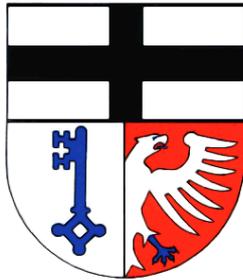


Inhaltsverzeichnis

Sitzungsdokumente	2
Niederschrift Rat und Ausschüsse	2
Anlage zur Niederschrift: Bericht für den Verkehrsausschuss	12



Niederschrift

über die 10/23. Fragestunde des Rates am Montag, 27.05.2019

Ort der Sitzung: **Ratssaal, Himmeroder Hof, Himmeroder Wall 6, 53359 Rheinbach**

Beginn: **17:30 Uhr**

Ende: **17:54 Uhr**

Von den Mitgliedern waren
anwesend:

fehlten:

Verwaltung / Gäste:

Bürgermeister

Raetz, Stefan

Ratsmitglieder (CDU)

Rick, Ilka

Weingartz, Winfried

Erster Beigeordneter

Knauber, Dr. Raffael (ab TOP 3.1)

Ratsmitglieder (CDU)

Baron, Oliver (ab TOP 3.1)

Beer, Klaus

Beißel, Bernd (ab TOP 1.3)

Brozio, Kurt (ab TOP 1.3)

Gebert, Andreas

Josten-Schneider, Silke (ab TOP 1.4)

Kramme, Hinrich (ab TOP 1.6)

Pütz, Markus (ab TOP 1.6)

Sander, Ulrich

Schneider, Joachim

Schneider, Michael (ab TOP 3)

Schragen, Georg (ab TOP 2.5)

Specht, Dagmar

Wehage, Claus (ab TOP 1.4)

Wilcke, Axel (ab TOP 3)

Ratsmitglieder (SPD)

Kerstholt, Karl-Heinrich

Steig, Joachim

Ratsmitglieder (UWG)

Huth, Dieter

Verwaltungsangestellte

Wirtz, Celine

Verwaltungsangestellte

Wilhelm, Sonja

Ratsmitglieder (SPD)

Danz, Dietmar

Formanski, Birgit (ab TOP 1.5)

Koch, Martina (ab TOP 3)

Krupp, Ute (ab TOP 2.4)

Lüdemann, Jürgen (ab TOP 3.1)

Quadflieg, Donata

Rohloff, Michael

Wilmers, Georg, Dr.

Ratsmitglieder (UWG)

Ganten, Reinhard H., Dr.

Meyer, Jörg (ab TOP 2.4)

Ratsmitglieder (FDP)

Euskirchen, Lorenz

Logemann, M.Sc., Karsten (ab TOP 1.2)

Vogt, Tamara

Ratsmitglieder (B'90/Die Grünen)

Lenke, Nils, Dr. (ab TOP 2)

Schiebener, Heribert

Schollmeyer, Joachim

Tagesordnung

zur 10/23. Fragestunde des Rates
am Montag, 27.05.2019

TO-Punkt Nr.	Beratungsgegenstand	Beschluss- Nr.
-----------------	---------------------	-------------------

A) ÖFFENTLICHE SITZUNG

- | | | |
|---|--|--|
| 1 | Anfrage von Ratsfrau Dagmar Specht und Ratsherrn Andreas Gebert (CDU) vom 15.03.2019 zu den beiden Landesstraßen L 163 und L 113 | |
| 2 | Anfrage der Ratsherren Jörg Meyer und Dr. Reinhard Ganten (UWG) vom 28.04.2019 zur Sauberkeit in Rheinbach | |
| 3 | Anfrage von Ratsherrn Joachim Schollmeyer (Bündnis 90/Die Grünen) vom 01.05.2019 zur Bestandspflege im Rheinbacher Stadtwald | |

Niederschrift	10/23. Fragestunde des Rates
Datum	Montag, 27.05.2019

A) ÖFFENTLICHE SITZUNG

TOP	1	Anfrage von Ratsfrau Dagmar Specht und Ratsherrn Andreas Gebert (CDU) vom 15.03.2019 zu den beiden Landesstraßen L 163 und L 113
-----	---	--

Antwort der Verwaltung (Bürgermeister Raetz)

Zu Frage 1:

Auf die Resolution des Rates hat das Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen mit Schreiben vom 16.05.2019 reagiert. Im Ergebnis wurde mitgeteilt, dass über die Planung der Ortsumgehung im Zuge der nächsten Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplans zu entscheiden ist.

Zu Frage 2:

Die Ortsumgehung L 163n Rheinbach-Flerzheim ist im aktuell geltenden Landesstraßenbedarfsplan in der Stufe 2* enthalten. In 2007 hat der Landesbetrieb den Planungsauftrag erhalten und mit der Vorplanung (Umweltverträglichkeitsstudie) begonnen. Da sich jedoch die politischen Verhältnisse im Zuge der Landtagswahl 2010 änderten, ist die Bearbeitung von Straßenprojekten neu priorisiert worden. In der Folge sind seitens des Landesbetriebs die Planungen nicht fortgeführt worden.

