



Für das Königreich Belgien

Wirtschaftsförderungsgesellschaft Ostbelgiens VoG

im Auftrag der Gemeinden Baelen, Bleyberg, Eupen, Kelmis, Lontzen, Raeren und Welkenraedt

Wallonische Region, MET, DG3 (Direction générale des Transports), **IG31** (Division de la Programmation et de la Coordination des Transports), **D311** (Direction des Etudes et de la Programmation des Transports)

Für die Bundesrepublik Deutschland

Kreis Aachen

im Auftrag der Gemeinden Roetgen und Simmerath, der Städte Monschau, Stolberg und Eschweiler

Landesbetrieb Straßenbau NRW

und in Zusammenarbeit mit der Stadt Aachen sowie den Städten Alsdorf, Baesweiler, Herzogenrath und Würselen

Für das Königreich der Niederlande

Gemeinde Vaals

**AUSARBEITUNG EINES GRENZÜBERSCHREITENDEN MOBILITÄTSPLANS
MOBILITÄT IM DREILÄNDERECK
INTERREG III PROJEKT EMR INT 3**

**ZWISCHENBERICHT PHASE 3
Dezember 2006**



PLANECO s.p.r.l.
Office Park,
Chemin du Stocquoy 1-3
B - 1300 WAVRE
BELGIEN
Tel: +32 / 10 / 483312
Fax: +32 / 10 / 483313
Email: info@planeco.be



HP projektpromotie bv
St. Pieterstraat 72
NL – 6211 JP Maastricht
NIEDERLANDE
Tel.: +31 / 43 / 3270650
Fax: +31 / 43 / 3270611
Email: info@hpprojektpromotie.nl



BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRS-
PLANUNG DR.-ING. REINHOLD BAIER GMBH
Hanbrucher Straße 9
D – 52064 AACHEN
DEUTSCHLAND
Tel.: +49 / 241 / 705500
Fax: +49 / 241 / 7055020
Email: mail@bsv-planung.de

Inhaltsverzeichnis

1	Vorgehensweise	4
2	Zentralörtliche Gliederung	4
3	Entwicklung der Verkehrsnetze	6
3.1	Motorisierter Individualverkehr	6
3.1.1	Funktionale Gliederung	6
3.1.2	Lkw-Führungskonzept	13
3.1.3	Grundlagen der Untersuchung der Netzvarianten.....	15
3.1.4	Planfälle 1 - 3	16
3.1.5	Zielkonzept.....	25
3.1.6	Straßeninstandsetzung.....	89
4	Öffentlicher Verkehr	91
4.1	Grundlagen	91
4.2	Zielkonzept	91
4.2.1	Buslinie Aachen – Eupen – Monschau	95
4.2.2	Buslinie Aachen – Roetgen – Simmerath – Schleiden (ASS)	96
4.2.3	Buslinie Aachen – Venwegen – Roetgen – Simmerath – Monschau	97
4.2.4	Buslinie Aachen – Roetgen – Monschau	99
4.2.5	Buslinie Stolberg – Breinig – Venwegen – Roetgen.....	100
4.2.6	Buslinie Vaals – Plombières – Kelmis – Welkenraedt – Eupen.....	101
4.2.7	Buslinie Kelmis – Lontzen – Walhorn / Astenet – Welkenraedt – Eupen – Raeren	103
4.2.8	Buslinie Welkenraedt – Baelen – Lac de la Gileppe	105
4.2.9	Buslinie Kelmis – Hergenrath – Raeren – Roetgen.....	106
4.2.10	Buslinie Luxemburg – St. Vith – Büllingen – Bütgenbach – Monschau – Hellenthal – Kall Bf	107
4.2.11	Buslinie Simmerath – Nideggen-Schmidt – Nideggen Bf (Rurtalbahn) – Nideggen (SRN).....	109
4.2.12	Begleitende Maßnahmen	110
4.2.13	Vennbahntrasse	111
5	Schiengüterverkehr	116
6	Fahrradverkehr	118
6.1	Grundlagen	118
6.2	Zielkonzept	118
6.2.1	Straßenbegleitende Radinfrastruktur	118
6.2.2	Selbständige Radinfrastruktur im Zuge von Bahntrassen (RAVeL).....	126
6.2.3	Radrouten	129
7	Zielkonzept Straßenräume innerorts	130
8	Überschlägige Kosten	134
8.1	Kfz-Verkehr	134
8.2	Öffentlicher Verkehr	134
8.3	Fahrradverkehr	135
8.4	Straßenräume innerorts	135
9	Weiteres Vorgehen	136
9.1	Maßnahmenswerpunkte	136
9.2	Fördermittel	137
9.2.1	Europäische Ebene	137
9.2.2	Deutschland	143
9.2.3	Landesebene NRW	143
9.2.4	Förderprogramme für Maßnahmen im Radverkehr.....	144

9.2.5	Städte und Gemeinden in Deutschland	144
9.2.6	Nationale Ebene Belgien	146
9.3	Förderfähigkeit von Maßnahmen des vorliegenden Mobilitätsplans.....	146
9.3.1	Maßnahmen im Straßenraum.....	151
9.3.2	Straßenneu- und -ausbau.....	151
9.3.3	Straßeninstandsetzung.....	151
9.3.4	RAVeL.....	152
9.3.5	Sonstige Radverkehrsanlagen.....	152
9.3.6	Schienenstreckenneu- und -ausbau	152
9.3.7	Sonstige Maßnahmen im ÖPNV.....	152
9.4	Ausblick.....	153
10	Anhang.....	156
10.1	ÖV-Reisezeitenvergleich Analyse – Zielkonzept (Prognose)	156
10.2	Maßnahmenprogramme Zielkonzept Mobilitätsplan.....	165

1 Vorgehensweise

In der Analysephase (Phase 1) wurden im Wesentlichen quantitative und qualitative Analysen der einzelnen Verkehrssysteme durchgeführt, z. B. mit Hilfe des Verkehrsmodells und Aufnahmen vor Ort. In der Phase 2 wurde auf Basis

- der Erkenntnisse aus der Analysephase und
- der Recherchetermine bei den relevanten Planungspartnern vor Ort

ein Ziel- und Bewertungssystem entwickelt, mit dessen Hilfe, die vorgeschlagenen Maßnahmen im Rahmen der Ausarbeitung des Mobilitätsplans (Phase 3) untersucht wurden.

2 Zentralörtliche Gliederung

Die Gliederung des Untersuchungsgebiets in Zentrale Orte sowie die Darstellung der Entwicklungsachsen erfolgte in der Phase 1 nach einem für den gesamten Betrachtungsraum einheitlichen Ansatz¹. Dabei wurde festgestellt, dass insbesondere zwischen dem Raum Aachen und dem niederländischen Grenzgebiet (u. a. Städteregion Parkstad Limburg) sowie dem belgischen Grenzgebiet (u. a. Deutschsprachige Gemeinschaft) planerisch keine regionalen Entwicklungsachsen vorgesehen waren.

Gegenüber der Analyse ergeben sich im Zielkonzept folgende relevante Weiterentwicklungen dieses Systems:

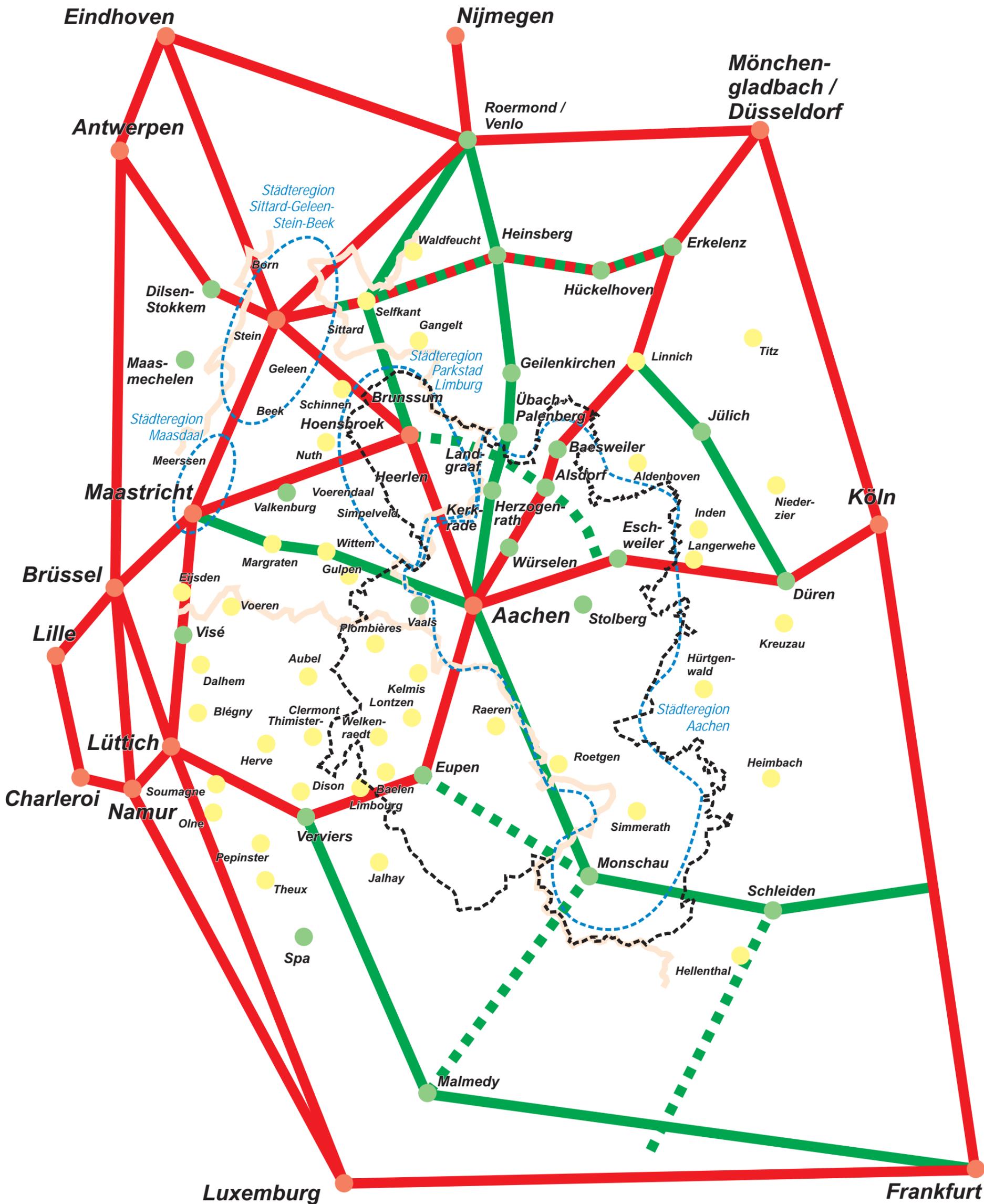
- Fusion der Stadt und des Kreises Aachen zu der sog. "Städteregion Aachen" (geplant für das Jahr 2009)
- Verdichtung des Systems der regional bedeutsamen Achsen im Bereich Nordraum Aachen – Parkstad Limburg und im Bereich Südraum Aachen – Belgien.

Ziel sollte es sein, diese planerisch abstrakt dargestellten Korridore praktisch in Form grenzübergreifender Zusammenarbeit umzusetzen. Dies können z. B. regelmäßige Konsultationen und gemeinsam ausgearbeitete bzw. abgestimmte Planwerke sein. Die Mobilitätspläne "Eifelverkehrsplanung" und "Mobilität im Dreiländereck" sind neben der Studie zur B 258n-Nord Direktverbindung Aachen – Parkstad Limburg und dem Euregionalen Nahverkehrsplan ein Ansatz einer Operationalisierung grenzübergreifender Planung in der Euregio Maas-Rhein (siehe Tabelle 9.2). In ihm werden konkrete Vorschläge unterbreitet, die oben genannte Verdichtung des Achsensystems mit Hilfe verkehrsplanerischer Maßnahmen für alle Verkehrsträger zu unterstützen.

¹ Quelle: Schéma de développement de l'espace régional, Gouvernement Wallon; Landesentwicklungsplan NRW, 5^o nota Ruimtelijke Ordening



Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden Mobilitätsplans - Mobilität im Dreiländereck
 Opstellen van een grensoverschrijdend mobiliteitsplan - Mobiliteit in het drielandpunt
 Élaboration d'un plan de Mobilité transfrontalier - Mobilité aux trois frontières



Programme d'action
Des axes de développement

	Communautés urbaines		Axe de développement suprarégional
	Centre supérieur		Axe de développement régional
	Centre moyen		Axe de développement possible dans le cadre de projet
	Centre local		

Inventaire:
 - - - - - Périmètre d'études élargi
 - - - - - Frontière nationale

Doelconcept
Gemeentelijke hiërarchie

	Stedelijk gebied		Grootschalig belangrijke as
	Gemeente van bovenregionale betekenis		Regionaal belangrijke as
	Gemeente van regionale betekenis		Mogelijke asverlegging / herindeling in het grensoverschrijdende gebied
	Gemeente van lokale betekenis		

Bestand:
 - - - - - Grens totale studiegebied/aandachtsgebied
 - - - - - Landgrens

Zielconcept
Zentralörtliche Gliederung und Entwicklungsachsen

	Städteregion		Großräumig bedeutsame Achse
	Oberzentrum		Regional bedeutsame Achse
	Mittelzentrum		Mögliche Achsenergänzung/Umstufung im grenzüberschreitenden Zusammenhang
	Grundzentrum		

Bestand:
 - - - - - Grenze gesamter Betrachtungsraum
 - - - - - Landesgrenze

3 Entwicklung der Verkehrsnetze

3.1 Motorisierter Individualverkehr

3.1.1 Funktionale Gliederung

Aus der zentralörtlichen Gliederung und den Entwicklungsachsen (siehe Kap. 2) wird eine hierarchische Gliederung des Straßennetzes in Abschnitte unterschiedlicher Verbindungsbedeutung abgeleitet. Danach wird Verbindungen zwischen den Zentralen Orten entsprechend der zentralörtlichen Bedeutung eine entsprechende Verbindungsfunktionsstufe zugewiesen. Diese Vorgehensweise wird in allen drei beteiligten Ländern prinzipiell auf die gleiche Weise angewendet. Im Sinne der Vergleichbarkeit wurden die Begrifflichkeiten im Rahmen der vorliegenden Studie harmonisiert und von den national verwendeten Termini abgewichen.

Unterschieden werden

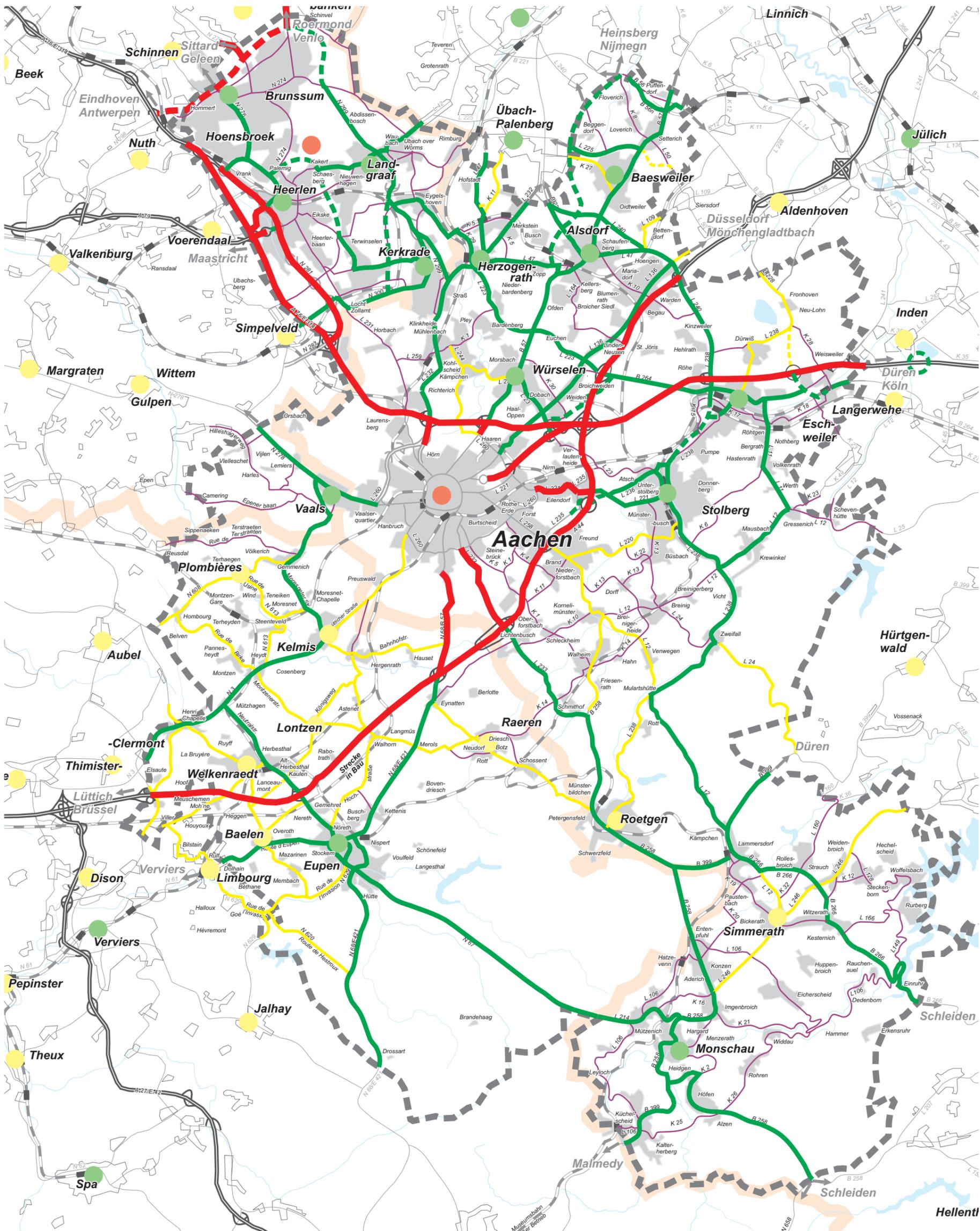
- großräumige Verbindungen (zwischen den Oberzentren)
- regionale Verbindungen (zwischen den Mittelzentren sowie den Mittel- und Oberzentren)
- nahräumige Verbindungen (zwischen den Grundzentren sowie den Grund- und Mittelzentren)
- lokale Verbindungen (zwischen Gemeindeteilen der Grundzentren sowie den Gemeindeteilen und den Grundzentren).

Die funktionale Gliederung des Straßennetzes ist eine Hilfestellung, wenn es u. a. darum geht

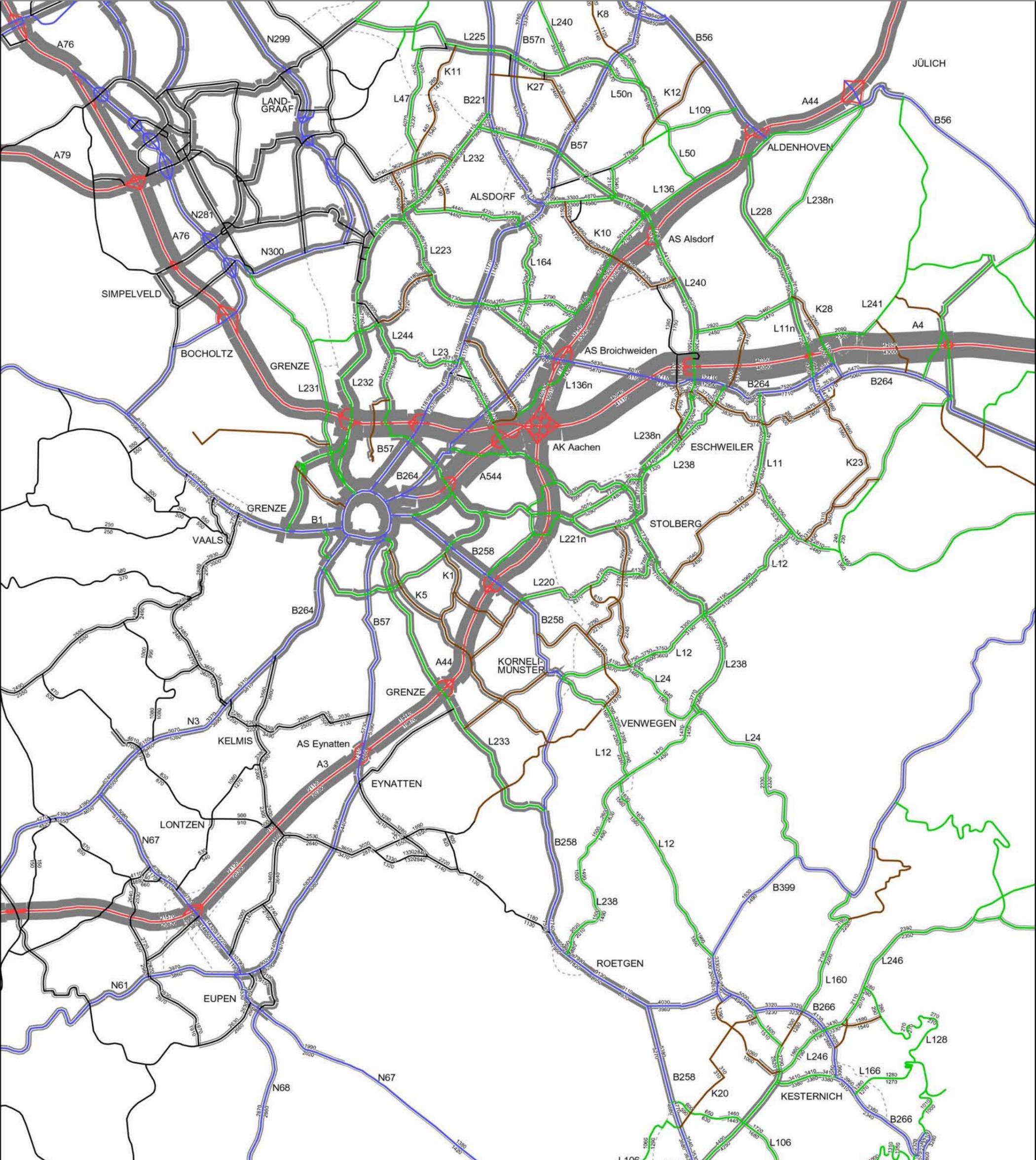
- Prioritäten für Streckenergänzungen, -ertüchtigungen und Instandsetzung bzw. Investitionen in das Straßennetz allgemein festzulegen und
- Verkehrsführungs- bzw. Beschilderungskonzepte zu entwickeln und umzusetzen.

Das Bild der funktionalen Gliederung des Straßennetzes im erweiterten Untersuchungsgebiet zeigt, dass die großräumigen Verbindungsfunktionen in aller Regel von den Autobahnen bzw. anderen gut ausgebauten Straßen übernommen werden. Bei den Straßen mit regionaler Verbindungsfunktion handelt es sich in der Regel um gut ausgebaute Landstraßen.

Im Zielkonzept wird deutlich, dass die geplanten Netzergänzungen in vielen Fällen Potenziale für eine Neuordnung der Funktionen der einzelnen Straßenabschnitte eröffnen. Beispielsweise kann die geplante B 258n Nord Direktverbindung Aachen – Parkstad Limburg als großräumige Verbindung zwischen dem Oberzentrum Aachen, der Städteregion Parkstad Limburg (Oberzentrum), der Städteregion Sittard-Geleen-Stein-Beek (Oberzentrum) verstanden werden. Als weiteres Beispiel kann die geplante Ortsumgehung Eupen die Funktion der bisher durch das Stadtzentrum Eupen verlaufenden N 67 / N 68 übernehmen.



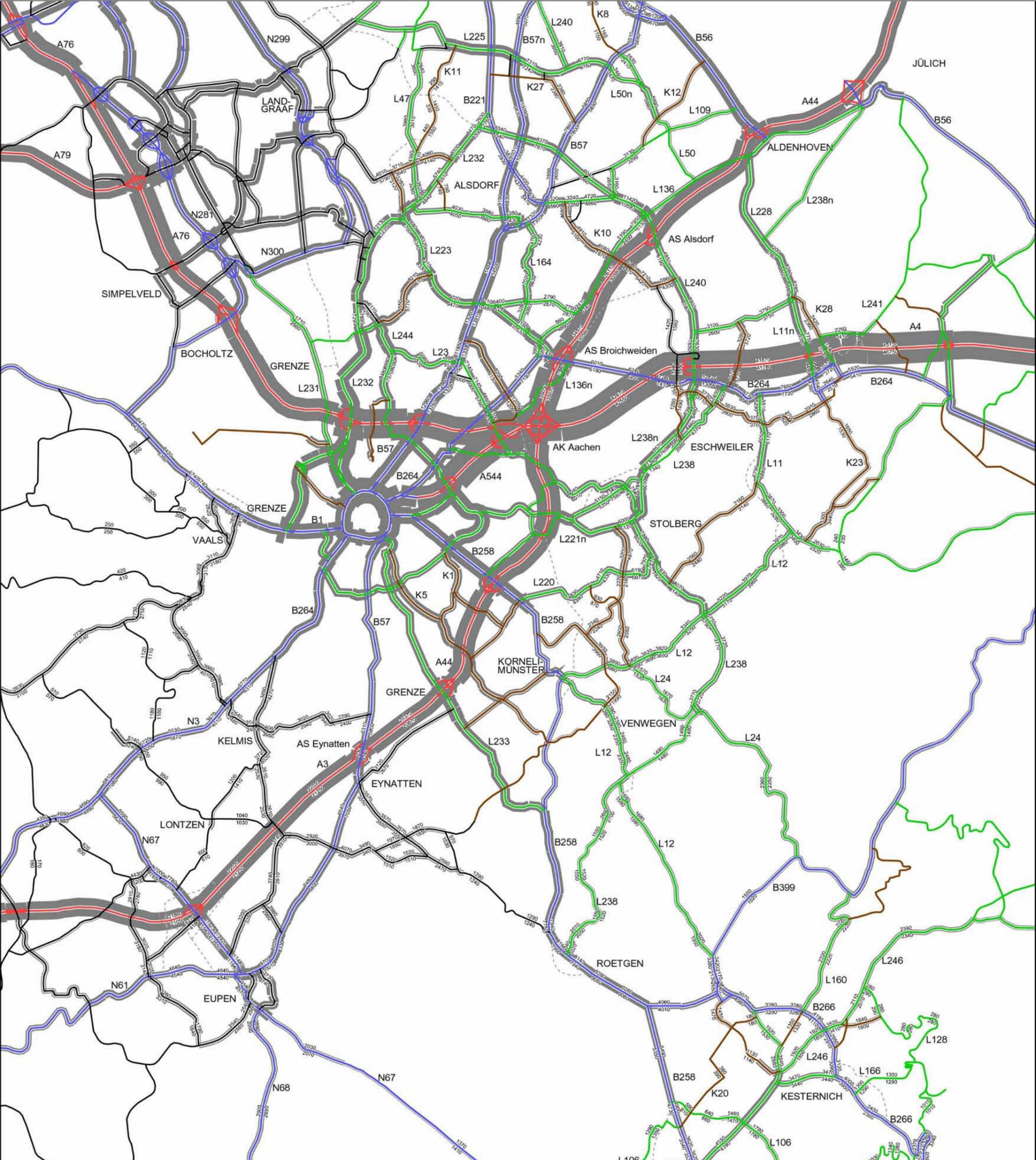
Cas Pronostic-0 Classification fonctionnelle du réseau routier		Nulprognose Functionele indeling van het wegennetwerk		Prognose-0-Fall Funktionale Gliederung des Straßennetzes	
Situation existante		Bestand		Bestand	
Planification		Planning		Planung	
	Axe suprarégional		Grootschalige verbinding		Großräumige Verbindung
	Axe régional		Regionale verbinding		Regionale Verbindung
	Axe inter local		Lokale verbinding		Nahräumige Verbindung
	Axe local		Lokale verbinding		Lokale Verbindung
	Centre supérieur		Gemeente van bovenregionale betekenis		Oberzentrum
	Centre moyen		Gemeente van regionale betekenis		Mittelzentrum
	Centre local		Gemeente van lokale betekenis		Grundzentrum
	Autoroute		Autosnelweg		Autobahn
	Route numérotée		Geklasseerde weg		Klassifizierte Straße
	Autre route d'importante		Overige weg		Sonstige relevante Straße
	Périmètre d'études élargi		Grens totale studiegebied/aandachtsgebied		Grenze gesamter Betrachtungsraum
	Chemin de fer		Spoorweg		Schiene
	Frontière nationale		Landgrens		Landesgrenze



Charge Transport individuel motorisé
Intensiteit motorvoertuigen
Kfz-Belastungen

Cas Pronostic-0-2015
 Nulanalyse 2015
 Prognose-0-Fall 2015

	Véhicules par jour ouvrable
	Motorvoertuigen per werkdag
	Kfz/Werkdag
	Autoroute / Autosnelweg / Autobahn
	Route nationale / Rijksweg / Bundes- / Nationalstraße
	Route régional / Secundaire weg / Landesstraße
	Route supra-local / Locale weg / Kreisstraße
	Route communale / Gemeentelijke weg / Gemeindestraße

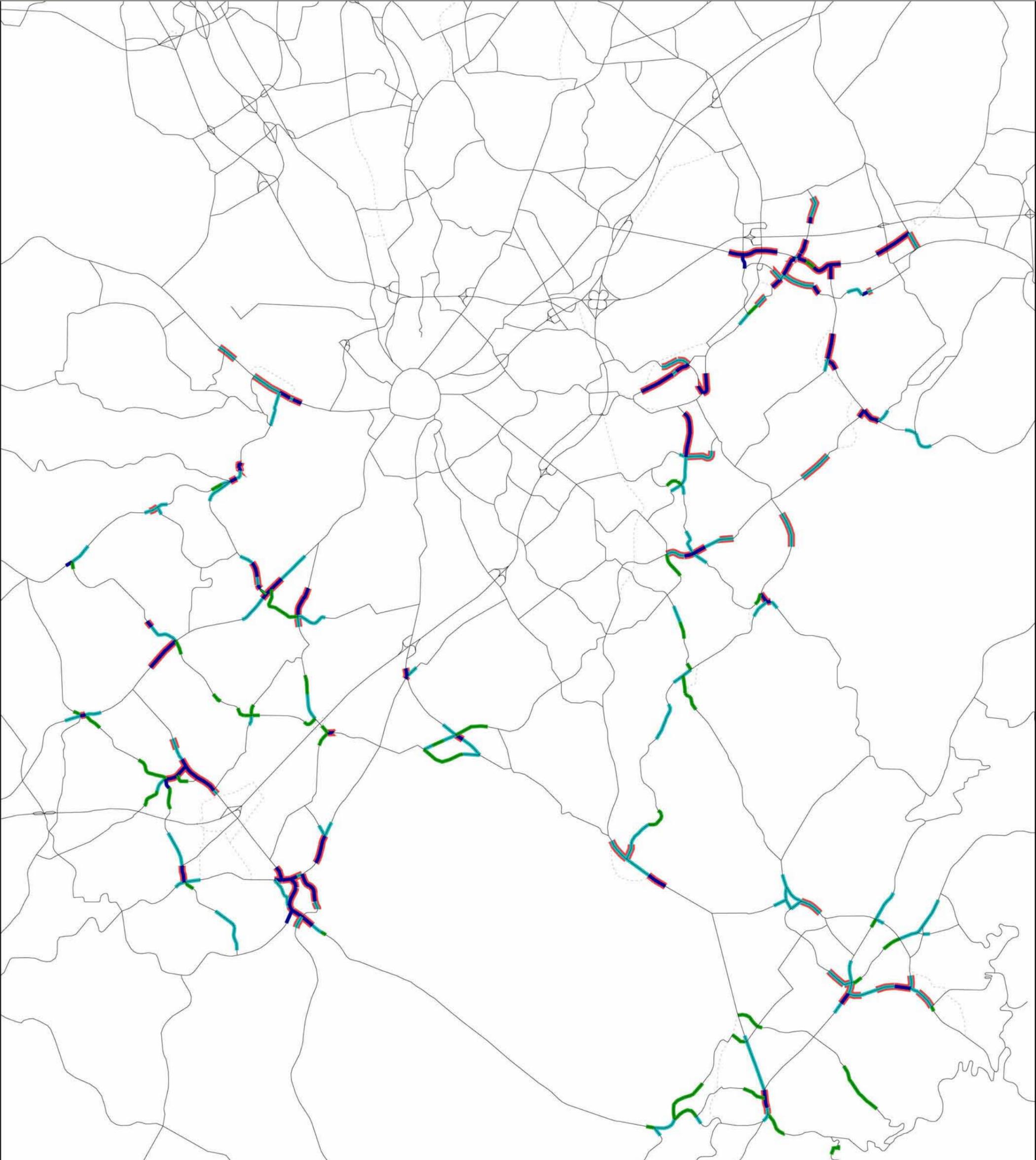


Charge Transport individuel motorisé
Intensiteit motorvoertuigen
Kfz-Belastungen

Cas Pronostic-0-2020
 Nulanalyse 2020
 Prognose-0-Fall 2020

	Véhicules par jour ouvrable
	Motorvoertuigen per werkdag
	Kfz/Werkdag

	Autoroute / Autosnelweg / Autobahn
	Route nationale / Rijksweg / Bundes- / Nationalstraße
	Route régional / Secundaire weg / Landesstraße
	Route supra-local / Locale weg / Kreisstraße
	Route communale / Gemeentelijke weg / Gemeindestraße



Pollution sonore et atmosphérique
Verontreiniging door geluid / Verontreiniging door schadelijke stoffen in de lucht
Lärm-/ Luftschadstoffbelastungen

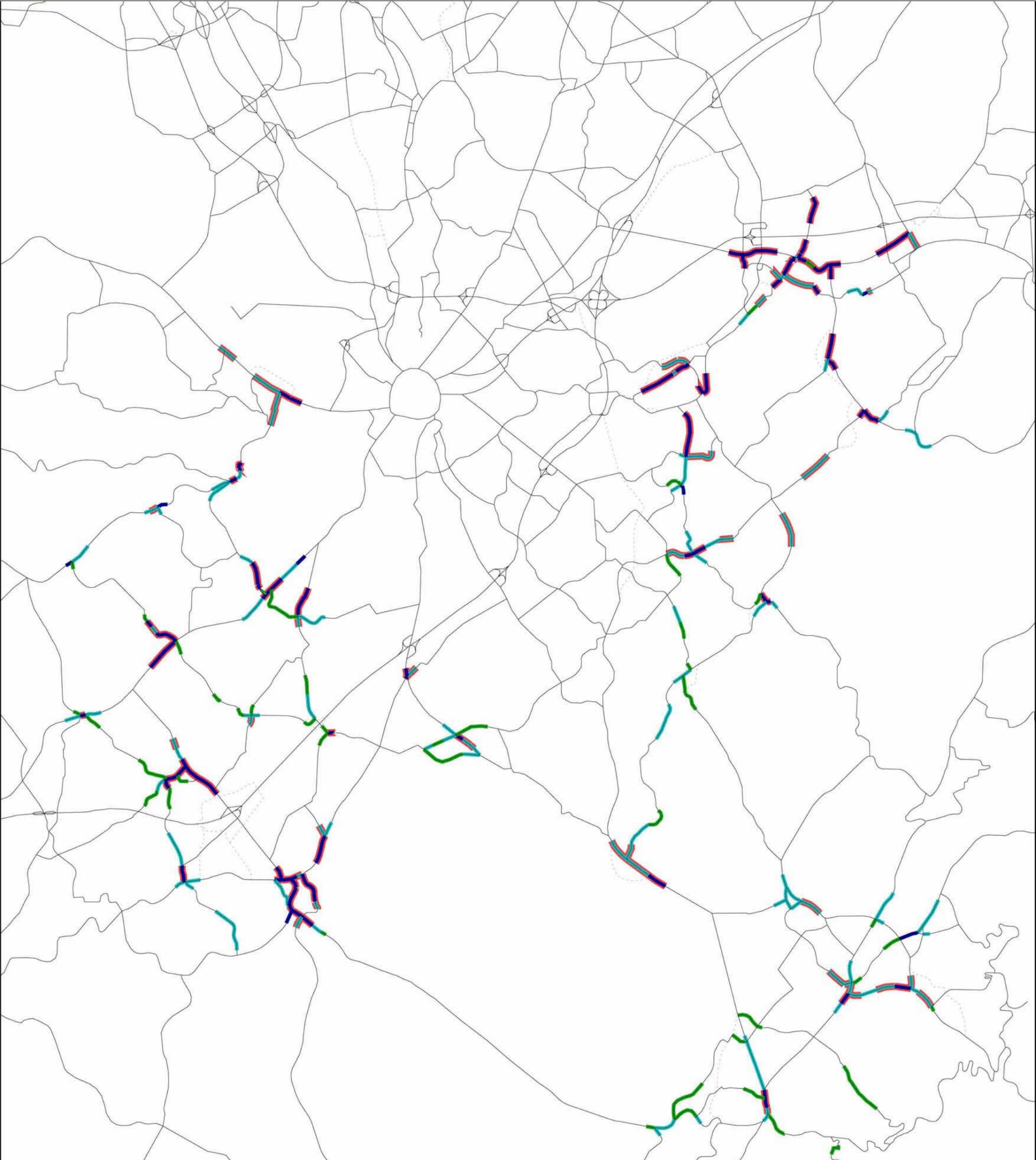
Cas Pronostic-0-2015
 Nulanalyse 2015
 Prognose-0-Fall 2015

Moyenne journalière / Beoordelingsniveau dag /
 Beurteilungspegel Tag

— > 64 dB (A) — 60 - 64 dB (A) — 55 - 59 dB (A)

— Risque de pollution atmosphérique important /
 Tracé met vermoedelijke luchtverontreiniging door kritische schadelijke stoffen /
 Strecke mit Verdacht auf kritische Luftschadstoffbelastungen





Pollution sonore et atmosphérique
Verontreiniging door geluid / Verontreiniging door schadelijke stoffen in de lucht
Lärm-/ Luftschadstoffbelastungen

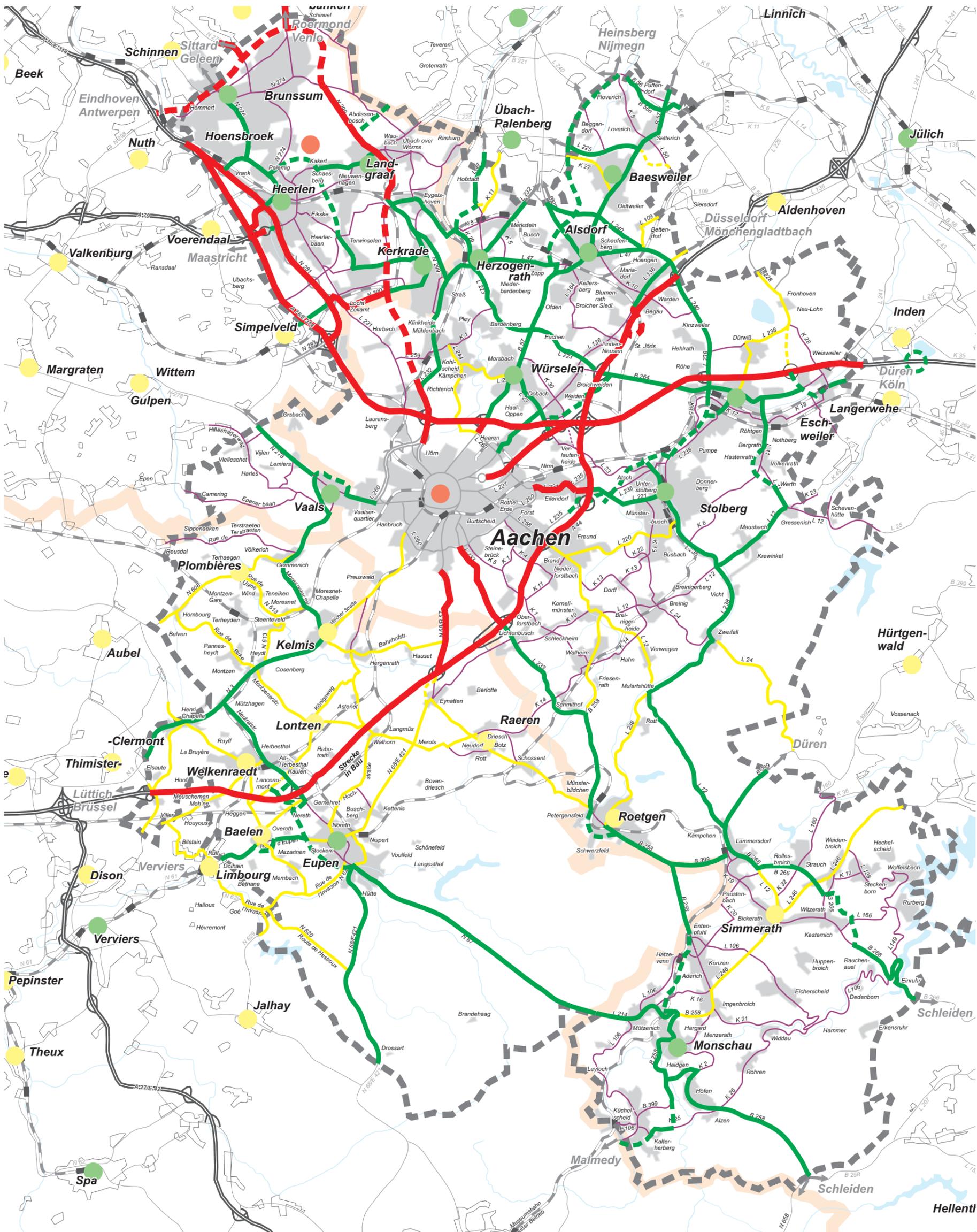
Cas Pronostic-0-2020
 Nulanalyse 2020
 Prognose-0-Fall 2020

Moyenne journalière / Beoordelingsniveau dag /
 Beurteilungspegel Tag

— > 64 dB (A) — 60 - 64 dB (A) — 55 - 59 dB (A)

— Risque de pollution atmosphérique important /
 Tracé met vermoedelijke luchtverontreiniging door
 kritische schadelijke stoffen /
 Strecke mit Verdacht auf kritische Luftschadstoff-
 belastungen





Programme d'action Classification fonctionnelle du réseau routier		Doelconcept Functionele indeling van het wegennetwerk		Zielkonzept Funktionale Gliederung des Straßennetzes	
Situation existente	Planification	Bestand	Planning	Bestand	Planung
Axe suprarégional		Grootchalige verbinding		Großräumige Verbindung	
Axe régional		Regionale verbinding		Regionale Verbindung	
Axe inter local		Lokale verbinding		Nahräumige Verbindung	
Axe local		Lokale verbinding		Lokale Verbindung	
Centre supérieur		Gemeente van bovenregionale betekenis		Oberzentrum	
Centre moyen		Gemeente van regionale betekenis		Mittelzentrum	
Centre local		Gemeente van lokale betekenis		Grundzentrum	
Inventaire:	Frontière nationale	Bestand:	Landgrens	Bestand:	Landesgrenze
Autoroute	Périmètre d'études élargi	Autosnelweg	Grens totale studiegebied/aandachtsgebied	Autobahn	Grenze gesamer Betrachtungsraum
Route numérotée	Chemin de fer	Geklasseerde weg	Spoorweg	Klassifizierte Straße	Schiene
Autre route d'importante	Frontière nationale	Overige weg	Landgrens	Sonstige relevante Straße	Landesgrenze

3.1.2 Lkw-Führungskonzept

Aufbauend auf der funktionalen Gliederung des Straßennetzes sollte das Lkw-Führungskonzept entwickelt werden. Es basiert auf der Logik, dass der Straßengüterverkehr möglichst verträglich abgewickelt werden sollte. Dies bedeutet eine möglichst rasche und direkte Führung des Lkw-Verkehrs von der Erschließungsstraße (eines Gewerbegebiets) auf möglichst hochwertige Verbindungen. Erstens um möglichst kurze Reisezeiten zu erzielen, zweitens um den Lkw-Verkehr hinsichtlich der vom ihm ausgehenden Gefahren und Emissionen möglichst verträglich unterzubringen, idealerweise auf der Autobahn oder autobahnähnlich ausgebauten Straßen.

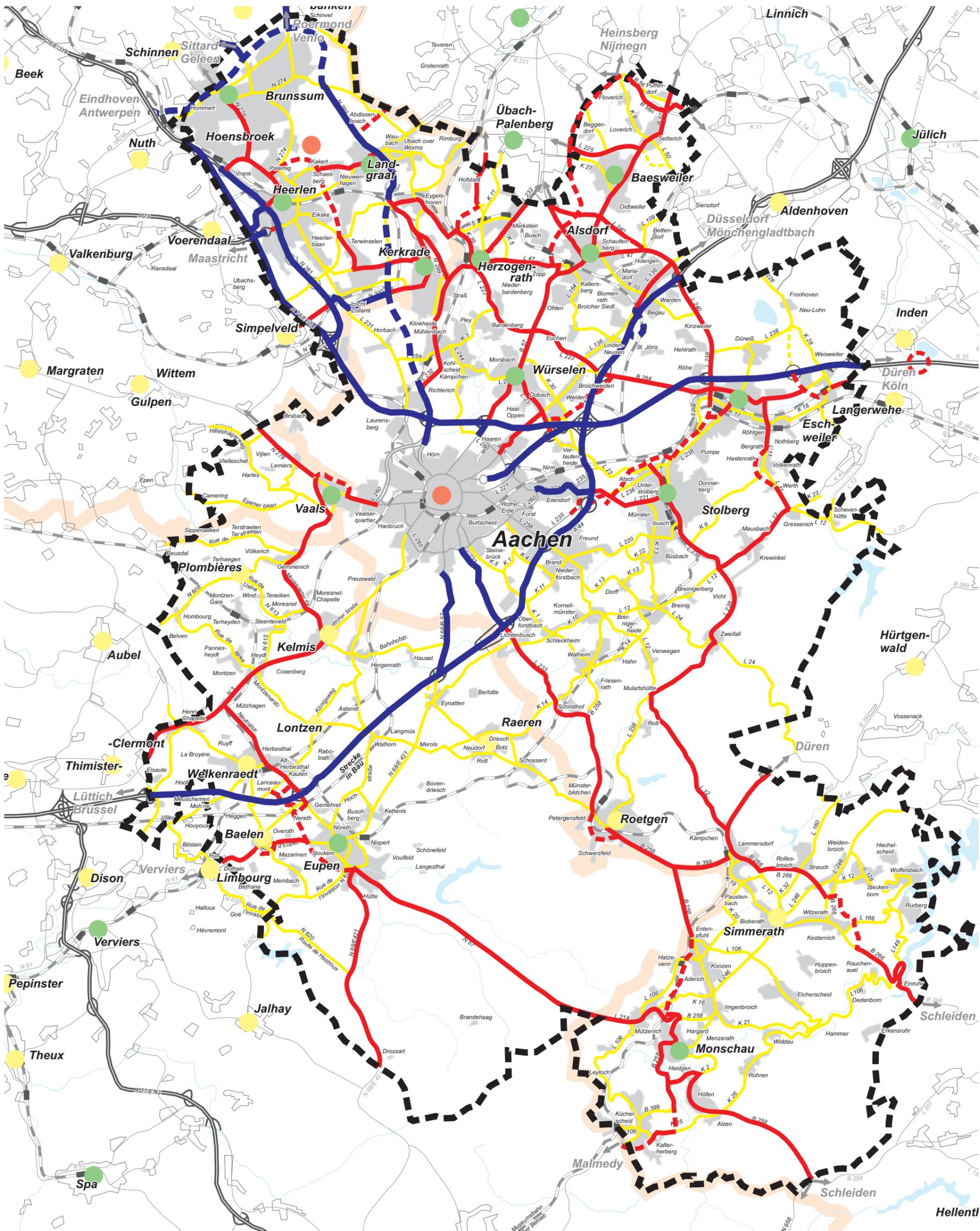
Unterschieden werden

- Lkw-Routen (Auf diesen Netzelementen soll der Lkw-Verkehr den Großteil seiner Verkehrsleistung erbringen.)
- Lkw-Haupterschließung (Auf diesen Netzelementen soll der Lkw-Verkehr von den Lkw-Routen möglichst dicht an sein Ziel geführt werden und umgekehrt.)
- Lkw-Erschließung (Diese Netzelemente befährt der Lkw-Verkehr im unmittelbaren Nahbereich seines Ziels bzw. seiner Quelle (z. B. Gewerbegebiete)).

Das Bild des Lkw-Führungskonzepts ähnelt dem der funktionalen Gliederung des Straßennetzes. Die Lkw-Routen liegen in aller Regel auf den Autobahnen bzw. anderen gut ausgebauten Straßen. Die Lkw-Haupterschließung übernehmen in der Regel gut ausgebaute Landstraßen.

Auch hier wird im Zielkonzept deutlich, dass die geplanten Netzergänzungen häufig Potenziale für eine Lkw-Entlastung einzelner Straßenabschnitte eröffnen. Dies ist z. B. der Fall im Vaalser, im Eupener und im Stolberger Zentrum. Die funktionale Gliederung des Straßennetzes bzw. das Lkw-Führungskonzept ist bei der Beschilderung zu berücksichtigen. Z. B. würde Kfz-Verkehr zwischen Aachen und Maastricht nicht mehr über N 278 OD Vaals, sondern über die A 4 / E 314 / A 76 / A 79 / A 2 geführt. Kfz-Verkehr zwischen Aachen und Eupen würde nicht mehr über die N 68 OD Eynatten / OD Kettenis, sondern über die A 3 / E 40 / N 67 geführt.

Die Unzulänglichkeiten des Systems Beschilderung liegen im Zeichen von Navigationsgeräten und Anreizen, bemaute Strecken zu umfahren, auf der Hand. Dem ist entgegen zu halten, dass u. a. durch straßenräumliche und verkehrsbeeinflussende Maßnahmen (z. B. LSA-Programme) Handlungsansätze zur Verkehrslenkung vorhanden sind. Zu diesen Themen werden im Zuge des vorliegenden Mobilitätsplans Lösungsvorschläge unterbreitet (z. B. Ausbauquerschnitte für Straßenräume).



Programme d'action Concept d'itinéraire poids lourds		Doelconcept Wegtrajectenplan voor vrachtwagens		Zielkonzept Lkw-Führungskonzept	
Situation existante		Bestand		Bestand	
	Hinéraire poids lourds		vrachtwagenroutes		Lkw-Routen
	Desserte principale pour poids lourds		vooral toegankelijk voor vrachtwagens		Lkw-Haupterschließung
	Desserte pour poids lourds		toegankelijk voor vrachtwagens		Lkw-Erschließung
	Centre supérieur		Gemeente van bovenregionale betekenis		Oberzentrum
	Centre moyen		Gemeente van regionale betekenis		Mittelzentrum
	Centre local		Gemeente van lokale betekenis		Grundzentrum
	Autoroute		Autosnelweg		Autobahn
	Route numérotée		Geklasseerde weg		Klassifizierte Straße
	Autre route d'importante		Overige weg		Sonstige relevante Straße
	Périmètre d'études élargi		Grens totale studiegebied/ aandachtsgebied		Grenze gesamter Betrachtungsraum
	Chemin de fer		Spoorweg		Schiene
	Frontière nationale		Landgrens		Landesgrenze

Source: Landesentwicklungsplan NRW, Schéma de Développement de l'espace régional du Gouvernement Wallon, Beleidsnota regionaal verbindend wegen van de Provincie Limburg
 Bronnen: Landesentwicklungsplan NRW, Schéma de Développement de l'espace régional du Gouvernement Wallon, Beleidsnota regionaal verbindend wegen van de Provincie Limburg
 Quellen: Landesentwicklungsplan NRW, Schéma de Développement de l'espace régional du Gouvernement Wallon, Beleidsnota regionaal verbindend wegen van de Provincie Limburg

3.1.3 Grundlagen der Untersuchung der Netzvarianten

Zur Abbildung des derzeitigen Verkehrsbildes sowie des Verkehrsbildes für die Prognosehorizonte 2015 und 2020 wurde ein regionales Verkehrsmodell aufgebaut. Die Prognosen basieren u. a. auf der Veränderung der Strukturdaten, der Verkehrsnetze und dem Mobilitätsverhalten.

Tabelle 3.1: Entwicklung der Rechenfälle für das Verkehrsmodell

Rechenfall	Erläuterung	Ausarbeitung im Zuge der...
Analyse 2005	Die Analyse stellt das derzeitige Verkehrsbild dar. Dieser Rechenfall dient zur Kalibrierung des Verkehrsmodells.	Phase 1
Prognose-0-Fall 2015 / 2020	Der Prognose-0-Fall stellt das zukünftige Verkehrsbild dar. Alle Entwicklungen, die mit hoher Wahrscheinlichkeit eintreten sowie alle Netzveränderungen, die mit hoher Wahrscheinlichkeit umgesetzt werden, werden berücksichtigt. Alle Maßnahmen, die im Prognose-0-Fall enthalten sind, sind auch Bestandteil des Prognose-0-Mit-Falls und des Zielkonzepts. Der Prognose-0-Fall ist der Vergleichsfall für alle weiteren Rechenfälle.	Phase 1
Prognose-0-Mit-Fall 2015 / 2020	Der Prognose-0-Mit-Fall ist eine Variante des Prognose-0-Falls, in der u. a. für den Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassung Aachen einzelne Netzergänzungsmöglichkeiten im deutschen Teil des Betrachtungsraums untersucht wurden. Es handelte sich dabei nicht um konkrete Planungen sondern um Vorschläge (z. B. im Rahmen des Integrierten Verkehrskonzepts NRW (IGVP NRW)). Dieser Rechenfall wurde nur im Rahmen der Phase 1 benötigt. Die in ihm enthaltenen Netzergänzungen, die weiterverfolgt wurden, wurden in den Rechenfall Zielkonzept integriert.	Phase 1
Planfälle 1 – 3	Die Planfälle 1 – 3 wurden im Rahmen der Ausarbeitung des Zielkonzepts erstellt. Sie dienen zur Wirkungsanalyse verschiedener zusätzlich möglicher Netzmodifikationen.	Phase 3
Zielkonzept 2015 / 2020	Das Zielkonzept beinhaltet alle Netzmodifikationen, die in Abstimmung mit der Begleitgruppe im Rahmen des Mobilitätsplans Dreiländereck weiterverfolgt werden sollen.	Phase 3

Im Zuge der Phasen 1 und 2 wurde festgestellt, dass insbesondere an den folgenden Straßen bzw. Straßenabschnitten ein Handlungsbedarf hinsichtlich der Verbesserung des Verkehrsablaufs besteht, für die im Zielkonzept Lösungsvorschläge unterbreitet werden:

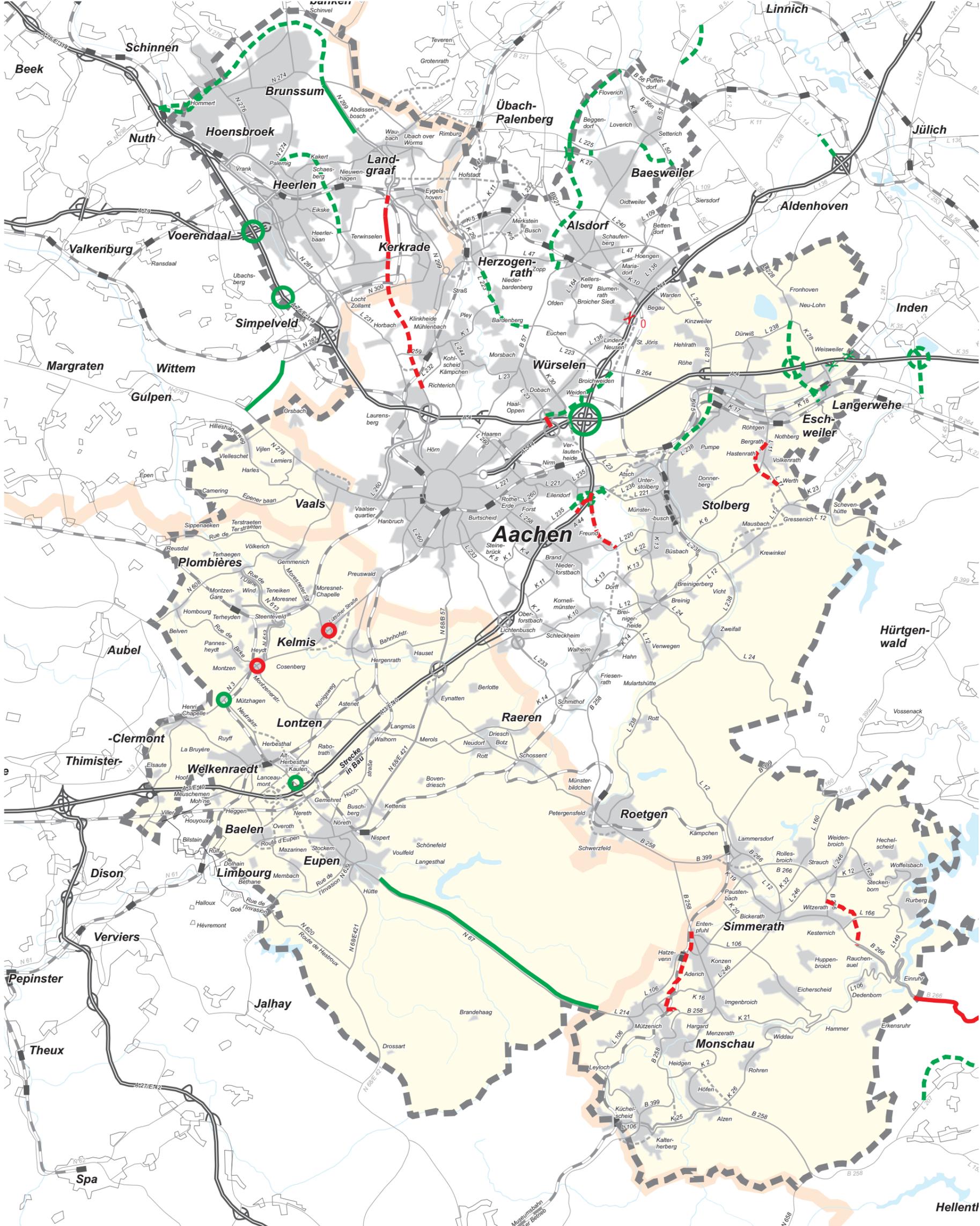
- an der Maastrichterlaan in Vaals (Überlagerung vielfältiger Nutzungen im Straßenraum)
- an der Herbesthaler Straße (N 67) zwischen Eupen und der E 40 (Gewerbegebiet mit eingestreutem Einzelhandel ohne ausgebautes Erschließungssystem)
- an der Neutralstraße (N 67) zwischen der E 40 und Welkenraedt (hohe Kfz-Belastung, Ortsdurchfahrt)
- an der N 68 zwischen Eupen und der E 40 bzw. dem Stadtgebiet Aachen (hohe Kfz-Belastung, Ortsdurchfahrten Kettenis und Eynatten)
- an der B 258 zwischen Monschau und dem Stadtgebiet Aachen (hohe Kfz-Belastung, Ortsdurchfahrten Imgenbroich, Konzen, Roetgen).

3.1.4 Planfälle 1 - 3

Planfall 1 enthielt neben den Netzmodifikationen des Prognose-0-Falls nur wenige weitere Maßnahmen, deren Realisierung zum damaligen Zeitpunkt wahrscheinlich war (siehe Tabelle 3.2).

Tabelle 3.2: Netzmodifikationen Planfall 1

B 258 OU Konzen / Imgenbroich
B 258 OU Kesternich
B 258 OU Roetgen
L 11 OU Hastenrath
A 44 Vollständiger Wegfall der vorhandenen Autobahnanschlussstelle Alsdorf-Begau
B 258n Nord Direktverbindung Aachen – Parkstad Limburg
B 258n Süd (nur OU Brand)
Umgestaltung Knoten N 3 / Maxstraße
Umgestaltung Knoten N 3 / Montzener Straße



Réseau routier principal - P 1

Cas Pronostic-0 (Variante proposée):

- Aménagement nouveau réseau
- Réaménagement réseau
- Réaménagement carrefour
- Aménagement échangeur/accès d'autoroute
- Verrou pour trafic motorisé
- Périmètre d'étude restreint

Scénario basique (Cas planifiés 1):

- Aménagement nouveau réseau
- Réaménagement réseau
- Réaménagement carrefour
- Aménagement échangeur/accès d'autoroute
- Verrou pour trafic motorisé
- Autre aménagement réseau et Réaménagement réseau (pas élément du plan)

Inventaire:

- Autoroute
- Route numérotée
- Autre route d'importante
- Périmètre d'études élargi
- Chemin de fer
- Frontière nationale

Wegennet - P 1

Nulprognose (Vergleichsbasis):

- Relevante aanvullingen of onderbrekingen van het netwerk
- Relevante uitbreiding
- Omvorming / vaststelling knooppunt
- Aanleg autosnelwegverbinding
- MIV-netwerkdivergentie
- Bepert onderzoeksgebied

Basisscenario (Planvoorstel 1):

- Relevante aanvullingen of onderbrekingen van het netwerk
- Relevante uitbreiding
- Omvorming / vaststelling knooppunt
- Aanleg / uitbreiding autosnelwegverbinding
- MIV-netwerkdivergentie
- Overige aanvullingen of onderbrekingen van het netwerk en relevante uitbreiding (niet bestanddeel of het plan)

Bestand:

- Autosnelweg
- Geklasseerde weg
- Overige weg
- Grens totale studiegebied/aandachtsgebied
- Spoorweg
- Landgrens

Straßennetz - P 1

Prognose -0-Fall (Vergleichsfall):

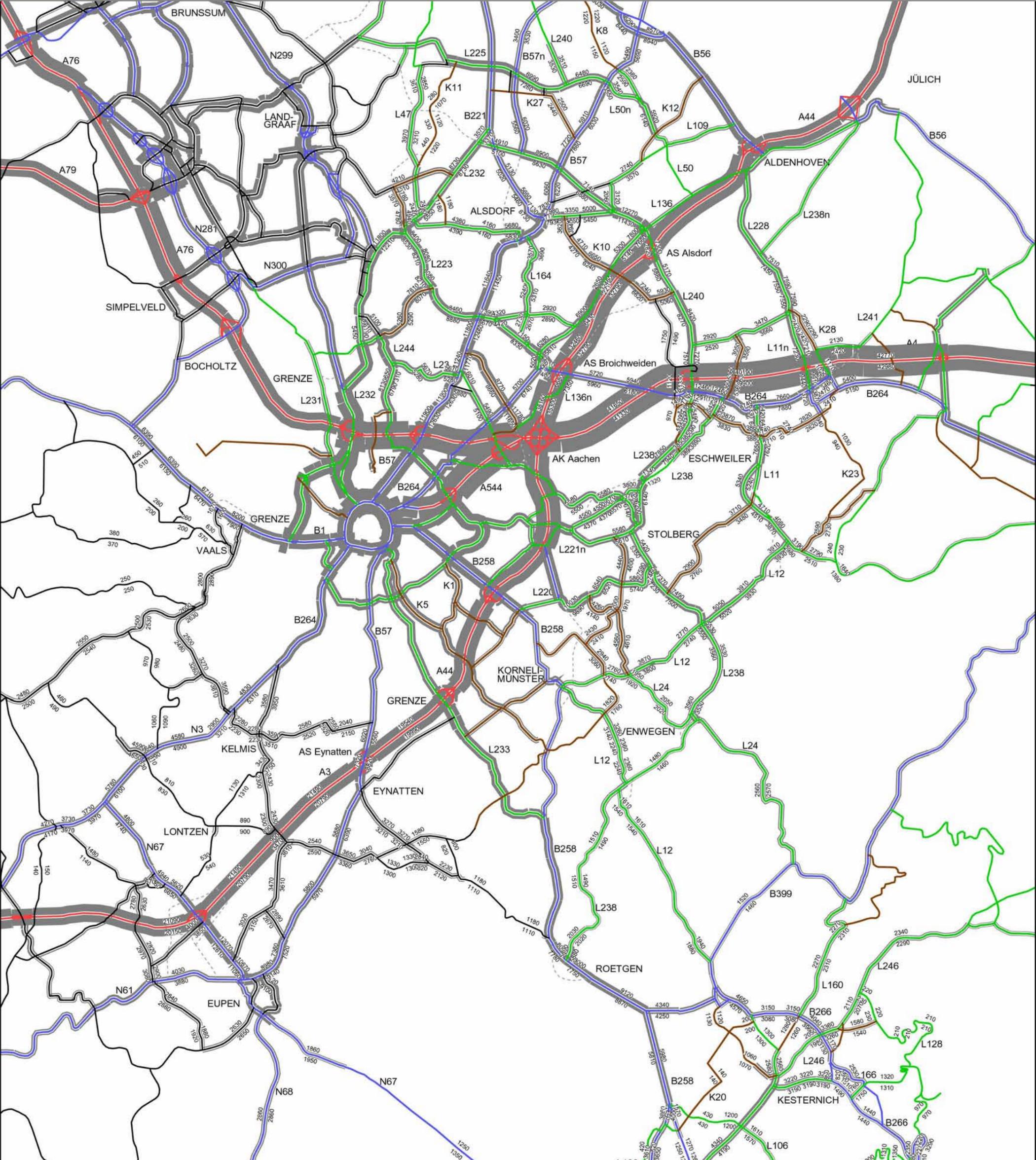
- Relevante Netzergänzung
- Relevanter Ausbau
- Umgestaltung / Erüchtigung Knotenpunkt
- Anlage einer Autobahnanschlusstelle
- MIV-Netztrennung
- Engeres Untersuchungsgebiet

Scénario Basis (Planfall 1):

- Relevante Netzergänzung
- Relevanter Ausbau/Umbau Umgestaltung / Erüchtigung Knotenpunkt
- Anlage / Ausbau einer Autobahnanschlusstelle
- MIV-Netztrennung
- Sonstige Netzergänzung und Relevanter Ausbau/Umbau (nicht Bestandteil des Planfalls)

Bestand:

- Autobahn
- Klassifizierte Straße
- Sonstige relevante Straße
- Grenze gesamter Betrachtungsraum
- Schiene
- Landsgrenze



Charge Transport individuel motorisé
Intensiteit motorvoertuigen
Kfz-Belastungen

Cas planifiés 1 - 2015
 Planvoorstel 1 - 2015
 Planfall 1 - 2015

- 1000 Véhicules par jour ouvrable
- 10000 Motorvoertuigen per werkdag
- 50000 Kfz/Werktag
- 100000

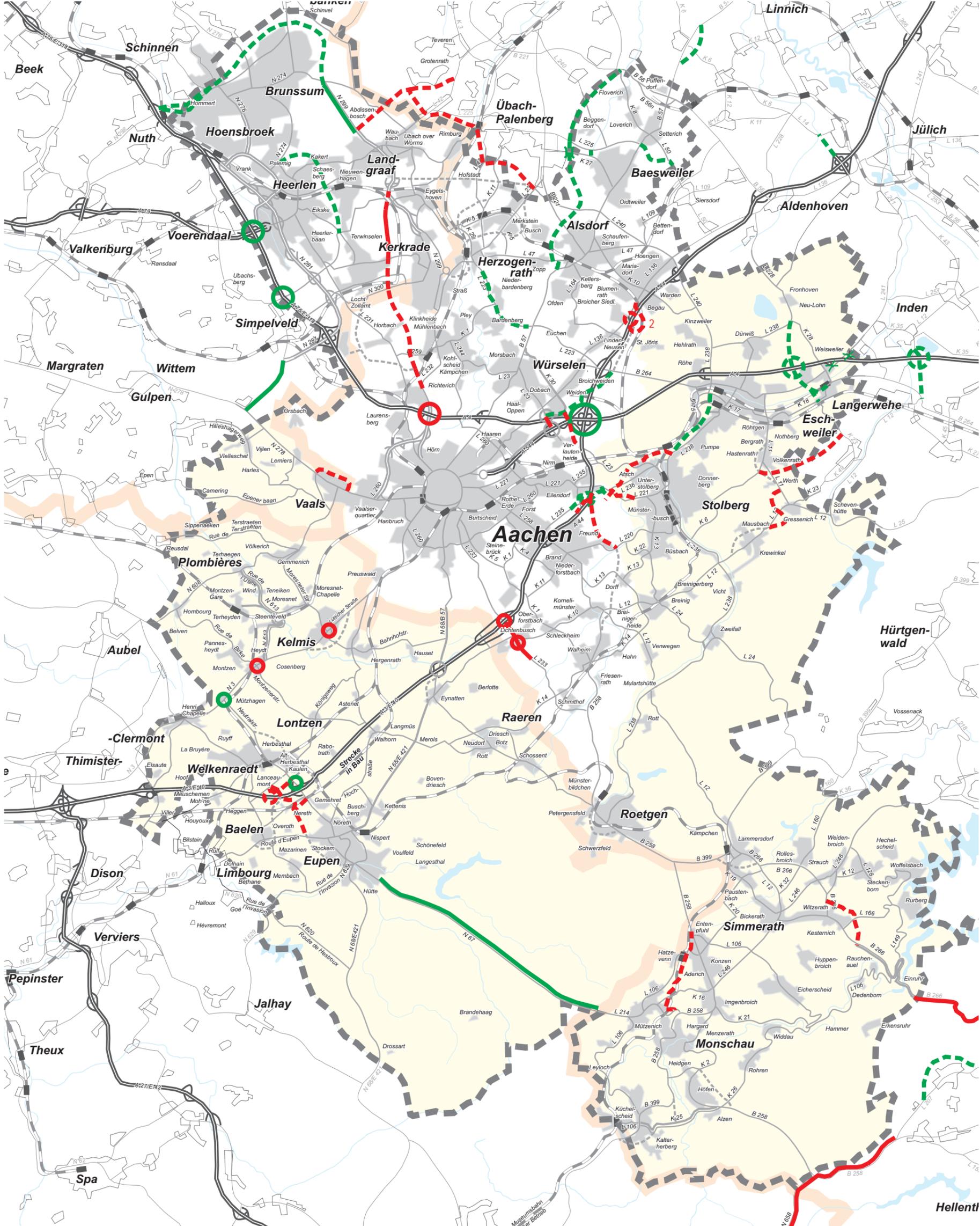
- Autoroute / Auto snelweg / Autobahn
- Route nationale / Rijksweg / Bundes- / Nationalstraße
- Route régionale / Secundaire weg / Landesstraße
- Route supra-local / Locale weg / Kreisstraße
- Route communale / Gemeentelijke weg / Gemeindestraße



Planfall 2 enthielt neben den Netzmodifikationen des Prognose-0-Falls eine Reihe weiterer Maßnahmen bzw. Varianten, die mit dem Verkehrsmodell getestet wurden (siehe Tabelle 3.3).

Tabelle 3.3: Netzmodifikationen Planfall 2

B 258 OU Konzen / Imgenbroich
B 258 OU Kesternich
B 258 OU Roetgen
L 11 OU Hastenrath (Variante Verbindung zwischen L 11 und K 23 (Kreis Düren))
A 44 Ertüchtigung der vorhandenen Autobahnanschlussstelle Alsdorf-Begau (zusätzlich Ausfahrtmöglichkeit aus Richtung Aachen auf die L 136)
B 258n Nord Direktverbindung Aachen – Parkstad Limburg
B 258n Süd (nur OU Brand)
Umgestaltung Knoten N 3 / Maxstraße
Umgestaltung Knoten N 3 / Montzener Straße
L 233 Ertüchtigung der Strecke und der Knoten im Bereich der Durchfahrt Oberforstbach
L 236 OU Stolberg / Atsch
L 12 / L 11 OU Gressenich
L 23 OU Verlautenheide
L 240 Verlängerung / L 42n OU Scherpenseel / Anbindung Buitenring Parkstad Limburg
N 278 OU Vaals
E 40 Zusätzliche Autobahnanschlussstelle Eupen-West an die N 67 / Parallelführung zur vorhandenen N 67 Herbesthaler Straße



Réseau routier principal - P 2

Cas Pronostic -0-2015 (Variante proposée):

- Aménagement nouveau réseau
- Réaménagement réseau
- Réaménagement carrefour
- Aménagement échangeur/accès d'autoroute
- Verrou pour trafic motorisé
- Périmètre d'étude restreint

Scénario besoins potentiels (Cas planifiés 2):

- Aménagement nouveau réseau
- Réaménagement réseau
- Réaménagement carrefour
- Aménagement échangeur/accès d'autoroute
- Verrou pour trafic motorisé
- Autre aménagement réseau et réaménagement réseau (pas élément du plan)

Inventaire:

- Autoroute
- Route numérotée
- Autre route d'importante
- Périmètre d'études élargi
- Chemin de fer
- Frontière nationale

Wegennet - P 2

Nulprognose (Vergleichsbasis):

- Relevante aanvullingen of onderbrekingen van het netwerk
- Relevante uitbreiding
- Omvorming / vaststelling knooppunt
- Aanleg autosnelwegverbinding
- MIV-netwerkdivergentie
- Bepert onderzoeksgebied

Scenario verdere behoefte (Planvoorstel 2):

- Relevante aanvullingen of onderbrekingen van het netwerk
- Relevante uitbreiding
- Omvorming / vaststelling knooppunt
- Aanleg / uitbreiding autosnelwegverbinding
- MIV-netwerkdivergentie
- Overige aanvullingen of onderbrekingen van het netwerk en relevante uitbreiding (niet bestanddeel of het plan)

Bestand:

- Autosnelweg
- Geklasseerde weg
- Overige weg
- Grens totale studiegebied/aandachtsgebied
- Spoorweg
- Landgrens

Straßennetz - P 2

Prognose -0-Fall (Vergleichsfall):

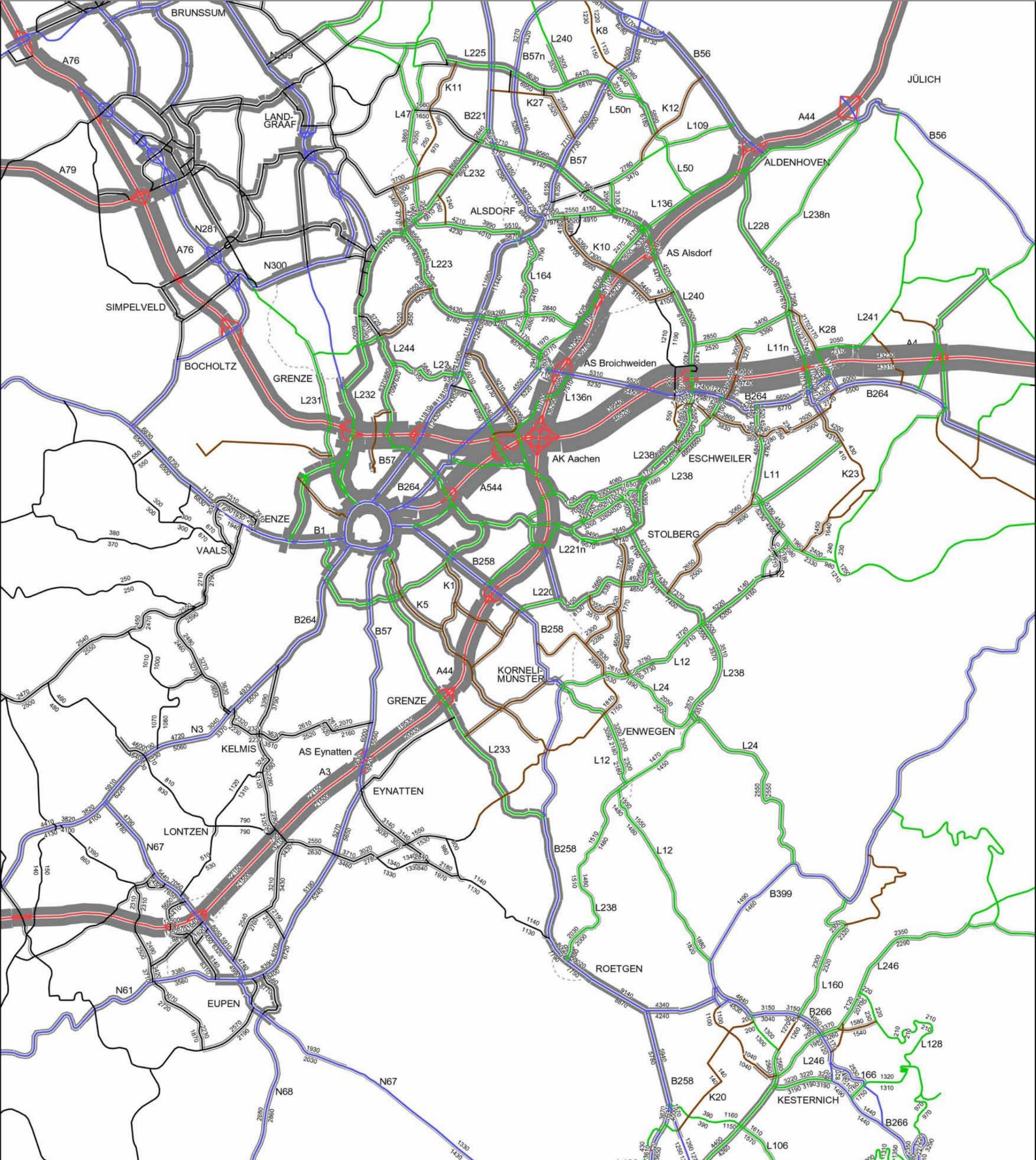
- Relevante Netzergänzung
- Relevanter Ausbau
- Umgestaltung / Erüchtigung Knotenpunkt
- Anlage einer Autobahnanschlusstelle
- MIV-Netztrennung
- Engeres Untersuchungsgebiet

Scenario weiterer Bedarf (Planfall 2):

- Relevante Netzergänzung
- Relevanter Ausbau/Umbau Umgestaltung / Erüchtigung Knotenpunkt
- Anlage / Ausbau einer Autobahnanschlusstelle
- MIV-Netztrennung
- Sonstige Netzergänzung und Relevanter Ausbau/Umbau (nicht Bestandteil des Planfalls)

Bestand:

- Autobahn
- Klassifizierte Straße
- Sonstige relevante Straße
- Grenze gesamter Betrachtungsraum
- Schiene
- Landesgrenze



**Charge Transport individuel motorisé
 Intensiteit motorvoertuigen
 Kfz-Belastungen**

Cas planifiés 2 - 2015
 Planvoorstel 2 - 2015
 Planfall 2 - 2015

- 1000 Véhicules par jour ouvrable
- 10000 Motorvoertuigen per werkdag
- 50000 Kfz/Werktag
- 100000

- Autoroute / Autosnelweg / Autobahn
- Route national / Rijksweg / Bundes- / Nationalstraße
- Route régional / Secundaire weg / Landesstraße
- Route supra-local / Locale weg / Kreisstraße
- Route communale / Gemeentelijke weg / Gemeindestraße

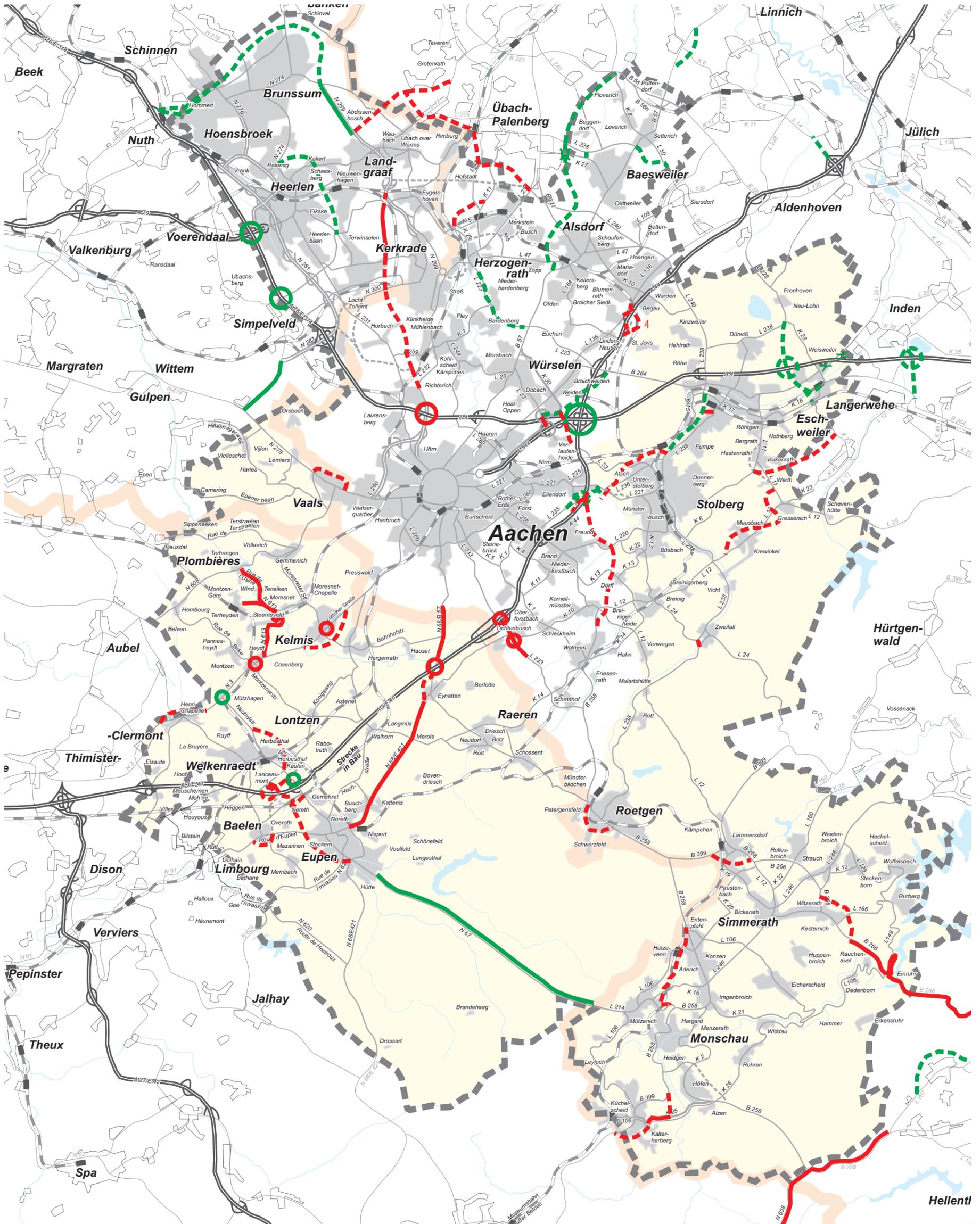
PLAN
 BSW

Planfall 3 enthielt neben den Netzmodifikationen des Prognose-0-Falls die größte Zahl aller zum damaligen Zeitpunkt denkbaren Maßnahmen bzw. Varianten (siehe Tabelle 3.4).

