

Niederschrift

über die 9. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 20.04.2016

Anwesend:

Der Vorsitzende:

Jansen, Franz-Michael

Kreistagsmitglieder:

Dahlmanns, Erwin

Gassen, Guido

Horst, Ulrich

Krekels, Gerhard

Kurth, Waltraud

Leonards-Schippers, Christiane Dr.
(als Vertreterin für Rütten, Wilhelm)

Philipp, Martin

Schlüter, Volker

Schmitz, Ferdinand Dr.

Schmitz, Josef

Thies, Frank

Walther, Manfred

Sachkundige Bürger:

Gerads, Helmut

Strahlen, Wolfgang

Von der Verwaltung:

Nießen, Josef

Kapell, Günter

Weuthen, Johannes

Wassen, Ulrich

Dismon, Norbert

Küppers, Dirk

Schnell, Michael

Kowald, Reinhard

Gäste:

Dr. Hoffmann, Christian

(Landwirtschaftskammer NRW:

Leiter der Kreisstelle Heinsberg / Viersen

- zu TOP 1 -)

Winkens, Udo

(Geschäftsführer der WestVerkehr GmbH,

Geilenkirchen

- zu TOP 9 -)

Beratende Mitglieder gem. § 41 Abs. 3 KrO:

Schultz, Anja

Abwesend:

Kreistagsmitglieder:

Rütten, Wilhelm

Anfang: 18:00 Uhr

Ende: 20:45 Uhr

Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr versammelt sich heute im Kleinen Sitzungssaal des Kreishauses, um über die nachfolgende Tagesordnung zu beraten.

Tagesordnung:

Öffentliche Sitzung:

1. Antrag der SPD Kreistagsfraktion gemäß § 5 der Geschäftsordnung vom 24.02.2016: Sachstandsbericht zur Thematik Gülleaufbringung und Entwicklung der Nitratbelastung des Grundwassers im Kreis Heinsberg
2. Sachstandsbericht und Ergebnis der Bürgerbeteiligung zur Planung des Um- und Ausbaus der Kreisstraße K 5 "Karl-Arnold-Straße" in der Ortslage Heinsberg-Grebben
3. Gemeinsamer Antrag der Kreistagsfraktionen CDU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gemäß § 5 der Geschäftsordnung vom 05.04.2016: Neuauflage des Projektes "Ökoprofit Kreis Heinsberg"
4. Antrag der Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gemäß § 5 der Geschäftsordnung vom 21.08.2015: Festlegung von Kriterien im Rahmen des Neubaus und der Unterhaltung von Radwegen in der Baulast des Kreises
5. Antrag der Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gemäß § 5 der Geschäftsordnung vom 03.02.2016: Antrag auf Mitgliedschaft des Kreises Heinsberg in der "Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V."
6. Industriegebiet Geilenkirchen-Lindern: Sachstandsbericht
7. Bericht der Verwaltung
8. Anfragen nach § 12 der Geschäftsordnung
- 8.1. Anfrage der Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gemäß § 12 der Geschäftsordnung vom 08.03.2016: Gehölzpflege an Bundes- und Landesstraßen

Nichtöffentliche Sitzung:

9. Jahresbericht zum Sachstand der Restrukturierung der WestVerkehr GmbH
10. Vergabe eines Auftrages zur Entsorgung von Abfällen aus der Schadstoffsammlung für den Kreis Heinsberg einschließlich Behältergestaltung
11. Vergabe eines Auftrages zur Deckensanierung der Kreisstraße K 26 im Bereich der WEP-Brücke in Millich sowie des Radweges an der K 26 vom Kreuzungsbereich "JacobasträÙe/ Kantinenberg/ Horst" bis "LudovicistraÙe" (Stadt Hückethoven)
12. Vergabe eines Auftrages zur Untersuchung von Bodenproben im Rahmen der Erstellung der digitalen Bodenbelastungskarten für den Außenbereich des Kreisgebietes Heinsberg
13. Erwerb von landwirtschaftlichem Grundbesitz in der Gemarkung Hückethoven-Ratheim im Bereich der Rur für naturschutzfachliche Zwecke
14. Erwerb von landwirtschaftlichem Grundbesitz in der Gemarkung Höngen als Tauschland für naturschutzfachliche Zwecke sowie zur Anlage einer Streuobstwiese
15. Bericht der Verwaltung

Niederschrift über die Sitzung
des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 20.04.2016

Vor Eintritt in die Beratung stellt der Ausschussvorsitzende, Herr Franz-Michael Jansen, die vorliegende Tagesordnung, die ordnungsgemäße Einberufung und die Beschlussfähigkeit fest.

Sitzung: öffentlich

Tagesordnungspunkt 1:

**Antrag der SPD Kreistagsfraktion gemäß § 5 der Geschäftsordnung vom 24.02.2016:
Sachstandsbericht zur Thematik Gülleaufbringung und Entwicklung der Nitratbelastung des Grundwassers im Kreis Heinsberg**

Beratungsfolge:

20.04.2016 Ausschuss für Umwelt und Verkehr

Mit Schreiben vom 24.02.2016 an den Vorsitzenden des Ausschusses für Umwelt und Verkehr, Herrn Franz-Michael Jansen, beantragt die SPD-Kreistagsfraktion nach § 5 der Geschäftsordnung einen Sachstandsbericht der Landwirtschaftskammer NRW (LWK NRW) zur Thematik Gülleaufbringung und Entwicklung der Nitratbelastung des Grundwassers im Kreis Heinsberg. Hierzu hat die Verwaltung einen Vertreter der Kreisstelle der Landwirtschaftskammer NRW zur Ausschusssitzung eingeladen, der zu diesem Thema vortragen wird. Das v. g. Antragsschreiben der SPD-Kreistagsfraktion wurde der Einladung zur Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr als Anlage beigelegt.

Einleitend zu diesem Tagesordnungspunkt weist der Ausschussvorsitzende darauf hin, dass die Thematik der Gülleimporte aus den Niederlanden und die hiermit im Zusammenhang stehenden Belastungen des Grundwassers von großen Teilen der Bevölkerung kritisch hinterfragt wird. Er dankt der SPD-Kreistagsfraktion für den zu diesem Thema eingebrachten Antrag. Als Vertreter der Kreisstelle Heinsberg / Viersen der Landwirtschaftskammer NRW begrüßt er Herrn Dr. Christian Hoffmann und bittet ihn, die Zusammenhänge zwischen Tierhaltung, Gülleimporten und die durch die Gülleaufbringung entstehenden Belastungen des Grundwassers darzustellen.

Herr Dr. Hoffmann geht in seinem Vortrag zunächst auf die Ergebnisse des von der LWK NRW für den Auswertungszeitraum 2013 erstellten Nährstoffberichts ein. Basis für diesen Bericht sind die Auswertungen zur Flächenbewirtschaftung, die Meldungen zu den Wirtschaftsdüngern und die Daten des sog. Digitalen Dossiers zu den Importen aus den Niederlanden. Als Fazit des Nährstoffberichtes ist festzuhalten, dass Schweinegülle als Wirtschaftsdünger den größten Anteil der importierten Düngerarten aus den Niederlanden ausmacht, die für den Kreis Heinsberg gemeldeten organisch-tierischen Importmengen zu etwa einem Drittel in andere Kreise weitervermittelt werden und die im Kreisgebiet ausgebrachten organisch-tierische Stickstoffmenge je Hektar deutlich unterhalb des Grenzwertes von 170 kg/ha Nitrat liegt (Auswertungszeitraum 2013: 137 kg/ha).

Nachfolgend trägt Herr Dr. Hoffmann zu den Ergebnissen des aktuellen Nitratberichts des Landesamtes für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV NRW) für den Kreis Heinsberg vor. An 70 Messstellen im Kreisgebiet wurden Qualitätsmessungen im oberen Grundwasserstockwerk durchgeführt; hiervon 33 innerhalb von Wasserschutzgebieten. Im Auswertungszeitraum 2008 - 2011 wurden an 11 Messstellen Werte über 50 mg/l Nitrat festgestellt. Innerhalb der Wasserkooperationsgebiete zwischen den Wasserversorgungsunter-

nehmen, LWK NRW und der Landwirtschaft sind die gemessenen Werte bzgl. der Überschreitungshäufigkeit um eine Kategorie besser als außerhalb der Wasserkooperationsgebiete. In einem Ausblick werden von Herrn Dr. Hoffmann insbesondere auf die seit kurzem bestehenden Verbesserungen der Abgleichmöglichkeiten zwischen Abgebern und Aufnehmer von Wirtschaftsdünger nach der WDüngNachwV (seit 2013) und der Wirtschaftsdünger-Datenbank der Niederlande (Digital-Dossier seit 2015) verwiesen. Zielführend hat sich nach Einschätzung von Herrn Dr. Hoffmann auch die verstärkte Zusammenarbeit zwischen den Kooperationspartnern Wasserversorgungsunternehmen, LWK NRW und der Landwirtschaft erwiesen. Die stetigen Änderungen und Anforderungen zum Gewässerschutz (Anforderungen nach der Wasserrahmenrichtlinie zum Grundwasser und der zu den Oberflächengewässern) bedingen nach Ansicht von Herr Dr. Hoffmann auch eine Intensivierung der Beratungsarbeit.

Im Hinblick auf die nach dem Nitratbericht des LANUV ermittelten Belastungen weist die Verwaltung ergänzend darauf hin, dass die gemessenen Werte nicht unwesentlich vom Standort der Messstelle (Beschaffenheit des jeweiligen Bodens und des Grundwasserabstands) bedingt werden. Des Weiteren bezieht sich der Wert von 50 mg/l Nitrat auf den Grenzwert für Trinkwasser und das von den Wasserwerken im Kreis geförderte Grundwasser für die öffentliche Wasserversorgung wird in allen Fällen aus Tiefbrunnen (zweites Grundwasserstockwerk) gefördert.

