



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'Équipement 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

EIFELVERKEHRSPPLANUNG

PROJEKT UNTERSTÜTZT VON DER EUROPÄISCHEN UNION

(INTERREG III PROJEKT EMR INT 3)

ZWISCHENBERICHT DER PHASE II

März 2004

Eine gemeinsame Studie von



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 VERKEHRS-
PLANUNG 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

Inhaltsverzeichnis

1. Vorgehensweise / Herleitung	3
2. Entwicklung eines Zielsystems	6
2.1 Darstellung der zusammengetragenen Zielvorstellungen	6
2.1.1 Zielvorstellungen zur allgemeinen Verkehrs- und Strukturentwicklung	7
2.1.2 Zielvorstellungen zur Entwicklung der Verkehrsarten	9
2.1.3 Zielvorstellungen zur Standortentwicklung von Industrie- und Gewerbebezonen.....	12
2.1.4 Zielvorstellungen zur Tourismusentwicklung	13
2.2 Ableitung von Oberzielen mit Relevanz für die Aufgabenstellung	14
2.3 Ableitung von Indikatoren zu den Oberzielen.....	18
3. Regionales Handlungspotenzial und lokaler Handlungsbedarf	22
3.1 Regionales Handlungspotenzial	22
3.2 Lokaler Handlungsbedarf.....	25

Hinweis

Die belgischen Kommunen werden mit ihrem französischsprachigen oder deutschsprachigen Namen benannt.

1. Vorgehensweise / Herleitung

Im Zuge der Phase I – Analyse wurden auf der Basis quantitativer Analysen, Recherchen und Untersuchungen Qualitäten, Defizite und Potenziale analysiert, aus denen sich relativ abstrakte, übergeordnete Ziele ableiten lassen, die aus verkehrsplanerischer Sicht für die Beurteilung von regional- bzw. raumordnerisch relevanten Achsen und Verbindungen angewandt werden können.

Eine solche überwiegend quantifizierende Betrachtung aus regionaler Sicht alleine kann den Anforderungen des untersuchten Raums mit seiner besonderen historischen, gesellschaftlichen und kulturellen Entwicklung und den besonderen geografischen und topografischen Gegebenheiten nicht gerecht werden.

Aus diesem Grund wurde für die Phase II ein differenzierter, problembezogener Ansatz gewählt. Hierbei wurden im Rahmen von Vorort-Terminen Gespräche mit allen beteiligten Gemeinden, Städten und Institutionen innerhalb des Untersuchungsgebietes und auch jenseits dessen Grenzen geführt, soweit Hinweise auf relevante Entwicklungen außerhalb des Untersuchungsgebietes bestanden. Im Einzelnen waren dies: die Gemeinden Amel, Büllingen, Bütgenbach, Burg Reuland, Dahlem und Hellenthal, die Städte St. Vith und Schleiden, die Wirtschaftsförderungsgesellschaft Ostbelgiens (WFG), die Ostbelgieninvest AG, das Verkehrsamt der Ostkantone, das Bürgerbüro in Eupen, das Ministère wallon de l'Équipement et des Transport (MET in Namur, St. Vith und Verviers), der Kreis Euskirchen, die Kreisverkehrsgesellschaft Euskirchen (KVE), die Société National de Chemin de Fer Belgique (SNCB), die Société de Transports en Commun (TEC), der Landesbetrieb Straßenbau NRW (Niederlassung Euskirchen), das Landesstraßenbauamt in Diekirch - Luxembourg (Ponts & Chaussées), Region und Stadt Clervaux, die Gemeinde Troisvierges und der Aachener Verkehrsverbund (AVV).

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 dieser Phase ergänzend zu den aus der Analyse ableitbaren Zielen eine Vielzahl weiterer z.T. sehr detaillierter Zielvorstellungen zusammengetragen werden. Aus der Summe all dieser Informationen und Hinweise formt sich im Endergebnis 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 III anstehenden Wirkungsüberprüfung und Bewertung von noch zu entwickelnden Konzepten für die Führung von ergänzenden bzw. auszubauenden Straßen- und Schienenverbindungen 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 einerseits entsprechend der Aufgabenstellung der Studie auf regionaler Ebene z.B. in Form von Trassen für angestrebte Straßen- und Schienenverbindungen formuliert und dargestellt. Darüber hinaus wird aus den zusammengetragenen Zielvorstellungen ein das Gesamtbild ergänzender Handlungsbedarf auf lokaler Ebene (straßenräumlicher Handlungsbedarf) abgeleitet und dargestellt. Dieser Handlungsbedarf ist allerdings nicht Bestandteil der in Phase III durchzuführenden Überprüfungen und Bewertungen.

Wesentliche Elemente des Berichts zur Phase II 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 (Straßen- und Schienenverbindungen, Maßnahmen im öffentlichen Personennahverkehr und Radverkehr)

- Darstellung des aus den einzelnen Zielvorstellungen ableitbaren lokalen Handlungsbedarfs.

