Für das Königreich Belgien
Wirtschaftsförderungsgesellschaft Ostbelgiens

im Auftrag der Gemeinden Büllingen, Bütgenbach, St. Vith, Amel und Burg-Reuland mit der Unterstützung der **Wallonischen Region - Ministère wallon de l'Equipement et des Transports – Direction générale des Transports (D.311)**

Für die Bundesrepublik Deutschland
Kreis Euskirchen

für die Gemeinden Dahlem, Hellenthal, die Stadt Schleiden und der
Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen Niederlassung Euskirchen

AUSARBEITUNG EINES GRENZÜBERSCHREITENDEN MOBILITÄTSPLANS EIFELVERKEHRSPLANUNG

PROJEKT UNTERSTÜTZT VON DER EUROPÄISCHEN UNION
(INTERREG III PROJEKT EMR INT 3)

NICHTTECHNISCHE ZUSAMMENFASSUNG
November 2005

Eine gemeinsame Studie von

Survey & Amenagement
Rue de Chenu, 2-4
B - 7090 RONQUIERES
BELGIEN
Tel : +32/67/64.83.42
Fax : +32/67/64.75.70
Email : info@survey-amenagement.be

BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung
Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH
Hanbrucher Straße 9
D – 52064 AACHEN
DEUTSCHLAND
Tel. : +49/241/7.05.50-0
Fax : +49/241/7.05.50-20
Email : mail@bsv-planung.de

1. Aufgabenstellung und Vorgehensweise

1.1 Anlass, Aufgaben und Ziele der Studie

Im Auftrag der Wirtschaftsförderungsgesellschaft Ostbelgiens (stellvertretend für die Gemeinden Büllingen, Bütgenbach, Amel, Burg-Reuland und die Stadt St. Vith) und der Wallonischen Region auf belgischer Seite sowie des Kreises Euskirchen (stellvertretend für die Gemeinden Dahlem, Hellenthal und die Stadt Schleiden) auf deutscher Seite hat das Ingenieurbüro BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH aus Aachen (Deutschland) in Zusammenarbeit mit Survey & Aménagement aus Ronquières (Belgien) einen grenzüberschreitenden Mobilitätsplan im Rahmen eines INTERREG-III-Projektes der Europäischen Union ausgearbeitet.

Anlass für die Durchführung der Studie ist das in den zurückliegenden Jahren und weiter prognostizierte wachsende Verkehrsaufkommen insbesondere im grenzüberschreitenden Verkehr, ausgelöst durch das kontinuierliche “Zusammenwachsen” der europäischen Staaten. Da der deutsch-belgische Teil der südlichen Eifel bislang noch über keine leistungsfähige Anbindung an wichtige nationale und europäische Entwicklungsachsen bzw. Wirtschaftszentren verfügt, wurde vor diesem Hintergrund für diesen Raum ein besonderer Untersuchungsbedarf gesehen, um mögliche negative Folgen für die Verkehrssicherheit, die Siedlungsentwicklung und die wirtschaftliche Entwicklung dieser Region zu vermeiden.

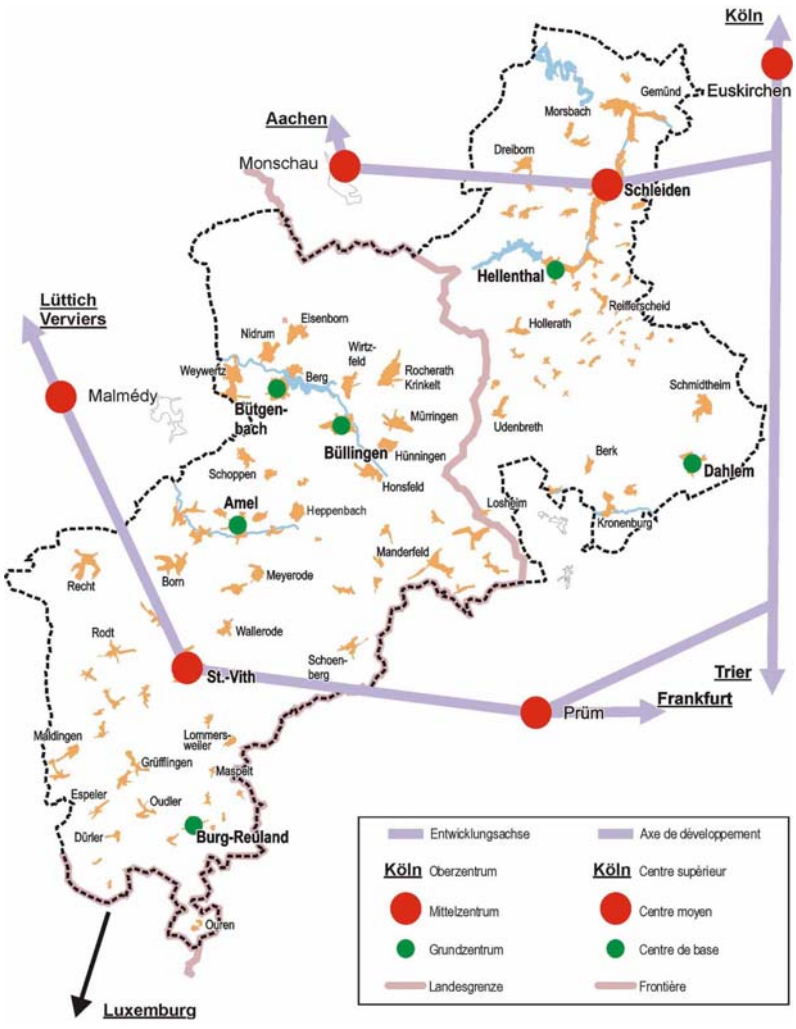


Abbildung 1.1: Ausschnitt Entwicklungsachsen

Wesentliche Aufgabe der Studie ist daher die Untersuchung von Auswirkungen der allgemeinen Verkehrsentwicklung bezogen auf diese Region, verbunden mit der Untersuchung von Möglichkeiten der Führung eines überregionalen Straßenkorridors durch den Untersuchungsraum. Hierbei sollte sowohl die Lage möglicher Straßenkorridore als auch deren Auswirkungen auf die zu erwartende Verkehrsbelastung in den Gemeinden und auf den klassifizierten Verbindungsstraßen überprüft werden. Im Zuge eines ganzheitlichen Untersuchungsansatzes gilt es, Konzeptvorschläge in enger Abstimmung mit den wirtschaftlichen (touristischen) und verkehrlichen Zielen zu entwickeln.

Wesentliches Ziel der Studie ist hierbei, Grundlagen und Leitlinien zur verkehrlichen Entwicklung und für weitere Planungen zur Verkehrsinfrastruktur im Untersuchungsraum zu erarbeiten. Aus diesem Grunde beschränkt sich die Studie nicht nur auf Untersuchungen zum Kraftfahrzeugverkehr, sondern bezieht auch den Fahrradverkehr und öffentlichen Parsonennahverkehr mit ein.

Das Ergebnis der Studie stellt daher einen verkehrsplanerisch umfassenden Orientierungsrahmen zu Möglichkeiten und Notwendigkeiten der zukünftigen verkehrlichen Entwicklung dar. Hierzu zählt zunächst ein Vorschlag für ein an die Anforderungen des zukünftigen grenzüberschreitenden Kfz-Verkehrs ausgerichtetes Korridorsystem leistungsfähiger Straßen. Im Sinne einer Förderung nachhaltiger und zukunftsfähiger Mobilität im Untersuchungsraum werden auch Handlungskonzepte zur Verbesserung der Bedingungen für den Fahrradverkehr und der Erreichbarkeit durch einen zeitgemäß gestalteten öffentlichen Personennahverkehr entwickelt.

Aufbauend auf diesen Orientierungsrahmen müssen für eine planerische Umsetzung der entwickelten Konzepte und Empfehlungen noch verschiedene vertiefende und konkretisierende Untersuchungen und Planungen erfolgen. Bezogen auf die Führung grenzüberschreitender Verkehrsstraßen zählen auf deutscher Seite hierzu z.B. Aufnahme in Bedarfspläne, Linienbestimmungs- und Planfeststellungsverfahren.

Für Maßnahmen innerhalb der Ortslagen bedarf es konkretisierender Mobilitätsstudien, die schwerpunktmäßig die bauliche Umsetzung der hier vorgeschlagenen Handlungskonzepte im Detail überprüfen. Bezogen auf Maßnahmen für den Fahrradverkehr können in diesem Zusammenhang konkretisierende Überprüfungen und Planungen zur bautechnischen Umsetzung und Wegweisung genannt werden.

Hinsichtlich der hier vorgeschlagenen Maßnahmen für den öffentlichen Personennahverkehr sollte aufgrund der auf belgischer Seite grundsätzlich anderen Randbedingungen zu dessen Finanzierung zunächst ein Pilotprojekt ausgearbeitet werden. Anhand dieses Pilotprojektes für einen Teilbereich des Untersuchungsgebietes können dann wesentliche Randbedingungen für die Umsetzung der hier vorgeschlagenen Maßnahmen überprüft und weiterentwickelt werden.

1.2 Vorgehensweise der Studie

Die Bearbeitungsphasen der Studie gliedern sich in drei Phasen:

- Phase I: Stand der Dinge und Analyse der Situation
- Phase II: Definition der Zielsetzung des Mobilitätsplans
- Phase III: Ausarbeitung des Mobilitätsplans

Phase 1

Das im Rahmen der Studie zu untersuchende Gebiet umfasst auf der belgischen Seite die sogenannte Belgische Eifel und auf der deutschen Seite den südlichen Teil des Kreises Euskirchen. Das Untersuchungsgebiet wird größtenteils durch die Höhenzüge bzw. Hochebenen des Hohen Venns und der Nordeifel bestimmt.

Das Untersuchungsgebiet liegt zu rund zwei Dritteln auf belgischem und zu rund einem Drittel auf deutschem Boden. Auf der belgischen Seite wohnen rund 28.900 und auf deutscher Seite rund 27.200 Personen. Wichtige Arbeitgeber sind auf beiden Seiten Holz verarbeitende Betriebe und die Möbel- sowie die Tourismusbranche.

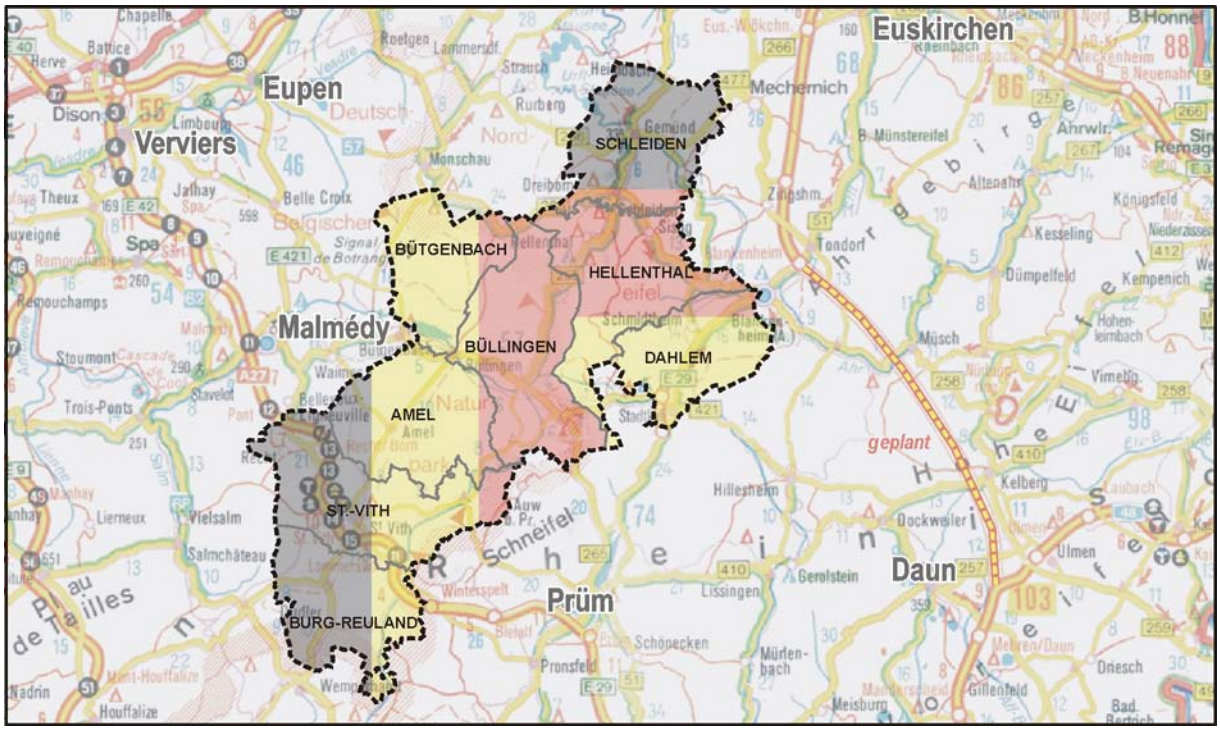


Abbildung 1.2: Lage Untersuchungsgebiet

Das Untersuchungsgebiet verfügt über große zusammenhängende Waldgebiete, die mehr als 30% der Gesamtfläche des Untersuchungsgebietes bedecken, sowie über umfangreiche Wasservorkommen.

Die verkehrlichen Ausgangsbedingungen können wie folgt skizziert werden:

Eine Bahnanbindung ist auf deutscher Seite über die Strecke Köln – Gerolstein – Trier sowie über die dort anschließende Strecke Schleiden - Gemünd – Kall vorhanden. Auf belgischer Seite befinden sich die nächstgelegenen Bahnhöfe in Trois-Ponts, Vielsalm und Gouvy an der Strecke Lüttich – Luxemburg.

Das dichte Busnetz auf der belgischen Seite ist mit wenigen Ausnahmen (z.B. dem Vennliner) auf den Schülerverkehr ausgerichtet und weist aufgrund der fehlenden Vertaktung hinsichtlich der Bedienungshäufigkeit große Schwachpunkte auf. Auf deutscher Seite wird mit Hilfe des Einsatzes des sog. TaxiBusses und des sog. Anruf-Sammeltaxis flächendeckend überwiegend ein Stundentakt angeboten. Dieses Angebot wird durch Freizeitbusse an Wochenenden ergänzt. Ein

großes Defizit im Untersuchungsgebiet ist das fehlende Angebot an länderübergreifenden Bus- oder Schienenverbindungen.

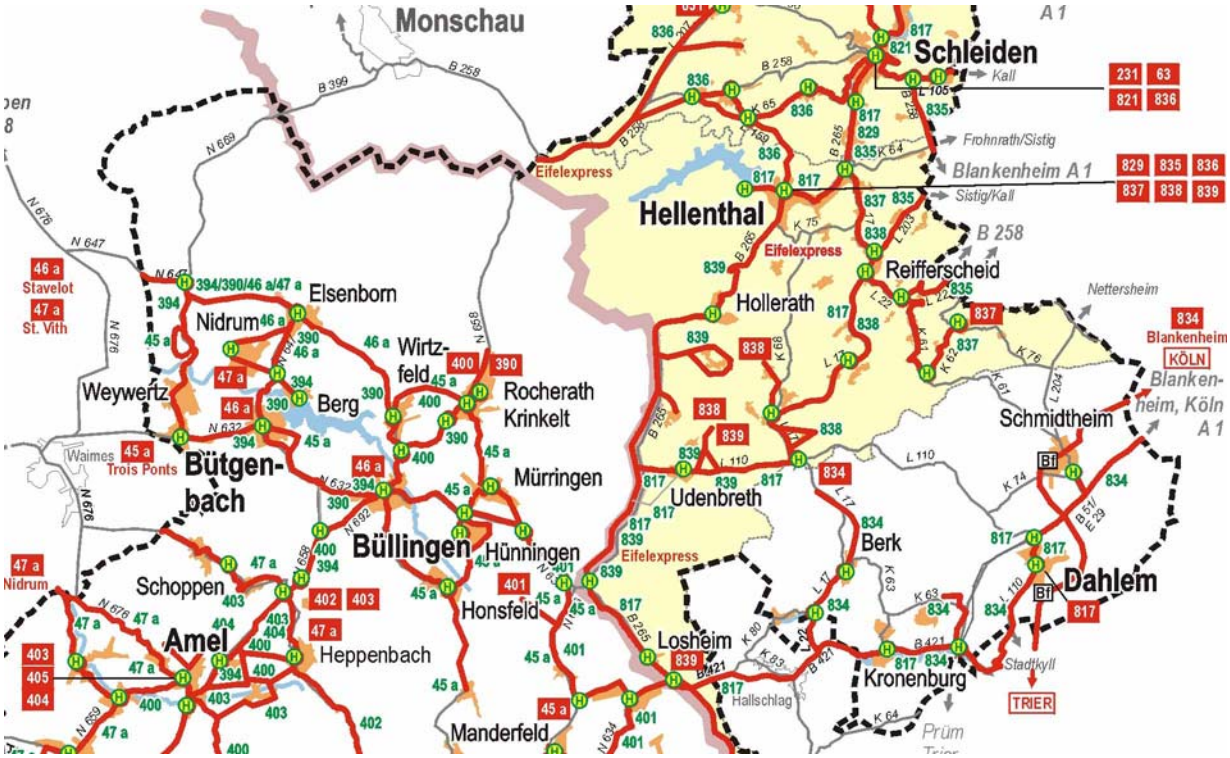


Abbildung 1.3: Ausschnitt ÖPNV

Im Untersuchungsgebiet ist gemessen an der Einwohnerdichte ein dichtes klassifiziertes Straßennetz mit zahlreichen Grenzübergängen vorhanden. Die grenzüberschreitende A 27 / A 60 (E 42) Verviers – Trier ist die einzige vorhandene Autobahn im Untersuchungsgebiet.

Im Untersuchungsgebiet ist auf beiden Seiten der Staatengrenze ein dichtes Netz an ausgewiesenen Freizeitrouten für Radfahrer vorhanden, welches bis auf wenige Ausnahmen nicht miteinander verknüpft ist. Bauliche Radwege sind nur an wenigen Straßenabschnitten angelegt.

Innerhalb der Ortslagen haben Untersuchungen zur Verträglichkeit des Verkehrs verschiedene Probleme ergeben:

- Die meisten Probleme treten im Radverkehr auf, zumal an fast allen Streckenabschnitten keine Radverkehrsanlagen vorhanden sind.
- Im Fußgängerverkehr treten Probleme an baulichen Engstellen auf, an denen den Fußgängern zu wenig Raum zur Verfügung steht.
- Die Überquerbarkeit für Fußgänger ist im belgischen Untersuchungsgebiet aufgrund der in den Ortsdurchfahrten systematisch angelegten Fußgängerüberwege in der Regel besser als im deutschen Untersuchungsgebiet.

Phase 2

Auf der Grundlage von vielfältigen Gesprächen mit allen beteiligten Gemeinden, Städten, Straßenbauverwaltungen und weiteren maßgeblichen Institutionen innerhalb und außerhalb des Untersuchungsgebiets wurden Oberziele zur angestrebten weiteren Entwicklung innerhalb des Untersuchungsraums (Verkehr, Wirtschaft, Tourismus u.a.) zusammengetragen.

Für das Ziel- und Bewertungssystem wurden folgende Oberziele definiert:
- Verkehrssicherheit,
- Steigerung der Erreichbarkeits- und Verbindungsqualität,
- verträglicher Verkehr in den Ortschaften sowie
- sozial- und umweltverträgliche Mobilität.

Jedem der Oberziele wurden die vielfältigen abgefragten Einzelziele zugeordnet (siehe Tabelle 1.1). Die Einzelziele wurden möglichst vollständig nachrichtlich übernommen, eine Prüfung oder Wertung der Einzelziele erfolgte in Phase 2 nicht.

Auszug
Oberziel: Steigerung der Erreichbarkeits- und Verbindungsqualität
Einzelziele:

Motorisierter Individualverkehr (MIV)
- Bessere großräumige Verbindung zwischen Charleville de Mézières und Bonn
- Bessere Verkehrsqualität auf der Achse Schleiden – Monschau – Eupen / E 40 / A 3
- Bessere Verkehrsqualität auf der Nord-Süd-Achse Großherzogtum Luxembourg (Wemperhardt) – St. Vith – Büllingen – Schleiden / Hellenthal / Dahlem – B 51 – E 29 / A 1
- Bessere Verkehrsqualität auf der Ost-West-Achse Malmedy / E 42 / A 27 – Bütgenbach – Schleiden / Hellenthal – Dahlem – B 51 – E 29 / A 1
- Bessere Verkehrsqualität auf der Ost-West-Achse Baraque de Fraiture / E 25 / A 26 – Vielsalm – Burtonville – St. Vith / E 42 / A 27 – E 29 / A 1
- Bessere Verkehrsqualität zwischen den Industriezonen / Gewerbegebieten im Untersuchungsgebiet und umgebender Region (Troisvierges, Vielsalm, Malmedy)
- Bessere Verkehrsqualität in Richtung „Rheinschiene“ und den Räumen Frankfurt und Saarbrücken

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)
- Reaktivierung der Schienenstrecke Kall – Hellenthal für den Personenverkehr
- Grenzüberschreitende ÖPNV-Verbindung zwischen Malmedy und Schleiden / Hellenthal / Dahlem im Alltagsverkehr
- Gute Erreichbarkeit der Bahnhöfe in der umliegenden Region (Troisvierges, Gouvy, Vielsalm, Verviers) sowohl im ÖPNV als auch im MIV
- Bessere ÖPNV-Erreichbarkeit des „Vennliners“
- Grenzüberschreitende ÖPNV-Angebote für den Freizeitverkehr
- Optimierung des ÖPNV-Angebotes im Kreis Euskirchen zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Nationalparks Eifel
- Gute und schnelle Erreichbarkeit der wichtigsten Krankenhausstandorte (Vielsalm, St. Vith, Malmedy) sowohl im ÖPNV als auch im MIV
- Gute Anbindung der kleineren Ortsteile an die Zentren mit Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen im ÖPNV
- Reaktivierung der Vennbahn (Aachen / Eupen – Weywertz, Trois Ponts – Malmedy – Bütgenbach – Büllingen – Losheim – Kronenburg - Jünkerath) für den Personenverkehr

Tabelle 1.1: Zuordnung der Einzelziele zum Oberziel „Steigerung der Erreichbarkeits- und Verbindungsqualität“ (Auszug)

Anhand dieser Ziele wurde ein Indikatorensystem zur Bewertung der in Phase 3 erarbeiteten Konzepte entwickelt. Zugehörige Indikatoren für die Bewertung von Konzepten in Phase 3 waren z.B.:
- Unfallkosten
- Reisezeiten im motorisierten Individualverkehr und im öffentlichen Verkehr
- Konflikte zwischen Verkehrstrassen und Naturräumen
- Investitions- und Betriebskosten von Verkehrsinfrastruktur

Phase 3

Auf Basis der recherchierten Ziele und der vorliegenden Planungen wurden Korridorsysteme für den Kfz-Verkehr sowie Handlungskonzepte für den öffentlichen Personennahverkehr und den Radverkehr entwickelt. Mit Hilfe der Bewertungsindikatoren erfolgte dann eine Wirkungsüberprüfung.

Ergebnisse zum Korridorsystem für den Kfz-Verkehr

Für das Korridorsystem leistungsfähiger überregionaler Straßen wurden in einem ersten Schritt 5 Grundvarianten mit jeweils weiteren Untervarianten entwickelt und innerhalb der Begleitgruppe intensiv diskutiert. Im Rahmen der intensiven Diskussionen und Abstimmungen unter den Beteiligten der Studie wurden für die vertiefende Wirkungsüberprüfung hieraus 2 Grundvarianten mit jeweils weiteren Untervarianten ausgewählt:

- Korridorsysteme 4 bzw. 5: Verlauf über Wahlerscheid - Schleiden bzw. Verlauf über Losheimergraben / Dahlem.
- Untersysteme A bzw. B (betrifft nur belgischen Teilbereich): Verlauf über Vielsalm – Baraque de Fraiture bzw. Verlauf über Wemperhardt / Bastogne.
- Untervarianten 1 bzw. 2 (betrifft nur deutschen Teilbereich): Verlauf über Dreiborn – Gemünd bzw. Verlauf über Ortslage Schleiden.

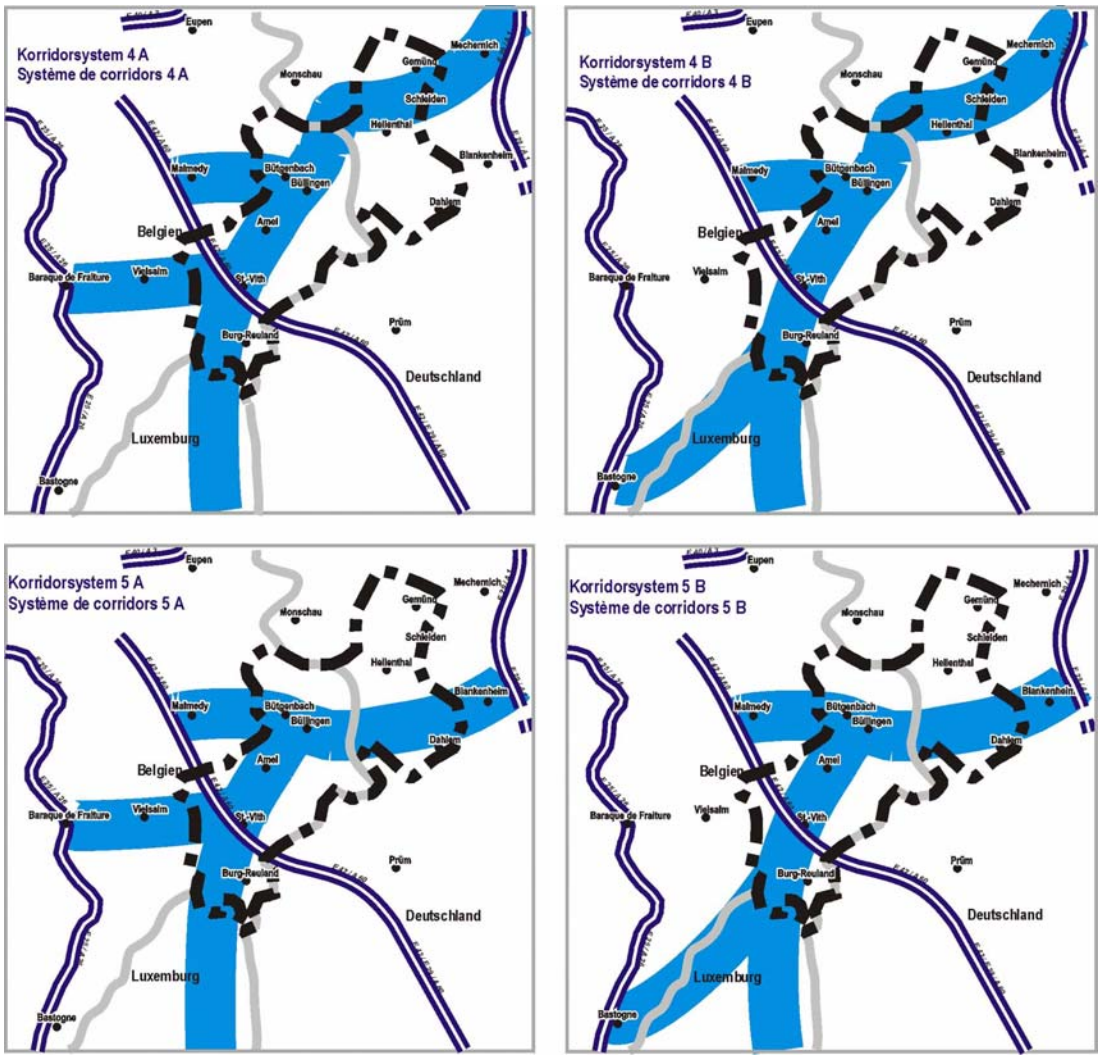


Abbildung 1.4: Ausgewählte Grundsatzkorridore

Die Ergebnisse der Wirkungsüberprüfungen wiesen für das Korridorsystem 4. B mit der Untervariante Variante 1 die meisten positiven Effekte auf:

- Es werden die höchste Bündelungswirkung des Kfz-Verkehrs auf dem Korridorsystem und damit auch die größten Entlastungseffekte in den Ortsdurchfahrten und im sonstigen untergeordneten Straßennetz erzielt.
- Andere Straßenplanungen, die weitgehend unabhängig von den Korridorüberlegungen sind (z.B. Verbesserung der Erschließung des Nationalparks Eifel über das Schleidener Tal, Bau von Ortsumgehungen im Zuge der N 62 zwischen St. Vith und Wemperhardt, Straßenbauprojekte im Großherzogtum Luxemburg zwischen Wemperhardt und Bastogne), lassen sich mit positiven Synergieeffekten (Bündelung von Investitionen und verkehrlichen Vorteilen) integrieren.

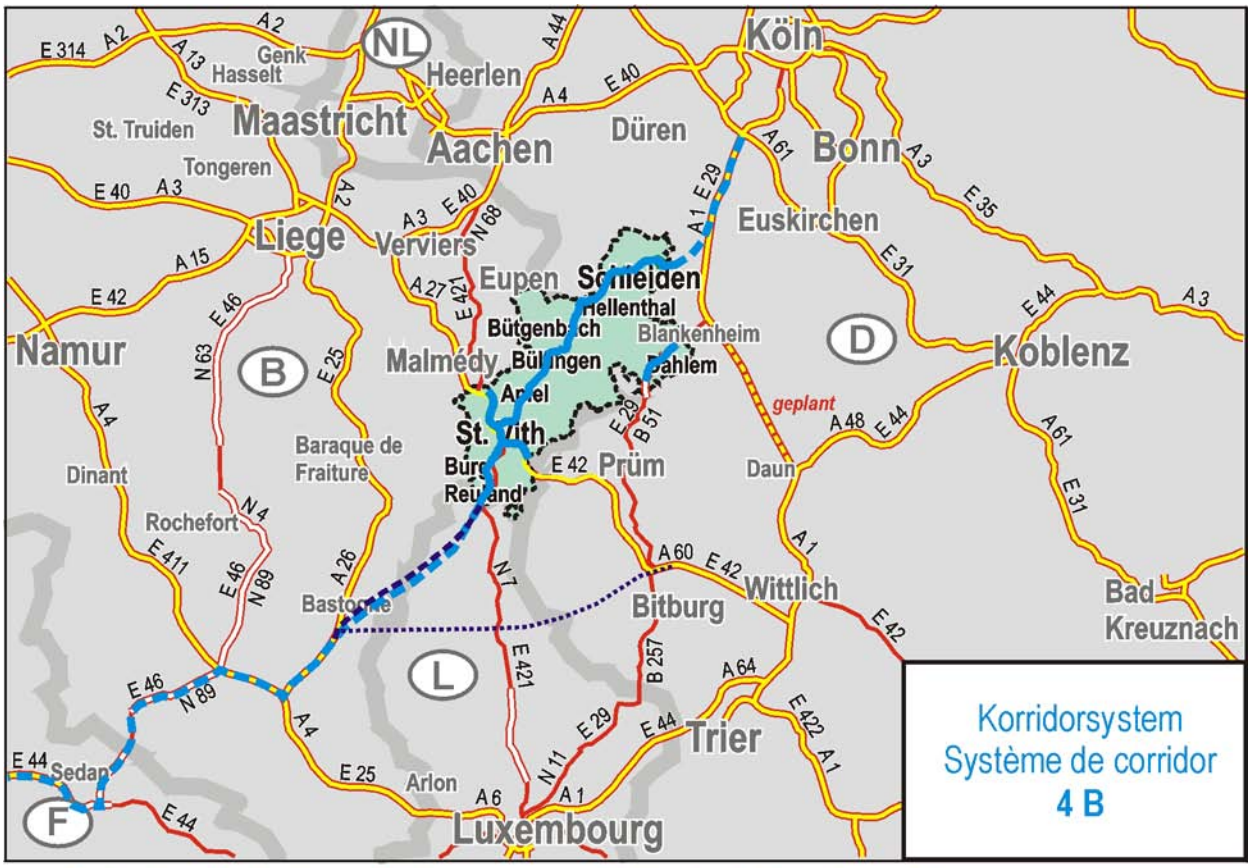


Abbildung 1.5: Korridorsystem 4.B im überregionalen Zusammenhang

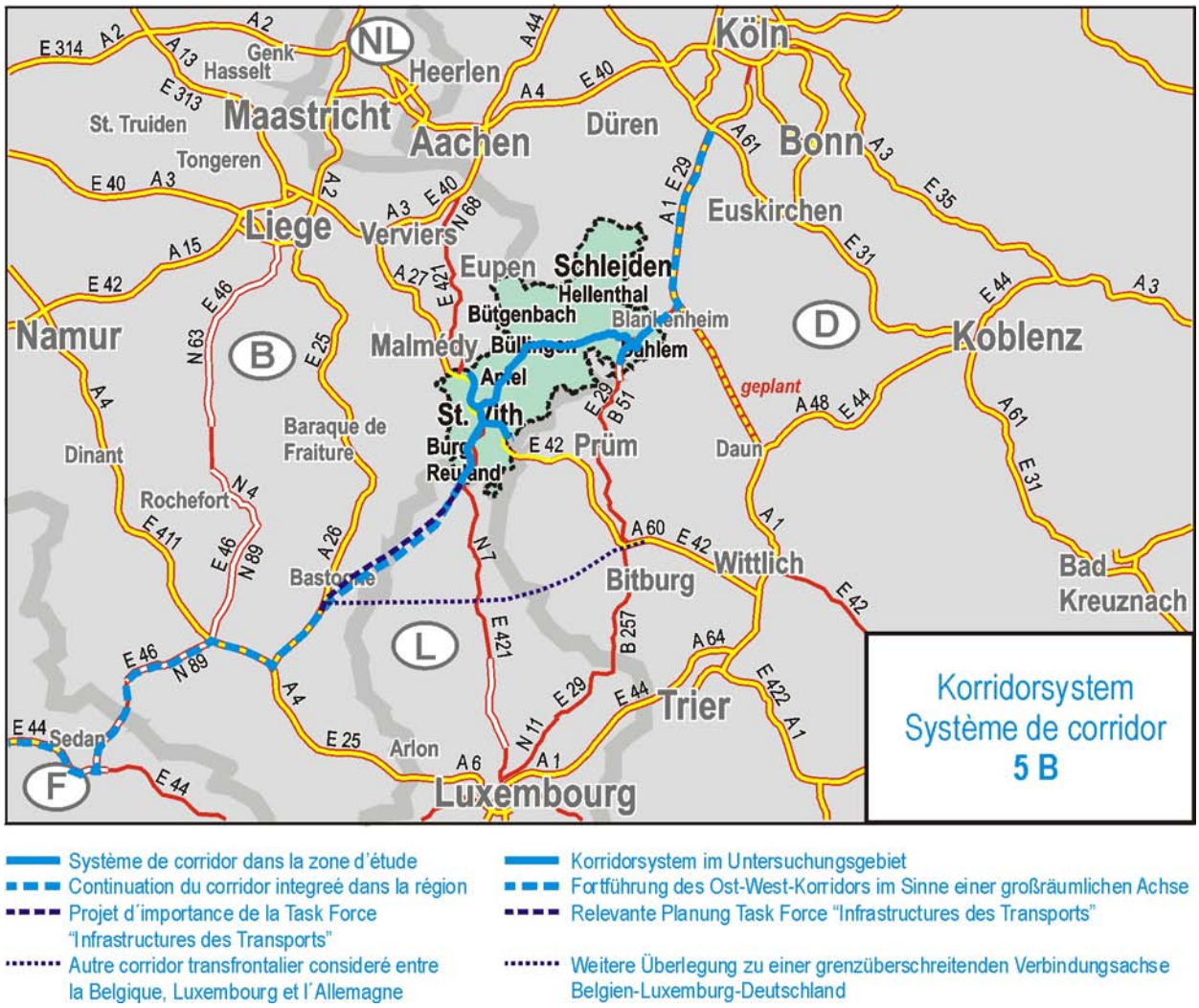


Abbildung 1.6: Korridorsystem 5.B im überregionalen Zusammenhang

Die Empfehlung für das Korridorsystem 4.B Variante 1 wird unabhängig von der im Rahmen der Mobilitätsstudie nicht abschließend klärbaren Einstufung der N 658 als Schutzzone für das Camp Elsenborn ausgesprochen. Aufgabe der Mobilitätsstudie ist die Ableitung eines langfristig empfehlenswerten Korridors für eine grenzüberschreitende, großräumliche Verkehrsverbindung auf der Grundlage fachplanerischer Aspekte bzw. deren Begründung anhand fachplanerischer Bewertungsindikatoren. Die Einstufung der N 658 als Schutzzone eines Truppenübungsplatzes unterliegt politischen Abwägungs- und Entscheidungskriterien, die sich im Rahmen globaler Entwicklungen und des weiteren Zusammenwachsens der europäischen Staaten ändern können.

Eine bauliche Realisierung des Korridorsystems wird angesichts der noch umfangreichen erforderlichen Detailplanungen, Einzelentscheidungen und auch erheblichen Investitionen nur im Zuge von vielen Einzelmaßnahmen (z.B. Ortsumgehungen, Ausbau- und Verbesserungsmaßnahmen bestehender Teilabschnitte) erfolgen können. Da die Untersuchungsergebnisse mit den hieraus abgeleiteten Empfehlungen einen Orientierungsrahmen und eine planerische Leitlinie darstellen, stellen die im Rahmen der Untersuchungen festgestellten Konfliktpunkte (Schutzzone N 658 Camp Elsenborn, Eingriffe in FFH-Bereiche oder schützenswerte Waldbereiche) keine Ausschlusskriterien dar. Sie geben vielmehr Hinweise auf räumliche und thematische Schwerpunkte, die im Zuge der anstehenden politischen und planerischen Abstimmungen und Diskussionen verfolgt werden müssen.

Ergebnisse zum Öffentlichen Personennahverkehr
Gestützt auf die Ergebnisse der Verkehrsmodellsimulation sieht das ÖPNV-Konzept für den belgischen Teil des Untersuchungsgebiets eine Angebotserweiterung mit Hilfe des TaxiBusses und des AnrufSammeltaxis auf einen flächendeckenden Stundentakt vor, so dass ein mit dem deutschen Teil vergleichbarer qualitativer Standard erreicht wird. Ferner werden einige Buslinien grenzüberschreitend verlängert, z.B. der Vennliner bis nach Troisvierges im Großherzogtum Luxembourg oder die Buslinie von Trois Ponts bis nach Schleiden / Gemünd.

Ergebnisse zum Radverkehr
Das Radverkehrskonzept sieht spürbare Verbesserungen sowohl für den Alltags- als auch für den Freizeitradfahrer vor. An den klassifizierten Außerortsstraßen sollen in der Regel straßenbegleitende gemeinsame Geh- und Radwege entstehen, wie es z.B. in Bütgenbach an einem Abschnitt der N 632 oder in Schleiden an Abschnitten der B 265 bereits der Fall ist. Im Freizeitradwegenetz wird dem Ausbau des RAVeL-Netzes an nicht mehr in Betrieb befindlichen Bahnstrecken, z.B. der Vennbahn, wegen seiner hohen Attraktivität für Touristen besondere Bedeutung beigemessen.

Die Kosten für die einzelnen Konzepte wurden überschläglich beziffert auf
- rund 300 Mio. Investitionskosten in den Straßenbau für das empfohlene Korridorsystem 4. B Variante 1
- rund 6,5 Mio. Betriebskosten im ÖPNV pro Jahr (ohne Anschaffungskosten für ggf. zusätzlich erforderliche Fahrzeuge und ohne Berücksichtigung der erzielbaren Einnahmen)
- rund 40 Mio. Investitionskosten für den Radverkehr (ohne Berücksichtigung der RAVeL-Strecken).

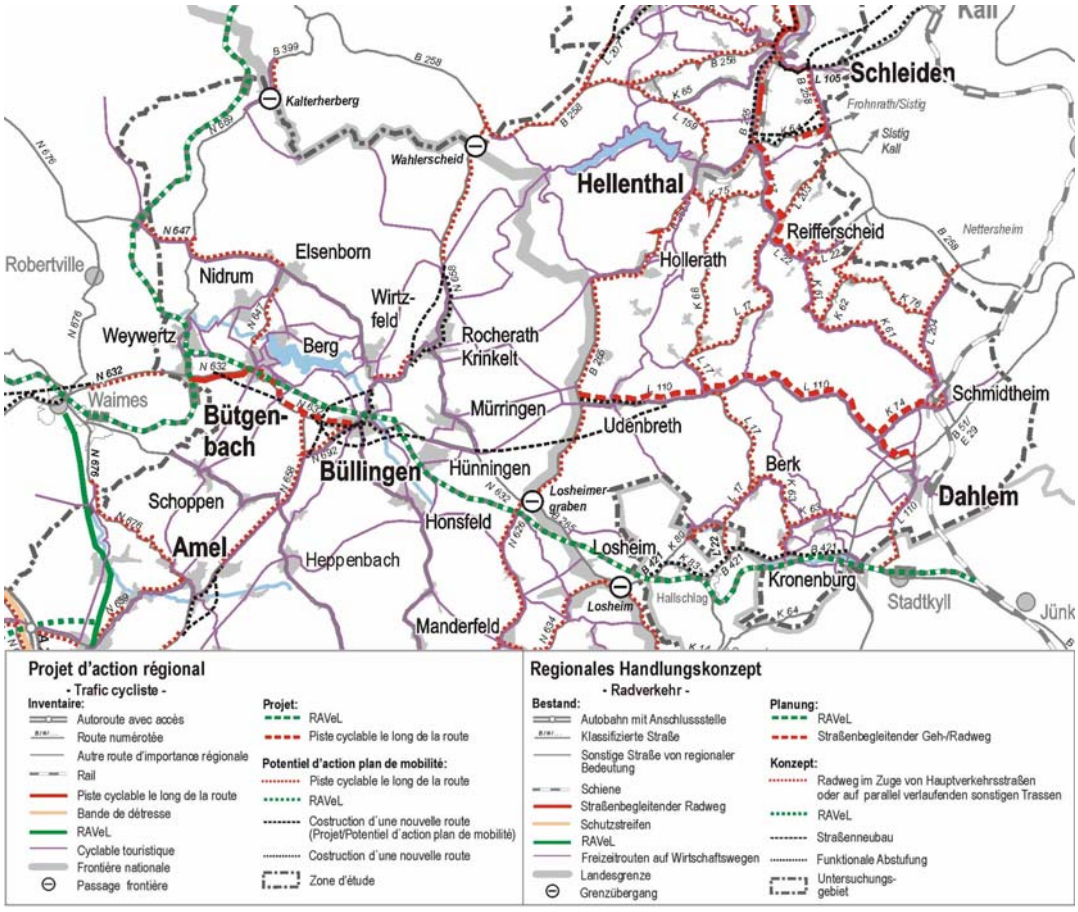


Abbildung 1.7: Ausschnitt Radkonzept

Ausblick

Aus der Studie sollten im Hinblick auf die Umsetzung der Handlungskonzepte konkretisierende Projekte entwickelt werden. Dies sollte z.B. im Rahmen von kleinen Mobilitätsplänen für die Gemeinden geschehen, in denen die Verkehrsinfrastruktur vor Ort sowohl hinsichtlich lokaler Einzelbelange als auch hinsichtlich Anforderungen im regionalen Kontext angepasst werden kann. Da TaxiBusse und AnrufSammeltaxis in der Wallonie weitgehend unbekannt sind, empfiehlt sich zur Umsetzung des ÖPNV-Konzepts der Start einiger Pilotlinien. Im Sinne der Studie sollte zumindest eine regelmäßig verkehrende grenzüberschreitende Buslinie als Pilotversuch eingerichtet werden. Mittelfristig sollte die ÖV-Planung grenzüberschreitend im Rahmen eines Euregionalen Nahverkehrsplans erfolgen. Im Radverkehr ist eine grenzüberschreitende Beschilderung erforderlich, die sowohl den Alltags- als auch den Freizeitverkehr berücksichtigt. Hier gilt es, den Untersuchungsraum in bestehende Beschilderungskonzepte (z.B. das nördlich des Gebiets verwendete Knotenpunktsystem) zu integrieren.

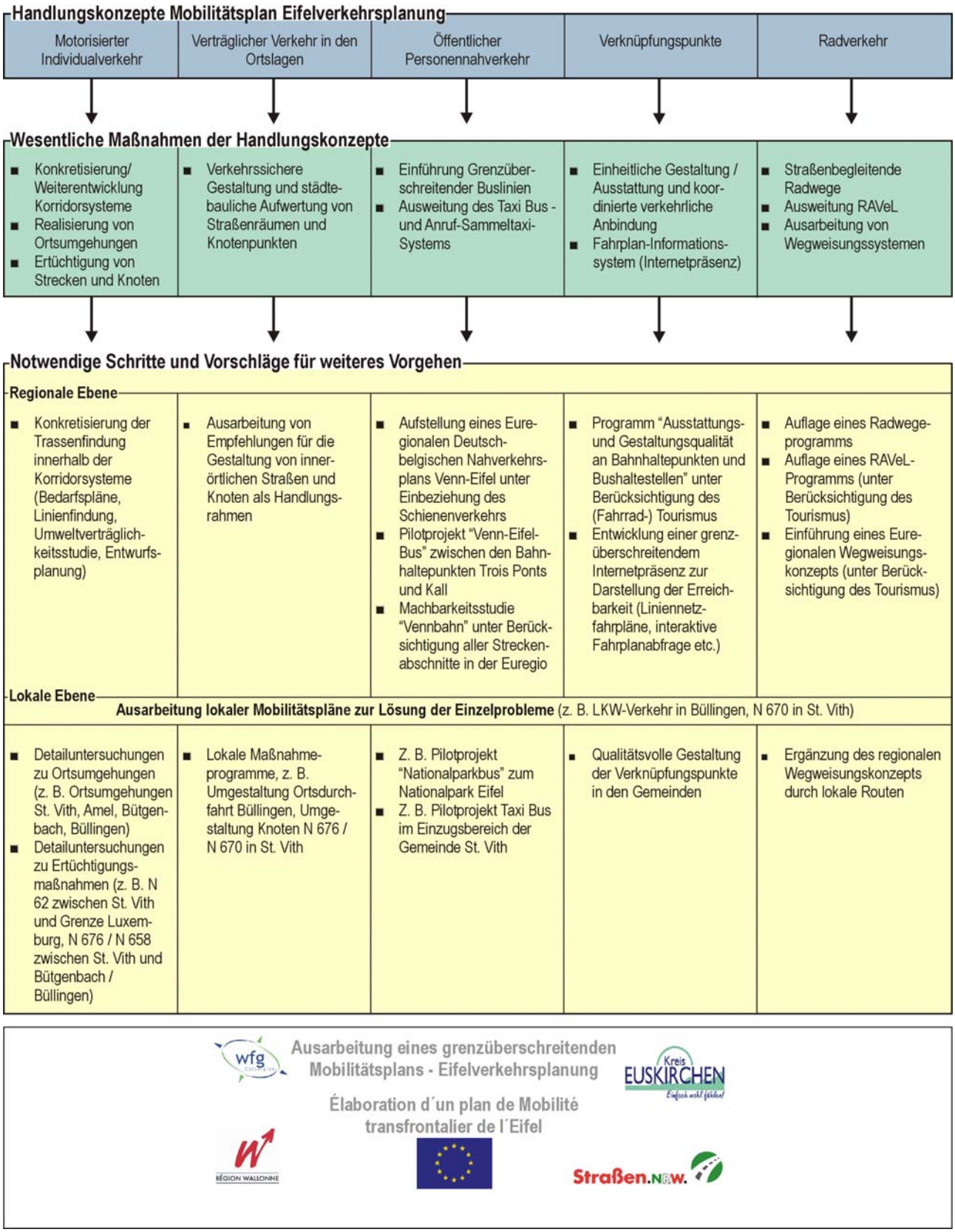


Abbildung 1.8: Vorschläge zum weiteren Vorgehen

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 1
Oktober 2005

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

Inhaltverzeichnis

1 Aufgabenstellung und Vorgehensweise 3
2 Vergleich der Verkehrsvorschriften 5
2.1 Deutschland 5
2.1.1 Sicherheit und Ordnung im Straßenverkehr 6
2.1.2 Verkehrs- und Straßenplanung auf Netzebene 7
2.1.3 Entwurf von Straßenverkehrsanlagen 9
2.2 Belgien 11
2.2.1 Die gesetzlichen Verkehrsvorschriften (Verkehrsicherheit und Ordnung) 12
2.2.2 Verkehrs- und Straßenplanung auf Netzebene (funktionale Hierarchie) 12
2.2.3 Entwurf von Straßenverkehrsanlagen 14
2.3 Niederlande 14
2.3.1 Der Bericht Raum 14
2.3.2 Der Bericht Pieken in de Delta 15
2.3.3 Der Bericht Mobilität 15
2.3.4 Zusammenhang zwischen den diversen Landesberichten 15
2.3.5 Das Programm PVVP – Verkehrs- und Transportplan der Provinz: 15
2.3.6 Zusammenarbeit 16
2.3.7 Umsetzung 16
2.3.8 Die staatliche Zuweisung Brede Doeluitkering 19
2.3.9 Entwurfsrichtlinien 19
3 Analyse des Untersuchungsgebiets 20
3.1 Strukturdaten 20
3.2 Zentralörtliche Gliederung 23
3.3 Verkehrsnetze 24
3.3.1 Öffentlicher Verkehr 24
3.3.2 Motorisierter Individualverkehr 28
3.3.3 Fahrradverkehr 29
3.4 Straßenräumliche Verträglichkeit 29
3.5 Unfallgeschehen 30
3.6 Bereiche mit besonderen Anforderungen an das Verkehrsmanagement 30
3.7 Ergebnisse der Verkehrszählungen 31
3.7.1 Kfz-Querschnittszählungen 31
3.7.2 ÖV-Nachfrage 33
3.8 Derzeitige Mobilität und Verflechtungen im Untersuchungsgebiet 34
3.8.1 Abbildung des derzeitigen Verkehrsbildes 34
4 Zukünftige Mobilität und Verflechtungen 36
4.1 Entwicklung der Mobilität 36
4.2 Entwicklung der Strukturdaten 38
4.3 Entwicklung der Verkehrsnetze 38
4.4 Abbildung des zukünftigen Verkehrsbildes mit dem Verkehrssimulationsmodell 40
4.4.1 Prognose-0-Fall (Planfall 1) 41
4.4.2 Prognose-0-Mit-Fall (Planfall 2) 42
5 Anhang 42
5.1 Abbildungen 42
5.2 Tabellen 72
5.3 PowerPoint-Präsentation 87

1 Aufgabenstellung und Vorgehensweise

Im Auftrag der Wirtschaftsförderungsgesellschaft Ostbelgiens (WFG), des Kreises Aachen, des Landesbetrieb Straßenbau NRW, der Wallonischen Region und der Gemeinde Vaals arbeitet die Arbeitsgemeinschaft bestehend aus BSV Büro für Stadt- und Verkehrsplanung Dr.-Ing. Reinhold Baier GmbH (Federführung), PLANECO s.p.r.l. und HP projektpromotie bv für die Gemeinden Baelen, Bleyberg, Eupen, Kelmis, Lontzen, Raeren und Welkenraedt (Belgien, Region Wallonien), die Gemeinden Roetgen und Simmerath, die Städte Monschau, Stolberg und Eschweiler (Deutschland, Land Nordrhein-Westfalen) sowie die Gemeinde Vaals (Niederlande, Provinz Limburg) einen grenzüberschreitenden Mobilitätsplan „Mobilität im Dreiländereck“ aus.

Unter Beachtung der raumordnerischen Grundlagen der betroffenen Länder sowie der EU werden auf Grundlage einer Analyse der derzeitigen Siedlungs- und Nutzungsstruktur realistische Möglichkeiten zur Verbesserung und zukunftsfähigen Gestaltung der Mobilität im deutsch-belgisch-niederländischen Grenzraum untersucht.

Die Bearbeitungsphasen (siehe Abbildung 1.1) lassen sich aufgliedern in:
- Phase 1: Stand der Dinge und Analyse der Situation
- Phase 2: Definition der Zielsetzung des Mobilitätsplans
- Phase 3: Ausarbeitung des Mobilitätsplans

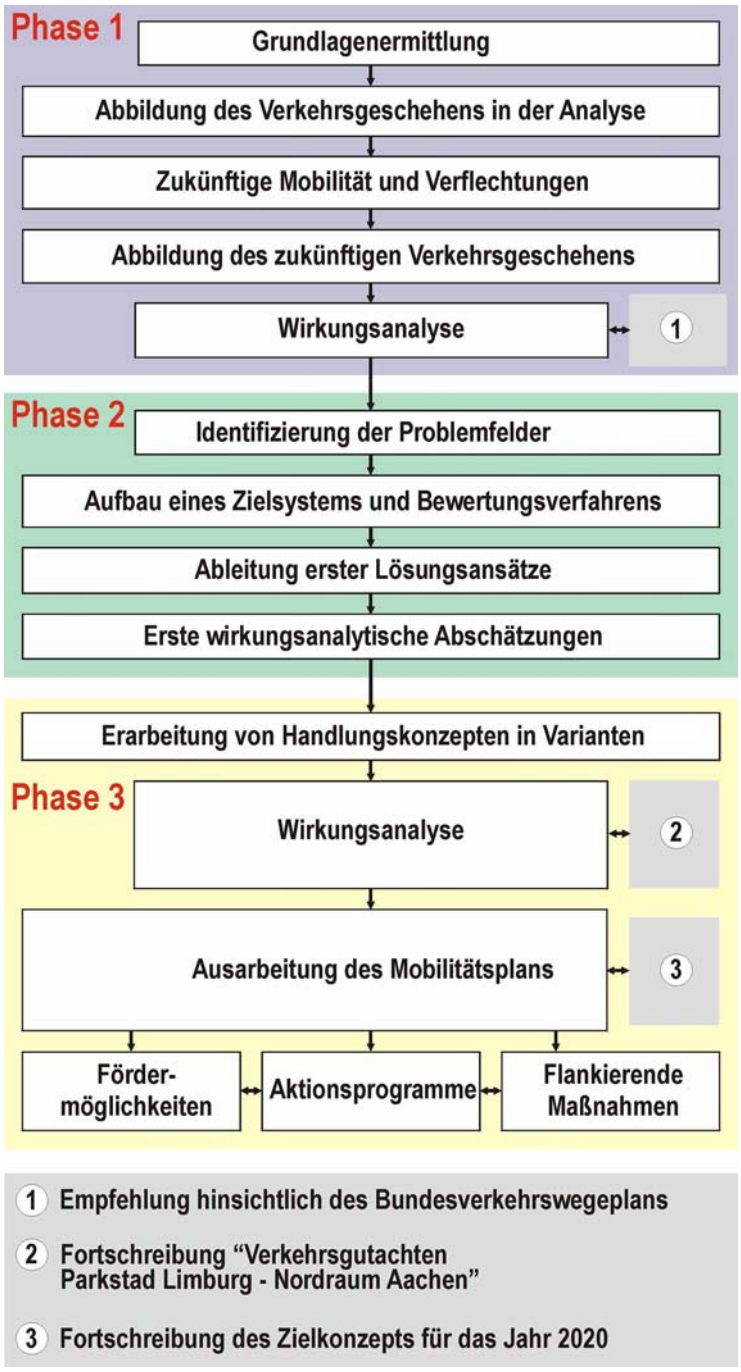


Abbildung 1.1: Ablaufdiagramm

2 Vergleich der Verkehrsvorschriften

2.1 Deutschland

Pläne und Programme für den Verkehrswege(aus)bau in Deutschland liegen in unterschiedlicher Verbindlichkeit auf Bundes-, Landes- und kommunaler Ebene vor. Gesetzescharakter haben folgende drei Pläne:
- Bundesfernstraßenbedarfsplan,
- Bedarfsplan Schiene (Bundesebene) sowie
- Landesstraßenbedarfspläne in den Bundesländern.

Sie bestimmen den festgestellten Bedarf an Verkehrswegen (Straße, Schiene), die im jeweiligen Geltungszeitraum zur Sicherung und Verbesserung der verkehrlichen Erreichbarkeit von Standorten in den Städten und Regionen realisiert werden sollen.

Wichtige rechtlich verbindliche **raumordnerische Grundlagen** hierfür sind mit Bezug auf den Untersuchungsraum des INTERREG-Projektes im Landesentwicklungsplan Nordrhein-Westfalen[1] (LEP NRW) und Gebietsentwicklungsplan für den Regierungsbezirk Köln, Teilabschnitt Region Aachen[2] (GEP RegBez Köln) enthalten. Der LEP NRW gilt seit 1995 und beruht auf dem in Deutschland verfolgten Raumordnungskonzept der „Zentralen Orte“, die durch „Entwicklungsachsen“ unterschiedlicher Kategorie und Bedeutung verbunden sind und durch entsprechend leistungsfähige Verkehrswege (Straße, Schiene) verkehrlich erschlossen werden sollen. Vergleichbare Planwerke liegen auch für die übrigen Bundesländer vor. Das in dem 2003 in Kraft gesetzten GEP dargestellte Verkehrsnetz orientiert sich an den Entwicklungsachsen des LEP NRW und ergänzt diese um regionale Entwicklungsachsen. Erweiterungen und Neudarstellungen von Siedlungsbereichen sollen dabei nach Möglichkeit auf die Linien des schienengebundenen Verkehrs ausgerichtet werden.

Die in beiden Planwerken zugrunde gelegte hierarchische Strukturierung der Verkehrsnetze und Erreichbarkeiten entspricht im Grundsatz derjenigen, der in Deutschland vorliegenden Regelwerke zur Verkehrsnetzplanung und -gestaltung. Wesentliche **normative Verkehrsvorschriften** betreffen hier:
- die Sicherheit und Ordnung im Straßenverkehr,
- die Verkehrs- und Straßenplanung auf Netzebene sowie
- den Entwurf von Straßenverkehrsanlagen.

Während das Instrumentarium zur Sicherung und Herstellung von Sicherheit und Ordnung im Straßenverkehr in Deutschland gesetzlich verbindlich geregelt ist, stellen die Verkehrsvorschriften für die Verkehrsnetzplanung und den Entwurf von Verkehrsanlagen überwiegend[3] nicht bindende Regelwerke dar. Herausgeber der Planungs- und Entwurfsregelwerke ist die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV), formaljuristisch ein eingetragener Verein nach deutschem Vereinsrecht, dessen Arbeit überwiegend von ehrenamtlich tätigen Mitgliedern getragen wird.

[1] Hrsg.: Landesregierung Nordrhein-Westfalen, Ministerium für Umwelt, Raumordnung und Landwirtschaft (www.landesregierung.nrw.de).
[2] Hrsg.: Bezirksregierung Köln, Bezirksplanungsbehörde (www.bezreg-koeln.nrw.de).
[3] Ausnahmen sind im folgenden Text zu StVO und VwV-StVO benannt; sie betreffen darüber hinaus insbesondere den Anwendungsbereich der in der Baulast des Bundes liegenden Bundesfernstraßen.

2.1.1 Sicherheit und Ordnung im Straßenverkehr

Das deutsche Straßenverkehrsrecht setzt sich zusammen aus:
- dem Straßenverkehrsgesetz (StVG),
- verschiedenen Rechtsverordnungen, von denen hier insbesondere die Straßenverkehrs-Ordnung (StVO) bedeutsam ist, sowie
- den Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur StVO (VwV-StVO) einschließlich zugehörigen Richtlinien und Verwaltungsvorschriften der Bundesländer.

Das Straßenverkehrsgesetz (StVG) behandelt Fragen der Zulassung von Fahrzeugen und Führern zum öffentlichen Straßenverkehr, der zivilrechtlichen und bußgeld- und strafrechtlichen Haftung, der Regelung der Eintragung von verkehrsrechtlichen Verurteilungen im Verkehrszentralregister, Vorschriften über das Zentrale Verkehrs-Informations-System und stellt die gesetzliche Ermächtigungsgrundlage für den Erlass der StVO und der StVZO dar.

In der Terminologie der deutschen Rechtsetzung im Verkehrsbereich ist die Straßenverkehrs-Ordnung[4] (StVO) eine „Rechtsverordnung" des Bundes neben Anderen, die aus dem StVG abgeleitet wird mit der Zielsetzung, verkehrliche Konfliktsituationen zu vermeiden und die allgemeine Verkehrsgesittung zu heben[5]. Weitere wichtige Ziele sind die Aufrechterhaltung eines flüssigen Verkehrsablaufs, die Gewährleistung der Ordnung im Verkehrsraum und die Vermeidung unnötiger Umweltbeeinträchtigungen. Die StVO enthält detaillierte Vorschriften über das Verhalten im öffentlichen Straßenverkehr, legt das anwendbare Instrumentarium (Beschilderung, Markierungen, Signalisierung etc.) verbindlich fest und bestimmt die Zuständigkeiten. Sie wendet sich an den Bürger und Verkehrsteilnehmer und ist zugleich Grundlage für die Behörden auf Landes- und kommunaler Ebene, die für die straßenverkehrsrechtlichen Anordnungen zuständig sind.

Die Allgemeinen Verwaltungsvorschriften zur StVO[4] (VwV-StVO) beschreiben im Wesentlichen, welche in der StVO definierten Verkehrszeichen und Verkehrseinrichtungen wann, wie, wo und durch wen anzuordnen und aufzustellen sind. Für die Anordnung und Aufstellung gelten vereinzelt verbindliche Richtlinien, die im Rahmen der VwV-StVO Anwendung finden. Explizit benannt werden die Richtlinie für die Anlage und Ausstattung von Fußgängerüberwegen R-FGÜ (Ausgabe 2001), die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen selbst herausgegeben werden[6] und die Richtlinien für Lichtsignalanlagen RiLSA, die von der FGSV herausgegeben werden und vom Bundesminister für Verkehr mit Veröffentlichung im Verkehrsblatt vom 24. Juni 1992 zur Anwendung an Bundesfernstraßen verbindlich eingeführt wurden.[7] Darüber hinaus gibt die VwV-StVO konkrete Hinweise zur Planung und Dimensionierung von Verkehrsanlagen, die sich an Regelwerke der FGSV anlehnen, im Detail jedoch von diesen abweichen können. Letzteres gilt beispielsweise für den Einsatz und die Dimensionierung von Radverkehrsanlagen (Radfahrstreifen, Schutzstreifen).

[4] StVO und VwV-StVO werden veröffentlicht im Verkehrsblatt, dem Amtsblatt des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen.
[5] Vgl. dazu z. B. Schurig, R.: Grundriss des Verkehrsrechts, 2. Auflage; Bonn 1996.
[6] Sie finden sich außerdem im Anhang zu den Empfehlungen für Fußgängerverkehrsanlagen (EFA 2002) der FGSV. In Artikel 1 (Grundsätze), Satz 1 der R-FGÜ wird konkret bestimmt: „Fußgängerüberwege (FGÜ) nach § 26 StVO sind nach den Maßgaben der Verwaltungsvorschriften zu § 26 und zu den Zeichen 293 und 350 anzuordnen. Die vorliegenden Richtlinien ergänzen und präzisieren diese Verwaltungsvorschriften."
[7] Vorblatt zur RiLSA: „... Soweit Lichtsignalanlagen an Bundesfernstraßen angeordnet werden, bitte ich, die RiLSA bei Planung und Ausführung zugrunde zu legen. Ich empfehle, bei anderen Straßen in der gleichen Weise zu verfahren.

Da der Vollzug des Straßenverkehrsrechts Ländersache ist, können die Bundesländer die allgemein verbindlichen VwV-StVO mittels eigener Richtlinien per Erlass differenzieren, konkretisieren und präzisieren.

Die StVO stellt die Rechtsgrundlage, die VwV-StVO die Auslegungsgrundlage für die zuständigen Behörden dar. Die Zuständigkeiten zur Durchführung straßenverkehrsrechtlicher Vorschriften liegen in Nordrhein-Westfalen:
- beim Ministerium für Bauen und Verkehr und als obere Straßenverkehrsbehörde,
- bei den Bezirksregierungen als mittlere Straßenverkehrsbehörde sowie
- bei den kreisfreien Städten und Landkreisen (zuständig für kreisangehörige Städte und Gemeinden) als untere Straßenverkehrsbehörde.

Anordnende Behörde ist die untere Straßenverkehrsbehörde.

2.1.2 Verkehrs- und Straßenplanung auf Netzebene

Die Richtlinien für die Anlage von Straßen RAS, Teil: Leitfaden für die funktionale Gliederung des Straßennetzes RAS-N (Ausgabe 1988) bieten eine wesentliche Grundlage für die funktionale Gliederung und Bewertung von Straßenverkehrsanlagen auf Netzebene. Die RAS-N wurde mit einem allgemeinen Rundschreiben des Bundesministers für Verkehr im Januar 1988 zur probeweisen Anwendung auf Bundesfernstraßen, mit Empfehlung auch für an die anderen Baulastträger, eingeführt. Dabei erfolgte der Hinweis, dass „das unter Versorgungsaspekten erstellte System der zentralen Orte (vgl. LEP / GEP) in seiner hierarchischen Gliederung als alleinige Grundlage für die Straßennetzgestaltung nicht genügt“ und deshalb durch das in den RAS-N entwickelte System ergänzt wird.

Die RAS-N unterscheiden folgende Kriterien:
- Straßenfunktionen, unterschieden in Verbindungs-, Erschließungs- und Aufenthaltsfunktion sowie deren Überlagerung,
- Kategoriengruppen, unterschieden nach den Kriterien Lage innerhalb oder außerhalb bebauter Gebiete, anbaufreie oder angebaute/anbaufähige Ausführung sowie Zuordnung zu den o. g. Straßenfunktionen in die fünf Gruppen A (außerhalb bebauter Gebiete, anbaufrei, Verbindung), B (innerhalb bebauter Gebiete, anbaufrei, Verbindung), C (innerhalb, angebaut, Verbindung), C (innerhalb, angebaut, Erschließung) und E (innerhalb, angebaut, Aufenthalt),
- Verbindungsarten, entsprechend dem Zentrale-Orte-Konzept unterschieden nach Verbindungen zwischen Zentralen Orten unterschiedlicher Stufigkeit (Ober-, Mittel- bzw. Grund-/ Unter-/ Kleinzentrum), innerörtlichen Verbindungen innerhalb der Zentralen Orte unterschiedlicher Stufigkeit sowie Anbindungen von Erholungsgebieten und Verkehrsschwerpunkten unterschiedlicher Stufigkeit und grenzüberschreitenden Verbindungen,
- Verbindungsfunktions-Stufen, unterschieden hinsichtlich der raumordnerisch-funktionalen Bedeutung in I großräumige Straßenverbindung, II überregionale/regionale Straßenverbindung, III zwischengemeindliche Straßenverbindung, IV flächenerschließende Straßenverbindung sowie V untergeordnete Straßenverbindung und VI Wegeverbindung.

Die einzelnen Straßenkategorien ergeben sich durch Verknüpfung von Kategoriegruppe und Verbindungsfunktions-Stufe in Form einer Matrix, wobei gleichzeitig eine Bewertung (problematisch, besonders problematisch, nicht vertretbar) erfolgt.

Die funktionsgerechte Gestaltung des Straßennetzes erfolgt schließlich auf der Grundlage:
- von definierten Mindestanspruchsniveaus für Reisezeiten im Individualverkehr zwischen Zentralen Orten unterschiedlicher Stufigkeit,

- von Festlegungen von anzustrebenden mittleren Pkw-Reisegeschwindigkeiten für die einzelnen Straßenkategorien bezogen auf unterschiedliche Verkehrszeiten (Werktags-/ Urlaubs-/ Sonntagsverkehr),
- einer Bewertung von Umwegfaktoren sowie
- einer Zuordnung von Entwurfs- und Betriebsmerkmalen (Verkehrsart, zulässige Geschwindigkeit, Ausführung von Querschnitt und Knotenpunkten, Entwurfsgeschwindigkeit) den verschiedenen Straßenkategorien.

Die RAS-N soll künftig ersetzt werden durch die Rahmenrichtlinie für die integrierte Netzgestaltung RIN[8], die zwar methodisch auf den Ansätzen der RAS-N aufbaut, diese jedoch über den Pkw-Verkehr hinaus auf den Öffentlichen Personenverkehr (ÖPV), Radverkehr, Fußverkehr und intermodale Verkehre ausweitet. Innerhalb der Straßenkategoriengruppen für den Pkw-Verkehr definiert sie eine neue Gruppe AA Autobahnen (richtungsgetrennte, planfrei geführte Kfz-Straßen mit Zufahrtsbeschränkung), gleichzeitig wurden für ÖPV, Rad- und Fußverkehr adäquate Kategorien (in Form von Verknüpfungsmatrizen zwischen Kategoriengruppen und Verbindungsfunktionsstufen) entwickelt. Die RIN definiert fünf Schritte für eine integrierte Netzgestaltung:

1 Funktionale Gliederung
2 Bewertung der verbindungsbezogenen Angebotsqualität
3 Qualitätsvorgaben zur Gestaltung von Verkehrsnetzen
4 Qualitätsvorgaben für die Gestaltung der Netzelemente
5 Qualitätsvorgaben für die Gestaltung der Verknüpfungspunkte

und soll damit sowohl für die Analyse vorhandener Netze als auch für die Bewertung vorhandener und geplanter Netzangebote dienen. Als Anwendungsbereiche werden genannt:
- Aufstellung von regionalen Raumordnungsprogrammen,
- Verkehrsentwicklungsplanung auf allen räumlichen Ebenen,
- Aufstellung von Einzelverkehrsplänen, insbesondere Nahverkehrsplänen (öffentlicher Personenverkehr).

RAS-N und künftig RIN ersetzen bei Investitionsentscheidungen über Einzelprojekte nicht die notwendige Abwägung, in deren Rahmen in allen planungsrelevanten Zielbereichen und auf allen Planungsebenen die positiven Wirkungen den nachteiligen Effekten und den Kosten für die Maßnahme gegenüber zu stellen sind. Ein Hilfsmittel stellten diesbezüglich innerhalb der FGSV-Regelwerke lange Zeit die Richtlinien für die Anlage von Straßen RAS, Teil: Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen RAS-W (Ausgabe 1986) dar, die künftig durch die Empfehlungen für Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen an Straßen EWS[9] ersetzt werden sollen. Die EWS enthält – teils neu konzipierte – Verfahren der Nutzenabschätzung für die Komponenten Verkehrsablauf, Unfallgeschehen, Lärmbelastung, Schadstoffbelastung, Klimabelastung und Trennwirkung. Die EWS soll damit zum einen den Nachweis der Wirtschaftlichkeit und die Dringlichkeitsreihung von Maßnahmen innerhalb

[8] Grundlage der Beschreibung ist die Entwurfsfassung vom April 2004. Der Zeithorizont für die Ausgabe einer abschließend abgestimmten Fassung der RIN ist derzeit offen.
[9] Seit der Erstausgabe 1997 wurden diverse Entwurfsfassungen der EWS erstellt; einen aktuellen Sachstand vermittelt die FGSV-Veröffentlichung „Wirtschaftlichkeitsuntersuchungen an Straßen, Stand und Entwicklung der EWS“ aus dem Jahr 2002. Der Zeithorizont für die Ausgabe einer abschließend abgestimmten Fassung der EWS ist derzeit offen.

eines Netzes, andererseits Maßnahmenvergleiche im Einzelfall ermöglichen.[10] Anwender der EWS sind die Baulastträger.

2.1.3 Entwurf von Straßenverkehrsanlagen

Die Entwurfsregelwerke für Straßenverkehrsanlagen der FGSV befinden sich derzeit in einer grundlegenden Umstrukturierung. Künftig soll eine klare Untergliederung erfolgen, die sich an räumlichen Lagekriterien orientiert:

- Richtlinien für die Anlage von Autobahnen RAA,
- Richtlinien für die Anlage von Landstraßen RAL,
- Richtlinien für die Anlage von Stadtstraßen RASt.

Die Ausarbeitung dieser drei Regelwerke ist unterschiedlich weit fortgeschritten, die Herausgabe der RASt wird in der ersten Jahreshälfte 2006 erwartet.

RAA und RAL sollen die Richtlinie für die Anlage von Straßen RAS, Teil: Querschnitte RAS-Q (Ausgabe 1996) ersetzen, die vorrangig für den Entwurf von anbaufreien Außerortsstraßen, Stadtautobahnen und Schnellverkehrsstraßen (Straßenkategorien A I – A V, B I, B II nach RAS-N) gelten und derzeit als einziges Regelwerk der FGSV durch das Bundesministerium für Verkehr mit Allgemeinem Rundschreiben Straßenbau von August 1996 verbindlich eingeführt ist und somit seither allen Planungen und Entwürfen für den Um-, Aus- und Neubau von Bundesfernstraßen in der Baulast des Bundes zugrunde zu legen ist.

Die RAS-Q definiert insgesamt 9 Regelquerschnitte, davon vier für einbahnige Straßen mit 2 bzw. 3 Fahrstreifen (RQ 7,5 / 9,5 / 10,5 / 15,5) und fünf für zweibahnige Straßen mit 2 bzw. 3 Richtungsfahrstreifen, teilweise zzgl. Standstreifen (RQ 20 / 26 / 29,5 / 33 / 35,5). Ausgangspunkt für das Auswahlverfahren ist eine in der RAS-Q enthaltene Zuordnung von geeigneten Regelquerschnitten zu den Straßenkategorien in Abhängigkeit zur prognostizierten Kfz-Verkehrsbelastung. Die endgültige Auswahl und Festlegung des zu realisierenden Regelquerschnitts erfolgt unter Abwägung der Aspekte der Verkehrsqualität, der Verkehrssicherheit und der Wirtschaftlichkeit. Im Anhang enthält die RAS-Q dazu methodische Verfahren zum Nachweis der Verkehrsqualität sowie zur Überprüfung der Verkehrssicherheit auf der Grundlage von mittleren Unfallkostenraten bzw. Unfallkostendichten. Anhang 4 enthält darüber hinaus Hinweise zur Reduzierung der Standardabmessungen des Regelquerschnitts RQ 15, wenn dieser anstelle von überbreiten Fahrstreifen oder unter Einbeziehung von Mehrzweckstreifen durch Umbau / Ummarkierung realisiert werden kann, und zum Einsatz schmaler vierstreifiger Querschnitte anstelle von einbahnigen Straßen. In beiden Fällen liegt die Begründung in einem günstigeren Sicherheitsniveau gegenüber den Ausgangsquerschnitten.

Die neue Richtlinie für die Anlage von Stadtstraßen RASt stellt eine grundlegend überarbeitete integrierte Fassung der bisherigen Empfehlungen für die Anlage von Hauptverkehrsstraßen EAHV (Ausgabe 1993) und Empfehlungen für die Anlage von Erschließungsstraßen EAE (Ausgabe 1985, teilfortgeschrieben 1995) dar, die dem Entwurf von innerörtlichen Straßen dienen.

[10] Darüber hinaus liegen in Deutschland eine Reihe von weiteren Regelwerken zur Bewertung von Maßnahmen im Verkehrsnetz vor, die hier nicht näher dargestellt werden, wie z. B. die Standardisierte Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen des Öffentlichen Personennahverkehrs und Folgekostenrechnung (Hrsg.: Bundesministerium für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen, 2000) und die Gesamtwirtschaftliche Bewertung von Verkehrswegeinvestitionen als Bewertungsverfahren für den Bundesverkehrswegeplan (Hrsg.: Bundesministerium für Verkehr, 1993/2002) oder das Merkblatt zur Umweltverträglichkeitsstudie in der Straßenplanung MUVS (Ausgabe 1990 und Überarbeitungsentwurf 1998).

Im Unterschied zu den bisherigen Empfehlungen bietet die RASt dem Planer / Entwerfer zwei Wege des Entwurfs. Im ersten Fall basiert der Entwurfsprozess auf 12 typischen Entwurfssituationen[11], die sich aus einer Verknüpfung von verkehrlichen und städtebaulichen Merkmalen ergeben und das breite Spektrum innerörtlicher Straßen abbilden:
- Anbaufreie Straße,
- Verbindungsstraße,
- Industriestraße,
- Gewerbestraße,
- Hauptgeschäftsstraße,
- Örtliche Geschäftsstraße,
- Städtische Ortsdurchfahrt,
- Dörfliche Ortsdurchfahrt,
- Quartiersstraße,
- Sammelstraße,
- Wohnstraße,
- Wohnweg.

Auf dieser Grundlage wird anhand von differenzierten Merkmale (Ausprägung der Nutzungsansprüche im Straßenraum, Art des ÖPNV, Verhältnis von Kfz- und Radverkehrsmengen, Straßenraumbreite etc.) schrittweise ein empfohlener Querschnitt ermittelt. Anschließend erfolgt in Abhängigkeit von der Netzfunktion der zu verknüpfenden Straßen die Auswahl geeigneter Knotenpunktformen (Rechts-vor-Links-Regelung, Vorfahrtsregelung, LSA, Kreisverkehre unterschiedlicher Größe mit / ohne LSA oder teilplanfreie Lösungen).

Im zweiten Fall erfolgt der Entwurf für einen individuellen Straßenraum auf der Grundlage des Verfahrens der „städtebaulichen Bemessung". Wesentliche Entwurfskriterien sind dabei
- die erforderlichen Flächen, die sich im Seitenraum aus der Randnutzung sowie aus den Ansprüchen von Fußgängern und Radfahrern ergeben,
- ein idealtypisches Verhältnis (Proportionen) zwischen den Breiten der Seitenräume und der Fahrbahnbreite,
- die verkehrlich notwendige Fahrbahnbreite.

Zur weiteren Differenzierung des Entwurfs stellen die RASt einen umfassenden Katalog von Entwurfselementen zur Verfügung, wie sie im Grundsatz bereits in den bisherigen Empfehlungen (EAHV / EAE) enthalten sind.

Zur Bewertung der Verkehrsqualität und der Verkehrssicherheit von einzelnen Straßenverkehrsanlagen stehen zwei FGSV-Regelwerke zur Verfügung.

Das Handbuch für die Bemessung von Straßenverkehrsanlagen HBS (Ausgabe 2002) erlaubt die Bewertung der Verkehrsqualität von bestehenden und geplanten Straßen in Bezug auf folgende Gegenstände:
- Autobahnabschnitte außerhalb der Knotenpunkte,
- Planfreie Knotenpunkte,
- Streckenabschnitte von zweistreifigen Landstraßen,
- Knotenpunkte mit Lichtsignalanlage,
- Knotenpunkte ohne Lichtsignalanlage,
- Streckenabschnitte von Hauptverkehrsstraßen,
- Straßengebundener öffentlicher Personennahverkehr,
- Anlagen für den Fahrradverkehr,

[11] Diese können nach Aussagen in den RASt für ca. 70-80 % der innerörtlichen Entwurfsaufgaben als typisch betrachtet werden.

- Anlagen für den Fußgängerverkehr sowie
- Abfertigungssysteme bei Anlagen des ruhenden Verkehrs.

Für einzelne Abschnitte findet noch eine Methodenentwicklung oder –fortschreibung statt bzw. wurden neuere Forschungsergebnisse noch nicht in das HBS einbezogen. Darüber hinaus läuft derzeit ein Forschungsvorhaben, das sich mit der Bewertung von Hauptverkehrsstraßennetzen (Streckenabschnitte plus Knotenpunkte) befasst.

Zur Bewertung der Verkehrssicherheit von Straßen im Rahmen von Entwurfsplanungen dienen die Empfehlungen für das Sicherheitsaudit von Straßen ESAS (Ausgabe 2002). Auch hier haben neuere Forschungsvorhaben, die sich insbesondere mit dem Anwendungsbereich innerörtlicher Straßen und der Ausbildung von Auditoren befassten, zu einem Fortschreibungs- bzw. Ergänzungsbedarf geführt. Audits finden mit unterschiedlichem Verbreitungsgrad auf unterschiedlichen Hierarchieebenen statt. Neben der Ebene Bundesland / Landesstraßenbauverwaltungen wenden mittlerweile auch einzelne Städte das Sicherheitsaudit auch auf eigene Entwurfsaufgaben an. Auditoren sind Planungsfachleute.

Auch für weitere Zielfelder (z. B. Straßenraumgestalt, Umfeldverträglichkeit, soziale Sicherheit) liegen vergleichbare Bewertungsverfahren vor, die allerdings unterschiedlich elaboriert sind und auch in der Praxis teilweise noch eher selten zur Anwendung kommen.

2.2 Belgien

Verkehrsplanung und Bewirtschaftung ist im Wesentlichen regionale und kommunale Angelegenheit mit teilweise Ausnahmen für den Schienen- und Flugverkehr; Verkehrssicherheit ist u. a. auch Angelegenheit der föderalen Ebene. **Pläne und Programme für den Verkehrswege(aus)bau** in Belgien liegen in unterschiedlicher Verbindlichkeit auf regionaler und kommunaler Ebene vor:

- Der Strukturraumentwicklungsplan von Wallonien (Schéma de développement de l'espace régional SDER) . Dieser Plan hat Gesetzescharakter in orientierender Funktion und ist daher von seiner Natur her wenig präzise. Der SDER definiert raumordnerische Grundlagen sowie verschiedene Hierarchien von lokalen bis Supraregionalen Zentren und Entwicklungsachsen entlang dieser Zentren. Präzise und konkretisierbare Pläne für den Verkehrswege(aus)bau sind bis auf einige wichtige Achsen wenig definiert. Es handelt sich hier eher um ein globales Raumordnungskonzept mit beschriebenen Entwicklungsachsen sowie grundsätzlichen und allgemeinen Orientierungen und Prinzipien der Verkehrsplanung und Verkehrssicherheit.

- Von 1998 bis 2004 publizierte das wallonische Ministerium für Transport und Ausrüstung MET jährliche strategische Pläne und Evaluationen. Diese strategischen Pläne sind regionale allgemeine Ziele und Evaluationen der Verkehrsplanung und –entwicklung sowie des Verkehrswegeausbaus. Die strategischen Pläne sind weder Gesetzesgrundlage noch normativ, sie dienen eher zur internen (MET) allgemeinen Zielsetzung und werden publiziert aus Transparenzgründen.

- Kommunale Mobilitätspläne definieren die Verkehrsplanung im Bereich einzelner Kommunen bis zu mehreren Kommunen, die einen gemeinsamen Plan entwickeln. Sie definieren in sehr konkretisierter Form einen multimodalen Maßnahmenkatalog zur Verkehrsplanung und –entwicklung, zum Verkehrswegeausbau, zur Verbesserung der verschiedenen Verkehrsformen hinsichtlich Angebot, Nachfrage und Verkehrssicherheit. Kommunale Verkehrspläne haben keinen normativen Gesetzescharakter und dienen zur Orientierung der kommunale Verkehrsplanung; sie sind definiert u. a. im Standardsonderlastenheft Kommunale Verkehrspläne (MET) sowie anderen Publikationen des MET und des Belgischen Instituts für Verkehrssicherheit

(IBSR) .[12] Im Bereich der kommunalen Instrumentarien gibt es noch das kommunale Verkehrsschema (Schema de circulation communal), dieses Schema sieht im Wesentlichen die allgemeinen Orientierungen der Verkehrsplanung einer Gemeinde vor, mit einem wesentlich unkonkreteren Maßnahmenkatalog als im kommunalen Mobilitätsplan. Das kommunale Verkehrsschema ist ein Anhang des kommunalen Strukturschemas, der vornehmlich ein Raumnutzungsplan ist. Der Gesetzescharakter dieses kommunalen Strukturschemas hat nur orientierende Funktion.

Die hier erwähnten Pläne berücksichtigen in der Anwendung die allgemeingültigen gesetzlichen Verkehrsvorschriften (nationale Gesetze) sowie eher orientierende Standards:

- die gesetzlichen Verkehrsvorschriften (Verkehrsicherheit und Ordnung),
- die Verkehrs- und Straßenplanung auf Netzebene sowie
- den Entwurf von Straßenverkehrsanlagen (funktionale Hierarchie).

2.2.1 Die gesetzlichen Verkehrsvorschriften (Verkehrsicherheit und Ordnung)

Das belgische Straßenverkehrsrecht setzt sich zusammen aus einer Ansammlung von Gesetzestexten die immer wieder überarbeitet wurden. Die wichtigsten Basistexte sind:
- Der Verkehrscode (Code de la route A.R.01.12.1975)
- Gesetz vom 16.03.1968 (Loi relative à la police de la circulation routière).

Diese beiden Gesetze, die öfter überarbeitet wurden, enthalten die wesentlichen Vorschriften über das Verhalten im öffentlichen Straßenverkehr, sowie die anwendbaren Instrumentarien (Beschilderung, Markierungen, Signalisierung etc.).

Weiterhin gibt es eine Reihe von Gesetzestexten (Ministerielles Rundschreiben: Circulaires Ministerielles CM, Ministerieller Erlass: Arrêté Ministériel AM, Königlicher Erlass: Arrêté Royal AR et und Rundschreiben: Circulaires), die spezifischere Themenbereiche festlegen, z. B. die 30-Kilometerzonen mit und ohne Schulen sowie deren Verkehrsanlagen (z. B. A.R. 09.10.1998,C.M. 14.05.2002, C.M.27.10.1998 und C.M.03.05.2002)

2.2.2 Verkehrs- und Straßenplanung auf Netzebene (funktionale Hierarchie)

Die Kompetenz für das Straßennetz liegt grundsätzlich bei den Kommunen (kommunales Netz) und den Regionen (Autobahn, wichtige Nationalstraßen).

Der Strukturraumentwicklungsplan von Wallonien (Schéma de développement de l'espace régional SDER) und ein Ministerielles Rundschreiben (CM) vom 14. August 1994 definiert die Hierarchie des regionalen Straßennetzes. Diese funktionale Hierarchie hat eher orientierenden Charakter für die Verkehrsplanung (siehe Abbildung 2.1).

[12] Z. B. Le plan communal de mobilité ,IBSR , Bruxelles ,1997; M.E.T.: La participation citoyenne dans les plans communaux de mobilité. Namur, 2001 ; M.E.T. : Mobilité citoyenne. Gérer ensemble les problèmes locaux de mobilité et de transport. Namur, 2002, sowie verschiedenen Publikationen des MET zu Kommunalen Verkehrsplänen in der Serie Cahiers du MET: z. B.z. B. Mobilité: Liège prend le toreau par les cornes, MET, 2001.

Das Straßennetz der wallonischen Region besteht daher aus zwei grundsätzlichen Kategorien:

- Dem Netz mit großen Querschnitten (Réseau à Grand Gabarit RGG):
  Bestehend aus dem RGG I (Autobahnen), dem RGG II und dem RGG III (Autostraßen und Schnellstraßen)
  Die Funktion des RGG ist es, die supraregionale und regionale (wallonische Region) Erreichbarkeit und die Verbindungsfunktionen zu gewährleisten, des Weiteren die Verbindungsfunktionen innerhalb von Ballungszentren zu garantieren.
  Das RGG wird u. a. auch definiert über Querschnitte, Spurenanzahl (3X2,2X2) und dem Verkehrsvolumen.

- Dem Interurbannetz (Réseau Interurbain RESI):
  Das Interurbannetz (RESI) sind die übrigen regionalen Straßen, deren Funktion es ist, die Verbindung zwischen den Ortschaften und innerhalb der Kommunen zu garantieren. Das RESI wird u. a. auch definiert über mittlere Querschnitte, die Spurenanzahl (1X2) und das mittlere Verkehrsvolumen.

Der Strukturraumentwicklungsplan von Wallonien definiert auch Netze von unabhängigen Radwegen RAVEL (Réseau autonome des voies lentes).

Abbildung 2.1: Karte des regionalen Netzes (funktionale Hierarchie) Quelle: SDER der Région Wallonne

2.2.3 Entwurf von Straßenverkehrsanlagen

In der wallonischen Region gibt es verschiedene Entwurfsregelwerke für Straßenverkehrsanlagen . In diesem Zusammenhang ist eines der wichtigsten das Rundschreiben zur Bestimmung der Charakteristiken von Straßen und Autobahnen (Région Wallonne, CT9812/01/D113).

Dieses Rundschreiben dient als Basis der Anlage des regionalen Netzes (RGG und RESI).

Das Regelwerk definiert mehrere Regelquerschnitte, davon einen für einbahnige Straßen mit 2 Fahrstreifen (RQ 16) und drei für zweibahnige Straßen mit 2 bzw. 3 Richtungsfahrstreifen, teilweise zzgl. Standstreifen (RQ 28,5/28,5/35,8).

Ausgangspunkt für das Auswahlverfahren ist eine in dem Rundschreiben enthaltene Zuordnung von geeigneten Regelquerschnitten zu den Straßenkategorien in Abhängigkeit zur prognostizierten Kfz-Verkehrsbelastung. Die endgültige Auswahl und Festlegung des zu realisierenden Regelquerschnitts erfolgt unter Abwägung der Aspekte der Verkehrsqualität, der Verkehrssicherheit und der Wirtschaftlichkeit und der örtlichen Bedingungen. Weiterhin definiert das Rundschreiben eine wichtige Anzahl technischer Beschreibungen (Radien, Steigungen, Stand- und Schutzstreifen, Zufahrten, etc.). Andere Rundschreiben beschreiben spezifischere technische Aspekte (z. B. Baunormen, Sicherheitsanlagen, etc.).

Das Rundschreiben dient vornehmlich zur Orientierung, zumal die Querschnittsstandards immer den örtlichen Gegebenheiten anzupassen sind. Daher sind die Querschnitte nur außerhalb bebauten Gebietes gültig.

Andere Publikationen des MET und des Belgischen Instituts für Verkehrssicherheit (IBSR) verweisen auf wichtige Standards z. B. das Vade-Mekum zur Anfertigung von Kreisverkehrsanlagen (MET, 1992, Vade-Mekum relatif aux carrefours giratoures), Richtlinien von Radverkehrsanlagen und Verkehrsanlagen in 30-Kilometerzonen (IBSR, 1991 et 1996, Aménagements cyclables; IBSR, 1998, Zones 30; IBSR, 2002, 30 km/h aux abord des écoles)

2.3 Niederlande

Bau, Verwaltung und Wartung der Infrastrukturen in den Niederlanden unterliegen diversen Behörden: der nationalen Ebene, den Provinzen, den Gemeinden, den Gewässergewerkschaften, sowie Privatparteien (z. B. Bewirtschaftung der Staatswälder). Diese verfügen jeweils über ihren spezifischen Verantwortungsbereich. Da eine Infrastruktur prinzipiell als eine Einheit arbeitet, wurde ein ausgeklügeltes Koordinations- und Absprachesystem zwischen den unterschiedlichen betroffenen Akteuren entwickelt. Hierbei handelt es sich nicht alleine um Koordination und Synchronisierung der diversen politischen Zielsetzungen (Raumordnung, Wirtschaft und Umwelt), sondern gleichfalls um allgemeine Politik (Absprache in Sachen Unterbreitung neuer Maßnahmen, Transportmodi, Aufnahmekapazität, Sicherheit, Anpassungen, usw.). In den Niederlanden werden Neuerungen anhand von Berichten der betroffenen Behörden verfügt, die regelmäßig auf den neuesten Stand gebracht werden.
Für den niederländischen Teil des Untersuchungsgebiets sind folgende nationalen Berichte von Bedeutung:

2.3.1 Der Bericht Raum

Der Bericht Raum aus dem Jahr 2006 ist das Konzept zu den Hauptthemen der nationalen Raumordungspolitik. Er umfasst unter anderem den Bericht Mobilität, die Agenda Vitaal Platteland, den Bericht Pieken in de Delta und das Aktionsprogramm Kultur und Raum. Zum Zeitpunkt des Inkrafttretens des Berichtes Raum verfiel die Gültigkeit des Vierten Berichtes Raumordnung Extra (vollständige Version vom Oktober 1999) und das Strukturschema Grünraum vom Dezember 1995.

2.3.2 Der Bericht Pieken in de Delta

Der Bericht Pieken in de Delta aus dem Jahre 2004 bildet den Aktionsrahmen für das Wirtschaftsministerium. Er umfasst unter anderem den Aktionsplan Betriebsgelände, den Unterteil Wirtschaft im Großstadtverwaltungsplan und die überarbeitete Touristenagenda. Zusätzlich setzt das Wirtschaftsministerium die Agenda des Berichtes Pieken in de Delta gleichfalls im Programm für Erreichbarkeit und Mainports auf Landesebene ein, in der Umsetzung der zukünftigen europäischen Regionalpolitik und für die ROM-Prioritäten – die Prioritäten der regionalen Entwicklungsunternehmen.

2.3.3 Der Bericht Mobilität

Der Bericht Mobilität (NoMo) aus dem Jahre 2004 bildet den nationalen Verkehrs- und Transportplan gemäß Plangesetz Verkehr und Transport (1998) und ist Nachfolger des Strukturschemas Verkehr und Transport (SVV-2). Im Bericht Mobilität wird die Raumverwaltung - gemäß Definition im Bericht Raum – weiter ausgearbeitet und die Verkehrs- und Transportprogramme werden ausführlich beschrieben.

2.3.4 Zusammenhang zwischen den diversen Landesberichten

Der Bericht Raum zählt die unterschiedlichen wirtschaftlichen Hauptgebiete auf. Im Südosten der Niederlande liegen die wirtschaftlichen Kerngebiete in der Zone A2 mit starker Anbindung an die Wirtschaftskerngebiete Tilburg, Venlo und Süd-Limburg. Diese Kerngebiete kennzeichnen sich durch die Gegenwart der wichtigsten Konzentrationen von verbindlichen Beschäftigungsmöglichkeiten aus, sowie durch die Anwesenheit einer oder mehrerer Universitäten und/oder durch wichtige Verbindungen mit den beiden Mainports und zum Ausland. Zusammen mit anderen Behörden und Unternehmen möchte die Landesverwaltung vier Innovationsregionen verstärken, worunter auch die Region Südost-Niederlande als Unterteil der Region für Spitzentechnologie Eindhoven – Löwen – Aachen (TTR ELA) fallen. Weiterhin wird in rund fünf Regionen ein Sammeln der agrologistischen Angelegenheiten in Betracht gezogen, darunter auch Greenport Venlo. Venlo ist ohnehin eine wichtige logistische Schnittstelle zwischen den Mainports Südost-Brabant und Deutschland.

2.3.5 Das Programm PVVP – Verkehrs- und Transportplan der Provinz:

Das Programm PVVP ist die regionale Umsetzung und Ausarbeitung der Landespolitik (Bericht Mobilität) gemäß Plangesetz Verkehr und Transport. Das Programm PVVP umfasst einen Fünfjahresplan und handhabt eine anpassungsfähige Agenda (siehe Hauptteil 8). Darüber hinaus ist in Verband mit der Notwendigkeit einer langfristigeren Planung und Kontinuität eine Ausarbeitung von Maßnahmen bis einschließlich 2015 gegeben und eine Laufzeit bis 2020. Das Programm PVVP ist eine Ergänzung des Provinzialen Umgebungsplans Limburg.

Mit Hilfe des Provinzialen Verkehrs- und Transportplans (PVVP) will die Provinz Limburg die Erreichbarkeit wahren und dort verbessern, wo es notwendig ist. Dieser Ehrgeiz ist bewusst zweifach. Einerseits besteht die Aufgabe der Regierung darin, Mobilitätsmaßnahmen vorzusehen: bestes Nutzen und Warten von Wegen, Schienen, Wasserwegen, zur Verfügungstellen von Betreibersubventionen für Züge und Busse und - dort, wo notwendig – Bauen von zusätzlichen Infrastrukturen. Anderseits muss die Regierung als Regisseur für eine kluge und effiziente Nutzung der kollektiven Mobilitätsmaßnahmen (Benutzung) und als Berater für eine durchdachte Anwendung der spezifischen Transportoptionen (Auswirkungen) eingesetzt werden. Eine bessere Nutzung der bestehenden Infrastruktur kann zu noch besserer Erreichbarkeit führen. Jedoch wird man eine gewisse Anzahl von Investitionen nicht umgehen können. Deshalb das Leitmotiv des PVVP-Plans: “Mobilität mit Verstand”.
Dies bedeutet eine ausgewogene Wahl an Maßnahmen und Lösungen:

- Selektiv. Hier lauten die Voraussetzungen wirtschaftliche Erreichbarkeit, Garantie gewisser Zielsetzungen, Bestimmungen und Gruppen von Akteuren der Mobilität;
- Vollständige Übereinstimmung mit der Nachhaltigkeit;

- Variiert. Je nach Art des Problems wird auf Benutzung, Auswirkung oder auf Fazilitäten gesetzt;
- Abgewogen. Räumlich-wirtschaftliche Notwendigkeit und politische Überzeugung, Mittel einzusetzen, bestimmen das Konzept;
- Gebietsausgerichtet. Dies bedeutet: zugespitzt auf Unterschiede zwischen den Regionen und den Anforderungen in den jeweiligen Regionen;
- Flexibel. Das Anbieten von Raum, um auf Grund der aktuellen Gegebenheiten verstärkt Akzente setzen zu können.

Die Mobilitätspolitik bewertet wirtschaftliche Erreichbarkeit als oberste Priorität. Die Weiterentwicklung der Limburgischen Wirtschaft und ihres Arbeitsmarktes in neue Richtungen und neue Sektoren kann in wesentlichem Maße durch angemessene Infrastrukturmaßnahmen und Mobilitätsmöglichkeiten unterstützt werden. Eine angemessene Erreichbarkeit und Lebensqualität (des Verkehrs) werden sowohl von Betrieben als auch von Arbeitnehmern als positive Standortkriterien für eine Niederlassung aufgefasst.
Gleichzeitig will die Provinz diese zukünftige Entwicklung von Limburg in einen nachdrücklichen und nachhaltigen Rahmen einordnen. Kurzfristige Entscheidungen sollten auf keinen Fall langfristige Möglichkeiten blockieren oder ernsthaft behindern.
Langfristig muss die Politik im Sinne einer optimalen Erreichbarkeit an die erwartete Bevölkerungsentwicklung und an die sozial-wirtschaftliche Entwicklung in Limburg anschließen. Wobei hier gute Abwägungen, kombiniert mit räumlichen Aspekten, Lebensqualität und Sicherheit einen Beitrag zu einem nachhaltigen Verkehrs- und Transportsystem liefern.

2.3.6 Zusammenarbeit

Der laufende Mobilitätsalltag macht es unmöglich, dass jeder seine Probleme alleine in seiner Ecke effizient lösen kann: innerhalb der Provinz, auf nationaler Ebene und auf nationalen Teilniveaus und über die Grenze hinaus in die Euregio und Europa.
Auch im Bereich des öffentlichen Transportwesens muss eine intensive Zusammenarbeit angegangen werden. Im grenzüberschreitenden ÖV will die Provinz mit ÖV-Partnern in der Euregio Maas-Rhein weitere Schritte nach vorne gehen mit einer zusätzlichen Verbesserung der Zug- und Busanbindungen und der organisatorischen Aspekte, das Ganze begründet auf ein Konzept, das 2007 abzuschließen ist.
Im Gütertransport sind in den vergangenen Jahren sowohl auf Ebene von Landesteilen als auch auf Ebene der Euregio wichtige Abkommen zustande gekommen.

2.3.7 Umsetzung

Jährliche Konzertierung ist notwendig, um die Parteien gegenseitig über Konzeptentwicklungen zu informieren und Absprachen in Sachen Umsetzung von Maßnahmen und Projekten und über den Einsatz finanzieller Mittel zu treffen. Das Programm PVVP und die hiervon abzuleitende jährliche BDU-Kostenaufstellung spielen für die kommenden Jahre eine zentrale Rolle. Die Provinz will die regional ausgerichtete Umsetzung und Prioritätenaufstellung in Projektprogrammen fortsetzen und erweitern. Dies kommt der gebietsausgerichteten Zusammenarbeit und der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit der Kommunen und der Prioritätenaufstellung zugute.

Die Provinz arbeitet eng zusammen mit unterschiedlichen Regionen der Provinz, um somit zu einer optimalen Verwaltung und Umsetzung zu gelangen. Eine dieser Regionen ist Heuvelland: ein Arbeitszusammenschluss der Provinz mit den Kommunen Eijsden, Gulpen-Wittem, Margraten, Simpelveld, Vaals und Valkenburg aan de Geul.

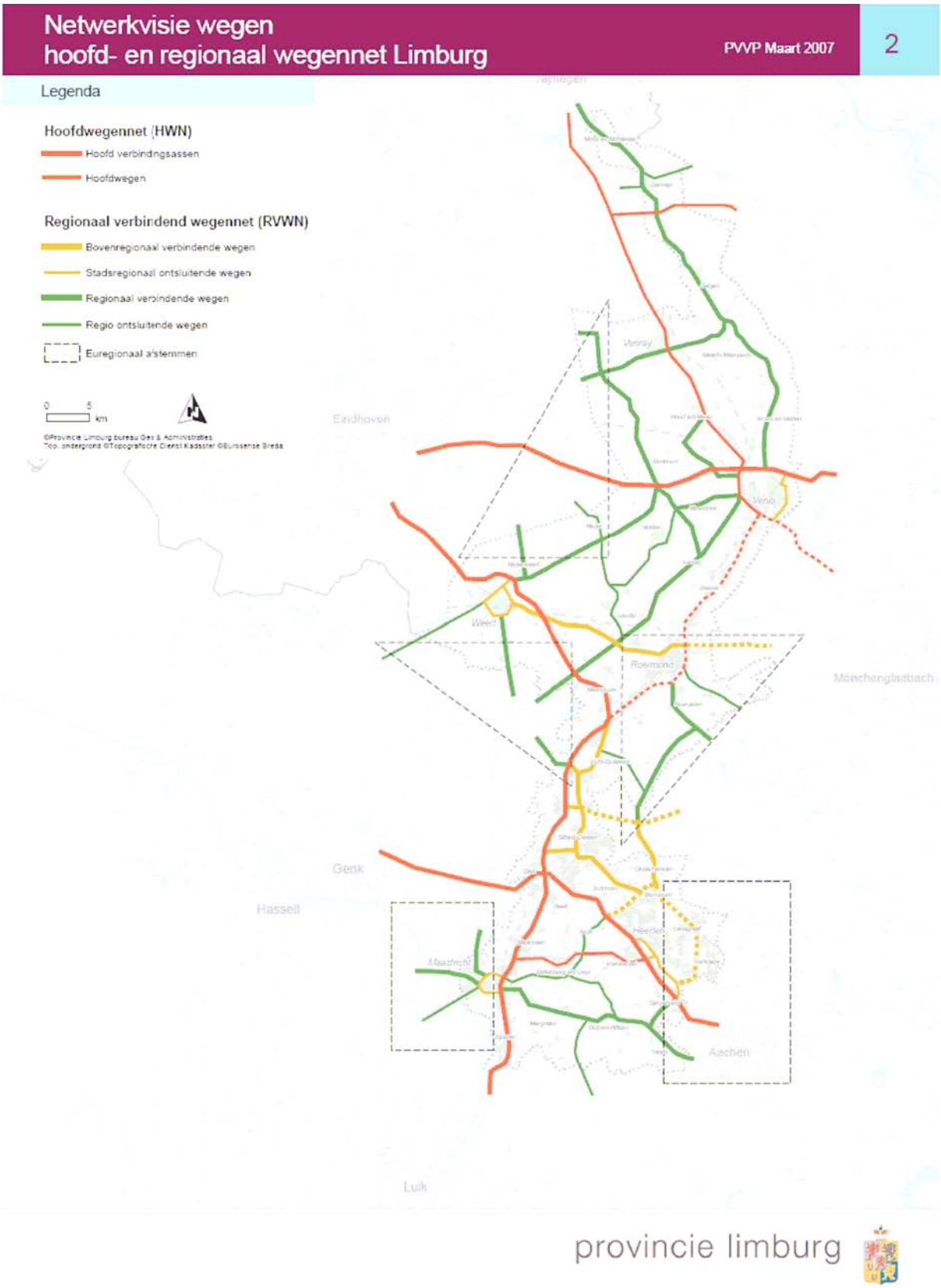


Abbildung 2.2: Funktionale Gliederung des Straßennetzes in den Niederlanden (PVVP 2007)

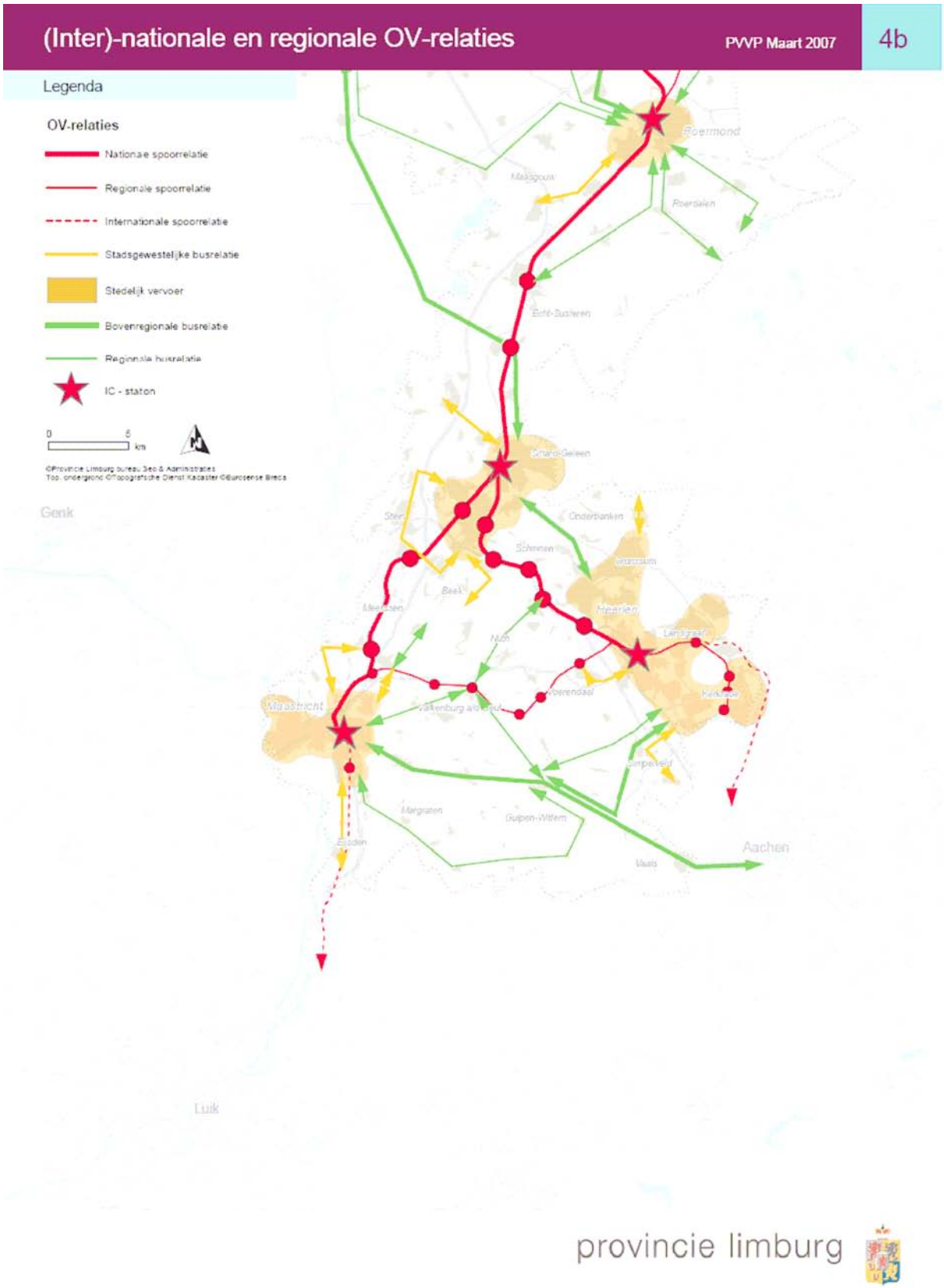


Abbildung 2.3: Internationale und regionale ÖV-Verbindungen (PVVP 2007)

2.3.8 Die staatliche Zuweisung Brede Doeluitkering

Für die Umsetzung des Programms PVVP ist die wichtigste finanzielle Quelle der Brede Doeluitkering (BDU). Diese jährliche Landeszuweisung kam im Jahre 2004 zustande durch den Zusammenschluss der Betreiberbeiträge ÖV, GDU+, der Gelder für Nachhaltige Sicherheit und für Transportmanagement. Auf Basis einer jährlich auf Landesebene einzureichenden Kostenaufstellung können die dezentralisierten Behörden gemäß eigenem Verständnis die BDU-Förderung für die Umsetzung der regionalen Mobilitätspolitik einsetzen. Hierbei wird das Programm PVVP in den kommenden Jahren ausschlaggebend sein, da es die Prioritäten setzt, die in den Kostenaufstellungen anzugeben sind.

