

Niederschrift

über die 15. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 07.03.2013

Anwesend:

Vorsitzender:

Hachen, Gerd Dr.

Kreistagsmitglieder:

Dahlmanns, Erwin

Echterhoff, Peter

Gassen, Guido

Horst, Ulrich

Jansen, Franz-Michael

Jüngling, Liane

Krekels, Gerhard

Krings, Werner

Krummen, Arnd

Müller, Silke

Reyans, Norbert

Röhrich, Karl-Heinz

Sachkundige Bürger:

Nelsbach, Thomas

Von der Verwaltung:

Nießen, Josef

Kapell, Günter

Weuthen, Johannes

Kowald, Reinhard

Abwesend:

Kreistagsmitglieder:

Schneider, Georg *

*entschuldigt

Anfang: 18:00 Uhr

Ende: 21:05 Uhr

Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr versammelt sich heute im Kleinen Sitzungssaal. Vor Eintritt in die Beratung, schlägt der Ausschussvorsitzende vor, die Reihenfolge der heutigen Tagesordnung wegen der anwesenden Besucher dahin gehend zu ändern, den Tagesordnungspunkt 4 vorzuziehen und als 2. Tagesordnungspunkt zu behandeln. Diesem Vorschlag folgt der Ausschuss einvernehmlich.

Tagesordnung:

Öffentliche Sitzung:

1. Vorstellung der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie (1. Teil) zum Lückenschluss Lin-nich - Baal / Lindern und Beauftragung des zweiten Teils der Machbarkeitsstudie
2. Antrag der Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN vom 01.02.2013 gemäß § 5 der Geschäftsordnung: Lärm- und Verkehrssituation auf der Kreisstraße K 5 "Karl-Arnold-Straße" in Oberbruch
3. Antrag der SPD-Kreistagsfraktion vom 12. November 2012 gemäß § 5 Geschäftsord-nung: Sperrung der Ortsdurchfahrten Waldfeucht und Saeffelen in den Nachtstunden von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr für den Lkw-Verkehr
4. Klimaschutz und Energiewende:
 - 4.1. Antrag der Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN vom 22.08.2012 gemäß § 5 Geschäftsordnung: Gründung einer Projektgesellschaft für den Kreis Heinsberg im Rahmen der Umsetzung eigener Handlungskonzepte zum Klimaschutz und zur Energiewende
 - 4.2. Einrichtung von Energieberatungsstützpunkten im Kreis Heinsberg
 - 4.3. Klimaschutzgesetz NRW
 - 4.4. Gemeinsamer Antrag der SPD-Kreistagsfraktion und der Kreistagsfraktion BÜND-NIS 90/DIE GRÜNEN vom 13.02.2013 gemäß § 5 Geschäftsordnung: Erstellung eines Klimaschutzplanes für den Kreis Heinsberg
5. Bericht der Verwaltung
6. Anfragen

Nichtöffentliche Sitzung:

7. Neubau der Kreisstraße EK 5 (Ortsumgehung Haaren - Kirchhoven - Lieck - Heins-berg)
- 7.1. Genehmigung der Dringlichkeitsentscheidung gemäß § 50 Abs. 3 Kreisordnung NRW über die Vergabe eines Nachauftrages zur grundhaften Erneuerung des Stre-ckenabschnittes zwischen dem Kreisverkehrsplatz "Westtangente" bei Lieck und dem Kreisverkehrsplatz L 228 / K 5 bei Oberlieck im Zuge des Neubaus der Kreisstraße EK 5
- 7.2. Vergabe eines Auftrages über die Lieferung und Aufstellung der wegweisenden Be-schilderung im Zuge des Neubaus der Kreisstraße EK 5
- 7.3. Vergabe eines Nachauftrages zur Stabilisierung des Trassenplanums und zur Abdich-tung der Böschungsflächen im Bereich der Altlastverdachtsfläche "Sandkoul" bei Heinsberg-Kirchhoven sowie über zusätzliche Leistungen im Rahmen der Verlegung und des Rückbaus von Versorgungsleitungen

- 8. Bericht der Verwaltung
- 9. Anfragen

Vor Eintritt in die Beratung stellt der Ausschussvorsitzende die vorgenannte Tagesordnung, die ordnungsgemäße Einberufung und die Beschlussfähigkeit fest.

Sitzung: öffentlich

Tagesordnungspunkt 1:

Vorstellung der Ergebnisse der Machbarkeitsstudie (1. Teil) zum Lückenschluss Linnich - Baal / Lindern und Beauftragung des zweiten Teils der Machbarkeitsstudie

Beratungsfolge: 07.03.2013 Ausschuss für Umwelt und Verkehr	
Finanzielle Auswirkungen:	ca. 8.000 €(Kreisanteil)
Leitbildrelevanz:	3.5
Inklusionsrelevanz:	ja

Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr des Kreises Heinsberg hat in seiner Sitzung am 12.05.2011 auf Grund der Anträge der CDU-Kreistagsfraktion vom 16.02.2011 und der Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 25.02.2011 empfohlen, zusammen mit dem Nahverkehr Rheinland (NVR) und dem Kreis Düren eine Machbarkeitsstudie zum Lückenschluss der Schienenverbindung von Linnich an die Haupteisenbahnstrecke Aachen – Mönchengladbach im Kreis Heinsberg erarbeiten zu lassen.

Aus diesem Grunde wurde im 4. Quartal 2011 gemeinsam mit dem Kreis Düren und dem NVR vereinbart, ein Gutachten für eine Neubewertung dieser Maßnahme mit den Varianten Linnich – Baal und Linnich – Brachelen/Lindern erstellen zu lassen. Insbesondere im Hinblick auf eine mögliche spätere Förderfähigkeit des Vorhabens sollen im Rahmen dieses Gutachtens alle erforderlichen Daten erarbeitet werden. Das Gutachten ist in Absprache mit den Projektbeteiligten zweistufig geplant. In einer ersten Stufe erfolgt zunächst eine Potentialabschätzung für die Varianten. Sollte diese Potentialbetrachtung zu positiven Ergebnissen führen, kann im zweiten Analyseschritt für die Vorzugsvariante vertiefend eine Kosten-Nutzen-Bewertung erfolgen. Im Falle von negativen Ergebnissen kann dagegen auf eine Beauftragung der zweiten Bewertung verzichtet werden.

Die Potentialabschätzung beinhaltet u. a. die Prüfung der Trassenvarianten mit einer Gegenüberstellung der vorhandenen Potentiale sowie Auswahl der Vorzugsvariante mit entsprechender Begründung. Des Weiteren soll ein Betriebskonzept mit Abschätzung des Fahrgastpotentials für die Vorzugsvariante erarbeitet werden.

Bei von den Gutachtern der Büros BVS – Rödel und Pachan und KCW GmbH getroffenen Potentialabschätzungen und erarbeiteten Prognosezahlen kann von einer echten Chance zur Verbindung bestehender Schienennetze mit entsprechend positiven Auswirkungen ausgegangen werden. Inwiefern diese Prognose jedoch letztendlich eine Wiedererrichtung der Schienenstrecke begründen kann, ist von weiterführenden Untersuchungen im Hinblick auf die

Wirtschaftlichkeit, den Infrastrukturaufwand und weiteren externen Effekte (z. B. Güterverkehr) abhängig.

In der Sitzung stellt der Gutachter, Herr Dipl.-Ing. Pachan, vom Büro BVS Rödel und Pachan, Kamp-Lintfort, die Ergebnisse des 1. Untersuchungsteils der Machbarkeitsstudie zum Lückenschluss Linnich - Baal / Lindern vor. In seiner Präsentation, die als **Anlage 1** der Niederschrift beigelegt ist, werden vom ihm die untersuchten 3 Trassenvarianten, die ermittelten Potentiale zu den prognostizierten Pendlerströmen und die Einordnung der Verkehrswirkungen dargestellt. Er führt u. a. aus, dass alle 3 untersuchten Varianten für einen Lückenschluss zwischen Linnich und der Bahnstrecke Aachen – Mönchengladbach von Linnich aus kommend in Richtung Nordost nach Hückelhoven-Baal (Variante A), in Richtung Nordwest nach Hückelhoven-Brachelen (Variante B) und in Richtung West nach Geilenkirchen-Lindern (Variante C) technisch realisierbar sind. Wegen der kurzen Fahrzeit können die Zielorte sogar im 30-Minutentakt bedient werden. Die bewertete Streckenverbindung von Linnich aus kommend in Richtung Nordost nach Hückelhoven-Baal (Variante A) stellt wegen der guten Anschlusssituation sowohl in Richtung Mönchengladbach / Düsseldorf als auch in Richtung Aachen im Rahmen der Vorauswahl die Vorzugsvariante dar.

