

Tagesordnung

der 11. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am Montag, dem 12. März 2007, 18.00 Uhr, kleiner Sitzungssaal, Kreishaus Heinsberg

Öffentlicher Teil:

1. Vorstellung und Beratung der Entwurfsfassung des Landschaftsplanes III/7 „Geilenkirchener Lehmplatte“
(Die Anlage wird nicht veröffentlicht, da sie zu umfangreich ist)
2. Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Kreis Heinsberg
3. Untersuchungen und Handlungsempfehlungen zur Optimierung des grenzüberschreitenden Verkehr 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

Erläuterungen

zur Tagesordnung der 11. 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 GmbH, Zweigstelle Koblenz, beauftragt.

Um bereits im Vorentwurfsstadium des Landschaftsplanes nach Möglichkeit Konsens mit den wichtigsten 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 Gangel 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 den landschaftsplanbegleitenden Arbeitsgruppen des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 17.01.2007 und des Landschaftsbeirates am 16.01.2007 sowie in der Sitzung des Landschaftsbeirates am 5. März 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 sind diesen Erläuterungen als Anlage beigelegt (**Anlage 1**). Der Entwurf des Landschaftsplanes wird in der Sitzung vorgestellt und erläutert. Ebenso wird über weitere Einzelheiten zum Verfahren in der Sitzung berichtet.

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung schlägt dem Ausschuss für Umwelt und Verkehr vor, dem Kreisausschuss und dem Kreistag zu empfehlen, den Entwurf des Landschaftsplanes III/7 „Geilenkirchener Lehmplatte“ in der vorgelegten Fassung sowie die öffentliche Auslegung des Landschaftsplanes und des Umweltberichtes zu beschließen.

Erläuterungen

zur Tagesordnung der 11. 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 als Anlage beigefügten Antrag (**Anlage 2**) 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 war für den Zeitraum vom 1998-2002 vom Kreistag des Kreises Heinsberg im Dez. 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 Auftragsfordernis ableiten (kontrollierter Wettbewerb). Verbindliche Grundlage hierfür sind Ausschreibungen, die zur Vergabe von Leistungen nach transparenten und diskriminierungsfreien Verfahren führen.

Der Zeitpunkt der sog. „Markttöffnung“ 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 in die anstehende Fortschreibung mit einfließen 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 Gesetzentwurf liegt den Landesgremien zur Beratung vor. Auch diesbezügliche Änderungen sind bei der Fortschreibung des NVP von der Verwaltung zu berücksichtigen.

Für die Bearbeitung 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.

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung schlägt dem Ausschuss für Umwelt und Verkehr vor, dem Kreisausschuss und dem Kreistag zu empfehlen, die Verwaltung mit der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Kreis Heinsberg für den Zeitraum 2008- 2013 zu beauftragen. Entsprechend bewährter Praxis in den Verfahren bei der Landschaftsplanung wird die Verwaltung bei der Fortschreibung des NVP durch interfraktionelle Begleitung unterstützt. Die Kreistagsfraktionen werden gebeten, Mitglieder entsprechend der Mehrheitsverhältnisse (CDU – 4 Mitglieder, SPD – 2 Mitglieder, Bündnis 90 Die Grünen – 1 Mitglied sowie FDP – 1 Mitglied) aus dem Ausschuss für Umwelt und Verkehr zu benennen. Die Verwaltung wird entsprechend dem Stand des fortlaufenden Prozesses der Fortschreibung des NVP zu den Sitzungen einladen.

Erläuterungen

zur Tagesordnung der 11. 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 als Anlage beigefügten Antrag (Anlage 3) 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, 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:

...

<u>Klassif. Straße</u>	<u>Name Straße</u>	<u>grenzüberschr. Verbindung</u>	<u>aktuelle V-Belastung - DTV werktags -</u>	<u>Prognose nach Freigabe B 56 n</u>	<u>Anteil Güter-Verkehr</u>
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 Brüggelechen	Brüggelechen - 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	„Heerleener 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 2005/2006 zur 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 und
- b) der „Buitenring Parkstad Limburg“ als östliche Ortsumgehung für den Großraum Brunssum.

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 \approx 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, Brüggelehen 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.

Weitere Einzelheiten zur augenblicklichen Situation und zu den erwarteten Entwicklungen des grenzüberschreitenden Verkehrs werden anhand einer Präsentation in der Sitzung vorgetragen.

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 als Anlage beigefügten Antrag (**Anlage 4**) 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.