2. Entwicklung eines Zielsystems

2.1 Darstellung der zusammengetragenen Zielvorstellungen

Die von Dezember 2003 bis Februar 2004 geführten Gespräche mit den Beteiligten innerhalb des Untersuchungsgebiets vor Ort 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. Hierbei ergaben sich z.T. weitergehende, über die Grenzen des Untersuchungsgebietes hinausgehende Fragen bzw. Aspekte, die zu entsprechenden Gesprächen auch mit Institutionen jenseits der Landes- bzw. Untersuchungsgebietsgrenze führten (Straßenbauamt Diekirch / Luxembourg – Ponts & Chaussées; Region Clervaux, Gemeinde Troisvierges). 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 die Erweiterung von Industrie- / Gewerbebezonen, ÖPNV-Konzepte auf deutscher Seite zur Erschließung des neuen Nationalparks

Eifel und Untersuchungen bzw. Überlegungen zu Straßenbauvorhaben zwischen Baraque de Fraiture und St. Vith und zwischen Dreiborn und Gemünd.

2.1.1 Zielvorstellungen zur allgemeinen Verkehrs- und Strukturentwicklung

Eine **verbesserte Erreichbarkeit** von Standorten innerhalb des Untersuchungsgebietes **aus den umliegenden Regionen** wurde ausnahmslos von allen Gesprächspartnern als wichtiges Ziel genannt. Dies betrifft die Erreichbarkeit der Industrie- und Gewerbezone, der Gemeinden und Städte als auch die Erreichbarkeit der jeweiligen zentralen Einrichtungen und der vielen kleinteiligen touristischen Ziele. Hierbei sind nicht nur Verkehrsachsen innerhalb des Untersuchungsgebietes wichtig sondern auch Achsen, die das Untersuchungsgebiet mit übergeordneten Verkehrsachsen verbinden.

Neben einer verbesserten Erreichbarkeit wird auch eine **verbesserte Verbindungsqualität** zwischen den Gemeinden, zentralen Einrichtungen und Industriezonen **innerhalb des Untersuchungsgebietes** genannt. Dieses Ziel betrifft im Wesentlichen Verkehrsachsen / Straßen, die die Gemeinden und Ortsteile miteinander verbinden. Hier werden Defizite in der Qualität gesehen, die z.T. mit dem Ausbaustandard, mit dem Straßenzustand und mit der Führung der Straßen (Ortsdurchfahrten) zusammenhängen.

Ein weiteres Ziel betrifft die **verbesserte Verkehrsverbindung zu anderen Regionen**, Wirtschaftsräumen und Entwicklungsachsen. Ein wesentlicher Aspekt bei diesen Zielvorstellungen ist eine möglichst umwegefreie Führung unter Umgehung von geschlossenen Ortschaften zu übergeordneten Verkehrsnetzen (z.B. Autobahnanschlüssen, Fernbahnhöfen).

Maßnahmen zur Verbesserung der Erreichbarkeits- und Verbindungsqualität im Straßennetz sollten allerdings nicht dazu führen, dass neuer zusätzlicher Transitverkehr (insbesondere Schwerlastverkehr) durch das Untersuchungsgebiet angezogen wird. Hierdurch würde die Region ihres wichtigsten wirtschaftlichen Potenzials – der Landschaft und der Ruhe – beraubt.

Verkehrssicherheit ist ebenfalls ein sehr wichtiges allgemeines Ziel. Im Zusammenhang mit diesem Ziel werden häufig Probleme hinsichtlich der Fahrgeschwindigkeiten innerhalb der Ort-

schaften, der fehlenden Radverkehrsanlagen, des z.T. sehr schlechten Straßenzustandes und der Führung von Schwerlastverkehr durch die Ortschaften genannt.

Ein anderes allgemeines Ziel stellt eine **sozial- und umweltverträglichen Mobilität** dar. Wie aus den Gesprächen hervorging, sollten hierfür neben einer verbesserten Verkehrsqualität im Zuge der Hauptverbindungsstraßen auch akzeptable Angebote für Menschen ohne Pkw-Verfügbarkeit vorgesehen werden. Hierbei ist für kurze Distanzen der Fahrradverkehr mit Hilfe entsprechender Anlagen zu fördern. Darüber hinaus sind im öffentlichen Personennahverkehr Angebote zu entwickeln, die nicht nur auf den Schülerverkehr abgestimmt sind, sondern auch den Mobilitätsbedürfnissen älterer Menschen, aber auch junger Familien Rechnung tragen, die aus finanziellen Gründen oder Gründen des Umweltschutzes auf die Nutzung eines Kraftfahrzeuges verzichten wollen.

Solche Verkehrsangebote sind eine wichtige Voraussetzung zur Erreichung eines weiteren allgemeinen Zieles: **die Vermeidung von Abwanderung junger Familien und Überalterung** der Einwohnerschaft kleiner Ortsteile. Die allgemein zu beobachtende Entwicklung, dass sich immer mehr Infrastruktureinrichtungen (Nahversorgung, Gesundheitsversorgung, Kinderbetreuung, Schulen etc.) aus den kleineren Ortsteilen zurückziehen, verstärkt aktuell zum einen diese Abwanderungstendenz junger Menschen. Zum anderen sind die in den kleinen Ortsteilen verbleibenden Einwohner mehr und mehr gezwungen, auch für kleine Erledigungen, die Zentren aufzusuchen. Dies ist gerade für ältere Personen, denen ein Kfz möglicherweise nicht (mehr) zur Verfügung steht, oftmals nur möglich, wenn sie von Verwandten oder Freunden gebracht werden. Dem Verlust von Einrichtungen in den kleinen Ortsteilen muss letztlich auch mit entsprechenden Infrastrukturmaßnahmen entgegengesteuert werden.