In der sich anschließenden regen Diskussion wird deutlich, dass das Thema Gülleimporte aus den Niederlanden und Gewässerschutz auch zukünftig einen hohen Stellenwert für die Wasserversorgungsunternehmen, die LWK NRW und die zuständigen Überwachungsbehörden haben wird und angezeigt ist, die Bemühungen der Beratung zu verstärken. Auch wird es darum gehen müssen, illegale Gülletransporte durch verstärkte Kontrollen zu unterbinden.

Abschließend bedankt sich der Ausschussvorsitzende bei Herr Dr. Hoffmann für seinen informationsreichen Vortrag zur Gülleproblematik. Die von Herrn Dr. Hoffmann verwendete Präsentation zu diesem Tagesordnungspunkt ist als Anlage der Niederschrift beigelegt.

Anmerkung:

Nachrichtlich teilte Herr Dr. Hoffmann mit Schreiben vom 10.05.2016 nach Rücksprache mit dem zuständigen Geschäftsbereichsleiter der LWK NRW mit, dass das Problem der fehlenden Bereitschaft bei den Geschäftsstellen der LWK NRW zur Kontrolle der Gülleaufbringung in den Nachtstunden bereits in der Vergangenheit eingehend mit dem zuständigen Ministerium für Klimaschutz, Umwelt, Landwirtschaft, Natur- und Verbraucherschutz NRW erörtert worden sei. Ergebnis der Erörterung in diesem Punkt war, dass eine solche Serviceleistung durch das Land NRW nicht finanzierbar ist und im Übrigen wirksame Kontrollmöglichkeiten durch die Ordnungsbehörden vor Ort bestehen.

Herr Dr. Hoffmann sagte seinerseits zu, in dieser Sache mit den örtlichen Ordnungsämtern und der Kreispolizeibehörde Kontakt aufzunehmen, um mit diesen Möglichkeiten der Sachverhaltsfeststellungen abzustimmen. In Verdachtsfällen könnten dann die Sachverhaltsfeststellungen dem Direktor der LWK NRW als Landesbeauftragter gemeldet werden, damit dieser die festgestellten Vorfälle weiterverfolge.

Sitzung: öffentlich

Tagesordnungspunkt 2:

Sachstandsbericht und Ergebnis der Bürgerbeteiligung zur Planung des Um- und Ausbaus der Kreisstraße K 5 "Karl-Arnold-Straße" in der Ortslage Heinsberg-Grebben

Beratungsfolge:	
07.03.2013	Ausschuss für Umwelt und Verkehr
27.11.2014	Ausschuss für Umwelt und Verkehr
25.03.2015	Ausschuss für Umwelt und Verkehr
18.06.2015	Ausschuss für Umwelt und Verkehr
20.04.2016	Ausschuss für Umwelt und Verkehr

Finanzielle Auswirkungen:	ja
----------------------------------	-----------

Leitbildrelevanz:	3.5
--------------------------	------------

Inklusionsrelevanz:	nein
----------------------------	-------------

In der Sitzung am 18.06.2015 stellte die Verwaltung den Mitgliedern des Ausschusses für Umwelt und Verkehr die Planung zum Um- und Ausbau der Kreisstraße K 5 „Karl-Arnold-Straße“ in der Ortslage Heinsberg- Grebben vor (TOP 3 der Niederschrift). Neben der grundhaften Sanierung sowie dem Umbau der Straßentrasse und der bestehenden Nebenanlagen in diesem Jahr sollen auch die bestehenden Belastungen der Anwohner durch den Straßenverkehr verringert werden. Insbesondere ist geplant, durch Einengung der Fahrbahnbreite von derzeit 10,0 m (einschl. Mehrzweckstreifen) auf zukünftig 7,0 m Breite und Herstellung eines lärmarmen Fahrbahnbelages die jetzigen Lärmemissionen zu reduzieren. Der geplante Um- und Ausbau der K 5 „Karl-Arnold-Straße“ orientiert sich an dem durch die Stadt Heinsberg in 2013 durchgeführten Ausbau der „Industriestraße“ in Heinsberg. Ein Übersichtsplan zur Ausbaustrecke der K 5 „Karl-Arnold-Straße“ ist der Einladung zur Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr als Anlage beigelegt.

Nach Erteilung der Zuwendungsbescheide vom 11.06.2015 über die Bereitstellung der Landesmittel zu der Straßenbaumaßnahme K 5 einschließlich der fahrbahnbegleitenden Radwege (Kreis Heinsberg) und der Gehwegenanlagen (Stadt Heinsberg) durch das Land NRW erfolgte mit den Vertretern der Rates der Stadt Heinsberg für die Ortslagen Oberbruch, Grebben und Hülhoven sowie den zuständigen Verwaltungsvertretern der Stadt eine Bürgerinformation im Großen Sitzungssaal der Kreisverwaltung. Diese Bürgerinformation zur Ausbauplanung und Durchführung der baulichen Arbeiten hat keinen verpflichtenden Charakter und ist ein Angebot der beiden Bauasträger. Intention ist, durch Schaffung von Transparenz und durch Gelegenheit zur Partizipation die Akzeptanz der Bürgerinnen und Bürger für das geplante Stra-

ßenbauvorhaben zu erhöhen. Die Informationsveranstaltung am 24.02.2016, die nicht zuletzt dazu dienen sollte, konstruktive Anregungen der Anlieger mit in die inhaltliche Umsetzung der Straßenbaumaßnahme einfließen zu lassen, wurde von ca. 40 Personen, überwiegend Anwohnern aber auch Gewerbetreibenden der „Karl-Arnold-Straße“, besucht. Bereits zu Beginn der Versammlung wurde durch die Baulastträger zum Ausdruck gebracht, dass aufgrund der örtlichen Gegebenheiten in Grebben und Oberbruch aufgrund der vorhandenen Wohnbebauung und der Gewerbeansiedlungen (Bizzpark, Verbrauchermärkte, Großhandel u. a.) sowie der Bahntrasse von Heinsberg nach Lindern parallel der Kreisstraße, der Neubau einer Ortsumgehung - auch auf lange Sicht - nicht in Erwägung gezogen werden kann. Um eine merkliche Entlastung der Anwohner zu erreichen, bleibt nur die Möglichkeit des Um- und Ausbaus der jetzigen Straßentrasse der „Karl-Arnold-Straße“.

In der Bürgerversammlung stellte Herr Gietemann vom beauftragten Planungsbüro die einzelnen Bauabschnitte vor und führte zu dem neu zu schaffenden Fahrbahnquerschnitt unter anderem aus, dass die Fahrbahn der Kreisstraße überwiegend dreistreifig (durch Abbiegespuren, Bus-Cups und Parkstreifen) angelegt und zu beiden Seiten einen sog. Einrichtungsradweg erhalten wird. Der Ausbau der Straße wird dabei in drei Bauabschnitten erfolgen:

- 1. Bauabschnitt: vom Kreuzungsbereich K 5 „Karl-Arnold-Straße“ / „Ferdinand-Porsche-Straße“ bis zur „Kampstraße“ (Richtung Schafhausen),
- 2. Bauabschnitt: von der „Kampstraße“ bis zur „Ulmenstraße“ und der
- 3. Bauabschnitt: von der „Ulmenstraße“ bis zum Kreuzungsbereich K 5 / „Grebener Straße“ (am Sternhaus).

Insgesamt sind auf der v. g. Strecke der K 5 zur Schaffung der Verkehrssicherheit fünf Querungshilfen vorgesehen. Im Bereich der Grundschule wird die Querungshilfe (in Richtung Oberbruch) zusätzlich mit einem Zebrastreifen versehen.

In den ersten beiden Bauabschnitten wird der Ausbau der Kreisstraße und Nebenanlagen unter einseitiger Straßensperrung erfolgen - die stadtauswärts führende Fahrspur in Richtung Autobahn soll für die Zeit des Ausbaus gesperrt werden. Für den 3. Bauabschnitt ist eine Vollsperrung der Kreisstraße von der „Ulmenstraße“ bis zur „Grebener Straße“ vorgesehen. Dort ist eine Verkehrsführung von Oberbruch kommend über die „Glanzstoffstraße“ und „Ulmenstraße“ möglich. Die von der Straßenverkehrsbehörde zur Baustelleneinrichtung angeordnete Umleitungsbeschilderung ist lediglich eine „Angebotsbeschilderung“. Ortskundige suchen sich vielfach einen anderen Fahrweg als ausgeschildert, um die Baustelle zu umfahren. In diesem Zusammenhang wurde von der Verwaltung darauf hingewiesen, dass Beeinträchtigungen während der Bauphase trotz sorgfältiger Vorbereitung nicht ausgeschlossen werden können. Kreis und Stadt beabsichtigen, zeitnah über Vorkommnisse und Problemlagen zu informieren. Zu diesem Zweck werden die beiden Straßenbaulastträger - etwa über ihre Internetseiten - ein entsprechendes Informationsmanagement mit Angaben der wesentlichen Kontaktdaten betreiben.

Dezernent Nießen trägt in der Sitzung einleitend vor, dass zu dieser für dieses Jahr geplanten innerstädtischen Straßenbaumaßnahme zusammen mit Vertretern der Stadt Heinsberg am 24.02.2016 in der Kreisverwaltung eine Informationsveranstaltung für interessierte Bürger/innen stattgefunden habe. Seitens des Planungsbüros und der Verwaltungsvertreter wurden grundlegende Punkte zur Planung und Bauabwicklung mit Bürger/-innen erörtern.

Nachfolgend geht Sachgebietsleiter Weuthen auf die von den Teilnehmern in der Informationsveranstaltung vorgetragene Fragen ein nimmt hierzu wie folgt Stellung:

1. Verkehrslenkung während der Ausbauphase

Die Bauausführung zum Um- und Ausbau der „Karl-Arnold-Straße“ wird in drei Bauabschnitten erfolgen:

In den o. g. Abschnitten 1 und 2 erfolgt ein halbseitiger Ausbau der Verkehrsflächen. Der überregionale Straßenverkehr in Richtung Autobahn A 46 – Anschlussstelle „Dremmen“ wird über die B 221 (ab Kreuzungsbereich „Industriestraße“ / „Karl-Arnold-Straße“) zur Anschlussstelle „Janses Mattes“ gelenkt. Der aus Dremmen kommende Straßenverkehr wird durch die Baustelle geleitet (straßenverkehrsrechtliche Anordnung einer Einbahnregelung). Die Verkehrsflächen innerhalb eines der v. g. Abschnitte werden in der Bauphase einschl. Deckschicht komplett fertiggestellt.