2.3.9 Entwurfsrichtlinien

In den Niederlanden ist nicht gesetzlich festgehalten, welchen Richtlinien die Maßnahmen für Fahrzeugverkehr, langsamen Verkehr und öffentlichem Verkehr usw. gerecht werden müssen. Informell bestehen wohl Richtlinien für: Verkehrsmaßnahmen innerhalb bebauten Gebieten, außerhalb bebauter Gebiete und Richtlinien mit Bezug auf nachhaltig sichere Projekte:

- **ASVV** (Empfehlungen für Verkehrsmaßnahmen innerhalb bebauter Gebiete)
- **EHK** (Wesentliche Kennungszeichen der Weginfrastrukturen)
- **IKS** (Ausstattung von Kinder freundlichen Straßen)
- **Verkeersvoorzieningen**
- **Handboek wegontwerp**
- **NOA** (Neue Projektlinie Autobahnen)

3 Analyse des Untersuchungsgebiets

3.1 Strukturdaten

Der gesamte Betrachtungsraum umfasst neben dem Untersuchungsgebiet zusätzlich das Stadtgebiet Aachen sowie die Gebiete der Parkstad Limburg und des Nordraums Aachen (siehe Plan Untersuchungsraum im Anhang).

Er lässt sich untergliedern in Teilbereiche
- hoher Siedlungsdichte (Parkstad Limburg, Stadt Aachen, nördlicher Kreis Aachen inkl. Stolberg und Eschweiler),
- mittlerer Siedlungsdichte (Vaals, Gebiet um Eupen – Welkenraedt, südliches Stadtgebiet Aachen) und
- niedriger Siedlungsdichte (Gebiet südlich Eupen – Baelen, südlicher Kreis Aachen).

Die Einwohnerzahlen des Gebiets für die Analyse sowie für die Prognosezeiträume 2015 und 2020 sind in den folgenden Tabellen (Tabelle 3.1, Tabelle 3.2, Tabelle 3.3) dargestellt:

	Analyse	**Prognose**	**Prognose**
Jahr	**2005**	**2015**	**2020**
Aachen	257.821	*250.937*	247.028[13]
Roetgen	8.200	*8.910*	*9.073*[14]
Monschau	13.042	*14.302*	*14.932*[15]
Simmerath	15.717	*16.213*	*16.607*[16]
Stolberg	58.781	*58.147*	*58.069*
Eschweiler	55.697	*55.490*	*55.416*[17]
Würselen	37.130	*36.730*	*36.680*
Herzogenrath	47.254	*46.744*	*46.682*
Alsdorf	46.462	*45.961*	*45.899*
Baesweiler	27.933	*27.632*	*27.595*
Summe Kreis Aachen	**310.216**	***310.129***	***310.953***
Summe Stadt und Kreis Aachen	**568.037**	***561.066***	***557.981***

Tabelle 3.1: Strukturdaten Betrachtungsraum Deutschland

[13] U. a. aufgrund der Einführung der Zweitwohnungssteuer hat sich eine Differenz der LDS-Prognosezahlen und den realen Einwohnerzahlen für die Jahre 2004/2005 von 15.321 Personen ergeben (Quelle: Stadt Aachen). Diese Differenz wird auf die LDS-Prognose für die Jahre 2015 und 2020 hinzu addiert, da die LDS-Prognose auf den Aachener Einwohnerzahlen von 1998 – 2002 basiert.

[14] Prognose der Gemeinde Roetgen (BKR Prognose) 8.910 Einwohner im Jahr 2015 bzw. 9.073 Einwohner hochgerechnet im Jahr 2020, wenn Wachstum so wie zwischen 2010 und 2015 bis 2020 anhält

[15] Prognose der Stadt Monschau 14.302 Einwohner im Jahr 2015 bzw. 14.932 Einwohner hochgerechnet im Jahr 2020, wenn Wachstum so wie zwischen 2005 und 2015 bis 2020 anhält

[16] Prognose der Gemeinde Simmerath (LDS plus Zuwanderung) 16.607 Einwohner im Jahr 2020 bzw. 16.213 im Jahr 2015

[17] Prognose der Stadt Eschweiler (LDS-Basisvariante) 55.490 Einwohner im Jahr 2015 bei geringfügig sinkender Tendenz, d. h. es wird für das Jahr 2020 von 55.416 Einwohnern ausgegangen.

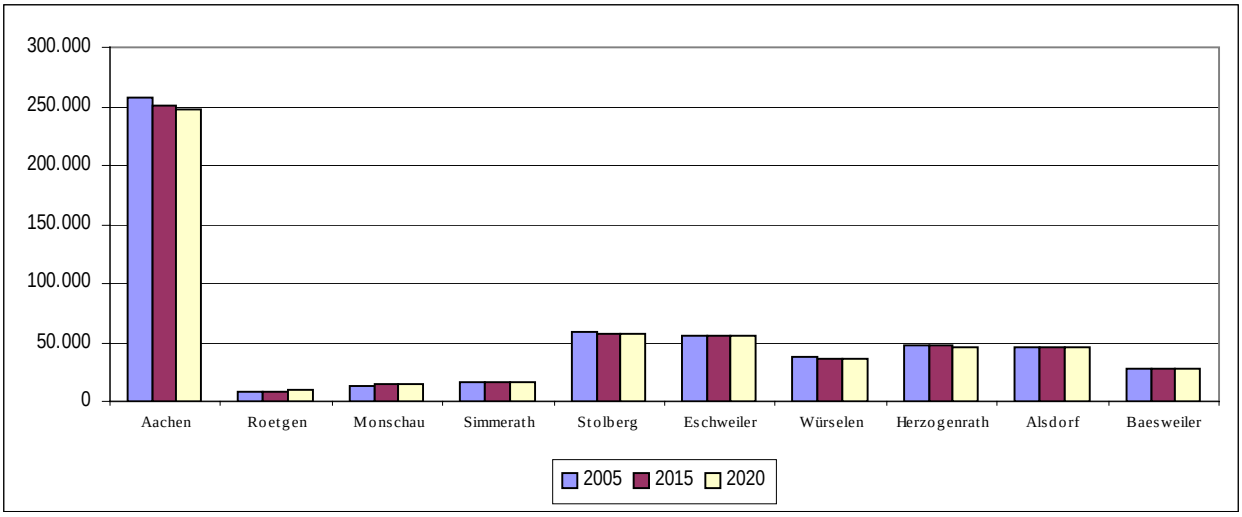


Abbildung 3.1: Einwohnerzahl Betrachtungsraum Deutschland

Einwohner Belgien	2005	*2015*	*2020*
Baelen	3.921	*4.108*	*4.196*
Eupen	17.788	*18.381*	*18.658*
Kelmis	10.144	*10.498*	*10.663*
Lontzen	5.058	*5.458*	*5.665*
Raeren	9.853	*10.602*	*10.962*
Welkenraedt	9.055	*9.850*	*10.234*
Plombieres	9.517	*9.976*	*10.192*
Summe Betrachtungsraum Belgien	**65.336**	***68.853***	***70.570***

Tabelle 3.2: Strukturdaten Betrachtungsraum Belgien[18]

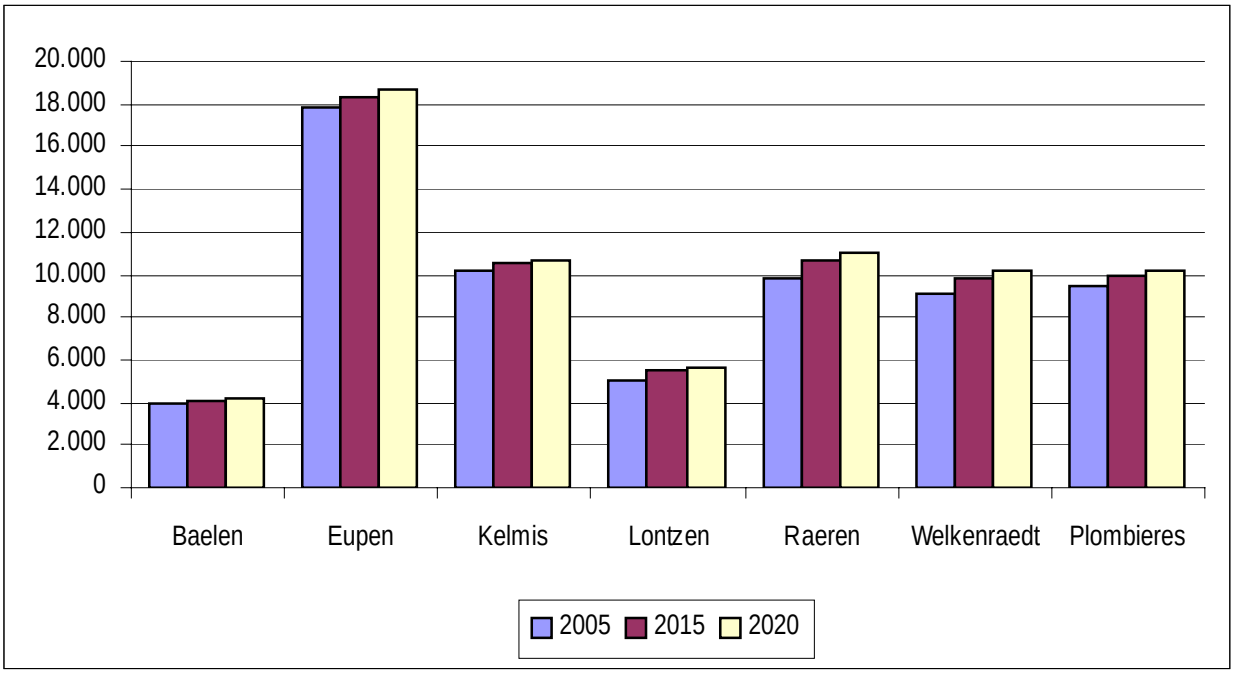


Abbildung 3.2: Einwohnerzahl Betrachtungsraum Belgien

Einwohner Niederlande	2005	*2015*	*2020*
Heerlen	93.579	*92.146*	*90.600*
Kerkrade	50.019	*48.612*	*46.932*
Brunssum	40.434	*39.911*	*39.081*
Landgraaf	29.665	*29.159*	*28.453*
Vaals	10.229[19]	*10.121*	*9.831*
Summe Parkstad Limburg	**213.697**	***209.828***	***205.066***
Summe Betrachtungsraum Niederlande	**223.926**	***219.949***	***214.897***

Tabelle 3.3: Strukturdaten Betrachtungsraum Niederlande[20]

[18] Quelle: Statistische Informationen Belgien; Extrapolation auf Basis der Wachstumsraten zwischen 1991 und 2004

[19] nach Rücksprache mit der Gemeinde Vaals wurden die Einwohnerzahlen in der Analyse und den Prognosen in Abstimmung mit den aktuell vorliegenden Einwohnerzahlen von 2005 gegenüber den Prognosen der Provinz Limburg um 612 abgesenkt

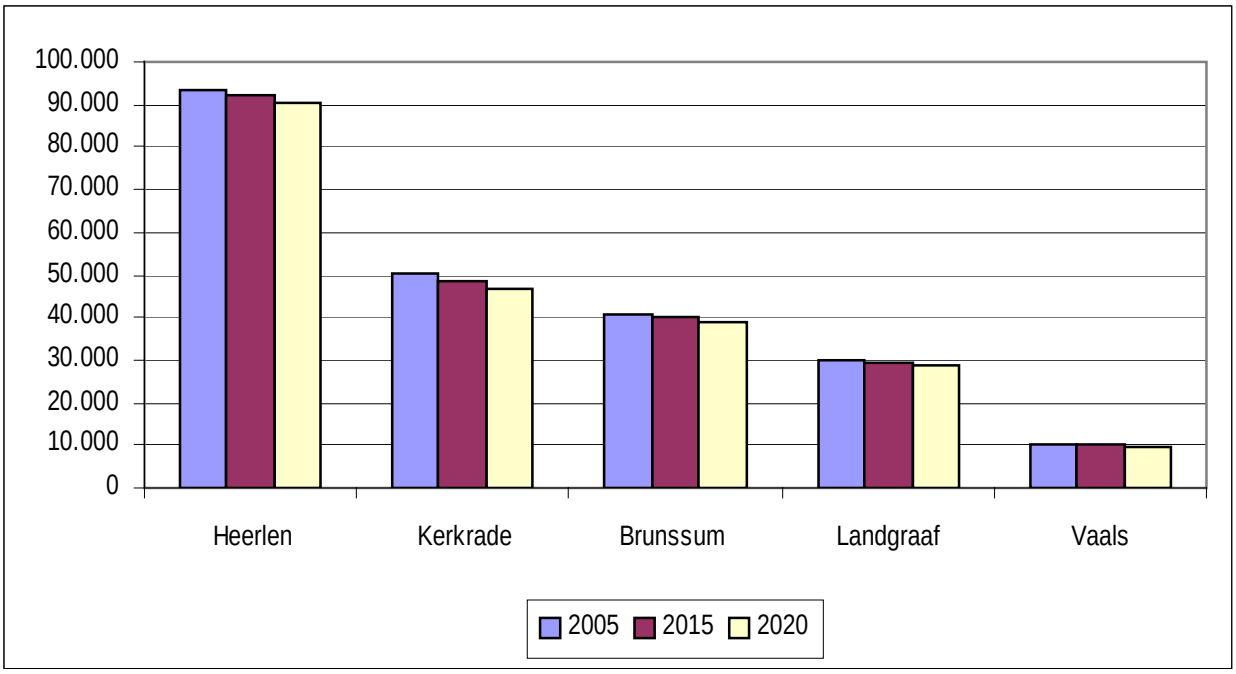


Abbildung 3.3: Einwohnerzahl Betrachtungsraum Niederlande

Im gesamten Betrachtungsraum wohnen laut den herangezogenen statistischen Daten somit insgesamt 857.299 Personen (im Jahr 2020 843.448 Personen), im engeren Untersuchungsgebiet sind es 227.002 Personen (im Jahr 2020 234.498 Personen). Die Städte und Gemeinden im engeren Untersuchungsgebiet zeigen demnach im Gegensatz zu den übrigen Kommunen im gesamten Betrachtungsraum eine leicht steigende Einwohnertendenz.

3.2 Zentralörtliche Gliederung

Die Gliederung des Untersuchungsgebiets in Zentrale Orte sowie die Darstellung der Entwicklungsachsen (siehe Plan Zentralörtliche Gliederung und Plan Zentralörtliche Gliederung und Entwicklungsachsen im Anhang) erfolgte nach einem für den gesamten Betrachtungsraum einheitlichen Ansatz auf Basis der in den jeweiligen Ländern gültigen raumordnerischen Rahmensetzungen[21]. Die Gliederung in Städteregionen, Oberzentren, Mittelzentren und Grundzentren sowie Lage und Beschreibung der Entwicklungsachsen (großräumig oder regional bedeutsam) wurden mit den beteiligten Institutionen abgestimmt.

Bezogen auf den gesamten Betrachtungsraum nimmt die Stadt Aachen eine zentrale Position ein, in der sich großräumig bedeutsame Achsen aus verschiedenen Richtungen (z. B. Brüssel, Antwerpen, Köln) kreuzen.

Die Entwicklungsachsen zwischen der Städteregion Parkstad Limburg durch den Nordraum Aachen in Richtung Eschweiler / Stolberg sowie zwischen Eupen und Monschau stellen erste Überlegungen der Arbeitsgemeinschaft dar, die im Zuge der Phase 2 zu diskutieren und ggf. zu modifizieren sind.

[20] Quelle: SEG Prognoses 1997 - 2020
[21] Quelle: Schéma de développement de l'espace régional, Gouvernement Wallon ; Landesentwicklungsplan NRW, 5e nota Ruimtelijke Ordening

3.3 Verkehrsnetze

Aufgrund des regionalen Charakters richtet sich der Fokus der Studie auf die landes- bzw. die kommunalgrenzüberschreitenden Verkehre. Aus diesem Grund handelt es sich beim betrachteten ÖV-Liniennetz bzw. MIV-Straßennetz um in diesem Zusammenhang relevante Verbindungen.

3.3.1 Öffentlicher Verkehr

Das ÖV-Angebot im gesamten Betrachtungsraum (siehe Plan ÖV-Netz im Anhang[22])
- umfasst im Schienenverkehr Hochgeschwindigkeitsverkehr (derzeit im Ausbau) zwischen Köln und Paris und Regionalverkehr (Regionalexpresszuglinien RE 1, 9, 29 sowie Regionalbahnlinie RB 20 (sog. Euregiobahn))
- übernimmt im Busverkehr sowohl eine flächenhafte Erschließungs- als auch wichtige Verbindungsfunktionen (insbesondere dort, wo keine Schienenverkehr vorhanden ist). Der auf regionaler Ebene relevante Busverkehr lässt sich grob differenzieren in einen Schnell- und einen Standardverkehr.

Im Schienenverkehr werden im gesamten Untersuchungsgebiet alle Ober- und Mittelzentren bis auf die Städte Baesweiler, Würselen, Monschau sowie die Gemeinde Vaals erschlossen. Diese Städte bzw. Gemeinden werden von Regionalbussen (z.T. als Schnellbusse) angefahren.

Die Bedienungshäufigkeit der grenzüberschreitenden ÖV-Linien (siehe Tabelle 3.4) variiert zwischen einem 15 bis 60-minütigen Takt zur Hauptverkehrszeit und einem 30 bis 120-minütigen Takt zur Neben- bzw. Schwachverkehrszeit. Eine direkte Abhängigkeit zwischen Fahrtenfolgezeit und Verbindungsfunktionsstufe erschließt sich nicht. Vielmehr scheint das ÖPNV-Angebot in direkter Relation zur derzeit vorhandenen ÖPNV-Nachfrage zu stehen.

Funktionsstufe	Verbindung	Takt [min]	
		Hauptverkehrszeit	Neben-/Schwachverkehrszeit
Oberzentrum - Oberzentrum	Aachen - Lüttich	60 (ohne Einbeziehung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs 120)	120
	Aachen - Maastricht	30 (im Schienenverkehr 60)	60
	Aachen – Heerlen (Parkstad Limburg)	30 (im Schienenverkehr 60)	60
	Aachen – Kerkrade (Parkstad Limburg)	30	-
Oberzentrum – Mittelzentrum	Sittard / Parkstad Limburg - Herzogenrath	60	60
	Aachen - Eupen	30	60
	Aachen - Vaals	15	30
Mittelzentrum – Mittelzentrum	Vaals – Eupen	60	60
	Eupen - Monschau	-	-
Oberzentrum - Grundzentrum	Aachen – Kelmis	30	60

Tabelle 3.4: Bedienungshäufigkeit grenzüberschreitender ÖV-Linien

Die ÖV-Bedienungsqualität im engeren Untersuchungsgebiet (siehe Plan ÖV-Bedienungsqualität) ist überdurchschnittlich auf den von Aachen in Richtung Herzogenrath, Vaals und Stolberg / Eschweiler ausstrahlenden Hauptachsen. Auf diesen Achsen ist Schienenverkehr außer zwischen Vaals und Aachen vorhanden. Auffallend sind die wenigen täglichen Fahrten im Schienenverkehr auf der Linie Aachen – Lüttich (RE 29). Im belgischen Untersuchungsgebiet sowie im südlichen

[22] Dargestellt sind ÖV-Linien im länder- bzw. kommunalgrenzüberschreitenden Verkehr

Kreis Aachen wird die Fahrtenfolge auf einem großen Teil der Streckenabschnitte durch Überlagerung mehrerer Buslinien erhöht.

Die durchschnittlichen Reisezeiten im ÖV zwischen den Ober- und Mittelzentren (siehe Abbildung 3.4) zeigen:
- die Reisezeiten im ÖV liegen oftmals erheblich über denen im MIV, in einigen Fällen bietet der ÖV allerdings ähnliche Reisezeiten wie der MIV (z. B. zwischen Stolberg und Aachen)
- im grenzüberschreitenden Verkehr nehmen die Umsteigezeiten in der Regel überproportional zu
- aufgrund seiner peripheren Lage weist das Mittelzentrum Monschau Reisezeiten von rund 1 h bis über 1 h zu den nächstgelegenen Oberzentren auf.

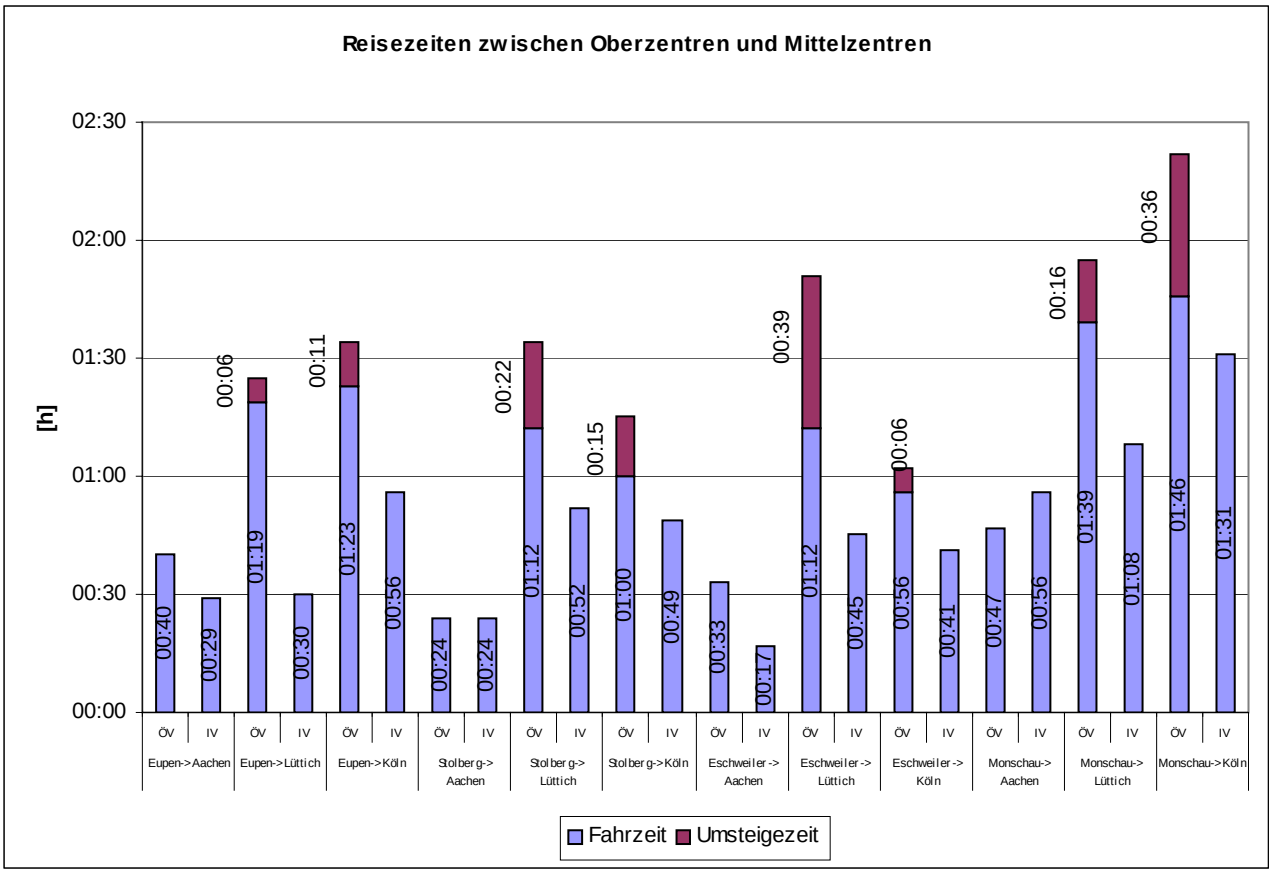


Abbildung 3.4: Durchschnittliche Reisezeiten im ÖV und MIV (Oberzentren – Mittelzentren) (weitere Abbildungen siehe Anhang)

Untersucht wurden neben den Reisezeiten zwischen den einzelnen Zentren auch die zwischen den Zentren und relevanten Verkehrsknotenpunkten (z. B. Maastricht / Köln Airport, IC / Thalys-Haltepunkte Lüttich, Maastricht etc.) (siehe Beispiele in Abbildung 3.5 und Abbildung 3.6).

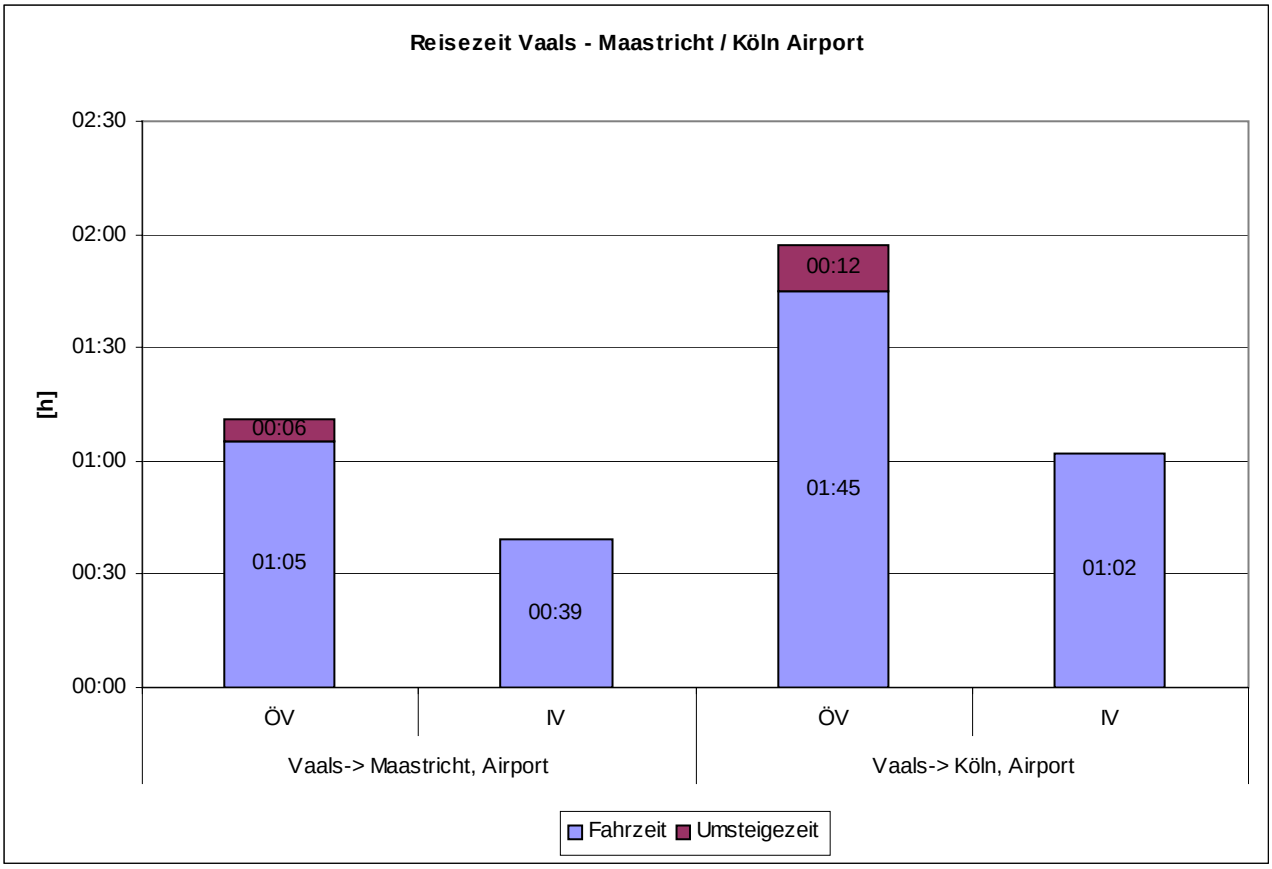


Abbildung 3.5: Durchschnittliche Reisezeit im ÖV und MIV (Vaals – Maastricht / Köln Airport)

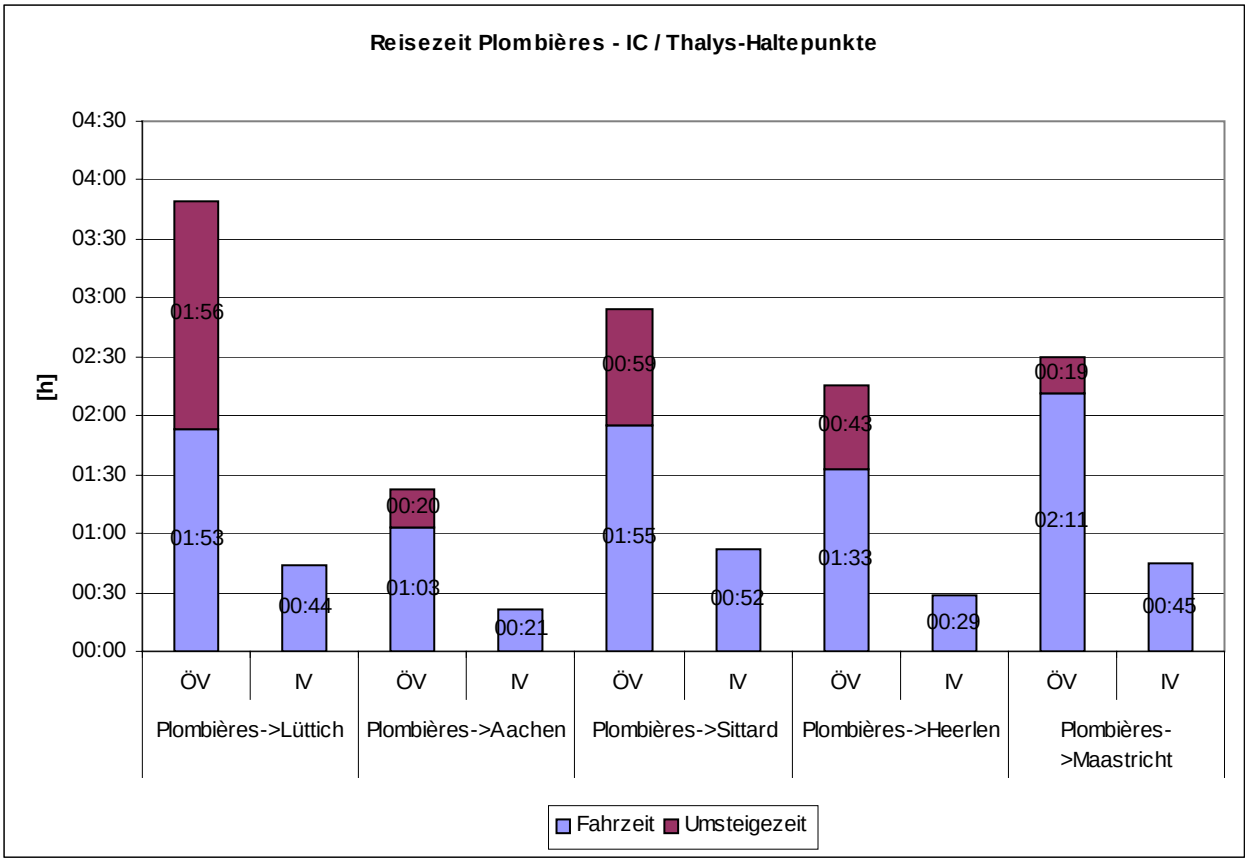


Abbildung 3.6: Durchschnittliche Reisezeit im ÖV und MIV (Plombières – IC / Thalys-Haltepunkte)

Die durchschnittlichen Reisezeiten vom Mittelzentrum Vaals zu den nächstgelegenen Flughäfen bzw. vom Grundzentrum Plombières zu den umliegenden Haltepunkten des Hochgeschwindigkeitsverkehrs stehen hinsichtlich ihrer Charakteristik stellvertretend für die übrigen Mittel- und Grundzentren ohne Schienenanschluss. Die Reisezeiten im ÖV liegen in der Regel über denen im MIV. Zusätzlich wirkt sich hier die periphere Lage dieser kleineren Städte und Gemeinden im Betrachtungsraum zu den jeweiligen nationalen Zentren gerade bei der ÖV-Verbindungsqualität aus.

Die Analyse der Umsteigehäufigkeiten im engeren Untersuchungsgebiet
(siehe Plan Umsteigehäufigkeit ÖV im Anhang) zeigt:

- Innerhalb der Landesgrenzen sind die jeweiligen Orte übergeordneter Zentralität von den umliegenden Orten in der Regel umsteigefrei zu erreichen.
- Im grenzüberschreitenden Verkehr sind die umsteigefreien Verbindungen zwischen Welkenraedt, Eupen, Kelmis sowie Vaals und Aachen hervorzuheben, was darauf hindeutet, dass die oberzentrale Funktion Aachens bis in den belgischen und niederländischen Untersuchungsraum einstrahlt.
- Fast alle grenzüberschreitenden Relationen, bei denen entweder Quell- oder Zielort keine Schienenanbindung besitzen, erfordern zwei- oder mehr als zweimaliges Umsteigen. Relationen mit zwei- oder sogar mehr als zweimaligem Umsteigen sind extrem unattraktiv.

3.3.2 Motorisierter Individualverkehr

Im MIV wird die Erschließung des gesamten Betrachtungsraum durch die Autobahnen
- E 40 (A 3 / A 4 / A 44) von Düsseldorf / Köln in Richtung Lüttich / Brüssel / Paris und die
- E 314 (A 4 / A 76) von Düsseldorf / Köln in Richtung Brüssel / Antwerpen

bestimmt.

Darüber hinaus ist ein dichtes klassifiziertes Straßennetz vorhanden (siehe Plan Straßennetz im Anhang). Neben den Autobahnen sind dies auf niederländischer und belgischer Seite die Nationalstraßen, auf deutscher Seite die Bundes-, Landes- und Kreisstraßen. Bei den nicht-klassifizierten Straßen handelt es sich um Gemeindestraßen.

Der Ausbaustandard des Straßennetzes wurde nach einem einheitlichen grenzüberschreitend einfach handhabbaren Verfahren aufgenommen (siehe Tabelle 3.5).

Fahrbahnbreite	Beschreibung
< 5,50 m	Stark eingeschränkter Bewegungsspielraum im Begegnungsverkehr
5,50 – 6,50 m	Stellenweise leicht eingeschränkter Bewegungsspielraum im Begegnungsverkehr
6,50 – 7,50 m	Keine Einschränkungen im Begegnungsverkehr
> 7,50 m	Keine Einschränkungen im Begegnungsverkehr, Begegnung neben auf der Fahrbahn stehenden Fahrzeugen mit eingeschränkter Geschwindigkeit in der Regel möglich

Tabelle 3.5: Ausbaustandard Straßennetz

Ausbauquerschnitte zwischen 6,50 m und 7,50 m herrschen im engeren Untersuchungsgebiet vor (siehe Plan Straßennetz Ausbauquerschnitte). Sieht man von den Autobahnen ab, so sind nur wenige Straßenabschnitte drei- oder vierstreifig (z. B. Ortsdurchfahrt Eschweiler).

Ebenfalls nach einem einheitlichen grenzüberschreitend einfach handhabbaren Verfahren wurde der Zustand des Straßennetzes aufgenommen (siehe Tabelle 3.6).

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

Tabelle 3.6: Bewertung Zustand des Straßennetzes

Im Ergebnis zeigt sich folgendes Bild im engeren Untersuchungsgebiet (siehe Plan Straßenzustand im Anhang):
- Der Straßenzustand ist überwiegend gut.
- Häufungen von Straßenabschnitten mit mittlerem oder schlechtem Zustand treten im Gebiet der Gemeinde Eupen auf. Hier ist insbesondere die grenzüberschreitende Verbindung in Richtung Monschau (N 67) zu erwähnen.
- Aufgrund ihrer Bedeutung für den grenzüberschreitenden Verkehr ist der nur „mittlere“ Zustand der E 40 zwischen Eynatten und Grenzübergang Lichtenbusch sowie der N 68 zwischen Eynatten und Grenze Aachen negativ zu bewerten.

3.3.3 Fahrradverkehr

Im Fahradverkehr haben die seit einigen Jahren laufenden Anstrengungen zur Einführung, Ergänzung bzw. (grenzüberschreitender) Vernetzung von Radrouten sowie deren Ausschilderung Wirkung gezeigt. Im gesamten Betrachtungsraum ist ein dichtes (zum großen Teil auch grenzüberschreitend) ausgeschildertes Radroutennetz vorhanden, welches nach eigenen Beobachtungen auch genutzt wird. Ein großer Teil der Radrouten im gesamten Betrachtungsraum ist im sog. "Knotenpunktsystem" ausgeschildert[23]. Das Knotenpunktsystem ermöglicht an jedem ausgeschilderten Knotenpunkt die individuelle Wahl einzelner Teilstrecken. Dies bietet insbesondere im Freizeitverkehr folgende große Vorteile:

- Beliebig lange Rundkurse sind problemlos möglich
- Das Knotenpunktsystem kann einfach und kostengünstig erweitert bzw. mit anderen bestehenden Knotenpunktsystemen verknüpft werden.

Darüber hinaus wurde auf deutscher Seite das Radverkehrsnetz NRW ausgeschildert. Dabei wurden bestehende Radrouten (z. B. der Zwei-Länder-Radweg) in die neue Beschilderung integriert.

Des Weiteren wurden im Straßennetz des engeren Untersuchungsgebiets die vorhandenen Radverkehrsanlagen aufgenommen (siehe Plan Radverkehrsanlagen im Anhang).

Die Darstellung zeigt ein dichtes Netz an Radrouten, welches sich größtenteils außerhalb des klassifizierten Straßennetzes befindet. Das Netz der Radrouten weist grenzüberschreitend, aber auch innerhalb der jeweiligen Länder vereinzelte Lücken auf, z. B. im Bereich Aachener Wald, Aachen-Horbach, Gebiet Plombières / Kelmis / Aubel.

Nur ein Teil der Straßenabschnitte im engeren Untersuchungsgebiet (insbesondere auf der belgischen Seite) verfügen über straßenbegleitende Radverkehrsanlagen. Fehlende Radverkehrsanlagen sind dort besonders problematisch, wo eine erhöhte Kfz-Belastung vorhanden ist und gleichzeitig Alternativrouten fehlen, z. B. L 238 zwischen Roetgen und Stolberg, L 12 zwischen Simmerath und Stolberg, N 67 Welkenraedt – Eupen – Monschau, N 68 Eupen – Malmedy, N 61 Eupen – Verviers, N 608 Plombières / Kelmis – Vaals.

3.4 Straßenräumliche Verträglichkeit

Die straßenräumliche Verträglichkeit an Innerortsstraßen wird im Wesentlichen durch die vorhandene Infrastruktur für den MIV, Radfahrer und Fußgänger und die vorhandene Kfz-Belastung bestimmt.

Im engeren Untersuchungsgebiet wurden Radverkehrsanlagen und Querungshilfen aufgenommen und dargestellt (siehe Plan Anlagen für Fußgänger und Radfahrer im Anhang). Die Befunde in Kürze:

- In den Ortslagen im engeren Untersuchungsgebiet sind in der Regel zahlreiche Querungshilfen vorhanden. In Belgien sind Fußgängerüberwege das vorherrschende Element, während bei den Kommunen im eher ländlich geprägten Raum im Südkreis Aachen sonstige Querungshilfen, d. h. Mittelinseln und Einengungen vorherrschen.
- In den größeren Städten Stolberg und Eschweiler queren die Fußgänger aufgrund der höheren Kfz-Belastungen im Straßenverkehr hauptsächlich an Lichtsignalanlagen.
- In einer Vielzahl von Ortslagen fehlen punktuell befestigte Gehwege. Dies ist oftmals an den Randlagen in den Ortsdurchfahrten oder bei sehr schmalen Straßenquerschnitten der Fall.

[23] In der Provinz Limburg existiert neben dem eher freizeitorientierten Knotenpunktsystem auch ein Alltagsradnetz.

Unfallgeschehen

In die Darstellung des Unfallgeschehens wurden folgende Daten integriert:
- die Auswertung der sog. “Blackspots” der Provinz Limburg
- die Auswertung des sog. “Unsicherheitsindexes” des MET Namur
- die Auswertung der Unfallhäufungsstellen der Kreispolizeibehörde Aachen.

Die Auswertungen basieren auf der Verortung bzw. Zählung von Verkehrsunfällen im Straßennetz. Während dies in der Provinz Limburg und im Kreis Aachen punktbezogen erfolgt (und somit unfallauffällige Punkte ausgewiesen werden), weist das MET Namur unfallauffällige Strecken aus. Diese werden unterschieden nach:
- Zonen ohne Konzentration (ZN, Unsicherheitsindex < 1,2),
- Zonen mit einer mittleren Konzentration (ZMR, Unsicherheitsindex > 1,2 und < 2,4) und
- Zonen mit einer hohen Konzentration von Unfällen (ZHR, Unsicherheitsindex > 2,4).

Bezogen auf das engere Untersuchungsgebiet wurden in den Niederlanden (Gemeinde Vaals) keine Unfallauffälligkeiten, in Deutschland 6 Unfallhäufungsstellen (in Eschweiler, Stolberg, Simmerath und Monschau) und in Belgien diverse Streckenabschnitte mit einem erhöhten Unsicherheitsindex registriert (z. B. N 3 zwischen Thimister-Clermont und Kelmis, N 67 zwischen Eupen und Welkenraedt) (siehe Plan Unfallgeschehen im Anhang).

3.6 Bereiche mit besonderen Anforderungen an das Verkehrsmanagement

Die Analysen haben ergeben, dass in den folgenden Phasen untersucht werden sollte, inwieweit der Verkehrsablauf an ausgewählten relevanten Straßenabschnitten möglicherweise verbessert werden kann.

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

Zum Teil liegen zur Verbesserung des Verkehrsablaufs bereits Lösungsvorschläge vor (z. B. Ortsumgehung Vaals, zusätzliche Autobahnanschlussstelle Eupen, Ortsumgehung Imgenbroich / Konzen, Ortsumgehung Roetgen).

3.7 Ergebnisse der Verkehrszählungen

3.7.1 Kfz-Querschnittszählungen

Folgende Kfz-Zähldaten lagen vor:
- Kontinuierliche Erhebungen der Provinz Limburg, des Landesbetriebs Straßenbau NRW Niederlassung Aachen und des MET Namur
- Stichprobenhafte Zählungen der Arbeitsgemeinschaft in den Ortsdurchfahrten des belgischen Untersuchungsgebiets
- Zählungen der Arbeitsgemeinschaft an allen relevanten Grenzübergängen im gesamten Untersuchungsgebiet[24]

Nummer	Name der Zählstelle	Kfz im Querschnitt am erhobenen Werktag	Lkw im Querschnitt am erhobenen Werktag	Lkw-Anteil [%]
1	OD Raeren (Burgstraße)	1.807	234	13
2	OD Raeren (Eynattenerstraße)	7.341	484	7
3	OD Raeren (Neustraße)	2.505	277	11
4	OD Eynatten (Lichtenburgerstraße)	1.746	399	23
5	OD Eynatten (N68: Eupenerstraße)	8.580	970	11
6	OD Eynatten (N68: Aachenerstraße)	9.423	637	7
7	OD Kelmis (N3: Lütticherstraße)	9.471	332	4
8	OD Kelmis (Maxstraße)	3.581	190	5
9	OD Plombières (Rue de l'Usine)	1.690	86	5
10	OD Plombières (Rue de l`Église)	2.984	98	3
11	OD Plombieres (Rue Hack)	3.133	80	3
12	OD Hombourg (Rue du Cheval Blanc)	3.031	49	2
13	OD Sippenaeken (Rue de la Forge)	926	30	3
14	OD Kettenis (N68: Aachenerstraße)	10.549	1.172	11
16	OD Eupen (N67:Vervierserstraße)	13.176	2.344	18
17	OD Eupen (N61: Herbesthalerstraße)	11.412	1.951	17
18	N67: Herbesthalerstraße	17.376	2.956	17
19	OD Baelen (Rue de l'Eglise)	4.589	246	5
20	OD Welkenraedt (Rue de l'Eglise)	7.079	0	0
21	OD Welkenraedt (N67: Neutralstraße)	11.318	1.324	12
22	OD Lontzen (Bergstraße)	882	55	6
23	OD Lontzen (Schlossstraße)	1.517	92	6
24	OD Lontzen (Limburgerstraße)	1.483	74	5
25	OD Lontzen (Schulstraße)	1.253	73	6

Tabelle 3.7: Ergebnisse der Kfz-Querschnittszählungen in Ortsdurchfahrten

[24] Bei den Zählungen der Arbeitsgemeinschaft an den Grenzübergängen wurden zusätzlich stichprobenartig Länderkennzeichen aufgenommen.

Nummer	Name der Zählstelle	Kfz im Querschnitt am erhobenen Werktag	Lkw im Querschnitt am erhobenen Werktag	Lkw-Anteil [%]
Pt26	Gemmenicherweg	5.188	318	6
Summe Grenzverkehr Belgien – Niederlande im gesamten Betrachtungsraum		**5.188**	**318**	**6**
Pt7	Vaalserstr. (B1)	16.306	1.048	6
Pt8	Horbacherstr. (L231)	2.697	202	7
Pt9	Pannesheide	7.024	797	11
Pt10	Eurodepark	10.754	943	9
Pt12	Grenzweg (L364) [25]	1.766	208	12
Pt13	Scherpenseel (L42) [26]	10.278	794	8
25	A4 (E314)	29.275	6525	22
Summe Grenzverkehr Niederlande – Deutschland im gesamten Betrachtungsraum		**66.056**	**9.515**	**14**
Pt1	N67	1.285	126	10
Pt2	Petergensfeld	3.629	160	4
Pt3	Raafer Straße	2.923	164	6
Pt4	Eupener Str. (B 57)	9.547	480	5
Pt5	Lütticher Str. (B264)	12.163	411	3
Pt14	Wilbankstr. (K14)	1.439	61	4
24	A44 (E40)	25.782	6698	26
Summe Grenzverkehr Belgien – Deutschland im gesamten Betrachtungsraum		**56.768**	**8.100**	**14**
Summe Grenzverkehr im gesamten Betrachtungsraum		**128.012**	**17.615**	**14**

Tabelle 3.8: Ergebnisse der Kfz-Querschnittszählungen an den Grenzübergängen

Die Ergebnisse der Zählungen bzw. der vorliegenden Zähldaten lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Die höchsten Kfz-Belastungen im Untersuchungsgebiet werden auf den Autobahnen gemessen (über 65.000 Kfz/Werktag auf der A 4 östlich des Aachener Kreuzes); das betrifft auch den grenzüberschreitenden Kfz-Verkehr (bis zu 30.000 Kfz / Werktag am Grenzübergang Aachen-Vetschau).
- Die Ortsdurchfahrten Eupen, Kettenis, Eynatten, Welkenraedt, Kelmis, Vaals, Roetgen, Konzen, Imgenbroich, Lammersdorf betragen die Kfz-Belastungen abschnittsweise um die bzw. über 10.000 Kfz / Werktag; die Kfz-Belastungen liegen in den Hauptachsen (z. B. L 238, B 264, B 57 etc.) der Städte des Nordraumes Aachen zum Teil noch deutlich höher.
- Rund 45% des grenzüberschreitenden Kfz-Verkehrs im gesamten Betrachtungsraum wird (zwischen Deutschland und Belgien bzw. den Niederlanden) über die Autobahnen abgewickelt, bei den Lkw sind es sogar 75%.
- Wichtige Achsen im grenzüberschreitenden Kfz-Verkehr sind neben den Autobahnen die Vaalserstraße (D – NL), die Lütticher Straße und die Eupener Straße (D – B) sowie die Grenzübergänge im Bereich Herzogenrath-Pannesheide (D – NL).

[25] Grenzverkehr zwischen Provinz Limburg und Kreis Heinsberg (nicht Bestandteil des gesamten Betrachtungsraums)
[26] Grenzverkehr zwischen Provinz Limburg und Kreis Heinsberg (nicht Bestandteil des gesamten Betrachtungsraums)

3.7.2 ÖV-Nachfrage

Im ÖV wurden von der Arbeitsgemeinschaft Daten an den Grenzübergängen im gesamten Betrachtungsraum erhoben.

Nummer	Name der Zählstelle	ÖV-Linien	Personen im Querschnitt am erhobenen Normalwerktag
16	Lichtenbusch	22	20
17	Bildchen	14	731
18	Köpfchen	24	674
15	Monschau-Mützenich (N 67)	385 (verkehrt nur am Samstag)	15 (Samstag, kein Betrieb am Normalwerktag)
A	Aachen-Süd Grenze	RE 29	329
B	Aachen-Süd Grenze	Thalys / ICE	1.038
Summe Grenzverkehr Belgien – Deutschland im gesamten Betrachtungsraum			**2.792**
19	Vaals Grenze	25, 33, 420	1.110
20	Horbach / Locht	17	5
22	Herzogenrath-Kohlscheid	37, 34	277
C	Herzogenrath Grenze	RB 20	794
Summe Grenzverkehr Niederlande – Deutschland im gesamten Betrachtungsraum			**2.186**
27	Gemmenich Grenze	396	233
Summe Grenzverkehr Belgien – Niederlande im gesamten Betrachtungsraum			**233**
Summe Grenzverkehr im gesamten Betrachtungsraum			**5.211**

Tabelle 3.9: Ergebnisse der ÖV-Belegungszählungen

Zusätzlich wurden von der ASEAG Zähldaten[27] zur Verfügung gestellt.

Buslinie	Querschnitt zwischen ...	Summe Fahrgäste
6	Aldenhoven – Jülich	259
6	Eschweiler – Aldenhoven	185
11/21	Aachen – Würselen	3.239
11	Würselen – Alsdorf	829
15/25/35	Aachen – Stolberg	1.718
15/65	Aachen – Vaals	516
21/HZ 2	Würselen – Herzogenrath	399
21	Herzogenrath - Übach-Palenberg	972
24	Aachen – Kelmis	1.018
26	Eschweiler – Langerwehe	69
26	Stolberg – Langerwehe	98
28	Eschweiler – Alsdorf	676
34/57	Aachen – Herzogenrath	2.144
34	Herzogenrath – Kerkrade	413
48	Stolberg – Eschweiler	607
52	Aachen – Eschweiler	2.874

Tabelle 3.10: ÖV-Belegungszählungen an den kommunalen Grenzen im deutschen Teil des Betrachtungsraums

[27] Quelle: ASEAG Fahrgastzähldaten aus den Jahren 2000 – 2004, Anzahl der erfassten Fahrten zwischen 90 und 100%

Die Ergebnisse der Zähldaten lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Die internationale Verbindung Köln – Brüssel / Paris weist am Grenzübergang Aachen-Süd weist eine der höchsten Fahrgastzahlen im Querschnitt auf. Allerdings besitzt diese Verbindung keinen weiteren Haltepunkt im gesamten Betrachtungsraum.
- Der grenzüberschreitende öffentliche Fernverkehr (Achse Köln – Aachen – Lüttich – Brüssel – Paris) macht einen Anteil von rund 37% vom gesamten grenzüberschreitenden ÖV zwischen Deutschland und Belgien bezogen auf den gesamten Betrachtungsraum aus. Damit verbleiben im grenzüberschreitenden Regional- und Nahverkehr im ÖV zwischen Deutschland und Belgien rund 1.750 Verflechtungen werktags im Querschnitt.
- Überdurchschnittlich hohe absolute Fahrgastzahlen im grenzüberschreitenden Verkehr lassen sich am Grenzübergang Aachen/Vaals (rund 1.100 Personen/Werktag) sowie auf den Linien 14, 24 und RB 20 (jeweils über 500 Personen/Werktag) verzeichnen
- Im nicht-grenzüberschreitenden Verkehr weisen die Buslinien zwischen dem Oberzentrum Aachen und den umliegenden Mittelzentren des Kreises Aachen werktägliche Querschnittsbelegungen von rund 1.700 – 3.300 Personen auf. Hier sind die Fahrgäste des Schienenverkehrs nicht enthalten.

3.8 Derzeitige Mobilität und Verflechtungen im Untersuchungsgebiet

3.8.1 Abbildung des derzeitigen Verkehrsbildes

Zur Abbildung des derzeitigen Verkehrsbildes wurde ein regionales Verkehrsmodell aufgebaut, in das die bereits vorhandenen Modelldaten (siehe Abbildung 3.7) integriert, plausibilisiert und harmonisiert wurden. Des Weiteren wurden die vorliegenden Mobilitäts- und Strukturdaten berücksichtigt. Anhand der vorliegenden Kfz-Zähldaten wurden die Verkehrsmodelldaten geeicht.

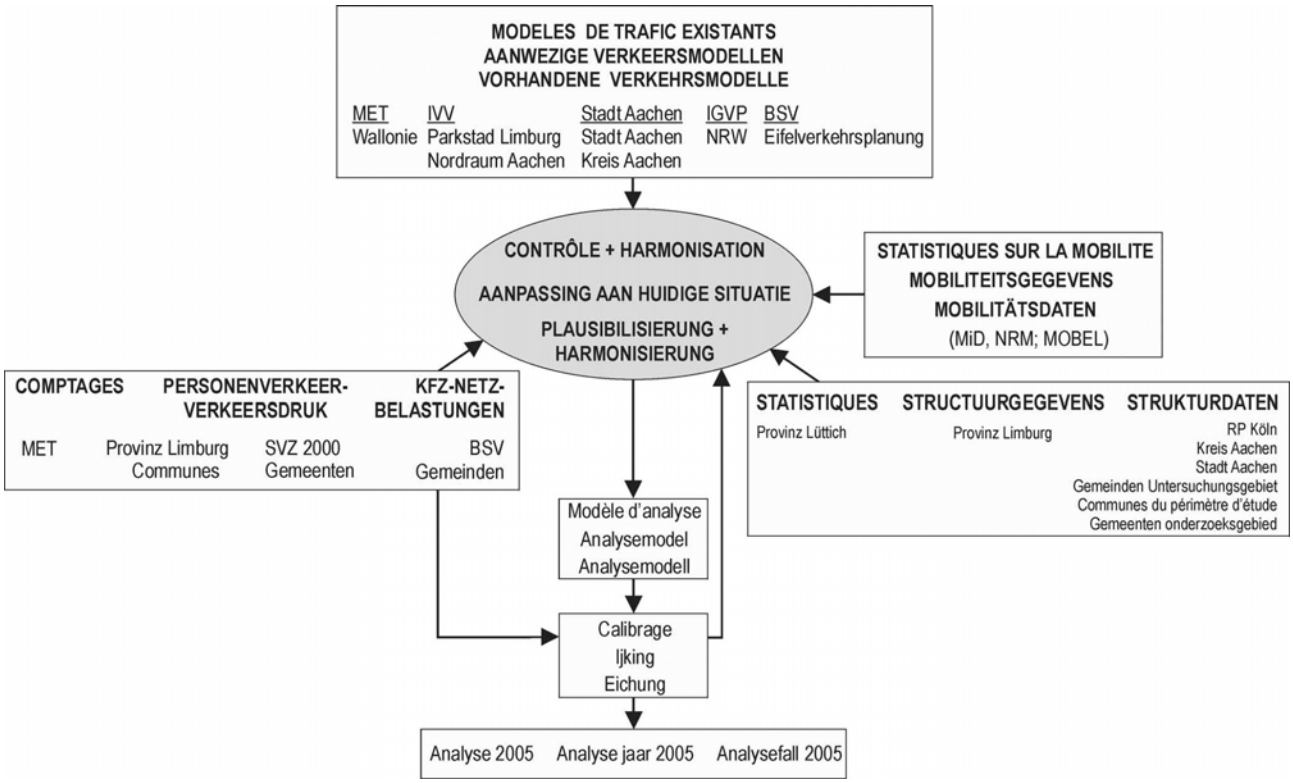


Abbildung 3.7: Ablauf der Modellrechnung (Analyse)

In Tabelle 3.11 sind die wesentlichen Verkehrsmodelldaten aufgeführt.

	Binnen- und Pendlerverkehr im gesamten Betrachtungsraum [Kfz]	**Davon: Grenzüberschreitender Verkehr der Einwohner des gesamten Betrachtungsraums (ohne Durchgangsverkehr) [Kfz]**	**Anteil des grenzüberschreitenden Verkehrs am Binnen- und Pendlerverkehr im gesamten Betrachtungsraum [%]**
2005	1.478.511	99.306	6,7

Tabelle 3.11: Wesentliche Verkehrsmodelldaten

Die ermittelten Kfz-Verflechtungen (siehe Plan Analyse – Verflechtungen MIV im Anhang) sind auf das Straßennetz umgelegt worden. Die Abbildung der Kfz-Belastungszahlen (siehe Plan Analyse – Kfz-Belastung im Anhang) lässt folgende Charakteristika erkennen:

- Die höchsten Belastungszahlen weisen die Autobahnen auf. Über sie wird auch der überwiegende Teil des grenzüberschreitenden Verkehrs abgewickelt.
- Weitere wesentliche Verkehrsachsen sind
  - im Aachener Nordraum die L 232 (Aachen – Herzogenrath – Übach-Palenberg), die B 57 (Aachen – Alsdorf – Baesweiler) und die L 240 (Übach-Palenberg – Baesweiler – A 44 Anschlussstelle Alsdorf),
  - im Aachener Südraum die B 264 (Aachen – Eschweiler), die L 23 / L 221 (Aachen – Stolberg), die L 238 (Eschweiler – Stolberg) und die B 258 / L 233 / B 266 (Aachen – Monschau / Simmerath) sowie
  - im belgischen und niederländischen Untersuchungsgebiet die N 3 (Welkenraedt – Aachen), die N 67 (Welkenraedt – Eupen – Monschau), die N 61 / N 68 (Verviers – Eupen – Aachen) und die N 281 (Maastricht – Vaals – Aachen).
- Einzelne Ortsdurchfahrten weisen vergleichsweise hohe Kfz-Belastungen auf (z. B. Vaals, Kelmis, Roetgen, siehe Tabelle 3.7).
- Vereinzelt kommt es im Straßennetz bzw. an den Knotenpunkten zu Überlastungserscheinungen (z. B. OD Vaals, N 67 Eupen – Welkeneadt, OD Eupen, B 258 Aachen – Monschau, L 238 Stolberg – Eschweiler, L 240 Eschweiler – Alsdorf).

Die Charakteristik der Verflechtungen im ÖV (siehe Plan Analyse – Verflechtungen ÖV im Anhang) weist große Ähnlichkeiten mit der des MIV auf[28]. Bezogen auf den gesamten Betrachtungsraum sind die größten Verflechtungen sind zwischen Aachen und den Mittelzentren des Nordraums Aachen zu verzeichnen. Die größte Anzahl an grenzüberschreitenden Verflechtungen zeigen die Relationen Aachen – Heerlen (rund 800 Personen / Werktag im Querschnitt), Aachen – Vaals (rund 1.100 Personen / Werktag im Querschnitt), Aachen – Kelmis (rund 1.000 Personen / Werktag im Querschnitt) und Aachen – Eupen (rund 700 Personen / Werktag im Querschnitt).

[28] Für die nicht grenzüberschreitenden ÖV-Linien innerhalb der Parkstad Limburg und des belgischen Untersuchungsgebiets lagen keine Daten vor.

4 Zukünftige Mobilität und Verflechtungen

4.1 Entwicklung der Mobilität

Während die Wirkungen konkreter verkehrlicher Maßnahmen wie z. B. die Anlage einer neuen Straße oder Taktverdichtungen im ÖPNV sowie die verkehrlichen Wirkungen struktureller Veränderungen wie z. B. die Ausweisung von neuen Wohngebieten mit dem Verkehrssimulationsmodell berechnet werden können, müssen die Wirkungen sonstiger verkehrsrelevanter Änderungen - die zumeist nicht im kommunalen Einflussbereich liegen - durch planerische Ansätze berücksichtigt werden. Dazu werden im Rahmen dieser Studie folgende Annahmen unterstellt, die sich im Wesentlichen auf den aktuellen Forschungs- und Erkenntnisstand zum Mobilitätsverhalten stützen (siehe Literaturhinweise[29]):

Berücksichtigung der demographischen Entwicklungen und Veränderungen der Sozialverhältnisse

- Anpassung der Alterspyramide mit Zunahmen der Einwohner im Studenten- und Rentenalter
- Veränderung der Erwerbsbeteiligung
- Veränderung der Haushaltsstruktur
- Anstieg der Pkw-Verfügbarkeit

Für die Prognosen des grenzüberschreitenden Mobilitätsplans wurden auf Grundlage des aktuellen Forschungs- und Erkenntnisstandes folgende Ansätze mit dem Verkehrsmodell quantifiziert:

- leichte Zunahme der Mobilität ausgedrückt in Wegen pro Einwohner und Tag

[29] **Ausgewählte Literaturhinweise**

Hubert, J., Toint, P.:
La Mobilité quotidienne des Belges, Facultés universitaires Notre-Dame de la Paix, Namur (Belgique) 2002.

Baier, R., Beckmann, K.J., Schwarzmann R. u. a.
Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan Landeshauptstadt München Zwischenbericht „Modelltechnische Umsetzung der Analysesituation und des Basis-Szenarios 2015"; unveröffentlichter Zwischenbericht Aachen/Karlsruhe 2003

Deutsche Shell GmbH
„Shell Pkw-Szenarien, Mehr Autos - weniger Verkehr?"; Hamburg 2001

Flade, A., u. a.
„Wie werden die Erwachsenen von morgen unterwegs sein?"; erschienen in Internationales Verkehrswesen, Heft 11/2002

Kämpf, K., Keller, H.
„Wirkungspotenziale der Verkehrstelematik zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur- und Verkehrsmittelnutzung"; erschienen in Straßenverkehrstechnik Heft 11.2002

Köhler, U. u. a.
„Analyse der Anwendung von Verkehrsnachfragemodellen"; erschienen in der Schriftenreihe „Forschung Straßenbau und Straßenverkehrstechnik" des Bundesministeriums für Verkehr, Bau- und Wohnungswesen; Bonn 2001

Landeshauptstadt Düsseldorf
Haushaltsbefragung zum Mobilitätsverhalten, 1998

Schad, H., Rommerskirchen, St. u. a.
„Umweltbewußtsein und Verkehrsmittelwahl"; erschienen in der Schriftenreihe „Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen -Mensch und Sicherheit", Heft M 113; Bergisch Gladbach 1999

Vogt, W. u. a.
„Auswirkungen neuer Arbeitskonzepte und insbesondere von Telearbeit auf das Verkehrsverhalten"; erschienen in der Schriftenreihe „Berichte der Bundesanstalt für Straßenwesen -Mensch und Sicherheit", Heft M 128; Bergisch Gladbach 2001

- Zunahme komplexer Wegeketten zu Lasten von einfachen Wegeketten (das bedeutet, dass zwischen Verlassen und Rückkehr zur Wohnung mehrere Ziele aufgesucht werden)
- leichter Anstieg des MIV-Anteils an allen Wegen
- Zunahme der Verkehrsleistung

Veränderungen der Verkehrsnachfrage im Tagesgang

Die Änderungen verschiedener gesellschaftlicher und politischer Rahmenbedingungen im Zusammenhang mit Änderungen individueller Lebensstile wie z. B.
- Verschiebung der Arbeitszeiten weg von den Verkehrsspitzen
- Verlagerung/Verlängerung von Öffnungszeiten (Läden, Ausbildungsstätten usw.)
- e-commerce
- Teleworking

haben schon in den letzten Jahren zu messbaren Änderungen im Verkehrsverhalten geführt.

Die zeitlichen Änderungen werden durch (leichte) Verschiebungen der Tagesganglinien abgebildet: Die bisherigen Verkehrsnachfragespitzen steigen nicht weiter an. Sie werden sich bei einem leichten Rückgang der Spitzenbelastung weiter ausdehnen. Die „eingesparten" Wege, z. B. durch Teleworking werden in annähernd gleicher Größenordnung durch andere Reisezwecke zu anderen Zeiten kompensiert. Dadurch ergibt sich also ein Einfluss auf die Reisezweckanteile und den Tagesverlauf der Verkehrsnachfrage, nicht auf das absolute Wegeaufkommen.

Grundsätzliche Veränderungen relevanter Rahmenbedingungen und allgemeiner Ordnungspolitik

- Weitergehende europäische Integration
- Ausbau der IT-Infrastruktur
- IT-Dienste
- Verkehrssystemmanagement
- Vermehrter Einsatz von Navigationssystemen in Fahrzeugen
- Preispolitik

Die zunehmende europäische Integration, verbunden mit der Vereinheitlichung der EU-Gesetzgebung, wird zu einem weiteren Abbau der administrativ in weiten Teilen (noch) vorhandenen Staatsgrenzen führen.

Eine Zunahme in der individuellen Ausstattung mit IT-Infrastruktur wird sich u. a. durch eine steigende Zahl von IT-Dienstleistungen und letztlich ein erhöhtes Aufkommen im Bereich des e-commerce bemerkbar machen. Die so eingesparten Wege bzw. Teile von Wegeketten im Einkaufsverkehr werden zum Teil durch ein erhöhtes Aufkommen im Wirtschaftsverkehr kompensiert.

Angebote wie Car-sharing, Cash-car, Organisation von Mitfahrgelegenheiten usw. führen zu einer leicht gedämpften Motorisierungsentwicklung, dürften aber in dem betrachteten Untersuchungsgebiet quantitativ kaum ins Gewicht fallen.

Mit dem vermehrten Einsatz von Navigationssystemen sinkt die Bedeutung von örtlichen Beschilderungen. In diesem Zusammenhang kommt der differenzierten Charakterisierung der Straßennetze für die Navigationssysteme eine besondere Bedeutung zu.

Neben der Lkw-Maut in Deutschland sind bis zum Jahr 2020 zunächst keine weiteren preispolitischen Steuerungsinstrumentarien wie Straßenbenutzungsgebühr und City-Maut erwartbar. Die Auswirkung der Lkw-Maut auf das Lkw-Aufkommen und Routenwahlverhalten ist derzeit noch nicht fundiert erforscht. Die Straßenverkehrszählung 2005 in Deutschland wird zu dieser Thematik erste Hinweise liefern. Aus den Erfahrungen der letzten Jahre und Jahrzehnte hinsichtlich der absehbaren Benzinpreisentwicklung, sind derzeit im Verhältnis zur sonstigen Preisentwicklung stark abweichende Anstiege nicht ableitbar. Mit gleichzeitigem schrittweisen Rückgang des Kraftstoffverbrauchs bzw. der Weiterentwicklung und größeren Verbreitung alternativer Antriebssysteme ist insgesamt daher von keinen nennenswerten Auswirkungen auf Verkehrsmittelwahlverhalten und Fahrleistungsentwicklung auszugehen.

4.2 Entwicklung der Strukturdaten

Analog der Vorgehensweise in der Analyse wurden für die Prognose bezogen auf die Verkehrszellen des Untersuchungsgebiets die für das Verkehrsmodell erforderlichen Strukturdaten aufbereitet und mit den beteiligten Städten und Gemeinden bzw. Institutionen abgestimmt (siehe Tabelle 3.1, Tabelle 3.2, Tabelle 3.3).

Die wesentlichen Veränderungen der Strukturdaten von 2005 bis 2020 in Kürze:
- Zunahme der Einwohnerzahlen im belgischen Untersuchungsgebiet von rund 65.500 auf 70.600 (rund +8%)
- Abnahme der Einwohnerzahlen im deutschen Untersuchungsgebiet von rund 568.000 auf 558.000 (rund -2%), wobei der Rückgang der Einwohnerzahlen vor allem die Stadt Aachen betrifft, während insbesondere die Gemeinden Roetgen, Monschau und Simmerath Zuwächse verzeichnen
- Abnahme der Einwohnerzahlen im niederländischen Betrachtungsraum von rund 224.000 auf 214.000 (rund –4%), wobei fast ausschließlich die Parkstad Limburg von dem Rückgang betroffen ist

4.3 Entwicklung der Verkehrsnetze

Im Zuge der Recherchen fanden bei den beteiligten Städten, Gemeinden bzw. Institutionen intensive Gespräche statt, bei denen u. a. Informationen zu Struktur- und Verkehrsnetzentwicklungen aufgenommen wurden. Im Einzelnen waren dies:
- der Kreis Aachen, die Provinz Limburg, die Parkstad Limburg, das Ministère wallon de l'Equipement et des Transport (MET) in Namur, die Wirtschaftsförderungsgesellschaft Ostbelgiens (WFG), der Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassung Aachen, der Aachener Verkehrsverbund (AVV), die Societé National de Chemin de Fer Belgique (SNCB), die Societé de Transports en Commun (TEC), die ASEAG
- die Städte Eschweiler, Stolberg, Monschau, Alsdorf, Herzogenrath, Baesweiler, Würselen sowie die Gemeinden Vaals, Plombières, Kelmis, Eupen, Raeren, Baelen, Roetgen und Simmerath.

Im Zuge dieser Gespräche wurden sowohl die individuelle Sicht der Problemkonstellationen als auch konkrete Planungsabsichten, vorliegende Studien oder Untersuchungen und Zielvorstellungen bis hin zu Wünschen hinsichtlich der zukünftigen Entwicklungen diskutiert bzw. abgefragt. Dank dieses problemorientierten Ansatzes konnten in der Analyse ergänzend zu den Grundlagendaten eine Vielzahl z. T. sehr detaillierter Zielvorstellungen zusammengetragen werden. Konkret geplante bis hin zu potenziell vorstellbaren Maßnahmen hinsichtlich der Entwicklung der Verkehrsnetze wurden den Netzfällen Prognose-0, Prognose-0-Mit und Handlungspotenzial zugeordnet (Kriterien siehe Tabelle 4.1) und grafisch dargestellt (siehe Pläne Modifikationen Straßennetz, Modifikationen ÖPNV-Angebot und Modifikationen Radverkehrsanlagen im Anhang).

		Prognose-0-Fall	Prognose-0-Mit-Fall	Handlungspotenzial
Erläuterung		Es handelt sich um eine konkrete Planung. Die Maßnahme wird mit hoher Wahrscheinlichkeit umgesetzt.	Es handelt sich um 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 werden. Es handelt sich dabei nicht um konkrete Planungen sondern um Vorschläge (z. B. im Rahmen des Integrierten Verkehrskonzepts NRW (IGVP NRW))	Diese Maßnahmen werden in der Phase 3 (in mehreren Varianten) untersucht. Es handelt sich nicht um konkrete Planungen, sondern vielmehr um Netzmodifikationen, die unverbindlich auf ihre Wirkungen hin getestet werden sollen, um eine erste Entscheidungshilfe zu erhalten, inwieweit diese aus verkehrlicher Sicht möglicherweise weiter verfolgt werden sollen.
Beispiele (detaillierte Auflistung siehe Tabelle 5.10, Tabelle 5.11 und Tabelle 5.12)	MIV	B 57n (Ortsumgehung Alsdorf / Baesweiler) Autobahnanschlussstelle Aachen-Eilendorf	Ortsumgehungen Roetgen, Monschau-Imgenbroich / -Konzen Modifikation Erschließung Gewerbegebiet Eupen-Herbesthaler Straße	Ortsumgehung Vaals Ortsumgehung Eynatten Ausbau Autobahnanschlussstelle Alsdorf-Begau
	ÖV	Erweiterung der Euregiobahn Einführung einer LightRail in der ProvinzLimburg Bau des Haltepunkts Hergenrath	Entfällt	Wiederaufnahme des Schienenverkehrs auf der Vennbahntrasse Verbesserung des Busangebots zwischen Eupen und Monschau
	Radverkehr	Anlage von Radverkehrsanlagen an Teilabschnitten z. B. der B 266, K 21, K 19 etc.	Entfällt	Anlage von Radverkehrsanlagen an nicht mehr in Betrieb befindlichen Schienentrassen (z. B. Vennbahn)

Tabelle 4.1: Entwicklung der Verkehrsnetze (detaillierte Auflistung siehe Tabelle 5.10, Tabelle 5.11 und Tabelle 5.12)

Relevante Modifikationen im Straßennetz im Prognose-0- bzw. im Prognose-0-Mit-Fall sind:
- der Ausbau des Aachener Kreuzes
- der Bau der Autobahnanschlussstelle Aachen-Eilendorf
- die Verlegung der Autobahnanschlussstelle Weisweiler im Zusammenhang mit der Ortsumgehung Weisweiler
- der Bau einer zusätzlichen Autobahnanschlussstelle zwischen Welkenraedt und Eupen
- der Bau der B 57n bei Alsdorf
- die Vervollständigung des Innen- und des Außenrings Parkstad Limburg
- der Bau der B 258n
- der Bau der Ortsumgehungen Brand / Kornelimünster
- der Bau der L 238n bei Stolberg / Eschweiler
- diverse Ortsumgehungen, z. B. Herzogenrath, Roetgen, Monschau etc.

Die relevanten Modifikationen im ÖPNV-Angebot im Prognose-0-Fall betreffen fast ausschließlich den Schienenverkehr. Dies sind insbesondere:
- der Bau der Hochgeschwindigkeitstrasse zwischen Lüttich und Aachen
- die Vervollständigung des Netzes der Euregiobahn (Alsdorf – Stolberg, Würselen – Aachen)
- die Einführung eines Light-Rail-Verkehrs in der Provinz Limburg (u. a. Maastricht – Heerlen)

- der Bau zusätzlicher Haltepunkte, z. B. Hergenrath

Die relevanten Ergänzungen der Radverkehrsanlagen im Prognose-0-Fall betreffen ausschließlich den deutschen Teil des Untersuchungsgebiets. Hier werden vor allem Netzschlüsse an klassifizierten Straßen angestrebt.

4.4 Abbildung des zukünftigen Verkehrsbildes mit dem Verkehrssimulationsmodell

Zur Abbildung des zukünftigen Verkehrsbilds mit dem Verkehrssimulationsmodell wurden die bereits vorhandenen Prognosemodelldaten (siehe Abbildung 4.1) analog der Vorgehensweise in der Analyse integriert, plausibilisiert und harmonisiert. Die Modifikationen im Straßennetz wurden in das Verkehrsmodell übernommen. Des Weiteren wurden die vorliegenden Prognosemobilitäts- und strukturdaten berücksichtigt. Anhand der vorliegenden Kfz-Zähldaten wurden die Verkehrsmodelldaten geeicht.

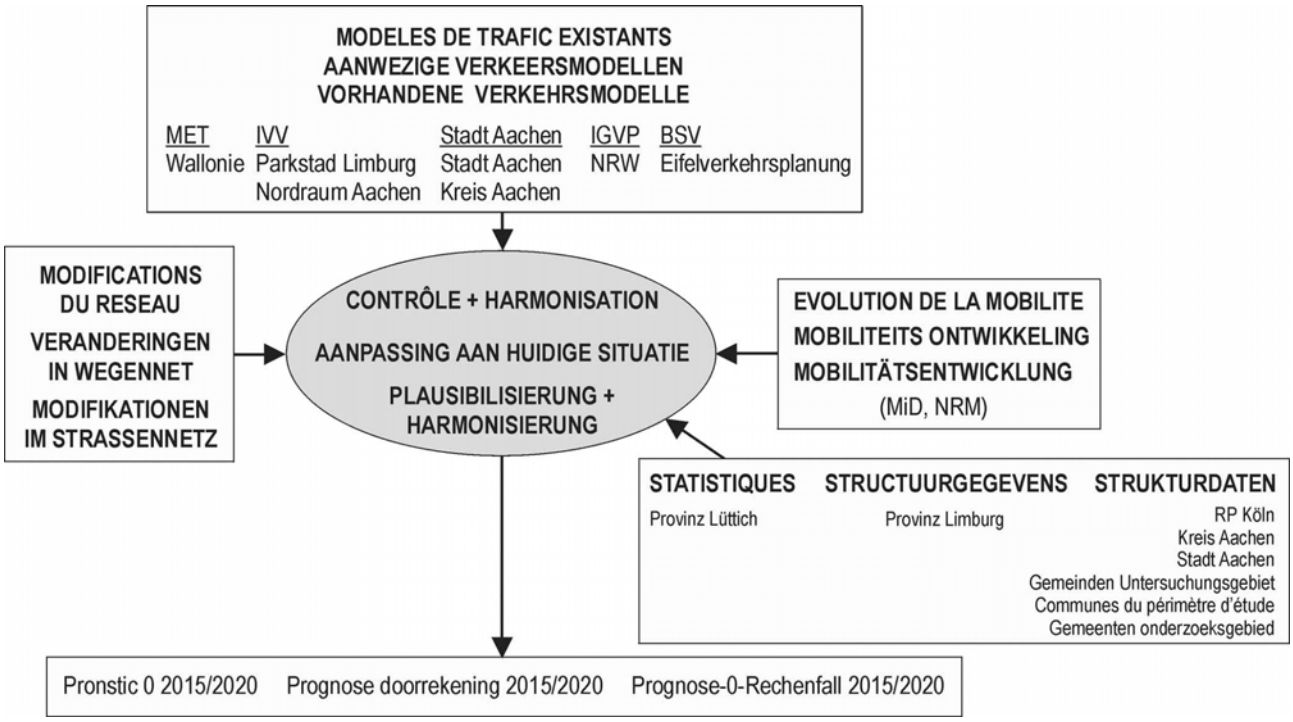


Abbildung 4.1: Ablauf der Modellrechnung (Prognose)

In Tabelle 4.2 sind die wesentlichen Verkehrsmodelldaten aufgeführt.

	Binnen- und Pendlerverkehr im gesamten Betrachtungsraum [Kfz]	Davon: Grenzüberschreitender Verkehr der Einwohner des gesamten Betrachtungsraums (ohne Durchgangsverkehr) [Kfz]	Anteil des grenzüberschreitenden Verkehrs am Binnen- und Pendlerverkehr im gesamten Betrachtungsraum [%]
2005	1.478.511	99.306	6,7
2015	1.594.215	128.451	8,1
2020	1.636.529	139.054	8,5

Tabelle 4.2: Wesentliche Verkehrsmodelldaten

4.4.1 Prognose-0-Fall (Planfall 1)

Die wesentlichen Wirkungen, die durch die Maßnahmen im Prognose-0-Fall erzielt werden in Kürze (siehe Pläne Prognose-0-Fall 2015 – Kfz-Belastungen und Prognose-0-Fall 2020 – Kfz-Belastungen im Anhang, siehe PowerPoint-Folien im Anhang):

- der Ausbau des Autobahnkreuzes Aachen sowie der A 4 in Richtung Köln erhöht die Kapazität des Systems Autobahn,
- der Bau der Autobahnanschlussstelle Aachen-Eilendorf entlastet die Ortsdurchfahrt Eilendorf teilweise (um bis zu rund 9.700 Kfz/Werktag bzw. 2.400 Kfz/Werktag), führt allerdings auch zu zusätzlichen Belastungen auf den zuführenden Strecken im Stadtgebiet Stolberg (um bis zu rund 4.300 Kfz/Werktag),
- die Verlegung der Autobahnanschlussstelle Weisweiler in Verbindung mit der Ortsumgehung Weisweiler entlastet die Ortsdurchfahrt Weisweiler und die Ortsdurchfahrt Wilhelmshöhe (um bis zu rund 6.900 Kfz/Werktag),
- der Bau der B 57n (Ortsumgehung Baesweiler) entlastet die Ortsdurchfahrt um rund 3.800-5.500 Kfz/Werktag,
- der Bau der L 238n in Stolberg/Eschweiler entlastet den gesamten angebauten Straßenabschnitt zwischen Stolberg und Eschweiler um bis zu 17.000 Kfz/Werktag,
- der Bau der L 136n (Osttangente Würselen) entlastet die Ortsdurchfahrt Broichweiden um bis zu rund 7.300 Kfz/Werktag

Die zukünftigen Verflechtungen bzw. Fahrgastzahlen bis zum Jahr 2015 hängen entscheidend von zwei Faktoren ab:

- zum einen inwieweit das ÖV-Angebot sowohl in der Fläche als auch an stark frequentierten Linien auf die zukünftige ÖV-Nachfrage zugeschnitten werden kann,
- zum anderen inwieweit insbesondere im grenzüberschreitenden (euregionalen) Verkehr einheitliche, attraktive Qualitätsstandards (z. B. mittels euregional abgestimmter Nahverkehrspläne) geschaffen werden können.

Unter Berücksichtigung des derzeitigen ÖV-Angebots, der derzeitigen sowie zukünftigen Verflechtungscharakteristik und der geplanten Maßnahmen im ÖV lassen sich hinsichtlich des zu erwartenden ÖV-Potenzials folgende Hinweise geben:

- Die geplanten Maßnahmen im ÖV (überwiegend im Schienenverkehr) eignen sich, Fahrzeiten und - bei entsprechender Abstimmung - Reisezeiten auf wichtigen Relationen im gesamten Betrachtungsraum zu verkürzen. Zusätzlich wird eine verbesserte Erschließung in der Fläche durch die Schaffung zusätzlicher Haltepunkte erreicht.
- Auf der Achse Alsdorf – Würselen – Aachen ist zwar ein gutes Busangebot vorhanden, jedoch ist zu erwarten, dass durch eine Aufwertung des ÖV-Angebots (z. B. durch den geplanten Ausbau der Euregiobahn) dort zusätzliches Fahrgastpotenzial erschlossen werden kann.
- Im tangentialen Verkehr zwischen Alsdorf / Würselen und Stolberg / Eschweiler ist das absolute Fahrgastpotenzial der geplanten Euregiobahn zwar deutlich geringer. Die Qualitätssteigerung gegenüber dem heutigen Angebot ist allerdings erheblich. Wesentlichen Einfluss auf die Attraktivität dieser Verbindung hat die Verknüpfungsqualität zwischen den Euregiobahnen und dem Regionalverkehr am Hauptbahnhof Stolberg.
- Im grenzüberschreitenden Verkehr Deutschland – Niederlande bestehen starke Verflechtungen zwischen Herzogenrath / Aachen und Kerkrade. Im Falle beider Relationen sind spürbare Verbesserungen des ÖV-Angebots zur Erschließung weiteren Fahrgastpotenzials derzeit nicht geplant. Jedoch liegen bereits Vorschläge zur Integration der Relation Aachen – Kerkrade in das System der Euregiobahn vor. Gleichzeitig soll damit auch das Gewerbegebiet Avantis im Schienenverkehr angebunden werden.
- Im grenzüberschreitenden Verkehr Deutschland – Belgien bestehen starke Verflechtungen zwischen Aachen und Eupen bzw. Raeren. Im Falle der Relation Aachen – Eupen sind spürbare

Verbesserungen des ÖV-Angebots zur Erschließung weiteren Fahrgastpotenzials, wie z. B. eine Integration dieser Relation in das System der Euregiobahn, derzeit nicht geplant, jedoch liegen entsprechende Vorschläge vor. Im Falle der Relation Aachen – Raeren gibt es trotz des ungünstigen ÖV-Angebots derzeit keine Planungen. Aufgrund der dispersen Siedlungsstruktur Raerens wären hier Lösungen im Bereich flexibler ÖV-Angebote zu suchen.
- Zwischen dem südlichen Kreis Aachen und dem belgischen Untersuchungsgebiet gibt es nur ein beschränktes Fahrgastpotenzial im ÖV, allerdings ist hier ein ÖV-Angebot so gut wie nicht vorhanden und Verbesserungen derzeit nicht geplant. Vorschläge z. B. zur Schaffung eines Grundangebots zwischen den Mittelzentren Monschau und Eupen liegen vor.

4.4.2 Prognose-0-Mit-Fall (Planfall 2)

Im Prognose-0-Mit-Fall wurden für den Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassung Aachen einzelne Maßnahmen im Straßennetz auf ihre Wirkungen getestet. Die Realisierung dieser Maßnahmen ist – im Gegensatz zu den im Prognose-0-Fall getesteten Maßnahmen – wesentlich weniger verbindlich. Es handelt sich vielmehr um Maßnahmenvorschläge, die im Rahmen der Aufstellung des Integrierten Verkehrskonzepts NRW (IGVP NRW) als Ideenskizzen eingereicht wurden.

Die wesentlichen Wirkungen, die im Prognose-0-Mit-Fall durch die gegenüber dem Prognose-0-Fall zusätzlichen Maßnahmen im Straßennetz erzielt werden, in Kürze (siehe Pläne Prognose-0-Mit-Fall 2015 – Kfz-Belastungen und Prognose-0-Mit-Fall 2020 – Kfz-Belastungen im Anhang, siehe PowerPoint-Folien im Anhang):
- Die B 258n (in Verbindung mit der Ortsumgehung Richterich) entwickelt sich zwischen Aachen und Kerkrade zu einer wichtigen Verkehrsachse mit einer Kfz-Belastung in einer Größenordnung von bis zu rund 15.000 Kfz/Werktag. Die Entlastungswirkungen betreffen in erster Linie die L 232 und die A 4 / A 76 (E 314).
- Die Ortsumgehung Brand / Kornelimünster (in Verbindung mit der geplanten Autobahnanschlussstelle Aachen-Eilendorf) entwickelt sich zu einer wichtigen Verkehrsachse mit einer Kfz-Belastung von bis zu rund 15.000 Kfz/Werktag. Die Entlastungswirkungen betreffen in erster Linie die Ortsdurchfahrten Brand und Korenelimünster.
- Die Ortsumgehung Roetgen entlastet die Ortsdurchfahrt um bis zu rund 9.900 Kfz/Werktag
- Die Ortsumgehung Monschau-Konzen/-Imgenbroich entlastet die Ortsdurchfahrten jeweils um bis zu rund 4.700 Kfz/Werktag
- Die Ortsumgehung Monschau-Höfen entlastet die Ortsdurchfahrt um bis zu rund 2.300 Kfz/Werktag
- Die Ortsumgehung Simmerath-Kesternich entlastet die Ortsdurchfahrt um bis zu rund 4.800 Kfz/Werktag

5 Anhang

5.1 Abbildungen

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

Born
Dilsen-Stokkem
Waldfeucht
Heinsberg
Erkelenz
Hückelhoven
Selfkant
Sittard
Gangelt
Titz
Maas-mechelen
Stein
Geleen
Onder-banken
Geilenkirchen
Linnich
Schinnen
Beek
Brunssum
Übach-Palenberg
Jülich
Nuth
Hoensbroek
Land-graaf
Baesweiler
Meerssen
Heerlen
Aldenhoven
Alsdorf
Voerendaal
Kerkrade
Valkenburg
Herzogen-rath
Nieder-zier
Maastricht
Simpelveld
Inden
Margraten
Wittem
Würselen
Düren
Gulpen
Langerwehe
Esch-weiler
Eijsden
Voeren
Vaals
Stolberg
Aachen
Visé
Plombières
Kreuzau
Dalhem
Aubel
Kelmis
Hürtgen-wald
Blégny
-Clermont
Lontzen
Raeren
Thimister-
Herve
Welkenraedt
Roetgen
Heimbach
Baelen
Soumagne
Dison
Limbourg
Eupen
Olne
Verviers
Simmerath
Pepinster
Jalhay
Monschau
Schleiden
Theux
Spa
Hellenthal

Périmètre d'étude

- Périmètre d'étude restreint
- Partie nord Kreis Aachen
- Parkstad Limburg

Onderzoeksgebied

- Beperkt onderzoeksgebied
- In het Norden van Aken
- Parkstad Limburg

Untersuchungsraum

- Engeres Untersuchungsgebiet
- Nordraum Aachen
- Parkstad Limburg

Inventaire:
- Autoroute
- Route numérotée
- Autre route d'importance
- Frontière
- Rail
- Frontière nationale

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

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

Copyright: BSV - 27. Oktober 2005

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

Städteregion Sittard-Geleen-Stein-Beek
Städteregion Parkstad Limburg
Städteregion Maasdaal
Städteregion Aachen

Waldfeucht
Heinsberg
Erkelenz
Born
Dilsen-Stokkem
Selfkant
Hückelhoven
Gangelt
Stein
Sittard
Geleen
Maas-mechelen
Linnich
Titz
Geilenkirchen
Schinnen
Brunssum
Beek
Übach-Palenberg
Jülich
Hoensbroek
Maastricht Aachen Airport
Nuth
Baesweiler
Land-graaf
Meerssen
Heerlen
Alsdorf
Aldenhoven
Voerendaal
Maastricht
Valkenburg
Herzogen-rath
Nieder-zier
Kerk-rade
Simpelveld
Inden
Esch-weiler
Wittem
Margraten
Würselen
Langerwehe
Gulpen
Düren
Eijsden
Voeren
Vaals
Aachen
Stolberg
Visé
Plombières
Kreuzau
Aubel
Hürtgen-wald
Dalhem
Kelmis
Lontzen
Blégny
Raeren
-Clermont
Thimister-
Welken-raedt
Herve
Roetgen
Heimbach
Eupen
Soumagne
Dison
Baelen
Limbourg
Olne
Verviers
Simmerath
Pepinster
Jalhay
Monschau
Schleiden
Theux
Spa
Hellenthal

Analyse Des Pôles

- Comunautés urbains
- Centre supérieur
- Centre moyen
- Centre local

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

Inventaire:
- Autoroute
- Route numérotée
- Autre route d'importance
- Frontière
- Rail
- Frontière nationale

Analyse Gemeentelijke hierarchie

- Stedelijk gebied
- Gemeente van bove regionale betekenis
- Gemeente van regionale betekenis
- Gemeente van lokale betekenis

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

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

Analyse Zentralörtliche Gliederung

- Städteregion
- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Grundzentrum

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

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

Copyright BSV - 04. November 2005

n:\ 2005_05\ 050150 MET InterregIII\ Abbildungen\ Plaene\ [Plan.cdr - (Plan 5)]

Eindhoven
Nijmegen
Mönchen-gladbach / Düsseldorf
Antwerpen
Roermond / Venlo
Städteregion Sittard-Geleen-Stein-Beek
Waldfeucht
Heinsberg
Erkelenz
Born
Dilsen-Stokkem
Hückelhoven
Selfkant
Gangelt
Sittard
Stein
Titz
Maas-mechelen
Geleen
Städteregion Parkstad Limburg
Geilenkirchen
Linnich
Brunssum
Beek
Schinnen
Übach-Palenberg
Jülich
Hoensbroek
Städteregion Maasdaal
Nuth
Baesweiler
Land-graaf
Meerssen
Heerlen
Alsdorf
Aldenhoven
Maastricht
Voerendaal
Valkenburg
Simpelveld
Kerk-rade
Herzogen-rath
Nieder-zier
Köln
Inden
Esch-weiler
Wittem
Langerwehe
Margraten
Würselen
Brüssel
Gulpen
Eijsden
Düren
Voeren
Aachen
Stolberg
Lille
Vaals
Visé
Plombières
Kreuzau
Aubel
Hürtgen-wald
Dalhem
Kelmis
Lontzen
Blégny
Clermont
Thimister-
Welken-raedt
Raeren
Städteregion Aachen
Lüttich
Herve
Roetgen
Heimbach
Eupen
Soumagne
Dison
Baelen
Limbourg
Charleroi
Namur
Olne
Simmerath
Verviers
Pepinster
Monschau
Jalhay
Schleiden
Theux
Spa
Hellenthal
Malmedy
Luxemburg
Frankfurt

Analyse
Des axes de developpement

- Comunautés urbains
- Centre supérieur
- Centre moyen
- Centre local
- Axe de developpement suprarégional
- Axe de developpement régional
- Axe de developpement possible dans le cadre de projet (Überlegungen Planeco, BSV, HP Projektpromotie)

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

Inventaire:
- Frontière
- Frontière nationale

Analyse
Gemeentelijke hierarchie

- Stedelijk gebied
- Gemeente van bove regionale betekenis
- Gemeente van regionale betekenis
- Gemeente van lokale betekenis
- Grootschalig belangrijke as
- Regionaal belangrijke as
- Mogelijke asverlegging / herindeling in het grensoverschreidende gebied (overwegingen Planeco, BSV, HP Projektpromotie)

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

Bestand:
- Grens totale studiegebied/ aandachtsgebied
- Landgrens

Analyse
Zentralörtliche Gliederung und Entwicklungsachsen

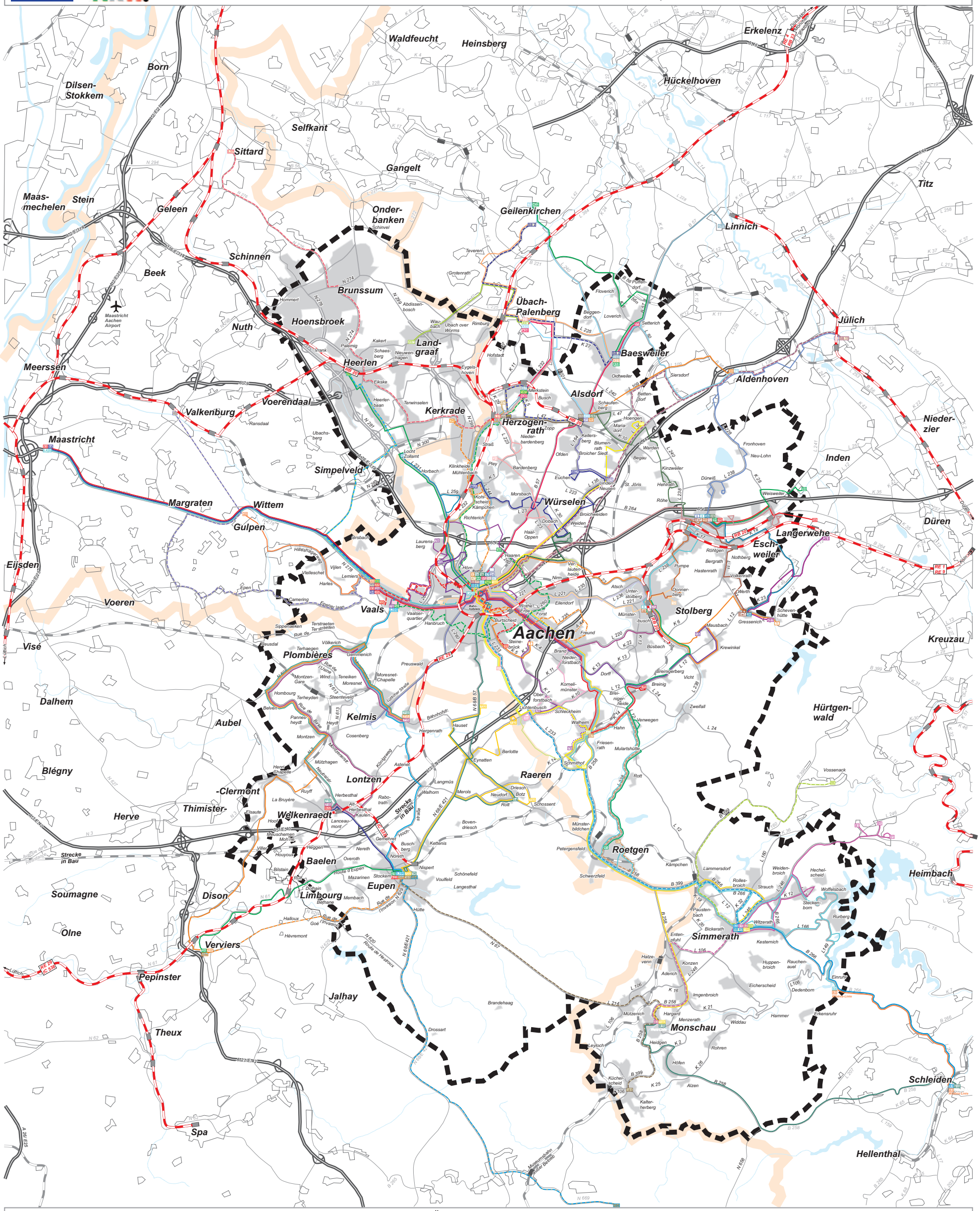
- Städteregion
- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Grundzentrum
- Großräumig bedeutsame Achse
- Regional bedeutsame Achse
- Mögliche Achsenergänzung/Umstufung im grenzüberschreitenden Zusammenhang (Überlegungen Planeco, BSV, HP Projektpromotie)

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

Bestand:
- Grenze gesamter Betrachtungsraum
- Landesgrenze

Copyright: BSV - 21. November 2005

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



Lignes de bus / Buslijn / Busverkehr:

Reseau T. C. / Openbaar vervoer / ÖV-Netz

- 1 Lintert-Fuchserde-AC Bf.-Stolberg
- 6 Eschweiler-Aldenhoven-Jülich
- 8 Stolberg-Eschweiler
- 11 Walheim-Aachen Bf.-Hoengen
- 12 Aachen Bf.-Stolberg-Donnerberg
- 14 Aachen Bf.-Köpfchen-Eupen
- 15 Hörn-Aachen Bf.-Vicht-Mausbach
- 16 Aachen Bf.-Aachener Kreuz
- 17 Aachen Bf.-Richterich-Locht
- 21 Siegel-Bardenberg-Übach-Palenberg
- 22 Elisenbrunnen-Eilendorf-Stolberg Atsch
- 24 AC. Bushof-Bildchen-Kelmis
- 25 Vaals- Aachen Bf.-Brand-Stolberg
- 26 Eschweiler-Gressenich-Vetschau
- 28 Alsdorf-Mariadorf-Eschweiler
- 30 Vaals Gr.-Burtscheid-Hüls-Haaren
- 31 Alsdorf-Euchen-Neusen
- 33 AC. Fuchserde-AC. Bushof-Horn-Vaals
- 34 Brand-AC. Bushof-Kohlscheid-Kerkrade
- 35 Vaals Gr.-Aachen Bf.-Walheim-Breinig
- 44 Aachen Hbf.-Richterich-Locht-Heerlen
- 46 Walheim-AC. Bushof-Verlautenheide
- 47 AC. Bushof-Richterich-Herzogenrath
- 48 Stolberg-Donnerberg-Eschweiler Hbf; Bf.
- 51 AC-Würselen-Alsdorf-Baesweiler
- 52 AC-Eschweiler
- 55 Vaals Gr.-AC. Bushof-Brand-Lichtenbusch
- 57 Verlautenheide-AC. Bushof-Herzogenrath
- 61 Stolberg-Breinig-Rott-Roetgen
- 63 Simmerath-Einruhr-Gemünd-Schleiden
- 67 Walheim-Venwegen-Rott-Roetgen
- 68 AC. Bushof-Roetgen-Simmerath-Rurberg
- 69 Alsdorf-Noppenberg-Herzogenrath
- 70 Vaals Gr.-Laurensberg-Richterich-Walheim
- 71 Geilenkirchen-Baesweiler-Aldenhoven
- 81 Schmidt-Steckenborn-Simmerath
- 82 Simmerath-Konzen-Monschau
- 86 Vossenack-Lammersdorf-Simmerath
- 89 Alsdorf-Herzogenrath
- 90 Alsdorf-Siersdorf-Aldenhoven
- 94 Frenz-Weisweiler-Eschweiler
- 96 Langerwehe-Weisweiler-Eschweiler
- 147 AC Bushof-Kohlscheid-Herzogenrath
- 166 AC Bushof-Walheim-Monschau
- 261 Schevenhütte-Gressenich-Langerwehe
- 280 Linnich-Setterich-Baesweiler
- 385 Eupen-Monschau-Kalterherberg
- 430 Übach-Palenberg-Boscheln-Herzogenrath
- 431 Geilenkirchen-Übach-Palenberg-Baesweiler
- 432 Geilenkirchen-Setterich-Baesweiler
- 433 Übach-Palenberg-Boscheln-Alsdorf
- 497 Landgraaf-Übach-Palenberg
- L37 Herzogenrath-Heerlen-Sittard
- L396 Vaals-Kelmis-Eupen
- L420 AC. Theater-Vaals-Maastricht
- L722 Lichtenbusch-Eynatten-Eupen
- L815 Wald-Linie
- L63 Wildnis-Linie
- SB2 Geilenkirchen-Baesweiler
- SB11 Aachen-Alsdorf-Aldenhoven-Jülich
- SB63 AC Bushof-Aachen Hbf.-Simmerath
- EW 1 Eschweiler Bf.-Bergrath-Gressenich
- WÜ 1 Würselen-Aachener Kreuz-Kohlscheid
- 24a Verviers-Dolhain-Goé-Eupen
- 25 Verviers-Dolhain-Eupen
- 394 Eupen-Bullingen-Sankt-Vith
- 710 Kelmis-Welkenraedt-Plombiéres
- 711 Kelmis-Welkenraedt-Verviers
- 715 Kelmis-Montzen/Lontzen-Welkenraedt
- 622 Eupen-Welkenraedt
- 43 Heerlen-Vaals
- 48 Gulpen-Vaals
- 49 Valkenburg-Vaals
- 53 Maastricht-Vaals
- 54 Maastricht-Vaals