Erhalt und Attraktivierung der kleinen Ortsteile ist sowohl unter touristischen Aspekten als auch vor dem Hintergrund der vorab genannten Probleme von Abwanderung und Überalterung ein wichtiges Ziel. Von Maßnahmen zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität mit besser gestalteten Flächen für Fußgänger und zum Verweilen profitieren nicht nur Besucher touristisch ausgerichteter Betriebe sondern auch die Bewohner der Ortschaft, die sich in höherem Maße mit ihrem Wohnort identifizieren und ihrerseits für ein ansprechenderes Ortsbild engagieren.

Ein weiteres Ziel, das auch der bereits angesprochenen Bevölkerungsabwanderung und Überalterung entgegensteuern soll, wird in der **Verbesserung von Standortvorteilen** für die Ansiedlung von Unternehmen des Hochtechnologiesektors gesehen. Voraussetzungen sind neben den erforderlichen Erreichbarkeiten und Verkehrsverbindungen auch eine entsprechend moderne Infrastrukturausstattung der Industriezonen und Gewerbegebiete (z.B. mit Gas- und Glasfaserkabelanschluss). Wirtschaftlich kommt einer Ausstattung der Industrie- und Gewerbegebiete mit moderner Technik und Energie angesichts der verstärkten Abwanderung von lohnintensivem produzierenden Gewerbe in Länder mit niedrigeren Lohnnebenkosten (u.a. Luxembourg) eine große Bedeutung zu. Hierdurch können Unternehmen für diese Standorte gewonnen werden, die entweder weitgehend automatisierte Produktionsprozesse aufweisen oder Wert auf leistungsfähige Datenübertragungstechnik legen.

2.1.2 Zielvorstellungen zur Entwicklung der Verkehrsarten

Kfz-Verkehr

Die allgemeine Belastung durch Kfz-Verkehr wird i.d.R. nicht als problematisch angesehen. Probleme in den Gemeinden und Ortschaften des Untersuchungsgebietes entstehen vorrangig durch den Schwerlastverkehr – und hier insbesondere durch Langholztransporte. Deshalb ist ein Ziel die **Entlastung der Ortschaften von Schwerlastverkehr**, was in den meisten Fällen nur im Zuge von Ortsumgehungen und / oder einer veränderten Führung des Lkw-Verkehrs gelöst werden kann.

Innerhalb der Ortschaften soll zur Erhöhung der Sicherheit und der Wohn- und Aufenthaltsqualität die Fahrgeschwindigkeit gedämpft werden.

Zielaussagen zur **Verbesserung der Erreichbarkeits- und Verbindungsqualitäten** betreffen die Hauptachsen in **Nord-Süd-Richtung** von Luxembourg zur E 29 / A 1 sowie in **Ost-West-Richtung** von der E 40 / A 3 (Eupen) bzw. der E 42 / A 27 (Malmedy) zur E 29 / A 1 sowie im Süden von der E 35 / A 26 (Baraque de Fraiture) zur E 42 / A 27 / A 60 und weiter zur E 29 / A 1.

Als thematische Schwerpunkte im Zusammenhang mit diesen Hauptachsen wurden genannt: Ortsumgehungen, Straßenzustand, Ausbauquerschnitte und Lückenschlüsse im deutschen Autobahnnetz (E 42 / A 60 und E 29 / A 1).

Im Zuge der Verbesserung der Erreichbarkeits- und Verkehrsqualität ist eine konsequente funktionale Gliederung des Straßennetzes vorzunehmen: auf den Hauptverbindungsachsen sollen die Verkehre bei hoher Verbindungsqualität gebündelt werden; gleichzeitig sollen Nebenstrecken durch entsprechende Abstufung entlastet werden.

Öffentlicher Verkehr

Im Sinne einer sozial- und umweltverträglichen Mobilität muss der **öffentliche Verkehr** unter Berücksichtigung der komplexen Randbedingungen und Strukturen im Untersuchungsgebiet **ausgebaut und gefördert werden**.

Hierzu zählt z.B. die Einrichtung von Zubringerlinien zum „Vennliner“.

Für die angestrebte Attraktivierung und Stärkung des Einzelhandelsstandortes Malmedy wird zunehmend deutschsprachiges Verkaufspersonal angeworben. Vor diesem Hintergrund sollte angestrebt werden, eine **grenzüberschreitende ÖPNV-Verbindung** zwischen Malmedy und Hellenthal / Schleiden bzw. Dahlem (über Bütgenbach und Büllingen) einzurichten.

Die **Erreichbarkeit aller relevanten Bahnhöfe** (Troisvierges, Gouvy, Vielsalm, Verviers) insbesondere für Berufspendler und den Freizeitverkehr in die Räume Luxembourg, Lüttich, Aachen und Brüssel sollte durch geeignete ÖPNV-Angebote verbessert werden. Hierzu zählt auch eine **Abstimmung von Tarifen und Fahrplänen**.

