

Tagesordnung

**der 15. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am
Montag, dem 10. Dezember 2007, 18.00 Uhr,
großer Sitzungssaal, Kreishaus Heinsberg**

Öffentlicher Teil:

1. Öffentlicher Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) im Kreis Heinsberg
 - 1.1 Linienbündelungskonzept für den Kreis Heinsberg
 - 1.2 Betrauung der WestEnergie und Verkehr GmbH & Co. KG („west“) mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im ÖSPV
 - 1.3 Verlängerung von Linienkonzessionen
2. Fortschreibung des Verkehrsentwicklungskonzeptes des Kreises Heinsberg für das klassifizierte Straßennetz
3. Vorstellung der Planung zum Um- und Ausbau der Kreisstraße 24 in der Ortsdurchfahrt Würm (Stadt Geilenkirchen)
4. Bericht der Verwaltung

Nichtöffentlicher Teil:

5. Entsorgung schadstoffhaltiger Abfälle aus privaten Haushaltungen, Schulen und Kleingewerbe im Kreis Heinsberg
 - Vergabe eines Auftrages über Planungsleistungen
 - Vertragsangelegenheiten
6. Vergabe eines Auftrages über Bauleistungen zum Um- und Ausbau der Kreisstraße 24 in der Ortsdurchfahrt Würm (Stadt Geilenkirchen)
7. Bericht der Verwaltung

Erläuterungen
zur Tagesordnung der 15. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr
am 10. Dezember 2007

Öffentlicher Teil

Tagesordnungspunkt 1 :

Öffentlicher Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) im Kreis Heinsberg

- 1.1 Linienbündelungskonzept für den Kreis Heinsberg**
- 1.2 Betrauung der WestEnergie und Verkehr GmbH & Co. KG mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im ÖSPV**
- 1.3 Verlängerung von Linienkonzessionen**

Beratungsfolge	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	10. Dezember 2007
Kreisausschuss	13. Dezember 2007
Kreistag	18. Dezember 2007

Der Kreistag des Kreises Heinsberg hat die Verwaltung am 27. März 2007 beauftragt, den Nahverkehrsplan für den Kreis Heinsberg fortzuschreiben. Notwendig wurde diese Fortschreibung u. a. auf Grund eines Maßnahmenkonzeptes, welches eine Arbeitsgruppe der CDU-Kreistagsfraktion erarbeitet und mit Antrag vom 4. Oktober 2006 den zuständigen Gremien des Kreises zur Beratung und Beschlussfassung in den Sitzungen am 18. Oktober 2006 und 12. März 2007 vorgelegt hatte. Bei der Erstellung des Fortschreibungsentwurfs wird die Verwaltung interfraktionell unterstützt.

Auf der Grundlage dieses beantragten Maßnahmenkonzeptes wurde eine erste Beteiligungsrunde mit den kreisangehörigen Städten und Gemeinden, den benachbarten Aufgabenträgern sowie den Verkehrsunternehmen durchgeführt. Die Ergebnisse wurden interfraktionell beraten und im Ausschuss für Umwelt und Verkehr am 27. August 2007 vorgestellt. In derselben Sitzung hat der Ausschuss für Umwelt und Verkehr das Ingenieurbüro IVV, Aachen, mit der Erarbeitung eines Linienbündelungskonzeptes im Rahmen der Fortschreibung des NVP beauftragt. Dieses ist als Anlage beigefügt (**Anlage 1**).

Vor dem Hintergrund des aktuell novellierten EU-Rechtsrahmens für Personenverkehrsdienste (Verordnung des EU-Parlamentes und des Rates über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße) sowie der Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofs (EuGH) in der Sache „Altmark-Trans“ aus dem Jahr 2003 ist das kommunale Verkehrsunternehmen der WestEnergie und Verkehr GmbH & Co. KG (west) mit der Erbringung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im öffentlichen Straßenpersonenverkehr (ÖSPV) zu betrauen. Dies ist zur Sicherung der EU-Rechtskonformität des derzeitigen Finanzierungssystems gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im Rahmen des Aachener Verkehrsverbundes (AVV) erforderlich und wird von allen Verbandsmitgliedern im Zweckverband AVV gleichermaßen praktiziert.

1.1 Linienbündelungskonzept für den Kreis Heinsberg

...

Der Auftrag zur Erarbeitung eines Linienbündelungskonzeptes für den Kreis Heinsberg im Rahmen der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes erfolgte durch Beschluss des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 27. August 2007 an das Ingenieurbüro IVV, Aachen. Grundlage der Linienbündelung ist Kapitel 8 des derzeit gültigen Nahverkehrsplanes des Kreises Heinsberg. Danach dient die Linienbündelung der Vorbereitung auf die sich verändernden ÖSPV-Strukturen im nationalen wie europäischen Rechtsrahmen und insbesondere der Verhinderung eines möglichen Genehmigungswettbewerbs um einzelne, ertragsstärkere Linien im Kreis Heinsberg („Rosinenpickerei“). Ebenso soll mit einer Linienbündelung die wirtschaftliche und kundengerechte Verkehrsgestaltung unterstützt und die integrierte Verkehrsbedienung gestärkt werden. Rechtlich wird die Möglichkeit der gebündelten Genehmigungserteilung in § 9 Abs. 2 PBefG abgesichert. Folglich erhält der Aufgabenträger durch die Linienbündelung insgesamt zusätzlichen Gestaltungsspielraum.

Das Ingenieurbüro IVV hat im Zuge der Konzepterstellung verschiedene Bündelungsvarianten untersucht. Die Vorzugsvariante wurde dabei nach verkehrlichen, betrieblichen, wirtschaftlichen und wettbewerblichen Kriterien ermittelt. Hierbei wurden sog. Betriebsleistungskenngrößen (Fahrplankilometer, Fahrplanstunden, Fahrplaninhalte, Linienlänge, Kosten je Fahrplankilometer) sowie Verkehrsaufkommenskenngrößen (Linienbeförderungsfälle, Personenkilometer, Erlöse) zugrunde gelegt. Im Ergebnis wird vorgeschlagen, sechs Linienbündel für das Bedienungsgebiet des Kreises zu bilden. Hierbei sollen die Buslinien räumlich in fünf Teilnetze gebündelt werden und die bedarfsorientierten Systeme ein kreisweites Bündel bilden.