Tabelle 3.4: Netzmodifikationen Planfall 3

B 258 OU Konzen / Imgenbroich
B 258 OU Kesternich
B 258 OU Roetgen
L 11 OU Hastenrath (Variante Verbindung zwischen L 11 und K 23 (Kreis Düren))
A 44 Vollausbau der vorhandenen Autobahnanschlussstelle Alsdorf-Begau
B 258n Nord Direktverbindung Aachen – Parkstad Limburg
B 258n Süd (OU Brand und Kornelimünster)
Umgestaltung Knoten N 3 / Maxstraße
Umgestaltung Knoten N 3 / Montzener Straße
L 233 Ertüchtigung der Strecke und der Knoten im Bereich der Durchfahrt Oberforstbach
L 236 OU Stolberg / Atsch
L 12 / L 11 OU Gressenich
L 23 OU Verlautenheide
L 240 Verlängerung / L 42n OU Scherpenseel / Anbindung Buitenring Parkstad Limburg
N 278 OU Vaals
E 40 Zusätzliche Autobahnanschlussstelle Eupen-West an die N 67 / Parallelführung zur vorhandenen N 67 Herbsthaler Straße
N 67 / N 68 OU Eupen
N 61 OU Baelen
N 67 OU Welkenraedt / Lontzen-Herbesthal
N 3 OU Henri-Chapelle
N 613 Plombières Ertüchtigung im Bereich Bahnhof Montzen
N 68 OU Eynatten
N 68 Ertüchtigung zwischen Stadtgrenze Aachen und Eupen
A 44 Ertüchtigung der Autobahnanschlussstelle Aachen-Laurensberg (Anbindung L 232)
L 47 OU Merkstein
L 238n – L 238alt Verbindung südlich der Odilienstraße
L 12 OU Mausbach
L 238 OU Zweifall
B 399 / B 266 OU Lammersdorf
B 266 Ertüchtigung zwischen Kesternich und Kreisgrenze Euskirchen
B 399 OU Kalterherberg

Auf der Basis der Wirkungsanalysen mit dem Verkehrsmodell und der Abstimmung mit der Begleitgruppe wurden aus den untersuchten Netzmodifikationen diejenigen ausgewählt, die Bestandteil des Zielkonzepts werden sollten.



Réseau routier principal - P 3	
Cas Pronostic -0-2015 (Variante proposée):	
	Aménagement nouveau réseau
	Réaménagement réseau
	Réaménagement carrefour
	Aménagement échangeur/accès d'autoroute
	Verrou pour trafic motorisé
	Périmètre d'étude restreint
Scénario développement du réseau (Cas planifiés 3):	
	Aménagement nouveau réseau
	Réaménagement réseau
	Réaménagement carrefour
	Aménagement échangeur/accès d'autoroute
	Verrou pour trafic motorisé
	Autre aménagement réseau et réaménagement réseau (pas élément du plan)
Inventaire:	
	Autoroute
	Route numérotée
	Autre route d'importante
	Périmètre d'études élargi
	Chemin de fer
	Frontière nationale

Wegennet - P 3	
Nulprognose (Vergelijkingsbasis):	
	Relevante aanvullingen of onderbrekingen van het netwerk
	Relevante uitbreiding
	Omvorming / vaststelling knooppunt
	Aanleg autosnelwegverbinding
	MIV-netwerkdivergentie
	Bepert onderzoeksgebied
Scenario netontwikkeling (Planvoorstel 3):	
	Relevante aanvullingen of onderbrekingen van het netwerk
	Relevante uitbreiding
	Omvorming / vaststelling knooppunt
	Aanleg / uitbreiding autosnelwegverbinding
	MIV-netwerkdivergentie
	Overige aanvullingen of onderbrekingen van het netwerk en relevante uitbreiding (niet bestanddeel of het plan)
Bestand:	
	Autosnelweg
	Geklasseerde weg
	Overige weg
	Grens totale studiegebied/aandachtsgebied
	Spoorweg
	Landgrens

Straßennetz - P 3	
Prognose -0-Fall (Vergleichsfall):	
	Relevante Netzergänzung
	Relevanter Ausbau
	Umgestaltung / Erüchtigung Knotenpunkt
	Anlage einer Autobahnanschlusssstelle
	MIV-Netztrennung
	Engeres Untersuchungsgebiet
Scenario Netzentwicklung (Planfall 3):	
	Relevante Netzergänzung
	Relevanter Ausbau/Umbau
	Umgestaltung / Erüchtigung Knotenpunkt
	Anlage / Ausbau einer Autobahnanschlusssstelle
	MIV-Netztrennung
	Sonstige Netzergänzung und Relevanter Ausbau/Umbau (nicht Bestandteil des Planfalls)
Bestand:	
	Autobahn
	Klassifizierte Straße
	Sonstige relevante Straße
	Grenze gesamter Betrachtungsraum
	Schiene
	Landesgrenze

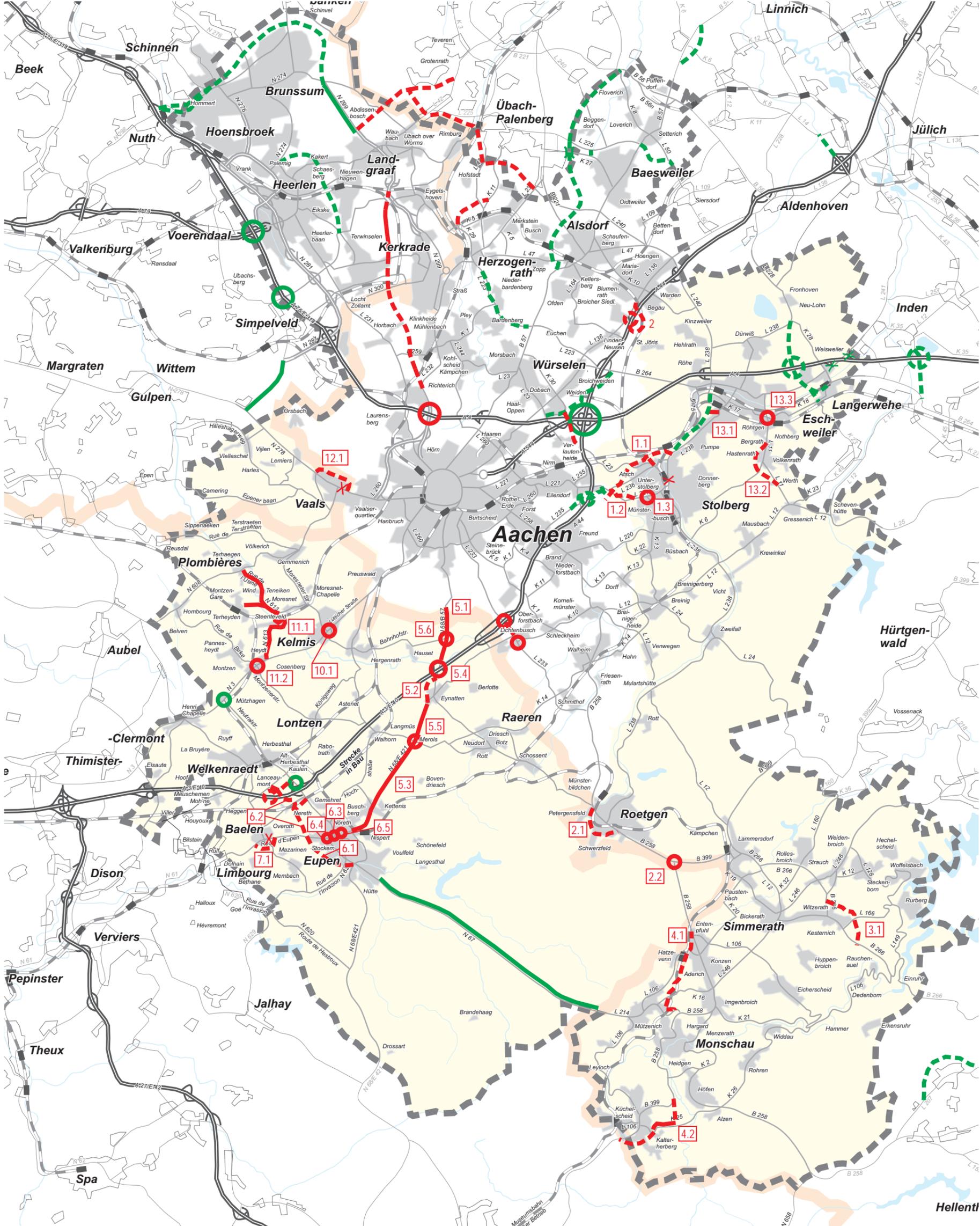
3.1.5 Zielkonzept

Die aus den Planfällen 1 – 3 ausgewählten Netzmodifikationen sind in Tabelle 3.5 aufgeführt.

Tabelle 3.5: Netzmodifikationen Zielkonzept

Netzergänzung	Bedarfsplanung oder sonstige Planung ²	Engeres Unter- suchungs- gebiet	Nordkreis Aachen	Stadt Aachen	Sonstiges
B 258 OU Konzen / Imgenbroich	X	X			
B 258 OU Kesternich	X	X			
B 258 OU Roetgen	X				
L 11 OU Hastenrath	X	X			
A 44 Ertüchtigung der vorhandenen Autobahnanschlussstelle Alsdorf-Begau (zusätzlich Ausfahrtmöglichkeit aus Richtung Aachen auf die L 136)			X		
B 258n Nord Direktverbindung Aachen – Parkstad Limburg	X			X	Parkstad Limburg
Umgestaltung Knoten N 3 / Maxstraße		X			
Umgestaltung Knoten N 3 / Montzener Straße		X			
L 233 Ertüchtigung der Strecke und der Knoten im Bereich der Durchfahrt Oberforstbach	(X)			X	
L 236 OU Stolberg / Atsch	X	X			
L 23 OU Verlautenheide	X			X	
L 240 Verlängerung / L 42n OU Scherpenseel / Anbindung Buitenring Parkstad Limburg	X				Parkstad Limburg / Kreis Heinsberg
N 278 OU Vaals	X	X			
E 40 Zusätzliche Autobahnanschlussstelle Eupen-West an die N 67 / Parallelführung zur vorhandenen N 67 Herbsthaler Straße	X	X			
N 67 / N 68 OU Eupen		X			
N 61 OU Baelen		X			
N 613 Plombières Ertüchtigung im Bereich Bahnhof Montzen		X			
N 68 OU Eynatten		X			
N 68 Ertüchtigung zwischen Stadtgrenze Aachen und Eupen		X			
A 44 Ertüchtigung der Autobahnanschlussstelle Aachen- Laurensberg (Anbindung L 232)				X	
L 47 OU Merkstein	X		X		
L 238n – L 238alt Verbindung südlich der Odilienstraße		X			
B 399 OU Kalterherberg		X			

² z. B. Mobilitätsplan, Verkehrsentwicklungsplan etc.



Réseau routier principal - Programme d'action

Cas Pronostic -0-2015 (Variante proposée):

- Aménagement nouveau réseau
- Réaménagement réseau
- Réaménagement carrefour
- Aménagement échangeur/accès d'autoroute
- Verrou pour trafic motorisé
- Périmètre d'étude restreint

Programme d'action:

- Aménagement nouveau réseau
- Réaménagement réseau
- Réaménagement carrefour
- Aménagement échangeur/accès d'autoroute
- Verrou pour trafic motorisé

Inventaire:

- Autoroute
- Route numérotée
- Autre route d'importante
- Périmètre d'études élargi
- Chemin de fer
- Frontière nationale

Wegennet - Doelconcept

Nulprognose (Vergelijkingsfall):

- Relevante aanvullingen of onderbrekingen van het netwerk
- Relevante uitbreiding
- Omvorming / vaststelling knooppunt
- Aanleg autosnelwegverbinding
- MIV-netwerkdivergentie
- Bepert onderzoeksgebied

Doelconcept:

- Relevante aanvullingen of onderbrekingen van het netwerk
- Relevante uitbreiding
- Omvorming / vaststelling knooppunt
- Aanleg / uitbreiding autosnelwegverbinding
- MIV-netwerkdivergentie

Bestand:

- Autosnelweg
- Geklasseerde weg
- Overige weg
- Grens totale studiegebied/aandachtsgebied
- Spoorweg
- Landgrens

Straßennetz - Zielkonzept

Prognose -0-Fall (Vergleichsfall):

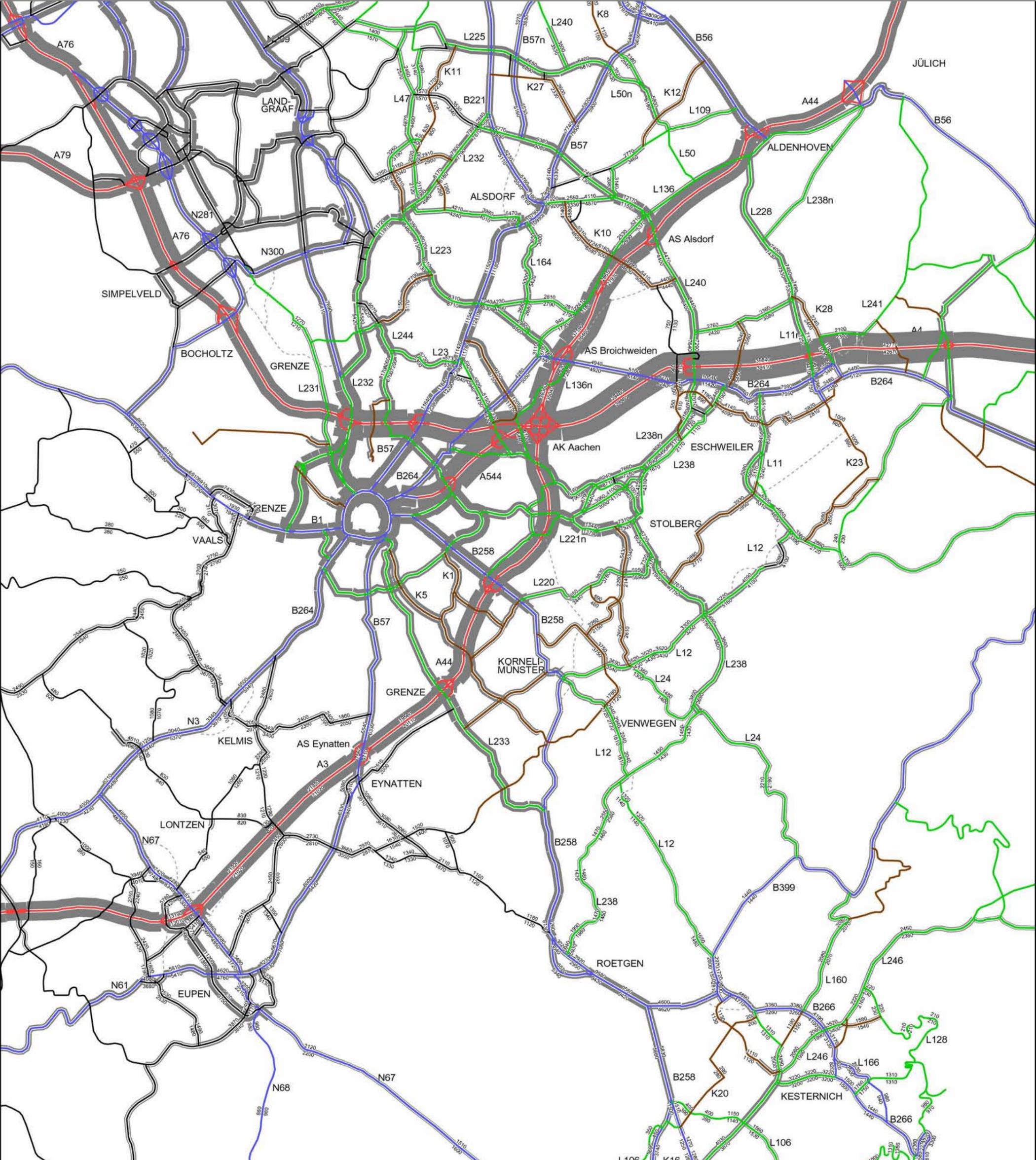
- Relevante Netzergänzung
- Relevanter Ausbau
- Umgestaltung / Erüchtigung Knotenpunkt
- Anlage einer Autobahnanschlusstelle
- MIV-Netztrennung
- Engeres Untersuchungsgebiet

Zielkonzept:

- Relevante Netzergänzung
- Relevanter Ausbau/Umbau
- Umgestaltung / Erüchtigung Knotenpunkt
- Anlage / Ausbau einer Autobahnanschlusstelle
- MIV-Netztrennung

Bestand:

- Autobahn
- Klassifizierte Straße
- Sonstige relevante Straße
- Grenze gesamter Betrachtungsraum
- Schiene
- Landesgrenze



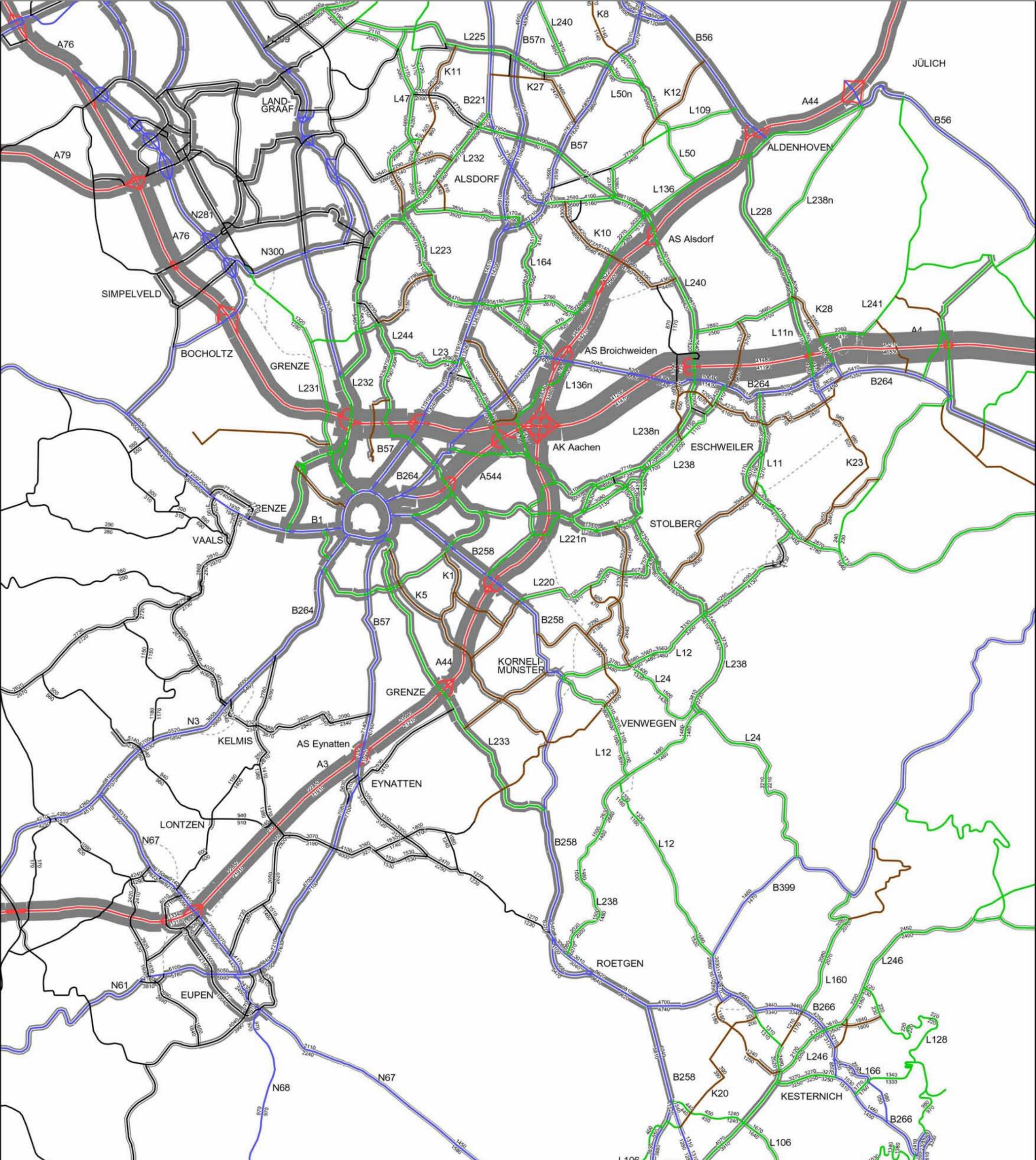
Charge Transport individuel motorisé
Intensiteit motorvoertuigen
Kfz-Belastungen

Plan de Mobilité 2015
 Doelconcept 2015
 Zielkonzept 2015

	Véhicules par jour ouvrable
	Motorvoertuigen per werkdag
	Kfz/Werktag

	Autoroute / Autosnelweg / Autobahn
	Route nationale / Rijksweg / Bundes- / Nationalstraße
	Route régional / Secundaire weg / Landesstraße
	Route supra-local / Locale weg / Kreisstraße
	Route communale / Gemeentelijke weg / Gemeindestraße





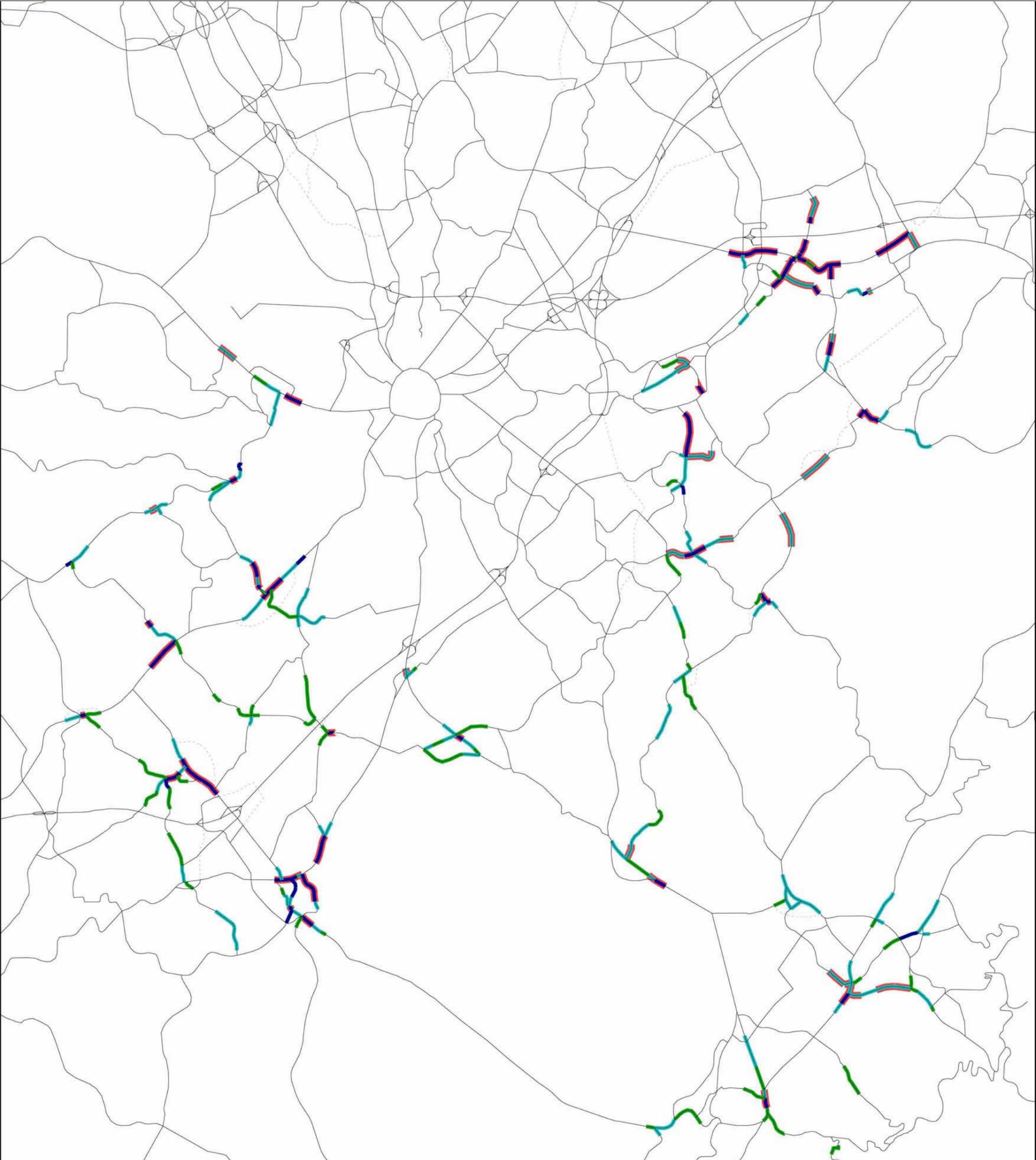
Charge Transport individuel motorisé
Intensiteit motorvoertuigen
Kfz-Belastungen

Plan de Mobilité 2020
 Doelconcept 2020
 Zielkonzept 2020

	Véhicules par jour ouvrable
	Motorvoertuigen per werkdag
	Kfz/Werktag

	Autoroute / Autosnelweg / Autobahn
	Route nationale / Rijksweg / Bundes- / Nationalstraße
	Route régional / Secundaire weg / Landesstraße
	Route supra-local / Locale weg / Kreisstraße
	Route communale / Gemeentelijke weg / Gemeindestraße





Pollution sonore et atmosphérique
Verontreiniging door geluid / Verontreiniging door schadelijke stoffen in de lucht
Lärm-/ Luftschadstoffbelastungen

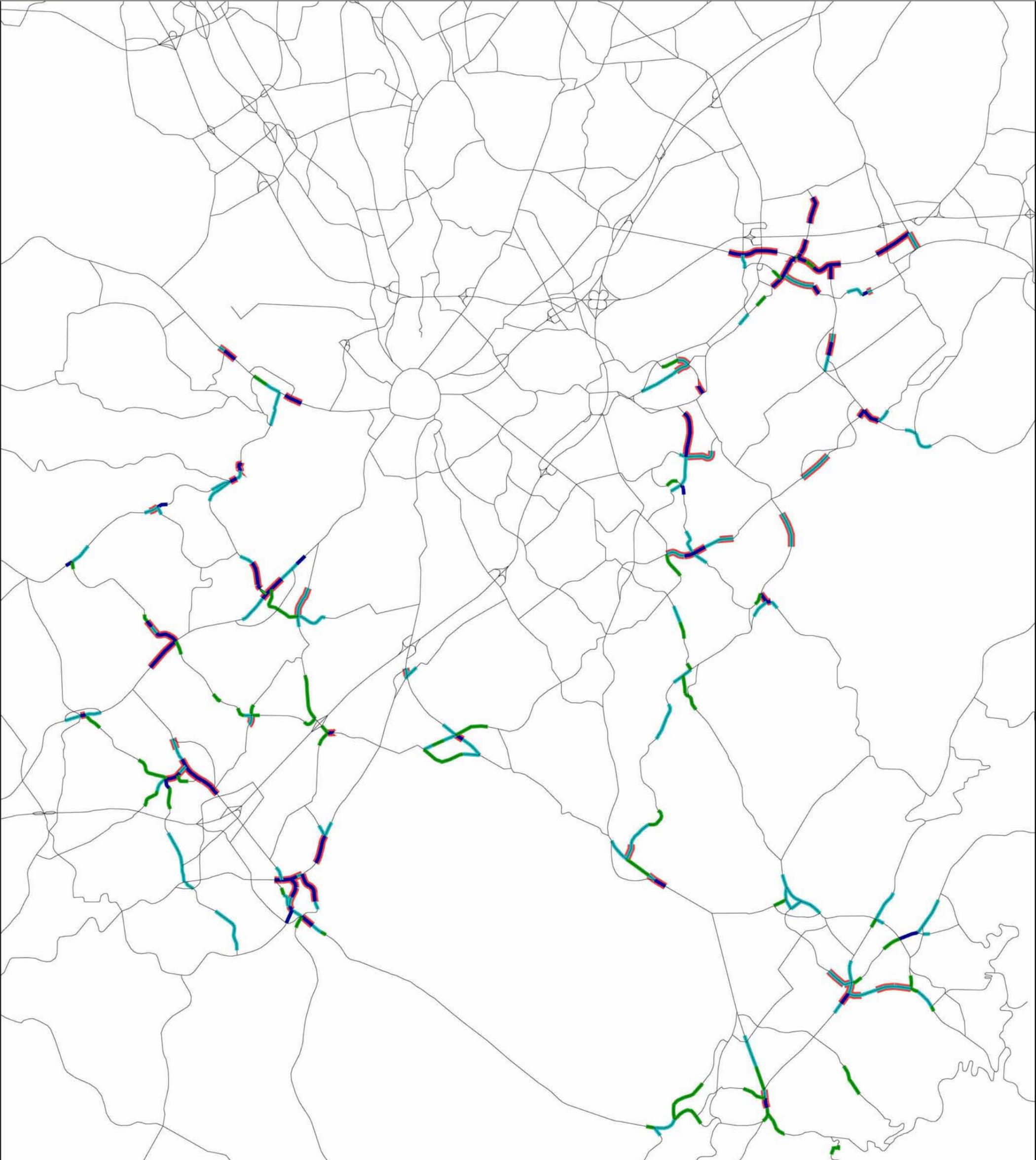
Plan de Mobilité 2015
 Doelconcept 2015
 Zielkonzept 2015

Moyenne journalière / Beoordelingsniveau dag /
 Beurteilungspegel Tag

— > 64 dB (A) — 60 - 64 dB (A) — 55 - 59 dB (A)

— Risque de pollution atmosphérique important /
 Tracé met vermoedelijke luchtverontreiniging door kritische schadelijke stoffen /
 Strecke mit Verdacht auf kritische Luftschadstoffbelastungen





Pollution sonore et atmosphérique
Verontreiniging door geluid / Verontreiniging door schadelijke stoffen in de lucht
Lärm-/ Luftschadstoffbelastungen

Plan de Mobilité 2020
 Doelconcept 2020
 Zielkonzept 2020

Moyenne journalière / Beoordelingsniveau dag /
 Beurteilungspegel Tag

— > 64 dB (A) — 60 - 64 dB (A) — 55 - 59 dB (A)

— Risque de pollution atmosphérique important /
 Tracé met vermoedelijke luchtverontreiniging door kritische schadelijke stoffen /
 Strecke mit Verdacht auf kritische Luftschadstoffbelastungen



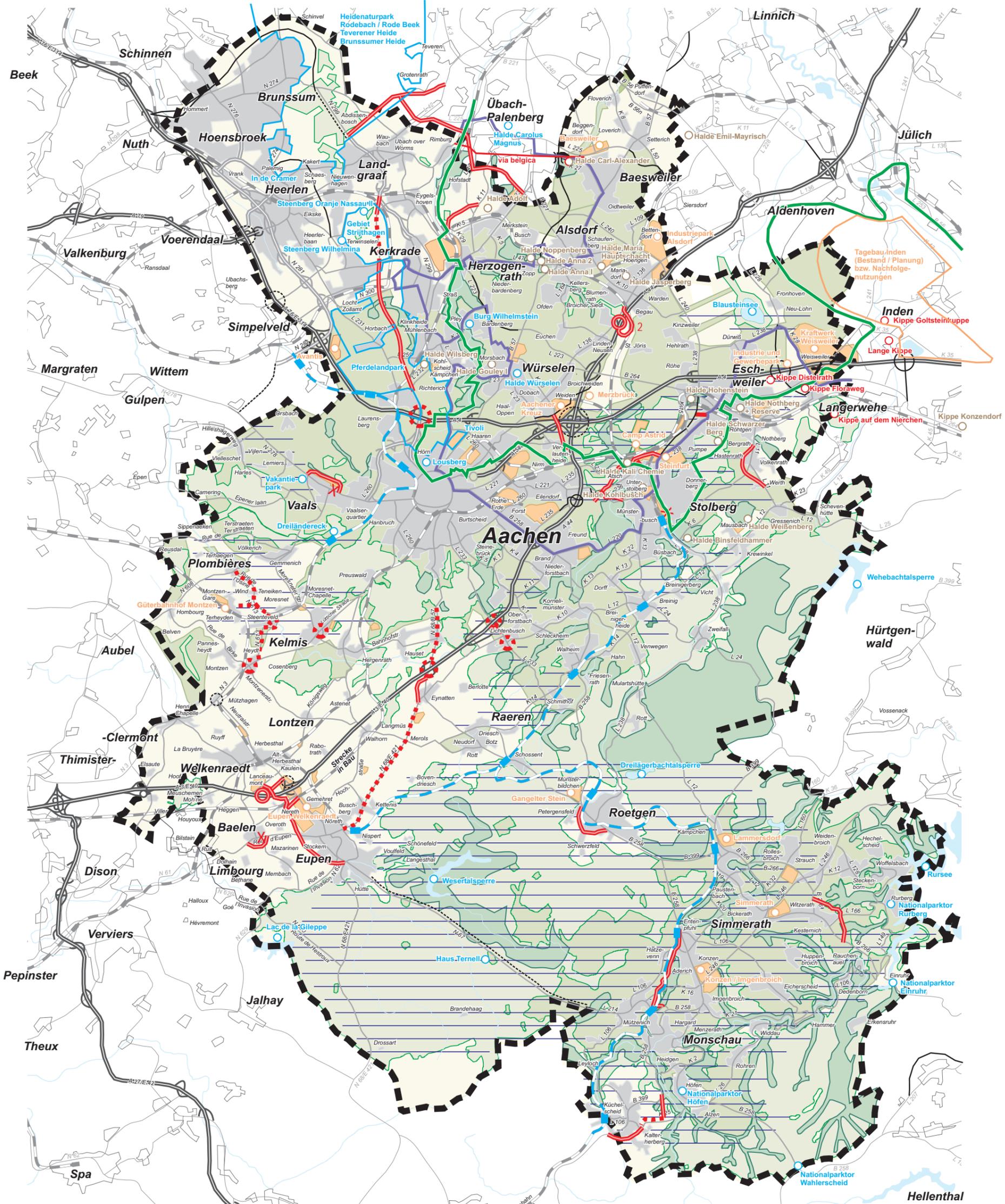
Die im Zielkonzept enthaltenen Netzmodifikationen wurden in einem separaten Rechenfall mit dem Verkehrsmodell untersucht. Die Analysen wurden für das erweiterte Untersuchungsgebiet unterschiedlich detailliert. Für Netzvarianten im erweiterten Untersuchungsgebiet wurden die Wirkungen hinsichtlich der Kfz-Belastungen, der funktionalen Gliederung des Straßennetzes, der Investitionskosten und der Flächennutzungen ermittelt. Für Netzvarianten im engeren Untersuchungsgebiet wurden innerorts zusätzlich die Lärm- und Schadstoffbelastungen, die rechnerischen Unfallkostenveränderungen sowie die Flächenpotenziale in den Straßenräumen (Querschnitte) dargestellt. Die Untersuchungen erfolgten auf Grundlage in den jeweiligen Ländern gängiger Standards bzw. Datengrundlagen (siehe Tabelle 3.6).

Tabelle 3.6: Grundlagen der Untersuchung der Netzvarianten

	Grundlage / Verfahren
Kfz-Belastungen	Verkehrssimulation Rechenfall Prognose
Lärmbelastungen	Berechnung nach den Richtlinien für den Lärmschutz an Straßen (RLS-90) vom Bundesminister für Verkehr Berechnung nur für Netzvarianten im engeren Untersuchungsgebiet
Schadstoffbelastungen	Einstufung nachdem Verfahren zur Wirkungsabschätzung verkehrsbeeinflussender Maßnahmen auf die städtische Umwelt – Handbuch vom Landesumweltamt Brandenburg Berechnung nur für Netzvarianten im engeren Untersuchungsgebiet
Rechnerische Unfallkosten	Berechnung nach den Empfehlungen für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen an Straßen (EWS 97) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen Berechnung nur für Netzvarianten im engeren Untersuchungsgebiet
Funktionale Gliederung des Straßennetzes	Einstufung auf Grundlage der Schéma de développement de l'espace régional, Gouvernement Wallon; Landesentwicklungsplan NRW, 5 ^e nota Ruimtelijke Ordening, Richtlinien für die Anlage von Straßen – Teil: Leitfaden für die funktionale Gliederung des Straßennetzes (RAS-N 88) von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen
Geschätzte Investitionskosten	Falls vorhanden: Übernahme der Angaben aus den Bedarfsplänen oder sonstigen Planungen Ansonsten: Schätzung nach überschlägigen Kennwerten
Flächennutzung	Gebietsentwicklungsplan Regierungsbezirk Köln – Teil Region Aachen, Schéma de développement de l'espace régional, Gouvernement Wallon Landesentwicklungsplan NRW, 5 ^e nota Ruimtelijke Ordening
Straßenräume innerorts	Maße auf Grundlage der Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen (EAHV 93) von der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen Darstellung nur für Netzvarianten im engeren Untersuchungsgebiet

Da grenzübergreifend kein zusammenhängender Flächennutzungs- bzw. Strukturplan vorhanden ist, wurde ein solcher Plan als Bewertungsgrundlage für die Straßennetzvarianten erstellt. Aufgenommen wurden in diesen Plan nicht nur die Bestandsnutzungen, wie z. B. Waldbereiche, Schutzgebiete, Oberflächengewässer, sondern auch zukünftige Nutzungen, z. B. Gewerbegebiete, Projekte im Zuge der Euregionalen 2008 und sonstige Projekte, wie z. B. der zukünftige Tagebau Inden.

Die Eintragungen in den Plan sind maßstabslos und als qualitativ zu betrachten. Die Netzergänzungen sind nicht als Linien sondern als Korridore zu verstehen, deren Lage lediglich ungefähr wiedergegeben wird.



Evolution socio-économique structurelle - Programme d'action Plan d'mobilité

Euregionale 2008

- Activités de loisirs
- Nature et loisirs
- Economie et sciences
- Industrie / activité économique
- Route métropolitaine
- Route verte

Situation existante

- Zones urbanisées
- Zones de forêt-bois
- Plans d'eau et fleuves
- Protection de la nature
- Protection du paysage et des espaces naturels, espaces verts régionaux
- Zones agricole et libre
- Protection de l'eau de surface et souterraine

Programme d'action Plan d'mobilité

- Aménagement nouveau réseau
- Réaménagement réseau
- Ré- / Aménagement carrefour
- Ré- / Aménagement échangeur / accès d'autoroute
- Verrou pour trafic motorisé
- Ligne de chemin de fer de lois
- Arrêt déplacements de loisirs

Inventaire:

- Autoroute
- Route numérotée
- Autre route d'importante
- Périmètre d'études élargi
- Chemin de fer

Structuurontwikkeling - Doelconcept mobiliteitsplan

Euregionale 2008

- Vrijtijd en activiteit
- Natuur en ontspanning
- Economie en wetenschap
- Bedrijven / industrie
- Metropolroute
- Greene route

Doelconcept mobiliteitsplan

- Relevante aanvulling of overbreking van het netwerk
- Relevante uitbreiding
- Omvorming / vaststelling knooppunt
- Aanleg autosnelweg verbinding
- MIV-netwerkdifferentie
- Spoorlijn recreatieverkeer
- Stopplaats recreatieverkeer

Bestand

- Algemene woongebied
- Beboste gebieden
- Oppervlaktewater
- Natuurbescherming
- Landschapsbescherming en landschapsgeoriënteerde ontspanning, regionale groenstroken
- Algemene recreatie- en landbouwgebieden
- Grondwaterbescherming en bescherming van het aquatisch milieu

Bestand:

- Autosnelweg
- Geklasseerde weg
- Overige weg
- Grens totale studiegebied / aandachtsgebied
- Spoorweg

Strukturentwicklung - Zielkonzept Mobilitätsplan

Euregionale 2008

- Freizeit und Aktivität
- Natur und Erholung
- Wirtschaft und Wissenschaft
- Gewerbe- / Industrie
- Metropolroute
- Grünroute

Zielkonzept Mobilitätsplan

- Relevante Netzergänzung
- Relevanter Ausbau
- Umgestaltung / Ertüchtigung Knotenpunkt
- Anlage einer Autobahnanschlussstelle
- MIV-Netztrennung
- Bahnlinie Freizeitverkehr
- Haltepunkt Freizeitverkehr

Bestand

- Allgemeine Siedlungsbereiche
- Waldbereiche
- Oberflächengewässer
- Schutz der Natur
- Schutz der Landschaft und landschaftsorientierte Erholung, regionale Grünzüge
- Allgemeine Freiraum- und Agrarbereiche
- Grundwasser- und Gewässerschutz

Bestand:

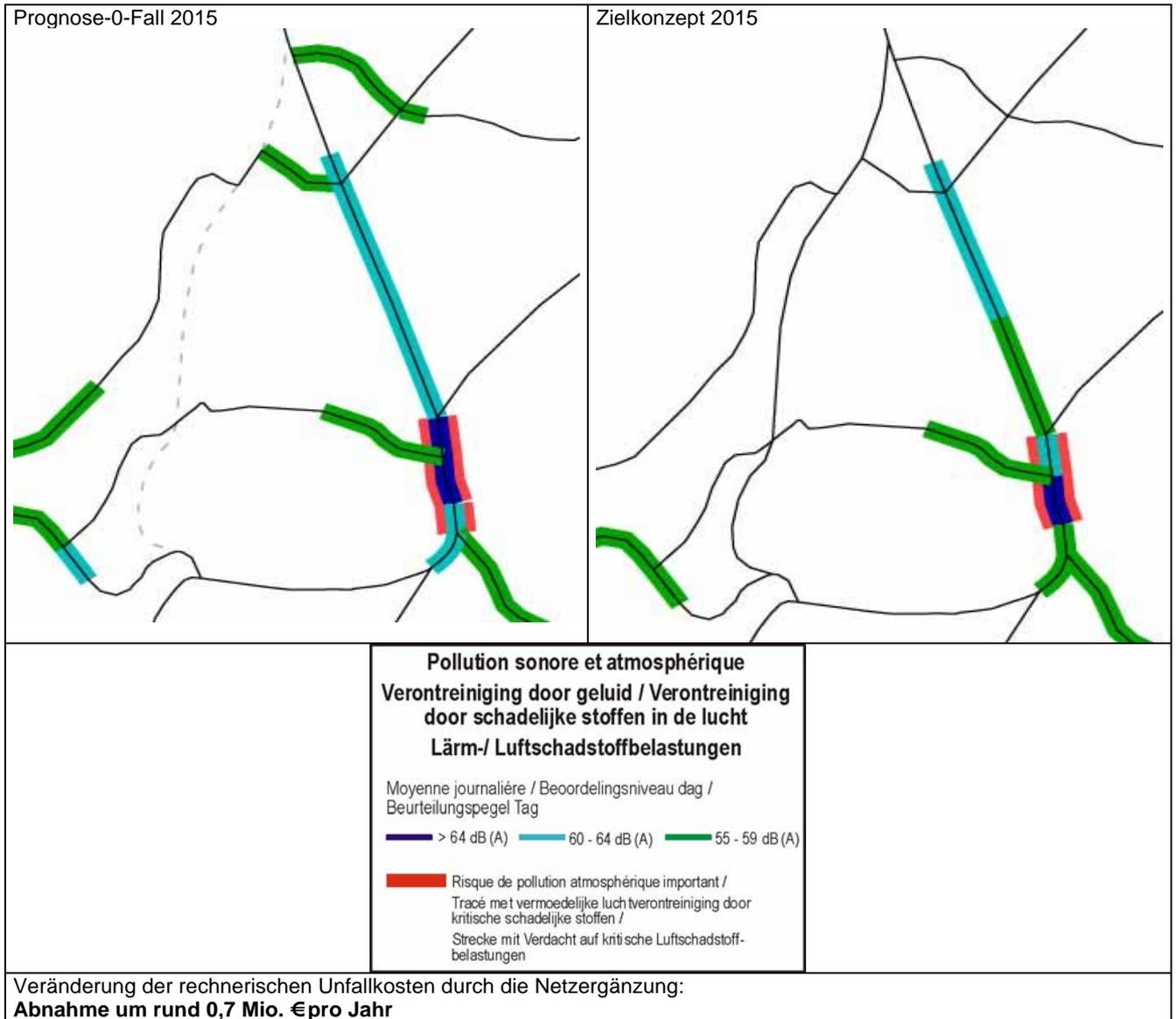
- Autobahn
- Klassifizierte Straße
- Sonstige relevante Straße
- Grenze gesamter Betrachtungsraum
- Schiene

3.1.5.1 B 258 Ortsumgehung Monschau – Konzen / Imgenbroich

Die geplante Ortsumgehung Konzen / Imgenbroich verläuft östlich der Ortslagen Konzen und Imgenbroich in etwa entlang der Vennbahntrasse. Die Anbindung im Norden erfolgt nördlich der Ortslage Konzen an die B 258 und im Süden östlich von Imgenbroich an die L 214. Sie soll die Ortslagen Konzen und Imgenbroich von den vergleichsweise hohen Kfz-Verkehrsbelastungen (im Prognose-0-Fall 2015 in der Ortslage Konzen rund 8.000 Kfz/Tag in der Ortslage Imgenbroich bis zu 18.000 Kfz/Tag) entlasten. Gleichzeitig soll der dadurch entstehende Umgestaltungsspielraum zur Verbesserung der Situation im Fuß- und Radverkehr genutzt werden.

Tabelle 3.7: B 258 Ortsumgehung Monschau – Konzen / Imgenbroich

Kfz-Belastungen Prognose-0-Fall 2015 [Kfz/Tag]		Kfz-Belastungen Zielkonzept 2015 [Kfz/Tag]	
B 258 OD Konzen	8.000 Kfz/Tag	B 258 OD Konzen	3.700 Kfz/Tag
B 258 OD Imgenbroich	18.300 Kfz/Tag	B 258 OD Imgenbroich	13.000 Kfz/Tag
B 258n OU Konzen / Imgenbroich	-	B 258n OU Konzen / Imgenbroich	8.000 Kfz/Tag



Funktionale Gliederung des StraßennetzesPrognose-0-Fall



Funktionale Gliederung des StraßennetzesZielkonzept



Geschätzte Investitionskosten rund 7,5 Mio. €

Status der Maßnahme:

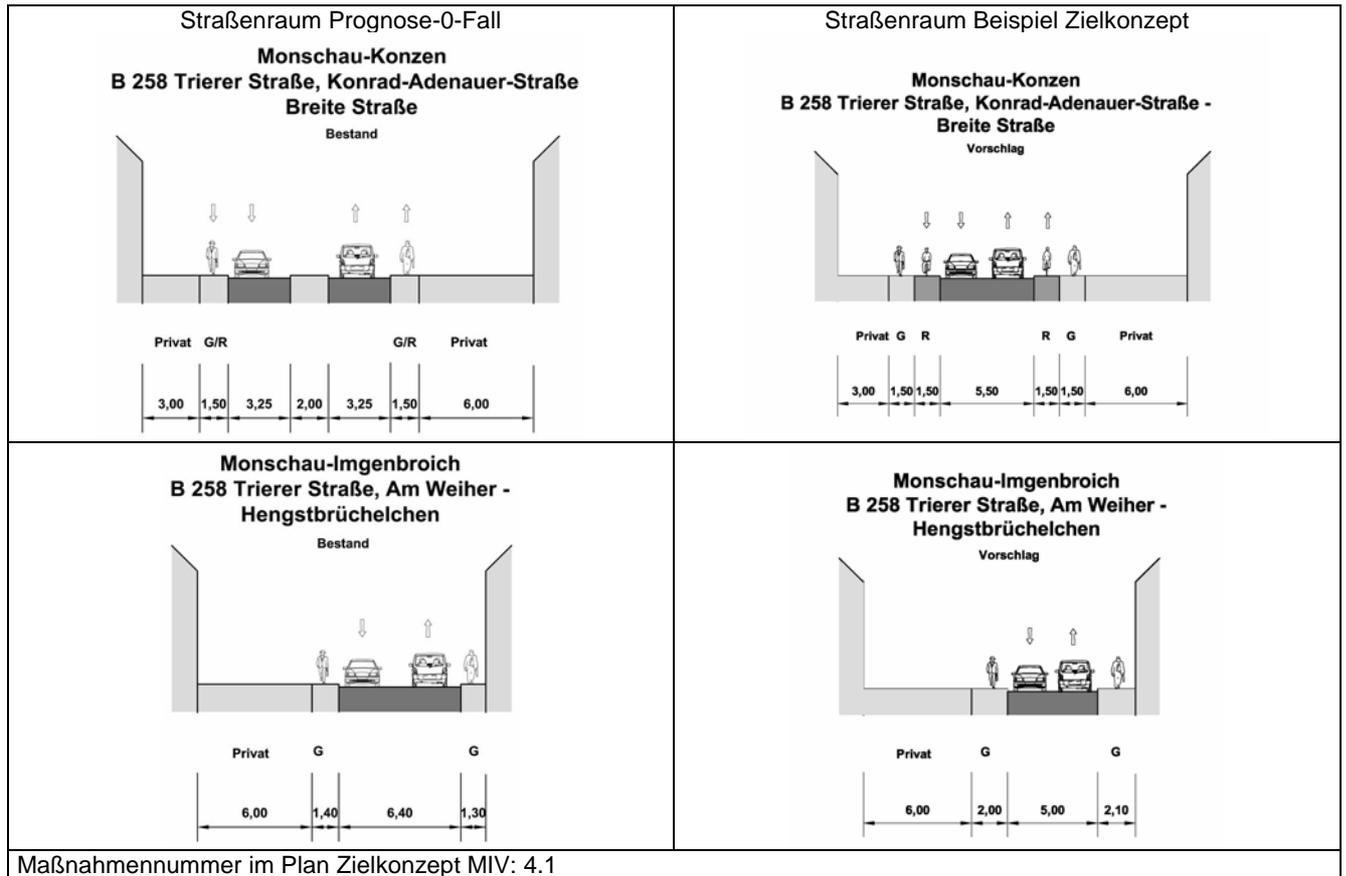
Bundesverkehrswegeplan, vordringlicher Bedarf

Mögliche Nutzungskonflikte



Mögliche Nutzungskonflikte

- Korridor in Grundwasser- und Gewässerschutzgebiet
- Zerschneidung Naturschutzgebiet Laufenbachtal
- Vennbahntrasse mit möglichem Bahn- und / oder Fuß-/ Radverkehr
- Lärmbelastung westlicher Ortsrand Konzen



Die geplante Ortsumgehung Konzen / Imgenbroich weist Umweltrisiken auf. Diese betreffen sowohl den Naturraum selbst als Schutzgut, als auch die vorhandenen und potenziellen Freizeitnutzungen durch Wanderer, Radfahrer und möglicherweise Vennbahnfahrer.

Die Ortsdurchfahrten Konzen und Imgenbroich wurden bereits umgestaltet (Mittelstreifen, teilweise bepflanzt; Engstelle in Imgenbroich). Die verbleibenden Geh- und Radwegbreiten entsprechen jedoch nicht den wünschenswerten Regelmaßen. Ferner bedeutet die vergleichsweise hohe Kfz-Belastung pro Tag (im Prognosefall bis zu 18.300 Kfz/Tag) – insbesondere an Schönwettertagen an Wochenenden – eine große Belastung für die Anwohner. Durch die geplante Ortsumgehung Konzen / Imgenbroich treten in der Ortsdurchfahrt Konzen Kfz-Entlastungen von rund 4.300 Kfz/Tag, in der Ortsdurchfahrt Imgenbroich von rund 5.300 Kfz/Tag ein.

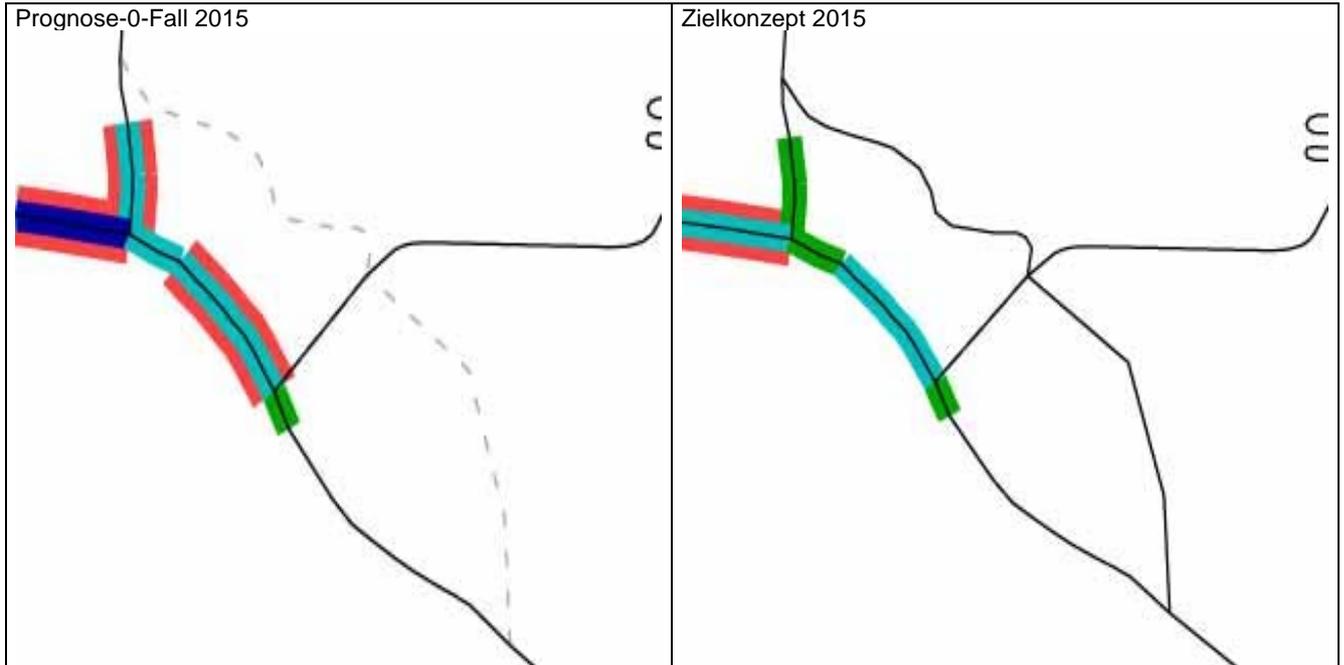
Vor diesem Hintergrund ist eine Kfz-Entlastung der Ortsdurchfahrt empfehlenswert, auch wenn sich die Trassenfindung im Detail schwierig gestalten dürfte. Die Kfz-Entlastungswirkung einer Ortsumgehung Konzen / Imgenbroich könnte durch eine Lage näher an der vorhandenen B 258 erhöht werden. Optimal wäre eine Anbindung der L 246 Simmerath – Imgenbroich an die geplante Ortsumgehung, da auf diese Weise auch Kfz auf der Relation Simmerath – Monschau (-Mützenich, -Kalterherberg, -Ortskern, -Höfen etc.) nicht mehr den Ortskern Imgenbroich durchfahren müssten, z. B. über die K 16 Hengstbrüchelchen.

3.1.5.2 B 266 Ortsumgehung Simmerath-Kesternich

Die geplante Ortsumgehung Kesternich verläuft nördlich der Ortslagen Kesternich als Verlängerung der vorhandenen B 266 Ortsumgehung Simmerath zwischen der B 258 und dem Kreis Euskirchen. Die Anbindungen erfolgen im Norden und im Osten der Ortslage Kesternich an die B 266. Eine Anbindung an die dazwischen liegende L 166 erfolgt ebenfalls. Die geplante Ortsumgehung soll die Ortslage Kesternich entlasten. Gleichzeitig soll der dadurch entstehende Umgestaltungsspielraum zur Verbesserung der Situation im Fuß- und Radverkehr genutzt werden.

Tabelle 3.8: B 266 Ortsumgehung Kesternich

Kfz-Belastungen Prognose-0-Fall 2015 [Kfz/Tag]		Kfz-Belastungen Zielkonzept 2015 [Kfz/Tag]	
B 266 OD Kesternich Straucherstraße	6.100 Kfz/Tag	B 266 OD Kesternich Straucherstraße	1.600 Kfz/Tag
B 266 OD Kesternich Bundesstraße (Höhe Mittelstraße)	7.900 Kfz/Tag	B 266 OD Kesternich Bundesstraße (Höhe Mittelstraße)	3.000 Kfz/Tag
B 266n OU Kesternich	-	B 266n OU Kesternich	5.000 Kfz/Tag



Pollution sonore et atmosphérique
Verontreiniging door geluid / Verontreiniging door schadelijke stoffen in de lucht
Lärm-/ Luftschadstoffbelastungen

Moyenne journalière / Beoordelingsniveau dag / Beurteilungspegel Tag

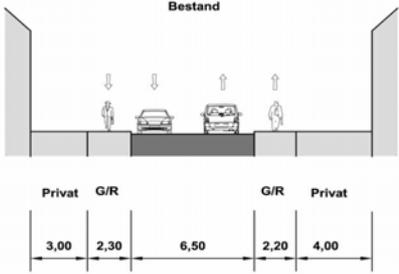
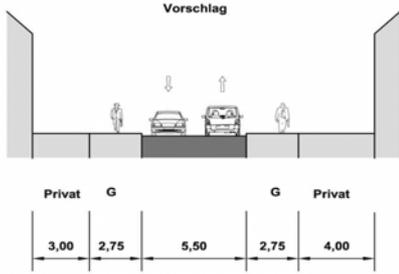
— > 64 dB (A)
 — 60 - 64 dB (A)
 — 55 - 59 dB (A)

— Risque de pollution atmosphérique important /
 Tracé met vermoedelijke luchtverontreiniging door kritische schadelijke stoffen /
 Strecke mit Verdacht auf kritische Luftschadstoffbelastungen

Veränderung der rechnerischen Unfallkosten durch die Netzergänzung:
Abnahme um 0,1 Mio. € pro Jahr



Geschätzte Investitionskosten rund 3,8 Mio. € für die längere Variante (Kosten laut BVWP für die kürzere Variante 2,3 Mio. €)

Status der Maßnahme: Bundesverkehrswegeplanung, vordringlicher Bedarf	
Mögliche Nutzungskonflikte 	Mögliche Nutzungskonflikte - Korridor zu kleinen Teilen in Grundwasser- und Gewässerschutzgebiet - Zerschneidung Naturschutzgebiete Weidenbach- und Eiserbachtal - Lärmbelastung nördlicher Ortsrand Kesternich
Straßenraum Prognose-0-Fall Simmerath-Kesternich B 266 Bundesstraße, Rurbergstraße - Am Sportplatz 	Straßenraum Beispiel Zielkonzept Simmerath-Kesternich B 266 Bundesstraße, Rurbergstraße - Am Sportplatz 
Maßnahmenummer im Plan Zielkonzept MIV: 3.1	

Die geplante B 266n Ortsumgehung Kesternich weist Umweltrisiken auf. Die Kfz-Belastung in der Ortsdurchfahrt Kesternich nimmt deutlich um rund 4.500 Kfz/Tag ab.

Die Ortsdurchfahrt Kesternich ist wegen ihrer Lage an einer der Hauptzufahrtsstraßen zum Rurtal, zum Rursee bzw. zum Nationalpark Eifel stark von Freizeitverkehren (an Wochenenden / Schönwettertagen Motorradfahrer) betroffen.

Vor diesem Hintergrund ist eine Kfz-Entlastung der Ortsdurchfahrt empfehlenswert, allerdings sind bei der Trassenfindung die möglichen Nutzungskonflikte zu beachten. Die durch die Kfz-Minderbelastung frei werdenden Flächenpotenziale im Straßenraum sollten den Fußgängern und Radfahrern zugute kommen.

3.1.5.3 L 11 Ortsumgehung Eschweiler – Hastenrath

Die geplante Ortsumgehung Hastenrath verläuft westlich der Ortslage Hastenrath. Die Anbindungen im Norden und im Süden erfolgen an die L 11. Eine Anbindung an die dazwischen liegende K 6 erfolgt ebenfalls. Die Ortsumgehung soll die Ortslage Hastenrath von den vergleichsweise hohen Kfz-Verkehrsbelastungen (im Prognose-0-Fall 2015 in der Ortslage Hastenrath rund 13.600 Kfz/Tag) entlasten. Gleichzeitig soll der dadurch entstehende Umgestaltungsspielraum zur Verbesserung der Situation im Fuß- und Radverkehr genutzt werden.

Tabelle 3.9: L 11 Ortsumgehung Eschweiler – Hastenrath

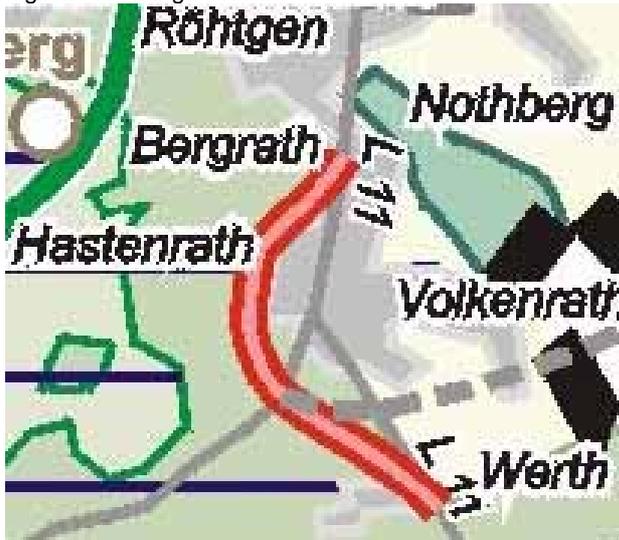
Kfz-Belastungen Prognose-0-Fall 2015 [Kfz/Tag]		Kfz-Belastungen Zielkonzept 2015 [Kfz/Tag]	
L 11 OD Hastenrath Quellstraße	13.600 Kfz/Tag	L 11 OD Hastenrath Quellstraße	6.400 Kfz/Tag
L 11n OU Hastenrath	-	L 11n OU Hastenrath	10.600 Kfz/Tag
Prognose-0-Fall 2015		Zielkonzept 2015	
<p>Pollution sonore et atmosphérique Verontreiniging door geluid / Verontreiniging door schadelijke stoffen in de lucht Lärm-/ Luftschadstoffbelastungen</p> <p>Moyenne journalière / Beoordelingsniveau dag / Beurteilungspegel Tag</p> <p> █ > 64 dB (A) █ 60 - 64 dB (A) █ 55 - 59 dB (A) </p> <p> █ Risque de pollution atmosphérique important / Tracé met vermoedelijke luchtverontreiniging door kritische schadelijke stoffen / Strecke mit Verdacht auf kritische Luftschadstoff- belastungen </p>			
Veränderung der rechnerischen Unfallkosten durch die Netzergänzung: Zunahme um 0,2 Mio. € pro Jahr			



Geschätzte Investitionskosten rund 2,5 Mio. €

Status der Maßnahme:
Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW, Stufe 1

Mögliche Nutzungskonflikte

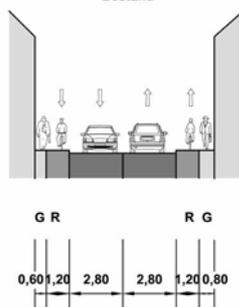


Mögliche Nutzungskonflikte

- Korridor in regionalem Grünzug (Schutz der Landschaft bzw. landschaftsorientierte Erholung)
- Relevante Radrouten werden gequert
- Lärmbelastung westlicher Ortsrand Hastenrath

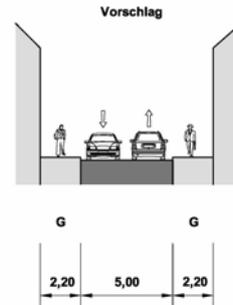
Straßenraum Prognose-0-Fall

Eschweiler-Hastenrath
L 11 Quellstraße, Albertstraße - Funkstraße



Straßenraum Beispiel Zielkonzept

Eschweiler-Hastenrath
L 11 Quellstraße, Albertstraße - Funkstraße



Maßnahmenummer im Plan Zielkonzept MIV: 13.2

Durch die geplante Ortsumgehung Hastenrath treten nach den Ergebnissen der Verkehrsmodellsimulation großräumige Umorientierungen (z. B. Stadtteil Donnerberg) zwischen der L 238(n), der K 6 und der K 23 (Kreis Düren) ein. Die Kfz-Verkehrsverlagerungen aus dem Gebiet Stolberg(-Donnerberg) auf der einen und K 23 (Kreis Düren) auf der anderen Seite, bedingt durch die Ortsumgehung Hastenrath, führen im Zielkonzept insgesamt zu einer Zunahme des Kfz-Verkehrsaufkommens (Durchgangsverkehr) im Bereich Hastenrath, der dann über die geplante Ortsumgehung Hastenrath abgewickelt wird. Dies führt rechnerisch zu einem leichten Anstieg der Unfallkosten im Zielkonzept gegenüber dem Prognose-0-Fall.

In der Ortsdurchfahrt Hastenrath treten Kfz-Entlastungen von rund 7.000 Kfz/Tag ein. Diese Entlastungswirkungen könnten durch eine Erhöhung des verkehrlichen Widerstandes in der Ortsdurchfahrt Hastenrath (ggf. MIV-Netztrennung) verstärkt werden.

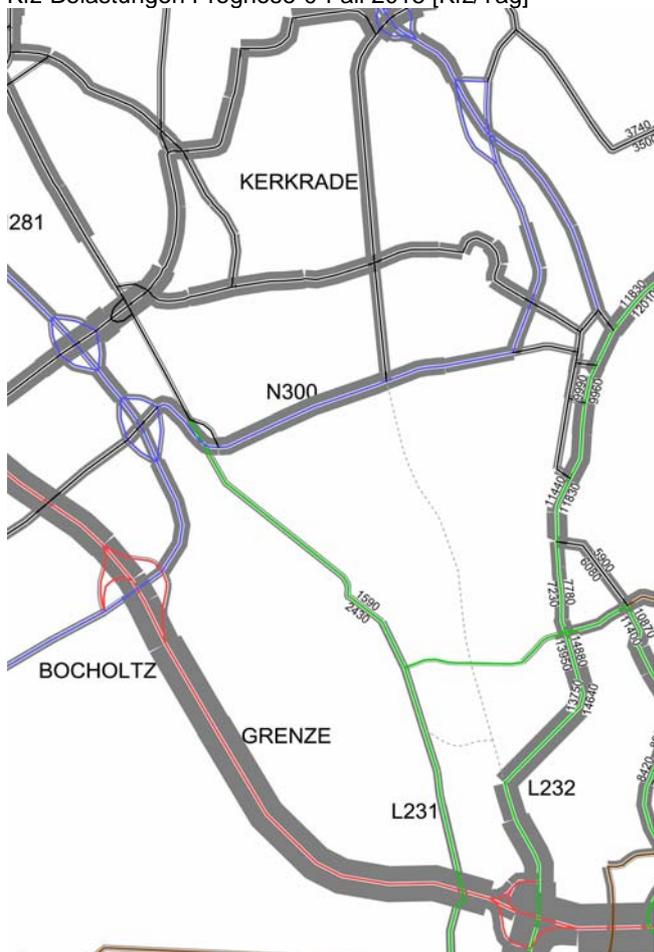
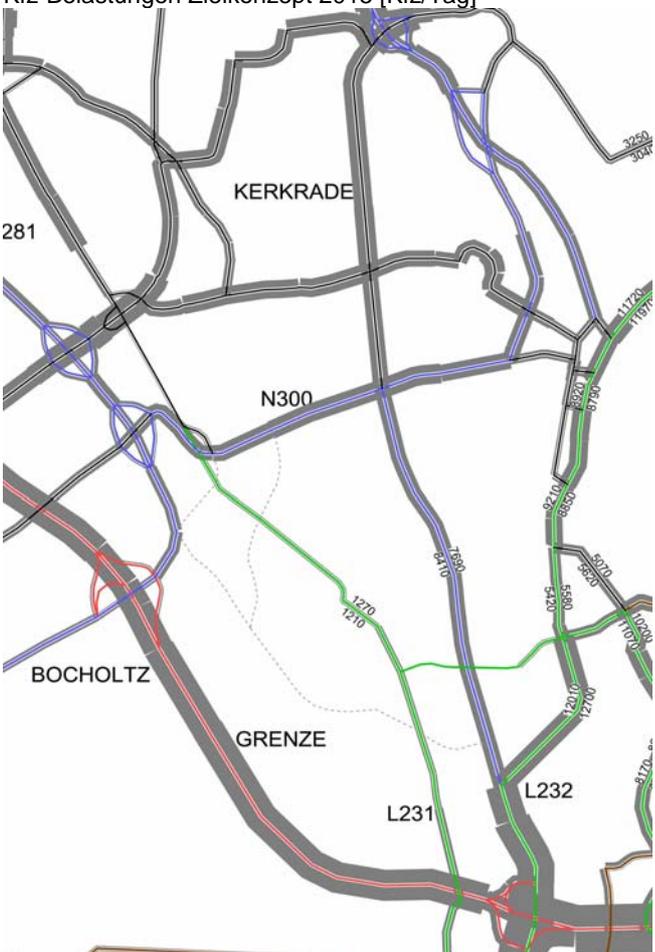
3.1.5.4 B 258n Nord Direktverbindung Aachen – Parkstad Limburg

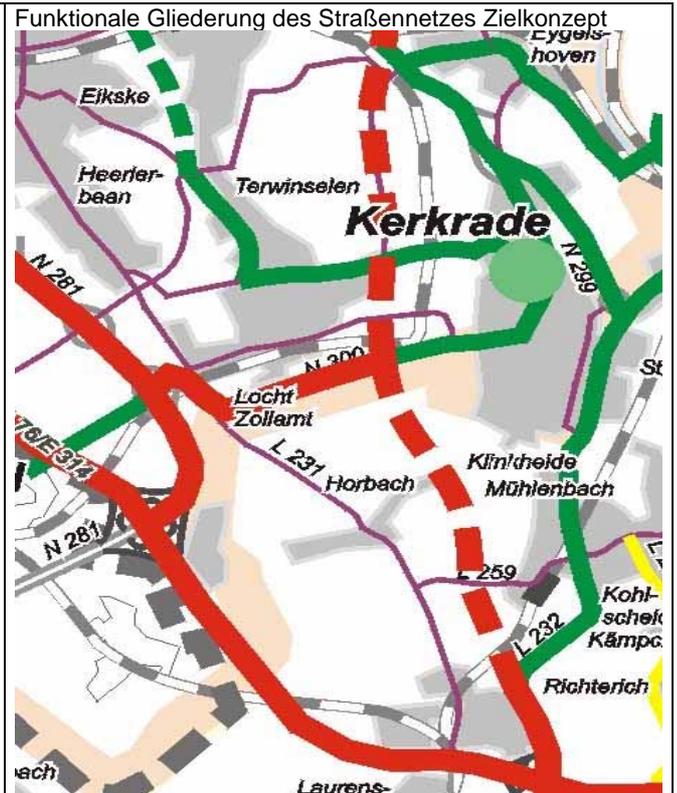
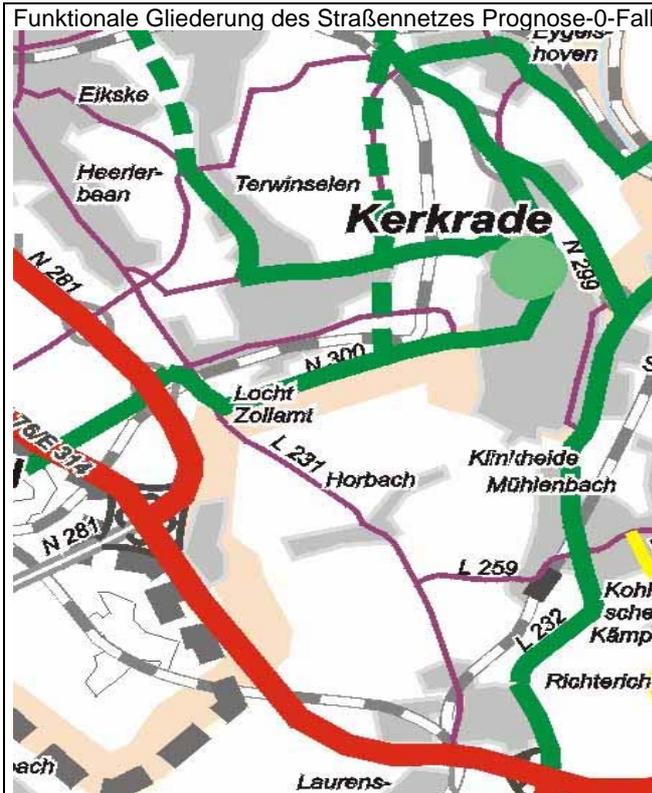
Die geplante Direktverbindung Aachen – Parkstad Limburg beginnt an der L 232 südlich Kohlscheid, verläuft in etwa entlang der deutsch-niederländischen Grenze in nördlicher Richtung und schließt auf der niederländischen Seite an den vorhandenen Dentgenbachweg an, dessen vorhandene Anbindung an die N 299 (Buitenring Parkstad Limburg) bei Landgraaf gleichzeitig ertüchtigt werden soll. Eine Anbindung erfolgt u. a. auch an die N 300 Hamstraat.

