage nach Einwohnermaßstab und die konsequente Umlage aller Fixkosten verteilen die Vorhaltekosten in geeigneter und angemessener Weise auf die kreisangehörigen Städte und Gemeinden.

Die Gewichtsgebühr auf der Basis der angelieferten Abfallmengen kann vor diesem Hintergrund im Jahre 2009 mit **228,00 €/t** konstant halten werden.

Die Kommunen profitieren auch weiterhin von Einsparungen wegen einer Vertragsmodifikation mit dem Entsorgungsunternehmen bei den Gebühren für die Entsorgung schadstoffhaltiger Abfälle aus privaten Haushalten, Schulen und Kleingewerbe. Die hierfür zu erhebende Gebühr beträgt unverändert jährlich **1,15 €/EW**.

Die Kleinanliefergebühren sollen ebenfalls unverändert bleiben.

Zum 01.01.2007 wurde erstmals eine Regelung in die Gebührensatzung aufgenommen, die es den Einwohnern erlaubt, Sperrmüll (insbesondere darin enthaltene verwertbare Abfälle wie z. B. Altholz) direkt und für den Anlieferer kostenlos bei den Kleinanlieferplätzen in Hahnbusch und Rothenbach anzuliefern. Hierzu ist lediglich die Vorlage einer von den kreisangehörigen Städten und Gemeinden ausgestellten Berechtigungskarte erforderlich. Die Kosten der Entsorgung werden dann unmittelbar mit der jeweiligen Kommune abgerechnet und sind teilweise deutlich günstiger. Es handelt sich um ein an die Kommunen gerichtetes freiwilliges Angebot, dessen Ziel es ist, die Verwertungsquote zu erhöhen und damit sowohl beim Kreis als auch bei den Kommunen Kosten zu senken. Mittlerweile sind die Städte Wegberg und Wassenberg sowie die Gemeinde Selfkant dem Angebot gefolgt, es wird allgemein mit Zufriedenheit aufgenommen.

Auf die Gebührenkalkulation für das Jahr 2009 mit detaillierten Angaben, die den mit der Einladung zur Sitzung übersandten Erläuterungen als Anlage beigefügt war, wird an dieser Stelle verwiesen. Herr Nießen macht darauf aufmerksam, dass sich auf Seite 8 der Gebührenkalkulation ein redaktioneller Fehler eingeschlichen habe; in der Zusammenfassung der Angaben der Anlage A ist die Zahl der veranschlagten Einwohner von 299.999 auf 259.999 zu berichtigen.

Nach Beratung nimmt der Ausschuss für Umwelt und Verkehr die Gebührenkalkulation für die Abfallentsorgung im Kreis Heinsberg ab dem Jahre 2009 durch einstimmigen Beschluss zustimmend zur Kenntnis zu nehmen.

Niederschrift über die Sitzung des
Ausschusses für Umwelt und Verkehr
am 1. September 2008

Tagesordnungspunkt 10 :

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

Beratungsfolge	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	1. September 2008
Kreisausschuss	9. September 2008
Kreistag	16. September 2008

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, Altmühl, 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.

Auf die Übersichtskarte mit Abgrenzung des Plangebietes, die den mit der Einladung zur Sitzung übersandten Erläuterungen als Anlage beigelegt war, wird an dieser Stelle verwiesen.

Auf Vorschlag der Verwaltung und nach Beratung empfiehlt der Ausschuss für Umwelt und Verkehr dem Kreisausschuss und dem Kreistag durch einstimmigen Beschluss, die Aufstellung des Landschaftsplanes III/8 „Baaler Riedelland und obere Rurniederung“ zu beschließen.

