



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

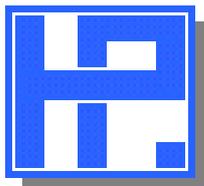
Gemeinde Vaals

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'Équipement et des Transport (MET), die Société National de Chemin de Fer Belgique (SNCB) und die Société 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)

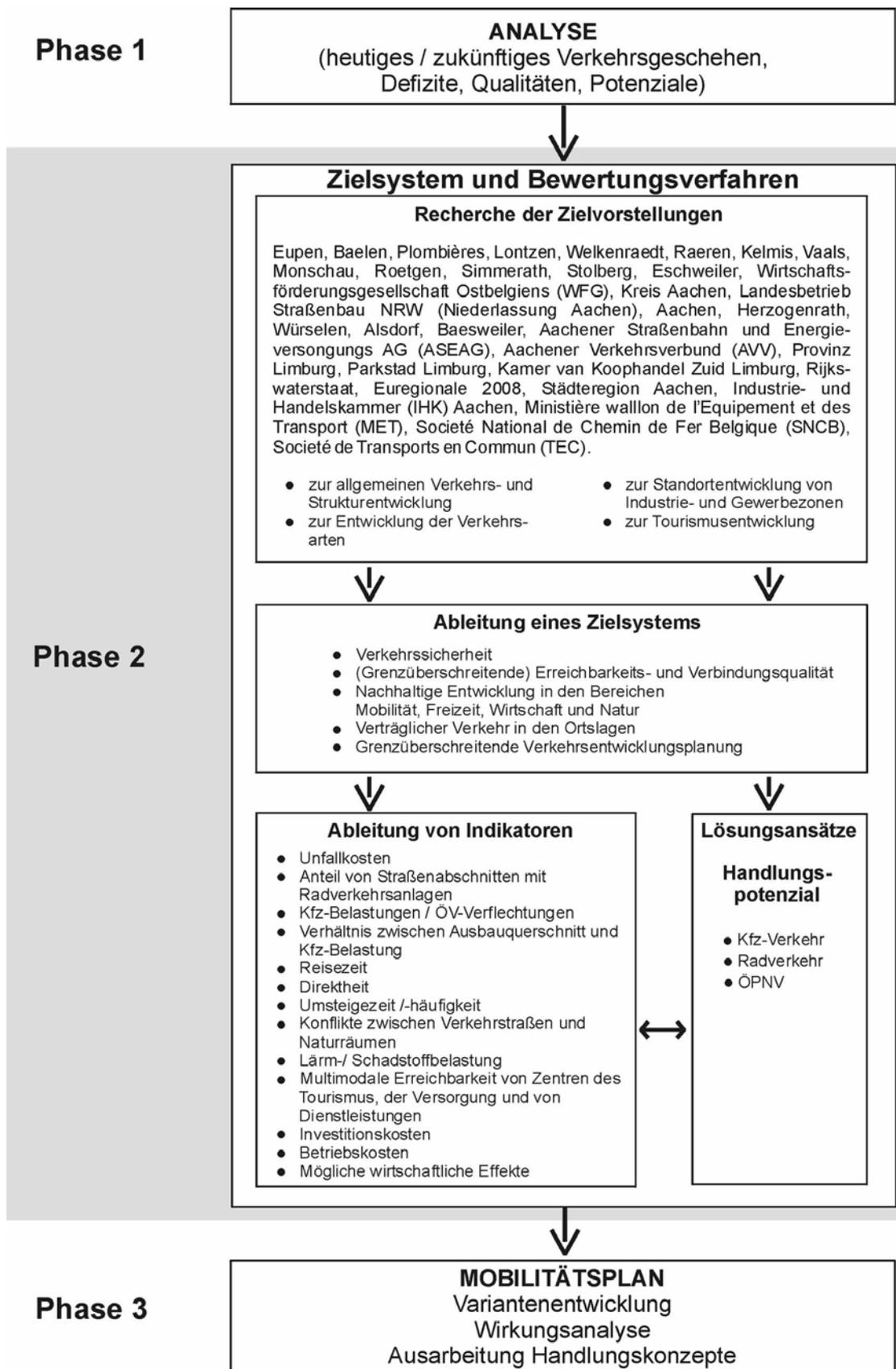


Abbildung 1.1: Ablaufdiagramm Phase 2

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 Verkehrsentwicklungsplanung

Die Zuordnung der Einzelziele zu den Oberzielen stellt sich hierbei wie folgt dar¹:

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 Bahnhofpunkt
- 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 Rurseees)
- 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 Wurmatal / 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 Verkehrsstrassen 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 Verkehrsstrassen 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 wurde². 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

Baufluchtastand	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 PM₁₀ 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).