Für die ÖPNV-Erschließung in der Fläche wird als Ziel genannt, abseits der Angebote für den Schülerverkehr geeignete **flexible ÖPNV-Angebote** analog der bestehenden Angebote im deutschen Teil der Untersuchungsgebietes (TaxiBus, Anruf-Sammel-Taxi) einzurichten. Diese sollen insbesondere die Anbindung kleinerer Ortsteile an die Zentren (St. Vith, Burg Reuland, Amel, Büllingen, Bütgenbach) und deren wichtigen Infrastruktureinrichtungen (Krankenhäuser, Behörden, Einzelhandelseinrichtungen etc.) verbessern.

Auf deutscher Seite wird angestrebt, das ÖPNV-Angebot (Buslinien) im Kreis Euskirchen zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Nationalpark Eifel zu optimieren. Entsprechende Konzepte sind bei der KVE bereits in Bearbeitung.

Im Sinne der Entwicklung eines **umweltverträglichen Tourismus** sollte angestrebt werden, die **bestehenden Bahntrassen** (Vennbahn: Trois Ponts – Büllingen und weiter nach Jünkerath sowie Eupen / Aachen – Monschau – Büllingen; Schienenstrecke Kall – Hellenthal) zumindest für den Freizeitverkehr zu **reaktivieren**. **Buslinien** beidseits der Grenze sollten sinnvoll zu einem **grenzüberschreitenden Angebot** verknüpft werden (z.B. Schleiden – Hellenthal – Büllingen – Bütgenbach – Malmedy in Abstimmung mit möglichen reaktivierten Schienenangeboten). Anzustreben ist ein umfassendes verknüpftes und in der Tarifgestaltung aufeinander abgestimmtes ÖPNV-Angebot, was insbesondere im Tourismusverkehr die vielfältigen Attraktionen und Aktivitäten miteinander verbindet, wie es in anderen Ländern (z.B. in der Schweiz) bereits seit längerer Zeit erfolgreich praktiziert wird. Hierfür erforderliche vertiefende Studien und Untersuchungen zur Machbarkeit sind aufbauend auf den Mobilitätsplan durchzuführen.

Radverkehr

Grundsätzlich sollten alle **klassifizierten Straßen mit straßenbegleitenden Radwegen** ausgestattet werden. Der **Freizeitverkehr** sollte **auf ergänzenden Routen** abseits der Verbindungsstraßen auf Wirtschaftswegen oder Nebenstraßen geführt werden. Soweit vorhanden können hierfür bestehende Strecken des ausgewiesenen Radverkehrsnetzes genutzt werden. Darüber hinaus sollen **grenzüberschreitende Verknüpfungen** der bestehenden Radverkehrsnetze entwickelt werden. Neben den z.T. in Planung oder bereits in Umsetzung befindlichen sog. RAVeL-Wegen auf ehemaligen Bahntrassen zählen hierzu auch punktuelle Netzschlüsse zwischen den ausgewiesenen Radwanderrouen auf beiden Seiten der Grenze.

Güterverkehr

Die **Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene** soll deutlich gefördert werden. Bezogen auf den Güterverkehr der im Untersuchungsgebiet entsteht, kommt für dieses Ziel im Grunde nur der Holztransport in Frage. Die meisten Betriebe und Unternehmen im Untersuchungsgebiet sind Zulieferer, die ihre Produkte auf relativ kurzen Strecken und in geringen Chargen transportieren lassen. In diesen Fällen ist eine Verlagerung des Güterverkehrs auf die Schiene weder logistisch noch ökonomisch sinnvoll. Langholztransporte hingegen werden durchaus über sehr lange Strecken befördert (z.B. per Schiff über Antwerpen). In diesen Fällen ist eine Beförderung per Schiene logistisch, ökonomisch und ökologisch sinnvoll. Zur Sicherstellung einer weitergehenden Verlagerung der Holztransporte auf die Schiene gilt es an erster Stelle, die bestehende

Bahnverbindung zwischen Trois Ponts und Büllingen zu erhalten und die Infrastruktur entsprechend auszubauen. Außerdem sollten die derzeit nicht mehr genutzten Streckenabschnitte der Vennbahn (Sourbrodt – Raeren – Aachen / Eupen) sowie der Streckenabschnitt Büllingen - Jünkerath für den Güterverkehr reaktiviert werden.

Darüber hinaus wäre anzustreben, auch die Industriezone „Kaiserbaracke“, die schwerpunktmäßig zur Ansiedlung von holzverarbeitendem Gewerbe dienen soll, ebenfalls über eine neue Bahnverbindung zu erschließen.

Als **potenzielle Umschlagstellen** für den kombinierten Güterverkehr wurden die nahegelegenen Bahnhöfe Vielsalm, Gouvy und Jünkerath genannt. Hier müssten nach derzeitigem Kenntnisstand aber relativ aufwändige Investitionen in die erforderliche Infrastruktur getätigt werden. Alternativ hierzu befindet sich der nächste leistungsfähige und verkehrstechnisch optimal angebundene Umschlagplatz in Lüttich-Bierset (Flugplatz) bzw. auf deutscher Seite in Köln-Eifeltor.