Im Rahmen einer vertiefenden Potentialanalyse der empfohlenen Vorzugsvarianten A durch Auswertung vorhandener Erhebungen und Analysen, Nachfrageermittlungen, Reisezeitvergleiche und Bewertung der Potentiale auf der Basis von Fahrplänenentwürfen im Falle der Streckenverlängerung kommen die Gutachter zu dem Ergebnis, dass die potentielle Nachfrageentwicklung mit gut 1.700 Fahrgästen je Normalwerktag und rund 1.500 bis 1.700 Fahrgästen an den Wochenendtagen bei einer Streckenverbindung zwischen Linnich und Hückelhoven-Baal gerechnet werden kann. Darüber hinaus tragen Änderungen der Pendlerstruktur und zunehmende Mobilität zu einer positiven Beurteilung des Vorhabens bei.

Wegen der hohen Investitionskosten bezogen auf die Kosten je Streckenkilometer ist es andererseits angezeigt, durch vertiefende Untersuchungen (zweiter Untersuchungsteil) des Infrastrukturausbaubedarfs und eine Wirtschaftlichkeitsuntersuchung für die Vorzugsvariante mit Ermittlung des Nutzen/Kosten-Verhältnisses gemäß der einschlägigen Verfahren zur Anmeldung des Verkehrsprojekts für den SPNV-Bedarfsplan des Landes NRW durchzuführen. Die Verwaltung weist diesbezüglich darauf hin, dass der Kreisentwicklungsausschuss des Kreises Düren in seiner letzten Sitzung des Jahres 2012 unter Kenntnisnahme der Ergebnisse des 1. Untersuchungsteils einen entsprechenden Beschluss bereits gefasst hat.

Nachdem der Ausschussvorsitzende Dr. Hachen sich beim Gutachter für die Vorstellung der Ergebnisse zum 1. Teil der Machbarkeitsstudie bedankt hat, führt Dezernent Nießen zu diesem Tagesordnungspunkt ergänzend aus, dass man sich bzgl. des Lückenschlusses der Bahnstrecke zwischen Linnich und Baal in einem sehr frühen Stadium befinde. Bekanntermaßen habe das Eisenbahnbundesamt der beantragten Entwidmung der Bahntrasse von Baal nach Ratheim auf Grund der Festlegungen dieser Bahnstrecke im Regionalplan der Bezirksregierung Köln Anfang des Jahres nicht zugestimmt. In Abstimmung mit dem Auftraggeber der Machbarkeitsstudie, der Nahverkehr Rheinland, Köln, Dem Kreis Düren und der Stadt Hückelhoven wird daher ergänzend vorgeschlagen, die Reaktivierung der Bahnstrecke von Baal nach Hückelhoven mit der Option der Verlängerung bis Ratheim in die weitere Untersuchungen der Machbarkeitsstudie zum Lückenschluss der Bahnstrecke Linnich - Baal / Lindern

mit einzubeziehen. Hierdurch kann ggf. die Kosten - Nutzen - Relation für die v. g. Schienenverbindung wesentlich verbessert werden. Dezernent Nießen weist in diesem Zusammenhang auch darauf hin, dass der Lückenschluss von Linnich zum Kreis Heinsberg im Verkehrsinfrastrukturbedarfsplan des Landes NRW in der Stufe 2 aufgenommen worden ist. Ziel muss es jedoch sein, das Vorhaben in die Stufe 1 des Verkehrsinfrastrukturbedarfsplans NRW zu bringen.

In der sich anschließenden Beratung besteht im Ausschuss mit Blick auf die Kosten-Nutzen-Relation für den Kreis Heinsberg, die Erhöhung des Fahrgastpotentiale und den zusätzlichen Nutzen für die Gewerbebetriebe Einvernehmen darüber, entsprechend dem Vorschlag der Verwaltung die Ermächtigung zur Beauftragung des 2. Untersuchungsteil zum Infrastrukturausbau und zur Wirtschaftlichkeitsuntersuchung jeweils für die Vorzugsvariante unter Einbeziehung des zusätzlich zu untersuchenden Streckenabschnittes der Bahntrasse von Baal bis Ratheim zu erweitern.

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr des Kreises Heinsberg nimmt die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie "Lückenschluss Linnich – Baal/Lindern" (1. Untersuchungsteil) zur Kenntnis. Die Verwaltung wird ermächtigt, den 2. Untersuchungsteil zum Infrastrukturausbau und zur Wirtschaftlichkeitsuntersuchung jeweils für die Vorzugsvariante unter Einbeziehung des zusätzlich zu untersuchenden Streckenabschnittes der Bahntrasse von Baal bis Ratheim gemeinsam mit dem Kreis Düren und dem Nahverkehr Rheinland (NVR) zu beauftragen.

Abstimmungsergebnis:

Ja 14 Nein 0 Enthaltung 0 Befangen 0

Sitzung: öffentlich

Tagesordnungspunkt 2:

Antrag der Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN vom 01.02.2013 gemäß § 5 der Geschäftsordnung: Lärm- und Verkehrssituation auf der Kreisstraße K 5 "Karl-Arnold-Straße" in Oberbruch

Beratungsfolge:

07.03.2013 Ausschuss für Umwelt und Verkehr

Mit Schreiben vom 01.02.2013 an den Vorsitzenden des Ausschusses für Umwelt und Verkehr, Herrn Dr. Hachen, beantragt die Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN nach § 5 der Geschäftsordnung, der Ausschuss für Umwelt und Verkehr möge die Verwaltung mit der Prüfung beauftragen, welche kurzfristigen und welche langfristigen Maßnahmen zur Verbesserung der Wohnverhältnisse der Anwohner der „Karl-Arnold-Straße“ möglich sind. Unter anderem soll geprüft werden, inwieweit

- die Einrichtung einer Tempo 30-Zone auf der gesamten „Karl-Arnold-Straße“,
- ein Durchfahrverbot für Lkw in den Nachtstunden,
- Verkehrslenkungsmaßnahmen und
- kurzfristige Lärmschutzmaßnahmen (z. B. Flüsterasphalt) umsetzbar sind.

Der v. g. Antrag der Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN wurde als Anlage mit der Einladung zur Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr allen Kreistagsmitgliedern und dem sachkundigen Ausschussmitglied zugesandt.

Amtsleiter Kapell trägt in der Sitzung vor, dass die „Karl-Arnold-Straße“ und im weiteren Verlauf die „Gladbacher Straße“ eine Hauptverkehrsachse aus dem Innenstadtbereich Heinsberg bis zur Autobahnauffahrt Dremmen darstellt und als Straßenverbindung in diesem Bereich die A 46 mit der B 221 verknüpft. Des Weiteren erschließt die K 5 neben der Wohnbebauung das Gelände des Industrieparks Oberbruch (IPO), Gewerbebetriebe im Bereich Greben-Oberbruch und das Gewerbegebiet Dremmen und in umgekehrter Richtung die Innenstadt Heinsberg mit dem Gewerbe- und Industriegebiet. In der Verlängerung der K 5 fließen ferner Verkehrsströme über die L 230 in Richtung Grenzübergang Heinsberg-Karken und in umgekehrter Richtung aus den Niederlanden zur Autobahnauffahrt bei Dremmen. Auch handelt es sich bei der K 5 „Karl-Arnold-Straße“ um eine sog. „klassifizierte“ Straße mit hohem Verkehrsaufkommen und einer überörtlichen Bedeutung für den Individual- und Güterverkehr. Die letzte amtliche Verkehrszählung, die in der 2. Jahreshälfte 2010 stattfand, ergab, dass die K 5 „Karl-Arnold-Straße“ im Bereich Oberbruch im Durchschnitt täglich von ca. 13.200 Kraftfahrzeugen befahren wird, davon sind rund 680 Fahrzeuge dem Schwerlastverkehr zuzurechnen. In diesem Zusammenhang weist Amtsleiter Kapell darauf hin, dass bereits im Jahre 1996 eine Vorerhebung zu einer Verkehrslärberechnung gemacht worden ist, wobei der Gutachter seinerzeit von einer prognostizierten Verkehrsbelastung von ca. 18.700 Kfz. In 24 Stunden ausgegangen ist. Bei diesem Szenario wurde ein Schwerlastverkehr von

10 % (rund 1.870 Lkws / 24 Std.) angenommen. Dieses „Worst-Case-Szenario“ ist bis heute nicht eingetreten. Gleichwohl ist festzustellen, dass es sich bei der K 5 in Bereich Oberbruch um eine sehr hoch belastete Kreisstraße handelt.