Erläuterungen

zur Tagesordnung der 11. 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 („Linienbestimmung“). Die Planung und Linienabstimmung für Kreisstraßen obliegt gemäß § 37 Abs. 4 StrWG NRW den Kreisen in eigener Verantwortung als sog. „Linienabstimmung“. 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 als Anlage beigefügten Übersichtskarte (Anlage 5) 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 zunächst 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 K3, $l \approx 600 \text{ m}$) und der K 3 / Geilenkirchener Straße ($l \approx 550 \text{ m}$) 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; $l \approx 3,000 \text{ Km}$) 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 ($l \approx 150 \text{ m}$) begrenzt; die Abwicklung des derzeit zu verzeichnenden Verkehrsaufkommens ist aber unproblematisch bzw. unauffällig; wenngleich in den verkehrstarken 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 K 3, $l \approx 700 \text{ m}$) 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	<u>Verlauf und Länge Teilstrecken</u>	<u>Länge Anschlüsse</u>	<u>Gesamtlängen Neubaustrecken (Länge Haupttrasse)</u>
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 Geländebeziehungen) 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 <u>Vorteile</u> im Vergleich	wesentliche <u>Nachteile</u> im Vergleich
V 1	<ul style="list-style-type: none"> * - vergleichsweise hohe Verkehrs<u>ent</u>lastung für Gillrath * - Nutzung der vorhandenen Trasse der K 3 * - Schonung des Landschaftsraumes zwischen Hatterath/Gillrath und Waldenrath/Straeten * - vergleichsweise geringes ökologisches Konfliktpotential 	<ul style="list-style-type: none"> * - 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 <u>Vorteile</u> im Vergleich	wesentliche <u>Nachteile</u> im Vergleich

...

<p>V 1 A</p>	<ul style="list-style-type: none"> * - vergleichsweise hohe Verkehrs<u>ent</u>lastung für Gillrath * - Nutzung der vorhandenen Trasse der K 3 * - Schonung des Landschaftsraumes zwischen Hatterath/Gillrath und Waldenrath/Straeten * - vergleichsweise geringes ökologisches Konfliktpotential 	<ul style="list-style-type: none"> * - 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
<p>V 2</p>	<ul style="list-style-type: none"> * - 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 	<ul style="list-style-type: none"> * - vergleichsweise niedrige Verkehrs<u>ent</u>lastung für Gillrath * - vergleichsweise hohes ökologisches Konfliktpotential * - Fortbestand der vorhandenen K 3 * - hohes Emissionspotential im Bereich Waldenrath und Hatterath
<p>V 2 A (von Stadt GK)</p>	<ul style="list-style-type: none"> * - vergleichsweise geringe Zerschneidung geordneter Agrarstrukturen * - kein unmittelbarer Eingriff in Waldkomplexe * - Nutzung einer vorhandenen /ausgewiesenen eigenen Trasse auf rd. 1,600 Km 	<ul style="list-style-type: none"> * - unstete, nicht zielgerichtete und unattraktive Streckenführung * - geringe Aussicht auf Akzeptenz wegen mangelnder Attraktivität * - vergleichsweise niedrige Verkehrs<u>ent</u>lastung für Gillrath * - vergleichsweise sehr hohes ökologisches Konfliktpotential * - Fortbestand der vorhandenen K 3
<p>„Teil-Null“ bzw. V 1 - Nord / OU Birgden</p>	<ul style="list-style-type: none"> * - 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 	<ul style="list-style-type: none"> * - vergleichsweise geringste Verkehrs<u>ent</u>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.

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung schlägt dem Ausschuss für Umwelt und Verkehr vor, dem Kreisausschuss und dem Kreistag zu empfehlen, sich zum Neubau einer Kreisstraße „EK 3“ von der B 56 n bei Gangel-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**).

Erläuterungen

**zur Tagesordnung der 11. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr
am 12. März 2007**

Tagesordnungspunkt 5 :

Bericht der Verwaltung

Der Bericht erfolgt in der Sitzung.