Die jetzige Landesregierung hat diese Priorisierung in 11/2018 durch das Landesstraßenplanungsprogramm ersetzt. Der Bericht für den Verkehrsausschuss des Landes ist beigefügt. Dieser Unterlage sind die Kriterien und die Entscheidungen zur Fortführung von Straßenplanungen der Landesstraßenbedarfsplaneinstufung zu entnehmen.

Zu Frage 3:

Bei der nächsten Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplanes müsste die Maßnahme bewertet werden und in die Stufe 1 gelangen. Aufgrund eines neuen Planungsauftrages könnte die Planung wieder aufgenommen werden. Beginnend mit der Vorplanung können Ideen zur Linienführung thematisiert werden. Es ist zu erwarten, dass die Gebietskörperschaften in den Prozess der Fortschreibung einbezogen werden und damit Ideen einbringen können.

Zu Frage 4:

Beschränkungen und Verbote des fließenden Verkehrs dürfen nur angeordnet werden, wenn auf Grund der besonderen örtlichen Verhältnisse eine Gefahrenlage besteht, die das allgemeine Risiko einer Beeinträchtigung der durch die Straßenverkehrs-Ordnung geschützten Rechtsgüter erheblich übersteigt. Diese Voraussetzung ist nach der ständigen Rechtsprechung des Bundesverwaltungsgerichts seit dem Jahr 1986 dann erfüllt, wenn der Lärm oder Abgase Beeinträchtigungen mit sich bringen, die jenseits dessen liegen, was unter Berücksichtigung der Belange des Verkehrs im konkreten Fall als ortsüblich hingenommen und damit zugemutet werden muss.

Straßensperrungen für einzelne Kraftfahrzeugarten sind nach den strengen Maßgaben der StVO demnach nur sehr schwer durchführbar und kommen zudem erst dann in Frage, wenn weniger einschneidende Maßnahmen bereits ausgeschöpft wurden bzw. nicht erfolgreich waren. Das Fahren mit dem LKW gehört ebenso wie das Fahren mit dem Motorrad zum Gemeingebrauch der Straßen. Einem dauerhaften Ausschluss einer bestimmten Verkehrsart steht auch die Funktion einer Landesstraße für die durchgehenden Verkehrsverbindungen (§3 Absatz 2 Straßen- und Wegegesetz NRW) entgegen.

Niederschrift	10/23. Fragestunde des Rates
Datum	Montag, 27.05.2019

Zu Frage 5:

Sofern Leistungs- und / oder Verkehrssicherheitsdefizite am Knotenpunkt auftreten, wird dies Thema der Verkehrsunfallkommission sein. Von diesem Gremium würde eine Empfehlung (z. B. Kreisverkehrsplatz) zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse abgegeben. Finanziert werden diese Maßnahmen aus dem Landesprogramm „Um- und Ausbau von Landesstraßen < 3 Mio. €“. Hierzu bedarf es einer Anmeldung für die alljährlich zu aktualisierenden Programmliste. Über die Priorität zur Planung und Umsetzung von Maßnahmen beraten, priorisieren und entscheiden die politischen Gremien (Unterkommission Villedifel, Verkehrskommission) im Regionalrat der Bezirksregierung Köln.

Zu den Fragen 6 – 10:

Ein Ausbau der L 113 zwischen Ramershoven und Flerzheim ist derzeit nicht vorgesehen. Die zul. Höchstgeschwindigkeit ist auf 70 km/h begrenzt. Die Fahrbahn ist rd. 5,0 m breit. Der Streckenabschnitt der L 113 ist nach den Ergebnissen der letzten Straßenverkehrszählung aus 2015 durchschnittlich mit 5030 Kfz / 24h belastet.

Die Verkehrssicherheit ist aus Sicht des Straßenbaulastträgers gegeben. Einzelne Schadstellen im Bereich der Bankette werden zeitnah durch die Straßenmeisterei behoben. Straßen ohne Mittelmarkierung sind grundsätzlich zulässig.

Ein Ausbau des rd. 1,2 km langen Streckenabschnittes auf die aktuell geltende Querschnittsbreite nach Regelwerken des Straßenentwurfes wird mehr als 3,0 Mio. € kosten. Daher wäre für die nächste Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplanes die Maßnahme anzumelden und zu bewerten.

Der vorhandene Fahrbahnquerschnitt unterliegt dem Bestandsschutz. Sofern Verkehrssicherheitsdefizite auftreten wird dies Thema der Verkehrsunfallkommission sein. Von diesem Gremium würde eine Empfehlung (z.B. Ausbau des Querschnittes; Verringerung der zul. Höchstgeschwindigkeit) zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse abgegeben.

Niederschrift	10/23. Fragestunde des Rates
Datum	Montag, 27.05.2019

TOP	2	Anfrage der Ratsherren Jörg Meyer und Dr. Reinhard Ganten (UWG) vom 28.04.2019 zur Sauberkeit in Rheinbach
-----	---	--

Antwort der Verwaltung (Bürgermeister Raetz)

Zu Frage 1:

Rechtsgrundlagen für Verwarn- und Bußgelder im Bereich von Umweltsünden sind überwiegend in der ordnungsbehördlichen Verordnung der Stadt Rheinbach zu finden. Der dort genannte Gebührenrahmen wurde durch einen sogenannten internen Verwarngeldkatalog konkretisiert. Da die Festsetzung vor einigen Jahren erfolgte, ist eine Überarbeitung im Rahmen des Geschäfts der laufenden Verwaltung in der 2. Jahreshälfte 2019 geplant. Anschließend wird eine pressewirksame Veröffentlichung erfolgen.