Im Hinblick auf den gegenwärtigen Straßenzustand führt Amtsleiter Kapell aus, dass sich die „Karl-Arnold-Straße“ einschließlich Nebenanlagen (Rad- und Gehwege) in einem schlechten Gesamtzustand befindet und aus diesem Grunde für eine grundsätzliche Sanierung vorgesehen ist. Da sich die Notwendigkeit der Sanierung sowohl auf den Straßenkörper als auch auf die Nebenanlagen erstrecken wird, wird der Kreis (Straßenbaulastträger der Straßentrasse und des Radweges) gemeinsam mit der Stadt Heinsberg (zuständig für den Gehweg) die Sanierung gemeinsam durchführen. Entsprechende Zuwendungsanträge wurden bei der Bezirksregierung Köln eingereicht. Die Sanierungsmaßnahme wurde zwischenzeitlich ins Förderprogramm des Landes NRW für das Jahr 2015 aufgenommen, wobei der Förderbeginn nicht absolut verbindlich ist. Eine Verschiebung der Maßnahmendurchführung auf einem späteren Zeitpunkt wird dann notwendig, wenn die Landesförderung nicht zeitgerecht bereitgestellt werden sollte.

Der Um- und Ausbau der „Karl-Arnold-Straße“ umfasst die Reduzierung der Fahrbahnbreite von derzeit 10 Meter (einschl. Mehrzweckstreifen) auf zukünftig 7 Meter Breite. Die Fahrbahndecke wird im Zuge der Sanierungsmaßnahmen mit einem lärmindernden Belag hergestellt. Die durch die zahlreichen Reparaturstellen und Unebenheiten der jetzigen Fahrbahndecke hervorgerufenen Erschütterungen werden durch die Herstellung einer ebenmäßigen und lärmindernden Fahrbahndecke erheblich reduziert. Auch wurden zwischenzeitlich mit dem mit der Planerstellung beauftragten Ingenieurbüro Gespräche zur Durchführung lärmindernder Maßnahmen geführt. Im Zuge der Planung zur Sanierung der K 5 wird die Lärmsituation noch einmal unter Berücksichtigung der aktuellen Daten und Festlegungen einer neuen Betrachtung unterzogen.

Bezüglich der Tempo-30-Zone trägt Amtsleiter Kapell vor, dass die Zuständigkeit für Anordnungen und Regelungen nach der Straßenverkehrsordnung die Straßenverkehrsbehörde ist; dieses ist für das Stadtgebiet die Stadt Heinsberg. Mit Schreiben vom 28.01.2013 hat die Stadt Heinsberg den Kreis als Straßenbaulastträger der K 5 angehört. Die Stadt Heinsberg führt in ihrem Schreiben aus, dass sie beabsichtigt, zur Verringerung der Lärmbelastigung und der damit einhergehenden Beeinträchtigung der Nachtruhe durch den Lkw-Verkehr auf einem Teilstück der „Karl-Arnold-Straße“ ein Tempolimit von 30 km/h für Lastkraftwagen in der Zeit von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr anzuordnen. Diese Tempo-30-Zone in den Nachtstunden ist vorgesehen in Fahrtrichtung Heinsberg zwischen den Einmündungen „Grebener Straße“ und „Ulmenstraße“ und in der Gegenrichtung ca. 100 Meter vor der „Ulmenstraße“ bis zur „Grebener Straße“. Dieser von der Stadt Heinsberg beabsichtigten Regelung hat der Kreis als Straßenbaulastträger mit Schreiben vom 30.01.2013 zugestimmt. Auch ist hierzu anzumerken, dass diese Geschwindigkeitsbeschränkung seitens der Stadt Heinsberg als ein „erster Schritt“ angesehen wird. Nicht auszuschließen ist, dass bei einem objektiv notwendigen Bedarf weitere verkehrsregelnde Maßnahmen erfolgen.

Für die Anordnung des Durchfahrverbotes für Lastkraftwagen in den Nachtstunden und weiterer verkehrslenkender Maßnahmen liegt die Zuständigkeit - wie zuvor bereits ausgeführt – bei der Stadt Heinsberg. Die Anordnung eines Durchfahrverbots für den Bereich K 5 „Karl-Arnold-Straße“ und Lenkung des Verkehrs auf die B 221 in Richtung Janses Mattes ist als unrealistisch zu bewerten und hinsichtlich der Verkehrsbedeutung der K 5 nicht erwünscht. Auch im Falle einer Sperrung würden weiterhin Ziel- und Quellverkehr als Anliegerverkehr durch den Ort fließen. Bei der Vielzahl der an der K 5 „Karl-Arnold-Straße“ liegenden Betriebe und des Gewerbegebietes Dremmen wird eine effektive Kontrolle der Sperrung als nicht realistisch erachtet.

Abschließend führt Amtsleiter Kapell aus, dass die Prüfung der vorgeschlagenen Planung und der Bau einer Umgehungsstraße als Verlängerung der „Pestalozzistraße“ über das IPO-Gelände mit Anbindung an die „Ferdinand-Porsche-Straße“ ergeben hat, dass diese Straßenbaumaßnahme von der Verkehrsführung her nicht realisierbar ist. Die Präsentation der Verwaltung zur derzeitigen Verkehrssituation auf der K 5 „Karl-Arnold-Straße“ ist als **Anlage 2** der Niederschrift beigelegt.

In der sich anschließenden Beratung wird seitens des Fachausschusses der Neubau einer Umgehungsstraße ebenfalls für nicht umsetzbar erachtet. Gleichwohl wird von allen Kreistagsfraktionen die Notwendigkeit gesehen, auf Grund der erheblichen Beeinträchtigungen der Anwohner der „Karl-Arnold-Straße“ durch den Straßenverkehr diesbezüglich im Rahmen des Möglichen Abhilfe zu schaffen. Durch die Anordnung der Straßenverkehrsbehörde einer „Tempo-30-Zone“ für den Lkw-Verkehr in den Nachtstunden ist ein „erster Schritt“ in dieser Sache erfolgt. Wichtig ist aber auch, dass die Einhaltung der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung regelmäßig durch die zuständigen Dienststellen (Polizei / Ordnungsamt) überwacht wird.

Da die Zuständigkeit zur Anordnung straßenverkehrsrechtlicher Regelungen bei der Stadt Heinsberg liegt, wird die Verwaltung beauftragt, mit der Stadt Heinsberg die Verkehrssituation auf der „Karl-Arnold-Straße“ eingehend zu erörtern und auch zu prüfen, ob weitere Maßnahmen zur Minderung der Beeinträchtigungen der Anwohner der „Karl-Arnold-Straße“ durch den Straßenverkehr kurzfristig möglich sind.

Abstimmungsergebnis:

Ja 14 Nein 0 Enthaltung 0 Befangen 0

Sitzung: öffentlich

Tagesordnungspunkt 3:

Antrag der SPD-Kreistagsfraktion vom 12. November 2012 gemäß § 5 Geschäftsordnung: Sperrung der Ortsdurchfahrten Waldfeucht und Saeffelen in den Nachtstunden von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr für den Lkw-Verkehr

Beratungsfolge:

26.11.2012	Ausschuss für Umwelt und Verkehr
07.03.2013	Ausschuss für Umwelt und Verkehr

Mit Schreiben vom 12.11.2012 an den Vorsitzenden des Ausschusses für Umwelt und Verkehr, Herrn Dr. Hachen, beantragt die SPD-Kreistagsfraktion nach § 5 der Geschäftsordnung, unter Hinweis auf die Ergebnisse der Umweltverträglichkeitsstudie zur geplanten Kreisstraße EK 4 als Ortsumgehung von Selfkant-Saeffelen und Waldfeucht, die Ortsdurchfahrten Waldfeucht und Selfkant-Saeffelen in den Nachtstunden von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr für den Lkw-Verkehr zu sperren. Der Antrag der SPD-Kreistagsfraktion mit entsprechender Beschlussempfehlung wurde als Anlage der Einladung zur Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr allen Kreistagsmitgliedern und dem sachkundigen Ausschussmitglied zugesandt.

In der Sitzung des Fachausschusses am 26.11.2012 wurde über den v. g. Antrag zur Sperrung der Ortsdurchfahrten Selfkant-Saeffelen und Waldfeucht für den Lkw-Verkehr in den Nachtstunden bereits vorberaten (siehe TOP 6 der Niederschrift). Der Ausschuss verständigte sich seinerzeit darauf, die Entscheidung über den Antrag der SPD-Kreistagsfraktion zurückzustellen und zunächst mit dem Bürgermeister und dem Wethouder der Gemeinde Echt-Susteren, dem Vertreter der Provincie Limburg und den Bürgermeistern von Selfkant und Waldfeucht über die Realisierung einer grenzüberschreitenden Straßenverbindung als Ortsumgehung von Selfkant-Saeffelen / Waldfeucht von der N 274 bis zur L 228 zu sprechen. Dieses Gespräch fand am 06.02.2013 im Rathaus der Gemeinde Echt-Susteren mit Vertretern der Kreisverwaltung statt.