Diese Maßnahme ist im Zusammenhang zu sehen mit dem auf niederländischer Seite beschlossenen Weiterbau des Buitenring Parkstad Limburg ab Landgraaf um Brunssum herum mit einem Anschluss an die A 76 / E 314 bei Hoensbroek sowie mit der davon abzweigenden geplanten L 42n zwischen dem Buitenring Parkstad Limburg und Geilenkirchen.

Im Zusammenhang mit diesen weiteren Maßnahmen soll die B 258n Nord das Verkehrsangebot im deutsch-niederländischen Grenzgebiet Parkstad Limburg – Nordraum Aachen – südwestlicher Kreis Aachen verbessern. Durch sie ergeben sich Alternativrouten zur stark Kfz-belasteten L 232 Aachen – Herzogenrath – Übach-Palenberg (28.800 Kfz/Tag in der Ortsdurchfahrt Kohlscheid) in Richtung Geilenkirchen, westlichen Kreis Heinsberg (Selfkant) bis nach Roermond (N 274). Mit den Autobahnen A 76 / E 314 (Aachen – Städteregion Sittard-Gellen-Stein-Beek) sowie A 2 / E 25 (Maastricht – Eindhoven) sind auf niederländischer Seite in teils paralleler Lage zur B 258n Nord leistungsfähige Netzelemente vorhanden.

Tabelle 3.10: B 258n Nord Direktverbindung Aachen – Parkstad Limburg

Kfz-Belastungen Prognose-0-Fall 2015 [Kfz/Tag]		Kfz-Belastungen Zielkonzept 2015 [Kfz/Tag]	
			
A 4 / E 314	45.700 Kfz/Tag	A 4 / E 314	39.100 Kfz/Tag
L 231 OD Horbach Horbacher Straße	4.000 Kfz/Tag	L 231 OD Horbach Horbacher Straße	2.500 Kfz/Tag
L 232 OD Kohlscheid Roermonder Straße	28.800 Kfz/Tag	L 232 OD Kohlscheid Roermonder Straße	24.700 Kfz/Tag
B 258n	-	B 258n	16.100 Kfz/Tag

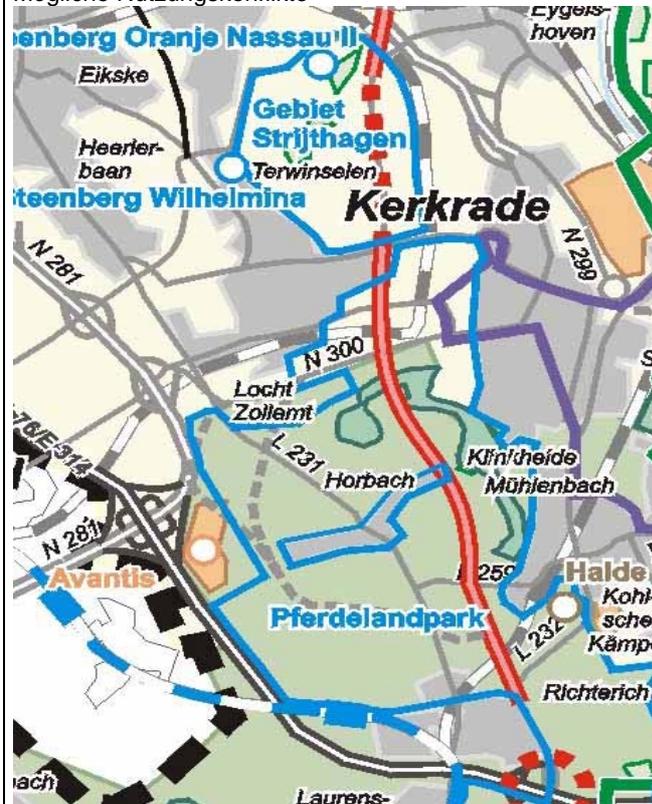


Geschätzte Investitionskosten rund 6,6 Mio. € (deutsche Seite)

Status der Maßnahme:

Bundesverkehrswegeplan, vordringlicher Bedarf

Mögliche Nutzungskonflikte



Mögliche Nutzungskonflikte

- Zerschneidung der Freizeitgebiete Pferdelandpark und Strijthagen (Projekte Euregionale 2008)
- Zerschneidung des Naturschutzgebiets Amstelbach / Crombacherbeek
- Korridor in regionalem Grünzug (Schutz der Landschaft bzw. landschaftsorientierte Erholung)
- Querung der Bahnlinien Aachen – Düsseldorf und Kerkrade – Heerlen
- Relevante Radrouten werden gequert
- Lärmbelastung östlicher Ortsrand Horbach sowie westlicher Ortsrand Bank und Kerkrade

Die Kfz-Entlastungseffekte in der Ortsdurchfahrt Kohlscheid liegen bei rund 4.000 Kfz/Tag. Es treten Verkehrsverlagerungen von der vorhandenen Autobahn A 4 / A 76 / E 314 auf die geplante B 258 n Nord auf.

Vor dem Hintergrund der objektiv vorhandenen Probleme

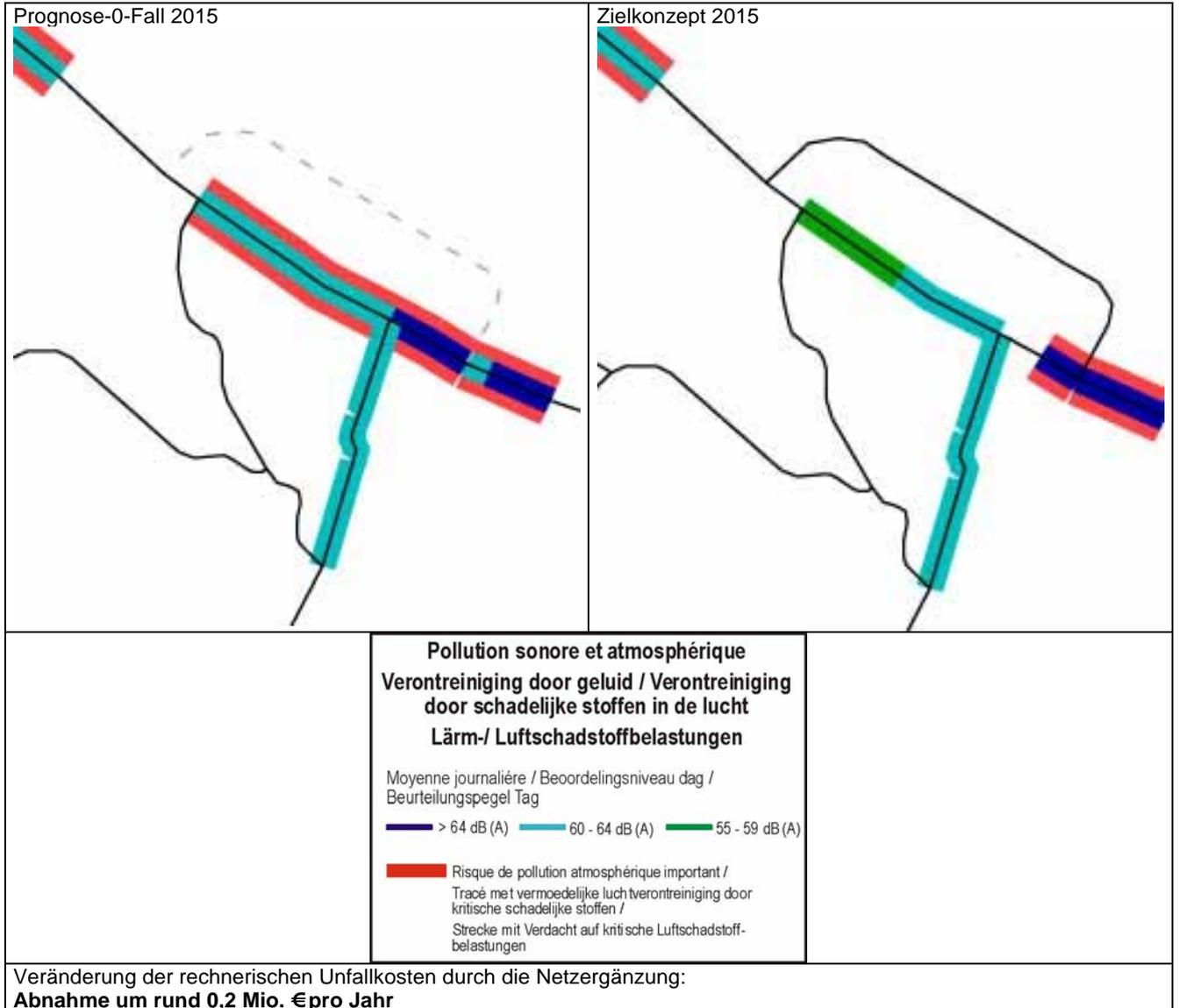
- der starken Kfz-Belastung der L 232 Aachen – Herzogenrath – Übach-Palenberg (u. a. Ortsdurchfahrten Kohlscheid, Straß, Herzogenrath)
 - der sehr problematischen Straßennetzverknüpfungen zwischen der L 232 auf der deutschen und dem Straßennetz der Parkstad Limburg auf der anderen Seite (u. a. N 300 Domaniale Mijnstraat, N 299 Eurodepark) und
 - einer begrenzten Belastbarkeit der vorhandenen L 231 Aachen – Horbach – N 300
- sollten die vorhandenen Lösungsvorschläge weiter auf die gegebene Problemlage abgestimmt werden.

3.1.5.5 N 278 Ortsumgehung Vaals

Die geplante Ortsumgehung Vaals verläuft nördlich der Ortslage Vaals. Die Anbindungen im Osten und Westen erfolgen an die N 278 / B 1 (deutsch-niederländische Grenze). Die Ortsumgehung soll die Vaalser Ortsdurchfahrt von den vergleichsweise hohen Kfz-Verkehrsbelastungen (im Prognose-0-Fall 2015 in der Maastrichterlaan bis zu rund 20.300 Kfz/Tag) entlasten. Gleichzeitig soll der dadurch entstehende Umgestaltungsspielraum zur Verbesserung der Situation im Fuß- und Radverkehr genutzt werden. Beispielsweise sehen die Planungen die Anlage einer Fußgängerzone zwischen Kerkstraat und Beemderlaan vor.

Tabelle 3.11: N 278 Ortsumgehung Vaals

Kfz-Belastungen Prognose-0-Fall [Kfz/Tag]		Kfz-Belastungen Zielkonzept 2015 [Kfz/Tag]	
N 278 OD Vaals Maastrichterlaan	20.300 Kfz/Tag	N 278 OD Vaals Maastrichterlaan	Bis gegen 0 Kfz/Tag (Fußgängerzone)
OU Vaals	-	OU Vaals	14.600 Kfz/Tag



<p>Funktionale Gliederung des Straßennetzes Prognose-0-Fall</p> 	<p>Funktionale Gliederung des Straßennetzes Zielkonzept</p> 
<p>Geschätzte Investitionskosten rund 3,2 Mio. €</p>	
<p>Status der Maßnahme: Ratsbeschluss</p>	
<p>Mögliche Nutzungskonflikte</p> 	<p>Mögliche Nutzungskonflikte</p> <ul style="list-style-type: none"> - Zerschneidung Naturschutzgebiet Senserbachtal - Relevante Radrouten werden gequert - Lärmbelastung nördlicher Ortsrand Vaals - Planungsvorhaben auf deutscher Seite unmittelbar an der deutsch-niederländischen Grenze
<p>Maßnahmennummer im Plan Zielkonzept MIV: 12.01</p>	

Die geplante N 278 Ortsumgehung Vaals weist erhebliche Umweltrisiken auf. Sie bietet allerdings in Verbindung mit der geplanten MIV-Netztrennung in der Maastrichterlaan (Fußgängerzone) die Chance, die problematischen Kfz-Belastungen in der Ortsdurchfahrt Vaals – insbesondere zu Spitzenzeiten – deutlich zu senken und gleichzeitig den Fußgängern (u. a. den Besuchern des Ortskerns) ein attraktives Angebot zum Einkaufen, Flanieren etc. bieten. Im Zuge der weiteren Konkretisierung sollte nach Möglichkeiten gesucht werden, das Parken der Besucher Vaals möglichst verträglich an die geplante Ortsumgehung anzubinden und gleichzeitig die Belastungen

für Mensch und Natur im nördlichen Vaals zu minimieren. Wegen der Lage des Korridors im deutsch-niederländischen Grenzraum ist darüber hinaus eine Abstimmung mit der Stadt Aachen bzw. den übergeordneten deutschen Planungsebenen unerlässlich.

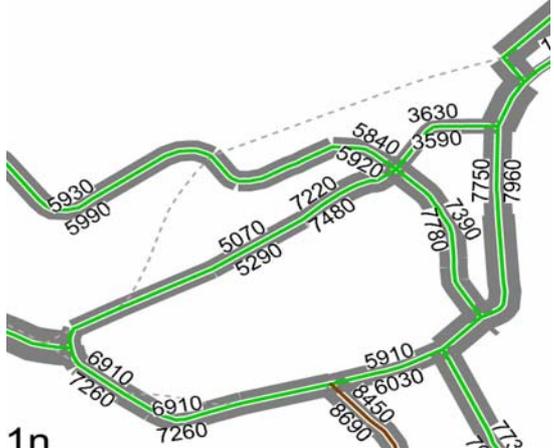
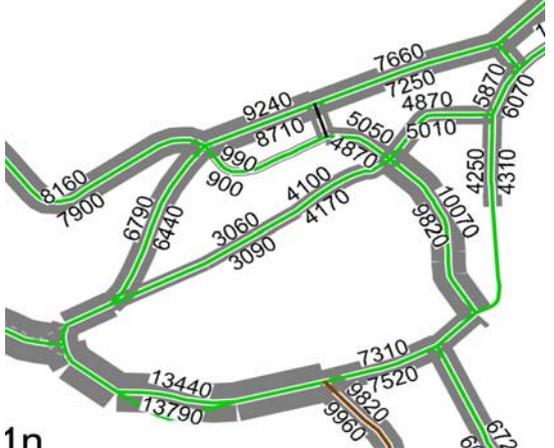
3.1.5.6 L 236 Ortsumgehung Stolberg / Atsch

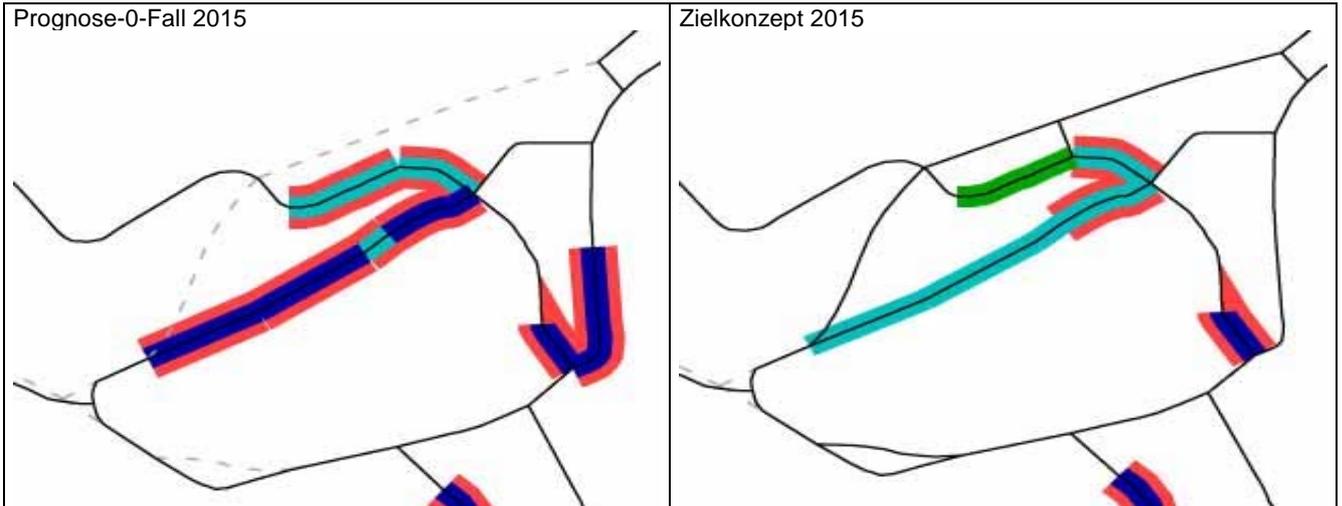
Die geplante Ortsumgehung Stolberg / Atsch beginnt an der L 236 Sebastianusstraße, umgeht sowohl den Stadtteil Atsch wie auch das Stolberger Zentrum auf der Nordseite und geht im weiteren Verlauf in die L 238n über. Anbindungen erfolgen an die L 23 Würselener Straße, die Erschließungsstraße des Gewerbegebiets Camp Astrid und die L 238alt Eschweilerstraße.

Diese Maßnahme ist im Zusammenhang zu sehen mit dem geplanten Bau der Autobahnanschlussstelle A 44 Aachen-Eilendorf / Stolberg-West, der L 221n Ortsumgehung Eilendorf, der geplanten anbaufreien Verbindung L 238n zwischen Stolberg und Autobahnanschlussstelle A 4 Eschweiler-West sowie der Anbindung des neuen Gewerbegebiets Camp Astrid im Stolberger Norden.

Die Ortsumgehung Stolberg / Atsch soll zum einen den Kfz-Verkehr im Stolberger Norden neu ordnen, mit dem Ziel die stark belasteten angebauten Straßenabschnitte (im Prognose-0-Fall L 238 Eschweilerstraße 18.800 Kfz/Tag, L 236 Sebastianusstraße 10.400 Kfz/Tag) zu entlasten. Zum anderen sollen der deutliche Ausbau des Straßennetzes im Stolberger Westen (geplanter Bau der Autobahnanschlussstelle A 44 Aachen-Eilendorf / Stolberg-West und der L 221n Ortsumgehung Eilendorf) und Nordosten (geplante L 238n) und die damit verbundenen zusätzlichen Kfz-Belastungen auf Stolberger Stadtgebiet verträglich abgewickelt werden.

Tabelle 3.12: L 236 Ortsumgehung Stolberg / Atsch

Kfz-Belastungen Prognose-0-Fall 2015 [Kfz/Tag]		Kfz-Belastungen Zielkonzept 2015 [Kfz/Tag]	
			
L 23 OD Atsch Würselener Straße	11.900 Kfz/Tag	L 23 OD Atsch Würselener Straße	1.900 Kfz/Tag
L 236 OD Atsch Sebastianusstraße	10.400 Kfz/Tag	L 236 OD Atsch Sebastianusstraße	6.200 Kfz/Tag
L 23 OD Stolberg Eisenbahnstraße	15.200 Kfz/Tag	L 23 OD Stolberg Eisenbahnstraße	19.900 Kfz/Tag
L 238 OD Stolberg Eschweiler Straße	18.800 Kfz/Tag	L 238 OD Stolberg Eschweiler Straße	<2.000 Kfz/Tag
L 236n OU Atsch	-	L 236n OU Atsch	17.900 Kfz/Tag



Pollution sonore et atmosphérique
Verontreiniging door geluid / Verontreiniging door schadelijke stoffen in de lucht
Lärm-/ Luftschadstoffbelastungen

Moyenne journalière / Beoordelingsniveau dag / Beurteilungspegel Tag

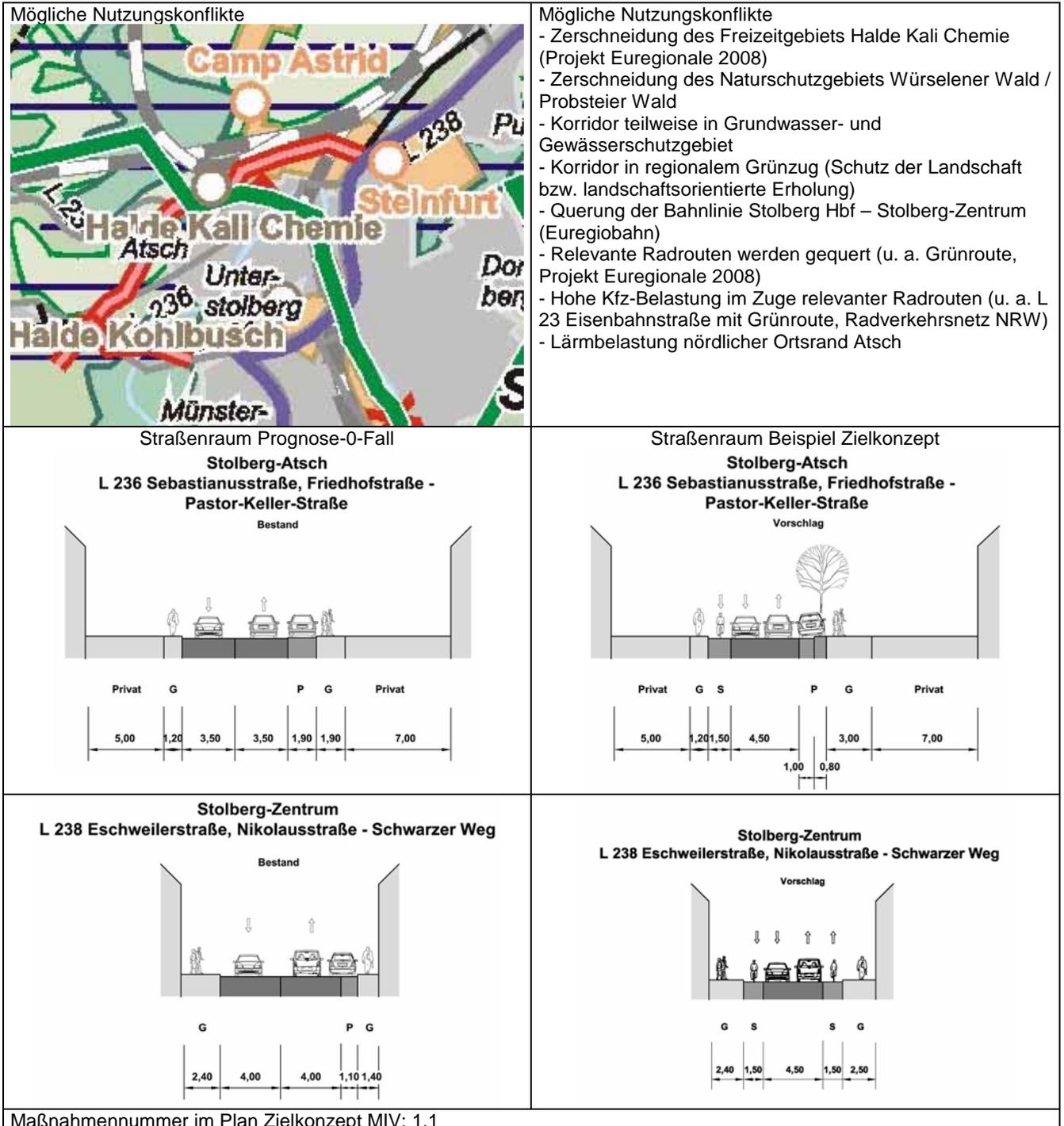
█ > 64 dB (A)
 █ 60 - 64 dB (A)
 █ 55 - 59 dB (A)

█ Risque de pollution atmosphérique important /
 Tracé met vermoedelijke luchtverontreiniging door kritische schadelijke stoffen /
 Strecke mit Verdacht auf kritische Luftschadstoffbelastungen

Veränderung der rechnerischen Unfallkosten durch die Netzergänzung:
Abnahme um rund 0,1 Mio. € pro Jahr



Geschätzte Investitionskosten rund 8,5 Mio. €
 Status der Maßnahme:
 Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW



Die geplante L 236 Ortsumgehung Stolberg / Atsch weist erhebliche Umweltrisiken auf. Sie bietet allerdings die Chance die problematischen Kfz-Belastungen im Stolberger Talboden und den Ein-/Ausfallstraßen und die damit verbundenen Unverträglichkeiten zu mildern, zumal mit einer Zunahme der Kfz-Belastungen im Stolberger Westen und Norden im Rahmen der genannten Straßennetzergänzungen (geplante zusätzliche Autobahnanschlussstelle A 44, L 221n, L 238n) zu rechnen ist. Ein Teil dieser Neuordnung des Straßennetzes kann z. B. die vorgeschlagene MIV-Netztrennung der Eschweilerstraße an der Europastraße sein.

Die hierarchische Neuordnung des Stolberger Straßennetzes nach dem Bündelungsprinzip ist unbedingt erforderlich. Erfolgt dies nicht, treten die gewünschten Kfz-Entlastungswirkungen nur in geringem Maße ein, da der Kfz-Verkehr lediglich flächig verteilt wird.

In diesem Zusammenhang sollte zu einem frühen Zeitpunkt festgelegt werden, über welche Achse im Stolberger Talboden die Kfz-Verkehre möglichst verträglich von Süden nach Norden auf die geplante Ortsumgehung Stolberg / Atsch abgeführt werden. Dies könnte beispielsweise über die Achse Europastraße / Eisenbahnstraße erfolgen. Auf diese Weise könnten neben fast der gesamten Eschweilerstraße auch der Straßenzug Rhenaniastraße / Münsterbachstraße von Kfz-Verkehren entlastet werden.

Im Zuge der L 23 Eisenbahnstraße ist insbesondere bei einer möglichen Kfz-Mehrbelastung auf eine adäquate Führung des Fußgänger- und Radverkehrs zu achten, zumal über diesen Straßenzug diverse Radrouten geführt werden bzw. geführt werden sollen (z. B. Radverkehrsnetz NRW, Grünroute der Euregionale 2008).

3.1.5.7 L 23 Ortsumgehung Verlautenheide

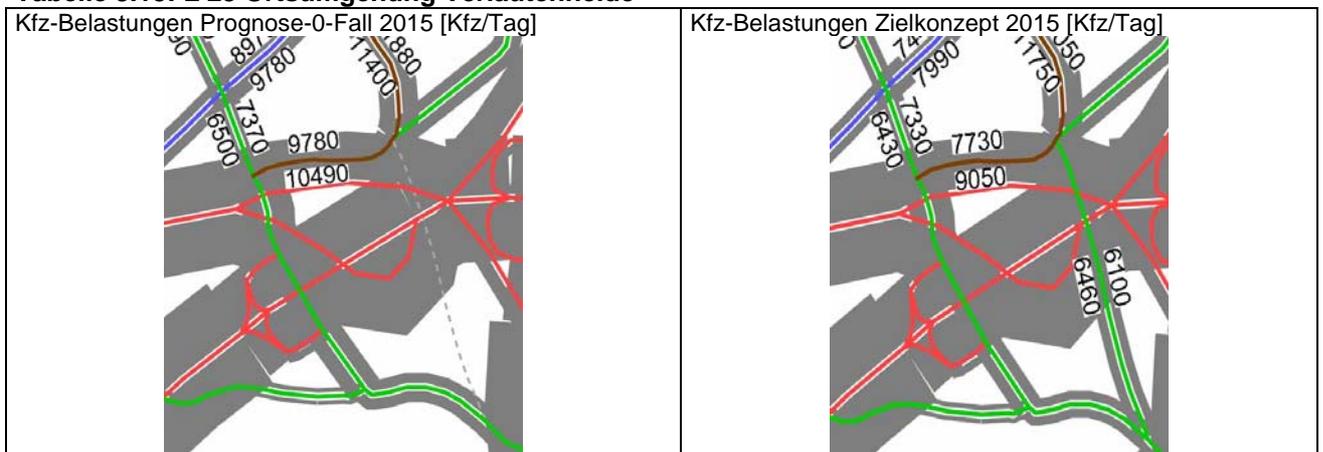
Die geplante Ortsumgehung Verlautenheide beginnt an der L 23 Verlautenheidener Straße, umgeht den Stadtteil Verlautenheide auf der Ostseite, unterquert die A 4 / A 544 westlich des Aachener Kreuzes und bindet an die K 30 Willy-Brandt-Ring an.

Diese Maßnahme ist im Zusammenhang zu sehen mit dem geplanten Ausbau des Aachener Kreuzes, dem geplanten Bau der Würselener Osttangente zwischen K 30 und Autobahnanschlussstelle A 44 Broichweiden sowie der geplanten Erweiterung des Gewerbegebiets Aachener Kreuz.

Die Ortsumgehung Verlautenheide soll die stark belastete L 23 sowohl in der Ortsdurchfahrt Verlautenheide (im Prognose-0-Fall bis zu 20.400 Kfz/Tag), als auch im weiteren Verlauf bis zur Anbindung des Aachener Kreuzes entlasten. Die äußere Erschließung des sich immer noch im Wachstum befindlichen Gewerbegebiets Aachener Kreuz / Merzbrück konnte in der Vergangenheit kaum mit der Zunahme der Kfz-Verkehrs Schritt halten, was teilweise zu starken Einschränkungen der Verkehrsqualität führte.

Zu dieser Maßnahme liegen Berechnungen von Prognose-Kfz-Belastungen vor, die mit dem Verkehrsmodell der Stadt Aachen durchgeführt wurden.

Tabelle 3.13: L 23 Ortsumgehung Verlautenheide



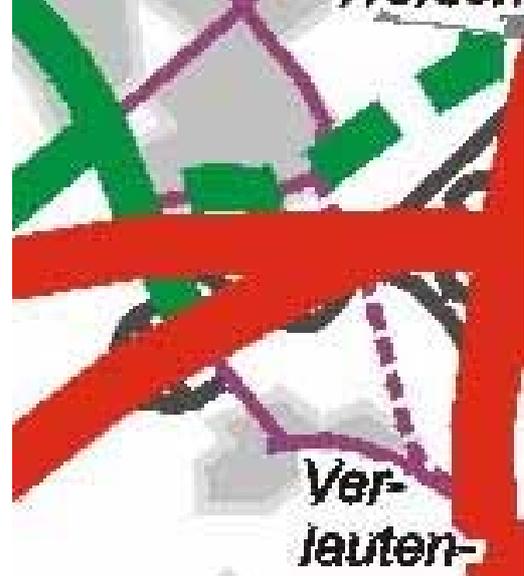
MOBILITÄT IM DREILÄNDERECK
- 52 / 208 -

L 23 OD Verlautenheide Verlautenheidener Straße (westlich Endstraße)	20.400 Kfz/Tag	L 23 OD Verlautenheide Verlautenheidener Straße (westlich Endstraße)	14.800 Kfz/Tag
L 23 OD Verlautenheide Verlautenheidener Straße (östlich Endstraße)	14.500 Kfz /Tag	L 23 OD Verlautenheide Verlautenheidener Straße (östlich Endstraße)	11.700 Kfz/Tag
OU Verlautenheide	-	OU Verlautenheide	12.600 Kfz/Tag

Funktionale Gliederung des Straßennetzes Prognose-0-Fall



Funktionale Gliederung des Straßennetzes Zielkonzept

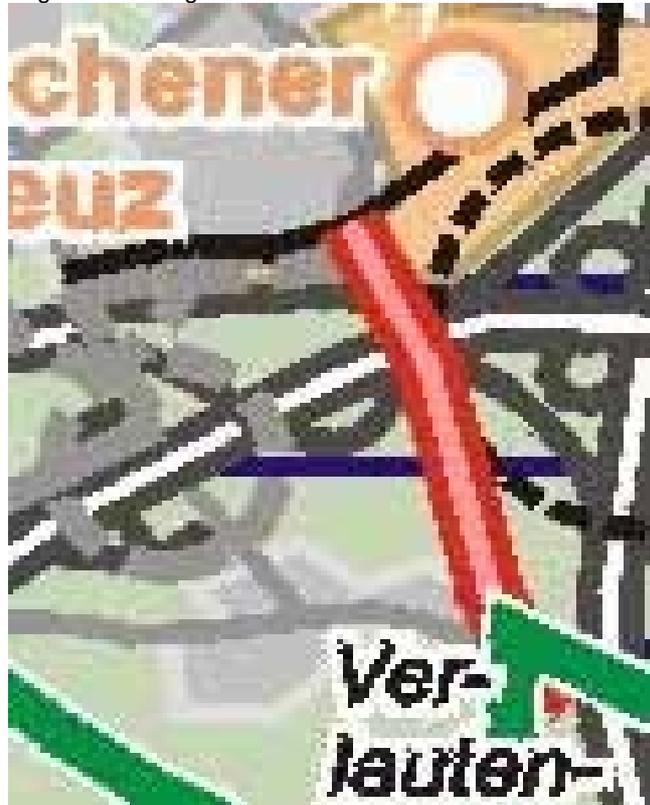


Geschätzte Investitionskosten rund 4,3 Mio. €

Status der Maßnahme:

Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

Mögliche Nutzungskonflikte



Mögliche Nutzungskonflikte

- Korridor in regionalem Grünzug (Schutz der Landschaft bzw. landschaftsorientierte Erholung)
- Querung der A 4 / A 544 westlich Aachener Kreuz (Ausbau Aachener Kreuz in Planung)
- Relevante Radrouten werden gequert
- Lärmbelastung östlicher Ortsrand Verlautenheide

Die geplante L 23 Ortsumgehung Verlautenheide Stolberg / Atsch führt zu spürbaren Kfz-Entlastungen in der Ortsdurchfahrt Verlautenheide. Die Prognosen zu den in der Ortsdurchfahrt verbleibenden Kfz-Belastungen liegen je nach verwendetem Verkehrsmodell zwischen 7.200 und 14.800 Kfz/Tag. Der Hauptgrund für die höheren Kfz-Belastungen, die mit dem Verkehrsmodell Mobilität im Dreiländereck ermittelt werden, liegt in der nicht vorhandenen Autobahnanbindung der geplanten Ortsumgehung Verlautenheide an die A 544 gegenüber der L 23alt, die über eine solche verfügt. Wegen der vorhandenen Autobahnanbindung an die A 544 behält die L 23alt trotz Ortsumgehung eine wichtige Verkehrsfunktion.

Im Gebiet Eilendorf / Haaren / Verlautenheide / Aachener Kreuz sollte im Zuge der sich in Planung befindlichen Projekte Ausbau Aachener Kreuz und Autobahnanschlussstelle A 44 Aachen-Eilendorf / Stolberg-West über eine durchgreifende Neuordnung des klassifizierten Straßennetzes nachgedacht werden. Beispielsweise könnten Kfz-Fahrten über den Streckenabschnitt L 23 Verlautenheidener Straße in Zukunft über das Autobahnnetz (geplante Autobahnanschlussstelle A 44 Aachen-Eilendorf / Stolberg-West über das Aachener Kreuz bis Autobahnanschlussstelle A 544 Würselen / Verlautenheide) geführt werden. Vor dem Hintergrund dieser Überlegungen und der vergleichsweise hohen Investitionskosten sollte mit Hilfe alternativer Verkehrsführungs- und Trassenvorschläge geprüft werden, inwieweit zum einen eine deutlichere Kfz-Entlastung der Ortsdurchfahrt Verlautenheide und zum anderen Synergieeffekte, wie z. B. eine Kfz-Entlastung der Ortsdurchfahrt Haaren sowie eine verbesserte Anbindung des Gewerbegebiets Aachener Kreuz / Merzbrück erzielt werden können.

3.1.5.8 Ertüchtigung der Autobahnanschlussstelle A 44 Alsdorf-Begau

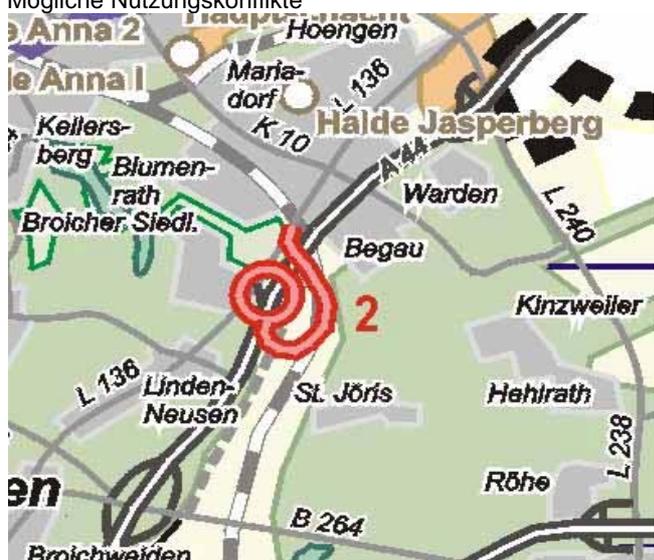
Die geplante Ertüchtigung der Autobahnanschlussstelle A 44 Alsdorf-Begau bedeutet die Anlage einer Abfahrt aus Richtung Aachen mit ausschließlicher Anbindung an die L 136.

Diese Maßnahme ist im Zusammenhang zu sehen mit dem geplanten Ausbau der A 44 zwischen Aldenhoven und dem Aachener Kreuz sowie dem geplanten Bau der Würselener Osttangente zwischen K 30 und Autobahnanschlussstelle A 44 Broichweiden.

Das Anschlussstellenkonzept des Bundes sieht einen vollständigen Verzicht auf die Autobahnanschlussstelle Alsdorf-Begau vor. In den Wirkungsanalysen mit dem Verkehrsmodell hat sich jedoch gezeigt, dass dies zu einer starken Zunahme der Kfz-Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt Linden-Neusen führen würde (im Prognose-Fall von rund 5.900 Kfz/Tag auf rund 10.000 Kfz/Tag). Um nun im Gegenteil eine Entlastung der Ortsdurchfahrt Linden-Neusen zu bewirken, sieht das Zielkonzept eine Abfahrt aus Richtung Aachen vor.

Tabelle 3.14: Ertüchtigung Autobahnanschlussstelle A 44 Alsdorf-Begau

Kfz-Belastungen Prognose-0-Fall 2015 [Kfz/Tag]		Kfz-Belastungen Zielkonzept 2015 [Kfz/Tag]	
	Autobahnanschlussstelle A 44 Alsdorf-Begau wie im Bestand	Wegfall ASS A 44 Alsdorf-Begau	Zielkonzept
L 136 OD Neusen Neusenerstraße	5.900 Kfz/Tag	L 136 OD Neusen Neusenerstraße	10.000 Kfz/Tag
A 44 (Höhe Neusen)	71.000 Kfz/Tag	A 44 (Höhe Neusen)	65.200 Kfz/Tag
L 136 OD Blumenrath Aachener Straße	12.600 Kfz/Tag	L 136 OD Blumenrath Aachener Straße	9.200 Kfz/Tag
L 136 OD Mariadorf Jülicherstraße	7.800 Kfz/Tag	L 136 OD Mariadorf Jülicherstraße	10.400 Kfz/Tag
Funktionale Gliederung des Straßennetzes Prognose-0-Fall		Funktionale Gliederung des Straßennetzes Zielkonzept	
Geschätzte Investitionskosten rund 2,2 Mio. €			

Status der Maßnahme: Zielkonzept Mobilitätsplan Dreiländereck	
Mögliche Nutzungskonflikte 	Mögliche Nutzungskonflikte - Querung der A 44 - Relevante Radroute (Merzbrück – Begau) und Euregiobahnstrecke (Würselen – Alsdorf) in der Nachbarschaft

Im Fall des vollständigen Wegfalls der Autobahnanschlussstelle A 44 Alsdorf-Begau ist in den Ortsdurchfahrten Neusen (Lindener Straße / Neusener Straße) und Mariadorf (Jülicher Straße) mit einer Zunahme der Kfz-Belastungen um rund 4.100 Kfz/Tag bzw. 2.600 Kfz/Tag zu rechnen. Lediglich in der Ortsdurchfahrt Blumenrath (Aachener Straße) würde die Kfz-Belastung um rund 3.400 Kfz/Tag abnehmen.

Da insbesondere die Zunahme der Kfz-Belastungen in der Ortsdurchfahrt Neusen kaum hinnehmbar scheint, sieht das Zielkonzept eine Abfahrt an der Autobahnanschlussstelle A 44 Alsdorf-Begau aus Richtung Aachen vor. Diese Maßnahme weist geringe Umweltrisiken auf. In den Ortsdurchfahrten Neusen (Lindener / Neusener Straße) und Mariadorf (Jülicher Straße) können Kfz-Entlastungseffekte (im Prognosefall um rund 3.200 Kfz/Tag sowie rund 2.600 Kfz/Tag) erzielt werden. In der Ortsdurchfahrt Blumenrath (Aachener Straße) steigen die Kfz-Belastungen um rund 4.300 Kfz/Tag an.

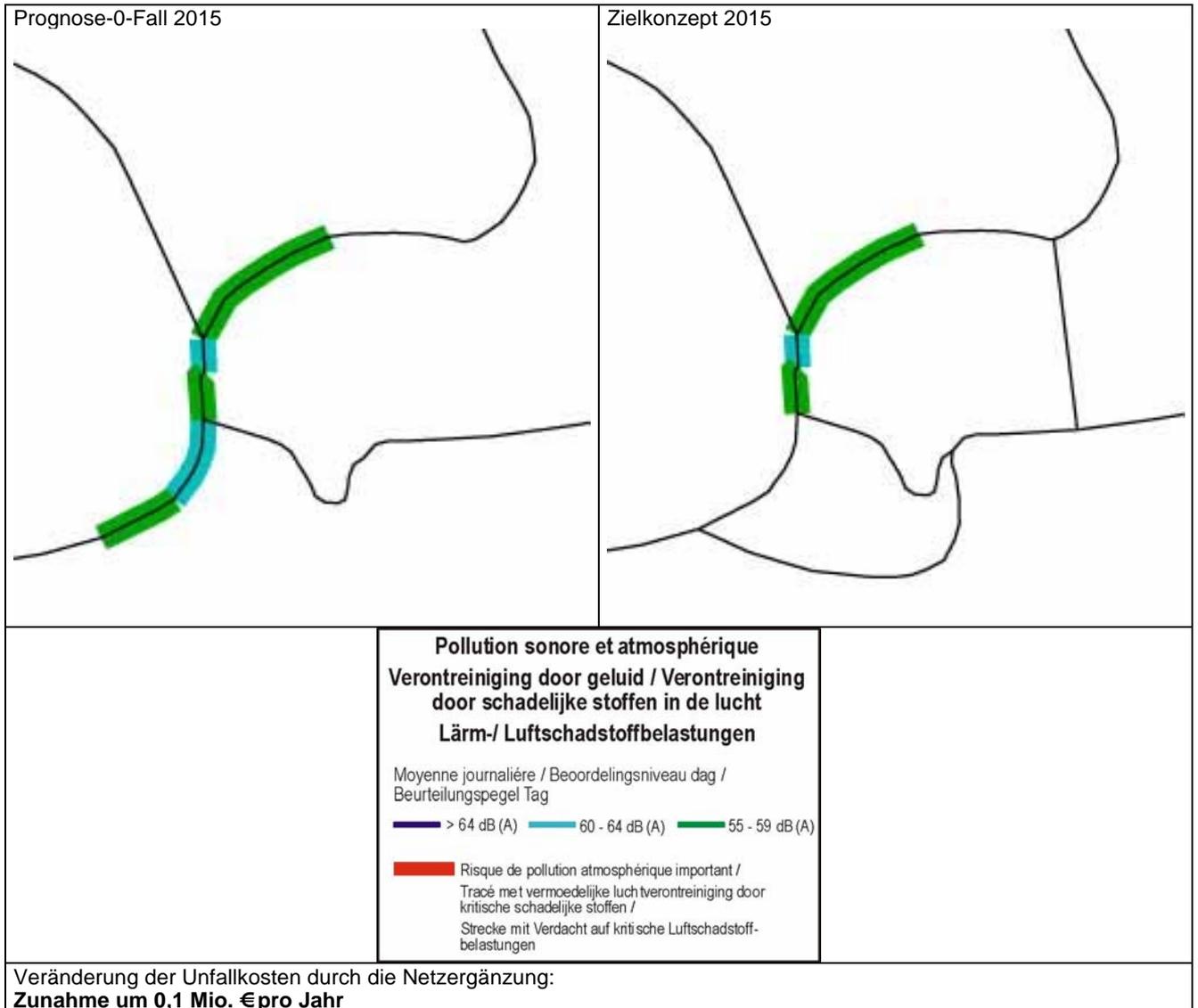
3.1.5.9 B 399n Ortsumgehung Monschau-Kalterherberg

Die vorgeschlagene B 399n Ortsumgehung Monschau-Kalterherberg sieht vor, die B 399 östlich der Ortslage mit der südlich liegenden K 25 Arnoldystraße zu verbinden. Von dort aus wird die Ortslage bis zu ihrem Anschluss an die B 399 Malmedyer Straße südlich umgangen.

Diese Maßnahme ist im Zusammenhang zu sehen mit dem geplanten deutsch-belgischen Ost-West-Straßenkorridor zwischen der A 27 / E 42 / E 421 (Verviers – Trier bzw. Luxemburg) und der A 1 / B 51 / E 29 (Köln – Trier – Luxemburg) südlichen Deutschsprachigen Gemeinschaft und dem Kreis Aachen bzw. Euskirchen. Dieser soll über die N 658 St. Vith – Rocherath (deutsch-belgische Grenze) und weiter über die B 258 in Richtung Schleiden und A 1 geführt werden. Auf Grund von gelegentlichen Sperrungen der N 658 zwischen Büllingen und Wahlerscheid (Militärübungen Camp Elsenborn) könnte Kfz-Verkehr auf diesem Korridor alternativ über die N 647 / N 669 zum deutsch-belgischen Grenzübergang Küchelscheid und anschließend über die geplante B 399 Ortsumgehung Monschau-Kalterherberg wieder auf die B 258 geführt werden.

Tabelle 3.15: B 399n Ortsumgehung Kalterherberg

Kfz-Belastungen Prognose-0-Fall 2015 [Kfz/Tag]		Kfz-Belastungen Zielkonzept 2015 [Kfz/Tag]	
B 399 OD Kalterherberg (nördlich Arnoldystraße)	2.400 Kfz/Tag	B 399 OD Kalterherberg (nördlich Arnoldystraße)	1.300 Kfz/Tag
B 399 OD Kalterherberg Malmeyerstraße	2.300 Kfz/Tag	B 399 OD Kalterherberg Malmeyerstraße	900 Kfz/Tag
K 25 OD Kalterherberg Arnoldystraße	700 Kfz/Tag	K 25 OD Kalterherberg Arnoldystraße	400 Kfz/Tag
B 399n OU Kalterherberg Süd (südlich Arnoldystraße)	-	B 399n OU Kalterherberg Süd (südlich Arnoldystraße)	1.400 Kfz/Tag
B 399n OU Kalterherberg Ost (nördlich Arnoldystraße)	-	B 399n OU Kalterherberg Ost (nördlich Arnoldystraße)	1.100 Kfz/Tag



Funktionale Gliederung des Straßennetzes Prognose-0-Fall



Funktionale Gliederung des Straßennetzes Zielkonzept

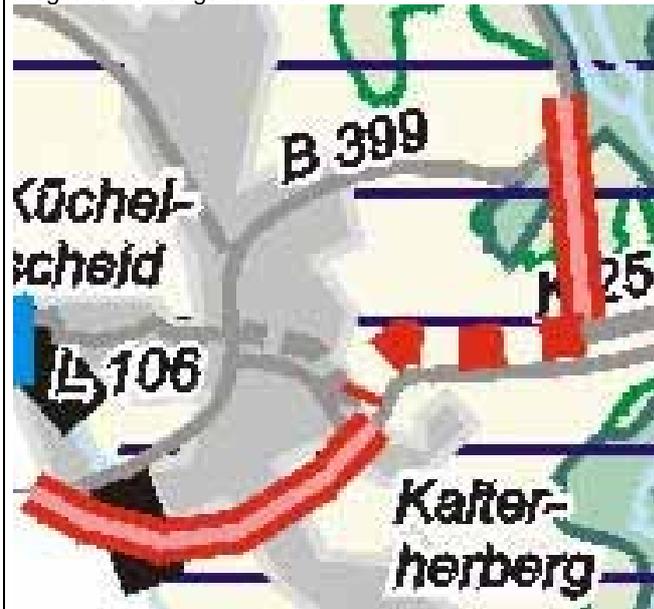


Geschätzte Investitionskosten rund 4,63 Mio. €

Status der Maßnahme:

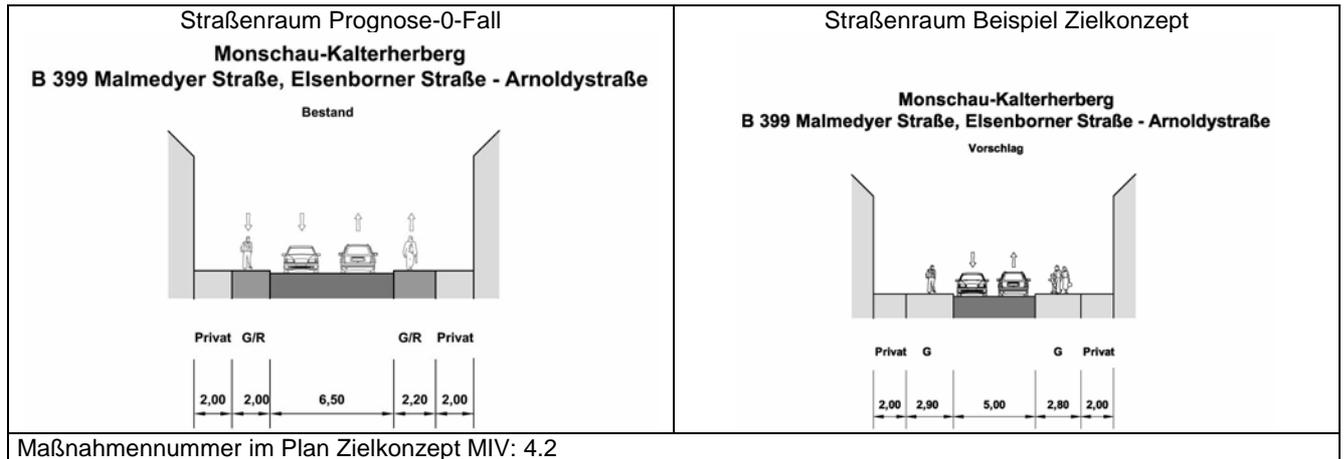
Zielkonzept Mobilitätsplan Dreiländereck

Mögliche Nutzungskonflikte



Mögliche Nutzungskonflikte

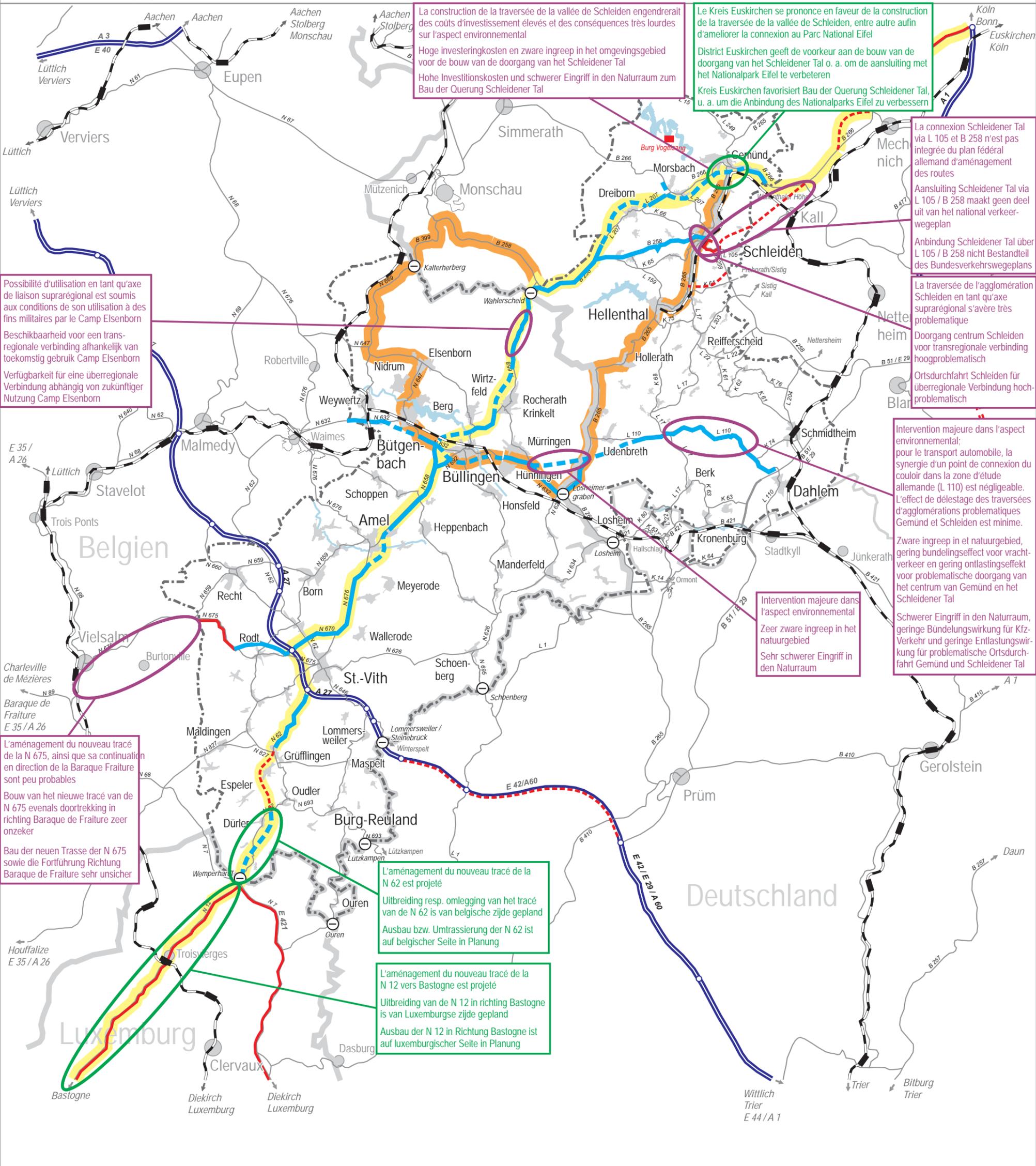
- Zerschneidung Naturschutzgebiet Römerbachtal (Zufluss Perlenbachtalsperre)
- Korridor in Grundwasser- und Gewässerschutzgebiet
- Relevante Radroute wird gequert



Die vorgeschlagene B 399 Ortsumgehung Monschau-Kalterherberg weist Umweltrisiken auf. Die Kfz-Belastung in der Ortsdurchfahrt kann zwar um bis zu rund 1.400 Kfz/Tag gesenkt werden, allerdings befindet sich die Kfz-Belastung auch im Prognosefall mit maximal 2.400 Kfz/Tag auf einem sehr niedrigen Niveau.

Es wird beobachtet, dass Durchgangsverkehr (auch Reisebusse) die Ortsdurchfahrt Kalterherberg temporär – insbesondere an Schönwettertagen an Wochenenden – belastet. Dies liegt u. a. wahrscheinlich auch an der zunehmenden Attraktivität des Nationalparks Eifel für Touristen aus Belgien und Luxemburg.

Vor dem Hintergrund dieser Feststellungen erscheint der Bau einer Ortsumgehung Kalterherberg überdimensioniert. Es ist zu prüfen, inwieweit die verfolgten Ziele durch punktuelle Ausbaumaßnahmen an der zwischen Kalterherberg und Fuhrtsbachtal schmalen K 25 (Ausweichstellen für Reisebusse) sowie verkehrsberuhigende Maßnahmen in der Ortsdurchfahrt Kalterherberg erreicht werden können.



Programme d'action / Système de corridor
- Conclusion / Recommendation -

Planification:
 - Aménagement routier (Red line)
 - Construction d'une nouvelle route (Dashed red line)
Concept:
 - Aménagement (Blue line)
 - Construction nouvelle (Dashed blue line)
 - Zone d'étude (Dotted line)
 - Variante proposée (Yellow line)
 - Route alternative en cas de coupure de la N 658 Camp Elsenborn (Orange line)
 - Inconvénient (Pink box)
 - Avantage (Green box)

Inventaire:
 - Autoroute avec accès (Blue line with dots)
 - Route numérotée (Black line with dots)
 - Autre route d'importance régionale (Grey line)
 - Chemin de fer (Black line with cross-ticks)
 - Frontière nationale (Grey line with dots)
 - Passage frontière (Circle with cross)

Source: Élaboration d'un plan de Mobilité transfrontalier de l'Eifel

Doelconcept / Corridorsysteem
- Samenvatting beoordeling / aanbeveling -

Planning:
 - Weg uitbreiding (Red line)
 - Weg nieuw bouw (Dashed red line)
Concept:
 - Uitbreiding (Blue line)
 - Nieuwbouw (Dashed blue line)
 - Onderzoeksgebied (Dotted line)
 - Voorstelvariante (Yellow line)
 - Alternatieve route bij blokkering van de N 658 Camp Elsenborn (Orange line)
 - Nadeel (Pink box)
 - Voordeel (Green box)

Bestand:
 - Autosnelweg (Blue line with dots)
 - Geklasseerde weg (Black line with dots)
 - Overige weg (Grey line)
 - Spoorweg (Black line with cross-ticks)
 - Landgrens (Grey line with dots)
 - Grenspost (Circle with cross)

Bronnen: Uitwerking van de Mobiliteitsplan - verkeersplanning Eifel

Zielconcept / Korridorsysteme
- Zusammenfassung Bewertung / Empfehlung -

Planung:
 - Straßenausbau (Red line)
 - Straßenneubau (Dashed red line)
Konzept:
 - Ausbau (Blue line)
 - Neubau (Dashed blue line)
 - Untersuchungsgebiet (Dotted line)
 - Vorschlagsvariante (Yellow line)
 - Alternativroute bei Sperrung N 658 Camp Elsenborn (Orange line)
 - Nachteil (Pink box)
 - Vorteil (Green box)

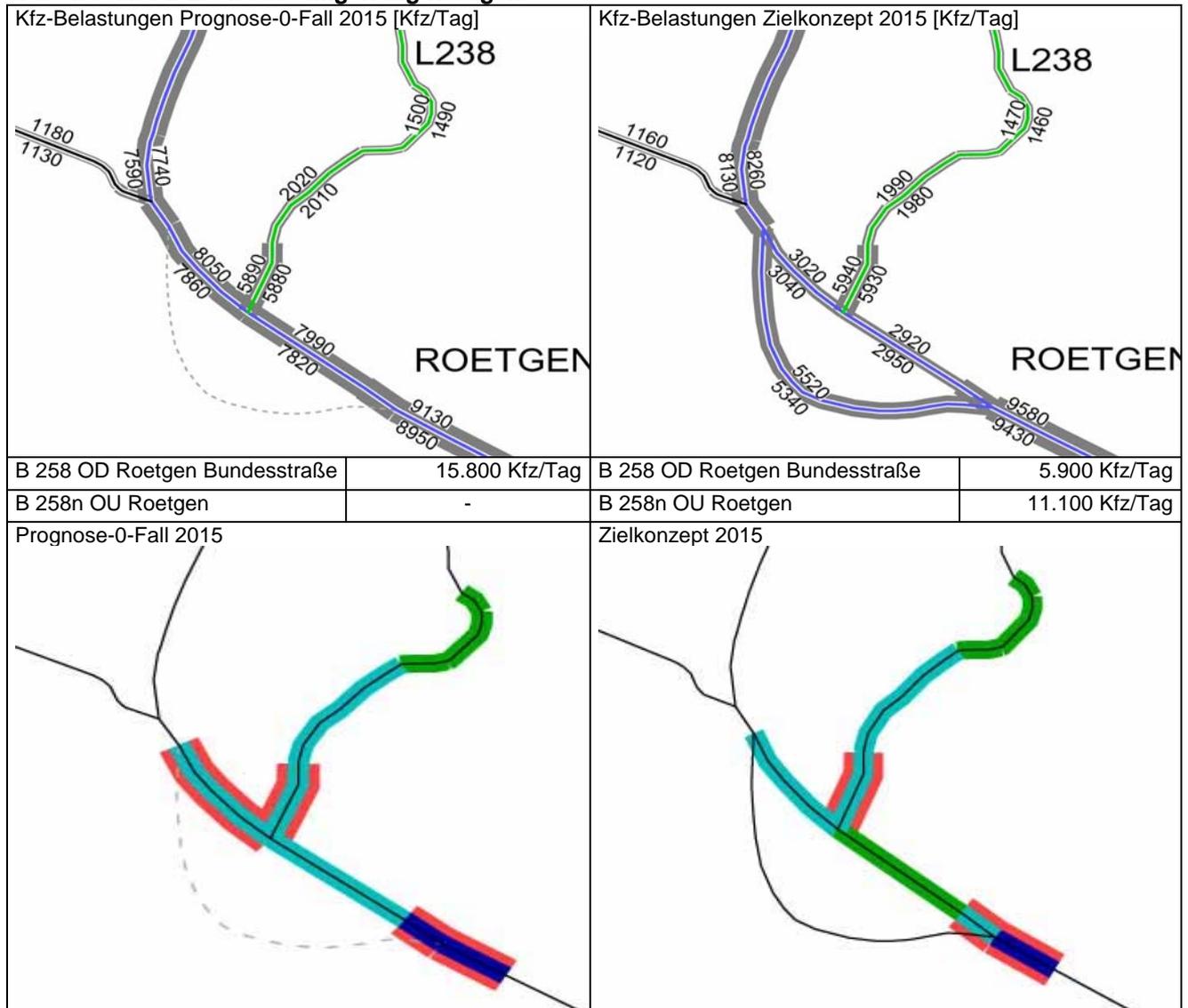
Bestand:
 - Autobahn mit Anschlussstelle (Blue line with dots)
 - Klassifizierte Straße (Black line with dots)
 - Sonstige Straße von regionaler Bedeutung (Grey line)
 - Schiene (Black line with cross-ticks)
 - Landesgrenze (Grey line with dots)
 - Grenzübergang (Circle with cross)

Quelle: Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden Mobilitätsplans - Eifelverkehrsplanung

3.1.5.10 B 258n Ortsumgehung Roetgen

Die geplante B 258n Ortsumgehung Roetgen sieht vor, die Ortslage Roetgen westlich zu umgehen. Die Anbindung erfolgt im Süden und im Norden an die B 258. Die geplante Ortsumgehung soll die Ortslage Roetgen entlasten. Gleichzeitig soll der dadurch entstehende Umgestaltungsspielraum zur Verbesserung der Situation im Fuß- und Radverkehr genutzt werden.

Tabelle 3.16: B 258n Ortsumgehung Roetgen



	<p>Pollution sonore et atmosphérique Verontreiniging door geluid / Verontreiniging door schadelijke stoffen in de lucht Lärm-/ Luftschadstoffbelastungen</p> <p>Moyenne journalière / Beoordelingsniveau dag / Beurteilungspegel Tag</p> <p>— > 64 dB (A) — 60 - 64 dB (A) — 55 - 59 dB (A)</p> <p>■ Risque de pollution atmosphérique important / Tracé met vermoedelijke luchtverontreiniging door kritische schadelijke stoffen / Strecke mit Verdacht auf kritische Luftschadstoffbelastungen</p>	
--	--	--

Veränderung der Unfallkosten durch die Netzergänzung:
Abnahme um 0,4 Mio. € pro Jahr

Funktionale Gliederung des Straßennetzes Prognose-0-Fall



Funktionale Gliederung des Straßennetzes Zielkonzept



Geschätzte Investitionskosten rund 7,7 Mio. €

Status der Maßnahme

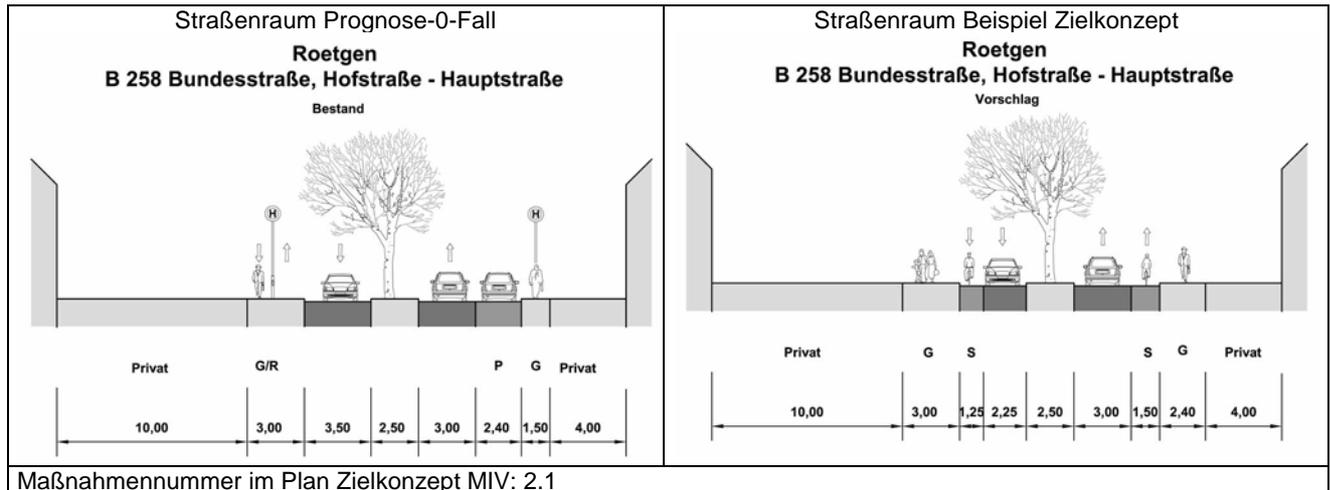
Bundesverkehrswegeplanung, weiterer Bedarf (neues Vorhaben mit Planungsrecht und naturschutzfachlichem Planungsauftrag)

Mögliche Nutzungskonflikte



Mögliche Nutzungskonflikte

- Korridor in Grundwasser- und Gewässerschutzgebiet
- Querung der Vennbahntrasse
- Relevante Radrouten in das Hohe Venn werden gequert
- Vennbahntrasse mit möglichem Bahn- und / oder Fuß-/ Radverkehr
- Flächenentwicklung im Roetgener Westen und in Raeren-Petergensfeld
- Lärmbelastung westlicher Ortsrand Roetgen bzw. östlicher Ortsrand Raeren



Die geplante B 258n weist Umweltrisiken auf, die weniger das Schutzgut Naturraum selbst, sondern eher seine vorhandene und potenzielle Freizeitnutzung durch Wanderer, Radfahrer und möglicherweise auch Vennbahnfahrer betreffen. Die Kfz-Belastung in der Ortsdurchfahrt Roetgen nimmt deutlich um nahezu die Hälfte (rund 5.200 Kfz/Tag) ab.

Die Ortsdurchfahrt Roetgen wurde bereits umgestaltet (Mittelstreifen, teilweise bepflanzt); zusätzlich wird die Geschwindigkeit überwacht, um auf der langen Gefällstrecke durch die Ortslage ein verträgliches Geschwindigkeitsniveau zu erzielen. Dennoch bedeutet die vergleichsweise hohe Kfz-Anzahl pro Tag (im Prognosefall 15.800 Kfz/Tag) – insbesondere an Schönwettertagen an Wochenenden – eine große Belastung für die Anwohner.

Vor diesem Hintergrund ist eine Kfz-Entlastung der Ortsdurchfahrt empfehlenswert, allerdings dürfte sich die Trassenfindung im Detail schwierig gestalten. Dies betrifft nicht nur die bereits genannten Risiken in den Bereichen Umwelt und Freizeit, sondern auch in den Bereichen der gemeindlichen Flächenentwicklung und Straßenraumgestaltung. Die geplante Ortsumgehung wird die weitere Siedlungsentwicklung im Roetgener Westen massiv beeinflussen. Auf eine gestalterisch verträgliche Anbindung der geplanten Ortsumgehung an die B 258 ist zu achten. Gleichzeitig dürfen dem Ortsteil Raeren-Petergensfeld, der mit der Gemeinde Roetgen verwachsen ist, durch die Trennwirkung oder die Lärmemissionen der geplanten Ortsumgehung Roetgen keine unzumutbaren Nachteile entstehen.

3.1.5.11 N 67 Paralleltrasse/Autobahnanschlussstelle Eupen-West

Die geplante N 67 Autobahnanschlussstelle Eupen-West soll über eine parallel zur vorhandenen N 67 Herbesthaler Straße führenden Achse an Welkenraedt / Lontzen (N 67 Neutralstraße) und Eupen (N 61 Vervierser Straße) angebunden werden. Grund für diese Maßnahme ist die häufig unzureichende Verkehrsqualität auf der vorhandenen N 67 Herbesthaler Straße, die ihrer Funktion als Autobahnanbindung von Eupen und Welkenraedt / Lontzen sowie als Verbindung zwischen diesen Gemeinden wegen der stetig wachsenden Gewerbeansiedlungen an dem genannten Abschnitt nicht mehr gerecht werden kann.

Diese Maßnahme ist im Zusammenhang zu sehen mit der geplanten Ortsumgehung Eupen. Da erste Wirkungsanalysen mit dem Verkehrsmodell gezeigt haben, dass der Bau einer Parallelen zur vorhandenen N 67 Herbesthaler Straße bis zur N 61 Vervierser Straße zu starken Überlastungen der N 61 in Richtung Eupen-Zentrum führen würde, wurde diese Maßnahme zur Entlastung der Ortsdurchfahrt durch die Ortsumgehung Eupen ergänzt.

Tabelle 3.17: N 67 Paralleltrasse/Autobahnanschlussstelle Eupen-West

Kfz-Belastungen Prognose-0-Fall 2015 [Kfz/Tag]		Kfz-Belastungen Zielkonzept 2015 [Kfz/Tag]	
N 67 Neutralstraße (nördlich A 3 / E 40)	20.200 Kfz/Tag	N 67 Neutralstraße (nördlich A 3 / E 40)	11.000 Kfz/Tag
Verbindungsstraße Anschlussstelle Eupen-West – Neutralstraße	-	Verbindungsstraße Anschlussstelle Eupen-West – Neutralstraße	11.200 Kfz/Tag
N 67 Parallelstraße (südlich Nereth)	-	N 67 Parallelstraße (südlich Nereth)	23.000 Kfz/Tag
N 67 OD Eupen Herbsthalerstraße (Höhe Hochstraße)	25.000 Kfz/Tag	N 67 OD Eupen Herbsthalerstraße (Höhe Hochstraße)	9.600 Kfz/Tag
N 61 OD Eupen Vervierserstraße (westlich Herbsthalerstraße)	7.800 Kfz/Tag	N 61 OD Eupen Vervierserstraße (westlich Herbsthalerstraße)	9.400 Kfz/Tag
Prognose-0-Fall 2015		Zielkonzept 2015	

<p>Pollution sonore et atmosphérique Verontreiniging door geluid / Verontreiniging door schadelijke stoffen in de lucht Lärm-/ Luftschadstoffbelastungen</p> <p>Moyenne journalière / Beoordelingsniveau dag / Beurteilungspegel Tag</p> <p> — > 64 dB (A) — 60 - 64 dB (A) — 55 - 59 dB (A) </p> <p> — Risque de pollution atmosphérique important / Tracé met vermoedelijke luchtverontreiniging door kritische schadelijke stoffen / Strecke mit Verdacht auf kritische Luftschadstoffbelastungen </p>

Veränderung der Unfallkosten durch die Netzergänzung:
Abnahme um 0,7 Mio. € pro Jahr

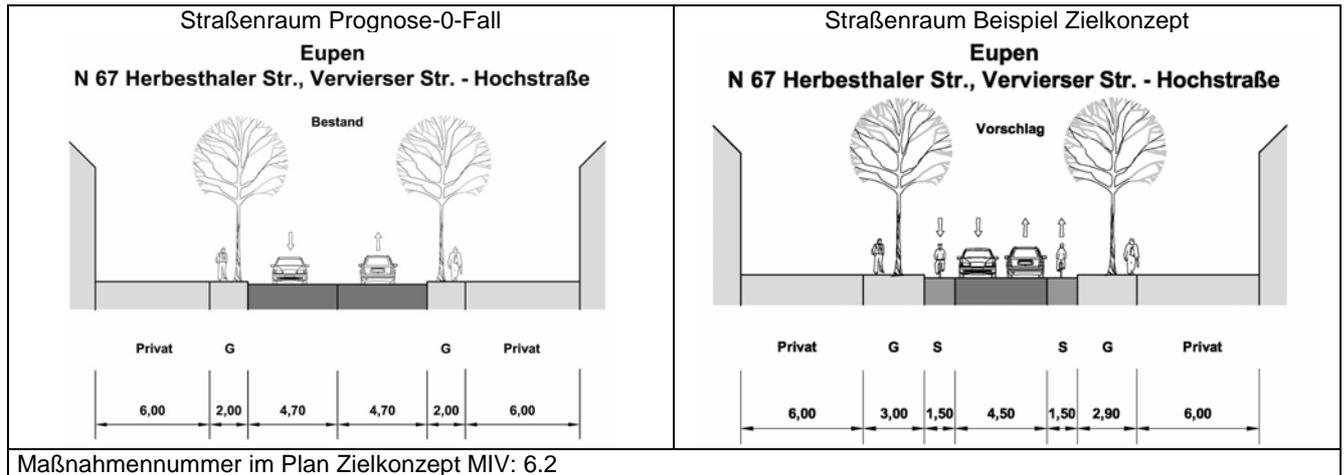


Geschätzte Investitionskosten rund 7,2 Mio. €

Status der Maßnahme
 Zielkonzept Mobilitätsplan Eupen
 Zielkonzept Mobilitätsplan Dreiländereck



- Mögliche Nutzungskonflikte
- Querung der Hochgeschwindigkeitsschienenstrasse sowie der Autobahn A 3 / E 40
 - Relevante Radrouten werden gequert
 - Flächenentwicklung des Gewerbegebiets Herbsthaler Straße



Die geplante N 67 Autobahnanschlussstelle Eupen-West weist nur geringe Umweltrisiken auf. Das Ziel einer Kfz-Entlastung der Herbsthaler Straße und des vorhandenen Autobahnanschlusses Eupen wird erreicht. Die Kfz-Belastung nimmt in der Herbsthaler Straße um bis zu 15.400 Kfz/Tag ab, während die geplante Parallelstraße zur N 67 mit 23.000 Kfz/Tag eine erhebliche Kfz-Verkehrslast aufnehmen kann. Lediglich in der N 61 Vervierser Straße ist ein leichter Anstieg der Kfz-Belastungen um rund 1.600 Kfz/Tag zu verzeichnen.

Das Gewerbegebiet Herbsthaler Straße soll mittelfristig erweitert werden. Im Mobilitätsplan der Stadt Eupen³ wird von einer Verdopplung des Kfz-Verkehrsaufkommens ausgegangen. Dies wurde im vorliegenden Prognosefall bereits berücksichtigt.

Die Umsetzung des Autobahnanschlusses N 67neu / E 40 Eupen-West ist als empfehlenswert einzustufen. Eine Grundvoraussetzung für die Wirksamkeit der Maßnahme ist eine koordinierte Erschließung der zukünftigen und eine teilweise Neuordnung der Erschließung der vorhandenen Gewerbegebietsflächen an der N 67 Herbsthaler Straße. Die Gewerbeflächen sollten keinesfalls direkt über Grundstückszufahrten an die N 67alt bzw. N 67neu angeschlossen werden. Das vorhandene Erschließungsstraßensystem ist derart auszubauen, dass der Kfz-Verkehr der einzelnen Grundstücke gesammelt werden kann, bevor er auf das übergeordnete Straßennetz geführt wird. Bei der Anbindung dieser Erschließungs- bzw. Sammelstraßen an die N 67alt bzw. N 67neu sollte ein möglichst großer Knotenpunktstand eingehalten werden, um den Verkehrsfluss auf den übergeordneten Straßen möglichst wenig zu beeinträchtigen. Die Anbindungsknoten sollten ausreichend dimensioniert werden. Werden diese Voraussetzungen nicht eingehalten, so kann auch über die geplante Parallelstraße zur vorhandenen N 67 das sich in der Prognose vergrößern Kfz-Verkehrsaufkommen nicht mit einer guten Verkehrsqualität abwickeln werden.