CDU-Fraktion - Valkenburger Straße 45 - 52525 Heinsberg

An den Landrat
des Kreises Heinsberg
Herrn Stephan Pusch

Geschäftsstelle:
Kreisverwaltung
Zimmer 117
Telefon 0 24 52 / 13 - 17 10
Telefax 0 24 52 / 13 - 17 15
E-Mail:
CDU-Fraktion@kreis-heinsberg.de

Im Hause

Heinsberg, den 04.10.2006

z.K.
den Fraktionen

Antrag gemäß § 5 der Geschäftsordnung

Zur Beratung und Beschlussfassung in den Gremien des Kreistages

Betr.: ÖPNV

Die CDU-Kreistagsfraktion beantragt,

die im anliegenden Schlussbericht der Arbeitsgruppe ÖPNV der CDU-Fraktion im Kreistag des Kreises Heinsberg (Stand: September 2006) vorgeschlagenen Maßnahmen durch entsprechende Änderungen des Nahverkehrsplanes sukzessive bis zum Jahr 2010 umzusetzen.

Begründung:

Der Öffentliche Personennahverkehr (ÖPNV) im Kreis Heinsberg ist seit Jahren defizitär. Zahlreiche Initiativen von Aufgabenträger und Verkehrsunternehmen west zur Verbesserung der wirtschaftlichen Situation des ÖPNV haben zwar Erfolge gebracht, es zeigt sich aber, dass die wirtschaftliche Optimierung eine Daueraufgabe ist, weil gerade in den letzten Jahren Sparmaßnahmen von Bund und Ländern (zuletzt: Reduzierung der §§ 45a-Mittel) die Kommunen im Bereich des ÖPNV unter weiteren Kostendruck gesetzt haben.

Vor diesem Hintergrund hat die CDU-Kreistagsfraktion eine Arbeitsgruppe ÖPNV gebildet, die aktuelle Themen im ÖPNV im Kreis Heinsberg beraten und für offene Fragen Lösungsvorschläge erarbeiten soll. Vertreter der Arbeitsgemeinschaft der Bürgermeister im Kreis Heinsberg wurden in die Sitzungen der Arbeitsgruppe eingebunden.

Ergebnis der Arbeitsgruppe ist der anliegende Schlussbericht, der konkrete Maßnahmenvorschläge enthält. Leistungsreduzierungen soll, soweit notwendig, durch ein qualifiziertes Nahverkehrsgerüst aus Schnell- und Regionalbuslinien sowie bedarfsorientierten Bedienungsformen begegnet werden. So ist auch künftig im Kreis Heinsberg eine ausgewogene Balance zwischen den Anforderungen der Daseinsvorsorge und Wirtschaftlichkeit des ÖPNV gewahrt.

Heinz-Jakob Paulsen
Fraktionsvorsitzender



CDU-Fraktion - Valkenburger Straße 45 - 52525 Heinsberg

An den Vorsitzenden des Ausschusses für
Umwelt und Verkehr

Herrn Dr. Gerd Hachen
Neumühle 27

41812 Erkelenz

Geschäftsstelle:
Kreisverwaltung
Zimmer 117
Telefon 0 24 52 / 13 - 17 10
Telefax 0 24 52 / 13 - 17 15
E-Mail:
CDU-Fraktion@kreis-heinsberg.de

Heinsberg, den 29.09.2006

z.K.
dem Landrat

den Fraktionen

Antrag gem. § 5 der Geschäftsordnung

Sehr geehrter Herr Dr. Hachen,

für die 9. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 18. Okt. 2006 bitten wir diesen Antrag in die Tagesordnung aufzunehmen.

Seit einigen Monaten ist zu beobachten, dass in Heinsberg und Waldfeucht die Ortschaften, die mit ihren Durchgangsstraßen an das Straßennetz der Niederlande angebunden sind, zunehmend von Schwerlastverkehr befahren werden.

Vor allem in Tagesrandlagen und in der Nacht befahren Schwerlastwagen mit teilweise hoher Geschwindigkeit die Ortslagen, verursachen erheblichen Lärm und gefährden andere Verkehrsteilnehmer.

Über die Ursachen für das steigende Verkehrsaufkommen kann nur spekuliert werden. Mögliche Ursachen können der Versuch sein, die deutsche Autobahnmaut zu umgehen oder die Neuordnung des niederländischen Straßennetzes in den limburgischen Grenzregionen mit einer entsprechenden neuen Verkehrsleitung.

Um eine steigende Gefährdung und Beeinträchtigung der Wohnbevölkerung entgegenzuwirken, beantragen wir

- Verkehrszählungen in den Ortsdurchfahrten getrennt nach PKW und LKW durchzuführen
- Geschwindigkeitsmessungen am Tage, in den Tagesrandlagen und in der Nacht zu veranlassen

- mit den zuständigen niederländischen Behörden Gespräche darüber zu führen, wie eine grenzüberschreitende Verkehrslenkung mit möglichst geringen Beeinträchtigungen der Wohnbevölkerung installiert werden kann.

