Niederschrift

über die 11. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 12. März 2007

Als Mitglieder /stellvertretende Mitglieder des Ausschusses sind anwesend:

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

Als Mitglieder fehlen:
- Frau Dr. Leonards-Schippers, Hückelhoven
- Herr Dietmar Moll, Hückelhoven
- Herr Wilhelm Paffen, Heinsberg

Von der Verwaltung sind anwesend:

- Herr Kreisrechtsdirektor Nießen
- Herr Kreisverwaltungsdirektor Döll
- Herr Kreisoberbaurat Weuthen
- Frau Kreisamtsrätin Deußen
- Herr Dick, Kreisangestellter
- Herr Theissen, techn. Kreisangestellter
- Herr Wassen, techn. Kreisangestellter
- Herr Kreisamtsrat Veckes,

Als Gäste sind im öffentlichen Teil anwesend:

- zu TOP 1: Herr Martin Castor, Gfl Planungs- und Ingenieur-GmbH, Zweigstelle Koblenz
- zu TOP 3: Herr EPHK Bockhoff von der Kreispolizeibehörde
- Vertreter der Presse

Beginn der Sitzung: **18.00 Uhr**
Ende der Sitzung: **20.30 Uhr**

...

Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr des Kreises Heinsberg versammelt sich am 12. März 2007 im großen Sitzungssaal des Kreishauses, Valkenburger Straße 45, 52525 Heinsberg, um über u.a. Tagesordnung zu beraten und zu beschließen.

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

Tagesordnung

Öffentlicher Teil:

1. Vorstellung und Beratung der Entwurfsfassung des Landschaftsplanes III/7 „Geilenkirchener Lehmplatte“

2. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Kreis Heinsberg

3. Untersuchungen und Handlungsempfehlungen zur Optimierung des grenzüberschreitenden Verkehrs von und zu den Niederlanden

4. Linienabstimmung zum Neubau einer Kreisstraße „EK 3“ von der B 56 n bei Gangelt-Birgden bis zur B 221 bei Geilenkirchen-Gillrath

5. Bericht der Verwaltung

Nichtöffentlicher Teil:

6. Vergabe eines Auftrages zur Objektplanung einer neuen Kreisstraße „EK 3“ von Gangelt-Birgden bis Geilenkirchen-Gillrath

7. Erwerb von landwirtschaftlichem Grundeigentum in der Gemarkung Saeffelen für straßenbauliche Zwecke

8. Bericht der Verwaltung

Niederschrift über die Sitzung des
Ausschusses für Umwelt und Verkehr
am 12. März 2007

Öffentlicher Teil

Tagesordnungspunkt 1 :

Vorstellung und Beratung der Entwurfsfassung des Landschaftsplanes III / 7 „Geilenkirchener Lehmplatte“

Beratungsfolge	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	12. März 2007
Kreisausschuss	22. März 2007
Kreistag	29. März 2007

Der Kreistag des Kreises Heinsberg hat in seiner Sitzung am 16.10.2003 die Aufstellung des Landschaftsplanes III/7 „Geilenkirchener Lehmplatte“ beschlossen. Mit der Ausarbeitung des Landschaftsplanes wurde die Gfl Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH, Zweigstelle Koblenz, beauftragt. Zur fachlichen Unterstützung bei der Erarbeitung des Landschaftsplanes wurde sowohl aus dem Ausschuss für Umwelt und Verkehr wie auch aus dem Landschaftsbeirat je eine Arbeitsgruppe gebildet.

Um bereits im Vorentwurfsstadium des Landschaftsplanes nach Möglichkeit Konsens mit den von der Planung in ihren Aufgaben hauptsächlich berührten Trägern öffentlicher Belange zu erlangen, wurden bereits sehr frühzeitig Gespräche mit Vertretern der betroffenen Städte und Gemeinden, der Landwirtschaftskammer, des Landwirtschaftsverbandes sowie des Forstes geführt und weitgehend Einvernehmen erzielt. Ebenso fanden Beratungen in den landschaftsplanbegleitenden Arbeitsgruppen des Landschaftsbeirates sowie des Ausschusses für Umwelt und Verkehr statt.

Die nach § 27 b des Landschaftsgesetzes (LG) vorgeschriebene frühzeitige Bürgerbeteiligung erfolgte am 10.08.2006 in Gangelt und am 24.08.2006 in Heinsberg. Die Beteiligung der Träger öffentlicher Belange gemäß § 27 a LG wurde in der Zeit vom 27.07.-15.09.2006 durchgeführt. Die im Rahmen der Beteiligung der Träger öffentlicher Belange sowie der frühzeitigen Beteiligung der Bürger eingegangenen Anregungen und Bedenken wurden überprüft und - soweit fachlich vertretbar - berücksichtigt.

Der unter Berücksichtigung der Anregungen und Bedenken überarbeitete Vorentwurf wurde in der Arbeitsgruppe des Landschaftsbeirates am 16.01.2007 und in der Arbeitsgruppe des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 17.01.2007 sowie in der Sitzung des Landschaftsbeirates am 05.03.2007 vorgestellt und erörtert.

In der nunmehr vorliegenden Fassung ist der Entwurf des Landschaftsplanes III/7

...

„Geilenkirchener Lehmplatte“ Ausfluss der Erörterungen in den Arbeitsgruppen; beide Arbeitsgruppen sind damit einverstanden, diesen Entwurf in das weitere Verfahren zu geben.

Als nächster Verfahrensschritt kann nunmehr die öffentliche Auslegung des Landschaftsplanentwurfs erfolgen, die gemäß § 27 c LG für die Dauer eines Monats vorgenommen werden muss; sie ist von der Verwaltung für Mai dieses Jahres vorgesehen. Die Träger öffentlicher Belange werden von der Auslegung benachrichtigt. Während der Auslegungsfrist können nochmals Bedenken und Anregungen vorgebracht werden, über die der Kreistag entscheidet. Gleichzeitig wird auch der Umweltbericht zum Landschaftsplan, der gemäß § 14 g des Gesetzes über die Umweltprüfung (UVPG) zu erstellen war, gemäß § 14 i Abs. 2 UVPG für die Dauer eines Monats öffentlich ausgelegt.

Je ein Exemplar des Landschaftsplanentwurfes III/7 „Geilenkirchener Lehmplatte“ in Text und Karte sowie des Umweltberichtes zum Landschaftsplan wurde den mit der Einladung übersandten Erläuterungen als Anlage beigefügt.

In der Sitzung wird der Entwurf des Landschaftsplanes mittels Lichtbildpräsentation von Herrn Diplom-Landschaftsökologen Martin Castor von der GfL Planungs- und Ingenieurgesellschaft mbH, Koblenz, vorgestellt und erläutert. Dabei geht dieser zunächst auf die gesetzlichen Vorgaben für die Landschaftsplanung ein. Der Landschaftsplan stellt die „ örtlichen Erfordernisse und Maßnahmen zur Verwirklichung der Ziele und Grundsätze des Naturschutzes und der Landschaftspflege “ dar und erstreckt sich auf den baulichen Außenbereich im Sinne des Bauplanungsrechts. Er wird als Satzung verabschiedet, so dass er allgemeine Verbindlichkeit erlangt. Herr Castor weist darauf hin, dass sich der Landschaftsplan in einen textlichen und in einen kartographischen Teil gliedert. Er betont, dass im Landschaftsplan III/7 „Geilenkirchener Lehmplatte“ vorrangig raumbezogene Maßnahmen festgesetzt werden, mit der Folge, dass Entwicklungs-, Pflege- und Erschließungsmaßnahmen im Gegensatz zu früher verabschiedeten Landschaftsplänen nicht für ein konkretes Grundstück oder eine konkrete Örtlichkeit, sondern für einen unter Berücksichtigung der natürlichen Gegebenheiten gebildeten Maßnahmenraum (z. B. für eine Ortsrandlage) festgesetzt werden. Die Umsetzung der Maßnahmen erfolgt über vertragliche Vereinbarungen mit den Grundstückseigentümern. Im Bereich der Flurbereinigung Uetterath und in Bereichen geplanter Kompensationsmaßnahmen erfolgt keine Festsetzung von Maßnahmen. Anhand verschiedener Beispiele erläutert Herr Castor Entwicklungsziele, Schutzgebiete sowie Schutzobjekte des vorliegenden Entwurfes des Landschaftsplanes III/7.

Herr Rode begrüßt ausdrücklich, dass beim vorliegenden Landschaftsplan von konkret grundstücksbezogenen Festsetzungen zugunsten von maßnahmenraumorientierten Festsetzungen Abstand genommen worden ist , was eine flexible Umsetzung des Landschaftsplanes erlaubt.

Nach Beratung empfiehlt der Ausschuss für Umwelt und Verkehr sodann dem Kreisausschuss und dem Kreistag durch einstimmigen Beschluss, den Landschaftsplan III/7 „Geilenkirchener Lehmplatte“ in der Fassung des vorgelegten Entwurfs sowie die öffentliche Auslegung des Landschaftsplanes und des Umweltberichtes zu beschließen.

Niederschrift über die Sitzung des
Ausschusses für Umwelt und Verkehr
am 12. März 2007

Tagesordnungspunkt 2 :

Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Kreis Heinsberg

Beratungsfolge	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	18. Oktober 2006
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	12. März 2007
Kreisausschuss	22. März 2007
Kreistag	29. März 2007

Die Fraktion der CDU im Kreistag hatte mit Schriftsatz vom 4. Oktober 2006 form- und fristgerecht beantragt, den Antrag, der den mit der Einladung zur Sitzung übersandten Erläuterungen als Anlage beigefügt war, nach § 5 der Geschäftsordnung für den Kreistag des Kreises Heinsberg in die Tagesordnung der Sitzung am 18. Oktober 2006 zur Beratung aufzunehmen. Ergänzend zu den mit der Einladung zur Sitzung übersandten Erläuterungen wurde den Mitgliedern des Ausschusses von der Verwaltung eine Tischvorlage vorgelegt, die auszugsweise aus dem umfassenden Schlussbericht der „Arbeitsgruppe ÖPNV“ diejenigen Maßnahmen beschrieben hat, die zum Fahrplanwechsel im Dezember 2006 empfohlen wurden. Die Umsetzung dieser Maßnahmen wurde vom Kreistag in seiner Sitzung am 9. November 2006 beschlossen. Im Übrigen wurde der umfassende Antrag bezüglich der weiteren, nach dem Schlussbericht der „Arbeitsgruppe ÖPNV“ empfohlenen Maßnahmen zur weiteren Beratung in die Fraktionen verwiesen.

Auf Grund der Komplexität und des Umfangs der von der CDU-Fraktion beantragten Maßnahmen, die sukzessiv bis in das Jahr 2010 greifen, ist zum jetzigen Zeitpunkt die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Kreis Heinsberg geboten.

Der Kreis Heinsberg ist seit dem 01.01.1996 planungspflichtiger Aufgabenträger im ÖPNV. Als solcher ist er auf der Grundlage der §§ 8 und 9 ÖPNVG NRW gehalten, einen Nahverkehrsplan (NVP) zur Sicherung und zur Verbesserung des ÖPNV aufzustellen und im Zeitraum von fünf Jahren zu überprüfen und ggf. zu überarbeiten. Der 1. Nahverkehrsplan des Kreises Heinsberg für den Zeitraum vom 1998-2002 war vom Kreistag des Kreises Heinsberg im Dezember 1997 beschlossen worden. Die Fortschreibung des NVP für den Zeitraum 2003-2007 wurde im Juli 2003 einstimmig durch den Kreistag verabschiedet.

Die Fortschreibung des Nahverkehrsplanes soll durch die Verwaltung erarbeitet werden. Hierbei ist der Rahmen durch den bestehenden NVP sowie durch gesetzliche Regelungen vorgegeben. Die Verwaltung wird die Städte und Gemeinden des Kreises, die benachbarten Aufgabenträger im ÖPNV, den Aufgabenträger im SPNV sowie die Interessenvertreter und Verkehrsunternehmen gemäß den gesetzlichen Vorgaben an der Fortschreibung des NVP beteiligen. Insbesondere wird seitens der Verwaltung die Zusammenarbeit mit den im Kreisgebiet konzessionierten Verkehrsunternehmen angestrebt (z. Zt.: „WestEnergie und Verkehr GmbH & Co. KG“, „Regionalverkehr Rhein Maas GmbH“ und „Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs-AG“).

Bei der Fortschreibung des NVP im Frühjahr 2003 war auf Grund der damaligen wie auch heute noch aktuellen Diskussion über die Novellierung der ÖPNV-Finanzierung zuschussbedürftiger Verkehre unter Beachtung des EG-Beihilferechts eine Grundlage für einen ordnungspolitisch vorgegebenen Wettbewerb zu schaffen. Sollte eine europaweit einheitliche Finanzierungspraxis im ÖPNV nach den Anforderungen des Gemeinschaftsrechts geschaffen werden, würden sich zwangsläufig erhebliche Veränderungen für den derzeitigen Ordnungsrahmen des ÖPNV in Deutschland ergeben. Hieraus würde sich bei der Vergabe von ausschließlichen Rechten (Konzessionen) oder der öffentlichen Kofinanzierung (Bezuschussung ungedeckter Verkehrskosten) ein grundsätzliches Auftragserfordernis ableiten (kontrollierter Wettbewerb). Verbindliche Grundlage hierfür sind Ausschreibungen, die zur Vergabe von Leistungen nach transparenten und diskriminierungsfreien Verfahren führen.

Der Zeitpunkt der sog. „Marktöffnung“ ist allerdings auch weiterhin noch offen. Die Einführung wird aus heutiger Sicht wohl über die Novellierung des EG-Rechts erfolgen. Die Kommission der Europäischen Gemeinschaften hat am 20. Juli 2005 den dritten Vorschlag zur Novellierung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 vorgelegt. Mit Datum vom 9. Juni 2006 hat der EU-Verkehrsministerrat einen Ratsbeschluss zur Neufassung der EU-Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße gefasst. Dieser Verordnungstext berücksichtigt weitgehend die kommunale Interessenlage. Kommunale Aufgabenträger können danach Verkehre selbst betreiben oder vergeben (Wahlrecht). Weiterhin wurde die Abgrenzung zum EU-Vergaberecht verbessert. Der Entwurf der Verordnung sieht nun eine generelle Übergangsfrist vor. Die Verordnung soll drei Jahre nach ihrer Verkündung im Amtsblatt der EU in Kraft treten. Auf die vorbeschriebene politische Einigung der EU-Verkehrsminister muss nun noch die formale Bestätigung durch einen „gemeinsamen Standpunkt“ von EU-Rat und EU-Parlament folgen. Hiermit wird im Laufe des Jahres 2007 gerechnet, so dass dies bei der anstehenden Fortschreibung des NVP berücksichtigt werden kann. Dies betrifft die Kapitel 7 „Qualitätssicherung“ sowie Kapitel 8 „Vorbereitung auf den Wettbewerb“ (einschließlich des dort genannten Harmonisierungszeitpunktes 31.12.2008) des aktuellen NVP.

Des Weiteren ist die Novellierung des ÖPNVG NRW zum 01.01.2008 angekündigt; der Gesetztentwurf liegt den Landesgremien zur Beratung vor. Auch diesbezügliche Änderungen sind bei der Fortschreibung des NVP von der Verwaltung zu berücksichtigen.

Für die Erarbeitung eines Entwurfs der Fortschreibung des NVP sieht die Verwaltung einen Zeitrahmen von 12 Monaten vor. Die Verabschiedung der Fortschreibung des NVP durch den Kreistag ist für das II. Quartal 2008 geplant. Falls erforderlich, wird die Verwaltung zu speziellen ÖPNV-Themen externen Sachverstand im Rahmen der zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel in die Bearbeitung integrieren. Entsprechend bewährter Praxis in den Verfahren bei der Landschaftsplanung empfiehlt sich eine interfraktionelle Begleitung der Verwaltung bei der Fortschreibung des NVP.

Nach Beratung empfiehlt der Ausschuss für Umwelt und Verkehr dem Kreisausschuss und dem Kreistag durch einstimmigen Beschluss, die Verwaltung mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Kreis Heinsberg für den Zeitraum 2008- 2013 zu beauftragen. Dabei werden zur interfraktionellen Begleitung der Verwaltung bei der Erarbeitung eines Fortschreibungsentwurfs von den Kreistagsfraktionen benannt:

- für die Fraktion der CDU Herr Dr. Hachen, Herr Paffen, Herr Paulsen und Herr Reyans,
- für die Fraktion der SPD Herr Düsterwald und Herr Krekels,
- für die Fraktion der FDP Herr Münster,
- für die Fraktion Bündnis 90 / Die Grünen Herr Horst.

Niederschrift über die Sitzung des
Ausschusses für Umwelt und Verkehr
am 12. März 2007

Tagesordnungspunkt 3 :

Untersuchungen und Handlungsempfehlungen zur Optimierung des grenzüberschreitenden Verkehrs von und zu den Niederlanden

A - Grenzüberschreitender Verkehr im Kreisgebiet

B - Überlegungen zur Planung einer Ortsumgehung für Wehr, Hillensberg und Süsterseel (Gemeinde Selfkant)

Beratungsfolge	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	12. März 2007

zu A :

Die Fraktion der CDU im Kreistag hatte mit Schriftsatz vom 29. September 2006 form- und fristgerecht beantragt, den Antrag, der den mit der Einladung zur Sitzung übersandten Erläuterungen als Anlage beigefügt war, nach § 5 der Geschäftsordnung für den Kreistag des Kreises Heinsberg in die Tagesordnung der Sitzung am 18. Oktober 2006 aufzunehmen und darüber zu beraten. Nach Beratung fasste der Ausschuss für Umwelt und Verkehr einstimmig den Beschluss, die Verwaltung zu beauftragen, i.S. des vorliegenden Antrages die Verkehrsverhältnisse auf den grenzüberschreitenden Straßen von und zu den Niederlanden im Bereich der Gemeinden Gangelt, Selfkant und Waldfeucht sowie der Stadt Heinsberg gezielt zu untersuchen und dem Ausschuss zu gegebener Zeit hierüber zu berichten.

Die gemeinsame Grenze zwischen dem Kreis Heinsberg und den benachbarten niederländischen Gemeinden Roerdalen, Echt-Susteren, Sittard-Geleen, Onderbanken, Brunssum und Landgraaf hat eine Länge von insg. etwa 77 Km. Im Verlauf dieser Grenze befinden sich die in nachstehender Liste aufgeführten Grenzübergänge öffentlicher Straßen mit den dort angegebenen Verkehrsbelastungen:

Klassif. Straße	Name Straße	grenzüberschr. Verbindung	aktuelle V-Belastung - DTV werktags -	Prognose nach Freigabe B 56 n	Anteil Güter-Verkehr
L 117	Rothenbach	Wassenberg - Roermond	rd. 7.400	nicht ermittelt	rd. 6 %
L 230	„Roermonder Straße“ in Karken	Heinsberg - Roermond	rd. 5.300	nicht ermittelt	rd. 9 %
G	„Bergstraße“ / „Akerstraat“ bei Haaren	Haaren - Posterholt	nicht ermittelt	nicht ermittelt	nicht ermittelt
G	„Dorfstraße“ / „Breukelderveestraat“ bei Brüggelchen	Brüggelchen - Mariahoop	nicht ermittelt	nicht ermittelt	nicht ermittelt
K 4	„Brabanter Straße“ in Waldfeucht	Waldfeucht - Echt	rd. 2.200	rd. 3.300	rd. 6,5 %
G	„Grenzstraße“ / “Dr. Felsweg“ in Saeffelen	Saeffelen - Koningsbosch	rd. 2.000	rd.500	nicht ermittelt
L 410	„Transitstraße“ (Kreisverkehr bei Heilder)	Brunssum - Roermond	rd. 11.700	rd. 13.000	rd. 11 %
K 1	„Ijsstraat“ bei Isenbruch	Tüddern - Sustern	rd. 3.100	rd. 7.800	rd. 2,5 %
G	„Haverter Weg“ bei Nieuwstadt	Isenbruch - Nieuwstadt	rd. 2000	rd. 600	nicht ermittelt
L 228	„Sittarder Straße“ in Tüddern	Tüddern - Sittard	rd. 5.200	rd. 9.000	rd. 6,5 %
G	„Oligstraße“ in Tüddern	Tüddern - Broeksittard	nicht ermittelt	nicht ermittelt	nicht ermittelt
B 56	„Landstraße“ in Wehr	Geilenkirchen - Sittard	rd. 5.400	rd. 6.300	rd. 8,5 %
G	„Bergstraße“ in Hillensberg	Hillensberg - Doenrade	rd. 4.000	rd. 1.400	rd. 2 %
G	„Jabeeker Weg“ in Süsterseel	Süsterseel - Jabeek	rd. 1.700	rd. 1.900	nicht ermittelt
L 410	„Transitstraße“ (Kreisverkehr bei Süsterseel)	Brunssum - Roermond	rd. 13.700	rd. 20.500	rd. 8 %
L 227	„Schinvelder Straße“ in Mindergangelt	Gangelt - Brunssum	rd. 2.500	rd. 1.900	rd. 3 %
L 272	„Neutrale Straße“ bei Hohen- /Niederbusch	Gangelt - Brunssum	rd. 2.800	rd. 1.600	nicht ermittelt
L 42	„Heerlener Straße“ in Scherpenseel	Geilenkirchen - Heerlen	rd. 8.400	nicht ermittelt	rd. 5 %
L 364	„Grenzweg“ bei Rimburg	Übach-P’bg. - Landgraaf	nicht ermittelt	nicht ermittelt	nicht ermittelt

Hinsichtlich der Verkehrsbedeutung der Straßen im Allgemeinen ist zu unterscheiden zwischen den sog. „klassifizierten Straßen“ (Bundes-, Landes- und Kreisstraßen), die nach ihrer Verkehrsbedeutung und ihrer Lage im Straßennetz einer weiträumigen, regionalen oder überörtlichen Verkehrsabwicklung dienen und prinzipiell eine Nord-Süd- oder eine West-Ost-Ausrichtung haben, und den gemeindlichen Straßen, die im Wesentlichen eine Erschließungs- und/oder Verbindungsfunktion für den örtlichen Verkehr haben.