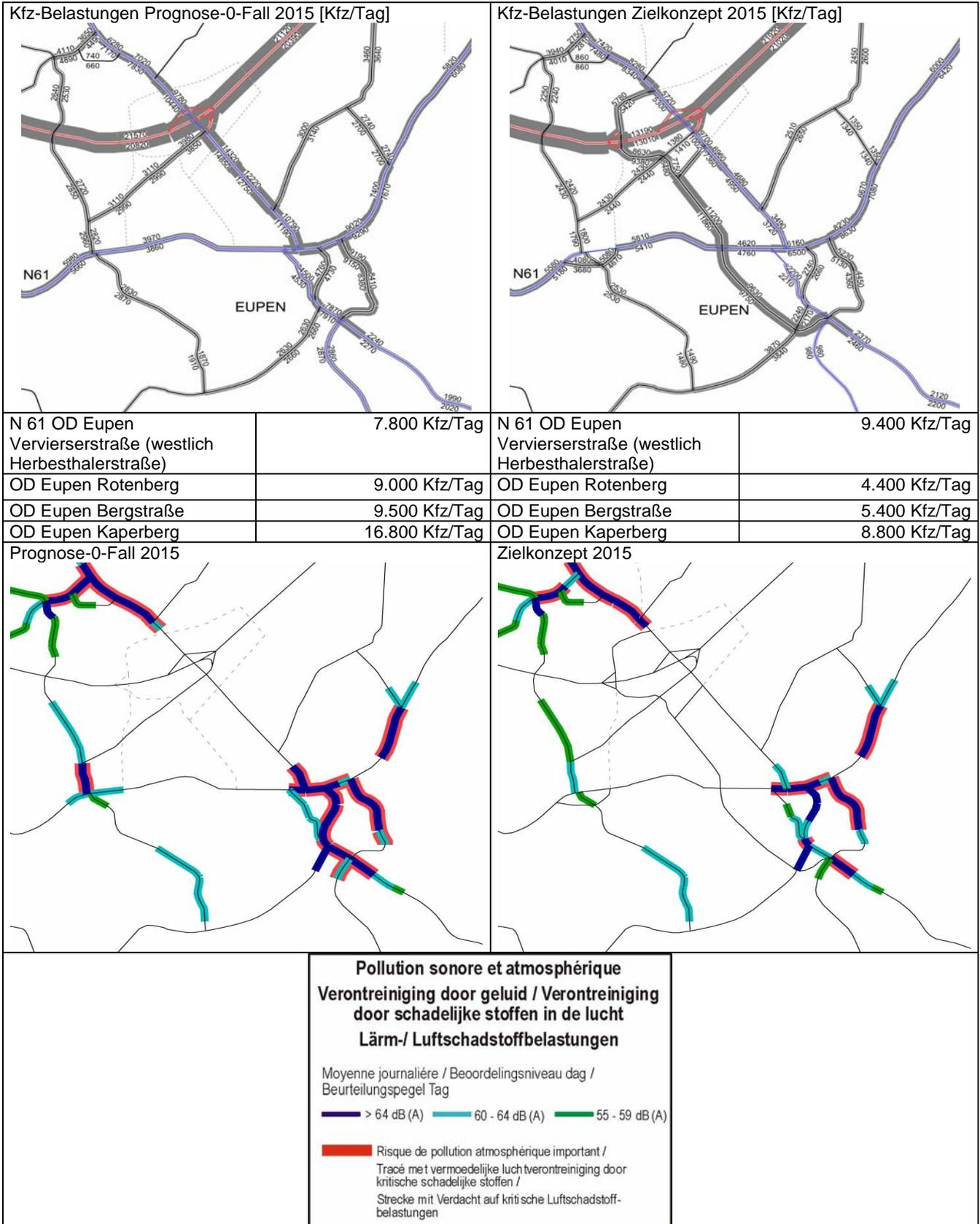
3.1.5.12 N 67 / N 68 Ortsumgehung Eupen

Die geplante N 67 / N 68 Ortsumgehung Eupen sieht vor, das Eupener Zentrum westlich zu umgehen. Die Hauptanbindungen erfolgen im Norden an die N 61 / N 67neu (geplante Parallelstraße zur N 67alt) und im Süden an die N 68 / N 67 Malmedyer Straße / Schilsweg / Monschauer Straße. Die geplante Ortsumgehung soll das Eupener Zentrum mit seinen vergleichsweise engen Straßenräumen entlasten. Gleichzeitig soll der dadurch entstehende Umgestaltungsspielraum zur Verbesserung der Situation im Fuß- und Radverkehr genutzt werden.

³ citec und Cooparch-R.U.: Kommunalen Mobilitätsplan der Stadt Eupen – Phase III Vorschläge und Empfehlungen, März 2005.

Diese Maßnahme ist im Zusammenhang zu sehen mit der geplanten N 67 Autobahnanschlussstelle Eupen-West. Erste Wirkungsanalysen mit dem Verkehrsmodell haben gezeigt, dass der Bau einer Parallele zur vorhandenen N 67 Herbsthaler Straße bis zur N 61 Vervierser Straße zu starken Überlastungen der N 61 in Richtung Eupen-Zentrum führen würde. Allein aus diesem Grund empfiehlt es sich, die Maßnahme N 67 Autobahnanschlussstelle Eupen-West durch die Maßnahme N 67 / N 68 Ortsumgehung Eupen zu ergänzen, um die Ortsdurchfahrt Eupen zu entlasten.

Tabelle 3.18: N 67 / N 68 Ortsumgehung Eupen



Veränderung der Unfallkosten durch die Netzergänzung:

Abnahme um 0,6 Mio. € pro Jahr

Funktionale Gliederung des Straßennetzes Prognose-0-Fall



Funktionale Gliederung des Straßennetzes Zielkonzept



Geschätzte Investitionskosten rund 8,2 Mio. €

Status der Maßnahme

Zielkonzept Mobilitätsplan Dreiländereck

Mögliche Nutzungskonflikte



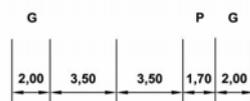
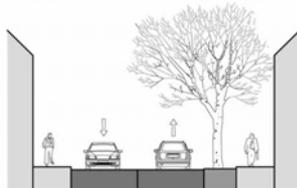
Mögliche Nutzungskonflikte

- Relevante Radrouten werden gequert
- Flächenentwicklung im Eupener Westen
- Lärmbelastung westliches Eupener Zentrum

Straßenraum Prognose-0-Fall

Eupen
N 67 / N 68, Bereich Neustraße

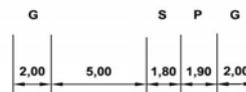
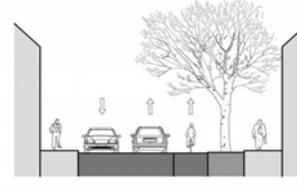
Bestand



Straßenraum Beispiel Zielkonzept

Eupen
N 67 / N 68, Bereich Neustraße

Vorschlag



MOBILITÄT IM DREILÄNDERECK

- 70 / 208 -

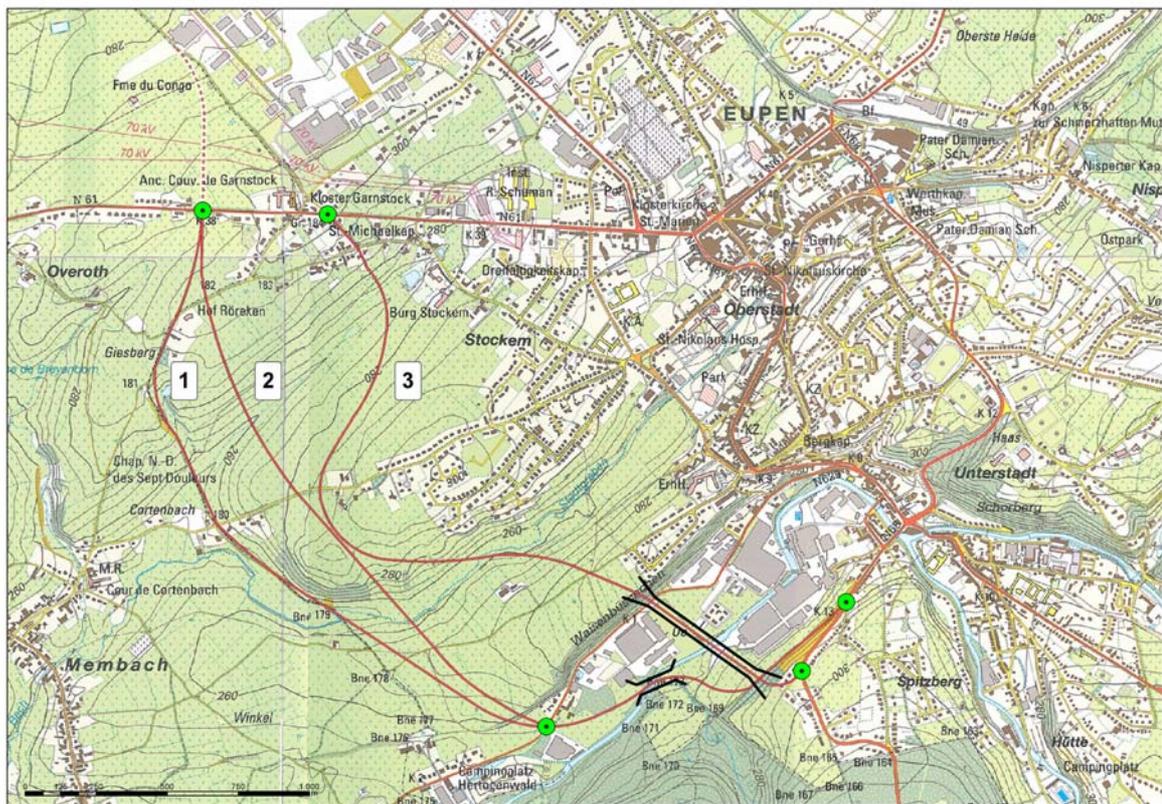
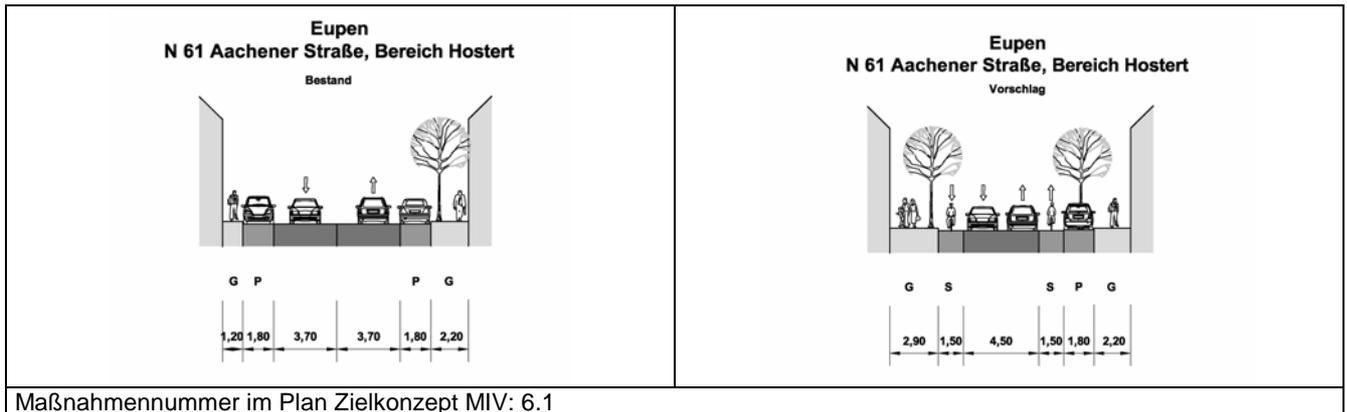


Abbildung 3.1: Mögliche Trassenvarianten der vorgeschlagenen Ortsumgehung Eupen-West

Die geplante N 67 / N 68 Ortsumgehung Eupen-West hat besondere Risiken hinsichtlich der Überwindung der in dem Korridor vorhandenen hügeligen Topographie und der Beeinträchtigung der vorhandenen Wohnbebauung. Die Kfz-Belastung in der Ortsdurchfahrt Eupen kann durchweg um rund die Hälfte gesenkt werden (bis zu 8.000 Kfz/Tag weniger).

Im Eupener Zentrum wurden schon diverse Kfz-Verkehrsführungen getestet, um dem Quell- und Zielverkehr aber auch dem Durchgangsverkehr (N 67 / N 68 / N 61 / N 620) in den häufig engen Straßenräumen Herr zu werden. Eine Umgehungsstraße wurde auf der Ostseite Eupens gebaut (Frankendelle). Diese Umgehung, wie auch jene auf der Westseite Eupens (Rotenberg), führen jedoch durch angebaute Straßenabschnitte, die sich prinzipiell nicht eignen, Kfz-Belastungen in

der auftretenden Höhe aufzunehmen. Knoten, wie z. B. Oestraße / Olengraben, sind für Lkw (Gewerbegebiet Oestraße) wegen ihrer Geometrie und des Reliefs kaum befahrbar. Die Lebens und Einkaufsqualität im Eupener Zentrum ist auf Grund der Vielzahl der von Nord nach Süd querenden Kfz-Verkehrsachsen verbesserungswürdig. Diese Situation wird sich, zum einen wegen der prognostizierten Verdopplung des Kfz-Verkehrsaufkommens des erweiterten Gewerbegebiets Herbesthaler Straße und zum anderen wegen des zunehmenden grenzüberschreitenden Verkehrs über die N 67 in Richtung Monschau, spürbar verschlechtern.

Vor diesem Hintergrund ist eine Kfz-Entlastung der Ortsdurchfahrt Eupen äußerst empfehlenswert, allerdings dürfte sich die Trassenfindung im Detail schwierig gestalten. Zwei Hügel bzw. Täler (Stadtgraben und Wesertal) müssen überwunden werden. Zudem befindet sich im Eupener Westen rund um den Rotenberg vornehmlich Wohnbebauung. Die geplante Ortsumgehung wird die weitere Siedlungsentwicklung gerade im Eupener Westen massiv beeinflussen. So können sich zwar vereinzelt Einschränkungen bei der Wohnbebauung ergeben, auf der anderen Seite kann z. B. die Kfz-Erschließung des Gewerbegebiets an der Oestraße deutlich verbessert und gleichzeitig eine Verbindung zum Gewerbegebiet Herbesthaler Straße hergestellt werden.

Detailanalyse der Varianten der Ortsumgehung

Im Kommunalen Verkehrsplan von Eupen sind zwei Ausgangspunkte für die Anbindung der neuen Parallelstraße an die N 61 vorgesehen die für die Ortsumgehung in Frage kommen:

- von der Hochstraße in Richtung Roerekenstr.
- von der Hochstraße in Richtung Stockemstr.

Dieser Teil der möglichen Anbindung ist dicht bebaut, was aufwändige Enteignungen und Zerstörungen zufolge hätte, daher erscheint uns diese Anbindung als nicht empfehlenswert.

Eine andere Möglichkeit wäre eine Anbindung der Parallelstraße N 67 und der Ortsumgehung an die N 61 etwas westlicher, außerhalb der Bebauung am Punkt K 38 (siehe Abbildung 3.1). Die Anbindung erfolgt mit der Anlage eines Kreisverkehrs. Offensichtlich gibt es in diesem Bereich Bauprojekte. Es ist darauf zu achten, dass dort keine Flächennutzungen genehmigt werden, die eine Trassensicherung für die vorgeschlagenen Ortsumgehung Eupen-West gefährden könnten. Die bisherige kommunale Flächennutzungspolitik hat in dem untersuchten Gebiet die Möglichkeiten Anbindungspunkte für eine mögliche Ortsumgehung zu finden bereits drastisch eingeschränkt.

Für die möglichen Anschlussstellen ergeben sich 3 Varianten (siehe Abbildung 3.1):

- Variante 1: ausgehend vom Punkt K 38 folgend einem Weg über «Hof Röreken», «Giesberg», «Chapelle N-D des Sept Douleurs», und dem Ausbau einer kleinen Brücke über die Weser. Anbindung nahe dem Punkt K 13 an die N 68. Diese Variante sieht den Bau von zwei weiteren Kreisverkehrsanlagen vor (Anbindung Oestraße und N 68)
- Variante 2: ausgehend vom Punkt K 38 weiter östlich und dann über die kleine Brücke der Weser Anbindung an die N 68. Auch diese Variante sieht den Bau von weiteren zwei Kreisverkehrsanlagen vor (Oestraße und N 68).
- Variante 3: ausgehend von der Hochstraße Umrundung der Siedlung Stockem und einer Viaduktanlage (Länge 600 m) über das Waisenbüschchen und das Gewerbegebiet, Anbindung an die N 68.

Tabelle 3.19: Geschätzte Investitionskosten der Varianten

	Länge [km]	Geschätzte Investitionskosten [Mio. €]	
Variante 1		3,8	8,8
Variante 2		3,5	8,2
Variante 3		3,1	20,6

Die Analyse der technischen, finanziellen, städtebaulichen und umweltspezifischen Machbarkeit ergibt folgendes:

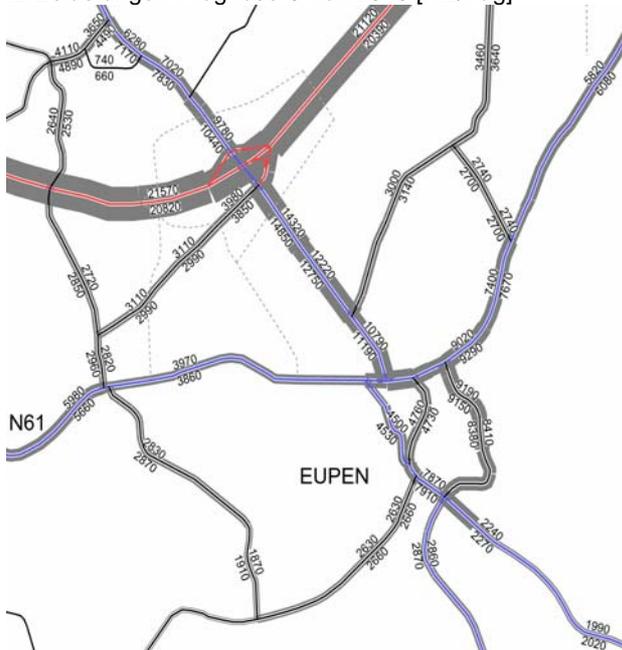
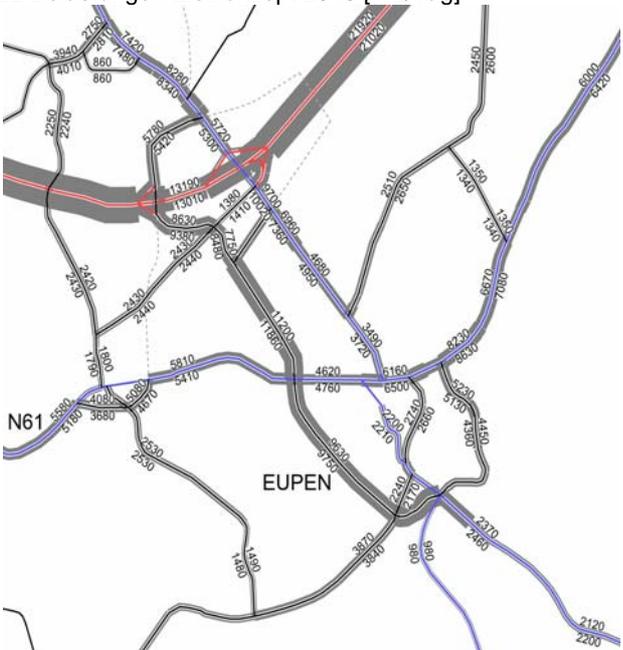
- Die Variante 3 ist auszuschließen auf Grund der hohen Kosten und des schweren Eingriffs in die vorhandene Bausubstanz.
- Die Varianten 1 und 2 sind prinzipiell machbar.
- Die Variante 2 ist vorzuziehen auf Grund der geringfügigeren Kosten und der höheren Umwelt- und städtebaulichen Verträglichkeit (u. a. in Cortenbach).

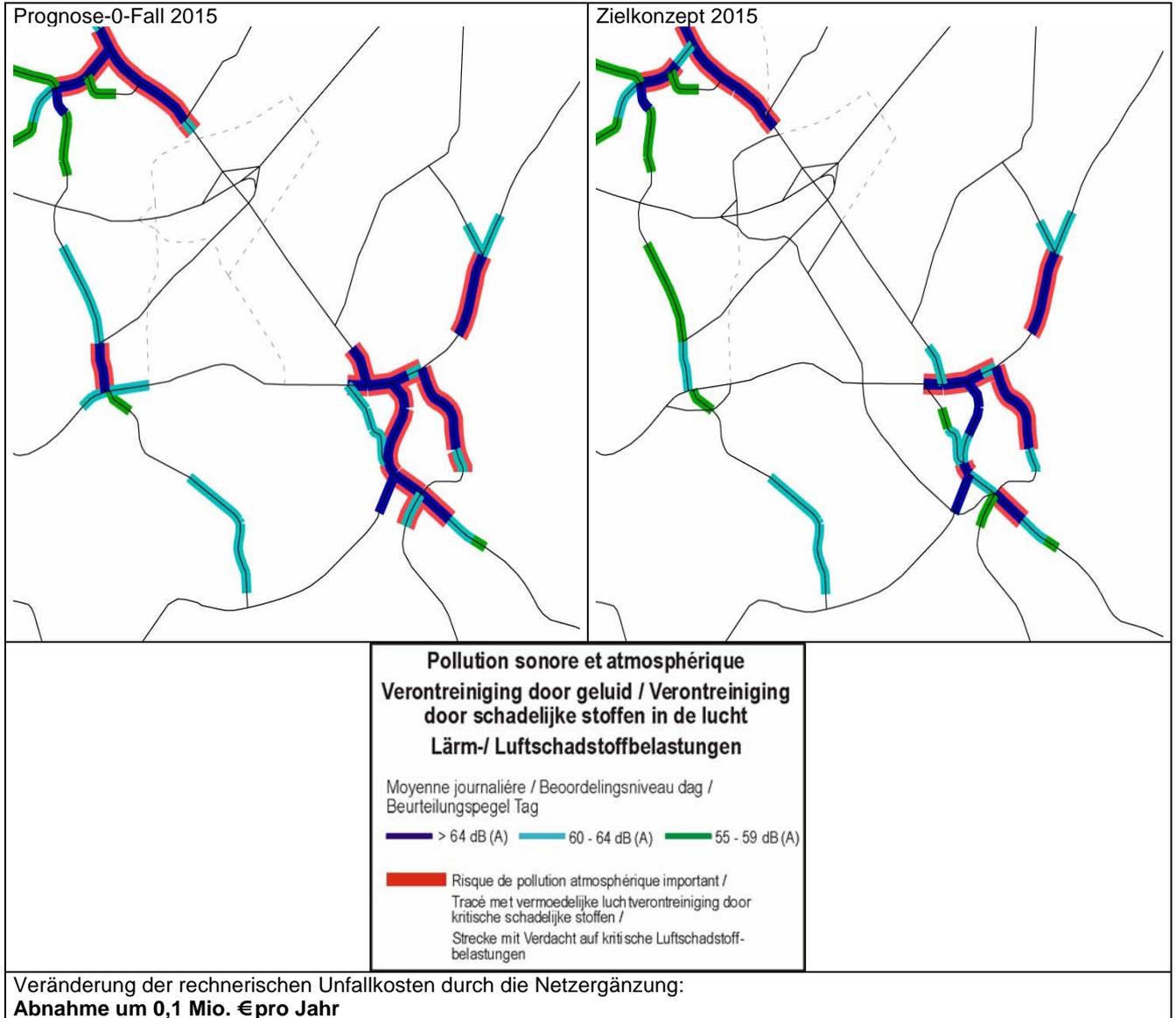
Es sollten diese und ggf. weitere detaillierte Netzvarianten mit Hilfe eines Verkehrsmodells getestet werden, um zu einer optimalen Lösung zu gelangen. Bei der untersuchten Lösung kann die Kfz-Belastung in der Ortsdurchfahrt Eupen durchweg um rund die Hälfte gesenkt werden (bis zu 8.000 Kfz/Tag weniger). Die Trassenfindung sollte in jedem Fall frühzeitig beginnen, da spätestens zum Zeitpunkt des Baus der N 67 Autobahnanschlussstelle Eupen-West sowie der Erweiterung des Gewerbegebiets Herbsthaler Straße ein Belastungszustand eintreten wird, der für die Besucher und Anwohner des Eupener Zentrums als nicht akzeptabel bezeichnet werden kann.

3.1.5.13 N 61 Ortsumgehung Baelen

Die vorgeschlagene Ortsumgehung Baelen verläuft südlich der Ortslage Baelen. Die Anbindungen im Osten und Westen erfolgen an die N 61. Die N 61 soll zwischen Route Jean XXIII und Rue de la Régence für den MIV gesperrt werden. Durchfahrtsmöglichkeiten für den Radverkehr und den ÖPNV bleiben bestehen. Die Ortsumgehung soll die Ortslage Baelen entlasten. Gleichzeitig soll der dadurch entstehende Umgestaltungsspielraum zur Verbesserung der Situation im Fuß- und Radverkehr genutzt werden.

Tabelle 3.20: N 61 Ortsumgehung Baelen

Kfz-Belastungen Prognose-0-Fall 2015 [Kfz/Tag]		Kfz-Belastungen Zielkonzept 2015 [Kfz/Tag]	
			
N 61 OD Baelen Route d'Eupen	5.100 Kfz/Tag	N 61 OD Baelen Route d'Eupen	< 1.000 Kfz/Tag
N 61n OU Baelen	-	N 61n OU Baelen	7.800 Kfz/Tag





Geschätzte Investitionskosten rund 3,6 Mio. €

Status der Maßnahme

Zielkonzept Mobilitätsplan Dreiländereck

Mögliche Nutzungskonflikte



Mögliche Nutzungskonflikte

- Lärmbelastung südlicher Ortsrand Baelen

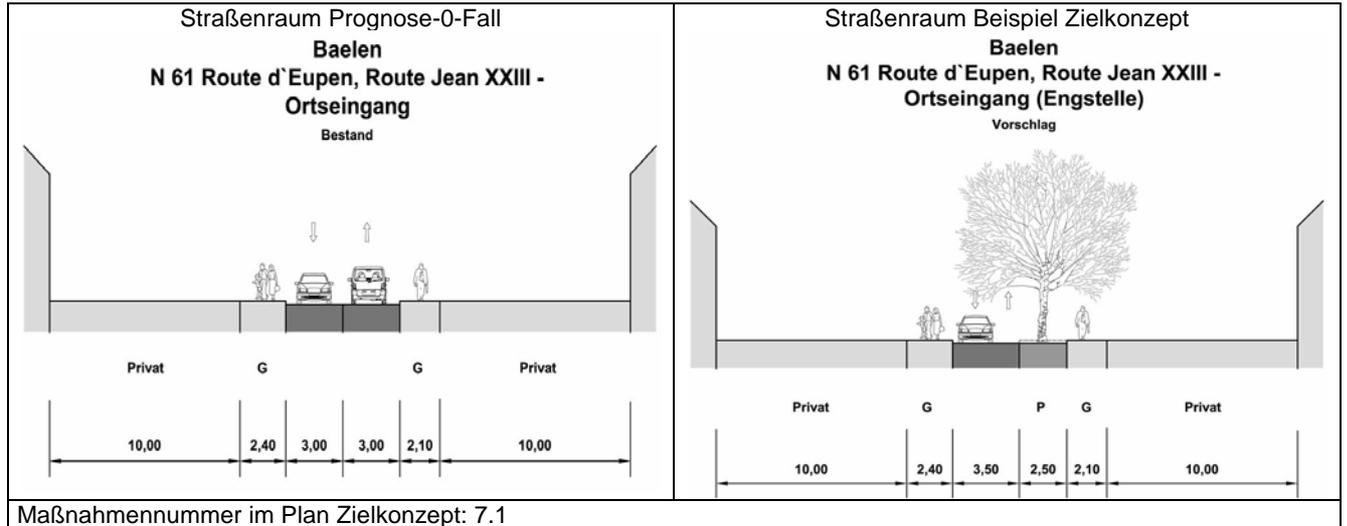




Abbildung 3.2: Mögliche Trassenvariante für die vorgeschlagenen Ortsumgehung Baelen

Detailanalyse der Ortsumgehung

Der westliche Ausgangspunkt der Ortsumgehung befindet sich nahe der Rue Rünschen. Ausgehend davon führt die südliche Ortsumgehung über die Route Jean XXIII in Richtung N 61, mit der Anschlussstelle westlich von Overoth (siehe Abbildung 3.2)

Die westlichen, südlichen und östlichen Anbindungspunkte der Ortsumgehung sind mit entsprechenden Kreisverkehrsanlagen zu versehen. Die Ausbaulänge der Ortsumgehung beträgt rund 1,8 km.

Es muss ausdrücklich betont werden, dass die Entlastungseffekte in dieser relevanten Größenordnung nur dann eintreten, wenn eine MIV-Netztrennung in der Ortsdurchfahrt erfolgt. Bei so genannten weichen Maßnahmen, wie z. B. einer Tempo-30-Streckengeschwindigkeitsregelung o. ä., treten nur marginale Kfz-Entlastungswirkungen in der Ortsdurchfahrt Baelen ein.

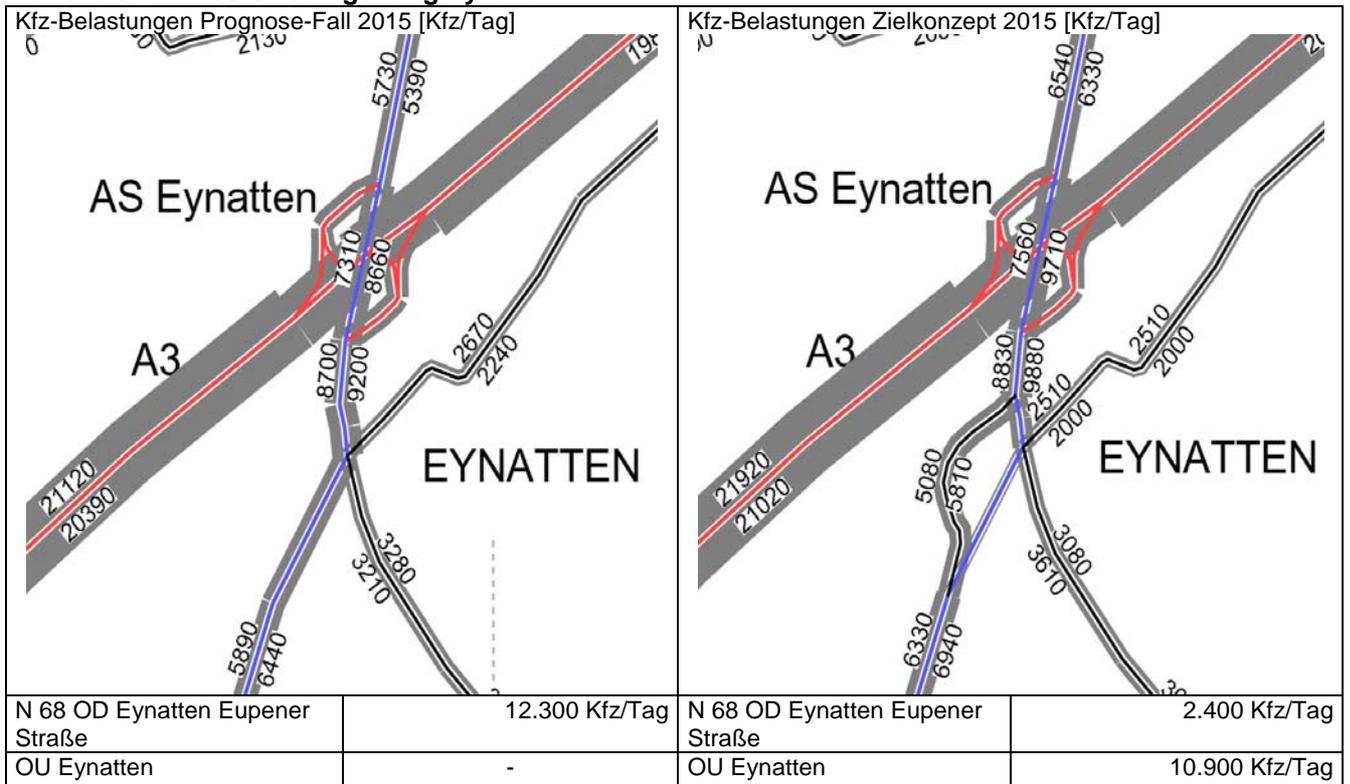
Vor diesem Hintergrund ist kritisch zu reflektieren, inwieweit eine harte, den Kfz-Verkehr im Ortskern einschränkende Maßnahme (z. B. MIV-Netztrennung) in der Ortsdurchfahrt gewünscht bzw. politisch durchsetzbar ist. Sollten hier Zweifel bestehen, ist eine weitere Verfolgung einer Ortsumgehung Baelen nicht zu empfehlen.

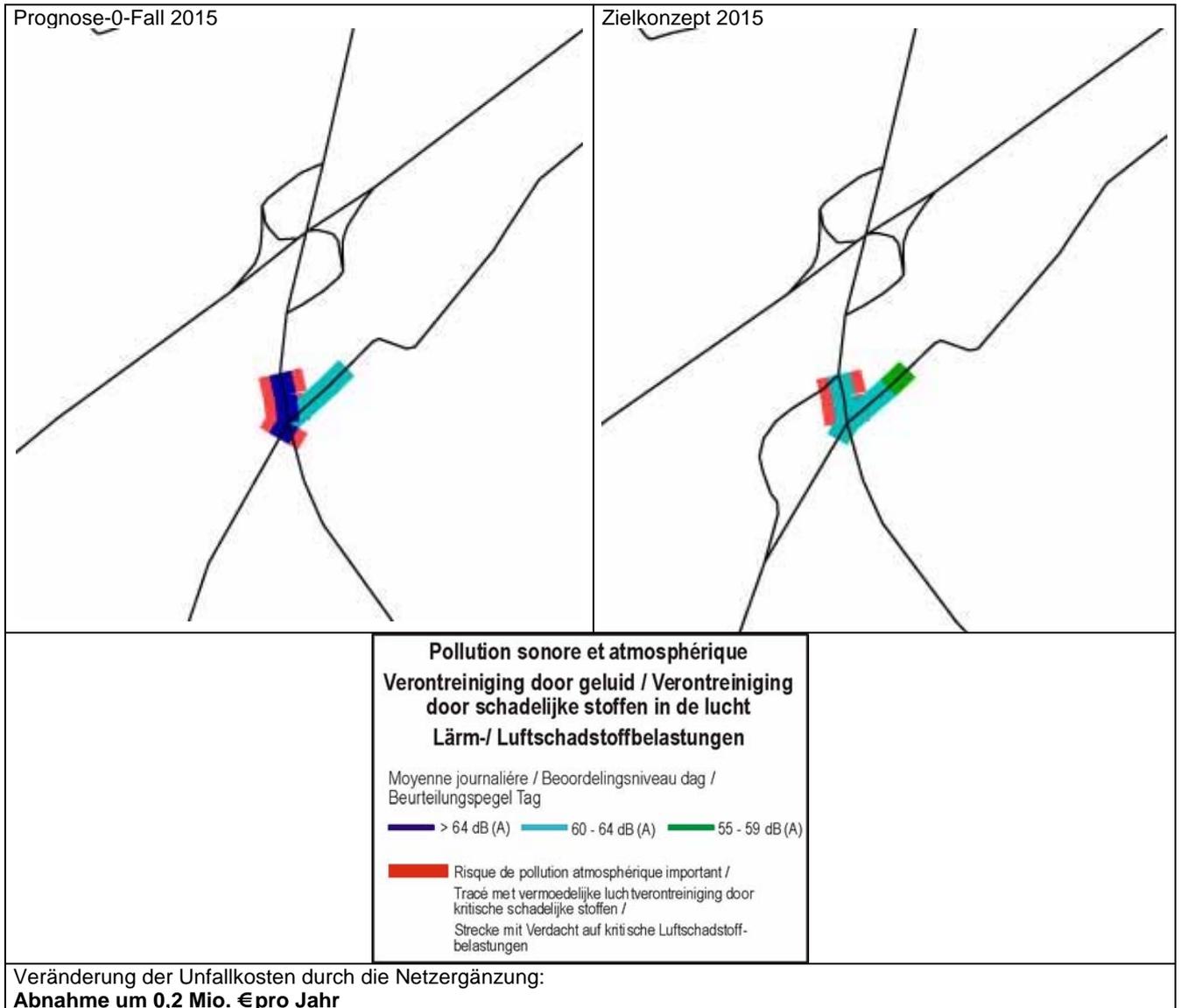
3.1.5.14 N 68 Ortsumgehung Eynatten

Die geplante N 68 Ortsumgehung Eynatten sieht vor, die Ortslage Eynatten westlich zu umgehen. Die Anbindungen erfolgen im Norden und Süden an die N 68 Aachener Straße / Eupener Straße. Die geplante Ortsumgehung soll die vergleichsweise stark Kfz-belastete Ortslage Eynatten (im Prognosefall rund 12.300 Kfz/Tag) entlasten. Gleichzeitig soll der dadurch entstehende Umgestaltungsspielraum zur Verbesserung der Situation im Fuß- und Radverkehr genutzt werden.

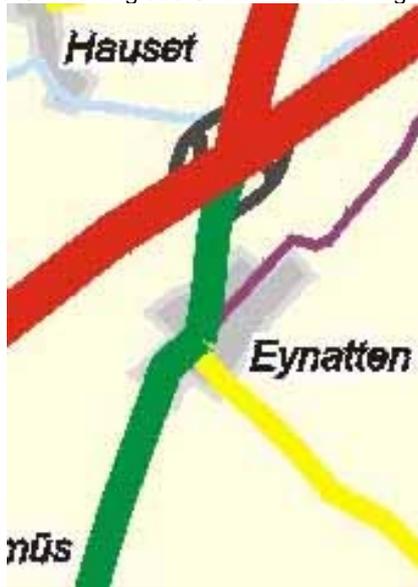
Diese Maßnahme ist im Zusammenhang zu sehen mit dem geplanten Ausbau / Umbau der N 68 zwischen Eupen und Aachen. U. a. ist vorgesehen, durchgängig Anlagen für den Fuß- und Radverkehr anzulegen.

Tabelle 3.21: N 68 Ortsumgehung Eynatten





Funktionale Gliederung des Straßennetzes Prognose-0-Fall



Funktionale Gliederung des Straßennetzes Zielkonzept



Geschätzte Investitionskosten rund 4,4 Mio. €

Status der Maßnahme

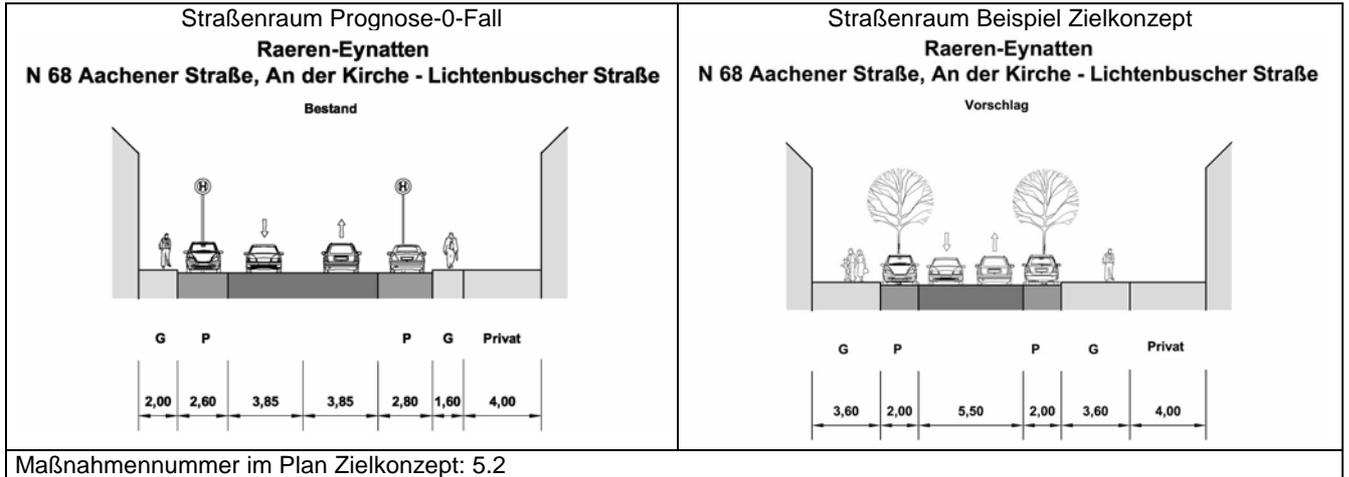
Zielkonzept Mobilitätsplan Dreiländereck

Mögliche Nutzungskonflikte



Mögliche Nutzungskonflikte

- Lärmbelastung westlicher Ortsrand Eynatten



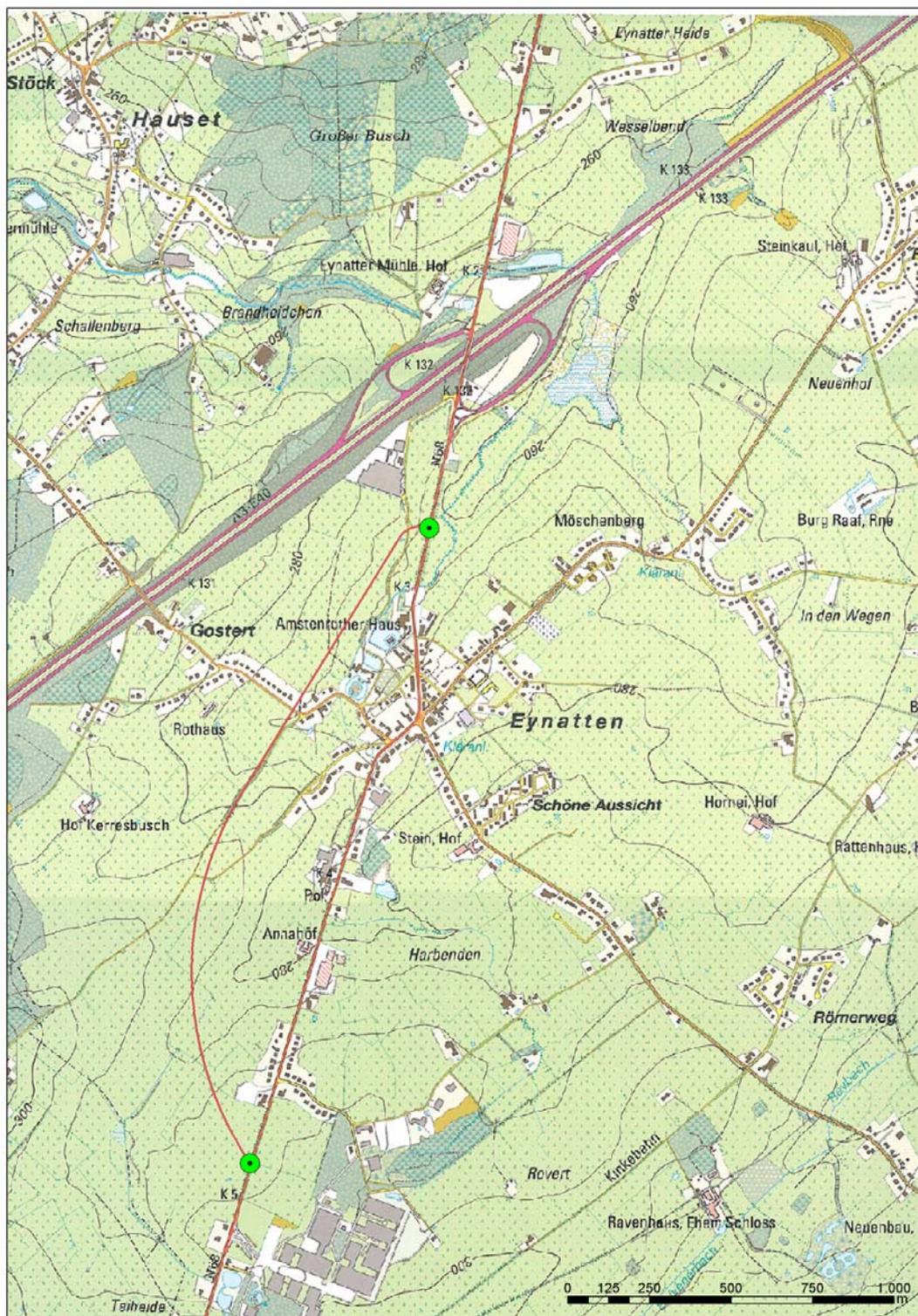


Abbildung 3.3: Mögliche Trassenvariante für die vorgeschlagene Ortsumgehung Eynatten

Die geplante N 68 Ortsumgehung Eynatten hat keine besonderen Risiken hinsichtlich möglicher Konflikte mit anderen Flächennutzungen. Die Kfz-Belastung in der Ortsdurchfahrt Eynatten kann deutlich gesenkt werden (im Prognosefall rund 9.900 Kfz/Tag weniger).

Detailanalyse der Ortsumgehung

Die Führung der Ortsumgehung geht südwestlich aus vom Punkt K 5, außerhalb der Bebauung, führt über die Hauseterstraße nach Norden, mit der Verknüpfung an die N 68 nördlich des Delhaize Supermarktes (siehe Abbildung 3.2). Der Knoten mit der Hauseterstraße ist auszubauen und ggf. mit einer LSA-Anlage (+stationäre Geschwindigkeitsüberwachung) zu versehen.

Die südlichen und nördlichen Anbindungspunkte der Ortsumgehung sind mit Kreisverkehrsanlagen zu versehen. Die Ausbaulänge der Ortsumgehung beträgt rund 2,2 km.

Eine der wichtigsten Aufgaben bei der Ausarbeitung der Trasse wird die Bestimmung der Anbindungsknoten der geplanten Umgehungsstraße sein, da die vorhandene N 68 über den Ortskern Eynatten hinaus immer weiter angebaut wird. Diese Tendenz, entlang der Regionalstraße schmale Siedlungsbänder zu errichten, entspricht nicht der Vorstellung einer geordneten Flächenentwicklung einer Gemeinde. Durch die Vielzahl an Grundstückszufahrten wird erstens die Leistungsfähigkeit einer Straße stark eingeschränkt. (Wenn es sich um eine reine Erschließungsstraße handelt, kann dieser Effekt durchaus erwünscht sein.) Zweitens wird es zunehmend schwieriger, Lücken zwischen den schmalen Siedlungsbändern zu finden, um neue Straßen anzubinden. Im konkreten Fall der geplanten N 68 Ortsumgehung Eynatten kann dies zu ernsthaften Schwierigkeiten führen.

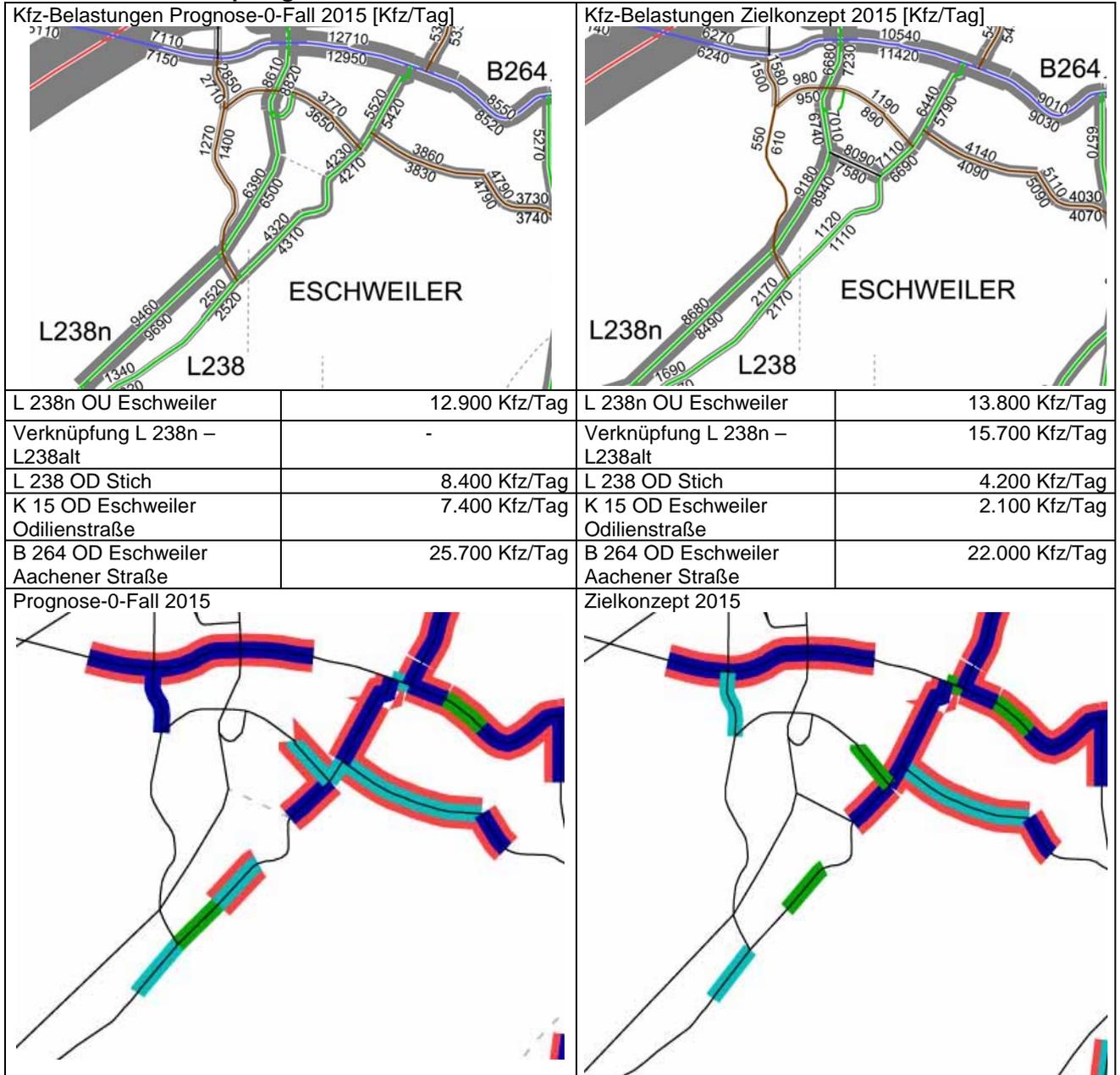
Vor dem Hintergrund der Kfz-Entlastungswirkung, der frei werdenden Umgestaltungspotenziale in der Ortsdurchfahrt und der vergleichsweise geringen Umweltrisiken etc. ist diese Maßnahme als empfehlenswert einzustufen.

3.1.5.15 Verknüpfung L 238n – L 238alt südlich K 15 Odilienstraße

Die geplante Verknüpfung der L 238n und der L 238alt südlich der K 15 Odilienstraße sieht vor, die geplante L 238n Verlängerung Rue de Watrelos in Richtung Stolberg südlich der Bahnlinie Aachen – Köln mit der vorhandenen L 238 Stich zu verbinden, um die nördlich der Bahnlinie verlaufenden K 15 Odilienstraße zu entlasten. Gleichzeitig soll der dadurch entstehende Umgestaltungsspielraum zur Verbesserung der Situation im Fuß- und Radverkehr genutzt werden.

Diese Maßnahme ist im Zusammenhang zu sehen mit der geplanten L 238n zwischen Eschweiler und Stolberg.

Tabelle 3.22: Verknüpfung L 238n – L 238alt südlich K 15 Odilienstraße



	<p>Pollution sonore et atmosphérique Verontreiniging door geluid / Verontreiniging door schadelijke stoffen in de lucht Lärm-/ Luftschadstoffbelastungen</p> <p>Moyenne journalière / Beoordelingsniveau dag / Beurteilungspegel Tag</p> <p>— > 64 dB (A) — 60 - 64 dB (A) — 55 - 59 dB (A)</p> <p>■ Risque de pollution atmosphérique important / Tracé met vermoedelijke luchtverontreiniging door kritische schadelijke stoffen / Strecke mit Verdacht auf kritische Luftschadstoffbelastungen</p>	
--	---	--

Veränderung der Unfallkosten durch die Netzergänzung:

Abnahme um 0,3 Mio. € pro Jahr

Funktionale Gliederung des Straßennetzes Prognose-0-Fall



Funktionale Gliederung des Straßennetzes Zielkonzept



Geschätzte Investitionskosten rund 0,96 Mio. €

Status der Maßnahme

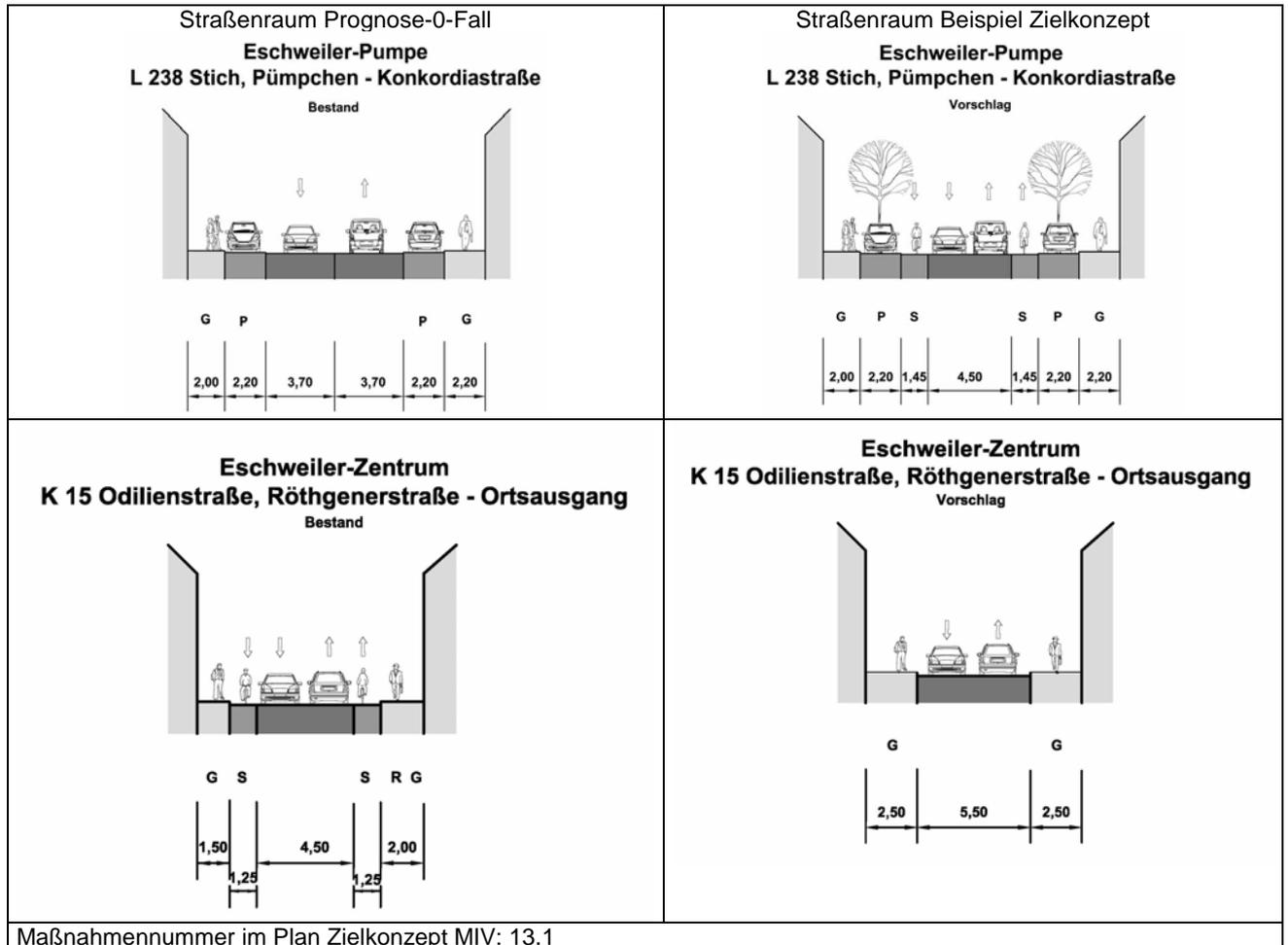
Zielkonzept Mobilitätsplan Dreiländereck

Mögliche Nutzungskonflikte



Mögliche Nutzungskonflikte

- Lärmbelastung Gebiet um die Konkordiastraße
- Beeinträchtigung Verkehrsqualität und -sicherheit durch zusätzliche Verknüpfung an der freien Strecke



Die geplante Verknüpfung L 238n – L 238alt südlich K 15 Odilienstraße hat keine besonderen Risiken hinsichtlich möglicher Konflikte mit anderen Flächennutzungen. Die Kfz-Belastungen in der Ortsdurchfahrt Stich und in der K 15 Odilienstraße können deutlich gesenkt werden (im Prognosefall um rund 4.200 Kfz/Tag bzw. 5.300 Kfz/Tag). Leicht entlastet wird ebenfalls die B 264 Aachener Straße (im Prognosefall um rund 3.700 Kfz/Tag).

Bei der Trassenfindung wird darauf zu achten sein, das Gebiet Konkordiastraße möglichst nicht zusätzlich zu belasten (z. B. durch Lärmimmissionen) und gleichzeitig eine leistungsfähige Anbindung der Verknüpfung sowohl an die L 238n als auch an die L 238alt Stich zu schaffen.

Vor dem Hintergrund der Kfz-Entlastungswirkung, der frei werdenden Umgestaltungspotenziale in der Ortsdurchfahrt Stich und der Odilienstraße sowie der vergleichsweise geringen Umweltrisiken etc. ist diese Maßnahme als empfehlenswert einzustufen. Da die Odilienstraße erst kürzlich umgebaut wurde, kann hier mit einem erneuten Umbau erst nach dem Jahr 2015 gerechnet werden.

Eine Abstufung der Odilienstraße ist gemäß Zielkonzept „Funktionale Gliederung des Straßennetzes“ vorgesehen. Sie wäre auch ohne den Bau der Verknüpfung L 238n – L 238alt südlich der K 15 Odilienstraße unter Berücksichtigung der unmittelbar nördlich verlaufenden B 264 im Zielkonzept möglich.

3.1.5.16 L 47 Ortsumgehung Merkstein

Die geplante L 47 Ortsumgehung Merkstein sieht vor, den westlichen Stadtteil Merkstein nördlich zu umgehen. Die Anbindungen erfolgen im Westen an die K 5 Kirchrather Straße und im Norden an die L 47 Hofstadter Straße sowie die K 11 Sebastianusstraße. Die geplante Ortsumgehung soll die den westlichen Stadtteil Merkstein (L 47 Willibrordtsraße, K 5 Kirchrather Straße) entlasten. Gleichzeitig soll der dadurch entstehende Umgestaltungsspielraum zur Verbesserung der Situation im Fuß- und Radverkehr genutzt werden.

Diese Maßnahme ist im Zusammenhang zu sehen mit der geplanten Verlängerung der L 240 bzw. L 42n Ortsumgehung Scherpenseel / Anbindung Buitenring Parkstad Limburg.

Tabelle 3.23: L 47 Ortsumgehung Merkstein

Kfz-Belastungen Prognose-0-Fall 2015 [Kfz/Tag]		Kfz-Belastungen Zielkonzept 2015 [Kfz/Tag]	
L 47n OU Merkstein	-	L 47n OU Merkstein	6.400 Kfz/Tag
L 47 OD Merkstein Willibrordstraße (nördlich Kirchratherstraße)	9.200 Kfz/Tag	L 47 OD Merkstein Willibrordstraße (nördlich Kirchratherstraße)	4.000 Kfz/Tag
L 47 OD Merkstein Willibrordstraße (südlich Kirchratherstraße)	8.900 Kfz/Tag	L 47 OD Merkstein Willibrordstraße (südlich Kirchratherstraße)	5.200 Kfz/Tag
K 5 OD Merkstein Kirchratherstraße	7.100 Kfz/Tag	K 5 OD Merkstein Kirchratherstraße	4.200 Kfz/Tag
Funktionale Gliederung des Straßennetzes Prognose-0-Fall		Funktionale Gliederung des Straßennetzes Zielkonzept	
Geschätzte Investitionskosten rund 3,8 Mio. €			
Status der Maßnahme			
Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW			



Die geplante L 47 Ortsumgehung Merkstein hat keine besonderen Risiken hinsichtlich möglicher Konflikte mit anderen Flächennutzungen. Die Kfz-Belastung in der Ortsdurchfahrt Merkstein kann punktuell deutlich gesenkt werden (im Prognosefall um bis zu rund 5.200 Kfz/Tag weniger). Die Verbindung zwischen der L 47 Hofstadter Straße und K 11 Sebastianusstraße wird mit rund 1.000 Kfz/Tag allerdings kaum befahren.

Im Verhältnis zu den geschätzten Investitionskosten konzentrieren sich die Kfz-Entlastungswirkungen der L 47 Ortsumgehung Merkstein auf ein kleines Gebiet um den Knoten L 47 Willibrordstraße / K 5 Kirchrather Straße. Aber auch diese Entlastungen können und sollten zur Straßenraumumgestaltung im westlichen Stadtteil Merkstein genutzt werden.

Die L 47 Ortsumgehung Merkstein kann im Zusammenhang mit der Verlängerung der L 240 auch als strategische Straßennetzentwicklung verstanden werden, da durch sie zukünftig eine fast anbaufreie bzw. verträgliche direkte Nord-Süd-Verbindung zwischen dem Herzogenrather Zentrum (Bicherouxstraße) und Übach-Palenberg bzw. dem Selfkant hergestellt werden kann.

Vor dem Hintergrund der Kfz-Entlastungswirkung, der frei werdenden Umgestaltungspotenziale in der Ortsdurchfahrt und der vergleichsweise geringen Umweltrisiken etc. ist diese Maßnahme als empfehlenswert einzustufen. Das Verhältnis zwischen Kfz-entlasteten Streckenabschnitten und der Höhe der geschätzten Investitionskosten spricht nicht für eine hohe Priorisierung der Maßnahme. Auf die zusätzliche Verknüpfung zwischen L 47 Hofstadter Straße und K 11 Sebastianusstraße kann nach den vorliegenden Berechnungen allerdings verzichtet werden.

3.1.6 Straßeninstandsetzung

Im engeren Untersuchungsgebiet wurde nach einem einheitlichen grenzüberschreitend einfach handhabbaren Verfahren der Zustand des Straßennetzes aufgenommen (siehe Tabelle 3.24).

Tabelle 3.24: Bewertung Zustand des Straßennetzes

Zustand Straße / Bankett	Erläuterung
Gut	schwache allgemeine Unebenheiten
	Wenn Flicken vorhanden sind, bewirken sie eine Verbesserung des Straßenzustands
Mittel	Sichtbare (nicht sehr tiefe) Spurrinnen
	Mittlere allgemeine Unebenheiten
Schlecht	Tiefe Spurrinnen
	Schlaglöcher
	Große Unebenheiten / Kanten

Für das Zielkonzepts des Mobilitätsplans wurden die Prioritäten nach dem Schlüssel in Tabelle 3.25 vergeben. Demnach sollten Strecken mit großräumigen oder regionalen Verbindungsfunktionen einen guten Zustand aufweisen. Ein guter Straßenzustand wurde beispielsweise auf der E 40 zwischen Eupen und Grenzübergang Lichtenbusch inzwischen hergestellt. Zur Herstellung einer akzeptablen Verkehrssicherheit und der Vermeidung gravierenderer Schäden des gesamten Unterbaus der Fahrbahn wird empfohlen, Strecken in schlechtem Zustand unabhängig von ihrer Verbindungsfunktion instand zu setzen.

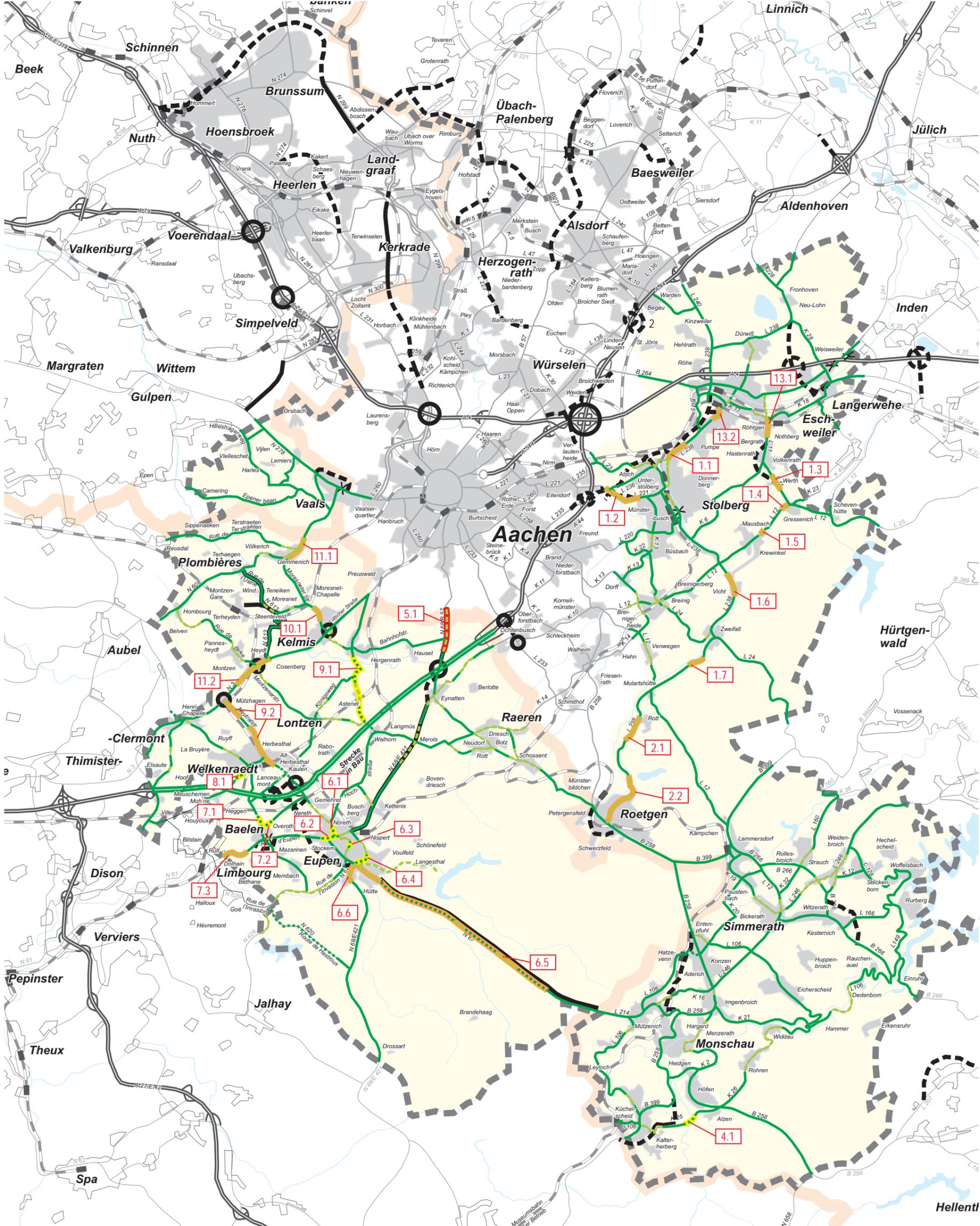
Tabelle 3.25: Kriterien zur Aufstellung des Handlungskonzepts Straßeninstandsetzung

Verbindungsfunktion	Straßenzustand Analyse (Kriterium für Instandsetzung)	Priorität der Instandsetzung
Großräumig	mittel	hoch
	schlecht	
regional	mittel	mittel
	schlecht	
nahräumig	schlecht	niedrig
lokal	schlecht	niedrig

Instandsetzungsmaßnahmen können in der Regel kurzfristig umgesetzt werden. Das Volumen des Zielkonzepts Straßeninstandsetzung beträgt rund 3,2 Mio. € zur Herstellung eines guten Straßenzustands auf rund 44 Kilometer Strecke (siehe Tabelle 3.26).

Tabelle 3.26: Investitionskosten Zielkonzept Straßeninstandsetzung

	Investitionskosten [Mio. €]			Streckenlänge [km]		
	Belgien	Deutschland	Niederlande	Belgien	Deutschland	Niederlande
Summe	2,44	0,73	-	30	15	-



Programme d'action Etat des routes	Doelconcept Staat van onderhoud straten	Zielconcept Straßenzustand
Situation existante: — Bon - - - Moyen ... Mauvais Instandsetzung: ■ Haute Priorité ■ Moyenne Priorité ■ Basse Priorité 15.5 N° de l'action ■ Périomètre d'étude restreint	Bestand: — Goed - - - Gemiddeld ... Slecht Herstelling weg: ■ Hoog Prioriteit ■ Matig Prioriteit ■ Laag Prioriteit 15.5 Actienuummer ■ Beperkt onderzoeksgebied	Bestand: — Gut - - - Mittel ... Schlecht Instandsetzung: ■ Hohe Priorität ■ Mittlere Priorität ■ Niedrige Priorität 15.5 Nummer der Maßnahme ■ Engeres Untersuchungsgebiet
Inventaire: — Autoroute - - - Route numérotée ... Autre route d'importante ■ Périomètre d'études élargi ■ Chemin de fer ■ Frontière nationale	Bestand: — Autosnelweg - - - Geklasseerde weg ... Overige weg ■ Grens totale studiegebied/aandachtsgebied ■ Spoorweg ■ Landgrens	Bestand: — Autobahn - - - Klassifizierte Straße ... Sonstige relevante Straße ■ Grenze gesamer Betrachtungsraum ■ Schiene ■ Landesgrenze

4 Öffentlicher Verkehr

4.1 Grundlagen

Das Arbeitsprogramm des vorliegenden Mobilitätsplans sollte sich ursprünglich weitgehend auf den straßengebundenen ÖPNV im engeren Untersuchungsgebiet beschränken, da der regionale Bus- und Schienenverkehr im Rahmen des in Bearbeitung befindlichen Euregionalen Nahverkehrsplans untersucht werden sollte. Im Laufe der Bearbeitung wurde allerdings klar, dass eine derartige Trennung planerisch wenig praktikabel und gegenüber den Planungspartnern schwer vermittelbar war. In Abstimmung mit den grundlegenden Vorstellungen zur Netzentwicklung im Euregionalen Nahverkehrsplan wurde auch im Rahmen des vorliegenden Mobilitätsplans ein Zielkonzept für das ÖPNV-Angebot im Schnellverkehr erarbeitet, in welches das Zielkonzept für das ÖPNV-Angebot im engeren Untersuchungsgebiet eingebettet werden konnte. Dabei wurden selbstverständlich recht konkrete Planungen, wie z. B. der Ausbau der Euregiobahn mit einbezogen.

Ähnlich der Vorgehensweise beim Kfz-Verkehr lässt sich der Handlungsbedarf im ÖV aus den aus Phase 1 vorliegenden Analysen und den Zielsetzungen aus Phase 2 ableiten. Diese Zielsetzungen wurden mit denen des Euregionalen Nahverkehrsplans abgestimmt. Eine weitere planerische Grundlage ist, wie auch im Kfz-Verkehr, das Konzept der Zentralen Orte und der Entwicklungsachsen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen im ÖPNV im Rahmen des vorliegenden Mobilitätsplans beziehen sich auf durchschnittliche Werktage.

4.2 Zielkonzept

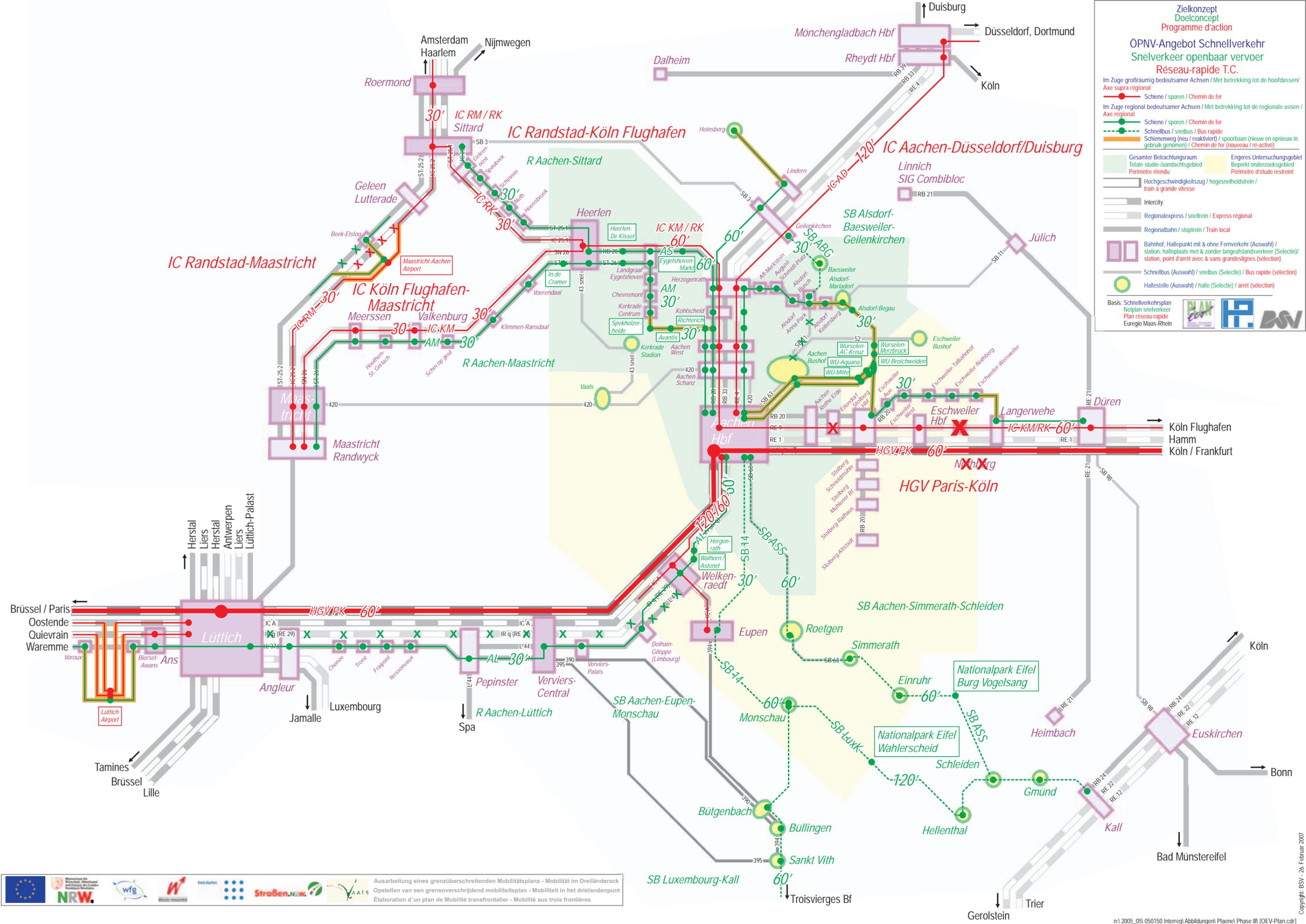
Im Gegensatz zum Kfz-Verkehr ist insbesondere das grenzüberschreitende ÖV-Angebot deutlich eingeschränkter. Beispiele dafür im Untersuchungsgebiet sind:

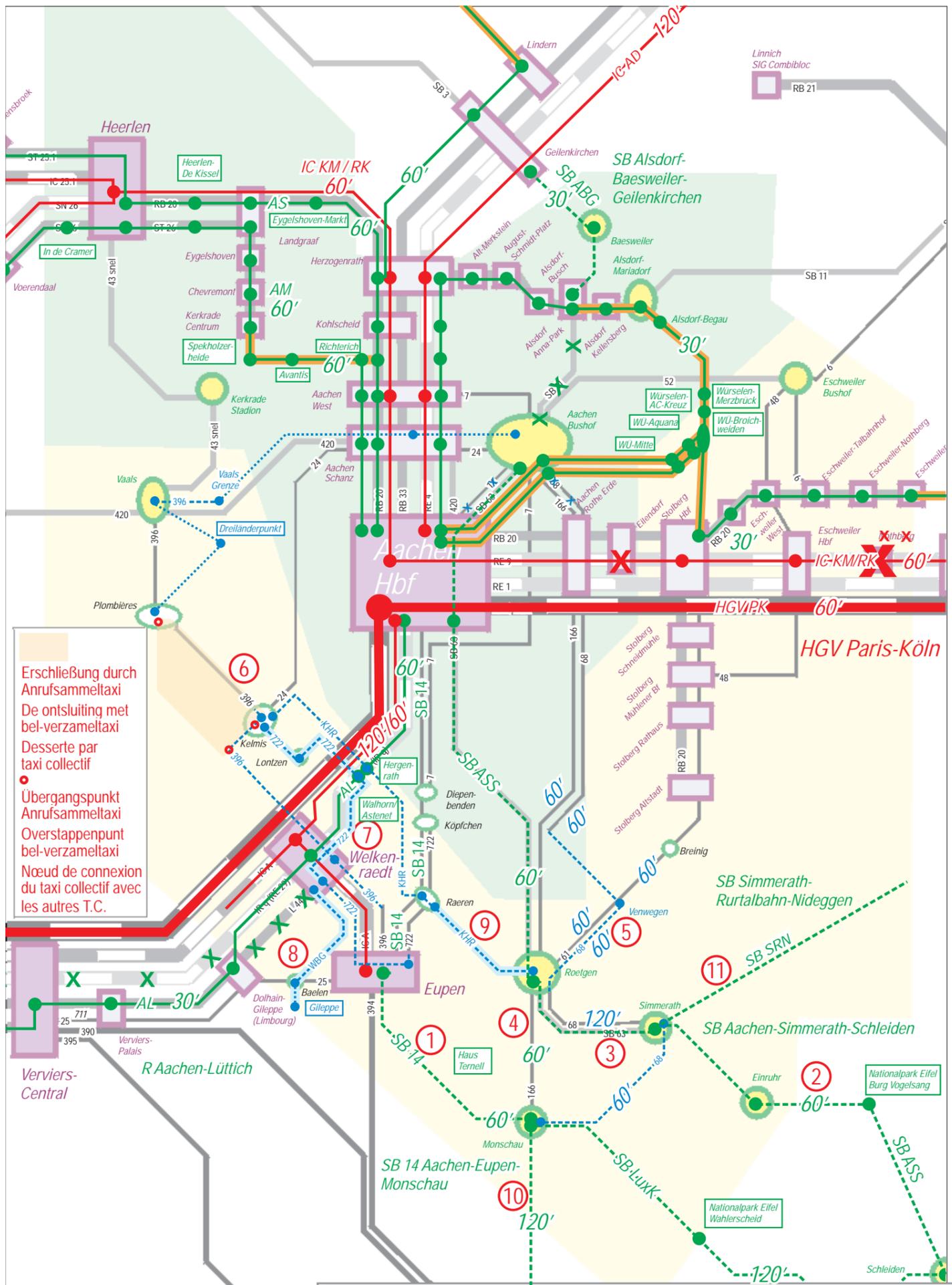
- keine Schnellbahnverbindung zwischen den Niederlanden (Parkstad Limburg, Maastricht, Eindhoven etc.) und Deutschland (Aachen, Düsseldorf, Köln)
- kein Bahnhaltepunkt an relevanten Flughäfen in der Euregio Maas-Rhein (Maastricht-Aachen Airport, Lüttich Airport)
- bis auf wenige Ausnahmen (Linie 420) keine grenzüberschreitenden Schnellbusverbindungen.