Dezernent Nießen unterrichtet den Fachausschuss zunächst über das Ergebnis dieser Unterredung. Bürgermeister Hessels sowie Wedhouder Pustjens haben hierbei klargestellt, dass die Gemeinde Echt-Susteren nach wie vor ein Interesse an einer neuen Straßenverbindung zwischen der N 274 und der L 228 habe. Jedoch findet die nach der Studie zur Umweltverträglichkeit vom Januar 2012 erarbeitete „Variante 1“, die nördlich parallel zum „Dr. Felsweg“ verlaufen soll und im Fachausschuss in seiner Sitzung am 16.04.2012 vorgestellt worden ist, bei den Bewohnern von Spaanshuisken und Koningsbosch keine Akzeptanz. Um die Machbarkeit einer für alle Beteiligten akzeptablen Straßenverbindung zwischen der N 274 bei Koningsbosch und der L 228 bei Selfkant-Saeffelen zu konkretisieren, wurde vereinbart, ein weiteres Abstimmungsgespräch zu terminieren. Dezernent Nießen trägt weiterhin vor, dass derzeit ein schnelles Ergebnis zur Realisierung der grenzüberschreitenden Straßenverbindung als Ortsumgehung von Selfkant-Saeffelen / Waldfeucht zwar nicht zu erkennen ist, andererseits aber der Eindruck besteht, dass in dieser Sache von der niederländischen Seite das „Buch noch nicht zugeschlagen“ wurde. Voreilige Entscheidungen - wie etwa die Sperrung der Orts-

durchfahrten von Saeffelen und Waldfeucht für den Lkw-Verkehr in den Nachtstunden - sind möglicherweise kontraproduktiv. Nicht unerheblich ist in diesem Zusammenhang auch, dass für die straßenverkehrsrechtliche Anordnung diese nur im Benehmen mit dem jeweiligen Straßenbaulastträger erfolgen kann. Für die L 228 ist dies der Landesbetrieb Straßenbau, Regionalniederlassung Niederrhein in Mönchengladbach. Von dort wurde keine Zustimmung zu einer vollständigen Sperrung der Ortsdurchfahrt in Aussicht gestellt.

Ausschussmitglied Krekels führt aus, dass er die Sperrung der Ortsdurchfahrten von Saeffelen und Waldfeucht für den Lkw-Verkehr nicht als Erschwernis für weitere Gespräche mit Vertretern der Gemeinde Echt-Susteren mit dem Ziel einer grenzüberschreitenden Straßenverbindung sehe. Der von der SPD-Kreistagsfraktion gestellte Antrag vom 12.11.2012 auf Sperrung der Ortsdurchfahrten von Saeffelen und Waldfeucht für den Lkw-Verkehr in den Nachtstunden von 22.00 Uhr bis 6.00 Uhr soll daher aufrechterhalten werden.

Ausschussmitglied Krings erkennt den Handlungsbedarf auf Reduzierung der durch den Lkw-Verkehr verursachten Beeinträchtigungen in den Ortslagen Saeffelen und Waldfeucht grundsätzlich an. Abweichend vom Antrag der SPD-Kreistagsfraktion beantragt er, die Verwaltung möge zunächst prüfen, ob die straßenverkehrsrechtliche Anordnung einer „Tempo-30-Zone“ für den Lkw-Verkehr in den Nachtstunden rechtlich möglich und umsetzbar ist. Über diese und weitere straßenverkehrsrechtliche Anordnungen könnte der Ausschuss zu einem späteren Zeitpunkt nochmals beraten und entscheiden. Das Ergebnis der Prüfung soll die Verwaltung dem Fachausschuss in seiner nächsten Sitzung vortragen.

Nachfolgend stimmt der Ausschuss für Umwelt und Verkehr über den Antrag auf Prüfung der straßenverkehrsrechtlichen Anordnung einer „Tempo-30-Zone“ in den Ortsdurchfahrten Saeffelen und Waldfeucht für den Lkw-Verkehr in den Nachtstunden (22.00 Uhr bis 6.00 Uhr) ab.

Abstimmungsergebnis:

Ja 14 Nein 0 Enthaltung 0 Befangen 0

Sitzung: öffentlich

Tagesordnungspunkt 4:

Klimaschutz und Energiewende:

Tagesordnungspunkt 4.1:

Antrag der Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN vom 22.08.2012 gemäß § 5 Geschäftsordnung: Gründung einer Projektgesellschaft für den Kreis Heinsberg im Rahmen der Umsetzung eigener Handlungskonzepte zum Klimaschutz und zur Energiewende

Beratungsfolge:

06.09.2012	Ausschuss für Umwelt und Verkehr
07.03.2013	Ausschuss für Umwelt und Verkehr

Mit Schreiben vom 22.08.2012 an den Vorsitzenden des Ausschusses für Umwelt und Verkehr, Herrn Dr. Hachen, beantragt die Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN nach § 5 der Geschäftsordnung, im Rahmen der Umsetzung eigener Handlungskonzepte zum Klimaschutz und zur Energiewende eine Projektgesellschaft unter der Federführung des Kreises zu gründen. Der Antrag der Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN mit entsprechenden Beschlussempfehlungen wurde als Anlage der Einladung zur Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr allen Kreistagsmitgliedern und dem sachkundigen Ausschussmitglied zugesandt.

In der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 06.09.2012 wurde über den v. g Antrag über die Gründung einer Projektgesellschaft zur Umsetzung eigener Handlungskonzepte zum Klimaschutz und zur Energiewende eingehend vorberaten (siehe TOP 3 der Niederschrift). Da zum damaligen Zeitpunkt wesentliche Rahmenbedingungen für die Gründung einer Projektgesellschaft noch nicht bekannt waren, verständigte sich der Ausschuss darauf, über den Antrag erst nach nochmaliger Beratung im Fachausschuss zu entscheiden. Darüber hinaus wurde die Verwaltung beauftragt, für die Beratung im Fachausschuss Kontakt mit möglichen Gesellschaftern aufzunehmen und in der Sitzung dem Ausschuss mögliche Modelle zum Betrieb von Anlagen mit Gesellschafterbeteiligungen vorzustellen.

Dezernent Nießen stellt in der Sitzung die Ergebnisse der Recherchen zu möglichen Modellen einer Projektgesellschaft mit Gesellschafterbeteiligung zur Umsetzung eigener Handlungskonzepte zum Klimaschutz und zur Energiewende vor, die eine aktive Bürgerbeteiligung vorsehen. Die Präsentation hierzu ist als **Anlage 3** der Niederschrift beigelegt. Dezernent Nießen geht in seinen Vortrag zunächst auf den Ist-Zustand der im Kreisgebiet bestehenden Anlagen zur Erzeugung von erneuerbaren Energien ein. Dabei weist er auf die hohe Konzentration von bestehenden Windkraftanlagen im Kreisgebiet sowie Ausbau / Repowering der Anlagen durch die Betreiber, den Betrieb von Biogasanlagen und Bürgersolaranlagen auf kreiseigenen

Dachflächen sowie auf die eigene Deponiegasverstromung auf den ehemaligen Kreismülldeponien in Hahnbusch und Rothenbach hin. Des Weiteren stellt er die Funktion des Kreises als Fach- und Genehmigungsbehörde und als Mitgesellschafter in kommunalen Unternehmen (z. B. Green Gesellschaft für regionale und erneuerbare Energien GmbH, Stolberg) dar. Als Handlungsoptionen für eine Projektgesellschaft zur Förderung der regenerativen Energiegewinnung kommen in Betracht:

- die Gesellschaftsgründung (beispielsweise in Form der Rurenergie GmbH im Kreis Düren),
- die Gesellschaftsbeteiligung (z. B. zusammen mit der NEW Re, der EWV / Green Gesellschaft für regionale und erneuerbare Energien GmbH),
- die Verpachtung kreiseigener Liegenschaften an Unternehmungen,
- die Verpachtung von (Dach-)Flächen an eine Genossenschaft mit Bürgerbeteiligung (z. B. Bürgersolargenossenschaft) und
- die Kombination der v. g. Möglichkeiten.