Zu Frage 2:

Das erfolgt schon seit Jahren.

Zu Frage 3:

Der Außendienst wird dafür bereits eingesetzt. Allerdings sind Bußgelder nur dann möglich, wenn die Verursacher auf frischer Tat ertappt werden. Das ist leider nur sehr selten der Fall, so dass sich durch reine außendienstliche Maßnahmen nur schwer optisch bemerkbare Verbesserungen erzielen lassen. Dies wurde im Übrigen auch in einem interkommunalen Austausch mit anderen Städten, wie z.B. Meckenheim und Bonn, bestätigt. Selbst wenn jemand in flagranti ertappt wird, kommt es regelmäßig zu Diskussionen und aggressiven Reaktionen. Personalien werden verweigert und Zahlungsverweigerung ist die Regel.

Zu Frage 4:

Leistungsberechtigte nach dem Asylbewerberleistungsgesetz (AsylbLG) können gemäß § 5 AsylbLG zur gemeinnützigen Arbeit in der Kommune herangezogen werden. Das Gesetz spricht hier von Arbeitsgelegenheiten. Diese sollen zur Verfügung gestellt werden, sofern die zu leistende Arbeit sonst nicht, nicht in diesem Umfang oder nicht zu diesem Zeitpunkt verrichtet werden würde. Die Flüchtlinge erhalten hierfür eine Aufwandsentschädigung von 0,80 € / Stunde.

Mit Blick auf eine Integration der Flüchtlinge erfolgt der Einsatz zu Arbeitsgelegenheit derzeit überwiegend auf freiwilliger Basis.

So werden keine Flüchtlinge zur Übernahme von Arbeitsgelegenheiten verpflichtet, die z.B. an Integrationskursen, Sprachkursen, Praktika etc. teilnehmen.

Im Weiteren bedarf es bei einem Einsatz im Betriebshof einer entsprechenden Organisation. Es müssen Arbeiten koordiniert werden und ein Kollege des Betriebshofes wird mit der Betreuung in der Arbeitsgruppe beauftragt. Vor einem Einsatz im Betriebshof erhalten die Betroffenen eine Sicherheitseinweisung (mittels Dolmetscher) und es ist jeweils entsprechende Sicherheitskleidung (Sicherheitsweste und Sicherheitsschuhe) zu kaufen.

Anfang März hatte sich ein Freiwilliger gemeldet. Der tatsächliche Einsatz erfolgt seit dem 18.03.2019. Vorgesehen ist ein Einsatz bis Juni 2019. Die tägliche Arbeitszeit ist werktags (außer samstags) von 08.00 Uhr bis 12.00 Uhr.

Die Arbeitsergebnisse sind erfreulich und die Integration des Flüchtlings in die Arbeitskolonne des Betriebshofes funktioniert reibungslos.

Niederschrift	10/23. Fragestunde des Rates
Datum	Montag, 27.05.2019

Aufgrund der guten Erfahrungen wird die Sozialarbeiterin der Stadt Rheinbach versuchen weitere Flüchtlinge zu motivieren auf freiwilliger Basis Arbeitsgelegenheiten wahrzunehmen.

Zu Frage 5:

Beim städtischen Betriebshof gibt es einen regelmäßigen Reinigungsplan für die Entleerung der öffentlichen Müllbehälter, den Bahnunterführungen, den Parkanlagen und den Friedhöfen. Generell hat auch der Betriebshof festgestellt, dass immer mehr Müll achtlos weggeworfen wird. Die einzige wirksame Lösung für dieses Problem wäre eine Intensivierung des Reinigungsrythmus, wodurch **Personalmehrbedarf** ausgelöst wird.

Der Ordnungsaußendienst ist ferner mit der Polizei, der Feuerwehr, den Maltesern gut vernetzt. Daneben sind auch die Stellen bekannt, an denen häufig Verschmutzungen durch wilden Müll erfolgen. Zudem kann flexibel auf neue Brennpunkte reagiert werden. Ein Großteil der Dienstzeiten des Ordnungsaußendienstes wird allerdings auch für hoheitliche pflichtige ordnungsbehördliche Aufgaben (Ruhestörungen, ruhender Verkehr etc.) verwandt. Insofern ist ein Konzept vorhanden.

Ein weiteres Konzept, dass sich auf dem Papier gut liest, aber mangels „Manpower“ nicht umsetzbar ist, wird nicht favorisiert.

Zu Frage 6:

Durch die Stellungnahme zu Frage 5 erledigt sich die Beantwortung dieser Frage.

Zusatzfrage von Ratsherrn Dr. Ganten zur Frage 2:

Hat man vermehrt feststellen können, dass solche Hinweise erfolgt sind oder ist das verpufft?