Eine echte und wirksame Entlastung vom Durchgangsverkehr auf den klassifizierten Straßen lässt sich nach der Erfahrung nur durch den Bau von Umgehungsstraßen erzielen. Anlässlich der Planung verschiedener, derartiger Umgehungsstraßen wurden im Laufe der letzten Jahre mehrere Verkehrsuntersuchungen erstellt mit Aussagen zu aktuell gegebenen Verkehrsbelastungen und zu Verkehrsverlagerungen mit prognostizierten Werten für den Fall der Realisierung des jeweils gegenständlichen Vorhabens. Im Wesentlichen sind hierzu zu benennen:

- Verkehrsuntersuchung aus 2002 zur B 56 n
- grenzüberschreitende Verkehrsuntersuchung aus 2003 zum Planungsraum Parkstad Limburg / Nordraum Aachen
- Verkehrsuntersuchung aus 2005/2006zur Konzeption einer „EK 3“ OU Birgden/ Gillrath und einer „EK 13“ OU Gangelt.

Diesen Untersuchungen ist u.a. zu entnehmen, dass der grenzüberschreitende Verkehr in absehbarer Zeit wesentlich beeinflusst wird durch zwei Straßenbauvorhaben, die sich in konkreter Vorbereitung befinden und zwar

a) - die N 297 n / B 56 n von der A 2 in den NL bis zur A 46 südlich Heinsberg mit einer Gesamtneubaustrecke von rd.18 Km
und
b) der „Buitenring Parkstad Limburg“ als östliche Ortsumgehung für den Großraum Brunssum mit einer Gesamtneubaustrecke von rd.26 Km.

Die genannten Vorhaben werden ganz offensichtlich deutliche Verkehrsverlagerungseffekte nicht zuletzt auch auf den grenzüberschreitenden Straßenzügen bewirken. Neben der Erwartung, dass die B 56 n - den Zielsetzungen entsprechend - den überwiegenden Teil des weiträumigen, regionalen und auch überörtlichen Durchgangsverkehrs mit West-Ost-Ausrichtung aufnehmen wird, wird sich der Durchgangsverkehr mit Nord-Süd-Ausrichtung in erheblichem Maße auf die L 410 (Koningsbosch - Brunssum) verlagern. Für beide Straßen werden Belastungen prognostiziert in einer Größenordnung von DTV ≈ 20.000 Kfz. Neben den beiden v.g. Vorhaben bestehen auf der Ebene der Landesstraßen Bestrebungen zum Neubau einer Ortsumgehung für Übach-Palenberg (als L 240 n) und einer Ortsumgehung für Scherpenseel (als L 42 n). Weitere Neubauvorhaben auf grenzüberschreitenden Straßenzügen - insb. auch für grenzüberschreitende Verkehre in der Stadt Heinsberg (Grenzübergang Karken), in der Gemeinde Waldfeucht (Grenzübergänge Haaren, Brüggelchen und Waldfeucht) und in der Gemeinde Selfkant (Grenzübergänge Saeffelen, Isenbruch, Hillensberg und Süsterseel) - sind bisher nicht in Aussicht gefasst.

Hinsichtlich der in der Zuständigkeit der Kreispolizeibehörde stehenden mobilen Verkehrsüberwachung ist zunächst darauf hinzuweisen, dass die Geschwindigkeits- und übrigen Kontrollen nach Maßgabe eines Erlasses des Innenministers durchgeführt werden. Danach erfolgt die Verkehrsüberwachung vorrangig an Stellen und auf Streckenabschnitten, wo ein erhöhtes Unfallaufkommen zu verzeichnen ist; darüber hinaus wird aber angestrebt, eine möglichst flächendeckende Verkehrsüberwachung aufrechtzuerhalten, wenngleich die personellen Kapazitäten dazu sehr begrenzt sind. Als Ergebnis der Verkehrsüberwachung auf Abschnitten grenzüberschreitender Straßen lässt sich festhalten, dass Verstöße / Überschreitungen in signifikant deutlichem Maße oder in hoher Anzahl nicht festzustellen sind. Dazu sei erwähnt, dass auch nach Erkenntnissen des Verkehrsüberwachungsdienstes die gefahrenen Geschwindigkeiten - insbesondere Geschwindigkeiten des LKW-Verkehrs und insbesondere bei beengten Straßenverhältnissen - nach dem subjektiven Empfinden von Anwohnern regelmäßig weitaus höher eingeschätzt werden, als dies objektive Messergebnisse ausweisen.

Aus straßenverkehrsrechtlicher Sicht ist darauf hinzuweisen, dass verkehrslenkende bzw. -beschränkende Maßnahmen auf grenzüberschreitenden Straßenabschnitten grundsätzlich nur im Einvernehmen mit dem jeweiligen Träger der Straßenbaulast und mit den zuständigen Behörden des Nachbarlandes getroffen werden können. Die räumliche Zuständigkeit der Straßenverkehrsbehörde des Kreises Heinsberg beschränkt sich dabei auf die Gebiete der Stadt Wassenberg sowie der Gemeinden Gangelt, Selfkant und Waldfeucht. Die Vornahme von verkehrsrechtlichen Beschränkungen / Sperrungen (z.B. für LKW-Verkehr) wird dabei aber vom Grundsatz her nur dann als vertretbar erachtet, wenn geeignete und akzeptable Streckenalternativen zur Verfügung stehen, da ansonsten nur eine Verschärfung der Verkehrssituation an anderen Orten bewirkt wird. Alternative Streckenführungen ergeben sich aber i.d.R. erst durch den Neubau von Straßen bzw. Ortsumgehungen. Für die o.a. Straßenabschnitte mit grenzüberschreitendem Verkehr werden sich derartige Möglichkeiten demnach ebenfalls erst sukzessive mit der Umsetzung der erwähnten und in Vorbereitung befindlichen Straßenbauvorhaben ergeben. Unter den derzeit gegebenen Verhältnissen werden verkehrsrechtliche Anordnungen von Sperrungen als nicht vertretbar angesehen.

Die Situation des grenzüberschreitenden Verkehrs wurde von der Verwaltung unter Würdigung der genannten Aspekte mit Vertretern der Provinz Limburg, der Gemeinden Gangelt, Selfkant und Waldfeucht, der Kreispolizeibehörde sowie des Landesbetriebes Straßenbau NRW in mehreren Gesprächen erörtert. Vor dem Hintergrund der beschriebenen, erwarteten Verkehrsverlagerungen und mit Rücksicht auf die erheblichen, für den Neubau von Straßen aufzuwendenden Finanzmittel und mit Rücksicht auf die Dauer der Verfahren und Vorbereitungszeiten bis zur Erlangung der Baureife einer neuen Straße wurde einvernehmlich die Auffassung geteilt, dass es - unabhängig von der Frage der Zuordnung der Trägerschaft bzw. der Zuständigkeiten nach den gesetzlichen Vorgaben - nicht zweckmäßig ist, neben den o.g. Neubauvorhaben jetzt noch zusätzliche Planungen und Vorbereitungen zu weiteren Straßenbauvorhaben als Ortsumgehungen aufzugreifen. Vielmehr wird es als vernünftig und als der augenblicklichen Situation und den beschriebenen Perspektiven angemessen angesehen, die erläuterten Entwicklungen abzuwarten.

zu B :

Die Fraktion der SPD im Kreistag hatte mit Schriftsatz vom 7. Februar 2006 form- und fristgerecht beantragt, den Antrag, der den mit der Einladung zur Sitzung übersandten Erläuterungen als Anlage beigefügt war, nach § 5 der Geschäftsordnung für den Kreistag des Kreises Heinsberg in die Tagesordnung der Sitzung am 27. März 2006 aufzunehmen und darüber zu beraten. Nach Beratung fasste der Ausschuss für Umwelt und Verkehr einstimmig den Beschluss, die Verwaltung zu beauftragen, i.S. des vorliegenden Antrages in Abstimmung mit der Gemeinde Selfkant und den maßgeblichen Niederländischen Institutionen die Verkehrsverhältnisse und die Verkehrsentwicklung in dem von dem vorliegenden Antrag berührten grenzüberschreitenden Planungsraum zu untersuchen und - ohne eine Vorwegnahme der Entscheidung über eine mögliche Klassifizierung - eine Grundlage für eine Entscheidung über den Bedarf einer Entlastungsstraße in der im Antrag skizzierten Lage zu erarbeiten.

Im Prinzip gelten zur Frage einer Umgehungsstraße für Wehr, Hillensberg und Süsterseel nach Ansicht der Verwaltung die oben, zu A gemachten Ausführungen entsprechend. Vor dem Hintergrund der beschriebenen, erwarteten Verkehrsverlagerungen und mit Rücksicht auf die erheblichen, für den Neubau von Straßen aufzuwendenden Finanzmittel und mit Rücksicht auf die Dauer der Verfahren und Vorbereitungszeiten bis zur Erlangung der Baureife einer neuen Straße wird von der Verwaltung auch hinsichtlich der Planung einer Umgehungsstraße für Wehr, Hillensberg und Süsterseel die Auffassung vertreten, dass es - unabhängig von der Frage der Zuordnung der Trägerschaft bzw. der Zuständigkeiten nach den gesetzlichen Vorgaben - nicht zweckmäßig ist, neben den genannten, in Vorbereitung befindlichen Neubauvorhaben jetzt noch eine zusätzliche Planung und weitere Vorbereitungen zu einem derartigen Straßenbauvorhaben aufzugreifen. Vielmehr wird es auch diesbezüglich als vernünftig und als der augenblicklichen Situation und den beschriebenen Perspektiven angemessen angesehen, die erläuterten Entwicklungen abzuwarten.

Mittels einer Lichtbildpräsentation werden die mit der Einladung zur Sitzung übersandten Erläuterungen von Herr Nießen ergänzt. Dabei weist er zunächst darauf hin, dass die beiden genannten Anträge der Fraktionen der CDU und der SPD entgegen üblicher Praxis zu einem einzigen Beratungs- bzw. Tagesordnungspunkt zusammengefasst wurden, weil beide Anträge dieselbe Thematik zum Gegenstand haben und sich nur hinsichtlich des räumlichen Bezugs unterscheiden. Grundlage der Daten in der Präsentation sind Verkehrszählungen und -gutachten deutscher wie niederländischer Stellen sowie verschiedene Gespräche mit Fachbehörden auf deutscher und niederländischer Seite. Er skizziert den deutsch-niederländischen Grenzraum, auf den sich die Anträge beziehen, und nennt dabei auch die Einwohnerzahlen der berührten Gemeinden. So leben in den niederländischen Städten und Gemeinden Roerdalen, Echt-Susteren, Onderbanken, Sittard-Geleen, Brunssum, Roermond und Landgraaf insgesamt rd. 284.000 Einwohner. Dem steht auf deutscher Seite in den Kommunen Wassenberg, Heinsberg, Waldfeucht, Selfkant, Gangelt, Geilenkirchen und Übach-Palenberg eine Einwohnerzahl von rd. 145.000 gegenüber. Zusammen mit den in den vergangenen Jahren erfolgten zahlreichen Ansiedlungen von Gewerbe- bzw. insbesondere Einzelhandelsbetrieben in den genannten Grenzkommunen auf deutscher Seite lösen die Einwohner der Grenzregion ihrerseits bereits in erheblichem Umfang Ziel- und Quellverkehre aus. Vor diesem Hintergrund wird die Abwicklung und verträgliche Verkehrslenkung grenzüberschreitender Verkehre im Kreis Heinsberg auch in Zukunft eine dauerhafte Aufgabe bleiben.
Im Zuge der Präsentation werden die in der Grenzregion befindlichen wichtigsten

...

Verkehrsachsen sowie die vorgesehenen Neubauvorhaben dargestellt und weitere Daten zu aktuellen Verkehrsbelastungen, zu prognostizierten Verkehrsverlagerungen und -belastungen sowie zu örtlichen Gegebenheiten und Besonderheiten vorgetragen. Demnach sind durch die aufgeführten Neubaumaßnahmen - allen voran durch die B 56 n und durch den Buitenring Parkstad Limburg - spürbare Verkehrsverlagerungen und -entlastungen zu erwarten. Bei der Frage nach dem Bedarf für eine Verbesserung durch weitere Maßnahmen des Neu-, Um und Ausbaus von Straßen (einschl. Ortsumgehungen) müssten in jedem Fall auch Funktion und Leistungsfähigkeit vorhandener Straßen sowie bereits bestehende Gesamtkonzepte zur Verkehrsentwicklung auf niederländischer wie auch auf deutscher Seite Berücksichtigung finden. In diesem Zusammenhang ist zu erwähnen, dass die Verwaltung die Absicht verfolgt, in absehbarer Zeit einen Vorschlag zur Aktualisierung bzw. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungskonzeptes des Kreises Heinsberg auszuarbeiten.

Von Seiten der Kreispolizeibehörde gibt Herr Bockhoff einige ergänzende Erläuterungen zur Verkehrsüberwachung. Die bundesweit generelle Zunahme des Verkehrsaufkommens ist auch auf den Kreis Heinsberg übertragbar; sie beläuft sich über die letzten 5 Jahre auf rd. 7 %. Die stationäre Verkehrsüberwachung ist auf echte Unfallbrennpunkte beschränkt; die mobile Verkehrsüberwachung erfolgt nach Maßgabe eines Erlasses des Innenministers. Die Wirkung der Überwachung des Verkehrsverhaltens sei dabei aber stets begrenzt. So können zwar bei einem Fehlverhalten Verwarnungs- und Bußgelder erhoben werden; gerade von Spediteuren werden diese aber oftmals billigend in Kauf genommen. Unzweifelhaft ist daher durch Maßnahmen der Verkehrsüberwachung das Aufkommen an Verkehr nicht zu beeinflussen. Eine wirksame Abschreckung für den Durchgangsverkehr auf gesperrten oder nur eingeschränkt freigegebenen Strecken ist nach Einschätzung der Polizei kaum durch verkehrsrechtliche Anordnungen, sondern im Wesentlichen nur durch bauliche Maßnahmen mit dem Ziel einer Herabsetzung des Verkehrsflusses zu erreichen.

Herr Kloeters weist darauf hin, dass die Zulassung von LKW-Verkehr auf dem Streckenzug der L 117 in den Ortslagen von Baal, Lövenich und Katzem bisweilen zu unzumutbaren Verkehrsverhältnissen führe.

Herr Dr. Hachen ergänzt, dass es nicht nachvollziehbar sei, wenn die L 366 im Bereich der Ortslage Lövenich bzw. von Lövenich nach Hottorf für den LKW-Verkehr gesperrt worden sei, auf der in Lövenich weit weniger leistungsfähigen L 117 der LKW-Verkehr aber unbeschränkt fließen dürfe.

Herr Schmitz betont, dass verkehrsrechtliche Beschränkungen bzw. Sperrungen nach seiner Auffassung sehr wohl als Mittel zur Reduzierung des Durchgangsverkehrs in Betracht gezogen werden sollten.

Herr Nießen erklärt, dass entgegen dem geäußerten Verdacht die Erhebung von Autobahnmaut für die Streckenauswahl des LKW-und Schwerlastverkehrs in den angeführten Fällen ausgeschlossen werden könne; vielmehr liegt auch nach Einschätzung des Landesbetriebes Straßenbau NRW die Vermutung nahe, dass der Einsatz von Navigationsgeräten sowie durch gewerbliche Ansiedlungen (z.B. Gewerbegebiet Baal) bedingter Ziel- und Quellverkehr hierfür ursächlich sind. Er verweist nochmals auf die umfangreichen, bereits jetzt sich in Planung und Vorbereitung befindlichen Straßenneubaumaßnahmen in der Grenzregion Heinsberg/Limburg, die sich auf niederländischer Seite (einschl. der Vorhaben im Raum Roermond) auf insg. rd. 100 Km Länge und auf deutscher Seite auf insg. rd. 42 Km Länge belaufen. Vor diesem Hintergrund und mit Rücksicht auf die damit einhergehende zunehmende Beanspruchung von Natur und Landschaft müssten aus Sicht der Verwaltung strenge Maßstäbe an die Prüfung des Bedarfs von

...

weiteren Neubaumaßnahmen bzw. Ortsumgehungen gestellt werden. Schließlich werde aber auch die Frage der Finanzierbarkeit für Maßnahmen des Kreises Heinsberg in Zukunft voraussichtlich noch erheblich stärker ins Gewicht fallen, da die bislang über das Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetz erfolgte Förderung von kommunalen Verkehrsvorhaben voraussichtlich ab 2014 fortfalle. Unter den beschriebenen augenblicklichen Umständen besteht die Handlungsempfehlung der Verwaltung darin, die Umsetzung der bereits jetzt in Planung und Vorbereitung befindlichen Maßnahmen mit allen zur Verfügung stehenden Mitteln zu unterstützen und gezielte Maßnahmen der Verkehrslenkung sowie verkehrsrechtliche Beschränkungen sukzessive nach Umsetzung dieser Vorhaben zu ergreifen.

Herr Krekels hebt hervor, dass die Orte Wehr, Hillensberg und vor allem auch Süsterseel - zumindest für die Übergangszeit bis zur vollständigen Fertigstellung der B 56 n in ihrem gesamten Verlauf ,wenn nicht sogar auf Dauer - auch weiterhin einer enormen Verkehrsbelastung ausgesetzt sind. Demgegenüber sei die von seiner Fraktion angeregte Ortsumgehung ein verhältnismäßig geringfügiges Vorhaben, mit dem ein hoher Nutzen für alle drei Orte erzielt werden könne.

Herr Horst betont, dass es nicht Aufgabe des Kreises Heinsberg sein könne, Defizite aus der Planung infrastruktureller Maßnahmen anderer - auch kommunaler - Träger durch weitere Neubauvorhaben in Trägerschaft des Kreises Heinsberg auszugleichen.

Herr Reyans ergänzt, dass die z.Zt. wahrzunehmenden Verkehrsbelastungen an einigen Orten zwar als schlimm zu beurteilen seien, dass die Planung weiterer Neubauvorhaben aber keinen Selbstzweck haben dürften, sondern sich in die momentan bestehenden Verkehrskonzepte einfügen lassen müssten.