Der Ausbau im Abschnitt 3 erfolgt unter „Vollsperrung“. Der Straßenverkehr von und nach Dremmen wird ab dem Zeitpunkt der Vollsperrung über die K 5 - „Grebener Straße“ - „Glanzstoffstraße“ - „Ulmenstraße“ geführt.

Ausweichstrecken (abhängig vom Fahrziel) bestehen ferner über die „Linderner Straße“ in Heinsberg bzw. im Streckenverlauf der L 228 über die „Hülhovener Straße“ sowie in Richtung Oberbruch über die „Industrieparkstraße“.

Der Anliegerverkehr wird während der bautechnischen Ausführung nur in erforderlichem Umfang eingeschränkt. Für Fußgänger werden während der Bauausführung verkehrssichere, begehbare Trassen hergerichtet.

2. Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe und Geschäfte

Die Zufahrten zu den Grundstücken bzw. zu den Garagen, insbesondere zu den Geschäften und Gewerbebetrieben werden durch die beauftragte Bauunternehmung sichergestellt. Sollte es in Einzelfällen zu Problemen kommen, werden mit der örtliche Bauleitung und den betroffenen Anwohnern Lösung abgesprochen.

3. Zufahrten zu den Wohngebäuden und Sicherstellung der Müllentsorgung

Die Zufahrten zu den Grundstücken bzw. zu den Garagen werden durch die beauftragte Bauunternehmung sichergestellt. Die Fußgänger werden während der Bauarbeiten die Eingänge ihrer Wohnhäuser über kleine Fußgängerbehelfsbrücken und Zufahrten über Kfz-Behelfsbrücken bzw. provisorische Anrampungen erreichen können. Zur Schaffung verkehrssicherer Fußgängerkorridore, insbesondere im Bereich der Grundschule, werden Bauzelemente eingesetzt, die im Zuge der fortschreitenden Bauarbeiten umgesetzt werden.

Bzgl. der ordnungsgemäßen Müllentsorgung werden in Absprache mit der Entsorgungsfirma Sammelstellen für Müllgefäße eingerichtet.

4. Parkmöglichkeiten im Wohnbereich

Parkmöglichkeiten während der Bauphase bestehen in der näheren Umgebung - z. B. am P+R-Parkplatz des Bahnhaltdepunktes Oberbruch sowie in einem Teilabschnitt der „Glanzstoffstraße“.

5. Anlage der Radwege und Parkbuchten sowie Ausleuchtung der Verkehrsflächen

Durch Um- und Ausbau der Straßentrasse und der Nebenanlagen der „Karl-Arnold-Straße“ wird die Fahrbahnbreite von derzeit 10,0 m (einschl. Mehrzweckstreifen) auf zukünftig 7,0 m Breite eingengt. Zusammen mit der Stadt Heinsberg ist geplant, innerhalb der bestehenden Grundstücksgrenzen anstelle der vorhandenen beidseitigen Mehrzweckstreifen sog. Einrichtungsradwege (Nutzung nur in einer Richtung zugelassen) anzulegen.

Parkbuchten, für die die Stadt Heinsberg die Baulastträgerschaft hat, sind im Bereich des 1. Bauabschnittes vorgesehen.

Nach Auskunft des Versorgungsträgers Alliander werden die neu zu errichtenden Straßenlaternen an der „Karl-Arnold-Straße“ nach dem neusten technischen Standard (LED-Technik / benutzungsabhängige Leuchtkraftregeltechnik) ausgerüstet sein.

6. Nachrüstung der Ampelanlagen mit einer Bedarfssteuerung

Die Steuerung der vorhandenen Lichtzeichenanlage in den Kreuzungsbereichen der „Karl-Arnold-Straße“ mit der „Grebbeener Straße“ (am Sternhaus) und der „Kampstraße“ werden im Zuge der Baumaßnahme aufgrund der Anpassung der Einfahrwege neu berechnet. In diesem Zusammenhang wird auch die Einrichtung einer Bedarfssteuerung geprüft.

7. Informationen zur geplanten lärmindernden Asphaltdeckschicht

Als Deckschicht für die neue Straßentrasse ist ein lärmindernder „Splittmastixasphalt“ mit der Typenbezeichnung SMA 5 LA und der Belastungsklasse BK10 vorgesehen. Dieser Splittmastixasphalt entspricht den Empfehlungen für die Ausführung von lärmtechnisch optimierten Asphaltdeckschichten. Gegenüber dem Referenzwert nach der Richtlinie für den Lärmschutz an Straßen - Ausgabe 1990 (RLS 90) kann innerorts eine Lärminderung im Mittel von minus 3 dB(A) erreicht werden. Seriöser Weise ist hierzu anzumerken, dass der anfängliche Minderungswert im Laufe der Zeit aufgrund von Verschmutzungen der Fahrbahn und sonstigen Belastungen abnehmen wird. Gleichwohl wird durch die Verwendung des lärmindernden Splittmastixasphalt für die Deckschicht sichergestellt, dass gegenüber dem heute durch den Straßenverkehr emittierten Verkehrslärm auf der „Karl-Arnold-Straße“ dieser spürbar gemindert wird.

8. Begrünung der „Karl-Arnold-Straße“ im Streckenabschnitt Heinsberg-Grebben

Nach Auskunft des Planungsbüros A. Gietemann wird die zur Verfügung stehende Fläche für die Straßentrasse, die beidseitigen Einrichtungsradwege und Gehwege mit entsprechenden Sicherheitsstreifen vollumfänglich genutzt, so dass größere Flächen für eine fahrbahnbegleitende Begrünung nicht zur Verfügung stehen.

Gleichwohl ist seitens der Verwaltung angedacht, bei den Eigentümern der größeren gewerblich genutzten Grundstücke (z. B. BIZZ-Park → vorm. IPO-Gelände) nachzusehen, ob diese sich bereit erklären, bei einer entsprechenden Kostenbeteiligung der Baulasträger, Grünanpflanzungen auf ihren Grundstück zuzulassen.

9. Sperrung der K 5 „Karl-Arnold-Straße“ im Streckenabschnitt Heinsberg- Grebben für den Lkw-Verkehr

Der Gesetzgeber fordert, dass jede Straße entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung nach dem Straßen- und Wegegesetz NRW einzustufen ist. Die Verkehrsbedeutung ergibt sich aus den Verkehren, die über die jeweilige Straßenverbindung abgewickelt wird. Als weiteres Kriterium ist die Lage und Funktion der jeweiligen Straße im klassifizierten Straßennetz zu bewerten.

Die K 5 „Karl-Arnold-Straße“ stellt die Hauptverkehrsachse aus dem Innenstadtbereich Heinsberg zur Autobahnauffahrt Dremmen dar. Sie verknüpft als Straßenverbindung die A 46 mit der B 221. In ihrer Verlängerung fließen über die L 230 die Verkehrsströme in Richtung Grenzübergang Heinsberg-Karken und in umgekehrter Richtung aus den Niederlanden zur Autobahnauffahrt der A 46 bei Heinsberg-Dremmen. Somit handelt es sich bei der K 5 „Karl-Arnold-Straße“ um einen Streckenabschnitt mit erheblicher Verkehrsbedeutung für alle Fahrzeugarten nach der Straßenverkehrszulassungsordnung. Einschränkungen des sog. „Gemeingebrauches“ (Nutzung der öffentlichen Straße für jedermann) würden der Einstufung der K 5 als klassifizierte Straße und deren Zweckbestimmung entgegenstehen.

10. Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h für den Lkw-Verkehr in den Nachtstunden

Nach der Straßenverkehrsordnung können Straßenverkehrsbehörden zum Schutz der Wohnbevölkerung vor Lärm und Abgasen den Straßenverkehr beschränken (§ 45 StVO). Grundsätzlich gilt aber, dass die Errichtung von sog. „Tempo-30-Zonen“ nach § 45 Abs. 1c StVO auf den Straßen des überörtlichen Verkehrs (klassifiziertes Straßennetz: Bundes-, Landes- und Kreisstraßen) zunächst grundsätzlich ausgeschlossen ist. Jedoch kann die straßenverkehrsrechtliche Anordnung einer streckenbezogenen Geschwindigkeitsbeschränkung in Betracht kommen, sofern dies nach den in § 45 Abs. 9 StVO genannten besonderen Umständen zwingend geboten ist. Beschränkungen des fließenden Verkehrs dürfen allerdings nur angeordnet werden, wenn aufgrund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung von Rechtsgütern erheblich übersteigt. Eine solche besondere örtlich bedingte Gefahrenlage könnte in der Lärmbelastung der Anlieger bestehen, die sich aus dem Lkw-Verkehr auf den dem überörtlichen Verkehr dienenden Ortsdurchfahrten ergibt. Zu beachten ist hier aber, dass durch die Straßenverkehrsbehörde Geschwindigkeitsbeschränkungen aus Gründen des Lärmschutzes nur nach Maßgabe der Richtlinien für straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen zum Schutz der Bevölkerung vor Lärm

(Lärmschutzrichtlinien - StV) angeordnet werden dürfen. Nach den v. g. Lärmschutzrichtlinien kommen straßenverkehrsrechtliche Lärmschutzmaßnahmen neben der Beurteilung aller entscheidungsrelevanter Umstände des Einzelfalles insbesondere dann in Betracht, wenn der vom Straßenverkehr herrührende Beurteilungspegel am Immissionsort die maßgeblichen Richtwerte überschreitet. Diese Richtwerte betragen z. B. in Kern-, Dorf- und Mischgebieten tagsüber 72 dB(A) und nachts 62 dB(A) und sind durch entsprechende „Lärberechnungen“ nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS 90) nachzuweisen. Darüber hinaus machen die Lärmschutzrichtlinien – StV konkrete Vorgaben zu den beabsichtigten straßenverkehrsrechtlichen Maßnahmen. Bzgl. der Geschwindigkeitsbegrenzung wird vorgegeben, dass für die Anordnung auf Straßen des überörtlichen Verkehrs (zu dieser zählt die „Karl-Arnold-Straße“) und weitere Hauptstraßen innerhalb geschlossenen Ortschaften der weiträumige und innerörtliche Verkehr zu bündeln ist. Dies bedeutet, dass in der Regel die Maßnahme der Geschwindigkeitsbeschränkung als Lärmschutzmaßnahme der besonderen Verkehrsfunktion der verkehrswichtigen Straße entgegenstehen würde. Zusammenfassend ist hierzu festzuhalten, dass der Gesetzgeber hohe Anforderungen an das Verfahren über die Entscheidung der Anordnung von Geschwindigkeitsbeschränkungen in Ortsdurchfahrten gestellt hat und von der zuständigen Straßenverkehrsbehörde eine sehr restriktive Prüfung erwartet.