Antwort der Verwaltung:

Wir haben einen Ordnungsaußendienst, der auf 450 €-Basis für uns, vor allem in den Abendstunden und an den Wochenenden, arbeitet und der mehrere Aufgaben hat. Die Hauptaufgabe besteht nicht nur danach zu gucken wer sich falsch verhält, sondern er unterstützt vor allem bei klassischen Pflichtaufgaben, wie z.B. den ruhenden Verkehr. Wird allerdings ein Fehlverhalten festgestellt, werden die Personen darauf angesprochen, so z.B. den Hundehalter, wenn er die Hinterlassenschaften des Hundes nicht aufammelt. Wenn sich die angesprochene Person aggressiv verhält, soll der Ordnungsdienst deeskalierend wirken, da er auch nicht mit Sicherheitswesten ausgestattet ist.

Zusatzfrage von Ratsherrn Meyer zu Frage 5:

Die Stadt hat einen Reinigungsplan, wann welche Mülleimer geleert werden. Gehe ich richtig in der Annahme, dass sie dies als Ordnungskonzept verstehen?

Antwort der Verwaltung:

Ja, das ist ein wesentlicher Teil des Ordnungskonzeptes, wann wir wo und zu welchen Zeiten sowohl in die Reinigung wie auch in die Pflege gehen. Das ist beim Betriebshof so angelegt, auch in Verbindung mit dem Ordnungsamt. Aber das ist auch große Theorie. Denn zwischenzeitlich kommen auch andere Einsatznotwendigkeiten, die dann wieder solch ein festgelegten Rhythmus und Turnus ad absurdum führen.

Niederschrift	10/23. Fragestunde des Rates
Datum	Montag, 27.05.2019

TOP	3	Anfrage von Rats Herrn Joachim Schollmeyer (Bündnis 90/Die Grünen) vom 01.05.2019 zur Bestandspflege im Rheinbacher Stadtwald
-----	---	---

Antwort der Verwaltung (Bürgermeister Raetz)

Zu Frage 1 und 2:

Aktuell werden die Schäden des Dürresommers 2018 im Wald immer deutlicher. Wie bereits prognostiziert, treten an der Fichte aktuell die ersten Borkenkäfer auf und der Zustand der Douglasie hat sich auch nicht verbessert. Zusätzlich stirbt aktuell eine Vielzahl sehr alter Buche ab, und auch die Eichenschäden an den Altbäumen nehmen zu.

Der Verlauf dieser Ereignisse ist als Trockenheitsfolge normal, und wurde auch in der Vergangenheit regelmäßig beobachtet. Fichten sind direkt durch den Befall mit Borkenkäfern im Trockenheitssommer und je nach Witterung auch in den Folgejahren betroffen. Die Schäden an Buche und Eiche folgen dann in den Jahren nach der Trockenheit. Diese Ereignisse sind also keineswegs nur auf das Nadelholz bezogen, sondern betreffen auch heimische Laubbaumarten, und hier insbesondere die Altbäume.

Die Schäden an Douglasie lassen sich im Laubholz mit denen der Esche vergleichen. Hier ist weniger das Wetter sondern vielmehr die Verschleppung gebietsfremder Arten aufgrund der Globalisierung schuld. Dies ist auch kein Phänomen, das sich am Nadelholz besonders verdeutlichen lässt.

Vor diesen Hintergründen ist das Erreichen von 30 % Nadelholzanteil im Rheinbacher Stadtwald aktuell nicht prognostizierbar. Dies war es jedoch auch in der Vergangenheit nicht. Es ist ein mittelfristiges Ziel, welches sich kurzfristig nur durch extreme Aufwendungen erreichen ließe. Dies widerspricht jedoch der naturnahen wirtschaftsweise im Rheinbacher Wald. Je mehr Nadelbaumarten ausfallen, desto weiter schiebt sich dieses Ziel heraus. Je größer die Schäden an den Laubbaumarten werden, desto schneller wird es erreicht.

Wie sich die Quote von Nadel- und Laubholz in den kommenden Jahren entwickelt, lässt sich nur sehr schwer prognostizieren. Gleiches gilt für den prozentualen Anteil von einzelnen Baumarten. Die Entwicklung wird maßgeblich davon beeinflusst, an welchen Standorten welche Baumarten konkret ausfallen, und ob in der Unterschicht dieser Bestände bereits Naturverjüngung steht, die dann übernommen wird. Wenn die Naturverjüngung aus Nadelholz besteht, tritt beispielsweise keine Verringerung des Nadelholzanteils ein, sondern nur eine Altersklassenverschiebung.

Ist eine Nachpflanzung nötig, wird diese nur mit standortgerechten Baumarten durchgeführt. In der Folge verschiebt sich dann auch entsprechend der Prozentsatz einzelner Arten. Als grobe Faustzahl kann man sagen, dass bei einem Totalausfall der Fichte die eine Hälfte mit Eiche und die andere mit Nadelholz kompensiert würde. Bei einem kompletten Ausfall der Douglasie würde sicherlich ein Großteil auch wieder mit Nadelhölzern aufgeforstet werden, da diese auf den Standorten entsprechend angepasst wachsen können.

Zu Frage 3, 4 und 5:

Der reguläre Holzeinschlag erfolgt nicht vollkommen unabhängig, sondern orientiert sich an den Kalamitätsanfällen. Grob gesagt wird bei viel Kalamitätsholz der reguläre Einschlag reduziert. Der Verwaltung ist es durchaus bewusst, dass sich ein Teil der Bevölkerung an den regulären Einschlägen von Buche und Eiche stört.

