

Tagesordnung

**der 20. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am
Dienstag, dem 16. Dezember 2008, 18.00 Uhr,
großer Sitzungssaal, Kreishaus Heinsberg**

Öffentlicher Teil:

1. Linienabstimmung zum Neubau der Kreisstraße „EK 3“
2. Untersuchung der Organisationsstruktur im Aufgabenbereich Abfallwirtschaft
3. Bürgerservice Pendlernetz NRW – Neuausrichtung 2009
4. Bericht der Verwaltung

Nichtöffentlicher Teil:

5. Bericht der Verwaltung

Erläuterungen
zur Tagesordnung der 20. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr
am 16. Dezember 2008

Tagesordnungspunkt 1:

Linienabstimmung zum Neubau der Kreisstraße „EK 3“

Beratungsfolge	Sitzungstermin
Verkehrsausschuss	29. April 2004
Kreisausschuss	27. Mai 2004
Kreistag	13. Juli 2004
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	12. März.2007
Kreisausschuss	22. März 2007
Kreistag	27. März 2007
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	16. Dezember 2008

Mit Beschluss vom 10. Juni 2003 hatte der Verkehrsausschuss des Kreises Heinsberg ein Verkehrsentwicklungskonzept zur Fortentwicklung und Optimierung des klassifizierten Straßennetzes im Kreis Heinsberg (VEK) verabschiedet. Bestandteil dieses VEK ist u.a. die Kreisstraße „EK 3“ von der B 56 n bei Gangelt-Birgden bis zur B 221 bei Geilenkirchen-Gillrath. 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 nochmals über Maßnahmen beraten, die speziell aus Anlass des Neubaus der B 56 n konzipiert wurden. Dabei wurde der Verwaltung u.a. der Auftrag zur Aufnahme der notwendigen Planungs- und Verfahrensschritte für den Neubau der EK 3 erteilt. Das VEK wurde zuletzt durch Beschluss des Kreistages vom 19. Juni 2008 fortgeschrieben, wobei die Konzeption der EK 3 nochmals bestätigt wurde.

Die gesetzlich vorgeschriebene Beteiligung der Bürger an der Planung der EK 3 ist durch öffentliche Auslegung der Planungsunterlagen bei der Gemeinde Gangelt, bei der Stadt Geilenkirchen und bei der Stadt Heinsberg sowie durch anschließende Bürgerinformationsveranstaltungen in Gangelt-Birgden am 21. November 2007 und in Geilenkirchen-Hatterath am 23. November 2007 erfolgt. In der Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 12. März 2007 wurde unter Tagesordnungspunkt 4 ausführlich über das Verfahren und über die Kriterien zur Auswahl einer Linienführung für den Neubau der Kreisstraße „EK 3“ von der B 56 n bei Gangelt-Birgden bis zur B 221 bei Geilenkirchen-Gillrath berichtet und beraten. Als Ergebnis des umfassenden Verfahrens zur Linienabstimmung und der daraus resultierenden Güterabwägung haben sich sowohl der Ausschuss sowie im Anschluss auch der Kreistag in seiner Sitzung am 27. März 2007 durch einstimmigen Beschluss für die Auswahl der in den Erläuterungen als „Teil-Null-Variante V 1 Nord“ bezeichneten Trassenführung ausgesprochen. Der diesbezügliche Auszug aus der Niederschrift über die Sitzung des Kreistages ist diesen Erläuterungen als Anlage

beigefügt (**Anlage 1**). Zum besseren Verständnis der Verfahrensabläufe sei an dieser Stelle ergänzt, dass das gemäß § 37 des Straßen- und Wegegesetzes NRW (StrWG NRW) vorgeschriebene Verfahren der „Linienabstimmung“ ein rein behördeninterner Vorgang ist, für den im Interesse der Transparenz zwar eine Beteiligung der Öffentlichkeit vorgeschrieben ist, der aber keine unmittelbare rechtliche Außenwirkung hat und durch den Rechtsansprüche nicht begründet werden. Die Linienabstimmung und die dabei vorgenommene Güterabwägung ist der späteren, gemäß § 38 StrWG NRW vorgeschriebenen Planfeststellung vorgeschaltet und letztlich auch erst im Rahmen des rechtsgestaltenden Planfeststellungsverfahrens anfechtbar.

Auf der Grundlage dementsprechender Beschlüsse des Ausschusses für Umwelt und Verkehr wurden die Ingenieurleistungen zur Beplanung der gewählten Linienführung der EK 3 im März und im Juni 2007 von der Verwaltung zum Zwecke der Beantragung einer Planfeststellung in Auftrag gegeben.