Unter dem Aspekt der fortschreitenden Neuordnung des gesamten Fernverkehrs in den benachbarten niederländischen Kommunen sollen zudem in Gesprächen mit den niederländischen Behörden Verkehrslenkungskonzepte erarbeitet werden, die auch die deutschen Belange berücksichtigen

Mit freundlichen Grüßen

Die Kreistagsabgeordneten

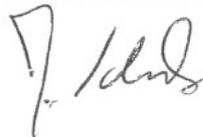
Willi Paffen



Werner Krings



Josef Schmitz





FRAKTION DER SPD
IM KREISTAG HEINSBERG



SPD-Kreistagsfraktion Valkenburger Str. 45 52525 Heinsberg

An den
Vors. des Aussch. f. Umwelt u. Verkehr
Herrn Dr. Gerd Hachen
Neumühle 27
41812 Erkelenz

Valkenburger Str. 45 (Zi. 118)
52525 Heinsberg

Tel.: (02452) 13-1720
Fax: (02452) 13-1725
spd-fraktion@kreis-heinsberg.de

KSK Heinsberg (BLZ 312 512 20)
Konto Nr. 2008688

Geschäftszeiten:
Mo – Di 09:00 – 13:00 Uhr
Mi – Do 14:00 – 18:00 Uhr

Geschäftsführer: RA Michael Stock

Heinsberg, den 07.02.2006

Nachrichtlich:
Herrn Landrat Pusch
Fraktion der CDU
Fraktion B 90/Die Grünen
Fraktion der FDP

**Antrag gem. § 5 der Geschäftsordnung
Umgehung Wehr, Hillensberg und Süsterseel (Gem. Selfkant)**

Sehr geehrter Herr Dr. Hachen,

die SPD-Fraktion bittet Sie, folgenden Antrag in die Tagesordnung der nächsten Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr aufzunehmen.

Der Ausschuss für Umwelt und Verkehr möge beschließen:

1. Zur Entlastung der Ortslagen Wehr, Hillensberg und Süsterseel (Gem. Selfkant) wird eine Verbindungsstraße zwischen der B56 – Anschluss zwischen der Ortslage Wehr und der Bundesgrenze – und der Niederländischen N580 – Anschluss zwischen den Ortslagen Jabeek und Bingelrade – als Kreisstraße (OU Wehr/Hillensberg) gem. § 3 Abs. 3 StrWG NW in das Verkehrsentwicklungskonzept für das klassifizierte Straßennetz im Kreisgebiet aufgenommen (siehe beigefügte Skizze).

2. Für die Abstimmung des grundsätzlichen Verlaufs, der Streckencharakteristik und der Netzverknüpfung gem. § 37 Abs. 2 StrWG NW – inklusive UVP – werden in den Haushalt des Kreises Heinsberg für das Jahr 2006 30.000,00 € eingestellt.
3. Die vorgenannte Straßenbaumaßnahme ist im Investitionsprogramm und in der Finanzplanung 2005-2009 entsprechend zu berücksichtigen.

Begründung:

Die übermäßig starke Verkehrsbelastung der Ortslagen Wehr, Hillensberg und Süsterseel – zu einem erheblichen Teil verursacht durch niederländischen Quell- und Zielverkehr – ist als Ergebnis verschiedener Untersuchungen hinreichend dokumentiert. Zur notwendigen Entlastung der Menschen in den o. g. Ortschaften erscheint die vorgeschlagene Straßenbaumaßnahme als Ortsumgehung geeignet und erforderlich.

Zur Durchführung der Maßnahme ist eine Kooperation mit der niederländischen Seite unerlässlich; das dortige Interesse ist durch verschiedene Gespräche in den vergangenen Jahren bekannt.

Vorsorglich wird darauf hingewiesen, dass sich die hier vorgeschlagene Straßenbaumaßnahme – hinsichtlich der konkreten Gestaltung und ihrer Lage – von der im Jahre 1998 im damaligen Bauausschuss des Kreises diskutierten OU Hillensberg erheblich unterscheidet.

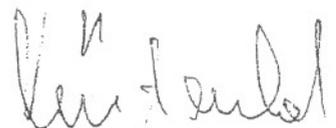
Infolge dieser Unterschiede ist die seinerzeitige Ablehnung der OU Hillensberg für den vorliegenden Antrag nicht entscheidungsrelevant.