Herr Dr. Hachen weist darauf hin, dass zu diesem Tagesordnungspunkt ein Beschlussvorschlag nicht vorliege und ein Beschluss auch nicht zu fassen sei, sondern dass die sehr umfangreichen Ausführungen der Verwaltung als Grundlage für die weiteren Beratungen in den Fraktionen genutzt werden sollten. Schließlich dankt er der Verwaltung für die ausführlichen Informationen.

Herr Düsterwald erinnert an den Untersuchungsauftrag an die Verwaltung aus dem Antrag der Fraktion der SPD und erklärt, dass das Anliegen zur Planung der genannten Umgehungsstraße für Wehr, Hillensberg und Süsterseel mit den Ausführungen der Verwaltung nicht als erledigt angesehen werden könne; insofern behält sich seine Fraktion vor, diesem Anliegen auch weiterhin Nachdruck zu verleihen.

Die präsentierten Lichtbilder des Vortrages sind der Niederschrift in gedruckter Form als Anlage beigefügt (**Anlage 1**).

Niederschrift über die Sitzung des
Ausschusses für Umwelt und Verkehr
am 12. März 2007

Tagesordnungspunkt 4 :

Linienabstimmung zum Neubau einer Kreisstraße „EK 3“ von der B 56 n bei Gangelt-Birgden bis zur B 221 bei Geilenkirchen-Gillrath

Beratungsfolge	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	12. März 2007
Kreisausschuss	22. März 2007
Kreistag	29. März 2007

Im Verkehrsentwicklungskonzept des Kreises Heinsberg zur Fortentwicklung und Optimierung des klassifizierten Straßennetzes (Beschluss des Verkehrsausschusses des Kreises Heinsberg vom 10. Juni 2003) ist u.a. eine Verbindung von der sich augenblicklich in der Planung befindlichen
B 56 n im Bereich Birgden/Waldenrath (Gemeinde Gangelt/Stadt Heinsberg) bis zur B 221 bei Gillrath/Hatterath (Stadt Geilenkirchen) aufgeführt. Diese soll vornehmlich eine verkehrliche Entlastung der heutigen Kreisstraße K 3 und der davon berührten Ortslagen Birgden und Gillrath von heute bereits vorhandenen und zukünftig zu erwartenden, noch höheren Verkehrsbelastungen bewirken. Durch Beschluss des Kreistages des Kreises Heinsberg vom 13. Juli 2004 wurde die Verwaltung beauftragt, die notwendigen Planungs- und Verfahrensschritte zu diesem Vorhaben zu veranlassen.

Gemäß § 37 Abs. 2 des Straßen- und Wegegesetzes NRW (StrWG NRW) geht dem Bau oder der wesentlichen Änderung von Landesstraßen und von Kreisstraßen die Abstimmung des grundsätzlichen Verlaufs, der Streckencharakteristik und der Netzverknüpfung voraus (**„**Linien**be**stimmung**“**). Die Planung und Linienabstimmung für Kreisstraßen obliegt gemäß § 37 Abs. 4 StrWG NRW den Kreisen in eigener Verantwortung als sog. „Linien**ab**stimmung“. Zur Vorbereitung des Verfahrens zur Linienabstimmung wurden dem Umfang und der Bedeutung des Vorhabens entsprechende Untersuchungen der maßgebenden Verhältnisse und Belange in Form einer Verkehrsuntersuchung (VU) und in Form einer Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) vorgenommen; sie dienen als Entscheidungshilfe für eine Trassenfindung.

Die VU analysiert die augenblickliche verkehrliche Situation in den maßgeblichen Ortslagen des Planungsraumes und prognostiziert für verschiedene Varianten einer Ergänzung des Straßennetzes die Verkehrsentwicklung für den Zeithorizont 2020 unter der Annahme der zu erwartenden Weiterentwicklung der Infrastruktur (u.a. Fertigstellung der B 56 n).

In der UVS werden unter Berücksichtigung der Ergebnisse der VU verschiedene, nach straßenbaulichen Gesichtspunkten in Betracht zu ziehende Trassenvarianten der neuen Straße unter umweltrelevanten Belangen untersucht und gegenübergestellt. Die untersuchten und verglichenen Trassenvarianten sind in der Übersichtskarte, die den mit der Einladung zur Sitzung übersandten Erläuterungen als Anlage beigefügten wurde, als Varianten V 1, V 1 A und V 2 dargestellt.

An dem Verfahren zur Linienabstimmung sind sowohl die Träger öffentlicher Belange als auch die Bürger zu beteiligen. Zur Beteiligung der Träger öffentlicher Belange an der Linienabstimmung wurde nach vorheriger Übersendung der v.g. Unterlagen ein sog. „Behördentermin“ am 14. Juni 2006 bei der Kreisverwaltung abgehalten.

Von dem Vorhaben sind - je nach Trassenführung und Ausgestaltung mehr oder weniger - die Gebiete der Gemeinde Gangelt, der Stadt Geilenkirchen und der Stadt Heinsberg berührt. Gemäß § 37 Abs. 5 StrWG NRW sind demnach auch die Bürger der genannten Gemeinden an der Planung zu beteiligen. Die Durchführung der Bürgerbeteiligung obliegt nach dem StrWG NRW der jeweiligen Gemeinde. Nach Offenlage der VU und der UVS wurde von der Gemeinde Gangelt und der Stadt Heinsberg am 21. November 2006 in der Grundschule Birgden eine gemeinsame Bürgerinformationsveranstaltung abgehalten. Die Stadt Geilenkirchen hat ihre Bürgerinformationsveranstaltung am 23. November 2006 in der Bürgerhalle Hatterath abgehalten.

Als Ergebnis der v.g. Beteiligungen der Träger öffentlicher Belange und der Bürger lässt sich im Wesentlichen Folgendes festhalten:

Die Träger öffentlicher Belange favorisieren mehrheitlich die Trassenvariante V 1 gegenüber der Trassenvariante V 2; lediglich die Flurbereinigungsbehörde spricht sich unter Hinweis auf die agrarstrukturellen Zerschneidungswirkungen für die Wahl der Trassenvariante V 2 aus.

Nach Auswertung der Anregungen und Einwendungen aus dem Verfahren zur Beteiligung der Bürger an der Planung sprechen sich die Gemeinde Gangelt und die Stadt Heinsberg für die Wahl der Trassenvariante V 1 aus. Die Stadt Heinsberg lehnt dabei die Trassenvariante V 2 ausdrücklich ab. Die Gemeinde Gangelt hat keine Einwendungen gegen eine Wahl der für den südlichen Teilbereich gem. Übersichtskarte skizzierten Trassenvariante V 2 A. Die Stadt Geilenkirchen lehnt die Wahl der Trassenvarianten V 1 und V 1 A auf dem südlichen Abschnitt (Bereich Gillrath/Hatterath) ausdrücklich ab und spricht sich für die Wahl der Trassenvariante V 2 - in modifizierter Form einer von ihr selbst entworfenen Trassenvariante V 2 A im südlichen Teilbereich und der Wahl der Variante V 1 auf dem nördlichen Abschnitt (Bereich OU Birgden)- aus.

Aus der Sicht des Kreises Heinsberg als Träger der Planung und Ausführung des Straßenbauvorhabens stellt sich die pflichtgemäße Abwägung der öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander i.S.d. § 37 Abs. 1 StrWG NRW wie folgt dar:

Gemäß § 9 StrWG NRW haben die Träger der Straßenbaulast - somit der Kreis Heinsberg für die Kreisstraße 3 - nach ihrer Leistungsfähigkeit die Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand zu bauen, um- und auszubauen, zu erweitern oder sonst zu verbessern sowie zu unterhalten. Vor dem Hintergrund dieser gesetzlichen Vorgabe steht daher am Beginn der Erörterungen zum Neubau einer Straße die Feststellung des Handlungsbedarfs. Hierbei ist zuförderst die Ermittlung von Verkehrsbelastungen von Interesse. Die gegebenen und die nach der vorliegenden Verkehrsuntersuchung zu erwartenden Verkehrsbelastungen auf den klassifizierten Straßen des Planungsraumes sind in nachstehender Liste aufgeführt.

Straßenabschnitt	**aktuelle Verkehrsbelastung - DTV - werktags -**	**"Prognose-Null-Fall" (mit B 56n aber ohne weitere Veränderungen) in 2020**
B 56 Stahe - Gillrath	≈ 9.400	≈ 6.900
B 56 Gillrath - GK	≈ 13.500	≈ 14.100
L 227 in Waldenrath	≈ 7.600	≈ 4.800
L 227 in Birgden	≈ 7.600	≈ 7.800
K 3 Birgden - Gillrath	≈ 3.300	≈ 6.600

Im Weiteren sind die gegebenen Verkehrsverhältnisse und örtlichen Gegebenheiten in Bezug auf

- - Leistungsfähigkeit und Ausbauzustand der vorhandenen Straßen
- - Möglichkeiten einer Verbesserung der Verkehrsverhältnisse bzw. der Straßen im Bestand
- - vorhandene Bebauung und bauliche Nutzung

zu beurteilen. Diesbezüglich stellt sich die Lage wie folgt dar:

- **In Birgden** sind Leistungsfähigkeit und Ausbauzustand der L 227 / Bahnhofstraße (östl. des Knotens mit der K3, l ≈ 600 m) und der K 3 / Geilenkirchener Straße (l ≈ 550 m) mangelhaft bzw. werden den mittlerweile entstandenen sowie den zu erwartenden zukünftigen, noch höheren Verkehrsbelastungen (nicht zuletzt wegen gegebenem Parkdruck) nicht mehr gerecht; die Abwicklung des derzeit zu verzeichnenden Verkehrsaufkommens ist bereits in hohem Maße konfliktbehaftet. Es treten sehr hohe, nicht mehr zumutbare Emissionswirkungen auf. Eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse/der Straßen im Bestand ist praktisch (mit vertretbarem Aufwand) nicht möglich; die Bebauung ist durchgängig geprägt durch straßennahe Häuserzeilen, weitestgehend in geschlossener Bauweise und überwiegend mit Wohnnutzung. Eine wirksame Verbesserung der Verkehrsverhältnisse und eine Entschärfung der Konflikte sind nach summarischer Beurteilung nur durch den Bau einer Umgehungsstraße für den überörtlichen Verkehr zu erzielen. Eine Entlastung von dem in West-Ost-Richtung orientierten Durchgangsverkehr wird dabei durch den Bau der B 56 n erzielt. Darüberhinaus ist aber auch eine Entlastung von dem in Nord-Süd-Richtung orientierten Durchgangsverkehr (Zubringerverkehr über die K 3 / „Geilenkirchener Str.“ zur B 56 n) durch den Bau einer „EK 3“ erforderlich.
- Auf dem Abschnitt **von Birgden bis Gillrath** (außerhalb der Ortslagen;

l ≈3,000 Km)) sind Leistungsfähigkeit und Ausbauzustand der K 3 begrenzt bzw. verbesserungsbedürftig; die Strecke ist gekennzeichnet durch einen unsteten/kurvigen Verlauf. Die Abwicklung des derzeit zu verzeichnenden Verkehrsaufkommens ist überwiegend unproblematisch bzw. unauffällig, wenngleich im Bereich des Hahnbusches in den letzten Jahren gelegentlich Unfälle zu verzeichnen waren. Zur Abwicklung der zukünftig zu erwartenden, noch höheren Verkehrsbelastungen bestünde ein Bedarf zu einer Ertüchtigung bzw. eines Um- und Ausbaus nach heutigen straßenbaulichen Standards und Regeln der Technik. Eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse/der Straße im Bestand ist nach summarischer Beurteilung durch bauliche Maßnahmen durchaus möglich.

• **In Gillrath** sind Leistungsfähigkeit und Ausbauzustand der K 3 / Birgdener Straße (l ≈ 150 m) begrenzt; die Abwicklung des derzeit zu verzeichnenden Verkehrsaufkommens ist aber unproblematisch bzw. unauffällig; wenngleich in den verkehrsstarken Stunden an der Einmündung der K 3 in die B 56 relativ lange Wartezeiten in Kauf zu nehmen sind. Es wird aber davon ausgegangen, dass die Straße auch den zu erwartenden zukünftigen Verkehrsbelastungen noch gerecht wird bzw. dass keine untragbaren Konflikte entstehen werden, da eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse/der Straße im Bestand durchaus möglich ist (z.B. durch Ausbau und durch bauliche Umgestaltung oder Signalisierung des Knotens); es befindet sich nur in geringem Umfang Bebauung entlang der Straße (4 Wohngebäude).

• Leistungsfähigkeit und Ausbauzustand der **B 56 / Karl-Arnold-Straße in Gillrath** (östl. des Knotens mit der K 3, l ≈ 700 m) sind als hoch bzw. gut einzustufen; sie werden den gegebenen sowie den erwarteten zukünftigen Verkehrsbelastungen durchaus gerecht. Eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse/der Straße im Bestand ist mit Rücksicht auf den großen Straßenquerschnitt denkbar, nach summarischer Beurteilung voraussichtlich aber nicht erforderlich. Die vorhandene Bebauung ist verhältnismäßig locker, liegt überwiegend relativ weit von der Straße zurück und weist eine gemischte Nutzung auf.

Unter Berücksichtigung der beschriebenen Situation wird es aus Sicht der Straßenbaubehörde vom Grundsatz her als erforderlich angesehen, die Verkehrsverhältnisse durch einen Neubau der genannten Verbindung von der B 56 n bis zur B 221 zu verbessern; von daher wird ein grundsätzlicher Handlungsbedarf erkannt. Dieser unterliegt allerdings folgenden Unwägbarkeiten:

∗ - tatsächliche Verkehrsentwicklung / - belastungen; Abweichungen von Prognosen
∗ - tatsächliche Verlagerungs- und Entlastungseffekte durch weitere Straßenbauvorhaben (z.B. Bau einer OU Gangelt („EK 13“) mit Anschluss an die B 56 n bei Gangelt-Vinteln; Bau des „Buitenrings Parkstad Limburg“ bei Brunssum)
∗ - Dauer des Fortbestandes der Müllumschlaganlage in Gangelt-Hahnbusch.

Im Rahmen der Entscheidungsfindung zu einem Neubau der genannten Verbindung von der B 56 n bis zur B 221 wurden unter dem Gesichtspunkt des Eingriffs in Natur und Landschaft sowie des damit verbundenen Flächenbedarfs die Streckenlängen der skizzierten, nach straßenbaulichen Gesichtspunkten in Betracht zu ziehenden Trassenvarianten bzw. der Neubaustrecken mit dem in nachstehender Liste aufgeführten Ergebnis verglichen. Dabei wird in allen Fällen der unmittelbare „Zubringer“ von der L 227 zur B 56 n außer Betracht gelassen, weil dieser ein fester Bestandteil der Planfeststellung zur B 56 n (östl. Abschnitt) werden wird.

Nr. Variante	Verlauf und Länge Teilstrecken	Länge Anschlüsse	Gesamtlängen Neubaustrecken (Länge Haupttrasse)
V 1	von B 56 östl. Gillrath bis K 3 nördlich Gillrath; l ≈1,950 Km	B 56 alt östl. Gillrath; l ≈0,150 Km	5,550 Km (5,050 Km)
	Abschnitt vorhandene Trasse K 3; l ≈1,800 Km	K 3 nördl. Gillrath; l ≈0,200 Km	
	von K 3 südl. Birgden bis L 227; l ≈1,300 Km	K 3 südl. Birgden; l ≈0,150 Km	
V 1 A	von B 221 Gew.gebiet Niederheid bis K 3 nördlich Gillrath; l ≈1,900 Km	B 221 bei Niederheid; l ≈0,500 Km	5,850 Km (5,000 Km)
	Abschnitt vorhandene Trasse K 3; l ≈1,800 Km	K 3 nördl. Gillrath; l ≈0,200 Km	
	von K 3 südl. Birgden bis L 227; l ≈1,300 Km	K 3 südl. Birgden; l ≈0,150 Km	
V 2	von B 221 östl. Hatterath bis L 227; l ≈ 3,800 Km	Querspange zur K 3 ("K-Müll"); l ≈0,750 Km	4,550 Km (3,800 Km)
V 2 A (von Stadt GK)	V 2 von B 221 östl. Hatterath bis Querspange V 2 A; l ≈ 1,800 Km	K 3 südl. Birgden; l ≈0,150 Km	4,750 Km (4,600 Km)
	Querspange V 2 A bis zur K 3 l ≈1,100 Km		
	Abschnitt vorhandene Trasse K 3; l ≈0,400 Km		
	von K 3 südl. Birgden bis L 227; l ≈1,300 Km		
„Teil-Null“ bzw. V 1 - Nord / OU Birgden	Abschnitt vorhandene Trasse K 3; von B 56 in Gillrath bis südl. Birgden l ≈2,400 Km	K 3 südl. Birgden; l ≈0,150 Km	3,850 Km (3,700 Km)
	von K 3 südl. Birgden bis L 227; l ≈1,300 Km		

...

Desweiteren wurde eine vergleichende Abschätzung der Kosten vorgenommen. Bei seriöser Betrachtung sind die Kosten mit Rücksicht auf den Stand der Planung und die typischerweise in Betracht zu ziehenden Unwägbarkeiten (z.B. Anzahl und Art notwendiger Verknüpfungen, Notwendigkeit und ggf. Gestalt von Bauwerken, Maßnahmen der Lärmvorsorge, topographische Verhältnisse, Bodenverhältnisse, Anpassungen von Leitungen, Maßnahmen zur Entwässerung, Neuordnung der Agrarstruktur durch Flurbereinigung) aber derzeit nur vage abschätzbar. Bei einem pauschalierten Kostenansatz i.H.v. 1,500 Mio €/Km (bei baulich unproblematischen Geländeverhältnissen) sind mit Rücksicht auf die bisher abschätzbaren Eigenheiten der jeweiligen Trassenvariante folgende Kosten näherungsweise anzunehmen:

- für Variante V 1 (einschl. Anschlüssen) rd. 8,300 Mio €

- für Variante V 1 A (einschl. Anschlüssen) rd. 8,800 Mio €

- für Variante V 2 (einschl. Querspange „K-Müll“ und Anschlüssen) rd. 6,800 Mio €

- für Variante V 2 A(einschl. Querspange und Anschlüssen) rd. 7,100 Mio €

- alternative Variante V1 - Nord bzw. "Teil-Null"
  (nur OU Birgden und Ertüchtigung der vorhandenen K 3) rd. 5,800 Mio €

Schließlich wurden die skizzierten, nach straßenbaulichen Gesichtspunkten in Betracht zu ziehenden Trassenvarianten unter Berücksichtigung der im Zuge des Verfahrens zur Linienabstimmung bzw. durch Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der Bürger bekannt gewordenen öffentlichen und privaten Belange mit den in nachstehender Liste aufgeführten wesentlichen Ergebnissen miteinander verglichen.

Nr. Variante	wesentliche **Vorteile** im Vergleich	wesentliche **Nachteile** im Vergleich
V 1	✸ - vergleichsweise hohe Verkehrs**ent**lastung für Gillrath ✸ - Nutzung der vorhandenen Trasse der K 3 ✸ - Schonung des Landschaftsraumes zwischen Hatterath/Gillrath und Waldenrath/Straeten ✸ - vergleichsweise geringes ökologisches Konfliktpotential	✸ - größte Länge der Haupttrasse ✸ - Zerschneidung des Siedlungsbandes Gillrath/Hatterath ✸ - hohes Emissionspotential im Bereich Gillrath/Hatterath ✸ - unmittelbarer Eingriff in den Waldkomplex „Hahnbusch“ ✸ - vergleichsweise größte Zerschneidung geordneter Agrarstrukturen ✸ - vergleichsweise hohe Kosten

...