Im Zielkonzept für das ÖPNV-Angebot Schnellverkehr wird insbesondere das grenzüberschreitende Schnellverkehrsnetz gestärkt. Dies geschieht u. a. durch:

- die Verdichtung des Taktes von 120 auf 60 Minuten im Hochgeschwindigkeitsverkehr
- die Einführung von Schnellbahnverbindungen zwischen Aachen / Köln und Maastricht / Randstad
- die Anlage zusätzlicher Bahnhaltepunkte mit grenzüberschreitender Relevanz (z. B. Maastricht-Aachen Airport, Lüttich Airport)
- die Ausweitung der Regionalbahnverbindungen zwischen der Städteregion Aachen, der Parkstad Limburg und der Provinz Lüttich (z. B. Verdichtung zwischen Aachen und Lüttich von 120 auf 60 Minuten)
- die Ausweitung des grenzüberschreitenden Schnellbusnetzes zwischen der Städteregion Aachen und dem belgischen Teil des Untersuchungsgebiets (z. B. SB 14 Aachen – Eupen – Monschau, SB ASS Aachen – Simmerath – Schleiden etc.).

Die einzelnen Maßnahmen im ÖPNV-Angebot für das engere Untersuchungsgebiet wurden in das ÖPNV-Angebot Schnellverkehr angepasst.





**Zielkonzept
Doelconcept
Programme d'action**
ÖPNV-Angebot/Openbaar vervoer/Réseau T.C.

Im Zuge großräumig bedeutsamer Achsen / Met betrekking tot de hoofdasen /
Axe supra régional

- Schiene / sporen / Chemin de fer

Im Zuge regional bedeutsamer Achsen / Met betrekking tot de regionale assen /
Axe régional

- Schiene / sporen / Chemin de fer
- Schnellbus / snelbus / Bus rapide
- Schiene(weg) (neu / reaktiviert) / spoorbaan (nieuw en opnieuw in gebruik genomen) / Chemin de fer (nouveau / ré-actifé)
- Linienbus / lijn bus / Bus de ligne
- Sonderverkehr an Wochenenden/Feiertagen /
Extra verkeer op het weekend/feestdagen /
Transport spécial uniquement le Week-end/jours fériés
- (teilweise) Taxibusbetrieb / (gedeeltelijk) bedrijf van en taxibus/
Service taxi

Gesamter Betrachtungsraum
To talk studie-aandachtsgebied
Périmètre étendu

Engeres Untersuchungsgebiet
Bepoort onderzoeksgebied
Périmètre d'étude restreint

- Hochgeschwindigkeitszug / hogesnelheidstrein /
train à grande vitesse
- Intercity
- Regionalexpress / snelrein / Express régional
- Regionalbahn / stoptrein / Train local
- Bahnhof, Haltepunkt mit & ohne Fernverkehr (Auswahl) /
station, halteplaats met & zonder langeafstandsverkeer (Selectie)/
station, point d'arrêt avec & sans grandeslignes (selection)
- Schnellbus (Auswahl) / snelbus (Selectie) / Bus rapide (selection)
- Haltestelle (Auswahl) / halte (Selectie) / arrêt (selection)

Basis: Schnellverkehrsplan
Netplan snelverkeer
Plan réseau-rapide
Euregio Maas-Rhein

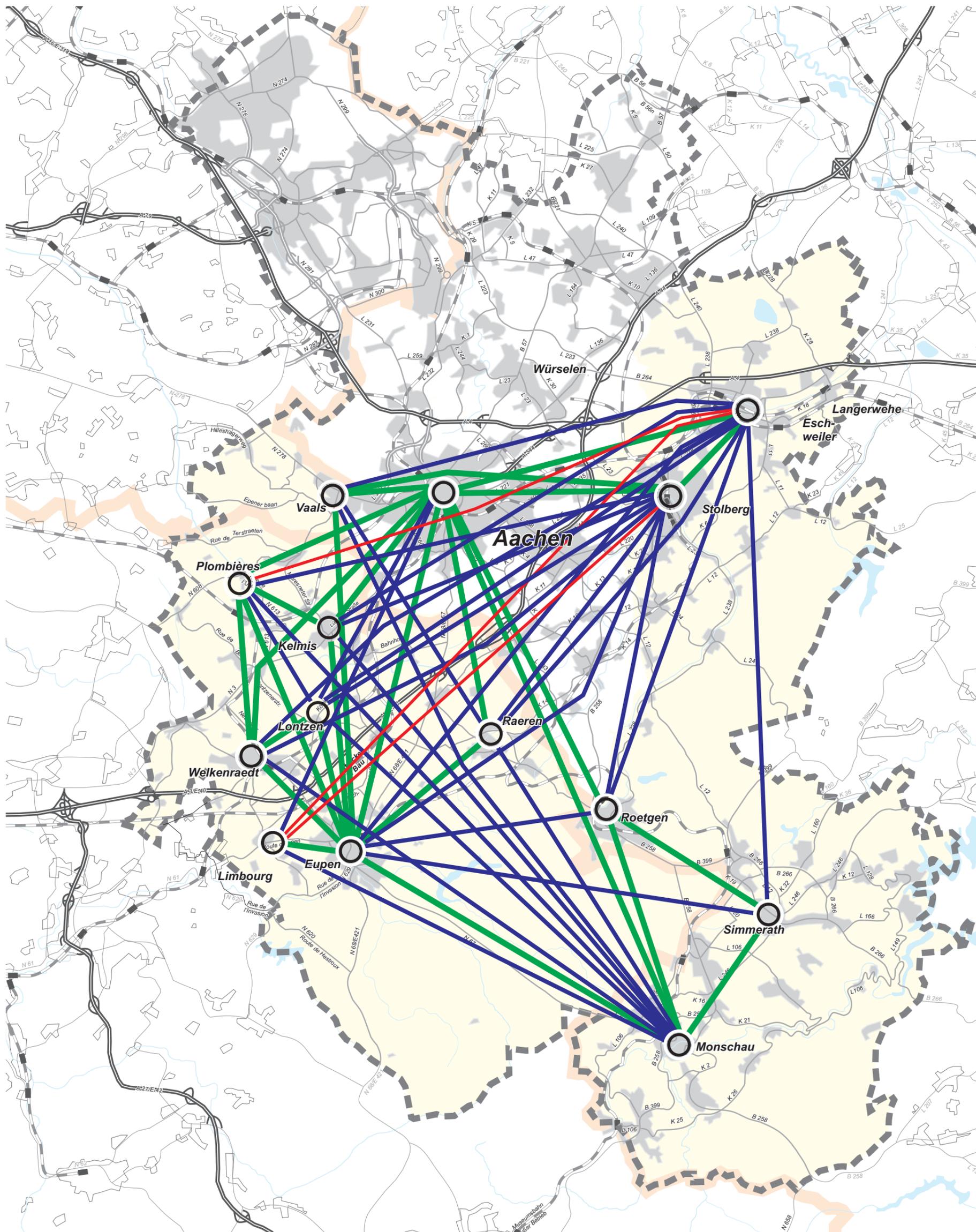
Erschließung durch Anrufsammeltaxi
De ontsluiting met bel-verzameltaxi
Desserte par taxi collectif
Übergangspunkt Anrufsammeltaxi
Overstappunt bel-verzameltaxi
Nœud de connexion du taxi collectif avec les autres T.C.

- 6 Jülich - Dürwiß - Eschweiler Talbahnhof
- 7 Laurensberg - Aachen Bushof - Diepenbenden
- SB 14 Aachen Bushof - Aachen Hbf - Diepenbenden - Eynatten - Eupen Bushof
- 24 Aachen Bushof - Kelmis
- 25 Eupen - Verviers
- 48 Eschweiler Bushof - Stolberg Mühlener Bf
- 61 Stolberg Hbf - Breinig - Roetgen
- 68 Aachen Bushof - Venwegen - Roetgen - Simmerath - Monschau
- 166 Aachen Bushof - Roetgen - Monschau
- 396 (Aachen Bushof) - Vaals Grenze - Vaals - (Dreiländerpunkt) - Plombières - Kelmis - Welkenraedt - Eupen
- WBG Welkenraedt - Baelen - (Gileppe)
- 711 Welkenraedt - Verviers
- 722 Raeren - Eupen - Welkenraedt - Lontzen - Walhorn/Astenet - Kelmis
- KHR Kelmis - Hergenrath - Raeren - Roetgen
- SB ASS Aachen - Simmerath - Schleiden - (Kall Bf)
- SB LuxK Luxemburg - St. Vith - Büllingen - Bütgenbach - Monschau - Hellenthal - (Kall Bf)
- SB SRN Simmerath - Nideggen - Schmidt - Nideggen Bf (Rurtalbahn) - Nideggen
- 396 A Anrufsammeltaxi Plombières mit Anschlusspunkten in Montzen, Kelmis und Gemmenich
bel-verzameltaxi Plombières met aansluitende punt in Montzen, Kelmis en Gemmenich
Taxi collectif points de ramassage in Montzen, La Calamine et Gemmenich

Copyright: BSV - 26. Februar 2007



Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden Mobilitätsplans - Mobilität im Dreiländereck
 Opstellen van een grensoverschrijdend mobiliteitsplan - Mobiliteit in het drielandpunt
 Élaboration d'un plan de Mobilité transfrontalier - Mobilité aux trois frontières



Programme d'action
 Changements de T. C.

Nombre de changements*

- █ 0
- █ 1
- █ 2 et plus
- Périmètre d'étude restreint

* Relations choisies

Inventaire:

- Autoute
- - - Périmètre d'études élargi
- B/N/... Route numérotée
- Chemin de fer
- Autre route d'importante
- Frontière nationale

Doelconcept
 Overstapfrequentie Openbaar Vervoer

Aantal overstappen*

- █ 0
- █ 1
- █ 2 en meer
- Beperkt onderzoeksgebied

* Geselecteerde verbindingen

Bestand:

- Autosnelweg
- - - Grens totale studiegebied/aandachtsgebied
- B/N/... Geklasseerde weg
- Spoorweg
- Overige weg
- Landgrens

Zielconcept
 Umsteigehäufigkeit ÖV

Anzahl der Umsteigevorgänge*

- █ 0
- █ 1
- █ 2 und mehr
- Engeres Untersuchungsgebiet

* ausgewählte Relationen

Bestand:

- Autobahn
- Grenze gesamter Betrachtungsraum
- B/N/... Klassifizierte Straße
- Schiene
- Sonstige relevante Straße
- Landesgrenze

4.2.1 Buslinie Aachen – Eupen – Monschau

Die Buslinie 14 verkehrt zwischen Aachen und Eupen in der Regel im Halbstundenstakt. Sie verbindet das Mittelzentrum Eupen mit dem Oberzentrum Aachen. Zwar verfügt die Gemeinde Eupen über einen Bahnhof, jedoch wäre Aachen derzeit nur mit Umsteigen in Welkenraedt zu erreichen, da sämtliche Zugverbindungen von Eupen in Richtung Lüttich orientiert sind. Bedient wird die Strecke mit einem Standardbus.

Tabelle 4.1: Maßnahme ÖV Nr. 1 – SB 14 Aachen – Eupen – Monschau

Linie	Analyse 14	Zielkonzept SB 14
Linienweg	Aachen Bushof – Aachen Hbf – Eynatten – Eupen Bushof	Aachen Bushof – Aachen Hbf – Eynatten – Eupen Bushof – Monschau
Mittlerer rechnerische Nachfrage [Personen im Richtungsquerschnitt pro Tag]		700 Aachen – Eupen 180 Eupen – Monschau
Fahrtenhäufigkeit / Tag	33 – 34	36 Aachen – Eupen 18 Eupen – Monschau
Mittlerer rechnerischer Besetzungsgrad pro Fahrt [Personen im Richtungsquerschnitt]		rund 20 Aachen – Eupen rund 10 Eupen – Monschau
Betriebsform / Fahrzeug	Standardbus	Standardbus, zu Spitzenzeiten Gelenkbus (Fahrradmitnahme sollte möglich sein)
Zusätzliche überschlägige Betriebskosten im engeren Untersuchungsgebiet		Aachen (Köpfchen) – Eupen 92.000 €/ a Eupen – Monschau 518.000 €/ a
Zielsetzung		- grenzüberschreitende Linie zur Verbindung des Aachener Südraums und des belgischen Grenzraums - Einführung als Schnellbuslinie mit hochwertigen Fahrzeugen (zu Spitzenzeiten Gelenkbusse) - Abschöpfung von Fahrgastpotenzialen im Freizeitverkehr (Haus Ternell, Stadt Monschau, Naturpark Hohes Venn – Eifel, Nationalpark Eifel)
Erläuterungen		Auf Grund der vergleichsweise hohen Beförderungsgeschwindigkeit auf der Linie (> 35 km/h), kann Umbenennung zu SB 14 erfolgen. Die Möglichkeit der Fahrradmitnahme (ggf. mit kurzfristiger Voranmeldung) sollte gewährleistet werden. Im Eupener Zentrum ist mit Hilfe einer geeigneten Routenwahl bzw. geeigneten LSA-Programmen etc. dafür zu sorgen, dass der Bus eine optimale Beförderungsgeschwindigkeit erreicht. Dies ist für die Akzeptanz dieses Schnellbusses von elementarer Bedeutung.

Das Zielkonzept sieht vor, die Buslinie 14 bis nach Monschau im Studentakt zu verlängern und als Schnellbuslinie einzuführen. Die Einführung als Schnellbuslinie sollte mit der Verwendung modernerer und größerer Fahrzeuge insbesondere zu Spitzenzeiten (z. B. Gelenkbusse) verbunden sein, um den Fahrgästen (überwiegend regionaler Verkehr) einen größeren Komfort zu bieten und die Fahrradmitnahme zu erleichtern. Die Verlängerung der Buslinie nach Monschau eröffnet mit der Anbindung des Aachener Südraums an die Stadt Aachen eine interessante Alternative. Die Fahrzeit zwischen Aachen und Monschau unterscheidet sich zwischen der Route über Eupen und der über Roetgen kaum. Zusätzlich wird über den Halt in Eupen ein großer Teil der belgischen Nachbargemeinden mit nur einem Umsteigevorgang an den Aachener Südraum angebunden. Der Umweg über die Stadt Aachen entfiel. Ein weiterer Vorteil dieser Linienführung

ist die Abschöpfung von Potenzialen im Freizeitverkehr. Es erfolgt eine grenzüberschreitende Verbindung relevanter Freizeitziele, wie z. B. Haus Ternel, Stadt Eupen, Stadt Monschau, Naturpark Hohes Venn – Eifel und Nationalpark Eifel.

Die überschlägigen zusätzlichen Betriebskosten im engeren Untersuchungsgebiet für einen Halbstundentakt zwischen Aachen und Eupen sowie einen Stundentakt zwischen Eupen und Monschau belaufen sich auf rund 610.000 € pro Jahr.

4.2.2 Buslinie Aachen – Roetgen – Simmerath – Schleiden (ASS)

Die Buslinie SB 63 verkehrt zwischen Aachen und Simmerath in der Regel im Stundentakt. Sie wird als Buslinie 63 sechsmal am Tag nach Schleiden (Kreis Euskirchen) weitergeführt. Von Schleiden aus besteht mit Umsteigen die Möglichkeit zum Bahnhof Kall weiterzufahren und einen Anschluss an die Bahnlinie Köln – Euskirchen – Kall – Gerolstein – Trier zu erhalten.

Die Buslinie SB 63 / 63 verbindet das Oberzentrum Aachen mit den Grundzentren Roetgen und Simmerath sowie dem Mittelzentrum Schleiden im Kreis Euskirchen, Mittelzentrum Eupen mit dem Oberzentrum Aachen.

Tabelle 4.2: Maßnahme ÖV Nr. 2 – Buslinie Aachen – Roetgen – Simmerath - Schleiden

Linie	Analyse		Zielkonzept
	SB 63 / 63		SB Aachen – Simmerath – Schleiden (ASS)
Linienweg	Aachen Bushof – Aachen Hbf – Roetgen – Simmerath – Schleiden		Aachen Bushof – Aachen Hbf – Roetgen – Simmerath – Schleiden
Mittlerer rechnerische Nachfrage [Personen im Richtungsquerschnitt pro Tag]			230 Roetgen – Simmerath 80 – 100 Simmerath – Nationalpark Eifel (Burg Vogelsang) 40 Simmerath – Schleiden
Fahrtenhäufigkeit / Tag	17 Aachen – Simmerath / 6 Simmerath – Schleiden		18
Mittlerer rechnerischer Besetzungsgrad pro Fahrt [Personen im Richtungsquerschnitt]			Rund 15 Roetgen – Simmerath Rund 5 Simmerath – Nationalpark Eifel (Burg Vogelsang) Rund 3 Nationalpark Eifel (Burg Vogelsang) – Schleiden ⁴
Betriebsform / Fahrzeug	Standardbus		Standardbus, zu Spitzenzeiten Gelenkbus (Fahrradmitnahme sollte möglich sein)
Zusätzliche überschlägige Betriebskosten im engeren Untersuchungsgebiet			Roetgen – Simmerath 18.000 € / a Simmerath – Schleiden (Grenze Untersuchungsgebiet) 400.000 € / a
Zielsetzung			- Ausbau als hochwertige Schnellbuslinie (inklusive Beschleunigung) als Rückgrat im Südraum Aachen - Verbindung der Bahnlinien Aachen – Köln und Köln – Trier - Abschöpfung von Fahrgastpotenzialen im Freizeitverkehr (Roetgen, Simmerath (auch unter Berücksichtigung der zukünftigen Nutzung der Vennbahntrasse), Naturpark Hohes Venn – Eifel, Nationalpark Eifel, Schleidener Tal)

⁴ Verflechtungen innerhalb des Kreises Euskirchen sind nicht berücksichtigt.

<p>Erläuterungen</p>	<p>Trotz der zwischen Simmerath und Schleiden vergleichsweise geringen Nachfrage wird die Durchbindung eines Standardbusses empfohlen um einen Mindestqualitätsstandard auf dieser insbesondere für den Tourismus wichtigen Linie anzubieten.</p> <p>Insbesondere im Stadtgebiet Aachen ist mit Hilfe einer geeigneten Routenwahl bzw. geeigneten LSA-Programmen etc. dafür zu sorgen, dass der Bus eine optimale Beförderungsgeschwindigkeit erreicht. Dies ist für die Akzeptanz dieses Schnellbusses von elementarer Bedeutung.</p> <p>Die Fahrzeiten sollten auf die RB 24 (Kall – Köln) sowie auf den RE 12 (Trier – Kall – Köln) abgestimmt sein. Eine weitere Abstimmung mit dem Bussystem des Kreises Euskirchen ist erforderlich (u. a. Linien SB 82, 829). Ggf. kann die vorgeschlagene Linie bis Kall Bf verlängert werden.</p> <p>Die Möglichkeit der Fahrradmitnahme (ggf. mit kurzfristiger Voranmeldung) muss gewährleistet werden.</p>
-----------------------------	--

Das Zielkonzept sieht vor, eine Schnellbuslinie Aachen – Roetgen – Simmerath – Schleiden im Stundentakt einzuführen. Die Einführung als Schnellbuslinie sollte mit der Verwendung modernerer und größerer Fahrzeuge insbesondere zu Spitzenzeiten (z. B. Gelenkbusse) verbunden sein, um den Fahrgästen (überwiegend regionaler Verkehr) einen größeren Komfort zu bieten und die Fahrradmitnahme zu erleichtern. Eine möglichst hohe Beförderungsgeschwindigkeit kann durch entsprechende Auswahl der anzufahrenden Haltestellen erzielt werden. Da in der Regel parallel verkehrende Erschließungsbuslinien vorhanden sind (z. B. Linie 68), ist die Anzahl der Halte, z. B. in Roetgen bis zu 13 und in Simmerath bis zu 7, auf ein Mindestmaß zu reduzieren. Derzeit ist zur Kenntnis zu nehmen, dass die vorhandenen Fahrgastzahlen insbesondere zwischen Simmerath und Schleiden mit dem vorhandenen ÖPNV-Angebot abgewickelt werden können. Auf der anderen Seite kann das vorhandene ÖPNV-Angebot zwischen dem Oberzentrum Aachen, dem Nationalpark Eifel und dem Mittelzentrum Schleiden allenfalls als rudimentär bezeichnet werden. Eine durchgängige Bedienung der Linie Aachen – Schleiden im Stundentakt soll in diesem Zusammenhang die Nachvollziehbarkeit des ÖPNV-Angebots deutlich erhöhen und dies bei geringeren Beförderungszeiten

Die überschlägigen zusätzlichen Betriebskosten im engeren Untersuchungsgebiet für einen Stundentakt zwischen Aachen und Schleiden belaufen sich auf rund 418.000 € pro Jahr.

4.2.3 Buslinie Aachen – Venwegen – Roetgen – Simmerath – Monschau

Die Buslinie 68 verkehrt zwischen dem Oberzentrum Aachen und dem Grundzentrum Simmerath. Zwischen den Grundzentren Roetgen und Simmerath gibt es acht Fahrten am Tag. Zwischen Aachen und Roetgen existieren mit den vorhandenen Buslinien SB 63, 68 und 166 drei Verbindungsmöglichkeiten. Im Gegensatz zur SB 63 erfüllen die langsameren Buslinien 166 und 68 zu gleichen Teilen Verbindungs- und Erschließungsfunktionen. Die Buslinie 82 verkehrt zwischen dem Grundzentrum Simmerath und dem Mittelzentrum Monschau mit 18 Fahrten am Tag.

Tabelle 4.3: Maßnahme ÖV Nr. 3 – Buslinie Aachen – Venwegen – Roetgen – Simmerath – Monschau

	Analyse	Zielkonzept
Linie	68 / 82	Linie Aachen – Venwegen - Roetgen – Simmerath – Monschau
Linienweg	Aachen Bushof – Roetgen – Simmerath	Aachen Bushof – Venwegen – Roetgen – Simmerath – Monschau
Mittlerer rechnerische Nachfrage [Personen im Richtungsquerschnitt pro Tag]		250 Simmerath – Monschau
Fahrtenhäufigkeit / Tag	8 Roetgen – Simmerath / 18 Simmerath – Monschau	9 (zwischen Roetgen und Simmerath Überlagerung mit SB ASS)
Mittlerer rechnerischer Besetzungsgrad pro Fahrt [Personen im Richtungsquerschnitt]		Rund 15 Simmerath – Monschau
Betriebsform / Fahrzeug	Standardbus	Standardbus
Zusätzliche überschlägige Betriebskosten im engeren Untersuchungsgebiet		Roetgen – Simmerath 18.000 €/ a Simmerath – Monschau: keine Zusatzleistung
Zielsetzungen		- Einrichtung einer durchgehenden Verbindung zwischen Roetgen und Monschau über Simmerath als Alternative zur im Stundentakt fahrenden Buslinie 166
Erläuterungen		Die Linie 68 soll in erster Linie der Feinerschließung zwischen Roetgen, Monschau und Simmerath dienen. Zwischen Roetgen und Simmerath wird durch die SB 63 bereits eine stündliche Grundbedienung gewährleistet. Die Fahrzeiten sollten auf den SB Aachen – Simmerath - Schleiden abgestimmt sein. Die bisherige Linie 82 entfällt. Die Möglichkeit der Fahrradmitnahme (ggf. mit kurzfristiger Voranmeldung) sollte gewährleistet werden.

Das Zielkonzept sieht vor, eine zusätzliche Direktverbindung im Erschließungsverkehr zwischen Roetgen und Monschau über Simmerath einzurichten. Damit soll der Tatsache Rechnung getragen werden, dass ein Großteil der übergemeindlichen Verkehrsverflechtungen innerhalb des Dreiecks Roetgen, Simmerath und Monschau stattfinden. Alle drei Kommunen sind zusätzlich im Schnellbusverkehr an das Oberzentrum Aachen angebunden.

Zwischen Roetgen und Simmerath überlagert sich die vorgeschlagene Buslinie mit der Schnellbuslinie im Stundentakt, so dass dort ein Zweistundentakt ausreichend ist. Zwischen Simmerath und Monschau wird der bereits vorhandene Stundentakt übernommen. Insgesamt können auf diese Weise zwischen Roetgen und Monschau sowie zwischen Roetgen und Simmerath umsteigefrei 27 Fahrten pro Tag und Richtung angeboten werden.

Die überschlägigen zusätzlichen Betriebskosten im engeren Untersuchungsgebiet belaufen sich auf rund 18.000 € pro Jahr, da kaum zusätzliche Betriebsleistungen angeboten werden, sondern lediglich vorhandene Linien miteinander verknüpft werden.

4.2.4 Buslinie Aachen – Roetgen – Monschau

Die Buslinie 166 verkehrt zwischen dem Oberzentrum Aachen und dem Mittelzentrum Monschau. Zwischen dem Grundzentrum Roetgen und dem Mittelzentrum Monschau gibt es 16 Fahrten am Tag. Zwischen Aachen und Roetgen existieren mit den vorhandenen Buslinien SB 63, 166 und 68 drei Verbindungsmöglichkeiten. Im Gegensatz zur SB 63 erfüllen die langsameren Buslinien 166 und 68 zu gleichen Teilen Verbindungs- und Erschließungsfunktionen.

Tabelle 4.4: Maßnahme ÖV Nr. 4 – Buslinie Aachen – Roetgen – Monschau

	Analyse	Zielkonzept
Linie	166	166
Linienweg	Aachen Bushof – Roetgen – Monschau	Aachen Bushof – Roetgen – Monschau
Mittlerer rechnerische Nachfrage [Personen im Richtungsquerschnitt pro Tag]		130 – 250 Roetgen – Monschau
Fahrtenhäufigkeit / Tag	16	18
Mittlerer rechnerischer Besetzungsgrad pro Fahrt [Personen im Richtungsquerschnitt]		Rund 10 – 15 Roetgen – Monschau
Betriebsform / Fahrzeug	Standardbus	Standardbus
Zusätzliche überschlägige Betriebskosten im engeren Untersuchungsgebiet		Roetgen – Monschau 43.000 €/ a
Zielsetzungen		- Vereinheitlichung der Bedienungsweise im Stundentakt auf 18 Fahrten pro Tag und Richtung
Erläuterungen		Die Linie 166 dient in erster Linie der Feinerschließung zwischen Monschau und Aachen. Die Fahrzeiten sollten auf den SB Aachen – Simmerath – Schleiden abgestimmt sein. Die Möglichkeit der Fahrradmitnahme (ggf. mit kurzfristiger Voranmeldung) sollte gewährleistet werden.

Das Zielkonzept sieht vor, im Sinne der Schaffung möglichst einheitlicher Bedienungsstandards im Untersuchungsgebiet die Anzahl der Fahrten zwischen Roetgen und Monschau von 16 auf 18 Fahrten pro Tag zu erhöhen.

Zusammen mit der vorgeschlagenen Buslinie Aachen – Venwegen – Roetgen – Simmerath – Monschau (siehe Kap. 4.2.3) können auf diese Weise zwischen Roetgen und Monschau sowie zwischen Roetgen und Simmerath umsteigefrei insgesamt 27 Fahrten pro Tag und Richtung angeboten werden.

Die überschlägigen zusätzlichen Betriebskosten im engeren Untersuchungsgebiet belaufen sich für die zusätzlichen zwei Fahrten pro Tag und Richtung auf rund 43.000 € pro Jahr.

4.2.5 Buslinie Stolberg – Breinig – Venwegen – Roetgen

Die Buslinie 61 verkehrt zwischen dem Mittelzentrum Stolberg und dem Grundzentrum Roetgen. Zwischen Stolberg und Venwegen werden derzeit 18 Fahrten pro Tag und Richtung, zwischen Venwegen und Roetgen derzeit 7 Fahrten pro Tag und Richtung angeboten. Die Buslinie 61 schließt an die Euregiobahn Stolberg – Aachen – Heerlen / Alsdorf an. Alternative Buslinien sind auf der Relation Stolberg – Roetgen nicht vorhanden.

Tabelle 4.5: Maßnahme ÖV Nr. 5 – Buslinie Stolberg – Breinig – Venwegen – Roetgen

Linie	Analyse 61	Zielkonzept 61
Linienweg	Stolberg – Breinig - Venwegen – Roetgen	Stolberg – Breinig – Venwegen – Roetgen
Mittlerer rechnerische Nachfrage [Personen im Richtungsquerschnitt pro Tag]		200 Stolberg(-Breinig) – Roetgen
Fahrtenhäufigkeit / Tag	18 Stolberg – Venwegen / 7 Venwegen – Roetgen	18
Mittlerer rechnerischer Besetzungsgrad pro Fahrt [Personen im Richtungsquerschnitt pro Tag]		Rund 10 Stolberg(-Breinig) – Roetgen
Betriebsform / Fahrzeug	Standardbus	Standardbus
Zusätzliche überschlägige Betriebskosten im engeren Untersuchungsgebiet		Venwegen – Roetgen 178.000 €/ a
Zielsetzungen		- Vereinheitlichung der Bedienungsweise im Stundentakt auf 18 Fahrten pro Tag und Richtung
Erläuterungen		Die Fahrzeiten sollten auf den SB Aachen – Simmerath - Schleiden sowie die Euregiobahn abgestimmt sein. Die Möglichkeit der Fahrradmitnahme (ggf. mit kurzfristiger Voranmeldung) sollte gewährleistet werden.

Das Zielkonzept sieht vor, im Sinne der Schaffung möglichst einheitlicher Bedienungsstandards im Untersuchungsgebiet die Anzahl der Fahrten zwischen Venwegen und Roetgen von 7 auf 18 Fahrten pro Tag (Stundentakt) zu erhöhen.

Die Buslinie Stolberg – Breinig – Venwegen – Roetgen soll als Seitenarm der Schnellbuslinie Aachen – Roetgen – Simmerath – Schleiden eine akzeptable Grundbedienung in Richtung Mittelzentrum Stolberg / Bf Euregiobahn schaffen. Diese Fahrzeiten auf diesem Ergänzungsarm sollten auf die Schnellbuslinie abgestimmt sein.

Die überschlägigen zusätzlichen Betriebskosten im engeren Untersuchungsgebiet belaufen sich für die zusätzlichen Fahrten zwischen Venwegen und Roetgen auf rund 178.000 € pro Jahr.

4.2.6 Buslinie Vaals – Plombières – Kelmis – Welkenraedt – Eupen

Die Buslinie 396 verkehrt als eine der wichtigen grenzüberschreitenden Linien im Untersuchungsgebiet mit 15 Fahrten pro Tag zwischen den Mittelzentren Vaals und Eupen. Angebunden werden derzeit zudem die Grundzentren Plombières, Kelmis und Lontzen, während eine Erschließung des Gemeindegebiets Welkenraedt (westlich der Neutralstraße) nicht erfolgt.

Tabelle 4.6: Maßnahme ÖV Nr. 6 – Buslinie Vaals – Plombières – Welkenraedt – Eupen

	Analyse	Zielkonzept
Linie	396 / 622	396
Linienweg	Vaals – Plombières(-Gemmenich) – Kelmis – Lontzen – Eupen Welkenraedt – Eupen	Vaals – Plombières(-Gemmenich) ⁵ – Kelmis – Welkenraedt – Eupen
Mittlerer rechnerische Nachfrage [Personen im Richtungsquerschnitt pro Tag]		240 Kelmis – Welkenraedt 440 Welkenraedt – Eupen
Fahrtenhäufigkeit / Tag	15 Vaals – Eupen 30 Welkenraedt – Eupen	18 (zwischen Welkenraedt und Eupen Überlagerung mit verlängerter Linie 722)
Mittlerer rechnerischer Besetzungsgrad pro Fahrt [Personen im Richtungsquerschnitt]		rund 15 Kelmis – Welkenraedt rund 25 Welkenraedt – Eupen
Betriebsform / Fahrzeug	Standardbus	Standardbus
Zusätzliche überschlägige Betriebskosten im engeren Untersuchungsgebiet		Vaals – Eupen 127.000 €/ a AST Plombières 475.000 €/ a Einsparung bei Linien 710, 711 und 715 (ausgenommen Schulbusfahrten): 709.000 €/ a
Zielsetzungen		- Vereinheitlichung der Bedienungsweise auf 18 Fahrten pro Tag und Richtung - Beschleunigung der Linie durch modifizierte Linienführung - Abschöpfung der Fahrgastpotenziale im Gemeindegebiet Welkenraedt - Anbindung des Bf Welkenraedt (Intercityhalt) an die Buslinie

⁵ Die Erschließung der übrigen Ortsteile von Plombières erfolgt durch ein Anrufsammeltaxi (Fahrzeug Taxi oder Standardbus nach Bedarf), das an den Anschlusspunkten Montzen, Kelmis oder Gemmenich angefordert werden kann.

<p>Erläuterungen</p>	<p>Die Fahrzeiten sollten auf den Zugverkehr am Bf Welkenraedt abgestimmt sein. Insbesondere in den Gemeindegebieten Vaals, Kelmis, Welkenraedt und Eupen ist mit Hilfe einer geeigneten Routenwahl bzw. geeigneten LSA-Programmen etc. dafür zu sorgen, dass der Bus eine optimale Beförderungsgeschwindigkeit erreicht. Dies ist für die Akzeptanz dieses Busses von elementarer Bedeutung. Die Linie 622 sowie die Fahrten der Linie 710 zwischen Welkenraedt und Eupen entfallen (ausgenommen Schulbusbetrieb) durch die Änderung der Führung der Linien 396 und 722. Die Erschließungslinien 711 und 715 in Plombières werden durch das Anrufsammeltaxi ersetzt (ausgenommen Schulbusbetrieb). Zum Anrufsammeltaxi besteht in stündlicher Bedienung eine direkte Umsteigemöglichkeit in Montzen, Kelmis oder Gemmenich. An Wochenenden bzw. Feiertagen kann die Linie – zunächst probeweise – über den Dreiländerpunkt geführt und bis zum Aachener Bushof verlängert werden. Im Zuge der Netzergänzung N 67 Autobahnanschlussstelle Eupen-West ist auf eine qualitätsvolle zügige Führung des ÖPNV über die Herbesthaler Straße / Neutralstraße zu achten. Die Möglichkeit der Fahrradmitnahme (ggf. mit kurzfristiger Voranmeldung) sollte gewährleistet werden.</p>
-----------------------------	---

Das Zielkonzept sieht vor, die Buslinie Vaals – Plombières – Welkenraedt – Eupen durch die modifizierte Linienführung über Welkenraedt (statt Lontzen) einerseits zu beschleunigen und andererseits zusätzliche Fahrgastpotenziale abzuschöpfen. Letztere ergeben sich durch die Anbindung des Gemeindegebiets Welkenraedt bzw. des Bahnhofs Welkenraedt (Intercity- und Regionalbahnhalt). Die Buslinie sollte als grenzüberschreitende Verbindung Niederlande – Belgien und damit als wichtiges Rückgrat im Untersuchungsgebiet senkrecht zur Bahnlinie Lüttich – Aachen / Eupen gestärkt werden. Der vorhandene Stundentakt bleibt erhalten. Zwischen Welkenraedt und Eupen findet eine Überlagerung mit der vorgeschlagenen verlängerten Linie 722 statt, so dass dort ein Halbstundentakt angeboten wird.

Ausgehend von dieser wichtigen Buslinie soll die Erschließung des stark zersiedelten Gemeindegebiets Plombières erfolgen. Direkt erschlossen werden nach den vorliegenden Planungen die Teile Montzen / Cosenberg, Moresnet-Chapelle und Gemmenich. Von dort aus soll abgestimmt auf jede Ankunft bzw. Abfahrt der Buslinie die Zubringung bzw. die Weiterfahrt per Anrufsammeltaxi erfolgen. Ausnahme sind die Schülerfahrten, die in der Regel mit Standardbussen durchgeführt werden müssen.

In der Praxis kann das wie folgt aussehen:

Der Fahrgast fordert vorher telefonisch oder im Bus beim Busfahrer (ca. 30 Minuten bevor das Taxi bereit stehen soll) unter Angabe seines Zielorts eine Weiterfahrt per Taxi an. Das Taxi wartet am entsprechenden Übergangspunkt (Vorschlag: N 3 Montzen, Rue de la Chapelle in Moresnet-Chapelle oder Rue de Vaals in Gemmenich) auf den oder die Fahrgäste zur Weiterfahrt. Diese werden dann an ihrem Zielort abgeliefert, wobei das Taxi nicht einer festen Route folgt, sondern die Route individuell in Abhängigkeit von den Zielorten der Fahrgäste zusammengestellt wird. Die Ablieferung der Fahrgäste kann unmittelbar am Zielort oder an fest eingerichteten Haltestellen erfolgen. Das System funktioniert in umgekehrter Richtung analog. In diesem Fall müssen die Abfahrten der Taxen bzw. deren Ankunftszeiten an den Übergangspunkten selbstverständlich auf

die Abfahrtszeiten der Buslinie abgestimmt sein. Selbstverständlich sind Anrufsammeltaxifahrten auch ohne Umsteigen in die Buslinie Vaals – Eupen innerhalb des Plombièreser Gemeindegebiets möglich.

Die überschlägigen zusätzlichen Betriebskosten im engeren Untersuchungsgebiet für einen Stundentakt der Buslinie inklusive der stündlichen Fahrten der Anrufsammeltaxen belaufen sich auf rund 602.000 € pro Jahr. Bei den Berechnungen wurde davon ausgegangen, dass bei jeder Busankunft bzw. –abfahrt der Linie Vaals – Eupen ein Anrufsammeltaxi angefordert wird. Die Einsparungsmöglichkeiten bei den Betriebskosten der Linien 710, 711 und 715 belaufen sich überschlägig auf rund 709.000 € pro Jahr. Bei den Berechnungen wurde davon ausgegangen, dass die Schulbusfahrten per Standardbus erhalten bleiben.

Voraussetzung für eine konkurrenzfähige Beförderungszeit mit der vorgeschlagenen Buslinie ist eine deutliche Verbesserung der Verkehrsqualität auf dem Straßenzug N 67 Neutralstraße / Herbesthaler Straße. Hierzu liegen bereits Planungen vor (siehe Kap. 3.1.5.11)

4.2.7 Buslinie Kelmis – Lontzen – Walhorn / Astenet – Welkenraedt – Eupen – Raeren

Die Buslinie 722 erfüllt Verbindungs- und Erschließungsfunktionen und verkehrt mit 14 Fahrten pro Tag zwischen dem Grundzentrum Raeren (Grenzübergang Köpfchen) und dem Mittelzentrum Eupen.

Tabelle 4.7: Maßnahme ÖV Nr. 7 – Buslinie Kelmis – Lontzen – Walhorn/Astenet – Welkenraedt – Eupen – Raeren

	Analyse	Zielkonzept
Linie	722	722
Linienweg	Eupen – Raeren	Kelmis – Lontzen – Walhorn/Astenet – Welkenraedt – Eupen – Raeren
Mittlerer rechnerische Nachfrage [Personen im Richtungsquerschnitt pro Tag]		rund 40 Kelmis – Lontzen rund 120 Lontzen – Eupen
Fahrtenhäufigkeit / Tag	14	18
Mittlerer rechnerischer Besetzungsgrad pro Fahrt [Personen im Richtungsquerschnitt]		rund 2 Personen Kelmis - Lontzen rund 7 Personen Lontzen – Eupen
Betriebsform / Fahrzeug	Standardbus	Taxibus Kelmis – Welkenraedt Standardbus Welkenraedt – Raeren
Zusätzliche überschlägige Betriebskosten im engeren Untersuchungsgebiet		Eupen – Raeren 94.000 €/ a Eupen – Welkenraedt 211.000 €/ a Welkenraedt - Kelmis 95.000 €/ a Einsparung Linie 622 zwischen Eupen und Welkenraedt: 211.000 €/ a
Zielsetzungen		- Anbindung der Gemeinde Lontzen an Kelmis, Welkenraedt und Eupen - Anbindung des geplanten Haltepunkts Walhorn / Astenet - Angebot eines Halbstundentakts zwischen Welkenraedt und Eupen in Überlagerung mit der Buslinie Vaals – Eupen

Erläuterungen	<p>Der geplante Haltepunkt Walhorn/Astenet dient weitgehend der Erschließung des Gebiets Lontzen, da die Nachbargemeinden Welkenraedt und Kelmis(-Hergenrath) über eigene Haltepunkte verfügen. Dementsprechend gering sind die zu erwartenden Ein-/Aussteigerzahlen.</p> <p>Die Fahrzeiten sollten auf den Zugverkehr am Bf Welkenraedt bzw. am geplanten Haltepunkt Walhorn / Astenet abgestimmt sein.</p> <p>Die geplante Linie 722 ersetzt zwischen Kelmis und Welkenraedt die bisherige Linie 396 und zwischen Welkenraedt und Eupen die bisherige Linie 622.</p> <p>Die Möglichkeit der Fahrradmitnahme (ggf. mit kurzfristiger Voranmeldung) sollte gewährleistet werden.</p>
----------------------	--

Das Zielkonzept sieht vor, die Buslinie Raeren – Eupen über Welkenraedt und Lontzen nach Kelmis zu verlängern. Auf diese Weise soll eine Anbindung der Gemeinde Lontzen im Stundentakt an die umgebenden Gemeinden Kelmis, Welkenraedt und Eupen gewährleistet werden. Der geplante Bahnhof Haltepunkt Walhorn / Astenet (Bahnlinie Aachen – Lüttich) wird ebenfalls mit dieser Buslinie angebunden. Zwischen Welkenraedt und Eupen wird in Überlagerung mit der Buslinie Vaals – Eupen ein Halbstundentakt angeboten. Die Linie 622 kann daher entfallen.

Auf einem Großteil der von dieser Buslinie bedienten Relationen sind mit der Buslinie Vaals – Eupen oder Aachen – Eupen bereits ÖPNV-Angebote vorhanden. Die vorgeschlagene Verlängerung der Buslinie 722 soll daher vornehmlich erschließenden Charakter haben. Auf Grund der prognostizierten Fahrgastzahlen wird empfohlen, zwischen Welkenraedt und Kelmis zunächst das System Taxibus einzusetzen (ausgenommen Schülerfahrten). Zwischen Welkenraedt und Raeren ist eine ausreichende Nachfrage für einen Standardbus vorhanden.

In der Praxis kann das wie folgt aussehen:

Der Fahrgast fordert vorher telefonisch oder im Bus beim Busfahrer (ca. 30 Minuten bevor das Taxi bereit stehen soll) unter Angabe seines Zielorts eine Weiterfahrt per Taxibus an. Der Taxibus wartet am entsprechenden Übergangspunkt (Vorschlag: N 67 Neutralstraße, N 3 Lütticher Straße) auf den oder die Fahrgäste zur Weiterfahrt. Das Taxi folgt einem festen Linienweg in Richtung Kelmis bzw. umgekehrt in Richtung Welkenraedt und fährt auf seinem Weg nur feste Haltestellen an. Das System funktioniert in umgekehrter Richtung analog. In diesem Fall müssen die Abfahrten der Taxen bzw. deren Ankunftszeiten an den Übergangspunkten selbstverständlich auf die Abfahrtszeiten der Buslinie abgestimmt sein. Selbstverständlich sind Taxibusfahrten auch ohne Umsteigen in Kelmis oder Welkenraedt innerhalb des Lontzener Gemeindegebiets möglich.

Die überschlägigen zusätzlichen Betriebskosten im engeren Untersuchungsgebiet für einen Stundentakt der Buslinie inklusive der stündlichen Fahrten der Taxibusse belaufen sich auf rund 400.000 € pro Jahr. Bei den Berechnungen wurde davon ausgegangen, dass bei jeder Busankunft bzw. -abfahrt in Welkenraedt bzw. Kelmis ein Taxibus angefordert wird. Die Einsparungsmöglichkeiten bei den Betriebskosten der Linie 622 belaufen sich überschlägig auf rund 211.000 € pro Jahr. Bei den Berechnungen wurde davon ausgegangen, dass die Schulbusfahrten per Standardbus erhalten bleiben.

Voraussetzung für eine konkurrenzfähige Beförderungszeit mit der vorgeschlagenen Buslinie ist eine deutliche Verbesserung der Verkehrsqualität auf dem Straßenzug N 67 Neutralstraße / Herbesthaler Straße. Hierzu liegen bereits Planungen vor (siehe Kap. 3.1.5.11)

Der geplante Bahnhof Haltepunkt Walhorn / Astenet dient weitgehend der Erschließung des Gebiets Lontzen, da die Nachbargemeinden Welkenraedt und Kelmis (-Hergenrath in Planung) über eigene Haltepunkte an der Bahnlinie Aachen – Lüttich verfügen. Dementsprechend gering sind die

zu erwartenden Ein-/Aussteigerzahlen. Ein zusätzlicher Halt (Walhorn / Astenet) auf der Linie Aachen – Lüttich in der Nähe des geplanten Bahnhofpunkts Hergenrath und die damit verbundene Erhöhung der Verlustzeiten, kann nur dann empfohlen werden, wenn parallel dazu auf der Linie Aachen – Lüttich ein verbessertes Angebot im Schnellverkehr (Intercity o. ä.) angeboten wird. Im vorliegenden Zielkonzept ist dies die vorhandene Schnellverkehrslinie Brüssel – Eupen, die in Welkenraedt geflügelt und mit einem Zugteil jede Stunde oder alle zwei Stunden nach Aachen weitergeführt werden soll. In jedem Fall wird empfohlen den Haltepunkt Walhorn / Astenet mit einer P&R-Anlage zu versehen.

4.2.8 Buslinie Welkenraedt – Baelen – Lac de la Gileppe

Auf dieser Relation mit einer relevanten Bedeutung im Freizeitverkehr ist zwischen Welkenraedt und Baelen ein rudimentäres Angebot vorhanden, das in erster Linie auf den Schülerverkehr abgestimmt ist.

Tabelle 4.8: Maßnahme ÖV Nr. 8 – Welkenraedt – Baelen – Lac de la Gileppe

	Analyse	Zielkonzept
Linie	-	WBG (Welkenraedt – Baelen – Gileppe)
Linienweg	-	Welkenraedt – Baelen – Gileppe
Mittlerer rechnerische Nachfrage [Personen im Richtungsquerschnitt pro Tag]		rund 110 Welkenraedt - Baelen
Fahrtenhäufigkeit / Tag	-	18
Mittlerer rechnerischer Besetzungsgrad pro Fahrt [Personen im Richtungsquerschnitt]		rund 6 Personen Welkenraedt – Baelen
Betriebsform / Fahrzeug	-	Taxibus Standardbus zu nachfragestarken Zeiten (auch am Wochenende zum Lac de la Gileppe)
Zusätzliche überschlägige Betriebskosten im engeren Untersuchungsgebiet		Welkenraedt – Gileppe 216.000 €/ a
Zielsetzungen		- Angebot eines Studenttakts zwischen Welkenraedt und Lac de la Gileppe - Anbindung des Lac de la Gileppe für den Freizeitverkehr
Erläuterungen		Die Fahrzeiten sollten auf den Zugverkehr am Bf Welkenraedt sowie auf die Buslinie 25 Eupen -Verviers abgestimmt sein. Die Möglichkeit der Fahrradmitnahme (ggf. mit kurzfristiger Voranmeldung) sollte gewährleistet werden.

Das Zielkonzept sieht die Einführung einer Taxibuslinie im Studenttakt zwischen Welkenraedt und dem Lac de la Gileppe über Baelen und Membach vor. Durch die vorgeschlagene Linie soll zum einen zwischen Baelen und Welkenraedt und zum anderen zum Lac de la Gileppe für den Freizeitverkehr eine attraktive ÖPNV-Bedienung angeboten werden. Die Taxibuslinie sollte möglichst auf die in Ost-West-Richtung fahrenden Buslinien (auf der N 61 zwischen Eupen und Verviers sowie auf der N 620 zwischen Eupen und Limburg) abgestimmt werden.

In der Praxis kann das wie folgt aussehen:

Der Fahrgast fordert vorher telefonisch oder im Bus beim Busfahrer (ca. 30 Minuten bevor das Taxi bereit stehen soll) unter Angabe seines Zielorts eine Fahrt per Taxibus an. Beispielsweise könnte auch ein Fahrgast aus Eupen, der zunächst einen Bus in Richtung Verviers besteigt, einen Taxibus am Übergangspunkt Baelen anfordern und dann seine Reise in Richtung Membach / Lac de la Gileppe fortsetzen. Der Taxibus folgt zwischen Welkenraedt und Lac de la Gileppe einem festen Linienweg und fährt auf seinem Weg nur feste Haltestellen an. Selbstverständlich sind Taxibusfahrten auch ohne Umsteigen in Baelen, Membach oder Béthane innerhalb des Welkenraedter oder Baelener Gemeindegebiets möglich.

Die überschlägigen zusätzlichen Betriebskosten im engeren Untersuchungsgebiet für stündliche Fahrten der Taxibusse zwischen Welkenraedt und Lac de la Gileppe belaufen sich auf rund 216.000 € pro Jahr. Bei den Berechnungen wurde davon ausgegangen, dass zu jeder Stunde ein Taxibus angefordert wird und die komplette Linie abfahren muss. Ferner wurde bei den Berechnungen davon ausgegangen, dass die Schulbusfahrten per Standardbus erhalten bleiben.

Nachfragespitzen können durch Schüler aber auch durch den Freizeitverkehr – gerade bei schönem Wetter – verursacht werden. In diesen Fällen ist je nach Fahrtennachfrage der Einsatz von Standardbussen vorzusehen.

4.2.9 Buslinie Kelmis – Hergenrath – Raeren – Roetgen

Auf der hier untersuchten Relation ist derzeit kein durchgängiges ÖPNV-Angebot vorhanden.

Tabelle 4.9: Maßnahme ÖV Nr. 9 – Buslinie Kelmis – Hergenrath – Raeren – Roetgen

	Analyse	Zielkonzept
Linie	-	KHR (Kelmis – Hergenrath – Raeren – Roetgen)
Linienweg	-	Kelmis – Hergenrath – Raeren – Roetgen
Mittlerer rechnerische Nachfrage [Personen im Richtungsquerschnitt pro Tag]		> 110 Kelmis – Raeren (inkl. Haltepunkt Hergenrath) rund 50 Raeren – Roetgen (inkl. Haltepunkt Hergenrath)
Fahrtenhäufigkeit / Tag	-	18
Mittlerer rechnerischer Besetzungsgrad pro Fahrt [Personen im Richtungsquerschnitt]		rund 6 Kelmis – Raeren rund 3 Raeren – Roetgen
Betriebsform / Fahrzeug	-	Taxibus Raeren – Roetgen Standardbus Kelmis – Raeren (in starker Abhängigkeit von der Akzeptanz des geplanten Haltepunkts Hergenrath)
Zusätzliche überschlägige Betriebskosten im engeren Untersuchungsgebiet		Kelmis – Roetgen 421.000 € / a Einsparungen bei der vorhandenen Linie 722 möglich
Zielsetzungen		- grenzüberschreitende Anbindung der Gemeinde Roetgen an Raeren bzw. weitere Buslinien in Belgien (z. B. Aachen – Eupen) - Anbindung des geplanten Haltepunkts Hergenrath
Erläuterungen		Die Fahrzeiten sollten auf die Bahnlinie Aachen – Lüttich sowie die Buslinien Aachen – Eupen und Aachen – Simmerath abgestimmt sein. Die Möglichkeit der Fahrradmitnahme (ggf. mit kurzfristiger Voranmeldung) sollte gewährleistet werden.

Das Zielkonzept sieht die Einführung einer grenzüberschreitenden Buslinie Kelmis – Bahnhofpunkt Hergenrath – Raeren – Roetgen im Stundentakt vor. Auf diese Weise soll eine Anbindung der Gemeinde Roetgen im Stundentakt an die Gemeinde Raeren bzw. mit Umsteigen an weitere Buslinien in Belgien (z. B. Aachen – Eupen) gewährleistet werden. Des Weiteren soll damit eine zusätzliche durchgängige Ost-West-Verbindung senkrecht zur Bahnlinie Aachen – Lüttich zur Verbindung der Gemeinden Raeren und Kelmis geschaffen werden. Der geplante Bahnhofpunkt Hergenrath (Bahnlinie Aachen – Lüttich) wird ebenfalls mit dieser Buslinie angebunden. Es ist vertiefend zu prüfen, inwieweit einzelne Fahrten der Linie 722, die der Erschließung von Raerener Ortsteilen dienen (z. B. Hauset) durch die vorgeschlagene Buslinie entfallen können.

Die vorgeschlagene Buslinie soll vornehmlich erschließenden Charakter haben. Auf Grund der prognostizierten Fahrgastzahlen wird empfohlen, zwischen Raeren und Roetgen zunächst einen Taxibus und zwischen Raeren und Kelmis zunächst einen Standardbus einzusetzen. Der Übergabepunkt zwischen Taxibus und Standardbus könnte z. B. an der N 68 in Eynatten liegen. Von dort bestünden auch Umsteigemöglichkeiten in die Linie Aachen – Eupen sowie Raeren – Eupen – Welkenraedt – Lontzen – Kelmis. Es ist zu berücksichtigen, dass die Entwicklung der Fahrgastzahlen insbesondere zwischen Kelmis und Raeren stark von der Akzeptanz des geplanten Bahnhofpunkts Hergenrath abhängig ist.

Die überschlägigen zusätzlichen Betriebskosten im engeren Untersuchungsgebiet für einen Stundentakt der Buslinie inklusive der stündlichen Fahrten der Taxibusse belaufen sich auf rund 421.000 € pro Jahr. Bei den Berechnungen wurde davon ausgegangen, dass zu jeder Stunde ein Taxibus angefordert wird. Die geringen Einsparungsmöglichkeiten bei den Betriebskosten der Linie 722 auf Raerener Gemeindegebiet können im Rahmen der Konkretisierung der Planungen beziffert werden.

Der geplante Bahnhofpunkt Hergenrath dient weitgehend der Erschließung des Gebiets Kelmis / Raeren, da die Nachbargemeinden Welkenraedt und Eupen über eigene Haltepunkte an der Bahnlinie Aachen / Eupen – Lüttich verfügen. Dementsprechend gering sind die zu erwartenden Ein-/Aussteigerzahlen. Ein zusätzlicher Halt (Walhorn / Astenet) auf der Linie Aachen – Lüttich in der Nähe des geplanten Bahnhofpunkts Hergenrath und die damit verbundene Erhöhung der Verlustzeiten, kann nur dann empfohlen werden, wenn parallel dazu auf der Linie Aachen – Lüttich ein verbessertes Angebot im Schnellverkehr (Intercity o. ä.) angeboten wird. Im vorliegenden Zielkonzept ist dies die vorhandene Schnellverkehrslinie Brüssel – Eupen, die in Welkenraedt geflügelt und mit einem Zugteil jede Stunde oder alle zwei Stunden nach Aachen weitergeführt werden soll. In jedem Fall wird empfohlen den Haltepunkt Hergenrath mit einer P&R-Anlage zu versehen.

4.2.10 Buslinie Luxemburg – St. Vith – Büllingen – Bütgenbach – Monschau – Hellenthal – Kall Bf

Bis auf den Vennliner zwischen St. Vith und Eupen (über Bütgenbach und Büllingen) ist ein vergleichbares ÖPNV-Angebot in dem von der vorgeschlagenen Schnellbuslinie erschlossenen Gebiet nicht vorhanden.

Tabelle 4.10: Maßnahme ÖV Nr. 10 – Schnellbuslinie Luxemburg – St. Vith – Büllingen – Bütgenbach – Monschau – Hellenthal – Kall Bf

	Analyse	Zielkonzept
Linie	-	SB Luxemburg – Kall (LuxK)
Linienweg	-	Luxemburg – St. Vith – Büllingen – Bütgenbach – Monschau – Hellenthal – Kall Bf
Mittlerer rechnerische Nachfrage [Personen im Richtungsquerschnitt pro Tag]		> 100 Monschau – Hellenthal
Fahrtenhäufigkeit / Tag	-	9
Mittlerer rechnerischer Besetzungsgrad pro Fahrt [Personen im Richtungsquerschnitt]		> 10 Monschau – Hellenthal
Betriebsform / Fahrzeug	-	Standardbus
Zusätzliche überschlägige Betriebskosten im engeren Untersuchungsgebiet		Monschau – Hellenthal (Grenze Untersuchungsgebiet) 130.000 €/ a
Zielsetzungen		- Einrichtung einer grenzüberschreitenden Schnellbuslinie als Ergänzung des Vennliners St. Vith – Eupen bzw. des geplanten Schnellbusses Aachen – Monschau im südlichen Naturpark Hohes Venn - Eifel bzw. in der südlichen Deutschsprachigen Gemeinschaft bis nach Luxemburg - Verbindung der Bahnlinien Köln – Trier (Kall Bf), Aachen – Köln (Aachen Hbf), Eupen – Lüttich (Eupen Bf) und Lüttich – Luxemburg (Troisvierges Bf) - Abschöpfung von Fahrgastpotenzialen im Freizeitverkehr (Bütgenbach, Büllingen, Monschau (auch unter Berücksichtigung der zukünftigen Nutzung der Vennbahntrasse), Naturpark Hohes Venn – Eifel, Nationalpark Eifel, Schleidener Tal)
Erläuterungen		Die Fahrzeiten sollten auf die SB 14 Aachen – Monschau sowie die Buslinien im Schleidener Tal abgestimmt sein. Die Möglichkeit der Fahrradmitnahme (ggf. mit kurzfristiger Voranmeldung) sollte gewährleistet werden.

Das Zielkonzept sieht vor, eine Schnellbuslinie Luxemburg (Troisvierges Bf) - Aachen – Roetgen – Simmerath – Schleiden im Zweistundentakt einzuführen. Ein Hintergrund für diese Maßnahme sind Zielsetzungen der Gemeinden der südlichen Deutschsprachigen Gemeinschaft, die eine deutlich verbesserte Anbindung u. a. an den Südraum Aachen, den Nationalpark Eifel und das Schleidener Tal wünschen. Die vorgeschlagene Maßnahme ist im Zusammenhang mit bereits existierenden oder vorgeschlagenen Schnellbuslinien zu sehen, wie z. B. Aachen – Eupen – Monschau, Eupen – St. Vith, Aachen – Roetgen – Simmerath – Schleiden, die ein attraktives Schnellbusverkehrsnetz als Ersatz für den auf diesen Achsen nicht vorhandenen Schienenverkehr bilden sollen. Die Bedeutung dieser Linien ergibt sich nicht nur aus der voraussichtlich wachsenden Nachfrage im Freizeitverkehr, sondern auch aus den insgesamt zunehmenden grenzüberschreitenden Verflechtungen z. B. im Berufsverkehr, Schülerverkehr, Einkaufsverkehr etc.

Die überschlägigen zusätzlichen Betriebskosten im engeren Untersuchungsgebiet für einen Zweistundentakt zwischen Monschau und Hellenthal (Grenzen des Untersuchungsgebiets) belaufen sich auf rund 130.000 € pro Jahr.

4.2.11 Buslinie Simmerath – Nideggen-Schmidt – Nideggen Bf (Rurtalbahn) – Nideggen (SRN)

Derzeit ist ein ÖPNV-Angebot zwischen Simmerath und Nideggen-Schmidt mit sieben Fahrten pro Tag vorhanden. Der Bahnhaltepunkt Nideggen Bf sowie das Rurtal werden von dieser Linie nicht erschlossen.

Tabelle 4.11: Maßnahme ÖV Nr. 11 – Schnellbuslinie Simmerath – Nideggen-Schmidt – Nideggen Bf (Rurtalbahn) – Nideggen (SRN)

	Analyse	Zielkonzept
Linie	81	SB Simmerath – Rurtalbahn – Nideggen (SRN)
Linienweg	Simmerath – Nideggen-Schmidt	Simmerath – Nideggen-Schmidt – Nideggen Bf (Rurtalbahn) – Nideggen
Mittlerer rechnerische Nachfrage [Personen im Richtungsquerschnitt pro Tag]		> 50 Simmerath – Nideggen
Fahrtenhäufigkeit / Tag	7	9
Mittlerer rechnerischer Besetzungsgrad pro Fahrt [Personen im Richtungsquerschnitt]		> 5 Simmerath – Nideggen
Betriebsform / Fahrzeug	-	Standardbus
Zusätzliche überschlägige Betriebskosten im engeren Untersuchungsgebiet		Simmerath – Nideggen (Grenze Untersuchungsgebiet) 27.000 €/ a
Zielsetzungen		- Lückenschluss im Schnellbusnetz zwischen den Kreisen Aachen und Düren - Anbindung der Rurtalbahn (Heimbach – Düren – Jülich) - Abschöpfung von Fahrgastpotenzialen im Freizeitverkehr (Simmerath, Nideggen, Rursee, Naturpark Hohes Venn – Eifel, Nationalpark Eifel)
Erläuterungen		Die Fahrzeiten sollten auf die SB ASS Aachen – Simmerath - Schleiden sowie die Rurtalbahn abgestimmt sein. Die Möglichkeit der Fahrradmitnahme (ggf. mit kurzfristiger Voranmeldung) sollte gewährleistet werden.

Das Zielkonzept sieht vor, eine Schnellbuslinie Simmerath – Nideggen-Schmidt – Nideggen Bf (Rurtalbahn) – Nideggen im Zweistundentakt einzuführen. Das vorhandene ÖPNV-Angebot (Linie 81) sichert ein Mindestmaß an Erschließung. Bei der vorgeschlagenen Schnellbuslinie handelt es sich hingegen um ein völlig neues Angebot mit überwiegenden Verbindungsfunktionen. Mit dieser Maßnahme sollen der Südraum Aachen und der südliche Kreis Düren mit ihren jeweiligen Freizeitgebieten (Naturpark Hohes Venn – Eifel, Rursee, Ortskern Nideggen etc.) miteinander vernetzt werden. Gleichzeitig wird damit der südliche Kreis Düren mit der Rurtalbahn an das geplante Schnellbusnetz im Südraum Aachen bzw. im belgischen Grenzgebiet angeschlossen.

Die überschlägigen zusätzlichen Betriebskosten im engeren Untersuchungsgebiet für einen Zweistundentakt belaufen sich auf rund 27.000 € pro Jahr. Bei der Berechnung wird aus Vergleichbarkeitsgründen lediglich der kurze Linienabschnitt auf Simmerather Gemeindegebiet berücksichtigt.

4.2.12 Begleitende Maßnahmen

Ein attraktives grenzüberschreitende ÖPNV-Angebot hängt vor allen Dingen ab von:

- einer einheitlichen durchgängigen Tarifierung
- einer guten Infrastruktur (Linienangebot, Haltestellen etc.)
- einer adäquaten Kundeninformation und -betreuung in deutsch, niederländisch und französisch (Fahrgastinformationszentren, grenzüberschreitender Reiseplaner im Internet, Netzfahrpläne in Papier- und Dateiform, telefonische Auskunft etc.)
- einem aufeinander abgestimmten Marketing (Anzeigenkampagnen, Sonderaktionen etc.)

Ein wesentlicher Mangel im grenzüberschreitenden ÖPNV-Angebot ist neben fehlenden Bus-/Bahnverbindungen die fehlende durchgängige Tarifierung der Fahrkarten. Zwar ist es möglich innerhalb der jeweiligen Tarifgebiete Niederlande, Belgiens oder Deutschlands Fahrkarten (von der einfachen Fahrt bis hin zur Monatskarte im Jahresabonnement) zu erwerben und zu nutzen, eine grenzüberschreitende Nutzung sowie zumindest der Erwerb der jeweiligen Anschlussfahrkarte im Starttarifgebiet ist jedoch in der Regel nicht möglich. Ausnahmen sind ausgesprochene Sondertarife, wie z. B.:

- das Euregoticket, das als Tageskarte in vielen öffentlichen Verkehrsmitteln innerhalb der Euregio gültig ist,
- andere Sonderregelungen, wie z. B. der gemeinschaftliche Betrieb TEC / ASEAG der Buslinie 24 Aachen – Kelmis oder
- grenzüberschreitende Bahnfahrkarten, bei denen jedoch in der Regel eine Vielzahl national gültiger Sondertarifierungen (z. B. Go-Pass, Bahncard, Schönes-Wochenende-Ticket, NRW-Ticket etc.) nicht gelten.

Weitere Mängel gibt es im Bereich Kundeninformation und -betreuung. Hierzu einige Beispiele:

- Fahrgastinformationen sind in der Regel nicht mehrsprachig (deutsch, niederländisch und französisch).
- Es gibt keine zusammenhängenden Euregionalen ÖPNV-Netzpläne (Ausnahme: Schnellverkehrsplan). Für den belgischen Teil des Untersuchungsgebiets existieren überhaupt keine ÖPNV-Netzpläne.
- Die Reiseplanung im Internet funktioniert grenzüberschreitend in der Regel nur unzureichend, da nicht alle notwendigen Fahrplandaten in den Datenbanken vorhanden sind.

Aus diesen Mängeln ergibt sich sowohl hinsichtlich der Tarifeinheit wie auch der Kundeninformation und -betreuung ein dringender Handlungsbedarf. Gerade die nicht vorhandene Tarifeinheit ist für den (potenziellen) ÖV-Kunden eine abschreckende Barriere – nicht nur wegen des höheren Aufwands bei der Beschaffung der Fahrausweise, sondern auch wegen der in der Regel dadurch höheren finanziellen Belastung. Die Schaffung eines einheitlich durchtarifierten Gebiets mit entsprechenden Angeboten von der einfachen Fahrt bis hin zur Jahreskarte für alle Nahverkehrsmittel (einschließlich Schienenverkehr) in der Euregio bzw. auch darüber hinaus ist eine Grundvoraussetzung, ohne die grenzüberschreitend kein ÖV-Kundenzuwachs zu erwarten ist.

Wünschenswert wäre es zudem, wenn in Zukunft Marketingkampagnen (z. B. für Jobtickets, Kombitickets etc.) grenzübergreifend abgestimmt und durchgeführt würden. Beispiele dafür könnten sein: Jobtickets für Beschäftigte des Gewerbegebiets Avantis, Kombitickets für Besucher der Fußballspiele der Alemannia Aachen etc.

4.2.13 Vennbahntrasse

Seit der Einstellung des Fahrbetriebs auf der Vennbahntrasse Eupen / Stolberg – Roetgen – Simmerath – Monschau – Büllingen im Jahre 2001 stellt sich immer drängender die Frage nach einer Nachfolgenutzung dieser Strecke.

Grundsätzlich wird im vorliegenden Mobilitätsplan die Nutzung als RAVeL-Strecke, d.h. für Fußgänger und Radfahrer, empfohlen. Allerdings sollte die RAVeL-Trasse so angelegt werden, dass eine Nutzung im Schienenverkehr nach wie vor möglich ist.

Zu einer möglichen Nutzung im Bahnverkehr werden im vorliegenden Mobilitätsplan keine eigenen Berechnungen erstellt. Vielmehr werden die wesentlichen Daten den vorliegenden Studien entnommen. Folgende Materialien lagen vor:

- Acord International s. a.: Marketingstudie über die Vennbahn im Auftrag der Regierung der Deutschsprachigen Gemeinschaft, Juni 2001
- Kirfel, Alexander: Strategien für einen erfolgreichen und rentablen Betrieb der "Vennbahn" Eupen – Raeren – Monschau (Kurzstudie), Mai 2005
- Hungs, E. Erste Überlegungen zur verkehrlichen Erschließung des Nationalparks Eifel mit öffentlichen Verkehrsmitteln, insbesondere durch eine Schienenanbindung in Belgien und Deutschland (ohne Datum)
- Rurtalbahn GmbH: Zugfahrten auf der Strecke Eupen – Raeren – Monschau der Vennbahn (ohne Datum)

Resümierend lässt sich aus den vorliegenden Studien folgendes Fazit ableiten:

- Der Vennbahnbetrieb im Ausflugsverkehr wird insbesondere unter touristischen Gesichtspunkten uneingeschränkt als wünschenswert beurteilt.
- Der Vennbahnbetrieb im Ausflugsverkehr kann unter verschiedenen Voraussetzungen, was die reinen Betriebs- und sonstigen Nebenkosten anbelangt, zumindest kostenneutral betrieben werden.
- Die Investitionskosten in die Instandsetzung der Vennbahntrasse müssen anderweitig getragen werden. Eine Studie schlägt einen Spendenaufruf unter dem Motto "Rettet die Vennbahn" vor.
- Es wäre günstig, wenn weitere Einnahmequellen, z. B. im Güterverkehr oder im Alltagspersonenverkehr (z. B. Berufspendler etc.), erschlossen werden könnten.

Die relevanten Schlussfolgerungen werden in den folgenden Kapiteln unkommentiert zitiert. Die grundlegenden Kenndaten (u. a. Prognosen) wurden zur besseren Lesbarkeit in Tabellenform aufbereitet.

4.2.13.1 Acord International s.a.: Marketingstudie über die Vennbahn

4.2.13.1.1 Schlussfolgerungen

Aus der bisher durchgeführten Untersuchung bez. der Ermittlung des Umsatzpotentials für die Betreibung der Vennbahnstrecke ergeben sich folgende Bemerkungen:

1. Ausflugsverkehr

Um der kontinuierlichen Verringerung der Fahrgastzahlen (v.a. seit 1996) und der entsprechenden Verschärfung der finanziellen Situation der Vennbahn VoE entgegen zu wirken aber auch um konkurrenzfähig zu bleiben gegenüber ausländischen Bahnen, die derzeit auf der Vennbahnstrecke qualitativ hochwertige Angebote anbieten möchten, scheint es unumgänglich das Service-Angebot der Vennbahn VoE im Bereich des Ausflugsverkehrs zu verbessern. Dazu sind vor allem die Mitglieder der Vennbahn VoE gefordert, über neue attraktive Angebote und eine entsprechende Anpassung der Betriebsstrukturen (die seit 10 Jahren nicht geändert wurden) nachzudenken. Auch sollte die Zusammenarbeit mit den an der Vennbahnstrecke angrenzenden Gemeinden und Verkehrsvereinen einerseits und mit anderen euregionalen Bahnen andererseits, intensiviert werden.

2. Güterverkehr

Angesichts des sich aus der bisherigen Marktuntersuchung ergebenden Potenzials an Transitzügen auf der Strecke Eupen – Raeren in Richtung Stolberg einerseits und der Kosten der Instandsetzung und des Unterhalts der gesamten Strecke sowie des von den betrieben aus dem südlichen Teil der Ostkantone und der deutschen Eifel angekündigten Potenzials im Bereich des Güterverkehrs andererseits, ist die Entscheidung die erste Phase der Streckenrenovierung auf den abschnitt Eupen – Raeren – deutsche Grenzen (Walheim) zu begrenzen sicherlich gerechtfertigt, wengleich auch die Betreibung dieser Strecke wirtschaftlich gesehen in den ersten Jahren des Betriebs nicht rentabel ist.

Um Letzteres zu gewährleisten bedarf es einer weiteren Sensibilisierung der hiesigen Betriebe für die Benutzung der Schiene sowie allgemein einer Verbesserung der Attraktivität der Schiene als Transportsystem. Lösungsansätze liegen in der weiteren Zusammenarbeit damit der Nationalen Eisenbahngesellschaft sowie privaten Anbietern im Ausland (EVS, EBM, Prignitzer Eisenbahn GmbH, BTZ...), sowohl was die Verbesserung der Anbindung der Vennbahnstrecke an das nationale und ausländische Schienennetz betrifft, als auch die Nutzung alternativer Möglichkeiten beim Umschlag der Waren.

3. Personenverkehr

Im Rahmen der Aufwertung regionaler Nebenbahnen und angesichts des Umsatzpotenzial im Bereich des Personennahverkehrs auf dem Streckenabschnitt Eupen – Raeren – deutsche Grenze (Walheim), sollte die Zusammenarbeit mit der nationalen aber auch mit privaten ausländischen Eisenbahnbetreibergesellschaften sowie mit den Anrainergemeinden in der deutschen Eifel (v.a. Simmerath, Monschau) fortgesetzt werden.

Von all diesen Bemühungen muss abhängen wie die weiteren Phasen des Ausbaus der Vennbahnstrecke für die kommerzielle Nutzung verlaufen.

4.2.13.1.2 Grundlegende Kenndaten

In den Jahren 1990 und 1991 konnte nach Angaben der Vennbahn VoE mit dem Ausflugsbetrieb auf der Strecke Eupen – Raeren – Büllingen ein Überschuss erwirtschaftet werden. In den Folgejahren sank die Anzahl der Fahrgäste auf Grund insgesamt ungünstiger Rahmenbedingungen (weniger ehrenamtliches Personal, weniger finanzielle Hilfen seitens der Deutschsprachigen Gemeinschaft, Renovierungsbedürftigkeit der Strecke, fehlende Unterstützung in der Vermarktung etc.) von rund 18.700 im Jahr 1991 bis auf rund 5.400 im Jahr 2000 ab.

Tabelle 4.12: Kunden- und Ein-/ Ausgabedaten Vennbahn⁶

	Ausflugsverkehr [Fahrgäste pro Jahr]	Berufspendlerverkehr [Fahrten pro Jahr]	Einnahmen [€]⁷	Ausgaben [€]	Gewinn [€]
1990	12.936 (bei 26 Fahrten pro Jahr zwischen Eupen und Büllingen).	-	121.847	59.458	62.389
1991	18.733 (bei 32 Fahrten pro Jahr zwischen Eupen und Büllingen)	-	177.457	108.813	68.644

Die Studie geht davon aus, dass ein wirtschaftlicher Betrieb auch in Zukunft wieder möglich sein kann. Voraussetzung dafür ist, dass die Kosten für die notwendigen Instandsetzungsarbeiten zunächst von anderer Seite übernommen werden. Es sollte versucht werden, Einnahmen in den drei Segmenten Ausflugs- und Alltagspersonenverkehr sowie Güterverkehr zu erwirtschaften.

Tabelle 4.13: Kunden- und Umsatzprognose Vennbahn⁸

	Ausflugsverkehr [Fahrgäste pro Jahr]	Berufspendlerverkehr [Fahrten pro Jahr]⁹	Umsatz [€] Ausflugsverkehr¹⁰	Umsatz [€] Personenverkehr	Umsatz [€] Gesamtsumme
2001	k.A.	ca. 30.200 (bei 61 Fahrten an Werktagen)	für das 2. Halbjahr 141.299	für das 2. Halbjahr 17.541	für das 2. Halbjahr 158.840
2002	k.A.	ca. 90.600 (bei 183 Fahrten an Werktagen)	282.599	52.623	335.222
2003	k.A.	ca. 135.900 (bei 183 Fahrten an Werktagen)	282.599	228.365	510.964
2004	ca. 20.000 (bei 35 Fahrten in der Regel an Wochenenden und Feiertagen)	ca. 135.900 (bei 183 Fahrten an Werktagen)	495.787	228.365	724.152

⁶ Quelle: Acord International s.a.: Marketingstudie über die Vennbahn im Auftrag der Regierung der Deutschsprachigen Gemeinschaft, Juni 2001

⁷ inklusive Getränke, Andenken etc.

⁸ Quelle: Acord International s.a.: Marketingstudie über die Vennbahn im Auftrag der Regierung der Deutschsprachigen Gemeinschaft, Juni 2001

⁹ Berechnung auf Basis der Anzahl der Berufspendler im Gebiet unter der Annahme 5% nutzen die Schiene

¹⁰ inklusive Getränke, Andenken etc.

4.2.13.2 Kirfel, Alexander: Strategien für einen erfolgreichen und rentablen Betrieb der "Vennbahn" Eupen – Raeren – Monschau

4.2.13.2.1 Schlussfolgerungen

Ein zumindest kostenneutraler und gleichzeitig professionell geführter Betrieb der Vennbahn ist bei geringem Aufwand möglich. Dies wird erreicht durch den möglichst weitgehenden Einkauf der benötigten Leistungen. Ein Vennbahn-Verein kümmert sich in erster Linie um die Instandhaltung der Infrastruktur, aber auch um Catering im Zug und Zugbegleiterleistungen.

Die Kosten der Instandsetzung der Infrastruktur sind hier ausgeklammert.

Bei angenommenen mindestens 750 zahlenden Fahrgästen (Tagestouristen) führt der touristische Betrieb der Vennbahn-Strecke zu zusätzlichen Einnahmen von mindestens 1 Mio. € pro Jahr, die der Gastronomie vor Ort zugute kommen. Neben Monschau und Umgebung mit 600 T € profitiert insbesondere Eupen mit 200 T € pro Jahr.“

“Bei der pessimistischen Variante mit 70.000 Fahrgästen pro Jahr lässt sich nach Ansicht des Verfassers der Betrieb zumindest kostenneutral darstellen. Darüber hinaus sollte ein Überschuss erwirtschaftet werden können.

4.2.13.2.2 Grundlegende Kenndaten

Tabelle 4.14: Kundenpotenzial und Ein-/ Ausnahmenprognose Vennbahn¹¹

	<u>Ausflugsverkehr</u> [Fahrgäste pro Jahr]	<u>Berufspendlerverkehr</u> [Fahrten pro Jahr]	<u>Einnahmen [€]¹²</u>	<u>Ausgaben [€]</u>	<u>Gewinn [€]</u>
Potenzial pro Jahr	mindestens 70.000 bis zu deutlich über 100.000 bei jeweils 45 Fahrtagen pro Jahr	-	mindestens 700.000 bis zu 900.000 weitere Einnahmen durch Güterverkehr und Bestellerentgelte Dazu kommen zusätzliche indirekte Einnahmen im Tourismus von rund 1.000.000	874.000	in etwa Kostendeckung

Die Studie geht davon aus, dass ein wirtschaftlicher Betrieb der Vennbahn möglich sein kann. Voraussetzung dafür ist, dass die Kosten für die notwendigen Instandsetzungsarbeiten zunächst von anderer Seite übernommen werden. Dies könnte teilweise über Spendengelder geschehen. Der Verfasser geht unter Angabe eines vergleichbaren Falles davon aus, dass mindestens 500.000 € an Spendengeldern unter Motto "Rettet die Vennbahn" eingenommen werden können. Ferner sollte versucht werden, die Einnahmen im Ausflugsverkehr durch Einnahmen im Güterverkehr und Bestellerentgelte (Alltagspersonenverkehr) zu ergänzen.

¹¹ Kirfel, Alexander: Strategien für einen erfolgreichen und rentablen Betrieb der "Vennbahn" Eupen – Raeren – Monschau (Kurzstudie), Mai 2005

¹² inklusive Getränke, Andenken etc.