Niederschrift über die Sitzung des
Ausschusses für Umwelt und Verkehr
am 1. September 2008

Tagesordnungspunkt 11 : - Bericht der Verwaltung -

Zu diesem Tagesordnungspunkt des öffentlichen Teils der Sitzung berichtet Herr Nießen wie folgt:

11.1 Straßenbau:

A - Planung zum Umbau des Knotens K 13 / K 17 bei Langbroich (Gemeinde Gangelt)

In der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 3. Juni 2008 wurde die Planung zum Umbau des Knotens der Kreisstraßen K 13 und K 17 bei Gangelt-Langbroich sowie zum Neubau eines Geh- und Radweges von Vinteln bis zu v.g. Knoten aus Anlass des Neubaus der B 56 n vorgestellt und erläutert. Wenngleich die vorgestellte Planung grundsätzlich zustimmend zur Kenntnis genommen wurde, beurteilten mehrere Mitglieder des Ausschusses die Führung des Radweges im Bereich des umzubauenden Knotens wegen der vorgesehenen mehrfachen Querung der Fahrbahnen als kritisch. Die Verwaltung wurde daher gebeten, die Führung des Radweges im Hinblick auf andere Alternativen nochmals zu prüfen und ergänzend hierüber zu berichten.

Nach nochmaliger fachlicher Abstimmung mit der Straßenverkehrsbehörde wurde die Planung nunmehr dahingehend geändert, dass der entlang der K 13 anzulegende neue Radweg vorläufig an dem zukünftig von Langbroich her einmündenden, nachgeordneten Straßenast beginnt/endet und lediglich für den nach Langbroich hin orientierten Radfahrer eine Querung der Kreisstraße über eine Mittelinsel/Querungshilfe vorgesehen wird. Die Fortführung des Radweges entlang der Kreisstraße in Richtung Schümm/Brüxgen bleibt einer späteren Planung vorbehalten, wobei eine durchgängige Führung ohne außerörtliche Querungsstellen angestrebt wird. Die Verwaltung hat somit die Anregung aus dem Ausschuss zur Änderung der Planung umgesetzt.

Der Lageplan zu der nunmehr geänderten Version der Planung wurde in der Sitzung zur Einsichtnahme und Kenntnisnahme aufgehängt.

B - Sachstand zum Verfahren EK 5 / OU Haaren, Kirchhoven, Lieck und Heinsberg (Stand 09/2008)

Der Antrag auf Planfeststellung wurde im Januar 2005 für das Gesamtvorhaben (1. BA von der K 5 bei Haaren bis zur „Westtangente“ bei Lieck und 2. BA von der L 228 / Kreisverkehr bei Oberlieck bis zur B 221 bei Schleiden) gestellt. Der Erörterungstermin durch die Bezirksregierung Köln erfolgte am 12. Dezember 2007, so dass nach Auskunft der Bez.Reg. mit dem Planfeststellungsbeschluss im Herbst d.J. gerechnet werden konnte. Nunmehr hat die Bez.Reg. Köln aktuell eine ergänzende Stellungnahme des Kreises Heinsberg zum Umfang der ökologischen Kompensations-/Ausgleichsmaßnahmen sowie zum Immissionsschutz erbeten. Hintergrund dieser Bitte ist die neue Rechtslage aufgrund des Landschaftsschutzgesetzes NRW bzw. technischer Richtlinien zum Immissionsschutz (MLuS). Da für die Rechtmäßigkeit eines Planfeststellungsbeschlusses die aktuelle Rechtslage maßgebend ist, muss die Planung nach Maßgabe der genannten neuen Regelungen überprüft werden. Die Verwaltung ist bemüht, dies zeitnah zu erledigen, um möglichst noch in diesem Jahr Baurecht für die EK 5 zu erzielen.

C – Auswirkungen durch die Ansiedlung eines Logistikzentrums auf dem Gebiet der Stadt Roermond

Zu Fragen der Auswirkungen durch die Ansiedlung eines Logistikzentrums auf dem Gebiet der Stadt Roermond auf die Verkehrsentwicklung im Bereich der Städte Wassenberg und Hückelhoven liegen dem Landrat je eine Anfrage der Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen im Kreistag nach § 12 der Geschäftsordnung zur Beantwortung in der Sitzung des Kreisausschusses am 9. September 2008 und eine Anfrage der Fraktion der SPD im Kreistag nach § 12 der Geschäftsordnung zur Beantwortung in der Sitzung des Kreistages am 16. September 2008 vor. Hierzu kann die Zwischeninformation gegeben werden, dass von der Verwaltung nach Abstimmung mit der Stadt Wassenberg und mit der Stadt Hückelhoven eine Kontaktaufnahme zur Stadt Roermond in die Wege geleitet wurde. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW als Träger der Straßenbaulast für die Landesstraße L 117 ist darüber ebenfalls informiert. Ein ausführlicher Bericht wird voraussichtlich durch den Landrat in der Sitzung des Kreisausschusses gegeben.