2.1.3 Zielvorstellung zur Standortentwicklung von Industrie- / Gewerbebezonen

Im Sinne der zukünftigen Sicherung der Wirtschaftsstandorte in dieser Region sollte neben einer leistungsfähigen Verkehrsanbindung **eine Ausstattung der Industriezonen und Gewerbegebiete mit hochwertiger Infrastruktur** im Bereich Energie, Medien und Technik angestrebt werden. Die Ergänzung der in Frage kommenden Standorte mit dieser Infrastruktur kann am kostengünstigsten im Zuge von Ausbau- oder Neubaumaßnahmen der Hauptverbindungsstraßen erfolgen. Deshalb sollten entsprechende Planungen eng aufeinander abgestimmt erfolgen.

Andere Aspekte hinsichtlich der Sicherung der Wirtschaftsstandorte werden von den Gemeinden im Rahmen der bereits in Planung befindlichen Erweiterungen der Industriezonen und Gewerbegebiete bereits aktiv angegangen: Ausbau des Flugplatzes Dahlemer Binz, Entwicklung eines interkommunalen Gewerbegebietes in Kall, Erweiterung der Gewerbegebietes Schmidthelm / Dahlemer Binz, Erweiterung des Gewerbegebietes „Kaiserbaracke“, Ergänzung der bestehenden Gewerbegebiete in Bütgenbach / Büllingen parallel zur N 658, Erweiterung des Gewerbegebietes „Zur Domäne“ in Bütgenbach, Erweiterung des Gewerbegebietes „St. Vith II“.

Ergänzend zu diesen Aktivitäten wird angeregt, im Bereich Hergersberg / Losheim ein **grenzüberschreitendes Gewerbegebiet** mit dem Schwerpunkt Einzelhandel zu entwickeln.

Kritisch wurde gesehen, dass die strukturell bedingten Standortvorteile des Großherzogtums Luxemburg gerade im südlichen Teil des belgischen Untersuchungsgebiets zur Abwanderung belgischer Betriebe und zum Auspendeln von Erwerbspersonen aus Belgien führt. Es wird teilweise befürchtet, dass der Ausbau der grenzüberschreitenden Verkehrsinfrastruktur zwischen Belgien und Luxemburg diese Trends weiter verstärkt. Die zum Teil möglichen und auch schon spürbaren Folgen sind ein geringes Interesse an Gewerbeansiedlung sowie ein Arbeitskräftemangel im südlichen Teil des belgischen Untersuchungsgebiets.

2.1.4 Zielvorstellungen zur Tourismusentwicklung

Der Tourismus stellt aufgrund der landschaftlichen Gegebenheiten mit vielen Bereichen ursprünglicher Natur, Wasserläufen, Wasserflächen und Wäldern das größte Kapital der Region dar. Insofern gilt es im Rahmen einer **Ressourcen schonenden und umweltverträglichen Entwicklung des Tourismus** die bestehenden Angebote u.a. durch grenzüberschreitende Verknüpfung von Aktivitäten zu optimieren und neue Angebote bzw. Attraktionen in thematischer Anknüpfung an vorhandene Strukturen zu entwickeln. Hierzu zählt die Entwicklung eines „sanften“ Tourismus entlang des Ourtals, die Weiterentwicklung der wichtigsten Krankenhausstandorte (Vielsalm, St. Vith, Malmedy) zu Kur- und Wellness-Zentren, die Weiterentwicklung St. Vith's zu einem Kongress- und Tagungsstandort, die Modernisierung des Skizentrums „Weißer Stein“ (Udenbreth), der Ausbau des Erholungsschwerpunktes Kronenburg / Oberes Kylltal bis hin zur Entwicklung langfristiger Konzepte für die mögliche Folgenutzung des Militärstandortes „Elsenborn“.

Ein Detailspekt betrifft die **Nutzung neuer Technologien** zur kostengünstigen und flexiblen Schaffung von Angeboten für neue Zielgruppen im Bereich Mountainbiking und Trekking. Hinsichtlich des Aufbaus solcher innovativer Systeme unter Einsatz von GPS und Internet besteht für die Verantwortlichen im Fremdenverkehr ein gewisser Handlungsdruck. Da in diesem Bereich jeder entsprechende Daten und Informationen ins Internet stellen kann, besteht die Gefahr, dass bei entsprechender Nachfrage z.B. Mountainbike-Routen veröffentlicht und befahren werden, die nicht im Einklang mit dem Landschafts- bzw. Biotopschutz stehen. Ein frühzeitiger Aufbau von Routen und Systemen in Abstimmung mit den Anforderungen des Landschaftsschutzes könnte einer solchen Entwicklung vorbeugen.

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 der Studie ergeben sich folgende Oberziele:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Verbesserung der Erreichbarkeits- und Verbindungsqualität
- Erzielung eines verträglichen Verkehrs in den Ortschaften
- Förderung einer umweltverträglichen und sozialverträglichen Mobilität
- Wirtschaftlichkeit.