4.2.13.3 Hungs, Edgar: Erste Überlegungen zur verkehrlichen Erschließung des Nationalparks Eifel mit öffentlichen Verkehrsmitteln, insbesondere durch eine Schienenanbindung in Belgien und Deutschland

4.2.13.3.1 Schlussfolgerungen

Der Nationalpark lebt aber auch von der gesamten Region, Deshalb ist es unbedingt erforderlich, die gesamte Region ökonomisch in die Konzeptplanung einzubetten, Der Tourismus ist zu einem bedeutenden Wirtschaftszweig geworden, dessen Auswirkungen sich auf die gesamte Wirtschaftsregion „Eifel“ erstrecken. Folglich ist die Bedeutsamkeit einerseits für den deutschen Raum Aachen – Düren – Köln – Gerolstein sowie andererseits für den Raum der deutschsprachigen Gemeinschaft bis hin nach Trois – Ponts hervor zu heben, Deshalb leistet die Reaktivierung der ehemaligen Bahnlinie des Hohen Venns einen wesentlichen Beitrag für die Durchführung des Gesamtkonzepts.

Eine Reaktivierung der Eisenbahnstrecken ist für die Bewohner und Besucher der Region besonders erfahrbar, weil sie dort entlang führen, wo Menschen wohnen und Unternehmen ihren Sitz haben (oder haben werden), und die regionalen und überregionalen Zentren miteinander verbindet. Gerade der Tourismusbereich in der Euregio ist zu einem starken Wirtschaftszweig geworden. Hier bei gibt es Potentiale, die in das neue Konzept eingebaut werden müssen.

Durch ein modellhaftes Konzept werden viele Menschen den öffentlichen Personenverkehr als Verkehrsmittel wiederentdecken. Der Individualverkehr wird sich drastisch verringern. Die Verkehrsstaus und der damit verbundene Stress können abgebaut werden; ein wesentlicher Beitrag zum Umweltschutz kann geleistet werden.

4.2.13.3.2 Grundlegende Kenndaten

Es werden keine Angaben zu Einnahmen oder Ausgaben gemacht. Im ersten Betriebsjahr wird von rund 200.000 Fahrgästen ausgegangen.

4.2.13.4 Rurtalbahn GmbH: Zugfahrten auf der Strecke Eupen – Raeren – Monschau der Vennbahn

4.2.13.4.1 Schlussfolgerungen

Mit der Gründung des Nationalparks Eifel werden große Besucherzahlen erwartet. Neben der Erschließung durch den Individualverkehr ist die Erschließung des Nationalparks mit öffentlichen Verkehrsmitteln eine der herausragenden Aufgaben.

Die Rurtalbahn GmbH beabsichtigt, in Zusammenarbeit mit der Deutschsprachigen Gemeinschaft in Belgien, Personenzugfahrten zur Erschließung des Nationalparks auf dem Streckennetz der Vennbahn durchzuführen.

Im Jahr 2004 sind erstmalig Fahrten zu Ermittlung eines möglichen Streckenabschnitts Eupen – Raeren – Monschau mit der Vennbahn vorgesehen. Diese Fahrten sollen im Zusammenhang mit touristischen und kulturellen Veranstaltungen im Nationalpark und den Städten Monschau und Eupen angeboten und vermarktet werden.

Die Fahrten werden mit dem Regiosprinter der Rurtalbahn GmbH durchgeführt.

4.2.13.4.2 Grundlegende Kenndaten

Hierzu werden in der Studie keine Angaben gemacht.

5 Schiengüterverkehr

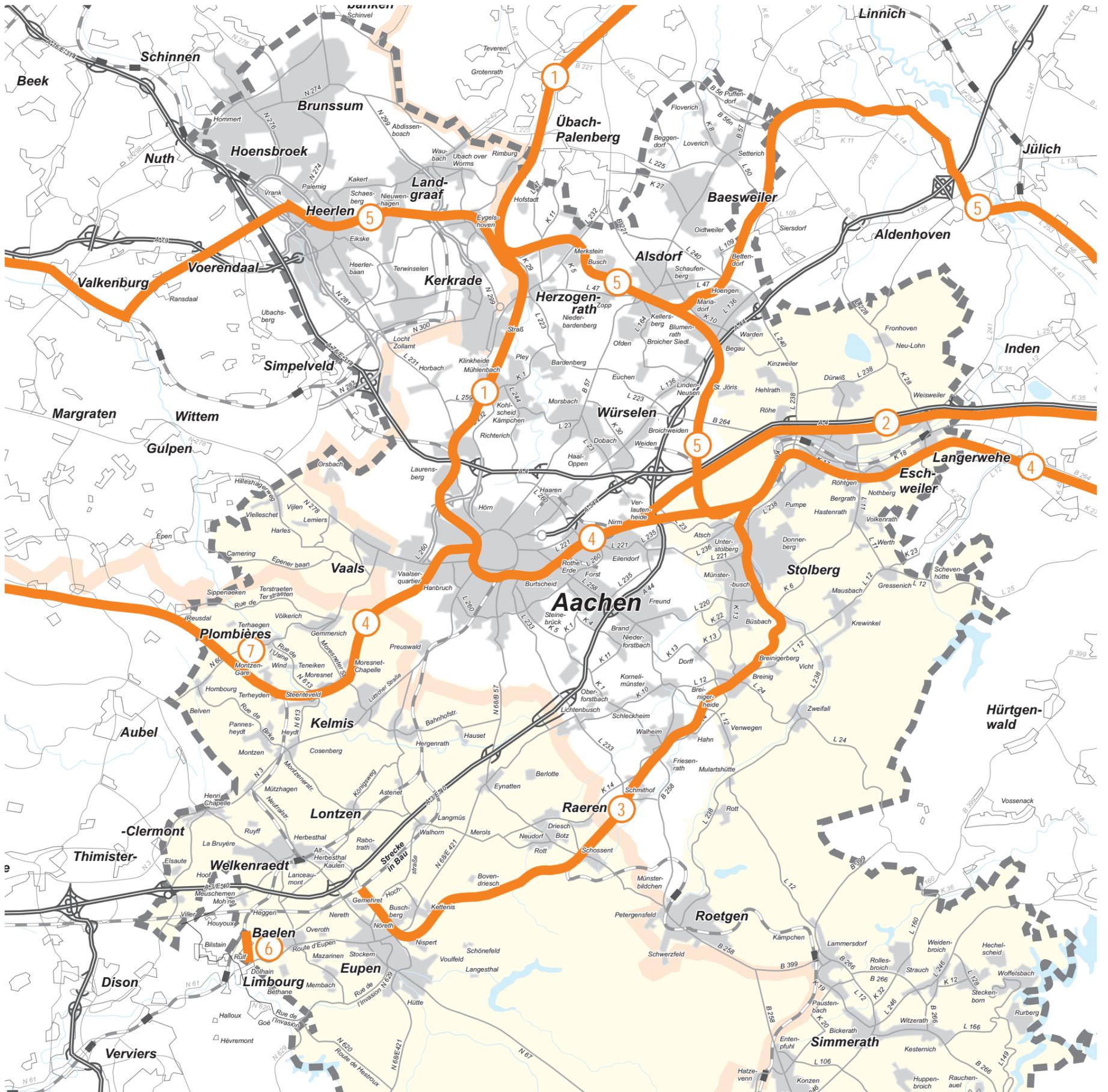
Die Entwicklung von Konzepten für den Schienengüterverkehr ist nicht Bestandteil des vorliegenden Mobilitätsplans. Das Thema Schienengüterverkehr kann jedoch nicht völlig außer Acht gelassen werden, da nach verschiedenen voneinander unabhängigen Meinungen der Planungspartner vor dem Hintergrund des zunehmenden Schienengüterverkehrs allgemein und der Lage des Dreiländerecks im europäischen Schienengüterverkehrsnetz im Speziellen ein dringender Handlungsbedarf besteht hinsichtlich

- der Erweiterung und der Instandsetzung der vorhandenen Kapazitäten auf den Güterverkehrsstrecken
- der Lösung des Problems der Mischung der ebenfalls zunehmenden Schienenpersonenverkehre (Hochgeschwindigkeits- und Regionalverkehr) mit den Güterverkehren auf einem Großteil der Strecken
- des Lärmschutzes.

Hauptzielrichtung der Überlegungen zum Schienengüterverkehr ist die Umgehung und damit auch gleichzeitig die Entlastung der Strecke Aachen – Köln durch den Aachener Hbf. Folgende Überlegungen werden zur Diskussion gestellt:

- Ausbau / Ertüchtigung der Strecke Aachen – Düsseldorf (Führung der Güterzüge von Montzen über Aachen-West direkt weiter in Richtung Düsseldorf)
- Ertüchtigung / Wiederinbetriebnahme der Vennbahntrasse (Führung der Güterzüge von Eupen über Raeren und Stolberg weiter in Richtung Köln)
- Ausbau / Ertüchtigung der Strecke über Heerlen und Alsdorf (Führung der Güterzüge von Maastricht über Heerlen und Alsdorf in Richtung Düsseldorf oder weiter über Stolberg in Richtung Köln)
- Ausbau / Ertüchtigung der Hauptstrecke (Führung der Güterzüge nach wie vor von Montzen über den Aachener Hbf weiter in Richtung Köln)
- Entlastung der Hauptstrecke durch eine parallel Bahntrasse für den Hochgeschwindigkeitsverkehr (Führung der Güterzüge nach wie vor von Montzen über den Aachener Hbf weiter in Richtung Köln).

Jede dieser genannten Überlegungen ist mit Vor- und Nachteilen verbunden und bedarf einer weiteren Überprüfung hinsichtlich ihrer Machbarkeit und den damit verbundenen Kosten. Ein ausreichender Lärmschutz für die Streckenanlieger ist – insbesondere angesichts der Steigungsstrecken im Gebiet – unerlässlich, da nahezu alle vorhandenen oder in der Diskussion befindlichen Güterverkehrsstrecken durch dicht bewohnte Ortslagen führen (Eupen, Aachen, Stolberg, Eschweiler, Alsdorf, Herzogenrath, Heerlen, Landgraaf etc.)



- 1** Développement du tronçon Aachen - Düsseldorf
 Avantages: tronçon existant; contournement du passage difficile (2 voies) à Aachen
 Inconvénients: coûts
- 2** Aménagement d'une ligne TGV (parallèle) sur le tronçon Aachen - Düren pour soulager le passage difficile à Aachen
- 3** Réaménagement de la "Vennbahn"
 Avantages: contournement du passage difficile à Aachen; possibilité de racordement d'autres zones d'activités économiques
 Inconvénients: coûts; tronçon à 1 voie; bruit
- 4** Développement de la ligne principal de Aachen / Montzen
 Avantages: tronçon existant
 Inconvénients: coûts à hauteur du passage difficile à Aachen
- 5** Développement du tronçon Heerlen / Alsdorf
 Avantages: contournement du passage difficile à Aachen; possibilité de racordement d'autres zones d'activités économiques
 Inconvénients: coûts; bruit
- 6** Connexion de la carrière Lambreghe de fer Limbourg - Welkenraedt
 Avantages: réduction du trafic de poids lourds
 Inconvénients: coûts; problèmes liés à la topographie
- 7** Extension de la gare de marchandise de Montzen
 Avantages: renforcement du trafic de marchandise sur la ligne existante
 Inconvénients: pas de capacité routière adaptée pour une augmentation du trafic de poids lourds

- 1** Uitbreiding / vaststelling traject Aken - Düsseldorf
 voordelen: plan voor traject al aanwezig; vermijding knelpunt Aken mogelijk
 nadelen: hoge kosten
- 2** Ontlasting van het traject Aken - Düren respectievelijk Köln door parallelle hogesnelheidsreintjakten
- 3** Vaststelling / weer ingebruikname Vennbahntracé
 voordelen: vermijding knelpunt Aken; ontlasting verdere bedrijventerrenen in het spoorgoederenverkeer met de sanering en uitbouw van de tracé zijn hoge kosten verbonden. Het traject is overwegend eenbaans; Bescherming tegen lawaai is zeer problematisch bijvoorbeeld in de bebouwde kom van Walheim, Breinig en Stolberg
- 4** Uitbreiding / vaststelling hoofdtraject langs Montzen en Aken
 voordelen: plan voor traject al aanwezig
 nadelen: aan de opheffing van de knelpunten in het stadsgebied van Aken zijn hoge kosten verbonden
- 5** Uitbreiding / vaststelling traject langs Heerlen en Alsdorf
 voordelen: vermijding knelpunten Aken; ontsluiting verdere bedrijventerrenen in het goederenverkeer
 nadelen: aan de opheffing van de knelpunten in het stadsgebied van Aken zijn hoge kosten verbonden; Bescherming tegen lawaai is zeer problematisch bijvoorbeeld in de bebouwde kom van Landgraaf en Alsdorf
- 6** Aansluiting steengroeve Lambreghe aan Spoorlijn Limbourg - Welkenraedt
 voordelen: reducerend vracherverkeer
 nadelen: relatief hoge kosten
- 7** Verbetering goederenstation Montzen
 voordelen: opwaardering aanwezige goederenspoor
 nadelen: geen goede verbinding aanwezig voor vracherverkeer

- 1** Ausbau / Ertüchtigung Strecke Aachen - Düsseldorf
 Vorteile: Strecke im Bestand bereits vorhanden und genutzt; Umgehung Engpass Aachen möglich
 Nachteile: Hohe Kosten
- 2** Entlastung der Strecke Aachen - Düren bzw. Köln durch parallelle Hochgeschwindigkeitsschiennestrecke
- 3** Ertüchtigung / Wiederinbetriebnahme Vennbahntrasse
 Vorteile: Umgehung Engpass Aachen; Erschließung weiterer Gewerbegebiete im Schienengüterverkehr
 Nachteile: Sanierung und Ausbau der Trasse mit hohen Kosten verbunden; Strecke überwiegend einseitig; Lärmschutz hochproblematisch, z.B. in den Ortsteilen Walheim, Breinig und Stolberg
- 4** Ausbau / Ertüchtigung Hauptstrecke über Montzen und Aachen
 Vorteile: Strecke im Bestand bereits vorhanden und genutzt
 Nachteile: Ausbau der Engstellen im Aachener Stadtgebiet mit hohen Kosten verbunden
- 5** Ausbau / Ertüchtigung Strecke über Heerlen und Alsdorf
 Vorteile: Umgehung Engpass Aachen; Erschließung weiterer Gewerbegebiete im Güterverkehr
 Nachteile: Ausbau der Engstellen im Aachener Stadtgebiet mit hohen Kosten verbunden; Lärmschutz hochproblematisch, z.B. in den Ortsteilen Landgraaf und Alsdorf
- 6** Anbindung des Steinbruchgebiets Lambreghe an Schienenweg Limbourg - Welkenraedt
 Vorteile: Reduzierung Lkw-Schwerverkehr
 Nachteile: Kosten, ggf. Topographie
- 7** Erweiterung des Güterbahnhofs Montzen
 Vorteile: Stärkung der vorhandenen Güterstrecke
 Nachteile: Keine leistungsfähige gute vertragliche Anbindung im Kfz-Verkehr vorhanden

Propositions (discussion)
Trafic de marchandise (chemin de fer)

Inventaire:

- Autoroute
- Route numérotée
- Autre route d'importante
- Chemin de fer
- Périmètre d'études élargi
- Frontière nationale

Discussievoorstellen
spoorgoederenverkeer

Bestand:

- Autosnelweg
- Geklasseerde weg
- Overige weg
- Spoorweg
- Grens totale studiegebied/aandachtsgebied
- Landgrens

Diskussionsvorschläge
Schiengüterverkehr

Bestand:

- Autobahn
- Klassifizierte Straße
- Sonstige relevante Straße
- Schiene
- Grenze gesamer Betrachtungsraum
- Landesgrenze

6 Fahrradverkehr

6.1 Grundlagen

Der Handlungsbedarf im Radverkehr wurde aus den aus Phase 1 vorliegenden Analysen und den Zielsetzungen aus Phase 2 abgeleitet. Das Zielkonzept wurde mit bereits vorliegenden Planungen im Radverkehr (z. B. seitens des Kreises Aachen, des MET etc.), aber auch mit Planungen im Kfz-Verkehr (z. B. Entlastung von Ortsdurchfahrten durch Ortsumgehungen) abgestimmt.

Grundsätzlich gilt es zu beachten, dass in den einzelnen im engeren Untersuchungsgebiet vertretenen Nationen unterschiedliche Typen von Radverkehrsanlagen gibt. Beispielsweise ist es in Belgien und in den Niederlanden möglich Schutzstreifen auch außerorts anzulegen. Diese unterschiedlichen Regelungsarten wurden bei dem Entwurf des Zielkonzepts berücksichtigt.

6.2 Zielkonzept

In der Analysephase wurde festgestellt, dass

- die Radinfrastruktur – insbesondere im belgischen Teil des Untersuchungsgebiets – teilweise große Lücken aufweist
- die vorhandenen Radinfrastruktur teilweise nicht den geltenden Richtlinien entspricht
- ein dichtes teils grenzübergreifendes Radroutennetz (Knotenpunktsystem, Radverkehrsnetz NRW) vorhanden und noch im Ausbau begriffen ist.

6.2.1 Straßenbegleitende Radinfrastruktur

Da es sich bei dem im Rahmen des vorliegenden Mobilitätsplans betrachteten Straßennetzes in aller Regel um verkehrswichtige Straßen handelt, ist zunächst davon auszugehen, dass eine Radverkehrsanlage vorhanden sein sollte. Ausnahmefälle sind solche, wo in unmittelbarer Nähe eine zumutbare Alternativroute für Radfahrer vorhanden ist.

Hinsichtlich der Priorisierung der einzelnen Maßnahmen im Radverkehr wurde das in Tabelle 6.1 dargestellte Schema angewandt. Entscheidend ist die jeweils höchste Priorisierungsstufe, die in den drei Kategorien erreicht wird. Ein Beispiel: Hat eine mit weniger als 2.000 Kfz/Tag im Querschnitt belastete Strecke mit lokaler Verbindungsfunktion eine hohe Bedeutung im Freizeitverkehr, dann wird sie der höchsten erreichten Prioritätsstufe ("hoch") zugeordnet.

Tabelle 6.1: Kriterien zur Aufstellung des Zielkonzepts Radverkehr

Verbindungsfunktion	Kfz-Belastung [Kfz/Tag im Querschnitt]	Bedeutung im Freizeitverkehr	Priorität der Maßnahme
Großräumig / Regional	> 10.000	hoch	hoch
nahräumig	2.000 – 10.000	mittel	mittel
lokal	< 2.000	niedrig	niedrig

Eine hohe Bedeutung im Freizeitverkehr haben insbesondere die Strecken rund um das Rurtal sowie im Naturpark Hohes Venn – Eifel. Auch die Strecken, die von der geplanten Grünroute (Euregionale 2008) berührt werden, haben im Zielkonzept eine hohe Bedeutung im Freizeitverkehr.

Wesentliche Maßnahmenvorschläge im Zielkonzept mit hoher Priorität sind die Anlage / Ergänzung bzw. der Ausbau von Radverkehrsanlagen z. B. an folgenden Strecken:

- L 238 zwischen Stolberg und Roetgen

- L 12 zwischen Stolberg und Simmerath
- N 68 zwischen Aachen und Eupen bzw. darüber hinaus in Richtung Hohes Venn
- N 3 zwischen Kelmis und Thimister-Clermont
- N 67 zwischen N 3 und Eupen bzw. darüber hinaus nach Monschau

Anmerkungen zur Umsetzung des Zielkonzepts Radverkehr in Belgien

Die im Zielkonzept in Belgien vorgesehenen Schutz-/Radfahrstreifen werden vornehmlich mit Hilfe einer besonderen Markierung umgesetzt. Es handelt sich hier um so genannte „bandes cyclables suggérés“ oder „Chevrans“, die es ermöglichen auch bei Querschnitten unter 7,0 m. (siehe Abbildung 6.1) eingesetzt zu werden

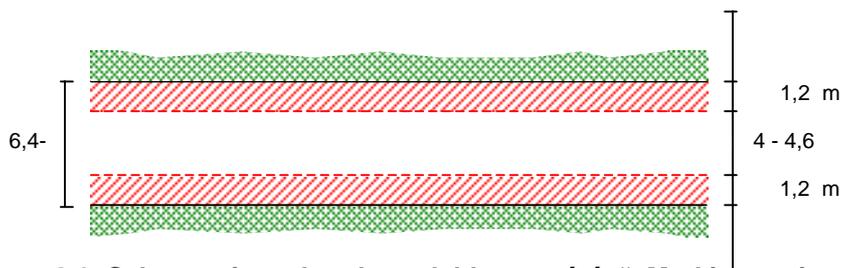


Abbildung 6.1: Schema einer „bande cyclable suggérée“, Markierung in rot (typischer Querschnitt im Untersuchungsgebiet)

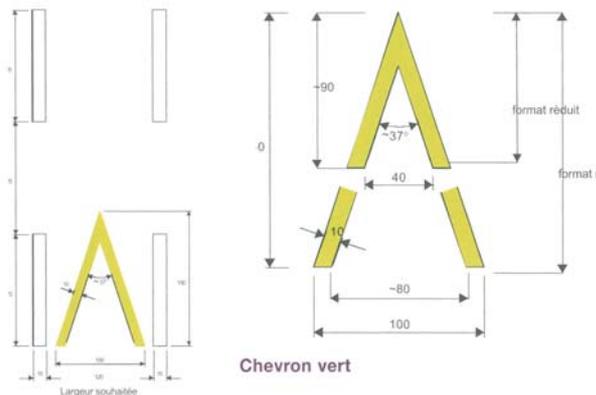


Abbildung 6.2: Schema von „Chevrans“, Markierung in Grün

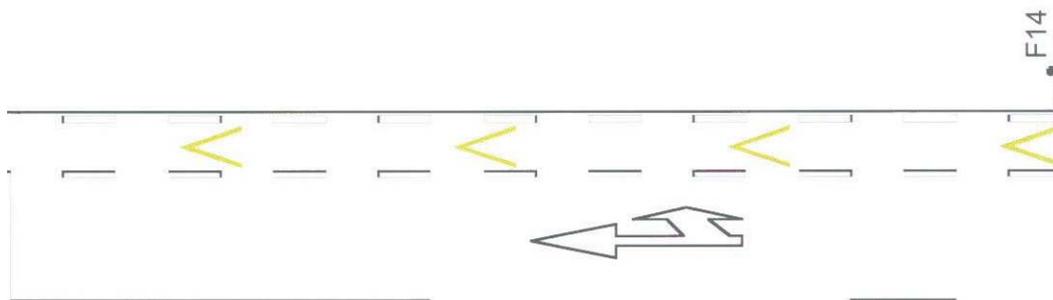


Abbildung 6.3: Schema von „Chevrans“, Markierung in Grün

Die „bandes cyclables suggérées“ werden eher in Ortsdurchfahrten eingesetzt und die „Chevrons“, eher außerorts. Beide bieten einen relativen Schutz ohne einen systematischen Ausbau der Querschnitte in Belgien vorauszusetzen. Ähnlich wie die Schutzstreifen in Holland können sie systematisch in engeren Straßen eingesetzt werden, gleichzeitig reduziert dieses Element aus der Wahrnehmung der Kfz-Fahrer den Querschnitt der Straße erheblich und trägt zu Verringerung der Fahrgeschwindigkeiten und verbesserten Verkehrssicherheit bei. In Belgien dürfen diese Anlagen, wie auch die Schutzstreifen in Deutschland, von Kfz befahren werden.

Die große Mehrzahl der im Zielkonzept in Belgien ausgewiesenen Strecken haben Querschnitte zwischen 6,40 und 7 m, daher wurden diese zwei Querschnitte prototypisch dargestellt.

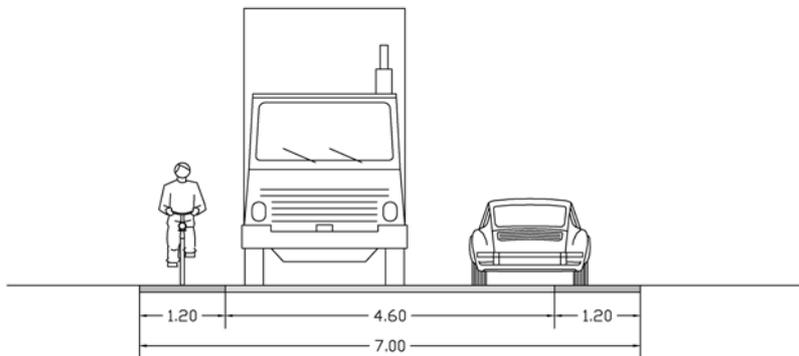
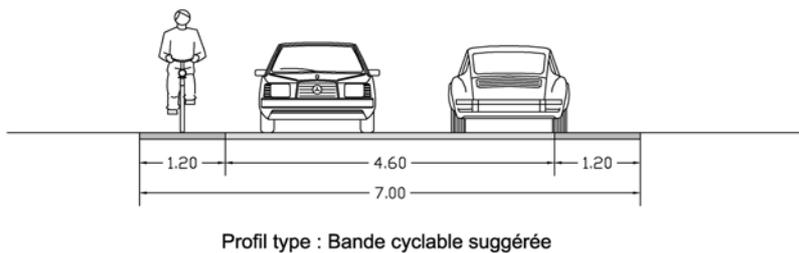


Abbildung 6.4: Querschnitt 7 m mit „Chevron“ oder „bande cyclable suggérée“

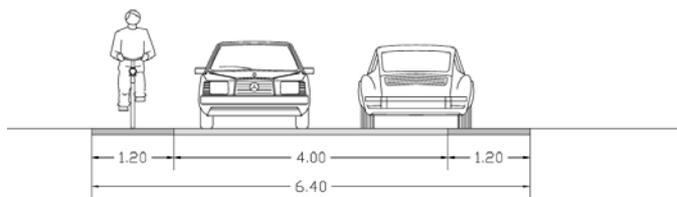
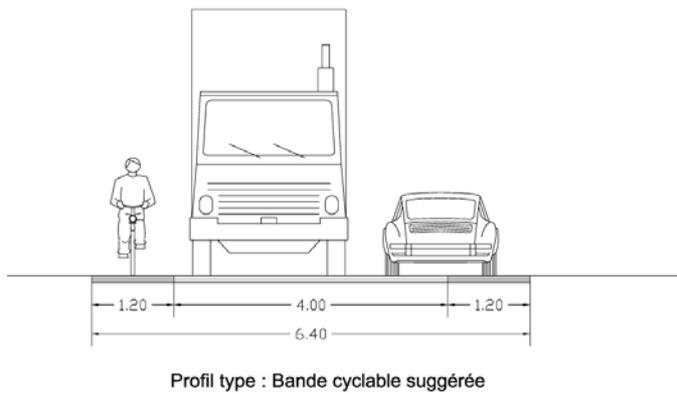
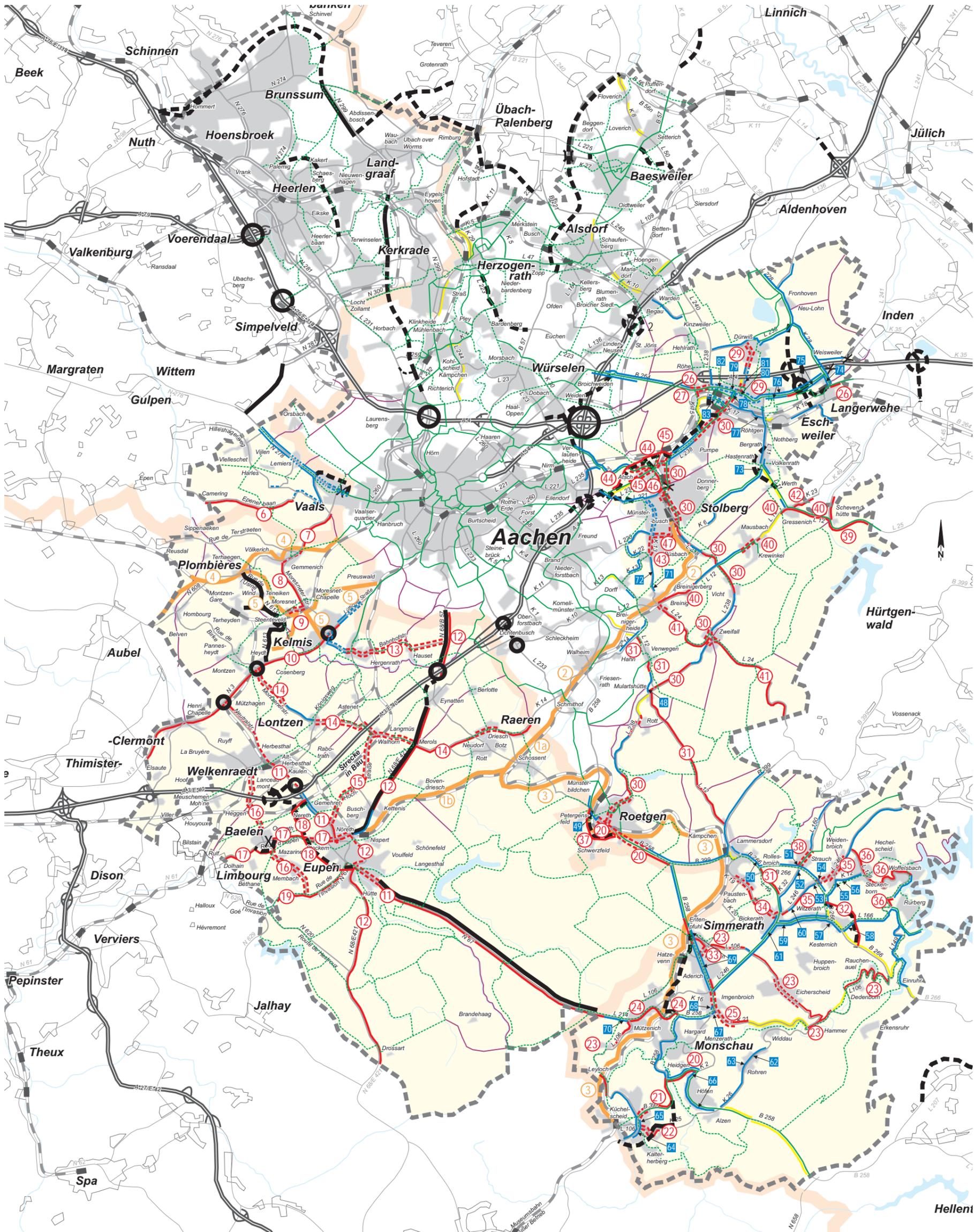


Abbildung 6.5: Querschnitt 6,40 m mit „Chevron“ oder „bande cyclable suggérée“



Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden Mobilitätsplans - Mobilität im Dreiländereck
 Opstellen van een grensoverschrijdend mobiliteitsplan - Mobiliteit in het drielandpunt
 Élaboration d'un plan de mobilité transfrontalier - Mobilité aux trois frontières



Programme d'action trafic cyclable

Situation existante:	Programme d'action:
— Itinéraires cycl. système point-neud	— RAVeL
— Autres itinéraires	— Piste cycl. ou mixte (piétons / cyclistes)
Aménagements cyclables	— Piste cycl. marquage au sol
— RAVeL	— Itinéraires cyclable
— Piste cycl. ou mixte (piétons/cyclistes)	— Nouveau aménagement RAVeL
— Piste cycl. marquage au sol	— Nouveau aménagement piste cycl. ou mixte (piétons/cyclistes)
— Piste cycl. en woonerft	
Case Prognostic -0-2015 (Variante proposée):	Modification aménagement cycl. dans les localités
— Piste cycl. ou mixte (piétons/cyclistes)	— Nouveau aménagement piste cycl. ou mixte (piétons/cyclistes)
— Piste cycl. marquage au sol	
— Aménagement nouveau réseau	— Ré-Aménagement échangeur/accès d'autoroute
— Réaménagement réseau	— Réaménagement échangeur/accès d'autoroute
— Réaménagement carrefour	— Verrou pour trafic motorisé
— Périmètre d'études restreint	
Inventaire:	
— Autoroute	— Périmètre d'études élargie
— Route numérotée	— Chemin de fer
— Autre route d'importante	— Frontière nationale

Doelconcept fietsverkeer

Bestand:	Doelconcept:
— Fietsroutes in knoppuntnetwerk	— RAVeL
— Overige uitgetekende fietsroutes	— Fietspad of gecombineerde fiets- en voetpad
Fietspad / Suggestiestroken	— Suggestie- of fietsstroken
— Fietsroutes of gecombineerde fiets- en voetpad	— Fietsroutes
— Suggestie- of fietsstroken	— Nieuwbouw RAVeL
— Leiden van fietsverkeer op parallelwegen	— Nieuwbouw van fietspad of en gecomb. fiets- en voetpad resp. suggestie- of fietsstroken
Nulprognose (Vergelijkingsbasis):	— Aanpassing van fietspaden
— Fietspad of gecomb. fiets- en voetpad	
— Suggestie- of fietsstroken	
— Relevante aanvulling of onderbreking van het netwerk resp. relevante uitbreking	— Aanleg/uitbreiding autosnelweg-verbinding
— Omvorming/vaststelling knooppunt	— MIV-netwerkdivergenti
— Beperkt onderzoeksgebied	
Bestand:	
— Autosnelweg	— Grens totale studiegebied/aandachtsgebied
— Geklasseerde weg	— Spoorweg
— Overige weg	— Landgrens

Zielconcept Radverkehr

Bestand:	Zielconcept:
— Radroute im Knotenpunktsystem	— RAVeL
— Übrige ausgeschilderte Radroute	— Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg
Radverkehrsanlagen/Schutzstreifen	— Schutz-/ Radfahrstreifen
— RAVeL	— Radroute
— Radweg oder gem. Geh-/ Radweg	— Neubaue RAVeL
— Schutz-/ Radfahrstreifen	— Neubaue Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg bzw. Schutz-/ Radfahrstreifen
— Führung des Radverkehrs auf Anliegerfahrbahn	— Modifikation Radverkehrs-anlage innerorts
Prognose -0-Fall (Vergleichsfall):	
— Radweg oder gem. Geh-/ Radweg	
— Schutz-/ Radfahrstreifen	
— Relevante Netzergänzung bzw. relevanter Ausbau/Umbau	— Anlage / Ausbau einer Autobahn-anchlussstelle
— Umgestaltung / Ertüchtigung Knotenpunkt	— MIV-Netzrennung
— Engeres Untersuchungsgebiet	
Bestand:	
— Autobahn	— Grenze gesamter Betrachtungsraum
— Klassifizierte Straße	— Schiene
— Sonstige relevante Straße	— Landesgrenze



Abbildung 6.6: Zielkonzept Radverkehr

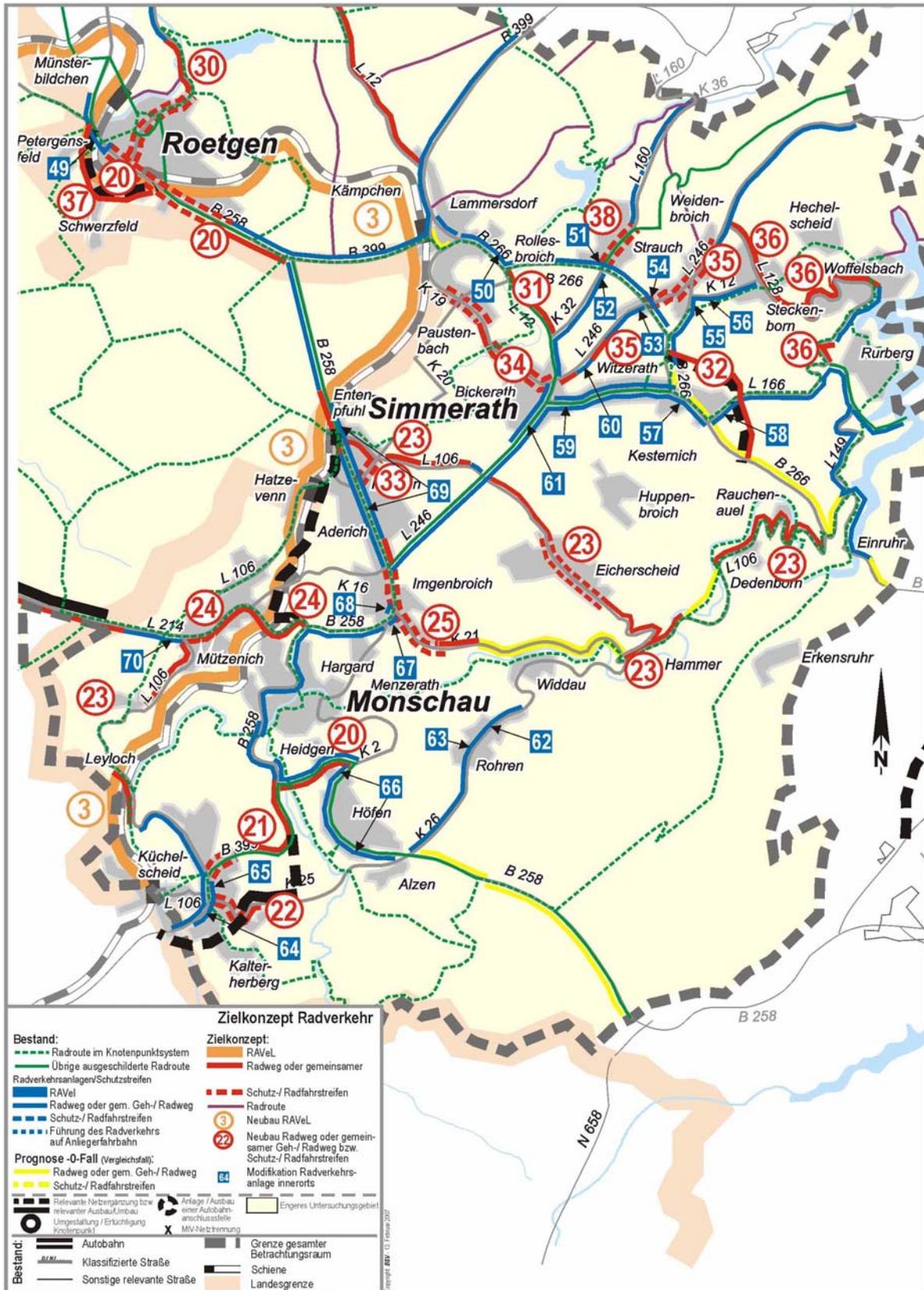


Abbildung 6.7: Zielkonzept Radverkehr

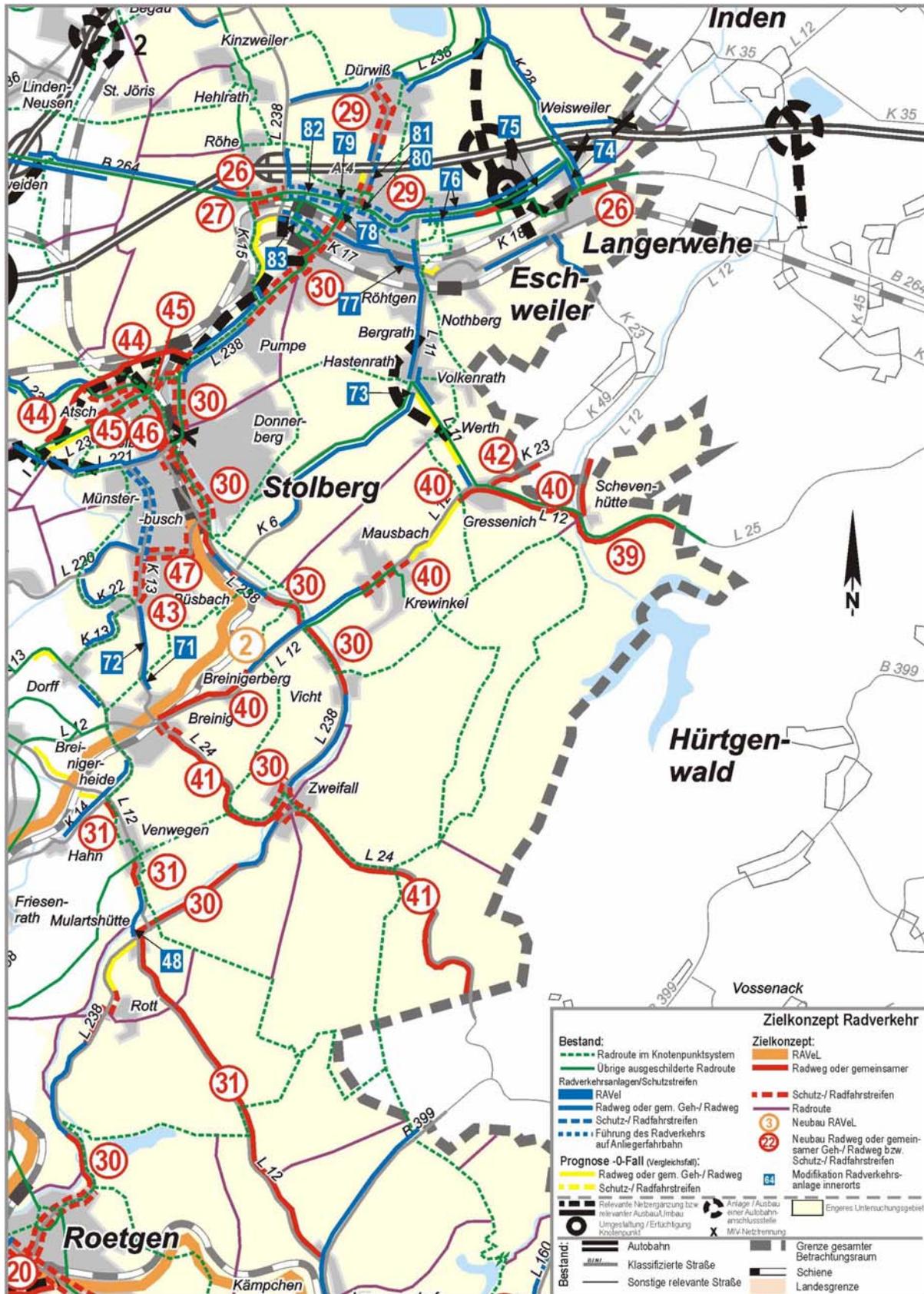


Abbildung 6.8: Zielkonzept Radverkehr

6.2.2 Selbständige Radinfrastruktur im Zuge von Bahntrassen (RAVeL¹³)

Ein wesentlicher Baustein des Zielkonzepts Radverkehr ist die Anlage von Radverkehrsanlagen auf oder neben Bahntrassen. In Belgien existieren bereits zahlreiche sog. RAVeL-Trassen, die ständig erweitert werden. Auch im Aachener Stadtgebiet wurde jüngst mit der Verlängerung des sog. Vennbahnradwegs bis nach Aachen-Walheim ein weiterer Schritt zum Ausbau dieses von Radtouristen sehr gut akzeptierten Systems unternommen. Eine durchgängige Befahrbarkeit derartiger Strecken in der Umgebung ist möglich:

- zwischen Aabel und Lüttich
- zwischen Aachen-Zentrum und Aachen-Walheim und
- von Weismes über St. Vith nach Prüm (mit einem Abzweig nach Burg-Reuland).

Die Ergänzungsstrecken RAVeL auf dem südlichen Gebiet der Deutschsprachigen Gemeinschaft und den anliegenden deutschen Kommunen (Dahlem etc.) wurden bereits im Rahmen der Ausarbeitung des grenzüberschreitenden Mobilitätsplans Eifelverkehrsplanung¹⁴ von den Auftraggebern beschlossen und mit Teilstücken um St. Vith bereits teilweise umgesetzt.

Die im Rahmen des vorliegenden Mobilitätsplans vorgeschlagenen Ergänzungen des RAVeL-Netzes auf Plombièreser und Kelmiser Gebiet sind die Lückenschlüsse der Strecke zwischen Aachen und Lüttich. Von fundamentaler Bedeutung für den Radtourismus zwischen Aachen und Luxemburg ist die Schließung der Lücke zwischen Aachen-Walheim bzw. Eupen und Weismes. Es ist davon auszugehen, dass die Anlage einer RAVeL-Trasse entlang der Vennbahn und darüber hinaus ungemein positive Auswirkungen auf die touristische Entwicklung im gesamten Naturpark Hohes Venn – Eifel haben wird. Dies belegt die hohe beobachtete Akzeptanz der bereits existenten RAVeL-Trassen (z. B. Vennbahnradweg, Weismes – St. Vith etc.). Der Ausbau des RAVeL-Netzes gemäß Zielkonzept sollte im Untersuchungsgebiet bzw. in der Euregio höchste Priorität genießen, zumal er die Kriterien

- Förderung eines verträglichen und auf Nachhaltigkeit bedachten Tourismus,
- Entwicklung grenzüberschreitender Potenziale und
- vergleichsweise geringe Investitionskosten

auf ideale Weise erfüllt.

Der derzeitige Ausbaustand kann der folgenden Tabelle 6.2 und dem Plan entnommen werden.

¹³ RAVeL-Routen nennt man in Belgien ehemalige Eisenbahnstrecken oder Kanalwege, die als Wander- und Radwanderweg umfunktioniert wurden. Sie sind betoniert oder geteert und bieten immer den Vorteil, dass die Höhenunterschiede gering sind. Deshalb sind sie auch von jedermann zu bewältigen und vor allem für Familien, Kinder, Senioren und Rollstuhlfahrer geeignet.

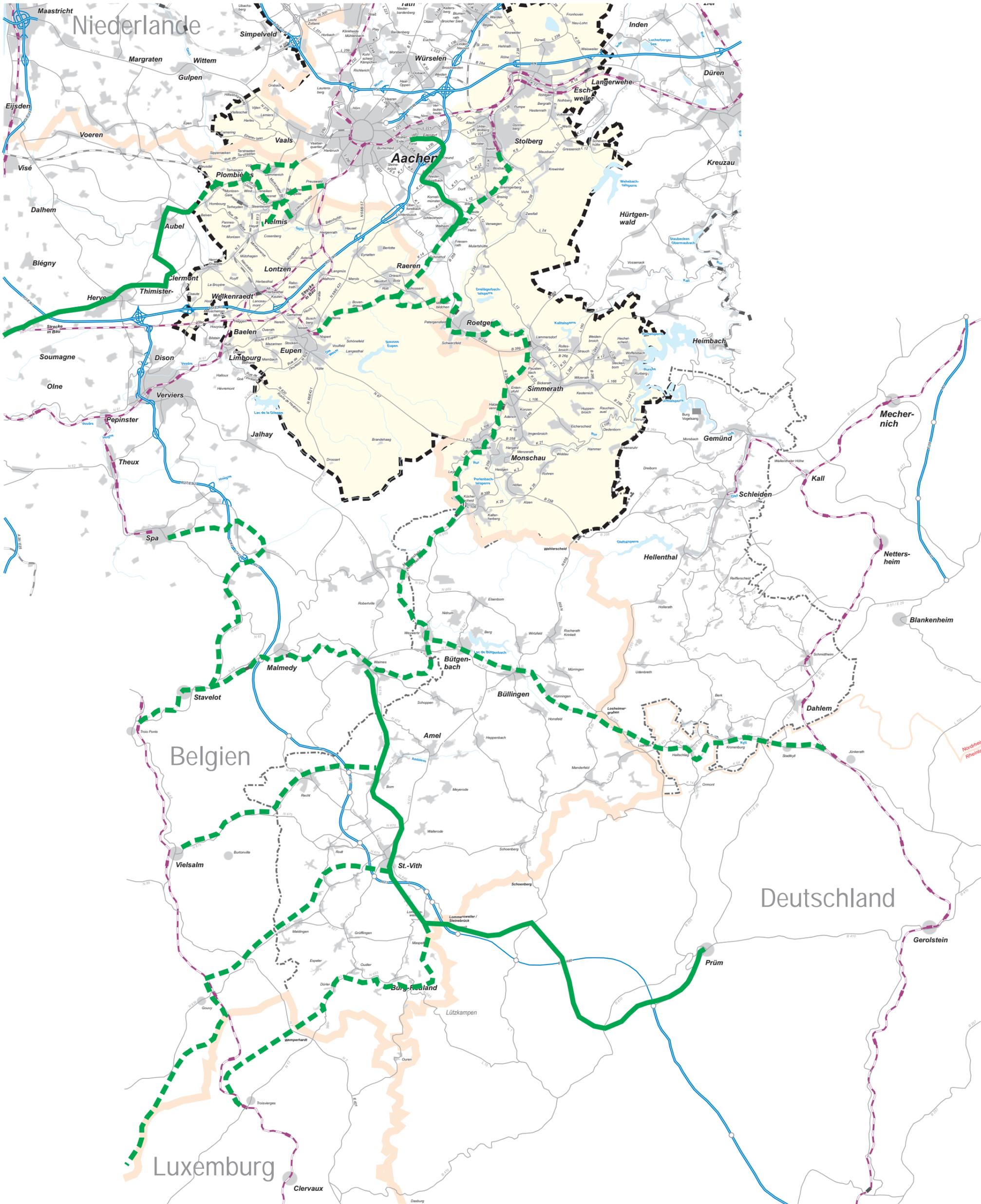
¹⁴ Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden Mobilitätsplans Eifelverkehrsplanung im Auftrag der WFG Ostbelgiens, der Wallonischen Region, des Kreises Euskirchen und des Landesbetriebs Straßenbau NRW Niederlassung Euskirchen

Tabelle 6.2: Derzeitiger Zustand und Perspektiven der Vennbahntrasse¹⁵

	Teilstück	Aktueller Status	Touristische und andere Perspektiven
1	Eupen – Raeren L 49	Gleise liegen noch; Betriebsbereit; Infrabel – Vertrag mit DG	Nutzung durch Unternehmer im Bahnhof Raeren; Touristischer Betrieb möglich
2	Raeren – Stolberg	Gleise liegen noch; Komplette Erneuerung auf 1,2 km	Eisenbahnverkehr nicht gänzlich ausgeschlossen, z. B. Entlastung Aachen-West
3	Raeren – Monschau L 48	Gleis liegt noch; Eigentum der DG; z. Z. nicht befahrbar aus Sicherheitsgründen; Unterhaltskosten zu Lasten der DG	Ein touristischer Personen-Nahverkehr als Zubringer für den Nationalpark Eifel steht in Überlegung
4	Monschau – Kalterherberg – Sourbrodt L 48	Gleis liegt noch; Eigentum der DG; Unterhaltskosten zu Lasten des Betreibers	Railbike Sourbrodt – Kalterherberg; Zusätzliche Nutzung der 2ten, abgebauten Trasse als RAVel möglich; Railbike Kalterherberg – Monschau: möglich
5	Sourbrodt – Weywertz L 48	Gleise liegen noch; Abbau ist geplant	Zweckbestimmung steht noch aus; Pré-RAVel wünschenswert
6	Losheimergraben – Trois Ponts L 45	Gleise liegen noch; Abbau ist geplant	RAVel – Achse Ost-West
7	Weismes – St. Vith L 48	Pré-RAVel ¹⁶ mit Erd-Steingemisch (Kostenpunkt: 7.500,- €/Km)	Bestehender RAVel. Der Erfolg spricht für sich.
8	St. Vith – Deutsche Grenze L 48	St. Vith – Neidingen: in Planung Neidingen – Deutsche Grenze: Erpachtvertrag MAT-SNCB: In Betrieb seit August 2006	Anlage eines RAVel zur Verbindung mit dem Radweg auf deutscher Seite, der nach Prüm führt; In Ausführung
9	Deutsche Grenze-Reuland – Oudler – Lengeler – Lux. Grenze L 47	Die Gemeinde Burg Reuland beabsichtigt den Ausbau einer RAVel-Strecke in zwei Bauabschnitten: - Steinebrück – Auel: projiziert - Auel – Oudler: in Betrieb seit 29.07.06 - Oudler – Lux. Grenze: projiziert	Schaffung einer RAVel-Stecke zwischen der deutschen und luxemburgischen Grenze mit jeweiligem Anschluss an die dort bestehenden Radwanderwegenetze
10	St.Vith – Gouvy L 163	Die Anrainergemeinden wollen der Gesellschaft „Chemin du Rail“ den Auftrag für eine Machbarkeitsstudie erteilen. Der zuständige wallonische Minister hat die Zusage für die Finanzierung dieser Studie erteilt.	Das Resultat der Machbarkeitstudie wird zeigen ob die Anlegung einer RAVel-Strecke möglich ist (auch in Anbetracht der Folgekosten).
11	Born – Vielsalm L 47a	Die Anrainergemeinden wollen der Gesellschaft „Chemin du Rail“ den Auftrag für eine Machbarkeitsstudie erteilen. Der zuständige wallonische Minister hat die Zusage für die Finanzierung dieser Studie erteilt.	Das Resultat der Machbarkeitstudie wird zeigen ob die Anlegung einer RAVel-Strecke möglich ist (auch in Anbetracht der Folgekosten).

¹⁵ Quelle: Regierung der Deutschsprachigen Gemeinschaft Belgiens

¹⁶ Pré-RAVeL: Sie sind im Gegensatz zum vollwertigen RAVeL nicht betoniert oder geteert, sondern mit Schotter, Kies und Sand befestigt.



Programme d'action RAVel transfrontalier	Doelconcept RAVel grensoverschrijdend	Zielconcept RAVel grenzüberschreitend
<ul style="list-style-type: none"> Situation existante Programme d'action 	<ul style="list-style-type: none"> Bestand Doelconcept 	<ul style="list-style-type: none"> Bestand Zielconcept
<ul style="list-style-type: none"> Périmètre d'étude restreint 	<ul style="list-style-type: none"> Beperkt onderzoeksgebied 	<ul style="list-style-type: none"> Engeres Untersuchungsgebiet
<ul style="list-style-type: none"> Autoroute Route numérotée Autre route d'importante 	<ul style="list-style-type: none"> Autosnelweg Geklasseerde weg Overige weg 	<ul style="list-style-type: none"> Autobahn Klassifizierte Straße Sonstige relevante Straße
<ul style="list-style-type: none"> Périmètre d'études élargi Chemin de fer Frontière nationale 	<ul style="list-style-type: none"> Grens totale studiegebied/aandachtsgebied Spoorweg Landgrens 	<ul style="list-style-type: none"> Grenze gesamter Betrachtungsraum Schiene Landesgrenze
<p>Inventaire:</p>	<p>Bestand:</p>	<p>Bestand:</p>

6.2.3 Radrouten

Abgesehen von der Schaffung zusätzlicher Infrastruktur in Form von Wegen sieht das Zielkonzept ebenfalls die Ergänzung der vorhandenen Radrouten bzw. der entsprechenden Beschilderung vor. Bei diesen Maßnahmen wird davon ausgegangen, dass die vorhandene Wegeinfrastruktur genutzt werden und lediglich in die Beschilderungssysteme zu integrieren wäre.

Folgende Vorschläge werden gemacht:

- Ausweitung des Knotenpunktsystems auf das Aachener Stadtgebiet, da ansonsten wichtige Wegeverbindungen in dem System fehlen
- Ausweitung des Knotenpunktsystems auf den Kreis Düren
- Verdichtung des vorhandenen Radroutennetzes (z. B. Göhlthal, Vichttal)
- Verbesserung des begleitenden Angebots (z. B. Fahrradmitnahme im Bus, Herausgabe von Sonderausgaben (Zusammenfassung mehrerer Blätter) der Topographischen Karten 1:25.000, wie es z. B. für den Nationalpark Eifel im Jahre 2005 erfolgt ist, etc.)

Für die Verdichtung des Radroutennetzes werden einige konkrete Vorschläge unterbreitet, die größtenteils zur Probe befahren wurden, z. B.:

- Vichttalweg zwischen Vicht und Dreilägerbachtalsperre parallel zur L 238
- Stolberg – Alsdorf via Camp Astrid
- Vichttal – Gressenich durch die Kalksteinbrüche
- Zweifall – Fringshaus (B 399) via Zweifaller Schneise und Butterstrauch unter Umgehung der L 12
- Göhlthalweg von Lichtenbusch nach Epen
- Gulpetalweg von Plombières nach Henri-Chapelle
- grenzüberschreitende Verdichtung im Bereich Aachener Wald, Dreiländerpunkt

Diese vorgeschlagenen Radrouten stellen zum einen wichtige, zum größten Teil noch fehlende Verbindungen her, zum anderen sind sie Alternativen zum straßenbegleitenden Fahren.

7 Zielkonzept Straßenräume innerorts

Obwohl der vorliegende Mobilitätsplan überwiegend regionalen Charakter hat, ist es erforderlich, aus den großmaßstäbigen Netzbetrachtungen heraus für die Straßenräume im kleinen Maßstab zumindest in einer abstrahierten Form Maßnahmenvorschläge abzuleiten. Die Ableitung kleinteiliger abstrakter Vorschläge aus den großräumigen / regionalen Betrachtungen dient insbesondere der lokalen Nachvollziehbarkeit der sich aus den regionalen Zusammenhängen ergebenden Konsequenzen. Die einzelnen Vorschläge sind den folgenden Maßnahmetypen zugeordnet:

- die Anlage / Modifikation eines Gehwegs
- die Anlage / Modifikation einer Querungshilfe (für Fußgänger)
- die Umgestaltung eines Straßenraums im Zusammenhang
- die Umgestaltung eines Knotenpunkts.

Die Anlage / Modifikation eines Gehwegs wird in der Regel dort vorgeschlagen, wo an angebauten Straßenseiten kein oder nur ein unzureichender Gehweg vorhanden ist.

Die Anlage / Modifikation einer Querungshilfe sollte im Allgemeinen dort erfolgen, wo grundsätzlich Fußgängerquerungen in relevantem Ausmaß zu erwarten sind oder – auch wenn sie in geringer Menge auftreten - zu sichern sind. Diese Situation ist prinzipiell an jeder Bushaltestelle, an jedem Knoten, beim Übergang einseitiger in zweiseitige Radwege, beim Vorhandensein zweiseitiger Radwege etc. gegeben. Es ist zu berücksichtigen, dass Fußgänger auch schon kleine Umwege, die sie möglicherweise zum Erreichen einer Querungshilfe zurücklegen müssen, kaum akzeptieren.

Die Umgestaltung eines Straßenraums kommt in der Regel dann in Frage, wenn sich die Verkehrsbedeutung eines Straßennetzelements in einem relevanten Ausmaß ändert. Dies ist in der Regel dann der Fall, wenn im Zuge der Anlage einer Ortsumgehung oder anderer Netzergänzungen oder auch geänderter Verkehrsführungen geänderten Verkehrsbedeutung Kfz-Belastungen ein Netzabschnitt entlastet werden kann. Dies sind z. B. die Ortsdurchfahrten von Eupen, Roetgen, Kesternich etc. Umgestaltungsvorschläge in Form von Prinzipquerschnitten werden in Kap. 3.1.5 dargestellt.

Hinsichtlich der Priorisierung der einzelnen Maßnahmen im Straßenraum wurde das in Tabelle 6.1 dargestellte Schema angewandt.

Tabelle 7.1: Kriterien zur Aufstellung des Zielkonzepts Straßenräume innerorts

Kfz-Belastung [Kfz/Tag im Querschnitt]	Priorität der Maßnahme
> 5.000	hoch
2.000 – 5.000	mittel
< 2.000	niedrig

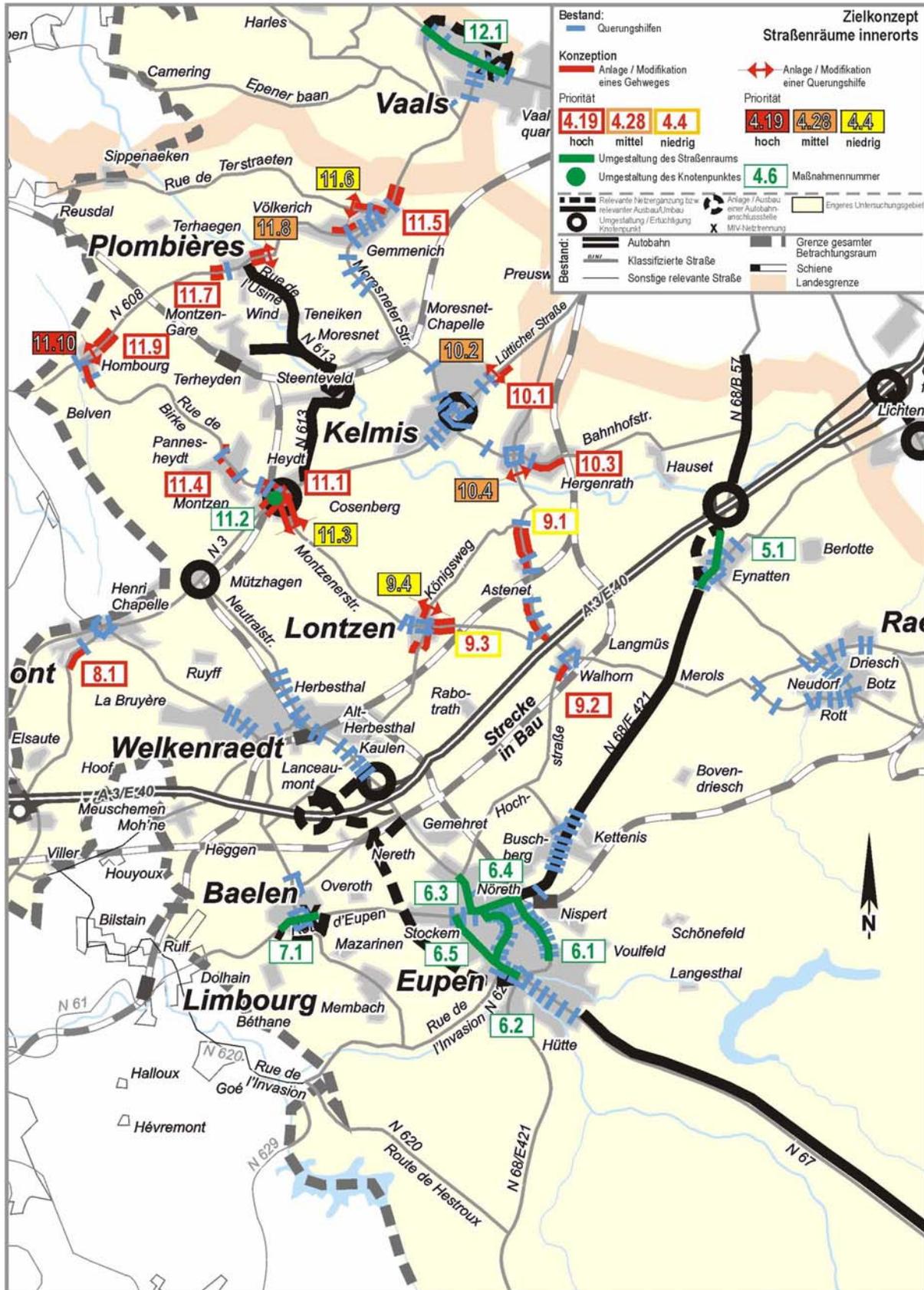


Abbildung 7.1: Straßenräume innerorts Zielkonzept

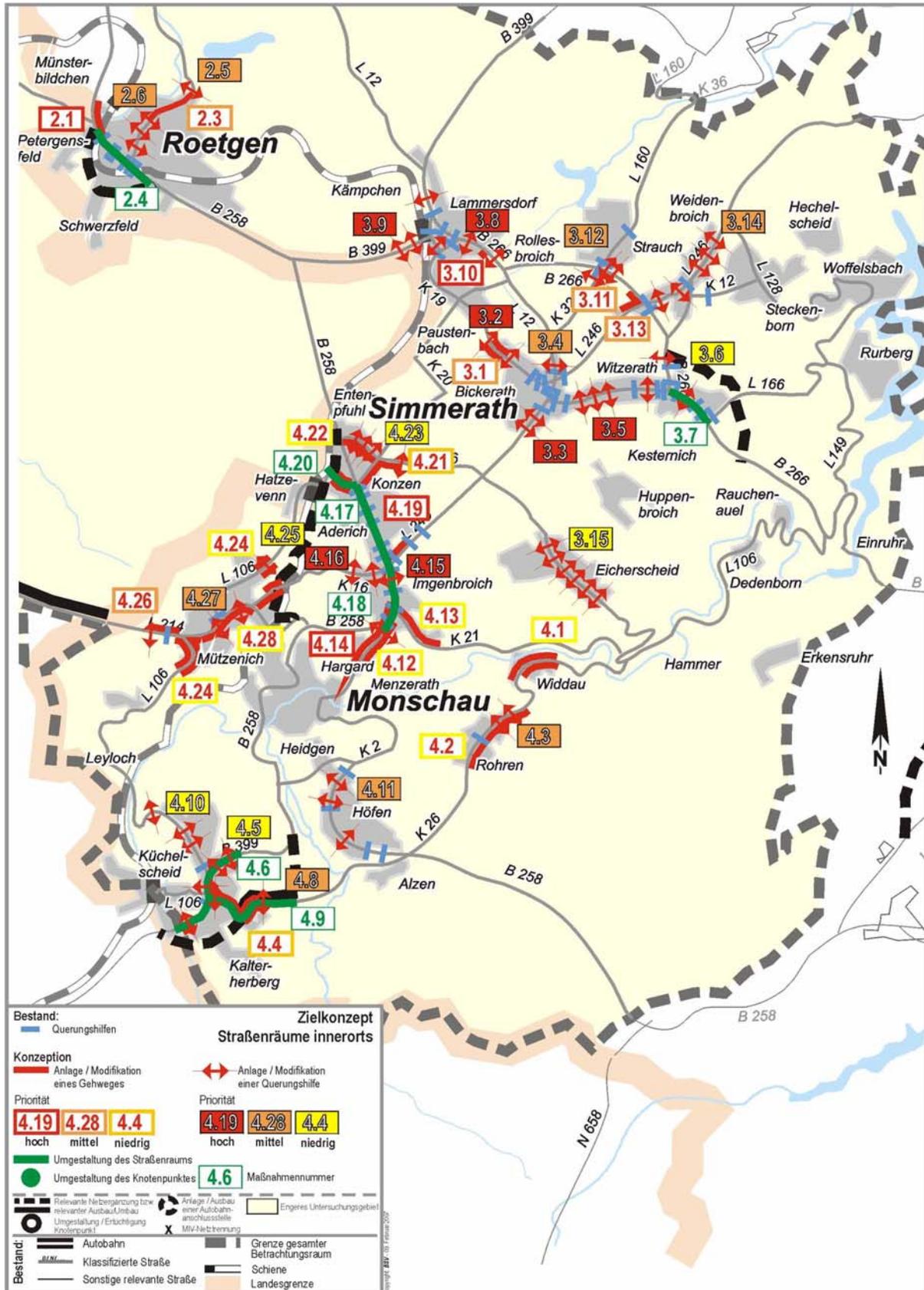


Abbildung 7.2: Straßenräume innerorts Zielkonzept

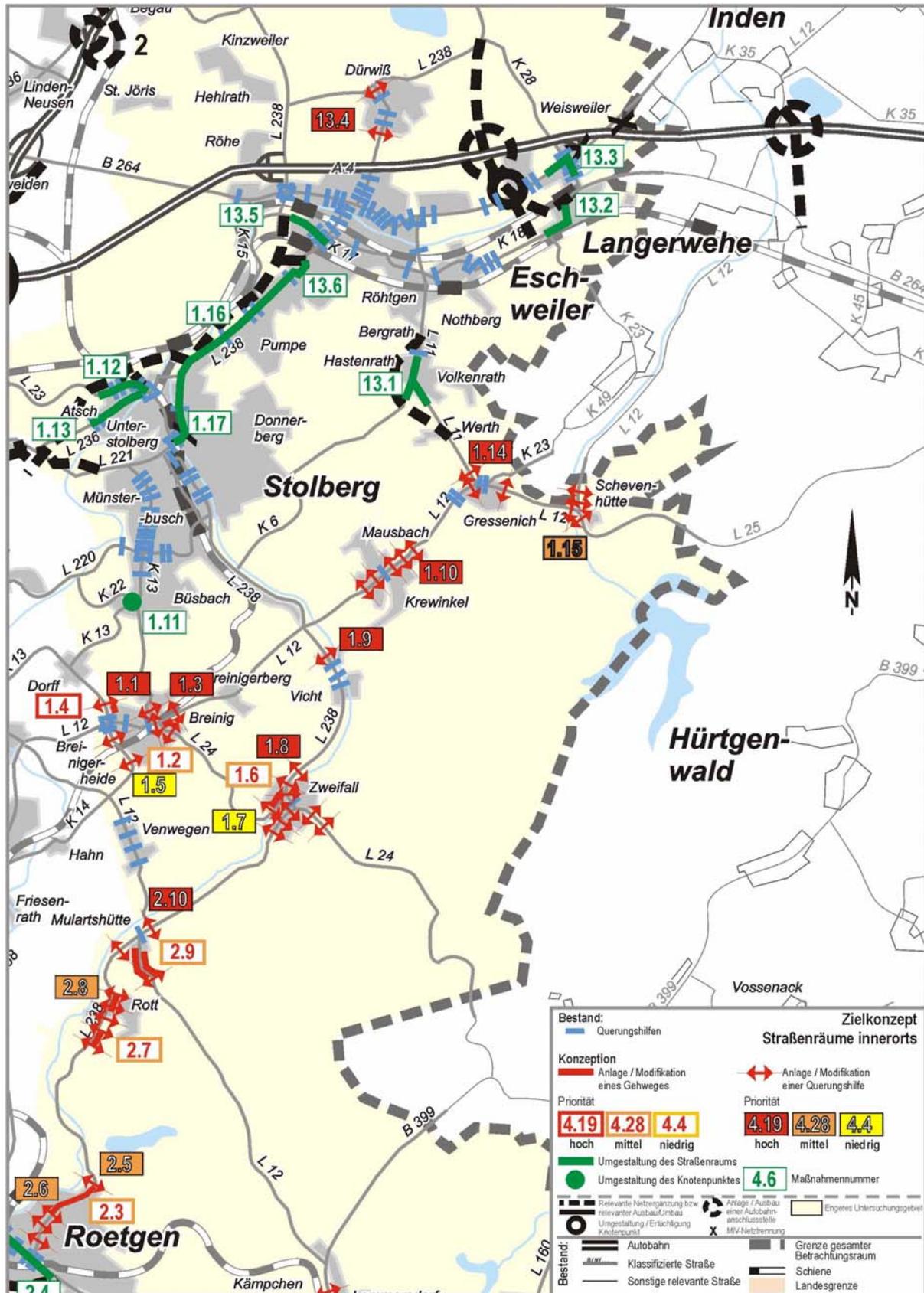


Abbildung 7.3: Straßenräume innerorts Zielkonzept

8 Überschlägige Kosten

8.1 Kfz-Verkehr

Die Umsetzung aller Maßnahmen im Zielkonzept Kfz-Verkehr ist mit überschlägigen Investitionskosten von rund 68 Mio. € verbunden (siehe Tabelle 3.26). Davon entfällt der Hauptanteil auf den Neubau von rund 30 km Straßen.

Tabelle 8.1: Investitionskosten Zielkonzept Kfz-Verkehr

	Investitionskosten [Mio. €]	Streckenlänge [km]
Straßenneubau	63,2	33
Straßenausbau	11,0	15
Aus-/Umbau Knoten	1,1	11 Knoten
Straßeninstandsetzung	3,2	45
Summe	78,5	93
		11 Knoten
Davon: Straßenneu /-ausbau in Bedarfsplänen vorhanden	38,8	21

Von den insgesamt 45 km Straßenneubau und –ausbau des Zielkonzepts ist bereits fast die Hälfte in vorliegenden Bedarfsplänen angemeldet.

8.2 Öffentlicher Verkehr

Die Umsetzung aller Maßnahmen im Zielkonzept ÖPNV ist mit überschlägigen zusätzlichen Betriebskosten von rund 2 Mio. € verbunden (siehe Tabelle 3.26). Dabei kann die eigentliche Zusatzleistung von 3,1 Mio. € pro Jahr durch Einsparungen um rund 0,9 Mio. € pro Jahr reduziert werden.

Tabelle 8.2: Reine Betriebskosten (ohne Einnahmen) Zielkonzept ÖPNV

	Betriebskosten [Mio. €] (reine Betriebskosten ohne Einnahmen)
Zusätzliche Betriebsleistung	3,1
Eingesparte Betriebsleistung	0,9
Summe	2,2

Bei der Berechnung wurden auf Grund mangelnder Datengrundlagen die potenzielle Gegenfinanzierung durch Einnahmen nicht berücksichtigt. Die Höhe der Einnahmen ist unter anderem stark davon abhängig, inwieweit grenzübergreifend eine einheitliche Tarifstruktur geschaffen werden kann.

8.3 Fahrradverkehr

Die Umsetzung aller Maßnahmen im Zielkonzept Radverkehr ist mit überschlägigen Investitionskosten von rund 46 Mio. € verbunden (siehe Tabelle 3.26). Davon entfällt der Hauptanteil auf den Neubau von Radwegen. Die Investitionskosten für Radfahr- bzw. Schutzstreifen sind auf Grund der nahezu reinen Markierungsarbeit mit rund 0,6 Mio. € für 113 km Strecke vergleichsweise gering. Einschränkend ist anzumerken, dass die Markierung von Radverkehrsanlagen auf der Fahrbahn außerorts in Deutschland derzeit nicht möglich ist.

Tabelle 8.3: Investitionskosten Zielkonzept Radverkehr

	Investitionskosten [Mio. €]	Streckenlänge [km]
Neubau Radweg	36,8	147
Neuanlage Radfahrstreifen / Schutzstreifen	4,6	113
Modifikation Radweg oder gemeinsamer Geh-/Radweg	12,4	29
Modifikation Radfahrstreifen / Schutzstreifen	0,1	3
RAVeL	9,9	68
Summe	63,8	360

Die Investitionskosten für die Anlage der RAVeL (selbständige Radwege entlang Bahntrassen) sind mit rund 9,9 Mio. € für 68 Streckenkilometer vergleichsweise gering. In dieser Kostenberechnung sind Aufwendungen für kleinere streckenbegleitende Sanierungsarbeiten (Ingenieurbauten, Zuwegungen, Beschilderung etc.) sowie eine Pauschale für den Grunderwerb enthalten. Nicht inbegriffen sind die ggf. erforderliche Vollsanieung von Brückenbauwerken o. ä.

8.4 Straßenräume innerorts

Die Umsetzung aller Maßnahmen im Zielkonzept Straßenräume innerorts ist mit überschlägigen Investitionskosten von rund 49 Mio. € verbunden (siehe Tabelle 3.26). Davon entfällt der Hauptanteil auf Umgestaltung von rund 30 km Straßenräumen, die durch Straßennetzergänzungen von Kfz-Verkehren entlastet werden können. Die in diesen Straßenräumen frei werdenden Flächenpotenziale können beispielsweise für den Ausbau von Anlagen für den Fußgänger- und Radverkehr genutzt werden.

Tabelle 8.4: Investitionskosten Zielkonzept Straßenräume innerorts

	Investitionskosten [Mio. €]	Streckenlänge [km] bzw. Anzahl
Anlage / Modifikation Querungshilfen	0,5	103 Stück
Anlage / Modifikation Gehwege	8,6	27
Umgestaltung von Straßenräumen	39,6	30
Summe	48,7	57
		103 Querungshilfen

9 Weiteres Vorgehen

9.1 Maßnahmenschwerpunkte

Das Gesamtvolumen aller Maßnahmenprogramme beträgt

- rund 191 Mio. € an Investitionskosten und
- rund 2 Mio. € pro Jahr an zusätzlichen Betriebskosten.

Angesichts der Höhe des Volumens und der Vielzahl der Maßnahmen im Zielkonzept des Mobilitätsplans Dreiländereck ist es ratsam, eine Priorisierung der Maßnahmen vorzunehmen. Grundlage einer Priorisierung sind nicht nur die hier betrachteten verkehrliche Kriterien sondern auch andere Aspekte, wie z. B. Verfügbarkeit von Fördermitteln, Pilotvorhaben, planerisch-strategische Überlegungen etc.

Ein erster Schritt ist sicherlich die Übernahme des Zielkonzepts des vorliegenden Mobilitätsplans in die entsprechenden Planwerke, wie z. B. Straßenbedarfspläne, Nahverkehrspläne, Radinfrastrukturprogramme, Flächennutzungspläne, Strukturpläne etc. Bei grenzüberschreitenden Projekten ist die Abstimmung der Planungsbeteiligten von großer Bedeutung, z. B. zur Formulierung eines INTERREG-Fördermittelantrags.

Wichtige grenzüberschreitende Projekte sind aus Sicht des Gutachters u. a.:

- im Straßenverkehr die Instandsetzung bzw. der Ausbau der N 68 zwischen Stadtgrenze Aachen und E 40 Autobahnanschlussstelle Eynatten, die B 258n Direktverbindung Aachen – Parkstad Limburg, die Instandsetzung bzw. der Ausbau der N 67 Eupen – Monschau
- im Öffentlichen Verkehr die Schnellbuslinie Aachen – Eupen – Monschau, die Änderung der Linienführung der Buslinie 396 und die Buslinie Roetgen – Raeren – Kelmis
- im Radverkehr die selbständigen Radwege entlang von Bahntrassen (RAVeL) Aachen / Stolberg / Eupen – Roetgen – Simmerath – Monschau und weiter in Richtung Bütgenbach sowie Aachen – Plombières (– Lüttich)
- bei den Straßenräumen die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Vaals.