Nunmehr hat sich in Geilenkirchen-Gillrath die sog. „Bürgerinitiative K 3 Gillrath“ gegründet, die sich gegen die beschriebene Auswahl der Linienführung der EK 3 wendet. An einer zu dieser Angelegenheit am 6. November 2008 abgehaltenen Informationsveranstaltung haben auf Einladung der Bürgerinitiative von der Verwaltung Herr Landrat Pusch sowie Herr Kreisrechtsdirektor Nießen teilgenommen. Dabei wurde den Vertretern der Bürgerinitiative zugesichert, die Angelegenheit erneut den politischen Vertretern des Kreises Heinsberg zur Beratung vorzulegen.

In der Sitzung wird die Verwaltung zu den entscheidungserheblichen Kriterien in dieser Angelegenheit nochmals ausführlich berichten.

Erläuterungen
zur Tagesordnung der 20. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr
am 16. Dezember 2008

Tagesordnungspunkt 2:

Untersuchung der Organisationsstruktur im Aufgabenbereich Abfallwirtschaft

Beratungsfolge	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	16. Dezember 2008

Die Fraktion der CDU im Kreistag hat mit Schriftsatz vom 15. Mai 2008 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 des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 3. Juni 2008 aufzunehmen.

Demnach wird im Einzelnen beantragt,

1. die Verwaltung mit der Untersuchung der Organisationsstruktur im Aufgabenbereich „Abfallwirtschaft“ der Kreisverwaltung zu beauftragen,
2. dabei insbesondere zu prüfen, ob im Vergleich zur Aufgabenwahrnehmung in der heutigen Form (Regiebetrieb) andere vorteilhafte Möglichkeiten bestehen, und
3. die Ergebnisse v.g. Untersuchungen dem Ausschuss für Umwelt und Verkehr noch in diesem Jahr vorzustellen.

Nach Beratung in der Sitzung am 3. Juni 2008 wurde die Verwaltung durch einstimmigen Beschluss des Ausschusses für Umwelt und Verkehr beauftragt, die aufgeführten Aufgaben antragsgemäß auszuführen.

Nunmehr wird die Verwaltung zu dem Ergebnis der Untersuchung in der Sitzung ausführlich berichten.

Erläuterungen
zur Tagesordnung der 20. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr
am 16. Dezember 2008

Tagesordnungspunkt 3 :

Bürgerservice Pendlernetz NRW – Neuausrichtung 2009

Beratungsfolge	Sitzungstermin
Ausschuss für Umwelt und Verkehr	16. Dezember 2008
Kreisausschuss	17. März 2009

Das von mittlerweile 40 Kreisen und kreisfreien Städten in NRW getragene Pendlernetz hat die Aufgabe, ein möglichst bedienerfreundliches Vermittlungssystem für Fahrgemeinschaften im Berufs- und Alltagsverkehr den Bürgerinnen und Bürgern in NRW anzubieten. Ein starkes Pendlernetz kann dazu beitragen, die Mobilitätsbedingungen in ländlichen Regionen zu verbessern und in Ballungsräumen den Individualverkehr zu reduzieren. Der Kreis Heinsberg ist seit Oktober 2003 am Bürgerservice Pendlernetz beteiligt.

Landesweit wurden bei den stark angestiegenen Energiepreisen Mitte dieses Jahres nahezu 90.000 Angebote/Gesuche nach einer Fahrgemeinschaft im System verzeichnet. Derzeit sind es noch immer knapp 50.000, trotz der aktuell rückläufigen Kraftstoffpreise. Durchschnittlich sind ca. 5500 Zugriffe im Monat mit nahezu 60.000 Seitenaufrufen auf das System in 2008 zu registrieren.

Unter dem Gesichtspunkt der Optimierung des Vermittlungssystems wurde im laufenden Jahr eine Neuausrichtung des Pendlernetzes NRW vorbereitet. Zukünftig wird eine enge Verzahnung mit den Trägern des öffentlichen Personennahverkehrs gewährleistet sein. Ziel der Neuausrichtung ist eine weitere Verbesserung der Bedienungsqualität für die Kunden sowie eine Sicherstellung der betrieblichen Steuerung, Vermarktung und Weiterentwicklung. Der strategische Zusammenschluss unter Mitwirkung des Landes NRW mit den Dachzweckverbänden, vertreten durch den Verkehrsverbund Rhein-Ruhr AöR (VRR), bringt dazu wesentliche Synergieeffekte. Der VRR betreut in seiner Rolle als „Zentrale Koordinierungsstelle NRW“ für alle Verkehrsverbünde in NRW über einen Datenverbund die Fahrplandaten und verfügt in diesem Zusammenhang über digitale Karten, die auch bei der Vermittlung von Fahrgemeinschaften genutzt werden können.