Die Zuordnung der Einzelziele zu den Oberzielen stellt sich hierbei wie folgt dar (Mehrfachnennungen der Einzelziele sind hierbei möglich):

Oberziel: Verkehrssicherheit

Einzelziele:

- Niedrigere Innerortsgeschwindigkeiten im Kfz-Verkehr
- Besserer Straßenzustand auf den Verbindungsstraßen außerorts
- Sichere Führung des Radverkehrs entlang der Verbindungsstraßen
- Höhere Sicherheit an Einmündungen und Knotenpunkten der klassifizierten Straßen

Oberziel: 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 Vennbahn (Aachen / Eupen – Weywertz, Trois Ponts – Malmedy – Bütgenbach – Büllingen – Losheim – Kronenburg - Jünkerath) für den Personenverkehr
- 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

Oberziel: Verträglicher Verkehr in den Ortschaften

Einzelziele:

- Geringere Belastung der Ortschaften durch Schwerlastverkehr (insbesondere Holztransporte)
- Geringere Fahrgeschwindigkeiten insbesondere im Bereich der Ortseingänge
- Verkehrsberuhigung der Ortskerne
- Gute Anbindung der kleineren Ortsteile an die Zentren mit Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen im ÖPNV

Oberziel: Sozial- und umweltverträgliche Mobilität

Einzelziele:

Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV)

- Reaktivierung der Vennbahn (Aachen / Eupen – Weywertz, Trois Ponts – Malmedy – Bütgenbach – Büllingen – Losheim – Kronenburg - Jünkerath) für den Personenverkehr
- 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) im ÖPNV
- Bessere ÖPNV-Erreichbarkeit des „Vennliners“
- Gute Anbindung kleinerer Ortsteile an die Zentren mit Versorgungs- und Dienstleistungseinrichtungen im Untersuchungsgebiet
- Grenzüberschreitende ÖPNV-Angebote für den Freizeitverkehr
- Optimierung des ÖPNV-Angebotes im Kreis Euskirchen zur Verbesserung der Erreichbarkeit des Nationalparks Eifel
- Abgestimmte Abfahrt- und Ankunftszeiten zwischen Bus- und Schienenverkehr
- Grenzüberschreitend abgestimmte Tarife und Fahrpläne im Bahn- und Busverkehr

Güterverkehr

- Verlagerung von Güterverkehr (insbesondere Holztransporte) auf die Schiene
- Reaktivierung von nicht mehr genutzten Streckenabschnitten der Vennbahn (Sourbrodt – Raeren – Aachen / Eupen) sowie des Streckenabschnitts Büllingen – Jünkerath für den Güterverkehr
- Umschlagstellen für den kombinierten Verkehr (Straße – Schiene)

Radverkehr

- Sichere Führung des Radverkehrs entlang klassifizierter Straßen
- Weiterentwicklung des Radverkehrsnetzes zu grenzüberschreitenden Angeboten im Freizeitverkehr

Flächenentwicklungen

- Entwicklung eines „sanften“ Tourismus im Bereich Ourtal
- Abstimmung der touristischen Entwicklung im Untersuchungsgebiet auf den Nationalpark Eifel

2.3 Ableitung von Indikatoren zu den Oberzielen

Allen für die Bewertung in Phase III heranzuziehenden Oberzielen werden in diesem Abschnitt entsprechende Indikatoren zugeordnet.

<u>Oberziel: Verkehrssicherheit</u>
Indikatoren:
- Sicherheitspotenzial <i>[Differenz zwischen der vorhandenen Unfallkostendichte der Netzabschnitte und der Grundunfallkostendichte (unter Berücksichtigung der prognostizierten Kfz-Verkehrsbelastungen)]</i> - Anteil von Straßenabschnitten mit Radverkehrsanlagen <i>[% des klassifizierten Netzes]</i>

Der Gewinn an Verkehrssicherheit wird auf Grund der Veränderung des Sicherheitspotenzials von Streckenabschnitten der Hauptachsen des Straßennetzes unter Verwendung des methodischen Ansatzes der ESN¹ ermittelt.

Hinsichtlich der Verkehrssicherheit im Radverkehr wird die Veränderung des Anteils von Streckenabschnitten der Hauptachsen des Straßennetzes mit straßenbegleitenden Radverkehrsanlagen ermittelt.

<u>Oberziel: Erreichbarkeits- / Verbindungsqualität</u>
Indikatoren:
- Reisezeit (MIV und ÖPNV) <i>[Reisezeit von den Industriezonen bzw. Gewerbegebieten Schirm, Kaiserbaracke, St. Vith. I und II, Zur Domäne / Morsheck, Losheim und Dahlemer Binz zur nächstgelegenen Autobahnanschlussstelle]</i> <i>[Reisezeiten zwischen den Industriezonen bzw. Gewerbegebieten Kaiserbaracke, Zur Domäne / Morsheck, Losheim und Dahlemer Binz]</i>

¹ Empfehlungen für die Sicherheitsanalyse von Straßennetzen – ESN; Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen – Arbeitsgruppe Verkehrsführung und Verkehrssicherheit; Ausgabe 2003

[Reisezeiten zwischen den Mittelzentren St. Vith bzw. Schleiden und den Oberzentren Lüttich bzw. Köln]