Hinsichtlich der Rahmenbedingungen für die Entscheidung zu einem Betreibermodell trägt Dezernent Nießen vor, dass diese von der Gewichtung der Faktoren wie eigene Gestaltungsmöglichkeiten, der Flexibilität der Rechtsform, dem Grad der interkommunalen Zusammenarbeit, der Haushaltslage, den Möglichkeiten der Bürgerbeteiligung, der Art der Finanzierung (Fremdkapital / Eigenmittel), den Gewinnerwartungen, dem kalkulierbaren unternehmerischen Risiko, der Art und Weise der Aufgabengestaltung in Bezug auf die Energiewende und den Klimaschutz aber auch von der aktuellen Rechtslage und den Investmentmöglichkeiten abhängig ist. Auch sind hier nicht zuletzt die Modifizierungen des Erneuerbare-Energien-Gesetzes (EEG) und möglichen pauschalen Absenkungen der EEG-Vergütungen mit ins Kalkül zu ziehen. So können die Gewinnerwartungen beispielsweise bei einer Windkraftanlage abhängig von der Gesellschaftsbeteiligung (Verpachtung kreiseigener Grundflächen / Mehrheitsbeteiligung an einer Betreibergesellschaft) durchaus im Verhältnis 1 : 6 liegen. In der abschließenden Matrix sind die möglichen Handlungsoptionen und Betreibermodelle bezüglich ihres Wirkungsgrades bewertet (siehe Schaubild 9 der Anlage 3). Zum Ende seines Vortrages weist Dezernent Nießen aus aktuellem Anlass noch darauf hin, dass zur Eindämmung des sog. „Grauen Kapitalmarktes“ (Anlagemodelle im Investmentfondsbereich) das Bundesfinanzministerium ein sog. Kapitalanlagegesetzbuch (KAGB) vorbereite. Der Gesetzesentwurf zum KAGB sieht nach dem jetzigen Kenntnisstand einen sehr weitgreifenden Fondsbegriff vor und erfasse auch Anlagemodelle – wie etwa die Bürgerbeteiligungen im Bereich der Ökobranchen -, die bisher nicht unter den Fondsbegriff gefallen sind. Nach Einschätzung der Ökobranchen werde das KAGB mit seinen umfangreichen Regelungen zur kollektiven Kapitalanlage - falls es in der jetzigen Entwurfsfassung verabschiedet werden sollte – für interessierte Bürger/-innen die Kapitalanlage im Bereich der dezentralen Energieerzeugung wesentlich erschweren.

In der sich anschließenden Beratung werden durch die Kreistagsfraktionen die Positionen zur Ausgestaltung einer Projektgesellschaft für den Kreis Heinsberg zur Umsetzung eigener Handlungskonzepte zum Klimaschutz und zur Energiewende vorgetragen und erörtert. Vorrangig geht es dabei um die Frage, ob der Kreis eine eigene Projektgesellschaft gründen oder

sich lediglich als Mitgesellschafter an einer solchen Gesellschaft beteiligen sollte. Ausschussmitglied Horst sieht die Risiken für den Kreis durch die Gründung einer eigenen Projektgesellschaft mit Mehrheitsbeteiligung des Kreises für beherrschbar und verweist dabei auf die Rurenergie GmbH im Kreis Düren. Zu einer anderen Bewertung kommen die Vertreter der anderen Kreistagsfraktionen. Der Kreis werde sich den Herausforderungen der Energiewende und des Klimaschutzes stellen, jedoch im Hinblick auf die Projektgesellschaft nicht die „Federführung“ der Projektgesellschaft zur Förderung der regenerativen Energie übernehmen. Vielmehr ist anzustreben, zusammen mit kompetenten Partnern (z. B. NEW Re oder Green Gesellschaft für regionale und erneuerbare Energien GmbH) sich an einer Projektgesellschaft zu beteiligen. Dies könnte z. B. darin bestehen, kreiseigene Flächen zur Verfügung zu stellen. Dezernent Nießen merkt hierzu an, dass der Kreis in den vergangenen Monaten leider ohne Erfolg über die Verpachtung von Flächen auf der ehemaligen Kreismülldeponie in Wassenberg-Rothenbach zum Betrieb von Photovoltaikanlagen verhandelt habe. Das Verhandlungsergebnis ist nicht zuletzt auch dem Umstand geschuldet, dass die geplanten Anpassungen des Erneuerbare-Energien-Gesetzes und die in diesem Zusammenhang diskutierte „Strompreisbremse“ durch die pauschalisierte Absenkung der EEG-Vergütung in den vergangenen Monaten die Suche nach potentiellen Interessenten nicht vereinfacht habe. Über ein konkretes Projekt ist nach Auffassung der Verwaltung dann zu entscheiden, wenn die richtungsweisenden Festlegungen abgestimmt sind. In der heutigen Sitzung bereits ein ausgearbeitetes Vorhaben vorzustellen, war nach der bisherigen Beschlusslage (Sitzung vom 06.09.2012 – TOP 3: „...Vorstellung von Modellen zum Betrieb von Anlagen mit Gesellschafterbeteiligungen...“) nicht angezeigt.

Nachfolgend ergeht zu diesem Tagesordnungspunkt folgender Beschluss:

Die Verwaltung prüft bei Vorliegen der jeweiligen standortbezogenen Voraussetzungen die Beteiligung an einer entsprechenden Projektgesellschaft.

Abstimmungsergebnis:

Ja 14 Nein 0 Enthaltung 0 Befangen 0

Sitzung: öffentlich

Tagesordnungspunkt 4.2:

Einrichtung von Energieberatungsstützpunkten im Kreis Heinsberg

Beratungsfolge:	
16.04.2012	Ausschuss für Umwelt und Verkehr
26.06.2012	Ausschuss für Umwelt und Verkehr
07.03.2013	Ausschuss für Umwelt und Verkehr
Finanzielle Auswirkungen:	
	ja (rd. 2.000 €/ Jahr)
Leitbildrelevanz:	
	nein
Inklusionsrelevanz:	
	nein

In der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 16.04.2012 beauftragte der Fachausschuss die Verwaltung, mit der Verbraucherzentrale NRW Kontakt aufzunehmen und Informationen einzuholen, unter welchen Voraussetzungen Energieberatungsstützpunkte im Kreis Heinsberg eingerichtet werden können. Zu klären war dabei auch die Frage nach den zu erwartenden Kosten, die dem Kreis Heinsberg bei der Einrichtung eines Energieberatungsstützpunktes entstehen würden. Bezüglich der zu erwartenden Kosten für die Bereitstellung einer geeigneten Räumlichkeit mit Internet- und Telefon-Anschluss im Kreishaus und den voraussichtlichen Personalaufwand für die Terminierung der Beratungsgespräche durch Bedienstete der Kreisverwaltung berichtete die Verwaltung dem Ausschuss bereits eingehend in der Sitzung am 26.06.2012 (TOP 3 der Niederschrift). Der Fachausschuss sprach sich seinerzeit dafür aus, die Entscheidung über die Einrichtung eines Energieberatungsstützpunktes im Kreishaus zurückzustellen, bis hinreichende Informationen über Erfahrungen und Daten der Nachfrage zur Energieberatung im Energieberatungsstützpunkt Geilenkirchen vorliegen.

Nachdem durch die Verbraucherzentrale NRW im Herbst des vergangenen Jahres eine Honorarfachkraft zur Durchführung von Energieberatungen engagiert werden konnte, finden seit dem 25.09.2012 im Bürgerbüro der Stadtverwaltung Geilenkirchen regelmäßig an 2 Nachmittagen im Monat Beratungsgespräche zum Themenbereich Energieeinsparung im privaten Haus- und Wohnungseigentum für interessierte Bürger/-innen statt. Nach Angaben der dort tätigen Honorarfachkraft, die im Hauptberuf als Architekt tätig ist, wurden bis Ende Januar 2013 rd. 30 Einzelberatungen (im Mittel: 8 Einzelberatungen im Monat) durchgeführt. Interessenten kamen dabei nicht nur aus dem Stadtgebiet Geilenkirchen, sondern auch aus den umliegenden Kommunen. Neben Fragestellungen zur Installation von Photovoltaikanlagen, Wärmepumpen, zum baulichen Wärmeschutz (Wohnraumisolierung) und zu Maßnahmen der Heizungserneuerung bzw. -sanierung im Altbaubereich wurde häufig auch nach öffentlichen Fördermodellen zur Energieeinsparung angefragt. Nach Einschätzung der Honorarfachkraft ist tendenziell mit einer zunehmenden Nachfrage zu rechnen, wenn durch begleitende Infor-

mations- und Werbemaßnahmen, wie beispielsweise Aushang von Plakaten, Auslage von Handzetteln und Veröffentlichungen in der Presse, auf die Möglichkeit der Energieberatung in der Verwaltung aufmerksam gemacht wird. Auch besteht nach Auskunft der Verbraucherzentrale NRW durch die „online-Terminverwaltung“ die Möglichkeit, Terminvergaben für einen anderen als den eigenen Energieberatungsstützpunkt durchzuführen. Hierdurch wird erreicht, dass zum einen die Stützpunkte annähernd im gleichen Umfang ausgelastet werden können und zum anderen keine allzu langen Wartezeiten für ratsuchende Bürger/innen entstehen. Ferner ist anzumerken, dass das Beratungsangebot im stationären Energieberatungsstützpunkt nur ein Segment der Energieberatung der Verbraucherzentrale darstellt. Neben der Einzelberatung sind ergänzend gezielt Gebäude- sowie Details-Checks durch den Energieberater möglich (siehe hierzu auch die beigegefügte Anlagen zur Einladung der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr über die einzelnen Beratungsmöglichkeiten zur Energieberatung).