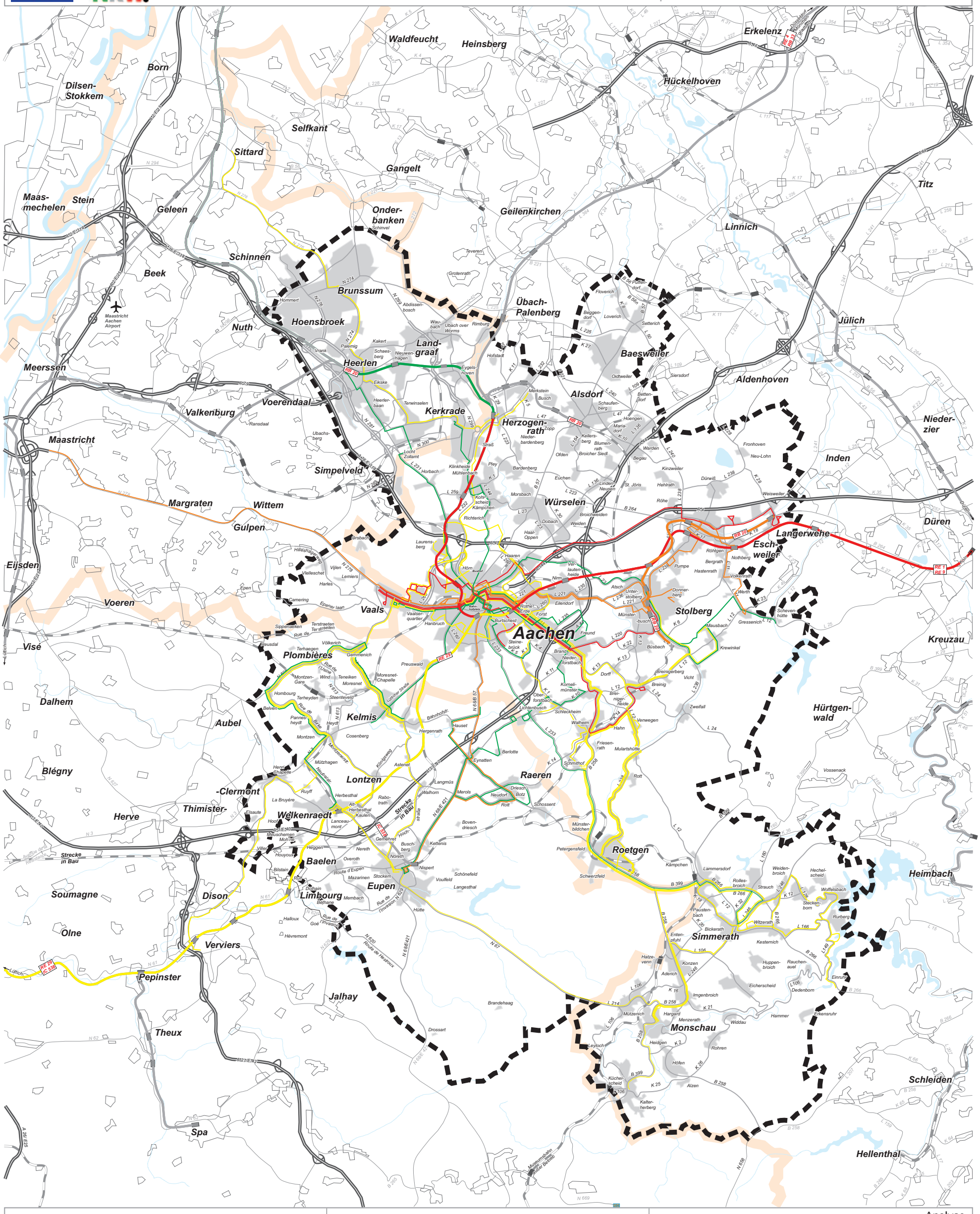
Lignes de train / Treinlijn / Personenschienenverkehr

Inventaire:
- Autoroute
- Route numérotée
- Autre route d'importance
- Frontière
- Rail
- Frontière nationale

Bestand:
- Autosnelweg
- Geklasserde weg
- Overige weg
- Grens totale studiegebied/ aandachtsgebied
- Spoorweg
- Landgrens

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

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



Analyse
T. C. Qualité de l'offre

Nombre de passages / sens / jour ouvrable*

- < 17
- 18 - 26
- 27 - 36
- > 36

* Classification suivant une méthodologie standardisée (source: FGSV); relations choisies

Inventaire:
- Autoroute
- Route nurmérotée
- Autre route d'importance
- Frontière
- Rail
- Frontière nationale

Analyse
Frequentie Openbaar Vervoer

Ritten per richting en werkdag*

- < 17
- 18 - 26
- 27 - 36
- > 36

* Indeling van de klassen op basis van de richtlijnen voor de geïntegreerde inrichting netwerk (FGSV); geselecteerde verbindingen

Bestand:
- Autosnelweg
- Geklasserde weg
- Overige weg
- Grens totale studiegebied/ aandachtsgebied
- Spoorweg
- Landgrens

Analyse
ÖV-Bedienungsqualität

Fahrten pro Richtung und Werktag*

- < 17
- 18 - 26
- 27 - 36
- > 36

* Einteilung der Klassen auf Grundlage der Richtlinien für die integrierte Netzgestaltung (Entwurf, FGSV); ausgewählte Relationen

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

Copyright: BSV - 27. Oktober 2005

n:\ 2005_05\ 050150 MET InterregIII\ Abbildungen\ Plaene\ [Plan.cdr - (Pl. 18)]

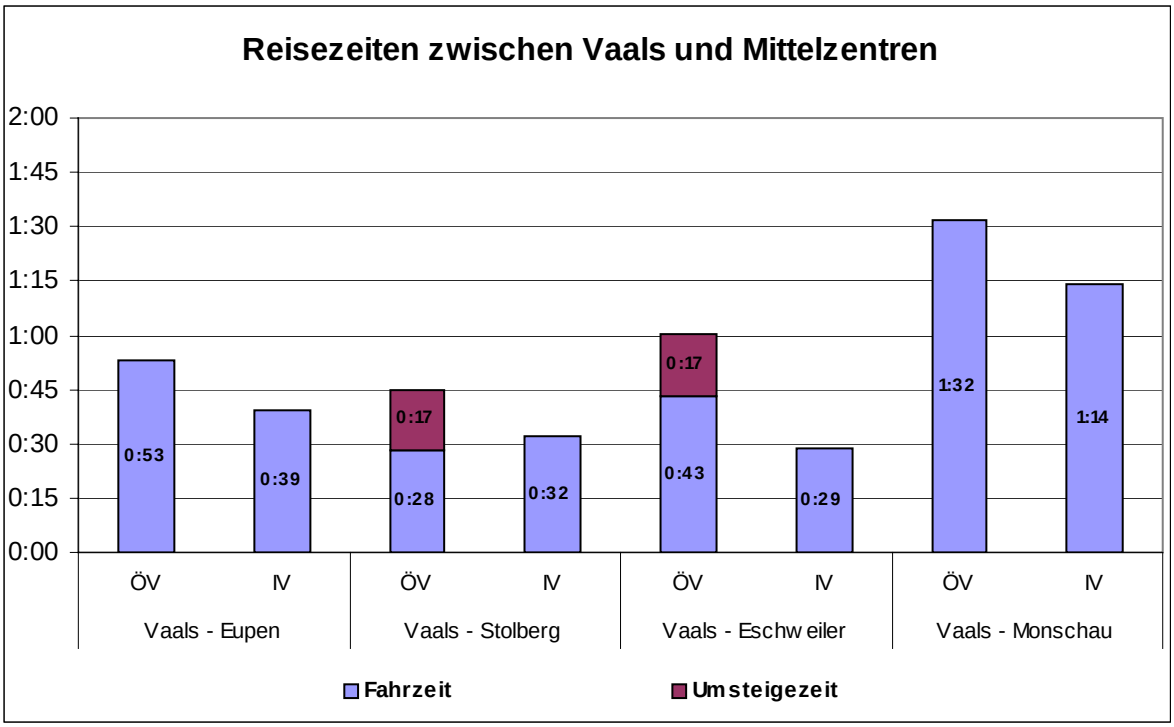


Abbildung 5.6: Durchschnittliche Reisezeiten im ÖV und MIV (Vaals – Mittelzentren)

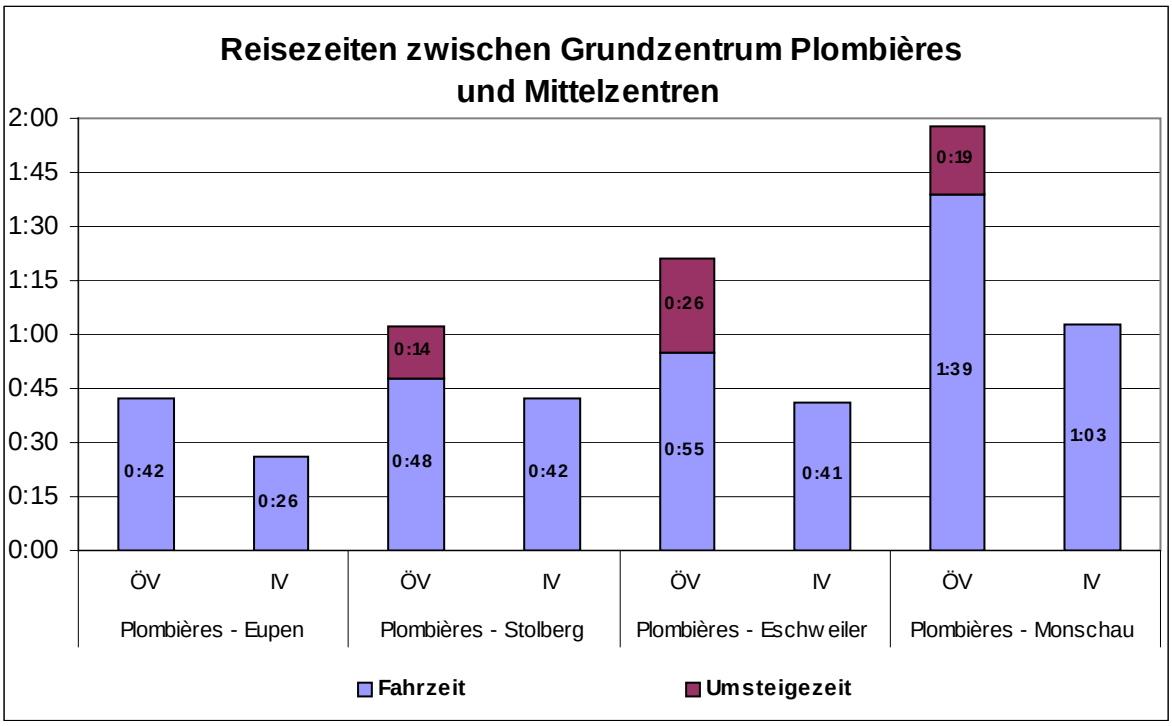


Abbildung 5.7: Durchschnittliche Reisezeiten im ÖV und MIV (Plombières – Mittelzentren)

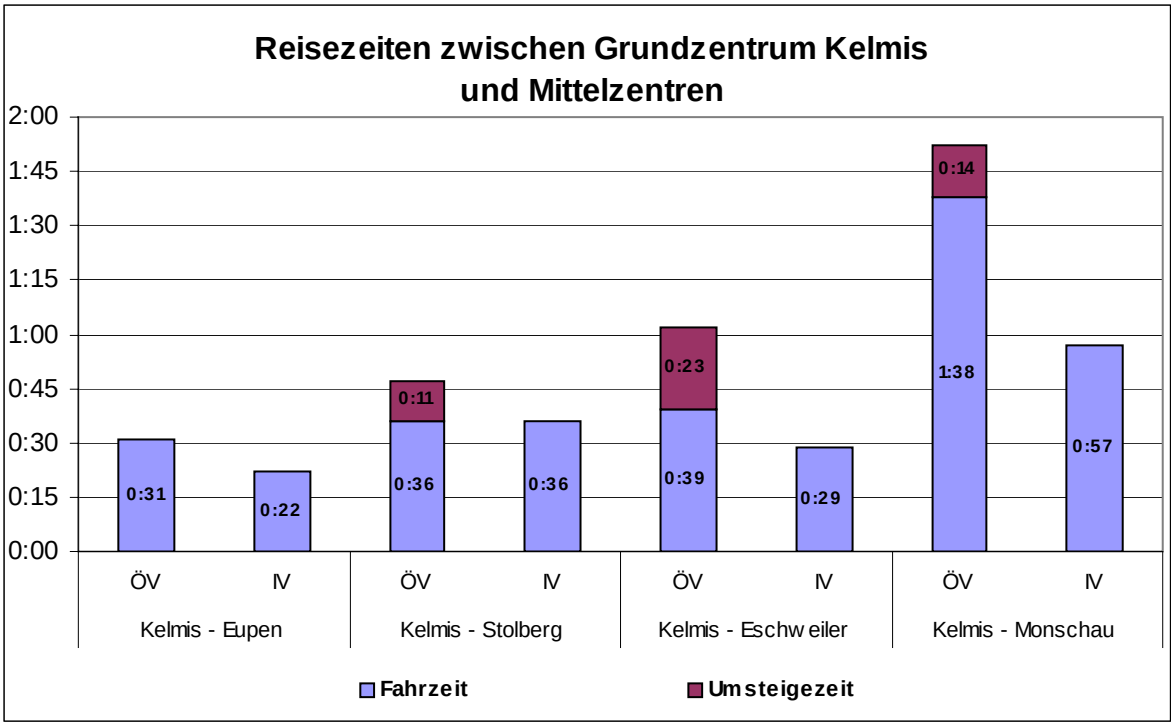


Abbildung 5.8: Durchschnittliche Reisezeiten im ÖV und MIV (Kelmis – Mittelzentren)

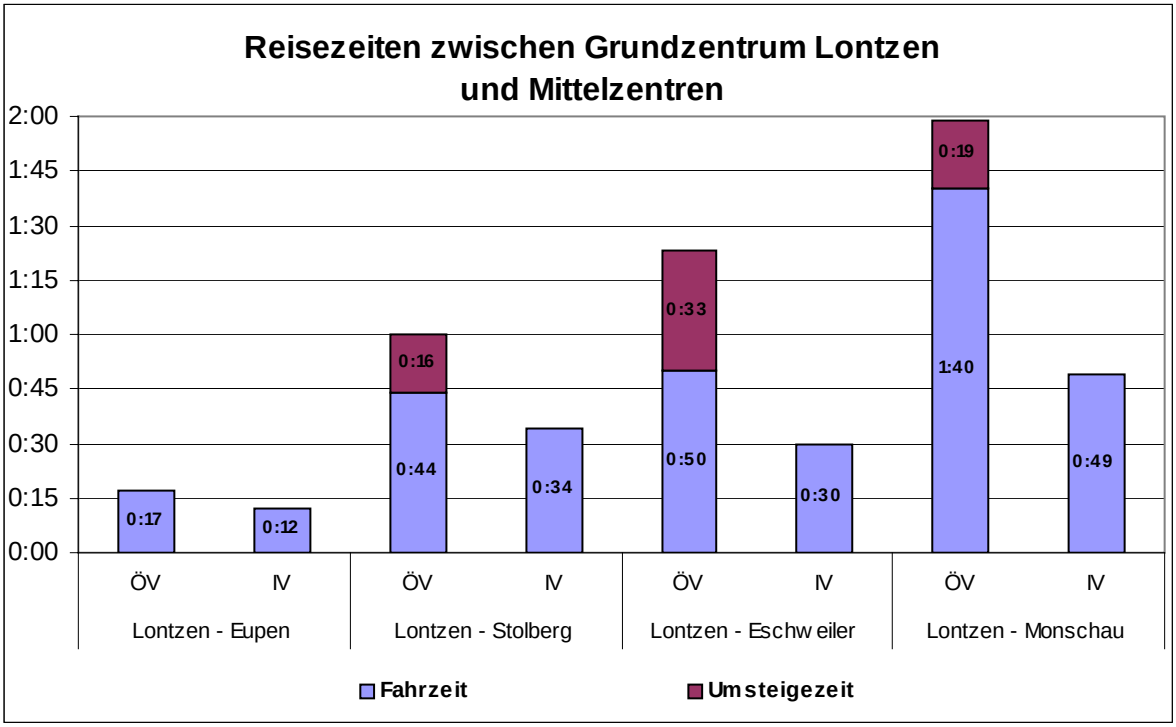


Abbildung 5.9: Durchschnittliche Reisezeiten im ÖV und MIV (Lontzen – Mittelzentren)

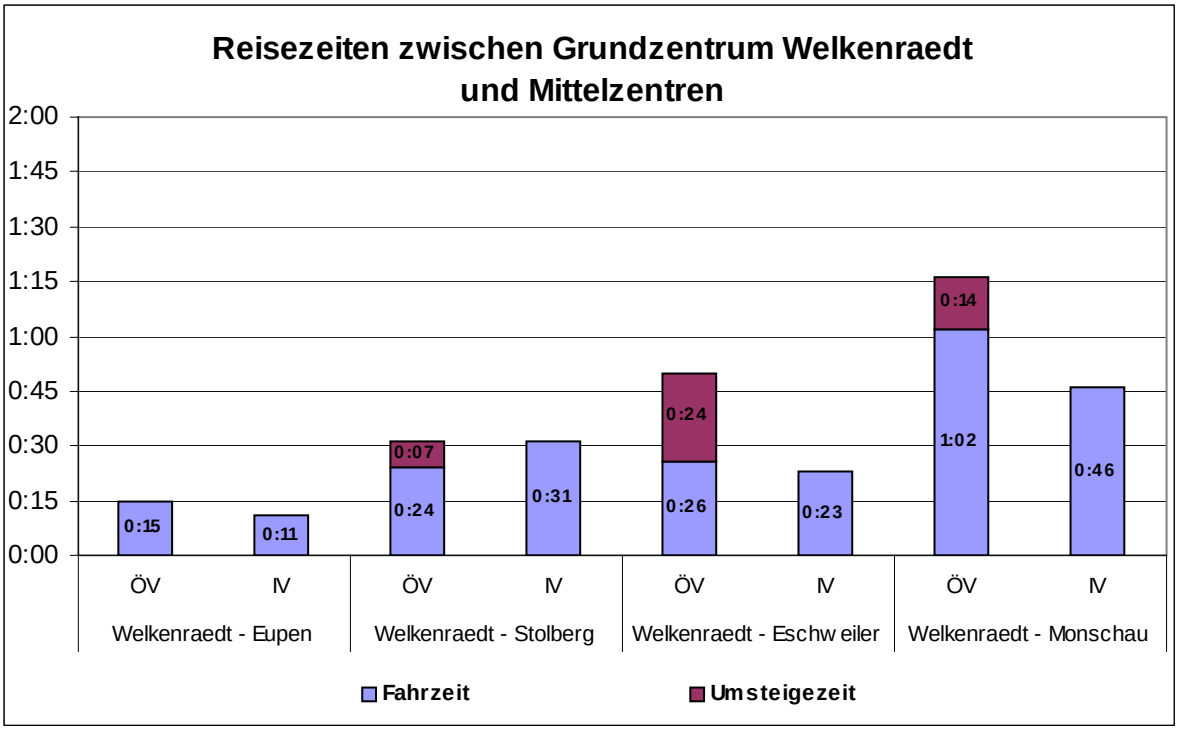


Abbildung 5.10: Durchschnittliche Reisezeiten im ÖV und MIV (Welkenraedt – Mittelzentren)

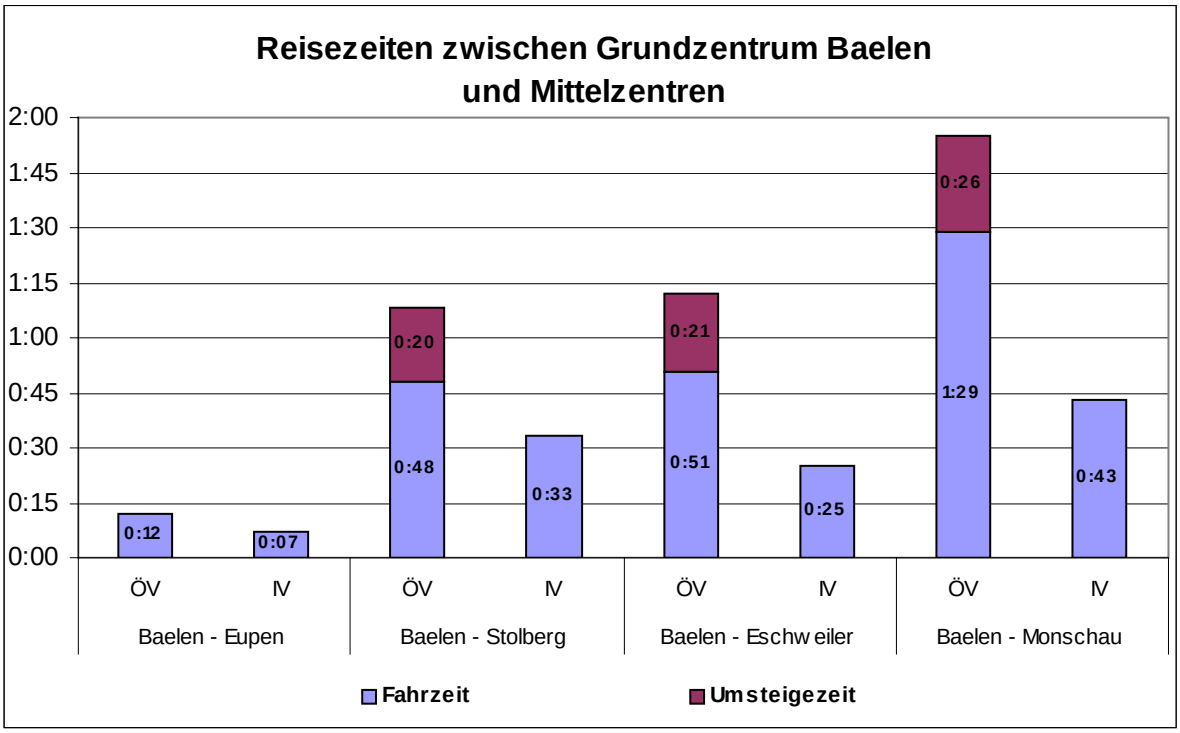


Abbildung 5.11: Durchschnittliche Reisezeiten im ÖV und MIV (Baelen – Mittelzentren)

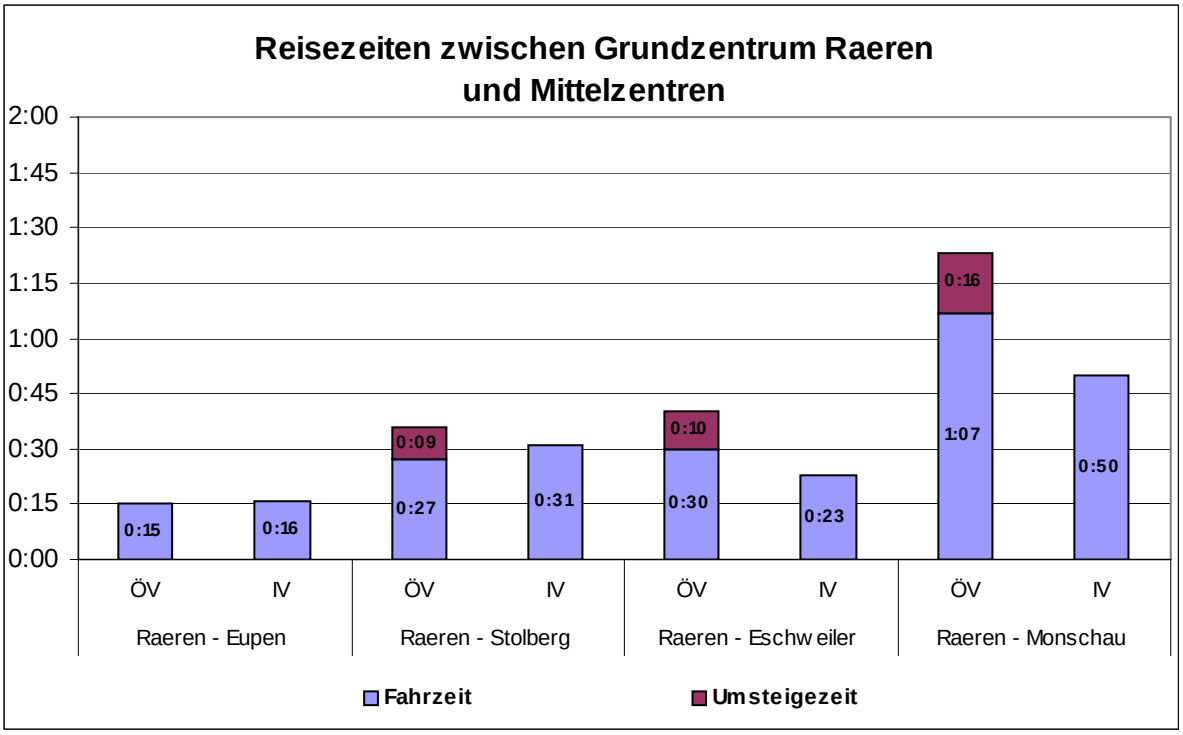


Abbildung 5.12: Durchschnittliche Reisezeiten im ÖV und MIV (Raeren – Mittelzentren)

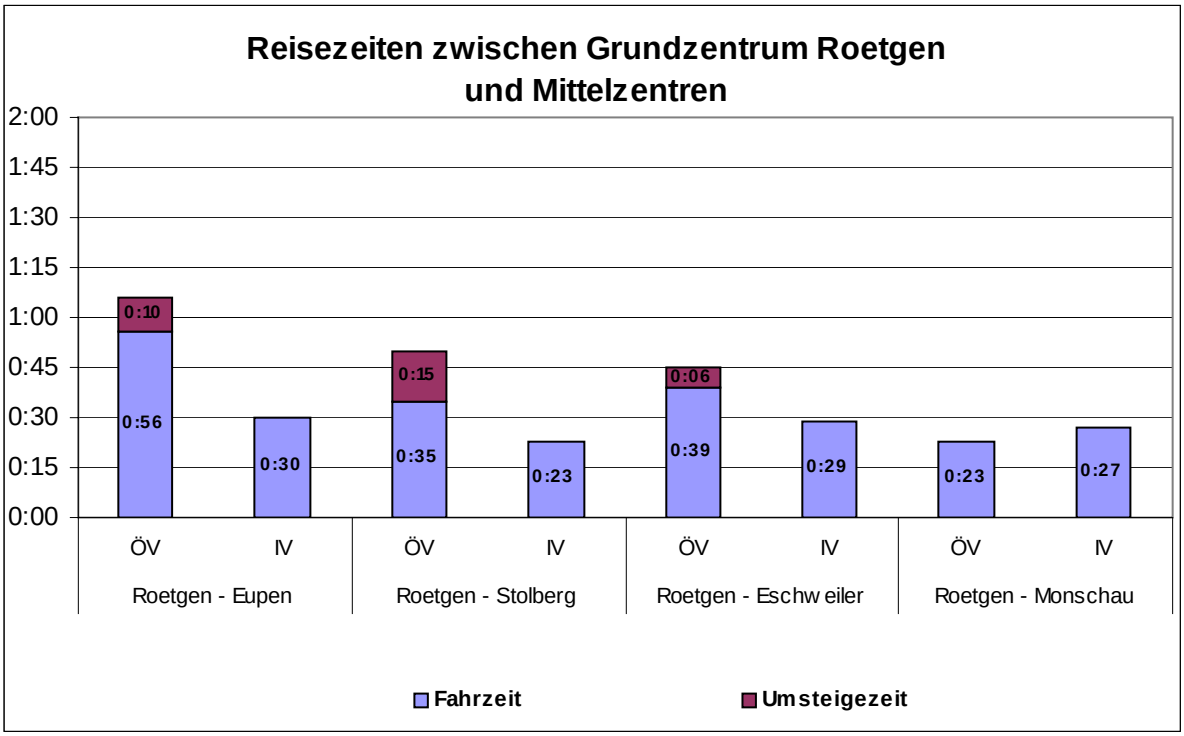


Abbildung 5.13: Durchschnittliche Reisezeiten im ÖV und MIV (Roetgen – Mittelzentren)

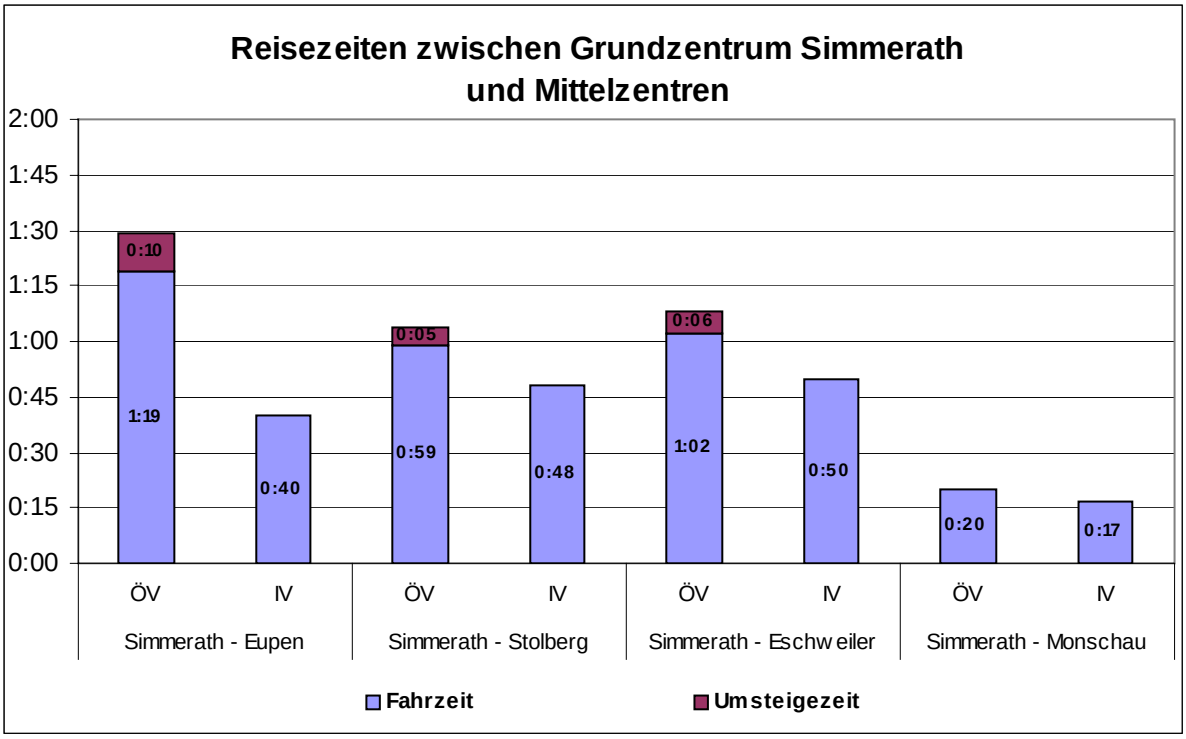


Abbildung 5.14: Durchschnittliche Reisezeiten im ÖV und MIV (Simmerath – Mittelzentren)

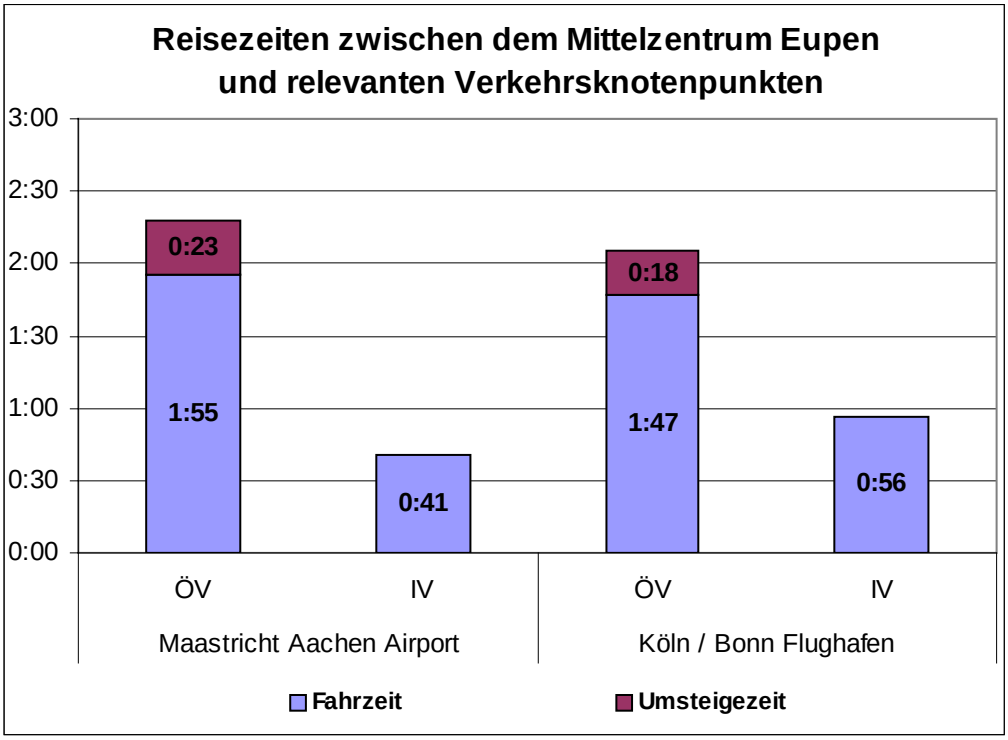


Abbildung 5.15: Durchschnittliche Reisezeiten im ÖV und MIV (Eupen – relevante Verkehrsknotenpunkte)

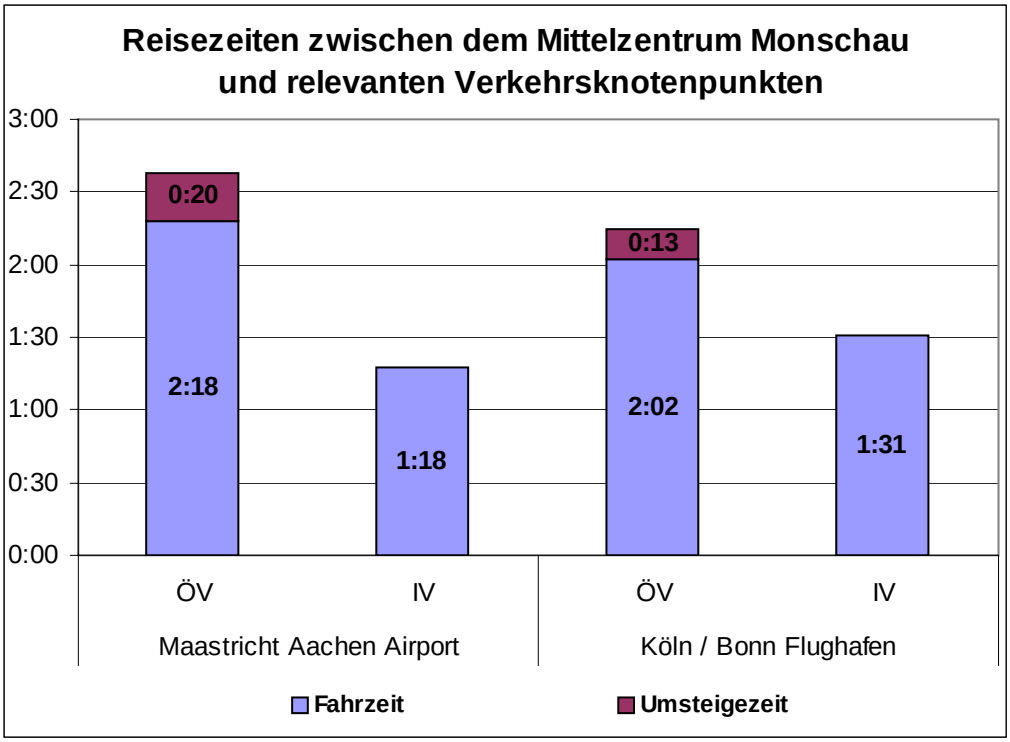


Abbildung 5.16: Durchschnittliche Reisezeiten im ÖV und MIV (Monschau – relevante Verkehrsknotenpunkte)

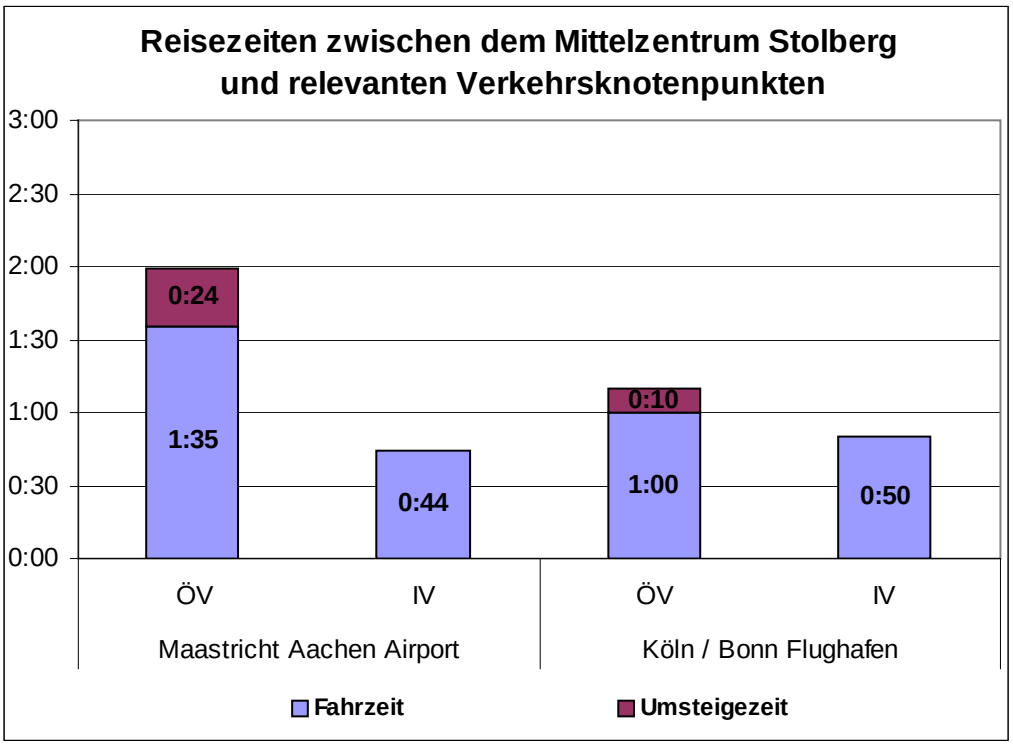


Abbildung 5.17: Durchschnittliche Reisezeiten im ÖV und MIV (Stolberg – relevante Verkehrsknotenpunkte)

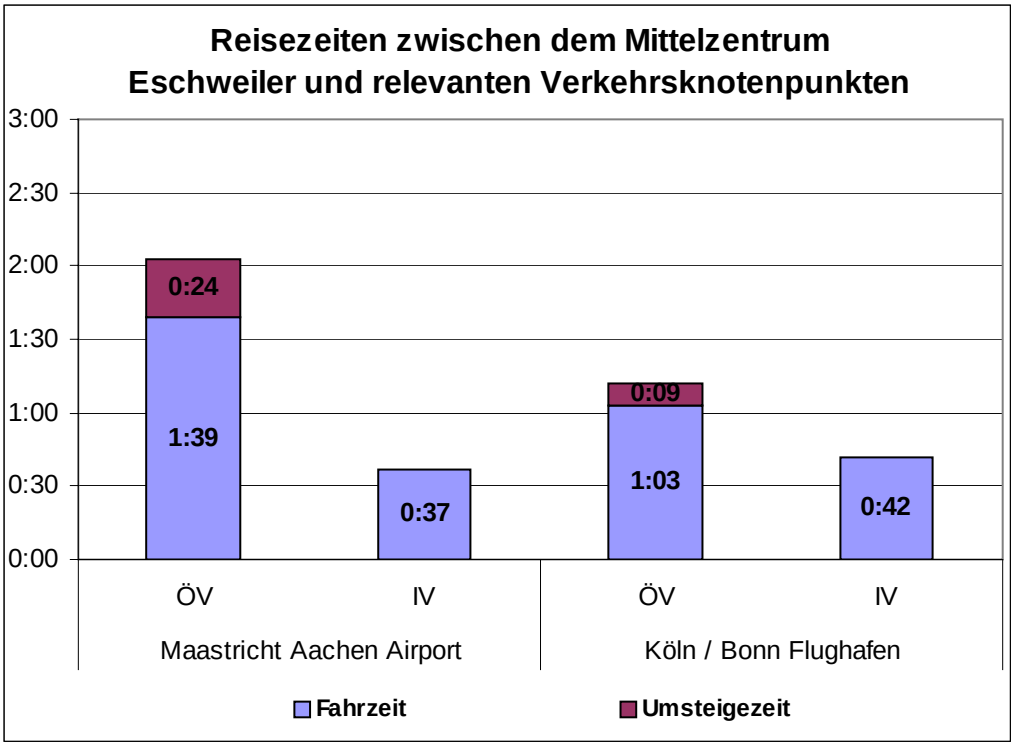


Abbildung 5.18: Durchschnittliche Reisezeiten im ÖV und MIV (Eschweiler – relevante Verkehrsknotenpunkte)

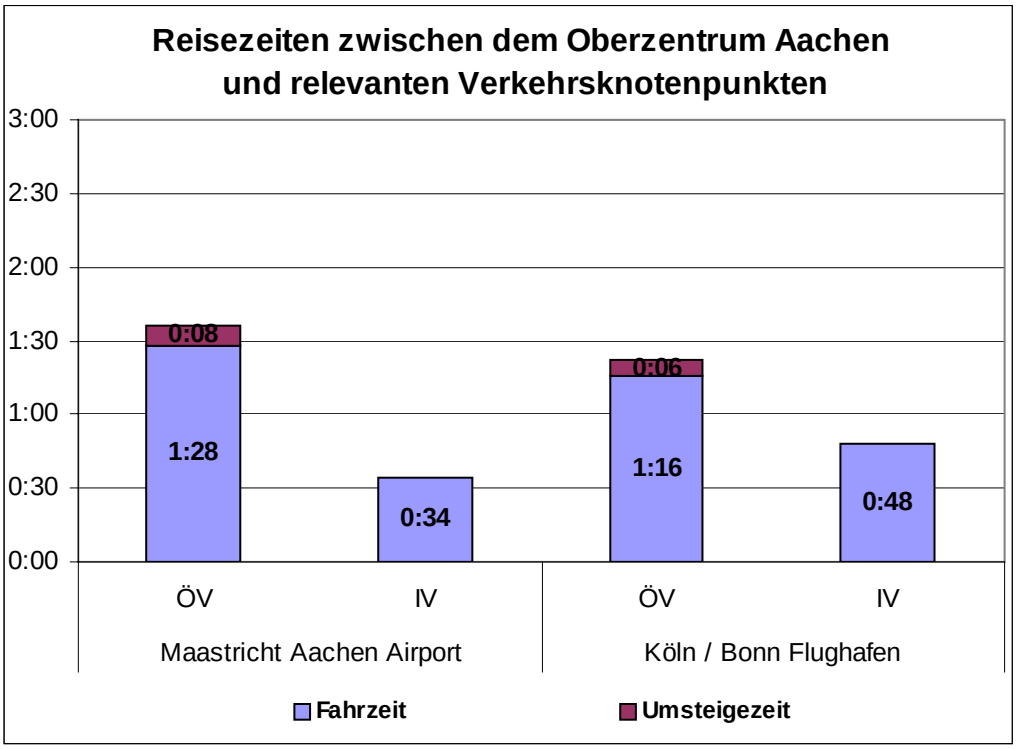
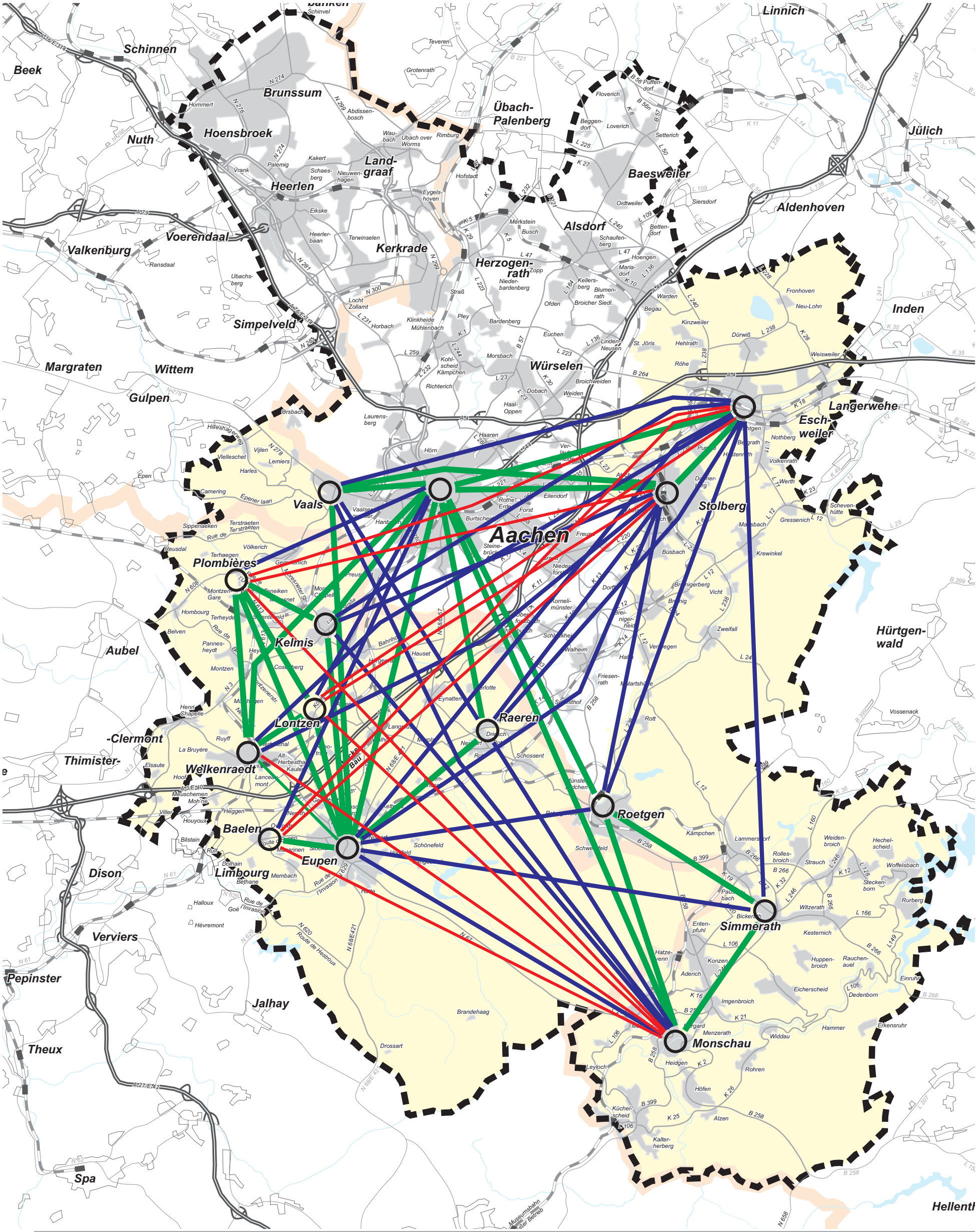


Abbildung 5.19: Durchschnittliche Reisezeiten im ÖV und MIV (Aachen – relevante Verkehrsknotenpunkte)

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



Analyse
T. C.

Nombre de changements*

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

* Relations choisies

Analyse
Overstapfrequentie Openbaar Vervoer

Aantal overstappen*

- 0
- 1
- 2 en meer
- Beperkt onderzoeksgebied

* Geselecteerde verbindingen

Analyse
Umsteigehäufigkeit ÖV

Anzahl der Umsteigevorgänge*

- 0
- 1
- 2 und mehr
- Engeres Untersuchungsgebiet

* ausgewählte Relationen

Copyright BSV - 28. Oktober 2005

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

Maastricht Aachen Airport

Analyse
Résau routier principal

Périmètre d'étude restreint

Inventaire:

- Autoroute
- Route numérotée
- Autre route d'importance
- Frontière
- Rail
- Frontière nationale

Analyse
Wegennet

Beperkt onderzoeksgebied

Bestand:

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

Analyse
Straßennetz

Engeres Untersuchungsgebiet

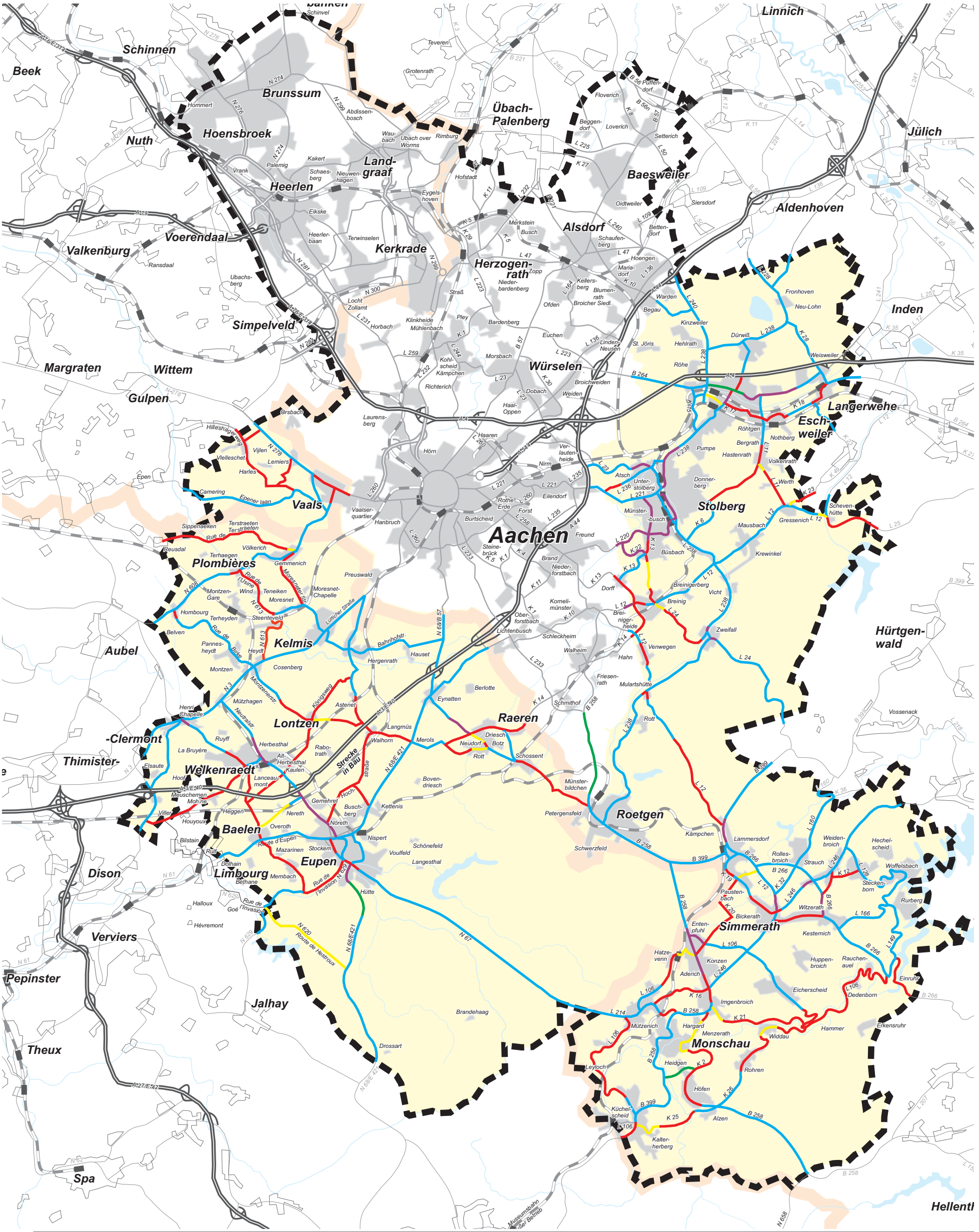
Bestand:

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

Copyright: BSV - 27. Oktober 2005

n:\ 2005_05\ 050150 MET InterregIII\ Abbildungen\ Plaene\ [Plan.cdr - (Plan 9)]

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



Analyse
Profil des routes

2 bandes de circulation
- < 5,50 m
- 5,50 - < 6,50 m
- 6,50 - 7,50 m
- > 7,50 m

3 ou 4 bandes de circulation

Périmètre d'étude restreint

Inventaire:
- Autoroute
- B/N/... Route nurmérotée
- Autre route d'importance
- Frontière
- Rail
- Frontière nationale

Analyse
Stratennet dimensionering wegen

Tweebaanswegen
- < 5,50 m
- 5,50 - < 6,50 m
- 6,50 - 7,50 m
- > 7,50 m

Drie/vierbaanswegen

Beperkt onderzoeksgebied

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

Analyse
Straßennetz Ausbauquerschnitte

Zweistreifige Straßen
- < 5,50 m
- 5,50 - < 6,50 m
- 6,50 - 7,50 m
- > 7,50 m

Drei- / Vierstreifige Straßen

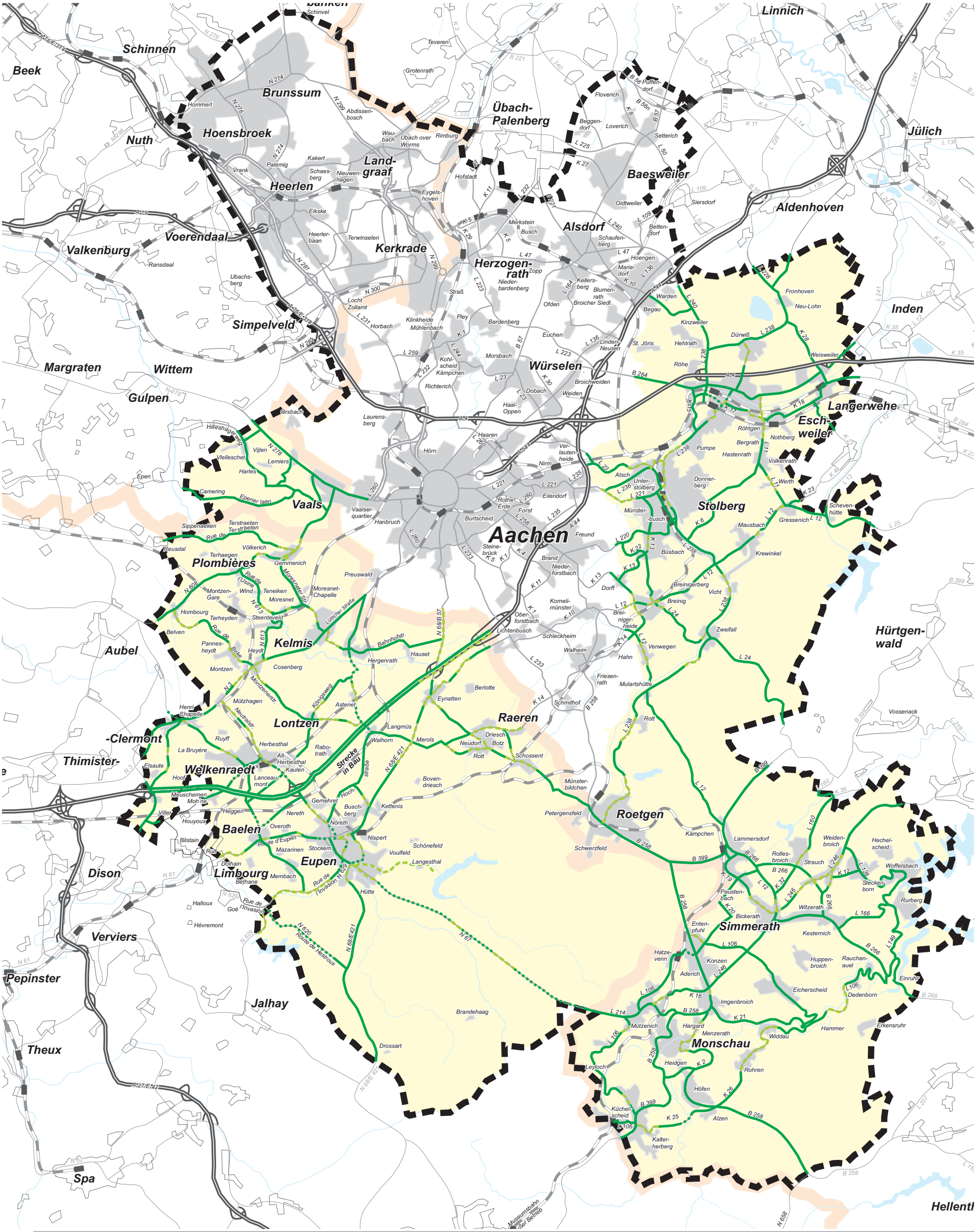
Engeres Untersuchungsgebiet

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

Copyright. BSV - 28. Oktober 2005

n:\ 2005_05\ 050150 MET InterregIII\ Abbildungen\ Plaene\ [Plan.cdr - (Pl. 17)]

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



Analyse
Etat des routes

- Bon
- Moyen
- Mauvais
- Périmètre d'étude restreint

Inventaire:
- Autoroute
- Route nurmérotée
- Autre route d'importance
- Frontière
- Rail
- Frontière nationale

Analyse
Staat van onderhoud straten

- Goed
- Gemiddeld
- Slecht
- Beperkt onderzoeksgebied

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

Analyse
Straßenzustand

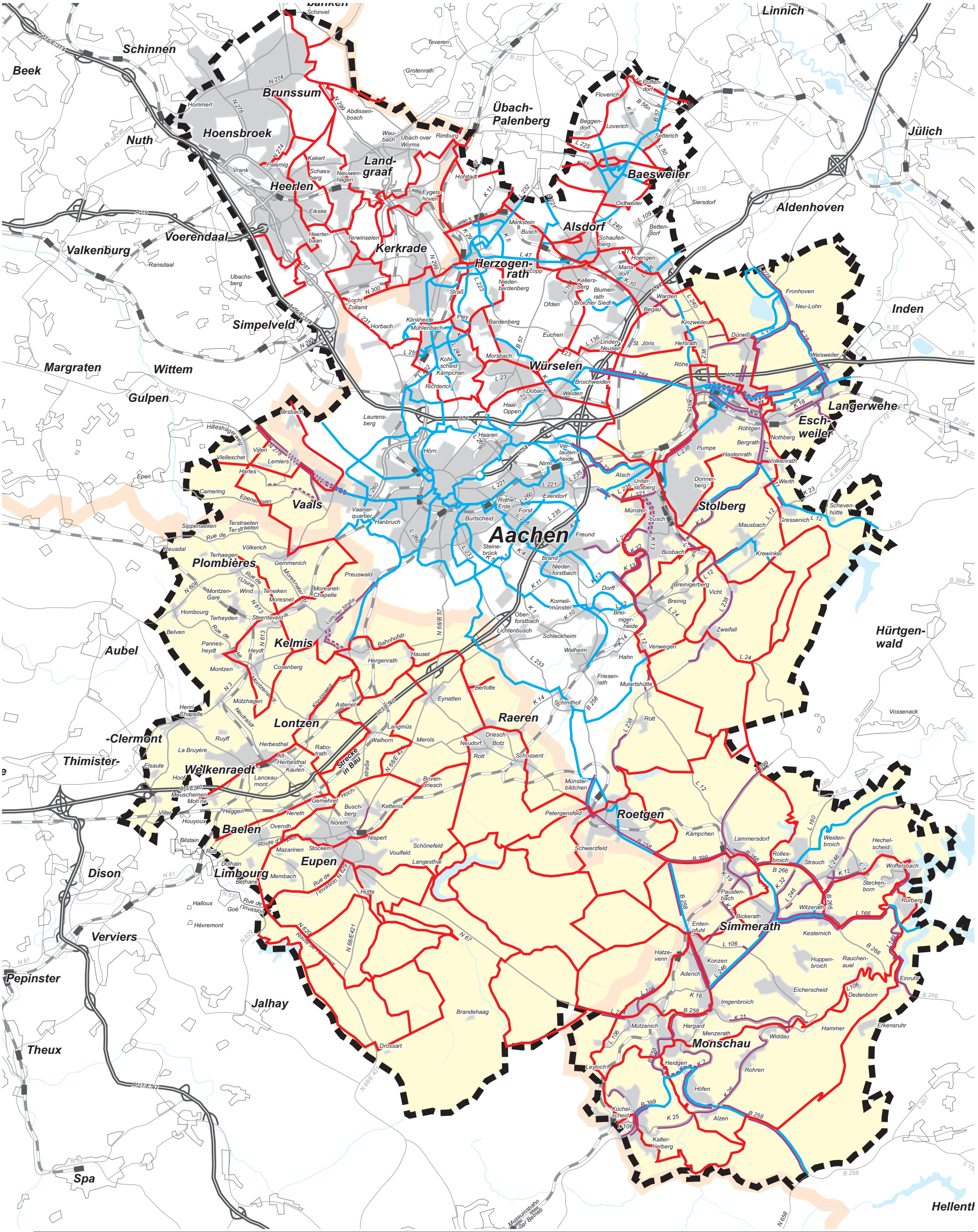
- Gut
- Mittel
- Schlecht
- Engeres Untersuchungsgebiet

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

Copyright. BSV - 28. Oktober 2005

n:\ 2005_05\ 050150 MET InterregIII\ Abbildungen\ Plaene\ [Plan.cdr - (Pl. 11)]

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



Analyse Cheminements cyclables

Cheminements cyclables:
- "Système point-nœuds"
- Autre cheminements cyclables

Equipements cycliste protégés / marqués au sol (Périmètre d'études restreint):
- Pistes cyclables protegées ou mixtes (piétons/cyclistes)
- Pistes cyclables avec marquage au sol
- Cheminements cyclables au sein d'un "Woonerf"
- Périmètre d'étude restreint

Source: Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassungen Aachen, Kreis Aachen, MET, Provinz Limburg

Inventaire:
- Autoroute
- Route numérotée
- Autre route d'importance
- Frontière
- Rail
- Frontière nationale

Analyse Fietsroutennetwerk

Fietsroutes:
- Fietsroutes in knoppuntnetwerk
- Overige uitgetekende fietsroutes

Fietspad / Beveiligde markering (beperkt onderzoeksgebied):
- Aanwesige fietsroutes of gecombineerde voetgangers- fietspaden
- Aanwesige beveiligde fietspadmarkering
- Leiden van fietsverkeer op parallelwegen
- Beperkt onderzoeksgebied

Bronnen: Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassungen Aachen, Kreis Aachen MET, Provinz Limburg

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

Analyse Radverkehrsnetz

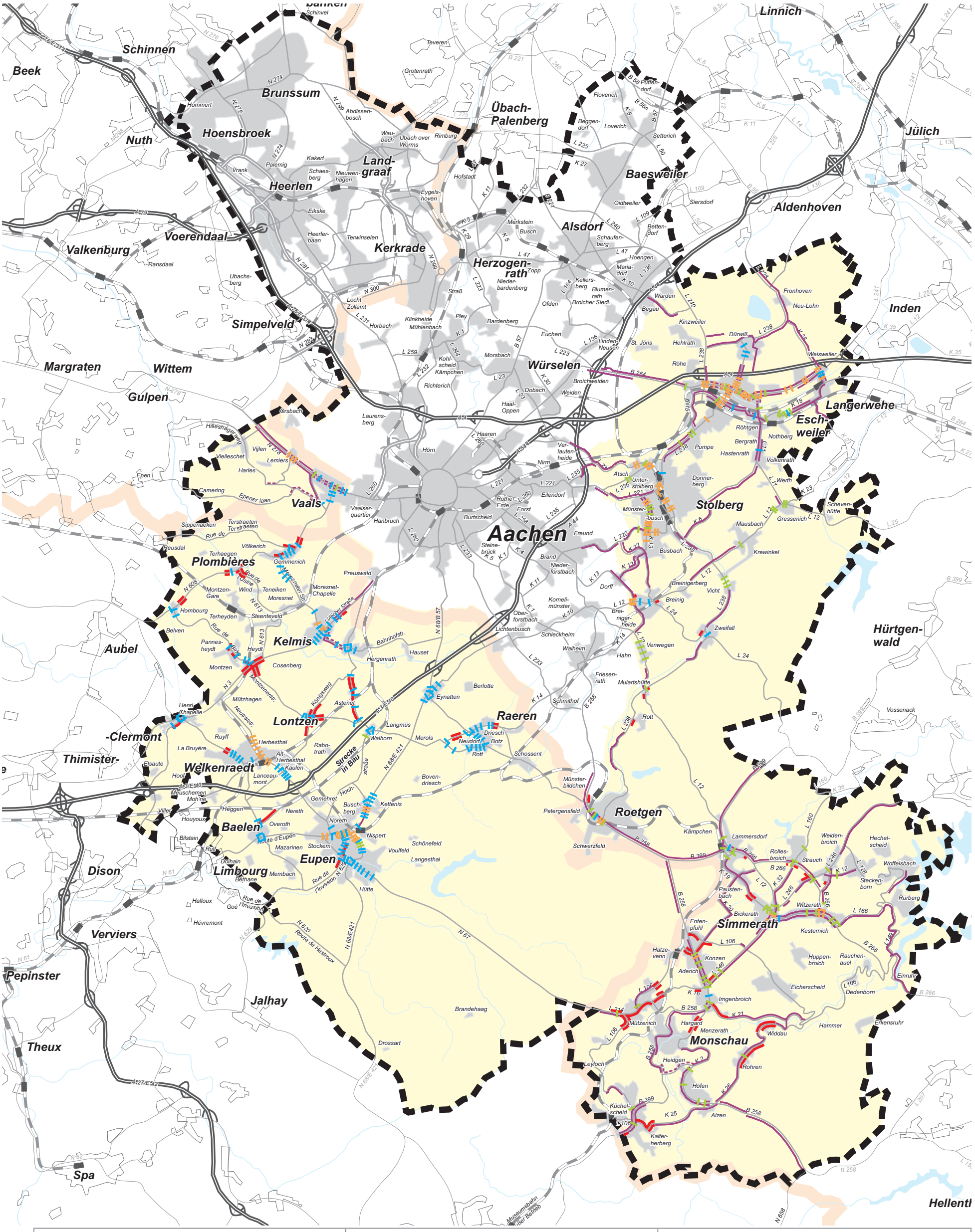
Radrouten:
- Radroute im Knotenpunktsystem
- Übrige ausgeschilderte Radroute

Radverkehrsanlagen / Schutzstreifen (engeres Untersuchungsgebiet):
- Vorhandene Radwege oder gemeinsame Geh-/ Radwege
- Vorhandene Schutz-/ Radfahrstreifen
- Führung des Radverkehrs auf Anliegerfahrbahn
- Engeres Untersuchungsgebiet

Quelle: Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassungen Aachen, Kreis Aachen, MET, Provinz Limburg, eigene Aufnahmen

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

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



Analyse
Equipements pour piétons et cyclistes

Equipement pour piétons:

- Passages pour piétons
- Feux
- Autres types de passages
- Trottoirs manquants
- Périmètre d'étude restreint

Equipements cycliste protégés / marqués au sol

- Pistes cyclables protegées ou mixtes (piétons/cyclistes)
- Pistes cyclables avec marquage au sol
- Cheminements cyclables au sein d'un "Woonerf"

Source: Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassungen Aachen, Kreis Aachen, MET, Provinz Limburg

Inventaire:

- Autoroute
- Route numérotée
- Autre route d'importance
- Frontière
- Rail
- Frontière nationale

Analyse
Inrichting voor voetgangers en fietsers

Oversteek voorzieningen:

- Voetgangersoversteekplaats
- Verkeerslichten
- Overige oversteek voorzieningen
- Ontbrekende trottoirs
- Beperkt onderzoeksgebied

Fietspad / Beveiligde markering:

- Aanwezige fietspaden of gemeenschappelijke voet-fietspaden
- Aanwezige wegmarkeringen
- Leiden van fietsverkeer op parallelwegen

Bronnen: Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassungen Aachen, Kreis Aachen MET, Provinz Limburg

Bestand:

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

Analyse
Anlagen für Fußgänger und Radfahrer

Querungshilfen:

- Fußgängerüberweg
- Lichtsignalanlage
- Sonstige Querungshilfen
- Fehlende Gehwege
- Engeres Untersuchungsgebiet

Radverkehrsanlagen / Schutzstreifen:

- Vorhandene Radwege oder gemeinsame Geh-/ Radwege
- Vorhandene Schutz-/ Radfahrstreifen
- Führung des Radverkehrs auf Anliegerfahrbahn

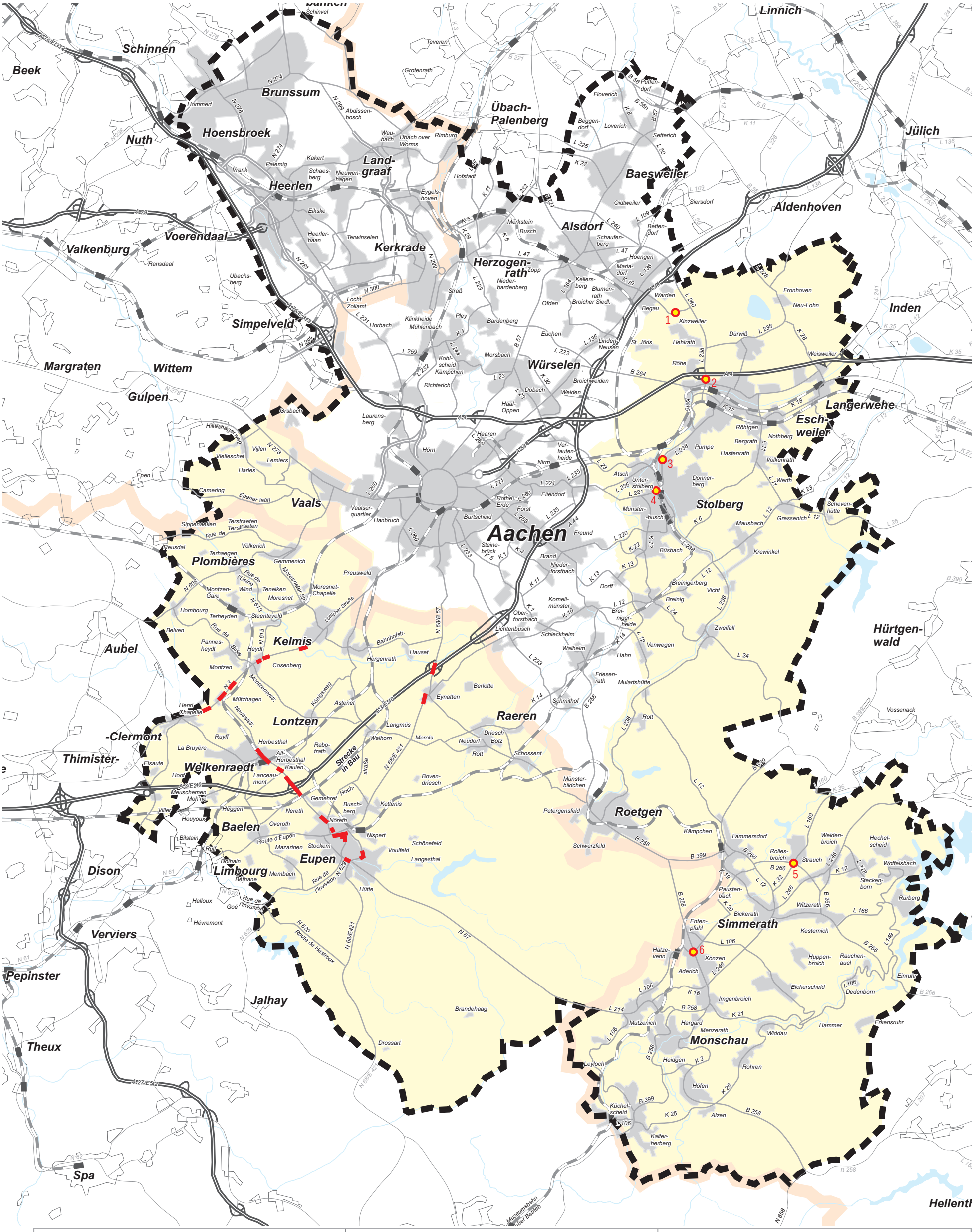
Quelle: Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassungen Aachen, Kreis Aachen, MET, Provinz Limburg

Bestand:

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

Copyright: BSV - 28. Oktober 2005

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



Analyse
Securité routière

Belgique

Index d'insecurité > = 1,2

Allemagne

Points noir securité routière

Eschweiler
1 Mariadorfer Str. / Wardener Str.
2 Rue de Wattrelos / BAB-Abfahrt Aachen

Stolberg
3 Eschweiler Str. / Münsterbachstr.
4 Fettberg (Strecke)

Simmerath
5 Am Roßbach / Dürener Str. / Rollesbroicher Str.

Monschau
6 Trierer Str. / Blumgasse

Périmètre d'étude restreint

Source: Kreispolizeibehörde Aachen, MET Namur, Provinz Limburg

Analyse
Veiligheid

België

Index onveiligheid > = 1,2

Duitsland

Blackspots

Eschweiler
1 Mariadorfer Str. / Wardener Str.
2 Rue de Wattrelos / BAB-Abfahrt Aachen

Stolberg
3 Eschweiler Str. / Münsterbachstr.
4 Fettberg (Strecke)

Simmerath
5 Am Roßbach / Dürener Str. / Rollesbroicher Str.

Monschau
6 Trierer Str. / Blumgasse

Beperkt onderzoeksgebied

Bronnen: Kreispolizeibehörde Aachen, MET Namur, Provinz Limburg

Analyse
Unfallgeschehen

Belgien

Unsicherheitsindex > = 1,2

Deutschland

Unfallhäufungsstellen für das Jahr 2004

Eschweiler
1 Mariadorfer Str. / Wardener Str.
2 Rue de Wattrelos / BAB-Abfahrt Aachen

Stolberg
3 Eschweiler Str. / Münsterbachstr.
4 Fettberg (Strecke)

Simmerath
5 Am Roßbach / Dürener Str. / Rollesbroicher Str.

Monschau
6 Trierer Str. / Blumgasse

Engeres Untersuchungsgebiet

Quelle: Kreispolizeibehörde Aachen, MET Namur, Provinz Limburg

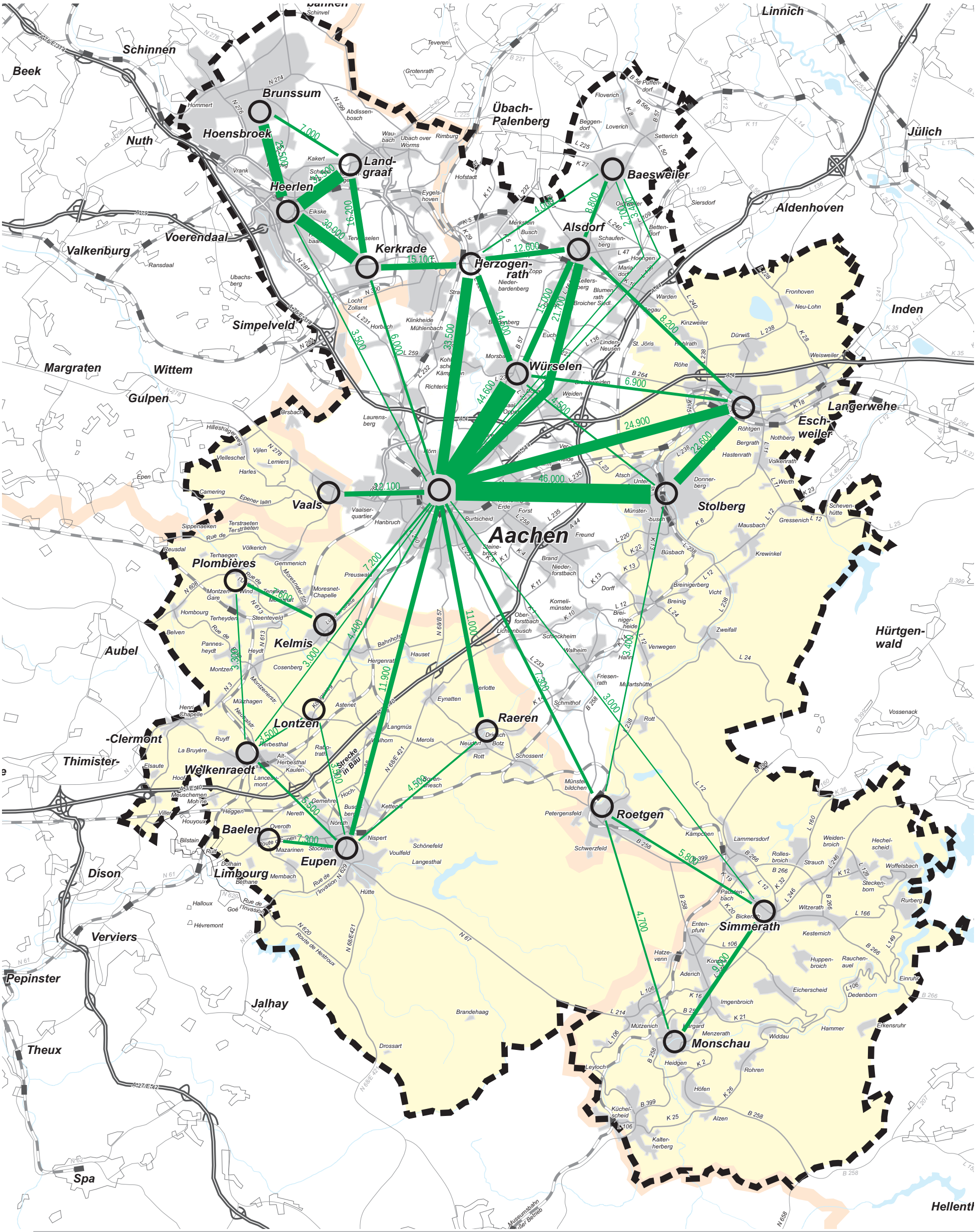
Inventaire:
- Autoroute
- Route numérotée
- Autre route d'importance
- Frontière
- Rail
- Frontière nationale

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

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

Copyright: BSV - 28. Oktober 2005

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



Analyse
Analyse schématique des origines-déstinations du trafic motorisé

50.000 — 3.000 — Véhicules par jour ouvrable*

Périmètre d'étude restreint

* Flux avec moins de 3.000 Véh./ jour ouvrable ne sont pas repris

Source: Zählungen Arbeitsgemeinschaft, Verkehrsmodelle Stadt Aachen und Land StRaVi, Verkehrsmodell der Wallonie, Verkehrsmodell IVV

Inventaire:
- Autoroute
- Route numérotée
- Autre route d'importance
- Frontière
- Rail
- Frontière nationale

Analyse
Verkeersbewegingen Particulier Motorvoertuigenverkeer

50.000 — 3.000 — Vrachtverkeer op een doorsnee werkdag*

Beperkt onderzoeksgebied

* Verkeersbewegingen < 3.000 motorvoertuigenverkeer / doorsnee werkdag niet meegerekend

Bronnen: Zählungen Arbeitsgemeinschaft, Verkehrsmodelle Stadt Aachen und Land StRaVi, Verkehrsmodell der Wallonie, Verkehrsmodell IVV

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

Analyse
Verflechtungen MIV

50.000 — 3.000 — Kfz / Werktag im Querschnitt*

Engeres Untersuchungsgebiet

* Verflechtungen < 3.000 Kfz / Werktag im Querschnitt nicht dargestellt

Quelle: Zählungen Arbeitsgemeinschaft, Verkehrsmodelle Stadt Aachen und Land StRaVi, Verkehrsmodell der Wallonie, Verkehrsmodell IVV

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

Copyright BSV - 28. Oktober 2005

BRUNSSUM
A76
N299
N281
HEERLEN
LAND-
GRAAF
A79
A76
SIMPELVELD
N300
BOCHOLTZ
GRENZE
L231
L244
L23
L232
L225
L240
K8
K11
K27
L47
B221
BAESWEILER
L240n
L232
B57
B56
JÜLICH
A44
K12
L109
L50
ALDENHOVEN
L136
ALSDORF
L223
L164
K10
AS Alsdorf
L228
L238n
L240
L241
K28
A4
AS Broichweiden
B264
AK Aachen
ESCHWEILER
L238
L11
K23
B264
A544
EILENDORF
B1
GRENZE
VAALS
B258
K1
K5
L220
STOLBERG
L12
B264
B57
A44
KORNELI-
MUNSTER
B258
L12
L238
L24
GRENZE
KELMIS
N3
AS Eynatten
A3
EYNATTEN
L233
VENWEGEN
L12
L24
N67
LONTZEN
B258
L12
B399
L238
ROETGEN
L160
L246
L128
N61
EUPEN
N68
N67
B258
B266
KESTERNICH
L166
K20
L106
K16
K21
MONSCHAU
B399
K2
L106
B258
HÖFEN
B258

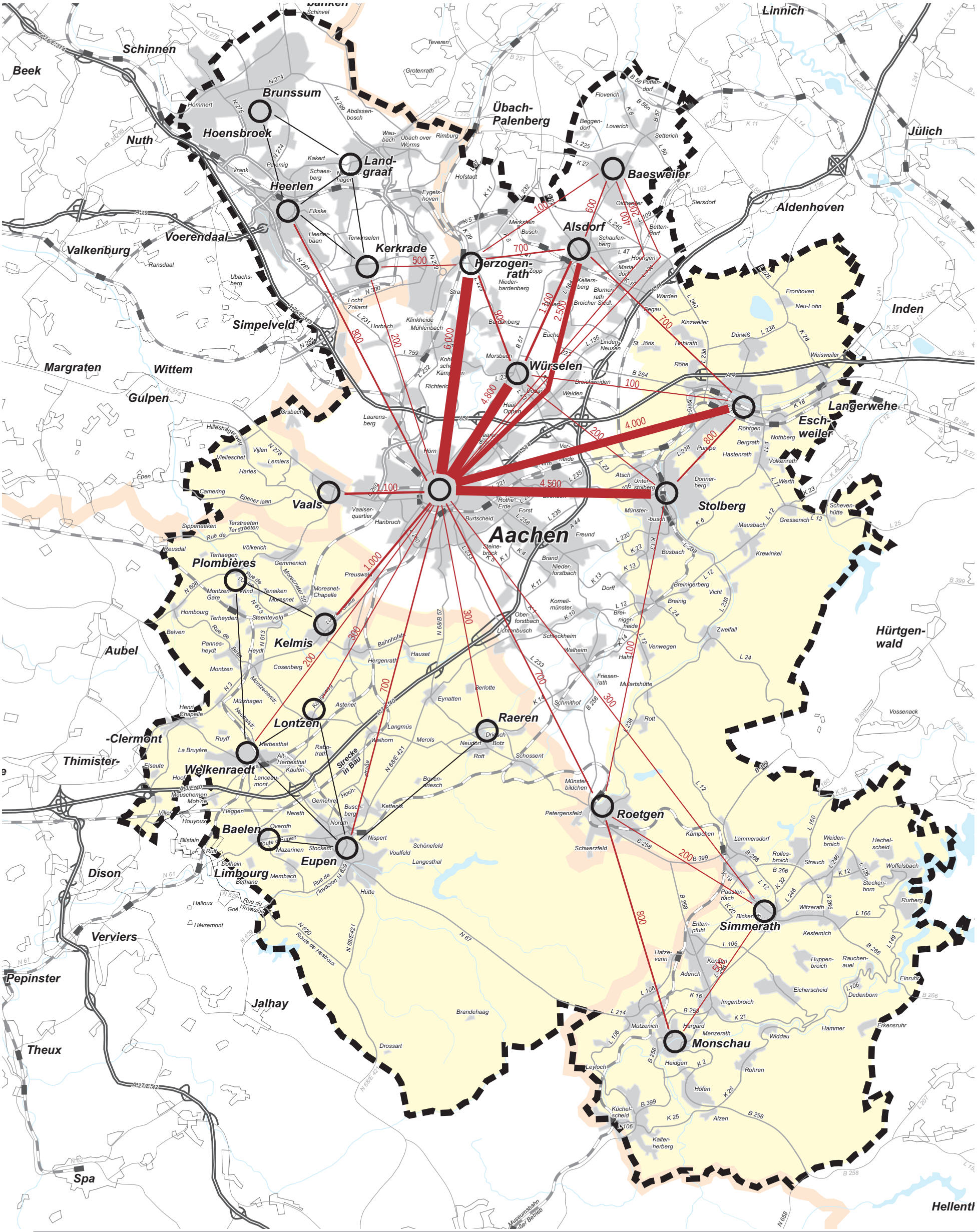
Charge Transport individuel motorisé
Intensiteit motorvoertuigen
Kfz-Belastungen

Cas Pronostic-0-2005
Nulanalyse 2005
Analyse 2005

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

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

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



Analyse
Analyse schématique des origines - déstinations T. C.

Analyse
Verkeersbewegingen Openbaar Vervoer

Analyse
Verflechtungen ÖV

Copyright BSV - 28. Oktober 2005

n:\ 2005_05\ 050150 MET InterregIII\ Abbildungen\ Plaene\ [Plan.cdr - (Pl. 15)]

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

Modifications réseau routier

Cas Pronostic -0-2015:

- Nouveaux Amenagements
- Reamenagements
- Reamenagement de carrefour
- Amenagement d'un echangeur
- Périmètre d'étude restreint

Cas Pronostic-0-2015 avec mesures d'infrastructure / Mesures éventuelles:

- Nouveaux Amenagements
- Reamenagements
- Autre amenagement
- Reamenagement de carrefour
- Amenagement d'un echangeur

Source: Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassungen Aachen und Mönchengladbach, Provinz Limburg, Angaben der beteiligten Kommunen, MET

Inventaire:

- Autoroute
- Route numérotée
- Autre route d'importance
- Frontière
- Rail
- Frontière nationale

Aanpassingen wegennet

Nulprognose:

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

Nul-plus-prognose / scenario's:

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

Bronnen: Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassungen Aachen und Mönchengladbach, Provinz Limburg, Angaben der beteiligten Kommunen, MET

Bestand:

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

Modifikationen Straßennetz

Prognose -0-Fall:

- Relevante Netzergänzung
- Relevanter Ausbau
- Umgestaltung / Ertüchtigung Knotenpunkt
- Anlage einer Autobahnanschlussstelle
- Engeres Untersuchungsgebiet

Prognose -0-Mit-Fall / Handlungspotenzial:

- Relevante Netzergänzung
- Relevanter Ausbau/Umbau
- Sonstige Netzergänzung
- Umgestaltung / Ertüchtigung Knotenpunkt
- Anlage einer Autobahnanschlussstelle

Quelle: Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassungen Aachen und Mönchengladbach, Provinz Limburg, Angaben der beteiligten Kommunen, MET

Bestand:

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

Copyright: BSV - 27. Oktober 2005

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

Verbesserung der Verknüpfung Bus / Euregiobahn

Schnittstellen IV / ÖV berücksichtigen

Einrichtung / Verbesserung des örtlichen ÖPNV's

Schaffen eines Euregionales Tarifsystems

Ausbau der Fahrradmitnahme-möglichkeiten der ÖV-Linien insbesondere im Freizeitverkehr

Modifications offre T.C.

Cas Pronostic -0-2015

- Mesures chemin de fer
- Mesures bus

Mesures éventuelles T.C.

- Mesures chemin de fer
- Mesures bus

Périmètre d'étude restreint

Source: TEC, SNCB, Nahverkehrsplan Kreis Aachen 2003-2007, Nahverkehrsplan Stadt Aachen, 1. Fortschreibung, Angaben der beteiligten Kommunen

Aanpassingen openbaar vervoer

Nulprognose

- Aanpassingen spoorweg
- Aanpassingen bus

Scenario's openbaar vervoer

- Aanpassingen spoorweg
- Aanpassingen bus

Beperkt onderzoeksgebied

Bronnen: TEC, SNCB, Nahverkehrsplan Kreis Aachen 2003-2007, Nahverkehrsplan Stadt Aachen, 1. Fortschreibung, Angaben der beteiligten Kommunen

Modifikationen ÖPNV-Angebot

Prognose -0- Fall

- Maßnahmen im Schienenverkehr
- Maßnahmen im Busverkehr

Handlungspotenzial ÖPNV

- Maßnahmen im Schienenverkehr
- Maßnahmen im Busverkehr

Engeres Untersuchungsgebiet

Quellen: TEC, SNCB, Nahverkehrsplan Kreis Aachen 2003-2007, Nahverkehrsplan Stadt Aachen, 1. Fortschreibung, Angaben der beteiligten Kommunen

Inventaire:
- Autoroute
- Route numérotée
- Autre route d'importance
- Frontière
- Rail
- Frontière nationale

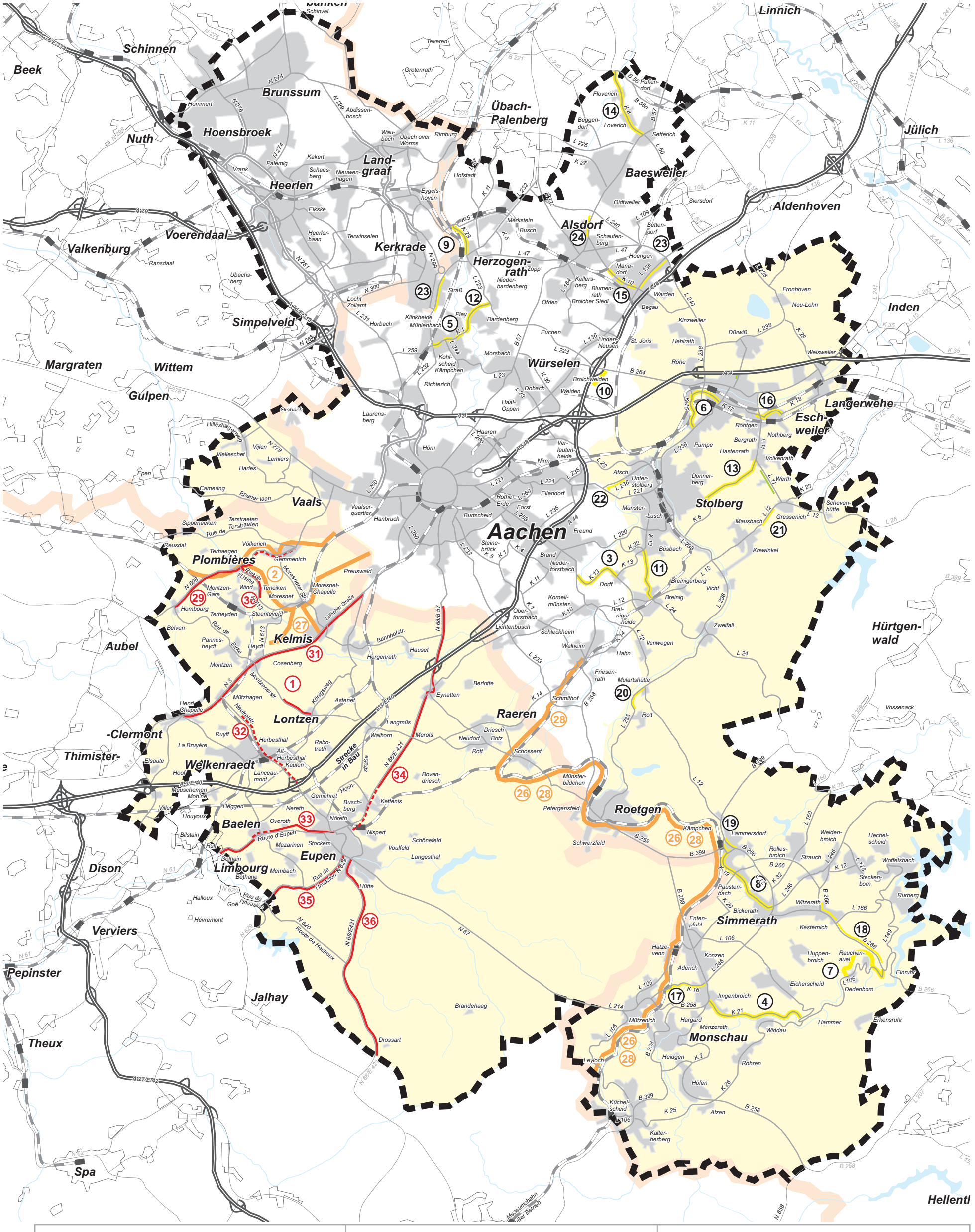
Bestand:
- Autosnelweg
- Geklasseerde weg
- Overige weg
- Grens totale studiegebied/ aandachtsgebied
- Spoorweg
- Landgrens

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

Copyright: BSV - 27. Oktober 2005

n:\ 2005_05\ 050150 MET InterregIII\ Abbildungen\ Plaene\ [Plan.cdr - (Plan 1)]

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



Modifications offre cyclable

Cas Pronostic 0-2015:

- Pistes cyclables protégées ou mixtes
- Pistes cyclables marquées au sol

Mesures éventuelles:

- RAVeL
- Pistes cyclables protégées ou mixtes
- Pistes cyclables marquées au sol
- Périmètre d'étude restreint

Source: Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassungen Aachen, Kreis Aachen, MET, Provinz Limburg

Inventaire:

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

Aanpassing fietsverkeer

Nulprognose:

- Fietspad of gecombineerde voetgangers- fietspaden
- Beveiligde fietspadmarkering

Scenario's:

- RAVeL
- Fietspad of gecombineerde voetgangers- fietspaden
- Beveiligde fietspadmarkering
- Beperkt onderzoeksgebied

Bronnen: Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassungen Aachen, Kreis Aachen, MET, Provinz Limburg

Bestand:

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

Modifikationen Radverkehrsanlagen

Prognose -0-Fall:

- Radwege oder gemeinsamer Geh-/ Radweg
- Schutz-/ Radfahrstreifen

Handlungspotenzial:

- RAVeL
- Radwege oder gemeinsamer Geh-/ Radweg
- Schutz-/ Radfahrstreifen
- Engeres Untersuchungsgebiet

Quelle: Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassungen Aachen, Kreis Aachen, MET, Provinz Limburg

Bestand:

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

Copyright: BSV - 28. Oktober 2005

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

BRUNSSUM
A76
N299
L225
B57n
L240
K8
B56
JÜLICH
K11
K27
L47
B221
L50n
K12
L109
A44
LAND-
GRAAF
A79
L232
B57
L50
ALDENHOVEN
B56
ALSDORF
L136
L238n
N281
L228
A76
AS Alsdorf
K10
L223
N300
L164
L240
SIMPELVELD
L241
K28
A4
L11n
BOCHOLTZ
L244
AS Broichweiden
L23
B264
GRENZE
L231
L232
L136n
B264
B57
AK Aachen
L238n
ESCHWEILER
L238
L11
K23
A544
B264
GRENZE
B1
VAALS
L221n
STOLBERG
B258
K1
K5
L12
L220
B264
B57
A44
B258
KORNELI-
MÜNSTER
L238
L24
GRENZE
N3
KELMIS
AS Eynatten
L233
VENWEGEN
L24
A3
EYNATTEN
L12
B258
L12
LONTZEN
N67
L238
B399
ROETGEN
L246
L160
B266
L128
N61
EUPEN
B258
K20
KESTERNICH
L166
N68
N67
B266
L106
K16
GRENZE
K21
MONSCHAU
L106
B399
K2
B258
B258

Charge Transport individuel motorisé
Intensiteit motorvoertuigen
Kfz-Belastungen

Cas Pronostic-0-2015
Nulprognose
Prognose -0-Fall

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

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

BRUNSSUM
A76
N299
L225
B57n
L240
K8
B56
JÜLICH
K11
L47
B221
K27
L50n
K12
LAND-GRAAF
L109
A44
A79
L232
B57
L50
ALDENHOVEN
B56
L136
L238n
N281
L228
A76
N300
L223
K10
AS Alsdorf
L164
L240
SIMPELVELD
L241
A4
K28
L11n
BOCHOLTZ
L244
L23
AS Broichweiden
GRENZE
L231
L232
L136n
B264
B264
AK Aachen
L238n
ESCHWEILER
L238
L11
K23
B57
B264
A544
GRENZE
B1
STOLBERG
VAALS
L221n
B258
L12
K1
K5
L220
B264
B57
B258
A44
KORNELI-MÜNSTER
L12
L238
GRENZE
L24
N3
KELMIS
AS Eynatten
A3
L233
L12
VENWEGEN
L24
EYNATTEN
B258
L12
LONTZEN
N67
L238
B399
ROETGEN
L160
L246
N61
EUPEN
B266
L128
N68
N67
B258
K20
L166
KESTERNICH
B266
L106
K16
L106
GRENZE
K21
MONSCHAU
L106
B399
K2
B258
B258

Charge Transport individuel motorisé
Intensiteit motorvoertuigen
Kfz-Belastungen

Cas Pronostic-0-2020
Nulprognose 2020
Prognose -0-Fall 2020

1000
10000
50000
100000

Véhicules par jour ouvrable
Motorvoertuigen per werkdag
Kfz/Werktag

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

BRUNSSUM
A76
N299
L225
B57n
L240
K8
B56
JÜLICH
K11
K27
L50n
K12
L47
LAND-
GRAAF
B221
L109
A44
B56
A79
L232
B57
L50
ALDENHOVEN
ALSDORF
L136
L238n
L228
N281
A76
AS Alsdorf
K10
N300
L223
L164
B258n
SIMPELVELD
L240
L241
K28
L11n
A4
BOCHOLTZ
GRENZE
L244
L23
AS Broichweiden
B264
L231
L232
L136n
B264
AK Aachen
L238n
ESCHWEILER
L11
K23
B57
B264
A544
L238
B1
GRENZE
VAALS
B258
L221n
STOLBERG
L12
K1
L220
B258n
K5
B264
B57
B258
A44
KORNELI-
MÜNSTER
L24
GRENZE
N3
KELMIS
AS Eynatten
A3
L233
VENWEGEN
L12
L24
EYNATTEN
B258
L12
LONTZEN
N67
L238
B399
L106
B258n
ROETGEN
L160
L246
B266
L128
N61
EUPEN
N68
N67
B258
K20
L246
B266n
L166
KESTERNICH
B266
L106
B258n
K16
GRENZE
K21
MONSCHAU
K2
B399
L106
B258n
B258

Charge Transport individuel motorisé
Intensiteit motorvoertuigen
Kfz-Belastungen

Cas Pronostic-0-2015 avec mesures d'infrastructure
Nul-plus-prognose 2015
Prognose -0-Mit-Fall 2015

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

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

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

Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen
NRW.
wfg
RÉGION WALLONNE
Kreis Aachen
Straßen.NRW.
Gemeente VAALS

BRUNSSUM
LAND-GRAAF
SIMPELVELD
BOCHOLTZ
GRENZE
VAALS
KELMIS
AS Eynatten
EYNATTEN
LONTZEN
EUPEN
KORNELI-MÜNSTER
AS Broichweiden
AK Aachen
AS Alsdorf
ALDENHOVEN
JÜLICH
STOLBERG
ESCHWEILER
VENWEGEN
ROETGEN
KESTERNICH
MONSCHAU

A76 A79 A44 A4 A544
B1 B56 B57 B57n B221 B258 B258n B264 B266 B266n B399
L47 L50 L50n L109 L136 L136n L164 L221n L223 L225 L228 L231 L232 L233 L238 L238n L240 L241 L244 L246 L23 L24 L11 L11n L12 L160 L166 L220 L106 L128
K1 K2 K5 K8 K10 K11 K12 K16 K20 K21 K23 K27 K28
N281 N299 N300 N3 N61 N67 N68
B258n B264 B57 B258 B264 B264 B264

5.2 Tabellen

Oberzentrum/ Mittelzentrum	Aachen					Lüttich					Köln				
Reisezeit [min] / Umsteige-häufigkeit	Reise-zeit	Anzahl Um-stiege	Um-steige-zeit	ÖV-Mittel	Umsteigeort	Reisezeit	Anzahl Um-stiege	Um-steige-zeit	ÖV-Mittel	Umsteigeort	Reise-zeit	Anzahl Um-stiege	Um-steige-zeit	ÖV-Mittel	Umsteigeort
Eupen, Bushof	00:40	0	0	Bus	keine	01:25	1	00:06	Bus Bahn	Aachen	01:34	1	00:11	Bus Bahn	Aachen
Stolberg, (Rhld.),Rathaus,Bhf	00:24	0	0	DB	keine	01:34	1	00:22	Belg DB	Aachen	01:15	1	00:15	DB	Stolberg
Eschweiler, Rathaus	00:33	0	0	Bus	keine	01:51	2	00:11 00:28	Bahn Bus	Eschweiler Aachen	01:02	1	00:06	Bahn Bus	Eschwei-ler
Monschau, Ursulinen/Burgau	00:47	1	00:00	Bus	Roetgen	01:55	2	00:07 00:09	Bus Bahn	Roetgen Aachen	02:22	2	00:00 00:36	Bus Bahn	Mon-schau Aachen

Belg. = Belgische Bahn, DB = Deutsche Bahn

Tabelle 5.1: Reisezeiten zwischen Oberzentren und Mittelzentren

Mittelzentrum Grundzentrum	Eupen					Stolberg				
Reisezeit [min] / Umsteige-häufigkeit	Reise-zeit	An-zahl Um-stiege	Um-steige-zeit	ÖV-Mittel	Umsteigeort	Reise-zeit	An-zahl Um-stiege	Um-steige-zeit	ÖV-Mittel	Umsteigeort
Vaals, Busstation/ AC, Vaals Gren-ze	00:53	0	0	Bus	keine	01:07	0	00:00	Bus	keine
Plombieres	00:29	0	0	Bus	keine	01:39	2	00:20 00:11	Bus Bahn	Eupen AC
Kelmis, Kirchplatz	00:32	0	0	Bus	keine	01:02	2	00:05 00:11	Bus Bahn	Kelmis AC
Lontzen, Busch	01:07	1	00:48	Bus Bahn	Welk.raedt	01:17	2	00:31 00:11	Bus Bahn	Welk.raedt AC
Welkenraedt Bahnhof	00:07	0	0	Bus	keine	01:00	1	00:22	Bahn	AC
Baelen	00:11	0	0	Bus	keine	01:00	2	00:05 00:03	Bus Bahn	Eupen AC
Raeren, Platz	00:17	0	0	Bus	keine	01:32	2	00:13 00:22	Bus Bahn	Raeren AC
Roetgen, Bahnhof	01:06	1	00:10	Bus	AC	00:52	1	00:12	Bus	AC
Simmerath, Bushof	01:34	1	00:15	Bus	AC	01:36	1	00:25	Bus Bahn	AC

Tabelle 5.2: Reisezeiten zwischen Mittel- und Grundzentren

Mittelzentrum **Grundzentrum**	**Eschweiler**					**Monschau**				
Reisezeit [min] / Umsteige-häufigkeit	**Reise-zeit**	**An-zahl Um-stiege**	**Um-steige-zeit**	**ÖV-Mittel**	**Umsteigeort**	**Reise-zeit**	**An-zahl Um-stiege**	**Um-steige-zeit**	**ÖV-Mittel**	**Umsteigeort**
Vaals, Busstation/ AC, Vaals Grenze	01:05	1	00:10	Bus	AC	01:50	2	00:05 00:08	Bus	AC Monschau
Plombieres	01:43	2	00:20 00:11	Bus Bahn	Eupen AC	03:00	4	00:20 00:44 2 mal 0	Bus	Eupen AC Monschau
Kelmis, Kirchplatz	01:09	2	00:05 00:04	Bus	Kelmis AC	01:59	3	00:05 00:14 00:00	Bus	Kelmis AC Monschau
Lontzen, Busch	01:21	2	00:31 00:11	Bus Bahn	Welk.raedt AC	02:40	4	00:31 00:44 2 mal 0	Bus Bahn Bus	Welk.raedt AC Roetgen Monschau
Welkenraedt Bahnhof	01:17	2	00:11 00:28	Bahn Bus	Ac Eschw	02:10	3	00:44 2 mal 0	Bahn Bus	AC Roetgen Monschau
Baelen	01:04	2	00:05 00:03	Bus Bahn	Eupen AC	02:15	4	00:05 00:16 2 mal 0	Bus	Eupen AC Roetgen Monschau
Raeren, Platz	01:39	2	00:13 00:10	Bus	Raeren AC	02:05	3	00:10 00:14 00:00	Bus	Raeren Roetgen Monschau
Roetgen, Bahnhof	01:20	1	00:15	Bus	AC	00:30	0	00:00	Bus	keine
Simmerath, Bushof	01:43	1	00:15	Bus	AC	00:24	0	00:00	Bus	keine

AC = Aachen, Welk.raedt = Welkenraedt

Tabelle 5.3: Reisezeiten zwischen Mittel- und Grundzentren

	Maastricht Airport					Köln Airport				
Reisezeit [min] / Umsteige-häufigkeit	**Reise-zeit**	**An-zahl Um-stiege**	**Um-steige-zeit**	**ÖV-Mittel**	**Umsteigeort**	**Reise-zeit**	**An-zahl Um-stiege**	**Um-steige-zeit**	**ÖV-Mittel**	**Umsteigeort**
Vaals, Busstation/ AC, Vaals Grenze	01:11	1	00:06	Bus	MST	01:57	2	00:05 00:07	Bus Bahn	AC Köln
Plombieres	03:12	3	00:15 00:04 00:04	Bus	Eupen Vaals MST	02:59	3	00:20 00:12 00:17	Bus Bahn Bahn	Eupen AC Köln
Kelmis, Kirchplatz	02:34	3	00:05 00:27 00:33	Bus	Kelmis Vaals MST	02:51	3	00:29 00:11 00:10	Bus Bahn Bahn	Eupen AC Köln
Lontzen, Busch	02:44	3	00:31 00:18 00:33	Bus Bahn Bus	Welk.rae AC MST	02:32	3	00:31 00:11 00:10	Bahn	Welk.rae AC Köln
Welkenraedt Bahnhof	02:32	2	00:33	Bus	AC MST	01:49	2	00:11 00:07	Bahn Bahn	AC Köln
Baelen	02:29	3	00:05 00:17 00:05	Bus	Eupen AC MST	02:51	3	00:35 00:11 00:17	Bus Bahn	Eupen AC Köln
Raeren, Platz	04:04	3	01:00 00:27 00:32	Bus	Eupen Vaals MST	02:21	3	00:13 00:11 00:10	Bus Bahn Bahn	Raeren AC Köln
Eupen, Bushof	01:40	1	00:20	Bus	AC	02:05	2	00:11 00:07	Bus Bahn	AC Köln
Monschau, Bahnhof	01:59	3	0 0 00:15	Bus	Monsch. Roetgen AC	02:36	3	0 00:05 00:19	Bus Bahn Bahn	Monsch. AC Köln
Roetgen, Bahnhof	02:15	2	00:20 00:06	Bus	AC MST	02:06	2	00:06 00:19	Bus Bahn	AC Köln
Simmerath, Bushof	02:38	2	00:20 00:06	Bus	AC MST	02:29	2	00:06 00:19	Bus Bahn	AC Köln
Stolberg, Hbf	01:57	2	00:16 00:06	Bahn Bus	AC MST	01:16	1	00:09	Bahn	Köln
Eschweiler, Hbf	02:01	2	00:16 00:06	Bahn Bus	AC MST	01:10	1	00:07	Bahn	Köln
Aachen, Hbf	01:31	1	00:06	Bus	MST	01:24	1	00:19	Bahn	Köln

MST = Maastricht, Welk.raedt = Welkenraedt, AC = Aachen

Fahrten, die zum „Maastricht, Airport“ führen, beinhalten einem Fußweg von 5 Minuten ab der Bushaltestelle „Beek, Moorveld Maastricht Aachen Airport“!