Abschließend weist Sachgebietsleiter Weuthen darauf hin, dass in Abstimmung mit der Stadt Heinsberg geplant ist, die Leistungen zum Um- und Ausbaus der Kreisstraße K 5 „Karl-Arnold-Straße“ kurzfristig öffentlich auszuschreiben, so dass der Auftrag zu den Straßenbauarbeiten mit Zustimmung des Fachausschusses vor den Sommerferien noch vergeben werden kann. Diverse Fragen zu den von der Stadt Heinsberg für den Neubau der Gehwege voraussichtlich ab 2019 zu erhebenden Anliegerbeiträgen wurden von den Vertretern der Verwaltung der Stadt Heinsberg weitestgehend beantwortet.

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr nimmt die Ausführungen der Verwaltung zum Sachstand des Um- und Ausbaus der Kreisstraße K 5 „Karl-Arnold-Straße“ in der Ortslage Heinsberg-Grebben zur Kenntnis.

Abstimmungsergebnis:

Ja 15 Nein 0 Enthaltung 0 Befangen 0

Sitzung: öffentlich

Tagesordnungspunkt 3:

Gemeinsamer Antrag der Kreistagsfraktionen CDU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gemäß § 5 der Geschäftsordnung vom 05.04.2016: Neuauflage des Projektes "Ökoprofit Kreis Heinsberg"

Beratungsfolge:

20.04.2016 Ausschuss für Umwelt und Verkehr

Mit Schreiben vom 04.04.2016 an den Vorsitzenden des Ausschusses für Umwelt und Verkehr, Herrn Franz-Michael Jansen, beantragen die Kreistagsfraktionen von CDU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nach § 5 der Geschäftsordnung, im Rahmen der Umsetzung des Energie- und Klimaschutzkonzeptes für den Kreis Heinsberg eine Neuauflage des Projektes „Ökoprofit im Kreis Heinsberg“ zu initiieren und diesbezüglich die entsprechenden Vorbereitungsmaßnahmen zu treffen. Für die Realisierung der Neuauflage des Projektes „Ökoprofit im Kreis Heinsberg“ wäre seitens der Verwaltung ggf. auch mit der Wirtschaftsförderungsgesellschaft für den Kreis Heinsberg, der Kreissparkasse und der Kreishandwerkerschaft Kontakt aufzunehmen. Das gemeinsame Antragsschreiben der Kreistagsfraktionen CDU, SPD und BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wurde als Anlage der Einladung zur Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr beigelegt.

Einleitend zu diesem Tagesordnungspunkt führt der Ausschussvorsitzende Jansen aus, dass der vorliegende gemeinsame Antrag darauf gerichtet ist, die im Kreis ansässigen Gewerbe- und Industriebetriebe dazu zu animieren, umweltschonend und sparsam mit den Ressourcen umzugehen.

Ausschussmitglied Dahlmanns verweist auf die mit dem Projekt „Ökoprofit im Kreis Heinsberg“ in 2009 gemachten guten Erfahrungen. Die Neuauflage des Projektes „Ökoprofit“ steht auch unmittelbar im Zusammenhang mit der Umsetzung des zu erarbeitenden Energie- und Klimaschutzkonzeptes für den Kreis Heinsberg. Es ergeht nachfolgender Beschluss:

Die Verwaltung wird beauftragt,

1. im Rahmen der Umsetzung des Energie- und Klimaschutzkonzeptes für den Kreis Heinsberg eine Neuauflage des Projektes „Ökoprofit im Kreis Heinsberg“ zu initiieren. Entsprechende Vorbereitungsmaßnahmen sind ggf. zu ergreifen.
2. Ggf. ist an die Wirtschaftsförderungsgesellschaft, die Kreissparkasse und die Kreishandwerkerschaft heranzutreten, um eine Neuauflage des Projekts zu realisieren.

Abstimmungsergebnis:

Ja 15 Nein 0 Enthaltung 0 Befangen 0

Sitzung: öffentlich

Tagesordnungspunkt 4:

Antrag der Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gemäß § 5 der Geschäftsordnung vom 21.08.2015: Festlegung von Kriterien im Rahmen des Neubaus und der Unterhaltung von Radwegen in der Baulast des Kreises

Beratungsfolge:

08.09.2015	Ausschuss für Umwelt und Verkehr
24.11.2015	Ausschuss für Umwelt und Verkehr
20.04.2016	Ausschuss für Umwelt und Verkehr

Mit Schreiben vom 21.08.2015 an den Vorsitzenden des Ausschusses für Umwelt und Verkehr, Herrn Franz-Michael Jansen, beantragt die Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nach § 5 der Geschäftsordnung, für die Planung und Realisierung von neuen Radwegen sowie für die Unterhaltung der in der Baulast des Kreises stehenden Radwege die im Antragsschreiben genannten Kriterien im Grundsatz festzulegen. Das Antragsschreiben der Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wurde der Einladung zur Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr als Anlage nochmals beigelegt.

In den Sitzungen am 08.09. und 24.11.2015 verständigte sich der Fachausschuss darauf, dass die Verwaltung vor der Beschlussfassung zunächst einen zusammenfassenden Sachstandsbericht zu den Radwegemaßnahmen geben sowie das Radwegekonzept des Kreises in Grundzügen vorstellen soll. Dieser Sachstandsbericht wurde mit der Niederschrift über die Sitzung des Ausschusses vom 24.11.2015 versandt und als Anlage der Einladung zur Ausschusssitzung nochmals beigelegt.

Dezernent Nießen führt bzgl. des Antrages der Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und zum bestehenden Radwegekonzept Kreises in der Sitzung aus, dass dieses Konzept im April und Mai 2010 Gegenstand der Beratungen in den Gremien war und nach entsprechenden Vorberatungen im Fachausschuss und Kreisausschuss im Kreistag in seiner Sitzung am 11.05.2010 verabschiedet worden ist. Das Radwegekonzept für den Kreis Heinsberg ist, wie andere Verkehrsinfrastrukturmaßnahmen auch, einem dynamischen Prozess unterworfen, der sich sowohl am Bedarf des Verkehrsaufkommens des klassifizierten Straßennetzes als auch an den Planungen des „touristischen“ Radwegenetzes (zu nennen ist hier beispielsweise das Projekt „velo+“) orientiert.

Zu den einzelnen Punkten des Antrages und zur Fortschreibung des Radwegekonzeptes trägt Sachgebietsleiter Weuthen den Ausschussmitgliedern vor. Die für den Sachstandsbericht zum Antrag der Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und dem Radwegekonzept von der Verwaltung vorbereitete Präsentation erweitert um eine „ToDo-Liste“ ist als Anlage der Niederschrift beigelegt.

Es besteht im Fachausschuss Einvernehmen, das Radwegenetz für den Kreis Heinsberg weiter auszubauen und entsprechend dem Vorschlag der Verwaltung (ToDo-Liste) zu gegebener Zeit über die Fortschreibung des Radwegekonzeptes zu beraten und zu beschließen. Mit dieser Vorgehensweise erklärt sich der Vertreter der antragstellenden Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ebenfalls einverstanden.

Abstimmungsergebnis:

Ja 15 Nein 0 Enthaltung 0 Befangen 0

Sitzung: öffentlich

Tagesordnungspunkt 5:

Antrag der Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gemäß § 5 der Geschäftsordnung vom 03.02.2016: Antrag auf Mitgliedschaft des Kreises Heinsberg in der "Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V."

Beratungsfolge:

20.04.2016 Ausschuss für Umwelt und Verkehr
--

Mit Schreiben vom 03.02.2016 an den Vorsitzenden des Ausschusses für Umwelt und Verkehr, Herrn Franz-Michael Jansen, beantragt die Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nach § 5 der Geschäftsordnung, die Aufnahme des Kreises Heinsberg als Mitglied in die Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. (AGFS) in die Wege zu leiten.

Um als Mitglied im AGFS e. V. aufgenommen zu werden, erfolgt im Vorfeld eine Überprüfung von diversen spezifischen Kriterien der bestehenden Verkehrsinfrastruktur durch eine unabhängige Expertenkommission. Der Kriterienkatalog hierzu ist umfangreich und beinhaltet neben der Auflistung diverser kommunalpolitischer Zielsetzungen eine Prioritätensetzung für die Nahmobilitätsförderung, stadtplanerische Schwerpunkte, die Schaffung einer nahmobilitätsfreundlichen Infrastruktur, Service für den Fußgänger- und Radverkehr sowie für Kommunikation und Informationen. Die einzureichenden Bewerbungsunterlagen bestehen insbesondere aus einer 10- bis 20-seitigen Übersicht, bestehend aus einer allgemeinen Beschreibung der Gebietskörperschaft, einer Auflistung der kommunalen Verkehrspolitik sowie bisher durchgeführter Maßnahmen und Aussagen zur zukünftigen Rad- und Fußverkehrsförderung.