Weitere Erläuterungen werden in der Sitzung gegeben werden.

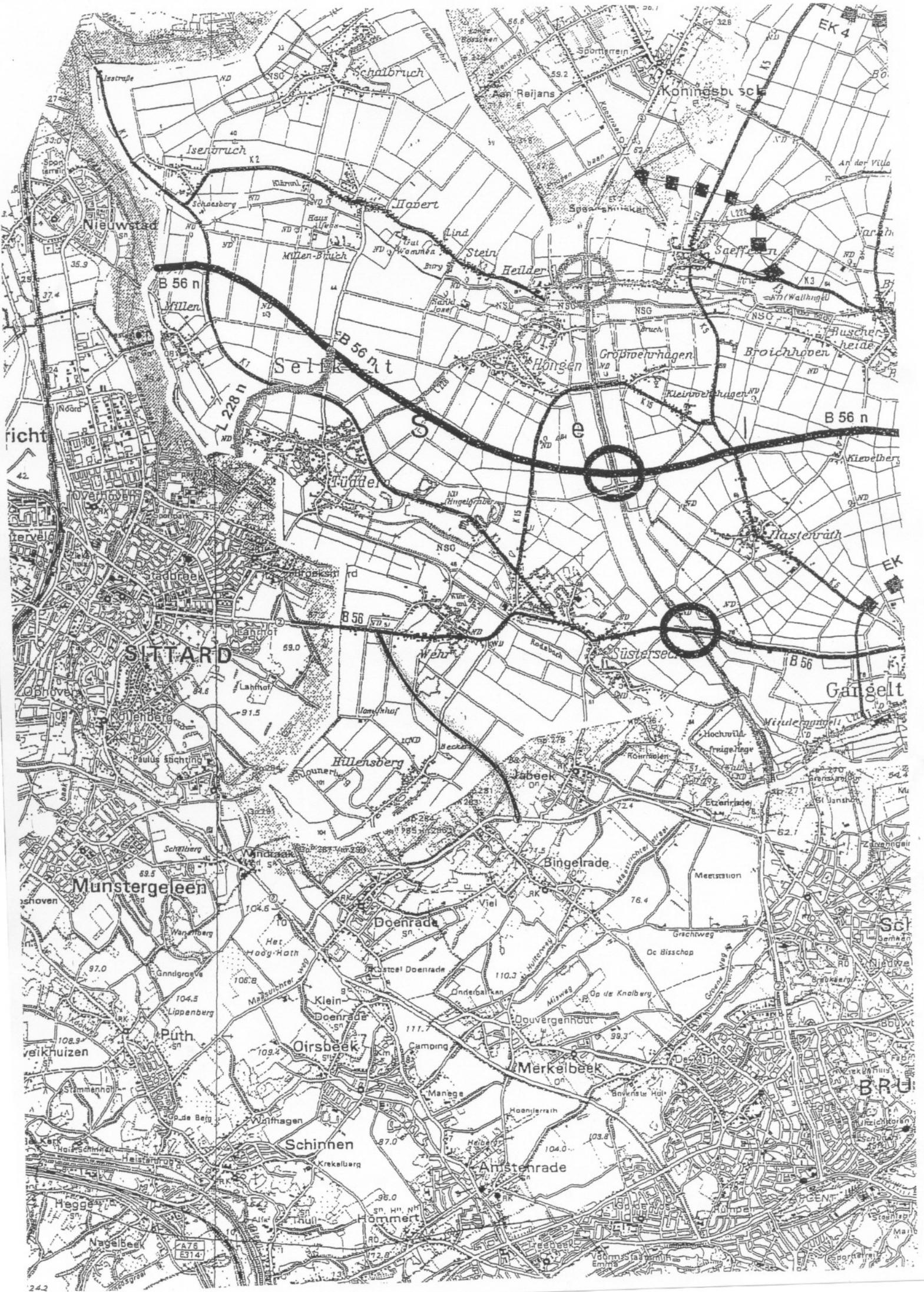
Mit freundlichen Grüßen



Franz-Josef Fürkötter
(Vorsitzender)



Wilhelm Düsterwald
(Kreistagsabgeordneter)



SITTARD

Munstergeleen

Schinnen

Amstenrade

A76
E314

Anlage 5
(zu TOP 4)

Übersichtskarte
Maßstab: 1 : 25.000