Tabelle 5.4: Reisezeiten zwischen dem Untersuchungsgebiet und relevanten Verkehrsknotenpunkten

	Lüttich Thalys-/IC-Haltepunkte					Aachen Thalys-/IC-Haltepunkte					Sittard Thalys-/IC-Haltepunkte				
Reisezeit [min] / Umsteige-häufigkeit	**Reise-zeit**	**An-zahl Um-stiege**	**Um-steige-zeit**	**ÖV-Mittel**	**Um-steige-ort**	**Reise-zeit**	**An-zahl Um-stiege**	**Um-steige-zeit**	**ÖV-Mittel**	**Um-steige-ort**	**Reise-zeit**	**An-zahl Um-stiege**	**Um-steige-zeit**	**ÖV-Mittel**	**Um-steige-ort**
Vaals, Busstation/ AC, Vaals Grenze	01:37	2	00:17 00:15	Bus Bahn	AC AC	00:21	1	00:04	Bus Bahn	AC	00:58	1	00:06	Bus Bahn	MST
Plombieres	03:49	2	01:50 00:06	Bus Bahn	Eupen AC	01:23	1	00:20	Bus	Eupen	02:54	3	00:20 00:23 00:16	Bus Bahn Bahn	Eupen AC Heerlen
Kelmis, Kirchplatz	02:41	2	00:44 00:06	Bus Bahn	Eupen AC	00:37	2	00:05 00:11	Bus Bahn	Kelmis AC	02:16	3	00:05 00:10 00:09	Bus	Kelmis Vaals Heerlen
Lontzen, Busch	01:22	1	00:35	Bus Bahn	Welk.rae	00:57	1	00:31	Bus Bahn	Welk.rae	02:32	3	00:31 00:22 00:25	Bus Bahn Bahn	Welk.rae AC Heerlen
Welkenraedt Bahnhof	00:35	0	0	Bahn	keine	00:14	0	0	Bahn	keine	01:49	2	00:22 00:25	Bahn	AC Heerlen
Baelen	01:43	2	00:05 00:06	Bus Bahn	Eupen AC	00:48	1	00:05	Bus	Eupen	02:18	3	00:05 00:22 00:17	Bus Bus Bahn	Eupen AC Heerl
Raeren, Platz	02:11	2	00:20 00:06	Bus Bahn	Eupen AC	00:37	1	00:08	Bus	Raeren	03:46	3	01:00 00:10 00:09	Bus	Eupen Vaals Heerlen
Eupen, Bushof	01:25	1	00:06	Bus Bahn	AC	00:30	0	0	Bus	keine	02:01	2	00:22 00:17	Bus Bahn	AC Heerlen
Monschau, Ursuline	02:17	3	00:28 0 00:09	Bus Bus Bahn	Monsch. Roetgen AC	00:54	2	0 0	Bus	Monsch. Roetgen	02:28	3	0 00:16 00:17	Bus Bahn	Monsch. AC Heerlen
Roetgen, Bahnhof	01:22	1	00:09	Bus Bahn	AC	00:24	0	0	Bus	keine	01:48	2	00:15 00:17	Bus Bahn	AC Heerlen
Simmerath, Bushof	01:45	1	00:09	Bus Bahn	AC	00:47	0	0	Bus	keine	02:11	2	00:15 00:17	Bus Bahn	AC Heerlen
Stolberg, Rat	01:04	1	00:05	Bahn	AC	00:10	0	0	Bahn	keine	01:21	1	00:17	Bahn	Heerlen
Eschweiler, Rat	01:08	1	00:05	Bahn	AC	00:33	0	0	Bus	keine	01:48	2	00:25 00:17	Bahn	AC Heerlen
Aachen, Hbf	00:49	0	0	Bahn	keine						01:09	1	00:17	Bahn	Heerlen

MST = Maastricht, Welk.raedt = Welkenraedt, AC = Aachen, Monsch. = Monschau

Tabelle 5.5: Reisezeiten zwischen dem Untersuchungsgebiet und relevanten Verkehrsknotenpunkten

	Heerlen Thalys-/IC-Haltepunkte					Maastricht Thalys-/IC-Haltepunkte				
Reisezeit [min] / Umsteige-häufigkeit	**Reise-zeit**	**An-zahl Um-stiege**	**Um-steige-zeit**	**ÖV-Mittel**	**Umsteigeort**	**Reise-zeit**	**An-zahl Um-stiege**	**Um-steige-zeit**	**ÖV-Mittel**	**Umsteigeort**
Vaals, Busstation/ AC, Vaals Grenze	00:49	0	0	Bus	keine	00:36	0	0	Bus	keine
Plombieres	02:16	2	00:20 00:23	Bus Bahn	Eupen AC	02:30	2	00:15 00:04	Bus	Eupen Vaals
Kelmis, Kirchplatz	01:08	2	00:05 00:20	Bus Bahn	Kelmis AC	01:22	2	00:05 00:06	Bus	Kelmis Vaals
Lontzen, Busch	01:49	2	00:31 00:22	Bus Bahn	Welk.rae AC	02:13	2	00:31 00:18	Bahn Bus	Welk.rae AC
Welkenraedt Bahnhof	01:06	1	00:22	Bahn	AC	01:30	1	00:18	Bahn Bus	AC
Baelen	01:40	2	00:05 00:22	Bus Bahn	Eupen AC	01:46	2	00:05 00:04	Bus	Eupen AC
Raeren, Platz	01:29	2	00:08 00:22	Bus Bahn	Raeren AC	02:23	2	00:31 00:04	Bus	Eupen Vaals
Eupen, Bushof	01:22	1	00:22	Bus Bahn	AC	01:41	1	00:04	Bus	Vaals
Monschau, Bahnhof	02:14	2	00:08 00:36	Bus Bahn	Monsch. AC	02:01	3	0 0 00:15	Bus	Monsch. Roetgen AC
Roetgen, Bahnhof	01:31	1	00:14	Bus	AC	01:35	1	00:15	Bus	AC
Simmerath, Bushof	01:54	1	00:14	Bus	AC	01:58	1	00:15	Bus	AC
Stolberg, Hbf	00:42	0	0	Bahn	keine	01:06	1	00:05	Bahn Bus	AC
Eschweiler, Hbf	01:05	1	00:19	Bahn	Stolberg	01:29	1	00:04	Bahn Bus	AC
Aachen, Hbf	00:30	0	0	Bahn	keine	00:54	0	0	Bus	keine

Welk.raedt = Welkenraedt, AC = Aachen, Monsch. = Monschau

Tabelle 5.6: Reisezeiten zwischen dem Untersuchungsgebiet und relevanten Verkehrsknotenpunkten

Oberzentrum/ Mittelzentrum	**Aachen**		**Lüttich**		**Köln**	
Reisezeit [min] / Streckenlänge [km]	**Reise-zeit**	**Strecken-länge**	**Reise-zeit**	**Strecken-länge**	**Reise-zeit**	**Strecken-länge**
Eupen	00:29	21,5	00:30	39,7	00:56	95
Stolberg	00:24	13	00:52	60,4	00:49	69,7
Eschweiler	00:17	16,6	00:45	67,9	00:41	66,3
Monschau	00:56	32	01:08	61,5	01:31	98

Tabelle 5.7: Reisezeiten zwischen Ober- und Mittelzentren

Mittelzentrum / Grundzentrum	Eupen		Stolberg		Eschweiler		Monschau	
Reisezeit [min] / Streckenlänge [km]	Reise-zeit	Strecken-länge	Reise-zeit	Strecken-länge	Reise-zeit	Strecken-länge	Reise-zeit	Strecken-länge
Vaals	00:39	22,1	00:36	18	00:29	22,1	01:14	45,8
Plombieres	00:26	16,4	00:48	37,6	00:41	39	01:03	38,1
Kelmis	00:22	11,9	00:37	23,9	00:29	30,4	00:57	33,2
Lontzen	00:12	7,3	00:34	28,5	00:30	30,7	00:49	29
Welkenraedt	00:11	5,3	00:31	26,5	00:23	33	00:46	27
Baelen	00:07	4,4	00:33	27,1	00:25	33,6	00:43	25,8
Raeren	00:16	8,9	00:31	19,6	00:23	26,1	00:50	27,1
Roetgen	00:30	17,1	00:46	21,2	00:38	30,6	00:27	15,8
Simmerath	00:40	25	00:52	27,1	00:52	36,9	00:17	10,1

Tabelle 5.8: Reisezeiten zwischen Mittel- und Grundzentren

	Maastricht Airport		Lüttich Airport		Köln Airport	
Reisezeit [min] / Streckenlänge [km]	Reise-zeit	Strecken-länge	Reise-zeit	Strecken-länge	Reise-zeit	Strecken-länge
Vaals	00:39	39,3	00:56	65	01:02	90
Plombieres	00:46	49,1	00:44	51,5	01:12	107,4
Kelmis	00:48	49,3	00:38	48,8	01:06	93,7
Lontzen	00:42	63,6	00:31	48,2	01:01	99,1
Welkenraedt	00:39	61,6	00:44	46,2	00:55	101,4
Baelen	00:41	62,8	00:30	47,4	00:56	102
Raeren	00:44	59,9	00:55	56,7	00:54	94,5
Eupen	00:41	62,7	00:46	47,2	00:56	101,8
Monschau	01:18	84,4	01:07	69	01:31	111,6
Roetgen	00:59	64,4	00:56	68,6	01:10	99
Simmerath	01:10	72,6	01:10	72,2	01:24	90,2
Stolberg	00:44	52,4	00:51	67,9	00:50	76,6
Eschweiler	00:37	49,8	00:45	75,4	00:42	73,2
Aachen	00:34	38,8	00:48	61,9	00:48	84,8

Abbildung 5.37: Reisezeiten zwischen dem Untersuchungsgebiet und relevanten Verkehrsknotenpunkten (MIV)

	Lüttich Thalys-/IC-Haltepunkte		Aachen Thalys-/IC-Haltepunkte		Sittard Thalys-/IC-Haltepunkte		Heerlen Thalys-/IC-Haltepunkte		Maastricht Thalys-/IC-Haltepunkte	
Reisezeit [min] / Streckenlänge [km]	**Reise-zeit**	**Strecken-länge**	**Reise-zeit**	**Strecken-länge**	**Reise-zeit**	**Strecken-länge**	**Reise-zeit**	**Strecken-länge**	**Reise-zeit**	**Strecken-länge**
Vaals	00:57	47,8	00:10	5,4	00:42	37,9	00:19	17,4	00:38	28
Plombieres	00:44	42,9	00:21	13,2	00:52	44,9	00:29	24,4	00:45	31,7
Kelmis	00:39	41,8	00:18	9,9	00:55	46,3	00:32	25,8	00:45	48
Lontzen	00:35	40,8	00:27	14,5	01:05	50,9	00:42	30,4	00:44	54,3
Welkenraedt	00:31	38,9	00:26	25,2	00:56	66,1	00:33	45,7	00:40	52,5
Baelen	00:33	39,8	00:27	25,4	00:57	66,4	00.34	45,9	00:41	53,4
Raeren	00:38	49	00:24	14,5	00:53	58,8	00:31	38,3	00:43	60,5
Eupen	00:31	39,8	00:26	25,4	00:55	66,4	00:33	45,9	00:40	53,4
Monschau	01:01	62,5	00:47	34,3	01:17	75,2	00:55	54,8	01:08	76,9
Roetgen	00:47	60	00:27	21,4	00:57	62,4	00:35	41,9	00:48	64,1
Simmerath	01:05	64,6	00:44	28,1	01:14	69,6	00:52	49,2	01:05	71,3
Stolberg	00:49	60,2	00:21	13,4	00:54	50,5	00:31	30	00:44	52,2
Eschweiler	00:48	67,6	00:15	15,8	00:46	48,6	00:24	28,1	00:36	50,3
Aachen	00:48	55,1			00:39	37,6	00:17	17,1	00:30	39,3

Tabelle 5.9: Reisezeiten zwischen dem Untersuchungsgebiet und relevanten Verkehrsknotenpunkten (MIV)

Laufende Nummer (siehe Plan)	**Beschreibung**	**Quelle(n)**	**Prognose-0-Fall – Planfall 1 (2015 / 2020)**	**Prognose-0-Mit-Fall – Planfall 2 (2015 / 2020)**	**Handlungs-potenzial – Planfall 3 (2015 / 2020)**
1	B 258n/N 300/N 299: Direktverbindung Aachen – Parkstad Limburg, Westumgehung Kerkrade, Buitenring Parkstad Limburg (Südabschnitt), gleichzeitig OU Aachen-Richterich	Landesbetrieb Straßenbau NRW, Provinz Limburg		**X**	
2	L 47 (Verbindung K 11 – K 5): OU Herzogenrath (nördlicher Abschnitt)	Landesbetrieb Straßenbau NRW, Stadt Herzogenrath			**X**
3	L 240n: Verbindung L 232 – L 47	Landesbetrieb Straßenbau NRW, Stadt Herzogenrath, GEP		**X**	
4	L 47 (Verbindung K 29 – L 232): Innere OU Herzogenrath (südlicher Abschnitt der OU Herzogenrath)	Landesbetrieb Straßenbau NRW, Stadt Herzogenrath			**X**
5	L 223: Ausbau Birk – Niederbardenberg – Herzogenrath	Landesbetrieb Straßenbau NRW, Stadt Herzogenrath	**X**		
6	B 57n: Ortsumgehung Alsdorf und Baesweiler (nördlicher Abschnitt: L 240 bis B 56, südlicher Abschnitt: B 57 bis L 240)	Landesbetrieb Straßenbau NRW, Darstellung Stadt Baesweiler, GEP	**X (nördlicher Abschnitt bis 2015, südlicher Abschnitt bis 2020)**		
7	Verbindung K 27 – L 225, Anbindung L 225 an B 57n	Darstellung Stadt Baesweiler	**X**[30]		
8	L 50n: Südumgehung Baesweiler-Setterich	Darstellung Stadt Baesweiler	**X**		
9a	Verbindung B 264 – K 10: Verlängerung Osttangente, Ostumgehung Linden-Neusen, Ortsumgehung Alsdorf-Mariadorf	Landesbetrieb Straßenbau NRW, Stadt Würselen			**X**

[30] Weitere Verbindung L 225 – K 27 auf Stadtgebiet Übach-Palenberg vorhanden

Laufende Nummer (siehe Plan)	Beschreibung	Quelle(n)	Prognose-0-Fall – Planfall 1 (2015 / 2020)	Prognose-0-Mit-Fall – Planfall 2 (2015 / 2020)	Handlungs-potenzial – Planfall 3 (2015 / 2020)
9b	Verbindung B 264 – L 136: Verlängerung Osttangente, Ortsumgehung Linden-Neusen	Stadt Würselen			**X**
10a	Ausbau Autobahnanschlussstelle Alsdorf-Begau (A44): Ausfahrt aus Richtung Aachen	Stadt Würselen			**X**
10b	Ausbau Autobahnanschlussstelle Alsdorf-Begau (A44): Vollausbau	Stadt Würselen			**X**
11	L136: Verbindung K 30 – B 264: Osttangente- Ortsumgehung Broichweiden	Landesbetrieb Straßenbau NRW, Stadt Würselen	**X**		
12	Buitenring Parkstad Limburg (Nordabschnitt) – nördliche Trassenführung	Provinz Limburg	**X**		
13	Verbindung N 299 – L 47	Stadt Herzogenrath, Provinz Limburg	**Wird gestrichen**		
14	L 238n: Ortsumgehung Roetgen-Mulartshütte	Landesbetrieb Straßenbau NRW, Gemeinde Roetgen			**X**
15	L 221n und Autobahnanschlussstelle Aachen-Eilendorf / Stolberg (A44)	Landesbetrieb Straßenbau NRW, Stadt Stolberg, GEP	**X**		
16	L 236n: Ortsumgehung Stolberg/Stolberg-Atsch	Landesbetrieb Straßenbau NRW, Stadt Stolberg			**X**
17	L 221n: Ortsumgehung Stolberg-Buschmühle	Stadt Stolberg, Landesbetrieb Straßenbau NRW NL Aachen			**X**
18	L 238n: Ortsumgehung Eschweiler, BA Pumpe – Steinfurt, Verbindung zwischen L 238 (Stadtgebiet Stolberg) und K 15	Stadt Eschweiler, Landesbetrieb Straßenbau NRW NL Aachen	**X**		
19	L 238n: Ortsumgehung Stolberg-Zweifall	Landesbetrieb Straßenbau NRW, Stadt Stolberg			**X**
20	Verbindung L 12 – L 11: Ortsumgehung Stolberg-Gressenich	Landesbetrieb Straßenbau NRW, Stadt Stolberg			**X**
21	B258n: Ortsumgehung Aachen-Kornelimünster und -Brand	Landesbetrieb Straßenbau NRW, GEP		**X**	
22	B 266n: Ortsumgehung Simmerath-Kesternich	Landesbetrieb Straßenbau NRW		**X**	
23	B 258n: Ortsumgehung Monschau-Imgenbroich und –Konzen	Landesbetrieb Straßenbau NRW		**X**	
24	B 258n: Ortsumgehung Monschau-Höfen	Landesbetrieb Straßenbau NRW		**X**	
25	Ertüchtigung / Ausbesserung der N 67 zwischen Eupen und Grenze Deutschland (Monschau-Mützenich)	Gemeinde Eupen, Stadt Monschau, Stadt Schleiden, Stadt Hellenthal, MET	**X**		
26	Paralleltrasse zur N 67 zwischen Eupen und Autobahnanschlussstelle Eupen mit zusätzlicher Autobahnanschlussstelle	Gemeinde Eupen, Gemeinde Welkenraedt, MET	**X**		**X**
27	Nordumgehung Vaals (Maastrichterlaan) als Straße mit regionalem Charakter	Gemeinde Vaals, Provinz Limburg			**X**
28	L 23n: OU Aachen-Verlautenheide	Stadt Würselen			**X**
29	B 258n: Ortsumgehung Roetgen	Gemeinde Roetgen, Landesbetrieb Straßenbau NRW, GEP		**X**	
30	A 3 / E 40: Autobahnanschlussstelle Walhorn	Vorschlag der belgischen Gemeinden, MET			**X**
31	B264n: B 264 – L 11n: Ortsumgehung Weisweiler	Landesbetrieb Straßenbau NRW	**X**		
32	L11: OU Eschweiler-Hastenrath	Landesbetrieb Straßenbau NRW, GEP			**X (Variante)**
33	Umgestaltung LSA-Knoten L 233/K 10 (Pascalstraße) zu Kreisverkehr	Stadt Monschau, Gemeinde Roetgen		**X**	

Laufende Nummer (siehe Plan)	Beschreibung	Quelle(n)	Prognose-0-Fall – Planfall 1 (2015 / 2020)	Prognose-0-Mit-Fall – Planfall 2 (2015 / 2020)	Handlungs-potenzial – Planfall 3 (2015 / 2020)
34	B 56n / N 297n als Verlängerung der A 46 nach Sittard (zwischen Anschlussstelle A 2 Born und Sittard-Ost vierstreifig, ansonsten zweistreifig)	Landesbetrieb Straßenbau Mönchengladbach, Kreis Heinsberg; GEP, Provinz Limburg	**X**		
35	Verlängerung der N 281 bis zu N 278	Provinz Limburg	**Wird gestrichen – N 281 wird zu einer zweistreifigen Regionalstraße zurückgebaut**		
36	L 12n: Ortsumgehung Langerwehe-Luchem mit Anbindung an A 4	Landesbetrieb Straßenbau NRW	**X**		
37	Verbindung A 44 – L 14: OU Koslar	Landesbetrieb Straßenbau NRW	**X**		
38	Ertüchtigung N 658 und B 258 (Wahlerscheid)	Kreis Euskirchen			**X**
39	OU Dreiborn	Kreis Euskirchen	**X**		
40	Querung Schleidener Tal bei Gemünd	Kreis Euskirchen			**X**
41	B 57n: Verbindung B 56 – Linnich	GEP	**Wird gestrichen**		
42	B 57n: Ortsumgehung Linnich-Gereonsweiler	GEP		**X**	
43	B 57n: OU Würselen, Anbindung an A 4 Anschlussstelle Aachen-Zentrum	GEP	**Wird gestrichen**		
44	Ausbau Aachener Kreuz: Führung der A 4 dreistreifig durch das Kreuz, Verlängerung der Verflechtungsbereiche A 4 / A 44 / A 544	Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassung Aachen	**X**		
45	L 238n: Ortsumgehung Eschweiler, BA Pumpe – Odilienstraße (K 15)	Landesbetrieb Straßenbau NRW NL Aachen	**X**		
46	Ausbau der K 25 zwischen Monschau-Kalterherberg und –Höfen	Landesbetrieb Straßenbau NRW NL Aachen, Stadt Monschau			**X**
47	Verbindung zwischen L 238 (alt) und L 238n südlich Bahnlinie Aachen – Köln	Stadt Eschweiler			**X**
48	Rückbau der N 281 südlich A 76 zu Regionalstraße (zweistreifig, 80 km/ h) (Autobahnkreuz A 76 / N 281 wurde zwischenzeitlich zu einfacher Anschlussstelle umgebaut, anschließend wurde N 281 bis Nijswillerweg (Simpelveld-Süd) zu zweistreifiger Regionalstraße zurückgebaut)	Provinz Limburg	**X**		
49	Führung der A 2 in Maastricht im Tunnel als durchgängige Autobahn	Provinz Limburg	**X**		
50	N 297n in Kombination mit B 56n und L 410 als alternative Verbindung zwischen Roermond und Parkstad Limburg (kein Infrastrukturprojekt, sondern alternative Routenführung)	Provinz Limburg	**X**		
51	A 73 und N 293n als alternative Verbindung zwischen Roermond und Parkstad Limburg (kein Infrastrukturprojekt, sondern alternative Routenführung)	Provinz Limburg	**X**		
52	Vollausbau des Autobahnkreuzes A 76 / A 79	Provinz Limburg	**X**		
53	Ausbau des Innenrings Parkstad Limburg (anbaufrei, 50 km/h, Kreisverkehre)	Provinz Limburg	**X**		
54	Anbindung des Innenrings Parkstad Limburg an die A 76	Provinz Limburg	**X**		
55	Umgestaltung Knoten N 3 / N 67 zu Kreisverkehr	MET	**X**		
56	Umgestaltung Anbindung E 40 an N 67 (Nord) zu Kreisverkehr	MET	**X**		

Laufende Nummer (siehe Plan)	Beschreibung	Quelle(n)	Prognose-0-Fall – Planfall 1 (2015 / 2020)	Prognose-0-Mit-Fall – Planfall 2 (2015 / 2020)	Handlungs-potenzial – Planfall 3 (2015 / 2020)
57	Verbesserung Verkehrssituation Knoten Altenbergerstraße / Lütticher Straße	Gemeinde Kelmis			X
58	Entlastung der OD Eynatten, z. B. durch eine Ortsumgehung	Gemeinde Raeren			X
59	Ertüchtigung der N 68	Gemeinde Raeren			X
60	L42n: OU Geilenkirchen und Übach-Palenberg/Scherpenseel	Landesbetrieb Straßenbau NRW NL Aachen			X
61	L240n: Neubau von der L47 (Übach-Palenberg) bis zur L42n (Scherpenseel)	Landesbetrieb Straßenbau NRW NL Aachen			X

Tabelle 5.10: Modifikationen Straßennetz

Laufen-de Nummer (siehe Plan)	Beschreibung	Quelle(n)	Bemerkungen	Prognose-0-Fall		Handlungs-potenzial ÖPNV	
				2015	2020	2015	2020
1	Inbetriebnahme Euregiobahn Abschnitt Alsdorf – Stolberg	Nahverkehrsplan SPNV des AVV 2005, Nahverkehrsplan Kreis Aachen 2003 – 2007		X			
45	Inbetriebnahme Euregiobahn Abschnitt Merzbrück bis Aachen-Zentrum	Nahverkehrsplan SPNV des AVV 2005, Nahverkehrsplan Kreis Aachen 2003 – 2007		X			
2	Durchbindung der Euregiobahn von Weisweiler über Langerwehe nach Düren	Nahverkehrsplan SPNV des AVV 2005, Nahverkehrsplan Kreis Aachen 2003 – 2007		X			
3	Anbindung der Strecke Heinsberg – Lindern an das Netz der Euregiobahn	Nahverkehrsplan SPNV des AVV 2005, Nahverkehrsplan Kreis Aachen 2003 – 2007		X			
4	Durchbindung der Euregiobahn über Düren hinaus bis nach Linnich	Nahverkehrsplan SPNV des AVV 2005, Nahverkehrsplan Kreis Aachen 2003 – 2007		X			
5	Durchbindung der Euregiobahn über Heerlen nach Sittard bzw. Maastricht (Linienführung auch über Abzweig Richterich - Gewerbegebiet Avantis – Kerkrade)	Nahverkehrsplan SPNV des AVV 2005, Nahverkehrsplan Kreis Aachen 2003 – 2007	Seitens der Provinz Limburg derzeit nicht geplant; wenn der AVV die Durchbindung verfolgt, ist das möglich, nur beteiligen sich die NL finanziell nicht daran				X
6	Verbindung Aachen – Verviers – Lüttich / Spa (RE 29) im Stundentakt	Nahverkehrsplan SPNV des AVV 2005, Nahverkehrsplan Kreis Aachen 2003 – 2007, SNCB	Flügelung in Verviers: ein Zugteil nach Spa, ein Zugteil nach Lüttich Laut SNCB nicht als Prognose-0-Maßnahme, sondern als Handlungspotenzial einzustufen	X		X	
8	Anbindung der Bahnstrecke Düren – Linnich an die Bahnstrecke Aachen – Düsseldorf beim Haltepunkt Lindern oder Baal (Alternativen werden derzeit untersucht)	Nahverkehrsplan SPNV des AVV 2005, Nahverkehrsplan Kreis Aachen 2003 – 2007		X			
9	Anbindung des Haltepunkts Ratheim an die Achse Aachen - Mönchengladbach	Nahverkehrsplan SPNV des AVV 2005, Nahverkehrsplan Kreis Aachen 2003 – 2007		X			

Laufen-de Nummer (siehe Plan)	Beschreibung	Quelle(n)	Bemerkungen	Prognose-0-Fall		Handlungs-potenzial ÖPNV	
				2015	2020	2015	2020
10	Schnellbuslinie Aachen – Gewerbegebiet Avantis – Heerlen als Übergangsmaß-nahme bis zur Inbetriebnah-me der Euregiobahnstrecke	Nahverkehrsplan Stadt Aachen, 1. Fortschreibung 2003	Seitens der Provinz Limburg derzeit nicht geplant	**X**			
11	Verbesserung Schnellbuslinie Aachen - Monschau	Nahverkehrsplan Kreis Aachen 2003 – 2007		**X**			
12	Verbesserung der Verknüp-fung ÖV/Rad, Ausbau der Fahrradmitnahmemöglichkei-ten bei den ÖV-Freizeitlinien (z. B. Linie 68, Linie 63, Linie 213)	Gemeinde Simmerath		**X**			
13	Verlängerung der Euregio-bahn von Stolberg über Breinig zum Nationalpark Eifel	Stadt Stolberg				**X**	
14	Anbindung der Stadt Baes-weiler an die Euregio-bahnstrecke Herzogenrath – Alsdorf zwischen Merkstein und Busch über eine beste-hende, nicht mehr genutzte Trasse	Stadt Baesweiler				**X**	
15	Anbindung der Gemeinde Eupen an das Netz der Eure-giobahn	Gemeinde Eupen	AVV hat prinzipiell keine Einwände gegen eine mögliche Flüge-lung der Euregiobahn in Welkenraedt (ein Zug-teil nach Eupen, ein Zugteil nach Verviers / Lüttich)			**X**	
18	Verbesserung der Verknüp-fung Bus / Euregiobahn im Stadtgebiet Eschweiler	Stadt Eschweiler		**X**			
19	Bau eines Gleisdreiecks am Stolberger Hbf	Stadt Stolberg	Direktes Einfahren der Euregiobahn in Stol-berger Strecke ohne Änderung der Fahrtrich-tung und Aufenthalt an Stolberg Hbf	**X**			
20	Verbindung Eupen – Mon-schau (Linie 385) verbessern	Stadt Monschau	prinzipiell keine Ein-wände seitens des AVV, Planung ist stark abhängig von der TEC			**X**	
21	Schnittstellen IV / ÖV (z. B. P+R) berücksichtigen	Stadt Eschweiler	Dies ist im Nahver-kehrsplan SPNV 2005 des AVV geschehen				
22	Bau einer für Hochgeschwin-digkeitsverkehr geeigneten Schienentrasse zwischen Lüttich und Düren (3. und 4. Schienenstrang zwischen Aachen-Buschtunnel und Düren)	AVV, IHK Aachen		**X**			
23	Punktuelle Ertüchtigung der Schienentrasse Aachen – Düsseldorf	AVV, IHK Aachen		**X**			
24	Ertüchtigung der Schienen-trasse Aachen – Montzen – Antwerpen im Güterverkehr	AVV, IHK Aachen	Arbeiten haben bereits begonnen	**X**			
25	Ertüchtigung der Schienen-trasse Herzogenrath – Heer-len – Sittard / Maastricht	AVV, IHK Aachen		**X**			

Laufen-de Nummer (siehe Plan)	Beschreibung	Quelle(n)	Bemerkungen	Prognose-0-Fall		Handlungs-potenzial ÖPNV	
				2015	2020	2015	2020
26	Durchbindung der Strecke Mönchengladbach – Dalheim – Roermond im Stundentakt	Nahverkehrsplan SPNV des AVV 2005, Nahver-kehrsplan Kreis Aachen 2003 – 2007				X	
27	Reaktivierung der Schienen-trasse Stolberg-Altstadt – Raeren – Eupen für den Güter- und Personenverkehr	IHK Aachen				X	
49	Reaktivierung der Schienen-trasse Stolberg-Altstadt – Raeren – Eupen für den Tourismusverkehr	ÖV-Sofortprogramm für die Euregio-Maas-Rhein von der Arbeitsgruppe „Euregi-oNet“				X	
28	Ausbau Aachen Hbf zu inter-nationalem Verknüpfungs-punkt	AVV, IHK Aachen	Arbeiten haben bereits begonnen	X			
30	Modernisierung der Bahnhal-tepunkte Aachen-Rothe Erde, Herzogenrath-Kohlscheid	AVV, IHK Aachen		X			
32	Neubau eines Haltepunkts in Hergenrath	Nahverkehrsplan SPNV des AVV 2005, Nahver-kehrsplan Kreis Aachen 2003 – 2007, IHK Aachen, TEC, SNCB		X			
33	Neubau der Haltepunkte Kerkrade-Eygelshoven, Heerlen-Oost und Heerlen-Woonboulevard	IHK Aachen, Parkstad Limburg, Provinz Limburg	Im Rahmen des Lightrailprojekts Provinz Limburg; der AVV strebt einen einheitlichen grenz-überschreitenden SPNV (Euregiobahn) an, das Lightrailprojekt in Limburg sollte in diesem Sinne integriert werden	X			
34	Neubau der Haltepunkte Aachen-Richterich, Avantis und Spekholzerheide	Nahverkehrsplan SPNV des AVV 2005, IHK Aachen	die Haltepunkte werden von der Provinz Lim-burg nicht verfolgt; die Anlage ist jedoch mög-lich, wenn Finanzierung geklärt			X	
35	Reaktivierung der Strecke Gemünd – Hellenthal	Nahverkehrsplan SPNV 2002 Zweckverband VRS				X	
37	Neueinrichtung des Halte-punkts Herzogenrath-Kohlberg (Strecke Aachen – Herzogenrath)	IHK Aachen	Wird seitens des AVV nicht verfolgt.			X	
38	Durchbindung von Schnellzü-gen aus der Randstand nach Aachen mit Weiterführung z. B. zum Flughafen Köln/Bonn	AVV, IHK Aachen	Wird seitens Provinz Limburg nicht verfolgt; jedoch möglich, wenn Finanzierung geklärt; AVV könnte sich eine durchgebundene Linie Eindhoven / Lüttich – Aachen – Flughafen Köln/Bonn vorstellen			X	
39	Neubau des Haltepunkts Eschweiler-St. Jöris (Strecke Begau – Stolberg Hbf)	IHK Aachen				X	
40	Neubau des Haltepunkts Eschweiler-Aue (Strecke Stolberg Hbf – Weisweiler)	Nahverkehrsplan SPNV des AVV 2005, IHK Aachen		X			
43	Ertüchtigung der Vennbahn bis Trois Ponts	IHK Aachen				X	

Laufen-de Nummer (siehe Plan)	Beschreibung	Quelle(n)	Bemerkungen	Prognose-0-Fall		Handlungs-potenzial ÖPNV	
				2015	2020	2015	2020
44	Einführung einer Light-Rail- (Stadtbahn-) und einer Schnellverbindung (je 2 Züge pro h) zwischen Maastricht – Heerlen – Kerkarde	Provinz Limburg	Heerlen bleibt Umsteigepunkt im grenzüberschreitenden Verkehr (Euregiobahn) zwischen Aachen und Maastricht / Sittard etc.; AVV verfolgt einen einheitlichen SPNV (Euregiobahn) sowie die Durchbindung der Schnellzüge über die Grenze nach Aachen und weiter z. B. nach Köln	**X**			
48	Einrichtung einer schnellen Busverbindung zwischen Heinsberg und Sittard durch Aufwertung der vorhandenen Linie 436	ÖV-Sofortprogramm für die Euregio-Maas-Rhein von der Arbeitsgruppe „EuregioNet“		**X**			
50	Verbesserung der Anbindung des Maastrichter Bahnhofs an den HGV-Bahnhof Lüttich	ÖV-Sofortprogramm für die Euregio-Maas-Rhein von der Arbeitsgruppe „EuregioNet“, SNCB	Laut SNCB nicht als Prognose-0-Maßnahme einzustufen, sondern Handlungspotenzial	**X**			
51	Schaffung eines Euregionalen Tarifysystems	ÖV-Sofortprogramm für die Euregio-Maas-Rhein von der Arbeitsgruppe „EuregioNet“, TEC		**X**			
52	Führung der Linie 396 (Eupen - Vaals) über das Dreiländereck	Belgische Gemeinden	TEC hält dies für nicht machbar			**X**	
53	Einrichtung / Verbesserung des örtlichen ÖPNV	Gemeinde Lontzen, Gemeinde Kelmis				**X**	

Tabelle 5.11: Modifikationen ÖPNV-Angebot

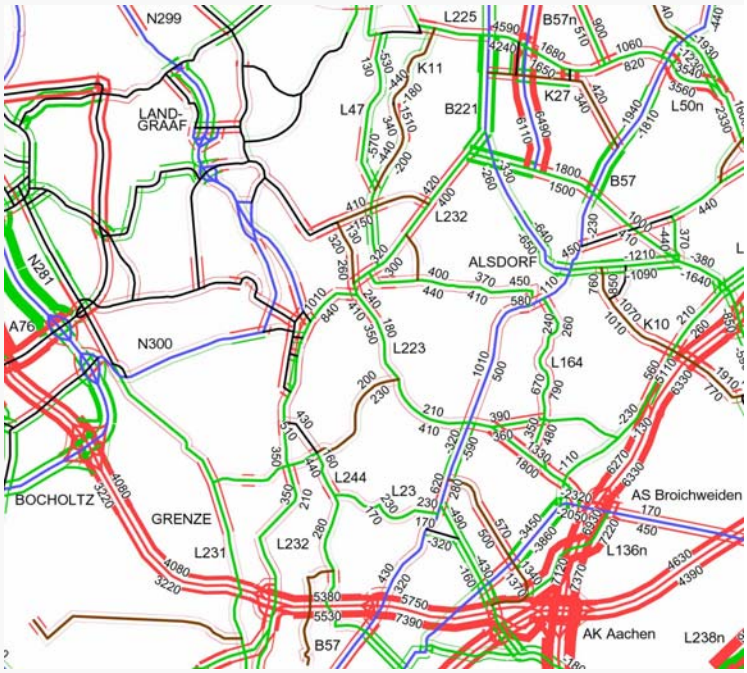
Laufende Nummer (siehe Plan)	Beschreibung	Quelle(n)	Prognose-0-Fall		Handlungs-potenzial	
			2015	2020	2015	2020
1	Anlage eines straßenbegleitenden Geh-/Radwegs zwischen Lontzen und Busch	Gemeqinde Lontzen			X	
2	Ausbau des RAVel nach Plombières	Gemeinde Lontzen			X	
3	Anlage eines gemeinsamen Geh-/Radwegs an der K 13 zwischen Aachen-Krauthausen und Stolberg-Dorff	Kreis Aachen	X			
4	Anlage eines Radwegs an der K 21 im Zuge des Rur-Uferradwegs zwischen Simmerath-Grünental und Simmerath-Hammer	Kreis Aachen	X			
5	Anlage von Schutzstreifen an der K 1 zwischen östlichem Ortseingang Kohlscheid und Kohlscheid Markt	Kreis Aachen	X			
6	Ausbau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs im Zuge der K 15 zwischen Eschweiler-Pumpe und Eschweiler-Röthgen	Kreis Aachen	X			
7	Anlage eines Radwegs im Zuge des Rur-Uferradwegs abseits der L 106 auf Wirtschaftswegen bis Simmerath-Dedenborn	Kreis Aachen	X			
8	Ausbau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs an der K 19 in der OD Simmerath-Lammersdorf	Kreis Aachen	X			
9	Ausbau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs an der K 29 zwischen K 5 und Bahnhofstraße	Kreis Aachen	X			
10	Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs an der K 34n zwischen Würselen-Broichweiden und B 264/Merzbrück	Kreis Aachen	X			
11	Erneuerung des gemeinsamen Geh-/Radwegs an der K 22 zwischen Stolberg-Büsbach und Stolberg-Breinig	Kreis Aachen	X			
12	Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs an der K 1 zwischen Herzogenrath-Kohlscheid und Würselen-Pley als Ergänzung zum vorhandenen Zweirichtungsradweg	Kreis Aachen	X			
13	Ausbau des gemeinsamen Geh-/Radwegs an der K 6 zwischen Stolberg und Eschweiler-Hastenrath	Kreis Aachen	X			
14	Ausbau des gemeinsamen Geh-/Radwegs an der K 8 zwischen Baesweiler-Loverich und Baesweiler-Floverich	Kreis Aachen	X			
15	Schaffung von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen an der K 10 zwischen Alsdorf-Mariadorf (Dreieck) und westlichem Ortsausgang Mariadorf	Kreis Aachen	X			
16	Neubau eines gemeinsamen Geh-/Radwegs an der K 18 zwischen L 11 und Cäcilienstraße	Kreis Aachen	X			
17	Anlage eines (gemeinsamen Geh-)Radwegs an der K 16 zwischen Mützenich und Imgenbroich	Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassung Aachen	X			
18	Anlage eines (gemeinsamen Geh-)Radwegs an der B 266 zwischen Mützenich und Imgenbroich	Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassung Aachen	X			
19	Anlage eines (gemeinsamen Geh-)Radwegs an der B 399 in der OD Lammersdorf	Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassung Aachen	X			
20	Anlage eines (gemeinsamen Geh-)Radwegs an der L 238 zwischen Rott und Mulartshütte	Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassung Aachen	X			
21	Anlage eines (gemeinsamen Geh-)Radwegs an der L 12 bei Gressenich	Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassung Aachen	X			
22	Anlage eines (gemeinsamen Geh-)Radwegs an der L 236 zwischen L 221 und Atsch	Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassung Aachen	X			
23	Anlage eines (gemeinsamen Geh-)Radwegs an der L 136 in der OD Alsdorf	Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassung Aachen	X			

Laufende Nummer (siehe Plan)	Beschreibung	Quelle(n)	Prognose-0-Fall		Handlungs-potenzial	
			2015	2020	2015	2020
24	Anlage eines (gemeinsamen Geh-)Radwegs an der B 57 südlich Knoten L 240	Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassung Aachen	X			
25	Anlage eines (gemeinsamen Geh-)Radwegs an der L 232 in Herzogenrath-Straß	Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassung Aachen	X			
26	Anlage eines RAVel ab Raeren entlang der Vennbahntrasse in Richtung Monschau / Waimes	MET, Gemeinde Monschau, Gemeinde Simmerath			X	
27	Anlage eines RAVel im Gebiet Kelmis	MET			X	
28	Fortführung des Vennbahnradwegs zwischen Aachen-Walheim und Monschau bzw. auch darüber hinaus	Gemeinde Monschau, Gemeinde Simmerath			X	
29	(gemeinsamer) Geh-/Radweg / Schutzstreufen N 668	MET			X	
30	(gemeinsamer) Geh-/Radweg Rue de l'Usine	MET			X	
31	(gemeinsamer) Geh-/Radweg N 3	MET				
32	(gemeinsamer) Geh-/Radweg / Schutzstreifen N 67 Welkenraedt	MET			X	
33	(gemeinsamer) Geh-/Radweg / Schutzstreifen N 61 Baelen – Eupen	MET			X	
34	(gemeinsamer) Geh-/Radweg / Schutzstreifen N 68 Eupen – Grenze Deutschland	MET			X	
35	(gemeinsamer) Geh-/Radweg Rue de l'Invasion	MET			X	
36	(gemeinsamer) Geh-/Radweg N 68 Eupen - Jalhay	MET			X	

Tabelle 5.12: Modifikationen Radverkehrsanlagen

Prognose-0-2015 - Cas Pronostic-0-2015 - Nulprognose 2015

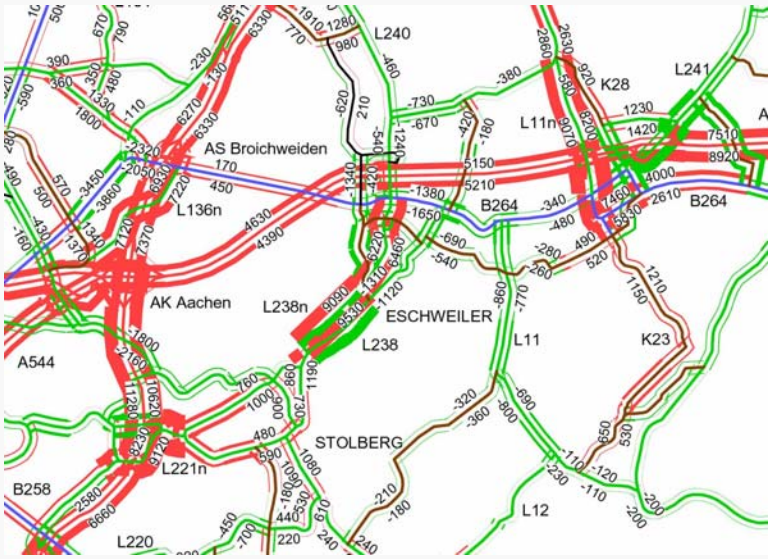
- B 57n (OU Baesweiler) => Entlastung der OD um bis zu rund 3.800 - 5.500 Kfz / Werktag
- Route B 57n (Contournement Baesweiler) réduction de 3.800 - 5.500 Véh./j
- B 57n (rondweg Baesweiler) => Ontlasting van doorgaande weg tot ± 3.800 – 5.500 mvt/werkdag
- L 50n (OU Setterich) => Entlastung der OD um bis zu rund 3.200 Kfz / Werktag
- Route L50n (Contournement Setterich réduction de 3.200 Véh/j)
- L 50n (rondweg Setterich) => Ontlasting van doorgaande weg tot ± 3.200 mvt/werkdag
- L 136 (Osttangente Würselen) => Entlastung der OD Broichweiden um bis zu rund 7.300 Kfz / Werktag



- Route L136 (Tangentielle de Würselen) réduction au centre de Broichwerden de 7.300 Véh./j
- L 136 (Oosttangent Würselen) => Ontlasting van de weg door Broichweiden tot ± 7.300 mvt/werkdag

Prognose-0-2015 - Cas Pronostic-0-2015 - Nulprognose 2015

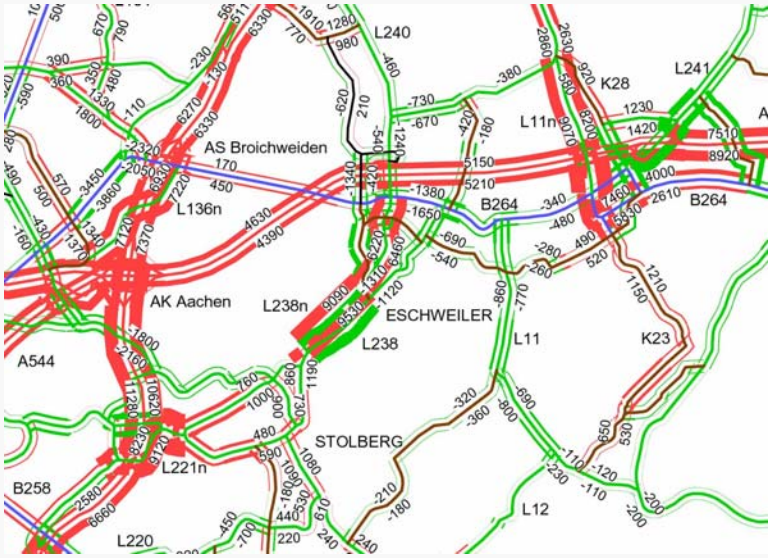
- Ausbau des Autobahnkreuzes Aachen sowie der A4 in Richtung Köln erhöht die Kapazität
- Insbesondere Durchgangsverkehr und grenzüberschreitender Verkehr auf Autobahnen nehmen zu
- L 238n in Eschweiler => Entlastung des gesamten angebauten Straßenabschnitts zwischen Stolberg und Eschweiler um bis zu rund 17.000 Kfz / Werktag



- Verlegung ASS Weisweiler in Verbindung mit OU Weisweiler => Entlastung der OD Weisweiler und OD Wilhelmshöhe um bis zu rund 6.900 Kfz / Werktag
- Anschlussstelle AC-Eilendorf => teilweise Entlastung der OD Eilendorf sowie teilweise zusätzliche Belastungen der zuführenden Strecken in Stolberg (um bis zu rund 4.300 Kfz / Werktag)

Prognose-0-2015 - Cas Pronostic-0-2015 - Nulprognose 2015

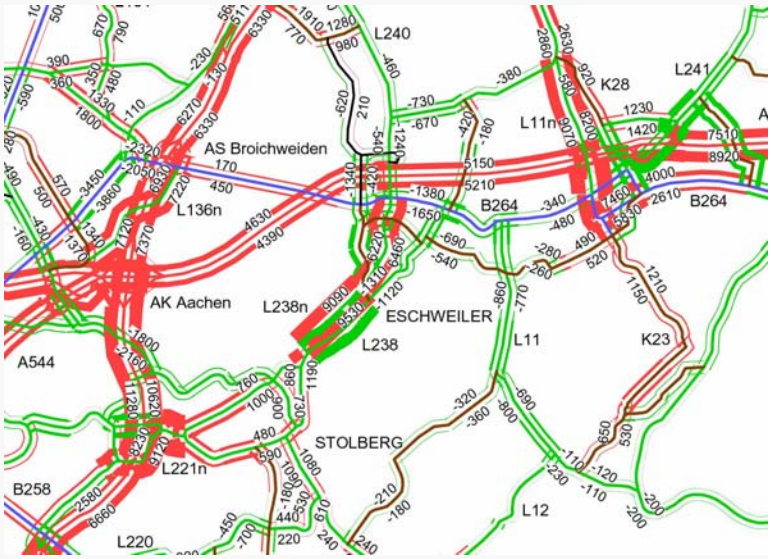
- Augmention des capacités de l'échangeur d'Aachen et de la A4 en direction de Cologne
- Augmentation du trafic de transit et du trafic tranfrontalier
- Route L 238n à Eschweiler => Réduction du trafic entre Stolberg et Eschweiler (route existante) jusqu'à 17.000 véh/j



- Contournement Weisweiler => Réduction du trafic au centre de Weisweiler et Wilhelmshöhe jusqu'à 6.900 véh/j
- Raccordement à l'autoroute AC-Eilendorf => Réduction partielle du trafic au centre de Eilendorf et augmentation partielle des routes en provenance de Stolberg (jusqu'à 4.300 véh/j)

Prognose-0-2015 - Cas Pronostic-0-2015 - Nulprognose 2015

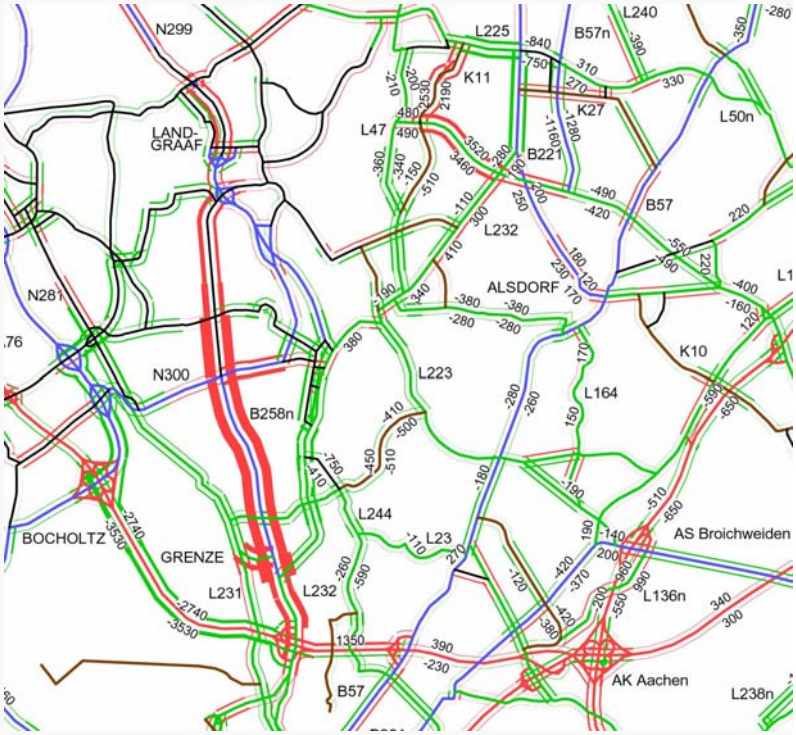
- Uitbreiding van knooppunt Aken en de A4 richting Keulen verhoogt de capaciteit
- Met name doorgaand verkeer en grensoverschrijdend verkeer nemen toe
- L 238n in Eschweiler => ontlasting van het totale uitgebreide wegennet tussen Stolberg en Eschweiler tot ± 17.000 mvt/werkdag



- Verleggen afrit Weisweiler naar verbinding met rondweg Weisweiler => ontlasting van de doorgaande wegen door Weisweiler en Wilhelmshöhe tot ± 6.900 mvt/werkdag
- Afrit AC-Eilendorf => enerzijds ontlasting van weg door Eilendorf en anderzijds hogere belasting op de toegangswegen in Stolberg (tot ± 4.300 mvt/werkdag)

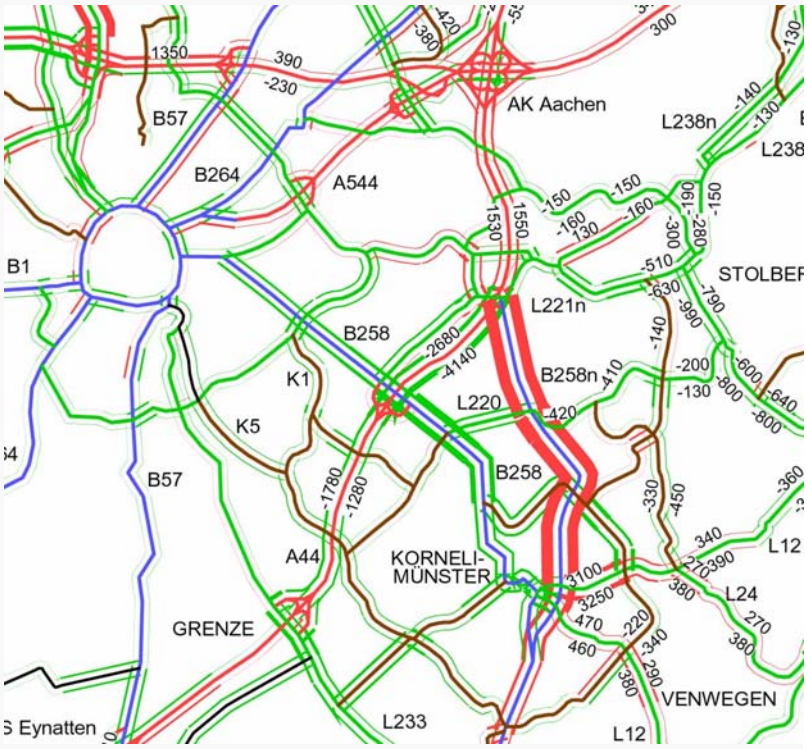
Prognose-0-Mit-2015 - Cas Pronostic-0-2015 - Nul-plus-prognose 2015

- Weiterführung der L 240n => Entlastung OD Palenberg Ost, zusätzliche Belastung OD Palenberg Süd
- Prolongation de la L 240n => Réduction du trafic sur la traversée Est de Palenberg, trafic supplémentaire dans la traversée Sud de Palenberg
- Doortrekking van de L 240n => ontlasting van OD Palenberg Ost, hogere belasting OD Palenberg Süd
- B 258n / Ortsumgehung Richterich => wichtige Kfz-Verkehrsachse zwischen Aachen und Kerkrade
- RouteB 258n / Contournement de Richterich => Important Axe entre Aachen et Kerkrade
- B 258n / rondweg Richterich => belangrijke verkeersas voor personenverkeer tussen Aken en Kerkrade



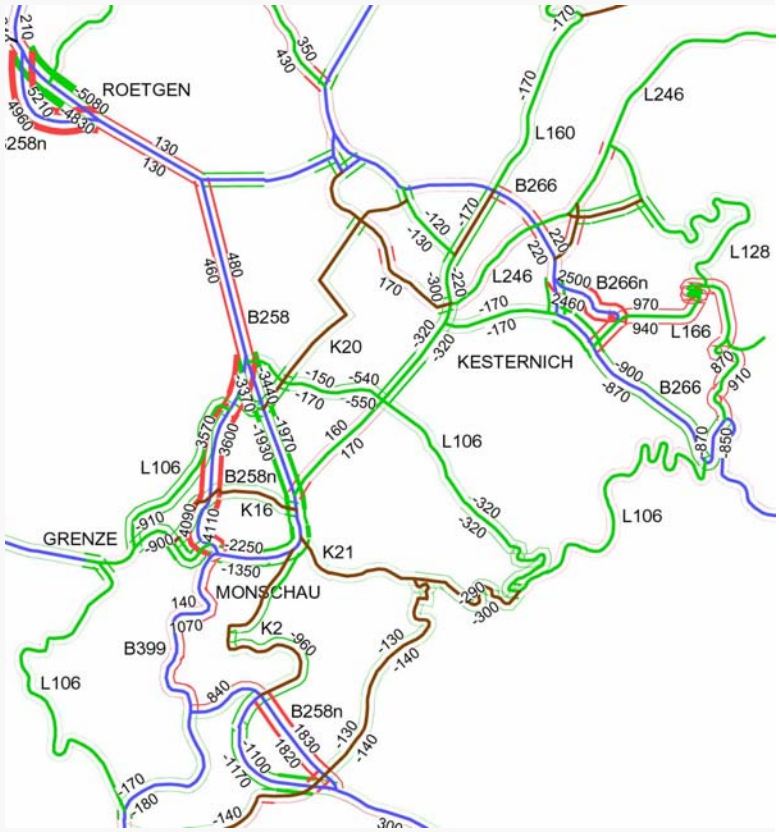
Prognose-0-Mit-2015 - Cas Pronostic-0-2015 - Nul-plus-prognose 2015

- Ortsumgehung Brand / Kornelimünster => in Verbindung mit Autobahnanschlusstelle AC-Eilendorf wichtige Kfz-Verkehrsachse
- Contournement Brand / Kornelimünster => Axe important en lien avec le raccordement à l'autoroute AC-Eilendorf
- Rondweg Brand / Kornelimünster => in verbinding met oprit AC-Eilendorf belangrijke verkeersas
- Ortsdurchfahrten Brand und Kornelimünster werden entlastet
- Les centres de Brand et de Kornelimünster seront déchargés
- Doorgaande wegen door Brand en Kornelimünster worden ontlast



Prognose-0-Mit-2015 - Cas Pronostic-0-2015 - Nul-plus-prognose 2015

- **OU Roetgen, Konzen, Imgenbroich, Höfen, Kesternich => Entlastung der OD Roetgen (um bis zu rund 9.900 Kfz / Werktag)**
  OD Konzen / Imgenbroich (um bis zu 4.700 Kfz / Werktag)
  OD Höfen (um bis zu 2.300 Kfz / Werktag)
  OD Kesternich (um bis zu rund 4.800 Kfz / Werktag)
- **Contournement de Roetgen, Konzen, Imgenbroich, Höfen, Kesternich => Reduction au centre de Roetgen (jusqu'à 9.900 Kfz / véh/j), au centre de Konzen / Imgenbroich (jusqu'à 4.700 véh./j;) au centre de Höfen (jusqu'à 2.300 véh/j), au centre de Kesternich (jusqu'à 4.800 véh/j)**
- **Rondwegen Roetgen, Konzen, Imgenbroich, Höfen, Kesternich => ontlasting van wegen door Roetgen (tot ± 9.900 mvt/werdag), Konzen (tot ± 4.700 mvt/werkdag), Höfen (tot ± 2.300 mvt/werdag) en Kesterich (tot ± 4.800 mvt/werdag)**



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 2
April 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 3
2 Entwicklung eines Zielsystems 6
2.1 Darstellung der zusammengetragenen Zielvorstellungen 6
2.2 Ableitung von Oberzielen mit Relevanz für die Aufgabenstellung 6
2.3 Ableitung von Indikatoren zu den Oberzielen 9
3 Handlungspotenzial und Lösungsansätze 13

1 Vorgehensweise

In der Analysephase (Phase 1) wurden im Wesentlichen quantitative und qualitative Analysen der Verkehrssysteme durchgeführt, z. B. mit Hilfe eines Verkehrsmodells und Aufnahmen vor Ort. Die Entwicklung eines Ziel- und Bewertungssystems in der Phase 2 basiert zum einen auf

- den Ergebnissen der Analysen aus der Analysephase und zum anderen auf
- den Informationen, die bei den zahlreichen individuellen Rechercheterminen vor Ort gewonnen werden konnten (siehe Abbildung 1.1).

Dieser problembezogene Ansatz wurde gewählt, da eine überwiegend quantifizierende Betrachtung den Anforderungen des Untersuchungsraums mit seiner besonderen historischen, gesellschaftlichen und kulturellen Entwicklung in seinen politischen, geografischen und topografischen Gegebenheiten aus regionaler Sicht nicht gerecht werden kann.

Im Rahmen von Vorort-Terminen wurden Gespräche mit allen relevanten Beteiligten (auch außerhalb des Untersuchungsgebiets) geführt. Im Einzelnen waren dies *die Kommunen Eupen, Baelen, Plombières, Lontzen, Welkenraedt, Raeren, Kelmis, Vaals, Monschau, Roetgen, Simmerath, Stolberg, Eschweiler, Aachen, Herzogenrath, Würselen, Alsdorf, Baesweiler, die Wirtschaftsförderungsgesellschaft Ostbelgiens (WFG), der Kreis Aachen, der Landesbetrieb Straßenbau NRW (Niederlassung Aachen), die Aachener Straßenbahn und Energieversorgungs AG (ASEAG), der Aachener Verkehrsverbund (AVV), die Provinz Limburg, die Parkstad Limburg, die Kamer van Koophandel Zuid Limburg, Rijkswaterstaat, die Euregionale 2008, die Städteregion Aachen, die Industrie- und Handelskammer (IHK) Aachen, das Ministère wallon de l´Equipement et des Transport (MET), die Societé National de Chemin de Fer Belgique (SNCB) und die Societé de Transports en Commun (TEC)*.

Im Zuge dieser intensiven Gespräche wurden sowohl die individuelle Sicht der Problemkonstellationen als auch konkrete Planungsabsichten, vorliegende Studien oder Untersuchungen und Zielvorstellungen bis hin zu Wünschen hinsichtlich der zukünftigen Entwicklungen diskutiert bzw. abgefragt.

Dank dieses problemorientierten Ansatzes konnten in der Phase 2 z. T. sehr detaillierte Zielvorstellungen zusammengetragen werden. Aus der Summe all dieser Informationen und Hinweise formt sich im Ergebnis ein vielschichtiges und ausgewogenes Gesamtbild einer anzustrebenden und wünschenswerten Entwicklung für den Untersuchungsraum und dessen Einbindung in die umgebenden Regionen.

Aus diesem Gesamtbild können für die Aufgabenstellung der Studie relevante Oberziele abgeleitet werden. Diesen Oberzielen wiederum können dann hinsichtlich der in Phase 3 anstehenden Wirkungsüberprüfung und Bewertung von noch zu entwickelnden Handlungskonzepten Indikatoren zugeordnet werden.

Über die Formulierung von Zielen, Oberzielen und Indikatoren hinaus ist es auf der Basis der dezidiert zusammengetragenen Zielvorstellungen möglich, fundierte Aussagen zu räumlich differenzierten Handlungspotenzialen zu treffen. Die Handlungspotenziale werden auf regionaler Ebene, z. B. in Form von Netzmodifikationen im MIV, ÖV oder Radverkehr, formuliert und dargestellt.

Wesentliche Elemente des Berichts zur Phase 2 sind demnach:

- Darstellung und Erläuterungen der zusammengetragenen Zielvorstellungen
- Ableitung und Darstellung der für die Aufgabenstellung der Studie relevanten Oberziele

- Formulierung, Beschreibung und Darstellung der den Zielen zuzuordnenden Indikatoren für eine spätere Bewertung
- Darstellung der aus den Oberzielen und den einzelnen Zielvorstellungen abgeleiteten regionalen Handlungspotenziale (Maßnahmen im MIV, ÖV und Radverkehr)

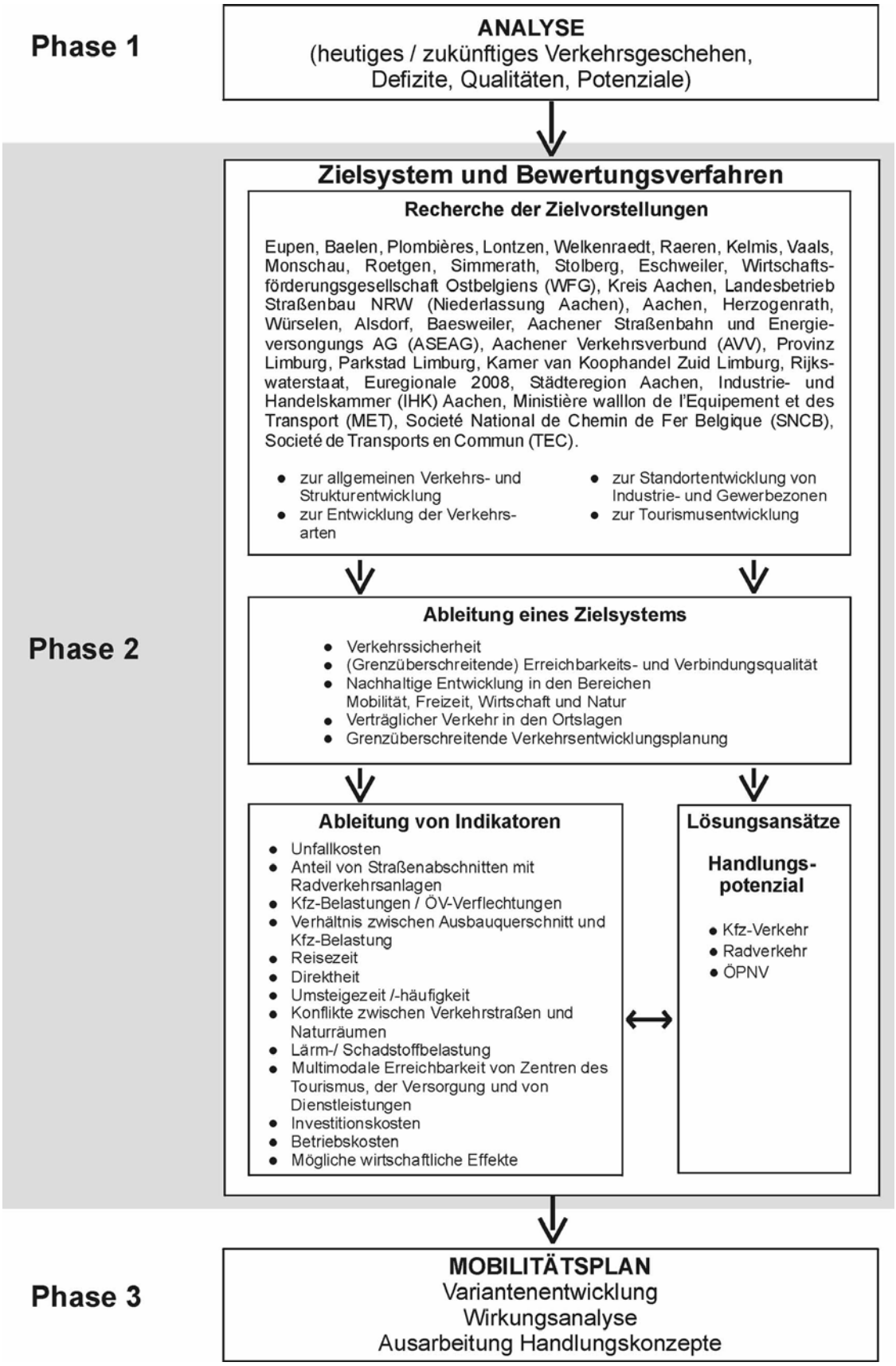


Abbildung 1.1: Ablaufdiagramm Phase 2

2 Entwicklung eines Zielsystems

2.1 Darstellung der zusammengetragenen Zielvorstellungen

Die von Mai 2005 bis Dezember 2005 geführten Gespräche mit den relevanten Beteiligten innerhalb und außerhalb des Untersuchungsgebiets ergaben eine Fülle von Informationen zu angestrebten und erhofften Entwicklungen, zu aktuellen Problemen und Sorgen, zu konkreten Zielen und Planungen und zu Wünschen, Ideen und Visionen. Bei den angeregten Gesprächen und Diskussionen wurde bewusst davon abgesehen, nur Ziele und Vorstellungen abzufragen, die von unmittelbarer Relevanz für die konkrete Aufgabenstellung der Studie waren. Ein wichtiges Anliegen im Rahmen dieser Phase war es vielmehr, ein Gesamtbild von Randbedingungen und möglichen Entwicklungszielen und –potenzialen zu erhalten.

Im Folgenden werden zunächst alle Zielvorstellungen dargestellt, die im Zuge der Gespräche zusammengetragen wurden – losgelöst von der Relevanz für die Aufgabenstellung der Studie und ohne Gewichtung bzw. Prioritätenreihung.

Diese Zielvorstellungen können betreffen:

- die Verkehrs- und Strukturentwicklung allgemein
- die Entwicklung der einzelnen Verkehrsarten
- die Standortentwicklung sowie
- die Tourismusentwicklung.

Bei dieser Auflistung sind neben mittel- bis langfristigen Zielvorstellungen auch aktuelle Planungen, in der Umsetzung befindliche Maßnahmen oder Inhalte von vorliegenden Untersuchungen und Studien aufgeführt worden – dies betrifft insbesondere geplante und mögliche Ortsumgehungen (z. B. Ortsumgehungen Roetgen, Konzen / Imgenbroich, Kesternich und Höfen, zusätzlicher Autobahnanschluss Eupen, Ortsumgehung Vaals), aber auch ÖPNV-Konzepte, wie z. B. den Ausbau der Euregiobahn, und Radkonzepte, wie z. B. die Einrichtung einer „Grünroute“ im Rahmen der Euregionale 2008.

2.2 Ableitung von Oberzielen mit Relevanz für die Aufgabenstellung

Aus dem Gesamtbild der recherchierten Zielvorstellungen lassen sich Einzelziele und Oberziele ableiten. Für die konkrete Aufgabenstellung ergeben sich folgende Oberziele:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verbesserung der (grenzüberschreitenden) Erreichbarkeits- und Verbindungsqualität
- Förderung einer nachhaltigen Entwicklung in den Bereichen Mobilität, Freizeit, Wirtschaft und Natur
- Erzielung eines verträglichen Verkehrs in den Ortslagen
- Verbesserung der grenzüberschreitenden Verkehrsentwickungsplanung

Die Zuordnung der Einzelziele zu den Oberzielen stellt sich hierbei wie folgt dar[1]:

Oberziel: Verkehrssicherheit **Einzelziele:**
- Besserer Zustand relevanter Außerortsstraßen - Sichere Führung des Radverkehrs an Außerortsstraßen - Sichere Anlagen für den Fußgängerlängsverkehr und die Fahrbahnüberquerungen - Höhere Verkehrssicherheit in Ortsdurchfahrten und an außerörtlichen Knotenpunkten - Grundsätzliche Berücksichtigung und Prüfung der Knotenpunktform „Kreisverkehr“ im Einzelfall bei der Neuplanung und Umgestaltung von Knotenpunkten

Oberziel: (Grenzüberschreitende) Erreichbarkeits- und Verbindungsqualität **Einzelziele:**
Motorisierter Individualverkehr (MIV) - Bessere Verkehrsqualität auf der B 258 bzw. L 233 zwischen Eifel, Anschlussstellen an die A 44 und Aachen - Bessere Verkehrsqualität auf der ausgewiesenen Nebenstrecke von Roetgen nach Aachen (B 258 über Walheim) - Bessere Verbindung zwischen Aachen und Kerkrade - Verbesserung der Erreichbarkeiten in der Nordregion Aachen - Bessere Verkehrsqualität auf der B 266 zwischen Simmerath und Einruhr - Verbesserung der Anbindung Simmeraths über die L 12 an die A 44, z. B. über die geplante Ortsumgehung Brand / Kornelimünster - Verbesserung der Anbindung Simmeraths an die A 4 - Verbesserung der Autobahnanbindung Stolbergs an die A 44 bzw. an die A 4 - Bessere Verkehrsqualität auf der N 67 zwischen Monschau und dem Anschluss an die N 3 - Bessere Verkehrsqualität auf der N 68 zwischen Eupen und Grenze Aachen - Verbesserung der Autobahnanbindung Eupens und Welkenraedts an die E 40, z. B. durch Anlage einer zusätzlichen Autobahnanschlussstelle - Verbesserung der Autobahnanbindung von Walhorn und Astenet (Gemeinde Lontzen) - Verbesserung der Verkehrsverhältnisse um den Drielandenpunt zwischen Vaals und Plombières - Verbesserung der Anbindung Belgiens an Monschau bzw. an den Nationalpark Eifel über die N 669 / K 25 - Verbesserung der Verkehrsqualität in der Ortsdurchfahrt Kelmis (z. B. Knoten Maxstraße / Lütticher Straße) - Verbesserung der Verkehrsqualität in der Maastrichterlaan in Vaals - Verbesserung der Verkehrsqualität im Bereich des Gewerbegebiets Aachener Kreuz - Attraktive Anbindung des Gewerbegebiets Avantis - Verbesserung der Erreichbarkeit für Rettungsfahrzeuge zwischen Aachen und Vaals, z. B. durch entsprechende Öffnungsmöglichkeit des Grenzübergangs Akener Straat - Verbesserung der Ausschilderung des Nationalparks Eifel, z. B. durch braune Beschilderung von den Autobahnen ausgehend unter Verwendung einheitlicher Logos

[1] Die Zuordnung einer Vielzahl von Einzelzielen zu verschiedenen Oberzielen ist möglich. In den Tabellen wurde jedes Einzelziel nur einem Oberziel zugeordnet.

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

- Durchbindung von Schnellverkehren zwischen Randstad, Lüttich, Aachen und Köln (bzw. Köln/Bonn Flughafen) im Schienenverkehr
- Möglichst direkte Schnellverbindungen im Schienenverkehr zwischen Lüttich, Aachen, Heerlen, Sittard, Maastricht (bzw. Flughafen Maastricht / Aachen) und Hasselt
- Dichtere Fahrtenfolge im grenzüberschreitenden Verkehr zwischen Aachen und Lüttich
- Verbesserte Anbindung des Flughafens Maastricht / Aachen, z. B. durch zusätzlichen Bahnhaltepunkt
- Weiterverfolgen der vorliegenden Euregiobahn-Planungen in vollem Umfang (u. a. Führung über Würselen nach Aachen)
- Weiterführung der Euregiobahn bis nach Stolberg-Breinig und weiter bis in die Nähe des Nationalparks Eifel
- Integration des LightRail-Projekts der Provinz Limburg und der Euregiobahn-Planungen, z. B. Sicherstellung der Kompatibilität beider Systeme
- Anbindung der Stadt Baesweiler an die Euregiobahn, z. B. über Abzweig zwischen Merkstein und Busch
- Attraktive, hochwertige ÖV-Anbindung des Nationalparks Eifel, u. a. der Nationalpark-Service-Stationen und des Nationalparkzentrums Burg Vogelsang unter Berücksichtigung der Bedarfe von Streckenwanderern und Radtouristen
- Attraktive, hochwertige ÖV-Anbindung des Gewerbegebiets Avantis
- Deutliche Verbesserung des ÖV-Angebots in Lontzen
- Einführung eines TaxiBus- und eines AnrufSammeltaxi-Systems in den dünn besiedelten Räumen, z. B. Südraum Aachen
- Sicherung des Busverkehrs in der Fläche, insbesondere bei der Umsetzung von Angebotsverbesserungen bei möglicherweise konkurrierenden Schienenverbindungen
- Ausbau der Fahrradmitnahmemöglichkeiten, insbesondere bei den Freizeit affinen Buslinien (z. B. im Gebiet des Nationalparks Eifel und des Rursees)
- Einheitliche Durchtarifierung der Euregio, z. B. in Form von Preisstufen / Zonen
- Einführung eines „Nationalpark-Tickets“

Radverkehr

- Grenzüberschreitende Verknüpfung der Radverkehrsnetze (Radverkehrsanlagen und -wegweisung), z. B. im Gebiet des Hohen Venn, zwischen Vaals und dem Gebiet Uniklinik / Horbach
- Fortführung des vorhandenen Radverkehrswegweisungssystems Wurmtal / Wormtal der HÜLK-Arbeitsgruppe Herzogenrath – Übach-Palenberg – Landgraaf – Kerkrade in Richtung Aachen und Vaals
- Nutzung von ehemaligen Bahntrassen für den Radverkehr, z. B. Verlängerung des Vennbahnradwegs von Aachen-Walheim bis Kalterherberg und darüber hinaus, RAVeL im Gebiet Plombières, Anschluss von Stolberg über Breinig an den Vennbahnradweg
- Konsequente Schließung von Lücken im Radwegenetz an relevanten Abschnitten von Innerorts- und Außerortsstraßen, z. B. B 264, B 258, N 3, N 67, N 68
- Verdichtung des Radverkehrsnetzes im Rahmen der Euregionale 2008
- Einrichtung einer „Grünroute“ mit entsprechenden Verknüpfungspunkten
- Ausbau eines geschlossenen Radwegenetzes im Gebiet des Nationalpark Eifel bzw. seinen Zubringerwegen
- Ergänzende Entwicklung von Radrouten im Nationalpark Eifel

Oberziel: Förderung einer nachhaltigen Entwicklung in den Bereichen Mobilität, Freizeit, Wirtschaft und Natur
Einzelziele:

- Stärkung der oberzentralen Funktionen Aachens insbesondere im Hinblick auf die Parkstad Limburg und das grenznahe Gebiet in Belgien
- Entwicklung diverser größerer Gewerbegebiete / Industriezonen, z. B. Avantis, Heerlen Woonboulevard, Aachener Kreuz, Merzbrück, Hergenrath, Eupen-Welkenraedt, Baesweiler, Camp Astrid Stolberg, Technologiepark Herzogenrath-Kohlscheid, Technologiepark Dornkaulstraße, Gewerbegebiete Herzogenrath-Merkstein
- Schutz der natürlichen Lebensumwelt und Entwicklung des ländlichen Raumes
- Einrichtung einer „Grünroute“ und einer „Metropolroute“ mit entsprechenden Verknüpfungspunkten
- Stärkung der touristischen Entwicklung u. a. im Zuge des Masterplans Grünmetropole, des Nationalparks Eifel sowie den Nutzungen der Talsperren Rursee, Gileppe und Weser
- Aufbau einer trinationalen Tourismus- und Freizeitstruktur
- Verbesserung der Werbung und der Öffentlichkeitsarbeit für den ÖV
- Qualitätsvolle Gestaltung der Haltestellen im Bereich Nationalpark Eifel

Oberziel: Verträglicher Verkehr in den Ortslagen
Einzelziele:

- Entlastung der Ortslagen vom Kfz-Verkehr, z. B. Ortsdurchfahrten Roetgen, Eynatten, Astenet/Walhorn, Vaals, Lammersdorf, Linden-Neusen, Kelmis, Ortslagen auf Herzogenrather Stadtgebiet, Hastenrath (L 11)
- Verträgliche Abwicklung von durch Änderungen im Straßennetz bedingte möglicherweise zunehmenden Kfz-Belastungen, z. B. in den Ortsdurchfahrten Atsch, Buschmühle
- Verträgliche Abwicklung der Kfz-Verkehrsbeziehungen zwischen Stolberg und den Anschlussstellen an die A 4 sowie an die A 44
- Lärm- und Immsionsschutz für die Anwohner der B 258 Aachen – Eifel

Oberziel: Grenzüberschreitende Verkehrsentwicklungsplanung
Einzelziele:

- Stärkung der länderübergreifenden Zusammenarbeit in allen Fragen der Verkehrsentwicklungsplanung
- Förderung der Zusammenarbeit der zahlreichen Zentren der Euregio
- Einrichtung eines Euregionalen Verbundsystems für den ÖV – direkte Kopplung der Bestellerebene und der operativen Ebene
- Einführung eines Euregionalen Nahverkehrsplans, Einführung einer einheitlichen Euregionalen Tarifstruktur, z. B. in Form von Preisstufen

2.3 Ableitung von Indikatoren zu den Oberzielen

Soweit möglich – werden allen für die Bewertung in Phase 3 heranzuziehenden Oberzielen entsprechende Indikatoren zugeordnet.

Oberziel: Verkehrssicherheit
Indikatoren:

- Unfallkosten *[€]*
- Anteil von Streckenabschnitten mit Radverkehrsanlagen *[% bezogen auf das Untersuchungsnetz]*

Die Unfallkosten werden auf der Grundlage von statistisch ermittelten Pauschalwerten für Streckentypen (z. B. Innerortsstraße, Außerortsstraße, Autobahn) ermittelt. Hinsichtlich der Verkehrssicherheit bzw. des Komforts im Radverkehr wird die Veränderung des Anteils von Streckenabschnitten mit Radverkehrsanlagen ermittelt.

Oberziel: (Grenzüberschreitende) Erreichbarkeits- und Verbindungsqualität
Indikatoren:

- Kfz-Belastungen
- ÖV-Verflechtungen
- Reisezeiten MIV und ÖPNV zwischen den Zentren untereinander und relevanten Verkehrsknotenpunkten *[Reisezeiten zwischen Oberzentren und Mittelzentren, Reisezeiten zwischen Grundzentren und Mittelzentren, Reisezeiten zwischen den Zentren und den Verkehrsknotenpunkten Maastricht-Aachen-Airport, Köln/Bonn-Airport, Thalys-/IC-Haltepunkt Lüttich, Thalys-/ICE-Haltepunkt Aachen, IC-Haltepunkt Sittard]*
- Verhältnis zwischen Ausbauquerschnitt und Kfz-Belastung
- Direktheit (MIV) *[Verhältnis zwischen Streckenlänge und Luftlinienentfernung für die Relationen zwischen Oberzentren und Mittelzentren, zwischen Grundzentren und Mittelzentren, zwischen den Zentren und den Verkehrsknotenpunkten Maastricht-Aachen-Airport, Köln/Bonn-Airport, Thalys-/IC-Haltepunkt Lüttich, Thalys-/ICE-Haltepunkt Aachen, IC-Haltepunkt Sittard]*
- Umsteigehäufigkeit im ÖPNV *[Umsteigehäufigkeit für die Relationen zwischen Oberzentren und Mittelzentren, zwischen Grundzentren und Mittelzentren, zwischen den Zentren und den Verkehrsknotenpunkten Maastricht-Aachen-Airport, Köln/Bonn-Airport, Thalys-/IC-Haltepunkt Lüttich, Thalys-/ICE-Haltepunkt Aachen, IC-Haltepunkt Sittard]*
- Multimodale Erreichbarkeit von Zentren des Tourismus, der Versorgung und von Dienstleistungen
- Tourismus

[Vorhandensein einer ÖPNV-Anbindung zur Hauptverkehrszeit zu den Tourismusstandorten Nationalpark Eifel (Nationalpark-Service-Center), den Talsperren Rursee, Weser und Gileppe, dem Blausteinsee und dem Dreiländereck]
[Vorhandensein einer geeigneten Anbindung für den Radverkehr (Radverkehrsanlage) zu den Tourismusstandorten Nationalpark Eifel (Nationalpark-Service-Center), den Talsperren Rursee, Weser und Gileppe, dem Blausteinsee und dem Dreiländereck]

- Versorgung, Dienstleistungen

[Ortsteile der Kommunen mit Anbindung an zugehöriges Zentrum im Taktverkehr zur Hauptverkehrszeit]
[Ortsteile der Kommunen mit einer geeigneten Anbindung im Radverkehr (Radverkehrsanlage) an zugehöriges Zentrum]

Zur Bewertung komplexer Größen, wie der Erreichbarkeits- und Verbindungsqualität, wird ein Set verschiedener Indikatoren vorgeschlagen, welches sowohl quantitative als auch qualitative Größen liefert. Um eine möglichst große Nachvollziehbarkeit der Indikatoren zu gewährleisten, erfolgt die Bestimmung der Reisezeiten, der Direktheit etc. für die Zentren und relevante Verkehrsknotenpunkte. Neben der reinen Reisezeit ist im ÖPNV die Umsteigehäufigkeit ein

zusätzlicher wichtiger Indikator. Außerhalb der Zentren ist die Erreichbarkeit relevanter Tourismusstandorte sowie die Anbindung der Ortsteile an die Zentren eine entscheidende Prüfgröße.

Oberziel: Förderung einer nachhaltigen Entwicklung in den Bereichen Mobilität, Freizeit, Wirtschaft und Natur
Indikatoren:

- Konflikte zwischen Verkehrstrassen und Naturräumen
  [Länge der Ausbau- bzw. Neubaustrecke in ausgewiesenen Gebieten für den Schutz der Natur sowie in ausgewiesenen Waldbereichen]
- Überschlägliche Investitionskosten in die Straßen- und Schieneninfrastruktur *[€]*
- Überschlägliche Betriebskosten Straßennetz *[€/Jahr]*
- Überschlägliche Betriebskosten ÖV *[€/Jahr]*
- Einschätzung der möglichen wirtschaftlichen Effekte

Eine Bewertung eines derart komplexen Oberziels ist naturgemäß schwierig. Grundsätzlich sind alle Indikatoren zum Oberziel „Erreichbarkeits- und Verbindungsqualität“ auch für das Oberziel „Förderung einer nachhaltigen Entwicklung in den Bereichen Mobilität, Freizeit, Wirtschaft und Natur“ einzubeziehen. Hinzu kommen Indikatoren, die das mögliche Umweltrisiko sowie die wirtschaftlichen Risiken und Chancen der Varianten quantifizieren können. Dies erfolgt für die „Konflikte zwischen Verkehrstrassen und Naturräumen“ auf Basis der vorliegenden Flächennutzungs- bzw. Strukturpläne bzw. für die wirtschaftlichen Risiken und Chancen auf Basis von Kostenansätzen, die im Rahmen der Phase 3 abgestimmt werden.

Oberziel: Verträglicher Verkehr in den Ortslagen
Indikatoren:

- Kfz-Belastung (siehe auch Oberziel „(Grenzüberschreitende) Erreichbarkeits- und Verbindungsqualität)
- Lärmbelastung *[Lärmimmissionen in den Ortslagen in Dezibel]*
- Schadstoffbelastung *[Risikoeinschätzung Luftschadstoffbelastung für Streckenabschnitte in den Ortslagen]*

Entscheidend für die Beurteilung der Verkehrsverträglichkeit in den Ortslagen sind die Kfz-Belastungen sowie die größtenteils / teilweise durch sie verursachten Lärm- und Schadstoffbelastungen. Die Lärmimmissionen werden mit Hilfe gängiger Verfahren ermittelt, wobei u. a. die vor Ort aufgenommenen Baufluchtabstände in die Berechnung einfließen. Zur Berechnung der verkehrsbedingten Luftschadstoffimmissionen sind in der Regel aufwändige Verfahren notwendig, die in der Regel Bestandteil einer gesonderten Luftreinhalteplanung sind. Zur Abschätzung der Auswirkungen von Maßnahmen in den Verkehrsnetzen wird im Rahmen der Untersuchungen zum Verkehrsentwicklungsplan ein Verfahren benutzt, das vom Landesumweltamt Brandenburg zur Bestimmung von kritischen Straßenbelegungen hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung entwickelt wurde[2]. Hierbei wird abgeschätzt, bei welchen kritischen Verkehrsstärken die Grenzwerte der EU-Richtlinie 1999/30EG in Abhängigkeit vom Baufluchtabstand überschritten werden könnten.

[2] Verfahren zur Wirkungsabschätzung verkehrsbeeinflussender Maßnahmen auf die städtische Umwelt – Handbuch, Landesumweltamt Brandenburg (Hrsg.), Inhalt und Gesamtkonzept: BSV, Potsdam 2001

Tabelle 2.1: Straßenabschnitte mit möglichen kritischen Luftschadstoffbelastungen

Baufluchtabstand	**Kritische Verkehrsstärke**
B < 18m	> 5.600 Kfz/24h
B = 18m – 30m	> 9.900 Kfz/24h
B > 30m	> 16.000 Kfz/24h
Annahmen: Der kritische Immissionspunkt wird im Abstand von 1 m vom Fahrbahnrand gewählt. Der Schwerverkehrsanteil liegt bei 5-6%. Im Jahr 2005 darf innerorts die Immissionsbelastung durch Schwebstaub PM_{10} den Wert von 50 µg/m³ (24 h-Wert) nicht mehr als 35 Mal überschreiten.	

Das Oberziel „Grenzüberschreitende Verkehrsentwicklungsplanung“ wird qualitativ beschrieben. Es ist davon auszugehen, dass dieses Oberziel unterschiedslos in allen in Phase 3 zu untersuchenden Varianten in vollem Maße zugrunde gelegt werden kann.

Die grafische Darstellung der Indikatorenbewertung kann beispielsweise in Form einer Spinne erfolgen (siehe Abbildung 2.1).

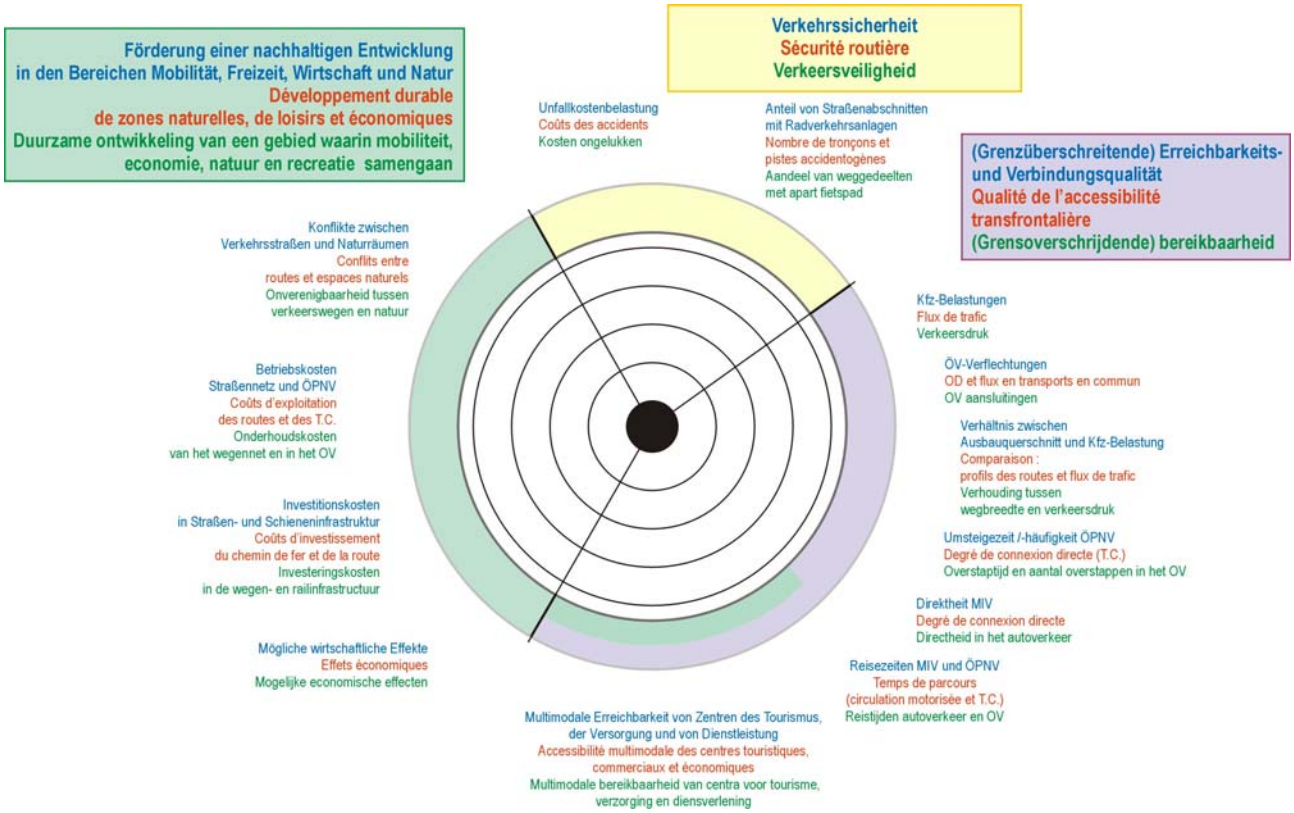


Abbildung 2.1: Spinne zur Darstellung der Indikatoren

3 Handlungspotenzial und Lösungsansätze

In diesem Kapitel werden das aus der Analyse, den Gesprächen mit den Beteiligten und den aufgestellten Einzel- bzw. Oberzielen ableitbare Handlungspotenzial bzw. erste Lösungsansätze dargestellt und erläutert. Dabei handelt es sich insgesamt um konzeptionelle Überlegungen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse im MIV, ÖPNV und im Radverkehr, die in entsprechenden Plänen dargestellt werden.

Zum Teil lagen bei den jeweiligen Institutionen (z. B. bei den Kommunen) schon sehr konkrete Lösungsansätze zur Verfolgung bestimmter Zielrichtungen vor (z. B. Bau einer Ortsumgehung zur Kfz-Entlastung der Ortslage). Sofern bei den Gesprächspartnern keine Maßnahmenüberlegungen zur Verfolgung der genannten Zielvorstellungen vorlagen, wurden seitens der Arbeitsgemeinschaft geeignete Lösungsansätze hinzugefügt.

Alle vorgeschlagenen Lösungsansätze mit regionaler Relevanz wurden im Rahmen der Phase 2 zunächst ohne eine eingehende Prüfung in die Plangrundlagen übernommen. Sie werden in Phase 3 zu sinnvollen Varianten zusammengefasst und anschließend einer Wirkungsanalyse unter Zuhilfenahme des beschriebenen Indikatorensystems unterzogen.

Im motorisierten Individualverkehr betreffen eine Vielzahl von Maßnahmenvorschlägen die Verbesserung der Verkehrsqualität auf den Bundes- bzw. Regionalstraßen im engeren Untersuchungsgebiet. Dies betrifft zum einen die grenzüberschreitenden Verbindungen (z. B. N 67, N 68), zum anderen wichtige nationalinterne Verbindungen (z. B. Anbindung Aachener Südraum / Eifel an das Autobahnnetz, Anbindung Raum Eupen an das Autobahnnetz). Ein weiterer Schwerpunkt ist die Kfz-Entlastung der Ortslagen, z. B. durch mögliche Ortsumgehungen.

Im öffentlichen Personennahverkehr liegt der Hauptschwerpunkt auf der Verbesserung der grenzüberschreitenden Schienenverkehrsverbindungen. Priorität im grenzüberschreitenden öffentlichen Fernverkehr soll der hochgeschwindigkeitstaugliche Ausbau der Strecke Aachen – Köln als Fortführung der Strecke Lüttich – Aachen genießen. Der hochgeschwindigkeitstaugliche Ausbau der Strecke Lüttich – Aachen wird voraussichtlich im Jahr 2007 abgeschlossen sein. Wunschlinie im Fernverkehr ist darüber hinaus die Verbindung Eindhoven / Randstad – Köln (bzw. Köln/Bonn-Flughafen). Im Regionalverkehr wird insbesondere eine Verbesserung der Verbindungen zwischen den Hauptzentren der Euregio (Lüttich, Aachen, Heerlen, Sittard, Maastricht, Hasselt) angestrebt. Des weiteren sollen die vorliegenden Euregiobahn-Planungen in vollem Umfang weitergeführt werden, wobei eine optimale Abstimmung mit dem LightRail-Projekt der Provinz Limburg erfolgen soll. Im Freizeitverkehr konzentrieren sich die Lösungsansätze auf eine verbesserte Anbindung des Nationalparks Eifel an den Raum Aachen, Belgien und den Kreis Euskirchen. Organisatorisch wird die Einführung eines euregionalen Tarifsystems als Voraussetzung für den Abbau von Hürden im grenzüberschreitenden Verkehr gesehen.

Eine zentrale Frage, die sich im Rahmen der Gespräche stellte, betraf die Erschließung der dünner besiedelten ländlichen Teilräume mit dem öffentlichen Nahverkehr. Die ersten Lösungsansätze sehen die Einführung eines TaxiBus-Systems vor, welches durch ein Anruf-Sammeltaxi ergänzt wird. TaxiBus-System bedeutet, dass eine Buslinie mit all ihren Haltestellen erhalten bleibt, jedoch eine Bedienung nur nach vorheriger Anmeldung erfolgt. Die Bedienung erfolgt dann ohne Aufpreis für den Fahrgast z. B. durch lokale Taxiunternehmen, die Verträge mit den öffentlichen Nahverkehrsbetreibern schließen. Dieses System wird bereits im Kreis Euskirchen erfolgreich angewandt, wobei gegenüber dem Standardbussystem trotz eines deutlich verbesserten ÖPNV-Angebots eine Kostenneutralität erzielt wurde.

Im Radverkehr ist die Ergänzung der teilweise schon erfolgten grenzüberschreitenden Verknüpfung der Radverkehrsnetze ein wesentliches Ziel. Ferner wird eine konsequente

Schließung von Lücken im Radverkehrsnetz an relevanten Abschnitten von Innerorts- und Außerortsstraßen angestrebt. Im Freizeitradverkehr sollen nach dem aus Belgien bekannten RAVeL-Prinzip (Führung des Freizeitradverkehrs auf vom Straßenverkehr unabhängigen Wegen, z. B. ehemaligen Bahntrassen) Radwege an der Vennbahnstrecke entstehen bzw. fortgeführt werden. Die im Untersuchungsgebiet und in den angrenzenden Gebieten vorhandenen ehemaligen Bahntrassen bieten nach übereinstimmender Ansicht der Gesprächspartner für die Entwicklung des (grenzüberschreitenden) Freizeitradverkehrs ein großes Potenzial, zumal Teilstrecken (z. B. Aachen-Stadtmitte – Aachen-Walheim) schon als Radwege vorhanden sind.

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

Kfz-Entlastung der Ortsdurchfahrten,
Vermindering van verkeersdruk op doorgande wegen door steden,
Réduction du trafic sur les traversées d'agglomération

Discussion d'objectifs réseau routier

Cas Pronostic -0-2015:

- Nouveaux Amenagements
- Reamenagements
- Reamenagement de carrefour
- Amenagement d'un echangeur
- Périmètre d'étude restreint

Cas Pronostic-0-2015 avec mesures d'infrastructure / Mesures éventuelles:

- Nouveaux Amenagements
- Reamenagements
- Reamenagement de carrefour
- Amenagement d'un echangeur
- Amélioration qualitative et globale des conditions de déplacements
- Autre amenagement

Source: Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassungen Aachen und Mönchengladbach, Provinz Limburg, Angaben der beteiligten Kommunen, MET

Inventaire:

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

Discussie van de doelstellingen wegennet

Nulprognose:

- Relevante aanvullingen of onderbrekingen van het netwerk
- Relevante uitbreiding
- Omvorming / vaststelling knooppunt
- Aanleg autosnelwegverbinding
- Beperkt onderzoeks-gebied

Nul-plus-prognose / scenario's:

- Relevante aanvullingen of onderbrekingen van het netwerk
- Relevante uitbreiding
- Omvorming / vaststelling knooppunt
- Aanleg autosnelwegverbinding
- Verbetering van de situatie op de wegen
- Overige aanvullingen of onderbrekingen van het netwerk

Bronnen: Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassungen Aachen und Mönchengladbach, Provinz Limburg, Angaben der beteiligten Kommunen, MET

Bestand:

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

Zieldiskussion Kfz-Verkehr

Prognose -0-Fall (Vergleichsfall):

- Relevante Netzergänzung
- Relevanter Ausbau
- Umgestaltung / Ertüchtigung Knotenpunkt
- Anlage einer Autobahn-anschlussstelle
- Engeres Untersuchungs-gebiet

Prognose -0-Mit-Fall (Vergleichsfall mit gegebenen Maßnahmen) / Handlungspotenzial:

- Relevante Netzergänzung
- Relevanter Ausbau/Umbau
- Umgestaltung / Ertüchtigung Knotenpunkt
- Anlage einer Autobahnanschlussstelle
- Verbesserung der Verkehrs-verhältnisse bzw. der Verkehrsqualität
- Sonstige Netzergänzung

Quelle: Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassungen Aachen und Mönchengladbach, Provinz Limburg, Angaben der beteiligten Kommunen, MET

Bestand:

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

Copyright. BSV - 05. April 2006

n:\ 2005_05\ 050150 MET InterregIII\ Abbildungen\ Phase II\ Plaene\ [Plan.cdr - (Plan 2)]

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

Integration Projekt Light/Rail Provinz Limburg und Euregiobahn
Integrie van lightrail project van provincie Limburg en Euregiorail
Intégration du projet Light Rail de la province Limburg dans les chemins de fer de l'Euregio

Verbesserung der Verknüpfung Bus / Euregiobahn
Verbetering van de aansluiting bus en Euregiorail
Amélioration de la connexion Bus / chemins de fer de l'Euregio

Schnittstellen IV / ÖV berücksichtigen
Aandacht voor aansluiting autoverkeer / OV
Prise en compte de la connexion du trafic motorisé individuel et des transports en commun

Einrichtung / Verbesserung des örtlichen ÖPNV's
Verbetering van de aansluitingen in het plaatselijke OV
Amélioration des transports en commun locaux

Schaffen eines Euregionales Tarifsystems
Doorvoeren van euregionaal tariefsysteem
Création d'une système tarifaire euregional

Ausbau der Fahrradmitnahmemöglichkeiten der ÖV-Linien insbesondere im Freizeitverkehr
Uitbreiding van de mogelijkheden om fietsen mee te nemen in het OV, met name in het recreatieve verkeer
Amélioration des possibilités de transport de vélos dans lignes T.C. en particulier pour les déplacements de loisirs

Discussion d'objectifs T.C.