Nr. Variante	wesentliche **Vorteile** im Vergleich	wesentliche **Nachteile** im Vergleich
V 1 A	✸ - vergleichsweise hohe Verkehrs**ent**lastung für Gillrath ✸ - Nutzung der vorhandenen Trasse der K 3 ✸ - Schonung des Landschaftsraumes zwischen Hatterath/Gillrath und Waldenrath/Straeten ✸ - vergleichsweise geringes ökologisches Konfliktpotential	✸ - große Länge der Haupttrasse ✸ - Zerschneidung des Siedlungsbandes Gillrath/Hatterath ✸ - hohes Emissionspotential im Bereich Gillrath/Hatterath ✸ - unmittelbarer Eingriff in den Waldkomplex „Hahnbusch“ ✸ - vergleichsweise sehr große Zerschneidung geordneter Agrarstrukturen ✸ - vergleichsweise höchste Kosten ✸ - problematische/aufwendige Anbindung an die B 221
V 2	✸ - geringe Länge der Haupttrasse ✸ - zügige, attraktive Streckenführung ✸ - vergleichsweise geringste Zerschneidung geordneter Agrarstrukturen ✸ - kein unmittelbarer Eingriff in Waldkomplexe ✸ - Nutzung einer vorhandenen /ausgewiesenen eigenen Trasse auf rd. 1,600 Km ✸ - vergleichsweise niedrige Kosten	✸ - vergleichsweise niedrige Verkehrs**ent**lastung für Gillrath ✸ - vergleichsweise hohes ökologisches Konfliktpotential ✸ - Fortbestand der vorhandenen K 3 ✸ - hohes Emissionspotential im Bereich Waldenrath und Hatterath
V 2 A (von Stadt GK)	✸ - vergleichsweise geringe Zerschneidung geordneter Agrarstrukturen ✸ - kein unmittelbarer Eingriff in Waldkomplexe ✸ - Nutzung einer vorhandenen /ausgewiesenen eigenen Trasse auf rd. 1,600 Km	✸ - unstete, nicht zielgerichtete und unattraktive Streckenführung ✸- geringe Aussicht auf Akzeptenz wegen mangelnder Attraktivität ✸ - vergleichsweise niedrige Verkehrs**ent**lastung für Gillrath ✸ - vergleichsweise sehr hohes ökologisches Konfliktpotential ✸ - Fortbestand der vorhandenen K 3
„Teil-Null“ bzw. V 1 - Nord / OU Birgden	✸ - geringste Länge der Haupttrasse ✸ - Nutzung der vorhandenen Trasse der K 3 (geringster Flächenverbrauch) ✸ - Schonung des Landschaftsraumes zwischen Hatterath/Gillrath und Waldenrath/Straeten ✸ - vergleichsweise geringstes ökologisches Konfliktpotential ✸ - vergleichsweise geringe Zerschneidung der Agrarstrukturen ✸ - vergleichsweise niedrigste Kosten	✸ - vergleichsweise geringste Verkehrs**ent**lastung für Gillrath ✸ - Zerschneidung geordneter Agrarstrukturen in der Gemarkung Birgden

...

Bei pflichtgemäßer Güterabwägung bzw. bei Abwägung der nach Abschluss des Verfahrens zur Linienabstimmung bekannten öffentlichen und privaten Belange gegeneinander und untereinander bietet nach Einschätzung der Verwaltung ein Straßenneubau in Lage der sog. „Variante 1 - Nord -„ bzw. „Teil-Nullvariante“ (Ortsumgehung Birgden) mit zusätzlicher Ertüchtigung der bestehenden Kreisstraße 3 nach Süden hin bis zur B 56 in der Ortslage Gillrath (unter Berücksichtigung heutiger straßenbaulicher Standards und Regeln der Technik) die größten Möglichkeiten zur Erzielung einer wirksamen, den derzeitigen und den erwarteten Verkehrsverhältnissen gerecht werdenden verkehrlichen Verbesserung und einer insgesamt verträglichen Konfliktbewältigung mit vertretbarem (vergleichsweise geringstem) - finanziellen - Aufwand. Dabei sollten jedoch auf jeden Fall auch Möglichkeiten zu einer verkehrlichen Verbesserung des Knotens B 56 / K 3 in Gillrath untersucht und angestrebt werden.

Ergänzend zu den mit der Einladung zur Sitzung übersandten Erläuterungen schildert Herr Nießen in der Sitzung mittels Lichtbildpräsentaion nochmals eingehend den Planungsraum, die diskutierten Trassenalternativen und die wesentlichen Kriterien, die nach Auffassung der Verwaltung bei der Entscheidungsfindung zu berücksichtigen sind. Dabei geht er insbesondere auch auf die durch den Bau der B 56 n bedingten, zu erwartenden Änderungen und Verlagerungswirkungen bei der Verkehrsabwicklung auf den Straßen im Planungsraum der EK 3 ein. Schließlich resümiert er, dass die Findung des Vorschlages der Verwaltung durch intensive Diskussionen begleitet wurde und die erforderliche Güterabwägung schwierig gewesen sei. Es sei deshalb nicht möglich, einen Trassenvorschlag zu unterbreiten, der ausnahmslos allen geäußerten und entgegengenommenen Vorstellungen gerecht wird. Die Präsentation ist der Niederschrift als Anlage beigefügt (**Anlage 2**).

Herr Dr. Wamper bittet um ergänzende Erläuterungen zu den Möglichkeiten einer Verbesserung der Verkehrsabwicklung am Knoten der K 3 mit der B 56 (alt) in Gillrath und zur Berücksichtigung des Radverkehrs.

Herr Rode fragt nach, ob die für eine reibungslose Verkehrsabwicklung erforderliche Leistungsfähigkeit des Knotens B 56 / K 3 in Gillrath noch gegeben sei, falls dieser zu einem Kreisverkehr umgestaltet würde.

Herr Nießen erklärt hierzu, dass der v.g. Knoten von der Verwaltung als sensibler Punkt erkannt worden sei, dass die Möglichkeiten einer Verbesserung aber seriöserweise der konkreten Objektplanung vorbehalten bleiben müssten. Vorstellbar sei - die Zustimmung des für die B 56 zuständigen Landesbetriebes Straßenbau NRW und die Verfügbarkeit dementsprechender Grundflächen vorausgesetzt - die Umgestaltung zu einem Kreisverkehr oder evtl. auch eine ergänzende Verkehrsregelung mittels Lichtsignalanlage. Die Gewährleistung der Leistungsfähigkeit des Knotens sei dabei ebenfalls fachplanerisch zu prüfen. Auch die Anlage eines fahrbahnbegleitenden Radweges sei im Rahmen der Objektplanung zu prüfen; dieser gehöre aber im Regelfall zum Standard einer Kreisstraße, wenn und soweit keine annehmbaren Alternativen abseits der Straße zur Abwicklung des Radverkehrs bestehen.

Herr Düsterwald erklärt, dass der Vorschlag der Verwaltung zur Trassenführung der EK 3 vollauf die Unterstützung der Fraktion der SPD findet. Damit verbindet er aber die ausdrückliche Bitte an die Verwaltung darauf hinzuwirken, dass auf der B 56 n die Hinweisbeschilderung auf das Ortszentrum Geilenkirchen keinesfalls über die K 3 erfolge, sondern nur über die B 221. Dies wird von der Verwaltung zugesagt.

Nach Beratung empfiehlt der Ausschuss für Umwelt und Verkehr dem Kreisausschuss und dem

Kreistag durch einstimmigen Beschluss, sich zum Neubau einer Kreisstraße „EK 3“ von der B 56 n bei Gangelt-Birgden bis zur B 221 bei Geilenkirchen-Gillrath dafür auszusprechen, dass zur weiteren Planung und Ausführung auf dem nördlichen Abschnitt zwischen der L 227 und der K 3 eine Trasse in Lage der in beigefügter Karte als „Variante 1“ gekennzeichneten Linie gewählt und im Übrigen die Kreisstraße 3 nach Süden hin bis zur B 56 in der Ortslage Gillrath erhalten bzw. unter Berücksichtigung heutiger straßenbaulicher Standards und Regeln der Technik ausgebaut und ertüchtigt wird **(„Teil-Null-Variante“ bzw.V 1 - Nord / OU Birgden)**.

Niederschrift über die Sitzung des
Ausschusses für Umwelt und Verkehr
am 12. März 2007

Tagesordnungspunkt 5 : - Bericht der Verwaltung -

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

5.1 ÖPNV: Entwurf des ÖPNVG NRW 2008

Das Ministerium für Bauen und Verkehr (MBV) hat Ende Januar 2007 den Entwurf mit den Rahmenbedingungen zur Novellierung des ÖPNVG NRW vorgelegt. Die Eckpunkte werden nachstehend zusammenfassend skizziert; 5 Schaubilder, die diese Eckpunkte ergänzend verdeutlichen, sind der Niederschrift als Anlage beigefügt (**Anlage 3**).

1. Straßengebundener ÖPNV (Bus u. a.)

Die Kreise und kreisfreien Städte bleiben Aufgabenträger für den Busverkehr. Die Organisation des ÖPNV vor Ort bleibt weiterhin den kommunalen Aufgabenträgern überlassen.

2. Schienenpersonennahverkehr (SPNV)

- Aufgabenträgerschaft für den SPNV -
Die Landesregierung beabsichtigt, die Aufgabenträgerschaft für den SPNV neu zu ordnen. Die Aufgabenträgerschaft soll den bisherigen neun Zweckverbänden entzogen und auf zu gründende Organisationen in nur noch drei Kooperationsräumen übertragen werden.
Es ist z. B. vorgesehen, die Aufgabenträgerfunktion der bisherigen Aufgabenträger VRS und AVV in einen Kooperationsraum zusammenzuführen. Dieser neue Kooperationsraum soll die Planung, Organisation und Finanzierung des SPNV in diesem Raum wahrnehmen und gleichzeitig Mittelempfänger für alle Finanzierungsbeiträge des Landes für den SPNV sein. Dies betrifft sowohl die Betriebskostenfinanzierung als auch die Investitionsförderung.

- Landesweites Grundnetz für den SPNV -
Das Land gibt ein landesweites Grundnetz vor. Zuständig für die Bestellung sind die drei Großkooperationsräume. Die Finanzierung ist aus der SPNV-Pauschale gemäß § 11 Abs. 1 E-ÖPNVG-NRW sicherzustellen. Der Rhein-Ruhr-Express (RRX) wird Bestandteil des Landesnetzes.

3. Finanzierung SPNV/ÖSPV

Die bisherige ÖPNV-Förderung wird pauschaliert und auf fünf Fördersträge reduziert:

1. SPNV-Betriebskostenpauschale nach §11 Abs. 1 E-ÖPNVG NRW (800 Mio. €)
2. ÖPNV-Pauschale nach § 11 Abs. 2 E-ÖPNVG NRW (für ÖSPV, bis 2010: 110 Mio. €, in 2011: 210 Mio. €, ab 2012: 240 Mio. €)
3. Pauschalierte Investitionsförderung nach §12 E-ÖPNVG NRW (mind. 150 Mio. €)
4. Investitionen im besonderen Landesinteresse nach § 13 E-ÖPNVG NRW
5. Sonstige Förderung nach § 14 E-ÖPNVG NRW

4. Revision 2010

Das Land plant den Mitteleinsatz und die Mittelverteilung im Rahmen einer Revision in 2010 zu überprüfen. Die Gültigkeit des Gesetzes ist bis Ende 2012 geplant.

5.2 Umwelt: **Einstieg in das Programm „Ökoprofit“ im Kreis Heinsberg**

Mit Schreiben vom 20.10.2005 beantragte die Kreistagsfraktion BÜNDNIS 90 / DIE GRÜNEN, über den Einstieg des Kreises Heinsberg in das Programm „Ökoprofit“ zu beraten. Daraufhin beauftragte der Ausschuss für Umwelt und Verkehr in seiner Sitzung am 29.11.2005 die Verwaltung, zunächst die Voraussetzungen für den Einstieg in das Programm zu prüfen.

Das Programm „Ökoprofit“ hat ein ökologisches Projekt für integrierte Umwelttechnik zum Gegenstand; als sogenanntes „winwin-Modell“ unterstützt es Unternehmen bei der Senkung von Betriebskosten durch Maßnahmen, die gleichzeitig die Umwelt entlasten.

Am 23.08.2006 wurde das Projekt im Gründer- und Servicecenter in Hückelhoven erstmalig für den Kreis Heinsberg vorgestellt. Mit ca. 60 Unternehmensvertretern aus 43 verschiedenen Unternehmen war die Veranstaltung gut besucht und konnte mit einem positiven Feedback beurteilt werden.

Nachdem die Voraussetzungen für die Realisierung des Projektes, wie Positivbescheide über die Lizenz- und Nutzungsberechtigungen sowie die finanzielle Förderung des MUNLV geschaffen waren, beschloss der Kreistag in seiner Sitzung am 21.09.2006 auf Vorschlag des Kreisausschusses und des Ausschusses für Umwelt und Verkehr den Einstieg in das Projekt „Ökoprofit“. Daraufhin nahmen die beauftragten Kooperationsfirmen, die „B.A.U.M. Consult GmbH“ aus Hamm und die Beratungsgesellschaft „consulting - Dr. Saumweber und Partner“ aus Aachen, erstmalig Kontakt zu insg. ca 160 ausgewählten, aufgrund ihrer Größenordnung und Branche für das Projekt prädestinierten Betriebe auf. Mit einem Anschreiben des Landrates wurden diese zur Teilnahme an „Ökoprofit“ aufgerufen. In Zusammenarbeit mit der Wirtschaftsförderungsgesellschaft für den Kreis Heinsberg (WFG) wurden weitere ca. 1.500 Betriebe im Rahmen eines von der WFG versendeten Unternehmerbriefes per e-mail über das geplante Projekt informiert.

In den nachfolgenden 12 Wochen führte die Beratungsgesellschaft aus Aachen Ortstermine bei ca. 25-30 Firmen durch, um vor Ort auf die individuellen Problematiken der Betriebe einzugehen. Gegen Ende des Jahres 2006 lagen von zwei Firmen unterzeichnete Verträge vor. Drei weitere Betriebe baten um entsprechende Verträge.

Anfang Januar 2007 wurde per e-mail ein nochmaliger Aufruf mit Frist zur Rückmeldung bis Ende Februar an die Unternehmen gesendet. Eine weitere Anmeldung zur Teilnahme an dem Projekt aus dieser Aktion erfolgte nicht. Trotz vieler persönlicher Kontakte zu Betrieben und vermehrtem Einsatz der Kooperationspartner konnte die für das Projekt notwendige Anzahl von 10 Unternehmen nicht gewonnen werden.

Fazit:

Am fehlenden Interesse der Betriebe an dem Projekt Ökoprofit lag es nach Rücksprache mit den Kooperationspartnern und aus eigener Erfahrung nicht. Vielfach stand den Betrieben die notwendige „Manpower“ nicht zur Verfügung oder die Unternehmen hatten in der Vergangenheit bereits Energieberater o. ä. im Hause und sahen in einem weiteren Projekt keinen Nutzen mehr.

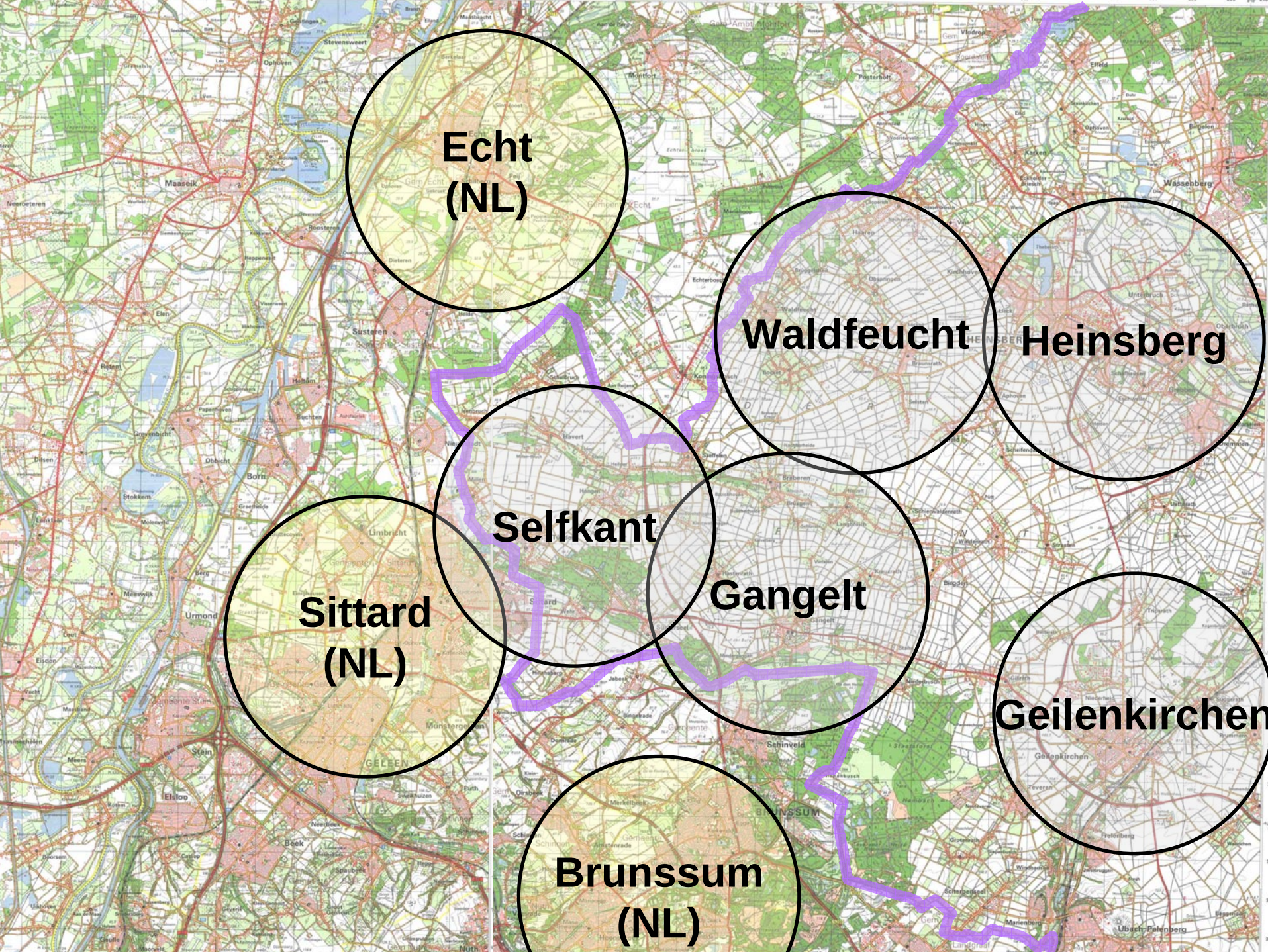
Lt. Aussage einiger Betriebe wird die betriebliche Energie aufgrund sich mittlerweile wieder füllender Auftragsbücher ausschließlich in die tatsächliche Arbeit gesteckt. Vielleicht war auch die Skepsis, an so einem für den Kreis Heinsberg neuartigen Projekt teilzunehmen, letztendlich zu groß. Trotz größter Bemühungen der beteiligten Personen konnte diese Skepsis bei Gesprächen und Ortsterminen nicht ausgeräumt werden, so dass Ökoprofit zurzeit im Kreis Heinsberg nicht durchgeführt werden kann.

Da einzelne Betriebe grundsätzliches Interesse an der Durchführung von Ökoprofit zeigten, wäre zu überlegen, ob man zu gegebener Zeit, nach Zustimmung der entsprechenden Entscheidungsträger, einen neuen Versuch startet.