[Reisezeit zwischen den Mittelzentren Schleiden, Prüm, Malmedy, St. Vith und Diekirch]

- Direktheit (MIV)
- Umsteigehäufigkeit (ÖPNV)

[Quotient von Reiseweite und Luftlinienentfernung / Umsteigehäufigkeit zwischen den Mittelzentren St. Vith bzw. Schleiden und den Oberzentren Lüttich bzw. Köln]

[Quotient von Reiseweite und Luftlinienentfernung / Umsteigehäufigkeit zwischen den Mittelzentren Schleiden, Prüm, Malmedy, St. Vith und Diekirch]

Veränderungen der Reisezeiten im motorisierten Individualverkehr werden mit Hilfe des im Rahmen der Analyse aufgebauten Verkehrssimulationsmodells ermittelt. Hierbei interessieren insbesondere die Reisezeiten für Straßenverbindungen zwischen den wichtigsten Industriezonen bzw. Gewerbegebieten (z.B. Kaiserbaracke, St. Vith II, Zur Domäne, Dahlemer Binz, Losheim), zwischen diesen Gebieten und den jeweils nächsten Autobahnanschlussstellen und für exemplarische Straßenverbindungen zwischen ausgewählten Grund-, Mittel- und Oberzentren.

Veränderungen in der Direktheit der Verkehrsverbindungen werden methodisch auf der Grundlage der Rahmenrichtlinie für die integrierte Netzgestaltung RIN² ermittelt.

Oberziel: Verträglicher Verkehr in Ortschaften

Indikatoren:

- Straßenräumliche Verträglichkeit nach M.A.R.S.

Veränderungen der straßenräumlichen Verträglichkeit werden auf der Basis der in der Analyse durchgeführten Verträglichkeitsanalyse ermittelt. Dies erfolgt methodisch wie in der Analyse unter Einsatz des „Modells der autonomen und relativen Standards“ (M.A.R.S.).

² Rahmenrichtlinie für die integrierte Netzgestaltung RIN, Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen, Arbeitsausschuss 1.4: Netzgestaltung, Entwurf – Stand 27.10.2003

Oberziel: Umwelt- und sozialverträgliche Mobilität

Indikatoren:

- Konflikte zwischen Verkehrstrassen und Naturräumen
[Länge der Ausbau- bzw. Neubaustrecke in ausgewiesenen Gebieten für den Schutz der Natur (Natura 2000)]
[Länge der Ausbau- bzw. Neubaustrecke in ausgewiesenen Waldbereichen]
- Multimodale Erreichbarkeit von Zentren des Tourismus, der Versorgung und von Dienstleistungen
- Tourismus:
[Vorhandensein einer ÖPNV-Anbindung (ggf. auch Reisezeit) zur Hauptverkehrszeit zu den Tourismusstandorten: Burg Vogelsang (Nationalpark Eifel), Schoenberg (Ourtal), Krippana bei Losheim, Wildfreigehege Hellenthal, Bütgenbacher See]
[Vorhandensein einer geeigneten Anbindung für den Radverkehr (Radverkehrsanlagen) zu den Tourismusstandorten: Burg Vogelsang (Nationalpark Eifel), Schoenberg (Ourtal), Krippana bei Losheim, Wildfreigehege Hellenthal, Bütgenbacher See sowie zu den Mittelzentren St. Vith und Schleiden]
- Versorgung, Dienstleistungen:
[Ortsteile der Kommunen mit Anbindung an zugehöriges Zentrum im Taktverkehr zur Hauptverkehrszeit]
[Ortsteile der Kommunen mit einer geeigneten Anbindung im Radverkehr (Radverkehrsanlagen)]
Die ÖPNV-Verbindungsqualität zwischen den Mittel- und Oberzentren bzw. zwischen den Mittelzentren untereinander wird unter dem Oberziel Erreichbarkeits- / Verbindungsqualität behandelt.

Zur Bewertung der Umweltverträglichkeit der abgeleiteten Maßnahmen im Straßen- und Schienennetz werden Veränderungen hinsichtlich des Konfliktpotenzials zwischen Straßen- bzw. Schienenstrecken und ausgewiesenen Schutzzonen oder -flächen ermittelt. Dies erfolgt auf der

Basis vorliegender Kartierungen von entsprechenden Schutzzonen und - gebieten³ oder Bereichen mit besonderen Anforderungen aus der örtlichen Nutzung⁴.

Oberziel: Wirtschaftlichkeit

Indikatoren:

- Investitionskosten (Straßen- und Schieneninfrastruktur)
- Betriebskosten ÖV

Die Wirtschaftlichkeit von abgeleiteten Maßnahmen wird auf der Grundlage von überschläglich ermittelten Investitionskosten (Straßennetz und Schienennetz) und Betriebskosten (Schienenpersonenverkehr und ÖPNV) bewertet.