Niederschrift	10/23. Fragestunde des Rates
Datum	Montag, 27.05.2019

Das Unverständnis ist jedoch kein neues Phänomen, sondern begleitet die Forstwirtschaft in Rheinbach schon seit Jahrzehnten. Gerade daraus resultiert die naturnahe Wirtschaftsweise, die sich stark am jährlichen Zuwachs orientiert oder an der Vermeidung von Kahlschlägen.

Aus Sicht der Verwaltung ist dieses Unverständnis jedoch nicht gestiegen, sondern allenfalls etwas lauter geworden. Wie in jedem Jahr gibt es Beschwerden im ausgehenden Winter und zeitigen Frühjahr. Nach dem Ergrünen des Waldes wird nur äußerst selten Kritik geübt. Wird sie direkt vorgetragen, ist es meistens möglich, das Verständnis für die Maßnahme in einem persönlichen Gespräch zu erlangen. Schwieriger wird dies jedoch, wenn sich die Kritiker in teils defamierenden Zeitungsartikeln bzw. Leserbriefen oder durch Anzeigen bei der Naturschutzbehörde äußern.

Aus forstlicher Sicht erscheint es wenig sinnvoll, aufgrund des Kalamitätsholz-anfalles auf den regulären Hieb zu verzichten. Wie bereits zuvor beschrieben, erfolgt bereits eine Reduktion im forstlich vertretbaren Rahmen. Der reguläre Holzeinschlag orientiert sich stark an den biologisch ablaufenden Prozessen. Er dient insbesondere der Lichtsteuerung um einen struktur- und artenreichen Mischwald zu erhalten. Dies ist nur möglich, indem durch regelmäßige Eingriffe einzelstammweise Bäume entnommen werden.

Die Frage in wie weit die Vermeidung des regulären Einschlags mit der zusätzlichen Kostenersparnis bei dem Einsatz von Fremdfirmen zusammen hängt, erschließt sich der Verwaltung nicht. Der reguläre Einschlag wird fast ausschließlich in Eigenregie durchgeführt. Wie beschrieben wird er reduziert, wenn sich der kalamitätsbedingte Einschlag erhöht. Bislang ist dies von der Verwaltung auch weiterhin in dieser Form vorgesehen. In wie weit zusätzlich anfallende Maßnahmen wie Pflanzung, Kulturpflege oder Zaunbau zusätzliche Kosten verursachen werden, ist aktuell nicht absehbar, sondern wird maßgeblich von der Intensität der negativen Entwicklung an den verschiedenen Baumarten bestimmt. Bislang geht die Verwaltung jedoch davon aus, dass ein großer Teil dieser Arbeiten auch durch das eigene Personal übernommen wird.

Aus aktuellem Anlass verweist die Verwaltung hiermit auf den außerordentlichen Waldbegang am 15.06.2019 um 10:00 Uhr am Parkplatz Waldkapelle.

1. Zusatzfrage von Ratsherrn Dr. Lenke:

Die Beantwortung der Fragen 4 und 5 waren sehr ausführlich, aber ich fasse die mal so zusammen, wie in der Frage angeregt, wird der Einschlag von Buche und Eiche reduziert, je höher der Kalamitätsanfall ist. Korrekt?

Antwort der Verwaltung:

Ja

Zusatzfrage von Ratsherrn Schollmeyer:

Die Vorgabe von 30 % sind nicht erreichbar ist. Welchen Nutzen sieht man dann in der Vorgabe?

Antwort der Verwaltung:

Nein, das ist Ihre Vorgabe. Die 30 / 70-Regelung kommt durch einen Beschluss des Rates. Natürlich nach entsprechender Vorlage der Verwaltung, aber wir sehen, dass dies zu erreichen immer schwieriger wird.

Niederschrift	10/23. Fragestunde des Rates
Datum	Montag, 27.05.2019

2. Zusatzfrage von Rats Herrn Dr. Lenke:

Wir haben vor einigen Woche über den Antrag diskutiert die 30 %-Regelung aufzuheben, aber die Verwaltung das nach wie vor für sinnvoll hält. Halten Sie das immer noch für ein erstrebenswertes Ziel, auch wenn sie es eben eingeräumt habe, dass sie das immer weiter in die Zukunft verschwindete Hoffnung entgleitet?

Antwort der Verwaltung:

Wir sollten Ziele nie aufgeben, deshalb halten wir es als erstrebenswert.

Rheinbach, 4. Juni 2019

gez. Stefan Raetz
Bürgermeister

gez. Sonja Wilhelm
Schriftführerin



Der Minister

Ministerium für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen
40190 Düsseldorf

15 . November 2018

Seite 1 von 1

Präsidenten des Landtags
Nordrhein-Westfalen
Herr André Kuper MdL
Platz des Landtags 1
40221 Düsseldorf



Aktenzeichen
(bei Antwort bitte angeben)

Telefon 0211 3843-1024

18. Sitzung des Verkehrsausschusses am 16. Dezember 2018
Bericht der Landesregierung zu TOP 1 „Vorstellung des
Landesstraßenplanungsprogramms“

Anlage: Bericht in 60facher Kopie

Sehr geehrter Herr Landtagspräsident,

in der Anlage übersende ich das Landesstraßenplanungsprogramm zum
o.g. Tagesordnungspunkt.