11.2 Umweltschutz:

Ökoprofit

In der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 3. Juni 2008 wurde über einen erneuten Versuch der Verwaltung zur Initiierung eines „Ökoprofit“-Projektes im Kreis Heinsberg berichtet. Wie auch der Presseberichterstattung zwischenzeitlich zu entnehmen war, hat sich die erforderliche Anzahl von Interessenten bzw. Teilnehmern gefunden. Auftaktveranstaltung zu diesem Projekt war am 28. August 2008 in den Gangelter Einrichtungen. Erfreulich ist, dass mit dem Kreisgymnasium Heinsberg auch eine Schule an dem Projekt teilnimmt.

Bei Anruf Bus

***Sachstandsbericht im
Ausschuss für Umwelt
und Verkehr des Kreises
Heinsberg am 01.09.08***



Gliederung

- Angebot ab Fahrplanwechsel 2008/2009
- Bedienungsgebiete
- Abstimmung herkömmliche Linien/Multibus
- Disposition

Fahrplanangebot ab 14.12.2008

- Bedienzeiten
 - montags bis freitags an Schultagen (Gangelt, Selfkant, Waldfeucht)
09.00 Uhr – 12.00 Uhr und 14.00 Uhr bis 22.00 Uhr
 - montags bis freitags an Ferientagen (Gangelt, Selfkant, Waldfeucht)
06.00 Uhr – 22.00 Uhr
 - samstags (kreisweit)
06.30 Uhr – 18.00 Uhr
 - sonn- und feiertags (kreisweit)
09.00 Uhr – 18.00 Uhr

- Direktverbindungen am Wochenende nach Sittard Bf. und Linnich Bf.



Bedienungsgebiete (1)

Einwohnerzahlen in den 5 Korridoren

aktualisiert

Korridor 1		Korridor 2		Korridor 3		Korridor 4		Korridor 5	
Heinsberg Teil 1		Erkelenz Teil 1		Erkelenz Teil 2		Hückelhoven Teil 1		Wassenberg	
Lieck, Kirchhoven	4.561	Hetzerath	1.390	Stadtmitte Nord	5.010	Baal	3.150	gesamt	15.562
Aphoven, Laffeld	1.675	Granterath, Tenholt, Bellinghoven	2.488	Stadtmitte West	3.132	Brachelen	3.794		
Waldenrath	2.893	Wockerath, Venrath, Mennekraht	2.052	Schwanenberg, Oerath	2.359	Rurich	679	Hückelhoven Teil 2	
Schafhausen	1.715	Kückhoven	2.014	Hoven, Matzerath, Houverath	2.277	Doveren	2.995	Ratheim	6.116
Heinsberg-Süd	4.698	Lövenich	2.803	Gerderhahn, Moorheid	5.251	Hückelhoven	7.787	Altmyhl, Busch	2.621
	15.542	Katzem	1.284		18.029	Hückelhoven-Rurbrücke	1.947	Kleingladbach	1.991
Gangelt		Pesch, Immerath, Lützerath	2.796	Wegberg		Schaufenberg	1.426		10.728
gesamt	10.837	Oberwestrich, Keyenberg	2.574	gesamt	27.731	Millich	1.240	Heinsberg Teil 3	
		Stadtmitte-Ost	7.516			Hilfahrt	4.376	Dremmen	3.703
Selfkant			24.917				27.394	Oberbruch Ost	4.914
gesamt	9.346					Heinsberg Teil 2		Oberbruch West	3.170
						Randerath	2.060	Unterbruch	2.246
Waldfeucht						Porselen, Horst	1.594	Karken	3.593
gesamt	9.068						3.654	Kempen	1.793
						Geilenkirchen Teil 2		Heinsberg-Nord	4.173
Geilenkirchen Teil 1						Lindern	1.127		23.592
Grotenrath, Teveren	3.250					Kogenbroich, Leiffahrt	1.627		
Gillrath	1.990					Beeck, Prummern	1.308		
Rischden, Hatterath, Niederheid	1.407					Müllendorf, Süggerath	1.123		
Bauchem	1.950						5.185		
GK Nordwest	7.332								
Immendorf, Waurichen	1.999								
GK Südost	3.144								
Kraudorf, Tripsrath	1.191								
	22.263								
Übach-Palenberg									
Scherpenseel, Siepenbusch	1.969								
Frelenberg, Windhausen	3.746								
	5.715								
Summe K 1	72.771	Summe K2	24.917	Summe K3	45.760	Summe K4	36.233	Summe K5	49.882
Summe K1 - K5	229.563								