Cas Pronostic -0-2015
Mesures
- chemin de fer
- bus

Mesures éventuelles T.C.
Mesures
- chemin de fer
- bus

- Périmètre d'étude restreint
- NouveauxAmenagements
- Reamenagements
- Reamenagement de carrefour
- Amenagement d'un echangeur
- Introduction / extension d'un système Taxi-bus / Bus à la demande

Source: TEC, SNCB, Nahverkehrsplan Kreis Aachen 2003-2007, Nahverkehrsplan Stadt Aachen, 1. Fortschreibung, Angaben der beteiligten Kommunen

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

Discussie van de doelstellingen openbaar vervoer

Nulprognose
Aanpassingen
- spoorweg
- bus

Scenario's openbaar vervoer
Aanpassingen
- spoorweg
- bus

- Beperkt onderzoeksgebied
- Relevante aanvullingen of onderbrekingen van het netwerk
- Relevante uitbreiding
- Omvorming / vaststelling knooppunt
- Aanleg autosnelwegverbinding
- Invoering c.q. uitbreiding van de taxibus / gedeelde-taxi systeem

Bronnen: TEC, SNCB, Nahverkehrsplan Kreis Aachen 2003-2007, Nahverkehrsplan Stadt Aachen, 1. Fortschreibung, Angaben der beteiligten Kommunen

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

Zieldiskussion Modifikationen ÖPNV-Angebot

Prognose -0- Fall (Vergleichsfall)
Maßnahmen im
- Schienenverkehr
- Busverkehr

Handlungspotenzial ÖPNV
Maßnahmen im
- Schienenverkehr
- Busverkehr

- Engeres Untersuchungsgebiet
- Relevante Netzergänzung
- Relevanter Ausbau
- Umgestaltung / Ertüchtigung Knotenpunkt
- Anlage einer Autobahnanschlussstelle
- Einführung / Ausweitung TaxiBus- / Anruf-Sammeltaxi-System

Quellen: TEC, SNCB, Nahverkehrsplan Kreis Aachen 2003-2007, Nahverkehrsplan Stadt Aachen, 1. Fortschreibung, Angaben der beteiligten Kommunen

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

Copyright: BSV - 05. April 2006

n:\ 2005_05\ 050150 MET Interreg III\ Abbildungen\ Phase II\ Plaene\ [Plan.cdr - (Plan 1)]

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

Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen
NRW.
wfg
RÉGION WALLONNE
Kreis Aachen
Straßen.NRW.
Provincie VAALS

Discussion d'objectifs cyclable

Cas Pronostic 0-2015:
- Pistes cyclables protégées ou mixtes
- Pistes cyclables marquées au sol

Mesures éventuelles:
- RAVeL
- Pistes cyclables protégées ou mixtes
- Pistes cyclables marquées au sol
- Périmètre d'étude restreint

Cheminements cyclables:
- "Système point-nœuds"
- Autre cheminements cyclables

Equipements cycliste protégés / marqués au sol
- Pistes cyclables protegées ou mixtes (piétons/cyclistes)
- Pistes cyclables avec marquage au sol
- Cheminements cyclables au sein d'un "Woonerf"

Source: Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassungen Aachen, Kreis Aachen, MET, Provinz Limburg

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

Discussie van de doelstellingen fietsverkeer

Nulprognose:
- Fietspad of gecombineerde voetgangers- fietspaden
- Beveiligde fietspadmarkering

Scenario's:
- RAVeL
- Fietspad of gecombineerde voetgangers- fietspaden
- Beveiligde fietspadmarkering
- Beperkt onderzoeksgebied

Fietsrouten:
- Fietsroutes in knoppuntnetwerk
- Overige uitgetekende fietsroutes

Fietspad / Beveiligde markering
- Aanwesige fietsroutes of gecombineerde voet-gangers- fietspaden
- Aanwesige beveiligde fietspadmarkering
- Leiden van fietsverkeer op parallelwegen

Bronnen: Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassungen Aachen, Kreis Aachen MET, Provinz Limburg

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

Zieldiskussion Radverkehr

Prognose -0-Fall (Vergleichsfall):
- Radwege oder gemeinsamer Geh-/ Radweg
- Schutz-/ Radfahrstreifen

Handlungspotenzial:
- RAVeL
- Radwege oder gemeinsamer Geh-/ Radweg
- Schutz-/ Radfahrstreifen
- Engeres Untersuchungsgebiet

Radrouten:
- Radroute im Knotenpunktsystem
- Übrige ausgeschilderte Radroute

Radverkehrsanlagen/Schutzstreifen
- Vorhandene Radwege oder gemeinsame Geh-/ Radwege
- Vorhandene Schutz-/ Radfahrstreifen
- Führung des Radverkehrs auf Anliegerfahrbahn

Quelle: Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassungen Aachen, Kreis Aachen, MET, Provinz Limburg

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

Copyright BSV - 22. Mai 2006

n:\ 2005_05\ 050150 MET Interreg III\ Abbildungen\ Plaene\ [Plan.cdr - (Plan 8)]

Tabelle 3.1: Maßnahmen Zieldiskussion Kfz-Verkehr					
Laufende Nummer (siehe Plan)	**Beschreibung**	**Quelle(n)**	**Prognose-0-Fall (Vergleichsfall) (2015 / 2020)**	**Prognose-0-Mit-Fall (Vergleichsfall mit gegebenen Maßnahmen) 2015 / 2020)**	**Handlungs-potenzial (2015 / 2020)**
1	B 258n/N 300/N 299: Direkt-verbindung Aachen – Parkstad Limburg, Westumgehung Kerkrade, Buitenring Parkstad Limburg (Südabschnitt), gleichzeitig OU Aachen-Richterich	Landesbetrieb Straßenbau NRW, Provinz Limburg		**X**	
2	L 47 (Verbindung K 11 – K 5): OU Herzogenrath (nördlicher Abschnitt)	Landesbetrieb Straßenbau NRW, Stadt Herzogenrath			**X**
3	L 240n: Verbindung L 232 – L 47	Landesbetrieb Straßenbau NRW, Stadt Herzogenrath, GEP		**X**	
4	L 47 (Verbindung K 29 – L 232): Innere OU Herzogenrath (südlicher Abschnitt der OU Herzogenrath)	Landesbetrieb Straßenbau NRW, Stadt Herzogenrath	**Wird nach Abstimmung mit den Auftraggebern gestrichen**		
5	L 223: Ausbau Birk – Niederbardenberg – Herzogenrath	Landesbetrieb Straßenbau NRW, Stadt Herzogenrath	**X**		
6	B 57n: Ortsumgehung Alsdorf und Baesweiler (nördlicher Abschnitt: L 240 bis B 56, südlicher Abschnitt: B 57 bis L 240)	Landesbetrieb Straßenbau NRW, Darstellung Stadt Baesweiler, GEP	**X (nördlicher Abschnitt bis 2015, südlicher Abschnitt bis 2020)**		
7	Verbindung K 27 – L 225, Anbindung L 225 an B 57n	Darstellung Stadt Baesweiler Politische Beschlüsse müssen noch gefasst und Bebauungsplan- oder Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Die Maßnahme soll als Kreisstraße (Fortführung K 27) durch den Kreis Aachen durchgeführt werden.	**X**[3]		
8	L 50n: Südumgehung Baesweiler-Setterich	Darstellung Stadt Baesweiler	**X**		
9a	Verbindung B 264 – K 10: Verlängerung Osttangente, Ostumgehung Linden-Neusen, Ortsumgehung Alsdorf-Mariadorf	Landesbetrieb Straßenbau NRW, Stadt Würselen	**Wird nach Abstimmung mit den Auftraggebern gestrichen**		
9b	Verbindung B 264 – L 136: Verlängerung Osttangente, Ortsumgehung Linden-Neusen	Stadt Würselen			**X**
10a	Ausbau Autobahnanschlussstelle Alsdorf-Begau (A44): Ausfahrt aus Richtung Aachen	Stadt Würselen			**X**
10b	Ausbau Autobahnanschlussstelle Alsdorf-Begau (A44): Vollausbau	Stadt Würselen			**X**
11	L136: Verbindung K 30 – B 264: Osttangente- Ortsumgehung Broichweiden	Landesbetrieb Straßenbau NRW, Stadt Würselen Diese Maßnahme wird als Kreisstraße (K 34) durch den Kreis Aachen ausgeführt.	**X**		
12	Buitenring Parkstad Limburg (Nordabschnitt) – nördliche Trassenführung	Provinz Limburg	**X**		
13	Verbindung N 299 – L 47	Stadt Herzogenrath, Provinz Limburg	**Wird nach Abstimmung mit den Auftraggebern gestrichen**		

[3] Weitere Verbindung L 225 – K 27 auf Stadtgebiet Übach-Palenberg vorhanden

Tabelle 3.1: Maßnahmen Zieldiskussion Kfz-Verkehr					
Laufende Nummer (siehe Plan)	**Beschreibung**	**Quelle(n)**	**Prognose-0-Fall (Vergleichsfall) (2015 / 2020)**	**Prognose-0-Mit-Fall (Vergleichsfall mit gegebenen Maßnahmen) 2015 / 2020)**	**Handlungs-potenzial (2015 / 2020)**
14	L 238n: Ortsumgehung Roetgen-Mulartshütte	Landesbetrieb Straßenbau NRW, Gemeinde Roetgen	**Wird nach Abstimmung mit den Auftraggebern gestrichen**		
15	L 221n und Autobahnanschlussstelle Aachen-Eilendorf / Stolberg (A44)	Landesbetrieb Straßenbau NRW, Stadt Stolberg, GEP	**X**		
16	L 236n: Ortsumgehung Stolberg/Stolberg-Atsch	Landesbetrieb Straßenbau NRW, Stadt Stolberg			**X**
17	L 221n: Ortsumgehung Stolberg-Buschmühle	Stadt Stolberg, Landesbetrieb Straßenbau NRW NL Aachen			**X**
18	L 238n: Ortsumgehung Eschweiler, BA Pumpe – Steinfurt, Verbindung zwischen L 238 (Stadtgebiet Stolberg) und K 15	Stadt Eschweiler, Landesbetrieb Straßenbau NRW NL Aachen	**X**		
19	L 238n: Ortsumgehung Stolberg-Zweifall	Landesbetrieb Straßenbau NRW, Stadt Stolberg	**Wird nach Abstimmung mit den Auftraggebern gestrichen**		
20	Verbindung L 12 – L 11: Ortsumgehung Stolberg-Gressenich	Landesbetrieb Straßenbau NRW, Stadt Stolberg			**X**
21	B258n: Ortsumgehung Aachen-Kornelimünster und -Brand	Landesbetrieb Straßenbau NRW, GEP		**X**	
22	B 266n: Ortsumgehung Simmerath-Kesternich	Landesbetrieb Straßenbau NRW		**X**	
23	B 258n: Ortsumgehung Monschau-Imgenbroich und –Konzen	Landesbetrieb Straßenbau NRW		**X**	
24	B 258n: Ortsumgehung Monschau-Höfen	Landesbetrieb Straßenbau NRW		**X**	
25	Ertüchtigung / Ausbesserung der N 67 zwischen Eupen und Grenze Deutschland (Monschau-Mützenich)	Gemeinde Eupen, Stadt Monschau, Stadt Schleiden, Stadt Hellenthal, MET	**X**		
26	Paralleltrasse zur N 67 zwischen Eupen und Autobahnanschlussstelle Eupen mit zusätzlicher Autobahnanschlussstelle	Gemeinde Eupen, Gemeinde Welkenraedt, MET	**X**		**X**
27	Nordumgehung Vaals (Maatrichterlaan) als Straße mit regionalem Charakter	Gemeinde Vaals, Provinz Limburg			**X**
28	L 23n: OU Aachen-Verlautenheide	Stadt Würselen			**X**
29	B 258n: Ortsumgehung Roetgen	Gemeinde Roetgen, Landesbetrieb Straßenbau NRW, GEP		**X**	
30	A 3 / E 40: Autobahnanschlussstelle Walhorn	Vorschlag der belgischen Gemeinden, MET	**Wird nach Abstimmung mit den Auftraggebern gestrichen**		
31	B264n: B 264 – L 11n: Ortsumgehung Weisweiler	Landesbetrieb Straßenbau NRW	**X**		
32	L11: OU Eschweiler-Hastenrath	Landesbetrieb Straßenbau NRW, GEP			**X (Variante)**
33	Umgestaltung LSA-Knoten L 233/K 10 (Pascalstraße) zu Kreisverkehr	Stadt Monschau, Gemeinde Roetgen		**X**	
34	B 56n / N 297n als Verlängerung der A 46 nach Sittard (zwischen Anschlussstelle A 2 Born und Sittard-Ost vierstreifig, ansonsten zweistreifig)	Landesbetrieb Straßenbau Mönchengladbach, Kreis Heinsberg; GEP, Provinz Limburg	**X**		
35	Verlängerung der N 281 bis zu N 278	Provinz Limburg	**Wird nach Abstimmung mit den Auftraggebern gestrichen – N 281 wird zu einer zweistreifigen Regionalstraße zurückgebaut**		
36	L 12n: Ortsumgehung Langerwehe-Luchem mit Anbindung an A 4	Landesbetrieb Straßenbau NRW	**X**		
37	Verbindung A 44 – L 14: OU Koslar	Landesbetrieb Straßenbau NRW	**X**		
38	Ertüchtigung N 658 und B 258 (Wahlerscheid)	Kreis Euskirchen			**X**

Tabelle 3.1: Maßnahmen Zieldiskussion Kfz-Verkehr					
Laufende Nummer (siehe Plan)	**Beschreibung**	**Quelle(n)**	**Prognose-0-Fall (Vergleichsfall) (2015 / 2020)**	**Prognose-0-Mit-Fall (Vergleichsfall mit gegebenen Maßnahmen) 2015 / 2020)**	**Handlungs-potenzial (2015 / 2020)**
39	OU Dreiborn	Kreis Euskirchen	**X**		
40	Querung Schleidener Tal bei Gemünd	Kreis Euskirchen			**X**
41	B 57n: Verbindung B 56 – Linnich	GEP	**Wird nach Abstimmung mit den Auftraggebern gestrichen**		
42	B 57n: Ortsumgehung Linnich-Gereonsweiler	GEP		**X**	
43	B 57n: OU Würselen, Anbindung an A 4 Anschlussstelle Aachen-Zentrum	GEP	**Wird nach Abstimmung mit den Auftraggebern gestrichen**		
44	Ausbau Aachener Kreuz: Führung der A 4 dreistreifig durch das Kreuz, Verlängerung der Verflechtungsbereiche A 4 / A 44 / A 544	Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassung Aachen	**X**		
45	L 238n: Ortsumgehung Eschweiler, BA Pumpe – Odilienstraße (K 15)	Landesbetrieb Straßenbau NRW NL Aachen	**X**		
46	Ausbau der K 25 zwischen Monschau-Kalterherberg und –Höfen	Landesbetrieb Straßenbau NRW NL Aachen, Stadt Monschau Der Kreis Aachen schlägt als Alternative zu einem Vollausbau den Bau von Ausweichbuchten an den Engstellen mit Signalisierung vor, so dass der schmale Straßenquerschnitt für den Bus- und Schwerverkehr in beide Richtungen freigegeben werden könnte.			**X**
47	Verbindung zwischen L 238 (alt) und L 238n südlich Bahnlinie Aachen – Köln	Stadt Eschweiler			**X**
48	Rückbau der N 281 südlich A 76 zu Regionalstraße (zweistreifig, 80 km/h) (Autobahnkreuz A 76 / N 281 wurde zwischenzeitlich zu einfacher Anschlussstelle umgebaut, anschließend wurde N 281 bis Nijswillerweg (Simpelveld-Süd) zu zweistreifiger Regionalstraße zurückgebaut)	Provinz Limburg	**X**		
49	Führung der A 2 in Maastricht im Tunnel als durchgängige Autobahn	Provinz Limburg	**X**		
50	N 297n in Kombination mit B 56n und L 410 als alternative Verbindung zwischen Roermond und Parkstad Limburg (kein Infrastrukturprojekt, sondern alternative Routenführung)	Provinz Limburg	**X**		
51	A 73 und N 293n als alternative Verbindung zwischen Roermond und Parkstad Limburg (kein Infrastrukturprojekt, sondern alternative Routenführung)	Provinz Limburg	**X**		
52	Vollausbau des Autobahnkreuzes A 76 / A 79	Provinz Limburg	**X**		
53	Ausbau des Innenrings Parkstad Limburg (anbaufrei, 50 km/h, Kreisverkehre)	Provinz Limburg	**X**		
54	Anbindung des Innenrings Parkstad Limburg an die A 76	Provinz Limburg	**X**		

Tabelle 3.1: Maßnahmen Zieldiskussion Kfz-Verkehr					
Laufende Nummer (siehe Plan)	**Beschreibung**	**Quelle(n)**	**Prognose-0-Fall (Vergleichsfall) (2015 / 2020)**	**Prognose-0-Mit-Fall (Vergleichsfall mit gegebenen Maßnahmen) 2015 / 2020)**	**Handlungs-potenzial (2015 / 2020)**
55	Umgestaltung Knoten N 3 / N 67 zu Kreisverkehr	MET	**X**		
56	Umgestaltung Anbindung E 40 an N 67 (Nord) zu Kreisverkehr	MET	**X**		
57	Verbesserung Verkehrssituation in der Ortsdurchfahrt Kelmis (u. a. Knoten Maxstraße / Lütticher Straße)	Gemeinde Kelmis; Planungen im Zuge der Einrichtung eines neuen Bushofs in der Ortsdurchfahrt Kelmis werden berücksichtigt			**X**
58	Entlastung der OD Eynatten, z. B. durch eine Ortsumgehung	Gemeinde Raeren			**X**
59	Ertüchtigung der N 68	Gemeinde Raeren			**X**
60	L42n: OU Geilenkirchen und Übach-Palenberg/Scherpenseel	Landesbetrieb Straßenbau NRW NL Aachen			**X**
61	L240n: Neubau von der L47 (Übach-Palenberg) bis zur L42n (Scherpenseel)	Landesbetrieb Straßenbau NRW NL Aachen			**X**
62	Verlängerung der K 5 zur L 223	Stadt Herzogenrath Politische Beschlüsse müssen noch gefasst und Bebauungsplan- oder Planfeststellungsverfahren durchgeführt werden. Der Kreis Aachen spricht sich gegen diese Maßnahme aus.	**Wird nach Abstimmung mit den Auftraggebern gestrichen**		
63	Kfz-Entlastung von Ortsdurchfahrten	Konsens unter allen beteiligten Kommunen			**X**
64	Öffnung des Grenzübergangs Akenerstraat in Vaals für Rettungsfahrzeuge	Gemeinde Vaals			**X**
65	Verbesserung der Verkehrsverhältnisse /-qualität auf der Maastrichterlaan in Vaals	Gemeinde Vaals			**X**
66	Verbesserung der Verkehrsverhältnisse /-qualität in der Ortsdurchfahrt Roetgen B 258	Gemeinde Roetgen			**X**
67	Verbesserung der Verkehrsverhältnisse / -qualität zwischen Vaals und Plombières (Drielandenpunkt)	Gemeinde Vaals			**X**
68	Verbesserung der Verkehrsverhältnisse / -qualität in den Ortsdurchfahrten Astenet und Walhorn	Gemeinde Lontzen			**X**
69	Ergänzung einer Spange zwischen der L 166 und der B 266	Gemeinde Simmerath			**X**
70	Dreistreifiger Ausbau der B 266 zwischen Kesternich und Einruhr und weiter in Richtung Gemünd	Gemeinde Simmerath			**X**
71	Verbesserung der Verkehrsverhältnisse / -qualität in der Ortsdurchfahrt Lammersdorf	Gemeinde Simmerath			**X**
72	Verbesserung der Verkehrsverhältnisse -qualität zwischen Simmerath und der geplanten Ortsumgehung Brand / Korenelimünster zur verbesserten Anbindung an die A 44 über die L 12	Gemeinde Simmerath			**X**
73	Verbesserung der Verkehrsverhältnisse / -qualität zwischen Simmerath und der A 4 in Richtung Köln	Gemeinde Simmerath			**X**

Tabelle 3.1: Maßnahmen Zieldiskussion Kfz-Verkehr					
Laufende Nummer (siehe Plan)	**Beschreibung**	**Quelle(n)**	**Prognose-0-Fall (Vergleichsfall) (2015 / 2020)**	**Prognose-0-Mit-Fall (Vergleichsfall mit gegebenen Maßnahmen) 2015 / 2020)**	**Handlungs-potenzial (2015 / 2020)**
74	Verbesserung der Verkehrsverhältnisse / -qualität in der Ortsdurchfahrt Linden-Neusen in Würselen	Stadt Würselen			**X**
75	Anschluss der Schumannstraße im Gewerbegebiet Aachener Kreuz an die L 23	Stadt Würselen			**X**
76	Verbesserung der Verkehrsverhältnisse / -qualität auf der B 258 zwischen Monschau, A 44 und Stadt Aachen	Gemeinde Roetgen, Stadt Monschau, Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassung Aachen			**X**
77	Verbesserung der Verkehrsverhältnisse / -qualität auf der L 233 zwischen B 258, A 44 und Stadt Aachen	Gemeinde Roetgen, Stadt Monschau, Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassung Aachen			**X**
78	Verbesserung der Verkehrsverhältnisse / -qualität zwischen N 67 und N 68 von Süden bzw. Südosten und der geplanten Anschlussstelle an die E 40 bei Eupen	Stadt Monschau, Stadt Schleiden			**X**
79	Verbesserte Anbindung des Flughafens Aachen – Maastricht	IHK Aachen			**X**
80	Verbesserung der Verkehrsverhältnisse / -qualität in der Ortsdurchfahrt Baelen	Gemeinde Baelen			**X**
81	Verbesserung der Verkehrsverhältnisse / -qualität in der Ortsdurchfahrt Kelmis	Gemeinde Kelmis			**X**
82	Ertüchtigung der N 68 zwischen Eupen und dem Stadtgebiet Aachen	Gemeinde Eupen, Stadt Monschau			**X**
83	Verbesserung der Verkehrsverhältnisse / -qualität in der Ortsdurchfahrt Welkenraedt	Gemeinde Welkenraedt			**X**
84	Verbesserung der Verkehrsverhältnisse / -qualität auf der N 3 zwischen Henri-Chapelle und Kelmis	Ergebnis Analyse Unsicherheitsindex			**X**
85	Verbesserung der Verkehrsqualität zwischen Autobahnanschlussstelle Aachen-Laurensberg und dem Technologiepark Dornkaulstraße sowie dem nahegelegenen TPH	Stadt Herzogenrath; Laut Landesbetrieb Straßenbau NRW ist eine Ertüchtigung der Autobahnanschlussstelle Aachen-Laurensberg vorgesehen			**X**
86	Verbesserung der Wegweisung von der Autobahn E 40 nach Kelmis	Gemeinde Kelmis			**X**
87	Verbindung der N 669 mit der K 25 als südliche Ortsumgehung um Kalterherberg.	Stadt Monschau			**X**
88	Verbindung der K 25 mit der B 399 zwischen den Ortslagen Kalterherberg und Höfen als Ortsumgehung für beide Ortslagen	Stadt Monschau			**X**

Tabelle 3.2: Maßnahmen Zieldiskussion ÖPNV

Laufende Nummer (siehe Plan)	Beschreibung	Quelle(n)	Bemerkungen	Prognose-0-Fall (Vergleichsfall)		Handlungs-potenzial ÖPNV	
				2015	2020	2015	2020
1	Inbetriebnahme Euregiobahn Abschnitt Alsdorf – Stolberg	Nahverkehrsplan SPNV des AVV 2005, Nahverkehrsplan Kreis Aachen 2003 – 2007		**X**			
2	Durchbindung der Euregiobahn von Weisweiler über Langerwehe nach Düren	Nahverkehrsplan SPNV des AVV 2005, Nahverkehrsplan Kreis Aachen 2003 – 2007		**X**			
3	Anbindung der Strecke Heinsberg – Lindern an das Netz der Euregiobahn	Nahverkehrsplan SPNV des AVV 2005, Nahverkehrsplan Kreis Aachen 2003 – 2007		**X**			
4	Durchbindung der Euregiobahn über Düren hinaus bis nach Linnich	Nahverkehrsplan SPNV des AVV 2005, Nahverkehrsplan Kreis Aachen 2003 – 2007		**X**			
5	Durchbindung der Euregiobahn über Heerlen nach Sittard bzw. Maastricht (Linienführung auch über Abzweig Richterich - Gewerbegebiet Avantis – Kerkrade)	Nahverkehrsplan SPNV des AVV 2005, Nahverkehrsplan Kreis Aachen 2003 – 2007	Seitens der Provinz Limburg derzeit nicht geplant; wenn der AVV die Durchbindung verfolgt, ist das möglich, nur beteiligen sich die NL finanziell nicht daran				**X**
6	Verbindung Aachen – Verviers – Lüttich / Spa (RE 29) im Stundentakt	Nahverkehrsplan SPNV des AVV 2005, Nahverkehrsplan Kreis Aachen 2003 – 2007, SNCB	Flügelung in Verviers: ein Zugteil nach Spa, ein Zugteil nach Lüttich Laut SNCB nicht als Prognose-0-Maßnahme, sondern als Handlungspotenzial einzustufen	**X**		**X**	
8	Anbindung der Bahnstrecke Düren – Linnich an die Bahnstrecke Aachen – Düsseldorf beim Haltepunkt Lindern oder Baal (Alternativen werden derzeit untersucht)	Nahverkehrsplan SPNV des AVV 2005, Nahverkehrsplan Kreis Aachen 2003 – 2007		**X**			
9	Anbindung des Haltepunkts Ratheim an die Achse Aachen - Mönchengladbach	Nahverkehrsplan SPNV des AVV 2005, Nahverkehrsplan Kreis Aachen 2003 – 2007		**X**			
10	Schnellbuslinie Aachen – Gewerbegebiet Avantis – Heerlen als Übergangsmaßnahme bis zur Inbetriebnahme der Euregiobahnstrecke	Nahverkehrsplan Stadt Aachen, 1. Fortschreibung 2003	Seitens der Provinz Limburg derzeit nicht geplant	**X**			
11	Verbesserung Schnellbuslinie Aachen - Monschau	Nahverkehrsplan Kreis Aachen 2003 – 2007		**X**			
12	Verbesserung der Verknüpfung ÖV/Rad, Ausbau der Fahrradmitnahmemöglichkeiten bei den ÖV-Freizeitlinien (z. B. Linie 68, Linie 63, Linie 213)	Gemeinde Simmerath		**X**			
13	Verlängerung der Euregiobahn von Stolberg über Breinig zum Nationalpark Eifel	Stadt Stolberg				**X**	

Tabelle 3.2: Maßnahmen Zieldiskussion ÖPNV							
Laufende Nummer (siehe Plan)	**Beschreibung**	**Quelle(n)**	**Bemerkungen**	**Prognose-0-Fall (Vergleichsfall)**		**Handlungs-potenzial ÖPNV**	
				2015	**2020**	**2015**	**2020**
14	Anbindung der Stadt Baesweiler an die Euregiobahnstrecke Herzogenrath – Alsdorf zwischen Merkstein und Busch über eine bestehende, nicht mehr genutzte Trasse	Stadt Baesweiler				**X**	
15	Anbindung der Gemeinde Eupen an das Netz der Euregiobahn	Gemeinde Eupen	AVV hat prinzipiell keine Einwände gegen eine mögliche Flügelung der Euregiobahn in Welkenraedt (ein Zugteil nach Eupen, ein Zugteil nach Verviers / Lüttich)			**X**	
18	Verbesserung der Verknüpfung Bus / Euregiobahn im Stadtgebiet Eschweiler	Stadt Eschweiler		**X**			
19	Bau eines Gleisdreiecks am Stolberger Hbf	Stadt Stolberg	Direktes Einfahren der Euregiobahn in die Stolberger Strecke ohne Änderung der Fahrtrichtung und Aufenthalt an Stolberg Hbf	**X**			
20	Verbindung Eupen – Monschau (Linie 385) verbessern	Stadt Monschau	Prinzipiell keine Einwände seitens des AVV, Planung ist stark abhängig von der TEC			**X**	
21	Schnittstellen IV / ÖV (z. B. P+R) berücksichtigen	Stadt Eschweiler	Dies ist im Nahverkehrsplan SPNV 2005 des AVV geschehen				
22	Bau einer für Hochgeschwindigkeitsverkehr geeigneten Schienentrasse zwischen Lüttich und Düren (3. und 4. Schienenstrang zwischen Aachen-Buschtunnel und Düren)	AVV, IHK Aachen		**X**			
23	Punktuelle Ertüchtigung der Schienentrasse Aachen – Düsseldorf	AVV, IHK Aachen		**X**			
24	Ertüchtigung der Schienentrasse Aachen – Montzen – Antwerpen im Güterverkehr	AVV, IHK Aachen	Arbeiten haben bereits begonnen	**X**			
25	Ertüchtigung der Schienentrasse Herzogenrath – Heerlen – Sittard / Maastricht	AVV, IHK Aachen		**X**			
26	Durchbindung der Strecke Mönchengladbach – Dalheim – Roermond im Stundentakt	Nahverkehrsplan SPNV des AVV 2005, Nahverkehrsplan Kreis Aachen 2003 – 2007				**X**	
27	Reaktivierung der Schienentrasse Stolberg-Altstadt – Raeren – Eupen für den Güter- und Personenverkehr	IHK Aachen				**X**	
28	Ausbau Aachen Hbf zu internationalem Verknüpfungspunkt	AVV, IHK Aachen	Arbeiten haben bereits begonnen	**X**			

Tabelle 3.2: Maßnahmen Zieldiskussion ÖPNV							
Laufende Nummer (siehe Plan)	**Beschreibung**	**Quelle(n)**	**Bemerkungen**	**Prognose-0-Fall (Vergleichsfall)**		**Handlungs-potenzial ÖPNV**	
				2015	**2020**	**2015**	**2020**
30	Modernisierung der Bahnhaltepunkte Aachen-Rothe Erde, Herzogenrath-Kohlscheid	AVV, IHK Aachen		**X**			
32	Neubau eines Haltepunkts in Hergenrath	Nahverkehrsplan SPNV des AVV 2005, Nahverkehrsplan Kreis Aachen 2003-2007, IHK Aachen, TEC, SNCB		**X**			
33	Neubau der Haltepunkte Kerkrade-Eygelshoven, Heerlen-Oost und Heerlen-Woonboulevard	IHK Aachen, Parkstad Limburg, Provinz Limburg	Im Rahmen des Lightrailprojekts Provinz Limburg; der AVV strebt einen einheitlichen grenzüberschreitenden SPNV (Euregiobahn) an, das Lightrailprojekt in Limburg sollte in diesem Sinne integriert werden	**X**			
34	Neubau der Haltepunkte Aachen-Richterich, Avantis und Spekholzerheide	Nahverkehrsplan SPNV des AVV 2005, IHK Aachen	die Haltepunkte werden von der Provinz Limburg nicht verfolgt; die Anlage ist jedoch möglich, wenn Finanzierung geklärt			**X**	
35	Reaktivierung der Strecke Gemünd – Hellenthal	Nahverkehrsplan SPNV 2002 Zweckverband VRS				**X**	
37	Neueinrichtung des Haltepunkts Herzogenrath-Kohlberg (Strecke Aachen – Herzogenrath)	IHK Aachen	Sowohl die Stadt Herzogenrath als auch der AVV beurteilen die Möglichkeiten der Verknüpfung dieses Haltepunkts mit dem Bus- und Kfz-Verkehrs kritisch.	**Wird gestrichen**			
38	Durchbindung von Schnellzügen aus der Randstand nach Aachen mit Weiterführung z. B. zum Flughafen Köln/Bonn	AVV, IHK Aachen	Wird seitens Provinz Limburg nicht verfolgt; jedoch möglich, wenn Finanzierung geklärt; AVV könnte sich eine durchgebundene Linie Eindhoven / Lüttich – Aachen – Flughafen Köln/Bonn vorstellen			**X**	
39	Neubau des Haltepunkts Eschweiler-St. Jöris (Strecke Begau – Stolberg Hbf)	IHK Aachen				**X**	
40	Neubau des Haltepunkts Eschweiler-Aue (Strecke Stolberg Hbf – Weisweiler)	Nahverkehrsplan SPNV des AVV 2005, IHK Aachen		**X**			
43	Ertüchtigung der Vennbahn bis Trois Ponts	IHK Aachen				**X**	
44	Einführung einer Light-Rail-(Stadtbahn-) und einer Schnellverbindung (je 2 Züge pro h) zwischen Maastricht – Heerlen – Kerkrade	Provinz Limburg		**X**			
45	Inbetriebnahme Euregiobahn Abschnitt Merzbrück bis Aachen-Zentrum	Nahverkehrsplan SPNV des AVV 2005, Nahverkehrsplan Kreis Aachen 2003 – 2007		**X**			

Tabelle 3.2: Maßnahmen Zieldiskussion ÖPNV							
Laufende Nummer (siehe Plan)	**Beschreibung**	**Quelle(n)**	**Bemerkungen**	**Prognose-0-Fall (Vergleichsfall)**		**Handlungs-potenzial ÖPNV**	
				2015	**2020**	**2015**	**2020**
48	Einrichtung einer schnellen Busverbindung zwischen Heinsberg und Sittard durch Aufwertung der vorhandenen Linie 436	ÖV-Sofortprogramm für die Euregio-Maas-Rhein von der Arbeitsgruppe „EuregioNet“		**X**			
49	Reaktivierung der Schienentrasse Stolberg-Altstadt – Raeren – Eupen für den Tourismusverkehr	ÖV-Sofortprogramm für die Euregio-Maas-Rhein von der Arbeitsgruppe „EuregioNet“				**X**	
50	Verbesserung der Anbindung des Maastrichter Bahnhofs an den HGV-Bahnhof Lüttich	ÖV-Sofortprogramm für die Euregio-Maas-Rhein von der Arbeitsgruppe „EuregioNet“, SNCB	Laut SNCB nicht als Prognose-0-Maßnahme einzustufen, sondern Handlungspotenzial	**X**			
51	Schaffung eines Euregionalen Tarifysystems	ÖV-Sofortprogramm für die Euregio-Maas-Rhein von der Arbeitsgruppe „EuregioNet“, TEC		**X**			
52	Führung der Linie 396 (Eupen - Vaals) über das Dreiländereck	Belgische Gemeinden	TEC hält dies für nicht machbar			**X**	
53	Einrichtung / Verbesserung des örtlichen ÖPNV	Gemeinde Lontzen, Gemeinde Kelmis				**X**	
54	Einrichtung einer hochwertigen ÖV-Anbindung für den Nationalpark Eifel	Gemeinde Simmerath, Stadt Monschau				**X**	
55	Einrichtung einer grenzüberschreitenden Verbindung Büllingen – Nationalpark Eifel – Gemünd / Kall Bf	Gemeinde Büllingen, Gemeinde Bütgenbach	Bestandteil des Handlungskonzepts des Mobilitätsplans Eifelverkehrsplanung (Stand 12/2005)			**X**	
56	Einrichtung einer grenzüberschreitenden Verbindung Trois Ponts Bf – Malmédy – Bütgenbach – Monschau	Gemeinde Bütgenbach	Bestandteil des Handlungskonzepts des Mobilitätsplans Eifelverkehrsplanung (Stand 12/2005)			**X**	
58 / 59	Verbesserung der Anbindung des Flughafens Maastricht / Aachen	IHK Aachen				**X**	
60	Integration des Projekts Light Rail Provinz Limburg und Euregiobahn	AVV, Städteregion Aachen, IHK Aachen				**X**	
61	Verbesserung der Anbindung von Vaals an Aachen	Gemeinde Vaals				**X**	
62	Einrichtung einer Busverbindung zwischen Raeren und Roetgen	Gemeinde Raeren				**X**	
63	Schaffung schneller attraktiver ÖV-Anbindungen an das Nationalparktor Simmerath-Rurberg	Kreis Aachen				**X**	

Tabelle 3.3: Maßnahmen Zieldiskussion Radverkehr						
Laufende Nummer (siehe Plan)	**Beschreibung**	**Quelle(n)**	**Prognose-0-Fall (Vergleichsfall)**		**Handlungspotenzial**	
			2015	**2020**	**2015**	**2020**
1	Anlage eines straßenbegleitenden Geh-/ Radwegs zwischen Lontzen und Busch	Gemeinde Lontzen			**X**	
2	Ausbau des RAVel nach Plombières	Gemeinde Lontzen			**X**	
3	Anlage eines gemeinsamen Geh-/ Radwegs an der K 13 zwischen Aachen-Krauthausen und Stolberg-Dorff	Kreis Aachen	**X**			
4	Anlage eines Radwegs an der K 21 im Zuge des Rur-Uferradwegs zwischen Simmerath-Grünental und Simmerath-Hammer	Kreis Aachen	**X**			
5	Anlage von Schutzstreifen an der K 1 zwischen östlichem Ortseingang Kohlscheid und Kohlscheid Markt	Kreis Aachen	**X**			
6	Ausbau eines gemeinsamen Geh-/ Radwegs im Zuge der K 15 zwischen Eschweiler-Pumpe und Eschweiler-Röthgen	Kreis Aachen	**X**			
7	Anlage eines Radwegs im Zuge des Rur-Uferradwegs abseits der L 106 auf Wirtschaftswegen bis Simmerath-Dedenborn	Kreis Aachen	**X**			
8	Ausbau eines gemeinsamen Geh-/ Radwegs an der K 19 in der OD Simmerath-Lammersdorf	Kreis Aachen	**X**			
9	Ausbau eines gemeinsamen Geh-/ Radwegs an der K 29 zwischen K 5 und Bahnhofstraße	Kreis Aachen	**X**			
10	Neubau eines gemeinsamen Geh-/ Radwegs an der K 34n zwischen Würselen-Broichweiden und B 264/Merzbrück	Kreis Aachen	**X**			
11	Erneuerung des gemeinsamen Geh-/ Radwegs an der K 22 zwischen Stolberg-Büsbach und –Breinig	Kreis Aachen	**X**			

Tabelle 3.3: Maßnahmen Zieldiskussion Radverkehr						
Laufende Nummer (siehe Plan)	**Beschreibung**	**Quelle(n)**	**Prognose-0-Fall (Vergleichsfall)**		**Handlungspotenzial**	
			2015	**2020**	**2015**	**2020**
12	Neubau eines gemeinsamen Geh-/ Radwegs an der K 1 zwischen Herzogenrath-Kohlscheid und Würselen-Pley als Ergänzung zum vorhandenen Zweirichtungsradweg	Kreis Aachen	**X**			
13	Ausbau des gemeinsamen Geh-/ Radwegs an der K 6 zwischen Stolberg und Eschweiler-Hastenrath	Kreis Aachen	**X**			
14	Ausbau des gemeinsamen Geh-/ Radwegs an der K 8 zwischen Baesweiler-Loverich und Baesweiler-Floverich	Kreis Aachen	**X**			
15	Schaffung von Radfahrstreifen oder Schutzstreifen an der K 10 zwischen Alsdorf-Mariadorf (Dreieck) und westlichem Ortsausgang Mariadorf	Kreis Aachen	**X**			
16	Neubau eines gemeinsamen Geh-/ Radwegs an der K 18 zwischen L 11 und Cäcilienstraße	Kreis Aachen	**X**			
17	Anlage eines (gemeinsamen Geh-) Radwegs an der K 16 zwischen Mützenich und Imgenbroich	Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassung Aachen	**X**			
18	Anlage eines (gemeinsamen Geh-) Radwegs an der B 266 zwischen Kesternich und Einruhr	Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassung Aachen	**X**			
19	Anlage eines (gemeinsamen Geh-)Radwegs an der B 399 in der OD Lammersdorf	Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassung Aachen	**X**			
20	Anlage eines (gemeinsamen Geh-)Radwegs an der L 238 zwischen Rott und Mulartshütte	Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassung Aachen	**X**			
21	Anlage eines (gemeinsamen Geh-) Radwegs an der L 12 bei Gressenich	Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassung Aachen	**X**			
22	Anlage einer Radverkehrsanlage an der L 236 zwischen der L 221 und Atsch	Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassung Aachen	**X**			
23	Anlage eines (gemeinsamen Geh-) Radwegs an der L 136 in der OD Alsdorf-Hoengen	Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassung Aachen	**X**			
24	Anlage eines (gemeinsamen Geh-) Radwegs an der B 57 südlich Knoten L 240	Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassung Aachen	**X**			

Tabelle 3.3: Maßnahmen Zieldiskussion Radverkehr						
Laufende Nummer (siehe Plan)	**Beschreibung**	**Quelle(n)**	**Prognose-0-Fall (Vergleichsfall)**		**Handlungspotenzial**	
			2015	**2020**	**2015**	**2020**
25	Anlage eines (gemeinsamen Geh-) Radwegs an der L 232 in Herzogenrath-Straße	Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassung Aachen	**X**			
26	Anlage eines RAVel ab Raeren entlang der Vennbahntrasse in Richtung Monschau / Waimes	MET, Gemeinde Monschau, Gemeinde Simmerath			**X**	
27	Anlage eines RAVel im Gebiet Kelmis	MET			**X**	
28	Fortführung des Vennbahnradwegs zwischen Aachen-Walheim und Monschau bzw. auch darüber hinaus	Gemeinde Monschau, Gemeinde Simmerath			**X**	
29	(gemeinsamer) Geh-/ Radweg / Schutzstreufen N 668	MET			**X**	
30	(gemeinsamer) Geh-/ Radweg Rue de l'Usine	MET			**X**	
31	(gemeinsamer) Geh-/ Radweg N 3	MET				
32	(gemeinsamer) Geh-/ Radweg / Schutzstreifen N 67 Welkenraedt	MET			**X**	
33	(gemeinsamer) Geh-/ Radweg / Schutzstreifen N 61 Baelen – Eupen	MET			**X**	
34	(gemeinsamer) Geh-/ Radweg / Schutzstreifen N 68 Eupen – Grenze Deutschland	MET			**X**	
35	(gemeinsamer) Geh-/ Radweg Rue de l'Invasion	MET			**X**	
36	(gemeinsamer) Geh-/ Radweg N 68 Eupen – Jalhay	MET			**X**	
37	Anlage von Schutzstreifen an der K 25 in Monschau-Kalterherberg				**X**	
38	Anlage eines gemeinsamen Geh-/ Radwegs an der B 399 zwischen der B 258 und Kalterherberg				**X**	
39	Lückenschluss Radverkehrsanlage L 214 westlich B 258 (Mützenich)				**X**	
40	Anlage von Schutzstreifen in der Ortsdurchfahrt Monschau-Imgenbroich				**X**	
41	Lückenschluss Radverkehrsanlage L 106 (Konzen)				**X**	
42	Lückenschluss Radverkehrsanlage B 258 (Konzen)				**X**	
43	Lückenschlus Radverkehrsanlage K 20 (Konzen)				**X**	

Tabelle 3.3: Maßnahmen Zieldiskussion Radverkehr						
Laufende Nummer (siehe Plan)	**Beschreibung**	**Quelle(n)**	**Prognose-0-Fall (Vergleichsfall)**		**Handlungspotenzial**	
			2015	**2020**	**2015**	**2020**
44	Lückenschlüsse Radverkehrsanlagen L 12 (Simmerath)				**X**	
45	Lückenschlüsse Radverkehrsanlagen L 246 (Simmerath)				**X**	
46	Anlage einer Radverkehrsanlage an der L 128 (Woffelsbach)				**X**	
47	Anlage einer Radverkehrsanlage an der L 160 (Rollesbroich)				**X**	
48	Anlage von Schutzstreifen an der L 238 (Roetgen)				**X**	
49	Anlage einer Radverkehrsanlage an der L 12 (Simmerath – Stolberg)				**X**	
50	Lückenschlüsse Radverkehrsanlagen an der L 238 (Stolberg)				**X**	
51	Anlage einer Radverkehrsanlage an der L 24 (Stolberg) Teilabschnitt zwischen Zweifall und der kreuzenden Radroute Roggenläger ist Bestandteil des Kreisradwegenetzes				**X**	
52	Lückenschlüsse Radverkehrsanlagen an der L 12 (Stolberg)				**X**	
53	Anlage von Schutzstreifen an der K 13 (Stolberg)				**X**	
54	Anlage von Schutzstreifen an der L 220 (Stolberg)				**X**	
55	Anlage von Schutzstreifen an der L 23 (Stolberg)				**X**	
56	Anlage von Schutzstreifen an der L 236 (Stolberg-Atsch)				**X**	
57	Lückenschluss Radverkehrsanlage an der L 11 (Volkenrath – Gressenich)	Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassung Aachen	**X**			
58	Lückenschluss Radverkehrsanlage an der L 238 (Pumpe)				**X**	
59	Lückenschlüsse Radverkehrsanlagen an der B 264				**X**	
60	Anlage von Schutzstreifen an der K 33 (Dürwiß)				**X**	
61	Anlage eines RAVeL-Wegs an dem Vennbahnstreckenabschnitt Eupen – Raeren				**X**	

Tabelle 3.3: Maßnahmen Zieldiskussion Radverkehr						
Laufende Nummer (siehe Plan)	**Beschreibung**	**Quelle(n)**	**Prognose-0-Fall (Vergleichsfall)**		**Handlungspotenzial**	
			2015	**2020**	**2015**	**2020**
62	Anlage einer Radverkehrsanlage an der N 67 zwischen Monschau-Mützenich und Eupen				**X**	
63	Anlage einer Radverkehrsanlage an der Ostumgehung Eupen				**X**	
64	Anlage einer Radverkehrsanlage zwischen Gemmenich und Vaals				**X**	
65	Anlage einer Radverkehrsanlage zwischen Vaals und Epen				**X**	
66	Lückenschluss Radverkehrsanlage zwischen Gemmenich und Kelmis				**X**	
67	Lückenschluss Radverkehrsanlage zwischen Kelmis und N 68				**X**	
68	Anlage einer Radverkehrsanlage zwischen N 68 und K 14 / L 233 (deutsche Grenze)				**X**	
69	Anlage einer Radverkehrsanlage an der L 23 zwischen L 236 und Europastraße	Kreis Aachen			**X**	
70	Anlage einer Radverkehrsanlage an der Rhenaniastraße zwischen Münsterbachstraße und Stolberg Hbf	Kreis Aachen			**X**	
71	Anlage einer Radverkehrsanlage an der L 238 in Fahrtrichtung Stolberg zwischen heutigem Radwegende und Münsterbachstraße	Kreis Aachen			**X**	
72	Ausbau des für Radfahrer freigegebenen Gehwegs an der L 238 zwischen Stolberg-Zweifall und – Vicht zu einem gemeinsamen Geh-/Radweg	Kreis Aachen			**X**	
73	Anlage eines gemeinsamen Geh-/Radwegs an der L 12 von Am Bachpütz bis Birkenhof (Stolberg) als Lückenschluss	Kreis Aachen			**X**	
74	Anlage eines gemeinsamen Geh-/Radwegs an der L 12 zwischen Breinigerberg und Breinig als Lückenschluss				**X**	

Tabelle 3.3: Maßnahmen Zieldiskussion Radverkehr						
Laufende Nummer (siehe Plan)	**Beschreibung**	**Quelle(n)**	**Prognose-0-Fall (Vergleichsfall)**		**Handlungspotenzial**	
			2015	**2020**	**2015**	**2020**
75	Anlage einer zusätzlichen Radverkehrsanlage an der B 258 zwischen Rosentalstraße und Fringshaus	Kreis Aachen			**X**	
76	Anpassung der vorhandenen Geh-/Radwege in der Ortsdurchfahrt Kesternich (B 266 / L 166) an die StVO	Kreis Aachen			**X**	
77	Anlage einer Radverkehrsanlage an der L 106 zwischen Ortsausgang Hammer und dem zukünftigen Beginn bzw. Ende des selbständig geführten Radwegs abseits der L 106 bis zur B 266	Kreis Aachen			**X**	
78	StVO-konformer Ausbau der vorhandenen Radverkehrsanlagen und / oder Anlage von Radfahrstreifen an der B 258 in den Ortsdurchfahrten Konzen und Imgenbroich	Kreis Aachen			**X**	
79	Anlage einer Radverkehrsanlage an der L 106 zwischen B 258 und belgischer Grenze, falls an der parallel liegenden Vennbahntrasse kein Radweg angelegt wird	Kreis Aachen			**X**	
80	Anlage von Querungshilfen in Eschweiler an der: L 11 am Knotenpunkt mit der K 6 und Knotenpunkt Schillerstraße / Scherpenseeler Straße	Kreis Aachen Nachrichtliche Übernahme, keine Darstellung im Plan			**X**	

Tabelle 3.3: Maßnahmen Zieldiskussion Radverkehr						
Laufende Nummer (siehe Plan)	**Beschreibung**	**Quelle(n)**	**Prognose-0-Fall (Vergleichsfall)**		**Handlungspotenzial**	
			2015	**2020**	**2015**	**2020**
81	Anlage von Querungshilfen in Stolberg an der: L 23 Einmündung Steinbachstraße L 221 Knotenpunkt mit der L 236 und Einmündung Am langen Hain L 12 Knotenpunkt mit der L 11, Kreuzung Radroutennetz am Breiniger Berg in Höhe Parkplatz Stolberger Wald, Kreuzung Radroutennetz am Birkenhof südlich Venwegen und Kreuzung Rottstraße / Auf der Eiche L 238 Knotenpunkt mit der L 12 am Nachtigällchen und Einmündung Fischbachstraße L 220 Knotenpunkt mit der K 22 L 24 Kreuzung Radroutennetz zwischen Breinig und Zweifall am Frackersberg südlich Forsthaus Roggenläger und Kreuzung Radroutennetz östlich Forsthaus Zweifall (Einschließlich neuem Radweg zwischen den beiden Querungsstellen)	Kreis Aachen Nachrichtliche Übernahme, keine Darstellung im Plan			**X**	
82	Anlage von Querungshilfen in Roetgen an der: L 238 Einmündung Rommelweg B 258 Kreuzung Rosentalstraße / Mühlenstraße und Knotenpunkt mit B 399 an Fringshaus L 12 Hahner Straße, Kreuzung Radrouetnnetz in Höher der ehemaligen K 24 (Einschließlich neuem Radweg zwischen den beiden Querungsstellen)	Kreis Aachen Nachrichtliche Übernahme, keine Darstellung im Plan			**X**	

Tabelle 3.3: Maßnahmen Zieldiskussion Radverkehr						
Laufende Nummer (siehe Plan)	**Beschreibung**	**Quelle(n)**	**Prognose-0-Fall (Vergleichsfall)**		**Handlungspotenzial**	
			2015	**2020**	**2015**	**2020**
83	Anlage von Querungshilfen in Simmerath an der: B 399 Kreuzung Radroutennetz in Höhe Forsthaus Jägerhaus nördlich Lammersdorf B 266 Radwegende in Höhe Auf der Ley, Knotenpunkt mit der L 246, Knotenpunkt mit der L 149 und Kreuzung Radroutennetz in Höhe Verlängerung Maarstraße L 12 Knotenpunkt mit K 20 L 166 Einmündung Maarstraße und westliche und östliche Einmündung Rurberger Straße L 160 Brücke über die Kall an der Kreisgrenze L 128 Knotenpunkt Felderstraße / Hechelscheider Straße, Einmündung Schilsbachstraße und Einmündung Steinbüchelstraße	Kreis Aachen Nachrichtliche Übernahme, keine Darstellung im Plan			**X**	
84	Anlage von Querungshilfen in Monschau an der: L 106 Einmündung Im Brand und Kreuzung Radroutennetz in Höhe Norbertuskapelle zwischen Mützenich und Kalterherberg L 214 Einmündung Im Brand B 258 Knotenpunkt mit L 106, Abzweig Radroutennetz westlich Brather Hof, Einmündung Rothe Kreuz und Einmündung Führtgesweg bei Wahlerscheid B 399 Knotenpunkt mit L 106	Kreis Aachen Nachrichtliche Übernahme, keine Darstellung im Plan			**X**	
85	Anlage eines gemeinsamen Geh-/ Radwegs an der B 258 zwischen K 26 und Kreisgrenze	Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassung Aachen	**X**			
86	Lückenschluss Radverkehrsanlage an der B 266 zwischen der L 166 und der L 246	Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassung Aachen	**X**			
87	Verlängerung Radverkehrsanlage an der L 238 südlich der Querung der A 4	Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassung Aachen	**X**			
88	Anlage einer Radverkehrsanlage an der L 12 zwischen K 14 und Kornelimünster	Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassung Aachen	**X**			

Tabelle 3.3: Maßnahmen Zieldiskussion Radverkehr						
Laufende Nummer (siehe Plan)	**Beschreibung**	**Quelle(n)**	**Prognose-0-Fall (Vergleichsfall)**		**Handlungspotenzial**	
			2015	**2020**	**2015**	**2020**
89	Anlage einer Radverkehrsanlage an der K 19 zwischen Lammersdorf und Simmerath	Gemeinde Simmerath			**X**	
90	Lückenschluss Radverkehrsanlagen an der L 128 bis zur L 166				**X**	
91	Anlage einer Radverkehrsanlage an der L 106 zwischen der L 246 und der L 106				**X**	
92	Anlage eines gemeinsamen Geh-/ Radwegs an der L 12 zwischen Venwegen und der K 14				**X**	
93	Anlage einer Radverkehrsanlage im Zuge der L 244 Kloster-/ Rumpener Straße.	Stadt Herzogenrath, Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassung Aachen	**X**			
94	Anlage eines zusätzlichen gemeinsamen Geh-/ Radwegs an der B 258 zwischen B 399 und K 2 (zwischen Monschau und Höfen) um Querungen zu vermeiden	Kreis Aachen			**X**	

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 Schienengüterverkehr 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 Maßnahmenschwerpunkte 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 Ansatz[1]. 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, 5e nota Ruimtelijke Ordening

Eindhoven
Nijmegen
Mönchen-gladbach / Düsseldorf
Antwerpen
Roermond / Venlo
Städteregion Sittard-Geleen-Stein-Beek
Waldfeucht
Heinsberg
Erkelenz
Born
Dilsen-Stokkem
Hückelhoven
Selfkant
Gangelt
Sittard
Stein
Titz
Maas-mechelen
Geleen
Städteregion Parkstad Limburg
Geilenkirchen
Linnich
Brunssum
Übach-Palenberg
Jülich
Beek
Schinnen
Hoensbroek
Städteregion Maasdaal
Baesweiler
Nuth
Land-graaf
Meerssen
Heerlen
Alsdorf
Aldenhoven
Maastricht
Voerendaal
Valkenburg
Simpelveld
Kerk-rade
Herzogen-rath
Nieder-zier
Köln
Inden
Esch-weiler
Wittem
Langerwehe
Margraten
Würselen
Brüssel
Gulpen
Eijsden
Düren
Voeren
Aachen
Stolberg
Lille
Vaals
Visé
Plombières
Kreuzau
Aubel
Hürtgen-wald
Dalhem
Kelmis
Lontzen
Blégny
Clermont
Thimister-
Welken-raedt
Raeren
Städteregion Aachen
Lüttich
Herve
Roetgen
Heimbach
Eupen
Dison
Baelen
Limbourg
Charleroi
Soumagne
Namur
Olne
Simmerath
Verviers
Pepinster
Monschau
Jalhay
Schleiden
Theux
Spa
Hellenthal
Malmedy
Luxemburg
Frankfurt

Programme d'action
Des axes de developpement

- Comunautés urbains
- Centre supérieur
- Centre moyen
- Centre local
- Axe de developpement suprarégional
- Axe de developpement régional
- Axe de developpement possible dans le cadre de projet

Inventaire:
- Périmètre d'études élargi
- Frontière nationale

Doelconcept
Gemeentelijke hierarchie

- Stedelijk gebied
- Gemeente van bove regionale betekenis
- Gemeente van regionale betekenis
- Gemeente van lokale betekenis
- Grootschalig belangrijke as
- Regionaal belangrijke as
- Mogelijke asverlegging / herindeling in het grensoverschreidende gebied

Bestand:
- Grens totale studiegebied/ aandachtsgebied
- Landgrens

Zielkonzept
Zentralörtliche Gliederung und Entwicklungsachsen

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

Bestand:
- Grenze gesamter Betrachtungsraum
- Landesgrenze

Copyright: BSV - 06. Februar 2007

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.

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

Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen
NRW.
wfg
RÉGION WALLONNE
Kreis Aachen
Straßen.NRW.
Gemeente VAALS

Roermond
Venlo
Sittard
Geleen
Schinnen
Beek
Eindhoven
Antwerpen
Hommert
Brunssum
Hoensbroek
Nuth
Heerlen
Palemig
Kakert
Vrank
Schaesberg
Nieuwenhagen
Landgraaf
Abdissenbosch
Waubach
Ubach over Worms
Rimburg
Teveren
Grotenrath
Übach-Palenberg
Heinsberg
Nijmegen
Floverich
Puffendorf
Beggendorf
Loverich
Setterich
Baesweiler
Oidtweiler
Hofstadt
Eygelshoven
Eikske
Heerlerbaan
Terwinselen
Kerkrade
Voerendaal
Maastricht
Valkenburg
Ransdaal
Ubachsberg
Simpelveld
Margraten
Wittem
Gulpen
Orsbach
Hilleshagerweg
Vijlen
Vlelleschet
Lemiers
Harles
Epen
Camering
Epener baan
Vaals
Sippenaeken
Terstraeten
Rue de
Reusdal
Völkerich
Terhaegen
Plombières
Gemmenich
Rue de Usine
Wind
Teneiken
Moresnet
Montzen-Gare
Hombourg
Terheyden
Steenteveld
Belven
Pannesheydt
Heydt
Aubel
Montzen
Cosenberg
Kelmis
Moresnet-Chapelle
Preuswald
Morresnetstr.
Lütticher Straße
Bahnhofstr.
Hergenrath
Hauset
Astenet
Königsweg
Montzenerstr.
Mützhagen
Neutralstr.
Henri Chapelle
Lontzen
-Clermont
Thimister-
Ruyff
La Bruyère
Herbesthal
Alt-Herbesthal
Kaulen
Elsaute
Welkenraedt
Hoof
Lanceaumont
Raboraath
Strecke in Bau
Lüttich
Brüssel
Meuschemen
Mohne
Villers
Heggen
Houyoux
Nereth
Overoth
Baelen
Bilstain
Rue d'Eupen
Rüll
Dolhain
Verviers
Dison
Limbourg
Membach
Bethane
Rue de l'Invasion
Halloux
Goe
Hévremont
Verviers
Pepinster
Jalhay
Theux
Spa
Langmüs
Walhorn
Merols
Boven-driesch
Kettenis
Nispert
Schönefeld
Voulfeld
Langesthal
Stockem
Mazarinen
Eupen
Hütte
Route de Hestreux
Brandehaag
Drossart
Museumsbahn Süßer Betrieb
Malmedy
Aachen
Richterich
Laurensberg
Haaren
Hörn
Kohlscheid
Kämpchen
Morsbach
Haal-Oppen
Dobach
Weiden
Würselen
Broichweiden
Straß
Pley
Bardenberg
Klinkheide
Mühlenbach
Locht
Zollamt
Horbach
Ubachsberg
Herzogenrath
Nieder-bardenberg
Zopp
Merkstein
Busch
Eschweiler
Alsdorf
Schaufenberg
Hoengen
Mariadorf
Kellersberg
Blumenrath
Broicher Siedl.
Ofden
Warden
Begau
Kinzweiler
Eichen
Linden-Neusen
St. Jöris
Hehlrath
Röhe
Dürwiß
Weisweiler
Fronhoven
Neu-Lohn
Inden
Düren
Köln
Langerwehe
Eschweiler
Röhtgen
Nothberg
Bergrath
Hastenrath
Volkenrath
Werth
Pumpe
Verlautenheide
Nirm
Atsch
Unterstolberg
Münsterbusch
Stolberg
Donnerberg
Gressenich
Mausbach
Schevenhütte
Eilendorf
Rothe Erde
Forst
Burtscheid
Hanbruch
Vaalserquartier
Freund
Steinebrück
Büsbach
Brand
Niederforstbach
Krewinkel
Dorff
Breinigerberg
Vicht
Breinig
Obermünster
Obermünsterbusch
Lichtenbusch
Schleckheim
Walheim
Hahn
Venwegen
Zweifall
Hürtgenwald
Aldenhoven
Siersdorf
Düsseldorf
Mönchengladtbach
Jülich
Linnich
Raeren
Eynatten
Berlotte
Schmithof
Friesenrath
Mulartshütte
Rott
Driesch
Neudorf
Botz
Schossent
Roetgen
Petergensfeld
Münsterbildchen
Kämpchen
Schwerzfeld
Lammersdorf
Rollesbroich
Strauch
Weidenbroich
Hechelscheid
Woffelsbach
Steckenborn
Rurberg
Simmerath
Witzerath
Bickerath
Pastenbach
Entenpfuhl
Kesternich
Hatzevenn
Konzen
Aderich
Imgenbroich
Eicherscheid
Huppenbroich
Rauchenauel
Einruhr
Dedenborn
Schleiden
Erkensruhr
Hammer
Widdau
Monschau
Menzerath
Hargard
Mützenich
Heidgen
Rohren
Höfen
Alzen
Küchelscheid
Kalterherberg
Leyloch
Brandenhaag
Vossenack
Hellenthal

Cas Pronostic-0
Classification fonctionnelle du réseau routier

Situation existante	Planification
Axe suprarégional	
Axe régional	
Axe inter local	
Axe local	
Centre supérieur	
Centre moyen	
Centre local	

Inventaire:
- Autoroute
- Route numérotée (B/N/...)
- Autre route d'importance
- Périmètre d'études élargi
- Chemin de fer
- Frontière nationale

Nulprognose
Functionele indeling van het wegennetwerk

Bestand	Planning
Grootschalige verbinding	
Regionale verbinding	
Lokale verbinding	
Lokale verbinding	
Gemeente van bovenregionale betekenis	
Gemeente van regionale betekenis	
Gemeente van lokale betekenis	

Bestand:
- Autosnelweg (B/N/...)
- Geklasseerde weg
- Overige weg
- Grens totale studiegebied/ aandachtsgebied
- Spoorweg
- Landgrens

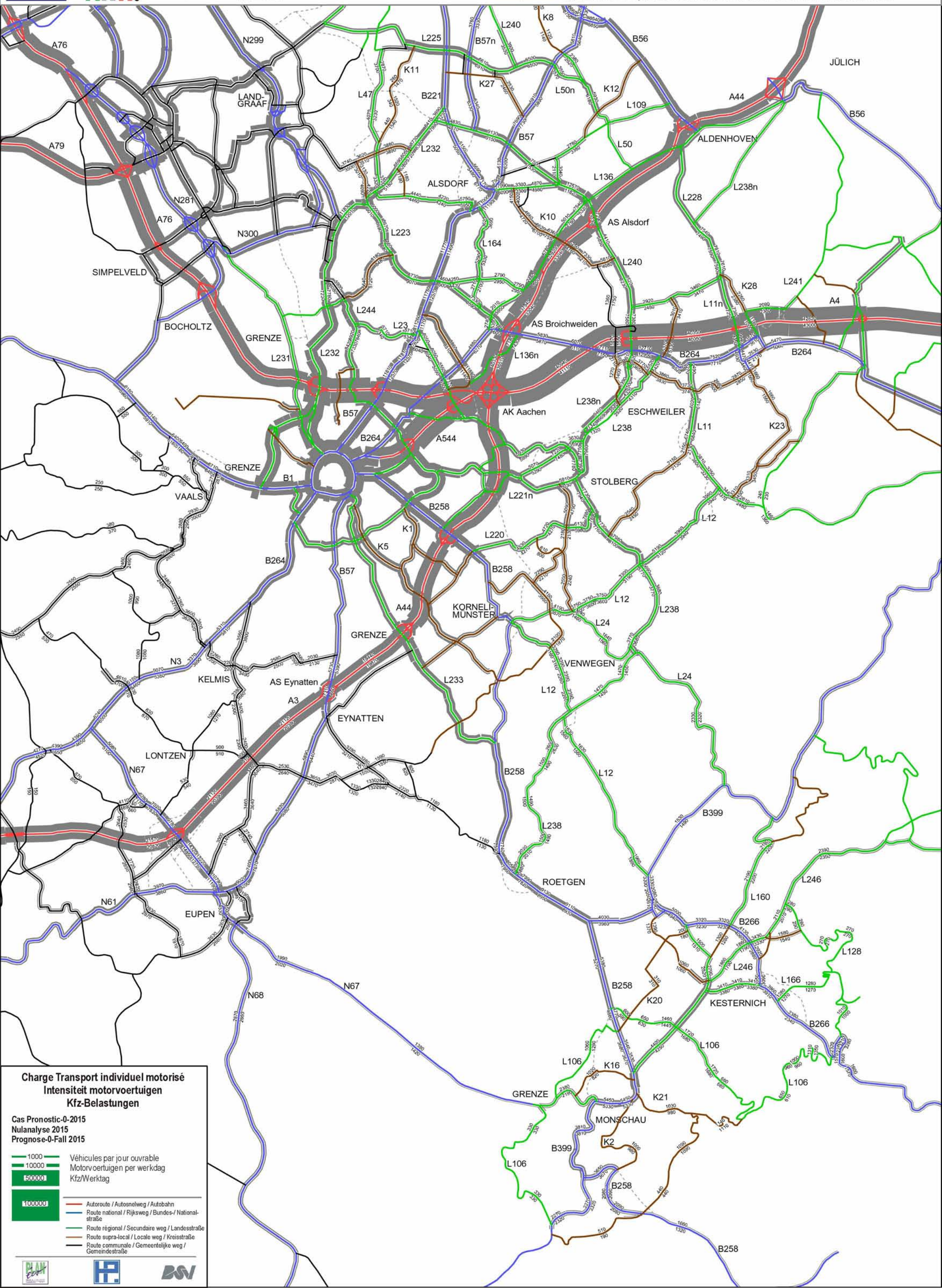
Prognose-0-Fall
Funktionale Gliederung des Straßennetzes

Bestand	Planung
Großräumige Verbindung	
Regionale Verbindung	
Nahräumige Verbindung	
Lokale Verbindung	
Oberzentrum	
Mittelzentrum	
Grundzentrum	

Bestand:
- Autobahn (B/N/...)
- Klassifizierte Straße
- Sonstige relevante Straße
- Grenze gesamter Betrachtungsraum
- Schiene
- Landesgrenze

Copyright BSV - 13. Februar 2007

n:\ 2005_05\ 050150 Interreg\ Abbildungen\ Plaene\ Phase III\ [Plan.cdr - (Pl. 20)]

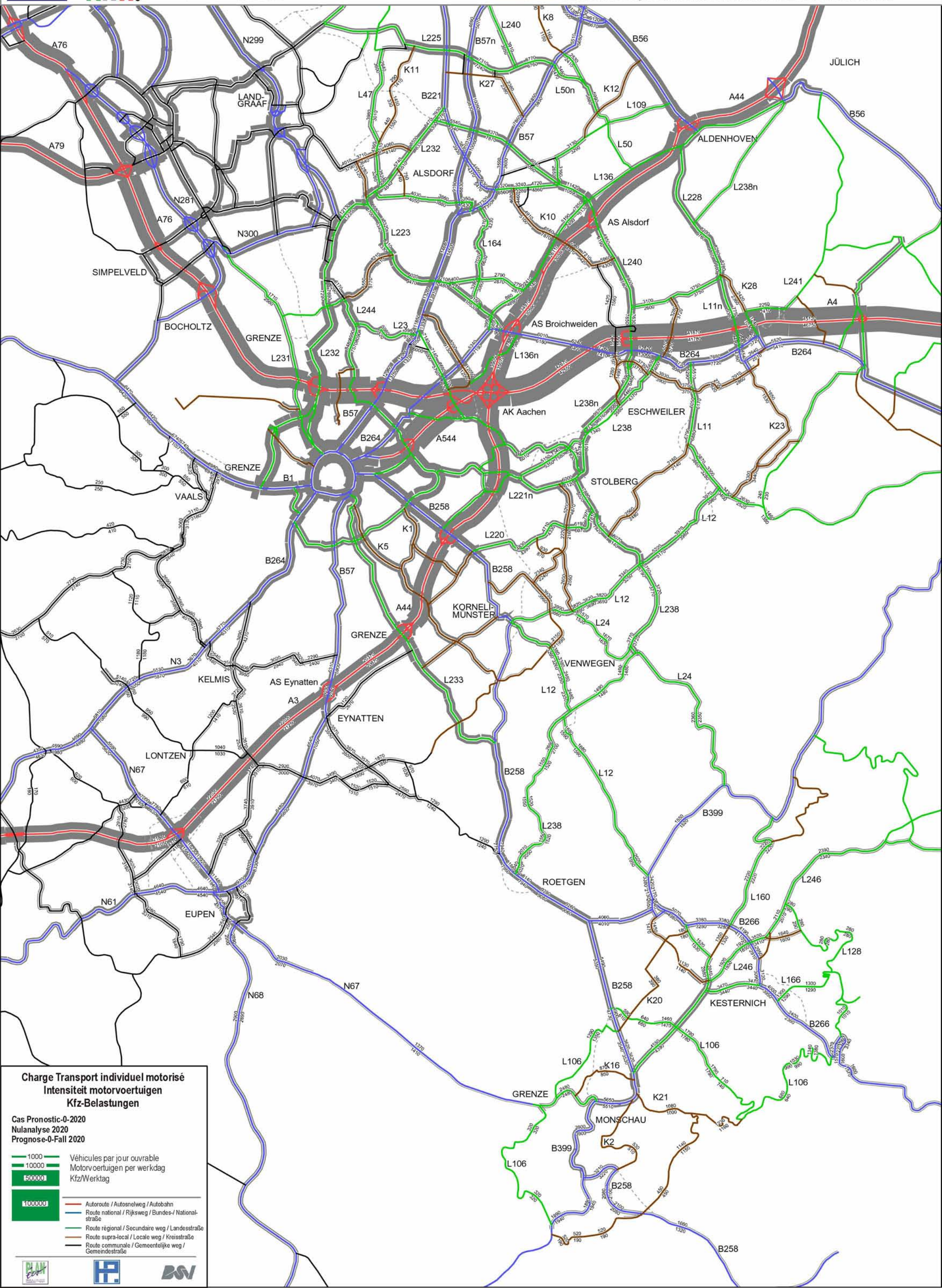


Charge Transport individuel motorisé
Intensiteit motorvoertuigen
Kfz-Belastungen

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

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

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

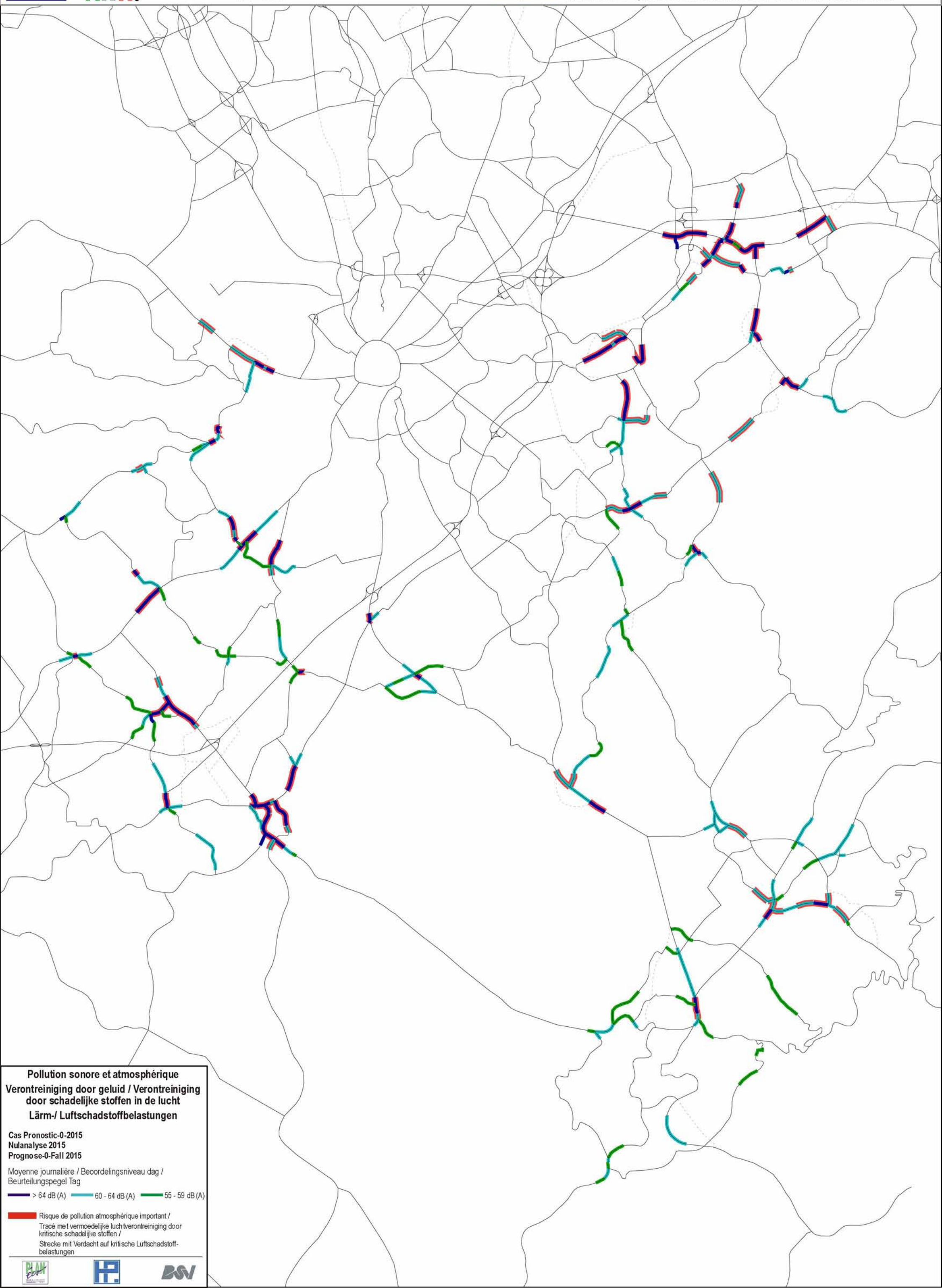


Charge Transport individuel motorisé
Intensiteit motorvoertuigen
Kfz-Belastungen

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

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

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



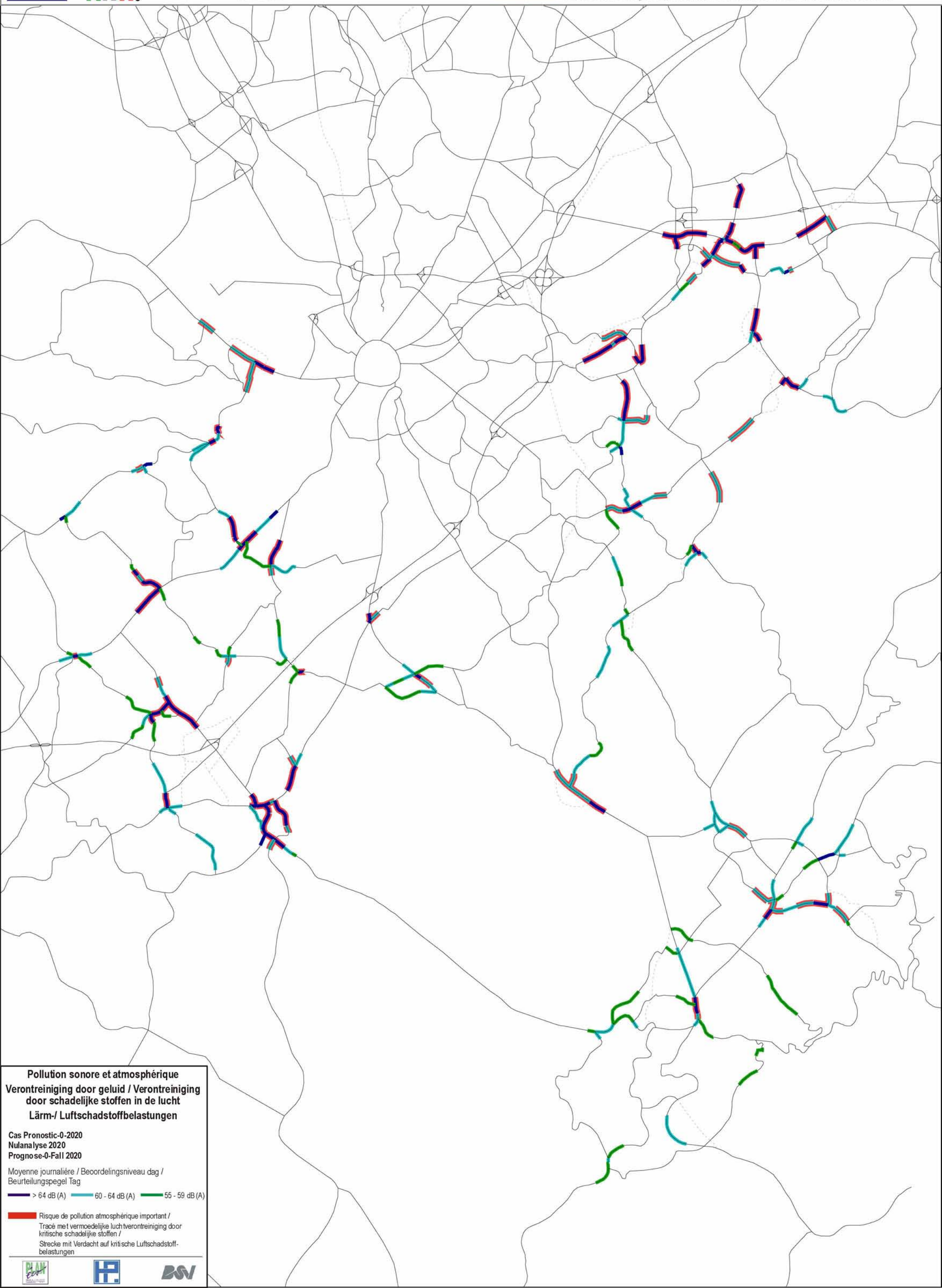
Pollution sonore et atmosphérique
Verontreiniging door geluid / Verontreiniging door schadelijke stoffen in de lucht
Lärm-/ Luftschadstoffbelastungen

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 Luftschadstoff-belastungen



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

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

Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen
NRW.
wfg
RÉGION WALLONNE
Kreis Aachen
Straßen.NRW.
Gemeente VAALS

Roermond
Venlo
Sittard
Geleen
Schinnen
Beek
Eindhoven
Antwerpen
Nuth
Hommert
Brunssum
Hoensbroek
Heerlen
Landgraaf
Kakert
Palemig
Vrank
Schaesberg
Nieuwenhagen
Abdissenbosch
Waubach
Ubach over Worms
Rimburg
Eygelshoven
Hofstadt
Übach-Palenberg
Teveren
Grotenrath
Heinsberg
Nijmegen
Linnich
Floverich
Puffendorf
Beggendorf
Loverich
Setterich
Baesweiler
Oidtweiler
Siersdorf
Jülich
Aldenhoven
Düsseldorf
Mönchengladtbach
Alsdorf
Schaufenberg
Bettendorf
Merkstein
Busch
Eikske
Heerlerbaan
Terwinselen
Kerkrade
Herzogenrath
Zopp
Nieder-bardenberg
Straß
Locht
Zollamt
Ubachsberg
Voerendaal
Maastricht
Valkenburg
Ransdaal
Simpelveld
Klinkheide
Mühlenbach
Horbach
Pley
Bardenberg
Euchen
Ofden
Broicher Siedl.
Blumenrath
Kellersberg
Maria-dorf
Hoengen
Warden
Begau
Kinzweiler
Fronhoven
Neu-Lohn
Inden
Düren
Köln
Dürwiß
Weisweiler
Lindern
Neusen
St. Jöris
Hehlrath
Röhe
Würselen
Morsbach
Kohlscheid
Kämpchen
Richterich
Dobach
Broichweiden
Weiden
Haal-Oppen
Laurensberg
Orsbach
Margraten
Wittem
Gulpen
Hilleshagerweg
Vlelleschet
Vijlen
Lemiers
Harles
Epen
Camering
Epener baan
Vaals
Sippenaeken
Terstraeten
Ter straeten
Rue de
Reusdal
Völkerich
Terhaegen
Plombières
Gemmenich
Preuswald
Moresnet-Chapelle
Moresnet
Montzen-Gare
Teneiken
Hombourg
Terheyden
Steenteveld
Belven
Pannesheydt
Heydt
Montzen
Cosenberg
Kelmis
Lütticher Straße
Bahnhofstr.
Hauset
Hergenrath
Königsweg
Astenet
Henri Chapelle
Mützhagen
Neutralstr.
Montzanerstr.
Lontzen
Raeren
Eynatten
Berlotte
Langmüs
Walhorn
Merols
Driesch
Neudorf
Botz
Rott
Schossent
Boven-driesch
Münster-bildchen
Petergensfeld
Roetgen
Kämpchen
Schwerzfeld
Lammersdorf
Weiden-broich
Hechel-scheid
Rolles-broich
Strauch
Woffelsbach
Stecken-born
Rurberg
Witzerath
Bickerath
Simmerath
Kesternich
Enten-pfuhl
Pausten-bach
Röhtgen
Bergrath
Nothberg
Esch-weiler
Langerwehe
Schevenhütte
Gressenich
Mausbach
Stolberg
Donnerberg
Münster-busch
Unter-stolberg
Eilendorf
Forst
Rothe Erde
Burtscheid
Aachen
Freund
Steinebrück
Brand
Nieder-forstbach
Büsbach
Krewinkel
Atsch
Nirm
Verlautenheide
Hörn
Haaren
Pumpe
Hastenrath
Volkenrath
Werth
Vaalserquartier
Hanbruch
Völkerich
Reusdal
Gemmenich
Plombières
Aubel
Kelmis
Lontzen
-Clermont
Thimister-
Welkenraedt
Baelen
Eupen
Limbourg
Dison
Verviers
Pepinster
Jalhay
Theux
Spa
Brandehaag
Drossart
Malmedy
Monschau
Imgenbroich
Mützenich
Hargard
Menzerath
Widdau
Hammer
Erkensruhr
Schleiden
Hellenthal
Vossenack
Hürtgenwald
Zweifall
Venwegen
Hahn
Mulartshütte
Friesenrath
Schmithof
Walheim
Schleckheim
Lichtenbusch
Oberforstbach
Breinigerheide
Breinig
Vicht
Breinigerberg
Dorff
Kornelimünster
Eicherscheid
Dedenborn
Huppenbroich
Rauchenauel
Einruhr
Aderich
Konzen
Hatzenvenn
Alzen
Kalterherberg
Küchelscheid
Heidgen
Leyloch
Rohren
Höfen
Lütticher Straße
Strecke in Bau
Lüttich
Brüssel
Meuschemen
Mohne
Hoof
Elsaute
La Bruyère
Ruyff
Herbesthal
Alt-Herbesthal
Kaulen
Lanceaumont
Raboraths
Gemehret
Hochstraße
Buschberg
Nereth
Nöreth
Kettenis
Nispert
Schönefeld
Voulfeld
Langesthal
Overoth
Heggen
Houyoux
Villers
Bilstain
Rulf
Mazarinen
Stockem
Membach
Bethane
Dolhain
Goé
Halloux
Hévremont
Rue de l'Invasion
Route de Hestroux
Hütte
Museumsbahn Stolberger Betrieb

Programme d'action
Classification fonctionnelle du réseau routier

Situation existente	Planification
Axe suprarégional	
Axe régional	
Axe inter local	
Axe local	
Centre supérieur	
Centre moyen	
Centre local	

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

Doelconcept
Functionele indeling van het wegennetwerk

Bestand	Planning
Grootschalige verbinding	
Regionale verbinding	
Lokale verbinding	
Lokale verbinding	
Gemeente van bovenregionale betekenis	
Gemeente van regionale betekenis	
Gemeente van lokale betekenis	

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

Zielkonzept
Funktionale Gliederung des Straßennetzes

Bestand	Planung
Großräumige Verbindung	
Regionale Verbindung	
Nahräumige Verbindung	
Lokale Verbindung	
Oberzentrum	
Mittelzentrum	
Grundzentrum	

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

Copyright BSV - 13. Februar 2007

n:\ 2005_05\ 050150 Interreg\ Abbildungen\ Plaene\ Phase III\ [Plan.cdr - (Pl. 15)]

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, bemautete 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).

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

Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen
NRW.
wfg
Région Wallonne
Kreis Aachen
Straßen.NRW.
Gemeente Vaals

Roermond
Venlo
Schinnen
Sittard
Geleen
Beek
Eindhoven
Antwerpen
Nuth
Brunssum
Hoensbroek
Heerlen
Landgraaf
Übach-Palenberg
Heinsberg
Nijmegen
Linnich
Jülich
Baesweiler
Aldenhoven
Alsdorf
Düsseldorf
Mönchengladbach
Herzogenrath
Kerkrade
Voerendaal
Maastricht
Valkenburg
Simpelveld
Margraten
Wittem
Gulpen
Würselen
Aachen
Stolberg
Inden
Düren
Köln
Langerwehe
Eschweiler
Roetgen
Simmerath
Monschau
Plombières
Vaals
Kelmis
Lontzen
Raeren
Eupen
Baelen
Limbourg
Dison
Verviers
Welkenraedt
Thimister-Clermont
Lüttich
Brüssel
Aubel
Jalhay
Pepinster
Theux
Spa
Malmedy
Schleiden
Hürtgenwald
Hellenthal
Düren

Programme d'action
Concept d'itinéraire poids lourds

Situation existante / Planification

- Hinéraire poids lourdes
- Desserte principale pour poids lourdes
- Desserte pour poids lourdes

- Centre supérieur
- Centre moyen
- Centre local

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

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

Doelconcept
Wegtrajectenplan voor vrachtwagens

Bestand / Planning

- vrachtwagenroutes
- vooral toegankelijk voor vrachtwagens
- toegankelijk voor vrachtwagens

- Gemeente van bovenregionale betekenis
- Gemeente van regionale betekenis
- Gemeente van lokale betekenis

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

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

Zielkonzept
Lkw-Führungskonzept

Bestand / Planung

- Lkw-Routen
- Lkw-Haupterschließung
- Lkw-Erschließung

- Oberzentrum
- Mittelzentrum
- Grundzentrum

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

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

Copyright: BSV - 06. Februar 2007

n:\ 2005_05\ 050150 Interreg\ Abbildungen\ Plaene\ Phase III\ [Plan.cdr - (Pl. 19)]

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 dienten 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

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

Schinnen
Beek
Brunssum
Hoensbroek
Nuth
Heerlen
Landgraaf
Übach-Palenberg
Baesweiler
Alsdorf
Herzogenrath
Kerkrade
Voerendaal
Valkenburg
Simpelveld
Margraten
Wittem
Gulpen
Aachen
Würselen
Stolberg
Jülich
Aldenhoven
Inden
Langerwehe
Eschweiler
Linnich
Vaals
Plombières
Kelmis
Aubel
Lontzen
Raeren
Eupen
Limbourg
Baelen
Welkenraedt
Thimister-Clermont
Dison
Verviers
Pepinster
Jalhay
Theux
Spa
Roetgen
Simmerath
Monschau
Hürtgenwald
Hellenthal

Réseau routier principal - P 1

Cas Pronostic-0 (Variante proposée):
- Aménagement nouveau réseau
- Réaménagement réseau
- Réaménagement carrefour
- Aménagement échangeur/ accés d'autoroute
- Verrou pour trafic motorisé
- Périmètre d'étude restreint

Scénario basique (Cas planifiés 1):
- Aménagement nouveau réseau
- Réaménagement réseau
- Réaménagement carrefour
- Aménagement échangeur/ accés d'autoroute
- Verrou pour trafic motorisé
- Autre aménagement réseau et Réaménagement réseau (pas element du plan)

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

Wegennet - P 1

Nulprognose (Vergelijkingsbasis):
- Relevante aanvullingen of onderbrekingen van het netwerk
- Relevante uitbreiding
- Omvorming / vaststelling knooppunt
- Aanleg autosnelwegverbinding
- MIV-netwerkdivergentie
- Beperkt onderzoeks-gebied

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

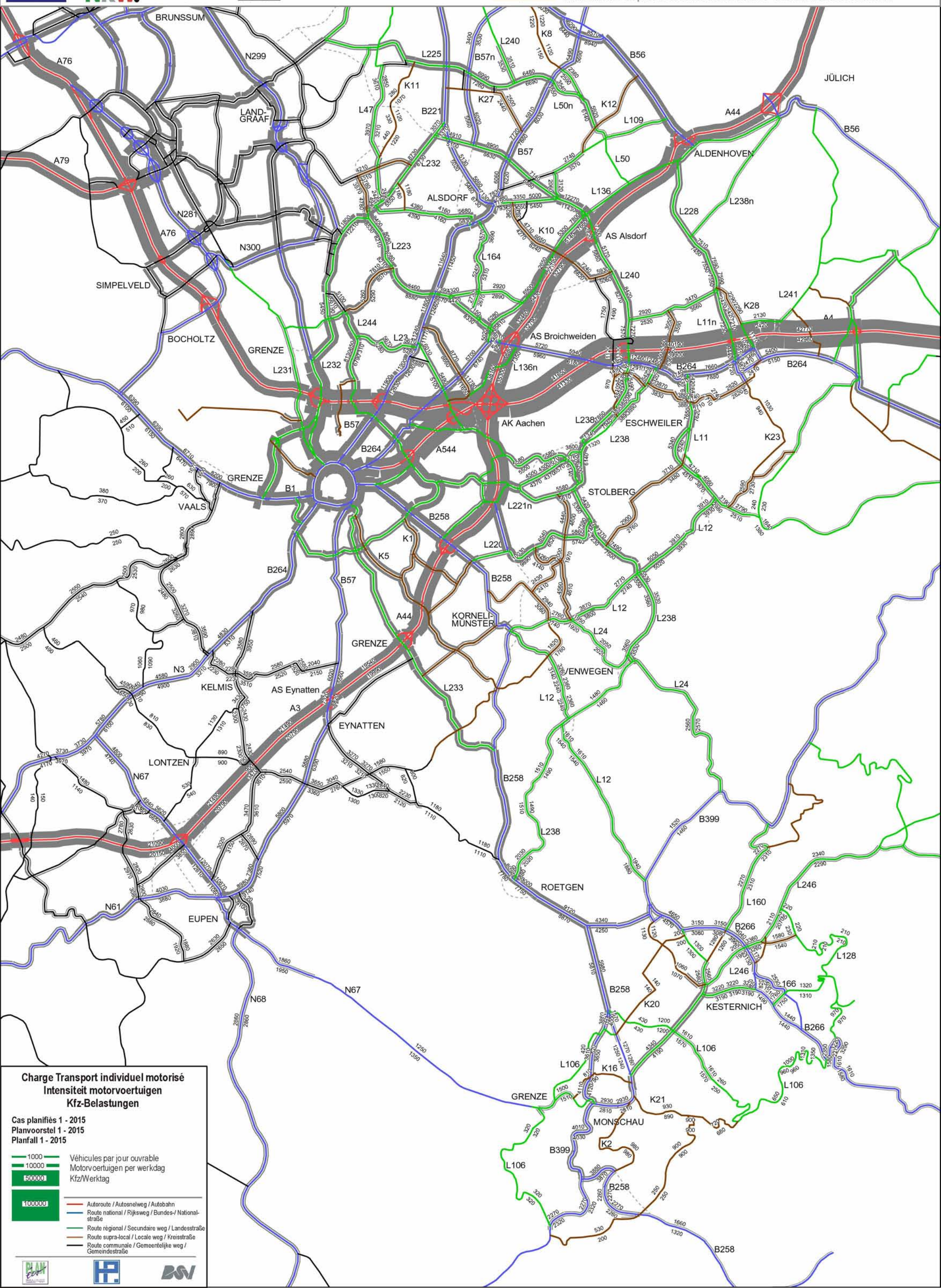
Prognose -0-Fall (Vergleichsfall):
- Relevante Netzergänzung
- Relevanter Ausbau
- Umgestaltung / Ertüchtigung Knotenpunkt
- Anlage einer Autobahnanschlussstelle
- MIV-Netztrennung
- Engeres Untersuchungsgebiet

Szenario Basis (Planfall 1)
- Relevante Netzergänzung
- Relevanter Ausbau/Umbau
- Umgestaltung / Ertüchtigung Knotenpunkt
- Anlage / Ausbau einer Autobahnanschlussstelle
- MIV-Netztrennung
- Sonstige Netzergänzung und Relevanter Ausbau/Umbau (nicht Bestandteil des Planfalls)

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

Copyright: BSV - 13. Februar 2007

n:\ 2005_05\ 050150 Interreg\ Abbildungen\ Plaene\ Phase III\ [Plan.cdr - (Plan 1)]



Charge Transport individuel motorisé
Intensiteit motorvoertuigen
Kfz-Belastungen

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

1000
10000
50000
100000

Véhicules par jour ouvrable
Motorvoertuigen per werkdag
Kfz/Werktag

- Autoroute / Autosnelweg / Autobahn
- Route national / Rijksweg / Bundes-/ National-straße
- Route régional / 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

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

Aachen
Monschau
Stolberg
Eschweiler
Langerwehe
Würselen
Alsdorf
Baesweiler
Herzogenrath
Kerkrade
Heerlen
Landgraaf
Übach-Palenberg
Brunssum
Hoensbroek
Nuth
Schinnen
Beek
Linnich
Jülich
Aldenhoven
Inden
Simpelveld
Voerendaal
Valkenburg
Margraten
Gulpen
Wittem
Vaals
Plombières
Kelmis
Aubel
Lontzen
-Clermont
Thimister-
Welkenraedt
Baelen
Eupen
Limbourg
Dison
Verviers
Pepinster
Theux
Spa
Jalhay
Raeren
Roetgen
Simmerath
Hürtgenwald
Hellenthal
Lichtenbusch
Oberforstbach
Kornelimünster
Breinigerberg
Breinig
Breinigerheide
Walheim
Schleckheim
Venwegen
Hahn
Zweifall
Vicht
Krewinkel
Büsbach
Münsterbusch
Freund
Steinebrück
Brand
Niederforstbach
Dorff
Rothe Erde
Eilendorf
Forst
Burtscheid
Hanbruch
Vaalserquartier
Atsch
Nirm
Verlautenheide
Unterstolberg
Donnerberg
Gressenich
Mausbach
Schevenhütte
Werth
Volkenrath
Nothberg
Röhtgen
Bergrath
Hastenrath
Pumpe
Floverich
Beggendorf
Loverich
Setterich
Puffendorf
Oidtweiler
Siersdorf
Bettendorf
Schaufenberg
Merkstein
Busch
Eygelshoven
Hofstadt
Rimburg
Ubach over Worms
Waubach
Abdissenbosch
Grotenrath
Teveren
Schinvel
Palemig
Kakert
Schaesberg
Nieuwenhagen
Vrank
Eikske
Heerlerbaan
Terwinselen
Ransdaal
Ubachsberg
Locht / Zollamt
Straß
Nieder-bardenberg
Zopp
Hoengen
Mariadorf
Kellersberg
Blumenrath
Broicher Siedl.
Ofden
Warden
Begau
Kinzweiler
Fronhoven
Neu-Lohn
Dürwiß
Weisweiler
Lindenneusen
St. Jöris
Hehlrath
Röhe
Euchen
Bardenberg
Pley
Klinkheide
Mühlenbach
Horbach
Morsbach
Kohlscheid
Kämpchen
Richterich
Dobach
Haal-Oppen
Weiden
Broichweiden
Laurensberg
Hörn
Haaren
Orsbach
Hillesheagerweg
Vijlen
Vlelleschet
Lemiers
Harles
Epen
Camering
Epener baan
Sippenaeken
Terstraeten
Ter straeten
Rue de
Reusdal
Völkerich
Terhaegen
Gemmenich
Preuswald
Moresnet-Chapelle
Moresnetersteenweg
Moresnet
Teneiken
Wind
Usine
Montzen-Gare
Hombourg
Terheyden
Steenteveld
Belven
Rue de Birke
Pannesheydt
Heydt
Montzen
Cosenberg
Montzenerstr.
Mützhagen
Henri Chapelle
Neutralstr.
Königsweg
Astenet
Hergenrath
Hauset
Bahnhofstr.
Lütticher Straße
Eynatten
Berlotte
Langmüs
Walhorn
Merols
Neudorf
Botz
Driesch
Rott
Schossent
Schmithof
Friesenrath
Mulartshütte
Hahn
Venwegen
Schweifall
Ruyff
Herbesthal
La Bruyère
Elsaute
Hoof
Meuschemen
Mohne
Villers
Houyoux
Heggen
Overoth
Nereth
Nöreth
Gemehret
Hochstraße
Buschberg
Kettenis
Lanceaumont
Alt-Herbesthal
Kaulen
Raborath
Strecke in Bau
Bovendriesch
Münsterbildchen
Petergensfeld
Schwerzfeld
Nispert
Schönefeld
Voulfeld
Langesthal
Membach
Bethane
Dolhain
Rulf
Bilstain
Route d'Eupen
Mazarinen
Stockem
Rue de l'Invasion
Halloux
Goé
Hévremont
Hütte
Brandehaag
Drossart
Leyloch
Heidgen
Rohren
Höfen
Alzen
Küchelscheid
Kalterherberg
Mützenich
Hargard
Menzerath
Widdau
Hammer
Erkensruhr
Imgenbroich
Eicherscheid
Dedenborn
Einruhr
Konzen
Aderich
Hatzevenn
Entenpfuhl
Bickerath
Witzerath
Kesternich
Huppenbroich
Rauchenauel
Pausenbach
Rolles-broich
Strauch
Weidenbroich
Hechelscheid
Woffelsbach
Steckenborn
Rurberg
Lammersdorf
Kämpchen
Schmithof
Vossenack
Laurensberg
Orsbach
Haaren
Verlautenheide
Nirm
Atsch
Unterstolberg
Eilendorf
Forst
Rothe Erde
Vaalserquartier
Hanbruch
Burtscheid
Steinebrück
Freund
Münsterbusch
Büsbach
Krewinkel
Mausbach
Gressenich
Schevenhütte
Werth
Volkenrath
Nothberg
Röhtgen
Bergrath
Hastenrath
Pumpe
Floverich
Beggendorf
Loverich
Setterich
Puffendorf
Oidtweiler
Siersdorf
Bettendorf
Schaufenberg
Merkstein
Busch
Eygelshoven
Hofstadt
Rimburg
Ubach over Worms
Waubach
Abdissenbosch
Grotenrath
Teveren
Schinvel
Palemig
Kakert
Schaesberg
Nieuwenhagen
Vrank
Eikske
Heerlerbaan
Terwinselen
Ransdaal
Ubachsberg
Locht / Zollamt
Straß
Nieder-bardenberg
Zopp
Hoengen
Mariadorf
Kellersberg
Blumenrath
Broicher Siedl.
Ofden
Warden
Begau
Kinzweiler
Fronhoven
Neu-Lohn
Dürwiß
Weisweiler
Lindenneusen
St. Jöris
Hehlrath
Röhe
Euchen
Bardenberg
Pley
Klinkheide
Mühlenbach
Horbach
Morsbach
Kohlscheid
Kämpchen
Richterich
Dobach
Haal-Oppen
Weiden
Broichweiden
Laurensberg
Hörn
Haaren
Orsbach
Hillesheagerweg
Vijlen
Vlelleschet
Lemiers
Harles
Epen
Camering
Epener baan
Sippenaeken
Terstraeten
Ter straeten
Rue de
Reusdal
Völkerich
Terhaegen
Gemmenich
Preuswald
Moresnet-Chapelle
Moresnetersteenweg
Moresnet
Teneiken
Wind
Usine
Montzen-Gare
Hombourg
Terheyden
Steenteveld
Belven
Rue de Birke
Pannesheydt
Heydt
Montzen
Cosenberg
Montzenerstr.
Mützhagen
Henri Chapelle
Neutralstr.
Königsweg
Astenet
Hergenrath
Hauset
Bahnhofstr.
Lütticher Straße
Eynatten
Berlotte
Langmüs
Walhorn
Merols
Neudorf
Botz
Driesch
Rott
Schossent
Schmithof
Friesenrath
Mulartshütte
Hahn
Venwegen
Schweifall
Ruyff
Herbesthal
La Bruyère
Elsaute
Hoof
Meuschemen
Mohne
Villers
Houyoux
Heggen
Overoth
Nereth
Nöreth
Gemehret
Hochstraße
Buschberg
Kettenis
Lanceaumont
Alt-Herbesthal
Kaulen
Raborath
Strecke in Bau
Bovendriesch
Münsterbildchen
Petergensfeld
Schwerzfeld
Nispert
Schönefeld
Voulfeld
Langesthal
Membach
Bethane
Dolhain
Rulf
Bilstain
Route d'Eupen
Mazarinen
Stockem
Rue de l'Invasion
Halloux
Goé
Hévremont
Hütte
Brandehaag
Drossart
Leyloch
Heidgen
Rohren
Höfen
Alzen
Küchelscheid
Kalterherberg
Mützenich
Hargard
Menzerath
Widdau
Hammer
Erkensruhr
Imgenbroich
Eicherscheid
Dedenborm
Einruhr
Konzen
Aderich
Hatzevenn
Entenpfuhl
Bickerath
Witzerath
Kesternich
Huppenbroich
Rauchenauel
Pausenbach
Rolles-broich
Strauch
Weidenbroich
Hechelscheid
Woffelsbach
Steckenborn
Rurberg
Lammersdorf
Kämpchen
Schmithof
Vossenack

Réseau routier principal - P 2

Cas Pronostic -0-2015
(Variante proposée):

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

Scénario besoins potentiels
(Cas planifiés 2):

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

Inventaire:

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

Wegennet - P 2

Nulprognose (Vergelijkingsbasis):

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

Scenario verdere behoefde (Planvoorstel 2):

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

Bestand:

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

Straßennetz - P 2

Prognose -0-Fall (Vergleichsfall):

- Relevante Netzergänzung
- Relevanter Ausbau
- Umgestaltung / Ertüchtigung Knotenpunkt
- Anlage einer Autobahnanschlussstelle
- X MIV-Netztrennung
- Engeres Untersuchungsgebiet

Szenario weiterer Bedarf (Planfall 2)

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

Bestand:

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

Copyright: BSV - 06. Februar 2007

n:\ 2005_05\ 050150 Interreg\ Abbildungen\ Plaene\ Phase III\ [Plan.cdr - (Plan 2)]

BRUNSSUM
A76
N299
LAND-GRAAF
A79
N281
A76
N300
SIMPELVELD
BOCHOLTZ
GRENZE
L231
L232
L244
L23
L225
B57n
L240
K8
B56
JÜLICH
K11
K27
L47
B221
L50n
K12
L109
A44
B56
L232
B57
L50
ALDENHOVEN
ALSDORF
L136
L238n
L228
L223
K10
AS Alsdorf
L164
L240
L241
K28
A4
L11n
AS Broichweiden
B264
L136n
AK Aachen
L238
ESCHWEILER
L11
K23
B57
B264
A544
L238
B1
GRENZE
VAALS
B258
L221n
STOLBERG
L12
K1
K5
L220
B264
B57
B258
A44
KORNELI-MÜNSTER
L12
L238
L24
GRENZE
N3
KELMIS
AS Eynatten
L233
/ENWEGEN
L24
A3
EYNATTEN
L12
LONTZEN
N67
B258
L12
L238
B399
ROETGEN
L246
L160
B266
L128
N61
EUPEN
N68
N67
B258
K20
KESTERNICH
166
B266
L106
K16
L106
GRENZE
K21
MONSCHAU
K2
B399
L106
B258
B258

Charge Transport individuel motorisé
Intensiteit motorvoertuigen
Kfz-Belastungen

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

1000
10000
50000
100000

Véhicules par jour ouvrable
Motorvoertuigen per werkdag
Kfz/Werktag

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

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 Herbesthaler 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.

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

Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen
NRW.
wfg
RÉGION WALLONNE
Kreis Aachen
Straßen.NRW.
Gemeente VAALS

Linnich
Schinnen
Beek
Brunssum
Hommert
Nuth
Hoensbroek
Übach-Palenberg
Jülich
Baesweiler
Heerlen
Landgraaf
Alsdorf
Aldenhoven
Voerendaal
Valkenburg
Kerkrade
Herzogenrath
Simpelveld
Inden
Margraten
Wittem
Würselen
Gulpen
Langerwehe
Eschweiler
Vaals
Aachen
Stolberg
Plombières
Kelmis
Aubel
Hürtgenwald
Lontzen
Raeren
Thimister-Clermont
Welkenraedt
Roetgen
Baelen
Eupen
Dison
Limbourg
Verviers
Pepinster
Jalhay
Theux
Spa
Simmerath
Monschau
Hellenthal

Réseau routier principal - P 3

Cas Pronostic -0-2015
(Variante proposée):
- Aménagement nouveau réseau
- Réaménagement réseau
- Réaménagement carrefour
- Aménagement échangeur/ accés 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/ accés d'autoroute
- Verrou pour trafic motorisé
- Autre aménagement réseau et réaménagement réseau (pas element 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
- Beperkt onderzoeks-gebied

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 / Ertüchtigung Knotenpunkt
- Anlage einer Autobahnanschlussstelle
- MIV-Netztrennung
- Engeres Untersuchungsgebiet

Szenario Netzentwicklung (Planfall 3)
- Relevante Netzergänzung
- Relevanter Ausbau/Umbau
- Umgestaltung / Ertüchtigung Knotenpunkt
- Anlage / Ausbau einer Autobahnanschlussstelle
- MIV-Netztrennung
- Sonstige Netzergänzung und Relevanter Ausbau/Umbau (nicht Bestandteil des Planfalls)

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

Copyright: BSV - 06. Februar 2007

n:\ 2005_05\ 050150 Interreg\ Abbildungen\ Plaene\ Phase III\ [Plan.cdr - (Plan 3)]

BRUNSSUM
A76
N299
L225
B57n
L240
K8
B56
JÜLICH
K11
K27
L50n
K12
L47
B221
L109
A44
LAND-
GRAAF
A79
L232
B57
L50
ALDENHOVEN
L136
ALSDORF
L238n
N281
A76
L228
K10
AS Alsdorf
N300
L223
L164
SIMPELVELD
L240
L241
K28
L11n
AS Broichweiden
BOCHOLTZ
L244
L23
GRENZE
L231
L232
L136n
B264
B57
AK Aachen
L238
ESCHWEILER
L11
K23
B264
A544
B1
GRENZE
VAALS
L221n
STOLBERG
B258
K1
K5
L22
B264
B57
B258
A44
KORNELI-
MÜNSTER
L12
L238
L24
GRENZE
N3
KELMIS
AS Eynatten
L233
ENWEGEN
L12
L24
A3
EYNATTEN
LONTZEN
N67
B258
L12
L238
B399
ROETGEN
L246
L160
B266
L128
N61
EUPEN
N68
N67
L246
166
B258
K20
KESTERNICH
B266
L106
L106
K16
L106
GRENZE
K21
MONSCHAU
K2
B399
L106
B258
B258

Charge Transport individuel motorisé
Intensiteit motorvoertuigen
Kfz-Belastungen

Cas planifiés 3 - 2015
Planvoorstel 3 - 2015
Planfall 3 - 2015

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

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

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 Herbesthaler 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.