Wegen der weiteren Einzelheiten wird auf die diesen Erläuterungen beigelegte Anlage verwiesen (**Anlage 1**). Das Linienbündelungskonzept wird in der Sitzung von Herrn Dr.-Ing. Krug, IVV Aachen, vorgestellt.

1.2 Betrauung der WestEnergie und Verkehr GmbH & Co. KG mit gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen im ÖSPV

Die Verbandsversammlung des Zweckverbandes AVV hat am 31. Oktober 2007 beschlossen, den kommunalen Aufgabenträgern die Betrauung der kommunalen Verkehrsunternehmen mit der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung zur Durchführung des auf Genehmigungen nach dem Personenbeförderungsgesetz (PBefG) beruhenden ÖSPV zu empfehlen.

Hintergrund dieser Empfehlung sind Veränderungen der Rahmenbedingungen zur Organisation, Finanzierung und Förderung des ÖPNV im Rahmen des neuen ÖPNV-Gesetzes zum 01.01.2008 sowie – maßgeblich – die bereits erwähnte EU-Verordnung über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße.

Mit dieser Verordnung werden die bisher geltenden Verordnungen (EWG) 1191/69 und 1107/70 aufgehoben. Inhaltlich findet damit ein über sieben Jahre dauernder Gesetzgebungsprozess seinen Abschluss. Anders als noch im Jahr 2003 (letzte Fortschreibung des NVP) erwartet, schreibt die Verordnung keinen Dienstleistungswettbewerb im klassischen Sinne zwingend vor. Sie enthält vielmehr – vereinfacht ausgedrückt – ein Regelungssystem von Übergangsfristen, Bestandsschutz- und „Inhouse“- Bestimmungen, welche in der Praxis der nächsten Jahre – bezogen auf den Kreis Heinsberg – allenfalls einen sog. Genehmigungswettbewerb erwarten lassen. Dies bedeutet, dass sich mehrere Verkehrsunternehmen bei der Bezirksregierung Köln auf eine auslaufende Konzession bzw. auf ein Konzessionsbündel bewerben können.

Das neue EU-Recht wird allerdings erst 2 Jahre nach Veröffentlichung (welche zeitnah zu erwarten ist)

in Kraft treten. Daher gilt – beihilferechtlich – derzeit die Rechtsprechung des EuGH. Die Bestandsschutzregelungen können von den (kommunalen) Verkehrsunternehmen nur in Anspruch genommen werden, wenn die Finanzierung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen bereits heute den Kriterien dieser Rechtsprechung genügt.

Die Finanzierung gemeinwirtschaftlicher Verpflichtungen im ÖSPV muss somit die Kriterien einhalten, welche der Europäische Gerichtshof in seinem Urteil vom 24. Juli 2003 in der Sache „Altmark-Trans“ aufgestellt hat. Danach sind Ausgleichszahlungen für Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse unter folgenden Voraussetzungen keine unzulässige staatliche Beihilfe:

- a) Das begünstigte Unternehmen muss tatsächlich mit der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Aufgaben **betraut** und seine Verpflichtungen müssen klar definiert werden.
- b) Die Parameter, anhand derer der Ausgleich berechnet wird, müssen vorher objektiv und transparent aufgestellt worden sein.
- c) Der geleistete Ausgleich darf nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, um die Kosten der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns aus der Erfüllung dieser Aufgabe ganz oder teilweise zu decken.
- d) Die Höhe des erforderlichen Ausgleichs kann auf zwei Wegen ermittelt werden:
 - entweder im Wege eines offenen und transparenten Vergabeverfahrens oder
 - auf der Grundlage einer vorab durchzuführenden Analyse der Kosten, die ein durchschnittliches, gut geführtes und angemessen ausgestattetes Unternehmen bei der Erfüllung der betreffenden Verpflichtungen hätte.

Die vorgenannten Punkte b) bis d) können durch entsprechende Anpassungen von Verbundvertragswerk und Satzung des AVV als gesichert angesehen werden. Die Betrauung muss – wie ausgeführt – durch den Kreis Heinsberg als Aufgabenträger und als Mitgesellschafter der KWH und den hierdurch sich ergebenden Mitwirkungsrechten im Rahmen der west erfolgen.

Zur ordnungsgemäßen Erbringung des ÖSPV-Angebotes im AVV wird die west mit folgenden wesentlichen Einzelpflichten betraut:

- der Erbringung der Beförderungsleistung einschl. der notwendigen Fahrzeugvorhaltung
- dem Betreiben der ortsfesten Infrastruktur für den Busbetrieb
- der Angebots- und Betriebsplanung sowie dem Marketing und Vertrieb
- der Anwendung des AVV-Tarifes und weiterer Vorgaben des AVV-Verbundvertrages

Der Betrauungsbeschluss ist als Anlage beigefügt (**Anlage 2**).

1.3 Verlängerung von Linienkonzessionen

Vor dem Hintergrund der Ausführungen zu 1.1 und 1.2 ergibt sich mit Blick auf die derzeitige Befristung von Linienkonzessionen entsprechend Kapitel 8 des gültigen Nahverkehrsplanes des Kreises Heinsberg Handlungsbedarf.

Von den 40 Linienkonzessionen der west im Verbundgebiet des AVV laufen 26 bis Ende 2008 aus. Die Frage der Konzessionsinhaberschaft berührt entscheidend die Werthaltigkeit eines Verkehrsbetriebes und ist für diesen von existenzieller Bedeutung. Denn erst durch die personenbeförderungsrechtliche Konzession wird die Betriebserlaubnis zur Durchführung entsprechender Linienverkehre erteilt.