Sonstige wichtige Projekte aus Sicht des Gutachters sind u. a.:

- im Straßenverkehr die N 67 Paralleltrasse / Autobahnanschlussstelle Eupen-West in Verbindung mit der Ortsumgehung Eupen-West sowie die L 236 Ortsumgehung Stolberg / Atsch
- im Öffentlichen Verkehr der Schnellbus Aachen – Roetgen – Simmerath – Nationalpark Eifel – Schleiden (– Kall Bf)
- im Radverkehr der Bau von Radwegen an besonders problematischen Strecken, wie z. B. der N 3 (Kelmis – Thimister-Clermont), der N 68 (Stadtgrenze Aachen über Eupen in Richtung Hohes Venn), der N 67 (N 3 – Stadtgrenze Monschau) sowie der L 12 (Lückenschlüssen zwischen Gressenich und Simmerath) und der L 238 (Lückenschlüsse zwischen Eschweiler und Roetgen)
- bei den Straßenräumen die Durchführung eines Programms "Querungshilfen für Fußgänger" im deutschen Teil des Untersuchungsgebiets, die Umgestaltung von Straßenräumen im Zentrum von Eupen und Stolberg im Zuge des Baus der vorgesehenen Umgehungsstraßen

9.2 Fördermittel

Es existieren zahlreiche Förderprogramme von der europäischen bis zur gemeindlichen Ebene, mit deren Hilfe ein Großteil der im Rahmen des vorliegenden Mobilitätsplans vorgeschlagenen Maßnahmen potenziell kofinanziert werden kann. Im Folgenden werden die in Frage kommenden Förderprogramme kurz erläutert. In den Maßnahmentabellen im Anhang wird zu einer Vielzahl von Maßnahmen mindestens ein Fördertopf genannt, der potenziell für eine Kofinanzierung zur Verfügung stehen kann. Es ist zu unterstreichen, dass es sich um eine potenzielle Kofinanzierung handelt. In fast allen Fällen hängt eine Förderungsmöglichkeit von mannigfaltigen Bedingungen ab, die im Rahmen der Beantragung der Gelder erfüllt werden müssen. Ein Anspruch auf Förderung besteht in aller Regel nicht.

Bei der Beantragung der Fördermittel ist grundsätzlich zu beachten, dass das beantragte Finanzierungsvolumen in Relation zu dem Beantragungsaufwand steht.

9.2.1 Europäische Ebene

9.2.1.1 TEN-V (Transeuropäische Netze – Verkehr)

Ziel dieses Programms ist es, den europäischen Binnenmarkt optimal zu vernetzen. Das Programm läuft bis 2020 und in diesem Zeitraum sollen u. a. Straßen, Eisenbahnstrecken und das europäische Hochgeschwindigkeitsnetz ausgebaut und vernetzt werden. Die Vorhaben können mit maximal 10% der Investitionskosten bezuschusst werden, den Rest müssen die Mitgliedstaaten selbst finanzieren.

Das Vorhaben sollte ein Gesamtvolumen einer solchen Höhe aufweisen, dass der Zuschuss mindestens 1,5 Mio. € erreicht und einen Realisierungszeitraum von 3 Jahren nicht überschreiten. Der finanzielle Rahmen des Programms liegt in dem Zeitraum 2007 – 2013 bei 20,35 Mrd. € für den Bereich Verkehr. Dabei werden mindestens 55% der Mittel für Schienenvorhaben und höchstens 25% der Mittel für Straßenvorhaben verwendet.

Gefördert werden nur Vorhaben, welche ein gemeinsames Interesse anstreben und welche durch die öffentliche Hand (Mitgliedstaaten, Länderregierungen oder Gemeindeverwaltungen) finanziert werden. Als Vorhaben gelten auch die voneinander unabhängigen Vorhabensphasen, die als Ganzes eine Funktion erfüllen, d. h. es werden auch Studien zu den Vorhaben finanziert.

Teile der Schienenhochgeschwindigkeitsstrecke Köln – Paris werden durch TEN-V kofinanziert, z. B. der Buschtunnel an der deutsch-belgischen Grenze.

MOBILITÄT IM DREILÄNDERECK
- 138 / 208 -



Abbildung 9.1: Leitschema des transeuropäischen Netzes Verkehrnetzes (Horizont 2020) - Straße



Abbildung 9.2: Leitschema des transeuropäischen Verkehrsnetzes (Horizont 2020) - Schiene

9.2.1.2 Marco Polo

Es handelt sich um ein EU-weites Programm, dessen Ziel es ist, ein effizientes Verkehrssystem für den Güterverkehr aufzubauen. Es umfasst die Förderung der Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schienen- und Wasser- bzw. Kurzstreckenseewege.

Für den Förderzeitraum 2003 – 2010 steht ein Budget von 400 Mio. € zur Verfügung.

Angesichts des Volumens des Programms ist nicht damit zu rechnen, dass größere Infrastrukturmaßnahmen gefördert werden. Eine Förderung von Studien ist jedoch möglich. Möglicherweise können über dieses Programm Mittel abgerufen werden, die der Lösungsfindung des Problems des Engpasses Aachen im Güterverkehr dienen.

9.2.1.3 Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE)

9.2.1.3.1 NRW-EU-Ziel-2-Programm

Das zentrale Programm der europäischen Strukturfonds ist „Regionale Wettbewerbsfähigkeit und Innovation“ 2007 – 2013, allgemein bekannt als NRW-EU-Ziel-2-Programm. Aus diesem Programm stehen NRW 1,3 Mrd. € an EU-Mitteln zur Verfügung, welche durch nationale Mittel in Höhe von 2 Mrd. € ergänzt werden.

Durch eine Wettbewerbsstruktur ist das Programm für alle Regionen NRWs geöffnet, die bisherigen Ziel-2-Gebiete wurden aufgehoben. Es werden Wettbewerbe in 16 NRW-Clustern, dies sind ausgewählte Branchen und Technologiefelder, sowie Querschnittsfeldern wie z. B. Tourismus ausgeschrieben. Besonders diese Querschnittsfelder können für die Förderung der im Rahmen dieses Mobilitätsplans genannten Maßnahmen eine große Rolle spielen.

Es gibt in diesem Programm drei Schwerpunkte mit folgender Mittelaufteilung:

Schwerpunkt 1 – Stärkung unternehmerischer Basis:	20%
Schwerpunkt 2 – Innovation und wissensbasierte Wirtschaft:	50%
Schwerpunkt 3 – Nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung:	30%

Die Mittel aus der sog. 3. Säule (Nachhaltige Stadt- und Regionalentwicklung) werden nach derzeitigem Kenntnisstand größtenteils ins Ruhrgebiet fließen. Aus den anderen Säulen (Stärkung unternehmerischer Basis, Innovation und wissensbasierte Wirtschaft) sind auch andere Regionen in NRW gut förderfähig. Neben EFRE stehen Gelder aus dem Strukturfonds des Landes NRW zur Verfügung. Die Förderquote wird in nächster Zeit neu festgelegt. Ihre Höhe ist derzeit nicht bekannt.

9.2.1.3.2 INTERREG

9.2.1.3.2.1 INTERREG IIIA

INTERREG IIIA zielt auf die Förderung internationaler Zusammenarbeit von Regionen, besonders die grenzübergreifenden Kooperationen ab. Dabei soll eine grenzüberschreitend eine regionale wirtschaftliche Verbesserung und die Integration des Gebietes gefördert werden.

INTERREG IIIA wird durch die Europäischen Fonds für Regionale Entwicklung (EFRE) finanziert. Derzeit sind bereits 93,8% der Mittel (48,7 Mio. €), die für den Förderzeitraum von 2001 bis 2008 zur Verfügung standen, belegt. Es können jedoch immer noch Projekte/Maßnahmen bis zum 01.07.2007 eingereicht werden. Hierbei ist zu beachten, dass das Gesamtvolumen mindestens 50.000 € beträgt und das Projekt/die Maßnahme spätestens am 30.06.2008 abgeschlossen ist.

Förderfähig im Rahmen von INTERREG IIIA sind grundsätzlich alle Kosten, die im Rahmen der Verfolgung der INTERREG IIIA-Ziele entstehen, z. B. Kosten in den Bereichen Marketing, Management/Koordination, Öffentlichkeitsarbeit, Infrastruktur etc. Die Förderquote beträgt 50%.

9.2.1.3.2.2 INTERREG IV

INTERREG ist im neuen Förderzeitraum als Ziel 3 „Förderung der territorialen Zusammenarbeit“ Bestandteil von EFRE. Für die Euregion Maas-Rhein stehen im Rahmen dieses Programms 72 Mio. € zur Verfügung, welche für direkte Projektförderung genutzt werden können. Durch Kofinanzierung des Bundes und Eigenmittel der Projektpartner entsteht ein Gesamtfördervolumen von 144 Mio. €. Die Förderquote des Programms beträgt generell 50.

Für die Förderfähigkeit entscheidend ist ein grenzüberschreitender Charakter der Maßnahmen. Die Förderung gliedert sich in drei Bereiche:

- Steigerung der wirtschaftlichen Wettbewerbsposition (65%)
- Nachhaltige Entwicklung, u. a. Natur und Landschaft erhalten sowie Angebot nachhaltiger Mobilitätsformen fördern (18%)

soziokulturelle Integration und Steigerung des Wohlstands (11%)

9.2.1.4 ELER (Europäische Landwirtschaftsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums)

Alle von der EU unterstützten Maßnahmen der ländlichen Entwicklung werden ab 2007 aus dem ELER finanziert. Für Deutschland stehen für den Zeitraum 2007 – 2013 rund 8 Mrd. € zur Verfügung.

ELER hat drei allgemeine Ziele, wobei die ersten beiden Ziele sektoralen und das dritte Ziel räumlichen Bezug haben. Im Rahmen des vorliegenden Mobilitätsplans ist allenfalls das dritte Ziel von Bedeutung: die Diversifizierung der ländlichen Wirtschaft und Lebensqualität im ländlichen Raum.

Einen Querschnitt zu diesen drei Zielen bietet ein vierter Schwerpunkt des Programms: LEADER (Liaison entre actions de développement de l'économie rurale). LEADER, vormals ein eigenständiges Programm, wurde in das NRW Programm ländlicher Raum 2007 – 2013 integriert.

Mit LEADER sollen lokale integrierte Entwicklungsstrategien und Kooperationsprojekte (gebietsübergreifende und transnationale Zusammenarbeit) umgesetzt werden. Die Fördervoraussetzungen sind u. a., dass

- die Region 30.000 – 150.000 Einwohner umfasst,
- die lokalen Aktionsgruppen über Ausschreibungen ausgewählt werden und
- die Maßnahmen zu 50% durch die Region kofinanziert werden.

Die Förderung für das "Integrierte Ländliche Entwicklungskonzept Eifel-Rur" (ILEK Eifel-Rur) kommt aus dem ELER-Programm. Die Förderquote beträgt 40%. Das ILEK Eifel-Rur wurde mittlerweile auch vom Amt für Agrarordnung des Landes NRW anerkannt, so dass eine wichtige Hürde für die weitere Förderung genommen ist.

Die Projektliste ist nicht geschlossen, sondern für neue Projekte offen. Gefördert werden kleinere touristische Maßnahmen, die auch dazu beitragen, alternative Einkommensmöglichkeiten in der Land- und Forstwirtschaft zu schaffen. Förderanträge können nur durch die Kommunen gestellt werden.

Für den Bereich Eifel besteht noch ein weiterer ILEK, der ILEK Kalkeifel. Diese beiden ILEKs haben sich gemeinsam als eine LEADER Region beworben. Bis ca. Mitte 2008 wird klar sein, ob die Aufnahme in dieses Programm erfolgt. Dann wären Förderanträge nach LEADER möglich. Die Förderquote für die ILEK-Projekte würde dann von 40 auf 50% steigen.

Relevant im Rahmen des vorliegenden Mobilitätsplans kann ELER durch das NRW-Programm ländlicher Raum 2007 – 2013 werden, das mit rund 292 Mio. € von der EU unterstützt wird. Ein Teil dieses Programms ist die sog. Dorferneuerung. Förderfähig sind im Rahmen der Dorferneuerung u. a. die Instandsetzung, verbesserte Führung oder Verkehrsberuhigung von Dorfstraßen, die Anlage von Plätzen, Verbindungs-, Geh- und Fußwegen zur Verbesserung innerörtlicher Verkehrsverhältnisse einschließlich der Grün- und Freiraumgestaltung im Dorf. Die Förderquote für diese Maßnahmen beträgt durch die Anerkennung des ILEK Eifel-Rur 40% und kann im Rahmen von LEADER auf 50% steigen (s.o.).

9.2.2 Deutschland

Eine unmittelbare Eingriffsmöglichkeit im Bereich der Verkehrswegeplanung besitzt der Bund über den Bundesverkehrswegeplan. Dieser bezieht sich auf die in seiner Baulast stehenden Verkehrswege (z. B. Bundesstraßen, Autobahnen, wichtige Schienenwege).

Ansonsten ist er indirekt an der Finanzierung bzw. Kofinanzierung zahlreicher Verkehrsmaßnahmen, z. B. über das Land NRW oder andere Gebietskörperschaften – auch im Rahmen von Förderprogrammen, z. B. TEN-V, GVFG – beteiligt.

9.2.2.1 Bundesverkehrswegeplan

Bei dem Bundesverkehrswegeplan handelt es sich nicht um ein Förderprogramm im eigentlichen Sinne. Die Mittel, die für den Bau und Ausbau von Bundesstraßen (einschließlich der Autobahnen) sowie von Schienen- und Wasserwegen zur Verfügung stehen, sind im Untersuchungsgebiet von entscheidender Bedeutung (z. B. Finanzierung von Ortsumgehungen oder der TEN-V-Hochgeschwindigkeitsschienenstrecke Aachen – Köln).

Die vorgeschlagenen Maßnahmen werden einem formalen Prüfverfahren unterzogen. In Abhängigkeit von dem Ergebnis werden sie in den Bundesverkehrswegeplan aufgenommen und verschiedenen Prioritäten („vordringlicher Bedarf“, „weiterer Bedarf“) zugeordnet. Für den aktuellen Planungszeitraum bis 2015 ist ein Investitionsvolumen von rund 80 Mrd. € vorhanden.

9.2.3 Landesebene NRW

Das Land Nordrhein-Westfalen ist Baulastträger der Landesstraßen und der zugehörigen Radverkehrsanlagen. Planung und Bau werden durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW als Organ des Landes durchgeführt und aus dem Landeshaushalt finanziert. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW hat damit die Möglichkeit, Maßnahmenvorschläge an Landesstraßen unmittelbar umzusetzen.

Koordiniert wird die Verkehrswegeplanung im Land NRW über die Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW (IGVP NRW). Diese bezieht sich auf die in seiner Baulast stehenden Verkehrswege und bezieht sowohl Individual- als auch den öffentlichen Verkehr mit ein.

Ähnlich wie der Bund beteiligt sich das Land NRW oftmals indirekt an der Finanzierung bzw. Kofinanzierung von Verkehrsmaßnahmen, u. a. auch im Rahmen von Förderprogrammen, z. B. Radwegeprogramm, GVFG.

9.2.3.1 Integrierte Gesamtverkehrsplanung (IGVP NRW)

Ähnlich wie beim Bund werden im Rahmen der IGVP Maßnahmen in der Baulast des Landes NRW finanziert bzw. kofinanziert. Auch diese Mittel sind im Untersuchungsgebiet von entscheidender Bedeutung (z. B. Finanzierung von Ortsumgehungen oder der euregiobahn).

Die vorgeschlagenen Maßnahmen werden einem formalen Prüfverfahren unterzogen. In Abhängigkeit von dem Ergebnis werden sie in den Landesstraßenbedarfsplan aufgenommen und verschiedenen Prioritäten zugeordnet. Für das Jahr 2007 steht ein Finanzierungsvolumen von rund 67 Mio. € zur Verfügung, davon 7 Mio. für die Instandsetzung von Fahrbahndecken. Die derzeitige IGVP wurde im Jahr 2006 veröffentlicht und wird frühestens in 5 Jahren fortgeschrieben.

9.2.4 Förderprogramme für Maßnahmen im Radverkehr

Maßnahmen im Radverkehr lassen sich durch verschiedene Programme und Gesetze finanzieren. Die Förderung ist dabei u. a. abhängig von der Lage des Radwegs (innerorts / außerorts, selbständig / straßenbegleitend) und von der Klassifizierung der anliegenden Straße (Gemeindestraße / Kreisstraße / Landesstraße / Bundesstraße).

Radwege an Bundesstraßen werden durch die Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes und Radwege an Landstraßen durch das Straßen- und Wegegesetz des Landes Nordrhein-Westfalen finanziert. Radwege an kommunalen Straßen (Kreis- und Gemeindestraßen) werden durch Beiträge für Verkehrsanlagen nach dem Kommunalabgabengesetz und die Förderrichtlinien zur Förderung der Verkehrsinfrastruktur im Straßenraum in den Städten und Gemeinden Nordrhein-Westfalen finanziert. Wegen der Komplexität des Themas Radverkehrsförderung im Detail in Deutschland wird hier auf die empfehlenswerte Förderfibel des Nationalen Radverkehrsplan verwiesen (www.nationaler-radverkehrsplan.de/foerderfible/index.php). Per Internet können die wesentlichen Kenngrößen der geplanten bzw. angedachten Radverkehrsmaßnahme eingegeben werden, woraufhin online unmittelbar sämtliche Förderungsmöglichkeiten in Deutschland ausgegeben werden.

Grundsätzlich lässt sich die Förderfähigkeit einer Radverkehrsmaßnahme untermauern, wenn diese Bestandteil einer ausgewiesenen Radroute ist (z. B. D-Route des Deutschen Routennetzes, EuroVelo des Europäischen Radwegenetzes, Radverkehrsnetz NRW).

9.2.5 Städte und Gemeinden in Deutschland

Im Rahmen des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) fördert der Bund Investitionen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse der Gemeinden.

Förderbereiche sind u. a. der kommunale Straßenbau sowie der öffentliche Personennahverkehr. Voraussetzungen für die Förderung ist dabei, dass das Vorhaben zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse dringend erforderlich, in einem Verkehrsentwicklungsplan o. ä. vorhanden und die übrige Finanzierung (Eigenanteil des Zuwendungsempfängers) gesichert ist. Es ist jedoch zu beachten, dass Betriebskosten nicht bezuschusst werden.

Die Fördersätze liegen bei durchschnittlich 75%, wobei es sich überwiegend um eine Anteilsfinanzierung handelt. Die Kostenvolumina der Projekte / Maßnahmen müssen eine Bagatellegrenze von 25.000 €, teilweise nur 12.500 €, an zuwendungsfähigen Ausgaben überschreiten.

Förderfähige Vorhaben sind u. a.:

- Verkehrswichtige innerörtliche Straßen
- Verkehrswichtige Zubringerstraßen
- Verkehrswichtige kommunale Straßen
- Verkehrswichtige zwischenörtliche Straßen in zurückgebliebenen Gebieten
- Schulwegesicherung
- Radwege an verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen
- Verkehrswichtige Radwege, selbständig geführt
- Sonstige Radwege, Fahrradstraßen
- Bushaltstellen
- Fahrradstationen
- Mitfahrerparkplätze

Diese Auflistung lässt erkennen, dass viele der Maßnahmen des Zielkonzepts des vorliegenden Mobilitätsplans nach dem GVFG förderfähig sind. Beispiele hierfür sind:

MOBILITÄT IM DREILÄNDERECK - 145 / 208 -

- die Umgestaltung des Straßenraums innerorts (Beruhigungsmaßnahmen, Tempo 30)
- die Anlage von Radwegen
- die Anlage und Modifikation von innerörtlichen Querungshilfen

9.2.6 Nationale Ebene Belgien

Die Förderung von verkehrlichen Maßnahmen ist auf der belgischen Seite tendenziell einfacher aufgebaut als auf der deutschen Seite.

Die in der vorliegenden Studie vorgeschlagenen Maßnahmen des Zielkonzepts MIV (Maßnahmen im Straßenraum, Aus- bzw. Neubau von Strecken und Knoten) sowie die Straßeninstandsetzung sind vornehmlich Maßnahmen im regionalen Netz und werden ohne weitere nationale Fördermittel von der Wallonischen Region finanziert. Die Maßnahmen im kommunalen Netz werden von den Gemeinden getragen.

Die Maßnahmen im Bereich des Schienenverkehrs werden von der belgischen Eisenbahn (SNCB) bzw. von föderalen Mitteln getragen. Die vorgeschlagenen Maßnahmen im Bereich des Busverkehrs werden vollständig von der TEC bzw. der Wallonischen Region finanziert. Die Kommunen beteiligen sich nicht über einen Eigenanteil.

Die Maßnahmen im Radverkehr werden vollständig von der Wallonischen Region finanziert, wenn es sich um Verkehrsanlagen entlang des regionalen Straßennetzes handelt. Für den RAVeL ist die Wallonische Region (MET und DGTLP) für die Investitionskosten und die außerordentlichen Instandsetzungsarbeiten zuständig. Die Gemeinden übernehmen den regulären Unterhalt der Anlagen.

9.3 Förderfähigkeit von Maßnahmen des vorliegenden Mobilitätsplans

Die folgende Tabelle bietet eine Übersicht über die Förderfähigkeit der verschiedenen Maßnahmen, die im Rahmen des vorliegenden Mobilitätsplans vorgeschlagen werden (siehe Tabelle 3.1). Auf nationaler oder regionaler Ebene existieren in Belgien für die vorgeschlagenen Maßnahmen keine Förderprogramme im eigentlichen Sinne. Die Finanzierung erfolgt hier zum größten Teil unmittelbar aus Mitteln der Wallonischen Region.

MOBILITÄT IM DREILÄNDERECK
- 147 / 208 -

Tabelle 9.1: Förderprogramme

Maßnahmentyp	Förder-ebene	Förderprogramm / Fördermittelgeber	Bemerkung	maximaler Fördersatz [%]
Modifikation Querungshilfe	EU	ELER	siehe NRW-Programm ländlicher Raum 2007-2013	
	Land	NRW-Programm ländlicher Raum 2007-2013	Dorferneuerung ("Verbesserung der innerörtlichen Verkehrsverhältnisse")	30 - 50%
	Kommune	GVFG FöRi-Sta Nr. 2.7	Schulwegesicherung an Straßen, welche im Schulwegeplan enthalten sind	75%
Anlage/ Modifikation Gehweg	EU	ELER	siehe NRW-Programm ländlicher Raum 2007-2013	
	Land	NRW-Programm ländlicher Raum 2007-2013	Dorferneuerung ("Verbesserung der innerörtlichen Verkehrsverhältnisse")	30 - 50%
	Kommune	GVFG FöRi-Sta Nr. 2.1 FöRi-Sta Nr. 2.7	"Verkehrswichtige innerörtliche Straßen" Schulwegesicherung an Straßen, welche im Schulwegeplan enthalten sind	75%
Umgestaltung des Straßenraums	EU	ELER	siehe NRW-Programm ländlicher Raum 2007-2013	
	Land	NRW-Programm ländlicher Raum 2007-2013	Dorferneuerung ("Verbesserung der innerörtlichen Verkehrsverhältnisse")	30 - 50%
	Kommune	GVFG FöRi-Sta Nr. 2.1 FöRi-Sta Nr. 2.7	"Verkehrswichtige innerörtliche Straßen" Schulwegesicherung an Straßen, welche im Schulwegeplan enthalten sind	75%
Umgestaltung des Knotenpunktes	EU	ELER	siehe NRW-Programm ländlicher Raum 2007-2013	
	Land	NRW-Programm ländlicher Raum 2007-2013	Dorferneuerung ("Verbesserung der innerörtlichen Verkehrsverhältnisse")	30 - 50%
	Kommune	GVFG FöRi-Sta Nr. 2.1 FöRi-Sta Nr. 2.7	"Verkehrswichtige innerörtliche Straßen" Schulwegesicherung an Straßen, welche im Schulwegeplan enthalten sind	75%
Straßenneubau, -ausbau außerorts	EU	TEN-V	Studie und/oder Infrastruktur "Auf- und Ausbau der Haupt- und Zwischenverbindungen, die erforderlich sind, um Engpässe zu beseitigen, Lücken zu schließen und die Fernverkehrsverbindungen zu ergänzen" "Auf und aus Bau der Infrastrukturen zur Förderung des Verbunds der einzelstaatlichen Netze"	20%
	EU	Interreg IIIA / ETZ	i.d.R. Studie	50%
	Bund	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	BVWP	100%
	Land	Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen	IGVP NRW	100%
	Kommune	GVFG FöRi-Sta Nr. 2.2	"Verkehrswichtige Zubringerstraßen zum überörtlichen Verkehrsnetz"	75%
Straßenneu- -ausbau innerorts	Bund	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	Haushaltstitel Straßenbau, wenn die Einwohnerzahl der Kommune < 80.000 liegt, ausgenommen Gehwegebau ¹⁷	100%
	Land	Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein-	Haushaltstitel Straßenbau, wenn die Einwohnerzahl der Kommune < 80.000 liegt, ausgenommen	100%

¹⁷ Kommunen mit Einwohnerzahlen von 50.000 – 80.000 können wahlweise die Baulast für innerörtliche klassifizierte Straßen übernehmen

¹⁸ Kommunen mit Einwohnerzahlen von 50.000 – 80.000 können wahlweise die Baulast für innerörtliche klassifizierte Straßen übernehmen

MOBILITÄT IM DREILÄNDERECK

- 148 / 208 -

Maßnahmentyp	Förder- ebene	Förderprogramm / Fördermittelgeber	Bemerkung	maximaler Fördersatz [%]
		Westfalen	Gehwegebau ¹⁸	
	Kommune	GVFG FöRi-Sta Nr. 2.1	wenn die Einwohnerzahl der Kommune > 80.000 liegt ¹⁹ , "Verkehrswichtige innerörtliche Straßen"	75%
Aus-/Umbau Knoten	Bund	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	Haushaltstitel Straßenbau, wenn in der Baulast des Bundes	100%
	Land	Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein- Westfalen	Haushaltstitel Straßenbau, wenn in der Baulast des Landes	100%
	Kommune	GVFG FöRi-Sta Nr. 2.1 FöRi-Sta Nr. 2.2	"Verkehrswichtige innerörtliche Straßen" "Verkehrswichtige Zubringerstraßen zum überörtlichen Verkehrsnetz"	75%
Instandsetzung Straße innerorts	Bund	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	Haushaltstitel Straßenbau, wenn die Einwohnerzahl der Kommune < 80.000 liegt, ausgenommen Gehwegebau ²⁰	100%
	Land	Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein- Westfalen	Haushaltstitel Straßenbau, wenn die Einwohnerzahl der Kommune < 80.000 liegt, ausgenommen Gehwegebau ²¹	100%
	Kommune	GVFG FöRi-Sta Nr. 2.1	wenn die Einwohnerzahl der Kommune > 80.000 liegt ²² , "Verkehrswichtige innerörtliche Straßen"	75%
Instandsetzung Straße außerorts	Bund	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	Haushaltstitel Straßenbau, wenn in der Baulast des Bundes	100%
	Land	Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein- Westfalen	Haushaltstitel Straßenbau, wenn in der Baulast des Landes	100%
	Kommune	GVFG FöRi-Sta Nr. 2.2	"Verkehrswichtige Zubringerstraßen zum überörtlichen Verkehrsnetz"	75%
Neubau RAVeL	EU	Interreg IIIA / ETZ (Euregionale 2008)	i.d.R. Studie	50%
	EU	Ziel2-Programm 2007-2013	Gesamtkonzept im Rahmen nachhaltiger Stadt- und Regionalentwicklung	50%
	Bund	Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes	wenn die Führung einer Radverkehrsanlage in der Baulast des Bundes ersatzweise als RAVeL möglich ist	100%
	Land	StrWG NRW	als selbständige Radverkehrsanlage	100%
Neubau/ Modifikation	EU	Interreg IIIA / ETZ	i.d.R. Studie	50%

¹⁹ Kommunen mit Einwohnerzahlen von 50.000 – 80.000 können wahlweise die Baulast für innerörtliche klassifizierte Straßen übernehmen

²⁰ Kommunen mit Einwohnerzahlen von 50.000 – 80.000 können wahlweise die Baulast für innerörtliche klassifizierte Straßen übernehmen

²¹ Kommunen mit Einwohnerzahlen von 50.000 – 80.000 können wahlweise die Baulast für innerörtliche klassifizierte Straßen übernehmen

²² Kommunen mit Einwohnerzahlen von 50.000 – 80.000 können wahlweise die Baulast für innerörtliche klassifizierte Straßen übernehmen

MOBILITÄT IM DREILÄNDERECK

- 149 / 208 -

Maßnahmentyp	Förder- ebene	Förderprogramm / Fördermittelgeber	Bemerkung	maximaler Fördersatz [%]
Radverkehrs- anlage innerorts	EU	Ziel2-Programm 2007-2013	Gesamtkonzept im Rahmen nachhaltiger Stadt- und Regionalentwicklung	50%
	Bund	Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes	Haushaltstitel Straßenbau, wenn die Einwohnerzahl der Kommune < 80.000 liegt, ausgenommen Gehwegebau ²³	100%
	Land	StrWG NRW	Haushaltstitel Straßenbau, wenn die Einwohnerzahl der Kommune < 80.000 liegt, ausgenommen Gehwegebau ²⁴	100%
	Kommune	GVFG FöRi-Sta Nr. 2.1 FöRi-Sta Nr. 2.8.1 FöRi-Sta Nr. 2.8	"Verkehrswichtige innerörtliche Straßen" "Radwege an verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen" "Verkehrswichtige Radwege, selbständig geführt"	75%
Neubau/ Modifikation Radverkehrs- anlage außerorts	EU	Interreg IIIA / ETZ	i.d.R. Studie	50%
	EU	Ziel2-Programm 2007-2013	Gesamtkonzept im Rahmen nachhaltiger Stadt- und Regionalentwicklung	50%
	Bund	Grundsätze für Bau und Finanzierung von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes		100%
	Land	StrWG NRW		100%
	Kommune	GVFG FöRi-Sta Nr. 2.8.1 FöRi-Sta Nr. 2.8	"Verkehrswichtige Radwege, selbständig geführt"	75%
Lienen- beschleunigung, Erweiterung des Fahrten- angebots	EU	Interreg IIIA / ETZ	i.d.R. Studie	50%
	EU	Ziel2-Programm 2007-2013	Gesamtkonzept im Rahmen nachhaltiger Stadt- und Regionalentwicklung	50%
	Land	Regionalisierungsmittel	Betriebs- und Investitionsmittel	k.A.
	Kommune	GVFG (§2 Abs.1 Satz 4) GVFG (§2 Abs.1 Satz 6)	"Beschleunigungsmaßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr" "Beschaffung von Standard-Linienomnibussen"	75%
Modifikation der Linienführung, Linienver- längerung	EU	TEN-V	"erfordliche Maßnahmen zur Integration des Schiene- und des Luftverkehrs"	20%
	EU	Interreg IIIA / ETZ	i.d.R. Studie, ggf. Betriebskosten	50%
	EU	Ziel2-Programm 2007-2013	Gesamtkonzept im Rahmen nachhaltiger Stadt- und Regionalentwicklung	50%
	Land	Regionalisierungsmittel	Betriebs- und Investitionsmittel	k.A.
	Kommune	GVFG §2 Abs.1 Satz 6 §2 Abs.1 Satz 3	"Beschaffung von Standard-Linienomnibussen" "Bau oder Ausbau von zentralen Omnibusbahnhöfen und Haltestelleneinrichtungen"	75%

²³ Kommunen mit Einwohnerzahlen von 50.000 – 80.000 können wahlweise die Baulast für innerörtliche klassifizierte Straßen übernehmen

²⁴ Kommunen mit Einwohnerzahlen von 50.000 – 80.000 können wahlweise die Baulast für innerörtliche klassifizierte Straßen übernehmen

MOBILITÄT IM DREILÄNDERECK
- 150 / 208 -

Maßnahmentyp	Förder- ebene	Förderprogramm / Fördermittelgeber	Bemerkung	maximaler Fördersatz [%]
Schiens Strecken- ausbau ggf. -neubau	EU	TEN-V	Für die Strecke Paris-Köln: "Auf- und Ausbau der Haupt- und Zwischenverbindungen" "Auf- und Ausbau der Infrastrukturen zur Förderung des Verbundes einzelstaatlicher Netze" "erfordliche Maßnahmen zur Integration des Schiens- und des Luftverkehrs"	20%
	EU	Interreg IIIA / ETZ	i.d.R. Studie	50%
	EU	Ziel2-Programm 2007-2013	Gesamtkonzept im Rahmen nachhaltiger Stadt- und Regionalentwicklung	50%
	EU	MarcoPolo	Güterverkehr	k.A.
	Bund	Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung	BVWP	100%
	Land	Regionalisierungsmittel	Betriebs- und Investitionsmittel	k.A.
	Land	Ministerium für Bauen und Verkehr des Landes Nordrhein- Westfalen	IGVP NRW	100%

9.3.1 Maßnahmen im Straßenraum

Auf europäischer Ebene können Maßnahmen im Straßenraum über das auf ELER basierende NRW-Programm Ländlicher Raum im Rahmen der Dorferneuerung kofinanziert werden. Verkehrliche Aspekte spielen in diesem Programm eher eine Nebenrolle. Daher ist es erforderlich sie in ein Gesamtkonzept einzuarbeiten, in dem insbesondere Aspekte der Grün- und Freiraumgestaltung, der Wirtschaft und des Tourismus berücksichtigt werden.

In Deutschland können einzelne Querungshilfen über das GVFG gefördert werden, wenn sie im Rahmen der Schulwegsicherung erforderlich sind. Sofern es sich um verkehrswichtige innerörtliche Straßen handelt, die sich nicht in der Baulast des Bundes oder des Landes befinden, kann eine Umgestaltung des Straßenraums gefördert werden.

In Belgien können sämtliche Maßnahmen im Straßenraum an regionalen Straßen von der Wallonischen Region finanziert werden. Maßnahmen an Gemeindestraßen müssen die Kommunen selbst tragen.

9.3.2 Straßenneu- und -ausbau

Auf europäischer Ebene kann der Straßenneu- und -ausbau des TEN-Straßennetzes gefördert werden. Ferner stehen für Straßenprojekte prinzipiell INTERREG / ETZ-Mittel zur Verfügung, wobei die insgesamt zur Verfügung stehenden Fördervolumen in der Regel für den Bau von Infrastruktur zu gering sind. Außerdem kann eine INTERREG / ETZ-Förderung nur dann erfolgen, wenn alle Verkehrsträger ausgewogen mit einbezogen werden und ein grenzübergreifendes Interesse an der jeweiligen Maßnahme besteht.

In Deutschland wird der Straßenneubau und -ausbau von dem jeweiligen Baulastträger finanziert. Der Straßenneu- und -ausbau wird auf der Ebene des Bundes und des Landes NRW über den Bundesverkehrswegeplan bzw. die Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW koordiniert. Verkehrswichtige innerörtliche Straßen bzw. verkehrswichtige Zubringerstraßen zum überörtlichen Verkehrsnetz können – sofern sie sich in der Baulast der Kommune befinden – über das GVFG gefördert werden.

Im belgischen Untersuchungsgebiet wird der Straßenneu- und -ausbau von der Wallonischen Region koordiniert. Maßnahmen an Gemeindestraßen müssen die Kommunen selbst tragen.

9.3.3 Straßeninstandsetzung

Auf europäischer Ebene gibt es keine Förderprogramme für diesen Maßnahmentyp.

In Deutschland wird die Straßeninstandsetzung vom jeweiligen Baulastträger getragen. Auf der Ebene des Bundes und des Landes NRW wird die Straßeninstandsetzung über eigens eingerichtete Haushaltstitel finanziert. Verkehrswichtige innerörtliche Straßen bzw. verkehrswichtige Zubringerstraßen zum überörtlichen Verkehrsnetz können – sofern sie sich in der Baulast der Kommune befinden – über das GVFG gefördert werden.

Im belgischen Untersuchungsgebiet wird die Straßeninstandsetzung der Regionalstraßen von der Wallonischen Region getragen. Die Instandsetzung der Gemeindestraßen müssen die Kommunen selbst finanzieren.

9.3.4 RAVeL

Auf europäischer Ebene kann der Bau der RAVeL-Strecken prinzipiell über INTERREG / ETZ- oder Ziel-2-Mittel kofinanziert werden. Um Ziel-2-Mittel abzufragen ist es allerdings erforderlich, das Projekt in ein Gesamtkonzept zur nachhaltigen Regionalentwicklung einzubinden.

Auf der deutschen Seite stehen Mittel des Landes NRW zur Radverkehrsförderung zur Verfügung. Da es sich bei der Vennbahnstrecke formal um belgisches Staatsgebiet handelt, ist dazu eine zusätzliche vertragliche Vereinbarung nötig.

Auf der belgischen Seite trägt die Wallonische Region die Investitionskosten und außerordentliche Instandhaltungskosten.

9.3.5 Sonstige Radverkehrsanlagen

Radwege, gemeinsame Geh- / Radwege sowie Radfahr- / Schutzstreifen können auf europäischer Ebene prinzipiell über INTERREG / ETZ- oder Ziel-2-Mittel kofinanziert werden. Um Ziel-2-Mittel abzufragen ist es allerdings erforderlich, das Projekt in ein Gesamtkonzept zur nachhaltigen Regionalentwicklung einzubinden.

In Deutschland werden straßenbegleitende Radverkehrsanlagen vom jeweiligen Baulastträger getragen. Auf der Ebene des Bundes und des Landes NRW wird dies über eigens eingerichtete Haushaltstitel finanziert. Radverkehrsanlagen an verkehrswichtigen innerörtlichen Straßen bzw. verkehrswichtigen Zubringerstraßen zum überörtlichen Verkehrsnetz aber auch an außerörtlichen Straßen können – sofern sie sich in der Baulast der Kommune befinden – über das GVFG gefördert werden.

Im belgischen Untersuchungsgebiet wird der Bau von Radverkehrsanlagen von der Wallonischen Region getragen. Radverkehrsanlagen an Gemeindestraßen müssen die Kommunen selbst finanzieren.

9.3.6 Schienenstreckenneu- und -ausbau

Auf europäischer Ebene kann der Schienenstreckenneu- und -ausbau des TEN-Schiennetzes gefördert werden (im Untersuchungsgebiet die Verbindung Köln – Paris). Ferner stehen für Schienenprojekte prinzipiell INTERREG / ETZ-, mit Einschränkungen Ziel-2- und für den Güterverkehr MarcoPolo-Mittel zur Verfügung, wobei die insgesamt zur Verfügung stehenden Fördervolumen in der Regel für den Bau von Infrastruktur zu gering sind.

In Deutschland wird der Schienenneu- und -ausbau auf der Ebene des Bundes und des Landes NRW über den Bundesverkehrswegeplan bzw. die Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW koordiniert. Ferner stehen über die Bundes- und Landesprogramme ÖV u. a. Investitions- und Betriebsmittel zur Verfügung.

Im belgischen Untersuchungsgebiet werden Maßnahmen im Schienenverkehr von der belgischen Eisenbahn (SNCB) und aus föderalen Mitteln finanziert.

9.3.7 Sonstige Maßnahmen im ÖPNV

Für die Erweiterung und Beschleunigung von Buslinien stehen auf europäischer Ebene prinzipiell INTERREG / ETZ- oder Ziel-2-Mittel zur Verfügung. Um Ziel-2-Mittel abzufragen ist es allerdings erforderlich, das Projekt in ein Gesamtkonzept zur nachhaltigen Regionalentwicklung einzubinden.

Über das Landesprogramm ÖV können ferner Investitions- und Betriebsmittel abgerufen werden.

Nach GVFG können Beschleunigungsmaßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr sowie die Beschaffung von Linienbussen kofinanziert werden.

Auf der belgischen Seite finanziert die Wallonische Region den Busverkehr vollständig selbst. Einziger Betreiber ist die TEC.

9.4 Ausblick

Die Analysen haben eine Reihe von verkehrlichen Defiziten ans Licht gebracht, die zum Teil mit dem Vorhandensein nationaler Grenzen im Untersuchungsgebiet zusammenhängen. Die grenzüberschreitenden Defizite sind im öffentlichen Verkehr, teilweise auch in der Radverkehrsinfrastruktur wesentlich ausgeprägter als im Straßenverkehr. Im Straßenverkehr ist die Internationalisierung bzw. Globalisierung bereits weit fortgeschritten. Das betrifft sowohl die Infrastruktur (das Verkehrsangebot), die in den beteiligten Ländern einen vergleichbaren Standard aufweist, als auch die zugehörige Verkehrsnachfrage (Pkw- und Lkw-Verkehr), für die die nationalen Grenzen vollkommen durchlässig sind, so dass prinzipiell jeder beliebige Ort mit Hilfe des Kfz erreicht werden kann.

Mit Hilfe des Verkehrsmodells lässt sich feststellen, dass es an den nationalen Grenzen insbesondere im Pkw-Verkehr ein Austausch- oder Verflechtungsdefizit gibt. Das bedeutet, die Anzahl der Pkw-Fahrten über die Grenze müsste höher sein als sie derzeit ist. Der Grund für den vergleichsweise geringen grenzüberschreitenden Pkw-Verkehr kann z. B. in sprachlichen, administrativen oder kulturellen Grenzen liegen. Ganz anderes im Lkw-Verkehr: Die überproportional hohen Lkw-Anteile an den Grenzübergängen Lichtenbusch und Vetschau deuten darauf hin, dass die Internationalisierung bzw. Globalisierung im Straßengüterverkehr am weitesten fortgeschritten ist und nationale Grenzen innerhalb der Europäischen Union nur noch eine geringe Rolle spielen.

In den Kinderschuhen dagegen steckt der grenzüberschreitende öffentliche Verkehr. Während grenzüberschreitend ein hochwertiges differenziertes Straßennetz angeboten wird, sind im grenzüberschreitenden ÖV-Netz massive Einschränkungen hinzunehmen. Nationale Grenzen sind allein durch die Tatsache mangelnder Tarifeinheiten nach wie vor existent. Ein konkretes Beispiel: Der regelmäßige ÖV-Nutzer zwischen Eupen und Aachen braucht zwei Monatskarten, eine für den deutschen und eine für den belgischen Streckenteil²⁵. Er kann die Monatskarten nur in den Stammländern erwerben.

Im Radverkehr finden wir ein Netz mit teilweise sehr großen Lücken. Ferner gibt es auch im Radverkehr spürbar unterschiedliche Kulturen: Allein die Verbreitung von Radverkehrsanlagen zeigt große Abweichungen zwischen den beteiligten Ländern. Hinzu kommt, dass national unterschiedliche Elemente für die Radinfrastruktur genutzt werden. Hier ist man noch weit von einheitlichen Standards entfernt, wie sie sich beispielsweise im Straßenverkehr herausgebildet haben.

Obwohl in diesem Rahmen nicht näher untersucht, bestehen auch im Schienengüterverkehr Defizite, die angesichts der zu erwartenden Zunahme des grenzüberschreitenden Frachtaufkommens auf der Schiene zu Problemen führen werden.

Auf Basis dieser Kenntnisse lassen sich mit dem Schienengüterverkehr, dem (grenzüberschreitenden) öffentlichen Verkehr und dem Radverkehr Themen erkennen, die bei der zukünftigen Umsetzung von Konzepten bzw. der Platzierung von Investitionen eine wichtige Rolle spielen sollten, um die vorhandenen Defizite zumindest auszugleichen.

²⁵ Betreffend die Linie 14 Aachen – Eupen: „Concerning monthly passes, no further amendments took place so far.“ aus CONPASS Case Study No. 14 Better Connections in European Passenger Transport, Juni 2002

Neben dem vorliegenden Mobilitätsplan Dreiländereck wurden bereits eine Reihe von Studien in der Euregio Maas-Rhein verfasst bzw. sind in Arbeit, die sich mit dem Thema der grenzüberschreitenden Mobilität befassen. Insgesamt handelt es sich um ein erhebliches Projektvolumen von rund 1,4 Mio. €

Tabelle 9.2: Übersicht der Projekte in der Euregio im Bereich Mobilität²⁶

Projektname	Auftraggeber	Beschreibung	Volumen [€]
Mobilitätsplan Eifelverkehrsplanung	WFG Ostbelgien Kreis Euskirchen, RW	Bedarfsanalyse des grenzüberschreitenden Straßen- und Schienenverkehrs im dt.-belgischen Eifelraum	130.000,00
Monitor Güterverkehr	Provincie Limburg NL Staatskanzlei D'dorf, MET, Ministerie Vlaamse Gemeenschap	Inventarisierung der grenzüberschreitenden Güterströme (Güterverkehrsdatenbank + Simulationen), Entwicklung eines euregionalen Güterverkehrskonzeptes + Entwicklung von konkreten überregionalen Pilotprojekten	220.000,00
ÖPNV in der Euregio Maas-Rhein (EMR)	Stichting EMR	Stärkung des ÖPNV in der EMR durch die Entwicklung eines grenzüberschreitenden Nahverkehrsplans u. die Einrichtung einer Koordinierungsstelle ÖPNV, die als Schnittstelle zwischen der ÖV-Plattform und den jeweiligen Projektbeteiligten (Aufgabenträger /Verkehrsunternehmen, Prozess- und Projektmanagement) fungiert	219.500,00
ÖV-Sofortprogramm Euregio Maas-Rhein	AVV, SNCB, Parkstad Limburg, HERMES; De Lijn; EUREGIO Verkehrsschienennetz GmbH	Projekt der ÖPNV Plattform: Erstellung eines euregionalen Nahverkehrsplans als Grundlage künftiger integrierter Planungen sowie kurzfristige Beseitigung bereits jetzt bekannter Schwachstellen (u. a. neuer euregioAIXpress-Haltepunkt Hergenrath)	605.000,00
Mobilität Nord (Mobilitätsplanung Dreiländereck)	WFG Ostbelgien, ME:T Gemeinde Vaals, Kreis Aachen	Untersuchung der Ist - Situation und Herausarbeitung eines Maßnahmenkatalogs zur Verbesserung der grenzüberschreitenden Mobilität im Norden Ostbelgiens, in der Gemeinde Vaals und im südlichen Teil des Kreises Aachen.	193.000,00
Summe			1.367.500,00

Der Güterverkehr wurde im Monitor Güterverkehr betrachtet.

Der öffentliche Verkehr wurde bzw. wird ausführlich behandelt in den Studien:

- Mobilitätsplan Eifelverkehrsplanung und Dreiländereck
- ÖPNV in der Euregio Maas-Rhein
- ÖV-Sofortprogramm Euregio Maas-Rhein.

Konzepte für den Radverkehr wurden ausgearbeitet in den Mobilitätsplänen Eifelverkehrsplanung und Dreiländereck.

Offensichtlich mangelt es bei allen derzeit mit Problemen behafteten Verkehrsträgern nicht an Konzepten, hingegen scheint die Umsetzung (grenzüberschreitender) Projekt hier mit besonderen Schwierigkeiten verbunden zu sein. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs gab es – in der Regel unterstützt von der Europäischen Union – bereits erste Versuche grenzüberschreitende Konzepte umzusetzen (z. B. Euregoticket, NaTourBus). Durchgreifende Maßnahmen jedoch, wie z. B. ein Euregionales Tarifsystem, das laut der COMPASS-Studie "Better Connections in European Passenger Transport" (Juni 2002) bis 2003 umgesetzt werden sollte, sind bisher gescheitert.

²⁶ Quelle: Regierung der Deutschsprachigen Gemeinschaft, Oktober 2006

Die Handlungsschwerpunkte für das weitere Vorgehen sollten daher sein:

- Einarbeitung der Ergebnisse der vorliegenden oder in Arbeit befindlichen Studien in die nationalen Planwerke – hier sollte ein besonderer Schwerpunkt auf Verbesserungen im Schienengüterverkehr, im öffentlichen Verkehr und im Radverkehr gelegt werden
- Erarbeitung eines integralen Euregionalen Verkehrsentwicklungsplans für alle Verkehrsträger, in dessen Rahmen einzelne Teilprojekte vertieft werden können
- als Bestandteil des Euregionalen Verkehrsentwicklungsplans ein Euregionaler Nahverkehrsplan sowie ein Euregionaler Radverkehrsplan
- Einführung einer Euregionalen Tarifstruktur im öffentlichen Verkehr
- Beantragung von Fördermitteln auf Grundlage der bereits vorliegenden bzw. zu erstellenden Planwerke

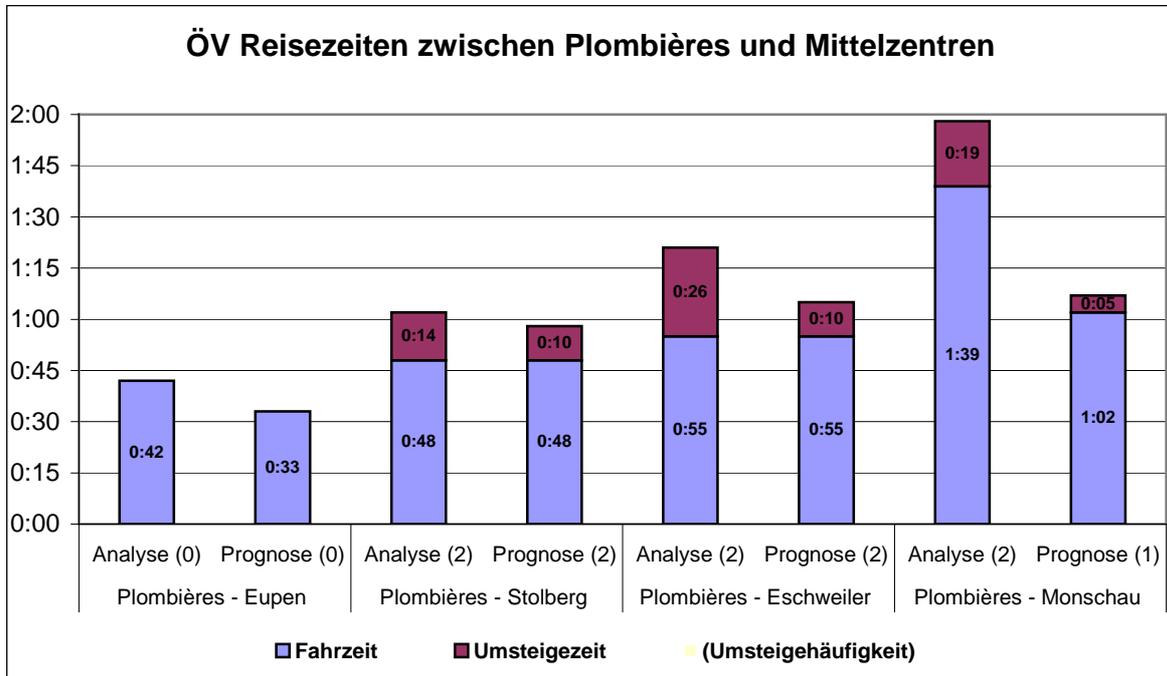
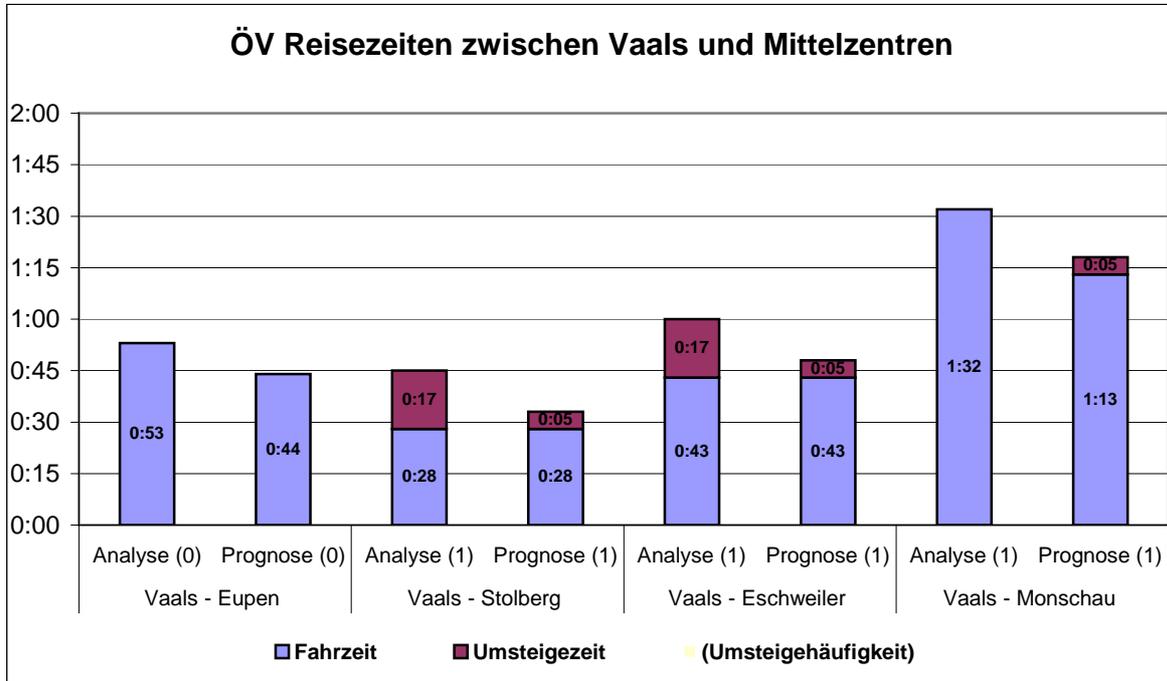
Zur Betreuung der Ausarbeitung und der Umsetzung dieser Planwerke ist eine handlungsfähige grenzübergreifende Arbeitsgruppe erforderlich, die die notwendigen Kompetenzen besitzt. Dies können sein z. B. Vertreter der Regionen (z. B. Region Wallonie, Bezirksregierung Köln, Provinz Limburg), der Straßenbauämter (z. B. MET, Landesbetrieb Straßenbau NRW), der Kommunen auf übergeordneter Ebene (z. B. Städteregion Aachen, Provinz Lüttich), der Verkehrsbetriebe (z. B. TEC, AVV) etc. Durch verschiedene INTERREG-Projekte oder ähnliche Anlässe haben sich eine Vielzahl von Schlüsselfiguren in der Planung bereits persönlich kennengelernt. Diese persönlichen informellen Kontakten bilden eine gute Basis, die erhalten werden und auf der aufgebaut werden sollte.

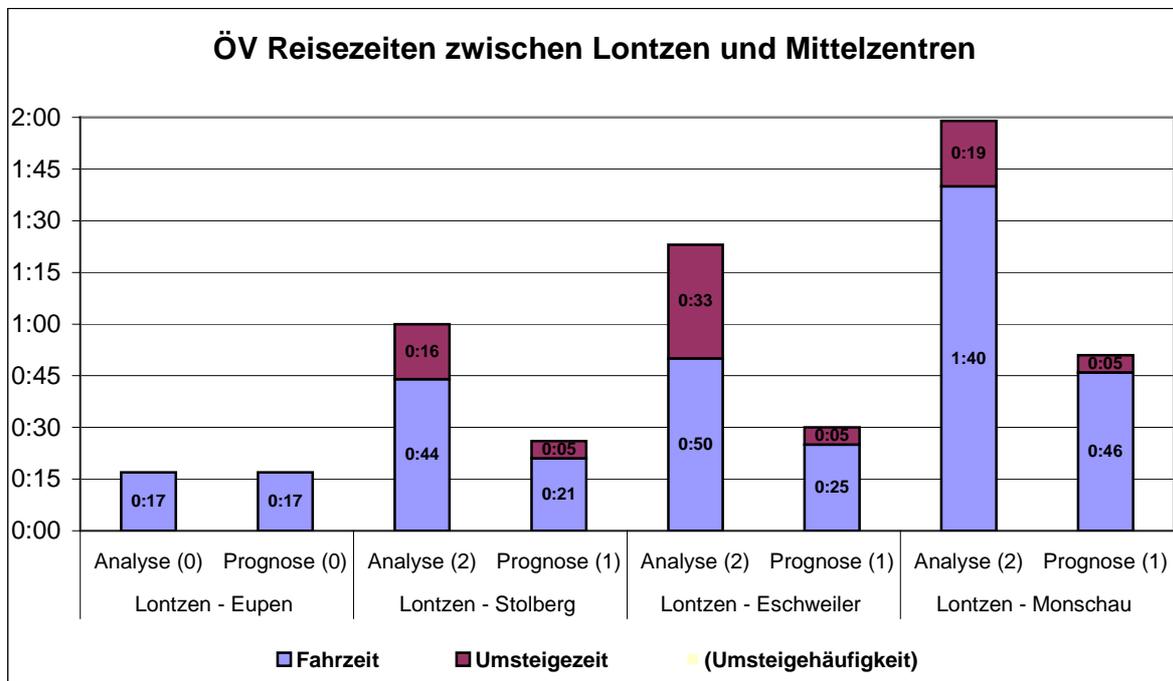
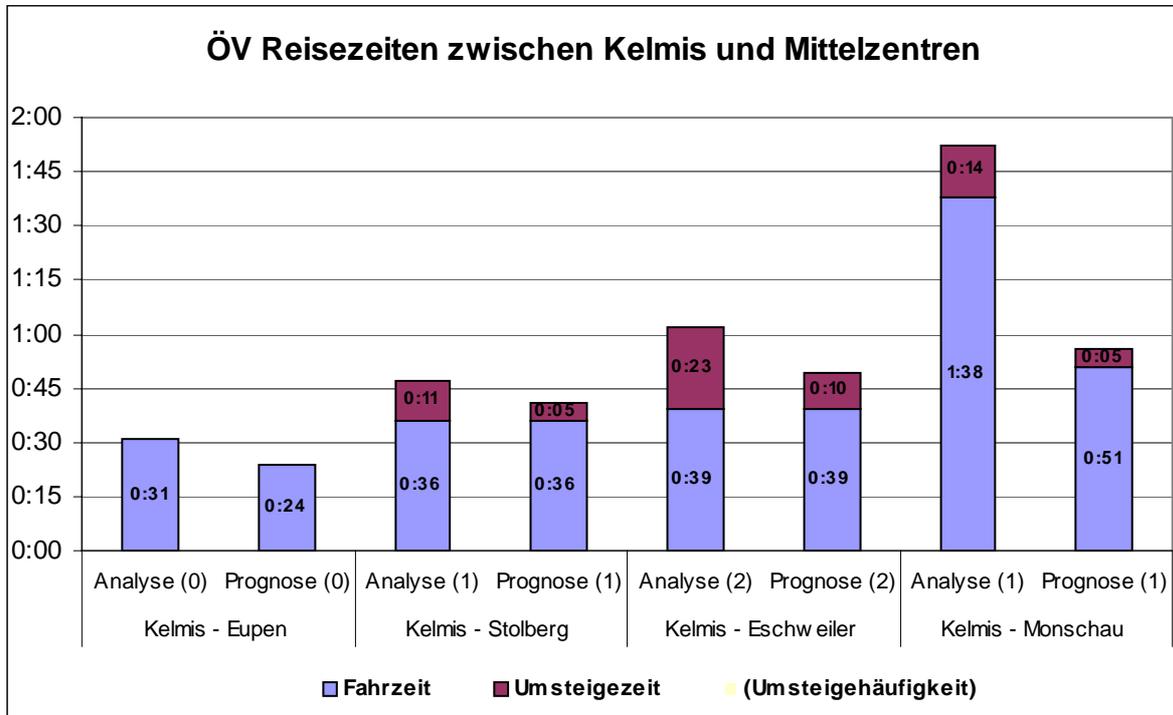
Durch folgende Euregionale Datengrundlagen könnte die fachliche Arbeit im Bereich Verkehr auf einem höheren Qualitätsniveau stattfinden, universeller gestaltet und nachvollziehbarer werden und schließlich kostengünstiger erfolgen:

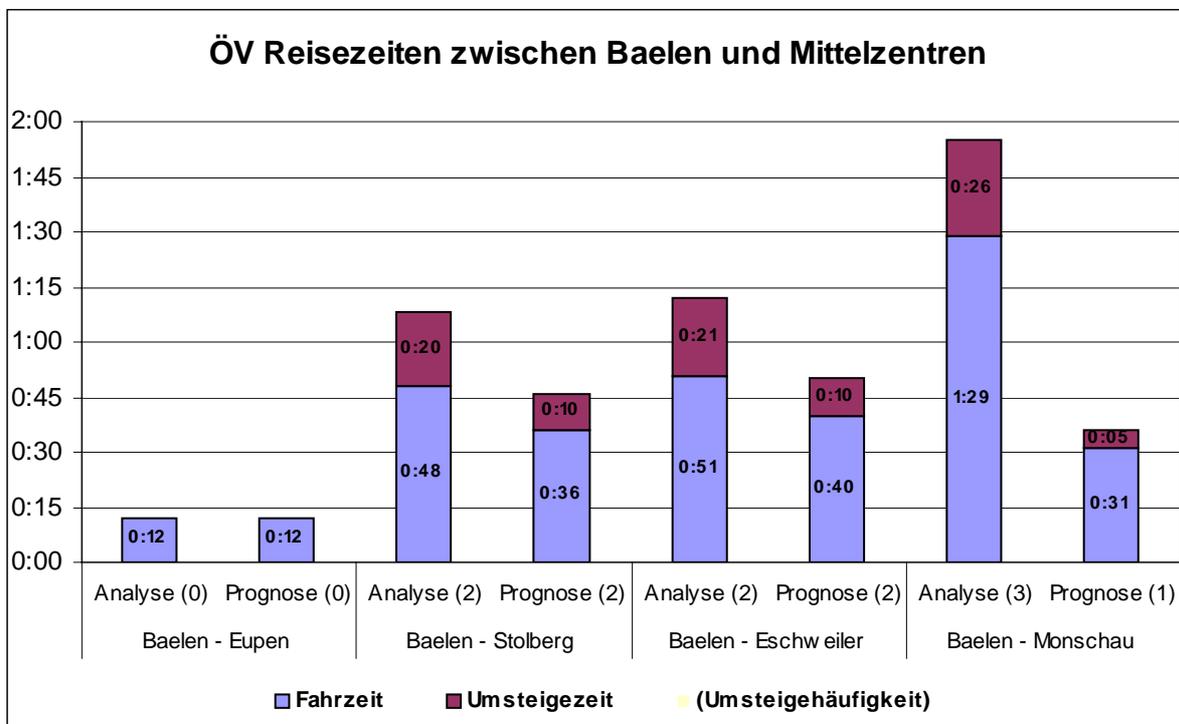
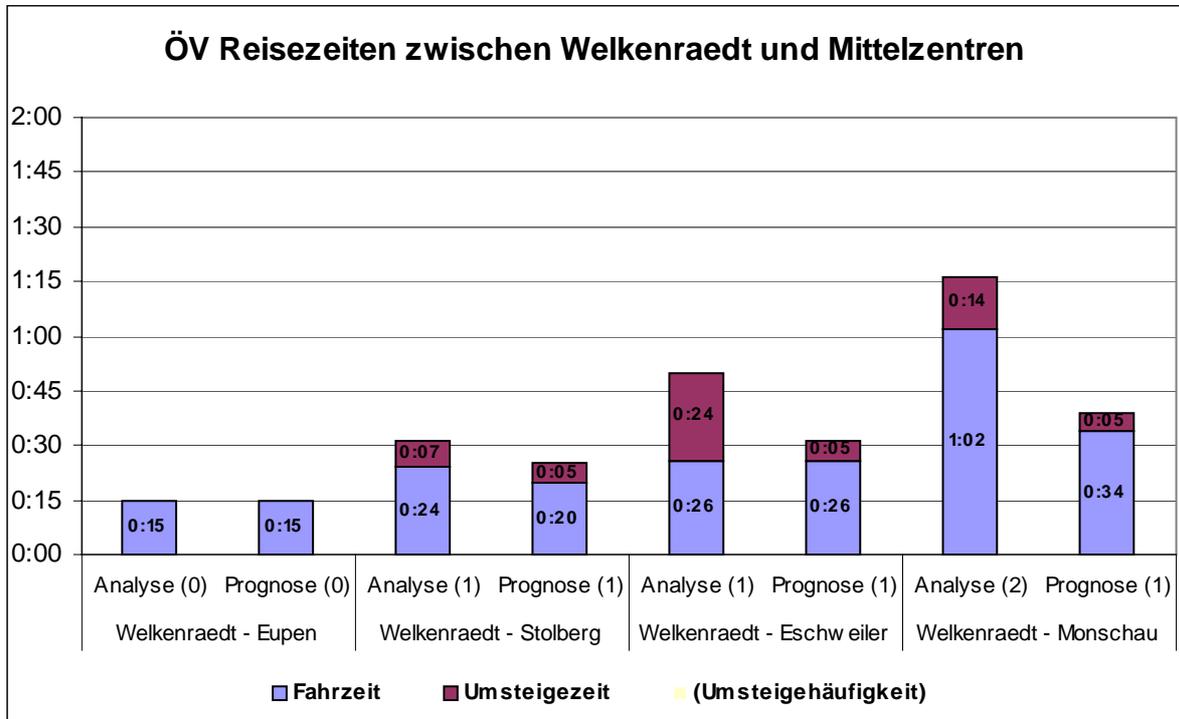
- einheitliche grenzübergreifende Plangrundlagen – bisher aktualisieren die Vermessungsämter die Kartengrundlagen jenseits der nationalen Grenzen in zu großen Zeitabständen, verschiedene Plangrundlagen geben Informationen jenseits der nationalen Grenzen nur rudimentär wieder (z. B. Straßenpläne der Straßenbauämter, ÖV-Netzpläne)
- Vorhaltung von einheitlich aufgebauten Strukturdaten (z. B. Anzahl der Einwohner, Erwerbstätige, Arbeitsplätze, Schüler, Studenten etc.) für den Bestand und einheitliche Prognosehorizonte
- Vorhaltung von Verkehrszählungsdaten für den Pkw- / Lkw-Verkehr, den öffentlichen Verkehr und den Radverkehr
- Durchführung von Mobilitätsbefragungen in regelmäßigen Zeitabständen nach einem einheitlichen Befragungsdesign
- Aufstellung eines Euregionalen Verkehrsmodells auf Basis der vorgehaltenen Struktur-, Mobilitäts- und Zählungsdaten sowie der bereits vorhandenen Verkehrsmodelle.

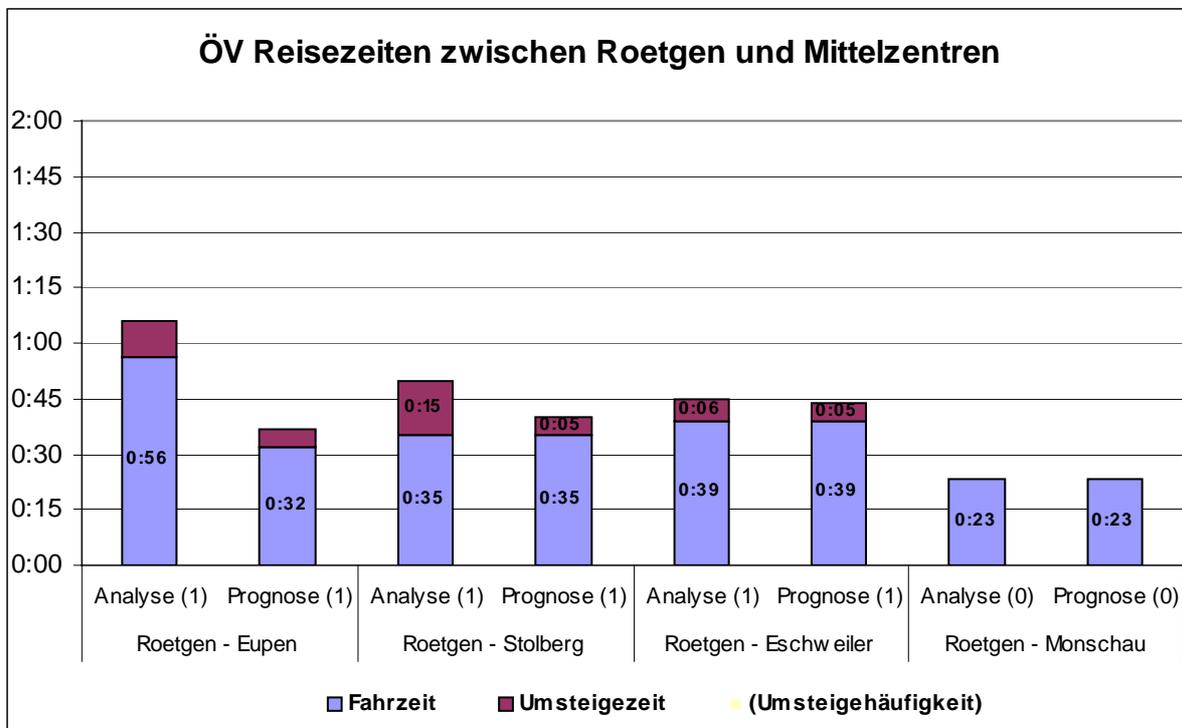
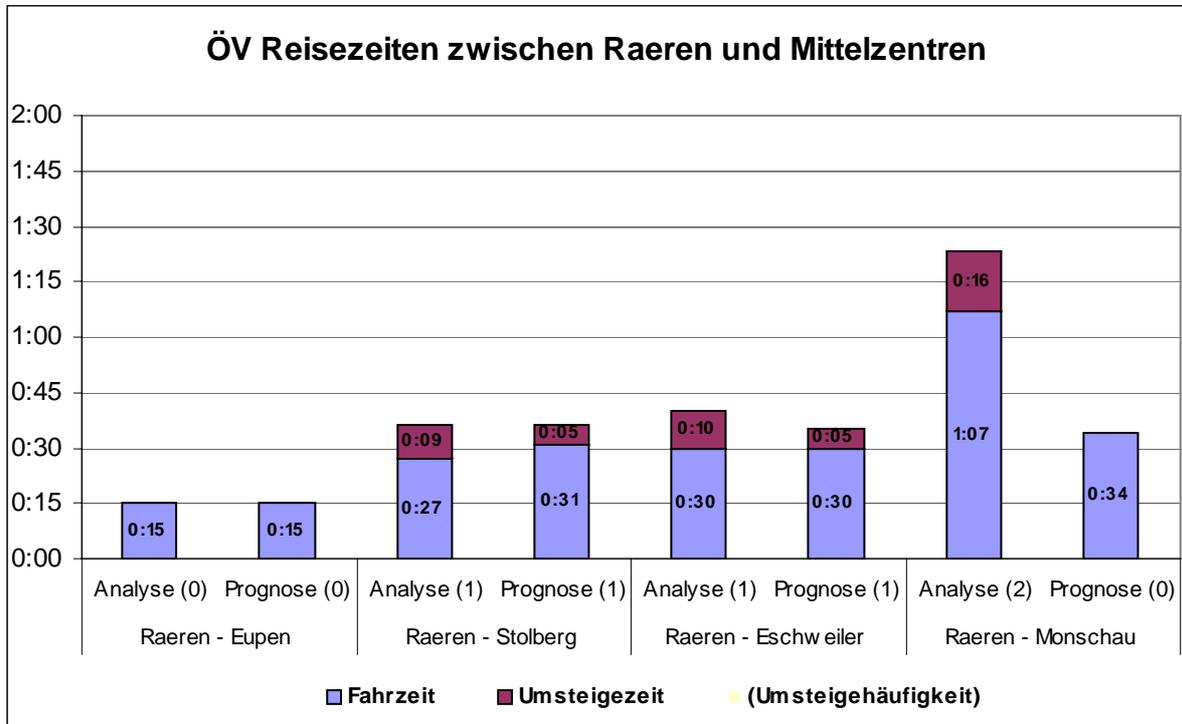
10 **Anhang**

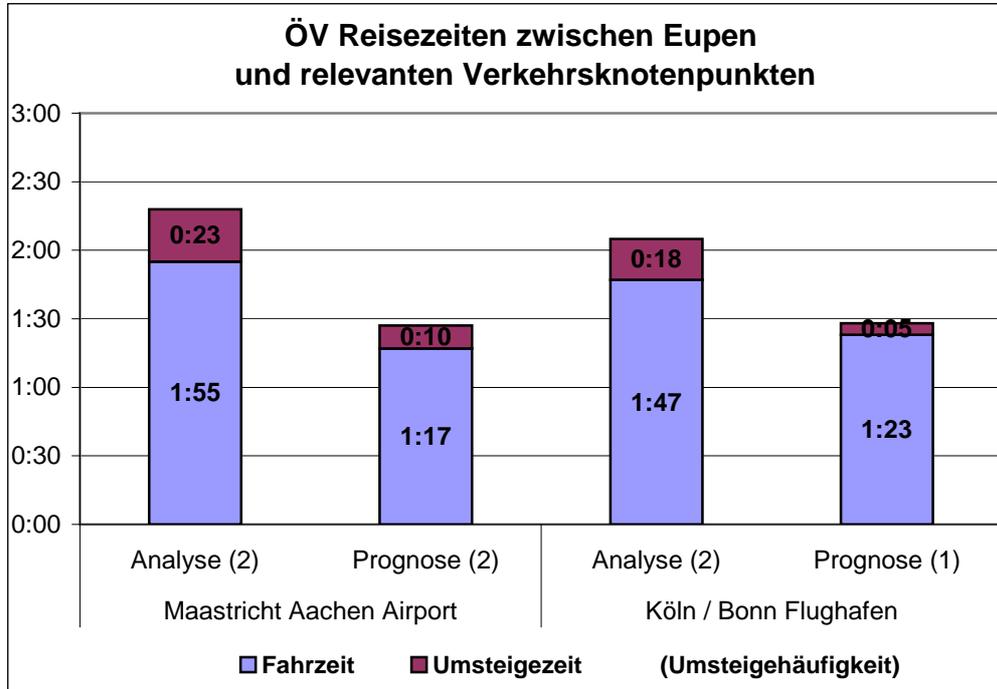
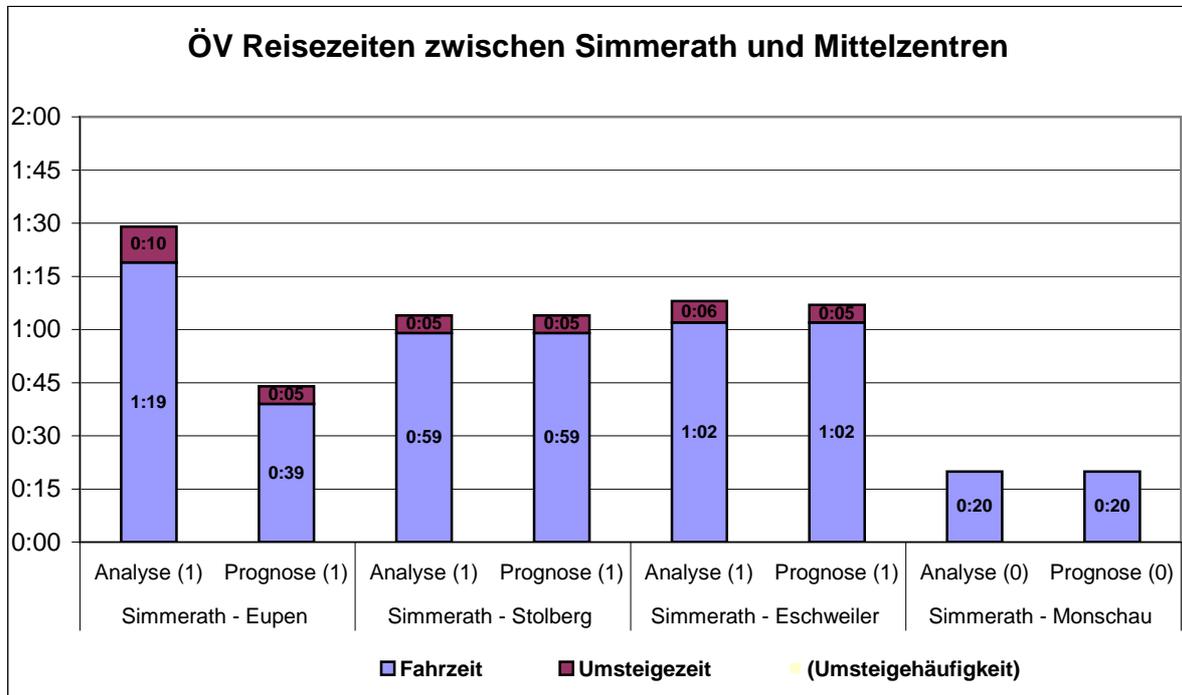
10.1 **ÖV-Reisezeitenvergleich Analyse – Zielkonzept (Prognose)**