Die Neuausrichtung des Vermittlungssystems beinhaltet entscheidende Neuerungen, die zur Attraktivitätssteigerung beitragen und einen erheblichen Mehrwert für alle Beteiligten bieten. Zukünftig wird auf die Anfrage eines Nutzers nicht nur nach einem adäquaten Angebot einer Fahrgemeinschaft gesucht; über eine automatisierte Schnittstelle zur elektronischen Fahrplanauskunft (SPNV/ÖPNV), der sog. „Tiefenintegration“, erhält der Nutzer darüber hinaus ohne zusätzliche Eingaben eine entsprechende Auskunft für Bus und/oder Bahn, soweit diese in der eingegebenen Relation verfügbar ist. Zudem werden die Wünsche und Einträge des Kunden auch entsprechend kartographisch unterstützt.

Mit der Neuausrichtung des Systems wird auch aus urheberrechtlichen und Marketinggründen ein Namenswechsel vollzogen. Zukünftig wird das Vermittlungssystem unter dem Begriff „Mitpendler“ landesweit neu aufgestellt (www.mitpendler.de). In der lokalen Öffentlichkeitsarbeit kann die Domain www.kreis-heinsberg.mitpendler.de genutzt werden. „Mitpendler NRW“ liegt eine vollkommene Neuprogrammierung eines EDV-Dienstleisters zu Grunde, der den Auftrag durch die Ausschreibung des VRR erlangt hat. Der VRR hat mit Unterstützung des Landes NRW und unter Beteiligung aller Mitglieder der AG Bürgerservice ebenso ein neues Marketingkonzept entwickelt und abgestimmt. „Mitpendler NRW“ soll im Rahmen einer Pressekonferenz am 6. Januar 2009 in Düsseldorf landesweit vorgestellt werden.

Zur Neuausrichtung des Vermittlungssystems „Mitpendler NRW“ ist es für die Beteiligten notwendig, eine Kooperationsvereinbarung mit dem VRR mit einer Laufzeit bis zum 31.12.2011 zu schließen.

Für den Bürgerservice „Mitpendler NRW“ übernimmt der Kreis Heinsberg Kosten von 4 €/a pro 1.000 Einwohner (zzgl. MwSt.). Dies bedeutet für die dreijährige Vertragslaufzeit jährliche Kosten von 1.223,32 € (inkl. MwSt.). Im Vergleich zum bisherigen System (1777,28 €/a) verringern sich somit die Betriebskosten jährlich um ca. 550 €. Die Kosten wurden bei der Haushaltsplanung 2009 bei der Produktgruppe ÖPNV berücksichtigt.

Die Maßnahme stellt landesweit einen Baustein zum Umweltschutz und insbesondere zum Klimaschutz dar, weil die durch den motorisierten Individualverkehr ausgelösten Umwelteinwirkungen (Lärm, CO₂, Feinstaub) reduziert werden. Eine Verringerung des ruhenden Verkehrs in Ballungsräumen und eine Verbesserung des Verkehrsflusses führen zudem zu einer Entlastung der Verkehrsinfrastruktur (Straßen und Parkplätze) und vermindern deren Auswirkungen auf die Umwelt. Darüber hinaus stärkt der Service auch den ÖPNV. Aus Sicht des VRR besteht der Nutzen u. a. in der Sicherung der Gesamtmobilität und der verbesserten regionalen Auslastung der Verkehrsträger.

Beschlussvorschlag:

Auf Vorschlag der Verwaltung empfiehlt der Ausschuss für Umwelt und Verkehr dem Kreisausschuss, sich dem modifizierten Bürgerservice „Mitpendler NRW“ anzuschließen und der im Jahre 2003 begonnenen Unterstützung der Berufs- und Alltagspendler im Kreis Heinsberg unter den erläuterten Rahmenbedingungen für weitere drei Jahre zuzustimmen.

Erläuterungen
zur Tagesordnung der 20. Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr
am 16. Dezember 2008

Tagesordnungspunkt 4:

Bericht der Verwaltung

Der Bericht erfolgt in der Sitzung.

AUSZUG

aus der Niederschrift über die Sitzung des Kreistages am 27. März 2007

Öffentliche Sitzung

Tagesordnungspunkt 9:

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	12.03.2007
Kreisausschuss	22.03.2007
Kreistag	27.03.2007

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 allen Kreistagsabgeordneten mit der Einladung zur Sitzung des Ausschusses für Umwelt und Verkehr am 12.03.2007 zugesandten Übersichtskarte 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 ≈ 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; $l \approx 3,000 \text{ Km}$) 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		