Das in Kapitel 8 des gültigen Nahverkehrsplanes festgelegte Harmonisierungsdatum 31.12.2008 ist durch den nunmehr geltenden EU-Rechtsrahmen überholt (vgl. Ziffer 1.2 kein zwingender Dienstleistungswettbewerb, sondern Genehmigungswettbewerb). Insofern bestehen keine Bedenken, die in 2008 auslaufenden Konzessionen nunmehr längstmöglich, d. h. 8 Jahre, und in den folgenden Jahren dem Linienbündelungskonzept, wie dargestellt, entsprechend zu verlängern. Um die erforderliche Flexibilität für den Aufgabenträger zu erhalten, sollte die Verlängerung allerdings wie folgt flankiert werden:

- Die Konzessionen werden weiterhin seitens der Bezirksregierung Köln mit der Auflage versehen, nach der diese den Regelungen des geltenden Nahverkehrsplans unterliegen bzw. anzupassen sind.
- Dieser Vorbehalt kann zwischen Aufgabenträger und west durch eine vertragliche „Rückgabepflicht“ abgesichert werden.
- Darüber hinaus besteht weiterhin der gesellschaftsrechtliche Einfluss der KWH auf die west.

Insgesamt wird hierdurch ein angemessener Ausgleich verkehrlicher und wirtschaftlicher Interessen unter Beibehaltung der erforderlichen Flexibilität für den Aufgabenträger Kreis Heinsberg gewahrt.

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung schlägt dem Ausschuss für Umwelt und Verkehr vor, dem Kreisausschuss und dem Kreistag zu empfehlen,

1. dem Linienbündelungskonzept für den Kreis Heinsberg zuzustimmen. Bei der Fortschreibung des Nahverkehrsplanes für den Kreis Heinsberg hat die Verwaltung die Vorzugsvariante „Korridornetz A“ in den Nahverkehrsplan zu integrieren und der Bezirksregierung Köln anzuzeigen,
2. den „Betrauungsbeschluss über die gemeinwirtschaftliche Verpflichtung zur Durchführung des auf Genehmigungen nach dem Personenbeförderungsgesetz beruhenden ÖSPV im Kreis Heinsberg“ (gem. der diesen Erläuterungen beigefügten **Anlage 2**) zu fassen
und
3. den Harmonisierungszeitpunkt 31.12.2008 des geltenden Nahverkehrsplanes für den Kreis Heinsberg aufzuheben und die Verwaltung zu ermächtigen, der Verlängerung von Linienkonzessionen gegenüber der Bezirksregierung Köln in den jeweiligen Genehmigungsverfahren im erforderlichen Umfang zuzustimmen.

Erläuterungen
zur Tagesordnung der 15. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr
am 10. Dezember 2007

Tagesordnungspunkt 2 :

Fortschreibung des Verkehrsentwicklungskonzeptes des Kreises Heinsberg für das klassifizierte Straßennetz

Beratungsfolge	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	10. Dezember 2007

Bundesstraßen, Landesstraßen und Kreisstraßen bilden für sich und untereinander ein zusammenhängendes, sogenanntes „**klassifiziertes Straßennetz**“. Maßgebend für die Klassifizierung ist die Erschließungsfunktion einer Straße sowie deren Eignung zur Abwicklung von Verkehrsbeziehungen (Verbindungsfunktion) in dem jeweils maßgeblichen (enger oder weiter gefaßten) Raum.

Maßgebende Rechtsgrundlage für die Rechtsverhältnisse der **Bundesfernstraßen** ist das **Bundesfernstraßengesetz (FStrG)**. Danach dienen die Bundesfernstraßen einem „**weiträumigen Verkehr**“. Träger der Straßenbaulast für die Bundesfernstraßen ist der Bund. Nordrhein-Westfalen nimmt die Aufgaben des Trägers der Straßenbaulast für die Bundesfernstraßen im Wege der Auftragsverwaltung wahr. Zuständig ist der Landesbetrieb Straßenbau NRW.

Maßgebende Rechtsgrundlage für die Rechtsverhältnisse der Landesstraßen und der Kreisstraßen ist das **Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen (StrWG NRW)**. Danach sind **Landesstraßen** Straßen mit „**mindestens regionaler Verkehrsbedeutung, die den durchgehenden Verkehrsverbindungen dienen**“. Träger der Straßenbaulast für die Landesstraßen ist das Land Nordrhein-Westfalen. Die Aufgaben der Straßenbauverwaltung werden vom Landesbetrieb Straßenbau NRW wahrgenommen. Regional zuständig für das Gebiet des Kreises Heinsberg ist die Regionalniederlassung Niederrhein des Landesbetriebs Straßenbau NRW mit Sitz in Mönchengladbach.

Kreisstraßen sind nach dem StrWG NRW Straßen mit „**überörtlicher Verkehrsbedeutung, die den zwischenörtlichen Verkehrsverbindungen dienen**“. Träger der Straßenbaulast für die Kreisstraßen sind die Kreise und kreisfreien Städte. Diese nehmen die Aufgaben der Straßenbauverwaltung in eigener Verantwortung wahr.

Das Netz der Bundesfernstraßen wird nach Maßgabe des „Bundesverkehrswegeplanes“ weiterentwickelt, welcher vom Grundsatz her im Fünf-Jahres-Rhythmus fortgeschrieben wird. Die letzte Fortschreibung des Bundesverkehrswegeplanes (BVWP) erfolgte durch Beschluss der Bundesregierung vom 02.07.2003. Die dort aufgeführten einzelnen Straßenbauvorhaben sind den Dringlichkeitsstufen „vordringlicher Bedarf“ oder „weiterer Bedarf“ zugeordnet. Der BVWP ist für die Straßenbauverwaltungen zur Aufnahme von Planungen und Verfahren zum Neubau von Bundesstraßen verbindlich.