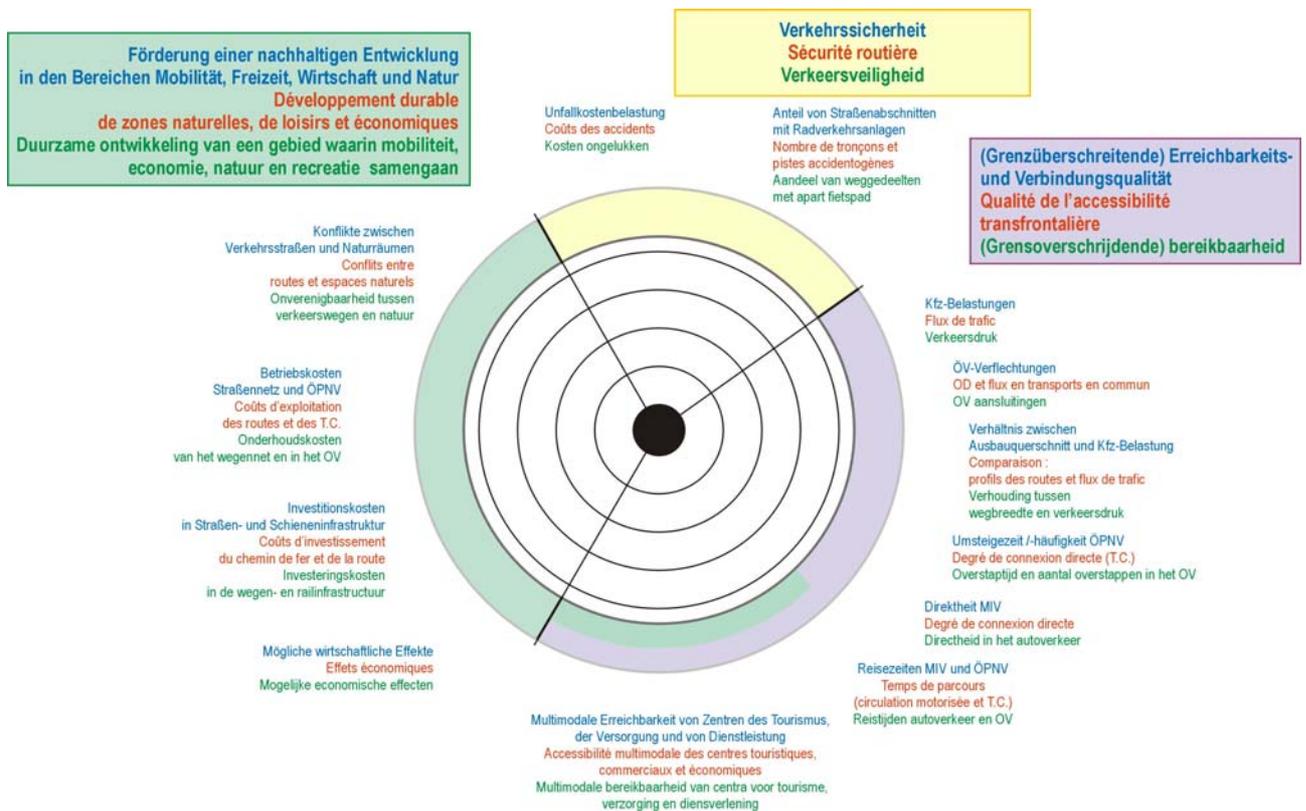


Abbildung 2.1: Spinne zur Darstellung der Indikatoren

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.