Ausschuss für Umwelt und Verkehr

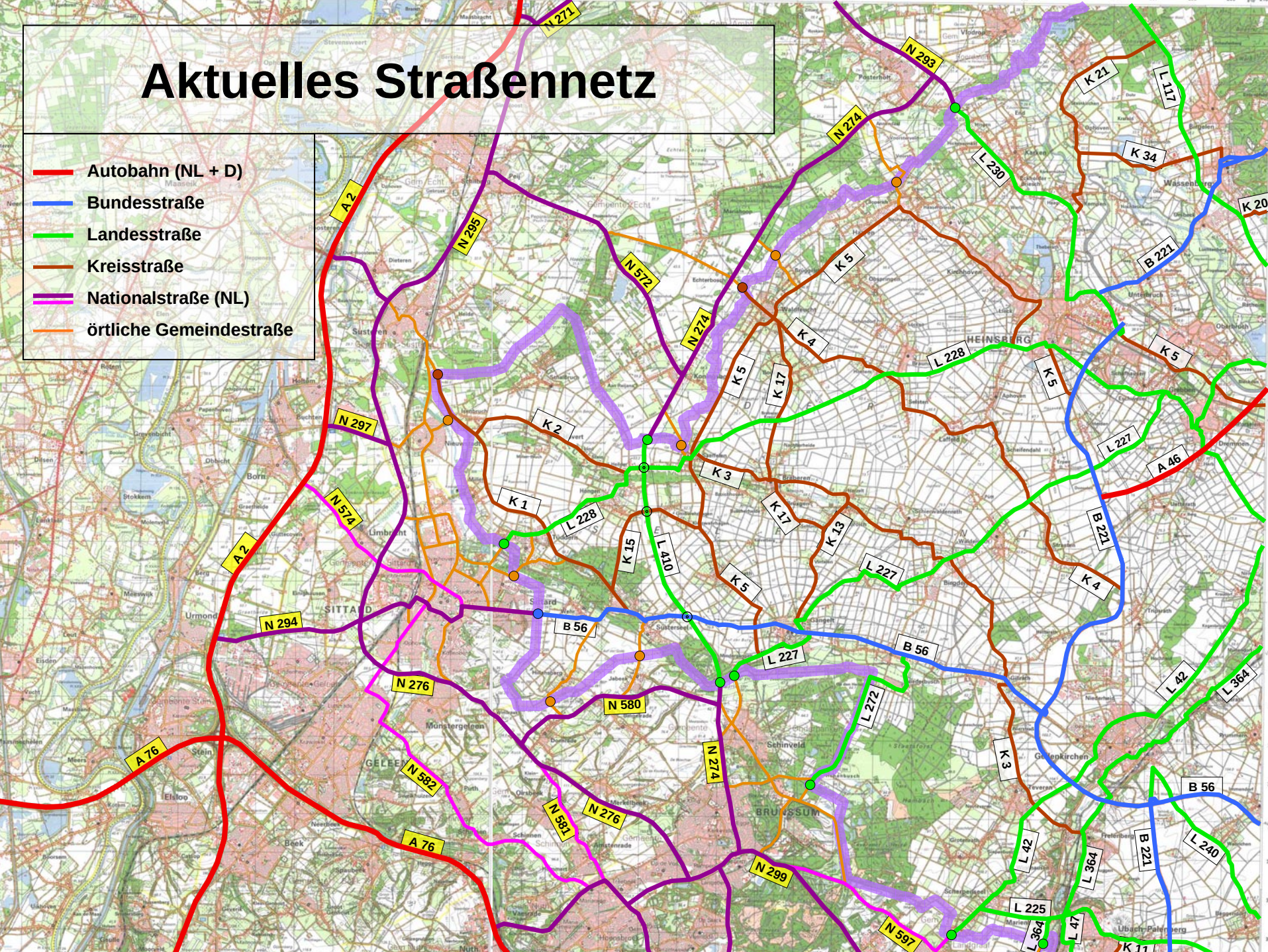
am 12.03.2007

TOP 3 : **Untersuchungen und Handlungs-empfehlungen zum grenzüber-schreitenden Verkehr von und zu den Niederlanden**

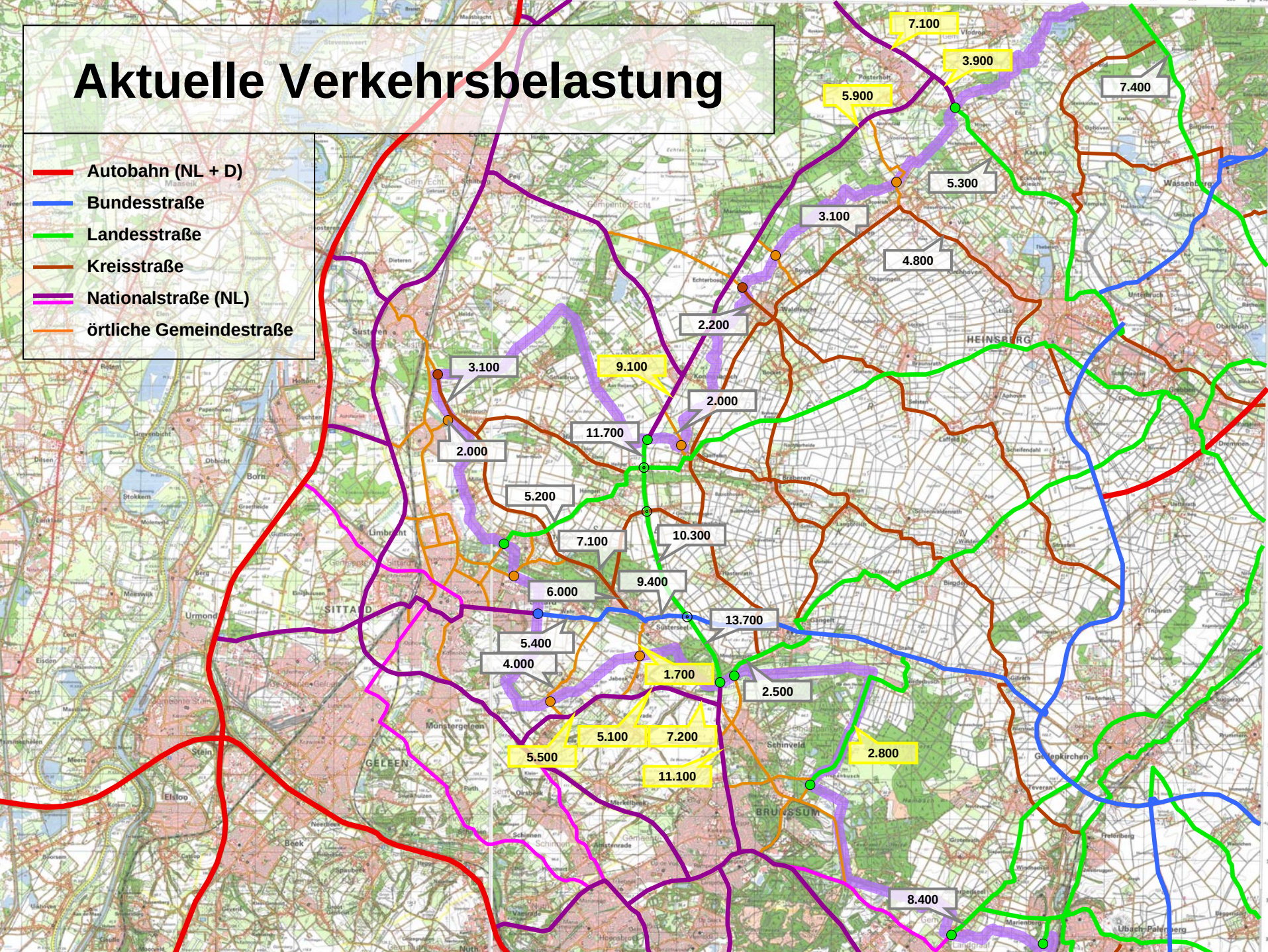

Echt
(NL)
Waldfeucht
Heinsberg
Selfkant
Gangelt
Sittard
(NL)
Geilenkirchen
Brunssum
(NL)

Aktuelles Straßennetz

- Autobahn (NL + D)
- Bundesstraße
- Landesstraße
- Kreisstraße
- Nationalstraße (NL)
- örtliche Gemeindestraße


A 2
A 76
A 46
N 271
N 293
N 274
N 295
N 572
N 297
N 574
N 294
N 276
N 580
N 582
N 581
N 299
N 597
B 56
B 221
L 117
L 230
L 228
L 227
L 410
L 272
L 42
L 364
L 240
L 225
L 47
K 21
K 34
K 20
K 5
K 4
K 17
K 2
K 3
K 1
K 15
K 13
K 11
HEINSBERG
SITTARD
GELEEN
BRUNSSUM
Sittard
Geleen
Heerlerbaan
Sittard-Geleen
Sittard-Noord
Sittard-Zuid
Sittard-Centrum
Sittard-Oost
Sittard-Zuid-Oost
Sittard-Noord-Oost
Sittard-Noord-West
Sittard-Zuid-West
Sittard-Centrum-Oost
Sittard-Centrum-West
Sittard-Oost-Noord
Sittard-Oost-Zuid
Sittard-Oost-Centrum
Sittard-Oost-Noord-West
Sittard-Oost-Zuid-West
Sittard-Oost-Centrum-West
Sittard-Oost-Noord-Oost
Sittard-Oost-Zuid-Oost
Sittard-Oost-Centrum-Oost
Sittard-Oost-Noord-West-Oost
Sittard-Oost-Zuid-West-Oost
Sittard-Oost-Centrum-West-Oost
Sittard-Oost-Noord-Oost-West
Sittard-Oost-Zuid-Oost-West
Sittard-Oost-Centrum-Oost-West
Sittard-Oost-Noord-West-Oost-West
Sittard-Oost-Zuid-West-Oost-West
Sittard-Oost-Centrum-West-Oost-West
Sittard-Oost-Noord-Oost-West-West
Sittard-Oost-Zuid-Oost-West-West
Sittard-Oost-Centrum-Oost-West-West
Sittard-Oost-Noord-West-Oost-West-West
Sittard-Oost-Zuid-West-Oost-West-West
Sittard-Oost-Centrum-West-Oost-West-West
Sittard-Oost-Noord-Oost-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-Oost-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-Oost-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-West-Oost-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-West-Oost-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-West-Oost-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-Oost-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-Oost-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-Oost-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-West-Oost-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-West-Oost-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-West-Oost-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-Oost-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-Oost-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-Oost-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-West-Oost-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-West-Oost-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-West-Oost-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-Oost-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-Oost-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-Oost-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-West-Oost-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-West-Oost-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-West-Oost-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-Oost-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-Oost-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-Oost-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Noord-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Zuid-West-Oost-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West-West
Sittard-Oost-Centrum-West-Oost-West

Aktuelle Verkehrsbelastung



Verkehrsüberwachung

- **Geschwindigkeitsüberwachung**
  - **<u>mobil (Radar, Laser)</u>**

  IM-Erlass:

  Die Geschwindigkeitsüberwachung soll möglichst flächendeckend erfolgen, vorrangig an Unfallhäufungsstellen (-strecken) und in schutzwürdigen Zonen (z.B.: an Kindergärten, Schulen oder Seniorenheimen)

Verkehrsüberwachung

- **Geschwindigkeitsüberwachung**
  - **<u>stationär („Starenkästen“)</u>**

    kommen nur in Betracht, wenn
    - **es sich um einen Unfallbrennpunkt mit besonders hohem Unfallrisiko handelt**
    - **ein großer Teil der Kraftfahrer die vorgeschriebene Höchstgeschwindigkeit erheblich überschreitet**
    - **der Einsatz mobiler Überwachungsgeräte nachweislich nicht ausreicht und**
    - **eine punktuelle Wirkung ausreicht.**

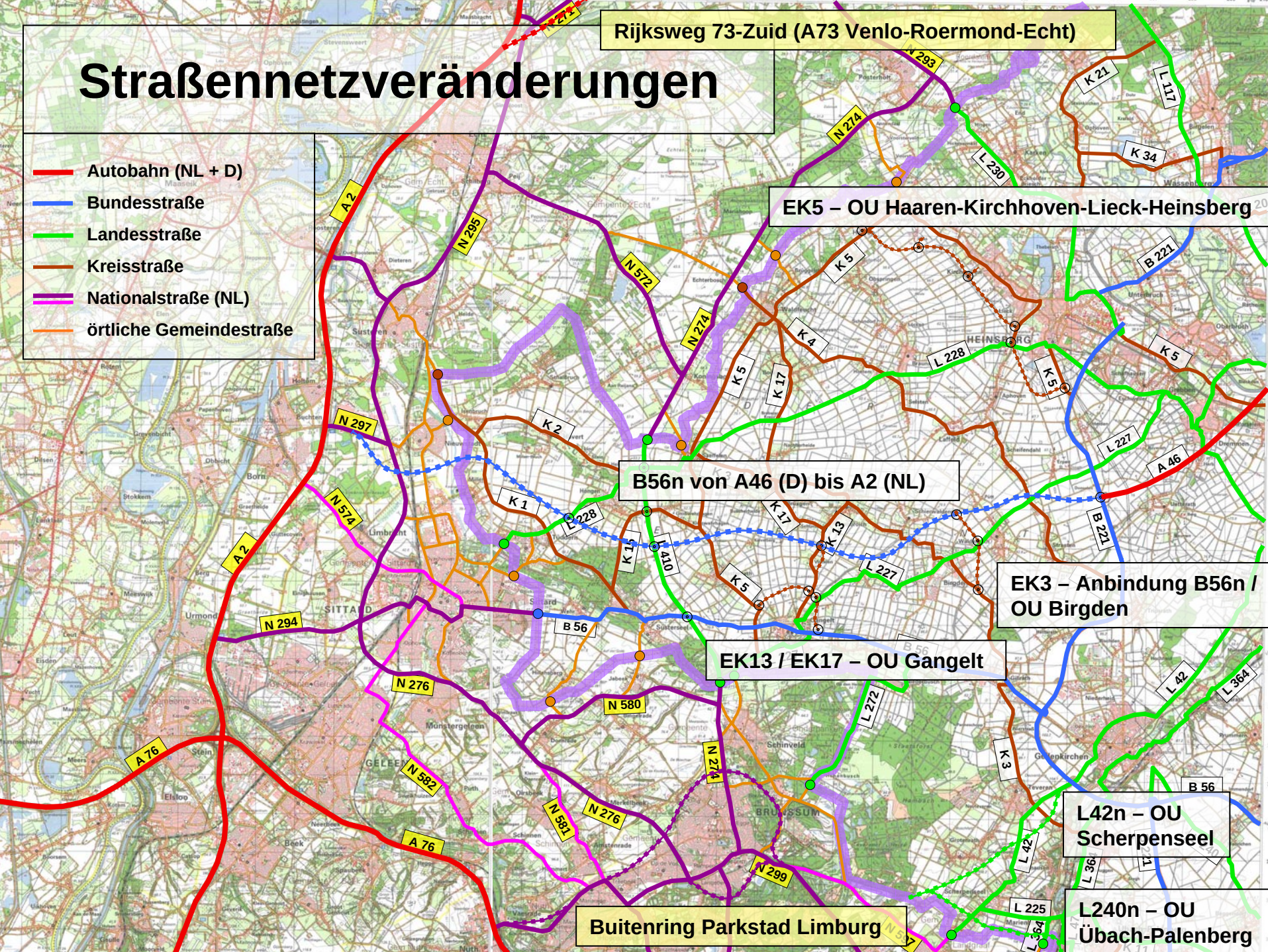
Verkehrsüberwachung

Geschwindigkeitskontrollstellen des Verkehrsdienstes in Grenznähe zu den Niederlanden (Radar):

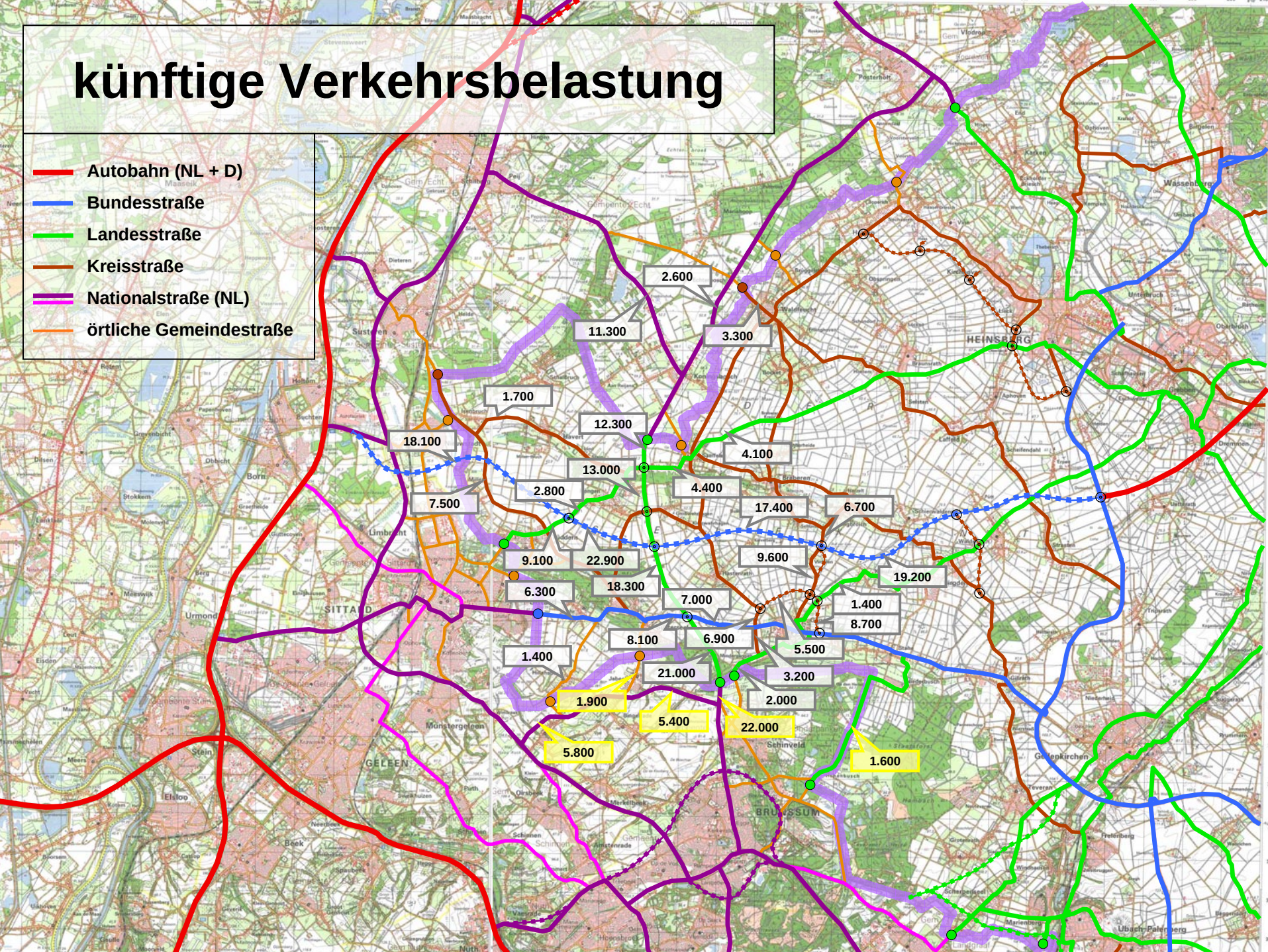
1. L117 - Rothenbach
2. L227 - Mindergangelt FR Gangelt
3. L230 - Karken FR Posterholt
4. L272 - bis B56
5. K4 - Waldfeucht FR Echterbosch
6. Selfkantstraße – Saeffelen
7. K1 - Isenbruch
8. L228 - Tüddern FR Höngen
9. B56 - Wehr
10. Bergstraße - Hillensberg

Die gekennzeichneten Messstellen werden regelmäßig angefahren.