Bedienungsgebiete (2)



Variante 1: „ursprüngliche Korridor-Einteilung“
=> orientiert sich an Straßeninfrastruktur

Variante 2: „neue Korridor-Einteilung“
=> orientiert sich an Linien des ÖPNV

Variante 3: „Zusammenfassung von Korridoren N+S“
=> kleine Korridore werden in Große integriert

Variante 4: „Zusammenfassung von Korridoren O+W“
=> kleine Korridore werden in Große integriert

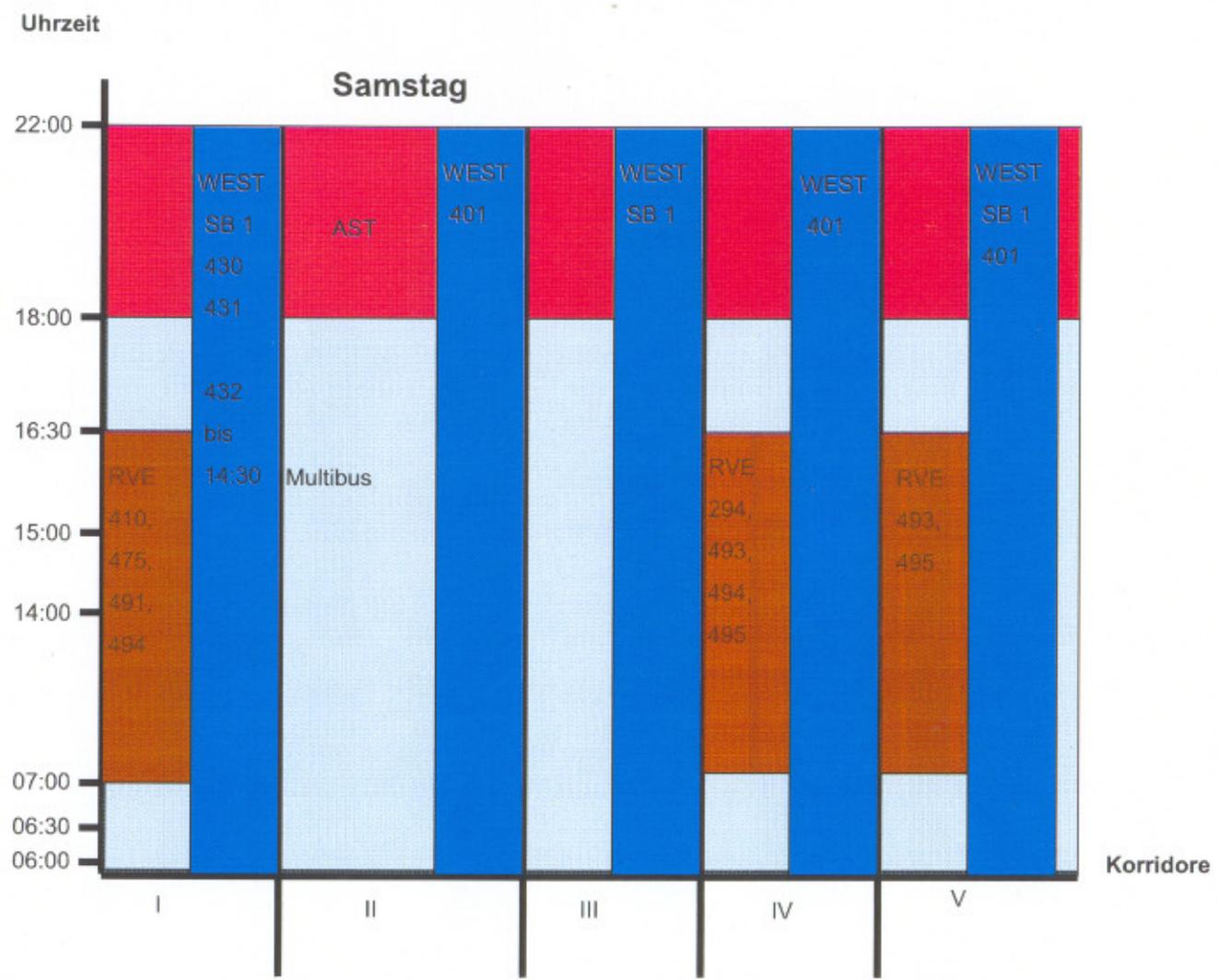
Variante 5: „Kommunen als Korridore“
=> orientiert sich an kommunalen Grenzen