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

Ministerium für Wirtschaft, Mittelstand und Energie des Landes Nordrhein-Westfalen
NRW.
wfg
RÉGION WALLONNE
Kreis Aachen
Straßen.NRW.
Gemeente VAALS

Linnich
Schinnen
Beek
Brunssum
Hommert
Hoensbroek
Nuth
Übach-Palenberg
Floverich
Puffendorf
Beggendorf
Loverich
Setterich
Jülich
Landgraaf
Heerlen
Hofstadt
Baesweiler
Oidtweiler
Siersdorf
Aldenhoven
Alsdorf
Merkstein
Busch
Schaufenberg
Bettendorf
Voerendaal
Valkenburg
Ransdaal
Kerkrade
Herzogenrath
Zopp
Hoengen
Mariadorf
Kellersberg
Blumenrath
Broicher Siedl.
Warden
Begau
Ofden
Fronhoven
Neu-Lohn
Inden
Simpelveld
Straß
Locht
Zollamt
Klinkheide
Mühlenbach
Horbach
Pley
Bardenberg
Euchen
Kinzweiler
Dürwiß
Weisweiler
Margraten
Wittem
Gulpen
Würselen
Morsbach
Kohlscheid
Kämpchen
Richterich
Broichweiden
Weiden
Dobach
Haal
Oppen
Laurensberg
Hörn
Haaren
Nirm
Atsch
Eilendorf
Rothe Erde
Forst
Burtscheid
Hanbruch
Vaalserquartier
Vaals
Epen
Camering
Harles
Vlelleschet
Lemiers
Vijlen
Hilleshagerweg
Orsbach
Aachen
Freund
Steinebrück
Brand
Niederforstbach
Dorff
Büsbach
Stolberg
Donnerberg
Unterstolberg
Münsterbusch
Atsch
Röhtgen
Bergrath
Hastenrath
Nothberg
Volkenrath
Werth
Eschweiler
Langerwehe
Scheven-hütte
Gressenich
Mausbach
Krewinkel
Breinigerberg
Vicht
Breinig
Breiniger-heide
Zweifall
Hürtgenwald
Vossenack
Plombières
Gemmenich
Preuswald
Moresnet-Chapelle
Teneiken
Moresnet
Montzen-Gare
Hombourg
Terheyden
Steenteveld
Belven
Kelmis
Aubel
Pannesheydt
Heydt
Cosenberg
Montzen
Mützhagen
Henri-Chapelle
Lontzen
Clermont
Thimister-
Welkenraedt
Elsaute
Ruyff
La Bruyère
Herbesthal
Altherbesthal
Kaulen
Lanceaumont
Meuschemen
Mohne
Hoof
Houyoux
Heggen
Baelen
Bilstain
Dison
Limbourg
Membach
Dolhain
Bethane
Ruff
Eupen
Stockem
Mazarinen
Nereth
Nöreth
Busch-berg
Hoch-
Gemehret
Kettenis
Schönefeld
Voulfeld
Langesthal
Hütte
Rue de l'Invasion
Halloux
Goé
Hévremont
Verviers
Pepinster
Jalhay
Theux
Spa
Brandehaag
Drossart
Sippenaeken
Terstraeten
Rue de Terstraeten
Reusdal
Völkerich
Terhaegen
Plombières
Rue de Usine
Wind
Montzen-Gare
Moresnet Str.
Lütticher Straße
Bahnhofstr.
Hergenrath
Hauset
Astenet
Königsweg
Montzenerstr.
Neutralstr.
Strecke in Bau
straße
Langmüs
Walhorn
Merols
Neudorf
Botz
Rott
Schossent
Driesch
Raboratrh
Bovendriesch
Münsterbildchen
Petergensfeld
Schwerzfeld
Roetgen
Kämpchen
Lammersdorf
Rollesbroich
Strauch
Weidenbroich
Hechelscheid
Woffelsbach
Steckenborn
Rurberg
Witzerath
Simmerath
Kesternich
Enzenpfuhl
Aderich
Konzen
Hatzevenn
Eicherscheid
Dedenborn
Imgenbroich
Hargard
Mützenich
Menzerath
Widdau
Hammer
Erkensruhr
Monschau
Heidgen
Rohren
Höfen
Leyloch
Küchelscheid
Kalterherberg
Alzen
Einruhr
Hellenthal
Schmithof
Eynatten
Berlotte
Friesenrath
Mulartshütte
Venwegen
Walheim
Schleckheim
Lichtenbusch
Oberforstbach
Kornelimünster
Pumpe
Hahn
Röhe
Nirm
Ver-lautenheide
Unterstolberg
Eilendorf
Rothe Erde
Forst
Burtscheid
Hanbruch
Vaalserquartier
Grotenrath
Teveren
Schinvel
Abdissenbosch
Wau-bach
Übach over Worms
Rimburg
Eygelshoven
Terwinselen
Heerlerbaan
Eikske
Nieuwenhagen
Schaesberg
Vrank
Palemig
Kakert
Ubachsberg
Sippenaeken
Rue de
Epener baan
Orsbach
Haaren
Hörn
Nirm
Atsch
Eilendorf
Rothe Erde
Forst
Burtscheid
Hanbruch
Vaalserquartier
Freund
Steinebrück
Brand
Niederforstbach
Dorff
Büsbach
Krewinkel
Mausbach
Gressenich
Scheven-hütte
Langerwehe
Eschweiler
Röhtgen
Bergrath
Hastenrath
Nothberg
Volkenrath
Werth
Donnerberg
Unterstolberg
Münsterbusch
Atsch
Floverich
Puffendorf
Beggendorf
Loverich
Setterich
Jülich
Linnich
Teveren
Grotenrath
Schinvel
Abdissenbosch
Wau-bach
Übach over Worms
Rimburg
Übach-Palenberg
Landgraaf
Hofstadt
Eygelshoven
Heerlen
Nuth
Hoensbroek
Brunssum
Hommert
Schinnen
Beek
Eikske
Terwinselen
Heerlerbaan
Schaesberg
Nieuwenhagen
Vrank
Palemig
Kakert
Ubachsberg
Kerkrade
Herzogenrath
Zopp
Hoengen
Mariadorf
Kellersberg
Blumenrath
Broicher Siedl.
Warden
Begau
Ofden
Alsdorf
Merkstein
Busch
Schaufenberg
Bettendorf
Oidtweiler
Siersdorf
Baesweiler
Aldenhoven
Fronhoven
Neu-Lohn
Inden
Voerendaal
Valkenburg
Ransdaal
Simpelveld
Straß
Locht
Zollamt
Klinkheide
Mühlenbach
Horbach
Pley
Bardenberg
Euchen
Kinzweiler
Dürwiß
Weisweiler
Margraten
Wittem
Gulpen
Würselen
Morsbach
Kohlscheid
Kämpchen
Richterich
Broichweiden
Weiden
Dobach
Haal
Oppen
Laurensberg
Hörn
Haaren
Nirm
Atsch
Eilendorf
Rothe Erde
Forst
Burtscheid
Hanbruch
Vaalserquartier
Vaals
Epen
Camering
Harles
Vlelleschet
Lemiers
Vijlen
Hilleshagerweg
Orsbach
Aachen
Freund
Steinebrück
Brand
Niederforstbach
Dorff
Büsbach
Stolberg
Donnerberg
Unterstolberg
Münsterbusch
Atsch
Röhtgen
Bergrath
Hastenrath
Nothberg
Volkenrath
Werth
Eschweiler
Langerwehe
Scheven-hütte
Gressenich
Mausbach
Krewinkel
Breinigerberg
Vicht
Breinig
Breiniger-heide
Zweifall
Hürtgenwald
Vossenack
Plombières
Gemmenich
Preuswald
Moresnet-Chapelle
Teneiken
Moresnet
Montzen-Gare
Hombourg
Terheyden
Steenteveld
Belven
Kelmis
Aubel
Pannesheydt
Heydt
Cosenberg
Montzen
Mützhagen
Henri-Chapelle
Lontzen
Clermont
Thimister-
Welkenraedt
Elsaute
Ruyff
La Bruyère
Herbesthal
Altherbesthal
Kaulen
Lanceaumont
Meuschemen
Mohne
Hoof
Houyoux
Heggen
Baelen
Bilstain
Dison
Limbourg
Membach
Dolhain
Bethane
Ruff
Eupen
Stockem
Mazarinen
Nereth
Nöreth
Busch-berg
Hoch-
Gemehret
Kettenis
Schönefeld
Voulfeld
Langesthal
Hütte
Rue de l'Invasion
Halloux
Goé
Hévremont
Verviers
Pepinster
Jalhay
Theux
Spa
Brandehaag
Drossart
Sippenaeken
Terstraeten
Rue de Terstraeten
Reusdal
Völkerich
Terhaegen
Plombières
Rue de Usine
Wind
Montzen-Gare
Moresnet Str.
Lütticher Straße
Bahnhofstr.
Hergenrath
Hauset
Astenet
Königsweg
Montzenerstr.
Neutralstr.
Strecke in Bau
straße
Langmüs
Walhorn
Merols
Neudorf
Botz
Rott
Schossent
Driesch
Raboratrh
Bovendriesch
Münsterbildchen
Petergensfeld
Schwerzfeld
Roetgen
Kämpchen
Lammersdorf
Rollesbroich
Strauch
Weidenbroich
Hechelscheid
Woffelsbach
Steckenborn
Rurberg
Witzerath
Simmerath
Kesternich
Enzenpfuhl
Aderich
Konzen
Hatzevenn
Eicherscheid
Dedenborn
Imgenbroich
Hargard
Mützenich
Menzerath
Widdau
Hammer
Erkensruhr
Monschau
Heidgen
Rohren
Höfen
Leyloch
Küchelscheid
Kalterherberg
Alzen
Einruhr
Hellenthal
Schmithof
Eynatten
Berlotte
Friesenrath
Mulartshütte
Venwegen
Walheim
Schleckheim
Lichtenbusch
Oberforstbach
Kornelimünster
Pumpe
Hahn
Röhe
Nirm
Ver-lautenheide
Unterstolberg
Eilendorf
Rothe Erde
Forst
Burtscheid
Hanbruch
Vaalserquartier
Grotenrath
Teveren
Schinvel

1.1 1.2 1.3 2 2.1 2.2 3.1 4.1 4.2 5.1 5.2 5.3 5.4 5.5 5.6 6.1 6.2 6.3 6.4 6.5 7.1 10.1 11.1 11.2 12.1 13.1 13.2 13.3

Réseau routier principal - Programme d'action

Cas Pronostic -0-2015
(Variante proposée):

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

Programme d'action:

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

Inventaire:

- Autoroute
- B/N/... 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
- Beperkt onderzoeksgebied

Doelconcept:

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

Bestand:

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

Straßennetz - Zielkonzept

Prognose -0-Fall (Vergleichsfall):

- Relevante Netzergänzung
- Relevanter Ausbau
- Umgestaltung / Ertüchtigung Knotenpunkt
- Anlage einer Autobahnanschlussstelle
- MIV-Netztrennung
- Engeres Untersuchungsgebiet

Zielkonzept:

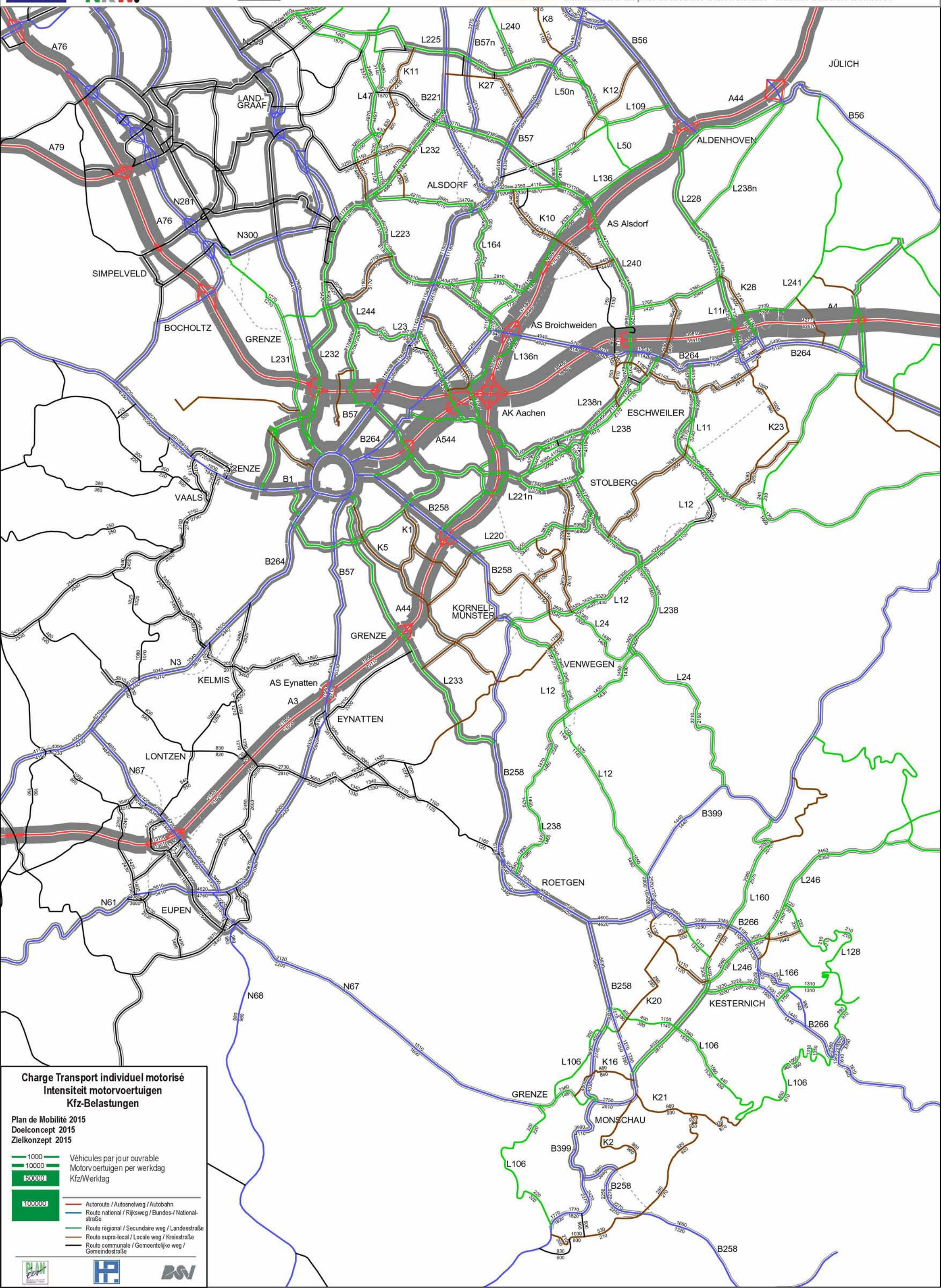
- Relevante Netzergänzung
- Relevanter Ausbau/Umbau
- Umgestaltung / Ertüchtigung Knotenpunkt
- Anlage / Ausbau einer Autobahnanschlussstelle
- MIV-Netztrennung

Bestand:

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

Copyright: BSV - 11. April 2007

n:\ 2005_05\ 050150 Interreg\ Abbildungen\ Plaene\ Phase III\ [Plan.cdr - (Pl. 10)]



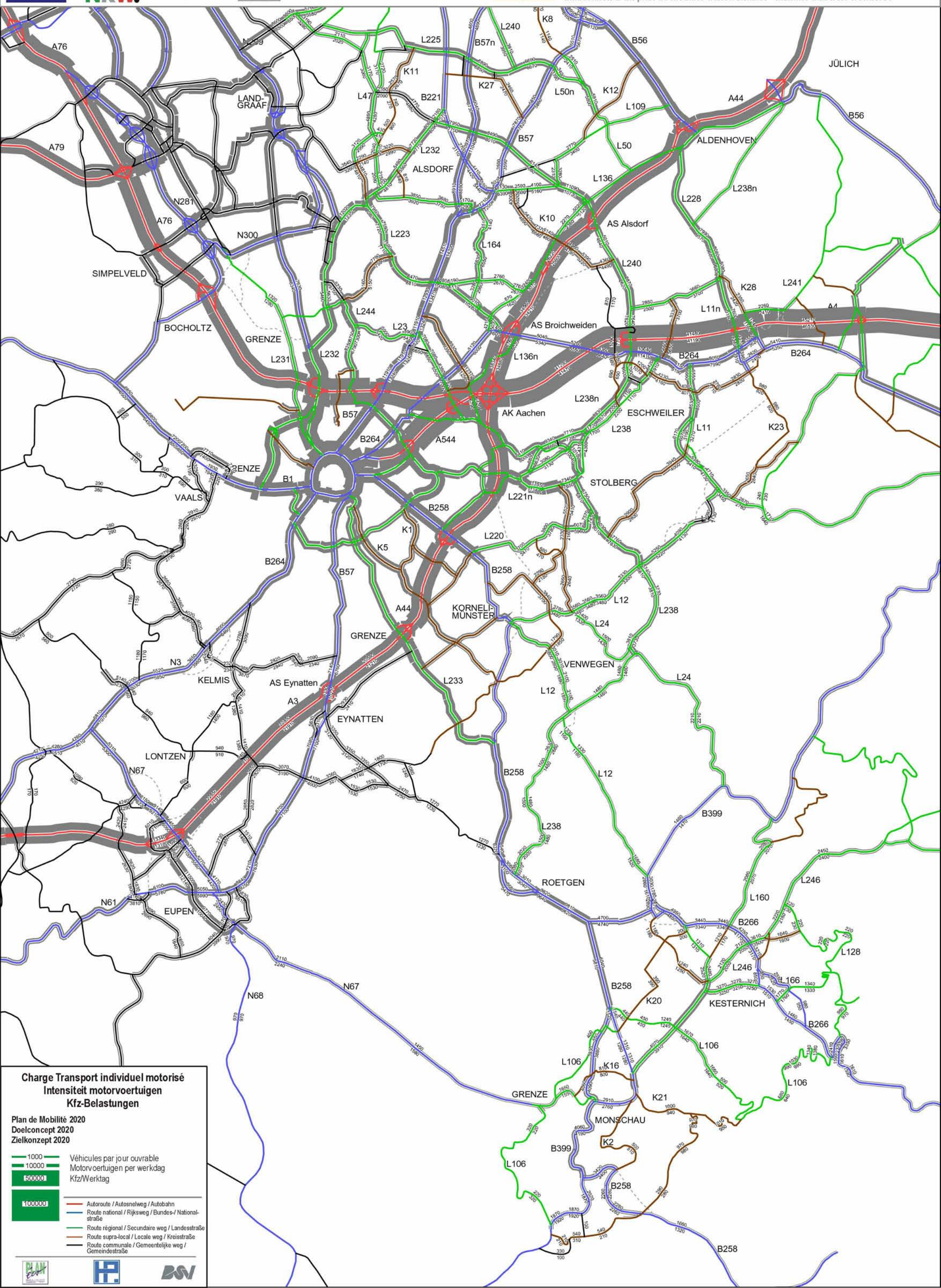
Charge Transport individuel motorisé
Intensiteit motorvoertuigen
Kfz-Belastungen

Plan de Mobilité 2015
Doelconcept 2015
Zielkonzept 2015

1000
10000
50000
100000

Véhicules par jour ouvrable
Motorvoertuigen per werkdag
Kfz/Werktag

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



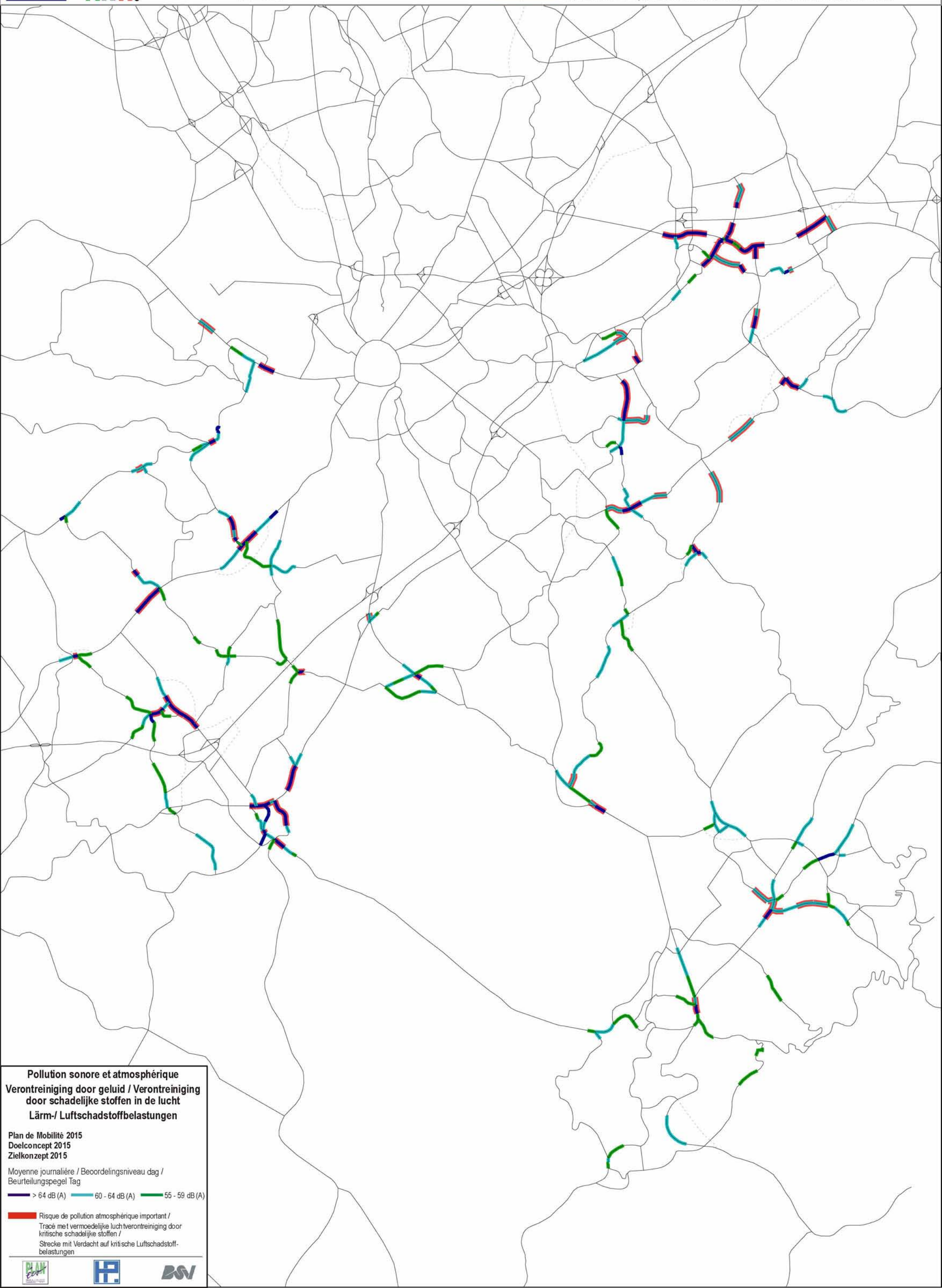
Charge Transport individuel motorisé
Intensiteit motorvoertuigen
Kfz-Belastungen

Plan de Mobilité 2020
Doelconcept 2020
Zielkonzept 2020

1000
10000
50000
100000

Véhicules par jour ouvrable
Motorvoertuigen per werkdag
Kfz/Werktag

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



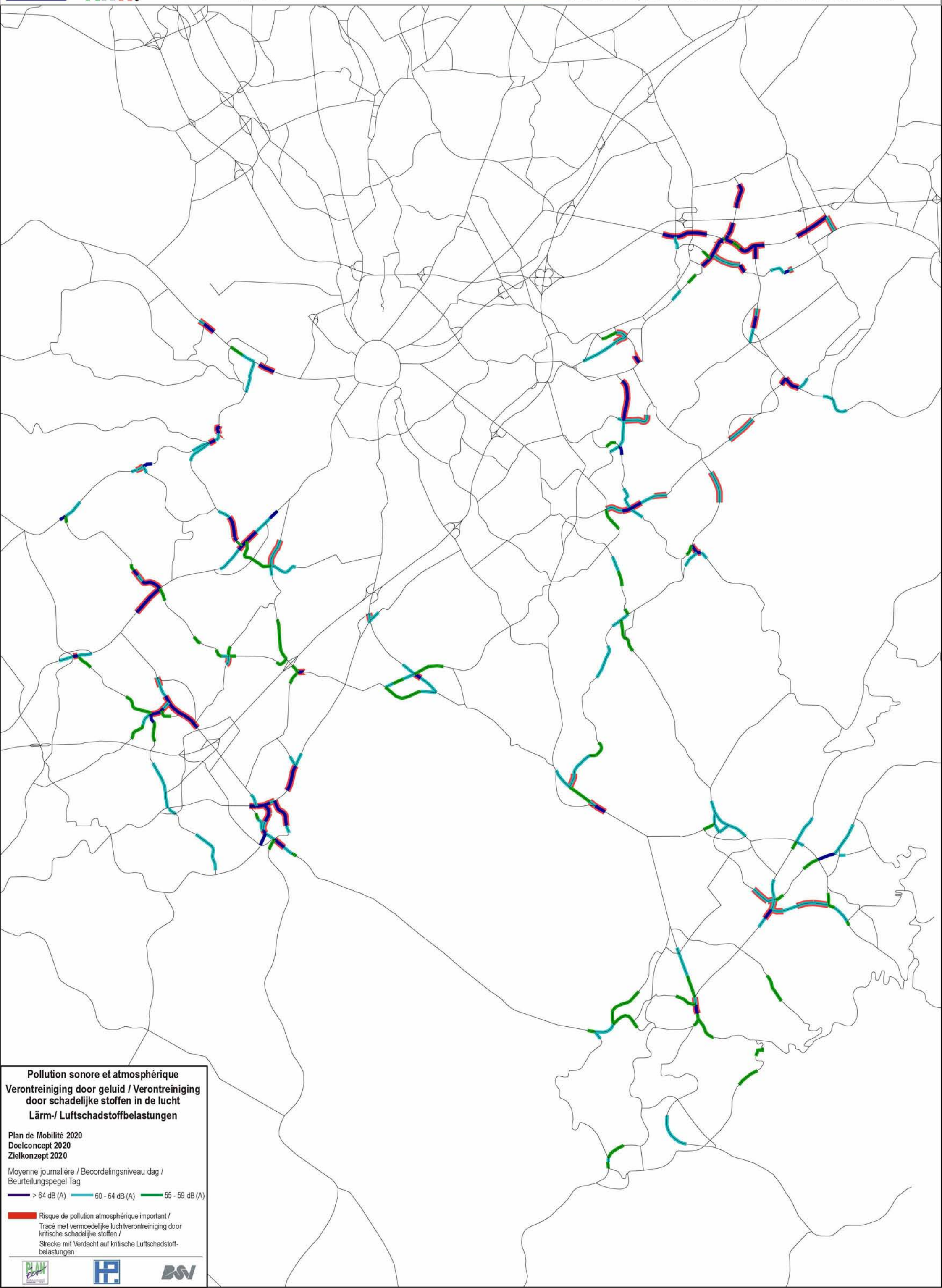
Pollution sonore et atmosphérique
Verontreiniging door geluid / Verontreiniging door schadelijke stoffen in de lucht
Lärm-/ Luftschadstoffbelastungen

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 Luftschadstoff-belastungen



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 Luftschadstoff-belastungen

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).

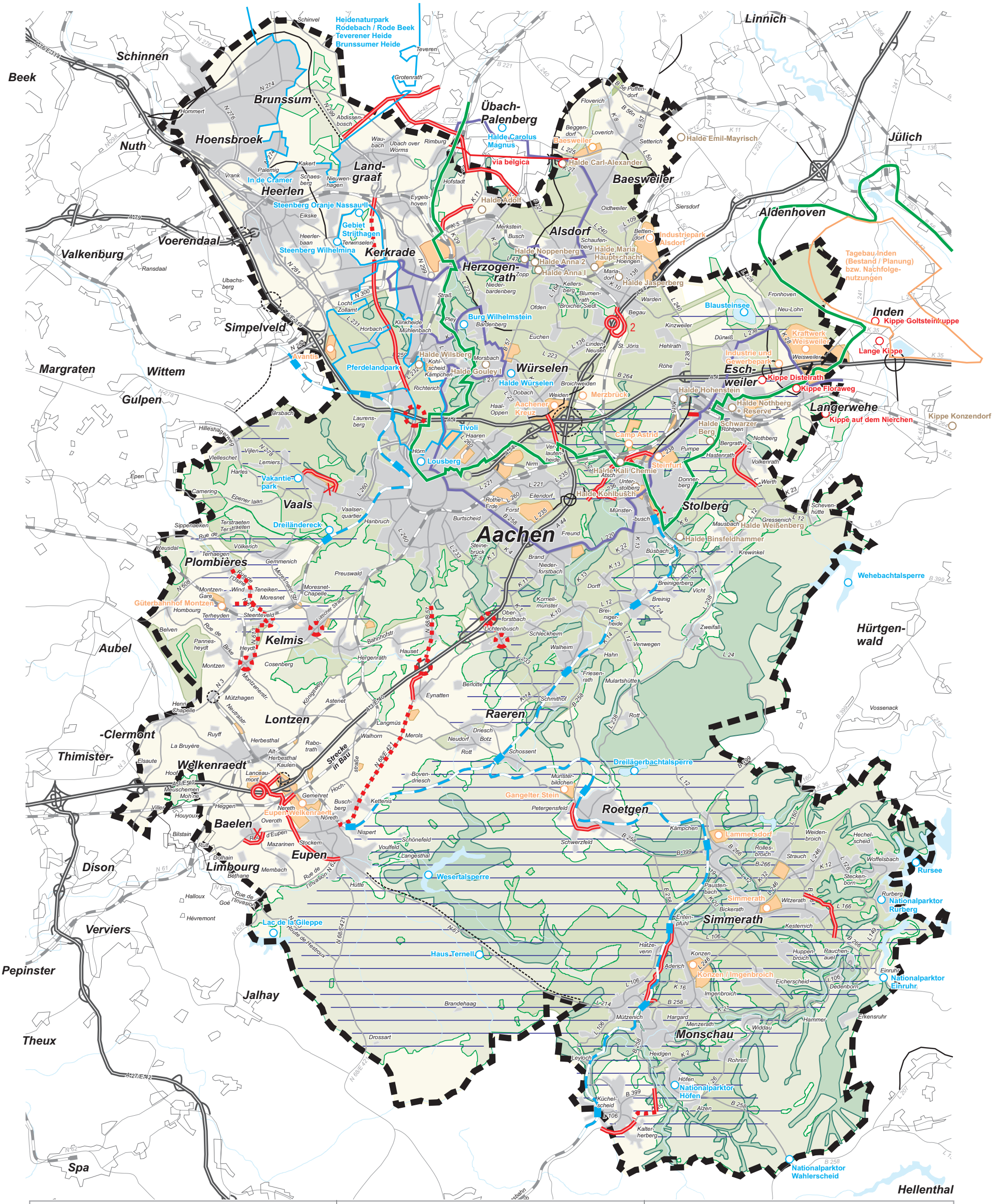
Tabelle 3.6: Grundlagen der Untersuchung der Netzvarianten

	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 widergegeben wird.

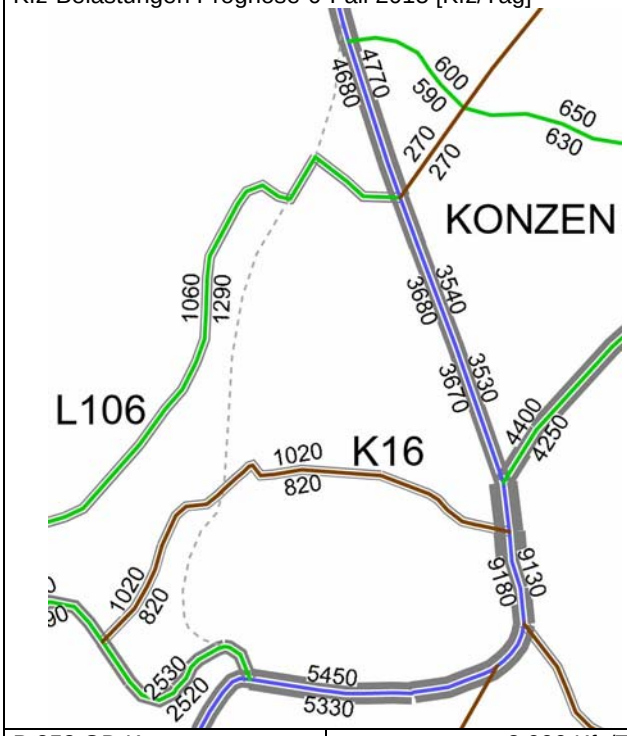
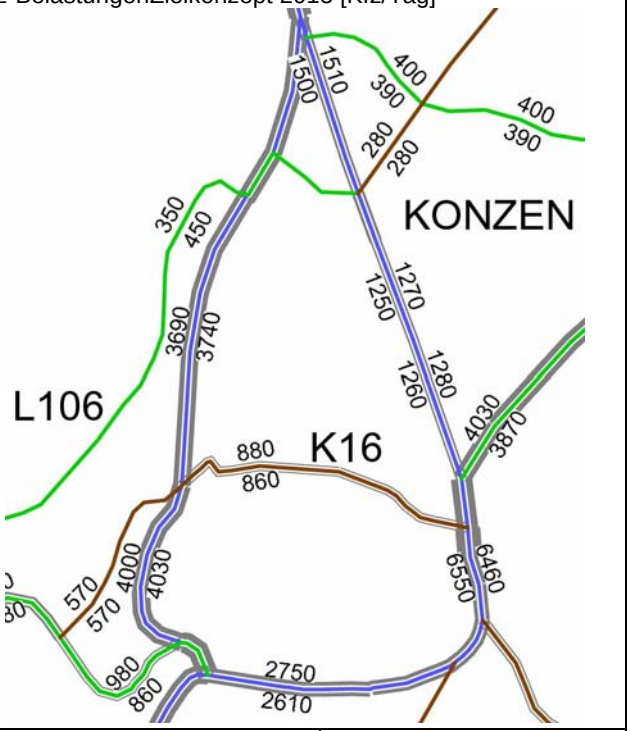
Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden Mobilitätsplans - Mobilität im Dreiländereck
Opstellen van een grensoverschrijdend mobiliteitsplan - Mobiliteit in het drielandenpunt
Élaboration d´un plan de Mobilité transfrontalier - Mobilité aux trois frontières



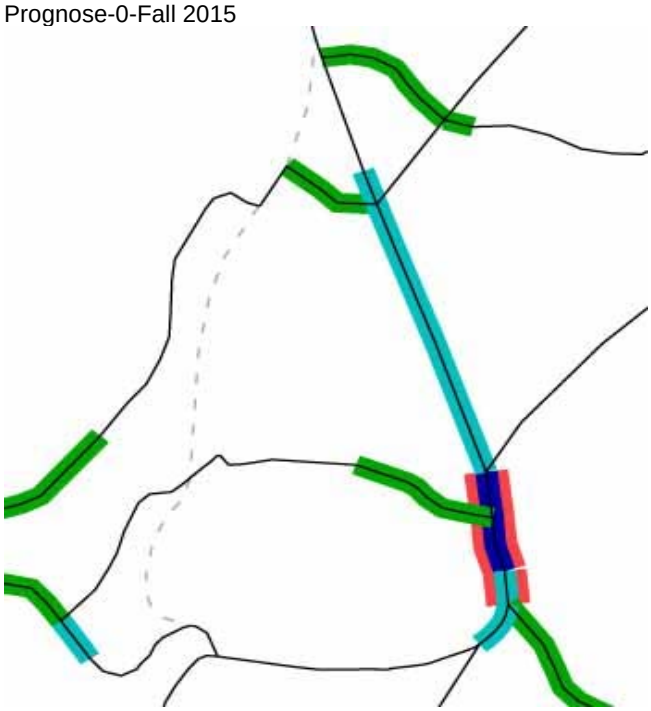
3.1.5.1 B 258 Ortsumgehung Monschau – Konzen / Imgenbroich

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.

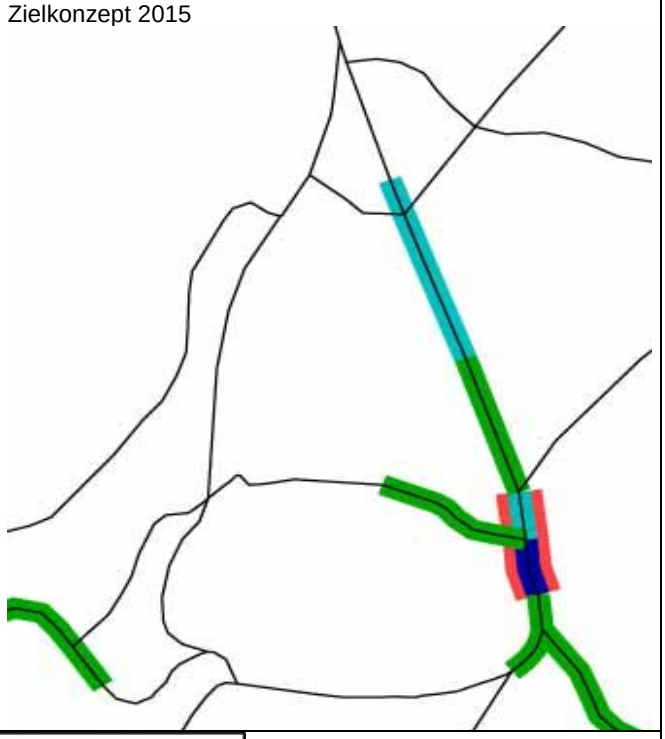
Tabelle 3.7: B 258 Ortsumgehung Monschau – Konzen / Imgenbroich

Kfz-Belastungen Prognose-0-Fall 2015 [Kfz/Tag]		Kfz-BelastungenZielkonzept 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

Prognose-0-Fall 2015



Zielkonzept 2015



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

Funktionale Gliederung des StraßennetzesPrognose-0-Fall

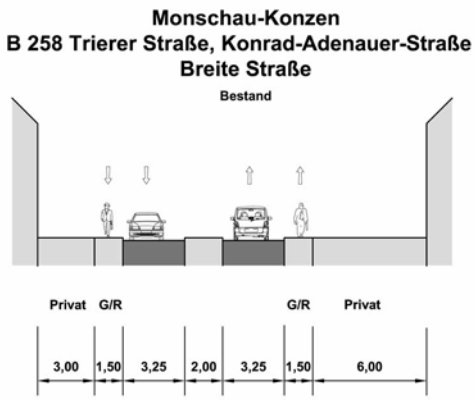
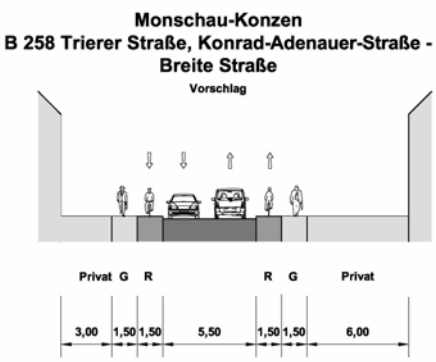
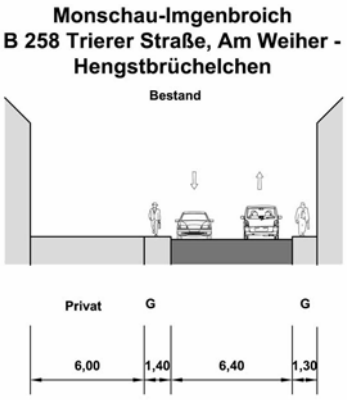
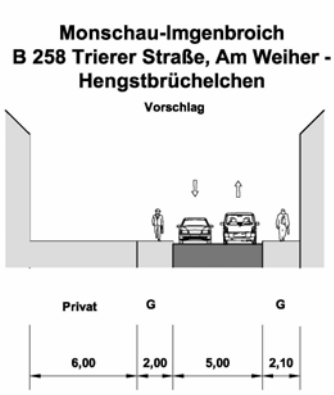
Funktionale Gliederung des StraßennetzesZielkonzept

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

<table>
<tr><td>Straßenraum Prognose-0-Fall
 
</td><td>Straßenraum Beispiel Zielkonzept
 
</td></tr>
<tr><td> 
</td><td> 
</td></tr>
<tr><td colspan="2">Maßnahmennummer im Plan Zielkonzept MIV: 4.1</td></tr>
</table>

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.

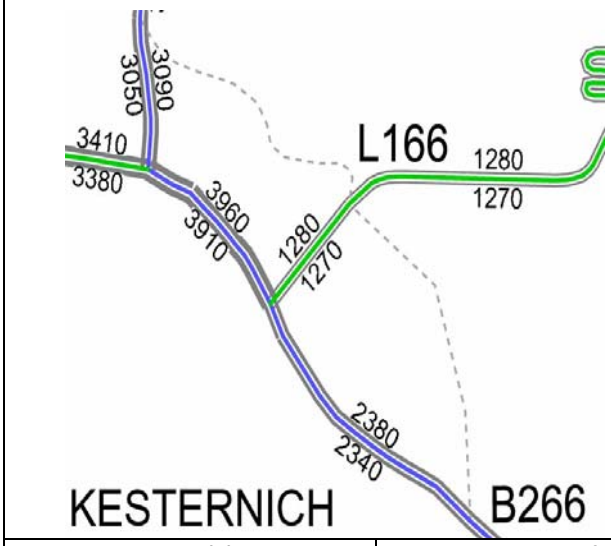
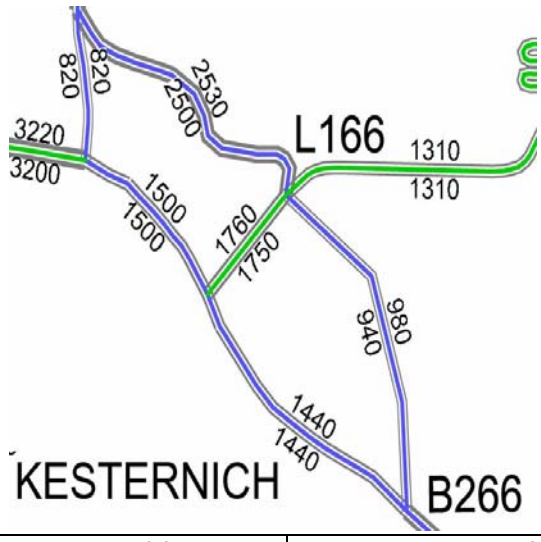
Die Ortsdurchfahrten Konzen und Imgenbroich wurden bereits umgestaltet (Mittelstreifen, teilweise bepflanzt; Engstelle in Imgenbroich). Die verbleibenden Geh- und Radwegbreiten entsprechen jedoch nicht den wünschenswerten Regelmaßen. Ferner bedeutet die vergleichsweise hohe Kfz-Belastung pro Tag (im 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.

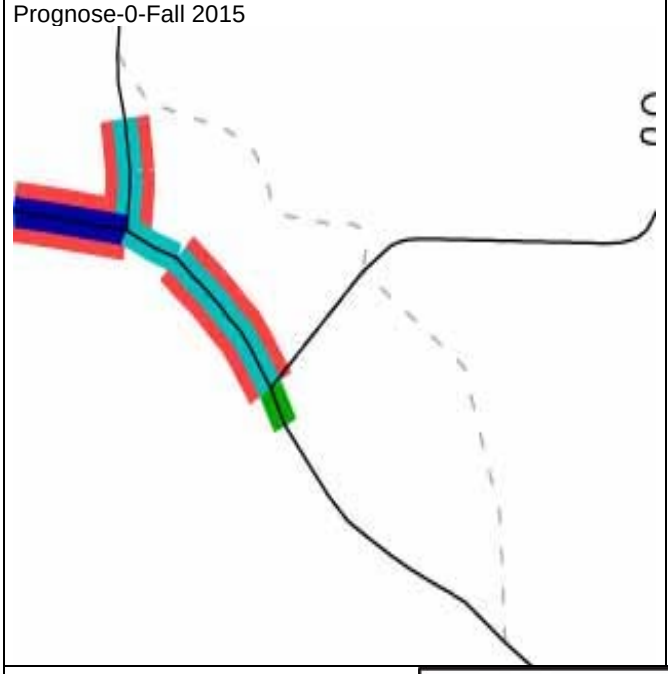
3.1.5.2 B 266 Ortsumgehung Simmerath-Kesternich

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.

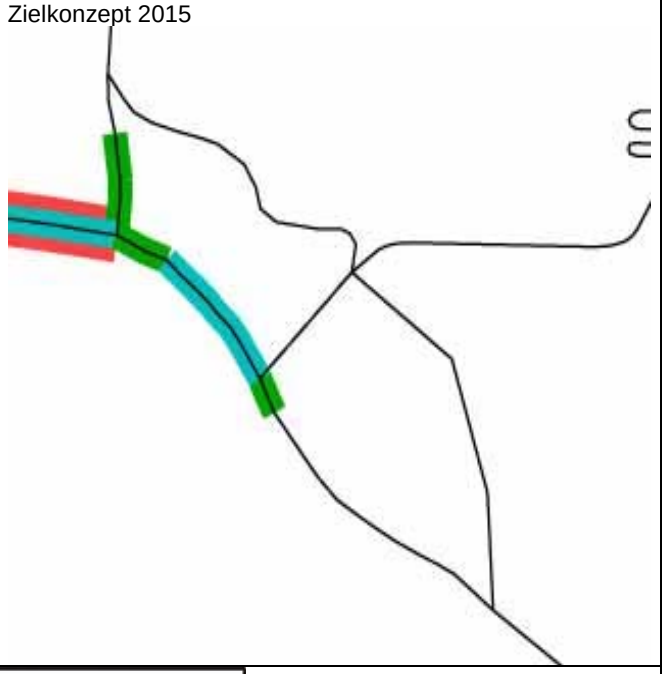
Tabelle 3.8: B 266 Ortsumgehung Kesternich

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

Prognose-0-Fall 2015



Zielkonzept 2015

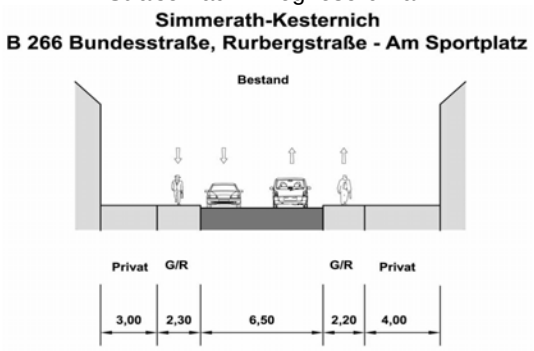
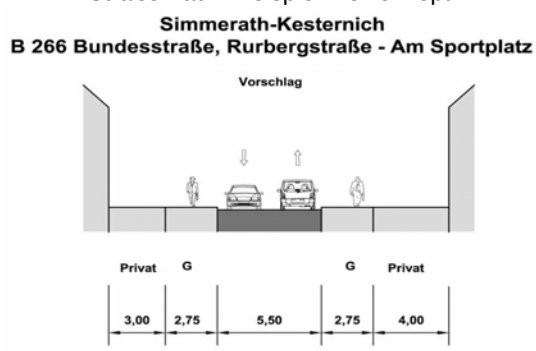


Veränderung der rechnerischen Unfallkosten durch die Netzergänzung:
Abnahme um 0,1 Mio. € pro Jahr

Funktionale Gliederung des Straßennetzes Prognose-0-Fall

Funktionale Gliederung des Straßennetzes Zielkonzept

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

<table>
<tr><td colspan="2">Status der Maßnahme:
Bundesverkehrswegeplanung, vordringlicher Bedarf</td></tr>
<tr><td>Mögliche Nutzungskonflikte
</td><td>Mögliche Nutzungskonflikte
- Korridor zu kleinen Teilen in Grundwasser- und Gewässerschutzgebiet
- Zerschneidung Naturschutzgebiete Weidenbach- und Eiserbachtal
- Lärmbelastung nördlicher Ortsrand Kesternich</td></tr>
<tr><td>Straßenraum Prognose-0-Fall
 
</td><td>Straßenraum Beispiel Zielkonzept
 
</td></tr>
<tr><td colspan="2">Maßnahmennummer im Plan Zielkonzept MIV: 3.1</td></tr>
</table>

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.

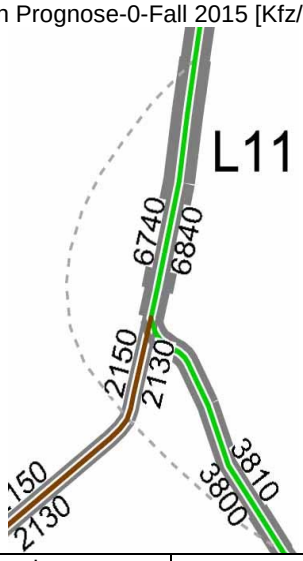
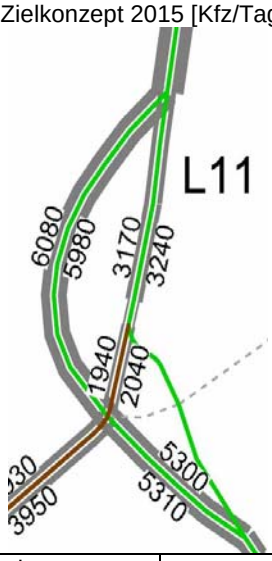
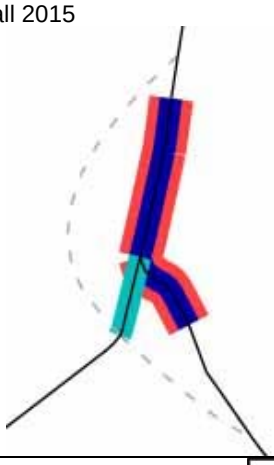
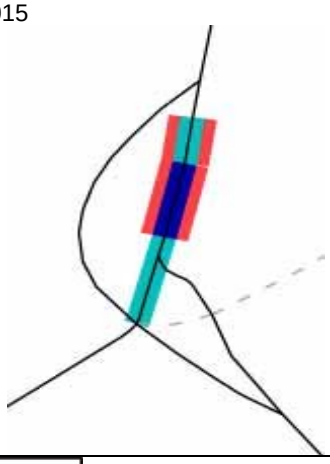
Die Ortsdurchfahrt Kesternich ist wegen ihrer Lage an einer der Hauptzufahrtsstraßen zum Rurtal, zum Rursee bzw. zum Nationalpark Eifel stark von Freizeitverkehren (an Wochenenden / Schönwettertagen Motorradfahrer) betroffen.

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

<table>
<tr><td>Kfz-Belastungen Prognose-0-Fall 2015 [Kfz/Tag]
 
</td><td colspan="2">Kfz-Belastungen Zielkonzept 2015 [Kfz/Tag]
 
</td></tr>
<tr><td>L 11 OD Hastenrath Quellstraße</td><td>13.600 Kfz/Tag</td><td>L 11 OD Hastenrath Quellstraße</td><td>6.400 Kfz/Tag</td></tr>
<tr><td>L 11n OU Hastenrath</td><td>-</td><td>L 11n OU Hastenrath</td><td>10.600 Kfz/Tag</td></tr>
<tr><td>Prognose-0-Fall 2015
  </td><td colspan="2">Zielkonzept 2015
  </td></tr>
<tr><td colspan="3">
</td></tr>
<tr><td colspan="3">Veränderung der rechnerischen Unfallkosten durch die Netzergänzung:
Zunahme um 0,2 Mio. € pro Jahr</td></tr>
</table>

Funktionale Gliederung des Straßennetzes Prognose-0-Fall

Funktionale Gliederung des Straßennetzes Zielkonzept

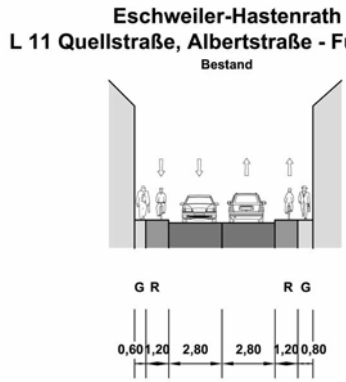
Geschätzte Investitionskosten rund 2,5 Mio. €

Status der Maßnahme:
Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW, Stufe 1

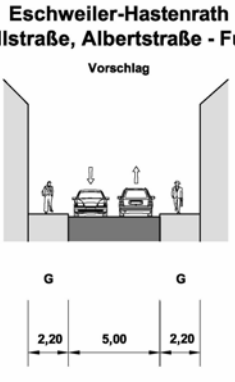
Mögliche Nutzungskonflikte

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

Straßenraum Prognose-0-Fall



Straßenraum Beispiel Zielkonzept



Maßnahmennummer 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.

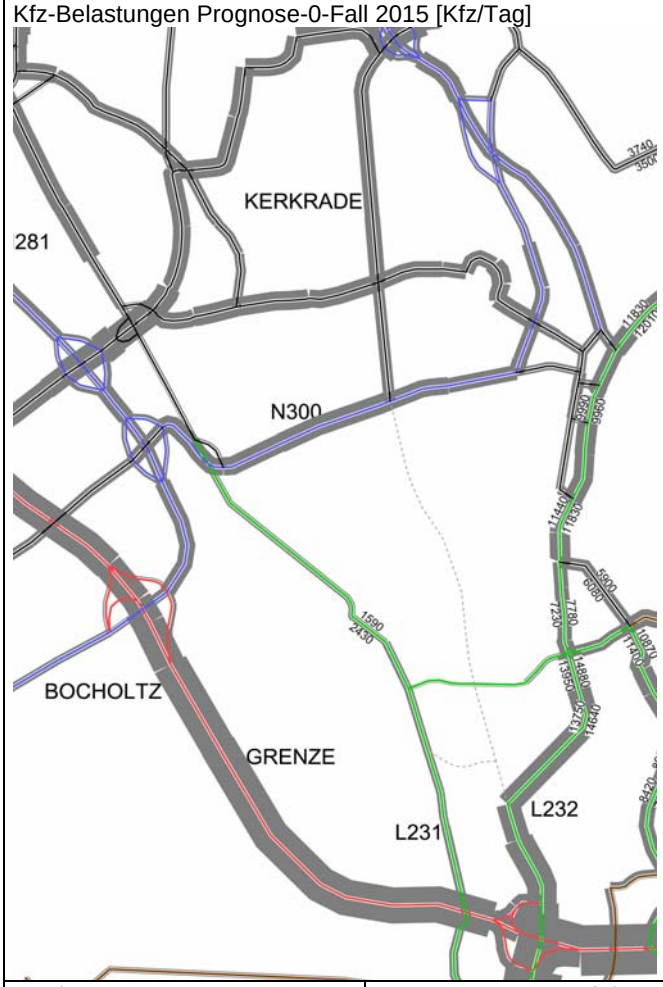
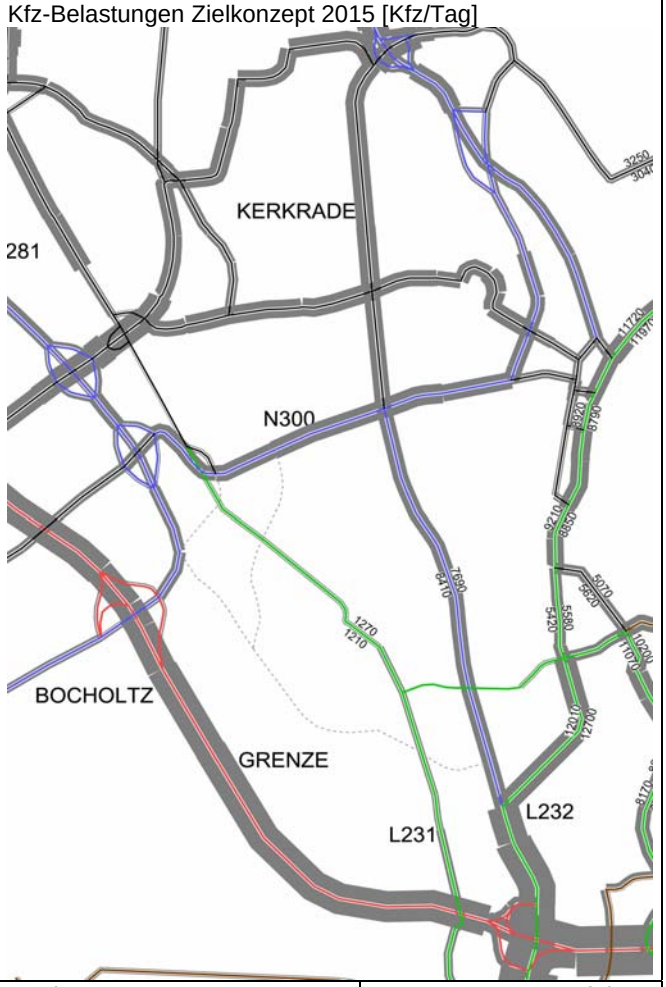
3.1.5.4 B 258n Nord Direktverbindung Aachen – Parkstad Limburg

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.

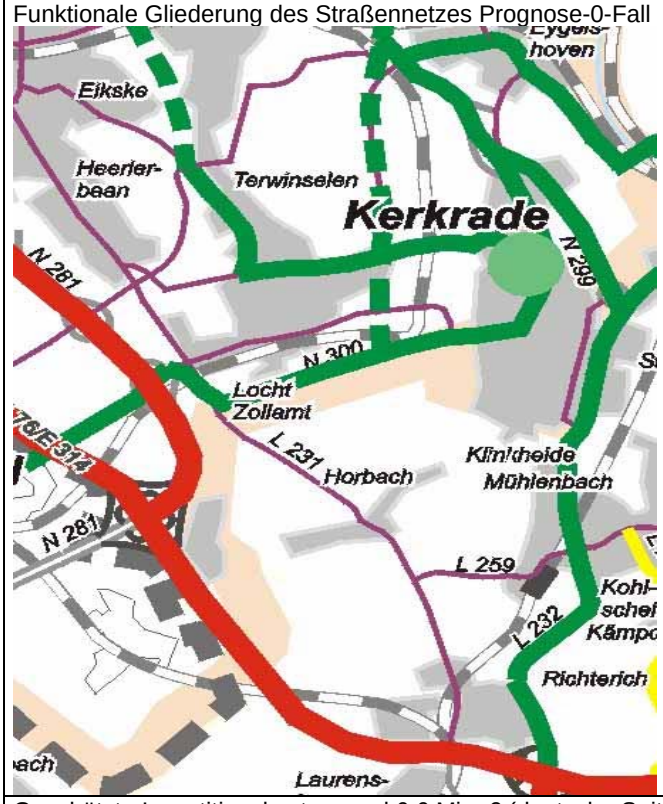
Diese Maßnahme ist im Zusammenhang zu sehen mit dem auf niederländischer Seite beschlossenen Weiterbau des Buitenring Parkstad Limburg ab Landgraaf um Brunssum herum mit einem Anschluss an die A 76 / E 314 bei Hoensbroek sowie mit der davon abzweigenden geplanten L 42n zwischen dem Buitenring Parkstad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

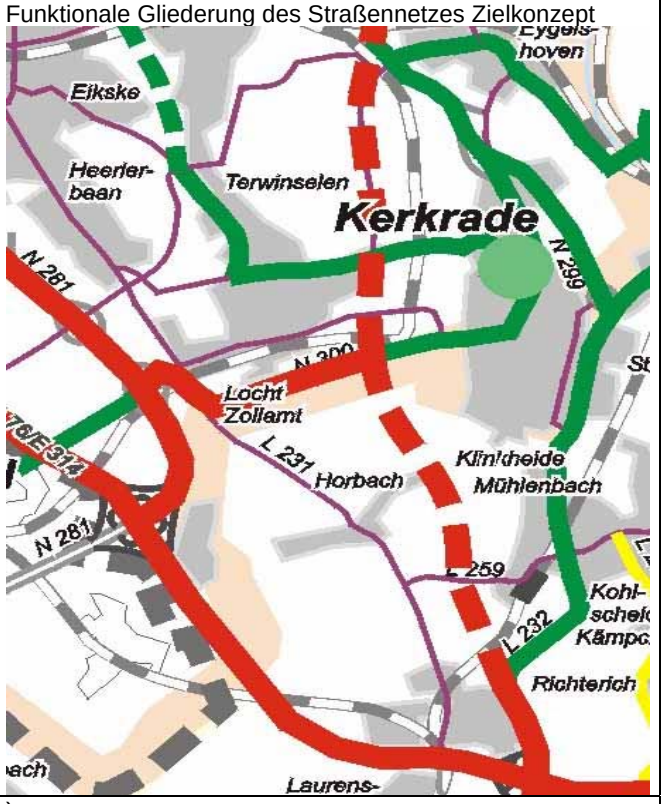
Tabelle 3.10: B 258n Nord Direktverbindung Aachen – Parkstad Limburg

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

Funktionale Gliederung des Straßennetzes Prognose-0-Fall



Funktionale Gliederung des Straßennetzes Zielkonzept



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

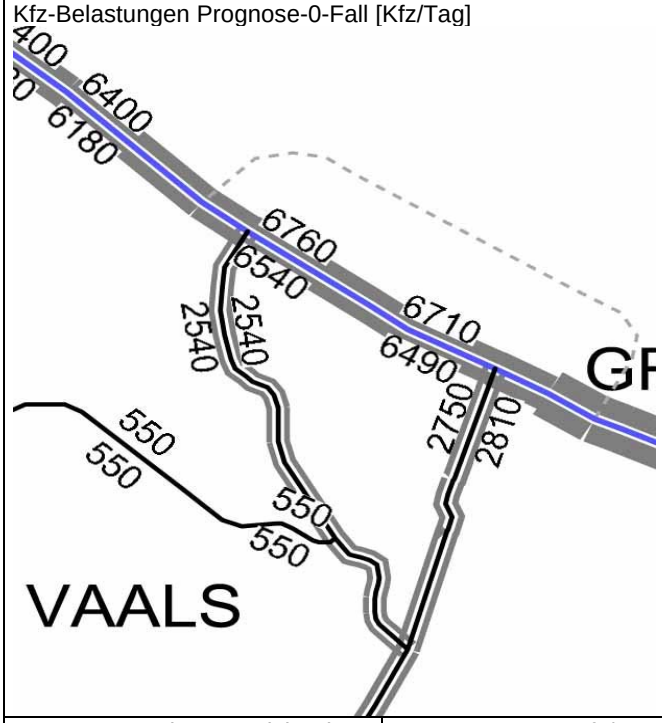
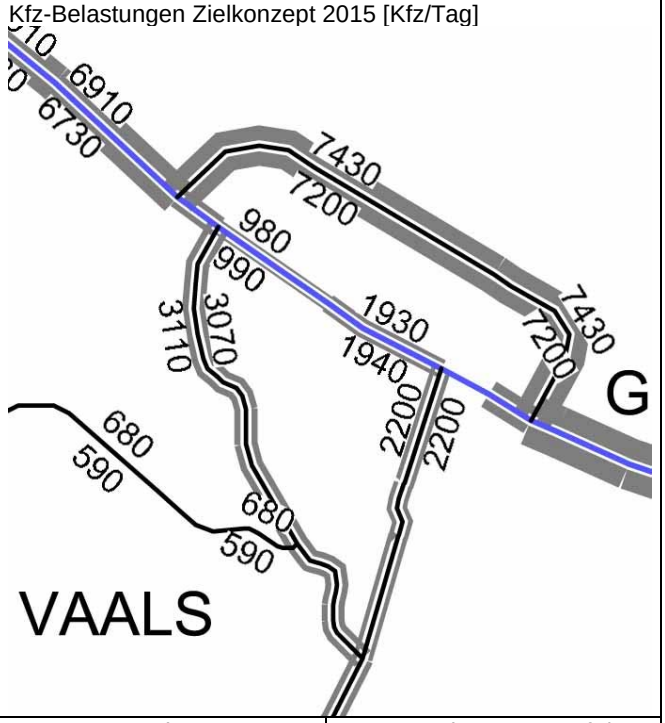
- der starken Kfz-Belastung der L 232 Aachen – Herzogenrath – Übach-Palenberg (u. a. Ortsdurchfahrten Kohlscheid, Straß, Herzogenrath)
- der sehr problematischen Straßennetzverknüpfungen zwischen der L 232 auf der deutschen und dem Straßennetz der Parkstad Limburg auf der anderen Seite (u. a. N 300 Domaniale 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.

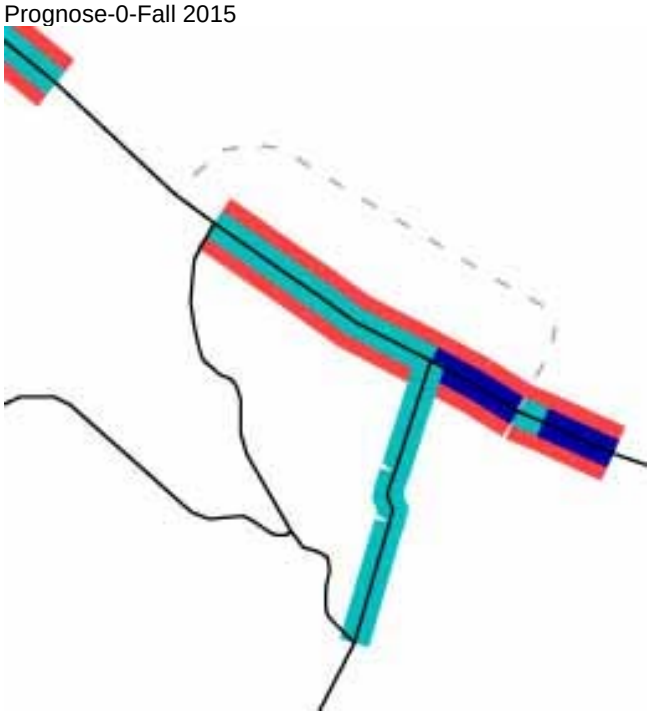
3.1.5.5 N 278 Ortsumgehung Vaals

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.

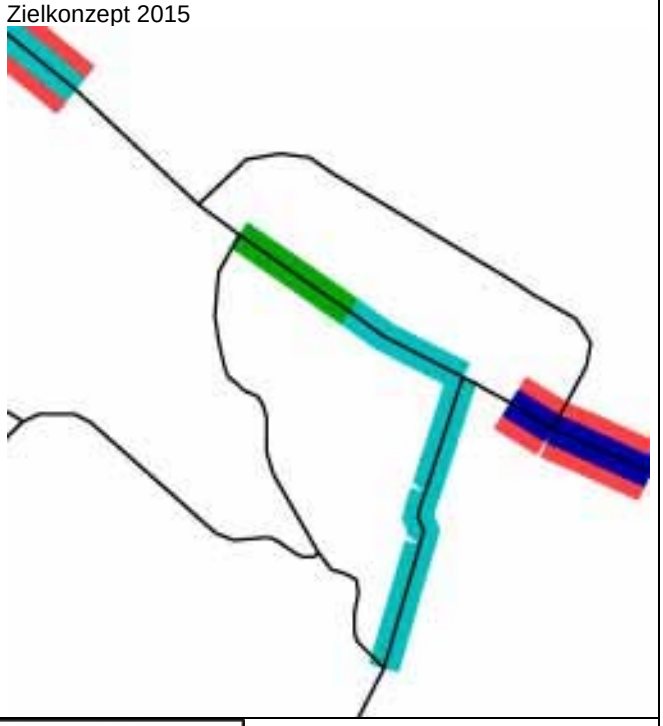
Tabelle 3.11: N 278 Ortsumgehung Vaals

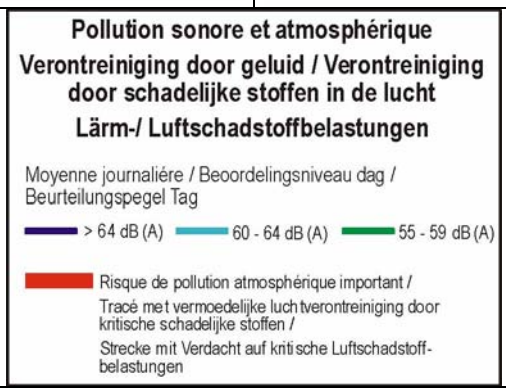
<table>
<tr><td>Kfz-Belastungen Prognose-0-Fall [Kfz/Tag]
 
</td><td>Kfz-Belastungen Zielkonzept 2015 [Kfz/Tag]
 
</td></tr>
<tr><td>N 278 OD Vaals Maastrichterlaan</td><td>20.300 Kfz/Tag</td><td>N 278 OD Vaals Maastrichterlaan</td><td>Bis gegen 0 Kfz/Tag (Fußgängerzone)</td></tr>
<tr><td>OU Vaals</td>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

Prognose-0-Fall 2015

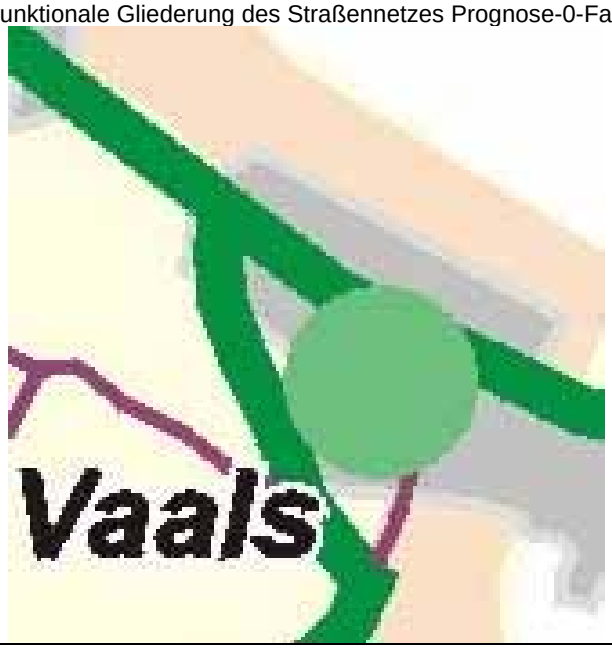


Zielkonzept 2015





Veränderung der rechnerischen Unfallkosten durch die Netzergänzung:
Abnahme um rund 0,2 Mio. € pro Jahr

Funktionale Gliederung des Straßennetzes Prognose-0-Fall	Funktionale Gliederung des Straßennetzes Zielkonzept
	
Geschätzte Investitionskosten rund 3,2 Mio. €	
Status der Maßnahme: Ratsbeschluss	
Mögliche Nutzungskonflikte 	Mögliche Nutzungskonflikte - Zerschneidung Naturschutzgebiet Senserbachtal - Relevante Radrouten werden gequert - Lärmbelastung nördlicher Ortsrand Vaals - Planungsvorhaben auf deutscher Seite unmittelbar an der deutsch-niederländischen Grenze
Maßnahmennummer im Plan Zielkonzept MIV: 12.01	

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) eine 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.

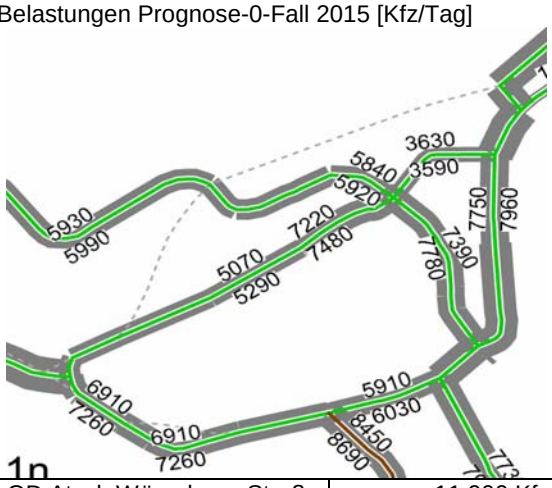
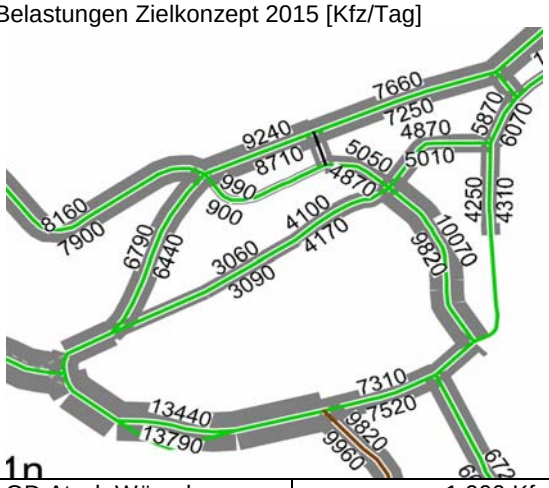
3.1.5.6 L 236 Ortsumgehung Stolberg / Atsch

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.

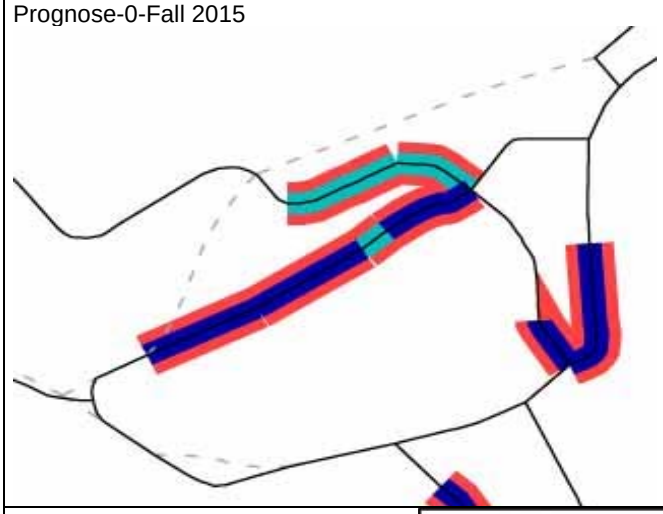
Diese Maßnahme ist im Zusammenhang zu sehen mit dem geplanten Bau der Autobahnanschlussstelle A 44 Aachen-Eilendorf / Stolberg-West, der L 221n Ortsumgehung Eilendorf, der geplanten anbaufreien Verbindung L 238n zwischen Stolberg und Autobahnanschlussstelle A 4 Eschweiler-West sowie der Anbindung des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

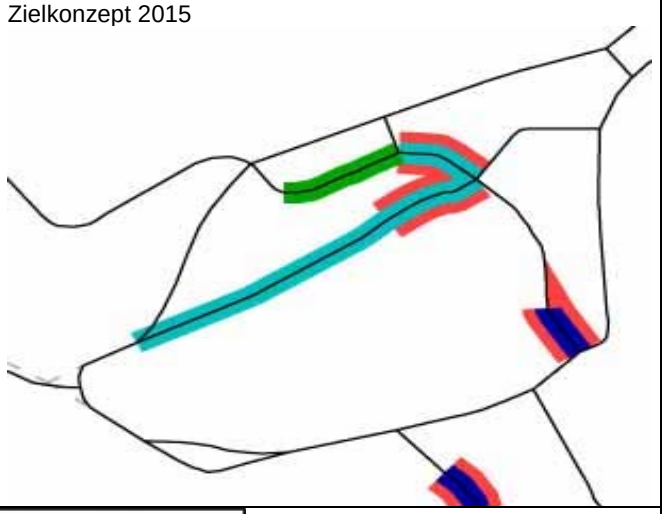
Tabelle 3.12: L 236 Ortsumgehung Stolberg / Atsch

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

Prognose-0-Fall 2015



Zielkonzept 2015



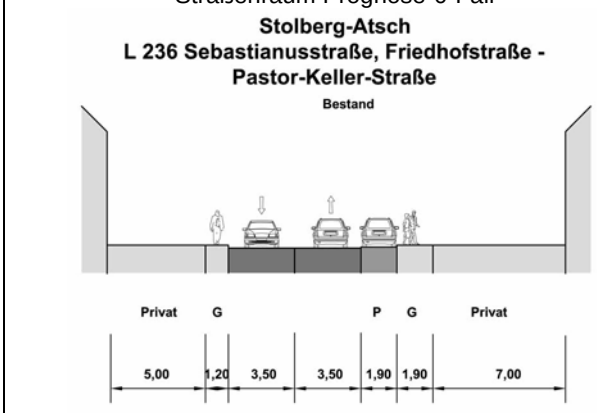
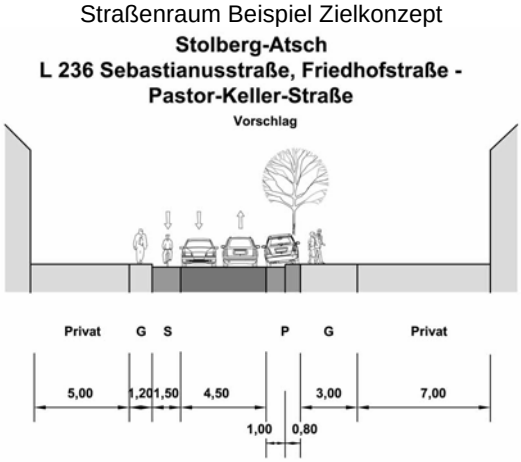
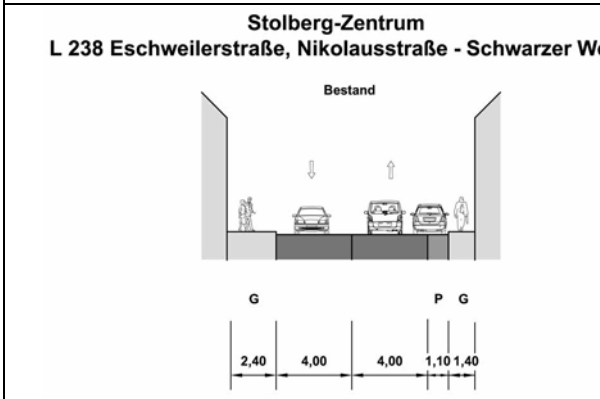
Veränderung der rechnerischen Unfallkosten durch die Netzergänzung:
Abnahme um rund 0,1 Mio. € pro Jahr

Funktionale Gliederung des Straßennetzes Prognose-0-Fall

Funktionale Gliederung des Straßennetzes Zielkonzept

Geschätzte Investitionskosten rund 8,5 Mio. €

Status der Maßnahme:
Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW

<table>
<tr>
<td>Mögliche Nutzungskonflikte
</td>
<td>Mögliche Nutzungskonflikte
- Zerschneidung des Freizeitgebiets Halde Kali Chemie (Projekt Euregionale 2008)
- Zerschneidung des Naturschutzgebiets Würselener Wald / Probsteier Wald
- Korridor teilweise in Grundwasser- und Gewässerschutzgebiet
- Korridor in regionalem Grünzug (Schutz der Landschaft bzw. landschaftsorientierte Erholung)
- Querung der Bahnlinie Stolberg Hbf – Stolberg-Zentrum (Euregiobahn)
- Relevante Radrouten werden gequert (u. a. Grünroute, Projekt Euregionale 2008)
- Hohe Kfz-Belastung im Zuge relevanter Radrouten (u. a. L 23 Eisenbahnstraße mit Grünroute, Radverkehrsnetz NRW)
- Lärmbelastung nördlicher Ortsrand Atsch</td>
</tr>
<tr>
<td>Straßenraum Prognose-0-Fall
 
</td>
<td>Straßenraum Beispiel Zielkonzept
 
</td>
</tr>
<tr>
<td> 
</td>
<td>
</td>
</tr>
<tr>
<td colspan="2">Maßnahmennummer im Plan Zielkonzept MIV: 1.1</td>
</tr>
</table>

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

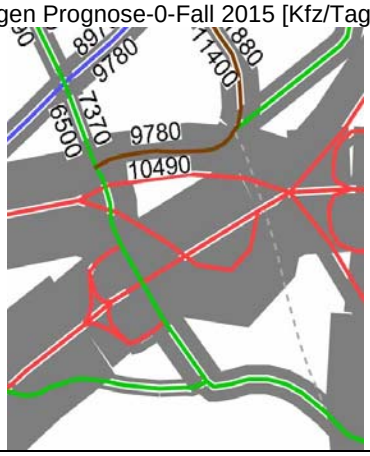
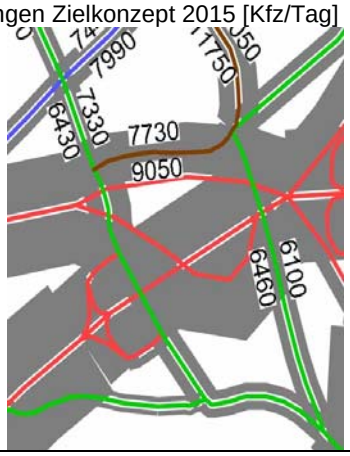
Die geplante Ortsumgehung Verlautenheide beginnt an der L 23 Verlautenheidener Straße, umgeht den Stadtteil Verlautenheide auf der Ostseite, unterquert die A 4 / A 544 westlich des Aachener Kreuzes und bindet an die K 30 Willy-Brandt-Ring an.

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.

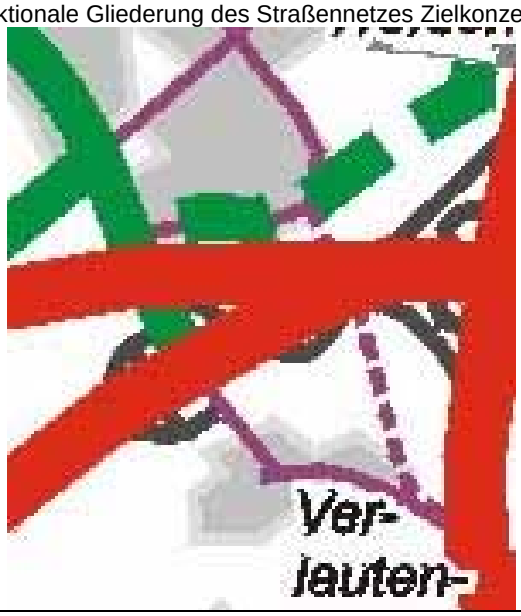
Tabelle 3.13: L 23 Ortsumgehung Verlautenheide

Kfz-Belastungen Prognose-0-Fall 2015 [Kfz/Tag]	Kfz-Belastungen Zielkonzept 2015 [Kfz/Tag]
	

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

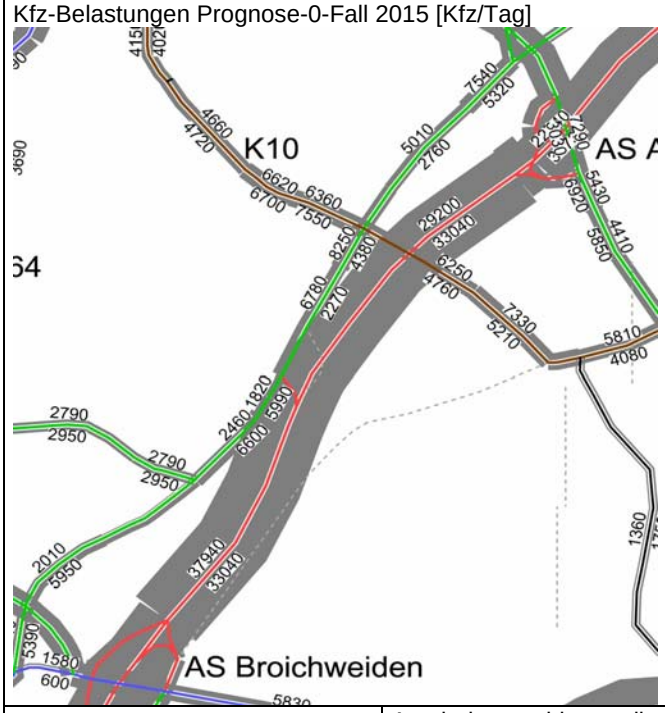
Die geplante Ertüchtigung der Autobahnanschlussstelle A 44 Alsdorf-Begau bedeutet die Anlage einer Abfahrt aus Richtung Aachen mit ausschließlicher Anbindung an die L 136.

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.

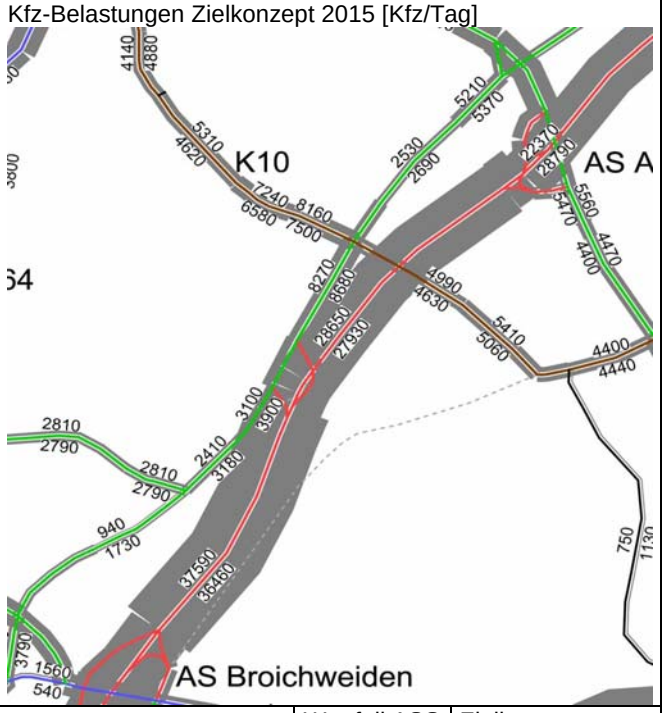
Das Anschlussstellenkonzept des Bundes sieht einen vollständigen Verzicht auf die Autobahnanschlussstelle Alsdorf-Begau vor. In den Wirkungsanalysen mit dem Verkehrsmodell hat sich jedoch gezeigt, dass dies zu einer starken Zunahme der Kfz-Verkehrsbelastung in der Ortsdurchfahrt Linden-Neusen führen 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]

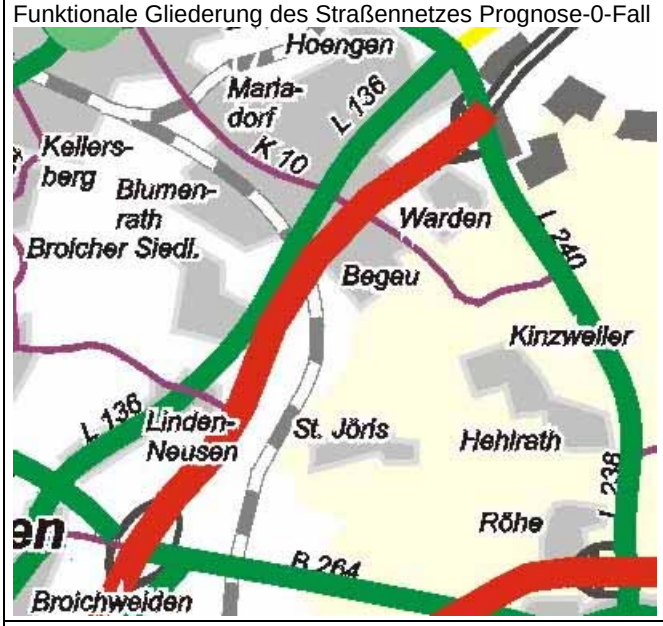


Kfz-Belastungen Zielkonzept 2015 [Kfz/Tag]



	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	2.700 Kfz/Tag
A 44 (Höhe Neusen)	71.000 Kfz/Tag	A 44 (Höhe Neusen)	65.200 Kfz/Tag	74.100 Kfz/Tag
L 136 OD Blumenrath Aachener Straße	12.600 Kfz/Tag	L 136 OD Blumenrath Aachener Straße	9.200 Kfz/Tag	16.900 Kfz/Tag
L 136 OD Mariadorf Jülicherstraße	7.800 Kfz/Tag	L 136 OD Mariadorf Jülicherstraße	10.400 Kfz/Tag	5.200 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.

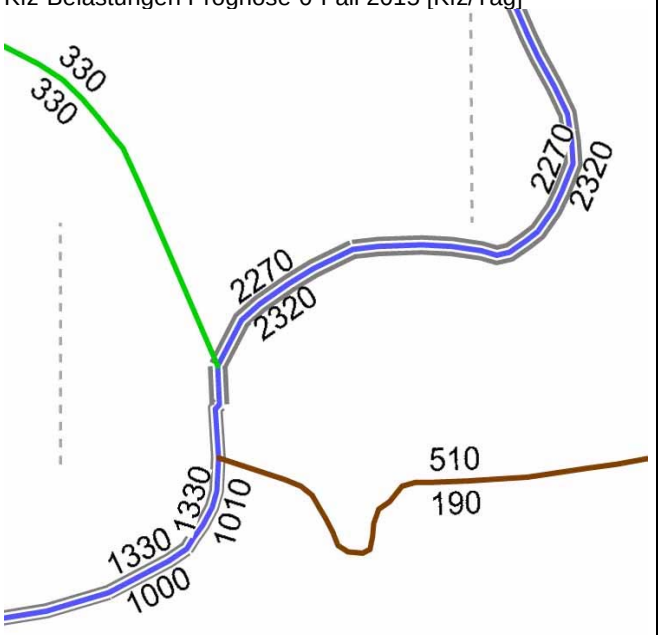
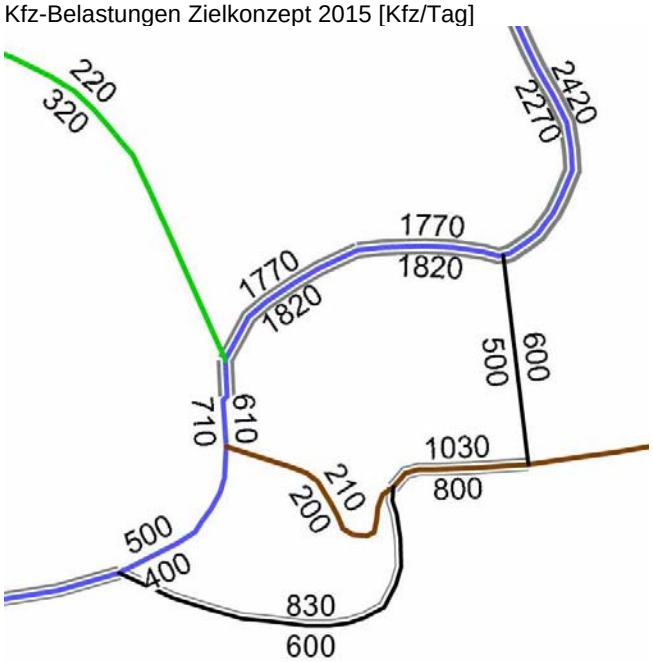
Da insbesondere die Zunahme der Kfz-Belastungen in der Ortsdurchfahrt Neusen kaum hinnehmbar scheint, sieht das Zielkonzept eine Abfahrt an der Autobahnanschlussstelle A 44 Alsdorf-Begau aus Richtung Aachen vor. Diese Maßnahme weist geringe Umweltrisiken auf. In den Ortsdurchfahrten Neusen (Lindener / 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

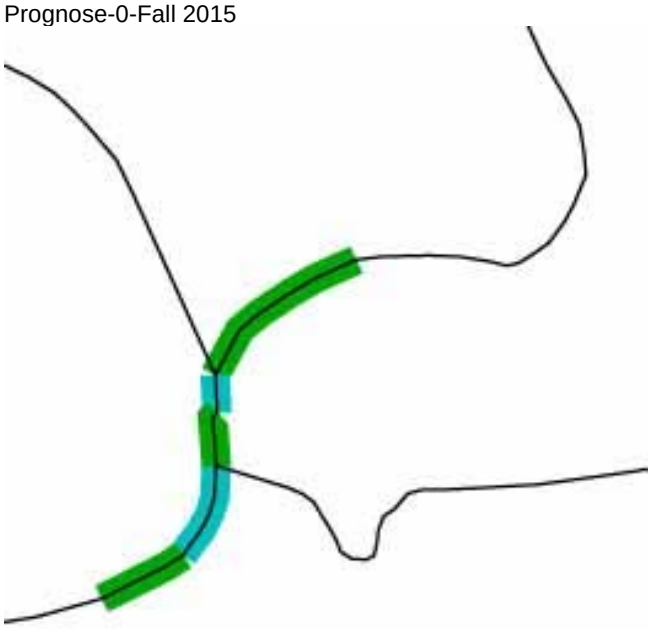
Die vorgeschlagene B 399n Ortsumgehung Monschau-Kalterherberg sieht vor, die B 399 östlich der Ortslage mit der südlich liegenden K 25 Arnoldystraße zu verbinden. Von dort aus wird die Ortslage bis zu ihrem Anschluss an die B 399 Malmedyer Straße südlich umgangen.

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.

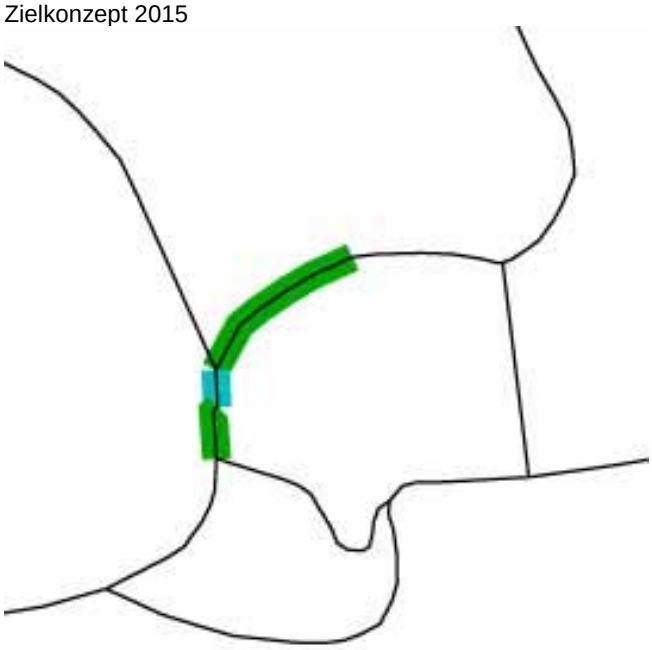
Tabelle 3.15: B 399n Ortsumgehung Kalterherberg

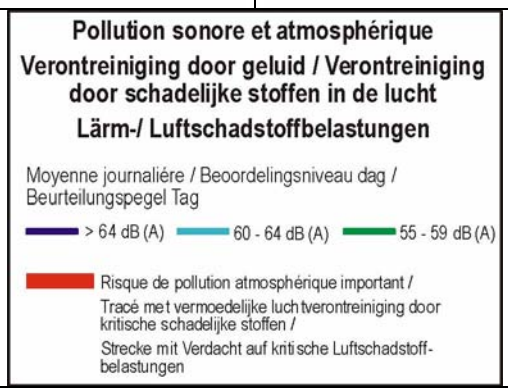
Kfz-Belastungen Prognose-0-Fall 2015 [Kfz/Tag]		Kfz-Belastungen Zielkonzept 2015 [Kfz/Tag]	
			
B 399 OD Kalterherberg (nördlich Arnoldystraße)	2.400 Kfz/Tag	B 399 OD Kalterherberg (nördlich Arnoldystraße)	1.300 Kfz/Tag
B 399 OD Kalterherberg Malmedyerstraße	2.300 Kfz/Tag	B 399 OD Kalterherberg Malmedyerstraße	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

Prognose-0-Fall 2015



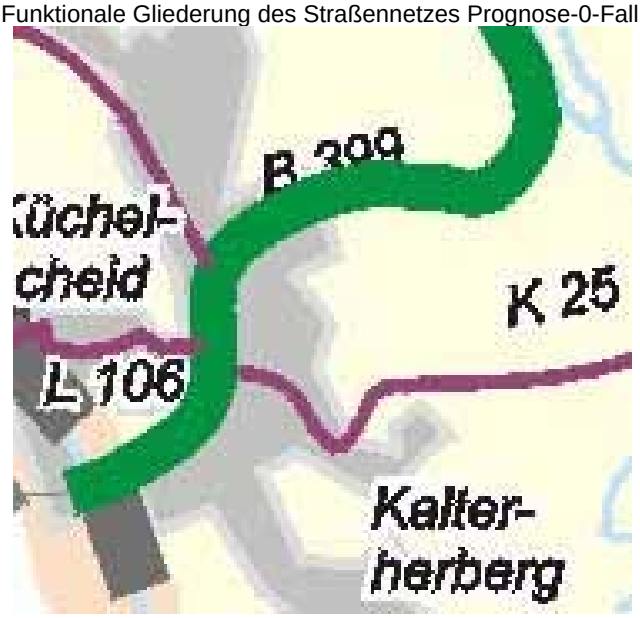
Zielkonzept 2015



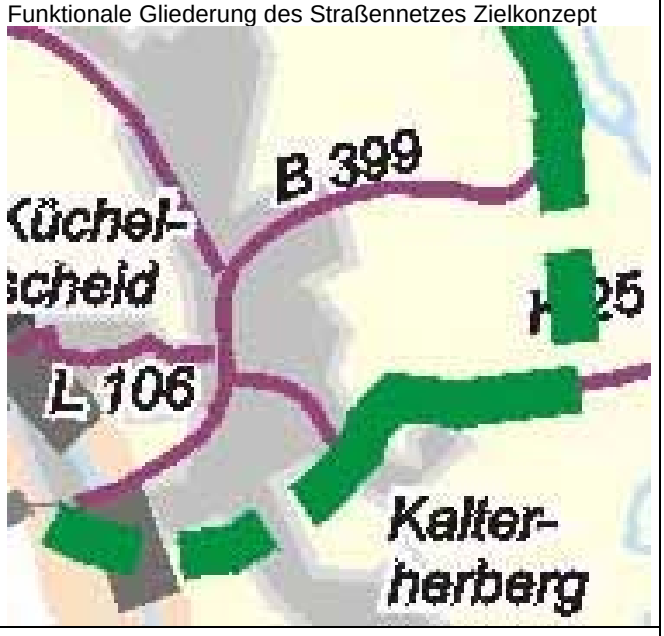


Veränderung der Unfallkosten durch die Netzergänzung:
Zunahme um 0,1 Mio. € pro Jahr

Funktionale Gliederung des Straßennetzes Prognose-0-Fall



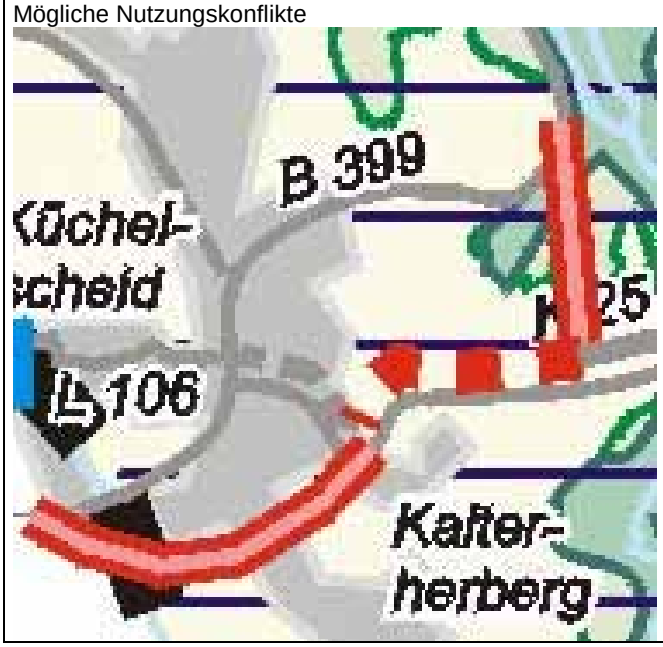
Funktionale Gliederung des Straßennetzes Zielkonzept



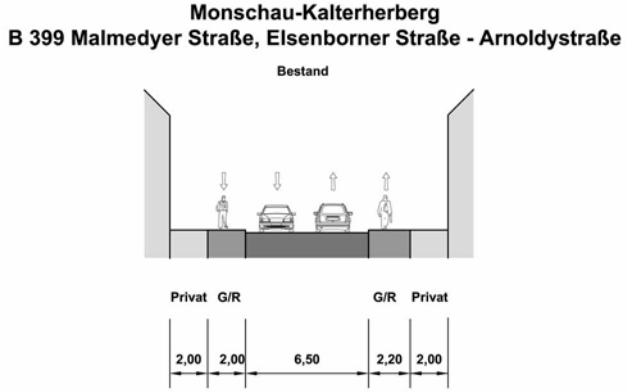
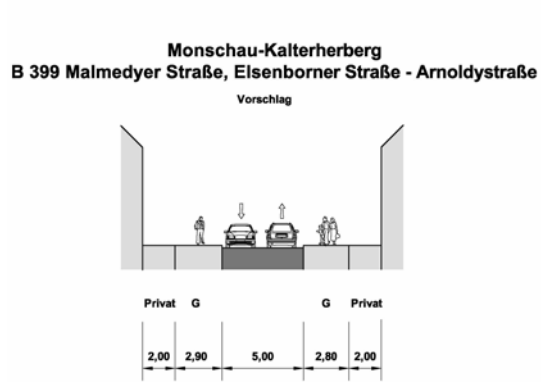
Geschätzte Investitionskosten rund 4,63 Mio. €

Status der Maßnahme:
Zielkonzept Mobilitätsplan Dreiländereck

Mögliche Nutzungskonflikte



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

Straßenraum Prognose-0-Fall	Straßenraum Beispiel Zielkonzept
	
Maßnahmennummer im Plan Zielkonzept MIV: 4.2	

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.

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

La construction de la traversée de la vallée de Schleiden engendrerait des coûts d'investissement élevés et des conséquences très lourdes sur l'aspect environnemental

Hoge investeringkosten en zware ingreep in het omgevingsgebied voor de bouw van de doorgang van het Schleidener Tal

Hohe Investitionskosten und schwerer Eingriff in den Naturraum zum Bau der Querung Schleidener Tal

Le Kreis Euskirchen se prononce en faveur de la construction de la traversée de la vallée de Schleiden, entre autre aufin d'ameliorer la connexion au Parc National Eifel

District Euskirchen geeft de voorkeur aan de bouw van de doorgang van het Schleidener Tal o. a. om de aansluiting met het Nationalpark Eifel te verbeteren

Kreis Euskirchen favorisiert Bau der Querung Schleidener Tal, u. a. um die Anbindung des Nationalparks Eifel zu verbessern

La connexion Schleidener Tal via L 105 et B 258 n'est pas integrée du plan fédéral allemand d'aménagement des routes

Aansluiting Schleidener Tal via L 105 / B 258 maakt geen deel uit van het national verkeer-wegeplan

Anbindung Schleidener Tal über L 105 / B 258 nicht Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans

Possibilité d'utilisation en tant qu'axe de liaison suprarégional est soumis aux conditions de son utilisation à des fins militaires par le Camp Elsenborn

Beschikbaarheid voor een trans-regionale verbinding afhankelijk van toekomstig gebruik Camp Elsenborn

Verfügbarkeit für eine überregionale Verbindung abhängig von zukünftiger Nutzung Camp Elsenborn

La traversée de l'agglomération Schleiden en tant qu'axe suprarégional s'avère très problematique

Doorgang centrum Schleiden voor transregionale verbinding hoogproblematisch

Ortsdurchfahrt Schleiden für überregionale Verbindung hoch-problematisch

Intervention majeure dans l'aspect environnemental;
pour le transport automobile, la synergie d'un point de connexion du couloir dans la zone d'étude allemande (L 110) est négligeable.
L'effect de délestage des traversées d'agglomérations problematiques Gemünd et Schleiden est minime.