Straßennetzveränderungen



künftige Verkehrsbelastung



Handlungsmöglichkeiten

- notwendige Umstufungen im klassifizierten Straßennetz
- ergänzender Straßenneubau
- verkehrslenkende Maßnahmen
  - richtungsweisende Beschilderung
  - Straßensperrung
- Verkehrsüberwachung
  - mobil (Radar, Laser)
  - stationär („Starenkästen“)

Handlungsempfehlungen

- Möglichst zügige Realisierung der anstehenden Projekte
- Verkehrslenkung/-regelung dort, wo Alternativen vorhanden sind bzw. möglich werden
- keine OU Hillensberg
- weitere Neubaumaßnahmen nur nach Abstimmung und Aufnahme in das Verkehrsentwicklungskonzept
- Verkehrsüberwachung:

  sorgfältige Beobachtung der Situation durch die Kreispolizeibehörde und ggf. Reaktion

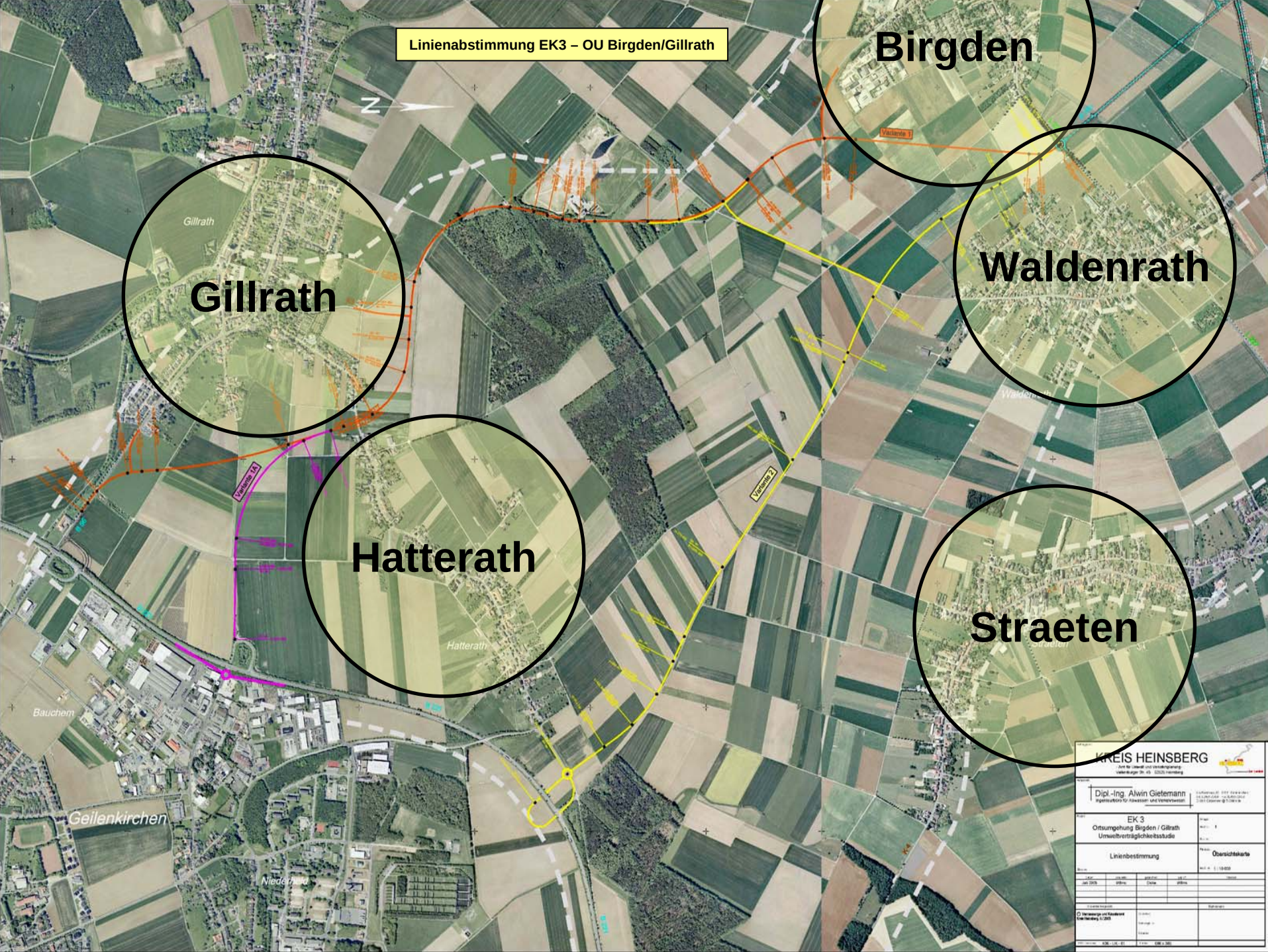
Vielen Dank
für
Ihre Aufmerksamkeit

Ausschuss für Umwelt und Verkehr

am 12.03.2007

TOP 4 : **Linienabstimmung zum Neubau einer EK3 von der B56n bei Gangelt-Birgden bis zur B221 bei Geilenkirchen-Gillrath**

Linienabstimmung EK3 – OU Birgden/Gillrath



Kreistagsbeschluss vom 13.Juli 2004:

Planungsauftrag an die Verwaltung

Grundlage:

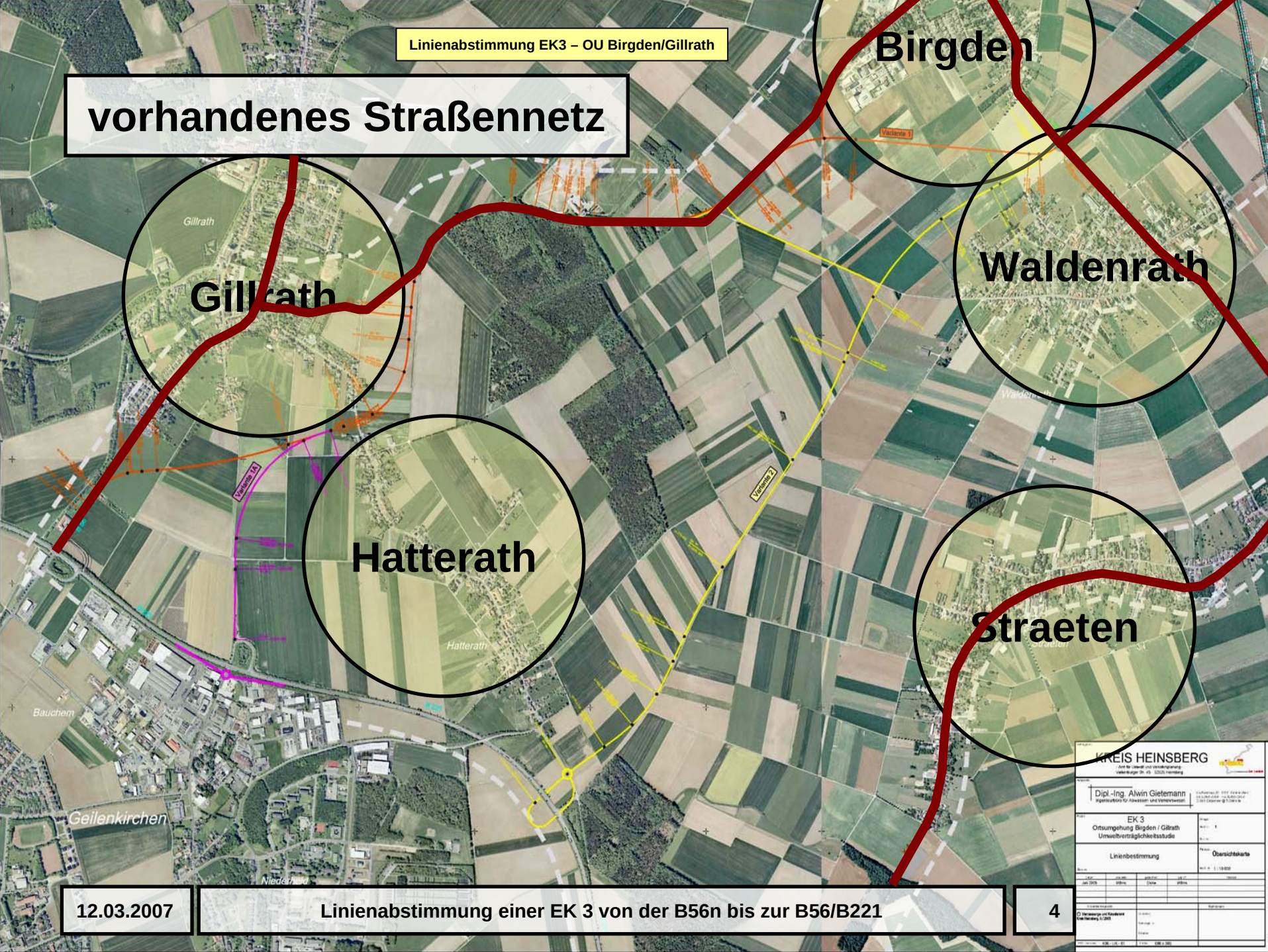
Neubau der B 56n von der dt./nl. Staatsgrenze bis zur A 46

Um einer deutlichen Zunahme der Verkehrsbelastung auf der heutigen K 3 / Birgden-Gillrath und auf der K 4 / Straeten Rechnung zu tragen, ist die Konzeption einer Entlastungsstrecke geboten.

Neubau einer Verbindung von der L 227 östlich von Birgden bis zur B 221 … als EK 3 / OU Birgden/Gillrath

„ … die Verwaltung mit den notwendigen Untersuchungen … und Verfahrensschritten zur Linienfindung der genannten Neubaustrecke zu beauftragen.“

vorhandenes Straßennetz



Verfahrensschritte zum Bau einer Kreisstraße:

1. Voruntersuchungen und Linienabstimmung
2. Entwurfsplanung und Planfeststellung
3. Ausführungsplanung und bauliche Ausführung

1. Voruntersuchungen und Linienabstimmung

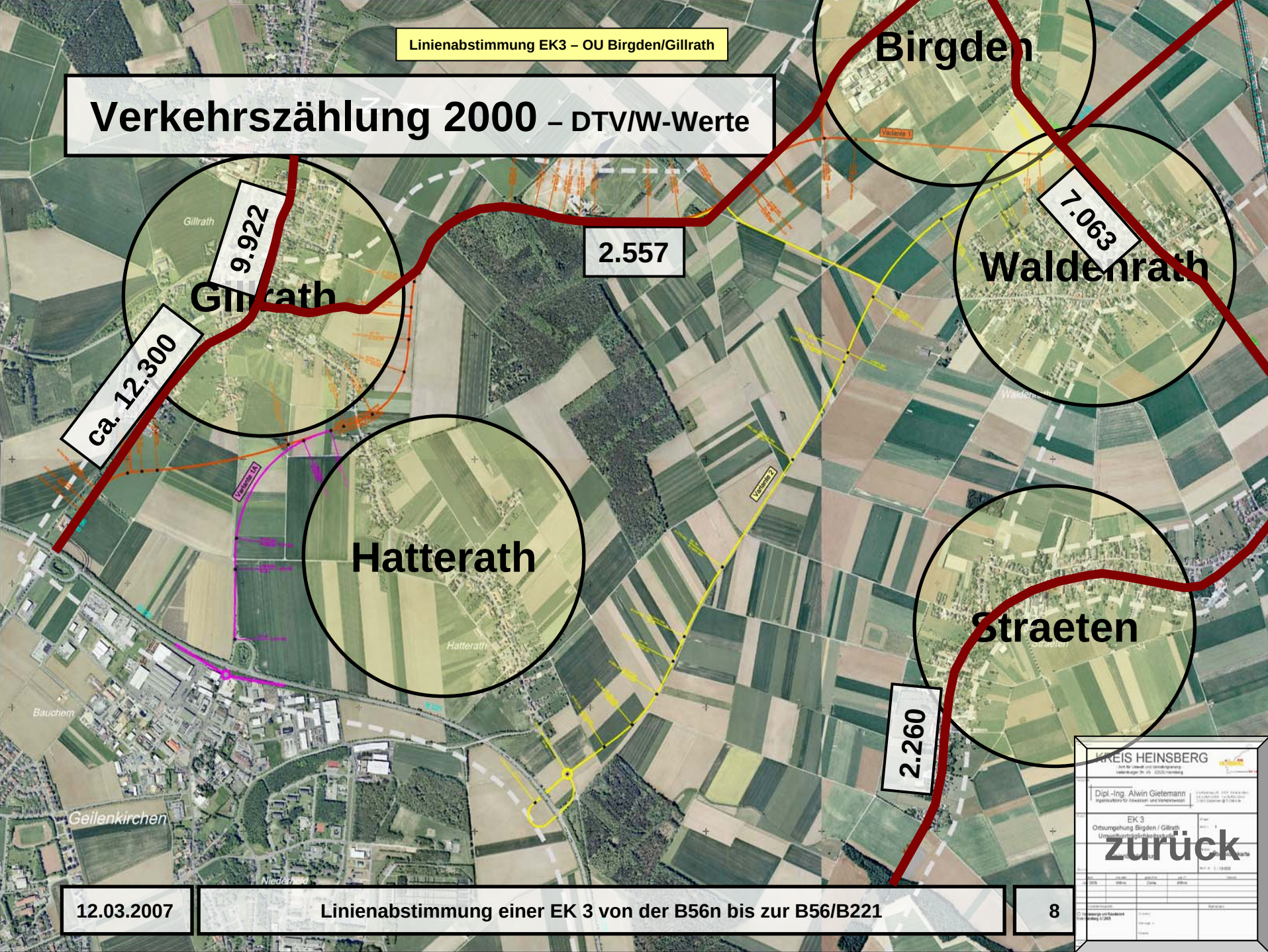
Grundsätzlicher Streckenverlauf
Streckencharakteristik
Netzverknüpfungen

a) Verkehrsuntersuchung (VU)
b) Umweltverträglichkeitsstudie (UVS)
c) Entwicklung von Trassenvarianten
d) Beteiligung der Träger öffentlicher Belange
e) Bürgerbeteiligung
f) Abwägung und Bestimmung der Linienführung durch den Kreistag
g) Übernahme der beschlossenen Linienführung in das Planungsrecht

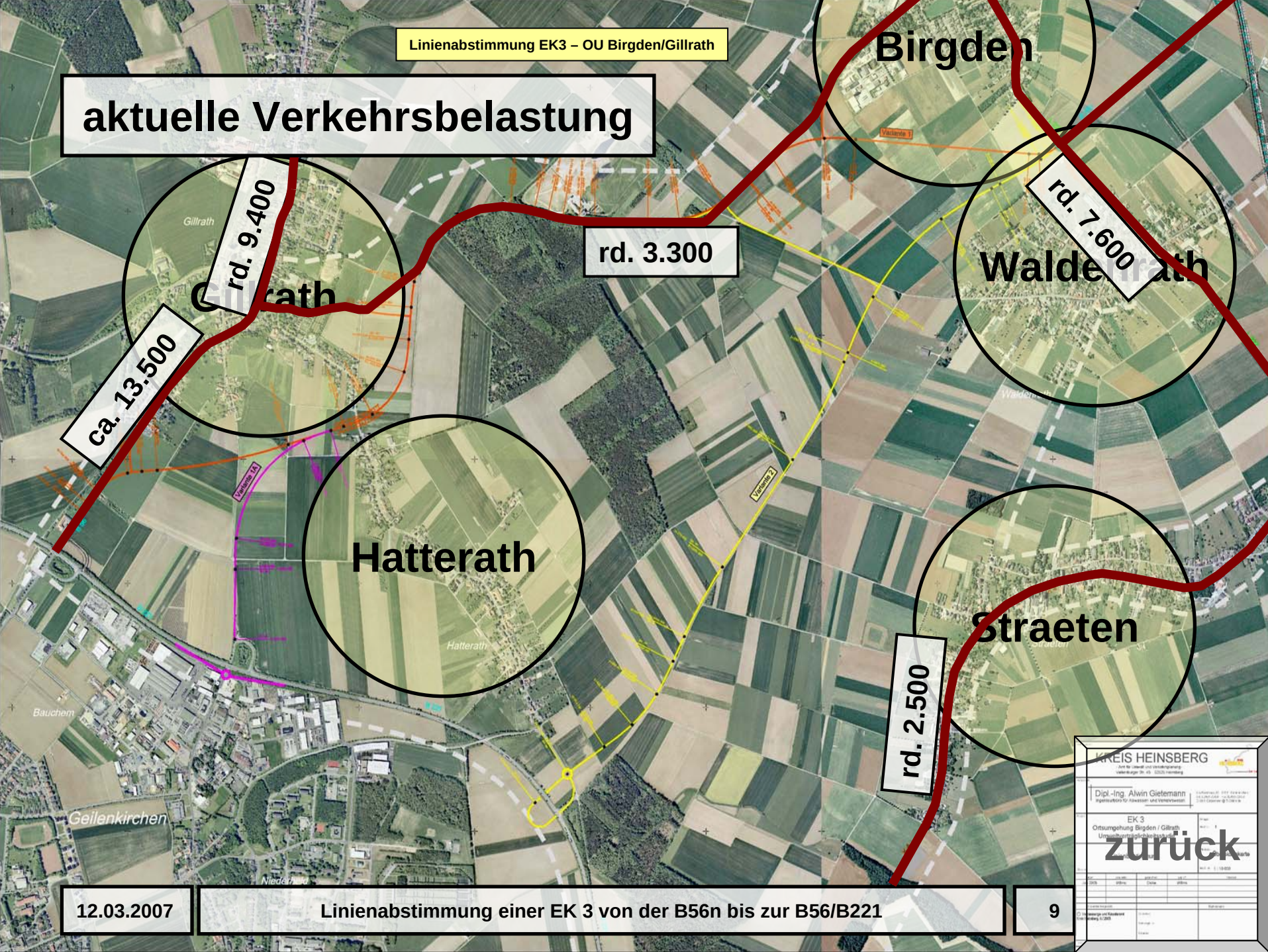
Vorhandene Verkehrsströme und Ergebnisse der Verkehrsuntersuchung

- Verkehrszählung 2000
- aktuelle Verkehrsbelastung
- Variante 1
- Variante 1a
- Variante 2
- Nullvariante
- Teilnullvariante
- Mögliche Variante 2a