Ich darf Sie bitten, die beigefügten Überdrucke an die
Ausschussmitglieder weiterzuleiten.

Mit freundlichen Grüßen

Hendrik Wüst

Dienstgebäude und
Lieferanschrift:
Stadttor 1
40219 Düsseldorf
Telefon 0211 3843-0
Telefax 0211 3843-939110
poststelle@vm.nrw.de
www.vm.nrw.de

Öffentliche Verkehrsmittel
vom Hauptbahnhof zur
Haltestelle Stadttor:
Straßenbahnlinie 709
Buslinie 732

Landesstraßenplanungsprogramm

Landesstraßenbedarfsplan

Das überregionale Straßennetz in Nordrhein-Westfalen genügt aktuell nicht den Anforderungen, die man an die Infrastruktur in einem prosperierenden Land stellen muss. Viel zu lange ist unsere Verkehrsinfrastruktur auf Verschleiß gefahren worden. Viel zu lange wurde zu wenig in unsere Verkehrsinfrastruktur investiert.

Viele Autobahnen und Bundesstraßen müssen dringend ausgebaut und auch ein großer Teil der Brücken im Zuge der Bundesfernstraßen muss kurz bis mittelfristig erneuert werden. Mit dem Masterplan zur Umsetzung des Fernstraßenbedarfsplans hat die Landesregierung im Januar 2018 die Grundlage für den Planungs-, Genehmigungs- und Bauhochlauf im Fernstraßennetz des Landes gelegt.

Trotz des enormen Nachholbedarfes beim Ausbau der Bundesfernstraßen, ist es notwendig, das Straßennetz als zusammenhängendes System zu sehen und auch die Vernachlässigung des Landesstraßennetzes zu beenden. Ein großer Teil des Landesstraßennetzes ist in einem schlechten Zustand. Die Vorgängerregierung hat viel zu wenig in die Landesstraßen investiert. Die Landesregierung hat daher mit Ihren ersten beiden Gestaltungshaushalten die Mittel für den Landesstraßenerhalt massiv erhöht. In den kommenden Jahren sollen die Erhaltungsmittel weiter - auf mindestens 200 Mio. Euro - angehoben werden.

Und auch bei der Umsetzung des Landesstraßenbedarfsplanes bestehen heute erhebliche Defizite. Im Dezember 2006 hat die damalige Landesregierung den Landesstraßenbedarfsplan aufgestellt und damit ein starkes Bekenntnis zur Bedeutung der Landesstraßen für das Land Nordrhein-Westfalen abgegeben. Bis 2010 hat die damalige Landesregierung Schritt für Schritt an der Abarbeitung dieses Bedarfsplans gearbeitet. Leider hat die Nachfolgeregierung das Planungsgeschehen an unseren Landesstraßen im Herbst 2011 fast vollständig zum Erliegen gebracht. Von seinerzeit 104 vorrangig eingestufteten Maßnahmen des Landesstraßenbedarfsplanes der Stufe 1 wurden durch die damalige Landesregierung lediglich 31 Maßnahmen als vorran-

gig zu planen bewertet. Fortgeführt wurde die Planung sogar nur bei 22 Projekten, wobei aufgrund der nicht ausreichenden Planungskapazitäten eine Reihe dieser Projekte nicht nachhaltig weitergetrieben wurde. Die übrigen Projekte wurden faktisch auf Eis gelegt.

Dies ist bedauerlich, weil die Landesstraßen die Lebensadern insbesondere der ländlichen und mittelständisch geprägten Wachstumsregionen sind, die es zu stärken gilt. Sie übernehmen in den ländlichen Bereichen und den Ballungsrandzonen sowohl Verbindungs- wie auch Zubringerfunktionen. Das Land investiert daher wieder in den Bau dringend erforderlicher Ortsumgehungen und Netzergänzungen des Landesstraßenbedarfsplans.

Planungskapazitäten

Grundvoraussetzung hierfür ist ein deutlicher Aufwuchs der Planungsressourcen. Das Land verstärkt deshalb kontinuierlich seine Planungskapazitäten für Bundesfernstraßen und Landesstraßen. So hat der Landesbetrieb Straßenbau mit dem Haushalt 2018 50 neue Stellen für Planer erhalten. Mit dem Haushalt 2019 werden die Mittel für externe Planungsleistungen im Vergleich zur Vorgängerregierung verdoppelt. Und wir gehen auch unkonventionelle Wege. So bieten wir interessierten Kommunen die Möglichkeit, für ihre Vorhaben (gegen Erstattung ihrer externen Kosten) die Planung zu übernehmen und so ihr Vorhaben voran zu treiben. Dies geschieht häufig bei kleineren Maßnahmen und vor allen Dingen bei den Radschnellwegprojekten. Für größere Vorhaben haben bereits der Rhein-Kreis Neuss und die Stadt Hamm von dieser Option Gebrauch.