=> Busbedarf abh. von Korridor-Einteilung zw. 8-9 Busse

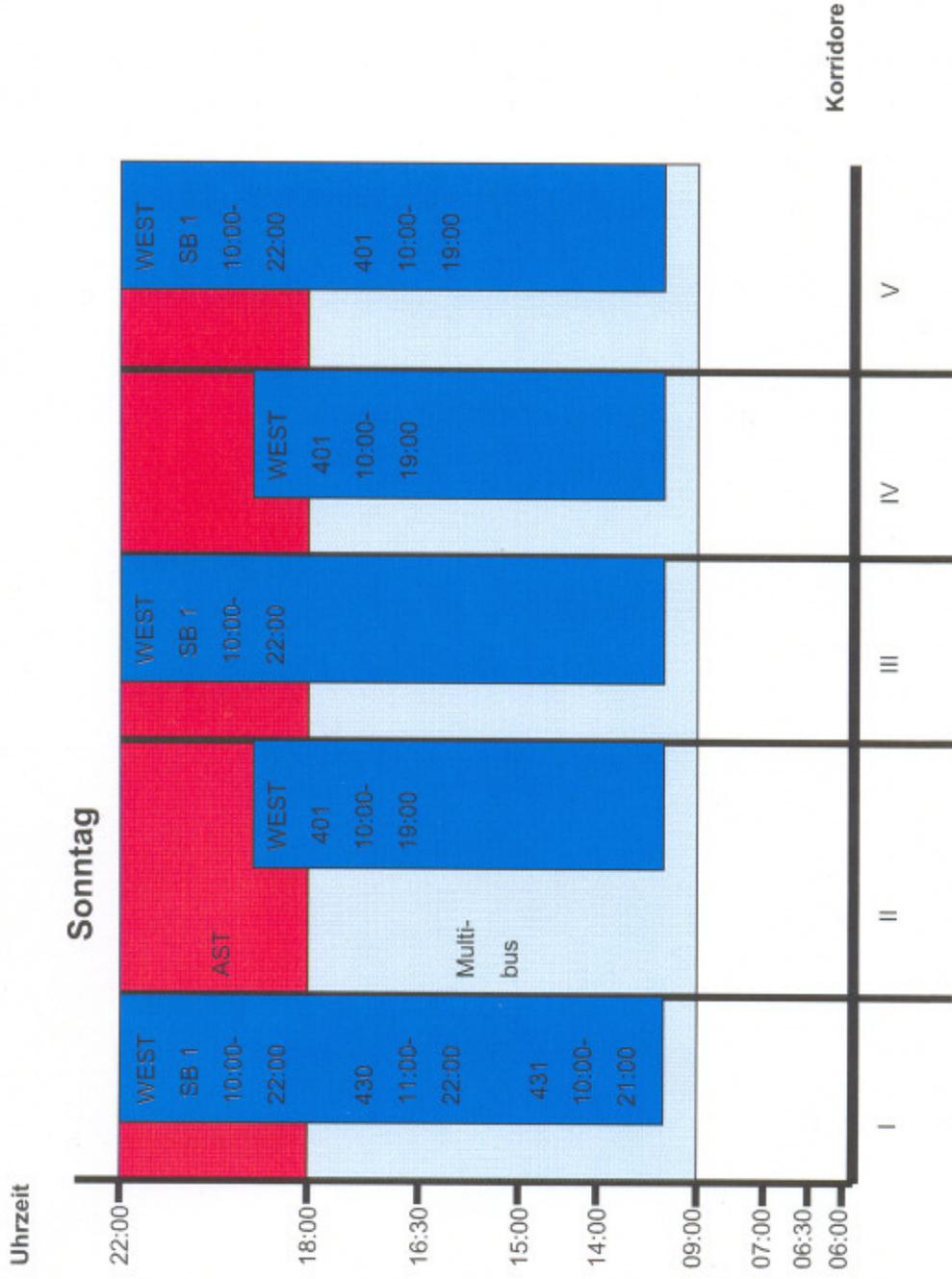
(Ausschreibung der Leistung in diesem Monat)