Das Netz der Landesstraßen wird nach Maßgabe des Landesstraßenbedarfsplanes weiterentwickelt, welcher vom Grundsatz her ebenfalls im Fünf-Jahres-Rhythmus fortgeschrieben wird. Die letzte Fortschreibung des Landesstraßenbedarfsplanes ist durch „Gesetz zur Änderung des Landesstraßenausbaugesetzes“ vom 12.12.2006 erfolgt. Der Landesstraßenbedarfsplan unterscheidet die dort aufgeführten Straßenbauvorhaben nach ihrer Dringlichkeit in „Stufe 1“ und „Stufe 2“. Der Landesstraßenbedarfsplan ist für den Landesbetrieb Straßenbau NRW zur Aufnahme von Planungen und Verfahren zum Neubau von Landesstraßen ebenfalls verbindlich.

Analog zum Bundesverkehrswegeplan sowie zum Landesstraßenbedarfsplan wurde von der Verwaltung für die Ebene der Kreisstraßen ebenfalls ein Konzept für eine entsprechende Bedarfsfortschreibung entwickelt, welches auf den beiden vorgenannten übergeordneten Planungskonzepten aufbaut. Es wurde in den Sitzungen des Verkehrsausschusses am 28.10.2002 und am 10.06.2003 als „**Verkehrsentwicklungsplan für das Straßennetz im Kreis Heinsberg**“ (VEP) beraten und zustimmend zur Kenntnis genommen. Ergänzend dazu wurde in den Sitzungen des Verkehrsausschusses am 29.04.2004, des Kreisausschusses am 27.05.2004 und des Kreistages am 13.07.2004 beraten. Grundlage des Konzeptes sind insbesondere die auf der Grundlage von BVWP und Landesstraßenbedarfsplan bekannten Planungen und Weiterentwicklungen im Netz der Bundesfernstraßen und der Landesstraßen wie auch andere, raumplanerische und wirtschaftsstrukturelle Entwicklungen in den Kommunen des Kreises Heinsberg, Erkenntnisse aus Verkehrsuntersuchungen und Verkehrsbelastungen wie auch Anregungen/Anträge aus politischen Gremien des Kreises Heinsberg sowie der kreisangehörigen Kommunen. Bei der Verabschiedung des VEP des Kreises Heinsberg wurde allerdings zum Ausdruck gebracht, dass dieser nicht etwa als Agenda mit bindendem oder verpflichtendem Charakter zu einer programmatischen Umsetzung zu verstehen ist, sondern dass er - nicht zuletzt auch vor dem Hintergrund begrenzter finanzieller Möglichkeiten - als Gesamtschau von Perspektiven unter Würdigung augenblicklich vorliegender Erkenntnisse bzw. als „**Konzept**“ zu verstehen ist und - ebenso wie der BVWP und der Landesstraßenbedarfsplan - der sukzessiven Fortentwicklung bedarf. Im Übrigen ist darauf hinzuweisen, dass jedes einzelne aufgeführte Vorhaben im Zuge des Fortgangs der Planung zu gegebener Zeit situationsgerecht zu bewerten, zu verfolgen und von den zuständigen politischen Gremien zu beraten sein wird, bevor Entscheidungen über die Einleitung von rechtsgestaltenden Verfahren (Planfeststellung) und über umfangreiche Investitionen zur Realisierung getroffen werden.

Bestandteil dieses, zuletzt vom Verkehrsausschuss am 10.06.2003 verabschiedeten und ergänzend im Kreistag am 15.07.2004 beratenen Konzeptes sind auf der Ebene der Kreisstraßen folgende Neubauvorhaben:

lfd. Nr.	Beschreibung des Neubauvorhabens
1.	südwestliche Ortsumgehung von Haaren, Kirchhoven, Lieck und Heinsberg als „ EK 5 “
2.	nordöstliche Ortsumgehung von Birgden einschl. „Zubringer“ zur B 56 n als „ EK 3 “
3.	nordöstliche Ortsumgehung von Harzelt, Langbroich und Schierwaldenrath mit Anschluss an die B 56 n als „ EK 3 “
4.	nordöstliche Ortsumgehung von Saeffelen mit grenzüberschreitendem Anschluss an die niederländische N 274 als „ EK 3 “
5.	Zubringer aus dem Raum Waldfeucht zur B 56 n bei Birgden als „ EK 4 “
6.	südwestliche Ortsumgehung von Waldfeucht als „ EK 4 “
7.	nordwestliche Ortsumgehung von Gangelt als „ EK 13 “
8.	östliche Ortsumgehung von Vinteln als „ EK 13 “
9.	Zubringer vom Industriegebiet Lindern zur A 46 bei Dremmen unter östlicher Ortsumgehung von Porselen, Horst und Randerath als „ EK 5 “
10.	alternativer Zubringer vom Industriegebiet Lindern zur A 46 bei Hückelhoven unter nordöstlicher Ortsumgehung von Brachelen als „ K 14 n “
11.	Verlängerung der K 24 bei Würm entlang der Bahnlinie Aachen - Mönchengladbach bis zur L 228 n als „ K 24 n “