An dieser Stelle sei auch darauf hingewiesen, dass nach dem vom Landtag NRW Ende Januar dieses Jahres verabschiedeten Klimaschutzgesetz NRW eines der Klimaschutzziele darin besteht, durch Aufklärung der Bevölkerung über Energieeinsparmaßnahmen und Energieeffizienz sowie zu Maßnahmen der erneuerbaren Energien im eigenen Wohnbereich die Treibhausgasemissionen in NRW spürbar zu verringern (§ 3 Abs. 2 Klimaschutzgesetz NRW). Durch Einrichtung von Energieberatungsstützpunkten vor Ort wird die Bevölkerung mit Blick auf die angestrebten Klimaschutzziele individuell über Maßnahmen zur Energieeinsparung und Energieeffizienz im Sinne des Klimaschutzgesetzes NRW beraten.

Vor dem Hintergrund des ökologischen und wirtschaftlichen Nutzens einer landesweiten Energieberatung und der mit der Einrichtung von stationären Energieberatungsstellen in öffentlichen Gebäuden geschaffenen Ausweitung des ortsnahen Dienstleistungsangebotes für Bürger/-innen zu Fragen der Energieeinsparung und Energieeffizienz ist im Sinne des gemeinsamen Antrages der CDU-Kreistagsfraktion und der Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN vom 30.03.2012 über die Einrichtung eines stationären Energieberatungsstützpunktes in den Räumlichkeiten der Kreisverwaltung zu entscheiden.

Dezernent Nießen trägt zu diesem Tagesordnungspunkt ergänzend vor, dass seit Ende September 2012 im Bürgerbüro der Stadtverwaltung Geilenkirchen ein Energieberatungsstützpunkt eingerichtet ist und regelmäßig an 2 Nachmittagen im Monat Beratungsgespräche zum Themenbereich Energieeinsparung im privaten Haus- und Wohnungseigentum stattfinden. Das Beratungsangebot wird nach Kenntnis der Verwaltung von den ratsuchenden Bürger/innen gut angenommen. Auch in den Städten Erkelenz und Hückelhoven gibt es Überlegungen, in den dortigen Verwaltungen Energieberatungsstützpunkte einzurichten, um das Dienstleistungsangebot zu den Themenfeldern Energieverbrauch / Klimaschutz zu erweitern und den Einwohner/-innen gezielt über energieeinsparende Maßnahmen zu informieren. Für den Fall, dass neben der Stadt Geilenkirchen auch in den Stadtverwaltungen Erkelenz und Hückelhoven Energieberatungsstützpunkte eingerichtet werden, könnte die Implementierung eines weiteren Energieberatungsstützpunktes in den Räumlichkeiten der Kreisverwaltung entbehrlich sein. Die Verwaltung schlägt vor, die Entwicklung des Beratungsbedarfs zu Fragen der Energieeinsparung und Energieeffizienz durch den Bürger in den v. g. Kommunen zunächst abzuwarten und über den gemeinsamen Antrag der CDU-Kreistagsfraktion und der

Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/ DIE GRÜNEN vom 30.03.2012 auf Einrichtung von Energieberatungsstützpunkten im Kreis Heinsberg respektive der Einrichtung eines eigenen Energieberatungsstützpunktes in den Räumlichkeiten der Kreisverwaltung frühestens in der 2. Jahreshälfte 2013 zu entscheiden. Der Fachausschuss stimmt dieser Vorgehensweise zu und beauftragt die Verwaltung, bezüglich der Einrichtung von Energieberatungsstützpunkten im Kreis in der 2. Jahreshälfte 2013 im Fachausschuss nochmals zu berichten.

Abstimmungsergebnis:

Ja 14 Nein 0 Enthaltung 0 Befangen 0

Sitzung: öffentlich

Tagesordnungspunkt 4.3:

Klimaschutzgesetz NRW

Beratungsfolge:	
18.07.2011	Ausschuss für Umwelt und Verkehr
01.12.2011	Ausschuss für Umwelt und Verkehr
07.03.2013	Ausschuss für Umwelt und Verkehr
Finanzielle Auswirkungen:	
	ja
Leitbildrelevanz:	
	nein
Inklusionsrelevanz:	
	nein

Der Landtag des Landes NRW hat in seiner Sitzung am 23.01.2013 das „Gesetz zur Förderung des Klimaschutzes in NRW - Klimaschutzgesetz NRW -“ beschlossen. Das gesetzliche Regelwerk legt die Klimaschutzziele in NRW fest und bildet die Grundlage für die Erarbeitung, Umsetzung, Überprüfung, Berichterstattung über und Fortschreibung von Klimaschutz- und Klimaanpassungsmaßnahmen. Das Klimaschutzgesetz NRW richtet sich an die öffentlichen Stellen in NRW - zu nennen sind hier insbesondere: die Landesregierung, Behörden, Einrichtungen, Sondervermögen und sonstige Stellen des Landes NRW, die Gemeinden und Gemeindeverbände in NRW sowie sonstige der Aufsicht des Landes NRW unterstehenden juristischen Personen des öffentlichen Rechts und deren Vermögen.

Die mit dem Klimaschutzgesetz NRW angestrebten Klimaschutzziele in NRW (siehe § 3 des Gesetzes) sind:

1. Die Gesamtsumme der Treibhausgasemissionen im Sinne des Klimaschutzgesetzes NRW (siehe § 2 Abs. 1 des Gesetzes) soll in NRW
 - o bis zum Jahr 2020 um mindestens 25 Prozent und
 - o bis zum Jahr 2050 um mindestens 80 Prozentim Vergleich zu den Gesamtemissionen des Jahres 1990 verringert werden. Das Treibhausgaspotenzial wird dabei in das CO₂-Äquivalent umgerechnet.
2. Zur Verringerung der Treibhausgasemissionen kommen
 - der Steigerung des Ressourcenschutzes,
 - der Ressourcen- und Energieeffizienz,
 - der Energieeinsparung und
 - dem Ausbau der Erneuerbaren Energienbesondere Bedeutung zu.

3. Negative Auswirkungen des Klimawandels sollen dadurch begrenzt werden, dass sektorspezifische und auf die jeweilige Region abgestimmte Anpassungsmaßnahmen erarbeitet und umgesetzt werden.

Ein wesentliches Instrument zur Umsetzung der Klimaschutzziele in NRW ist die Erstellung und Umsetzung eines „Klimaschutzplanes“ durch die Landesregierung. Dieser soll erstmals im Jahr 2013 unter Beteiligung der gesellschaftlichen Gruppen sowie der kommunalen Spitzenverbände erstellt werden und ist vom Landtag NRW zu beschließen. Danach erfolgt alle 5 Jahre eine Fortschreibung des Planes durch das Land. Im Klimaschutzplan sind auch die Wirkungsbeiträge und die Wechselwirkungen von Maßnahmen des Bundes sowie der Europäischen Union einzubeziehen und darzustellen. Ferner sind die Wirkungsbeiträge und Wechselwirkungen von Produktionsverlagerungen nach und aus NRW bei der Berechnung der Gesamtemissionen in geeigneter Weise zu berücksichtigen.

Zentrale Elemente des Klimaschutzplanes (§ 6 Abs. 4 Klimaschutzgesetz NRW) sind insbesondere:

1. Nennung der Zwischenziele zur Reduktion der Gesamtmenge von Treibhausgasen für den Zeitraum bis 2050;
2. Nennung der Ziele zum Ausbau der Erneuerbaren Energien, zur Energieeinsparung, zur Erhöhung der Ressourcen- und Energieeffizienz sowie des Ressourcenschutzes;
3. Ermittlung und Darstellung der Potenziale und der Beiträge für die einzelnen Sektoren;
4. Aufzeigen von nachhaltigen Strategien und Maßnahmen, um die Klimaschutzziele sowie die im Klimaschutzplan genannten Zwischenziele und sektoralen Zwischenziele zu erreichen;
5. Aufnahme des verbindlichen Konzeptes für eine insgesamt klimaneutrale Landesverwaltung und
6. Aufnahme von sektorspezifischen Strategien und Maßnahmen, um die negativen Auswirkungen des Klimawandels zu begrenzen.

Bei der Erstellung des Klimaschutzplanes sind Maßnahmen aus anderen Fachplanungen, die zur Erreichung der Klimaschutzziele geeignet sind, zu berücksichtigen. Die öffentlichen Stellen sollen die Vorgaben des von der Landesregierung NRW zu erstellenden Klimaschutzplanes zu den oben genannten Elementen zu Nummer 2, 4 und 6 umsetzen. Die Landesregierung NRW erlässt hierzu nach Anhörung des für den Klimaschutz zuständigen Ausschusses des Landtages eine entsprechende Rechtsverordnung, die auch den daraus resultierenden finanziellen Ausgleich (sog. Belastungsausgleich) regeln wird.