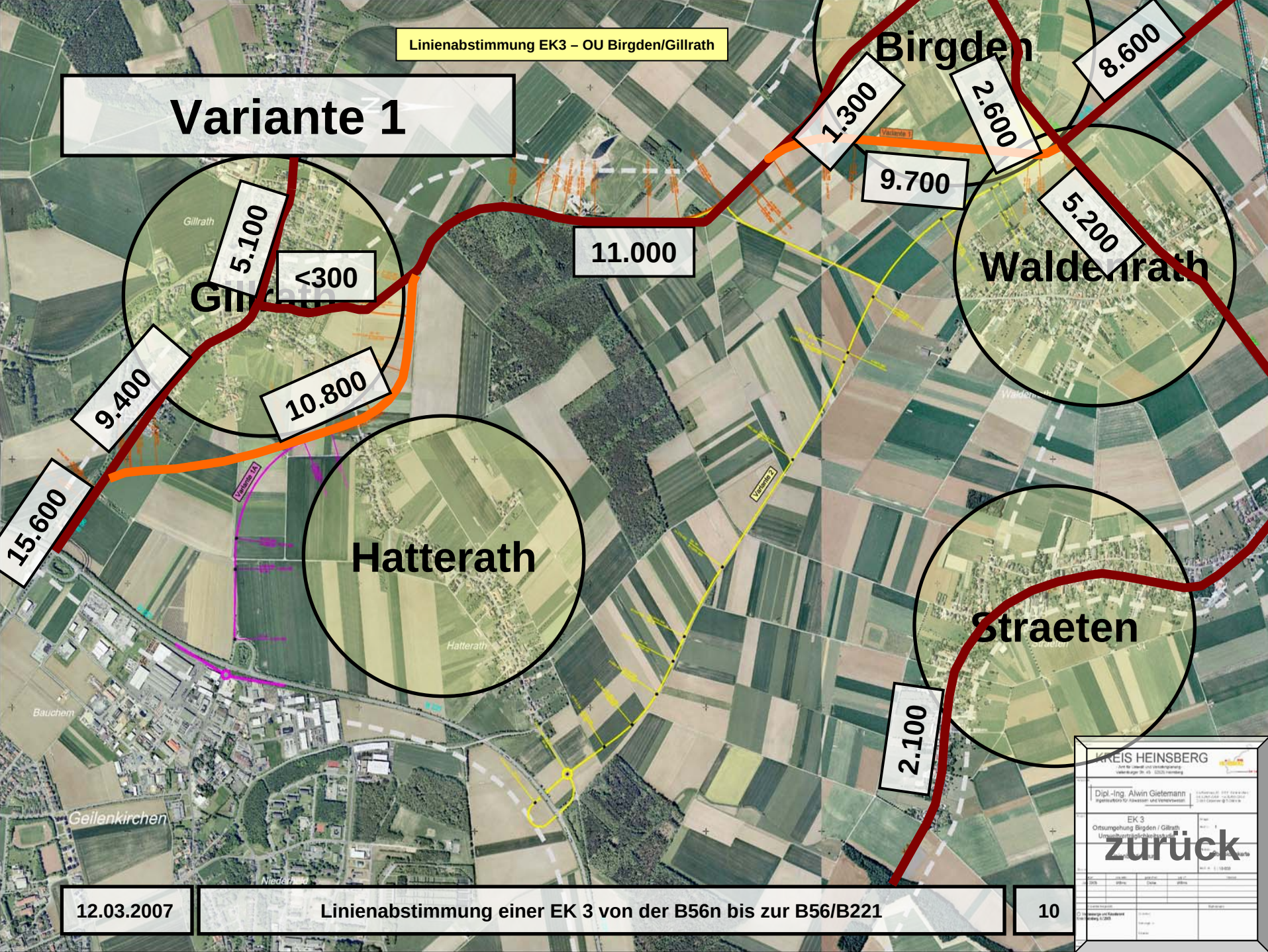
Verkehrszählung 2000 – DTV/W-Werte



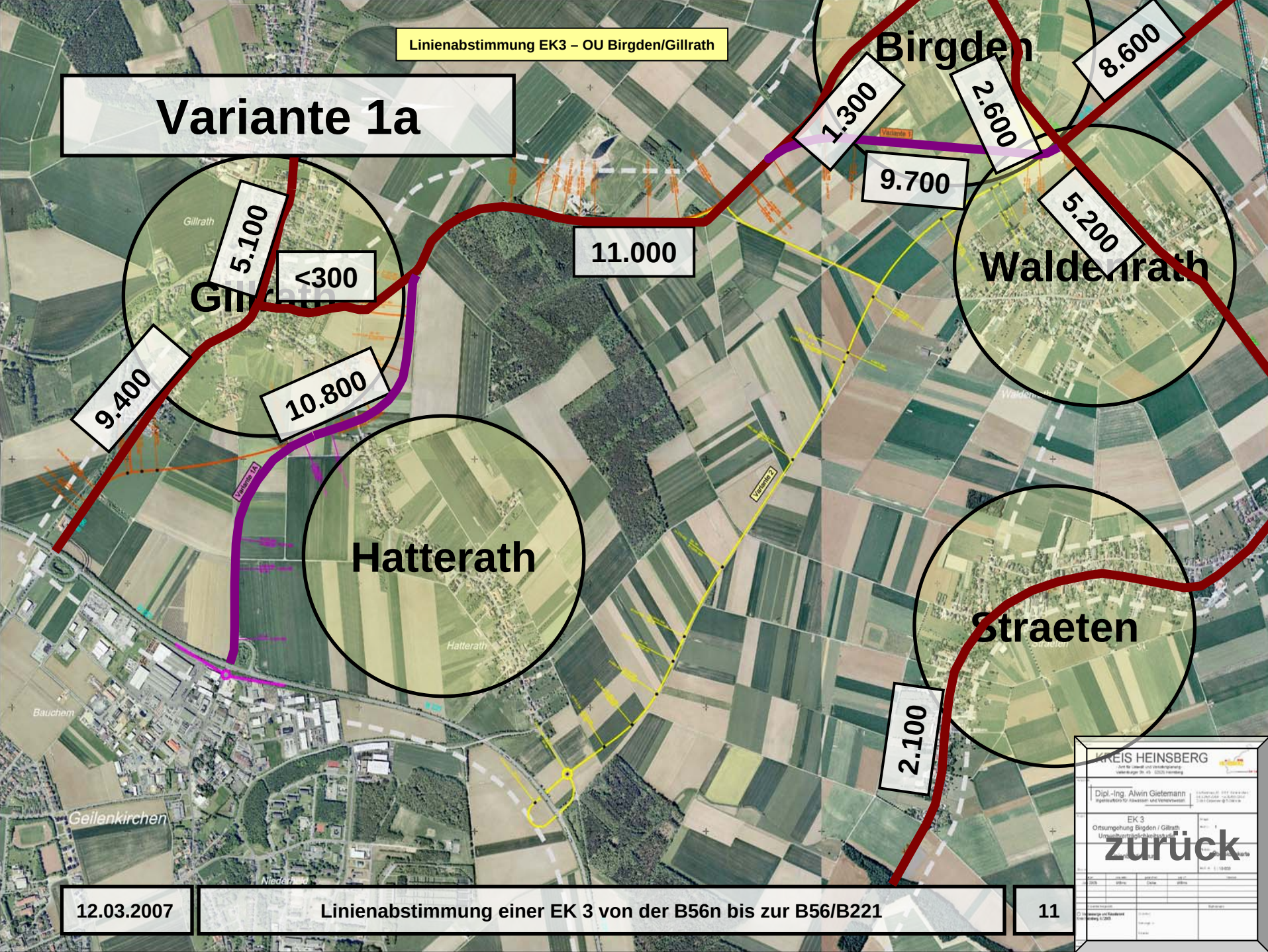
aktuelle Verkehrsbelastung



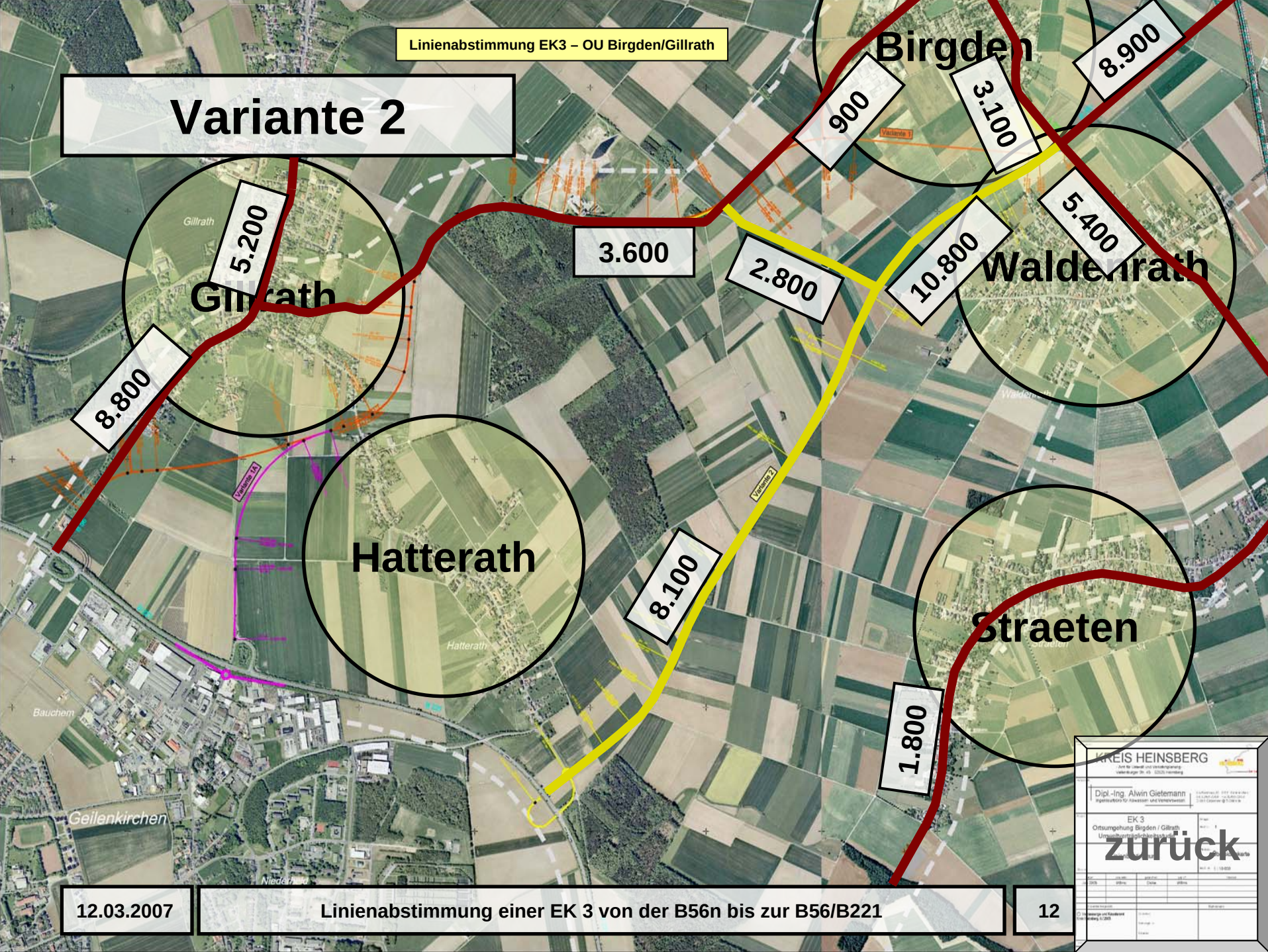
Variante 1

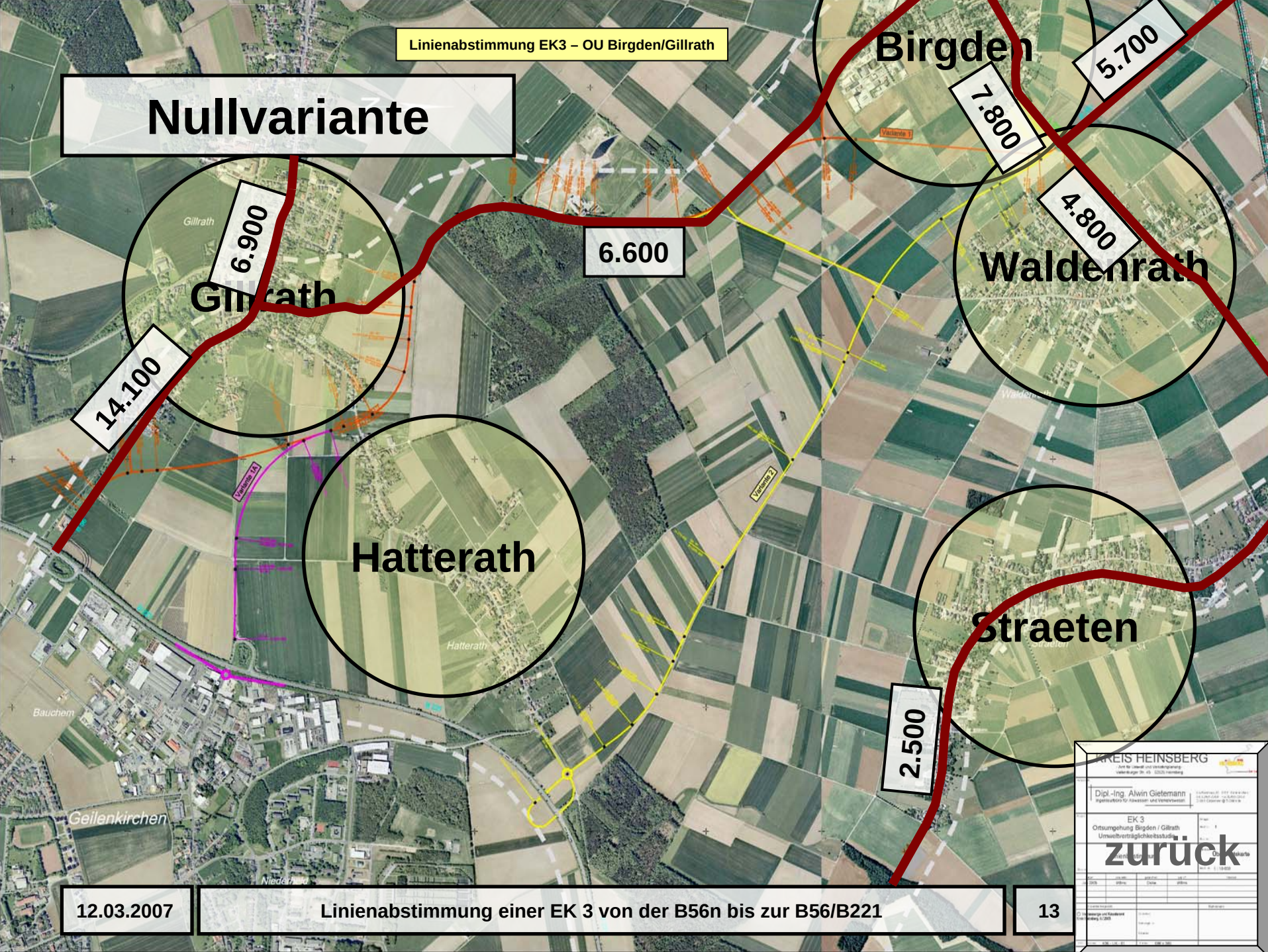

Birgden
8.600
2.600
1.300
9.700
5.200
Waldenrath
11.000
5.100
<300
Gillrath
9.400
10.800
15.600
Hatterath
Straeten
2.100
Bauchem
Geilenkirchen
zurück

Variante 1a

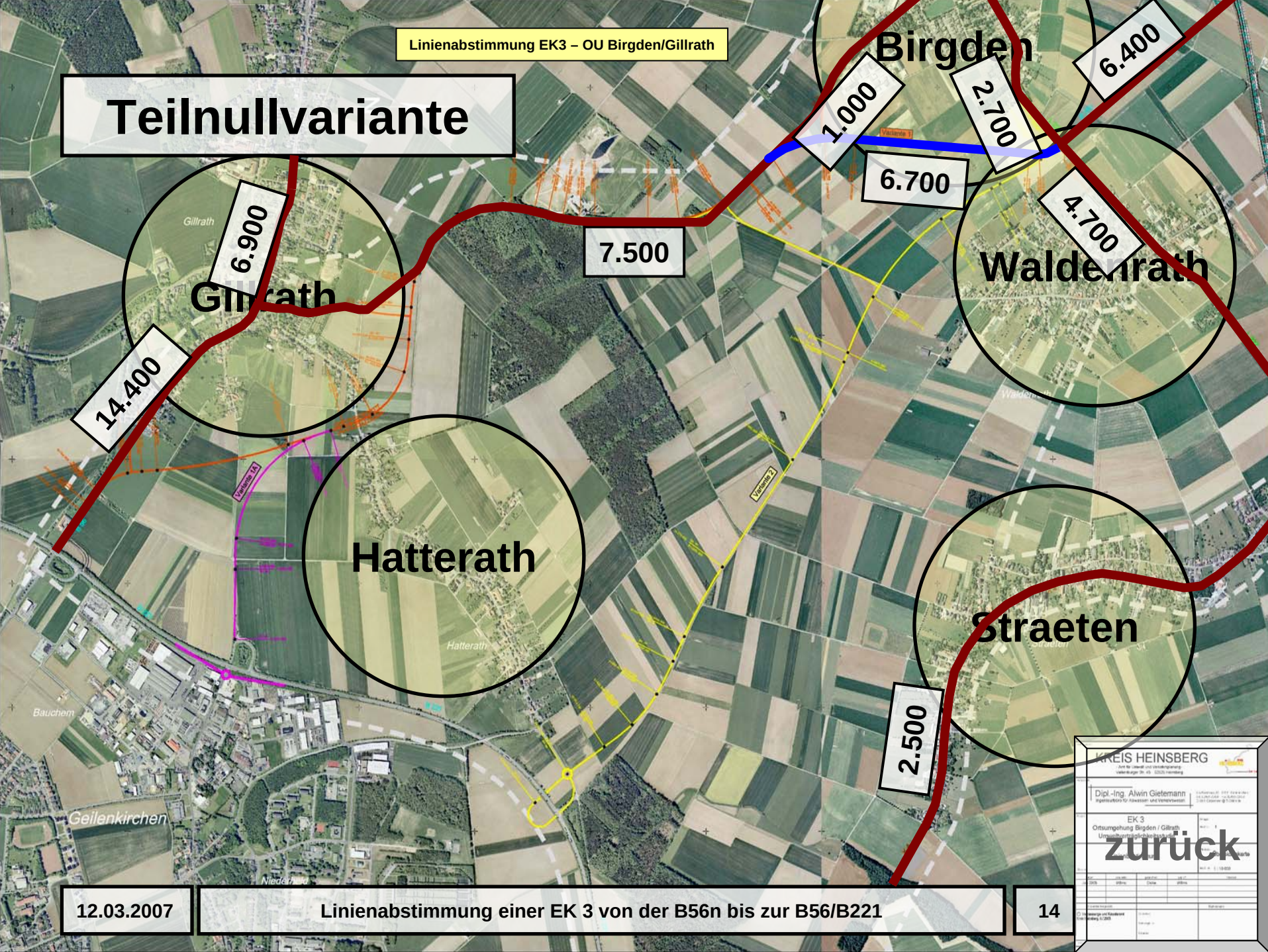

Birgden
8.600
1.300
2.600
9.700
5.200
Waldenrath
5.100
<300
11.000
Gillrath
9.400
10.800
Hatterath
Straeten
2.100
Bauchem
Geilenkirchen
zurück

Variante 2

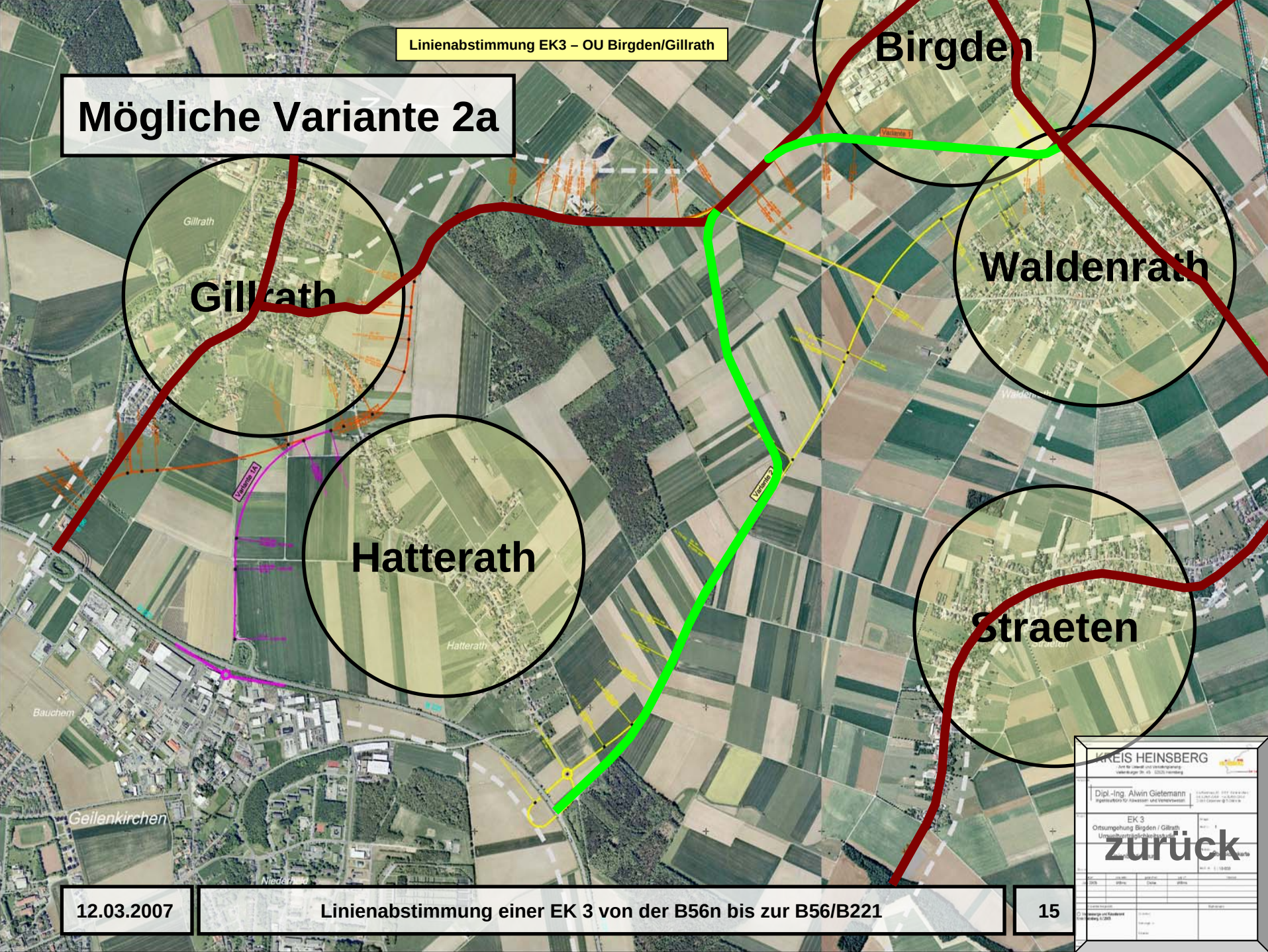

Birgden
900
3.100
8.900
5.400
10.800
Waldenrath
3.600
2.800
5.200
Gillrath
8.800
Hatterath
8.100
Straeten
1.800
Bauchem
Geilenkirchen
zurück