Zu den aufgeführten Neubauvorhaben bzw. zur **Fortschreibung des Konzeptes zur Verkehrsentwicklung** auf der Ebene der Kreisstraßen gibt die Verwaltung folgende Erläuterungen bzw. macht die Verwaltung folgenden vorläufigen Vorschlag:

zu lfd. Nr. 1:	südwestliche Ortsumgehung von Haaren, Kirchhoven, Lieck und Heinsberg als „EK 5“
Stand der Planung / des Verfahrens:	das Vorhaben befindet sich im Planfeststellungsverfahren; Erörterungstermin ist am 12.12.2007; der Planfeststellungsbeschluss wird für die 1. JH 2008 erwartet;
Vorschlag zur Fortschreibung:	im VEK behalten
Begründung:	der Bedarf ist unverändert gegeben; die finanzielle Förderung des Vorhabens steht in Aussicht;

zu lfd. Nr. 2:	nordöstliche Ortsumgehung von Birgden einschl. „Zubringer“ zur B 56 n als „EK 3“
Stand der Planung / des Verfahrens:	der Abschnitt „Zubringer“ (rd. 1,000 km) ist eingebunden in das Planfeststellungsverfahren zur B 56 n / östl. Abschnitt; das Planfeststellungsverfahren wurde aufgenommen; der Abschnitt OU Birgden u. Ausbau K 3 bis Gillrath wurde linienbestimmt durch Beschluss des Kreistages vom 27.03.2007; die Planung wurde beauftragt;
Vorschlag zur Fortschreibung:	im VEK behalten
Begründung:	der Bedarf ist unverändert gegeben; die finanzielle Förderung des Vorhabens steht in Aussicht;

<u>zu lfd. Nr. 3:</u>	nordöstliche Ortsumgehung von Harzelt, Langbroich und Schierwaldenrath mit Anschluss an die B 56 n als „EK 3“
Stand der Planung / des Verfahrens:	Planung / Linienabstimmung wurde bisher nicht aufgenommen
Vorschlag zur Fortschreibung:	aus VEK herausnehmen
Begründung:	Bedarf / Verkehrsüberlastung sind zweifelhaft bzw. z.Zt. nicht belegbar; wegen Abstufung der K 3 von Saeffelen bis Birgden liegt keine Kompetenz mehr beim Kreis HS;

<u>zu lfd. Nr. 4:</u>	nordöstliche Ortsumgehung von Saeffelen mit grenzüberschreitendem Anschluss an die niederländische N 274 als „EK 3“
Stand der Planung / des Verfahrens:	Planung / Linienabstimmung wurde bisher nicht aufgenommen
Vorschlag zur Fortschreibung:	aus VEK herausnehmen
Begründung:	die Netzoptimierung erfolgt u.a. durch Verknüpfung B 56 n / L 410; langfristiger Bedarf / dauerhafte Verkehrsüberlastung sind zweifelhaft bzw. z.Zt. nicht belegbar; wegen Abstufung der K 3 von Saeffelen bis Birgden besteht nur noch eine eingeschränkte Kompetenz des Kreises HS; bisher bestehen keine Bestrebungen von niederländischer Seite;

<u>zu lfd. Nr. 5:</u>	Zubringer aus dem Raum Waldfeucht zur B 56 n bei Birgden als „EK 4“
Stand der Planung / des Verfahrens:	Planung / Linienabstimmung wurde bisher nicht aufgenommen
Vorschlag zur Fortschreibung:	aus VEK herausnehmen
Begründung:	die Netzoptimierung bzw. Anbindung an A 46 / B 56 n ist über die L 228 und die neue EK 5 / OU HS sowie über die K 17 zur AS Vinteln ausreichend gewährleistet; langfristiger Bedarf / dauerhafte Verkehrsüberlastung sind zweifelhaft bzw. z.Zt. nicht belegbar;

<u>zu lfd. Nr. 6:</u>	südwestliche Ortsumgehung von Waldfeucht als „EK 4“
Stand der Planung / des Verfahrens:	Planung / Linienabstimmung wurde bisher nicht aufgenommen
Vorschlag zur Fortschreibung:	aus VEK herausnehmen
Begründung:	die Maßnahme wurde abschnittsweise als Gemeindestraße umgesetzt (mit Kostenbeteiligung des Kreises HS an einem Kreisverkehr); im Übrigen ist langfristiger Bedarf / dauerhafte Verkehrsüberlastung zweifelhaft bzw. z.Zt. nicht belegbar;

<u>zu lfd. Nr. 7:</u>	nordwestliche Ortsumgehung von Gangelt als „EK 13“
Stand der Planung / des Verfahrens:	eine Verkehrsuntersuchung (VU) und eine vorbereitende Umweltuntersuchung wurden erstellt; das Verfahren zur Linienabstimmung ist in Vorbereitung für die 1. JH 2008;
Vorschlag zur Fortschreibung:	im VEK behalten
Begründung:	der Bedarf zur Verkehrsentslastung der Ortslage Gangelt vom Zubringerverkehr zu B 56 n (AS Vinteln) ist unverändert gegeben bzw. durch VU belegt; die finanzielle Förderung des Vorhabens steht in Aussicht;

<u>zu lfd. Nr. 8:</u>	östliche Ortsumgehung von Vinteln als „EK 13“
Stand der Planung / des Verfahrens:	Verkehrsuntersuchung und vorbereitende Umweltuntersuchung wurden erstellt; das Verfahren zur Linienabstimmung ist in Vorbereitung für die 1. JH 2008;
Vorschlag zur Fortschreibung:	im VEK behalten
Begründung:	der Bedarf zur Verkehrsentslastung der Ortslage Vinteln vom Zubringerverkehr zu B 56 n (AS Vinteln) ist unverändert gegeben bzw. durch VU belegt;

<u>zu lfd. Nr. 9:</u>	Zubringer vom Industriegebiet Lindern zur A 46 bei Dremmen unter östlicher Ortsumgehung von Porselen, Horst und Randerath als „EK 5“
Stand der Planung / des Verfahrens:	die Trasse wurde linienbestimmt durch Beschluss des Kreistages vom 11.03.1997; die Planung wurde erstellt; das weitere Verfahren wurde ausgesetzt durch Beschluss des Kreistages vom 03.04.2003;
Vorschlag zur Fortschreibung:	aus VEK nach Maßgabe der weiteren Entwicklung zur L 364 n / OU Hilfarth herausnehmen;
Begründung:	es besteht ein verbindlicher Vertrag Land NRW / Kreis HS vom 10.05./02.09.2003 zu einer alternativen Anbindung des IG Lindern über Ortsumgehungen von Hückelhoven, Hilfarth und Brachelen; ein langfristiger Bedarf / eine dauerhafte Verkehrsüberlastung sind ohne Besiedelung des IG Lindern zweifelhaft bzw. z.Zt. nicht belegt;