Das Klimaschutzgesetz NRW gibt vor, dass neben der Landesregierung und den Behörden, Einrichtungen und sonstigen Stellen des Landes NRW auch die Gemeinden und Gemeindeverbände sowie die juristischen Personen des Privatrechts, bei denen Einfluss durch die Gemeinden und Gemeindeverbände besteht (z. B. Stadtwerke), eine Vorbildfunktion beim Klimaschutz haben. Diese Vorbildfunktion erstreckt sich in den jeweiligen Zuständigkeitsbereichen insbesondere auf Maßnahmen

- zur Minderung der Treibhausgase,
- zum Ausbau der Erneuerbaren Energien sowie
- zur Anpassung an den Klimawandel.

Diese Institutionen stellen für ihren Bereich sog. „Klimaschutzkonzepte“ auf. Die Verpflichtung zur Erstellung von Klimaschutzkonzepten bei den Gemeinden und Gemeindeverbänden sowie den juristischen Personen des Privatrechts, bei denen durch die Gemeinden und Gemeindeverbände Einflussnahme besteht, ist allerdings an den Erlass einer entsprechenden Rechtsverordnung durch die Landesregierung NRW gekoppelt. Durch die Rechtsverordnung werden auch die Anforderungen an die Klimaschutzkonzepte konkretisiert. Der daraus resultierende finanzielle Ausgleich (Belastungsausgleich) für die Gemeinden und Gemeindeverbände einschließlich eines Verteilerschlüssels wird in dieser Rechtsverordnung ebenfalls geregelt. Die Klimaschutzkonzepte der Gemeinden und Gemeindeverbände sowie der juristischen Personen des Privatrechts, bei denen Einfluss durch die Gemeinden und Gemeindeverbände besteht, sind 2 Jahre nach Inkrafttreten der v. g. Rechtsverordnung zu erstellen (§ 5 Abs. 3 Klimaschutzgesetz NRW).

Die Umsetzungen der Maßnahmen des Klimaschutzplanes werden durch ein wissenschaftliches Monitoring begleitet (§ 8 Abs. 1 Klimaschutzgesetz NRW). Die Ergebnisse des Monitorings bilden auch die Grundlage für die Fortschreibung des Klimaschutzplanes der Landesregierung NRW. Zentrale Elemente des Monitorings sind insbesondere:

- eine aktuelle Erhebung der Treibhausgasemissionen in NRW;
- die Berücksichtigung der weiteren Aspekte, die bei der Umsetzung der klima- und energiepolitischen Maßnahmen von Bedeutung sind und unter anderem Auswirkungen auf Natur und Umwelt, Kosten, Nutzen, Innovationsaspekte, gesamtwirtschaftliche Wechselwirkungen haben;
- die Unterbreitung von Vorschlägen für eine Fortschreibung des Klimaschutzplanes sowie für die Festlegung neuer Zwischenziele und sektoraler Ziele;
- ein Überblick über die Auswirkungen des Klimawandels auf Mensch, Natur und Umwelt und die durchgeführten Anpassungsmaßnahmen in NRW.

Des Weiteren wird im Rahmen des Klimaschutzes ein aus 5 Personen bestehender Sachverständigenrat die Landesregierung NRW bei der Erarbeitung und Fortentwicklung des Klimaschutzplanes beraten. Zu den Aufgaben des Sachverständigenrates Klimaschutz gehört es auch, darauf zu achten, dass die Klimaschutzziele durch die Akteure eingehalten werden.

Durch das Klimaschutzgesetz NRW wird des Weiteren verbindlich festgelegt, dass die räumlichen Erfordernisse des Klimaschutzes und der Anpassung an den Klimawandel als Ziele und Grundsätze der Raumordnung in den Raumordnungsplänen zu berücksichtigen sind – hierzu zählen die Landesentwicklungspläne, die Regionalpläne sowie die Flächennutzungspläne der Kommunen. Zur Umsetzung der in § 3 Klimaschutzgesetz NRW formulierten Klimaschutzziele und Festlegungen des Klimaschutzplanes des Landes NRW (§ 6 Klimaschutzgesetz NRW) sind diese als raumbezogene Ziele und Grundsätze umzusetzen und / oder den nachgeordneten Planungsebenen als räumliche Konkretisierungsaufträge zu erteilen.

In diesem Zusammenhang wird hier auch auf die Ausführungen der Verwaltung zum gemeinsamen Antrag der CDU-Kreistagsfraktion und der Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN vom 05.09.2011 zur regionalen Analyse der Energiebedarfs- und -verbrauchssituation und der damit verbundenen klimarelevanten Emissionen im Kreis Heinsberg in der Sitzung des Fachausschusses am 01.12.2011 (siehe TOP 5 der Niederschrift) verwiesen. Die Textfassung des Klimaschutzgesetzes NRW vom 29.01.2013 wurde als Anlage mit

der Einladung zur Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr allen Kreistagsmitgliedern und dem sachkundigen Ausschussmitglied zugesandt.

Dezernent Nießen trägt in der Sitzung nochmals die wesentlichen Kernpunkte des Klimaschutzgesetzes NRW vor und weist darauf hin, dass die Verpflichtung zur Erstellung des kommunalen Klimaschutzkonzeptes erst mit dem Erlass der hierzu von der Landesregierung NRW zu erlassenden Rechtsverordnung verbindlich wird. Diese konkretisiere zum einen die Anforderungen an die von den Gemeinden und Gemeindeverbänden zu erstellenden Klimaschutzkonzepten und regelt zum anderen auch den durch die Erstellung der Konzepte resultierenden finanziellen Belastungsausgleich und den Verteilschlüssel. Nach Inkrafttreten der Rechtsverordnung haben die Gemeinden und Gemeindeverbände dann zwei Jahre Zeit, ihre Klimaschutzkonzepte aufzustellen. Vor diesem Hintergrund ist es aus Sicht der Verwaltung ratsam, zunächst die angekündigte Rechtsverordnung abzuwarten. Auch ist es zweckdienlich, dass das vom Kreis zu erstellende Klimaschutzkonzept die Ergebnisse der Konzepte der kreisangehörigen Gemeinden integriert, um für den Kreis eine homogene Darstellung zum Klimaschutz und zum Ausbau der Erneuerbaren Energien zu erhalten.

Nachfolgend nimmt der Ausschuss für Umwelt und Verkehr die Ausführungen der Verwaltung zum Klimaschutzgesetz NRW vom 29.01.2013 zur Kenntnis.

Sitzung: öffentlich

Tagesordnungspunkt 4.4:

Gemeinsamer Antrag der SPD-Kreistagsfraktion und der Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 13.02.2013 gemäß § 5 Geschäftsordnung: Erstellung eines Klimaschutzplanes für den Kreis Heinsberg

Beratungsfolge:

07.03.2013	Ausschuss für Umwelt und Verkehr
14.03.2013	Kreistag

Mit Schreiben vom 13.02.2013 an den Vorsitzenden des Ausschusses für Umwelt und Verkehr, Herrn Dr. Hachen, beantragen die SPD-Kreistagsfraktion und die Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN nach § 5 Geschäftsordnung, der Fachausschuss möge in seiner kommenden Sitzung über den Beschlussvorschlag an den Kreistag zur Erstellung eines Klimaschutzplanes für den Kreis Heinsberg beraten und die Verwaltung beauftragen, für die Erstellung von Klimaschutzkonzepten beim beauftragten Projektträger Jülich bis zum 31.03.2013 einen Antrag auf Gewährung von Fördermitteln einzureichen.

Darüber hinaus möge die Verwaltung prüfen, inwieweit die Beteiligung und Einbeziehung der kreisangehörigen Kommunen zur Erstellung eines Gesamtkonzeptes und zur effektiven Steuerung der Maßnahmen zum kommunalen Klimaschutz möglich ist.

Der gemeinsame Antrag der SPD-Kreistagsfraktion und der Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN vom 13.02.2013 mit einem entsprechenden Beschlussvorschlag wurde mit der Einladung zur Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr allen Kreistagsmitgliedern und dem sachkundigen Ausschussmitglied zugesandt.

Dezernent Nießen führt aus, dass der mit dem gemeinsamen Antrag der SPD-Kreistagsfraktion und der Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN vom 13.02.2013 unterbreitete Beschlussvorschlag zwei unabhängige Beschlüsse berücksichtigt; neben der Beantragung von Fördermitteln für die Erstellung eines Klimaschutzplanes für den Kreis Heinsberg wird vorgeschlagen, dass die Verwaltung prüfen möge, inwieweit die Beteiligung und Einbeziehung der kreisangehörigen Kommunen zur Erstellung des Klimaschutzplanes möglich ist. Der zweite Punkt des Beschlussvorschlages, wurde bereits im Februar 2012 mit den kreisangehörigen Städte und Gemeinden eingehend erörtert. Bei der am 14.02.2012 im Kreishaus in Heinsberg stattgefundenen Besprechung waren die Positionen der Kommunen in dieser Sache kontrovers. Insbesondere wurde die Auffassung vertreten, dass man zunächst den Abschluss des gesetzgeberischen Verfahrens und die verbindlichen Anforderungen für die Aufstellung der kommunalen Klimaschutzkonzepte abwarten sollte. Insoweit ist eine Beteiligung der kreisangehörigen Städte und Gemeinden bezüglich Erstellung eines Klimaschutzplanes zum jetzigen Zeitpunkt nicht konsensfähig.