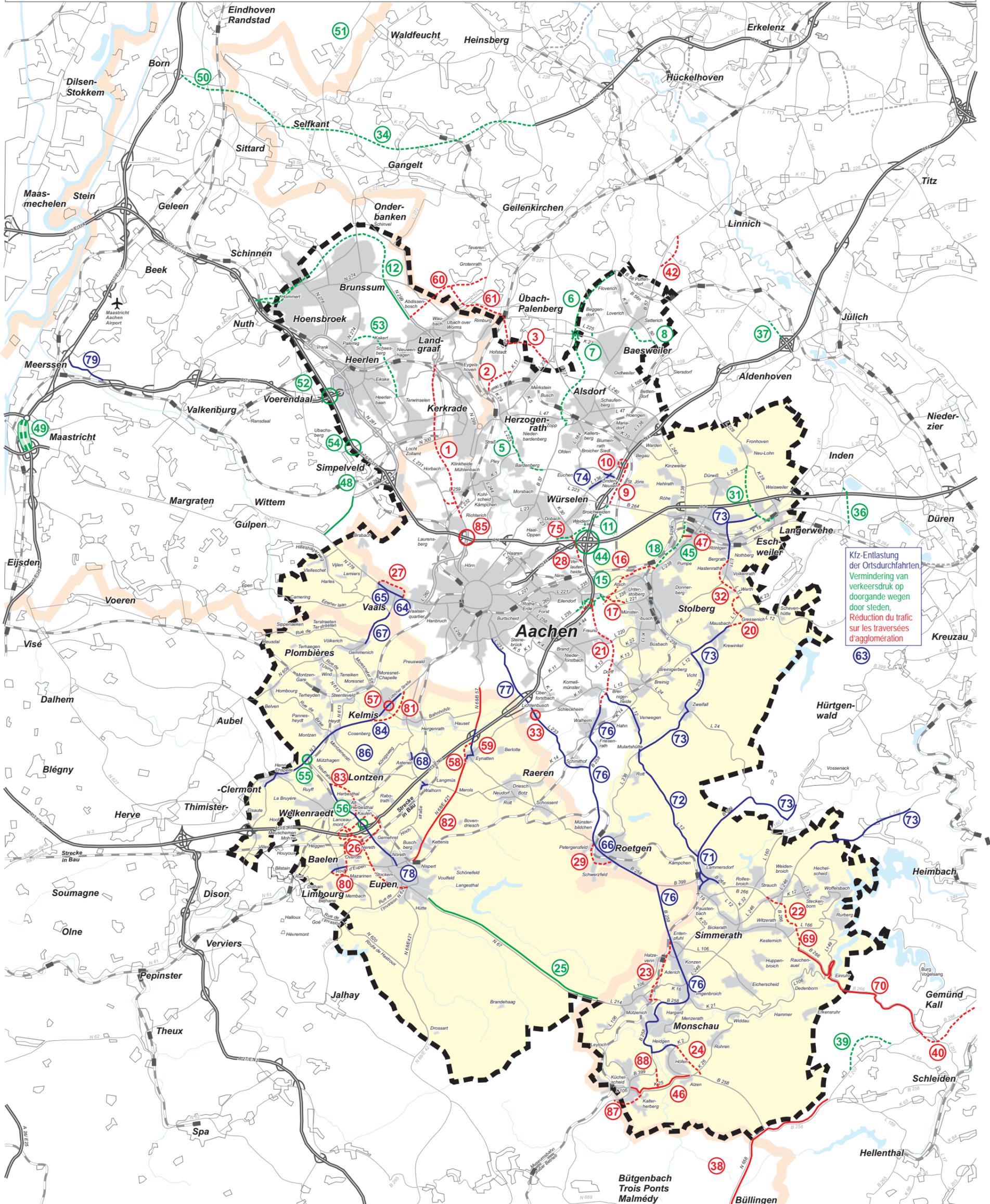
Im motorisierten Individualverkehr betreffen eine Vielzahl von Maßnahmevorschlägen die Verbesserung der Verkehrsqualität auf den Bundes- bzw. Regionalstraßen im engeren Untersuchungsgebiet. Dies betrifft zum einen die grenzüberschreitenden Verbindungen (z. B. N 67, N 68), zum anderen wichtige nationalinterne 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. Wunschlínie 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.



Discussion d'objectifs réseau routier

Cas Pronostic -0-2015:

- Nouveaux Aménagements
- Reaménagements
- Reaménagement de carrefour
- Aménagement d'un échangeur
- Périmètre d'étude restreint

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

- Nouveaux Aménagements
- Reaménagements
- Reaménagement de carrefour
- Aménagement d'un échangeur
- Amélioration qualitative et globale des conditions de déplacements
- Autre aménagement

Inventaire:

- Autoroute
- Route numérotée
- 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 onderzoeksgebied

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

Bestand:

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

Zieldiskussion Kfz-Verkehr

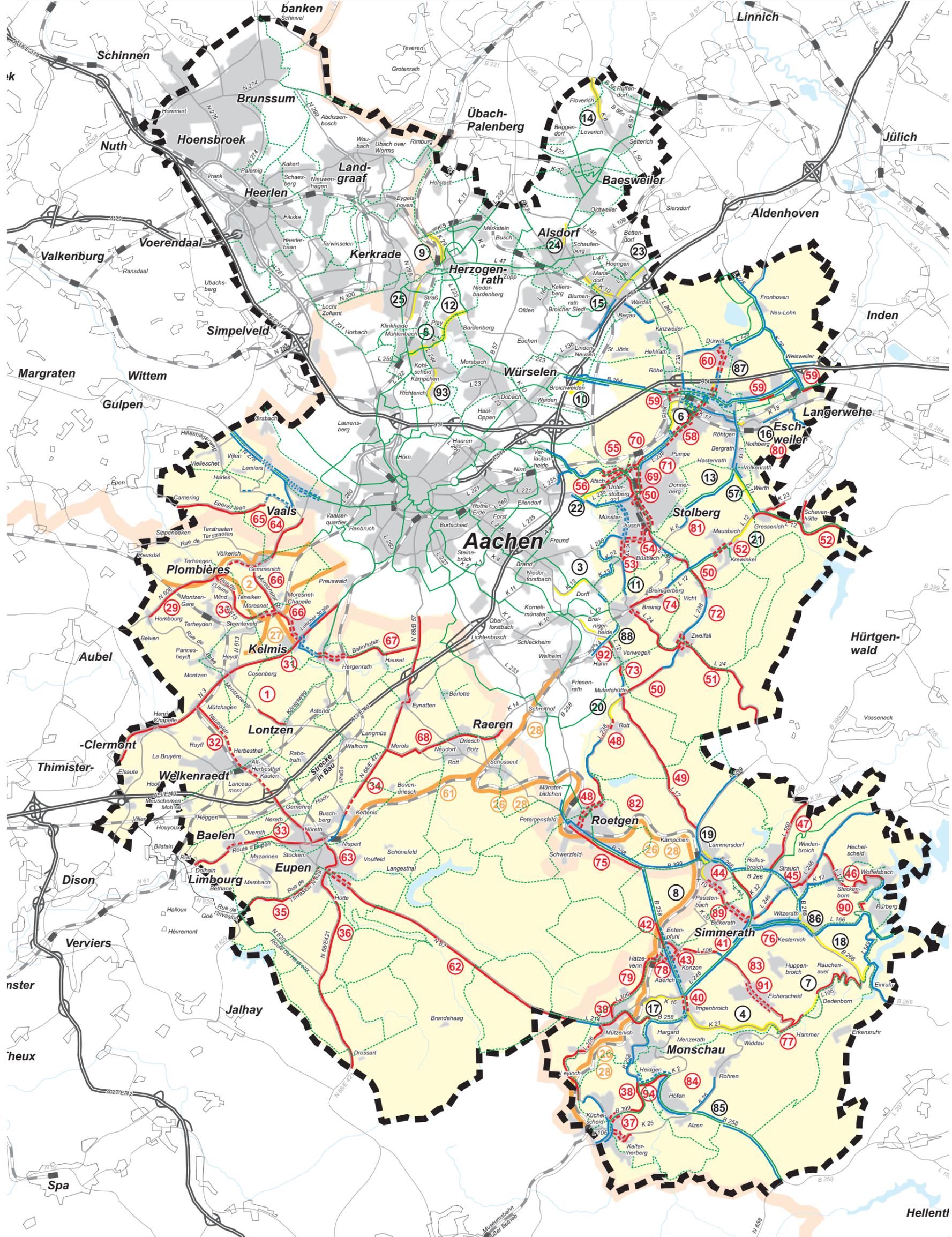
Prognose -0-Mit-Fall (Vergleichsfall mit gegebenen Maßnahmen) / Handlungspotenzial:

- Relevante Netzergänzung
- Relevanter Ausbau/Umbau
- Umgestaltung / Ertüchtigung Knotenpunkt
- Anlage einer Autobahnanschlussstelle
- Verbesserung der Verkehrsverhältnisse 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



Discussion d'objectifs cyclable

Cas Pronostic 0-2015:

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

Mesures éventuelles:

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

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

Cheminements cyclables:

- "Système point-nœuds"
- Autre cheminements cyclables

Equipements cycliste protégés / marqués au sol

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

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

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

Fietsroutes:

- Fietsroutes in knoppuntnetwerk
- Overige uitgetekende fietsroutes

Fietspad / Beveiligde markering

- Aanwezige fietsroutes of gecombineerde voetgangers- fietspaden
- Aanwezige beveiligde fietspadmarkering
- Leiden van fietsverkeer op parallelwegen

Bestand:

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

Zieldiskussion Radverkehr

Prognose -0-Fall (Vergleichsfall):

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

Handlungspotenzial:

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

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

Radroutes:

- Radroute im Knotenpunktsystem
- Übrige ausgeschilderte Radroute

Radverkehrsanlagen/Schutzstreifen

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

Bestand:

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

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)	Handlungspotenzial (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	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) – nordliche 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)	Handlungspotenzial (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)	Handlungspotenzial (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)	Handlungspotenzial (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)	Handlungspotenzial (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 Ziieldiskussion ÖPNV							
Laufende Nummer (siehe Plan)	Beschreibung	Quelle(n)	Bemerkungen	Prognose-0-Fall (Vergleichsfall)		Handlungspotenzial 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)		Handlungspotenzial 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	Punktueller 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)		Handlungspotenzial ÖPNV	
				2015	2020	2015	2020
30	Modernisierung der Bahnhaltdepunkte 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-Verkehr 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)		Handlungspotenzial 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 Tarifsystems	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	

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 / Schutzstreifen 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	Lückenschluss 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 Ziieldiskussion 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	