<u>zu lfd. Nr. 10:</u>	alternativer Zubringer vom Industriegebiet Lindern zur A 46 bei Hückelhoven unter nordöstlicher Ortsumgehung von Brachelen als „K 14 n“
Stand der Planung / des Verfahrens:	es wurde eine Umweltverträglichkeitsstudie (UVS) erstellt; das Verfahren zur Linienbestimmung der OU Hilfarth durch den LdBStrBau NRW ist in Vorbereitung für die 1. JH 2008;
Vorschlag zur Fortschreibung:	im VEK behalten;
Begründung:	es besteht ein verbindlicher Vertrag Land NRW / Kreis HS vom 10.05./02.09.2003 zu einer alternativen Anbindung des IG Lindern über Ortsumgehungen von Hückelhoven, Hilfarth und Brachelen; nach wie vor werden Vermarktungschancen für das IG Lindern gesehen; die finanzielle Förderung des Vorhabens steht in Aussicht;

<u>zu lfd. Nr. 11:</u>	Verlängerung der K 24 bei Würm entlang der Bahnlinie Aachen - Mönchengladbach bis zur L 228 n als „K 24 n“
Stand der Planung / des Verfahrens:	Planung / Linienabstimmung wurden bisher nicht aufgenommen
Vorschlag zur Fortschreibung:	im VEK behalten;
Begründung:	die L 228 n / OU Lindern ist nach wie vor im LdStrBPlan aufgeführt; das Vorhaben bewirkt i. V.m der L 228 n eine zusätzliche Optimierung des Anschlusses des IG Lindern an das Fernstraßennetz (A 44); ein Bedarf zur Verkehrsentslastung der Ortslage Würm insbesondere wegen des neuen Anschlusses / unmittelbarem Übergangs der B 57 n (südlich bei Immendorf) wird nach wie vor gesehen;

Darüberhinaus schlägt die Verwaltung vor, das zu lfd. Nr. 7 beschriebene Neubauvorhaben (nordwestliche Ortsumgehung Gangelt) zu ergänzen um eine **nordöstliche Ortsumgehung von Gangelt als „EK 17“**. Nach dem Ergebnis einer aktuellen gezielten Verkehrsuntersuchung zu diesem Raum würde dadurch die Verkehrsabwicklung der Zubringerverkehre zur B 56 n (AS Vinteln) zusätzlich optimiert und die Ortslage Gangelt würde noch wirksamer vom Durchgangsverkehr entlastet. Die finanzielle Förderung dieses ergänzenden Vorhabens wurde auf Antrag der Verwaltung durch Aufnahme in das Förderprogramm in Aussicht gestellt.

Das Verkehrsentwicklungskonzept (VEK) mit Stand der Verabschiedung vom 10.06.2003 mit den beschriebenen, von der Verwaltung vorgeschlagenen Änderungen ist in der den Erläuterungen als Anlage beigefügten Karte in der Übersicht dargestellt (**Anlage 3**).

Die Verwaltung beabsichtigt nunmehr, das VEK in der Fassung des beschriebenen vorläufigen Vorschlages zur Fortführung den kreisangehörigen Kommunen zur Stellungnahme zuzuleiten, um die örtlichen Vorstellungen und Belange zu erkunden und in die Abwägung zur Erstellung des fortgeschriebenen VEK einzubeziehen und dem Ausschuss sodann einen abgestimmten Vorschlag zur Fortschreibung des VEK zur Beschlussfassung vorlegen zu können.

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung schlägt dem Ausschuss für Umwelt und Verkehr vor, den vorläufigen Vorschlag der Verwaltung zur Fortschreibung des Verkehrsentwicklungskonzeptes des Kreises Heinsberg für das klassifizierte Straßennetz als Grundlage für die weiteren Beratungen zustimmend zur Kenntnis zu nehmen.

Erläuterungen
zur Tagesordnung der 15. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr
am 10. Dezember 2007

Tagesordnungspunkt 3 :

Vorstellung der Planung zum Um- und Ausbau der Kreisstraße 24 in der Ortsdurchfahrt Würm (Stadt Geilenkirchen)

Beratungsfolge	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	27. August 2007

Die Kreisstraße 24 (K 24) ist Bestandteil des Netzes der klassifizierten Straßen im Kreis Heinsberg. Sie verläuft auf dem Gebiet der Stadt Geilenkirchen von der B 56 südwestlich der Ortslage Immendorf in nördliche Richtung bis zur L 364 in der Ortslage Würm. Abgesehen von dem Streckenabschnitt in der Ortslage Würm ist sie ortslagen- und anbaufrei. Die Streckenlänge der Ortsdurchfahrt (OD) Würm der K 24 (zwischen Bahnlinie und L 364) beläuft sich auf rd. 180 m (s. beigef. Übersichtskarte, **Anlage 4**). Sie weist dort als konventionelle Straße mit einer zweistreifigen Fahrbahn eine Regelfahrbahnbreite von 5,50 m auf. Auf der nordöstlichen Seite der Straße befindet sich ein Gehweg mit einer Breite von ca. 2,00 m. Auf der südwestlichen Seite ist ein ordentlicher Gehweg praktisch nicht vorhanden, wenngleich dort außerhalb der Fahrbahn verschiedene Nebenflächen mit unterschiedlicher Oberflächenbefestigung und in wechselnden Breiten von 0,50 m bis 2,00 m vorzufinden sind.

Der Zustand der Fahrbahn in der OD Würm ist überaus schlecht und genügt nicht dem „regelmäßigen Verkehrsbedürfnis“ i.S. der straßenbaulichen Vorschriften und Regeln der Technik. Nicht zuletzt entspricht der vorzufindende Fahrbahnaufbau nicht den heutigen technischen Regeln und Richtlinien. Die Fahrbahn ist nicht mit wirtschaftlich vertretbaren Maßnahmen der Straßenunterhaltung dauerhaft in einem ordnungsgemäßen Zustand zu erhalten. Auch ist die Verkehrssicherheit für nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer verbesserungswürdig.