Gemäß § 2 Abs. 2 der Satzung der AGFS ist der Vereinszweck „die Förderung von Erziehung und Umweltschutz, und zwar durch systematische Förderung der Nahmobilität, insbesondere der Radfahrenden und Zufußgehenden, um u. a. Verkehrssicherheit bei deren Teilnahme am allgemeinen Verkehr zu verbessern und den Modal-Split-Anteil für den Rad- und Fußverkehr signifikant zu erhöhen.“ Mitglieder des Vereins können nur kommunale Gebietskörperschaften werden. Die Aufnahme als Mitglied setzt (im Falle des Kreises) die Verleihung der Eigenschaft „Fußgänger- und fahrradfreundlicher Kreis“ durch das zuständige Landesministerium voraus, und zwar im Sinne des Leitbildes der AGFS („...zukunftsfähige, belebte und wohnliche Städte zu gestalten. ...“). Diesbezüglich wird die bei der Landesregierung NRW eingerichtete Auswahlkommission zuvor eine Empfehlung abgeben. Die Aufnahme eines neuen Mitglieds erfolgt anschließend durch den Vereinsvorstand der AGFS.

Die Höhe des jährlichen Mitgliedsbeitrages wird jährlich durch die Mitgliederversammlung festgesetzt. Nach Kenntnis der Verwaltung beträgt der aktuelle jährliche Mitgliedsbeitrag 2.500 €.

Das oben genannte Antragsschreiben der Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wurde der Einladung zur Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr als Anlage beigelegt.

Zu diesem Tagesordnungspunkt ergeht nachfolgender Beschluss:

Der Kreis Heinsberg beantragt die Mitgliedschaft in der "Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V."

Abstimmungsergebnis:

Ja 14 Nein 0 Enthaltung 1 Befangen 0

Sitzung: öffentlich

Tagesordnungspunkt 6:

Industriegebiet Geilenkirchen-Lindern: Sachstandsbericht

Beratungsfolge:

20.04.2016 Ausschuss für Umwelt und Verkehr
--

Nach dem aktuellen Entwurf zum neuen Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen (LEP NRW) gehört das Industriegebiet Geilenkirchen-Lindern mit einem Areal von rd. 240 ha zu einem von vier namentlich im LEP NRW ausgewiesenen Standorten für landesbedeutsame flächenintensive Großvorhaben (Ziel 6.4-1 des Entwurfs zum LEP NRW). Diese im Landesentwicklungsplan ausgewiesenen Standorte sind dem Grundsatz nach vom Land NRW und den Kommunen in partnerschaftlicher Zusammenarbeit mit der Wirtschaft zu planen, zu entwickeln und zu vermarkten (Grundsatz 6.4-3 des LEP-Entwurfs). Eine wesentliche Voraussetzung zur Vermarktung der Flächen durch die landeseigene Wirtschaftsförderungsgesellschaft unter Beteiligung der kommunalen Kooperationspartner besteht darin, die Verkehrsanbindungen der geplanten Industrieareale zu optimieren. Der Aspekt der Schaffung einer ortsdurchgangsfreien Verkehrsanbindung des geplanten Industriegebietes Geilenkirchen-Lindern an das Bundesautobahnnetz wurde durch den Kreis in seiner Stellungnahme zum Ziel 6.4-1 des neuen Landesentwicklungsplans NRW – (Beschlussfassung hierzu in der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 26.02.2014 - TOP 1 der Niederschrift) deutlich zum Ausdruck gebracht:

„...Die Herstellung einer optimalen Verkehrsanbindung ist Bedingung für die Chance einer Vermarktung. Investoren suchen Flächen, die sofort bebaubar und nutzbar sind. ...“

Zeitnah zur Stellungnahme des Kreises zum Entwurf des neuen Landesentwicklungsplans NRW wurde in einem gemeinsamen Schreiben des Kreises und der Stadt Geilenkirchen vom 08.04.2014 an den Minister für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW, Herrn Michael Groschek, die Bedeutung der ortsdurchgangsfreien Verkehrsverbindung des Industriegebietes Geilenkirchen-Lindern an das Bundesautobahnnetz aufgezeigt. In diesem gemeinsamen Schreiben wurde die Wichtigkeit der Realisierung der L 364n als Ortsumgehung von Hückelhoven (1. Abschnitt von der BAB 46 über die L 117 bis zur „Rheinstraße“) und der Ortsumgehung von Hilfarth (2. Abschnitt von der „Rheinstraße“ bis zur bestehenden L 364 bei Brachelen) durch das Land NRW sowie einer ergänzenden Ortsumgehung von Brachelen (K 14n) zur Schaffung der erforderlichen Verkehrsinfrastruktur für das im LEP-Entwurf ausgewiesene Industriegebiet Geilenkirchen-Lindern wiederholt deutlich gemacht. Hierauf wurde auch in der Stellungnahme der Wirtschaftsförderungsgesellschaft für den Kreis Heinsberg im Beteiligungsverfahren zum Entwurf des Landesentwicklungsplanes NRW hingewiesen:

„...Die vorhandene Anbindung des Standortes Geilenkirchen-Lindern ist nicht marktgerecht im Sinne einer erfolgsorientierten Vermarktung der Flächenpotentiale. Um eine erfolgreiche Vermarktung dieser Fläche zu ermöglichen - und genau das muss letztendlich auch im urei-

genen Interesse des Landes NRW liegen - ist die Herstellung der benannten optimalen Verkehrsanbindung an die BAB 46 zwingend notwendig.“

Frau Regierungspräsidentin Gisela Walsken hat im Rahmen eines Besuches bei der Stadt Geilenkirchen am 03.03.2016 das Thema aufgegriffen. In diesem Zusammenhang ist auf eine Änderung im Entwurf zum neuen Landesentwicklungsplan NRW hinzuweisen. Während bisher für die Ansiedlung eines Unternehmens ein Flächenbedarf von mindestens 80 ha zu erbringen war, soll es nach der letzten Entwurfsfassung des LEP NRW (Stand: 22.09.2015) nunmehr möglich sein, diese Größenordnung ausnahmsweise über einen sog. Vorhabenverbund sicherzustellen. Dabei sollen die einzelnen Teilvorhaben funktionell miteinander verbunden sein und die erste Ansiedlung eines Vorhabenverbundes durch ein Produktionsunternehmen mit einem Flächenbedarf von mindestens 10 ha erfolgen.

Ausschussvorsitzender Jansen weist in seiner Einleitung zu diesem Tagesordnungspunkt darauf hin, dass es in der Vergangenheit durchaus Investoren gegeben habe, die Interesse an einer Niederlassung im Industriegebiet Geilenkirchen-Lindern bekundet hätten. Gleichwohl ist es für eine erfolgreiche Vermarktung des Gesamtareals des Industriegebietes unabdingbar, das Gebiet schnellstmöglich ortsdurchfahrtsfrei an das Fernstraßennetz im Kreis anzubinden.

In seinem Sachstandsbericht zum Industriegebiet Geilenkirchen-Lindern stellt Dezernent Nießen zunächst in einem kurzen Rückblick die verkehrspolitische Entwicklung des Kreises seit Anfang der 1990ziger Jahre dar. Er führt u. a. aus, dass die Erschließung des Fernstraßen- und klassifizierten Straßennetzes im Kreisgebiet in Ost-West-Richtung auf die A 46 und B 56n ausgerichtet ist. Für den Bereich des Industriegebietes Geilenkirchen-Lindern besteht die verkehrliche Anbindung bis heute nur über die Ortsdurchfahrten der L 364 von Brachelen, Hilfarth und Hückelhoven bis zur Anschlussstelle der A 46 bzw. über die L 228 von Dremmen kommend über Randerath und Lindern bis zur B 57 bei Linnich. Die verkehrliche Erschließung des vom Land NRW projektierten Industriegebietes Geilenkirchen-Lindern bestehe dabei originär beim Land NRW durch Schaffung von entsprechenden Ortsumgehungen (L228 bzw. L 364).

In Abstimmung mit dem Land NRW wurden ab Mitte der 1990ziger Jahre auch kommunale Erschließungsvorhaben in Betracht gezogen. Die in diesem Rahmen durch Ministerentscheid linienbestimmte EK 5 (K 5n) Dremmen, Porselen, Lindern (Variante 4) scheiterte allerdings sowohl am regionalen Konsens als auch am Widerstand der Landwirtschaft (zu hoher Flächenverbrauch) und der Interventionen der Naturschutzbehörden und -verbände. Der Lösungsansatz zur Erschließung des Industriegebietes Geilenkirchen-Lindern bestand schließlich in der Aufnahme der L 364n als neue Ortsumgehung von Hückelhoven-Hilfarth in die Stufe 1 des Landesstraßenbedarfsplanes, wobei die Realisierung der EK 5 (K 5n) Dremmen, Porselen, Lindern formal nicht aufgegeben sondern lediglich zurückgestellt wurde.

Im Zusammenhang mit dem Neubau der L364n wurde mit Zustimmung des Kreistages in seiner Sitzung am 03.04.2003 im September 2003 mit dem Land NRW ein Vertrag über die Mitfinanzierung des 2. Abschnittes der L 364n (Ortsumgehung Hilfarth) sowie den Neubau einer K 14n (Ortsumgehung Brachelen) geschlossen. Die Höhe des Kreisanteils an den Herstellungskosten der v. g. Ortsumgehung wurde dabei auf den seinerzeit ermittelten Eigenanteil des Kreises für den Neubau der EK 5 (K 5n) Dremmen, Porselen, Lindern begrenzt.

Der Baubeginn zum planfestgestellten 1. Abschnitt der L 364n von der Autobahnanschlussstelle der A 46 bei Hückelhoven als Ortsumgehung bis zur „Rheinstraße“ westlich der L 117 bei Hilfarth wurde insbesondere wegen des hohen Sanierungsstaus des Landes NRW im Bereich der Verkehrsinfrastruktur durch das Land NRW mehrfach verschoben und nicht in An-

griff genommen. In seinem Schreiben vom 26.05.2014 an den Landrat teilte Herr Verkehrsminister Groschek mit, dass sich die haushaltsrechtliche Geschäftsgrundlage aus Sicht des Landes NRW gegenüber 2003 derart geändert haben, dass ein Baubeginn der L 364n (1. Abschnitt) alsbald nicht in Aussicht gestellt werden könne.