Zware ingreep in et natuurgebied, gering bundelingseffect voor vracht-verkeer en gering ontlastingseffekt voor problematische doorgang van het centrum van Gemünd en het Schleidener Tal

Schwerer Eingriff in den Naturraum, geringe Bündelungswirkung für Kfz-Verkehr und geringe Entlastungswir-kung für problematische Ortsdurch-fahrt Gemünd und Schleidener Tal

Intervention majeure dans l'aspect environnemental

Zeer zware ingreep in het natuurgebied

Sehr schwerer Eingriff in den Naturraum

L'aménagement du nouveau tracé de la N 675, ainsi que sa continuation en direction de la Baraque Fraiture sont peu probables

Bouw van het nieuwe tracé van de N 675 evenals doortrekking in richting Baraque de Fraiture zeer onzeker

Bau der neuen Trasse der N 675 sowie die Fortführung Richtung Baraque de Fraiture sehr unsicher

L'aménagement du nouveau tracé de la N 62 est projeté

Uitbreiding resp. omlegging van het tracé van de N 62 is van belgische zijde gepland

Ausbau bzw. Umtrassierung der N 62 ist auf belgischer Seite in Planung

L'aménagement du nouveau tracé de la N 12 vers Bastogne est projeté

Uitbreiding van de N 12 in richting Bastogne is van Luxemburgse zijde gepland

Ausbau der N 12 in Richtung Bastogne ist auf luxemburgischer Seite in Planung

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

Planification:
- Aménagement routier
- Construction d'une nouvelle route

Concept:
- Aménagement
- Construction nouvelle
- Zone d'étude
- Variante proposée
- Route alternative en cas de coupure de la N 658 Camp Elsenborn
- Inconvénient
- Avantage

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

Inventaire:
- Autoroute avec accès
- Route numérotée
- Autre route d'importante régionale
- Chemin de fer
- Frontière nationale
- Passage frontière

Doelconcept
Corridorsysteem
- Samenvatting beoordeling / aanbeveling -

Planning:
- Weg uitbreiding
- Weg nieuw bouw

Concept:
- Uitbreiding
- Nieuwbouw
- Onderzoeksgebied
- Voorstelvariante
- Alternatieve route bij blokkering van de N 658 Camp Elsenborn
- Nadeel
- Voordeel

Bronnen: Uitwerking van de Mobiliteitsplan - verkeersplanning Eifel

Bestand:
- Autosnelweg
- Geklasseerde weg
- Overige weg
- Spoorweg
- Landgrens
- Grenspost

Zielkonzept
Korridorsysteme
- Zusammenfassung Bewertung / Empfehlung -

Planung:
- Straßenausbau
- Straßenneubau

Konzept:
- Ausbau
- Neubau
- Untersuchungsgebiet
- Vorschlagsvariante
- Alternativroute bei Sperrung N 658 Camp Elsenborn
- Nachteil
- Vorteil

Quelle: Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden Mobilitätsplans - Eifelverkehrsplanung

Bestand:
- Autobahn mit Anschlussstelle
- Klassifizierte Straße
- Sonstige Straße von regionaler Bedeutung
- Schiene
- Landesgrenze
- Grenzübergang

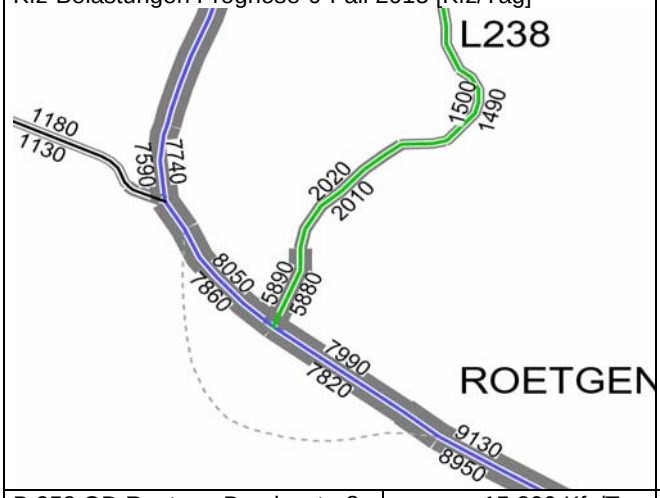
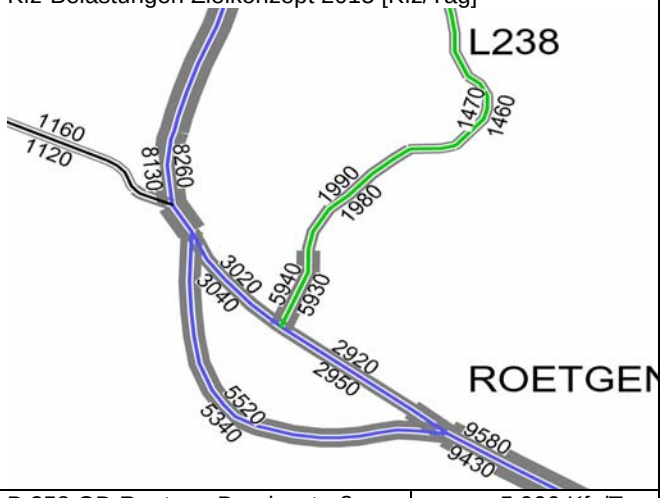
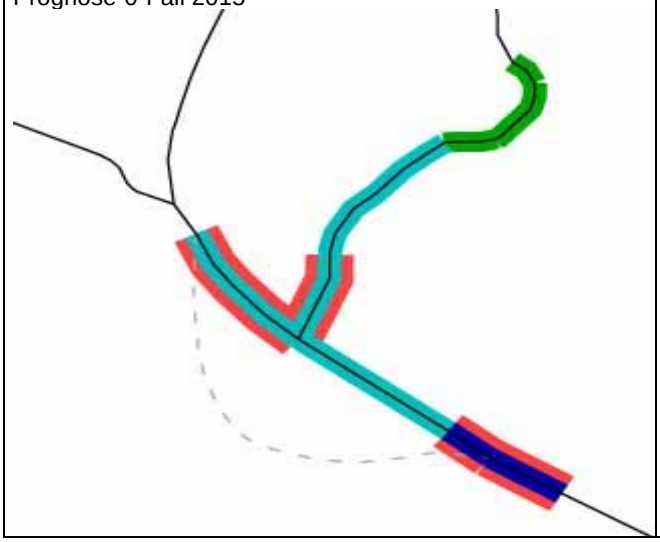
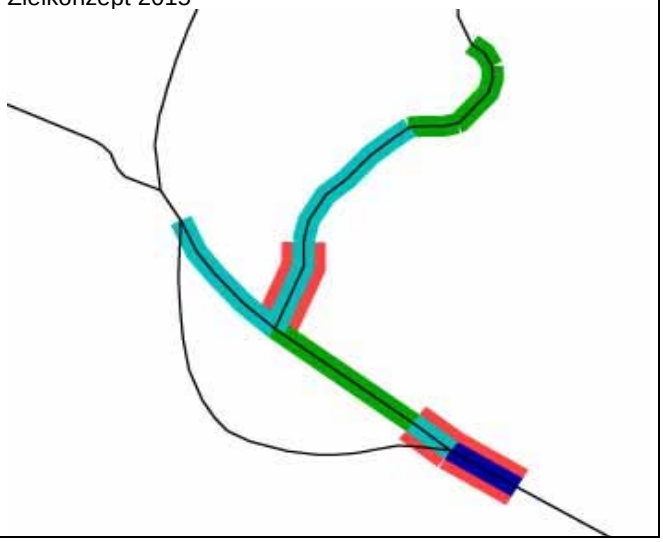
Copyright: BSV - 13. Februar 2007

n:\ 2005_05\ 050150 Interreg\ Abbildungen\ Plaene\ Phase III\ [Plan-EIFEL.cdr - (Plan 9)]

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

<table>
<tr><td>Kfz-Belastungen Prognose-0-Fall 2015 [Kfz/Tag]
 
</td><td>Kfz-Belastungen Zielkonzept 2015 [Kfz/Tag]
 
</td></tr>
<tr><td>B 258 OD Roetgen Bundesstraße | 15.800 Kfz/Tag
B 258n OU Roetgen | -</td><td>B 258 OD Roetgen Bundesstraße | 5.900 Kfz/Tag
B 258n OU Roetgen | 11.100 Kfz/Tag</td></tr>
<tr><td>Prognose-0-Fall 2015
  </td><td>Zielkonzept 2015
  </td></tr>
</table>

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

Funktionale Gliederung des Straßennetzes Prognose-0-Fall

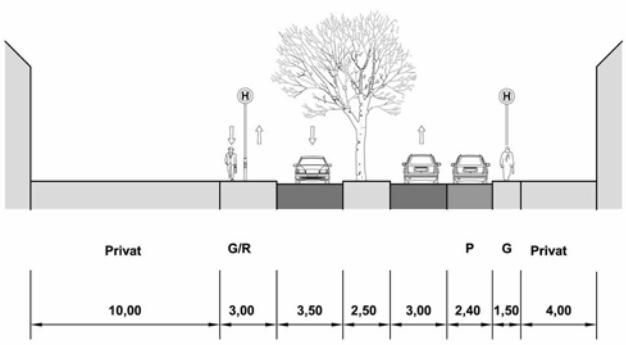
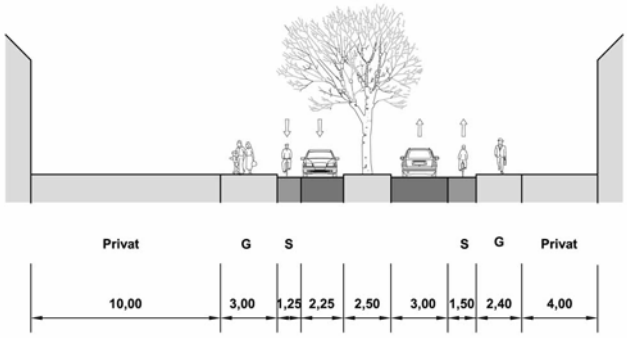
Funktionale Gliederung des Straßennetzes Zielkonzept

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

Straßenraum Prognose-0-Fall	Straßenraum Beispiel Zielkonzept
	
Maßnahmennummer im Plan Zielkonzept MIV: 2.1	

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.

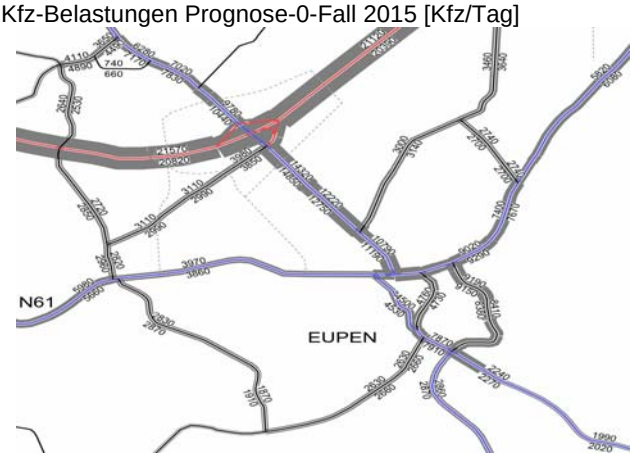
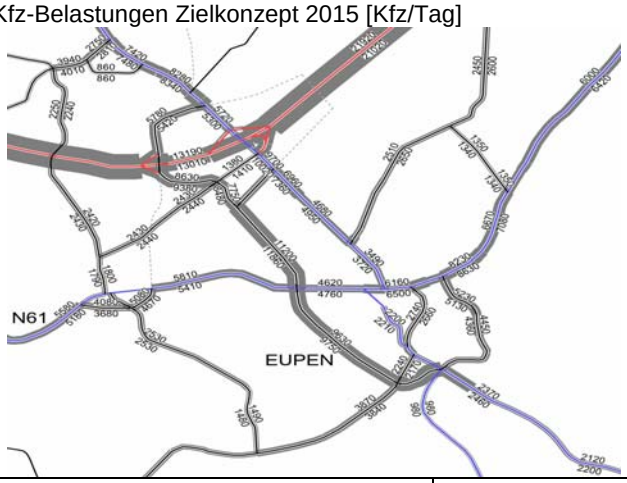
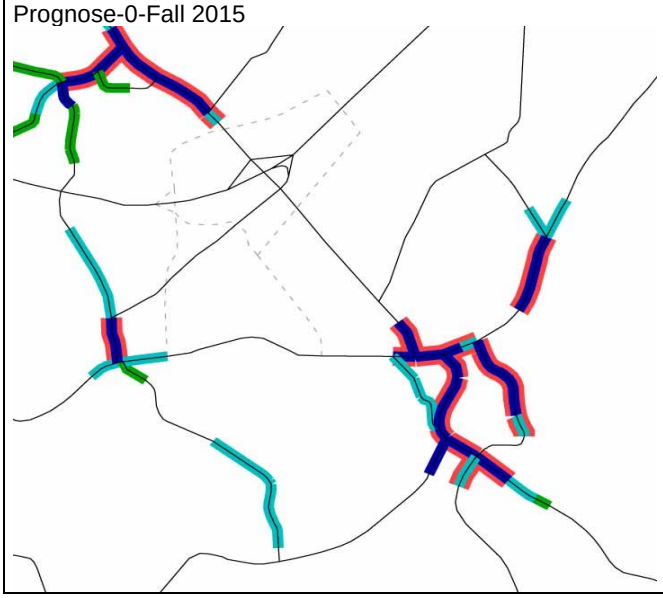
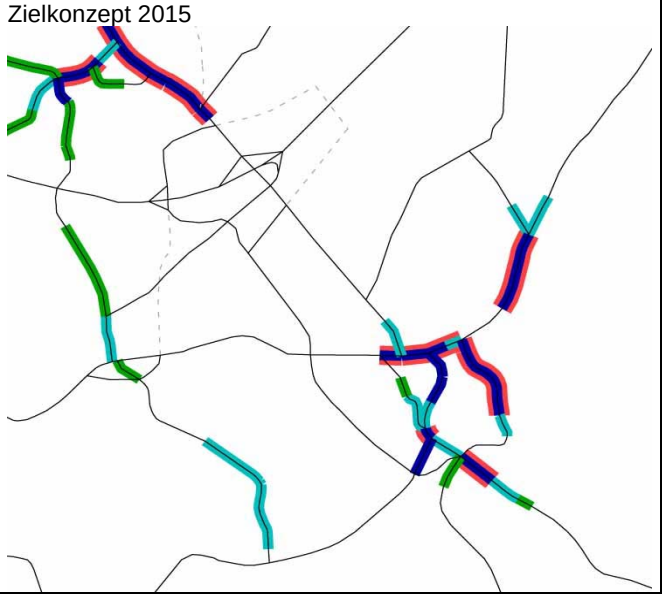
Vor diesem Hintergrund ist eine Kfz-Entlastung der Ortsdurchfahrt empfehlenswert, allerdings dürfte sich die Trassenfindung im Detail schwierig gestalten. Dies betrifft nicht nur die bereits genannten Risiken in den Bereichen Umwelt und Freizeit, sondern auch in den Bereichen der gemeindlichen Flächenentwicklung und Straßenraumgestaltung. Die geplante Ortsumgehung wird die weitere Siedungsentwicklung 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.

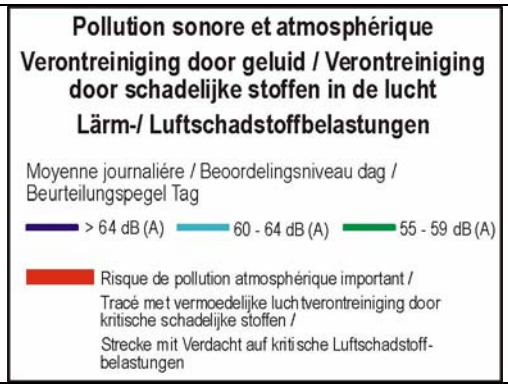
3.1.5.11 N 67 Paralleltrasse/Autobahnanschlussstelle Eupen-West

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 Ververierser 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 Parallele zur vorhandenen N 67 Herbesthaler Straße bis zur N 61 Ververierser 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 Herbesthalerstraße (Höhe Hochstraße)	25.000 Kfz/Tag	N 67 OD Eupen Herbesthalerstraße (Höhe Hochstraße)	9.600 Kfz/Tag
N 61 OD Eupen Vervierserstraße (westlich Herbesthalerstraße)	7.800 Kfz/Tag	N 61 OD Eupen Vervierserstraße (westlich Herbesthalerstraße)	9.400 Kfz/Tag
Prognose-0-Fall 2015		Zielkonzept 2015	
			



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

Funktionale Gliederung des Straßennetzes Prognose-0-Fall

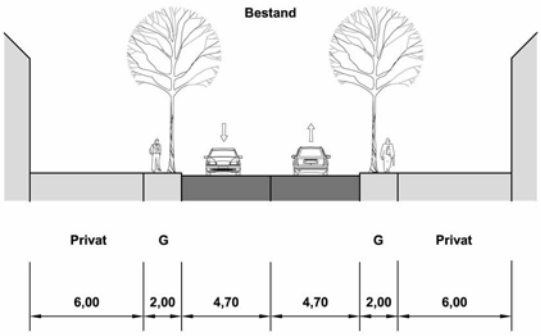
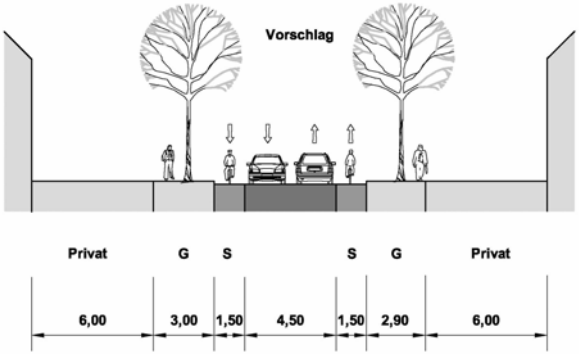
Funktionale Gliederung des Straßennetzes Zielkonzept

Geschätzte Investitionskosten rund 7,2 Mio. €

Status der Maßnahme
Zielkonzept Mobilitätsplan Eupen
Zielkonzept Mobilitätsplan Dreiländereck

Mögliche Nutzungskonflikte

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

Straßenraum Prognose-0-Fall	Straßenraum Beispiel Zielkonzept
Eupen **N 67 Herbesthaler Str., Vervierser Str. - Hochstraße** Bestand  	**Eupen** **N 67 Herbesthaler Str., Vervierser Str. - Hochstraße** Vorschlag 
Maßnahmennummer im Plan Zielkonzept MIV: 6.2	

Die geplante N 67 Autobahnanschlussstelle Eupen-West weist nur geringe Umweltrisiken auf. Das Ziel einer Kfz-Entlastung der Herbesthaler Straße und des vorhandenen Autobahnanschlusses Eupen wird erreicht. Die Kfz-Belastung nimmt in der Herbesthaler 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 Herbesthaler Straße soll mittelfristig erweitert werden. Im Mobilitätsplan der Stadt Eupen[3] 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 Herbesthaler 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. N67neu sollte ein möglichst großer Knotenpunktabstand 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 vergrößernde Kfz-Verkehrsaufkommen nicht mit einer guten Verkehrsqualität abwickelt werden.

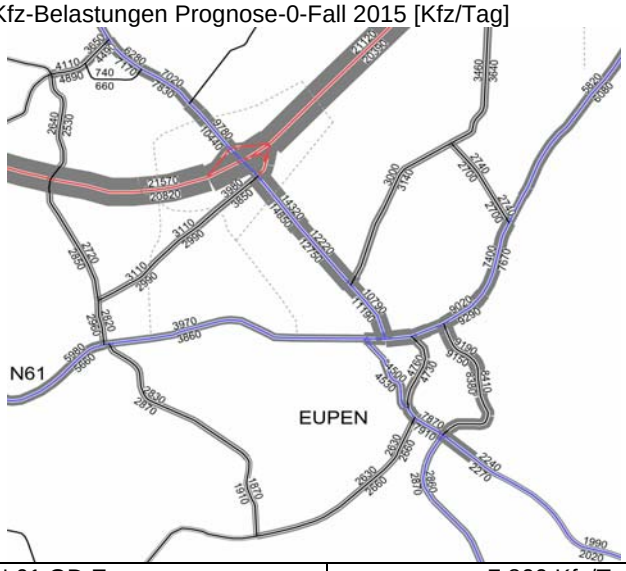
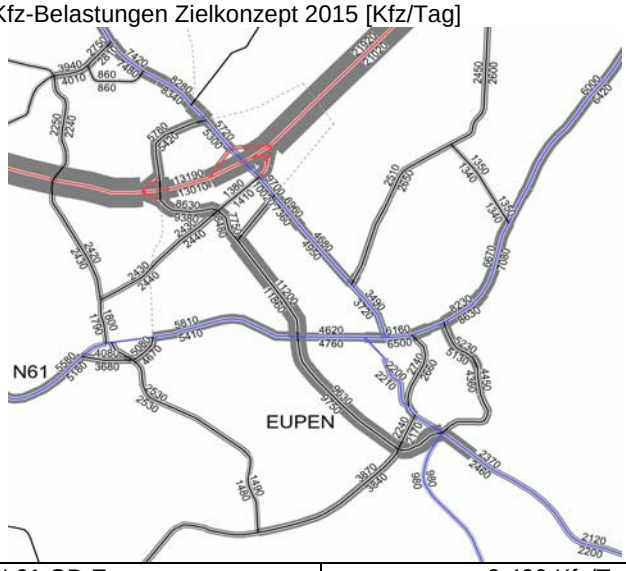
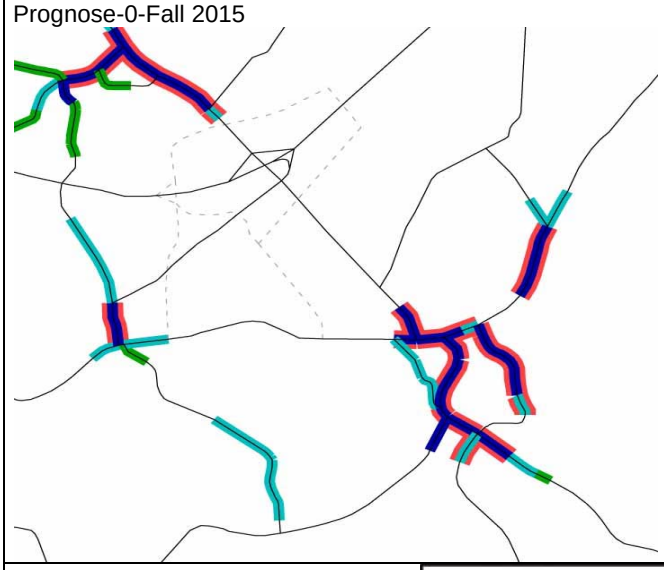
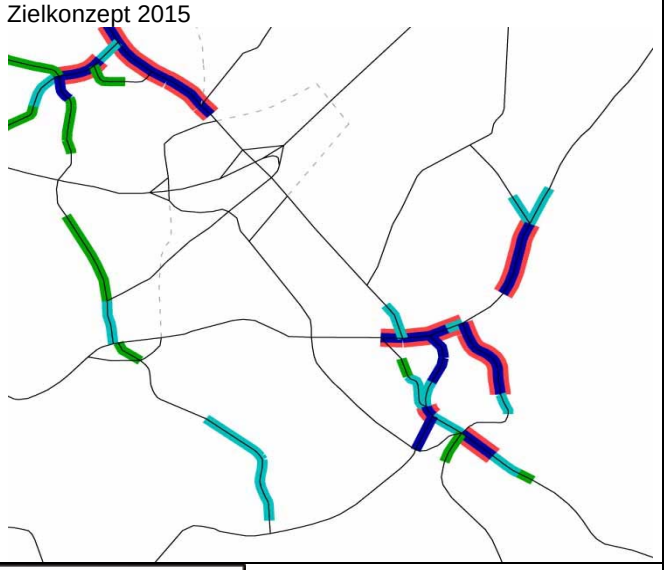
3.1.5.12 N 67 / N 68 Ortsumgehung Eupen

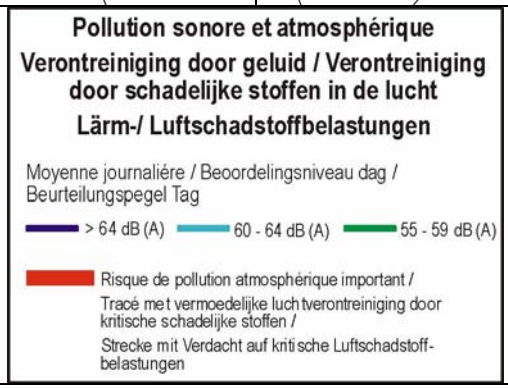
Die geplante N 67 / N 68 Ortsumgehung Eupen sieht vor, das Eupener Zentrum westlich zu umgehen. Die Hauptanbindungen erfolgen im Norden an die N 61 / N 67neu (geplante Parallelstraße zur N 67alt) und im Süden an die N 68 / N 67 Malmedyer Straße / Schilsweg / Monschauer Straße. Die geplante Ortsumgehung 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.: Kommunaler 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 Herbesthaler 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

Kfz-Belastungen Prognose-0-Fall 2015 [Kfz/Tag]		Kfz-Belastungen Zielkonzept 2015 [Kfz/Tag]	
			
N 61 OD Eupen Vervierserstraße (westlich Herbesthalerstraße)	7.800 Kfz/Tag	N 61 OD Eupen Vervierserstraße (westlich Herbesthalerstraße)	9.400 Kfz/Tag
OD Eupen Rotenberg	9.000 Kfz/Tag	OD Eupen Rotenberg	4.400 Kfz/Tag
OD Eupen Bergstraße	9.500 Kfz/Tag	OD Eupen Bergstraße	5.400 Kfz/Tag
OD Eupen Kaperberg	16.800 Kfz/Tag	OD Eupen Kaperberg	8.800 Kfz/Tag
Prognose-0-Fall 2015		Zielkonzept 2015	
			



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

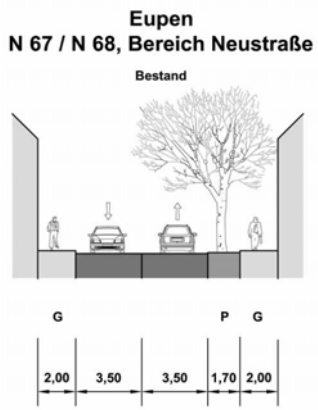
Geschätzte Investitionskosten rund 8,2 Mio. €

Status der Maßnahme
Zielkonzept Mobilitätsplan Dreiländereck

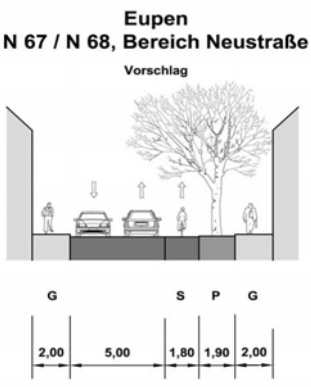
Mögliche Nutzungskonflikte

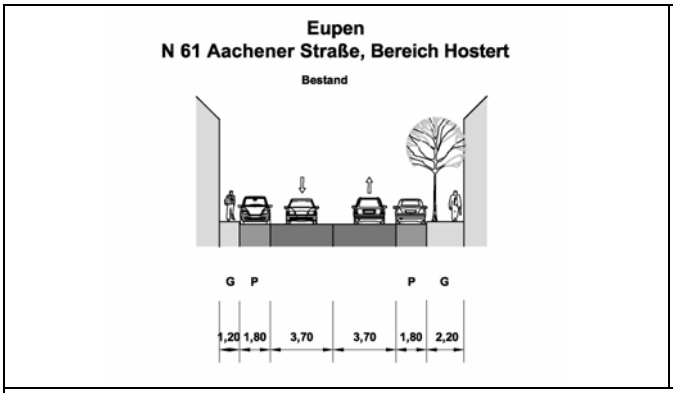
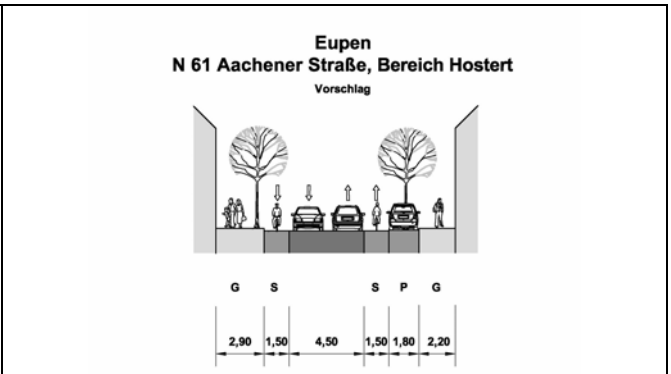
Mögliche Nutzungskonflikte
- Relevante Radrouten werden gequert
- Flächenentwicklung im Eupener Westen
- Lärmbelastung westliches Eupener Zentrum

Straßenraum Prognose-0-Fall



Straßenraum Beispiel Zielkonzept



<table>
<tr>
<td> 
</td>
<td> 
</td>
</tr>
<tr>
<td colspan="2">Maßnahmennummer im Plan Zielkonzept MIV: 6.1</td>
</tr>
</table>

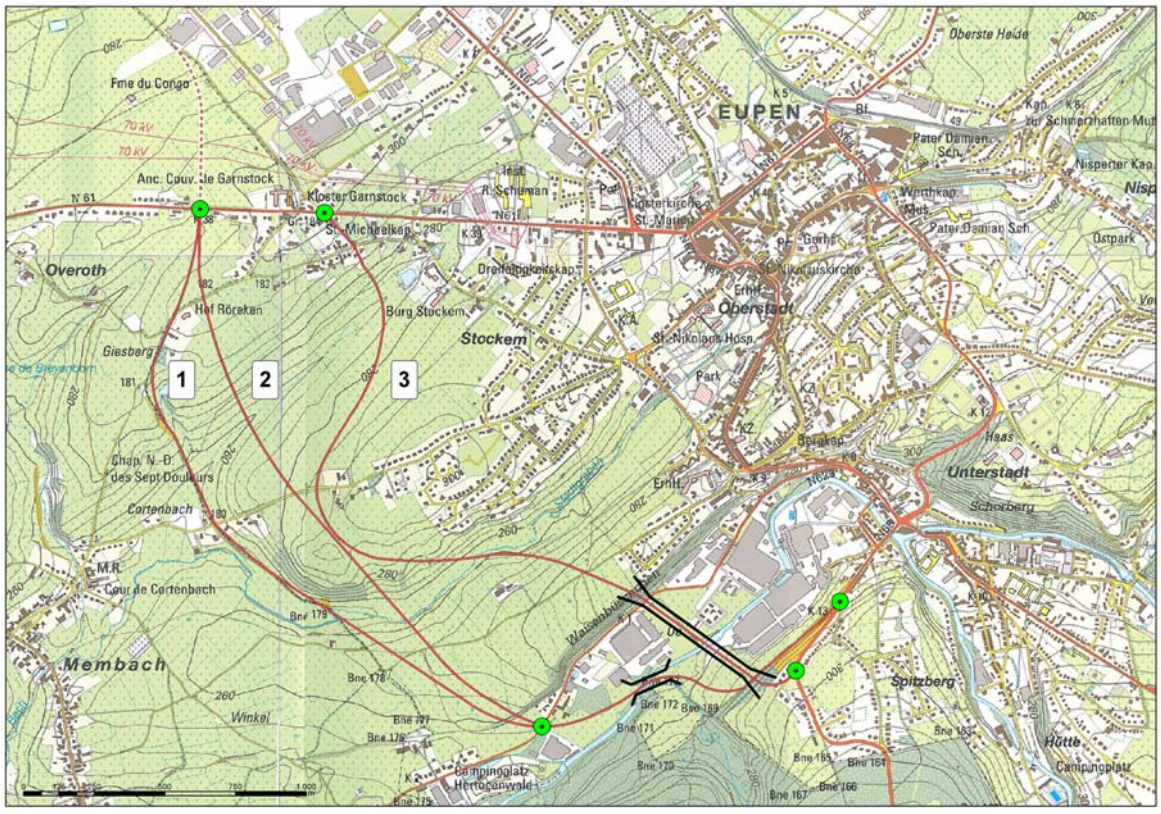


Abbildung 3.1: Mögliche Trassenvarianten der vorgeschlagenen Ortsumgehung Eupen-West

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 Siedungsentwicklung 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 de 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:

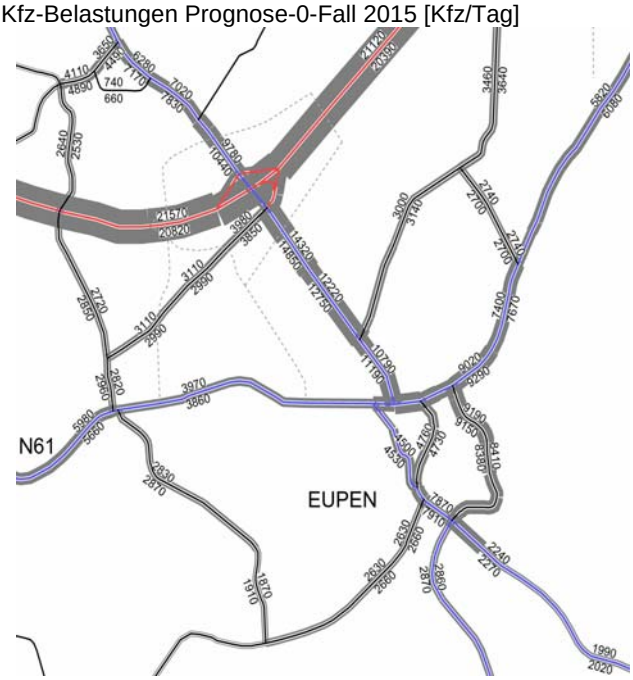
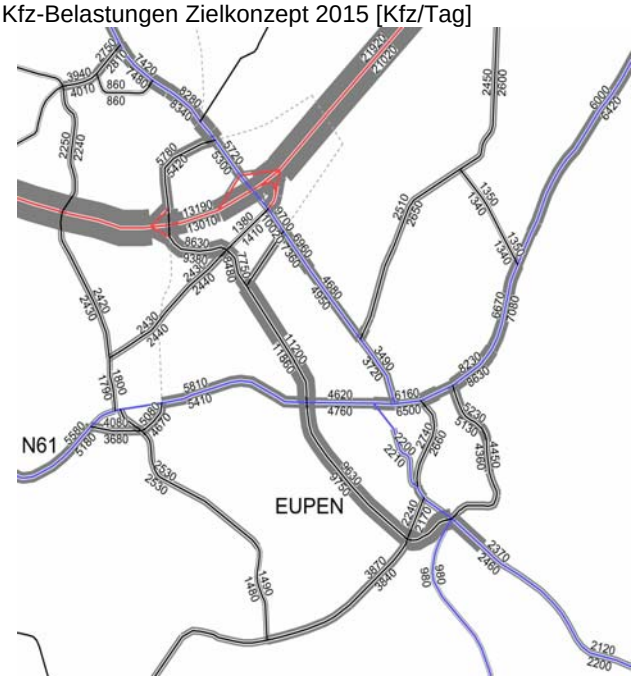
- Die Variante 3 ist auszuschließen auf Grund der hohen Kosten und des schweren Eingriffs in die vorhandene Bausubstanz.
- Die Varianten 1 und 2 sind prinzipiell machbar.
- Die Variante 2 ist vorzuziehen auf Grund der geringfügigeren Kosten und der höheren Umwelt- und städtebaulichen Verträglichkeit (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 Herbesthaler Straße ein Belastungszustand eintreten wird, der für die Besucher und Anwohner des Eupener Zentrums als nicht akzeptabel bezeichnet werden kann.

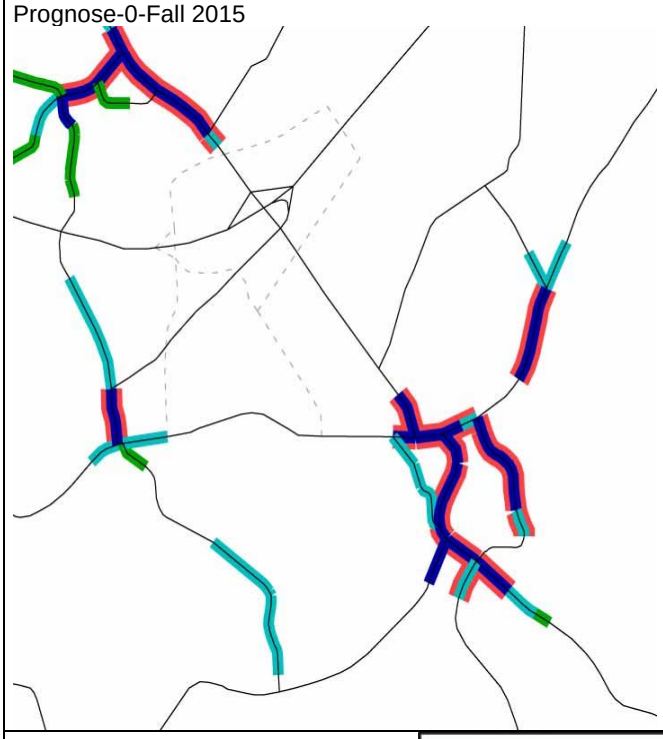
3.1.5.13 N 61 Ortsumgehung Baelen

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.

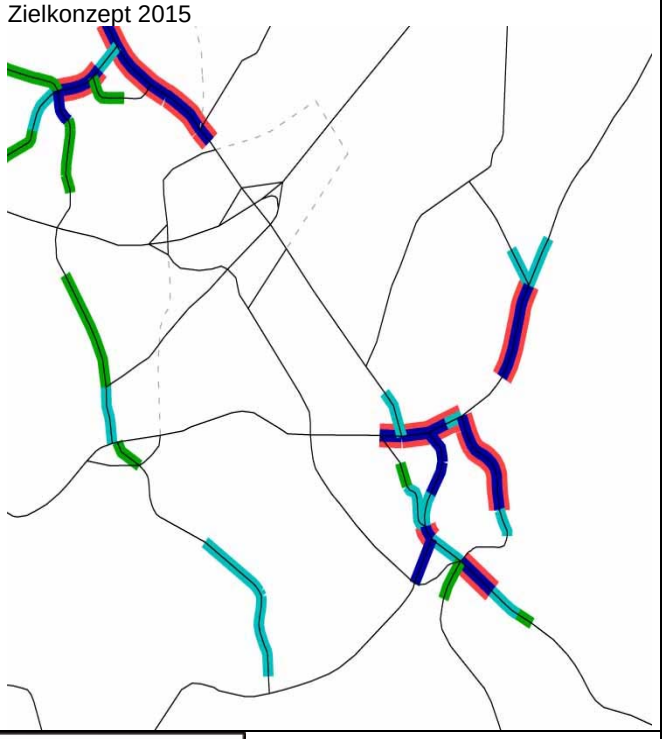
Tabelle 3.20: N 61 Ortsumgehung Baelen

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

Prognose-0-Fall 2015

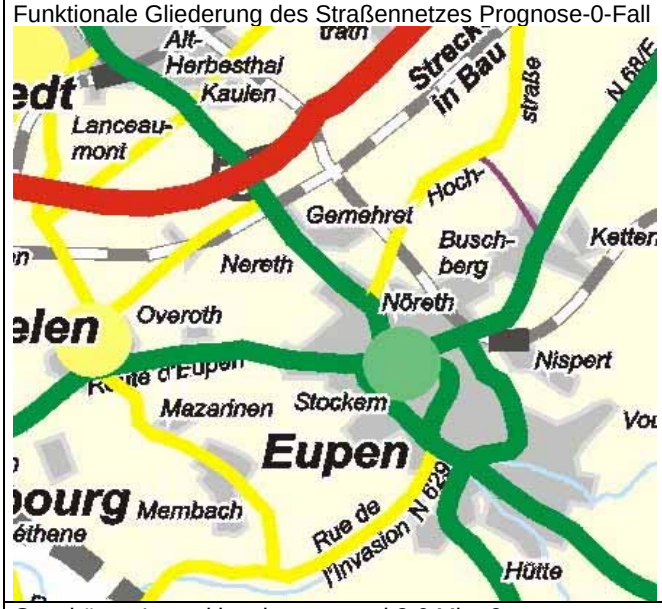


Zielkonzept 2015



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

Funktionale Gliederung des Straßennetzes Prognose-0-Fall



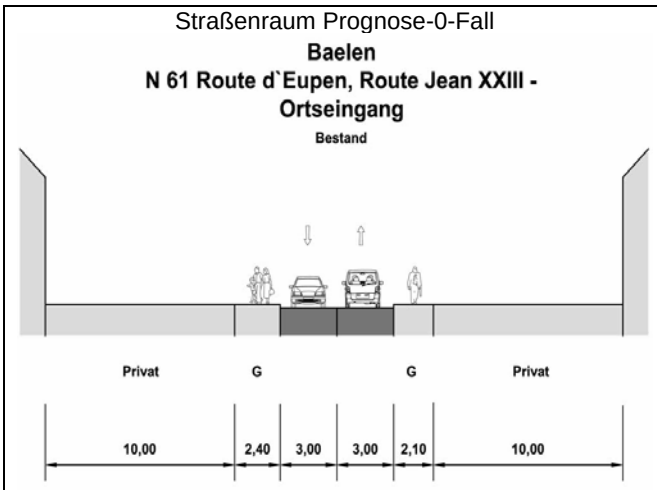
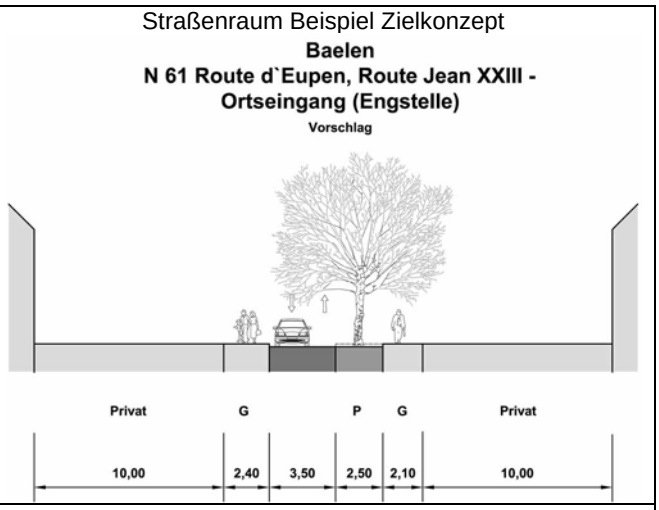
Funktionale Gliederung des Straßennetzes Zielkonzept

Geschätzte Investitionskosten rund 3,6 Mio. €

Status der Maßnahme
Zielkonzept Mobilitätsplan Dreiländereck

Mögliche Nutzungskonflikte

Mögliche Nutzungskonflikte
- Lärmbelastung südlicher Ortsrand Baelen

Straßenraum Prognose-0-Fall	Straßenraum Beispiel Zielkonzept
	
Maßnahmennummer im Plan Zielkonzept: 7.1	

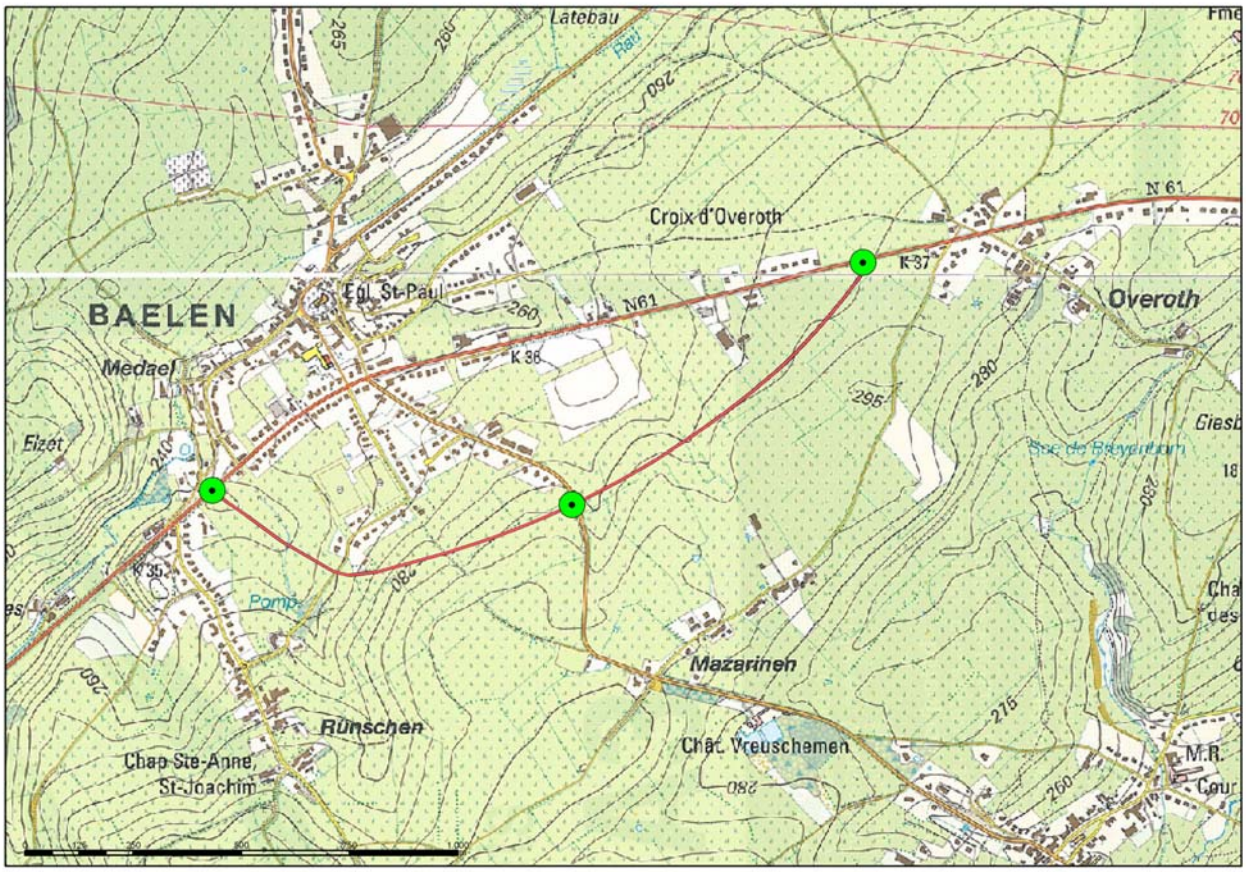


Abbildung 3.2: Mögliche Trassenvariante für die vorgeschlagenen Ortsumgehung Baelen

Detailanalyse der Ortsumgehung

Der westliche Ausgangspunkt der Ortsumgehung befindet sich nahe der Rue Runschen. 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.

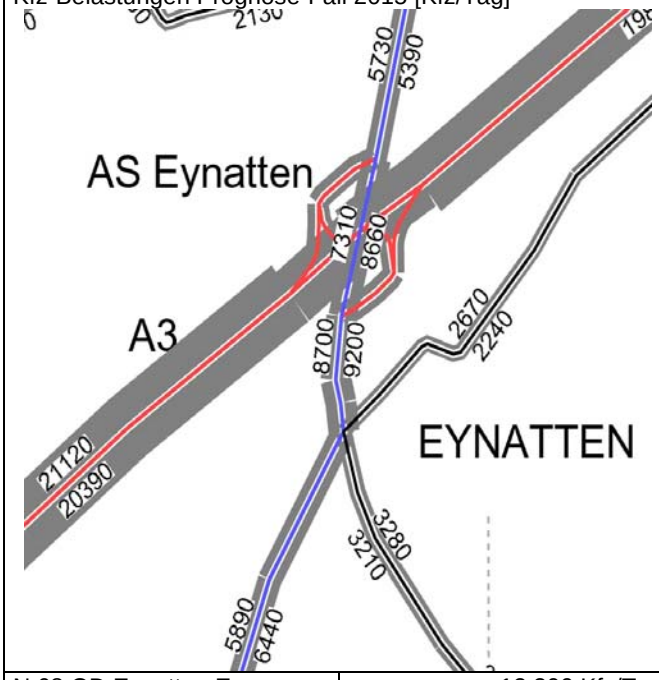
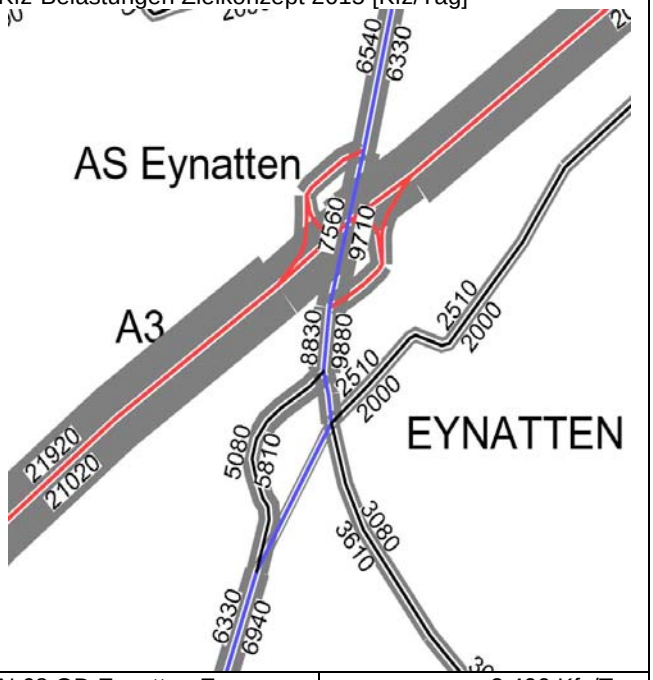
Vor diesem Hintergrund ist kritisch zu reflektieren, inwieweit eine harte, den Kfz-Verkehr im Ortskern einschränkende Maßnahme (z. B. MIV-Netztrennung) in der Ortsdurchfahrt gewünscht bzw. politisch durchsetzbar ist. Sollten hier Zweifel bestehen, ist eine weitere Verfolgung einer Ortsumgehung Baelen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

3.1.5.14 N 68 Ortsumgehung Eynatten

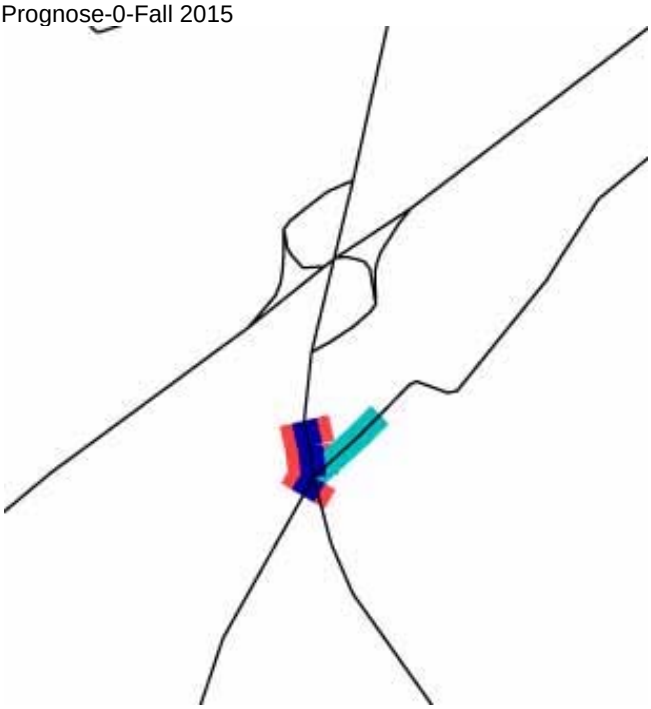
Die geplante N 68 Ortsumgehung Eynatten sieht vor, die Ortslage Eynatten westlich zu umgehen. Die Anbindungen erfolgen im Norden und Süden an die N 68 Aachener Straße / Eupener Straße. Die geplante Ortsumgehung soll die vergleichsweise stark Kfz-belastete Ortslage Eynatten (im Prognosefall rund 12.300 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.

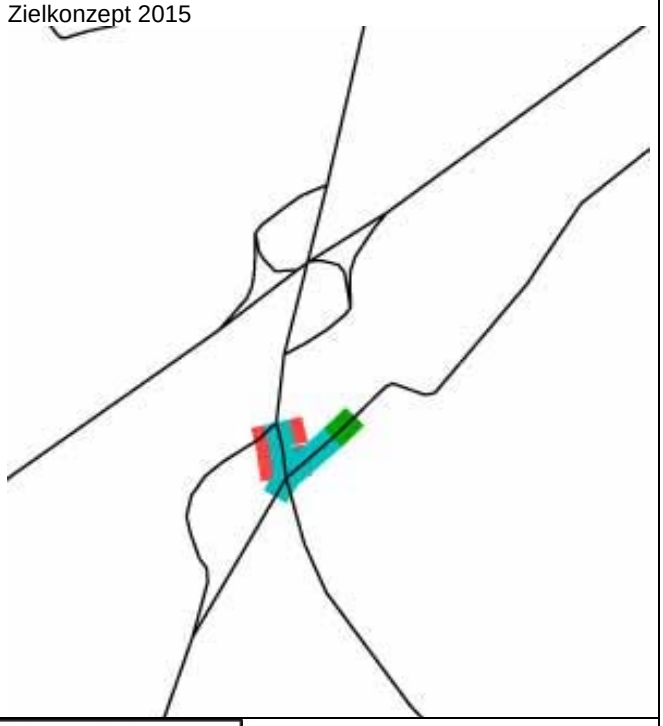
Tabelle 3.21: N 68 Ortsumgehung Eynatten

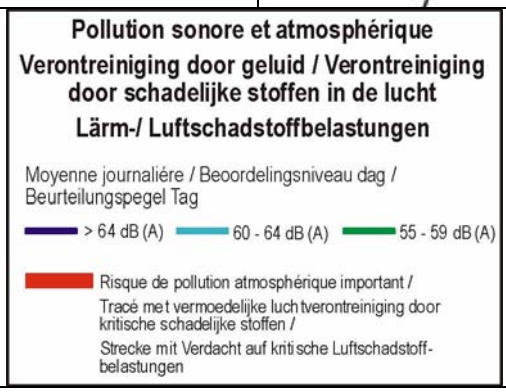
Kfz-Belastungen Prognose-Fall 2015 [Kfz/Tag]		Kfz-Belastungen Zielkonzept 2015 [Kfz/Tag]	
			
N 68 OD Eynatten Eupener Straße	12.300 Kfz/Tag	N 68 OD Eynatten Eupener Straße	2.400 Kfz/Tag
OU Eynatten	-	OU Eynatten	10.900 Kfz/Tag

Prognose-0-Fall 2015



Zielkonzept 2015

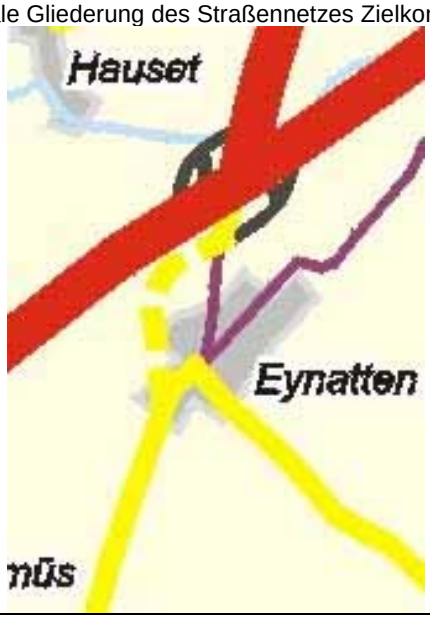




Veränderung der Unfallkosten durch die Netzergänzung:
Abnahme um 0,2 Mio. € pro Jahr

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

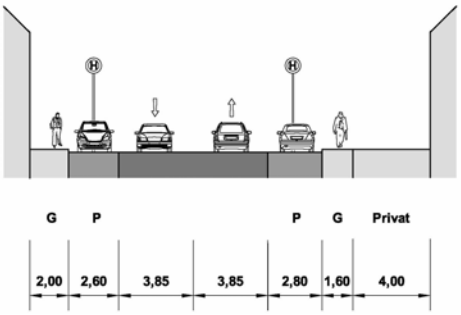
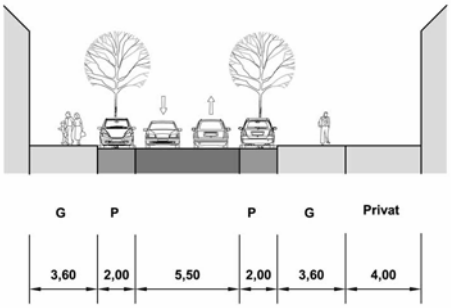
Straßenraum Prognose-0-Fall	Straßenraum Beispiel Zielkonzept
Raeren-Eynatten **N 68 Aachener Straße, An der Kirche - Lichtenbuscher Straße** **Bestand**  	**Raeren-Eynatten** **N 68 Aachener Straße, An der Kirche - Lichtenbuscher Straße** **Vorschlag** 
Maßnahmennummer im Plan Zielkonzept: 5.2	

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.

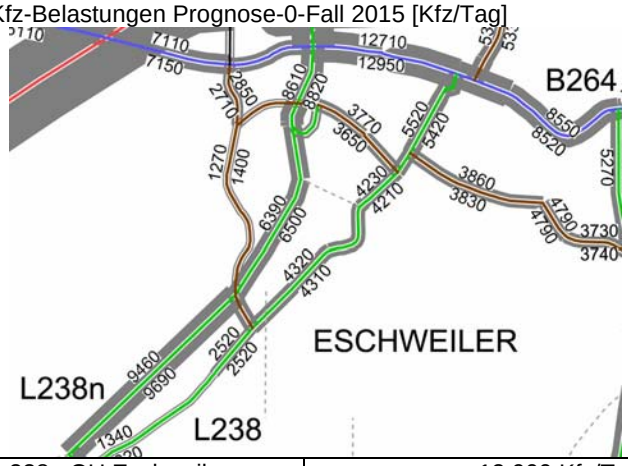
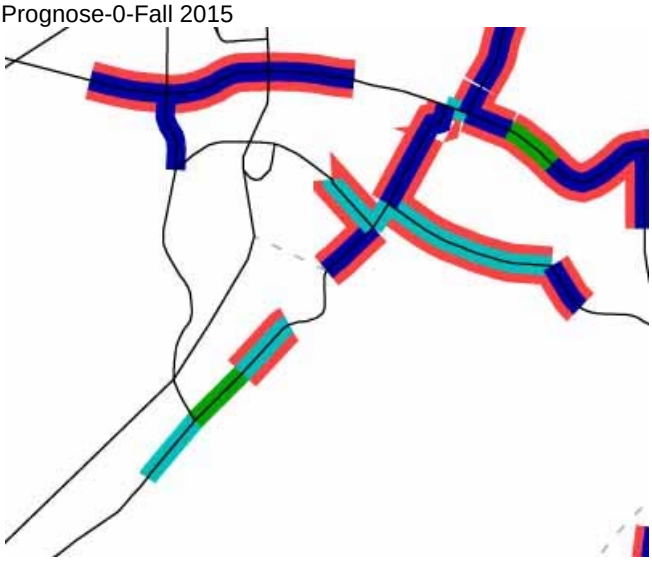
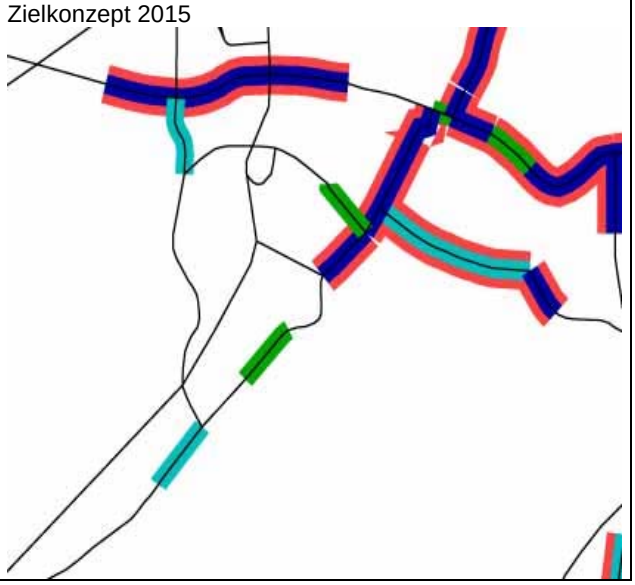
Vor dem Hintergrund der Kfz-Entlastungswirkung, der frei werdenden Umgestaltungspotenziale in der Ortsdurchfahrt und der vergleichsweise geringen Umweltrisiken etc. ist diese Maßnahme als empfehlenswert einzustufen.

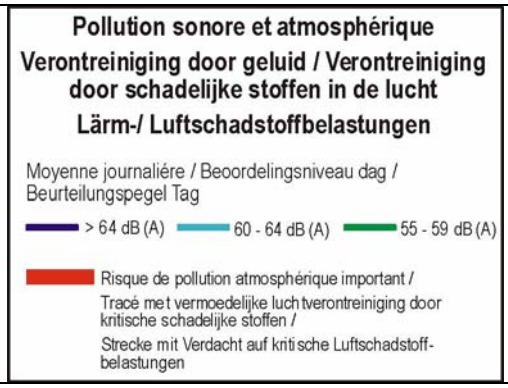
3.1.5.15 Verknüpfung L 238n – L 238alt südlich K 15 Odilienstraße

Die geplante Verknüpfung der L 238n und der L 238alt südlich der K 15 Odilienstraße sieht vor, die geplante L 238n Verlängerung Rue de Wattrelos 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

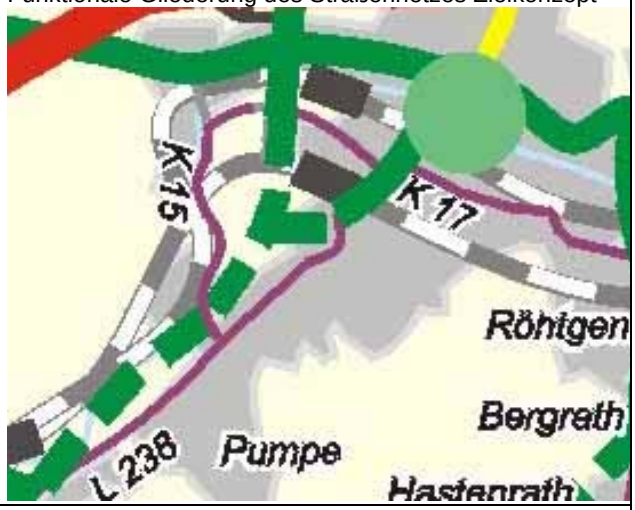
<table>
<tr><td colspan="2">Kfz-Belastungen Prognose-0-Fall 2015 [Kfz/Tag]
 
</td><td colspan="2">Kfz-Belastungen Zielkonzept 2015 [Kfz/Tag]
</td></tr>
<tr><td>L 238n OU Eschweiler</td><td>12.900 Kfz/Tag</td><td>L 238n OU Eschweiler</td><td>13.800 Kfz/Tag</td></tr>
<tr><td>Verknüpfung L 238n – L238alt</td><td>-</td><td>Verknüpfung L 238n – L238alt</td><td>15.700 Kfz/Tag</td></tr>
<tr><td>L 238 OD Stich</td><td>8.400 Kfz/Tag</td><td>L 238 OD Stich</td><td>4.200 Kfz/Tag</td></tr>
<tr><td>K 15 OD Eschweiler Odilienstraße</td><td>7.400 Kfz/Tag</td><td>K 15 OD Eschweiler Odilienstraße</td><td>2.100 Kfz/Tag</td></tr>
<tr><td>B 264 OD Eschweiler Aachener Straße</td><td>25.700 Kfz/Tag</td><td>B 264 OD Eschweiler Aachener Straße</td><td>22.000 Kfz/Tag</td></tr>
<tr><td colspan="2">Prognose-0-Fall 2015
  </td><td colspan="2">Zielkonzept 2015
  </td></tr>
</table>



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

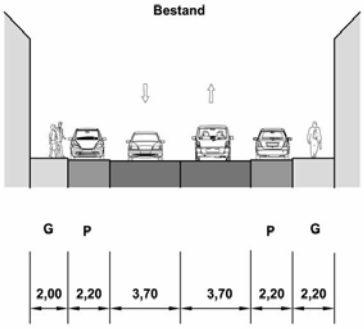
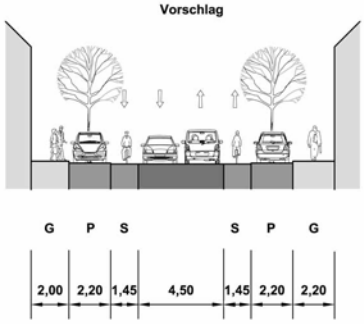
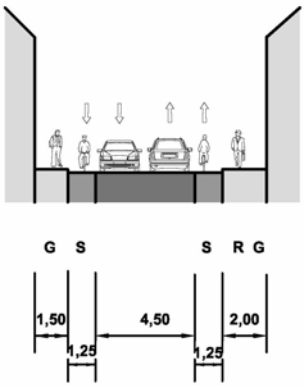
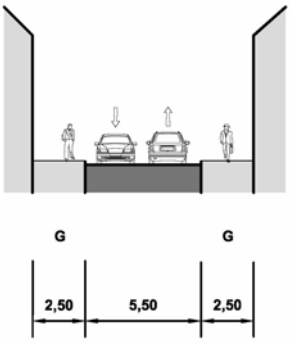


Geschätzte Investitionskosten rund 0,96 Mio. €

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

Straßenraum Prognose-0-Fall **Eschweiler-Pumpe** **L 238 Stich, Pümpchen - Konkordiastraße** Bestand  	Straßenraum Beispiel Zielkonzept **Eschweiler-Pumpe** **L 238 Stich, Pümpchen - Konkordiastraße** Vorschlag 
Eschweiler-Zentrum **K 15 Odilienstraße, Röthgenerstraße - Ortsausgang** Bestand  	**Eschweiler-Zentrum** **K 15 Odilienstraße, Röthgenerstraße - Ortsausgang** Vorschlag 
Maßnahmennummer im Plan Zielkonzept MIV: 13.1	

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.

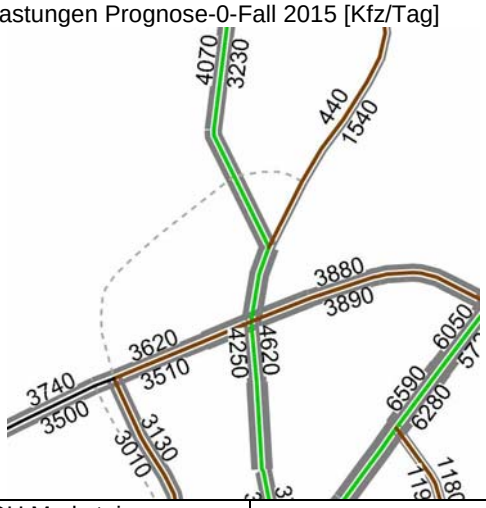
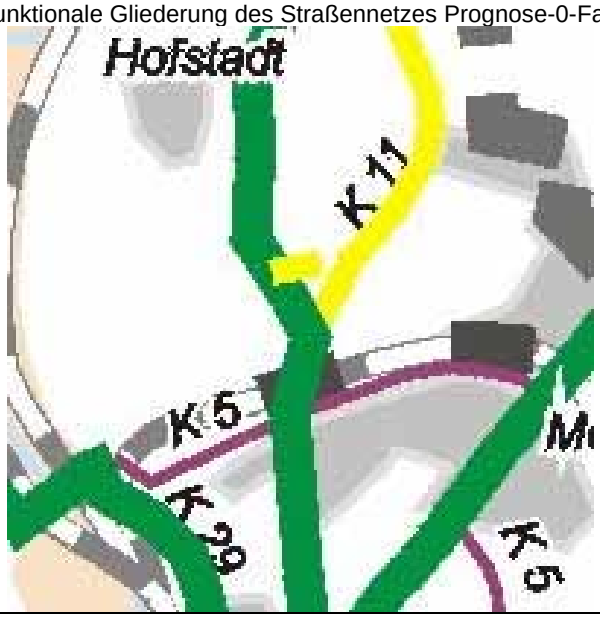
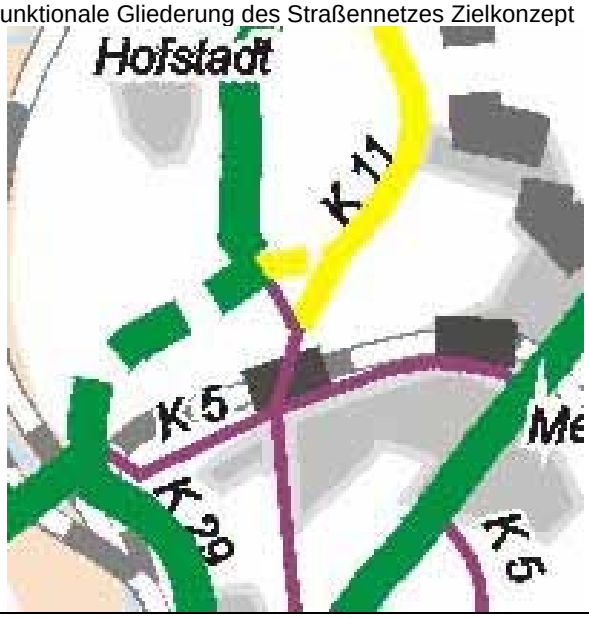
Eine Abstufung der Odilienstraße ist gemäß Zielkonzept „Funktionale Gliederung des Straßennetzes“ vorgesehen. Sie wäre auch ohne den Bau der Verknüpfung L 238n – L 238alt südlich der K 15 Odilienstraße unter Berücksichtigung der unmittelbar nördlich verlaufenden B 264 im Zielkonzept möglich.

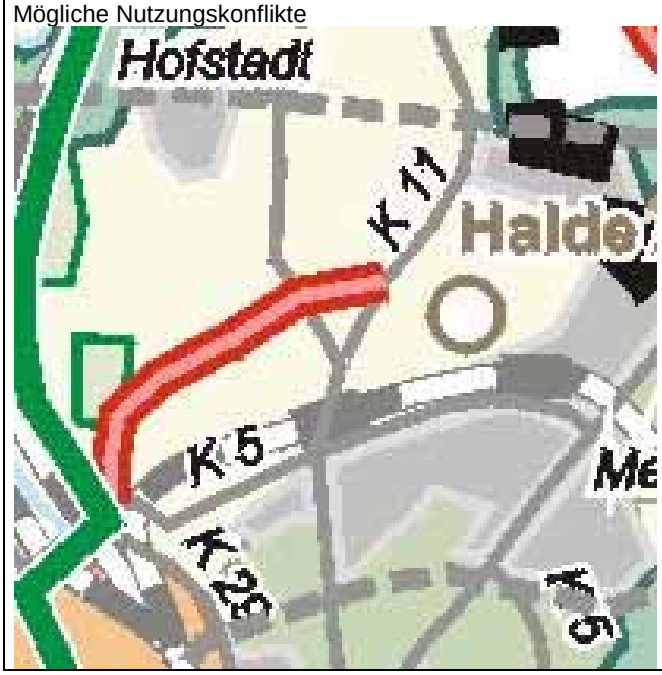
3.1.5.16 L 47 Ortsumgehung Merkstein

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

<table>
<tr><td colspan="2">Kfz-Belastungen Prognose-0-Fall 2015 [Kfz/Tag]
 
</td><td colspan="2">Kfz-Belastungen Zielkonzept 2015 [Kfz/Tag]
</td></tr>
<tr><td>L 47n OU Merkstein</td><td>-</td><td>L 47n OU Merkstein</td><td>6.400 Kfz/Tag</td></tr>
<tr><td>L 47 OD Merkstein Willibrordstraße (nördlich Kirchratherstraße)</td><td>9.200 Kfz/Tag</td><td>L 47 OD Merkstein Willibrordstraße (nördlich Kirchratherstraße)</td><td>4.000 Kfz/Tag</td></tr>
<tr><td>L 47 OD Merkstein Willibrordstraße (südlich Kirchratherstraße)</td><td>8.900 Kfz/Tag</td><td>L 47 OD Merkstein Willibrordstraße (südlich Kirchratherstraße)</td><td>5.200 Kfz/Tag</td></tr>
<tr><td>K 5 OD Merkstein Kirchratherstraße</td><td>7.100 Kfz/Tag</td><td>K 5 OD Merkstein Kirchratherstraße</td><td>4.200 Kfz/Tag</td></tr>
<tr><td colspan="2">Funktionale Gliederung des Straßennetzes Prognose-0-Fall
 
</td><td colspan="2">Funktionale Gliederung des Straßennetzes Zielkonzept
 
</td></tr>
<tr><td colspan="4">Geschätzte Investitionskosten rund 3,8 Mio. €</td></tr>
<tr><td colspan="4">Status der Maßnahme
Integrierte Gesamtverkehrsplanung NRW</td></tr>
</table>

Mögliche Nutzungskonflikte	Mögliche Nutzungskonflikte
	- Korridor in der Nähe von regionalem Grünzug Wurmtal (Schutz der Landschaft bzw. landschaftsorientierte Erholung) - Verlauf der Grünroute (Projekt Euregionale 2008) und der Bahntrasse (Euregiobahn) im Anbindungsknotenbereich K 5 Kirchrather Straße - Lärmbelastung nördlicher Ortsrand Merkstein

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 Kirchrahter 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	-

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

Programme d'action
Etat des routes

Situation existante:
- Bon
- Moyen
- Mauvais

Instandsetzung:
- Priorité haute
- Priorité moyenne
- Priorité basse
- 15.5 N° de la action

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

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

Doelconcept
Staat van onderhoud straten

Bestand:
- Goed
- Gemiddeld
- Slecht

Herstelling weg:
- Hoog Prioriteit
- Matig Prioriteit
- Laag Prioriteit
- 15.5 Actiennummer

- Relevante aanvulling of onderbreking van het netwerk
- Relevante uitbreiding
- Omvorming / vaststelling knooppunt
- Aanleg autosnelwegverbinding
- X MIV-netwerkdivergentie
- Beperkt onderzoeksgebied

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

Zielkonzept
Straßenzustand

Bestand:
- Gut
- Mittel
- Schlecht

Instandsetzung:
- Hohe Priorität
- Mittlere Priorität
- Niedrige Priorität
- 15.5 Nummer der Maßnahme

- Relevante Netzergänzung
- Relevanter Ausbau/Umbau
- Umgestaltung / Ertüchtigung Knotenpunkt
- Anlage / Ausbau einer Autobahnanschlussstelle
- X MIV-Netztrennung
- Engeres Untersuchungsgebiet

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

Copyright: BSV - 13. Februar 2007

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 Schnellverkehr
Snelverkeer openbaar vervoer
Réseau-rapide T.C.

Im Zuge großräumig bedeutsamer Achsen / Met betrekking tot de hoofdassen/ 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
- Schienenweg (neu / reaktiviert) / spoorbaan (nieuw en opnieuw in gebruik genomen) / Chemin de fer (nouveau / ré-activé)

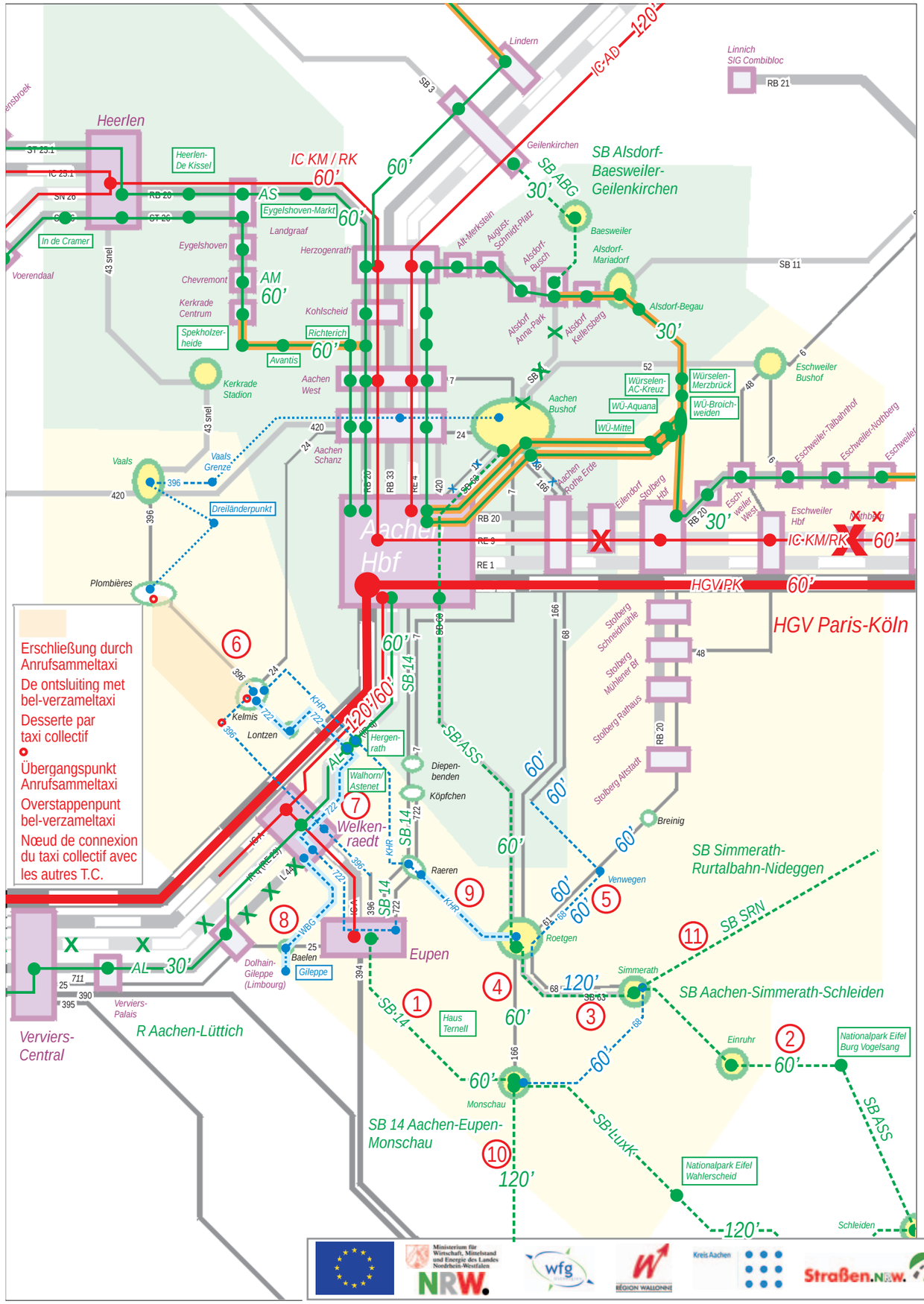
- Gesamter Betrachtungsraum / Totale studie-/aandachtsgebied / Périmètre étendu
- Engeres Untersuchungsgebiet / Beperkt onderzoeksgebied / Périmètre d'étude restreint
- Hochgeschwindigkeitszug / hogesnelheidstrein / train à grande vitesse
- Intercity
- Regionalexpress / sneltrein / Express régional
- Regionalbahn / stoptrein / Train local
- Bahnhof, Haltepunkt mit & ohne Fernverkehr (Auswahl) / station, halteplaats met & zonder langeafstandsverkeer (Selectie)/ station, point d'arrêt avec & sans grandes lignes (sélection)
- Schnellbus (Auswahl) / snelbus (Selectie) / Bus rapide (sélection)
- Haltestelle (Auswahl) / halte (Selectie) / arrêt (sélection)

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

Amsterdam
Haarlem
Nijmwegen
Roermond
30’ IC RM / RK Sittard
IC Randstad-Köln Flughafen
R Aachen-Sittard
Geleen Lutterade
Beek-Elsloo
Maastricht-Aachen Airport
IC Randstad-Maastricht
IC Köln Flughafen-Maastricht
Meerssen
Valkenburg
IC-RM 30’
IC-KM 30’
AM 30’
Houthem-St. Gerlach
Schin op geul
Klimmen-Ransdaal
Voerendaal
In de Cramer
R Aachen-Maastricht
Maas-tricht
Maastricht Randwyck
Vaals
Heerlen
Heerlen-De Kissel
IC KM / RK 60’
AS 30’
Eygelshoven-Markt
Landgraaf Eygelshoven
Herzogenrath
Chevremont
Kerkrade Centrum
Spekholzer-heide
Kohlscheid
Richterich
Avantis
Kerkrade Stadion
Aachen West
Aachen Schanz
43 snel
Dalheim
Mönchengladbach Hbf
Rheydt Hbf
Duisburg
Düsseldorf, Dortmund
Köln
Heinsberg
Lindern
IC-AD 120’
IC Aachen-Düsseldorf/Duisburg
Linnich
SIG Combibloc
RB 21
Jülich
SB 11
SB Alsdorf-Baesweiler-Geilenkirchen
Geilenkirchen
SB ABG 30’
60’
Alt-Merkstein
August-Schmidt-Platz
Alsdorf-Busch
Baesweiler
Alsdorf-Mariadorf
Alsdorf-Begau
Alsdorf Anna-Park
Alsdorf Kellersberg
Würselen-AC-Kreuz
Würselen-Merzbrück
Aachen Bushof
WÜ-Aquana
WÜ-Broichweiden
WÜ-Mitte
Eschweiler Bushof
Eschweiler-Talbahnhof
Eschweiler-Nordberg
Eschweiler-Weisweiler
Eschweiler Aue 30’
Aachen Rothe Erde
Eilendorf
Stolberg Hbf
Aachen Hbf
Eschweiler Hbf
Eschweiler West
Langerwehe
IC-KM/RK 60’
Düren
Köln Flughafen
Hamm
Köln / Frankfurt
HGV/PK 60’
Northberg
HGV Paris-Köln
Stolberg Schneidmühle
Stolberg Mühlener Bf
Stolberg Rathaus
Stolberg Altstadt
120’/60’
AL-IRW
Hergen-rath
Walhorn / Astenet
Welken-raedt
SB-14
SB-ASS
Eupen
Roetgen
Simmerath
Einruhr 60’
Nationalpark Eifel Burg Vogelsang
Nationalpark Eifel Wahlerscheid
SB Aachen-Simmerath-Schleiden
SB Aachen-Eupen-Monschau
Monschau
Bütgenbach
Büllingen
Sankt Vith
SB Luxembourg-Kall
Troisvierges Bf
SB LuxK 120’
Schleiden
Hellenthal
Gmünd
Kall
Heimbach
Euskirchen
Bonn
Köln
Bad Münstereifel
Gerolstein
Trier
Brüssel / Paris
Oostende
Quievrain
Waremme
HGV/PK 60’
Lüttich
Lüttich Airport
Voroux
Bierset-Awans
Ans
Herstal
Liers
Herstal
Antwerpen
Liers
Lüttich-Palast
Tamines
Brüssel
Lille
Angleur
Jamalle
Luxembourg
Chênée
Trooz
Fraipont
Nessonvaux
AL 30’
Pepinster
R Aachen-Lüttich
Spa
Verviers-Central
Verviers-Palais
Dolhain-Gileppe (Limbourg)
Eupen
Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden Mobilitätsplans - Mobilität im Dreiländereck
Opstellen van een grensoverschrijdend mobiliteitsplan - Mobiliteit in het drielandenpunt
Élaboration d´un plan de Mobilité transfrontalier - Mobilité aux trois frontières

Copyright: BSV - 26. Februar 2007

n:\ 2005_05\ 050150 Interreg\ Abbildungen\ Plaene\ Phase III\ [OEV-Plan.cdr]



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

Im Zuge großräumig bedeutsamer Achsen / Met betrekking tot de hoofdassen/ 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
- Schienenweg (neu / reaktiviert) / spoorbaan (nieuw en opnieuw in gebruik genomen) / Chemin de fer (nouveau / ré-activé)
- 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 / Totale studie-/aandachtsgebied / Périmètre étendu

Engeres Untersuchungsgebiet / Beperkt onderzoeksgebied / Périmètre d'étude restreint

- Hochgeschwindigkeitszug / hogesnelheidstrein / train à grande vitesse
- Intercity
- Regionalexpress / sneltrein / 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 (sélection)
- Schnellbus (Auswahl) / snelbus (Selectie) / Bus rapide (sélection)
- Haltestelle (Auswahl) / halte (Selectie) / arrêt (sélection)

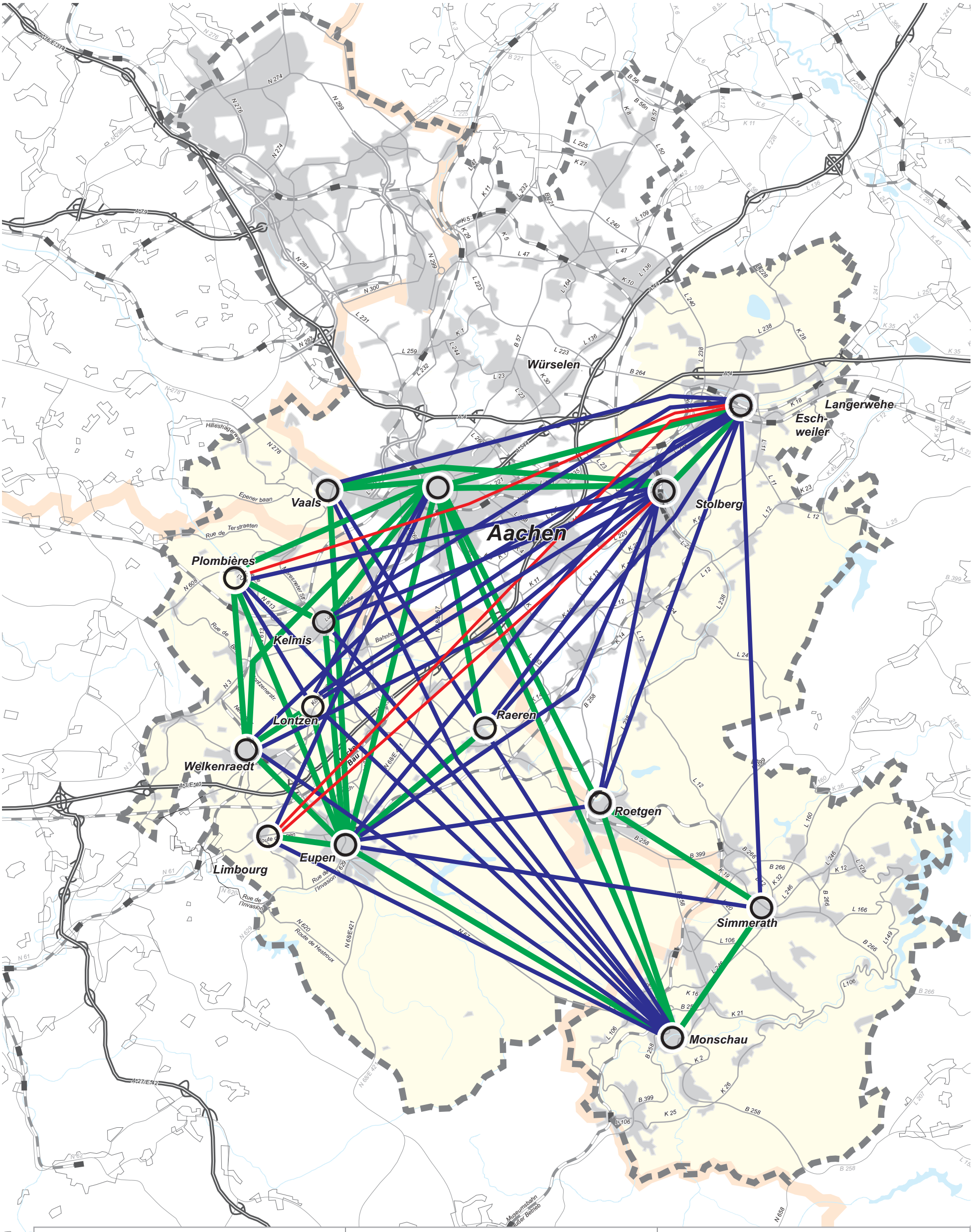
Basis: Schnellverkehrsplan
Netplan snelverkeer
Plan réseau-rapide
Euregio Maas-Rhein

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 Gemmenic

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

Copyright: BSV - 26. Februar 2007

Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden Mobilitätsplans - Mobilität im Dreiländereck
Opstellen van een grensoverschrijdend mobiliteitsplan - Mobiliteit in het drielandenpunt
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:

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

Doelconcept
Overstapfrequentie Openbaar Vervoer

Aantal overstappen*

- 0
- 1
- 2 en meer
- Beperkt onderzoeksgebied

* Geselecteerde verbindingen

Bestand:

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

Zielkonzept
Umsteigehäufigkeit ÖV

Anzahl der Umsteigevorgänge*

- 0
- 1
- 2 und mehr
- Engeres Untersuchungsgebiet

* ausgewählte Relationen

Bestand:

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

Copyright: BSV - 13. Februar 2007

n:\ 2005_05\ 050150 Interreg\ Abbildungen\ Plaene\ Phase III\ [Plan.cdr - (Plan 9)]

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

	Analyse	Zielkonzept
Linie	**14**	**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 Stundentakt 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 entfiele. Ein weiterer Vorteil dieser Linienführung

ist die Abschöpfung von Potenzialen im Freizeitverkehr. Es erfolgt eine grenzüberschreitende Verbindung relevanter Freizeitziele, wie z. B. Haus Ternell, 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

	Analyse	Zielkonzept
Linie	**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.

Erläuterungen	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. 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. 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. Die Möglichkeit der Fahrradmitnahme (ggf. mit kurzfristiger Voranmeldung) muss gewährleistet werden.

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

	Analyse	Zielkonzept
Linie	**61**	**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.

Erläuterungen	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.

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 Plombièrser 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	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. Die Fahrzeiten sollten auf den Zugverkehr am Bf Welkenraedt bzw. am geplanten Haltepunkt Walhorn / Astenet abgestimmt sein. Die geplante Linie 722 ersetzt zwischen Kelmis und Welkenraedt die bisherige Linie 396 und zwischen Welkenraedt und Eupen die bisherige Linie 622. Die Möglichkeit der Fahrradmitnahme (ggf. mit kurzfristiger Voranmeldung) sollte gewährleistet werden.

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 Bahnhaltepunkt 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 Line 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 Bahnhaltepunkt 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 Bahnhaltepunkts 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 Stundentakts 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 Stundentakt 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 – Bahnhaltepunkt 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 Bahnhaltepunkt 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 Bahnhaltepunkts 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 Bahnhaltepunkt 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 Bahnhaltepunkts 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 Euregioticket, 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 Ausflugverkehrs 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, wenngleich 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 diesem 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 Vennbahn[6]

	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 Vennbahn[8]

	Ausflugsverkehr [Fahrgäste pro Jahr]	Berufspendlerverkehr [Fahrten pro Jahr][9]	Umsatz [€] Ausflugsverkehr[10]	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 Vennbahn[11]

	Ausflugsverkehr [Fahrgäste pro Jahr]	Berufspendlerverkehr [Fahrten pro Jahr]	Einnahmen [€][12]	Ausgaben [€]	Gewinn [€]
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 gesamt 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 Schienengüterverkehr

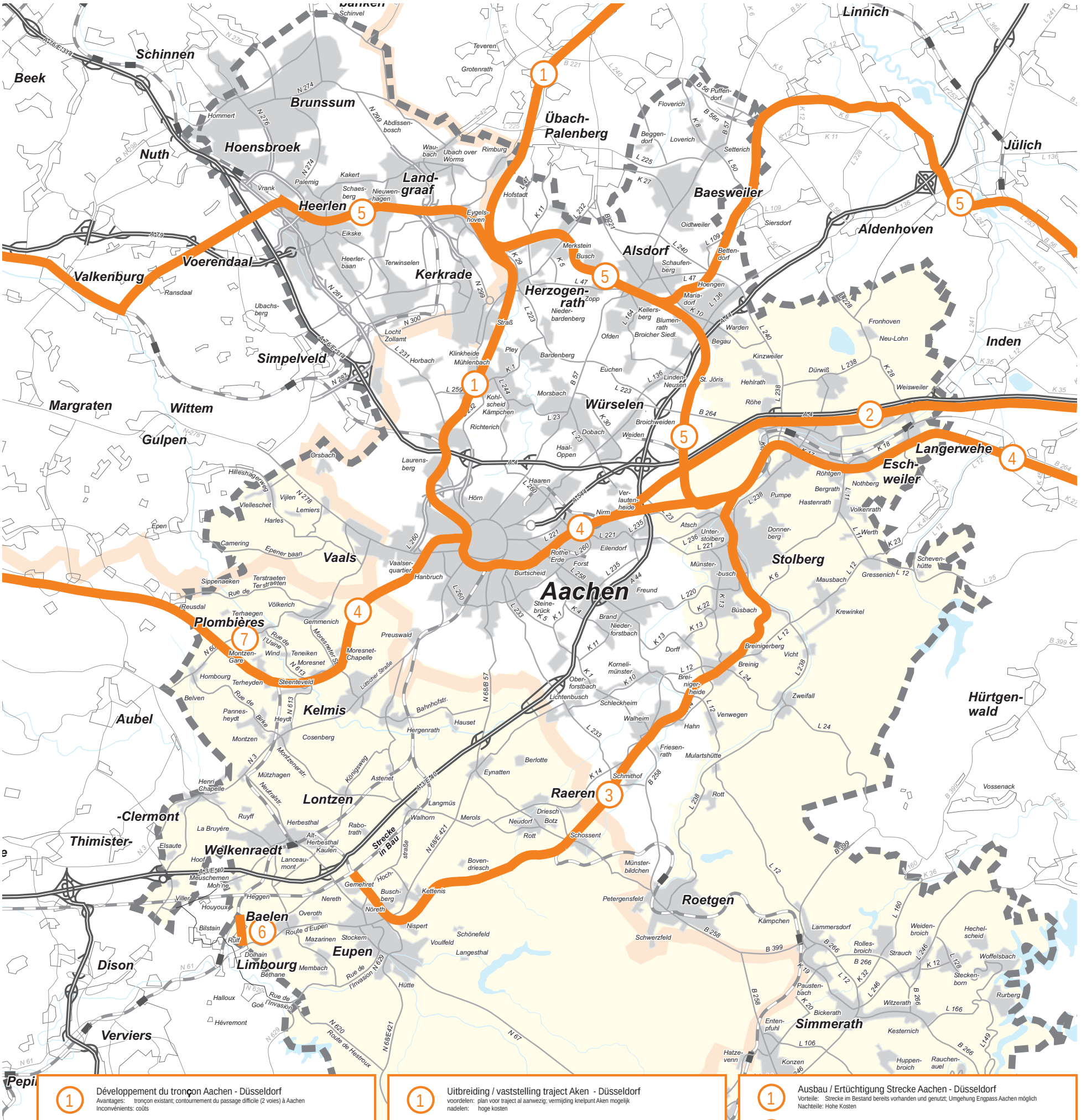
Die Entwicklung von Konzepten für den Schienengüterverkehr ist nicht Bestandteil des vorliegenden Mobilitätsplans. Das Thema Schienengüterverkehr kann jedoch nicht völlig außer Acht gelassen werden, da nach verschiedenen voneinander unabhängigen Meinungen der Planungspartner vor dem Hintergrund des zunehmenden 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.)


Linnich
Schinnen
Beek
Brunssum
Hommert
Nuth
Hoensbroek
Übach-
Palenberg
Jülich
Landgraaf
Heerlen
Baesweiler
Aldenhoven
Voerendaal
Valkenburg
Kerkrade
Alsdorf
Herzogen-
rath
Inden
Simpelveld
Würselen
Margraten
Wittem
Gulpen
Langerwehe
Esch-
weiler
Aachen
Stolberg
Plombières
Vaals
Kelmis
Aubel
Lontzen
Raeren
Hürtgen-
wald
-Clermont
Thimister-
Welkenraedt
Baelen
Limbourg
Eupen
Roetgen
Simmerath
Dison
Verviers
Pepi
Teveren
Grotenrath
Floverich
Loverich
Setterich
Oidtweiler
Siersdorf
Merkstein
Busch
Schaufen-
berg
Hoengen
Zopp
Ofden
Warden
Begau
Kinzweiler
Fronhoven
Neu-Lohn
Dürwiß
Weisweiler
Hehlrath
St. Jöris
Röhe
Broichweiden
Weiden
Haal-
Oppen
Richterich
Dobach
Morsbach
Bardenberg
Euchen
Pley
Straß
Klinkheide
Mühlenbach
Horbach
Locht
Zollamt
Terwinselen
Heerler-
baan
Eikske
Ransdaal
Ubachs-
berg
Palemig
Vrank
Schaes-
berg
Nieuwen-
hagen
Kakert
Hofstadt
Eygels-
hoven
Rimburg
Ubach over
Worms
Wau-
bach
Abdissen-
bosch
Schinvel
Hombourg
Terheyden
Steenteveld
Belven
Pannes-
heydt
Heydt
Montzen
Cosenberg
Hergenrath
Hauset
Bahnhofstr.
Moresnet-
Chapelle
Moresnet
Teneiken
Wind
Rue de
l'Usine
Gemmenich
Preuswald
Lütticher Straße
Plombières
Montzen-
Gare
Sippenaeken
Reusdal
Terhaegen
Völkerich
Terstraeten
Rue de
Epen
Camering
Epener baan
Vaalser-
quartier
Hanbruch
Burtscheid
Rothe
Erde
Eilendorf
Forst
Münster-
busch
Freund
Steine-
brück
Brand
Nieder-
forstbach
Ober-
forstbach
Lichtenbusch
Schleckheim
Walheim
Venwegen
Hahn
Friesen-
rath
Mulartshütte
Schmithof
Berlotte
Eynatten
Langmüs
Walhorn
Merols
Neudorf
Driesch
Botz
Rott
Schossent
Boven-
driesch
Münster-
bildchen
Petergensfeld
Kämpchen
Schwerzfeld
Lammersdorf
Rolles-
broich
Strauch
Weiden-
broich
Hechel-
scheid
Woffelsbach
Stecken-
born
Rurberg
Witzerath
Bickerath
Pausten-
bach
Enten-
pfuhl
Kesternich
Huppen-
broich
Rauchen-
auel
Hatze-
venn
Konzen
Vossenack
Mausbach
Gressenich
Scheven-
hütte
Krewinkel
Breinigerberg
Breinig
Vicht
Zweifall
Dorff
Korneli-
münster
Breiniger-
heide
Röhtgen
Bergrath
Hastenrath
Volkenrath
Nothberg
Pumpe
Donner-
berg
Atsch
Unter-
stolberg
Münster-
busch
Nirm
Ver-
lauten-
heide
Haaren
Hörn
Laurens-
berg
Orsbach
Hilleshagerweg
Vilen
Vlelleschet
Lemiers
Harles
Hévremont
Halloux
Goé
Bethane
Membach
Mazarinen
Stockem
Nereth
Noreth
Overoth
Houyoux
Heggen
Villers
Meuschemen
Mohne
Lanceau-
mont
Alt-
Herbesthal
Kaulen
Herbesthal
Ruyff
La Bruyère
Elsaute
Hoof
Rabo-
trath
Strecke
in Bau
Gemehret
Hoch-
Busch-
berg
Kettenis
Nispert
Schönefeld
Voulfeld
Langesthal
Dolhain
Ruif
Bilstain
Route d'Eupen
Rue de
l'Invasion
Hütte
Neu-
dorf
Kohl-
scheid
Kämpchen
Lindern-
Neusen
Klinkheide
Mühlenbach
Ubach over
Worms
Rue de
l'Invasion
Rue de
l'Usine
Rue de
Rue de
Birke
Neutralstr.
Königsweg
Montzenerstr.
Lütticher Straße
Bahnhofstr.
Rue de
l'Invasion
Route de Hestroux
Rue de
l'Invasion
Moresnetersteenweg
Rue de
Epener baan
Terstraeten
Terstraeten
Rue de
Rue de
Rue de

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 cylclables suggérés“ oder „Chevrons“, die es ermöglichen auch bei Querschnitten unter 7,0 m. (siehe Abbildung 6.1) eingesetzt zu werden

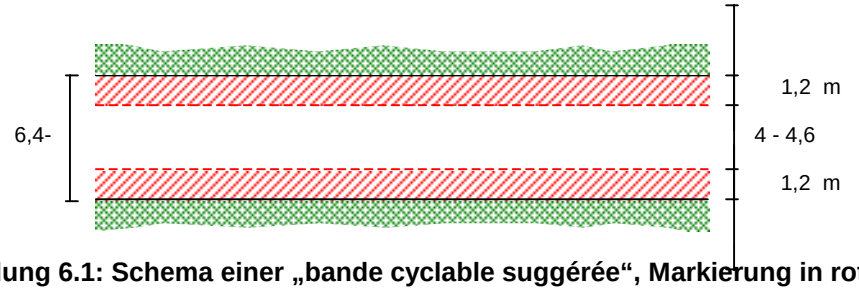


Abbildung 6.1: Schema einer „bande cyclable suggérée“, Markierung in rot (typischer Querschnitt im Untersuchungsgebiet)

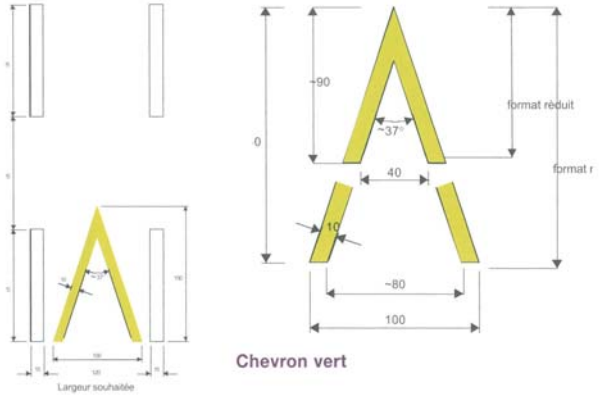


Abbildung 6.2: Schema von „Chevrons“, Markierung in Grün

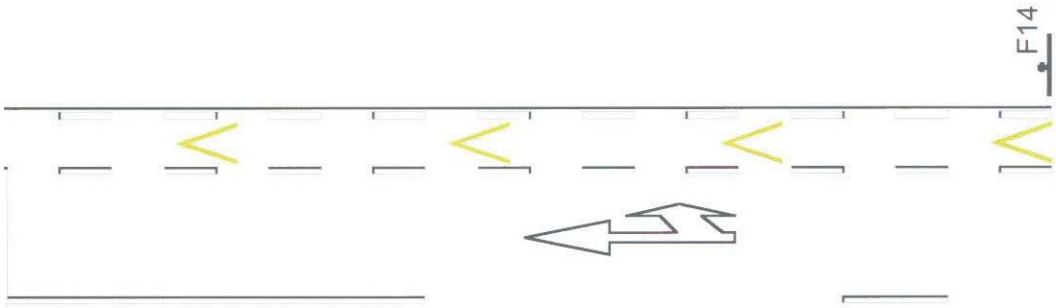
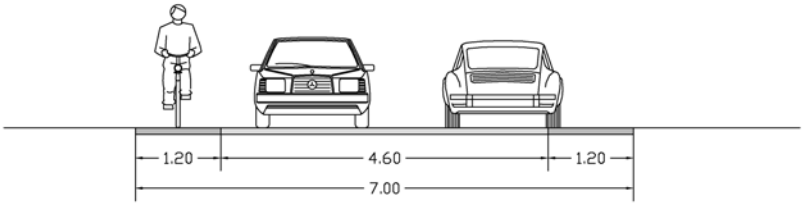


Abbildung 6.3: Schema von „Chevrons“, Markierung in Grün

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.