Gem. § 9 Abs. 1 des Straßen- und Wegegesetzes NRW (StrWG NRW) haben die Träger der Straßenbaulast vom Grundsatz her die Straßen in einem dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis genügenden Zustand um- und auszubauen, zu erweitern oder sonst zu verbessern sowie zu unterhalten. Gem. § 9 Abs. 2 StrWG NRW sind beim Bau und bei der Unterhaltung der Straßen u.a. die Belange besonders gefährdeter Personengruppen sowie des Rad- und Fußgängerverkehrs angemessen zu berücksichtigen. Darüber hinaus sollen die Kreise gem. § 49 Abs. 2 StrWG NRW darauf hinwirken, dass ein zusammenhängendes überörtliches Netz für den Radverkehr geschaffen wird.

Die Verwaltung beabsichtigt daher, diesen Abschnittes der K 24 um- und auszubauen und hat

dazu eine Planung entworfen. Als zweckmäßige und wirtschaftlich sinnvolle Maßnahme zur Herbeiführung eines dem regelmäßigen Verkehrsbedürfnis i.S.v. § 9 StrWG NRW genügenden Zustandes und einer zeitgemäßen und den Regeln der Technik entsprechenden Infrastruktur ist nur ein Vollausbau der Fahrbahn in Betracht zu ziehen. Dabei wird die Regelfahrbahnbreite von 5,50 m beibehalten. Der weiteren Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dient die Anlage eines gemeinsamen Geh- und Radweges auf der nordöstlichen Seite der Fahrbahn. Auf Veranlassung der Stadt Geilenkirchen und auf der Grundlage einer diesbezüglichen Verwaltungsvereinbarung wird das Vorhaben des Kreises Heinsberg gegen Erstattung der anteiligen Kosten ergänzt um den Neubau eines Gehweges auf der südwestlichen Seite der K 24 mit einer Länge von rd. 150 m.

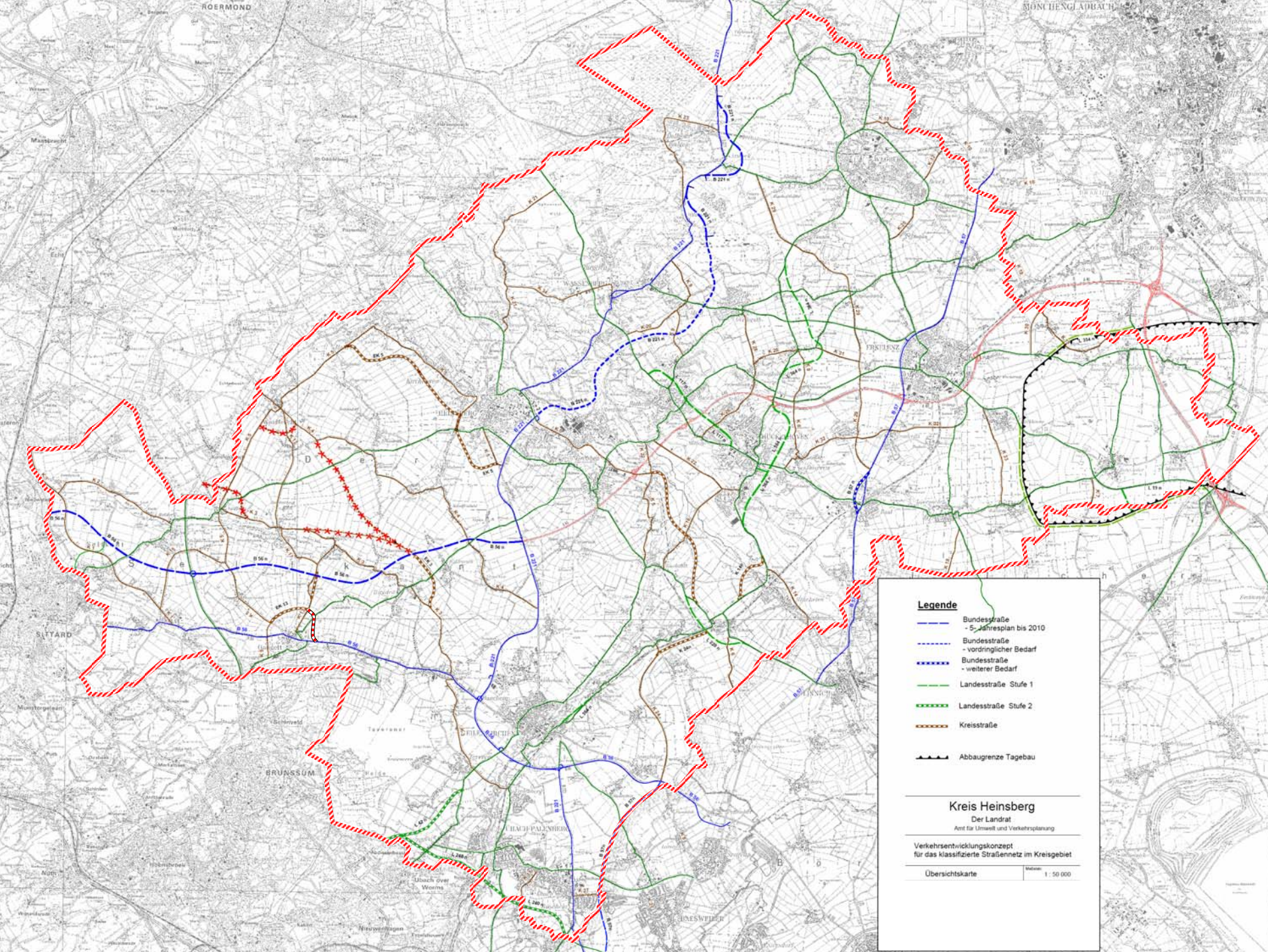
Die zur Ausführung des Vorhabens in Anspruch zu nehmenden Flächen wurden von der Verwaltung bereits erworben. Auf entsprechenden Antrag hin wurde das gesamte Bauvorhaben in das Programm des Landes zur Förderung des kommunalen Straßenbaus aufgenommen. Ein Bewilligungsbescheid über die Gewährung einer Zuwendung i.H.v. 80 % der zuwendungsfähigen Ausgaben für Bau und Grunderwerb liegt der Verwaltung mittlerweile vor.