Dezernent Nießen führt des Weiteren aus, dass es bzgl. der verkehrlichen Anbindung des Industriegebietes Geilenkirchen-Lindern keine einfachen und schnellen Lösungen geben werde. Als Handlungsoptionen sind in Betracht zu ziehen:

- Vertragserfüllung des in 2003 geschlossenen Vertrages mit dem Land NRW zum Neubau der L 364 n als Ortsumgehung Hückelhoven und Hilfarth einfordern (für die L 364n als Ortsumgehung Hückelhoven besteht seit mehreren Jahren bereits Baurecht);
- Eröffnung einer erneuten Variantendiskussion bzgl. der kommunalen Erschließung des Industriegebietes Geilenkirchen-Lindern; zu nennen sind hier insbesondere nachfolgende Streckenführungen:
EK 5 (K 5n) von Dremmen, Porselen bis Lindern,
K 24n / L 228n bei Würm, Leiffarth und Lindern und
K 16 / K 22 / EK 5 (2. BA) zwischen der AS Dremmen der A 46 und Himmerich.

Nach Ansicht der Verwaltung kann die Lösung der jahrzehntelangen Erschließungsproblematik aber ggf. auch in einem neuen Ansatz bestehen. Dezernent Nießen sieht einen solchen beispielsweise darin, dass

- die Gewerbeflächenentwicklung regelmäßig an vorhandenen Verkehrsachsen stattfindet und somit gemeinsam mit der Stadt Geilenkirchen und dem Land NRW zu überlegen wäre, ob
- das Industrieareal schrittweise und ggf. teilweise zu einem interkommunalen Gewerbegebiet mit regionaler Bedeutung abgestuft werden kann, wobei dies ohne Anrechnung auf den Gewerbeflächenbedarf des Kreises zu erfolgen habe (hierzu wären landesplanerische Ausnahmeregelungen im Rahmen der Regionalplanfortschreibung vorzusehen).

Vorteile der v. g. Vorgehensweise bestehen insbesondere in der

- Verringerung der Haushaltsbelastung des Kreises und der Kommunen durch weniger Neubauvorhaben zur Verkehrsinfrastruktur,
- Reduzierung der Eingriffe in Natur und Landschaft sowie der Flächenversiegelung (letzterer Aspekt ist auch ein wichtiges Ziel der Fortschreibung zum Landesentwicklungsplan NRW) und
- Erleichterung zur Ansiedelung von kleinen und mittelständischen Unternehmen (KMU).

Als praktisches Beispiel für v. g. interkommunale Erschließungsvorhaben nennt Dezernent Nießen das im Rhein-Erft-Kreis in Umsetzung befindliche Projekt „terra nova“, welches die Entwicklung eines Gewerbegebietes im Bereich des nördlichen Tagebaurandgebietes Hambach zum Ziel habe.

Die Präsentation der Verwaltung zum Sachstandsbericht Industriegebiet Geilenkirchen-Lindern ist der Niederschrift als Anlage beigefügt.

Beschlussvorschlag:

Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr nimmt die Ausführungen der Verwaltung zum Industriegebiet Geilenkirchen-Lindern zur Kenntnis.

Abstimmungsergebnis:

Ja 15 Nein 0 Enthaltung 0 Befangen 0

Sitzung: öffentlich

Tagesordnungspunkt 7:

Bericht der Verwaltung

Dezernent Nießen berichtet dem Ausschuss für Umwelt und Verkehr zu nachfolgenden Punkten:

7.1 Bericht zum Entwurf der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes 2030

Zum Sachstand der Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes 2030 (BVWP 2030) berichtete die Verwaltung dem Fachausschuss zuletzt in seiner Sitzung am 24.11.2015 (TOP 7.2 der Niederschrift). Mit dem BVWP 2030 avisiert die Bundesregierung die in der Baulast des Bundes stehenden Verkehrswege für die nächsten 15 Jahre (zu den Verkehrsträgern Bundesfernstraßen, Bundesschienenwege, Bundeswasserstraßen). Für die Fortschreibung des BVWP 2030 wurden durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) rd. 2.000 der von den Bundesländern gemeldeten Projektvorschläge auf die Notwendigkeit hin zur Bewältigung zukünftiger Verkehrsbelastungen (Prognosehorizont war hier 2030) bewertet. In einer Kosten-Nutzen-Analyse wurden dabei die Investitionskosten eines Projektes alle in Geldeinheiten auszudrückenden Projektauswirkungen gegenübergestellt. Wirkungen, die nur schwer oder gar nicht monetarisierbar sind, wurden separat umwelt- und naturschutzfachlich sowie raumordnerisch und städtebaulich untersucht. Auf dieser Basis wurden die Projekte der drei Verkehrsträger in Dringlichkeitskategorien eingruppiert. Die Aus- und Neubauvorhaben wurden in „Laufende bzw. fest disponierte Vorhaben“ und „Neue Vorhaben“ aufgeteilt. Für die neuen Vorhaben wurden im BVWP 2030 die Dringlichkeitseinstufungen Vordringlicher Bedarf (VB), Vordringlicher Bedarf – Engpassbeseitigung (VB-E), Weiterer Bedarf (WB) und Weiterer Bedarf mit Planungsrecht (WB*) gewählt.

Kernanliegen des BVWP 2030 sind der Erhalt der bestehenden Verkehrsinfrastruktur sowie die Beseitigung von Engpässen auf den Hauptachsen und in wichtigen Verkehrsknoten. Das Prinzip „Erhalt vor Neubau“ und die Engpassbeseitigung in den hochbelasteten Verkehrskorridoren“ stehen dabei im Fokus des BVWP 2030.

Der nunmehr vorliegende Entwurf zum BVWP 2030 enthält rd. 1.000 Projekte mit einem Gesamtinvestitionsvolumen von 264,5 Mrd. €. Hiervon entfallen auf den Verkehrsträger Straße 49,4 %, auf die Schiene 41,3 % und auf die Wasserstraße 9,3 % der Finanzmittel. Alleine für den Erhalt der Bestandsnetze von Straße, Schiene und Wasserstraße werden von 2016 bis 2030 ca. 141,6 Mrd. € benötigt. Dies entspricht rd. 69 % des BVWP-Finanzrahmens im v. g. Zeitraum.

Der Referentenentwurf zum BVWP 2030 wurde durch das Bundesministerium dem Verkehrsausschuss des Bundestages am 16.03.2016 vorgestellt. Nachdem der Fachausschuss des Bundestages, die Landesverkehrsminister und die Medien über den nunmehr vorliegenden Referentenentwurf zum BVWP 2030 unterrichtet worden sind, wurde der Entwurf im Rahmen einer sechswöchigen Öffentlichkeitsbeteiligung auf der Internetseite des BMVI als Projektinformationssystem (PRINS) eingestellt (<http://www.bvwp-projekte.de>). Das Projekt-

informationssystem zum Entwurf des BVWP 2030 gibt eine Übersicht zu den erfolgten Untersuchungen zu den Ergebnissen der Nutzen-Kosten-Analyse, der umwelt- und naturschutzfachlichen sowie raumordnerischen und städtebaulichen Beurteilungen je aufgenommenes Projekt. Es bietet somit allen interessierten Bürgerinnen und Bürgern sowie Verbänden und Gremien die Möglichkeit, sich über einzelne Projekte zu informieren. Daneben wurden an ausgewählten Standorten je Bundesland der Referentenentwurf zum BVWP 2030 in Druckversion ausgelegt; in NRW bei den Bezirksregierungen in Düsseldorf und Münster. Auch besteht die Möglichkeit, eine Stellungnahme zum Entwurf des BVWP 2030 und zu einzelnen Projekten bis zum 2. Mai 2016 abzugeben. Nach Abschluss der Öffentlichkeitsbeteiligung wird das BMVI die Vorschläge prüfen, den jetzt vorliegenden Referentenentwurf überarbeiten und dem Bundeskabinett zur Beschlussfassung vorlegen. Auf der Basis des vom Bundeskabinett verabschiedeten BVWP 2030 werden die Bedarfspläne für die einzelnen Verkehrsträger entworfen. Diese bilden die Grundlage der jeweiligen Ausbaugesetze, die vom Deutschen Bundestag verbindlich beschlossen werden. Alle fünf Jahre erfolgt dann eine Überprüfung der Bedarfspläne. Auf den nachfolgenden Planungsstufen werden die einzelnen Projekte des BVWP 2030 von den jeweiligen Vorhabenträgern vertieft. Hierbei werden je nach Erfordernis Raumordnungsverfahren, Linien- bzw. Trassenbestimmungsverfahren und Planfeststellungsverfahren durchgeführt. Zeitpunkt und Reihenfolge der Projektumsetzung hängen letztlich von der Priorisierung nach der Dringlichkeitseinstufung (VB / VB-E), dem Planungsstand sowie den verfügbaren Finanzmitteln ab.