Obwohl der Fokus beim Planungsgeschehen auch in den nächsten Jahren auf dem Ausbau der Autobahnen und Bundesstraßen liegen muss, kann und muss der Landesbetrieb jetzt auch wieder sukzessive den Aus- und Neubau des Landesstraßennetzes aufnehmen. Ziel ist, die Bürgerinnen und Bürger von Stau, Lärm und Abgasen zu entlasten und unser Straßennetz sinnvoll zu komplettieren.

Planungskriterien

Aufgrund des in den letzten Jahren faktisch zum Erliegen gekommenen Planungsgeschehens an unseren Landesstraßen fängt der Landesbetrieb bei vielen Landesstra-

ßenplanungen heute wieder von vorne an. Die von der Vorgängerregierung auf Eis gelegten Projekte müssen nun Schritt für Schritt wieder aufgetaut werden. Dies machen wir mit dem Landesstraßenplanungsprogramm, dass die aktuell 96 vorrangigen Vorhaben der Stufe 1 des Landesstraßenbedarfsplanes in insgesamt drei Schritte ordnet. Maßgeblich für die Einordnung sind folgende Kriterien:

- „Entlastung hoch belasteter Streckenabschnitte“,
- „Entlastung hoch belasteter Ortsdurchfahrten“
- „Verbesserungen für die Wirtschaftsstruktur des Landes“ sowie
- „Aktueller Planungsstand der Maßnahme“.

In Schritt 1 werden die Maßnahmen aufgeführt, an denen aktuell geplant wird. Dies sind derzeit 31 Maßnahmen. Dreizehn dieser Maßnahmen sind von der Vorgängerregierung nicht als „vorrangig zu planen“ eingestuft gewesen.

In Schritt 2 werden die Maßnahmen aufgeführt, die in dieser Wahlperiode planerisch angegangen werden sollen, sobald freie Kapazitäten vorhanden sind. Dies sind 40 weitere Maßnahmen, die Schritt für Schritt der Planung zugeführt werden.

Damit bekommen 71 Projekte wieder eine Perspektive als vorrangig zu planende Maßnahmen.

Schritt 3 beinhaltet die 25 Maßnahmen, die vor einem Planungsbeginn im Rahmen der Aufstellung eines neuen Bedarfsplanes zunächst erneut bewertet werden sollen.

Die Schritte werden in Abhängigkeit vom künftigen Aufwuchs der Planungskapazitäten sowie der Abarbeitung der Maßnahmen in Schritt 1 aktualisiert.

Schritt 1

1	2	3
lfd. Nr.	L-Str. Nr.	Projekt / Bezeichnung
1	4	OU Dinslaken (B 8 - A 3)
2	70	Wuppertal Kiesbergtunnel - Ersatzneubau
3	93	OU Pulheim/Stommeln - Bergheim/Büsdorf, BA K 20 bis B 477 mit OU Bergheim/Büsdorf
4	115	Neubau Blankenheim/Lommersdorf, L115 bis LGr.
5	183	Ausbau bei Frechen mit AS A4, B 264 bis B 55
6	221	Neubau Aachen-Eilendorf bis Geisberg (L 236), inkl. AS an A 44
7	238	OU Eschweiler, 3. BA L 238 (Pumpe) - L 238 (Steinfurt)
8	277	Lückenschluss Erkelenz-Kückhoven L19 - L354
9	336	Morsbach, Ausbau von Hülstart - Morsbach
10	354	Neubau Ersatzstraße BT Garzweiler II (Wanlo bis Kaulhausen)
11	354	Südmumgehung Hochneukirch
12	361	Bedburg bis Kerpen (B 55), BA B 477alt - K 22
13	361	OU Grevenbroich/Kapellen
14	364	OU Hückelhoven/Hilfarth, BA Rheinstraße - L 364alt
15	381	Ausbau in Korschenbroich, BA Volksbadstraße bis Korschenbroich
16	409	Ausbau zw. Kürten/Laudenberg u. Wermelskirchen/Dhünn, BA Stauwurzel - Halzenberg
17	419	Neubau in Wuppertal/Ronsdorf (mit Anbindung an A 1)
18	486	OU Kevelaer (Südmumgehung) (B 9 - A 57)
19	512	Ausbau zwischen Olpe und Attendorn, Einrichtung einer dritten Fahrspur
20	547	OU Warendorf/Freckenhorst,1. BA Nordwestumgehung (B 64n - L 793)
21	547	OU Warendorf/Freckenhorst,2. BA Südwestumgehung (L 793 - L 547)
22	558	OU Südlohn/Oeding
23	561	Herscheid/Hardt - Herscheid
24	586	OU Sendenhorst
25	655	Lüdenscheid/Brunscheid (L 691 - L 694)

Schritt 1

26	667	OU Hamm/Rhynern
27	677	OU Holzwickede
28	712	Ausbau in Bad Salzuflen, Anig. v. vier planfr. Knotenpunkten
29	712	Bielefeld/Brake - Bielefeld/Altenhagen, 4. BA B 61 - L 778
30	758	AB Detmold - Blomberg/Großenmarpe; Vahlhausen - Cappel, OU Vahlhausen und OU Cappel
31	806	Herzebrock/Clarholz, Verlegung in Clarholz
32	851	Drensteinfurt - Sendenhorst, Ausbau