Profil type : Bande cyclable suggérée

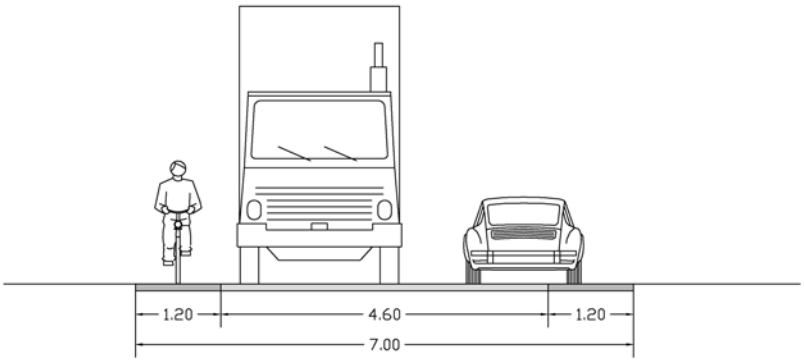


Abbildung 6.4: Querschnitt 7 m mit „Chevron“ oder „bande cyclable suggérée“

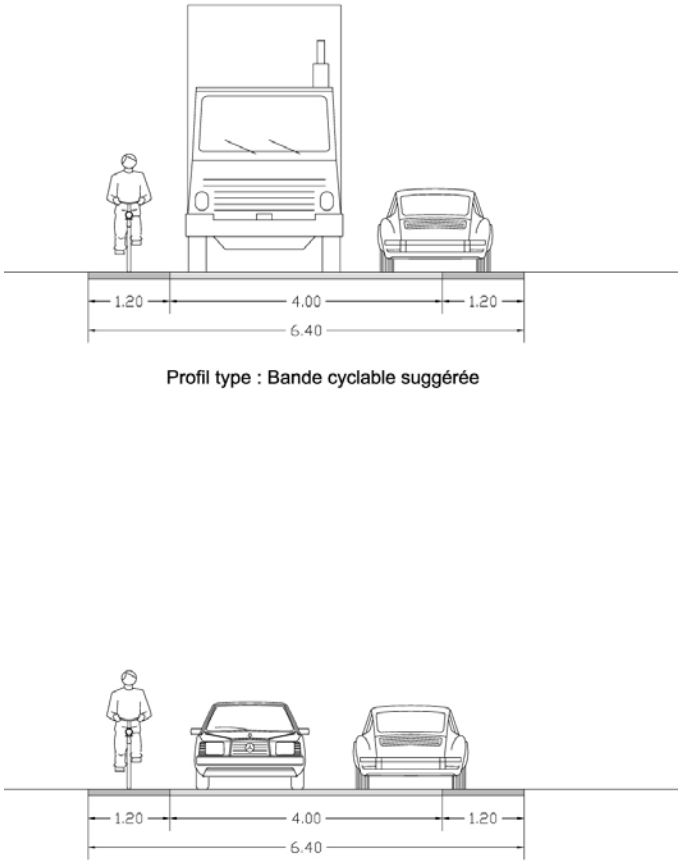
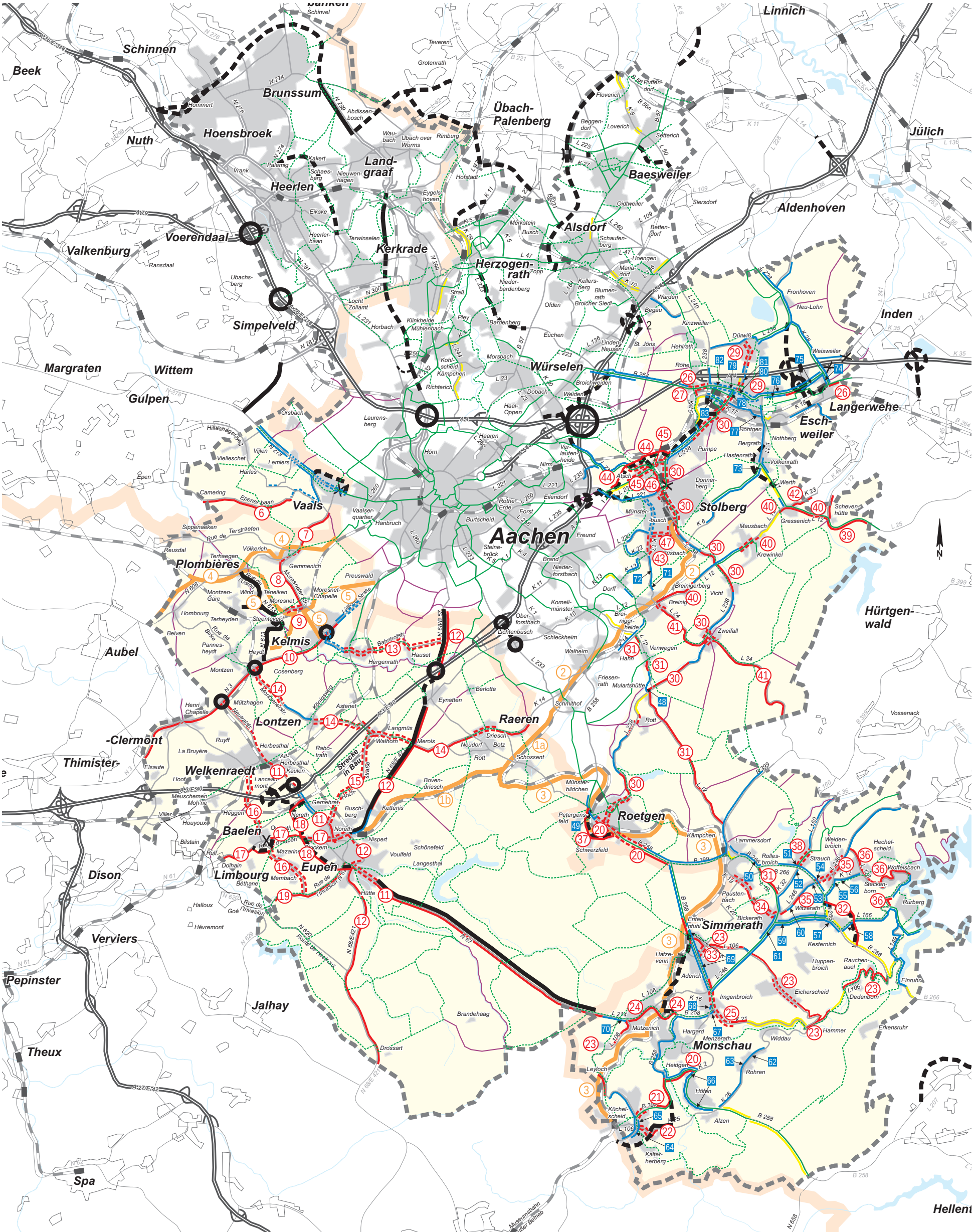


Abbildung 6.5: Querschnitt 6,40 m mit „Chevron“ oder „bande cyclable suggérée“

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



Programme d'action trafic cyclable

Situation existante:
- Itinéraires cycl. systéme point-neud
- Autres itinéraires

Aménagements cyclables
- RAVeL
- Piste cycl. ou mixte (piétons/cyclistes)
- Piste cycl. marquage au sol
- Piste cycl. en woonerft

Case Pronostic -0-2015 (Variante proposée):
- Piste cycl. ou mixte (piétons/cyclistes)
- Piste cycl.marquage au sol

Programme d'action:
- RAVeL
- Piste cycl. ou mixte (piétons / cyclistes)
- Piste cycl. marquage au sol
- Itinéraires cyclable
- (3) Nouveau aménagement RAVeL
- (22) Nouveau aménagement piste cycl. ou mixte (piétons/cyclistes)
- 64 Modification aménagement cycl. dans les localités

Aménagement nouveau réseau / Réaménagement réseau / Réaménagement carrefour
Ré-/Aménagement échangeur/accés d'autoroute
X Verrou pour trafic motorisé
Périmètre d'études restreint

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

Doelconcept fietsverkeer

Bestand:
- Fietsroutes in knooppuntnetwerk
- Overige uitgetekende fietsroutes

Fietspad / Suggestiestroken
- RAVeL
- Fietsroutes of gecombineerde fiets- en voetpad
- Suggestie- of fietsstroken
- Leiden van fietsverkeer op parallelwegen

Nulprognose (Vergelijkingsbasis):
- Fietspad of gecomb. fiets- en voetpad
- Suggestie- of fietsstroken

Doelconcept:
- RAVeL
- Fietspad of gecombineerde fiets- en voetpad
- Suggestie- of fietsstroken
- Fietsroutes
- (3) Nieuwbouw RAVeL
- (22) Nieuwbau van en fietspad of en gecomb. fiets- en voetpad resp. suggestie- of fietsstroken
- 64 Aanpassing van fietspaden

Relevante aanvulling of onderbreking van het netwerk resp. relevante uitbreking / Omvorming/vaststelling knooppunt
Aanleg/uitbreiding autosnelweg-verbinding
X MIV-netwerkdivergenti
Beperkt onderzoeksgebied

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

Zielkonzept Radverkehr

Bestand:
- Radroute im Knotenpunktsystem
- Übrige ausgeschilderte Radroute

Radverkehrsanlagen/Schutzstreifen
- RAVeL
- Radweg oder gem. Geh-/ Radweg
- Schutz-/ Radfahrstreifen
- Führung des Radverkehrs auf Anliegerfahrbahn

Prognose -0-Fall (Vergleichsfall):
- Radweg oder gem. Geh-/ Radweg
- Schutz-/ Radfahrstreifen

Zielkonzept:
- RAVeL
- Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg
- Schutz-/ Radfahrstreifen
- Radroute
- (3) Neubau RAVeL
- (22) Neubau Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg bzw. Schutz-/ Radfahrstreifen
- 64 Modifikation Radverkehrs-anlage innerorts

Relevante Netzergänzung bzw. relevanter Ausbau/Umbau / Umgestaltung / Ertüchtigung Knotenpunkt
Anlage / Ausbau einer Autobahn-anschlussstelle
X MIV-Netztrennung
Engeres Untersuchungsgebiet

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

Copyright: BSV - 11. April 2007

n:\ 2005_05\ 050150 Interreg\ Abbildungen\ Plaene\ Phase III\ [Plan-FUSS.cdr - (Plan 2)]

Abbildung 6.6: Zielkonzept Radverkehr

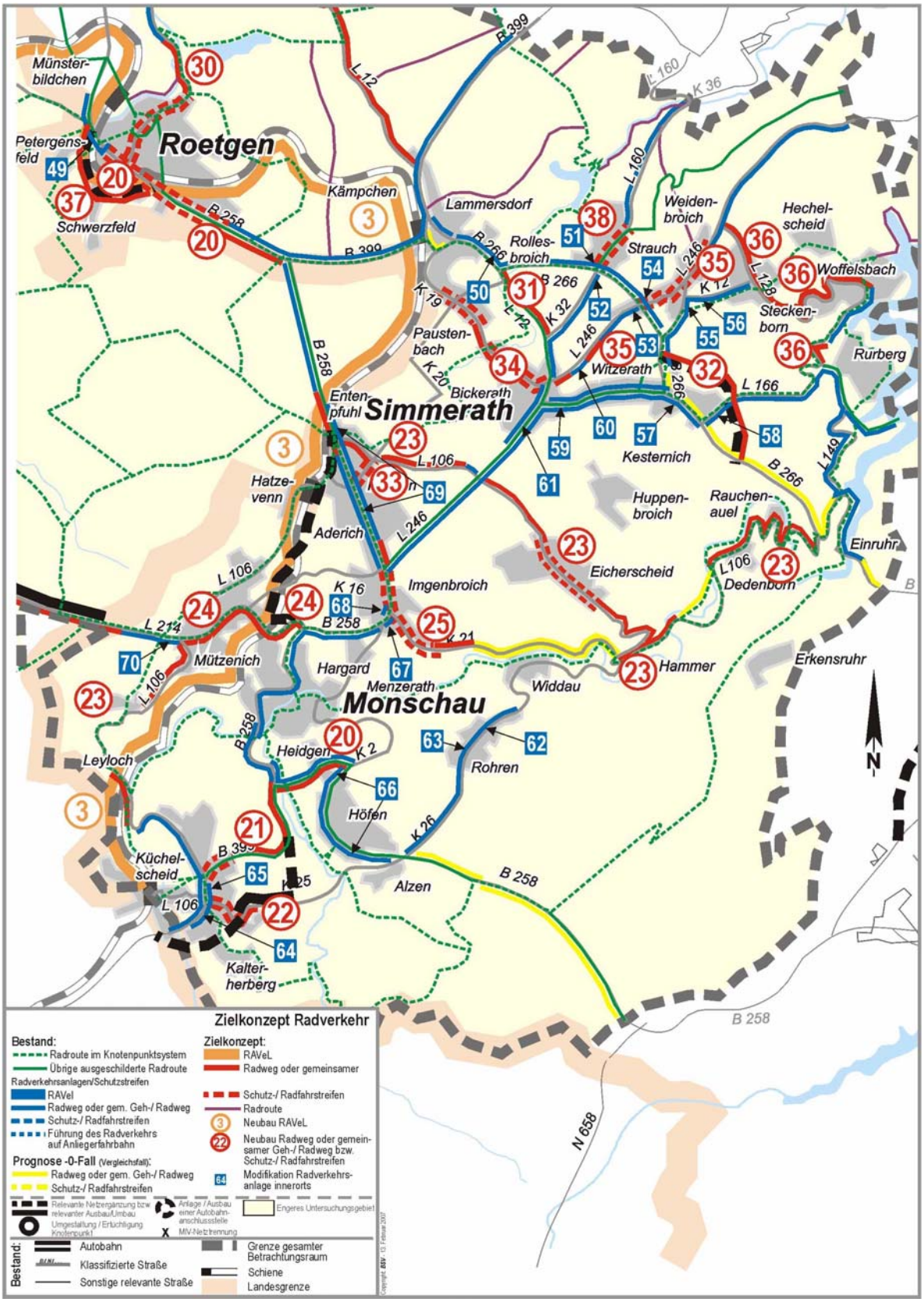


Abbildung 6.7:Zielkonzept Radverkehr

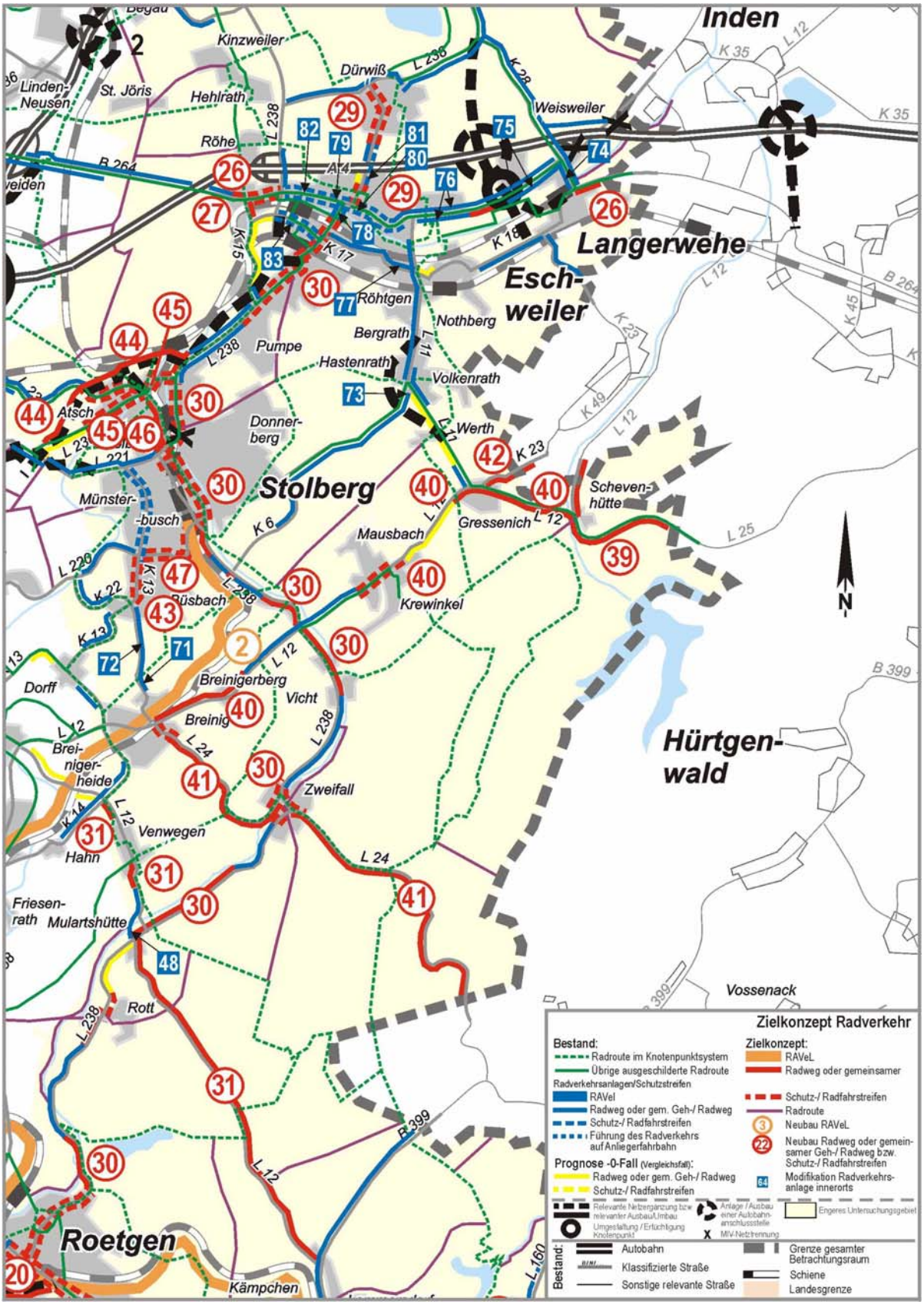


Abbildung 6.8: Zielkonzept Radverkehr

6.2.2 Selbständige Radinfrastruktur im Zuge von Bahntrassen (RAVeL[13])

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 Aubel 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 Eifelverkehrsplanung[14] 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 Plombièrser 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 Vennbahntrasse[15]

	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.

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

Niederlande

Belgien

Luxemburg

Deutschland

Maastricht
Simpelveld
Margraten
Wittem
Gulpen
Eijsden
Voeren
Visé
Vaals
Aachen
Plombières
Dalhem
Aubel
Kelmis
Blégny
Lontzen
Clermont
Thimister-
Herve
Welkenraedt
Baelen
Soumagne
Dison
Limbourg
Eupen
Olne
Verviers
Pepinster
Jalhay
Theux
Spa
Würselen
Inden
Düren
Langerwehe
Eschweiler
Stolberg
Kreuzau
Hürtgenwald
Raeren
Roetgen
Simmerath
Monschau
Heimbach
Mechernich
Gemünd
Schleiden
Kall
Hellenthal
Nettersheim
Blankenheim
Dahlem
Bütgenbach
Büllingen
Amel
Malmedy
Stavelot
Vielsalm
St.-Vith
Burg-Reuland
Prüm
Gerolstein
Lützkampen
Clervaux

Programme d'action
RAVel transfrontalier

- Situation existante
- Programme d'action
- Périmètre d'étude restreint

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

Doelconcept
RAVel grensoverschrijdend

- Bestand
- Doelconcept
- Beperkt onderzoeksgebied

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

Zielkonzept
RAVel grenzüberschreitend

- Bestand
- Zielkonzept
- Engeres Untersuchungsgebiet

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

Copyright: BSV - 08. Februar 2007

n:\ 2005_05\ 050150 MET InterregIII\ Abbildungen\ Phase III\ Plaene\ [Aund-B.cdr - (Plan 2)]

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. Göhltal, 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
- Göhltalweg 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

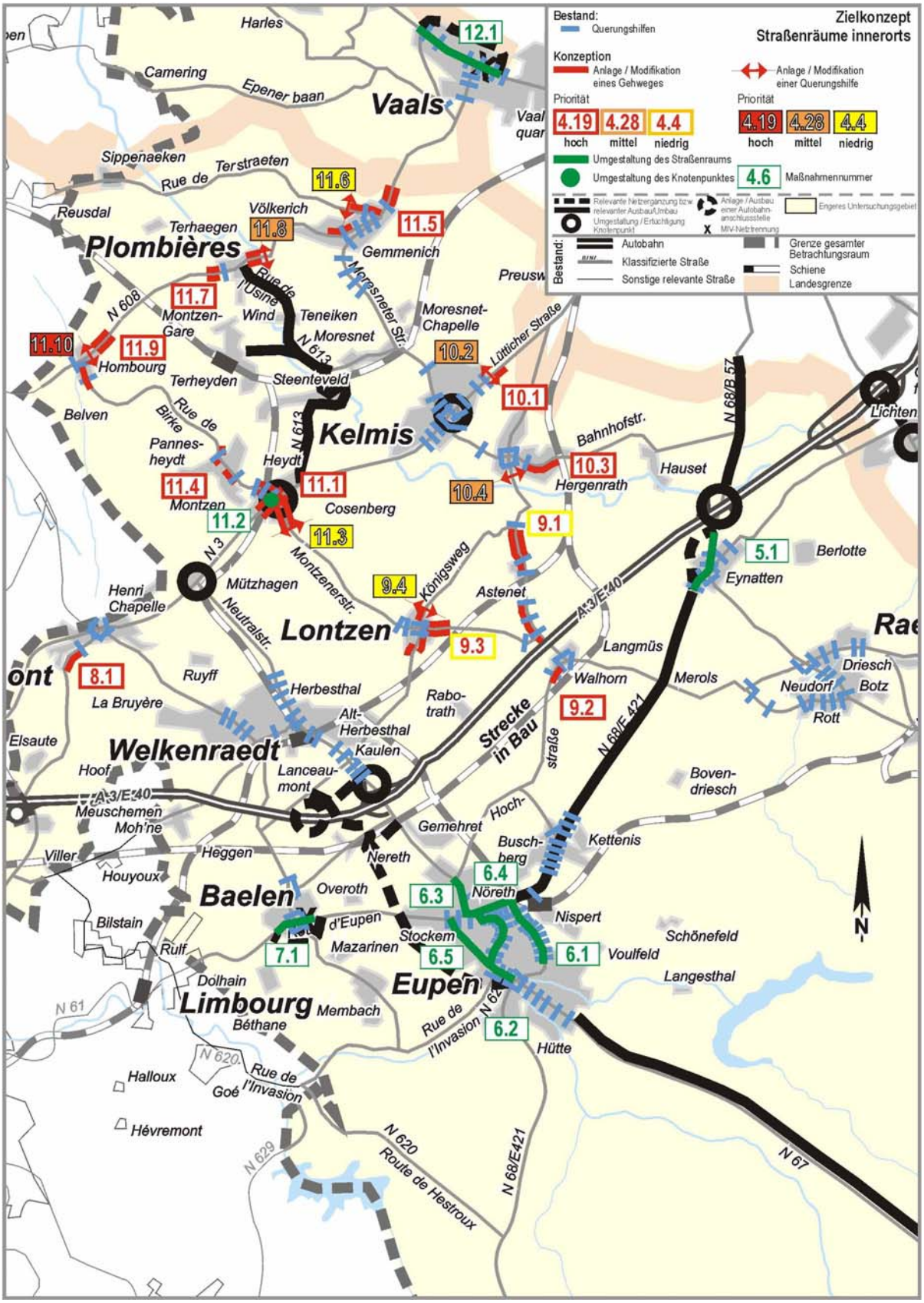


Abbildung 7.1: Straßenräume innerorts Zielkonzept

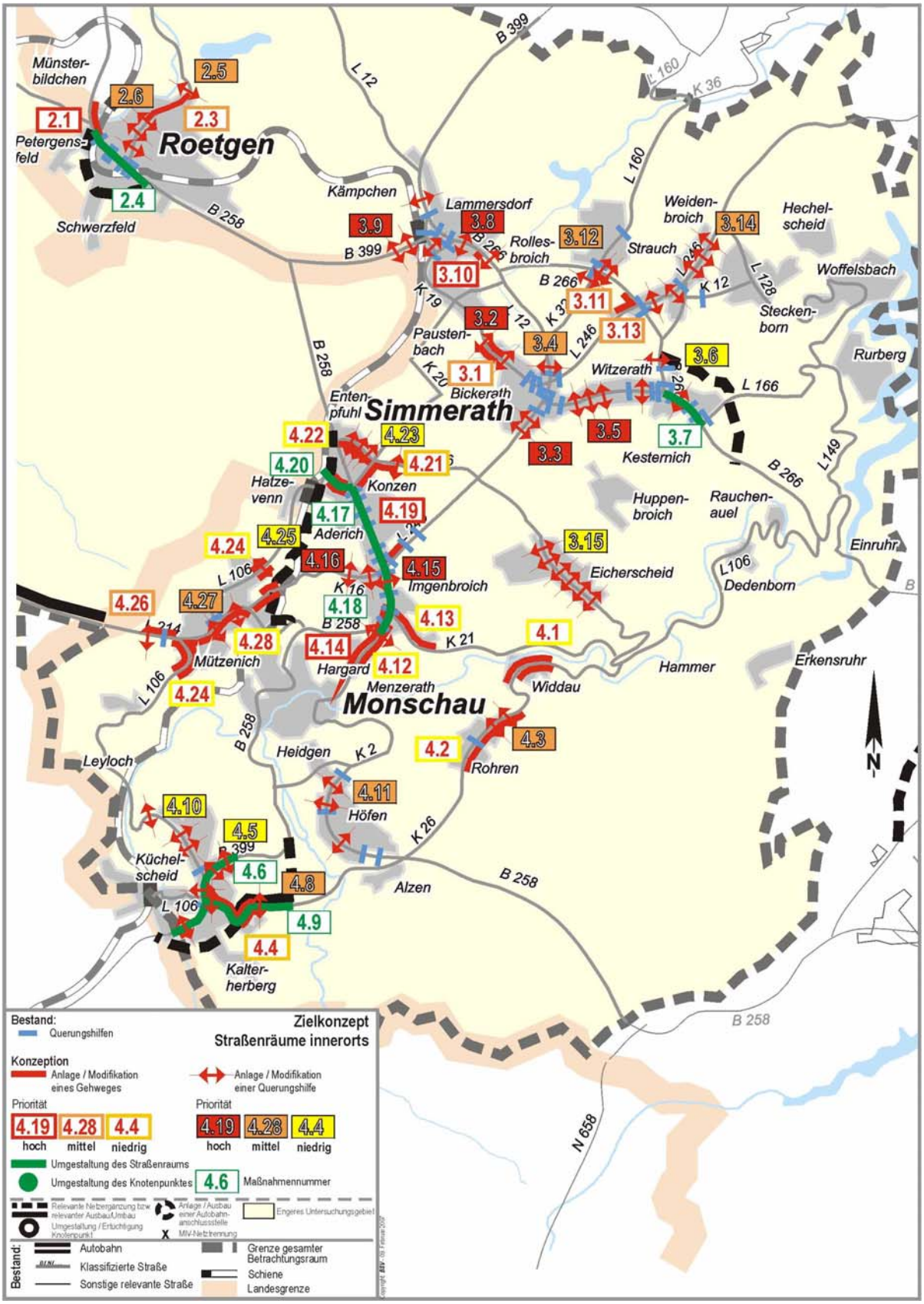


Abbildung 7.2: Straßenräume innerorts Zielkonzept

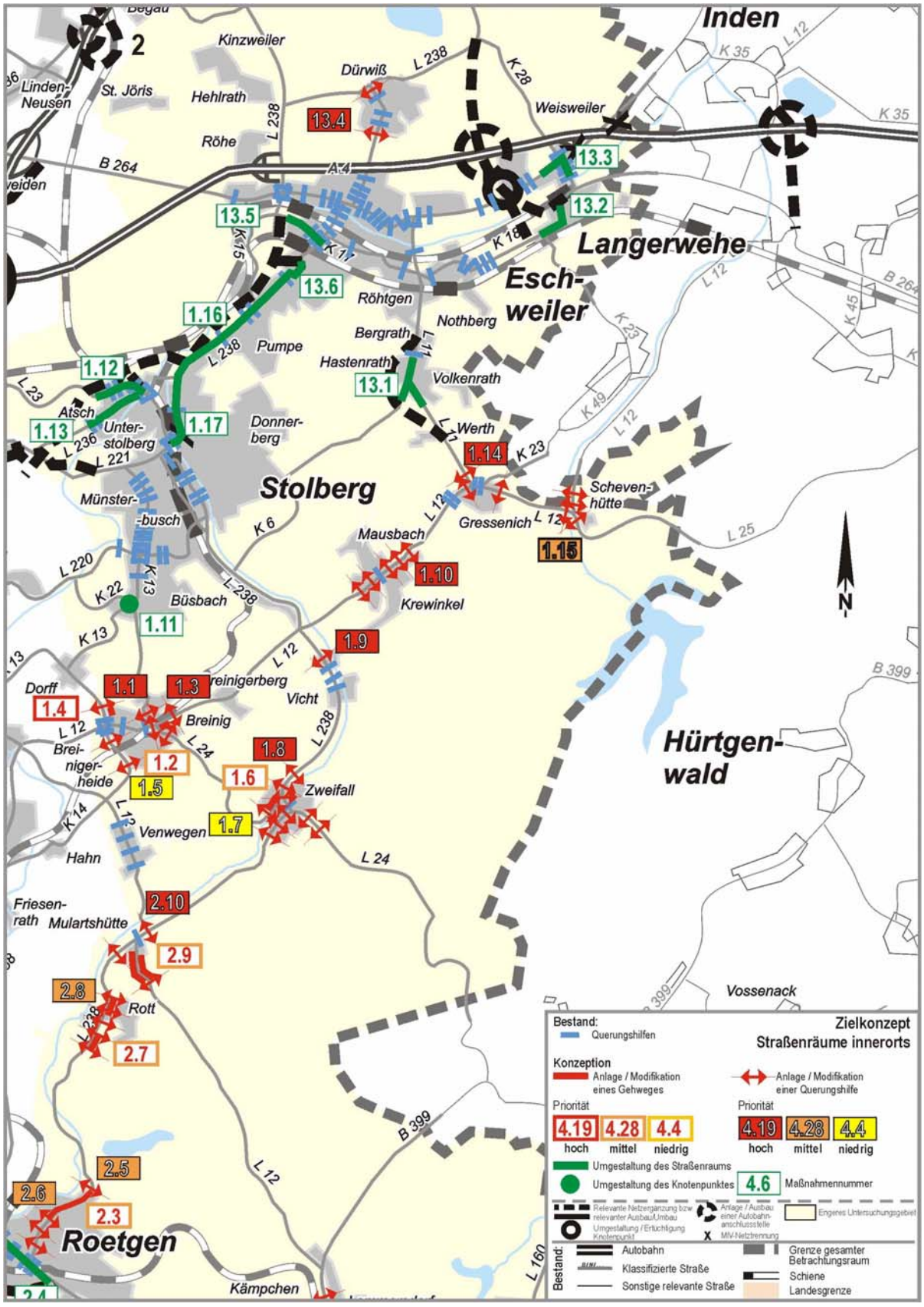


Abbildung 7.3: Straßenräume innerorts Zielkonzept

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 Vollsanierung 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 Straßenetzergänzungen 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 besonderes 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 höchsten 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.

Abbildung 9.1: Leitschema des transeuropäischen Netzes Verkehrsnetzes (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 Volumen 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 Wuerschnittsfeldern 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 dierekte Projektförderung genutzt werden können. Durch Kofinanzierung des Bundes und Eigenmittel der Projektpartner entsteht ein Gesamtfördervolumen von 144 Mio. €. Die Förderqoute 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 Ladnshcfta erhalten sowie Angebot nachhaltiger Mobilitätsformen fördern (18%)

soziokjulturelle 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 gemeinsamt 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 imLand 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 Kommunalabgabegesetz 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
- Bushaltestellen
- Fahrradstationen
- Mitfahrerparkplätze

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

- 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.

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

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	GVFGFöRi-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

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

Maßnahmentyp	Förder-ebene	Förderprogramm / Fördermittelgeber	Bemerkung	maximaler Fördersatz [%]
Schienenstrecken- 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 Schiene- 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-Schienennetzes 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 fortschritten 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 Streckenteil[25]. 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 befasst haben. Insgesamt handelt es sich um ein erhebliches Projektvolumen von rund 1,4 Mio. €.

Tabelle 9.2: Übersicht der Projekte in der Euregio im Bereich Mobilität[26]

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 Gemeente 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. Euregioticket, NaTourBus). Durchgreifende Maßnahmen jedoch, wie z. B. ein Euregionales Tarifsystem, das laut der CONPASS-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 eine Euregionaler Radverkehrsplan
- Einführung einer Euregionalen Tarifstruktur im öffentlichen Verkehr
- Beantragung von Fördermitteln auf Grundlage der bereits vorliegenden bzw. zu erstellenden Planwerke

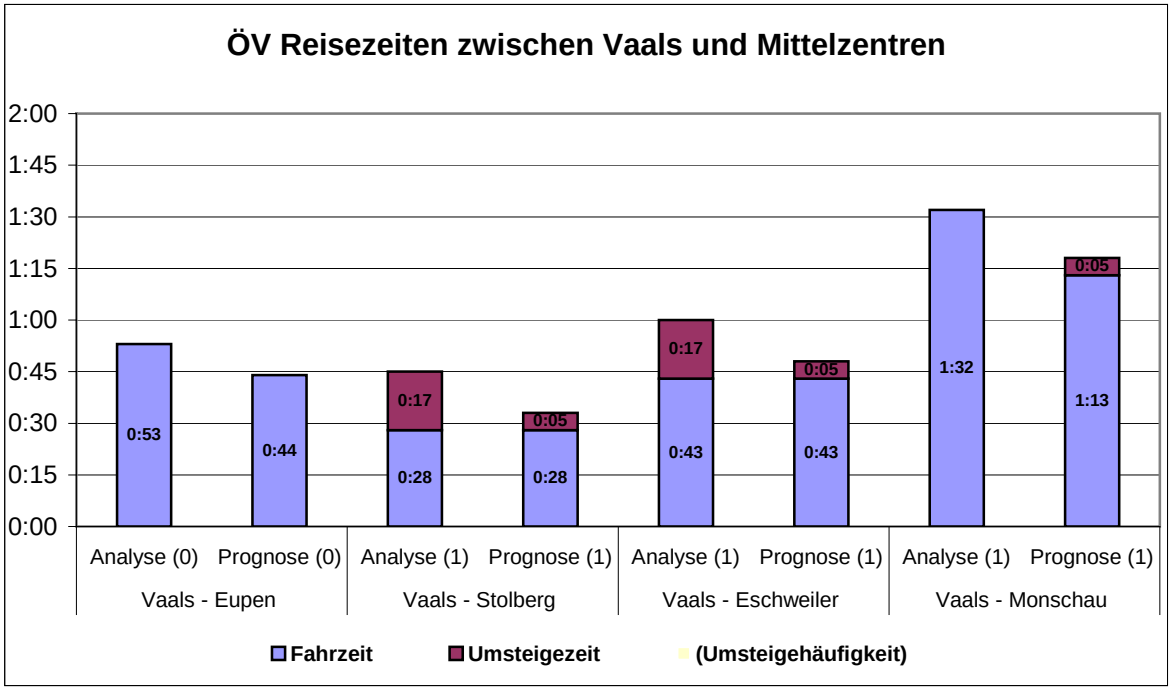
Zur Betreuung der Ausarbeitung und der Umsetzung dieser Planwerke ist eine handlungsfähige grenzübergreifenden Arbeitsgruppe erforderlich, die die notwendigen Kompetenzen besitzt. Dies können sein z. B. Vertreter der Regionen (z. B. Region Wallonie, Bezirksregierung Köln, Provinz Limburg), der Straßenbauämter (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.

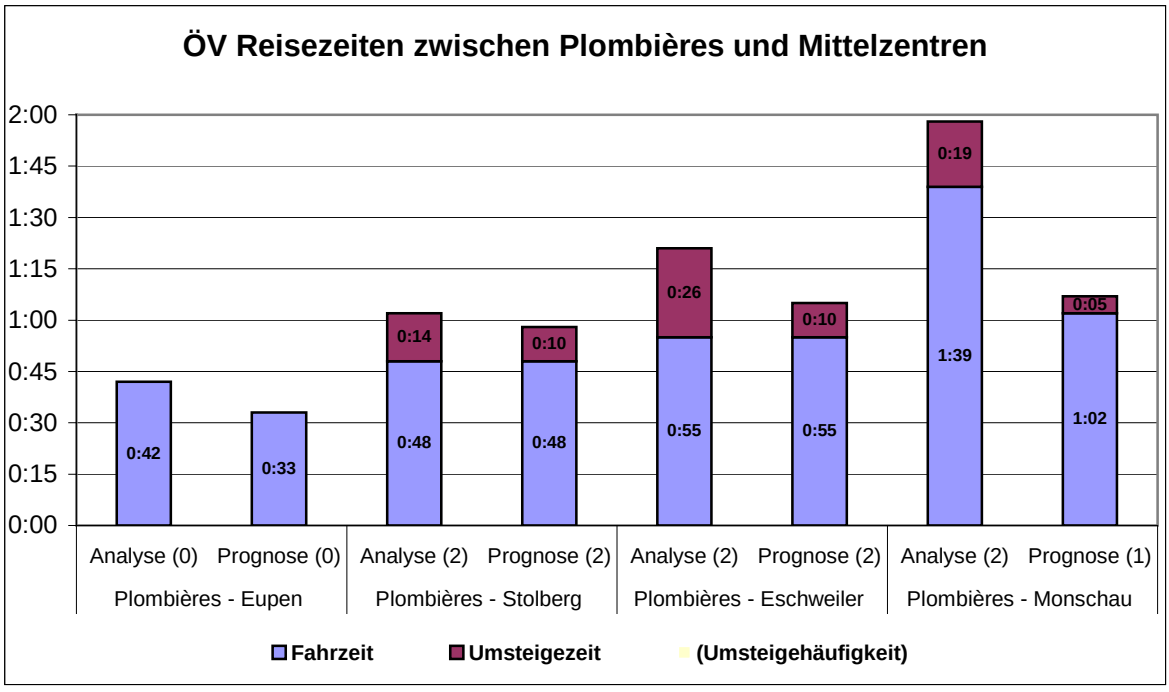
Durch folgende Euregionale Datengrundlagen könnte die fachliche Arbeit im Bereich Verkehr auf einem höheren Qualitätsniveau stattfinden, universeller gestaltet und nachvollziehbarer werden und schließlich kostengünstiger erfolgen:

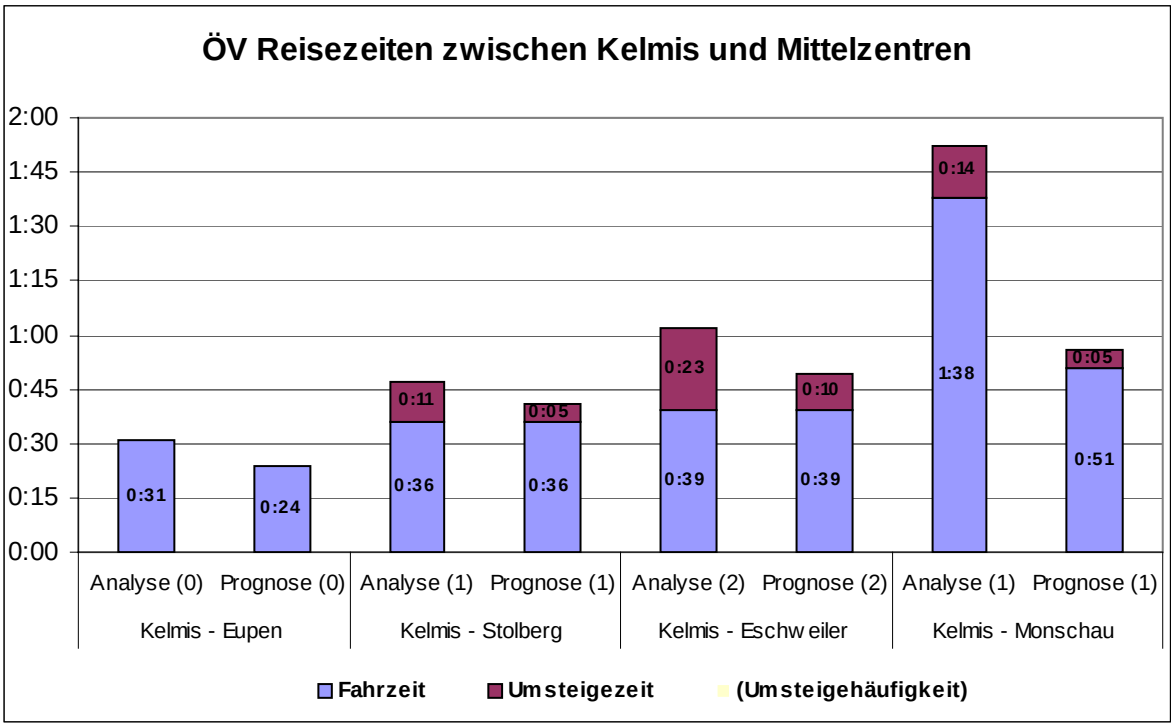
- einheitliche grenzübergreifende Plangrundlagen – bisher aktualisieren die Vermessungsämter die Kartengrundlagen jenseits der nationalen Grenzen in zu großen Zeitabständen, verschiedene Plangrundlagen geben Informationen jenseits der nationalen Grenzen nur rudimentär wider (z. B. Straßenpläne der Straßenbauämter, 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 Zähldaten sowie der bereits vorhandenen Verkehrsmodelle.

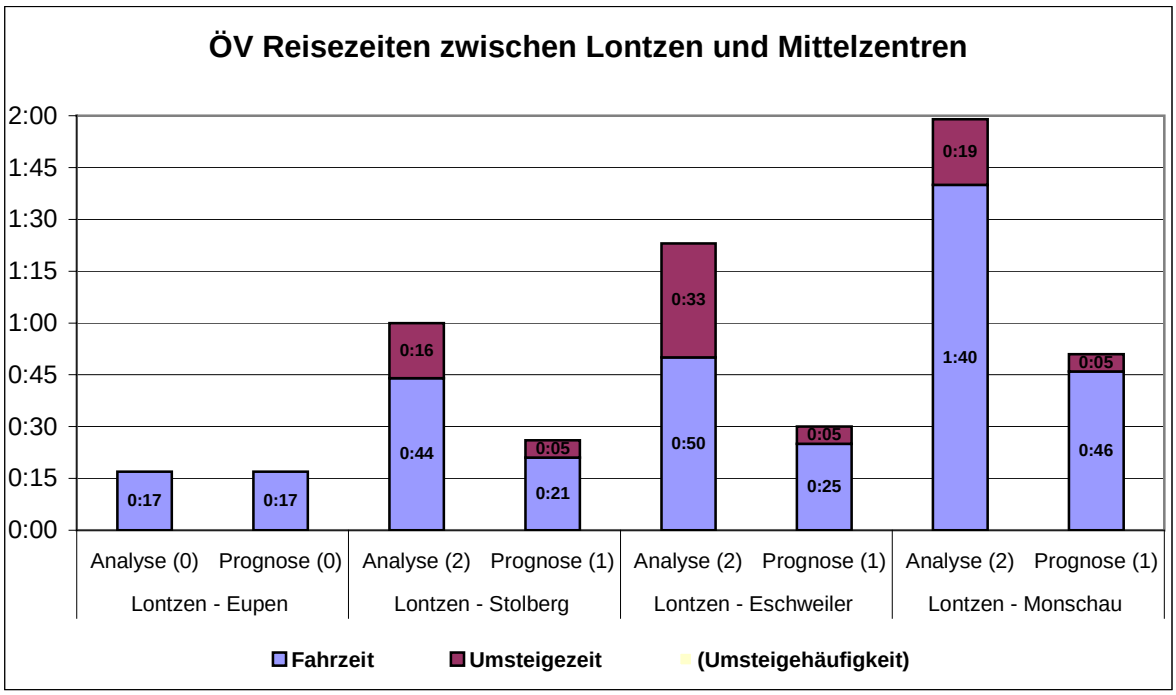
10 Anhang

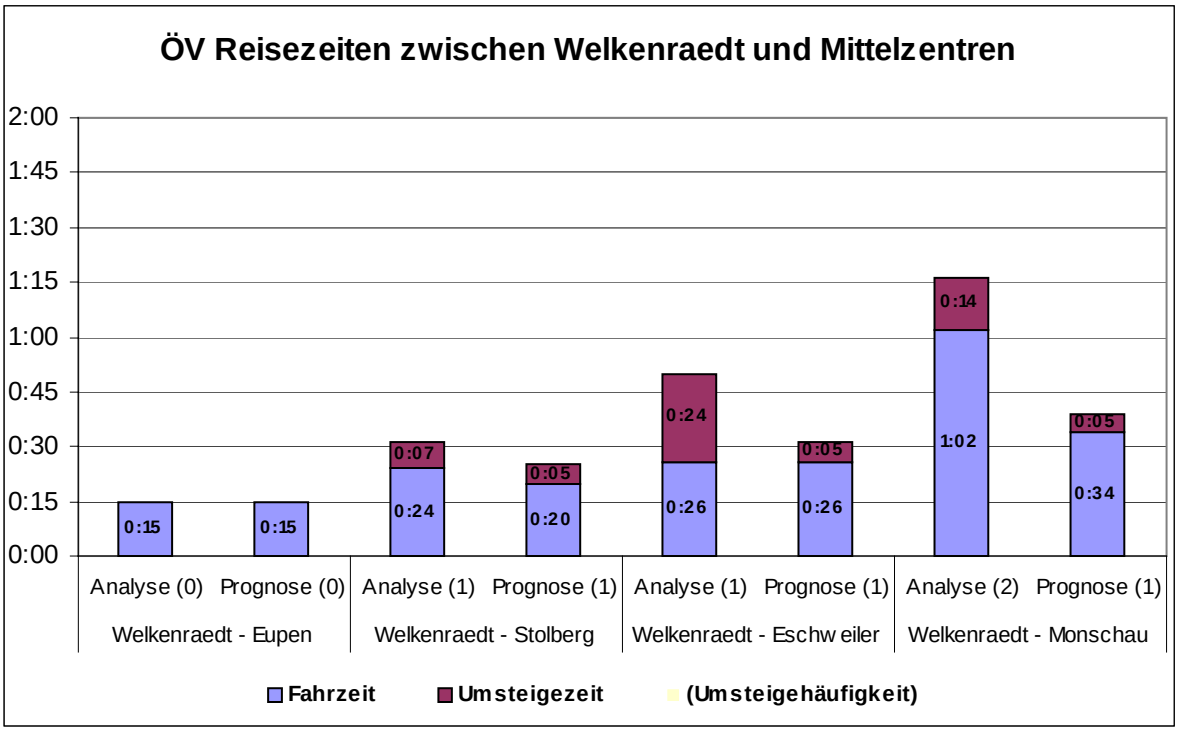
10.1 ÖV-Reisezeitenvergleich Analyse – Zielkonzept (Prognose)

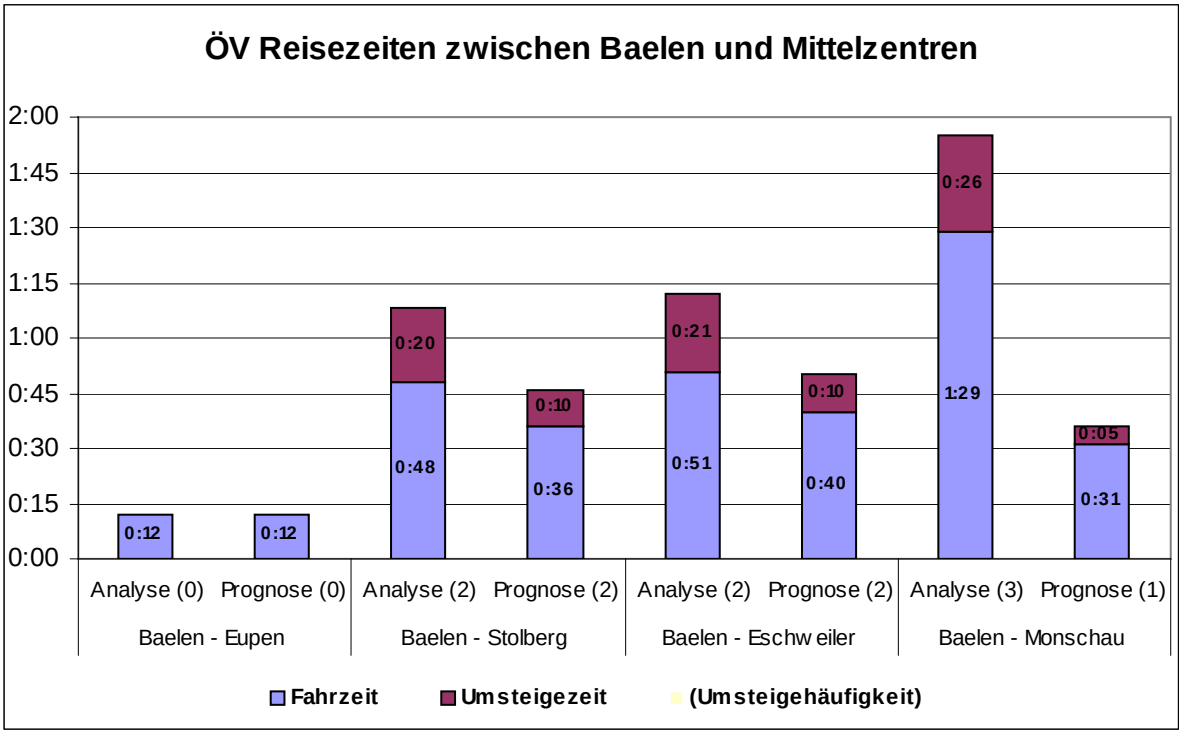


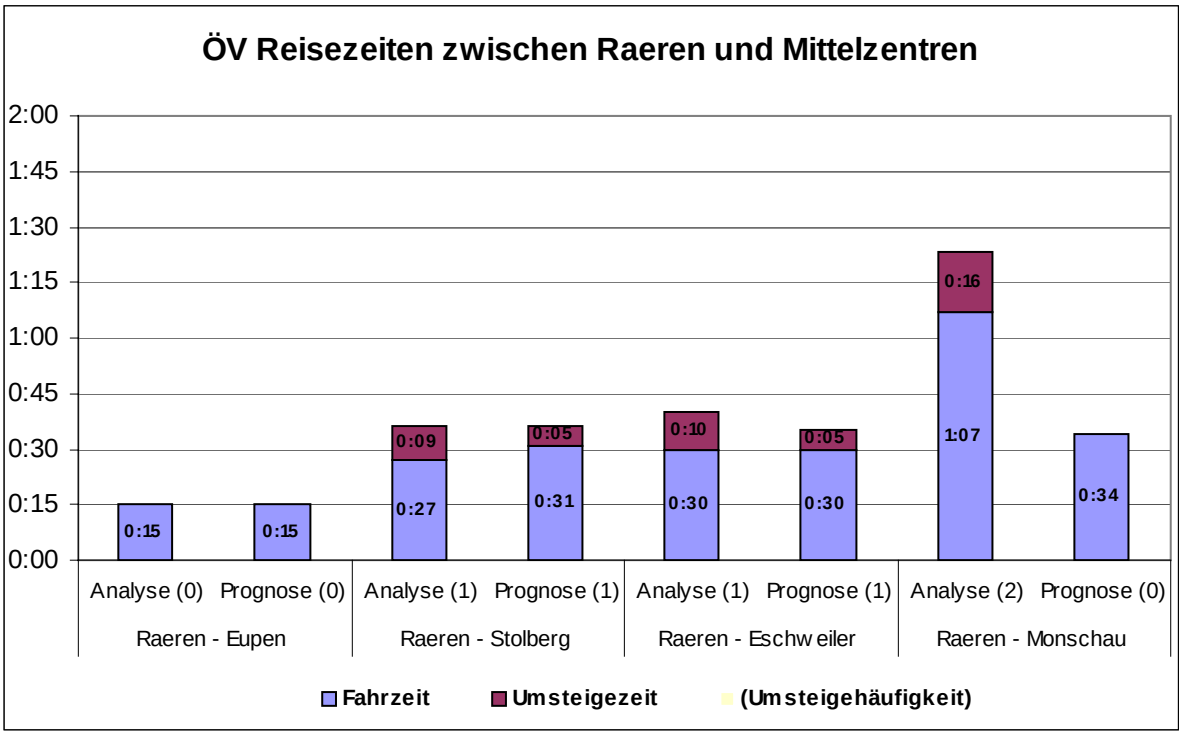


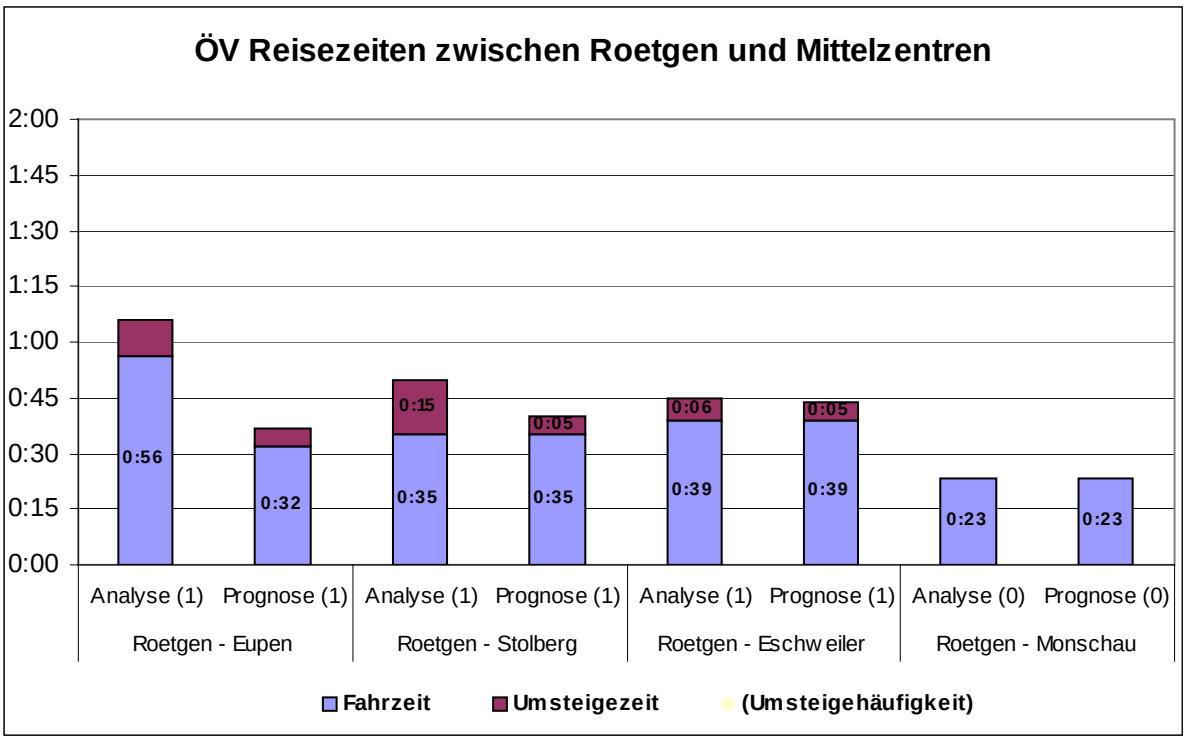

ÖV Reisezeiten zwischen Kelmis und Mittelzentren
2:00
1:45
1:30
1:15
1:00
0:45
0:30
0:15
0:00
0:31
0:24
0:36
0:11
0:36
0:05
0:39
0:23
0:39
0:10
1:38
0:14
0:51
0:05
Analyse (0)
Prognose (0)
Kelmis - Eupen
Analyse (1)
Prognose (1)
Kelmis - Stolberg
Analyse (2)
Prognose (2)
Kelmis - Eschweiler
Analyse (1)
Prognose (1)
Kelmis - Monschau
Fahrzeit
Umsteigezeit
(Umsteigehäufigkeit)

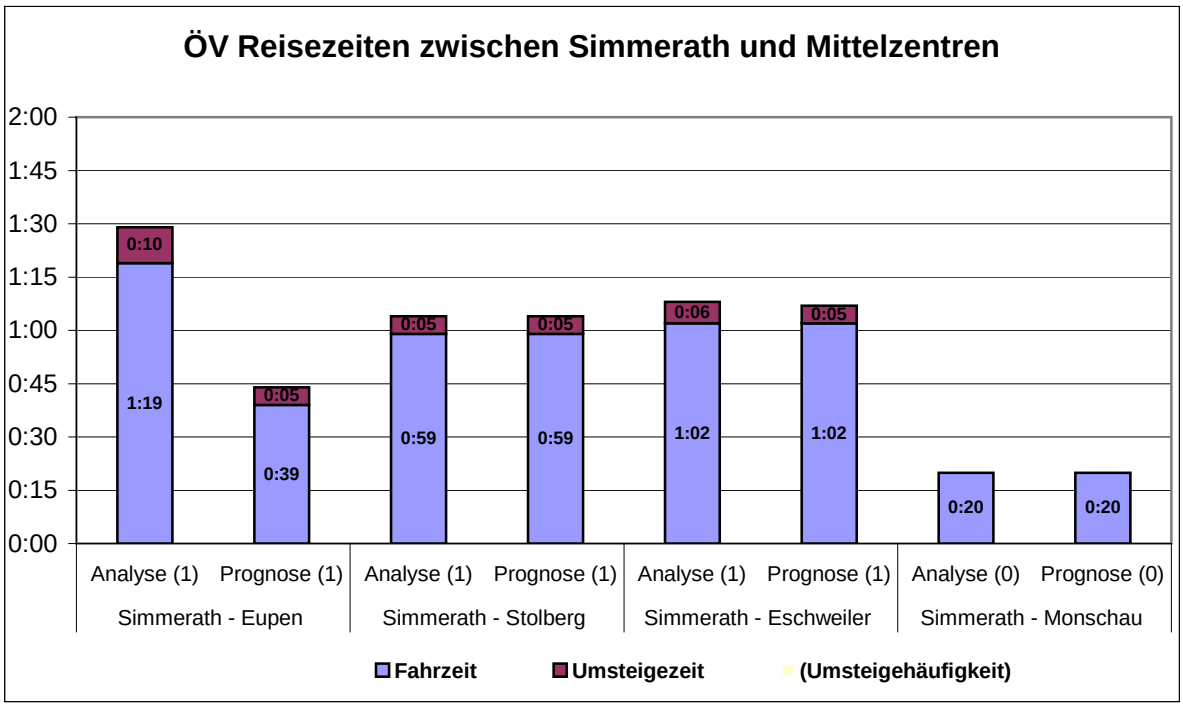

ÖV Reisezeiten zwischen Lontzen und Mittelzentren
2:00
1:45
1:30
1:15
1:00
0:45
0:30
0:15
0:00
0:17
0:17
0:44
0:16
0:21
0:05
0:50
0:33
0:25
0:05
1:40
0:19
0:46
0:05
Analyse (0)
Prognose (0)
Lontzen - Eupen
Analyse (2)
Prognose (1)
Lontzen - Stolberg
Analyse (2)
Prognose (1)
Lontzen - Eschweiler
Analyse (2)
Prognose (1)
Lontzen - Monschau
Fahrzeit
Umsteigezeit
(Umsteigehäufigkeit)

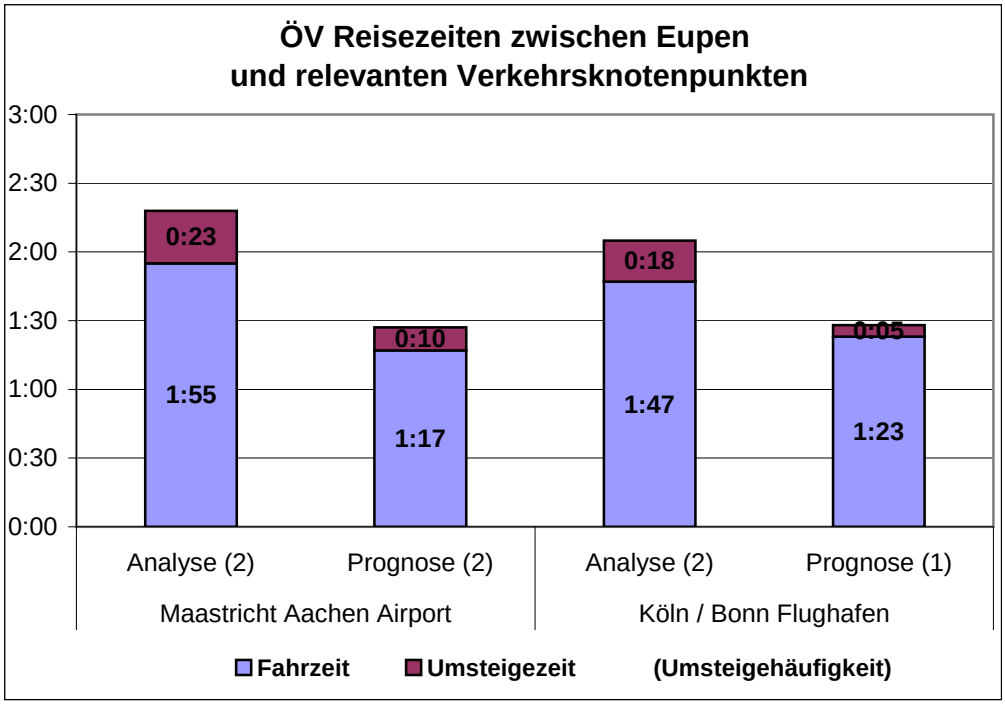

ÖV Reisezeiten zwischen Welkenraedt und Mittelzentren
2:00
1:45
1:30
1:15
1:00
0:45
0:30
0:15
0:00
0:15
0:15
0:07
0:24
0:05
0:20
0:24
0:26
0:05
0:26
0:14
1:02
0:05
0:34
Analyse (0) Prognose (0)
Welkenraedt - Eupen
Analyse (1) Prognose (1)
Welkenraedt - Stolberg
Analyse (1) Prognose (1)
Welkenraedt - Eschweiler
Analyse (2) Prognose (1)
Welkenraedt - Monschau
Fahrzeit
Umsteigezeit
(Umsteigehäufigkeit)

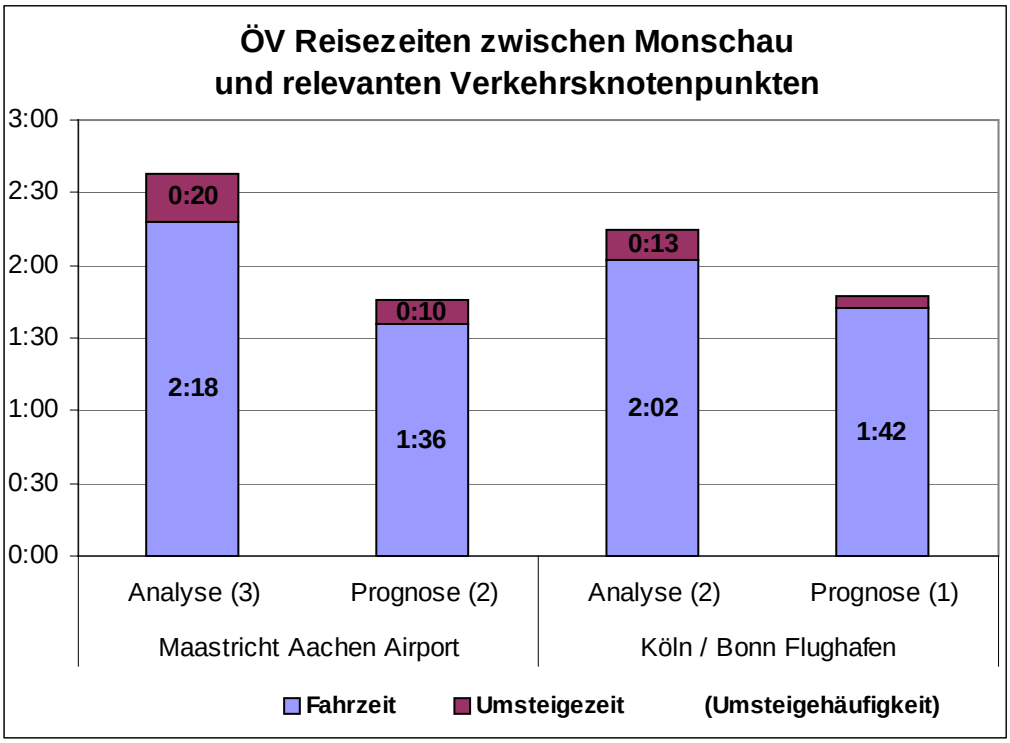

ÖV Reisezeiten zwischen Baelen und Mittelzentren
2:00
1:45
1:30
1:15
1:00
0:45
0:30
0:15
0:00
0:12
0:12
0:20
0:48
0:10
0:36
0:21
0:51
0:10
0:40
0:26
1:29
0:05
0:31
Analyse (0) Prognose (0)
Baelen - Eupen
Analyse (2) Prognose (2)
Baelen - Stolberg
Analyse (2) Prognose (2)
Baelen - Eschweiler
Analyse (3) Prognose (1)
Baelen - Monschau
Fahrzeit
Umsteigezeit
(Umsteigehäufigkeit)

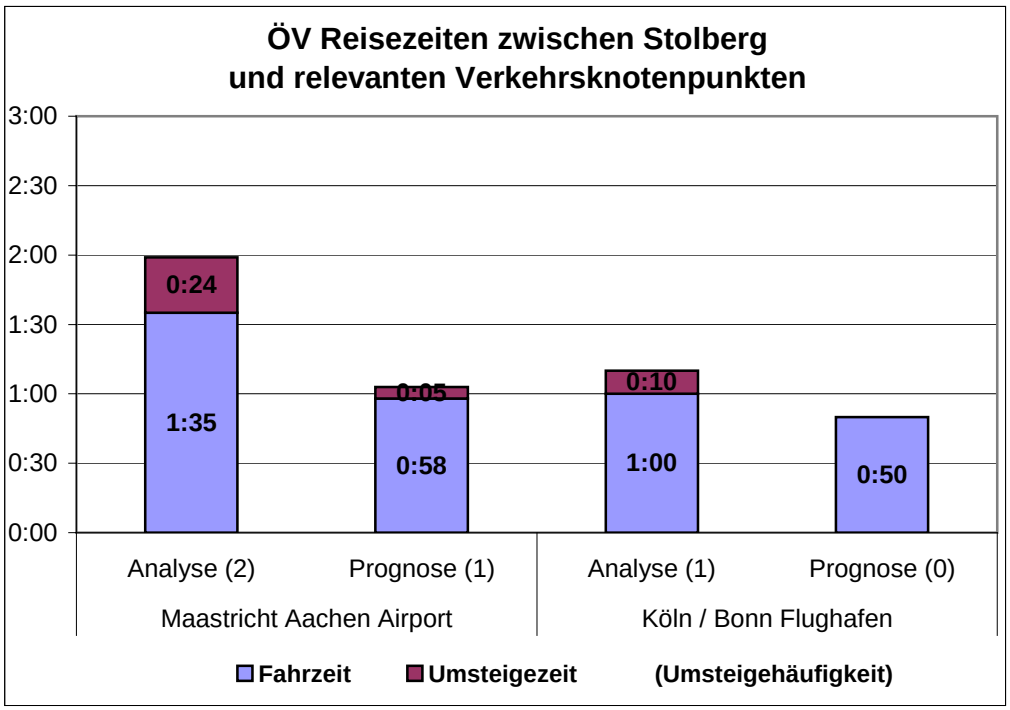

ÖV Reisezeiten zwischen Raeren und Mittelzentren
2:00
1:45
1:30
1:15
1:00
0:45
0:30
0:15
0:00
0:15
0:15
0:27
0:09
0:31
0:05
0:30
0:10
0:30
0:05
1:07
0:16
0:34
Analyse (0)
Prognose (0)
Analyse (1)
Prognose (1)
Analyse (1)
Prognose (1)
Analyse (2)
Prognose (0)
Raeren - Eupen
Raeren - Stolberg
Raeren - Eschweiler
Raeren - Monschau
Fahrzeit
Umsteigezeit
(Umsteigehäufigkeit)

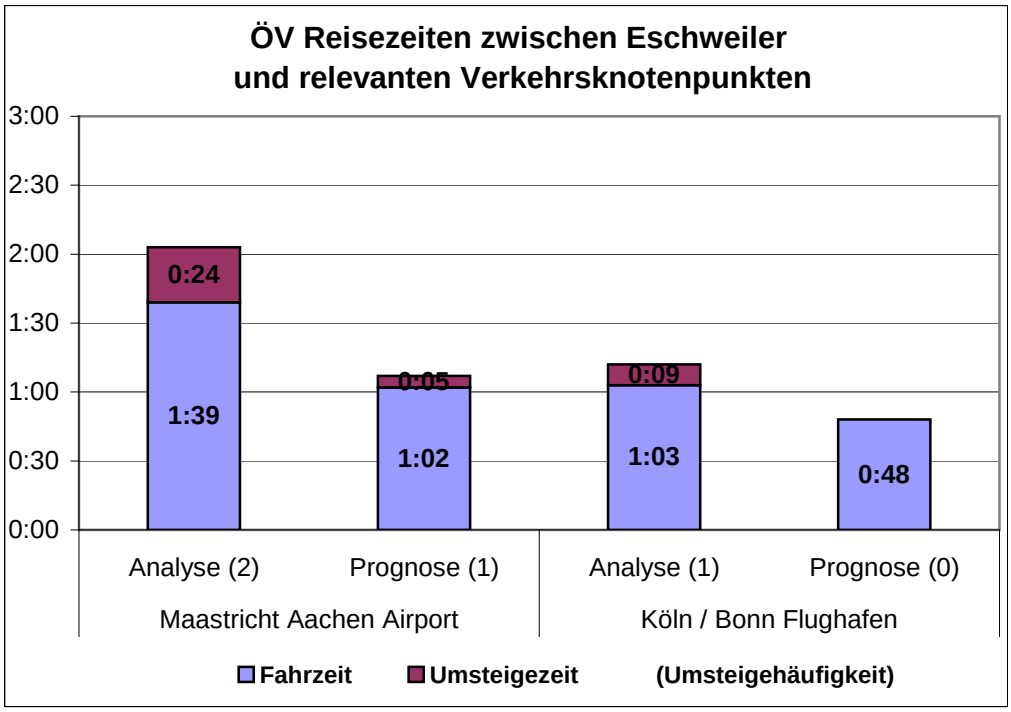

ÖV Reisezeiten zwischen Roetgen und Mittelzentren
2:00
1:45
1:30
1:15
1:00
0:45
0:30
0:15
0:00
0:56
0:32
0:35
0:15
0:35
0:05
0:39
0:06
0:39
0:05
0:23
0:23
Analyse (1)
Prognose (1)
Analyse (1)
Prognose (1)
Analyse (1)
Prognose (1)
Analyse (0)
Prognose (0)
Roetgen - Eupen
Roetgen - Stolberg
Roetgen - Eschweiler
Roetgen - Monschau
Fahrzeit
Umsteigezeit
(Umsteigehäufigkeit)

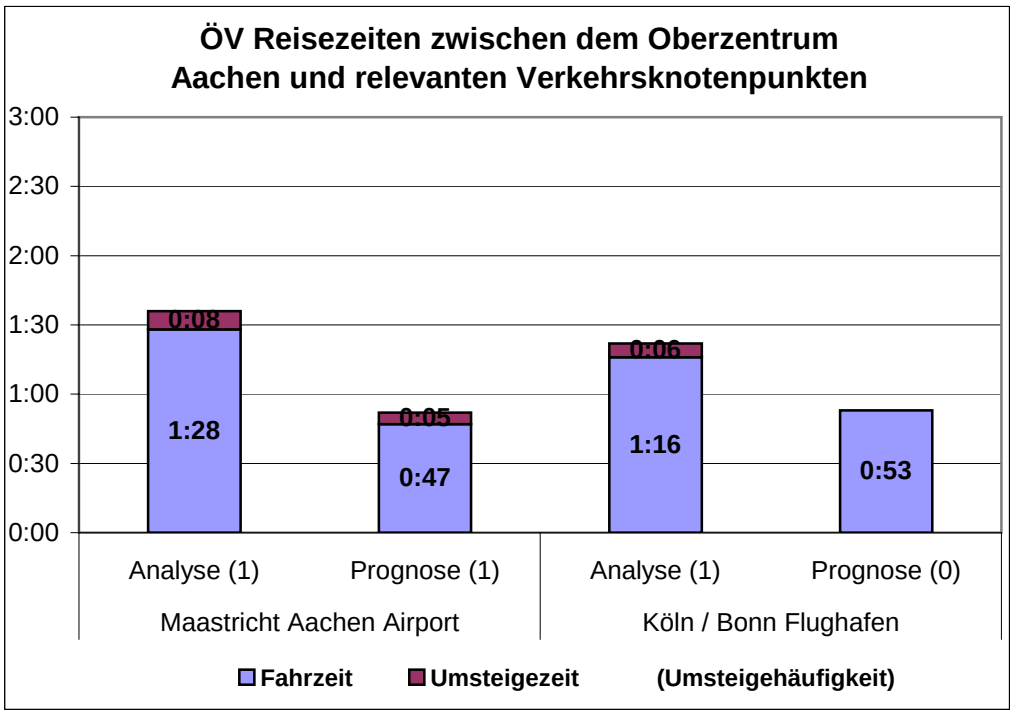

ÖV Reisezeiten zwischen Simmerath und Mittelzentren
2:00
1:45
1:30
1:15
1:00
0:45
0:30
0:15
0:00
0:10
1:19
0:05
0:39
0:05
0:59
0:05
0:59
0:06
1:02
0:05
1:02
0:20
0:20
Analyse (1)
Prognose (1)
Simmerath - Eupen
Analyse (1)
Prognose (1)
Simmerath - Stolberg
Analyse (1)
Prognose (1)
Simmerath - Eschweiler
Analyse (0)
Prognose (0)
Simmerath - Monschau
Fahrzeit
Umsteigezeit
(Umsteigehäufigkeit)


ÖV Reisezeiten zwischen Eupen
und relevanten Verkehrsknotenpunkten
3:00
2:30
2:00
1:30
1:00
0:30
0:00
0:23
1:55
0:10
1:17
0:18
1:47
0:05
1:23
Analyse (2)
Prognose (2)
Maastricht Aachen Airport
Analyse (2)
Prognose (1)
Köln / Bonn Flughafen
Fahrzeit
Umsteigezeit
(Umsteigehäufigkeit)


ÖV Reisezeiten zwischen Monschau
und relevanten Verkehrsknotenpunkten
3:00
2:30
2:00
1:30
1:00
0:30
0:00
0:20
2:18
0:10
1:36
0:13
2:02
1:42
Analyse (3)
Prognose (2)
Analyse (2)
Prognose (1)
Maastricht Aachen Airport
Köln / Bonn Flughafen
Fahrzeit
Umsteigezeit
(Umsteigehäufigkeit)


ÖV Reisezeiten zwischen Stolberg
und relevanten Verkehrsknotenpunkten
3:00
2:30
2:00
1:30
1:00
0:30
0:00
0:24
1:35
0:05
0:58
0:10
1:00
0:50
Analyse (2)
Prognose (1)
Analyse (1)
Prognose (0)
Maastricht Aachen Airport
Köln / Bonn Flughafen
Fahrzeit
Umsteigezeit
(Umsteigehäufigkeit)


ÖV Reisezeiten zwischen Eschweiler
und relevanten Verkehrsknotenpunkten
3:00
2:30
2:00
1:30
1:00
0:30
0:00
0:24
1:39
0:05
1:02
0:09
1:03
0:48
Analyse (2)
Prognose (1)
Analyse (1)
Prognose (0)
Maastricht Aachen Airport
Köln / Bonn Flughafen
Fahrzeit
Umsteigezeit
(Umsteigehäufigkeit)


ÖV Reisezeiten zwischen dem Oberzentrum Aachen und relevanten Verkehrsknotenpunkten
3:00
2:30
2:00
1:30
1:00
0:30
0:00
0:08
1:28
0:05
0:47
0:06
1:16
0:53
Analyse (1)
Prognose (1)
Analyse (1)
Prognose (0)
Maastricht Aachen Airport
Köln / Bonn Flughafen
Fahrzeit
Umsteigezeit
(Umsteigehäufigkeit)

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	Straßenausbau				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	Straßenausbau				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	Straßenausbau				Wallonische Region (MET)	4.882.500 €	X	X			X	X

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 / Walhorner 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 Ververser Straße / N 67 Herbesthaler Straße	Aus-/ Umbau Knoten			kommunaler Mobilitätsplan	Wallonische Region (MET)	100.000 €	X				X	X
06.04	**Eupen**	N 61 Ververser 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	Straßenausbau 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

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
13.01	**Eschweiler**	Verknüpfung L 238n-L 238 südl. 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 €						

Tabelle 10.2: Handlungskonzept Straßeninstandsetzung

Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Fördermöglich-keiten	Über-schlägige 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 Mulartshütte	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 Kaltherberg (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**	N61 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 Malmedyer 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 Röthgen	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 Fahrtenangebots	Interreg IIIA / ETZ Ziel2-Programm 2007-2013 Regionalisierungsmittel Wallonische Region (MET) GVFG	Standardbedienung, 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 Fahrtenangebots	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 Fahrtenangebots	Interreg IIIA / ETZ Ziel2-Programm 2007-2013 Regionalisierungsmittel GVFG	

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 – Bütgenbach – 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)						

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 Fahrtenangebotes	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 Fahrtenangebotes	TEN-V Interreg IIIA / ETZ SNBC	Anbindung der Linie Aachen - Lüttich (AL) an den Flughafen Lüttich-Bierset

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
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 Ziel2-Programm 2007-2013 Wallonische Region (MET)		1.287.300 €		X	X	X		X	X
5	**Plombières, Kelmis**	RAVeL von Plombieres bis Kelmis und deutsche Grenze	Neubau RAVeL	Interreg IIIA / ETZ Ziel2-Programm 2007-2013 Wallonische Region (MET)		1.602.450 €		X	X	X		X	X
6	**Vaals**	Epenerbaan	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	

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
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, Plombieres	N 3 von Stadtgrenze Welkenraedt bis Ortseingang Kelmis	Neubau Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg	Interreg IIIA / 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 IIIA / ETZ Wallonische Region (MET)		4.172.500 €	hoch				X	X	
11	Eupen, Welkenraedt	N 67 von N 3bis deutsche Grenze	Neubau Schutz-/ Radfahrstreifen	Interreg IIIA/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 IIIA / 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 IIIA / 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 IIIA / 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 IIIA / 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 Membach bis zur N 629	Neubau Schutz-/ Radfahrstreifen			436.000 €	mittel				X	X	

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
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 / ETZZiel2-Programm 2007-2013in Baulast des Bundes	B258 - Ortseingang Kalterherberg -> 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 Kalterherberg	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 Rastplatz -> 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	

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 Grünentalstraße	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 - Ortseingang 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 2007-2013in Baulast des Landes	Ortseingang Steinfurt - L23 -> Radroute (nicht näher bestimmt)L23 - Altstadt Oberstolberg -> R-Weg22 + Wasserburgenroute/Aachener BurgenrouteKnotenpunkt92 - L12 -> Kaiserroute + Naturpark-RouteOrtsdurchfahrt Vicht -> Kaiserroute + Naturpark-RouteK24 - Ortseingang 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 Ortseingang Roetgen - Ortsmitte Roetgen -> Radroute (nicht näher bestimmt)	631.200 €	hoch				X	X	

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
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 2007-2013in 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 bestimmt)	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-Netz-Route4 + D-Netz-Route7 + 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 -> Kaiserroute 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	

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
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	
43	**Stolberg**	K 13 Konrad-Adenauer Straße	Neubau Schutz-/ Radfahrstreifen	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Kreises		74.400 €	mittel				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	
45	**Stolberg**	L 236 Sebastianusstraße	Neubau Schutz-/ Radfahrstreifen	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Landes	Münsterbachstraße - L23 -> Euregiobahn-Radweg L23 - Ortsausgang Atsch -> R-Weg22	146.000 €	mittel				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 Burgenrunde	272.500 €	hoch				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	
47	**Stolberg**	L 220 Aachener Straße	Neubau Schutz-/Radfahrstreifen	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Landes		97.200 €	hoch				X	X	
48	**Roetgen-Mulartshütte**	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	
49	**Roetgen**	B 258 Münsterbildchen / Bundesstraße, Ortseingangsschild bis Rosentalstraße	Modifikation Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg	Ziel2-Programm 2007-2013in Baulast des Bundes		240.080 €	hoch				X	X	

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
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	

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 Borngasse	Modifikation Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg	Ziel2-Programm 2007-2013in Baulast des Kreises		210.070 €	hoch				X	X	
63	**Monschau-Rohren**	K 26 Dröft, Borngasse bis Ortsausgang	Modifikation Radweg oder gemeinsamer Geh-/ Radweg	Ziel2-Programm 2007-2013 in Baulast des Kreises		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, Hengstbrüchelchen 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	

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
72	**Stolberg-Büsbach**	K 13 Konrad-Adenauer Straße / Prämienstraße, 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 2007-2013in Baulast des Bundes		720.120 €	hoch				X	X	
77	**Eschweiler**	K 17 Zechenstraße / Talstraße, 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, Hehlrather 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 Bundes		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	

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum

Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglich-keiten	Über-schlägige 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 Barbarastraße), 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

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum

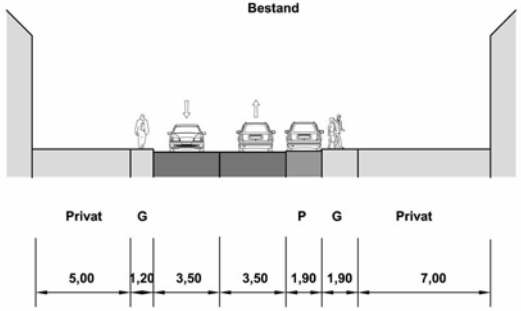
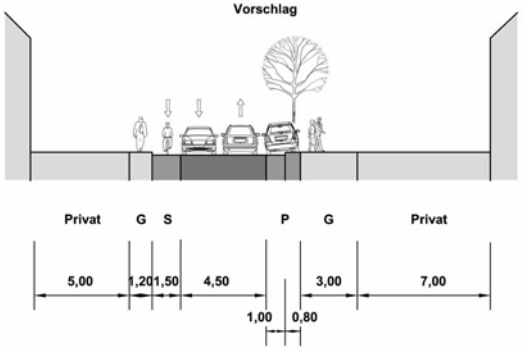
Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglich-keiten	Über-schlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
01.13	**Stolberg-Atsch**	L 236 Sebastianusstraße (OD) **Stolberg-Atsch** **L 236 Sebastianusstraße, Friedhofstraße - Pastor-Keller-Straße** **Bestand**  **Stolberg-Atsch** **L 236 Sebastianusstraße, Friedhofstraße - Pastor-Keller-Straße** **Vorschlag**  	Umgestaltung des Straßenraums	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	2.208.000 €						X	X

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum													
Laufende Nummer (siehe Plan)	**Stadt-/ Gemeindegebiet**	**Beschreibung**	**Maßnahmentyp**	**Fördermöglich-keiten**	**Über-schlägige Kosten**	**Priorität**	**RM**	**HE**	**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 Nideggener 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

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum

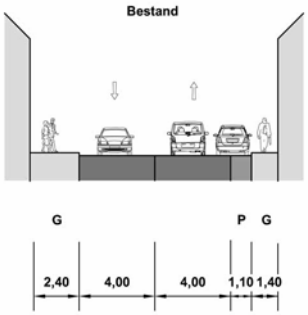
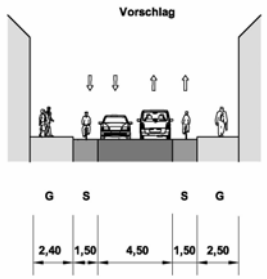
Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglich-keiten	Über-schlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
01.17	**Stolberg**	L 238 (zwischen Münsterbachstraße und Eisenbahnstraße) **Stolberg-Zentrum** **L 238 Eschweilerstraße, Nikolausstraße - Schwarzer Weg**  **Stolberg-Zentrum** **L 238 Eschweilerstraße, Nikolausstraße - Schwarzer Weg**  	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	

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum													
Laufende Nummer (siehe Plan)	**Stadt-/ Gemeindegebiet**	**Beschreibung**	**Maßnahmentyp**	**Fördermöglich-keiten**	**Über-schlägige 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	

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum

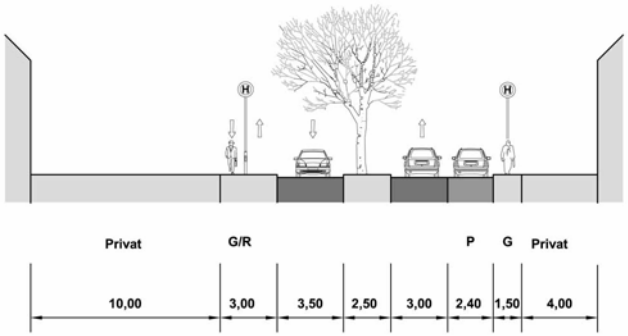
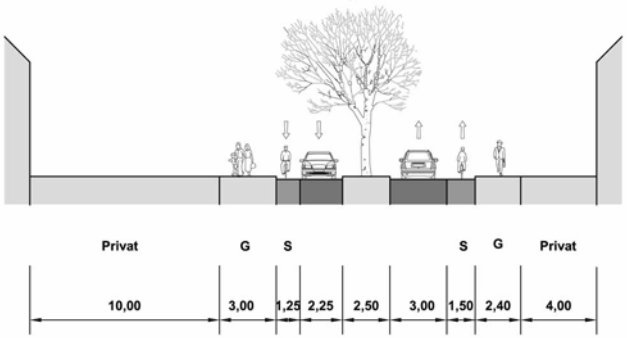
Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglich-keiten	Über-schlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
02.04	**Roetgen**	B 258 Bundesstraße (zwischen den Anschlussknoten der OU Roetgen) **Roetgen** **B 258 Bundesstraße, Hofstraße - Hauptstraße** **Bestand**  **Roetgen** **B 258 Bundesstraße, Hofstraße - Hauptstraße** **Vorschlag**  	Umgestaltung des Straßenraums	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	2.194.500 €						X	X

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum

Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglich-keiten	Über-schlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KUR	STR	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 / Quirinius 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 / Quiriniusstraße (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 Auelt), 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 Auelt, 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 Friedhofsweg, Ortseingang)	Anlage / Modifikation Querungshilfe	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013 Friedhofsweg -> GVFG	5.000 €	mittel				X	X	

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum													
Laufende Nummer (siehe Plan)	**Stadt-/ Gemeindegebiet**	**Beschreibung**	**Maßnahmentyp**	**Fördermöglich-keiten**	**Über-schlägige 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 - 2013Schulstraße/Im Sief -> GVFG	5.000 €	niedrig				X	X	

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum

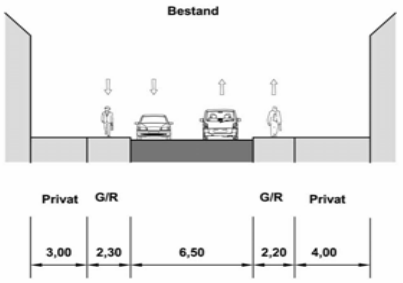
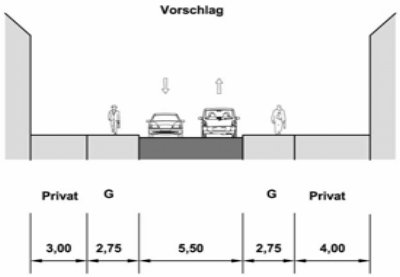
Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglich-keiten	Über-schlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
03.07	**Simmerath-Kesternich**	B 266 Bundesstraße (zwischen L 166 und Straucher Straße) **Simmerath-Kesternich** **B 266 Bundesstraße, Rurbergstraße - Am Sportplatz**  **Simmerath-Kesternich** **B 266 Bundesstraße, Rurbergstraße - Am Sportplatz** 	Umgestaltung des Straßenraums	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	1.012.000 €						X	X
03.08	**Simmerath-Lammersdorf**	B 266 Bergstraße (Höhe Sonntagsstraße, Schießgasse, Auf der Ley, Ortseingang)	Anlage / Modifikation Querungshilfe	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013 Sonntagsstraße, Schießgasse, Auf der Ley -> GVFG	15.000 €	hoch				X	X	

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum

Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglich-keiten	Über-schlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
03.09	**Simmerath-Lammersdorf**	B 399 Hochscheiter Straße (Höhe Im Venn, Auf der Harth, Ortseingang, Im Kreutzbend, Ortseingang)	Anlage / Modifikation Querungshilfe	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013 Im Venn -> GVFG	15.000 €	hoch				X	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	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	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	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	X	
03.14	**Simmerath-Strauch**	L 246 Kölner Straße (Höhe Wirtschaftsweg, Ortseingang, Hölzkaul, Sonnenstraße, Auf der Hof, In den Kuhlen, Ortseingang)	Anlage / Modifikation Querungshilfe	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	25.000 €	mittel				X	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	X	
04.01	**Monschau-Widdau**	K 26 Dorfstraße (OD), Beidseitig	Anlage / Modifikation Gehweg	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	345.000 €	niedrig				X	X	
04.02	**Monschau-Rohren**	K 26 Retzstraße/Dröft (OD), Ostseite	Anlage / Modifikation Gehweg	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	412.500 €	niedrig				X	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	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	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	X	

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum												
Laufende Nummer (siehe Plan)	**Stadt-/ Gemeindegebiet**	**Beschreibung**	**Maßnahmentyp**	**Fördermöglich-keiten**	**Über-schlägige Kosten**	**Priorität**	**RM**	**HE**	**AP**	**KUR**	**STR**	**UNT**
04.05	**Monschau-Kalterherberg**	B 399 Malmedyer Straße (Höhe Lämmchesgasse, Ortseingang, Arnoldystraße, Monschauer Straße, Klüsenborn)	Anlage / Modifikation Querungshilfe	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013Arnoldystraße, Monschauer Straße und Klüsenborn -> GVFG	20.000 €	niedrig				X	X	

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum

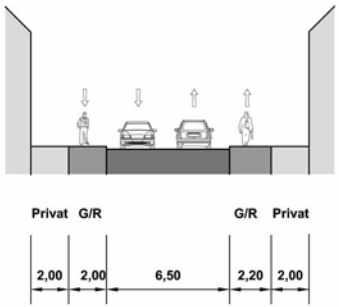
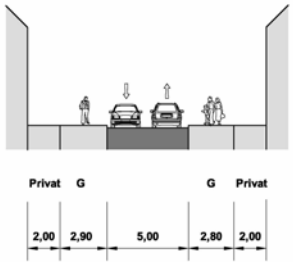
Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglich-keiten	Über-schlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
04.06	**Monschau-Kalterherberg**	B 399 Malmedyer Straße/Monschauer Straße (OD) **Monschau-Kalterherberg** **B 399 Malmedyer Straße, Elsenborner Straße - Arnoldystraße** **Bestand**  **Monschau-Kalterherberg** **B 399 Malmedyer Straße, Elsenborner Straße - Arnoldystraße** **Vorschlag**  	Umgestaltung des Straßenraums	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	1.487.300 €						X	X
04.08	**Monschau-Kalterherberg**	K 25 Arnoldystraße (Höhe Ortseingang, Kuhlengasse, In der Weide)	Anlage / Modifikation Querungshilfe	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013 In der Weide -> GVFG	10.000 €	mittel				X	X	

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum

Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglich-keiten	Über-schlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KUR	STR	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), Ostseitig	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 Hengstbrüchelchen)	Anlage / Modifikation Querungshilfe	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013 GVFG	5.000 €	hoch				X	X	
04.16	**Monschau-Imgenbroich**	K 16 Hengstbrüchelchen (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

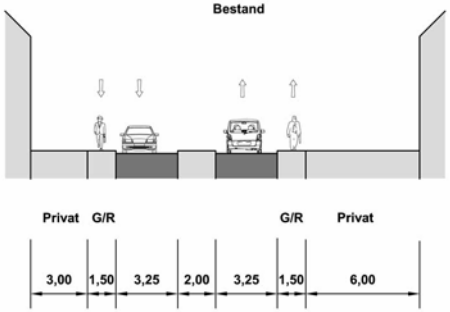
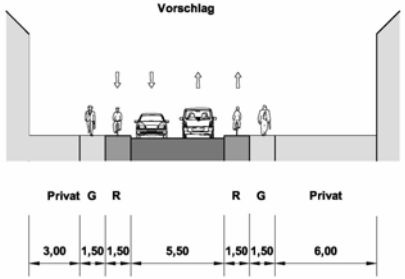
Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglich-keiten	Über-schlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
04.17	**Monschau-Imgenbroich/Konzen**	B 258 Trierer Straße (zwischen Karweg und Auf Aderich) **Monschau-Konzen** **B 258 Trierer Straße, Konrad-Adenauer-Straße** **Breite Straße** **Bestand**  **Monschau-Konzen** **B 258 Trierer Straße, Konrad-Adenauer-Straße -** **Breite Straße** **Vorschlag**  	Umgestaltung des Straßenraums	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	2.265.500 €						X	X

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum

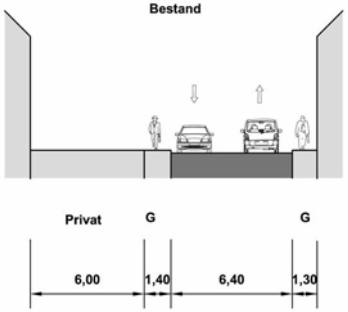
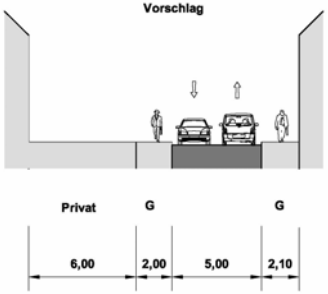
Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglich-keiten	Über-schlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
04.18	**Monschau-Imgenbroich**	B 258 Trierer Straße (OD) **Monschau-Imgenbroich** **B 258 Trierer Straße, Am Weiher - Hengstbrüchelchen** **Bestand**  **Monschau-Imgenbroich** **B 258 Trierer Straße, Am Weiher - Hengstbrüchelchen** **Vorschlag**  	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	

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum

Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglich-keiten	Über-schlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KUR	STR	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 - 2013Am 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	

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum

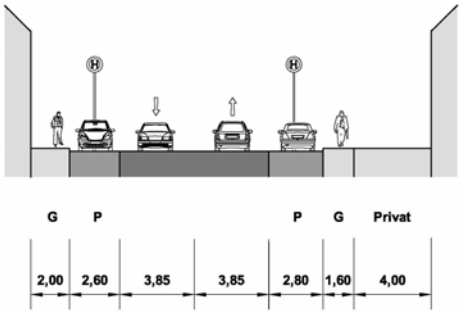
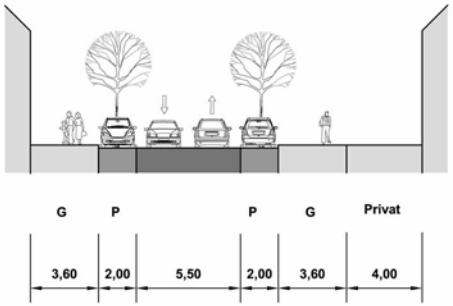
Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglich-keiten	Über-schlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
05.01	**Raeren-Eynatten**	N 68 Eupener Straße / Aachener Straße (OD) **Raeren-Eynatten** **N 68 Aachener Straße, An der Kirche - Lichtenbuscher Straße** **Bestand**  **Raeren-Eynatten** **N 68 Aachener Straße, An der Kirche - Lichtenbuscher Straße** **Vorschlag**  	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

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum												
Laufende Nummer (siehe Plan)	**Stadt-/ Gemeindegebiet**	**Beschreibung**	**Maßnahmentyp**	**Fördermöglich-keiten**	**Über-schlägige Kosten**	**Priorität**	**RM**	**HE**	**AP**	**KUR**	**STR**	**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

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum

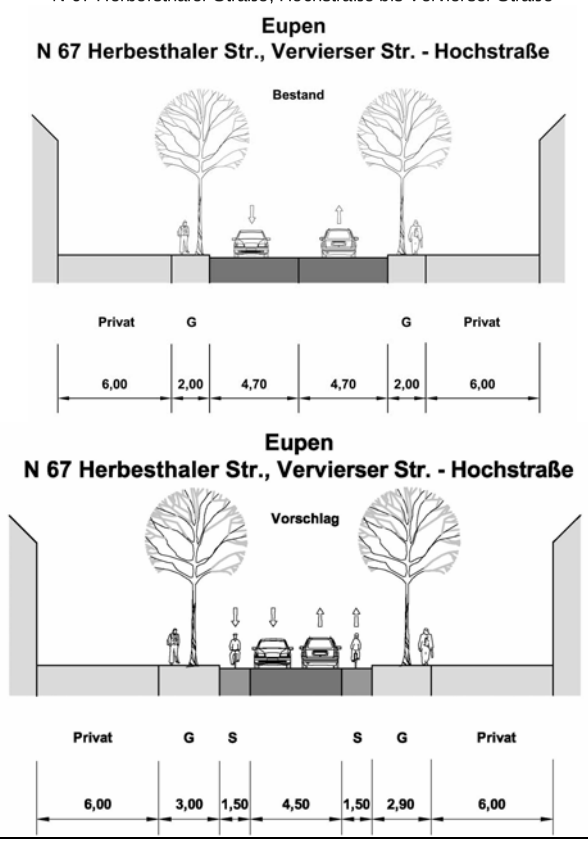
Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglich-keiten	Über-schlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
06.03	**Eupen**	N 67 Herbersthaler Straße, Hochstraße bis Ververser Straße 	Umgestaltung des Straßenraums	Wallonische Region (MET)	1.031.800 €						X	X

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum

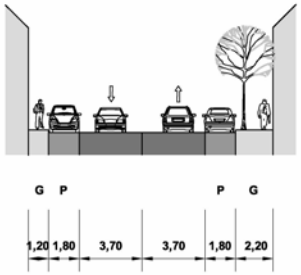
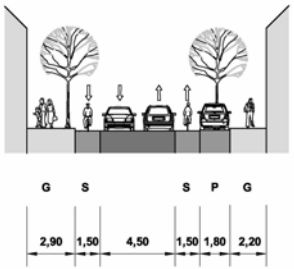
Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglich-keiten	Über-schlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
06.04	**Eupen**	N 61 Rathausplatz / Aachener Straße **Eupen** **N 61 Aachener Straße, Bereich Hostert** **Bestand**  **Eupen** **N 61 Aachener Straße, Bereich Hostert** **Vorschlag**  	Umgestaltung des Straßenraums	Wallonische Region (MET)	993.600 €						X	X

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum

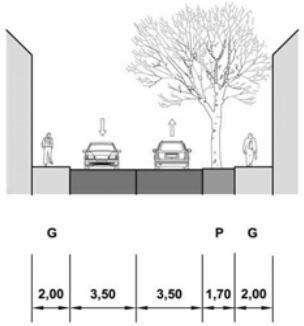
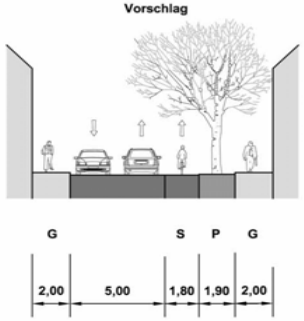
Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglich-keiten	Über-schlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
06.05	**Eupen**	Lascheterweg / Rotenberg **Eupen** **N 67 / N 68, Bereich Neustraße** **Bestand**  **Eupen** **N 67 / N 68, Bereich Neustraße** **Vorschlag**  	Umgestaltung des Straßenraums	Wallonische Region (MET)	1.605.000 €						X	X

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum

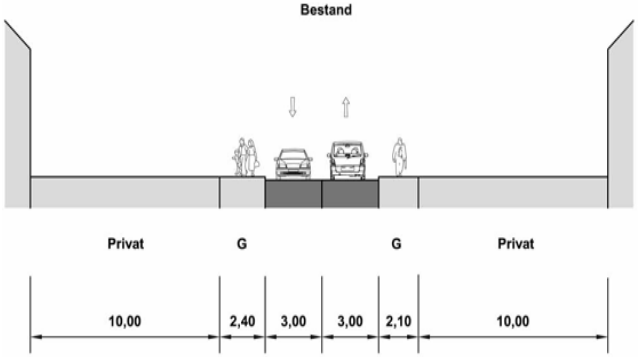
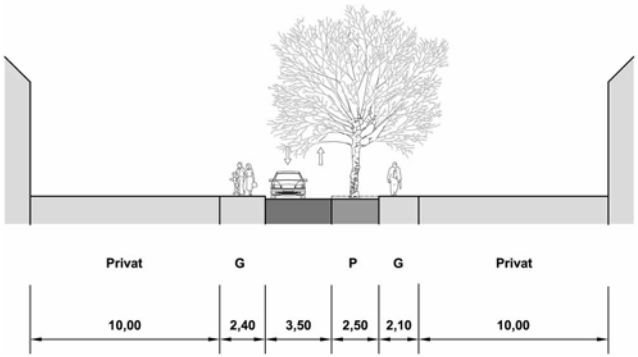
Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglich-keiten	Über-schlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
07.01	**Baelen**	N 61 OD Baelen (Route d'Eupen/Route de Dolhain) **Baelen** **N 61 Route d`Eupen, Route Jean XXIII - Ortseingang** **Bestand**  **Baelen** **N 61 Route d`Eupen, Route Jean XXIII - Ortseingang (Engstelle)** **Vorschlag**  	Umgestaltung des Straßenraums	Wallonische Region (MET)	976.500 €						X	X

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum

Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglich-keiten	Über-schlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
08.01	**Welkenraedt-Henri-Chapelle**	N 3 Rue de Verviers (zwischen Ortseingang und Chemin des Écoliers), 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 Rotscherweg 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 Schievenhövel)	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	

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum

Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglich-keiten	Über-schlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KUR	STR	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

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum

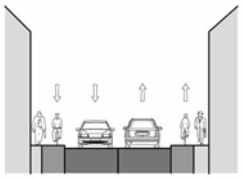
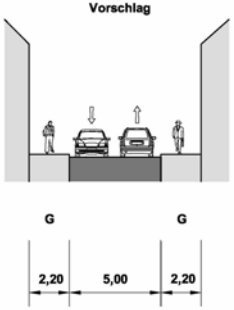
Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglich-keiten	Über-schlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
13.01	**Eschweiler-Hastenrath**	L 11 (OD) **Eschweiler-Hastenrath** **L 11 Quellstraße, Albertstraße - Funkstraße** **Bestand**  **Eschweiler-Hastenrath** **L 11 Quellstraße, Albertstraße - Funkstraße** **Vorschlag**  	Umgestaltung des Straßenraums	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	765.000 €						X	X
13.02	**Eschweiler-Wilhelmshöhe**	K 18 Hüchelner Straße, Wenauer Straße bis Kölner Straße (OD Wilhelmshöhe)	Umgestaltung des Straßenraums	NRW-Programm ländlicher Raum 2007 - 2013	1.935.000 €						X	X

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum												
Laufende Nummer (siehe Plan)	**Stadt-/ Gemeindegebiet**	**Beschreibung**	**Maßnahmentyp**	**Fördermöglich-keiten**	**Über-schlägige 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

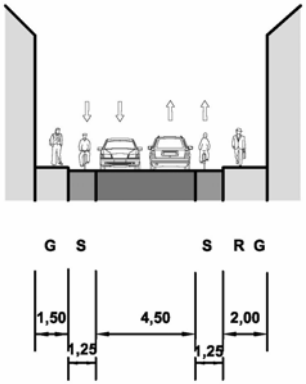
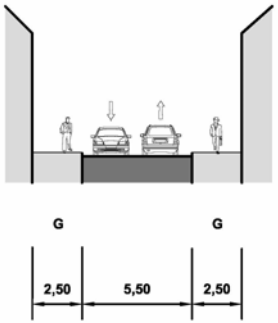
Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglich-keiten	Über-schlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
13.05	**Eschweiler**	K 15 Odilienstraße **Eschweiler-Zentrum** **K 15 Odilienstraße, Röthgenerstraße - Ortsausgang** **Bestand**  **Eschweiler-Zentrum** **K 15 Odilienstraße, Röthgenerstraße - Ortsausgang** **Vorschlag**  	Umgestaltung des Straßenraums		1.370.000 €						X	X

Tabelle 10.5: Zielkonzept Maßnahmen im Straßenraum

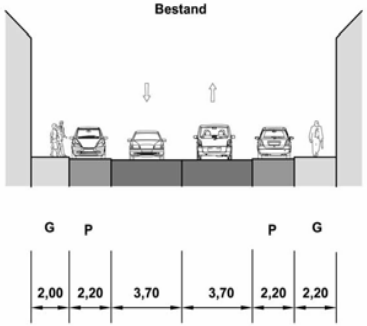
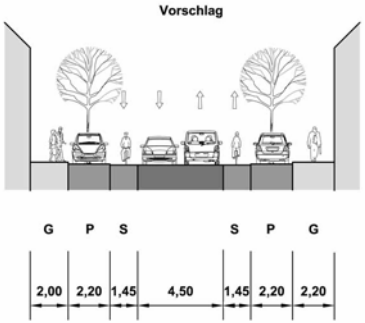
Laufende Nummer (siehe Plan)	Stadt-/ Gemeindegebiet	Beschreibung	Maßnahmentyp	Fördermöglich-keiten	Über-schlägige Kosten	Priorität	RM	HE	AP	KUR	STR	UNT
13.06	**Eschweiler**	L 238 Stolberger Straße / Pumpe/Stich (zwischen Odilienstraße und Stadtgrenze Stolberg) **Eschweiler-Pumpe** **L 238 Stich, Pümpchen - Konkordiastraße** **Bestand**  **Eschweiler-Pumpe** **L 238 Stich, Pümpchen - Konkordiastraße** **Vorschlag**  	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	Förderrichtlinien Straßenverkehr
StrWG NRW	Straßen- und Wegegesetz NRW
MET	Ministère Wallon de l'équipement et des transports
SNBC	Société nationale de chemins de fer belges