Für den Kreis Heinsberg wurden im Entwurf der Fortschreibung des BVWP 2030 zum Verkehrsträger Bundesfernstraßen **4 Projekte** in die Dringlichkeitsstufe „Vordringlicher Bedarf (VB)“ aufgenommen. Im Einzelnen sind diese:

1. B 57n OU Baal

(zweistreifiger Neubau westlich der Ortslage Baal in einer Länge von 3,4 km)

2. B 221 von der Anschlussstelle A 46 bis Geilenkirchen-Tripsrath

(Erweiterung auf eine vierte Fahrspuren mit teilplanfreien Knotenpunkten durch Ingenieurbauwerke – Ausbaulänge: 3,1 km)

3. B 221n OU Scherpenseel von der Bundesgrenze bis zur jetzigen L 42 bei Teveren und Weiterführung zum Anschluss der vorhandenen Trasse B 221 / B 56

(zweistreifiger Neubau in einer Länge von 4,9 km - vormals L 42n)

4. B 221n OU Unterbruch von der bestehenden L 117 bis zur bestehenden Straßentrasse der B 221 bei Heinsberg

(zweistreifiger Neubau in einer Länge von 4,6 km)

Als „Laufende und fest disponierte Projekte (FD)“ - d. h. in Bau befindlich Straßenbauprojekte im Kreisgebiet - werden im Entwurf zum BVWP 2030 genannt:

- B 56n von Gangelt bis zur Anschlussstelle A 46 bei Donselen

und

- B 221n OU Wassenberg

Zur **Begründung der Notwendigkeit** der v. g. Straßenbauprojekte mit der Dringlichkeitsstufe „Vordringlicher Bedarf (VB)“ wird gemäß Referentenentwurf zum BVWP 2030 ausgeführt:

zu 1. B 57n OU Baal:

Die B 57 stelle eine wichtige überregionale Verkehrsverbindung zwischen den Räumen Aachen, Heinsberg und Mönchengladbach dar. Südlich des Autobahnanschlusses (AS) der A 46 bei Erkelenz verläuft die B 57 durch die rd. 1,5 km lange OD Baal. Im westlich gelegenen Gewerbegebiet Hückelhoven-Baal wird durch die dort angesiedelten Gewerbebetriebe und Handelsunternehmen in zunehmenden Maß ein erhöhtes Verkehrsaufkommen des Güterverkehrs auf der B 57 verursacht. Nach einem Verkehrsgutachten aus dem Jahre 2007 wird für das Jahr 2020 mit Realisierung der B 57n ein DTV-Wert auf der OU Baal von 10.500 Kfz/24h mit einem SV-Anteil von 8,6 % prognostiziert. Mit dem Bau der OU Baal wird das gesamte Verkehrsaufkommen erheblich entlastet und die Möglichkeit einer städtebaulichen Entwicklung im Bereich des Ortszentrums von Baal geschaffen.

zu 2. B 221 von der Anschlussstelle A 46 bis Geilenkirchen-Tripsrath:

Im Jahre 2008 wurde die B 56 (aus dem Gebiet der StädteRegion Aachen kommend) und die B 221 OU Geilenkirchen zwischen den Ortslagen Immendorf und Tripsrath aufgrund der hohen Verkehrsbelastung von einem zweistreifigen Querschnitt auf einen wechselnden dreistreifigen Querschnitt (RQ 15,5) ummarkiert. Nach einem Verkehrsgutachten zu den klassifizierten Straßen B 57n, B 221n, L 117n und L 364n wird für das Jahr 2020 im Streckenabschnitt der B 221 zwischen der Ortslage Tripsrath und der Anschlussstelle der A 46 bei Heinsberg-Donselen eine Belastung von 25.000 Kfz/24 h erwartet. Aufgrund der Verkehrsbelastung und -entwicklung würde eine Ummarkierung dieses Streckenabschnittes in einen dreistreifigen Querschnitt keine deutliche Verbesserung bringen. Daher ist der Ausbau des v. g. Streckenbereiches der B 221 auf einen RQ 21 (vierstreifiger Regelquerschnitt) zu favorisieren.

Aufgrund der vierstreifigen Verkehrsführung sind die Knotenpunkte zu anderen Verkehrsstraßen durch Ingenieurbauwerke teilplanfrei herzustellen. Nach den zum Entwurf des BVWP 2030 beigefügten Übersichtsplänen ist hiervon auch die K 4 aus Straeten kommend betroffen. Nach Rückfrage beim Landesbetrieb Straßenbau, RegionalNL Niederrhein in Mönchengladbach ist angedacht, im Zuge der Baumaßnahme B 221 auch die Linienführung der K 4 im Bereich der Ortslage Tripsrath der zukünftigen Verkehrswegeföhrung anzupassen (aus der Ortslage Straeten kommend mit der zum Stadtzentrum Geilenkirchen föhrende Straße „Landstraße“ unmittelbar zu verbinden).

zu 3. B 221n OU Scherpenseel:

Die jetzige L 42 hat als grenzüberschreitende Verkehrsverbindung zwischen Geilenkirchen und Landgraaf (NL) eine regional wichtige Funktion und föhrt durch die langgezogenen Ortslagen Scherpenseel und Landgraaf (NL). Mit einem derzeitigen Verkehrsaufkommen von rd. 10.100 Kfz/24 h stellt die L 42 in der OD Scherpenseel schon heute ein hohes Sicherheitsrisiko dar. Für das Prognosejahr 2025 würde auch ohne baulichen Maßnahmen der Verkehr auf

rd. 14.800 Kfz/24h zunehmen. Mit der Realisierung des „Buitenringes“ der Parkstad Limburg erhöhen sich die Verkehre auf der L 42 auf rd. 16.100 Kfz/24h.

Für die B 221n als OU Scherpenseel wird eine Verkehrsbelastung für 2025 von rd. 16.200 Kfz/24h prognostiziert; für die Weiterführung der B 221n auf niederländischem Gebiet liegen die Verkehrszahlen für 2025 bei rd. 13.500 Kfz/24h. Durch den zweistreifigen Neubau der B 221n als OU Scherpenseel wird neben einer Verkehrsentslastung der Ortslage Scherpenseel auch dem mittelfristig zunehmenden Verkehrsaufkommen im Grenzbereich zu den Niederlanden Rechnung getragen.

zu 4. **B 221n OU Unterbruch:**

Die Verkehrssituation in der Ortslage Unterbruch ist geprägt von einem geradlinigen, ausgeräumten Straßenraum. Mit der Realisierung des Lückenschlusses B 221n als OU Unterbruch wird eine Entlastung der vorhandenen Ortsdurchfahrt erreicht; Verkehrsprognose 2020 für die B 221n – rd. 11.500 Kfz/24h. Für den zweistreifigen Neubau der B 221n liegt noch kein Bau-recht vor; die Planfeststellung zu dieser Verkehrsinfrastrukturmaßnahme wurde Ende 2009 beantragt.

Beim **Verkehrsträger Schiene** wurde im Rahmen der Fortschreibung des BVWP 2030 auch die Wiederbelebung der Bahnstrecke „Eisener Rhein“ auf der historischen Schienentrasse zwischen Rheydt über Wegberg-Dalheim bis Roermond (NL) als Güterfernstrecke untersucht. Der zweigleisige Ausbau mit Elektrifizierung der Bahntrasse von der Bundesgrenze D / NL über Dalheim bis Rheydt würde zwar einen Nutzen für den Güterverkehr zwischen Antwerpen/ Zeebrügge (B) und dem Ruhrgebiet bringen; allerdings kann der Nutzen nicht die für die Wiederbelebung notwendigen hohen Investitionskosten ausgleichen. Da dieses Schienenprojekt nicht wirtschaftlich ist, wurde es nicht in der Fortschreibung des BVWP 2030 berücksichtigt. Bei der historischen Trassenvariante des „Eisernen Rheines“ wäre der Schienenverkehr auch durch Wegberg gelaufen und hätte für die Anwohner an der Bahnstrecke erhebliche Belastungen bedeutet.

Die Berücksichtigung einer grenzüberschreitenden Güterfernstrecke in der Fortschreibung des BVWP 2030 erfolgt allerdings mit dem zweigleisigen Ausbau der Schienenstrecken Dülken-Kaldenkirchen und Rheydt-Odenkirchen; die Einstufung des Projektes erfolgte mit der Priorisierung „Potenzieller Bedarf (PB)“. Diese Priorisierung bedeutet derzeit keinen forcierten Handlungsbedarf; jedoch ist ein Aufstieg des Projektes in die Kategorie „Weiterer Bedarf (WB)“ oder gar „Vordringlicher Bedarf (VB)“ nicht ausgeschlossen.

Bei dem im Planungsraum ebenfalls beurteilten Projekt „Rheydter Kurve“, handelt es sich um die Umfahrung des zweigleisigen Abschnitts Köln- Düren und des Knotens Aachen für den Güterverkehr durch eine eingleisige Verbindungskurve zwischen Mönchengladbach-Herrath und Hochneukirch. Durch die dort entstehende Verknüpfung der Bahnstrecken Aachen – Mönchengladbach und Rheydt – Köln-Ehrenfeld kann nach der Fertigstellung der Schienenstrecke ein Fahrtrichtungswechsel am Bahnhof Aachen-West entfallen. Das Vorhaben befindet sich ebenfalls im sog. „Potenziellen Bedarf“.

Zu den v. g. Schienenprojekten ist anzumerken, dass die **IHK Aachen, Bonn/Rhein-Sieg und Köln** in ihrer Stellungnahme zum Referentenentwurf der Fortschreibung des BVWP 2030 eine Neubewertung der Varianten zum „Eisernen Rhein“ unter Berücksichtigung des tatsächlichen Güteraufkommens zu den erwarteten Güterverkehren der ZARA-Häfen (Zeebrügge / Antwerpen / Rotterdam / Amsterdam) zum Ruhrgebiet sowie der Überprüfung der Projektzuschnitte und -kosten fordern. Hintergrund hierzu ist, dass ein durch die Industrie- und Handelskammer im Rheinland in Auftrag gegebenes Gutachten aufzeigt, dass die Gütermengen aus den ZARA-Häfen bereits im Referenzjahr 2010 um etwa 30 Prozent über den angenommenen Mengen lagen. Die Wachstumsmengen des Güteraufkommens bis 2030 werden hiernach voraussichtlich höher sein, als zur Fortschreibung des BVWP 2030 angenommen, so dass die Nutzenseite viel zu niedrig angesetzt worden ist. Außerdem sind nach Einschätzung der IHK im Rheinland die bereits revidierten Kosten von ehemals rd. 1 Milliarde Euro bei der Bewertung angenommen worden, obwohl diese inzwischen nur noch mit rd. 500 Millionen Euro anzusetzen wären.