Linienabstimmung EK3 – OU Birgden/Gillrath
Nullvariante
Birgden
5.700
7.800
4.800
Waldenrath
6.900
Gillrath
6.600
14.100
Hatterath
Straeten
2.500
Bauchem
Geilenkirchen
KREIS HEINSBERG
Dipl.-Ing. Alwin Gietemann
EK 3
Ortsumgehung Birgden / Gillrath
Umweltverträglichkeitsstudie
zurück

Teilnullvariante



Mögliche Variante 2a



Unwägbarkeiten bei der Auswahl der Trasse

- tatsächliche Verkehrsentwicklung/-belastung; Abweichungen von Prognosen
- Tatsächliche Verlagerungs- und Entlastungseffekte durch weitere Straßenbauvorhaben [z.B. Bau einer OU Gangelt („EK13“) mit Anschluß an die B56n bei Gangelt-Vinteln; Bau des „Buitenrings Parkstad Limburg“ bei Brunssum]
- Fortbestand der Abfallumschlaganlage

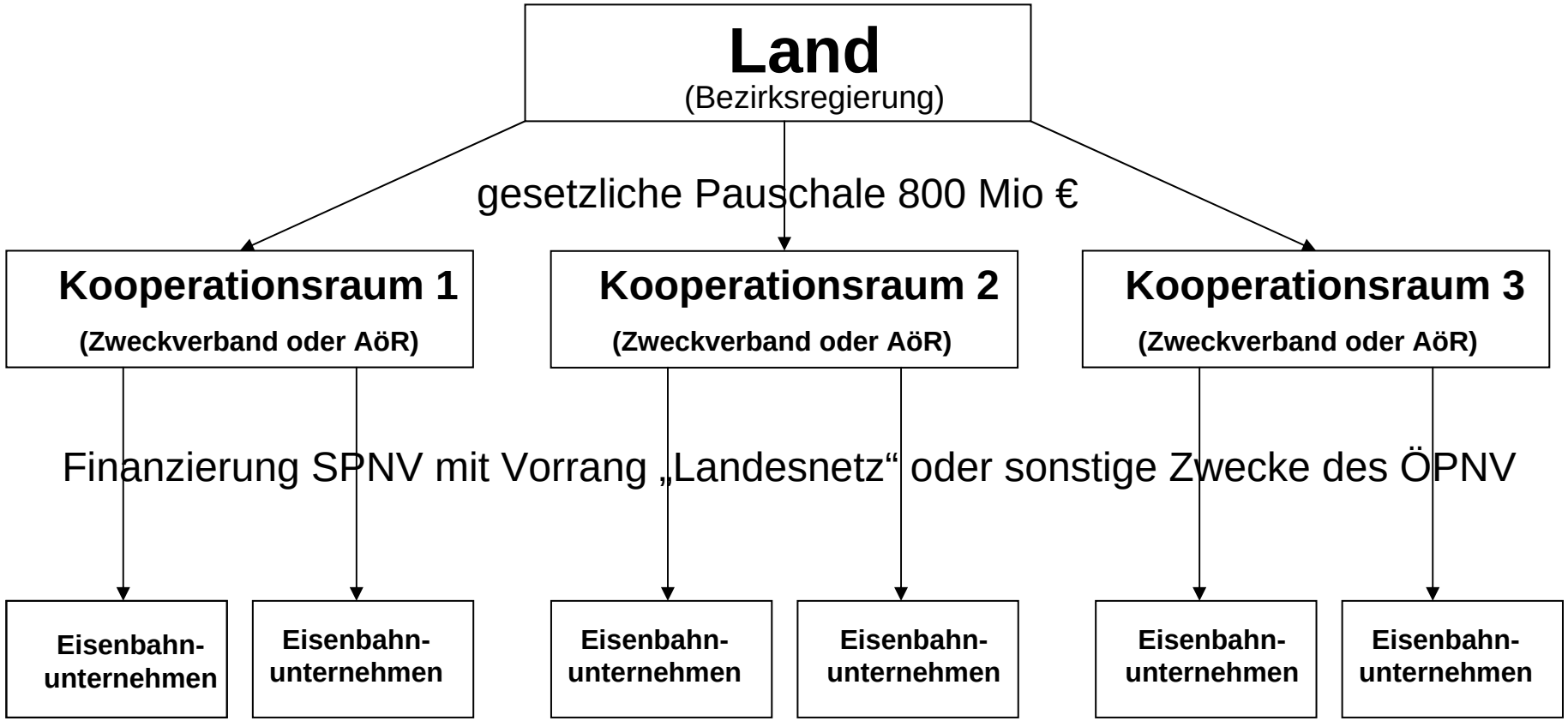
Vorschlag der Verwaltung

Die Wahl der „Teilnullvariante“ wird nach Abwägung der öffentlichen und privaten Interessen gegeneinander und untereinander empfohlen.

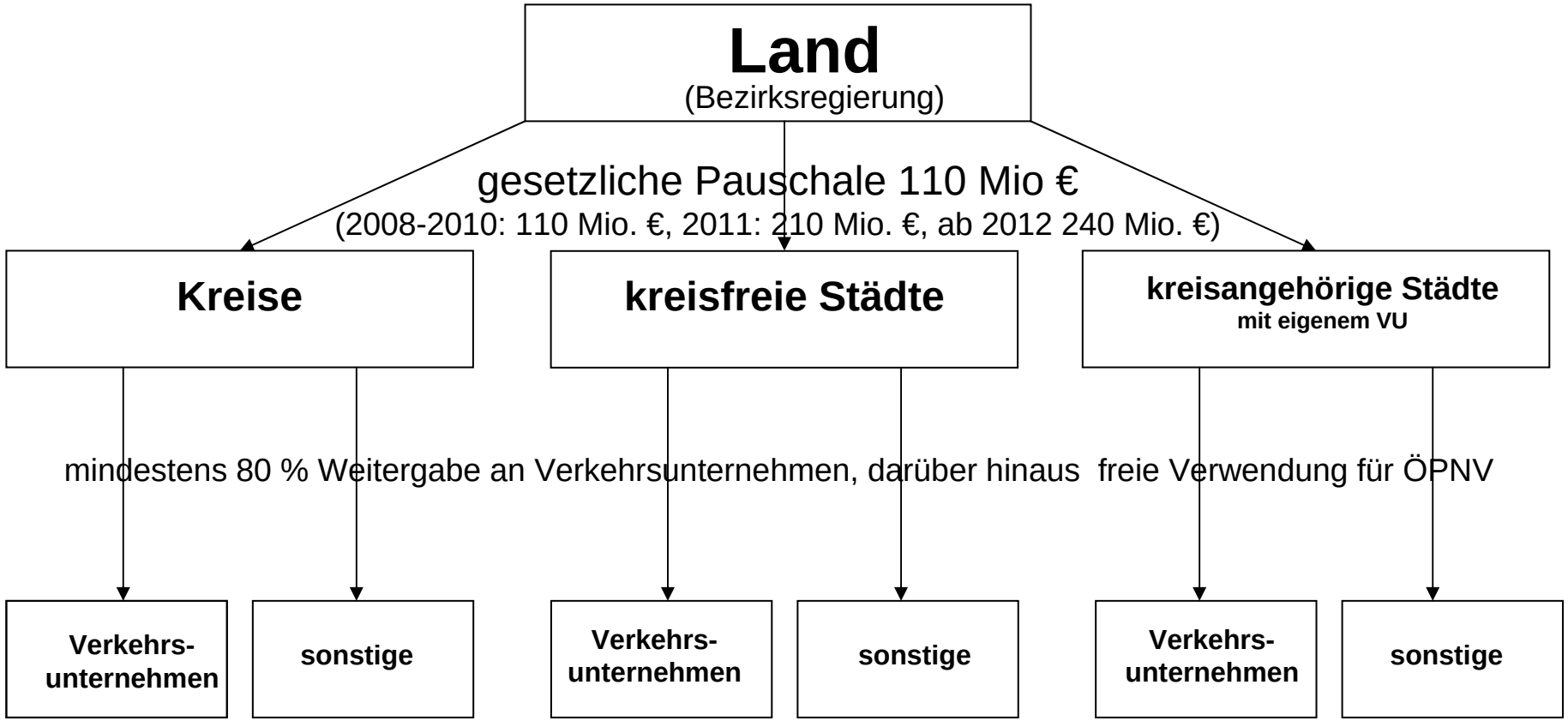
Die „Teilnullvariante“ bietet die größten Möglichkeiten zu einer insgesamt verträglichen Konfliktbewältigung mit vertretbarem (vergleichweise geringstem) finanziellen Aufwand

Vielen Dank
für
Ihre Aufmerksamkeit

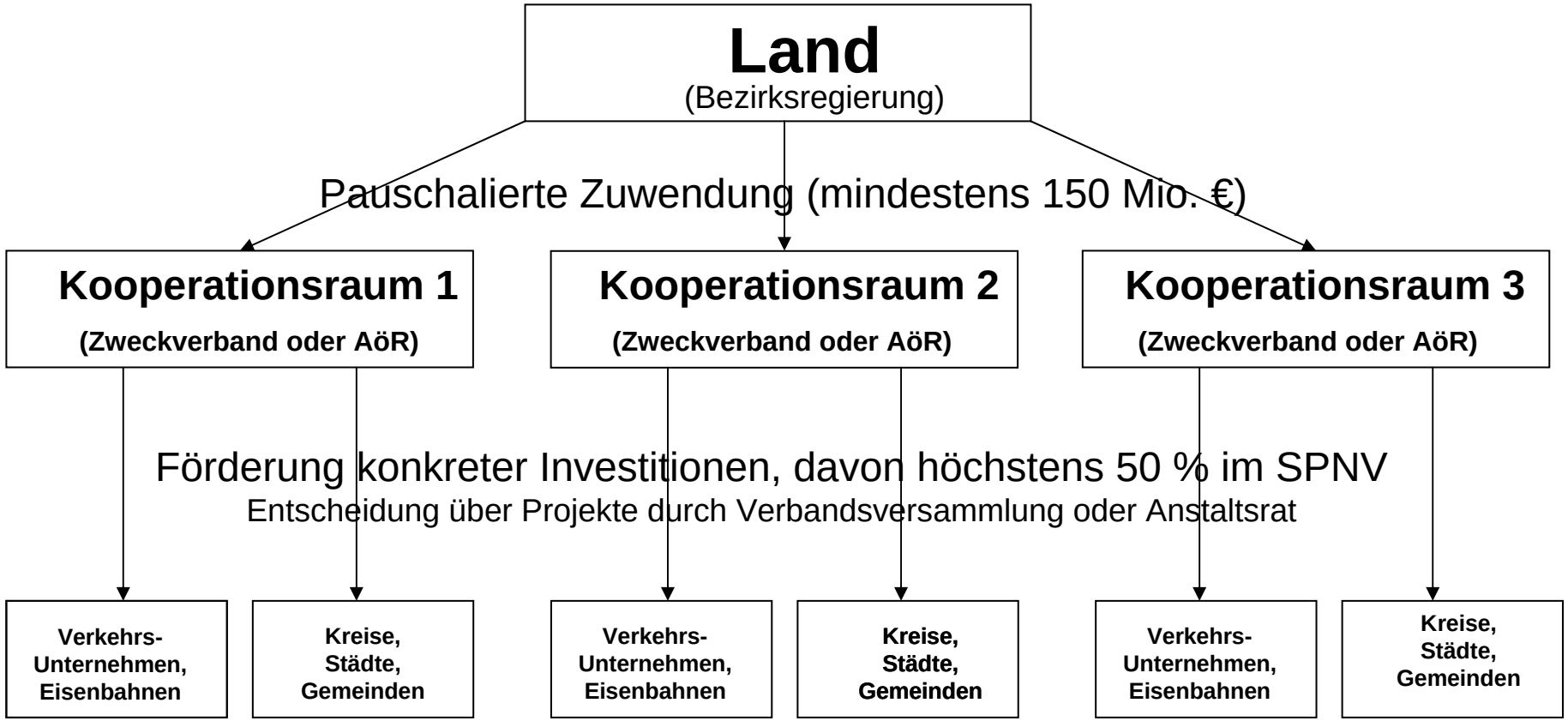
SPNV – Pauschale (§ 11 Abs. 1 E-ÖPNVG NRW)



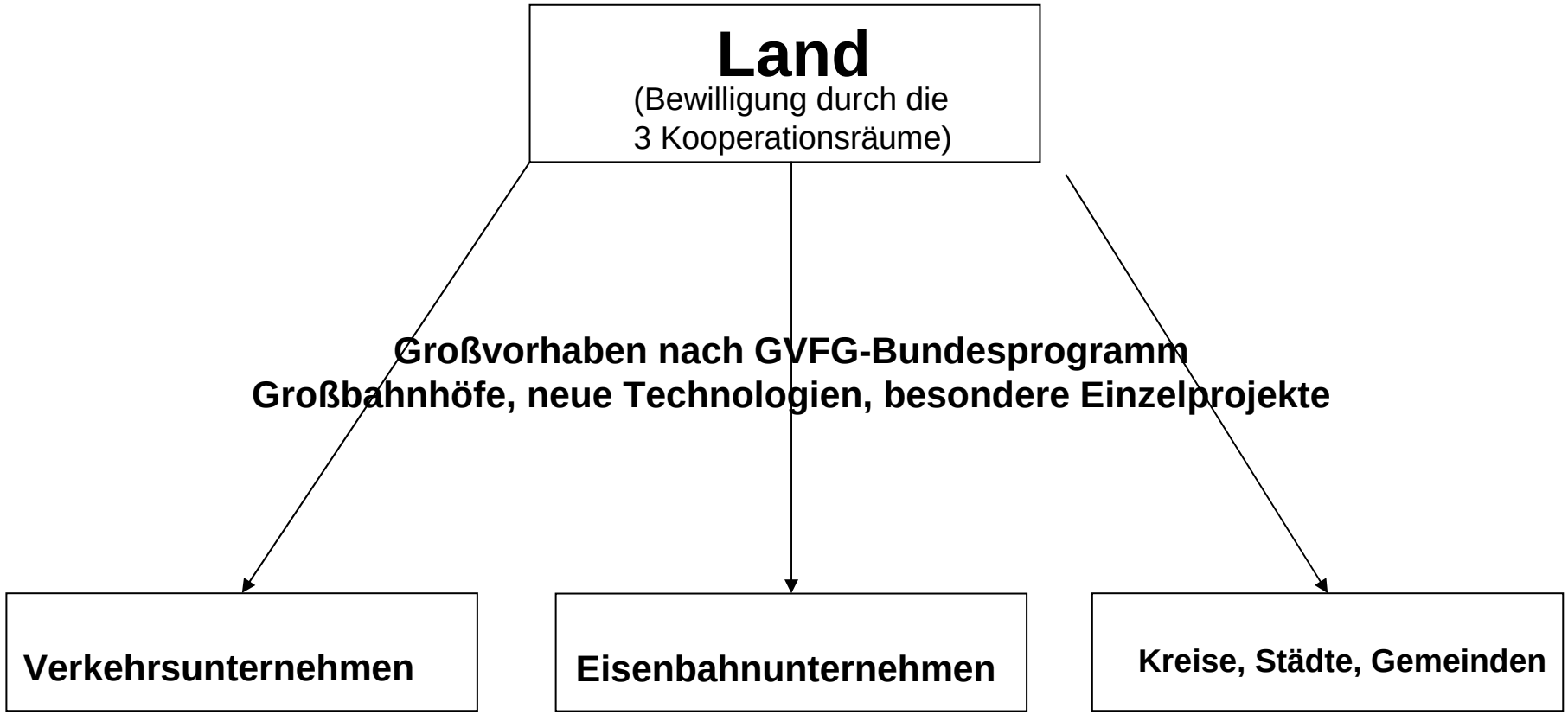
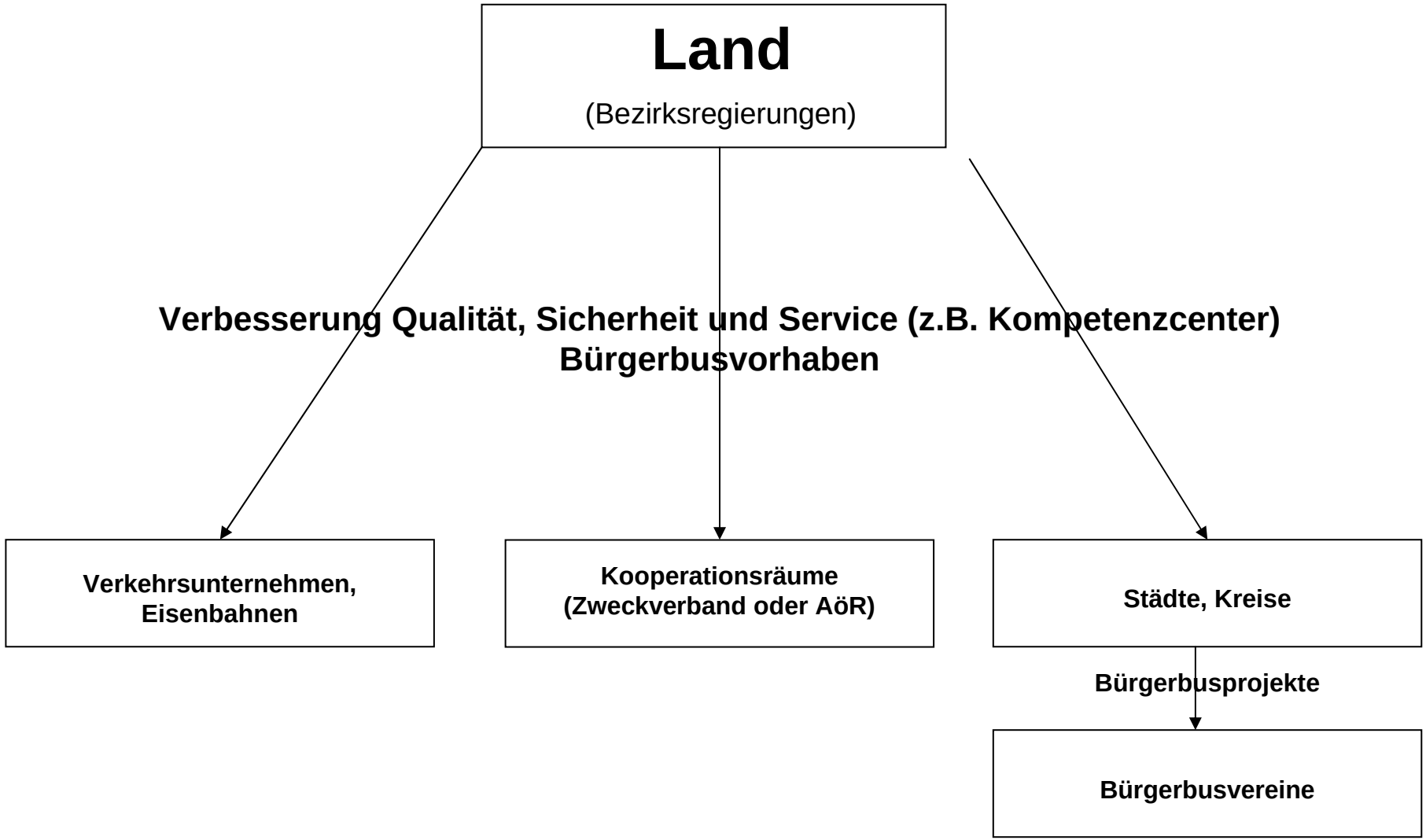
ÖPNV – Pauschale (§ 11 Abs. 2 E-ÖPNVG NRW)



Pauschalierte Investitionsförderung (§ 12 E-ÖPNVG NRW)



Investitionen im besonderen Landesinteresse (§ 13 E-ÖPNVG NRW)



Sonstige Förderung (§ 14 E-ÖPNVG NRW)