Hinsichtlich der Beantragung von Fördermitteln besteht nach Auffassung der Mehrzahl der Ausschussmitglieder gegenwärtig kein zwingender Handlungsbedarf, da nach den Förderrichtlinien des Bundes zur Förderung von Klimaschutzprogrammen vom 17.10.2012 entsprechende Projektanträge innerhalb des Antragszeitraumes vom 01.01. bis 31.03. eines „jeden Jahres“ beim Projektträger Jülich eingereicht werden können. Die Beantragung von Fördermitteln für Projekte des Klimaschutzes ist auch im nächsten Jahr möglich. Nach Ansicht der SPD-Kreistagsfraktion und der Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN ist es aber nicht verfehlt, bereits jetzt schon mit zielführenden Vorbereitungen zur Erstellung eines Klimaschutzplanes für den Kreis Heinsberg zu beginnen.

Abstimmungsergebnis:

Ja 3 Nein 10 Enthaltung 1 Befangen 0

Sitzung: öffentlich

Tagesordnungspunkt 5:

Bericht der Verwaltung

Dezernent Nießen berichtet den Ausschuss für Umwelt und Verkehr zu folgenden Punkten:

5.1 Erörterungstermin der Bezirksregierung Köln im Anhörungsverfahren zum Neubau der B 221 als Ortsumgehung Wassenberg

Für das Planfeststellungsverfahren zum Neubau der B 221n als Ortsumgehung von Wassenberg fand am 24.01.2013 im Wassenberger Rathaus der Erörterungstermin durch die Planfeststellungsbehörde (Bezirksregierung Köln) statt. In diesem Termin wurden alle im Anhörungsverfahren eingereichten Bedenken, Einwendungen und Stellungnahmen der Träger öffentlicher Belange und der privaten Einwender zusammen mit dem Vorhabenträger (Landesbetrieb Straßenbau, Niederlassung Niederrhein in Mönchengladbach) erörtert. Die seitens des Kreises vorgetragene Anregungen u. a. zur Gestaltung der Straßennebenflächen, zu Tier- und Querungshilfen im Bereich der „Myhler Schweiz“ werden durch den Vorhabenträger mit der Bauausführung berücksichtigt. Nach dem Widmungs- und Umstufungskonzept wird nach Fertigstellung der B 221n u. a. auch die Abstufung einer Teilstrecke des jetzigen B 221 bei Wildenrath zur Kreisstraße K 9 mit Anbindung an die jetzige K 9 nördlich von Myhl sowie die Abstufung der Kreisstraße K 20 zur Gemeindeverbindungsstraße in der Baulast der Stadt Wassenberg erfolgen.

**5.2 Sachstand zum Neubau der EK 3:
Vorlage des Antrages auf Planfeststellung für den 1. Abschnitt (Ortsumgehung Birgden)**

Mit Antragsschreiben vom 15.01.2013 wurde durch die Verwaltung der Antrag auf Planfeststellung nach §§ 38 ff. StrWG NRW für den 1. Planfeststellungsabschnitt zum Neubau der Kreisstraße EK 3 als Ortsumgehung von Birgden (Gemeinde Gangelt) bei der Bezirksregierung Köln eingereicht. Dieser Planfeststellungsabschnitt der EK 3 umfasst die Strecke von der Kreisstraße K 13 bis zur Anbindung der EK 3 an die jetzige Kreisstraße K 3 südöstlich von Birgden.

Neben der Widmung der EK 3 als Kreisstraße wurde ebenfalls beantragt, im Rahmen der Planfeststellung mit der Verkehrsfreigabe der EK 3 (1. Abschnitt) die Abstufung der jetzigen Kreisstraße K 3 in der Ortslage Birgden (dort „Geilenkirchener Straße“) von der Kreisstraße K 13 bis zum Kreisverkehrsplatz südlich der Gewerbegebietes Birgden zu verfügen. Mit der Verkehrsfreigabe der Ortsumgehung Birgden soll dieses Teilstück der jetzigen Kreisstraße K 3 als Gemeindeverbindungsstraße in die Baulast der Gemeinde Gangelt übergehen.

Nach Mitteilung der Planfeststellungsbehörde wird der Plan (Pläne und Erläuterungen) zum Neubau der EK 3 (1. Abschnitt) in der Zeit vom 25.03. bis 24.04.2013 in der Gemeindeverwaltung Gangelt und in der Stadtverwaltung Heinsberg zur allgemeinen Einsichtnahme ausgelegt. Die Einwendefrist gegen den Plan für diese Straßenbaumaßnahme endet am 08.05.2013.

5.3 Sachstand zum Neubau der EK 13 / EK 17: Planfeststellungsbeschluss zum Neubau der EK 13 / EK 17 als Ortsumgehung Gangelt

Der Planfeststellungsbeschluss zum Neubau der EK 13 / EK 17 wurde mit Datum 18.02.2013 ausgefertigt. Nach Mitteilung der Planfeststellungsbehörde liegt der Beschluss einschließlich der festgestellten Planunterlagen in der Zeit vom 02.04. bis 16.04.2013 in der Gemeindeverwaltung Gangelt zur allgemeinen Einsichtnahme aus.

Mit der Durchführung des Flurbereinigungsverfahrens „Gangelt III“ soll in Abstimmung mit der Flurbereinigungsbehörde noch in der 2. Jahreshälfte 2013 begonnen werden.

5.4 Bericht zur 2. Änderung des Rahmenbetriebsplanes für den Tagebau Inden der RWE Power AG

Die Bezirksregierung Arnsberg hat die 2. Änderung des Rahmenbetriebsplans für den Tagebau Inden am 20.12.2012 zugelassen. Diese Zulassung schafft die Voraussetzungen bei der Rekultivierung des Tagebaues Inden einen Restsee anzulegen. Nach Abschluss des Tagebaubetriebes soll nun das Restloch mit Wasser aus der Rur geflutet werden statt es mit Boden zu verfüllen.

Die aktuelle Fassung des Braunkohlenplans, der mit der Veröffentlichung im Gesetz- und Verordnungsblatt des Landes NRW am 29.09.2009 rechtsverbindlich wurde, stellt die Rechtsgrundlage für diese Rahmenbetriebsplanänderung dar. Zur Änderung des Braunkohlenplans wurde in der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 11.06.2007 berichtet (TOP 2 der Niederschrift). Seinerzeit waren die Auswirkungen der Rurwasserentnahme zur Befüllung des Restsees ein zentrales Thema der Stellungnahme des Kreises Heinsberg. Im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange am Zulassungsverfahren für die Rahmenbetriebsplanänderung wurde der Kreis Heinsberg zur Abgabe einer Stellungnahme aufgefordert. Diesbezüglich wurde am 18.07.2011 im Ausschuss für Umwelt und Verkehr unter TOP 5 berichtet.

Im Rahmenbetriebsplanverfahren wurde die grundsätzliche Machbarkeit geprüft. Die Antragstellerin hat eine Studie vorgelegt, in der die nutzbare Wasserentnahmemenge aus der Rur und ihre Auswirkungen auf das Gewässersystem überprüft wird. Im Ergebnis weist die vorgelegte Studie die grundsätzliche Machbarkeit der Wasserentnahme aus der Rur zur Befüllung des Restsees nach.

Die grundlegende Forderung des Kreises Heinsberg, die Wasserentnahme aus der Rur nur zuzulassen, wenn am Pegel Jülich Stadion eine Mindestwasserführung von 5 m³/s überschritten wird, wurde berücksichtigt.

Im überprüften Gewässersystem sind auch die Bereiche der Rur betrachtet worden, die sich im Kreis Heinsberg befinden.

Für die Herstellung des Restsees und die Wasserentnahme aus der Rur ist noch eine wasserrechtliche Genehmigung erforderlich. Der erforderliche Untersuchungsumfang für dieses Wasserrechtsverfahren wird in einem vorlaufenden Scoping festgelegt. Ferner ist die Fortsetzung des bestehenden Monitorings festgelegt worden. In den wasserrechtlichen Verfahren sind noch die Details für ein erweitertes Monitoring festzulegen.

In diesen Verfahren können die Träger öffentlicher Belange, so auch der Kreis Heinsberg, ihre möglichen Bedenken vortragen.

Sitzung: öffentlich

Tagesordnungspunkt 6:

Anfragen

Anfragen gemäß § 12 Geschäftsordnung liegen nicht vor.