Zu einer gleichen Bewertung der v. g. Schienenprojekte kommt die **Metropolregion Rheinland** in ihrer Stellungnahme zum Referentenentwurf des BVWP 2030. Sie schlägt vor, den zweigleisigen Ausbau der Schienenstrecken Dülken-Kaldenkirchen und Rheydt-Odenkirchen in den „Vordringlichen Bedarf (VB)“ einzustufen, zumindest den Kosten-Nutzen-Verhältnisse der Varianten zum sog. „Eisernen Rhein“ unter zu Grunde legen des tatsächlichen Güteraufkommens und der revidierten Kosten neu zu berechnen.

7.2 Fahrradbus Region Heinsberg

Am 1. Mai 2016 startet wieder die Saison für den Fahrradbus im Kreis Heinsberg. Gemäß Beschluss in der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 24.11.2015 (TOP 4 der Niederschrift) wird das Fahrrad-Busangebot im Rahmen des bestehenden MultiBus-Angebots der WestVerkehr GmbH jeden Samstag und Sonntag sowie an Feiertagen bis zum Ende der Herbstferien am 23.10.2016 integriert.

Eingesetzt werden Kleinbusse mit einer Sitzkapazität von 7 Personen. Diese Kleinbusse führen Fahrradanhänger für bis zu 16 Fahrräder mit. Der MultiBus verkehrt ohne Festen Linienweg und ohne fixe Fahrplanzeiten zwischen 9:00 und 20:00 Uhr von Haltestelle zu Haltestelle nach vorheriger telefonischer Anmeldung. Die MultiBus-Zentrale koordiniert alle angemeldeten Fahrtwünsche und stellt flexibel die Fahrtrouten der MultiBusse zusammen. Ein Zu- und Ausstieg der Fahrgäste mit Fahrrädern ist nur an Haltestellen im Bedienungsgebiet möglich. Es gilt der AVV-Tarif.

Die zum Fahrradbus bereits bekannte AVV-Broschüre wurde zwischenzeitlich überarbeitet und befindet sich im Druck. Die Verwaltung wird die Fahrradbus-Broschüre als Anlage der Niederschrift über die Ausschusssitzung beifügen.

Zu den Ergebnissen der Fahrradbus-Saison 2016 wird die Verwaltung dem Fachausschuss im 4. Quartal 2016 berichten.

7.3 Pressemitteilung vom 15.01.2016 „Deutsche Umwelthilfe kritisiert unzureichende Schadstoffrücknahme der Kommunen“

Nach einer aktuellen Untersuchung der Deutschen Umwelthilfe (DUH) in rd. 150 Landkreisen und kreisfreien Städten zur Entsorgung schadstoffhaltiger Abfälle bewertet die DUH bei fast der Hälfte der untersuchten stationären Rücknahmestellen den Verbraucherservice mit mangelhaft (Öffnungszeiten für die Bürger, Bereitstellung von Informationsmaterial etc.). Auch stellt die DUH bei ihrer Untersuchung fest, dass viele Kommunen für die Entsorgung von schadstoffhaltigen Abfällen lediglich nur mobile Sammelfahrzeuge einsetzen, die an wenigen Tagen im Jahr an einzelnen Standorten zur Verfügung stehen. Auch die Sammelstelle des Kreises Heinsberg an der ehemaligen Kreismülldeponie in Gangel-Hahnbusch wurde von der DUH bewertet. Die Sammelstelle erhielt von der DUH die Bewertung „Guter bis sehr guter Verbraucherservice“.

Sitzung: öffentlich

Tagesordnungspunkt 8:

Anfragen nach § 12 der Geschäftsordnung

Tagesordnungspunkt 8.1:

Anfrage der Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN gemäß § 12 der Geschäftsordnung vom 08.03.2016: Gehölzpflege an Bundes- und Landesstraßen

Mit Schreiben vom 08.03.2016 an den Vorsitzenden des Ausschusses für Umwelt und Verkehr, Herrn Franz-Michael Jansen, fragt die Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nach § 12 der Geschäftsordnung an, ob der Verwaltung schwerwiegende Eingriffe oder gar Kahlschläge im Rahmen der Gehölzpflege an Bundes- und Landesstraßen im Kreisgebiet durch den Landesbetrieb Straßen NRW bekannt sind. Aufgrund mehrerer bei der Kreistagsfraktion zum Thema Gehölzpflege an Verkehrswegen eingegangenen Beschwerden bittet die Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN um die Beantwortung der im Anfrageschreiben genannten Fragen. Das v. g. Anfrageschreiben der Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN wurde der Einladung zur Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr beigelegt.

Zu den Fragen der Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN nimmt die Verwaltung wie folgt Stellung:

Frage 1: Wurde im Gebiet der Unteren Landschaftsbehörde Heinsberg vom Landesbetrieb Straßen.NRW der Pflegezeitraum 01.10.2015 bis 29.02.2016 eingehalten?

Antwort: Der Unteren Landschaftsbehörde liegen keine Hinweise vor, dass der Pflegezeitraum vom 01.10.2015 bis 29.02.2016 seitens des Landesbetriebes Straßen.NRW nicht eingehalten wurde.

Frage 2: Der Landesbetrieb veröffentlicht jährlich auf seiner Internetpräsenz die geplanten Gehölzpflegemaßnahmen. Für die Pflegesaison 2015/2016 war für viele Bereiche das flächige „Auf-den-Stock-setzen“ vorgesehen. Hat man sich bei den durchgeführten Arbeiten an die Vorgaben der Gehölzpflegehinweise gehalten?

Antwort: Die Vorgaben der Gehölzpflegehinweise wurden hinsichtlich des Zeitraums der Maßnahmen, der Anzeige und der Beteiligung der hiesigen Unteren Landschaftsbehörde eingehalten. Die Zusammenarbeit der Unteren Landschaftsbehörde mit

den lokal zuständigen Stellen des Landesbetriebes Straßen.NRW ist grundsätzlich unproblematisch. Die anstehenden Maßnahmen wurden durch den Landesbetrieb Straßen.NRW vorab per Mail der Unteren Landschaftsbehörde angezeigt. Darüber hinaus erfolgte vor Ort eine Abstimmung mit den verantwortlichen Mitarbeitern der Straßenmeisterei des Landesbetriebes Straßenbau NRW.

Die Durchführung der Maßnahmen erfolgte jedoch in einigen wenigen Fällen nicht gemäß diesen vorherigen Abstimmungen. Dieses ist meist auf individuelles Fehlverhalten (nicht ausreichende Qualifikation der Mitarbeiter bzw. unzureichende Unterweisung und Kontrolle von Fremdfirmen) zurückzuführen.

Frage 3: Sind der Unteren Landschaftsbehörde Maßnahmen bekannt geworden, die seitens des Landesbetriebes als Verkehrssicherungs- oder Unterhaltungsmaßnahmen ausgegeben wurden, die aber weit über das übliche Maß hinausgingen oder sogar als Rodung einzustufen sind?

Antwort: Folgende Maßnahme wurde nicht entsprechend den Abstimmungen mit der Unteren Landschaftsbehörde durchgeführt und übersteigt nach hiesiger Einschätzung das übliche Maß einer Verkehrssicherungs- und Unterhaltungsmaßnahme:

Stadtgebiet Erkelenz, L 227 „Antwerpener Straße“ im Rampenbereich der Brücke über die B 57

Die Durchführung von entsprechenden Pflegemaßnahmen in diesem Bereich war seitens der Unteren Landschaftsbehörde unstrittig. Die Maßnahme wurde auch im Vorfeld vor Ort mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW abgesprochen. Es wurde jedoch deutlich stärker in den Altbestand eingegriffen, als dies abgestimmt war und zum Aufbau mehrschichtiger und stabiler Bestände erforderlich gewesen wäre. Es wurden zu viele und ohne erkennbare Systematik stärkere Althölzer entnommen und tendenziell die bislang unterdrückten, schwachschäftigen Bäume stehen gelassen. Dieses hat nach Einschätzung der Unteren Landschaftsbehörde eher negative Folgen, da sich der Brombeerbestand eher erhöhen und weitere unnötige Korrekturingriffe in den kommenden Jahren erforderlich machen wird. Als **Rodung** ist diese Maßnahme jedoch nicht einzustufen.

Frage 4: Ist in besonders gelagerten Fällen die Eingriffsregelung zur Anwendung gekommen (Ersatzpflanzung)?

Antwort: Die Eingriffsregelung der Ersatzpflanzungen wurde bisher nicht herangezogen, da insbesondere der Tatbestand der dauerhaften Beeinträchtigung in den bekannt gewordenen Fällen nicht erfüllt war. Auch wenn man die Maßnahme im Stadtgebiet Erkelenz (Antwort zu Frage 3) als über das Maß der Verkehrssicherungs- und Unterhaltungsmaßnahme hinausgehend einstuft, stellt diese nur einen temporären Eingriff dar, da sich der Großteil der Strukturen durch Wiederaustrieb relativ schnell erholen wird. Darüber hinaus würden Ersatzpflanzungen zwischen den noch vorhandenen Gehölzen von diesen im Zuge des Wiederaustriebs unterdrückt werden.

Frage 5: Gab es Beschwerden von Bürgerinnen und Bürgern, Verbänden oder sonstigen Institutionen? Wenn ja, wie viele?

Antwort: Sowohl zu der Maßnahme in Erkelenz (Brücke L 227) als auch zu einer Maßnahme in Wegberg (Grenzlandring, Am Driesch) gab es Beschwerden von Bürgern. Einzelne Anwohner beschwerten sich, dass durch das massive „auf den Stock setzen“ der Gehölzstrukturen die Schutzfunktion (Sicht- und Lärmschutz) nicht mehr vorhanden sei, welches nach ihrem Empfinden unmittelbar zu einer Minderung der Wohnqualität führe. Ebenso wurde bemängelt, dass die Anwohner im Vorfeld nicht ausreichend über die Maßnahmen informiert und somit vor vollendete Tatsachen gestellt wurden.

gezeichnet

Franz-Michael Jansen
Vorsitzender des Ausschusses
für Umwelt und Verkehr

gezeichnet

Josef Nießen
Schriftführer