Schritt 2

1	2	3
lfd. Nr.	L-Str. Nr.	Projekt / Bezeichnung
33	14	OU Jülich/Merzenhausen
34	82	Köln-Wahn/Elsdorf B 8 bis A 59
35	103	Neubau in Hürth L 103 alt und B 265
36	103	OU Brühl/Nord bis Hürth/Kendenich (B 51 bis B 265)
37	122	Ausbau bei Kerpen-Sindorf, AS A 4 bis Südkreisel
38	183	OU Pulheim/Sinnersdorf (Westumgehung) und OU Pulheim
39	228	OU Linnich - Linnich/Rurdorf
40	263	OU Eschweiler über Feld
41	264	OU Vettweiß/ Kelz
42	271	OU Nörvenich/Binsfeld
43	286	OU Bergisch Gladbach/Refrath 1. BA, L 286- L 136)
44	333	OU Hennef/Greuelsiefen
45	361	Neubau von Bergheim Kanten(K 22) bis Frechen-Königsdorf (B 55)
46	364	OU Gerderfahn und Golkrath (Erkelenz)
47	519	Verlegung Sundern/Hachen (K 34) - Sundern (L 685)
48	522	Bottrop- Marl, OU Marl (B 225 - AS "Auf Höwings Feld")
49	528	OU Breckerfeld
50	541	OU Meschede/Berge
51	541	OU Meschede/Olpe

Schritt 2

52	547	NB Ahlen/Dolberg -Hamm/Uentrop, (B 61 - L 736)
53	557	OU Bünde (Enger - A 30)
54	557	OU Preußisch Oldendorf1. BA K 24- B 65 (OU Holzhausen)
55	580	Ostumgehung Horstmar
56	586	OU Sendenhorst/Albersloh
57	608	OU Dorsten/Wulfen, K 41 - Haus Natteforth
58	636	Verlängerung bis B 475n OU (L 738) Lippetal/ Oestinghausen
59	663	OU Dortmund,3. BA OU Asseln u. Wickede
60	663	OU Unna (Westtangente),5. BA (K 39 - L 678)
61	663	OU Unna/Massen (Nordumgehung),4. BA. (L 663a1t - K 39)
62	696	NB Meinerzhagen/Werkshagen - Herscheid/Neuemühle
63	712	Nordumgehung Enger
64	719	OU Siegen/Kaan - Marienborn
65	740	OU Medebach
66	755	OU Höxter
67	776	NB Bestwig/Nuttlar - Kreisgrenze, BA A 46 - Evenkopf (Südabschnitt)
68	782	OU Rietberg Neuenkirchen
69	791	OU Gütersloh/Friedrichsdorf
70	844	OU Senden/Ottmarsbocholt
71	893	OU Wilnsdorf/Niederdielfen

Schritt 3

1	2	3
<i>lfd. Nr.</i>	<i>L-Str. Nr.</i>	<i>Projekt / Bezeichnung</i>
72	11	OU Eschweiler/Hastenrath
73	16	Ausbau St.Augustin/Meindorf bis - /Menden
74	19	Neubau Ersatzstraße BT Garzweiler II (OU Immerath), 2. BA
75	19	OU Giesenkirchen und Odenkirchen bis zur B 59 (Mönchengladbach)
76	31	Ortsumgehung Jüchen - Neubau im Zuge der Rekultivierung von Garzweiler I
77	43	OU Leverkusen/Hitdorf, BA L 43 - A 59 (früher L 293)
78	48	Neubau Bedburg/Kirchherten bis -/Frimmersdorf (L 279- L 116)
79	207	OU Dreiborn
80	215	AB Oberhausen/Buschhausen (K 3) - OD Oberhausen, BA DB-Brücke
81	239	Neubau in Ratingen, BA A 3 bis A 44
82	257	OU Düren/Arnoldsweller
83	274	Neubau Niederkassel bis Troisdorf/Spich, BA K 24 bis B 8 (ohne DB-Brücke)
84	276	Wiederherstellung zwischen Elsdorf und Niederzier, Tagebau Hambach
85	284	OU Rös Rath (Innere Umgehung)
86	366	OU Linnich/Hottorf
87	403	OU Hilden bis Langenfeld, BA L85 -K 9
- 88	405	BA III, Neubau von L 141 (L 288n, Ober der Mühle) bis B 229 (B 229n Landwehr)

Schritt 3

89	541	AB Eslohe/Wenholthausen, 1.2 BA B 55 - Wenholthausen (Nordabschnitt) und OU Eslohe/Wenholthausen, 2. BA Wenholthausen
90	591	OU Lengerich, BA K 32- westl. Lienen
91	654	Castrop-Rauxel - BO/Gerthe, OU Merklinde (2. BA westl. B 235)
92	654	Castrop-Rauxel - BO/Gerthe, OU Schwerin (1. BA nördl. L 663)
93	673	NB Fröndenberg/Mitte (2.2 BA Weiterbau in östliche Richtung)
94	694	Lüdenscheid/Brunscheid - Altena/Mühlenrahmede, 3. BA Mittelabsch
95	844	OU Ascheberg/Herbern
96	861	Kalletal/Hohenhausen, Querspange östl. Hohenhausen