Nr. Variante	<u>Verlauf und Länge Teilstrecken</u>	<u>Länge Anschlüsse</u>	<u>Gesamtlängen Neubaustrecken (Länge Haupttrasse)</u>
„Teil-Null“ bzw. V 1 - Nord / OU Birgden	Abschnitt vorhandene Trasse K 3; von B 56 in Gillrath bis südl. Birgden l $\approx$ 2,400 Km	K 3 südl. Birgden; l $\approx$ 0,150 Km	3,850 Km (3,700 Km)
	von K 3 südl. Birgden bis L 227; l $\approx$ 1,300 Km		

Des Weiteren 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 Geländebedingungen) 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	- 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	- 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
V 1 A	- 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	- 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<u>ent</u>lastung für Gillrath - vergleichsweise hohes ökologisches Konfliktpotential - Fortbestand der vorhandenen K 3 - hohes Emissionspotential im Bereich Waldenrath und Hatterath

Nr. Variante	wesentliche <u>Vorteile</u> im Vergleich	wesentliche <u>Nachteile</u> im Vergleich
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 Akzeptanz wegen mangelnder Attraktivität - vergleichsweise niedrige Verkehrs<u>ent</u>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<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.

Auf Vorschlag des Ausschusses für Umwelt und Verkehr empfiehlt der Kreisausschuss dem Kreistag einstimmig, 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 der allen Kreistagsabgeordneten vorliegenden 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).

Der Kreistag folgt der Empfehlung durch einstimmigen Beschluss.

gez. Stephan Pusch
Landrat

gez. Peter Deckers
Kreisdirektor

Für die Richtigkeit
des vorstehenden Auszuges:
Heinsberg, 16. April 2007

Der Landrat

(A.)

Lind





CDU-Kreistagsfraktion • Valkenburger Str. 45 • 52525 Heinsberg

An den Vorsitzenden des
Ausschusses für Umwelt & Verkehr
Herrn Dr. Gerd Hachen
Neumühle 27
41812 Erkelenz

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

Datum: 15.05.2008

z. K.:

Herrn Landrat Stephan Pusch
SPD-Fraktion
FDP-Fraktion Schreinemacher
FDP-Fraktion Hecker/Offermann
Fraktion Bündnis 90/Grüne

**Antrag gem. § 5 GeschO; Sitzung des Ausschusses für Umwelt & Verkehr am 03.06.2008;
Untersuchung der Organisationsstruktur im Aufgabenbereich Abfallwirtschaft**

Sehr geehrter Herr Dr. Hachen,

auf dem Abfallwirtschaftsmarkt ist seit einigen Jahren eine verstärkte Liberalisierung zu beobachten. Dieser Entwicklung treten einige Kreise, Städte und Gemeinden mit sog. Rekommunalisierungen entgegen. Darüber hinaus ist es aufgrund der erklärten Absicht der Landesregierung NRW durchaus möglich, dass die verbindliche Zuweisung des Kreises Heinsberg (und weiterer Kommunen) an die MVA Weisweiler in den nächsten Jahren durch die Abfallwirtschaftsplanung des Landes aufgehoben wird. Außerdem wird der Kreis Heinsberg aufgrund der vertraglichen Rahmenbedingungen in der Restmüllentsorgung kurz- bis mittelfristig über die künftige Art und Weise der Abfallentsorgung zu entscheiden haben.

Damit sich der Kreis Heinsberg in diesem Prozess auch organisatorisch rechtzeitig und angemessen aufstellen kann, ist eine Untersuchung der derzeitigen Organisationsstruktur in der Abfallwirtschaft der Kreisverwaltung sinnvoll. In diese Untersuchung sind alternative Betriebsmöglichkeiten, z.B. durch eine Anstalt öffentlichen Rechts oder eine GmbH, einzubeziehen.

Geprüft werden sollte schließlich auch, ob die Überführung weiterer Aufgabenbereiche in eine mögliche neue Organisationsform sinnvoll ist.

Ziel jeglicher organisatorischer Veränderungen sollte eine Stärkung der Daseinsvorsorge im Kreis Heinsberg sowie der Dienstleistung durch die Kreisverwaltung bei angemessenen Kosten und Gebühren sein.

Die CDU-Kreistagsfraktion bittet daher, diesen Antrag in der Sitzung des Ausschusses für Umwelt & Verkehr am 03.06.2008 zu beraten und nachfolgende Beschlussfassung herbeizuführen:

1. Die Verwaltung wird beauftragt, die Organisationsstruktur im Aufgabenbereich Abfallwirtschaft der Kreisverwaltung konzeptionell zu untersuchen.
2. Dabei soll insbesondere geprüft werden, ob im Vergleich zur Aufgabenwahrnehmung in der heutigen Form (Regiebetrieb) andere vorteilhafte Möglichkeiten bestehen.
3. Die Ergebnisse sind dem Ausschuss für Umwelt und Verkehr in diesem Jahr vorzustellen.

für die CDU-Kreistagsfraktion



Norbert Reyans,
Fraktionsvorsitzender