Weitere Einzelheiten der Planung werden in der Sitzung vorgestellt und erläutert.

Beschlussvorschlag:

Die Verwaltung schlägt dem Ausschuss für Umwelt und Verkehr vor, die vorgestellte Planung zum Um- und Ausbau der Kreisstraße 24 in der Ortsdurchfahrt Würm (Stadt Geilenkirchen) zustimmend zur Kenntnis zu nehmen.

Die Anlagen 1 und 2 zu TOP 1 werden online nicht zur Verfügung gestellt.



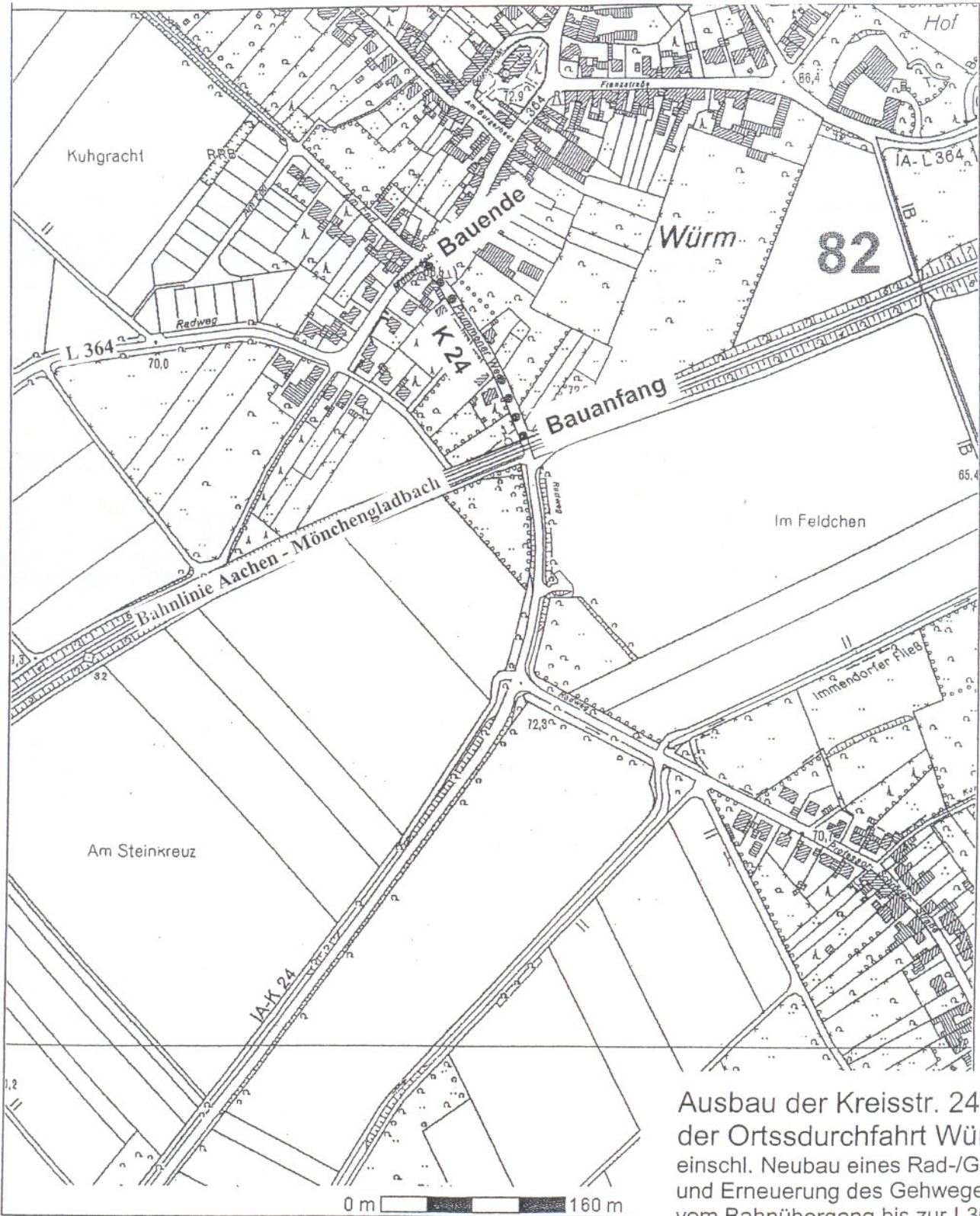
- Legende**
- Bundesstraße - 5-Jahresplan bis 2010
 - Bundesstraße - vordringlicher Bedarf
 - Bundesstraße - weiterer Bedarf
 - Landesstraße Stufe 1
 - Landesstraße Stufe 2
 - Kreisstraße
 - Abbaugrenze Tagebau

Kreis Heinsberg
Der Landrat
Amt für Umwelt und Verkehrplanung

Verkehrsentwicklungskonzept
für das klassifizierte Straßennetz im Kreisgebiet

Übersichtskarte Maßstab: 1 : 50 000

Kreis Heinsberg
Der Landrat
Amt für Umwelt und Verkehrsplanung



Ausbau der Kreisstr. 24 in
der Ortssdurchfahrt Würm
einschl. Neubau eines Rad-/Gehweges
und Erneuerung des Gehweges
vom Bahnübergang bis zur L364

Übersichtslageplan M.: 1 : 5000