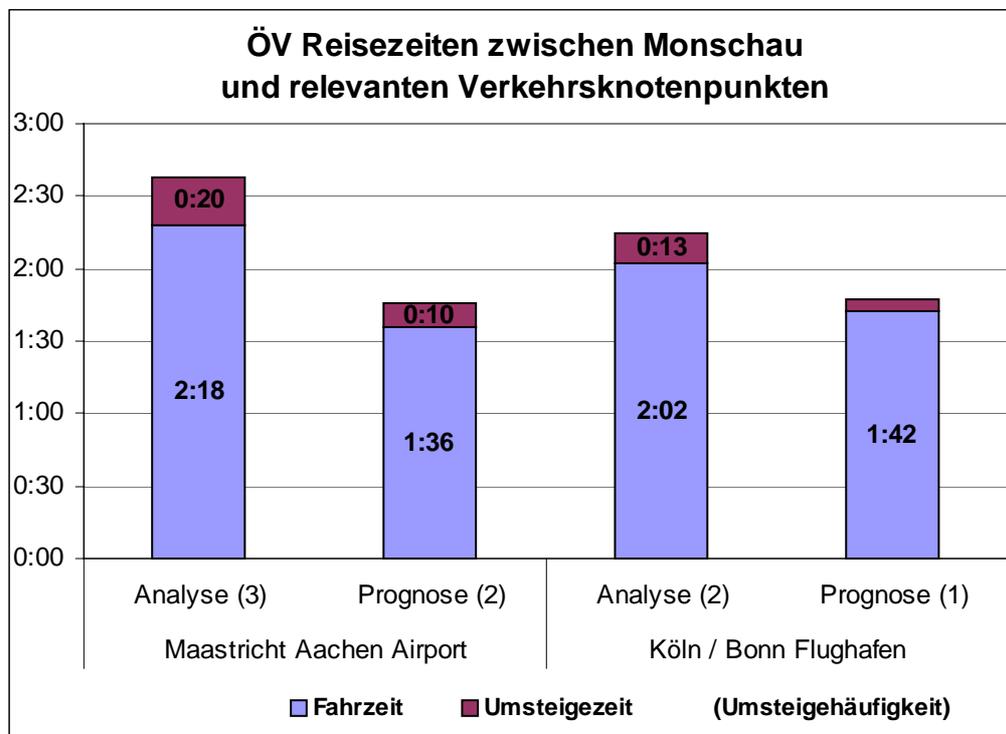


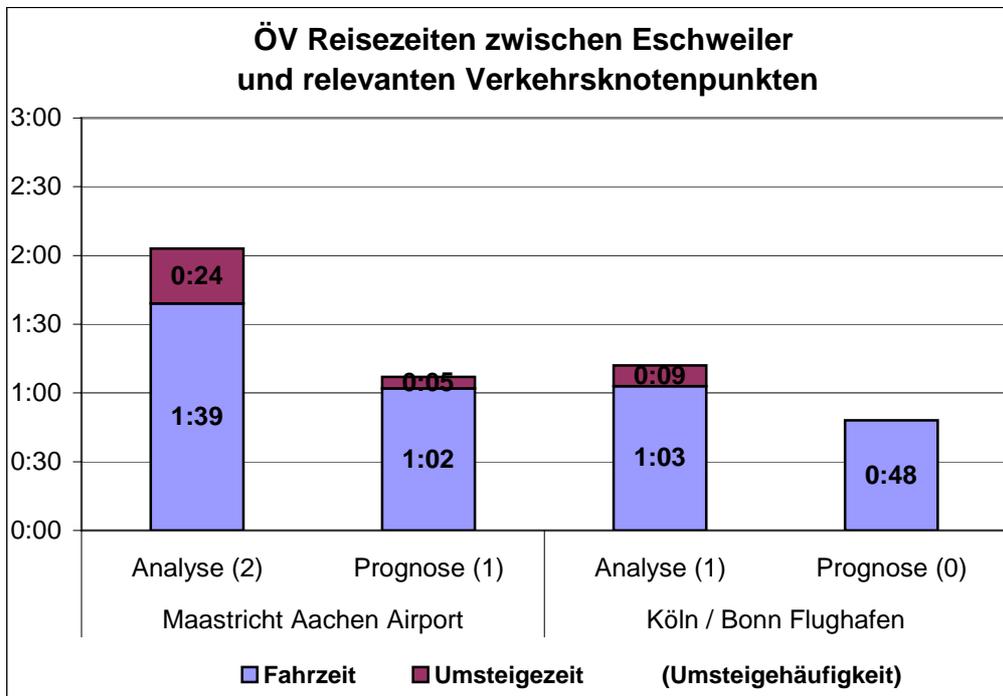
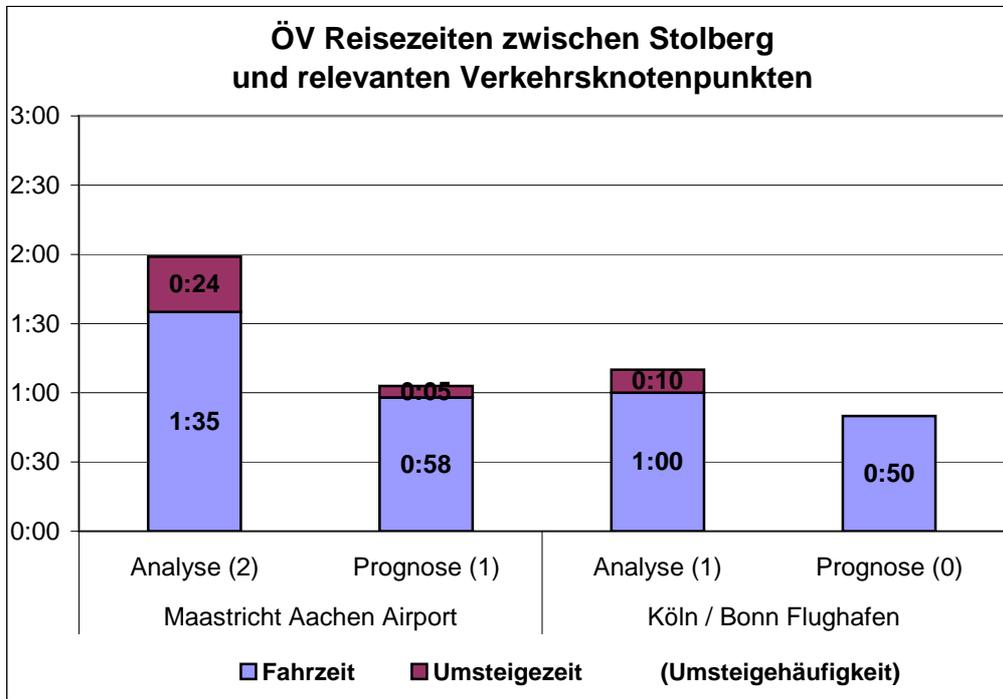


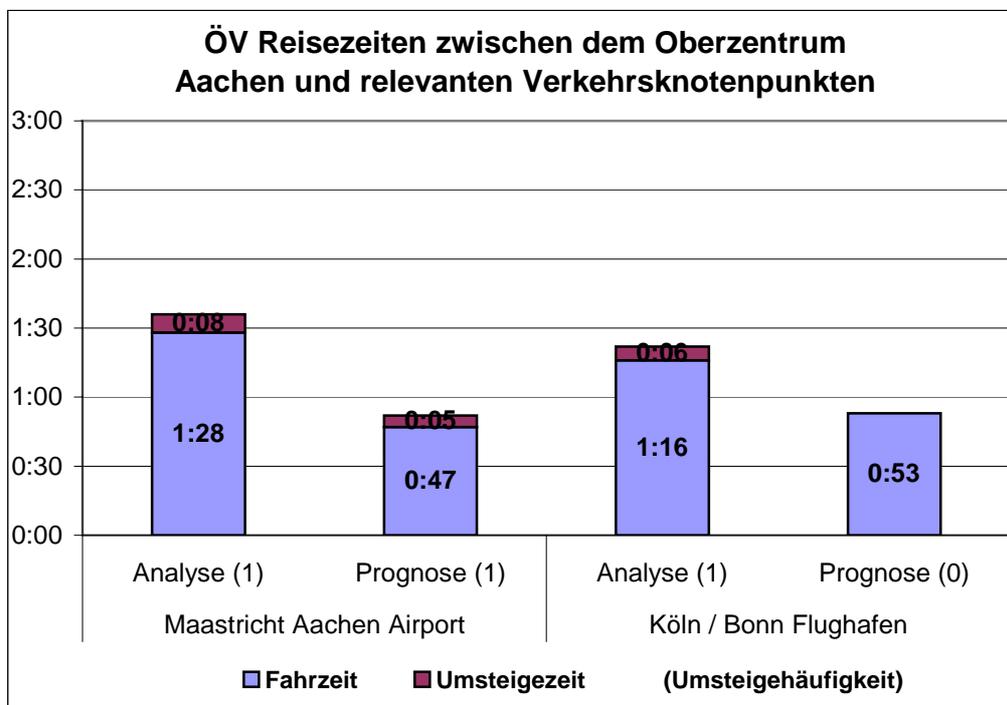












10.2 Maßnahmenprogramme Zielkonzept Mobilitätsplan

Tabelle 10.1: Zielkonzept MIV														
Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	NP	RP	CP	Fördermöglich-keiten	Über- schlägige Kosten	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
01.01	Stolberg	L 236n OU Stolberg-Atsch	Straßenneubau		IGVP NRW		in Baulast des Landes	8.500.000 €	X	X			X	X
01.02	Stolberg-Buschmühle	L 221n OU Stolberg- Buschmühle	Straßenneubau		IGVP NRW		in Baulast des Landes	1.510.000 €						X
01.03	Stolberg	L 221 Cockerillstraße / K 13 Mauerstraße	Aus-/ Umbau Knoten				in Baulast des Landes / in Baulast des Kreises, wenn in Baulast des Kreises GVFG	100.000 €						X
02.01	Roetgen	B 258n OU Roetgen	Straßenneubau	BVWP			in Baulast des Bundes	7.700.000 €	X	X			X	X
02.02	Roetgen	B 258/B 399	Aus-/ Umbau Knoten				in Baulast des Bundes	100.000 €	X				X	X
03.01	Simmerath	B 266n OU Kesternich	Straßenneubau	BVWP			in Baulast des Bundes	3.815.680 €	X	X			X	X
04.01	Monschau- Konzen/ Imgenbroich	B 258n OU Konzen / Imgenbroich	Straßenneubau	BVWP			in Baulast des Bundes	7.500.000 €	X	X			X	X
04.02	Monschau- Kalterherberg	B 399n OU Kalterherberg	Straßenneubau				Interreg IIIA / ETZ in Baulast des Bundes	4.592.500 €	X	X			X	X
04.02	Monschau- Kalterherberg	B 399n OU Kalterherberg	Straßenneubau				Interreg IIIA / ETZ in Baulast des Bundes	5.758.000 €	X	X			X	X
05.01	Raeren-Eynatten	Ertüchtigung N 68 zwischen Aachen und Autobahn- anschlussstelle Eynatten/Aachen-Süd	Straßenneubau				TEN-V Interreg IIIA/ETZ Wallonische Region (MET)	1.596.000 €	X	X			X	X
05.02	Raeren-Eynatten	N 68 OU Eynatten	Straßenneubau				Wallonische Region (MET)	4.400.000 €	X	X			X	X
05.03	Raeren-Eynatten	Ertüchtigung N 68 zwischen Autobahn- anschlussstelle Eynatten / Aachen-Süd und Eupen	Straßenneubau				Wallonische Region (MET)	4.882.500 €	X	X			X	X

MOBILITÄT IM DREILÄNDERECK
- 165 / 208 -

Tabelle 10.1: Zielkonzept MIV

Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	NP	RP	CP	Fördermöglich-keiten	Über- schlägige Kosten	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
05.04	Raeren-Eynatten	Ertüchtigung Knotenpunkt A3 / E40	Aus-/ Umbau Knoten				TEN-V Interreg IIIA / ETZ Wallonische Region (MET)	100.000 €	X				X	X
05.05	Raeren	N 68 Eupener Straße / Wälthorner Straße	Aus-/ Umbau Knoten				Wallonische Region (MET)	100.000 €						X
05.06	Raeren	N 68 Aachener Straße / Frepert	Aus-/ Umbau Knoten				Wallonische Region (MET)	100.000 €						X
06.01	Eupen	N 67OU Eupen-West(N 61 bis N 67/N 68)	Straßenneubau				Wallonische Region (MET)	8.200.000 €	X	X			X	X
06.02	Eupen	Paralleltrasse zur N 67 zwischen Eupen und E 40 mit zusätzlicher Autobahn- anschlussstelle	Straßenneubau			kommunaler Mobilitätsplan	Wallonische Region (MET)	7.230.000 €	X	X			X	X
06.03	Eupen	N 61 Vervierser Straße / N 67 Herbesthaler Straße	Aus-/ Umbau Knoten			kommunaler Mobilitätsplan	Wallonische Region (MET)	100.000 €	X				X	X
06.04	Eupen	N 61 Vervierser Straße / Paveestraße	Aus-/ Umbau Knoten				Wallonische Region (MET)	100.000 €	X				X	X
06.05	Eupen	Aachener Straße/Hook	Aus-/ Umbau Knoten				Wallonische Region (MET)	100.000 €	X				X	X
07.01	Baelen	N 61 OU Baelen	Straßenneubau				Wallonische Region (MET)	3.600.000 €	X	X			X	X
10.01	Kelmis	Lütticher Straße	Aus-/ Umbau Knoten				Wallonische Region (MET)	100.000 €						X
11.01	Plombières	Ertüchtigung N 613	Straßenneubau zur verbesserten Anbindung des Güterbahnhofs Montzen				Wallonische Region (MET)	4.133.250 €	X	X			X	X
11.02	Plombières	N 3 Lütticher Straße / Montzener Straße	Aus-/ Umbau Knoten				Wallonische Region (MET)	100.000 €						X
12.01	Vaals	N 278 OU Vaals	Straßenneubau				Provinz Limburg	3.154.000 €	X	X			X	X

MOBILITÄT IM DREILÄNDERECK
- 166 / 208 -

Tabelle 10.1: Zielkonzept MIV

Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	NP	RP	CP	Fördermöglichkeiten	Überschlägige Kosten	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
13.01	Eschweiler	Verknüpfung L 238n-L 238 süd. K 17 (Odilienstraße) in Eschweiler	Straßenneubau				in Baulast des Kreises oder der Kommune GVFG	960.000 €	X	X			X	X
13.02	Eschweiler	L 11 OU Hastenrath	Straßenneubau		IGVP NRW		in Baulast des Landes	2.500.000 €	X	X			X	X
13.03	Eschweiler	L 11 Eifelstraße / K 7 Zechenstraße	Aus-/ Umbau Knoten				in Baulast des Landes/ in Baulast des Kreises, wenn in Baulast des Kreises GVFG	100.000 €						

MOBILITÄT IM DREILÄNDERECK
- 167 / 208 -

Tabelle 10.2: Handlungskonzept Straßeninstandsetzung												
Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Fördermöglichkeiten	Überschlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT	
01.01	Stolberg	L 238 zwischen Stadtgrenze Eschweiler und Anschlussknoten L 238n OU Stolberg-Atsch	in Baulast des Landes	51.000 €	mittel	X			X	X		
01.02	Stolberg	L 221 zwischen Stadtgrenze Aachen und Ortseingang Stolberg	in Baulast des Landes	81.500 €	mittel	X			X	X		
01.03	Stolberg	L 11 zwischen Stadtgrenze Eschweiler und Gressenich	in Baulast des Landes	25.000 €	mittel	X			X	X		
01.04	Stolberg	L 12 Teil OD Gressenich	in Baulast des Landes	24.300 €	mittel	X			X	X		
01.05	Stolberg	L 12 Teil OD Mausbach	in Baulast des Landes	66.000 €	mittel	X			X	X		
01.06	Stolberg	L 238 OD Vicht	in Baulast des Landes	54.000 €	mittel	X			X	X		
01.07	Stolberg	L 238 zwischen Zweifall und Mulanshütte	in Baulast des Landes	56.000 €	mittel	X			X	X		
02.01	Roetgen	L 238 zwischen Rott und Roetgen	in Baulast des Landes	131.000 €	mittel	X			X	X		
02.02	Roetgen	L 238 OD Roetgen	in Baulast des Landes	129.500 €	mittel	X			X	X		
04.01	Monschau	K25 zwischen Alzen und Kalthenberg (Höfermühle bis Wofelberg)	in Baulast des Kreises	70.000 €	niedrig	X			X	X		
05.01	Raeren	N 68 zwischen Stadtgrenze Aachen und E 40	Wallonische Region (MET)	90.000 €	hoch	X			X	X		
06.01	Eupen	Herbesthaler Straße zwischen Hochstraße und N 61	Wallonische Region (MET)	78.000 €	niedrig				X	X		
06.02	Eupen	N 61 Vervierser Straße	Wallonische Region (MET)	168.000 €	niedrig				X	X		
06.03	Eupen	Kirchstraße/Bergstraße	Wallonische Region (MET)	12.000 €	niedrig				X	X		
06.04	Eupen	Frankendelle	Wallonische Region (MET)	78.000 €	niedrig				X	X		
06.05	Eupen	N 67 zwischen Eupen und Monschau	Wallonische Region (MET)	985.000 €	mittel	X			X	X		
06.06	Eupen	N 68 Malmeyer Straße	Wallonische Region (MET)	55.500 €	mittel	X			X	X		
07.01	Baelen	Rue Plein Vent		96.000 €	niedrig				X	X		
07.02	Baelen	Allée des Saules		54.000 €	niedrig				X	X		

Tabelle 10.2: Handlungskonzept Straßeninstandsetzung

Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Fördermöglich-keiten	Über- schlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
07.03	Baelen	N 61 Forges	Wallonische Region (MET)	54.000 €	mittel	X			X	X	
08.01	Welkenraedt	Rue de Dison		95.000 €	niedrig				X	X	
09.01	Lontzen	Hochstraße / Bornstraße/Asteneterstraße / Dorfstraße		335.000 €	niedrig				X	X	
09.02	Lontzen	N 67 zwischen N 3 und E 40	Wallonische Region (MET)	133.000 €	mittel	X			X	X	
10.01	Kelmis	Rue de la Calamine / Moresneter Straße zwischen Rue du Pont und Sportstraße		41.500 €	mittel	X			X	X	
11.01	Plombières	N 608 Rue de Vaals, Rue St.-Hubert bis Landesgrenze	Wallonische Region (MET)	51.500 €	mittel	X			X	X	
11.02	Plombières	N 3 Bereich Cosenberg	Wallonische Region (MET)	116.500 €	mittel	X			X	X	
13.01	Eschweiler	L 11 Teil OD Röhthgen	in Baulast des Landes	76.500 €	mittel	X			X	X	
13.02	Eschweiler	L 238 südlich K 17	in Baulast des Landes	34.000 €	mittel	X			X	X	

Tabelle 10.3: Zielkonzept ÖV

Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Linienführung	Maßnahmetyp	Fördermöglichkeit	Erläuterung der Maßnahme
1	Raeren, Eupen	Verlängerung Linie 14 von Aachen bis Monschau, Umbenennung zur Schnellbuslinie	Aachen Bushof – Aachen Hbf – Eynatten – Eupen Bushof – Monschau	Linienverlängerung Erweiterung des Fahrtangebot	Interreg IIIA / ETZ Ziel2-Programm 2007-2013 Regionalisierungsmittel Wallonische Region (MET) GVFG	Standardbedienug, grenzüberschreitende Linie
2	Roetgen, Simmerath	Verlängerung SB 63 von Aachen bis Schleiden (ggf. Kall Bf)	Aachen Bushof – Aachen Hbf – Roetgen – Simmerath – Schleiden	Linienverlängerung, Linienbeschleunigung, Erweiterung des Fahrtangebot	Interreg IIIA / ETZ Ziel2-Programm 2007-2013 Regionalisierungsmittel GVFG	
3	Roetgen, Simmerath	Derzeitige Linien 68 und 82: Modifikation der Erschließung	Aachen Bushof – Venwegen – Roetgen – Simmerath – Monschau	Modifikation der Linienführung, Erweiterung des Fahrtangebot	Interreg IIIA / ETZ Ziel2-Programm 2007-2013 Regionalisierungsmittel GVFG	

MOBILITÄT IM DREILÄNDERECK
- 169 / 208 -

Tabelle 10.3: Zielkonzept ÖV						
Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Linienführung	Maßnahmetyp	Fördermöglichkeit	Erläuterung der Maßnahme
4	Roetgen, Monschau	Derzeitige Linie 166: keine Veränderung des Linienwegs	Aachen Bushof – Roetgen – Monschau	Erweiterung des Fahrtenangebots	Interreg IIIA / ETZ Ziel2-Programm 2007-2013 Regionalisierungsmittel GVFG	
5	Stolberg, Roetgen	Derzeitige Linie 61: keine Veränderung des Linienwegs	Stolberg – Breinig – Venwegen – Roetgen	Erweiterung des Fahrtenangebots	Interreg IIIA / ETZ Ziel2-Programm 2007-2013 Regionalisierungsmittel GVFG	
6	Vaals, Plombières, Kelmis, Lontzen, Welkenraedt, Eupen	Derzeitige Linien 396, 710, 711 und 715: Modifikation der Erschließung	Vaals – Plombières (-Gemmenich) – Kelmis – Welkenraedt – Eupen	Modifikation der Linienführung, Erweiterung des Fahrtenangebots	Interreg IIIA / ETZ Wallonische Region (MET)	System Anrufsammeltaxi grenzüberschreitende Linie
7	Kelmis, Lontzen, Welkenraedt, Eupen, Raeren	Derzeitige Linien 722, 396 und 622: Modifikation der Erschließung	Kelmis – Lontzen – Walhorn/Astenet – Welkenraedt – Eupen – Raeren	Modifikation der Linienführung, Erweiterung des Fahrtenangebots	Interreg IIIA / ETZ Wallonische Region (MET)	teilweise System Taxibus, Anbindung Walhorn / Astenet Bf (geplant)
8	Welkenraedt, Baelen	Einführung einer neuen Linie	Welkenraedt – Baelen – Gileppe	Erweiterung des Fahrtenangebots	Wallonische Region (MET)	System Taxibus
9	Kelmis, Raeren, Roetgen	Einführung einer neuen Linie	Kelmis – Hergenrath – Raeren – Roetgen	Erweiterung des Fahrtenangebots	Interreg IIIA / ETZ Ziel2-Programm 2007-2013 Regionalisierungsmittel GVFG	teilweise System Taxibus, Anbindung Hergenrath Bf (geplant), grenzüberschreitende Linie
10	Monschau	Einführung einer neuen Linie	Luxembourg – St. Vith – Büllingen – Büttgenbach – Monschau – Hellenthal – Kall Bf	Erweiterung des Fahrtenangebots	Ziel2-Programm 2007-2013 Regionalisierungsmittel GVFG	Standardbedienung, grenzüberschreitende Linie
11	Simmerath	Derzeitige Linie 82: Modifikation	Simmerath – Nideggen-Schmidt – Nideggen Bf (Rurtalbahn) – Nideggen	Modifikation der Linienführung	Ziel2-Programm 2007-2013 Regionalisierungsmittel GVFG	Standardbedienung

Maßnahmenvorschläge im Schienenverkehr (nicht Bestandteil des Mobilitätsplans)



MOBILITÄT IM DREILÄNDERECK
- 170 / 208 -

Tabelle 10.3: Zielkonzept ÖV

Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Linienführung	Maßnahmetyp	Fördermöglichkeit	Erläuterung der Maßnahme
12	Stolberg, Eschweiler	Ausbau (ggf. Neubau) der Schienenstrecke Aachen - Düren	Brüssel/Paris - Köln	Streckenausbau (ggf. -neubau)	TEN-V Interreg IIIA / ETZ Ziel2-Programm 2007-2013 MarcoPolo in Baulast des Bundes in Baulast des Landes	Ertüchtigung der Strecke auf Hochgeschwindigkeitsstandard Ertüchtigung der Strecke im Güterverkehr
13	Stolberg, Eschweiler	Aufwertung und grenzüberschreitende Erweiterung der Regionallinie Aachen - Köln	Eindhoven/Maastricht - Heerlen - Aachen - Stolberg - Eschweiler - Düren - Köln - Köln/Bonn-Flughafen	Modifikation der Linienführung und Erweiterung des Fahrtenangebot	TEN-V Interreg IIIA / ETZ Ziel2-Programm 2007-2013 Regionalisierungsmittel in Baulast des Bundes in Baulast des Landes	Anbindung der Linie Aachen - Köln an den Flughafen Köln/Bonn sowie Aufwertung
14	Welkenraedt	Anpassung des Schienennetzes an Flügelungsbetrieb	Lüttich - Welkenraedt - Eupen/Aachen	Streckenausbau	TEN-V Interreg IIIA / ETZ SNCB	Anbindung Aachens und des Flughafens Lüttich-Bierset an belgisches IC-System
15	Kelmis, Welkenraedt	Modifikation und Erweiterung der Linie Aachen - Lüttich (AL)	Aachen - Welkenraedt - Verviers - Lüttich - Lüttich-Bierset	Modifikation der Linienführung und Erweiterung des Fahrtenangebot	TEN-V Interreg IIIA / ETZ SNBC	Anbindung der Linie Aachen - Lüttich (AL) an den Flughafen Lüttich-Bierset

MOBILITÄT IM DREILÄNDERECK
- 171 / 208 -

Tabelle 10.4: Zielkonzept Radverkehr

Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglichkeit	Zu berücksichtigende Radroute	Überschlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
1a	Raeren	RAVeL von Schossent bis belgische Grenze	Neubau RAVeL	Interreg IIIA / ETZ (Euregionale 2008) Ziel2-Programm 2007-2013 Wallonische Region (MET)		282.750 €		X	X	X		X	X
1b	Eupen, Raeren	RAVeL von Schossent bis Eupen	Neubau RAVeL	Interreg IIIA / ETZ (Euregionale 2008) Ziel2-Programm 2007-2013 Wallonische Region (MET)		1.090.800 €		X	X	X		X	X
2	Stolberg	RAVeL von Stolberg bis deutsche Grenze	Neubau RAVeL	Interreg IIIA / ETZ (Euregionale 2008) Ziel2-Programm 2007-2013 Wallonische Region (MET)		1.707.900 €		X	X	X		X	X
3	Monschau, Simmerath, Roetgen,	RAVeL von Schossent über Roetgen, Konzen bis Küchelscheid	Neubau RAVeL	Interreg IIIA / ETZ (Euregionale 2008) Ziel2-Programm 2007-2013 Wallonische Region (MET)		3.924.300 €		X	X	X		X	X
3	Raeren	RAVeL von Schossent über Roetgen, Konzen bis Küchelscheid	Neubau RAVeL	Interreg IIIA / ETZ (Euregionale 2008) Ziel2-Programm 2007-2013 Wallonische Region (MET)		310.650 €		X	X	X		X	X
4	Plombières	RAVeL von Grenze Niederlande, Belgien, Deutschland bis Henri Chapelle	Neubau RAVeL	Interreg IIIA / ETZ (Euregionale 2008) Ziel2-Programm 2007-2013 Wallonische Region (MET)		1.287.300 €		X	X	X		X	X
5	Plombières, Kelmis	RAVeL von Plombières bis Kelmis und deutsche Grenze	Neubau RAVeL	Interreg IIIA / ETZ (Euregionale 2008) Ziel2-Programm 2007-2013 Wallonische Region (MET)		1.602.450 €		X	X	X		X	X
6	Vaals	Epennerbaan	Neubau Radweg oder gemeinsamer Geh-/Radweg			1.472.500 €	hoch				X	X	
7	Plombières	Rue de Vaals	Neubau Schutz-/Radfahrstreifen	Interreg IIIA / ETZ		10.400 €	hoch				X	X	
7	Vaals	Gemmenicherweg	Neubau Radweg oder gemeinsamer Geh-/Radweg	Interreg IIIA / ETZ		485.000 €	hoch				X	X	

MOBILITÄT IM DREILÄNDERECK
- 172 / 208 -

Tabelle 10.4: Zielkonzept Radverkehr

Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglichkeit	Zu berücksichtigende Radroute	Überschlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
8	Plombières	Gemmenich bis Moresnet	Neubau Radweg oder gemeinsamer Geh-/Radweg			777.500 €	hoch				X	X	
9	Plombières	Moresnet	Neubau Schutz-/Radfahrstreifen			78.400 €	hoch				X	X	
10	Welkenraedt, Kelmis, Plombières	N 3 von Stadtgrenze Welkenraedt bis Ortseingang Kelmis	Neubau Radweg oder gemeinsamer Geh-/Radweg	Interreg I/IIA / ETZ Wallonische Region (MET)		2.902.500 €	hoch				X	X	
11	Eupen, Welkenraedt	N 67 von N 3 bis deutsche Grenze	Neubau Radweg oder gemeinsamer Geh-/Radweg	Interreg I/IIA / ETZ Wallonische Region (MET)		4.172.500 €	hoch				X	X	
11	Eupen, Welkenraedt	N 67 von N 3bis deutsche Grenze	Neubau Schutz-/Radfahrstreifen	Interreg I/IIA/ETZWallonische Region (MET)		196.000 €	hoch				X	X	
12	Eupen, Baelen, Raeren	N 68 von Stadtgrenze Baelen bis deutsche Grenze	Neubau Radweg oder gemeinsamer Geh-/Radweg	Interreg I/IIA / ETZ Wallonische Region (MET)		4.625.000 €	hoch				X	X	
12	Eupen, Baelen, Raeren	N 68 von Stadtgrenze Baelen bis deutsche Grenze	Neubau Schutz-/Radfahrstreifen	Interreg I/IIA / ETZ Wallonische Region (MET)		134.400 €	hoch				X	X	
13	Raeren, Kelmis	Verbindung N 68 und N 3 durch Hergenrath	Neubau Schutz-/Radfahrstreifen			352.000 €	mittel				X	X	
14	Lontzen, Raeren, Welkenraedt	Verbindung N 68 und N 3 durch Lontzen und Raeren bis deutsche Grenze	Neubau Radweg oder gemeinsamer Geh-/Radweg	Interreg I/IIA / ETZ		997.500 €	mittel				X	X	
14	Lontzen, Raeren, Welkenraedt	Verbindung N 68 und N 3 durch Lontzen und Raeren bis deutsche Grenze	Neubau Schutz-/Radfahrstreifen	Interreg I/IIA / ETZ		587.200 €	mittel				X	X	
15	Eupen, Lontzen	Hochstraße von Eupen bis Walhorn	Neubau Schutz-/Radfahrstreifen			380.000 €	mittel				X	X	
16	Baelen, Welkenraedt	Rue de Baelen von Welkenraedt über Baelen und Mimbach bis zur N 629	Neubau Schutz-/Radfahrstreifen			436.000 €	mittel				X	X	

MOBILITÄT IM DREILÄNDERECK
- 173 / 208 -

Tabelle 10.4: Zielkonzept Radverkehr

Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglichkeit	Zu berücksichtigende Radroute	Überschlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
17	Baelen	N 61 von Stadtgrenze Baelen bis Eupen	Neubau Schutz-/ Radfahrstreifen	Wallonische Region (MET)		136.400 €	hoch				X	X	
17	Baelen, Eupen	N 61 von Stadtgrenze Baelen bis Eupen	Neubau Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg	Wallonische Region (MET)		1.352.500 €	hoch				X	X	
18	Baelen, Eupen	OU Eupen / Parallelstraße N 67	Neubau Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg	Wallonische Region (MET)		1.120.000 €	hoch				X	X	
19	Baelen, Eupen	N 629 von Stadtgrenze Baelen bis Eupen	Neubau Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg	Wallonische Region (MET)		885.000 €	mittel				X	X	
20	Monschau, Roetgen	B 258 von Roetgen über Monschau bis Stadtgrenze Monschau	Neubau Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Bundes	K2 - B399 -> Historische Ortskernroute B399 - Offermannkreuz -> Radroute (nicht näher bestimmt)	1.055.000 €	hoch				X	X	
20	Monschau, Roetgen	B 258 von Roetgen über Monschau bis Stadtgrenze Monschau	Neubau Schutz-/ Radfahrstreifen	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Bundes	Offermannkreuz - Ortsmitte Roetgen -> Radroute (nicht näher bestimmt)	135.200 €	hoch				X	X	
21	Monschau	B 399 Monschau bis Stadtgrenze Monschau	Neubau Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg	Interreg IIIA / ETZ Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Bundes	B258 - Ortseingang Kallerherberg -> Radroute (nicht näher bestimmt)	372.500 €	hoch				X	X	
21	Monschau	B 399 Monschau bis Stadtgrenze Monschau	Neubau Schutz-/ Radfahrstreifen	Interreg IIIA / ETZ Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Bundes	Perlenbachtalsperre bis B258 -> Historische Ortskernroute	57.600 €	hoch				X	X	
22	Monschau	K 25 in Kallerherberg	Neubau Schutz-/ Radfahrstreifen	Interreg IIIA / ETZ Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Kreises		57.600 €	mittel				X	X	
23	Monschau, Simmerath	L 106	Neubau Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Landes	K21 - Abzweig am Rasplatz -> R-Weg11 + Naturpark-Route + Rur-Ufer-Radweg + Eifelhöhenroute	2.200.000 €	hoch				X	X	
23	Monschau, Simmerath	L 106	Neubau Schutz-/ Radfahrstreifen	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Landes		105.600 €	hoch				X	X	
24	Monschau	L 214 von Monschau bis deutsche Grenze	Neubau Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg	Interreg IIIA / ETZ Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Landes	L106 - B258 -> Radroute (nicht näher bestimmt)	502.500 €	hoch				X	X	

MOBILITÄT IM DREILÄNDERECK
- 174 / 208 -

Tabelle 10.4: Zielkonzept Radverkehr

Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglichkeit	Zu berücksichtigende Radroute	Über-schlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
25	Monschau	K 21 Grüentalstraße	Neubau Schutz-/ Radfahrstreifen	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Kreises		70.000 €	mittel				X	X	
26	Eschweiler	B 264 durch Eschweiler	Neubau Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Kreises	Ortsausgang Eschweiler - Ortsseingang Weisweiler -> Radroute (nicht näher bestimmt)	257.500 €	hoch				X	X	
26	Eschweiler	B 264 durch Eschweiler	Neubau Schutz-/Radfahrstreifen	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Bundes	K7 - L238 -> Radroute (nicht näher bestimmt)	50.400 €	hoch				X	X	
27	Eschweiler	K 15 Röher Straße	Neubau Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Bundes	Wasserburgenroute / Aachener Burgenrunde	112.500 €	hoch				X	X	
29	Eschweiler	K 33 Jülicher Straße	Neubau Schutz-/ Radfahrstreifen	Interreg IIIA / ETZ Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Kreises		123.600 €	hoch				X	X	
30	Stolberg, Eschweiler, Roetgen	L 238 von Roetgen bis Eschweiler	Neubau Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Landes	Ortseingang Steinfurt - L23 -> Radroute (nicht näher bestimmt) L23 - Alistadt Oberstolberg -> R-Weg22 + Wasserburgenroute/Aachener Burgenroute/Knotenpunkt92 - L12 -> Kaiseroute + Naturpark-Route/Ortsdurchfahrt Vicht -> Kaiseroute + Naturpark-Route/K24 - Ortsseingang Roetgen -> Radroute (nicht näher bestimmt)	1.927.500 €	hoch				X	X	
30	Stolberg, Eschweiler, Roetgen	L 238 von Roetgen bis Eschweiler	Neubau Schutz-/ Radfahrstreifen	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Landes	Ortsmitte Eschweiler - Ortsmitte Pumpe -> Wasserburgenroute/Aachener Burgenroute - Ortsseingang Roetgen - Ortsmitte Roetgen -> Radroute (nicht näher bestimmt)	631.200 €	hoch				X	X	



MOBILITÄT IM DREILÄNDERECK
- 175 / 208 -

Tabelle 10.4: Zielkonzept Radverkehr

Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglichkeit	Zu berücksichtigende Radroute	Überschlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
31	Simmerath, Stolberg, Roetgen	L 12	Neubau Radweg oder gemeinsamer Geh-/Radweg	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Landes	B266 - K20 -> Naturpark-Route + R-Weg24	2.382.500 €	hoch				X	X	
32	Simmerath	B 266n OU Kesternich	Neubau Radweg oder gemeinsamer Geh-/Radweg	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Bundes		745.000 €	hoch				X	X	
33	Monschau	K 20 Breitestraße	Neubau Schutz-/Radfahrstreifen	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Kreises		48.800 €	mittel				X	X	
34	Simmerath	K 19	Neubau Radweg oder gemeinsamer Geh-/Radweg	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Kreises		62.500 €	mittel				X	X	
34	Simmerath	K 19	Neubau Schutz-/Radfahrstreifen	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Kreises		193.200 €	mittel				X	X	
35	Simmerath	L 246	Neubau Radweg oder gemeinsamer Geh-/Radweg	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Landes	R-Weg24	200.000 €	mittel				X	X	
35	Simmerath	L 246	Neubau Schutz-/Radfahrstreifen	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Landes	R-Weg24	143.200 €	mittel				X	X	
36	Simmerath	L 128	Neubau Radweg oder gemeinsamer Geh-/Radweg	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Landes	Ortsrand Rurberg -> Naturpark-Route + Rur-Ufer-Radweg + R-Weg24 + Eifelhöhenroute	1.260.000 €	hoch				X	X	
37	Roetgen	B 258n OU Roetgen	Neubau Radweg oder gemeinsamer Geh-/Radweg	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Landes		477.500 €	hoch				X	X	
38	Simmerath	L 160 Dürener Straße	Neubau Schutz-/Radfahrstreifen	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Landes	Ortsdurchfahrt Rollesbroich -> Radroute (nicht näher besimmt)	82.800 €	mittel				X	X	
39	Stolberg	L 25 Nideggener Straße	Neubau Radweg oder gemeinsamer Geh-/Radweg	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Landes	D-Neiz-Route4 + D-Neiz-Router7 + R-Weg22 + Naturpark-Route	1.795.000 €	hoch				X	X	
40	Stolberg	L 12	Neubau Radweg oder gemeinsamer Geh-/Radweg	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Landes	Untersuchungsgebietgrenze - L25 -> Kaiseroute L25 - L11-> R-Weg22	1.190.000 €	mittel				X	X	
40	Stolberg	L 12	Neubau Schutz-/Radfahrstreifen	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Landes		57.200 €	mittel				X	X	

MOBILITÄT IM DREILÄNDERECK
- 176 / 208 -

Tabelle 10.4: Zielkonzept Radverkehr

Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglichkeit	Zu berücksichtigende Radroute	Überschlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
41	Stolberg	L 24	Neubau Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Landes	Am Forsthaus Zweifall - Knotenpunkt3 -> Radroute (nicht näher bestimmt) L238 - Knotenpunkt1 -> Radroute (nicht näher bestimmt)	2.145.000 €	mittel				X	X	
41	Stolberg	L 24	Neubau Schutz-/ Radfahrstreifen	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Landes	Ortseingang Zweifall -> Radroute (nicht näher bestimmt)	66.400 €	mittel			X			X
42	Stolberg	K 23	Neubau Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Kreises		312.500 €	mittel			X	X	X	
43	Stolberg	K 13 Konrad-Adenauer Straße	Neubau Schutz-/ Radfahrstreifen	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Kreises		74.400 €	mittel			X	X	X	
44	Stolberg	L 236n OU Stolberg	Neubau Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Landes		707.500 €	hoch			X	X	X	
45	Stolberg	L 236 Sebastianusstraße	Neubau Schutz-/ Radfahrstreifen	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Landes	Münsterbachstraße - L23 -> Euregiobahn-Radweg L23 - Ortsausgang Altsch -> R-Weg22	146.000 €	mittel			X	X	X	
46	Stolberg	L 23 Eisenbahnstraße	Neubau Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Landes	R-Weg22 + Wasserburgenroute/ Aachener Bürgerrunde	272.500 €	hoch			X	X	X	
46	Stolberg	L 23 Würselner Straße und Eisenbahnstraße	Neubau Schutz-/ Radfahrstreifen	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Landes	Radroute (nicht näher bestimmt)	95.200 €	hoch			X	X	X	
47	Stolberg	L 220 Aachener Straße	Neubau Schutz-/ Radfahrstreifen	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Landes		97.200 €	hoch			X	X	X	
48	Roetgen-Muירתshütte	L 12 Vichtbachstraße; Ortseingang bis Zweifaller Straße	Modifikation Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Landes		450.150 €	mittel			X	X	X	
49	Roetgen	B 258 Münsterbildchen / Bundesstraße, Ortseingangsschild bis Rosentalstraße	Modifikation Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Bundes		240.080 €	hoch			X	X	X	

MOBILITÄT IM DREILÄNDERECK
- 177 / 208 -

Tabelle 10.4: Zielkonzept Radverkehr

Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglichkeit	Zu berücksichtigende Radroute	Überschlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
50	Simmerath-Lammersdorf	B 399 Bergstraße, Ortseingang bis Auf der Ley	Modifikation Radweg oder gemeinsamer Geh-/Radweg	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Bundes		60.020 €	hoch				X	X	
51	Simmerath - Rollesbroich	B 399 Am Rossbach, Ortseingang bis Ortsausgang	Modifikation Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Bundes		210.070 €	hoch				X	X	
52	Simmerath - Rollesbroich	K 32 Rollesbroicher Straße, Am Bachhof bis Ortsausgang	Modifikation Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Kreises		30.010 €	mittel				X	X	
53	Simmerath-Strauch	L 246 Monschauer Straße, Am Rossbach bis Ortsausgang	Modifikation Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Landes		63.021 €	mittel				X	X	
54	Simmerath-Strauch	B 266 Am Rossbach, Ortseingang bis Ortsausgang	Modifikation Radweg oder gemeinsamer Geh-/Radweg	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Bundes		120.040 €	hoch				X	X	
55	Simmerath-Strauch	K 12 Kesternicher Straße, Ortseingang bis Gartenstraße	Modifikation Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Kreises		96.032 €	mittel				X	X	
56	Simmerath-Strauch	K 12 Steckenborner Straße, Kesternicher Straße bis Ortsausgang	Modifikation Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Kreises		60.020 €	mittel				X	X	
57	Simmerath-Kesternich	L 166/B 266 Bundesstraße, Südstraße bis Ortsausgang	Modifikation Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Bundes und Landes		564.188 €	hoch				X	X	
58	Simmerath-Kesternich	L 166 Ortseingang bis Bundesstraße	Modifikation Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Landes		150.050 €	hoch				X	X	
59	Simmerath	L 166 Kammerbruchstraße, Ortseingang bis Hauptstraße	Modifikation Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Landes		702.117 €	mittel				X	X	
60	Simmerath	L 246 Witzerather Straße, Ortseingang bis In den Bremen	Modifikation Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Landes		120.040 €	mittel				X	X	

MOBILITÄT IM DREILÄNDERECK
- 178 / 208 -

Tabelle 10.4: Zielkonzept Radverkehr

Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglichkeit	Zu berücksichtigende Radroute	Über-schlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
61	Simmerath	L 246 Hauptstraße, Ortseingang bis Kammerbruchstraße	Modifikation Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Landes		600.100 €	mittel				X	X	
62	Monschau-Rohren	K 26 Retzstraße, Ortseingang bis Borggasse	Modifikation Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Landes		210.070 €	hoch				X	X	
63	Monschau-Rohren	K 26 Dröif, Borggasse bis Ortsausgang	Modifikation Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Landes		120.040 €	hoch				X	X	
64	Monschau-Kaltherberg	B 399 Malmedyer Straße, Ortseingang bis Arnoldystraße	Modifikation Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Bundes		600.100 €	mittel				X	X	
65	Monschau-Kaltherberg	B 399 Monschauer Straße, Arnoldystraße bis Klüsenborn	Modifikation Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Bundes		450.075 €	mittel				X	X	
66	Monschau-Höfen	B 258 Hauptstraße, Ortseingang bis Ortsausgang	Modifikation Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Bundes		555.185 €	hoch				X	X	
67	Monschau-Imgenbroich / Konzen	B 258 Trierer Straße, Ortseingang (Imgenbroich) bis Bruchzaun	Modifikation Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Bundes		36.012 €	mittel				X	X	
68	Monschau-Imgenbroich / Konzen	B 258 Trierer Straße, Hengstrüchleichen bis Ortsausgang (Imgenbroich)	Modifikation Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Bundes		150.050 €	mittel				X	X	
69	Monschau-Imgenbroich/ Konzen	B 258 Trierer Straße, Ortseingang (Konzen) bis Ortsausgang (Konzen)	Modifikation Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Bundes		3.120.520 €	mittel				X	X	
70	Monschau-Mützenich	L 214 Eupener Straße, Zum Torfmoor bis Ortsausgang	Modifikation Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Landes		150.050 €	hoch				X	X	
71	Stolberg-Büsbach	L 238 Schützheide, Ortseingang bis Hostetstraße	Modifikation Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Landes		45.015 €	mittel				X	X	

MOBILITÄT IM DREILÄNDERECK
- 179 / 208 -

Tabelle 10.4: Zielkonzept Radverkehr

Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglichkeit	Zu berücksichtigende Radroute	Überschlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
72	Stolberg-Büsbach	K 13 Konrad-Adenauer Straße/Prämiestraße, Aachener Straße bis An der Kesselschmiede	Modifikation Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Kreises		420.140 €	mittel				X	X	
73	Eschweiler-Hastenrath	L 11 Quellstraße, Albertstraße bis Funkstraße	Modifikation Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Landes		450.150 €	mittel				X	X	
74	Eschweiler-Weisweiler	K 28 Lindenallee, Kölner Straße bis Berliner Ring	Modifikation Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Kreises		180.030 €	mittel				X	X	
75	Eschweiler-Weisweiler	B 264 Dürener Straße, Hauptstraße bis Ortsausgang	Modifikation Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Bundes		840.140 €	hoch				X	X	
76	Eschweiler	B 264 Dürener Straße, Ortseingang bis Südstraße	Modifikation Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Bundes		720.120 €	hoch				X	X	
77	Eschweiler	K 17 Zechenstraße / Talsstraße, Hubertusstraße bis Röthgener Straße	Modifikation Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Kreises		465.155 €	mittel				X	X	
78	Eschweiler	L 238 Langwahn, Marienstraße bis Indestraße	Modifikation Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Landes		240.040 €	hoch				X	X	
79	Eschweiler	B 264 Indestraße, Langwahn bis Steinstraße	Modifikation Schutz-/ Radfahrstreifen	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Bundes		15.003 €	hoch				X	X	
80	Eschweiler	B 264 Indestraße, Langwahn bis Bergrather Straße	Modifikation Schutz-/ Radfahrstreifen	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Bundes		22.504 €	hoch				X	X	
81	Eschweiler	L 238 Jülicher Straße, Heilrather Straße bis Ortsausgang	Modifikation Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Landes		180.060 €	hoch				X	X	
82	Eschweiler	B 264 Aachener Straße, Dreieckstraße bis Rue de Wattrelos	Modifikation Schutz-/ Radfahrstreifen	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Landes		15.003 €	hoch				X	X	
83	Eschweiler	K 15 Odilienstraße, Röthgener Straße bis Ortsausgang	Modifikation Schutz-/ Radfahrstreifen	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Kreises		30.305 €	hoch				X	X	

MOBILITÄT IM DREILÄNDERECK
- 180 / 208 -

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum												
Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglichkeiten	Überschlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
01.01	Stolberg-Breinig	L 24 Im Steg/Entengasse (Knoten Winterstraße / Entengasse, Essiger Straße)	Anlage / Modifikation Querungshilfe	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	10.000 €	hoch				X		X
01.02	Stolberg-Breinig	L 12 Essiger Straße (zwischen Entengasse und Ortseingang), Einseitig	Anlage / Modifikation Gehweg	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	485.000 €	mittel				X		X
01.03	Stolberg-Breinig	L 12 Breiniger Berg/Essiger Straße (Höhe Breiniger Berg, Ortseingang, Im Steg)	Anlage / Modifikation Querungshilfe	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	10.000 €	hoch				X		X
01.04	Stolberg-Breinig	K 14 Gaustraße (zwischen Ortseingang und BarbarasträÙe), Einseitig	Anlage / Modifikation Gehweg	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	30.000 €	hoch				X		X
01.05	Stolberg-Breinig	K 14 Stockemer Straße / Zehntweg/Gaustraße (Höhe Alt Breinig, Kastanienweg, Hubertusstraße, Ortseingang)	Anlage / Modifikation Querungshilfe	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	15.000 €	niedrig				X		X
01.06	Stolberg-Zweifall	L 24 Jägerhausstraße (Frackersberg zwischen Ortseingang und Münsterau), Einseitig	Anlage / Modifikation Gehweg	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	152.500 €	mittel				X		X
01.07	Stolberg-Zweifall	L 24 Jägerhausstraße (Höhe Frackersberg, Ortseingang, Roggentalstraße, Jägerhausstraße, Am Brändchen, Ortseingang)	Anlage / Modifikation Querungshilfe	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	20.000 €	mittel				X		X
01.08	Stolberg-Zweifall	L 238 Münsterau (Höhe Zur Fernsicht, Ortseingang, Werkerbend, Jägerhausstraße, Frackersberg, Friedhof, Ortseingang)	Anlage / Modifikation Querungshilfe	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	25.000 €	hoch				X		X
01.09	Stolberg-Vicht	L 238 Am Wasserwerk (Höhe Leuwstraße, Ortseingang)	Anlage / Modifikation Querungshilfe	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	5.000 €	hoch				X		X
01.10	Stolberg-Mausbach	L 12 (Höhe An der Wasserkaul, Ortseingang, Familie-Imdorf-Weg, Auenweg, Vichter Straße, Im Pesch, Ortseingang)	Anlage / Modifikation Querungshilfe	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	25.000 €	hoch				X		X
01.11	Stolberg-Büsbach	K 13/K 22 Konrad-Adenauer Straße/Hostetstraße	Umgestaltung des Knotenpunktes	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	100.000 €						X	X
01.12	Stolberg-Atsch	L 23 Würselener Straße (OD)	Umgestaltung des Straßenraums	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	1.551.000 €						X	X

MOBILITÄT IM DREILÄNDERECK
- 181 / 208 -

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum											
Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglichkeiten	Überschlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KURSTR	UNT
01.13	Stolberg-Atsch	<p>L 236 Sebastianusstraße (OD) Stolberg-Atsch L 236 Sebastianusstraße, Friedhofstraße - Pastor-Keller-Straße</p> <p>Bestand</p> <p>Privat G P G Privat 5,00 1,20 3,50 3,50 1,90 1,90 7,00</p> <p>Vorschlag</p> <p>Privat G S P G Privat 5,00 1,00 0,50 4,50 3,00 7,00</p>	Umgestaltung des Straßenraums	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	2.208.000 €					X	X

MOBILITÄT IM DREILÄNDERECK
- 182 / 208 -

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum

Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglichkeiten	Überschlägige Kosten	Priorität	RM	HEA	AP	KUR	STR	UNT
01.14	Stolberg-Gressenich	L 12 Schevenhütter Straße (Höhe Wenauer Straße, Ortseingang), L 11/L 12 Römerstraße (Höhe Köttenicher Weg, Ortseingang, Schevenhütter Straße)	Anlage / Modifikation Querungshilfe	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	15.000 €	hoch				X	X	
01.15	Stolberg-Schevenhütte	L 12 Daensstraße (Höhe Kindergarten, Ortseingang, Langerweher Straße), L 12 Langerweher Straße (Höhe im Hammer), L 25 Nideggerer Straße (Höhe Hardthover Weg)	Anlage / Modifikation Querungshilfe	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	20.000 €	mittel				X	X	
01.16	Stolberg	L 238 (zwischen Stadtgrenze Eschweiler und Münsterbachstraße)	Umgestaltung des Straßenraums	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	567.600 €						X	X

MOBILITÄT IM DREILÄNDERECK
- 183 / 208 -

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum											
Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglichkeiten	Über-schlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KURSTR	UNT
01.17	Stolberg	<p>L 238 (zwischen Münsterbachstraße und Eisenbahnstraße) Stolberg-Zentrum L 238 Eschweilerstraße, Nikolausstraße - Schwarzer Weg</p>	Umgestaltung des Straßenraums	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	1.548.000 €					X	X
02.01	Roetgen	B 258 Bundesstraße (Bahnhofstraße – Raerener Straße), Ostseite	Anlage / Modifikation Gehweg	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	30.000 €	hoch				X	X

MOBILITÄT IM DREILÄNDERECK
- 184 / 208 -

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum

Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglichkeiten	Überschlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
02.03	Roetgen	L 238 Hauptstraße (Ortseingang – Brandstraße), Südseite	Anlage / Modifikation Gehweg	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	185.000 €	mittel				X	X	X

MOBILITÄT IM DREILÄNDERECK
- 185 / 208 -

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum											
Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglichkeiten	Überschlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KURSTR	UNT
02.04	Roetgen	<p>B 258 Bundesstraße (zwischen den Anschlussknoten der OJJ Roetgen)</p> <p>Roetgen B 258 Bundesstraße, Hofstraße - Hauptstraße Bestand</p> <p>Roetgen B 258 Bundesstraße, Hofstraße - Hauptstraße Vorschlag</p>	Umgestaltung des Straßenraums	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	2.194.500 €					X	X

MOBILITÄT IM DREILÄNDERECK
- 186 / 208 -

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum										
Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglichkeiten	Überschlägige Kosten	Priorität	RM	HEA	KURSTR	UNT
02.05	Roetgen	L 238 Hauptstraße (Ortseingang)	Anlage / Modifikation Querungshilfe	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	5.000 €	mittel			X	X
02.06	Roetgen	L 238 Hauptstraße (Höhe Brandstraße, Faulenbruchstraße und Rathaus)	Anlage / Modifikation Querungshilfe	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013 Rathaus -> GVFG	15.000 €	mittel			X	X
02.07	Roetgen-Rott	L 238 Roetgener Straße / Quirinus Straße (zwischen Ortseingang und Im Städtchen, sowie zwischen Ortseingang und Königsberger Straße), Ostseite	Anlage / Modifikation Gehweg	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	95.000 €	mittel			X	X
02.08	Roetgen-Rott	L 238 Roetgener Straße / Quirinusstraße (Ortseingänge Roetgener Straße und Quirinusstraße, Höhe Königsberger Straße, Lammersdorfer Straße und Lensbachstraße)	Anlage / Modifikation Querungshilfe	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	25.000 €	mittel			X	X
02.09	Roetgen-Mulartshütte	L 12 Hahner Straße (zwischen Zweifaller Straße und Rommerichweg), Beidseitig	Anlage / Modifikation Gehweg	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	440.000 €	mittel			X	X
02.10	Roetgen-Mulartshütte	L 238 Zweifaller Straße (Ortseingänge Zweifaller Straße und Vichtbach Straße)	Anlage / Modifikation Querungshilfe	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	10.000 €	hoch			X	X
03.01	Simmerath-Bickerath	K 19 Bickerather Straße (zwischen Kallbachweg und Auf der Auel), Beidseitig	Anlage / Modifikation Gehweg	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	220.000 €	mittel			X	X
03.02	Simmerath-Bickerath	K 19 Bickerather Straße (Höhe Auf der Auel, Ortseingang)	Anlage / Modifikation Querungshilfe	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	5.000 €	hoch			X	X
03.03	Simmerath	L 246 Hauptstraße (Höhe Im Römbchen, Völligweg)	Anlage / Modifikation Querungshilfe	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013 Im Römbchen, Völligweg -> GVFG	10.000 €	hoch			X	X
03.04	Simmerath	L 12 Hauptstraße (Höhe F Friedhofsweg, Ortseingang)	Anlage / Modifikation Querungshilfe	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013 Friedhofsweg -> GVFG	5.000 €	mittel			X	X

MOBILITÄT IM DREILÄNDERECK
- 187 / 208 -

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum

Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglichkeiten	Überschlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
03.05	Simmerath	L 166/B 266 Rurberger Straße/Bundesstraße (Höhe Heustraße, Humboldtstraße, In den Bremen, Nordstraße, Maarstraße)	Anlage / Modifikation Querungshilfe	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013 Heustraße, Humboldtstraße, Maarstraße -> GVFG	25.000 €	hoch				X	X	
03.06	Simmerath- Kesternich	B 266 Bundesstraße (Höhe Schulstraße/Im Sief)	Anlage Modifikation Querungshilfe	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013 Schulstraße/Im Sief -> GVFG	5.000 €	niedrig				X	X	

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum											
Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglichkeiten	Überschlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KURSTR	UNT
03.07	Simmerath-Kesternich	<p>B 266 Bundesstraße (zwischen L 166 und Straucher Straße) Simmerath-Kesternich B 266 Bundesstraße, Rurbergstraße - Am Sportplatz</p> <p>B 266 Bundesstraße, Rurbergstraße - Am Sportplatz</p>	Umgestaltung des Straßenraums	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	1.012.000 €					X	X
03.08	Simmerath-Lammersdorf	<p>B 266 Bergstraße (Höhe Sonntagsstraße, Schießgasse, Auf der Ley, Ortseingang)</p>	Anlage / Modifikation Querungshilfe	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013 Sonntagsstraße, Schießgasse, Auf der Ley -> GVFG	15.000 €					X	X

MOBILITÄT IM DREILÄNDERECK
- 189 / 208 -

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum											
Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglichkeiten	Überschlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KURSTR	UNT
03.09	Simmerath-Lammersdorf	B 399 Hochschleier Straße (Höhe Im Venn, Auf der Harth, Ortseingang, Im Kreuzbend, Ortseingang)	Anlage / Modifikation Querungshilfe	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013 Im Venn -> GVFG	15.000 €	hoch				X	
03.10	Simmerath-Lammersdorf	B 266 Bergstraße (zwischen Wirtschaftsweg und Auf der Ley), Einseitig	Anlage / Modifikation Gehweg	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	25.000 €	hoch				X	
03.11	Simmerath-Rollesbroich	B 266 Am Rossbach (zwischen Dürener Straße und Völlesbruchstraße), Einseitig	Anlage / Modifikation Gehweg	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	85.000 €	mittel				X	
03.12	Simmerath-Rollesbroich	B 266 Am Rossbach (Höhe Völlesbruchstrasse, Ortseingang, Dürener Straße)	Anlage / Modifikation Querungshilfe	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	10.000 €	mittel				X	
03.13	Simmerath-Strauch	L 246/B 266 Auf der Bever / Am Rossbach (Knotenbereich Nordwest)	Anlage / Modifikation Gehweg	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	25.000 €	mittel				X	
03.14	Simmerath-Strauch	L 246 Kölner Straße (Höhe Wirtschaftsweg, Ortseingang, Hölzkaul, Sonnenstraße, Auf der Hof, In den Kühlen, Ortseingang)	Anlage / Modifikation Querungshilfe	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	25.000 €	mittel				X	
03.15	Simmerath-Eicherscheid	L 106 Eicherscheid (Höhe Auf'm Scheid, Ortseingang, Am Weiher, Breitestraße, In den Gassen, Fingert, Auf dem Knipp, Ortseingang)	Anlage / Modifikation Querungshilfe	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	30.000 €	niedrig				X	
04.01	Monschau-Widdau	K 26 Dorfstraße (OD), Beidseitig	Anlage / Modifikation Gehweg	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	345.000 €	niedrig				X	
04.02	Monschau-Rohren	K 26 Retzstraße/Dröft (OD), Ostseite	Anlage / Modifikation Gehweg	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	412.500 €	niedrig				X	
04.03	Monschau-Rohren	K 26 Retzstraße/Dröft (Höhe Heckweg, Ortseingang, Kluckweg)	Anlage / Modifikation Querungshilfe	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013 Kluckweg -> GVFG	10.000 €	mittel				X	
04.04	Monschau-Kalterherberg	K 25 Arnoldystraße (zwischen Kuhlengasse und Ortseingang), Beidseitig	Anlage / Modifikation Gehweg	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	75.000 €	niedrig				X	
04.04	Monschau-Kalterherberg	K 25 Arnoldystraße (zwischen B 399 und Kuhlengasse), Nordseite	Anlage / Modifikation Gehweg	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	250.000 €	niedrig				X	



MOBILITÄT IM DREILÄNDERECK
- 190 / 208 -

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum

Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglichkeiten	Überschlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
04.05	Monschau-Kaltherberg	B 399 Malmedyer Straße (Höhe Lämmchesgasse, Ortseingang, Arnoldystraße, Monschauer Straße, Klüsenborn)	Anlage / Modifikation Querungshilfe	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013 Arnoldystraße, Monschauer Straße und Klüsenborn -> GVFG	20.000 €	niedrig				X	X	

MOBILITÄT IM DREILÄNDERECK
- 191 / 208 -

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum										
Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglichkeiten	Überschlägige Kosten	Priorität	RM	HEAP	KURSTR	UNT
04.06	Monschau-Kalterherberg	<p>B 399 Malmedyer Straße/Monschauer Straße (OD)</p> <p>Monschau-Kalterherberg B 399 Malmedyer Straße, Eisenborner Straße - Arnoldystraße</p> <p>Bestand</p> <p>Privat 2,00 GIR 2,00 6,50 GIR 2,20 Privat 2,00</p>	Umgestaltung des Straßenraums	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	1.487.300 €					X
04.08	Monschau-Kalterherberg	<p>K 25 Arnoldystraße (Höhe Ortseingang, Kuhlengasse, In der Weide)</p> <p>Monschau-Kalterherberg B 399 Malmedyer Straße, Eisenborner Straße - Arnoldystraße</p> <p>Vorschlag</p> <p>Privat 2,00 G 2,90 5,00 G 2,80 Privat 2,00</p>	Anlage / Modifikation Querungshilfe	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013 In der Weide -> GVFG	10.000 €	mittel			X	X



MOBILITÄT IM DREILÄNDERECK
- 192 / 208 -

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum											
Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglichkeiten	Überschlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KURSTR	UNT
04.09	Monschau-Kalterherberg	K 25 Arnoldystraße (OD)	Umgestaltung des Straßenraums	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	784.400 €					X	X
04.10	Monschau-Kalterherberg	L 106 (Höhe Messeweg, Ortseingang, Alte Straße, Görgesstraße)	Anlage / Modifikation Querungshilfe	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	15.000 €	niedrig			X	X	
04.11	Monschau-Höfen	B 258 Hauptstraße (Höhe Alter Weg, Auf der Schlad, Niessenstraße)	Anlage / Modifikation Querungshilfe	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013 GVFG	15.000 €	mittel			X	X	
04.12	Monschau-Menzerath	K 2 Eschbachstraße (zwischen Häsgensweg und Am Alten Friedhof), Osseitig	Anlage / Modifikation Gehweg	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	215.000 €	niedrig			X	X	
04.12	Monschau-Menzerath	K 2 Alte Monschauer Straße (zwischen Am Alten Friedhof und B 258), Einseitig	Anlage / Modifikation Gehweg	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	365.146 €	niedrig			X	X	
04.13	Monschau-Imgenbroich	K 21 Grünentalstraße (zwischen Ortseingang und Erlenweg), Einseitig	Anlage / Modifikation Gehweg	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	190.000 €	niedrig			X	X	
04.14	Monschau-Imgenbroich	B 258 Trierer Straße (zwischen Ortseingang und Bruchzaun), Einseitig	Anlage / Modifikation Gehweg	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	130.000 €	hoch			X	X	
04.15	Monschau-Imgenbroich	B 258 Trierer Straße (Höhe Hengstrüchelchen)	Anlage / Modifikation Querungshilfe	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013 GVFG	5.000 €	hoch			X	X	
04.16	Monschau-Imgenbroich	K 16 Hengstrüchelchen (Höhe Ende Gehweg Südseite, Bruchzaun)	Anlage / Modifikation Querungshilfe	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013 GVFG	10.000 €	mittel			X	X	

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum											
Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglichkeiten	Überschlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KURSTR	UNT
04.17	Monschau-Imgenbroich/Konzern	<p>B 258 Trierer Straße (zwischen Kanweg und Auf Aderich)</p> <p>Monschau-Konzern B 258 Trierer Straße, Konrad-Adenauer-Straße Breite Straße</p> <p>Bestand</p> <p>Privat G/R G/R Privat</p> <p>3,00 1,50 3,25 2,00 3,25 1,50 6,00</p> <p>Monschau-Konzern B 258 Trierer Straße, Konrad-Adenauer-Straße - Breite Straße</p> <p>Vorschlag</p> <p>Privat G R R G Privat</p> <p>3,00 1,50 1,50 5,50 1,50 1,50 6,00</p>	Umgestaltung des Straßenraums	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	2.265.500 €					X	X

MOBILITÄT IM DREILÄNDERECK
- 194 / 208 -

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum											
Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglichkeiten	Überschlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KURSTR	UNT
04.18	Monschau-Imgenbroich	<p>B 258 Trierer Straße (OD) Monschau-Imgenbroich B 258 Trierer Straße, Am Weiher - Hengstbrüchelchen</p> <p>Bestand</p> <p>Privat 6,00 G 1,40 6,40 G 1,30</p> <p>Monschau-Imgenbroich B 258 Trierer Straße, Am Weiher - Hengstbrüchelchen</p> <p>Vorschlag</p> <p>Privat 6,00 G 2,00 5,00 G 2,10</p>	Umgestaltung des Straßenraums	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	1.332.800 €					X	X
04.19	Monschau-Imgenbroich	L 246 Karweg (zwischen B 258 und Handwerkerzentrum), Einseitig	Anlage / Modifikation Gehweg	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	195.000 €	hoch				X	X

MOBILITÄT IM DREILÄNDERECK
- 195 / 208 -

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum											
Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglichkeiten	Überschlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KURSTR	UNT
04.20	Monschau-Konzen	L 106 (zwischen B 258n und B 258)	Umgestaltung des Straßenraums	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	825.000 €					X	X
04.21	Monschau-Konzen	K 20 Breitestraße (OD), Einseitig	Anlage / Modifikation Gehweg	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	335.000 €	niedrig			X	X	
04.22	Monschau-Konzen	L 106 Hatzevennstraße (OD), Einseitig	Anlage / Modifikation Gehweg	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	190.000 €	niedrig			X	X	
04.23	Monschau-Konzen	L 106 (Höhe Am Entenpol, Im Krähwinkel, Breitestraße, Wirtschaftsweg, Ortseingang)	Anlage / Modifikation Querungshilfe	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013 Am Entenpol, Im Krähwinkel, Breitestraße -> GVFG	20.000 €	niedrig			X	X	
04.24	Monschau-Mützenich	L 106 Reichensteiner Straße (zwischen Ortseingang und Bongert, zwischen Eupener Straße und Steinbüchel), Beidseitig	Anlage / Modifikation Gehweg	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	110.000 €	niedrig			X	X	
04.25	Monschau-Mützenich	L 106 (Höhe Bongert, Ortseingang)	Anlage / Modifikation Querungshilfe	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	5.000 €	niedrig			X	X	
04.26	Monschau-Mützenich	L 214 Eupener Straße (OD), Einseitig	Anlage / Modifikation Gehweg	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	175.000 €	mittel			X	X	
04.27	Monschau-Mützenich	L 214 (Höhe Im Brand, Ortseingang, Schiffenborn / Im Schnellenwind (Schule), Kirschensteinweg)	Anlage / Modifikation Querungshilfe	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013 Schiffenborn/Im Schnellenwind (Schule) -> GVFG	15.000 €	mittel			X	X	
04.28	Monschau-Mützenich	K 16 Kirschsteinweg (zwischen Eupener Straße und Ortseingang), Beidseitig	Anlage / Modifikation Gehweg	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	235.000 €	niedrig			X	X	
04.28	Monschau-Mützenich	K16 Kirschsteinweg (zwischen Eupener Straße und Ortseingang), Einseitig	Anlage / Modifikation Gehweg	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	22.500 €	niedrig			X	X	

MOBILITÄT IM DREILÄNDERECK
- 196 / 208 -

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum											
Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglichkeiten	Überschlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KURSTR	UNT
05.01	Raeren-Eynatten	<p>N 68 Eupener Straße / Aachener Straße (OD)</p> <p>Raeren-Eynatten N 68 Aachener Straße, An der Kirche - Lichtenbuscher Straße</p> <p>Bestand</p> <p>Raeren-Eynatten N 68 Aachener Straße, An der Kirche - Lichtenbuscher Straße</p> <p>Vorschlag</p>	Umgestaltung des Straßenraums	Wallonische Region (MET)	861.000 €					X	X
06.01	Eupen	Hook / Kaperberg	Umgestaltung des Straßenraums	Wallonische Region (MET)	1.020.800 €					X	X



MOBILITÄT IM DREILÄNDERECK
- 197 / 208 -

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum

Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglichkeiten	Überschlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KURSTR	UNT
06.02	Eupen	N 67 Paveestraße / Marktplatz / Kirchstraße / Neustraße / Olengraben / Haasstraße (zwischen N 61 Rathausplatz und Malmedyer Straße)	Umgestaltung des Straßenraums	Wallonische Region (MET)	2.205.700 €					X	X

MOBILITÄT IM DREILÄNDERECK
- 198 / 208 -

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum											
Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglichkeiten	Überschlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KURSTR	UNT
06.03	Eupen	<p>N 67 Herbersthaler Straße, Hochstraße bis Vervierser Straße Eupen</p> <p>N 67 Herbesthaler Str., Vervierser Str. - Hochstraße</p> <p>N 67 Herbesthaler Str., Vervierser Str. - Hochstraße</p>	Umgestaltung des Straßenraums	Wallonische Region (MET)	1.031.800 €					X	X

MOBILITÄT IM DREILÄNDERECK
- 199 / 208 -

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum											
Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglichkeiten	Überschlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KURSTR	UNT
06.04	Eupen	<p>N 61 Rathausplatz / Aachener Straße</p> <p>Eupen N 61 Aachener Straße, Bereich Hostert</p> <p>Bestand</p> <p>G P P G 1,20 1,80 3,70 3,70 1,80 2,20</p> <p>Eupen N 61 Aachener Straße, Bereich Hostert</p> <p>Vorschlag</p> <p>G S S P G 2,90 1,50 4,50 1,50 1,80 2,20</p>	Umgestaltung des Straßenraums	Wallonische Region (MET)	993.600 €					X	X

MOBILITÄT IM DREILÄNDERECK
- 200 / 208 -

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum											
Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglichkeiten	Überschlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KURSTR	UNT
06.05	Eupen	<p>Lascheferweg / Rotenberg Eupen N 67 / N 68, Bereich Neustraße</p> <p>Bestand</p> <p>Vorschlag</p>	Umgestaltung des Straßenraums	Wallonische Region (MET)	1.605.000 €					X	X

MOBILITÄT IM DREILÄNDERECK
- 201 / 208 -

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum											
Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglichkeiten	Überschlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KURSTR	UNT
07.01	Baelen	<p>N 61 OD Baelen (Route d'Eupen/Route de Dolhain) Baelen N 61 Route d'Eupen, Route Jean XXIII - Ortseingang Bestand</p> <p>N 61 Route d'Eupen, Route Jean XXIII - Ortseingang (Engstelle) Vorschlag</p>	Umgestaltung des Straßenraums	Wallonische Region (MET)	976.500 €					X	X

MOBILITÄT IM DREILÄNDERECK
- 202 / 208 -

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum											
Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglichkeiten	Überschlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KURSTR	UNT
08.01	Weikenraedt-Henrichappelle	N 3 Rue de Verviers (zwischen Ortseingang und Chemin des Écolliers), Einseitig	Anlage / Modifikation Gehweg	Wallonische Region (MET)	50.000 €	hoch				X	X
09.01	Lontzen-Astenet	Bornstraße / Asteneterstraße, Ostseitig	Anlage / Modifikation Gehweg		310.000 €	niedrig				X	X
09.01	Lontzen-Astenet	Hochstraße (Bereich Schloss Neuhaus), Beidseitig	Anlage / Modifikation Gehweg		205.000 €	niedrig				X	X
09.02	Lontzen-Walhorn	Ketteniser Straße (zwischen Rotschenweg und Ortseingang), Einseitig	Anlage / Modifikation Gehweg		340.000 €	hoch				X	X
09.03	Lontzen	Schloßstraße (zwischen Ortseingang und Bergstraße), Beidseitig; Bergstraße (zwischen Schulstraße und Maria-Theresiastraße), Einseitig; Limburgerstraße (zwischen Schloßstraße und Ortsausgang), Beidseitig	Anlage / Modifikation Gehweg		670.000 €	niedrig				X	X
09.04	Lontzen	Bergstraße (Höhe Maria-Theresiastraße)	Anlage / Modifikation Querungshilfe		5.000 €	niedrig				X	X
10.01	Kelmis	N 3 (zwischen Tulje und Ortseingang), Einseitig	Anlage / Modifikation Gehweg	Wallonische Region (MET)	175.000 €	hoch				X	X
10.02	Kelmis	N 3 (Höhe Schieventhövel)	Anlage / Modifikation Querungshilfe	Wallonische Region (MET)	5.000 €	hoch				X	X
10.03	Kelmis-Hergenrath	Bahnhofstraße (zwischen Völkersberg und geplantem Haltepunkt), Südseitig	Anlage / Modifikation Gehweg		170.000 €	hoch				X	X
10.04	Kelmis-Hergenrath	Asteneter Straße (Moosbend / Mühle, Ortseingang)	Anlage / Modifikation Querungshilfe		5.000 €	mittel				X	X
11.01	Plombières-Cosenberg	Montzener Straße (zwischen Ortseingang und N 3), Lütticher Straße (OD), Rue de Birken (OD), Beidseitig	Anlage / Modifikation Gehweg	Wallonische Region (MET)	920.000 €	hoch				X	X
11.02	Plombières-Cosenberg	Lütticher Straße (Höhe Montzener Straße)	Umgestaltung des Knotenpunktes	Wallonische Region (MET)	100.000 €					X	X
11.03	Plombières-Cosenberg	Montzener Straße (Höhe Dahlienstraße)	Anlage / Modifikation Querungshilfe		5.000 €	niedrig				X	X
11.04	Plombières-Montzen	Rue de Birken (OD) und Rue de Hombourg (OD), Beidseitig	Anlage / Modifikation Gehweg		280.000 €	hoch				X	X

MOBILITÄT IM DREILÄNDERECK
- 203 / 208 -

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum

Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglichkeiten	Überschlägige Kosten	Priorität	RM	HEAP	KURSTR	UNT
11.05	Plombières-Gemmenich	Rue des Ecoles (zwischen Rue de Vaals und Chemin du Duc), Einseitig	Anlage / Modifikation Gehweg	Wallonische Region (MET)	115.000 €	hoch			X	X
11.05	Plombières-Gemmenich	Rue de Vaals (zwischen Rue de Loch und Ortseingang), Beidseitig	Anlage / Modifikation Gehweg	Wallonische Region (MET)	45.000 €	hoch			X	X
11.05	Plombières-Gemmenich	Rue César Franck (zwischen Rue des Sports und Ortsausgang), Einseitig	Anlage / Modifikation Gehweg	Wallonische Region (MET)	127.500 €	hoch			X	X
11.06	Plombières-Gemmenich	Rue des Ecoles (Höhe Chemin du Duc, Ortseingang)	Anlage / Modifikation Querungshilfe		5.000 €	niedrig			X	X
11.07	Plombières	Rue Hack (Bereich Ortseingang Richtung Rue du Cheval Blanc), Rue de l'Eglise (Bereich Ortseingang), Beidseitig	Anlage / Modifikation Gehweg	Wallonische Region (MET)	50.000 €	hoch			X	X
11.08	Plombières	Rue de l'Eglise (Höhe Ortseingang)	Anlage / Modifikation Querungshilfe	Wallonische Region (MET)	5.000 €	mittel			X	X
11.09	Plombières-Hombourg	Rue du Cheval Blanc (Bereich Ortseingang), Beidseitig	Anlage / Modifikation Gehweg	Wallonische Region (MET)	40.000 €	hoch			X	X
11.09	Plombières-Hombourg	Rue de Belven (zwischen Rue du Cheval Blanc und Ortseingang), Einseitig	Anlage / Modifikation Gehweg	Wallonische Region (MET)	60.000 €	hoch			X	X
11.10	Plombières-Hombourg	Rue du Cheval Blanc (Höhe Rue Laschet)	Anlage / Modifikation Querungshilfe	Wallonische Region (MET)	5.000 €	hoch			X	X
12.01	Vaals	N 278 Maastrichterlaan (OD)	Umgestaltung des Straßenraums		3.792.500 €				X	X

MOBILITÄT IM DREILÄNDERECK
- 204 / 208 -

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum										
Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglichkeiten	Überschlägige Kosten	Priorität	RM	HEAP	KURSTR	UNT
13.01	Eschweiler-Hastenrath	<p>L 11 (OD) Eschweiler-Hastenrath L 11 Quellstraße, Albertstraße - Funkstraße Bestand</p> <p>Eschweiler-Hastenrath L 11 Quellstraße, Albertstraße - Funkstraße Vorschlag</p>	Umgestaltung des Straßenraums	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	765.000 €				X	X
13.02	Eschweiler-Wilhelmshöhe	K 18 Hühelner Straße, Wenaer Straße bis Kölner Straße (OD Wilhelmshöhe)	Umgestaltung des Straßenraums	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	1.935.000 €				X	X

MOBILITÄT IM DREILÄNDERECK
- 205 / 208 -

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum

Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglichkeiten	Überschlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
13.03	Eschweiler-Weisweiler	B 264 Dürener Straße/Lindenallee (OD)	Umgestaltung des Straßenraums	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	2.704.800 €						X	X
13.04	Eschweiler-Dürwiß	Jülicher Straße (Höhe Hans-Böckler-Straße, Ortsausgang Nord)	Umgestaltung des Straßenraums	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	10.000 €					X	X	

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum											
Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglichkeiten	Überschlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KURSTR	UNT
13.05	Eschweiler	<p>K 15 Odilienstraße</p> <p>Eschweiler-Zentrum K 15 Odilienstraße, Röhgenerstraße - Ortsausgang</p> <p>Bestand</p> <p>G S S R G 1,50 1,25 4,50 2,00</p>	Umgestaltung des Straßenraums		1.370.000 €					X	X
		<p>Eschweiler-Zentrum K 15 Odilienstraße, Röhgenerstraße - Ortsausgang</p> <p>Vorschlag</p> <p>G G G 2,50 5,50 2,50</p>									

MOBILITÄT IM DREILÄNDERECK
- 207 / 208 -

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum											
Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglichkeiten	Überschlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KURSTR	UNT
13.06	Eschweiler	<p>L 238 Stolberger Straße / PumperStich (zwischen Odilienstraße und Stadtgrenze Stolberg)</p> <p>Eschweiler-Pumpe L 238 Stich, Pümpchen - Konkordiastraße</p> <p>Bestand</p> <p>Vorschlag</p>	Umgestaltung des Straßenraums		4.337.820 €					X	X

Tabelle 10.6: Abkürzungen

NP	Nationale Verkehrswegeplanung
RP	Regionale Verkehrswegeplanung
CP	Sonstige Verkehrswegeplanung
RM	Regionaler Mehrwert
HE	Anreiz zu Privatinvestitionen (Hebeleffekt)
AP	Schaffung von Arbeitsplätzen
KUR	Kurzfristige Durchführbarkeit
STR	Maßnahmen im Rahmen einer Gesamtstrategie
UNT	Vertiefende Untersuchungen erforderlich
NRW	Nordrhein-Westfalen
OU	Ortsumgehung
GVFG	Gemeindeverkehrsförderungsgesetz
IGVP	Integrierte Gesamtverkehrsplanung
BVWP	Bundes Verkehrswegeplanung
ETZ	Europäische territoriale Zusammenarbeit
TEN-V	Transeuropäische Netze - Verkehr
ELER	Europäische Landentwicklungsfonds für die Entwicklung des ländlichen Raums
FöRi-Sta	Förderichtlinien Straßenverkehr
StrWG NRW	Straßen- und Wegegesetz NRW
MET	Ministère Wallon de l'équipement et des transports
SNBC	Société nationale de chemins de fer belges