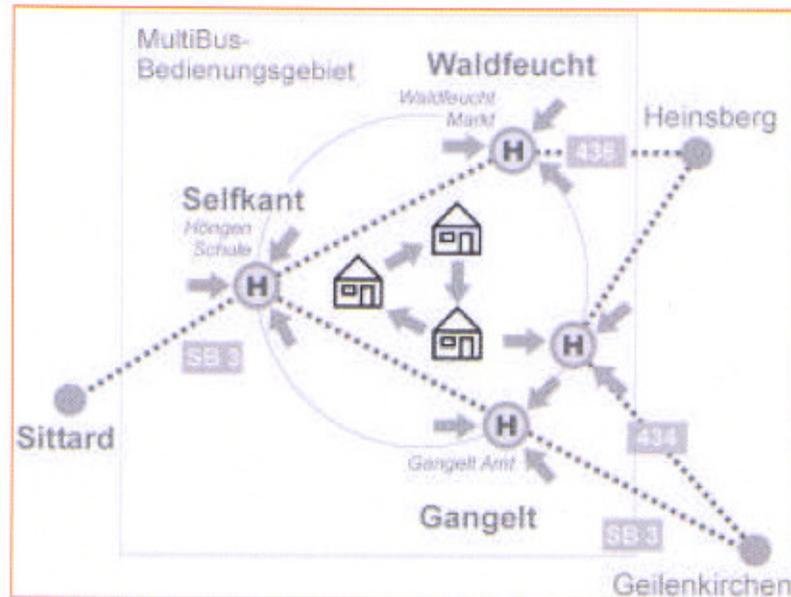
Abstimmung herkömmliche Linien/Multibus (1)



Abstimmung herkömmliche Linien/Multibus (2)



Abstimmung herkömmliche Linien/Multibus (3)



Umsteigen an ausgewiesenen Umsteigepunkten im Kreis vom herkömmlichen Bus in den Multibus und umgekehrt sowie zwischen Multibussen unterschiedlicher Bedienungskorridore;

Überlappungsbereiche an den Schnittpunkten der Korridore in Erkelenz, Heinsberg, Wassenberg und Geilenkirchen;

Fahrgast erhält bei Anmeldung des Fahrtwunsches Information über Transportkette;

Disposition



Anzahl der Arbeitsplätze werden erhöht von einem Mitarbeiter auf drei Mitarbeiter,

Call-Center weiterhin in Geilenkirchen unter der Nummer 02431/88 66 88,

Dienstleister: KVE Selfkantreisen



**Vielen Dank für Ihre
Aufmerksamkeit !**