³ z.B. Schutz-Zonen von „Natura 2000“, Naturschutzgebiete, zusammenhängende Waldflächen / Wasserflächen

⁴ z.B. Kurgelbiete oder Erholungsschwerpunkte

3. Regionales Handlungspotenzial und lokaler Handlungsbedarf

3.1 Regionales Handlungspotenzial

In diesem Abschnitt wird das aus der Analyse, den Gesprächen mit den Beteiligten und den aufgestellten Zielen ableitbare regionale Handlungspotenzial dargestellt und erläutert. Hierbei handelt es sich um konzeptionelle Überlegungen zur Herausarbeitung und zum Ausbau von Hauptachsen für den Kfz-Verkehr und öffentlichen Verkehr einschließlich konzeptioneller Vorstellungen für den Radverkehr für das Untersuchungsgebiet und wesentlicher Verbindungen zu übergeordneten Verkehrsnetzen.

Dieses Handlungspotenzial wird in zwei Übersichtsplänen dargestellt – thematisch unterteilt nach Kfz- und Radverkehr (Straßennetz- und Radverkehrsinfrastruktur) und Öffentlichen Verkehr (Hauptachsen im Schienen- und Busverkehr, Bedienungsbereiche für Anrufsammeltaxi / TaxiBus).

Das aus den Zielen abgeleitete **Achsensystem für den Kfz-Verkehr** besteht im Wesentlichen aus einer durchgehenden Nord-Süd-Achse, einer durchgehenden Ost-West-Achse und zwei Achsen zur ergänzenden Verbindung von und nach Westen.

Die Nord-Süd-Achse verläuft ausgehend von der im Ausbau befindlichen Verbindung zwischen Luxembourg und dem Grenzübergang Wemperhardt (N 7 / E 421) über St. Vith (E 42 / A 27), Amel, Büllingen, Grenzübergang Wahlerscheid, Dreiborn, Gemünd über die B 266 bis zur E 29 / A 1. Im Verlauf dieser Achse wurden vorliegende Planungen bzw. Untersuchungen integriert und entsprechend kartiert. Die betrifft im Einzelnen:

- Die geplante Ortsumgehung von Gröfflingen und Oudler im Zuge der N 62⁵
- Die geplante Ortsumgehung Dreiborn⁶
- Die Untersuchung zur Ortsumgehung Gemünd⁷.

⁵ MET Verviers: Comparaison de divers traces de liaisons routières entre l'accès N 15 de l'autoroute E 42 et la frontière grand-ducale au lieu-dit Wemperhardt

⁶ Integriertes Verkehrskonzept des Kreises Euskirchen

Für diese Hauptachse kann abgesehen von ergänzenden Ortsumgehungen (Amel, Büllingen, Rocherath) die Trassenführung im Wesentlichen beibehalten werden. Für einzelne Streckenabschnitte ist ein Ausbau zu einem leistungsfähigen Querschnitt erforderlich; für andere Streckenabschnitte bedarf es lediglich einer Instandsetzung der Fahrbahn. Ganz im Süden des Untersuchungsgebietes ist im Anschluss an die geplante Ortsumgehungen Grüfflingen und Oudler allerdings eine Neutrassierung erforderlich, da die bestehende Trasse aufgrund der Topografie und der kurvenreichen Führung nicht entsprechend ausgebaut werden kann.

Die Ost-West-Achse verläuft ausgehend von der Anschlussstelle Malmedy an der E 42 / A 27 über eine neu zu trassierende Ortsumgehung für Malmedy und Waimes auf der bestehenden Trasse der N 632, die bis zur angestrebten neu zu trassierenden Ortsumgehung für Bütgenbach und Büllingen keines weiteren Ausbaus bedarf. Östlich von Büllingen ist eine neue Trasse unter Umgehung der Ortschaften Hünningen und Udenbreth bis zur L 110 vorgesehen. Im weiteren Verlauf nach Osten bis zur B 51 bei Dahlem muss diese auf der Trasse der L 110 einen leistungsfähigen Querschnitt erhalten. Im weiteren Verlauf führt diese Achse dann auf der B 51 bis zur E 29 / A 1. Der östliche Abschnitt dieser Achse zwischen Büllingen und der E 29 / A 1 kann als Variante zum Streckenabschnitt der zuvor beschriebenen Nord-Süd-Achse zwischen Wahlerscheid und der E 29 / A 1 betrachtet werden. Welcher dieser Strecken der Vorzug zu geben ist oder ob ggf. beide Strecken ihre verkehrsplanerische Berechtigung haben können, ist im Rahmen der Phase III zu klären.

Eine der ergänzenden Verbindungen von / nach Westen ist im Norden kartiert und liegt vollständig außerhalb des Untersuchungsgebietes. Sie verläuft ausgehend von der Anschlussstelle Eupen an der E 40 / A 3 über eine neu zu trassierende Ortsumgehung Eupen auf der Trasse der auszubauenden N 67 bis nach Monschau und dann weiter auf der bestehenden Trasse der B 258 bis an das Untersuchungsgebiet (Nähe Grenzübergang Wahlerscheid). Wesentliche Funktion dieser ergänzenden Verbindung ist eine gewünschte Verbesserung der Anbindung von Schleiden / Gemünd an den Raum Aachen, Eupen, Lüttich.

⁷ Integriertes Verkehrskonzept des Kreises Euskirchen

Die andere ergänzende Verbindung von / nach Westen entspricht dem Verlauf gemäß der vorliegenden Untersuchung im Auftrag des MET Arlon⁸. Diese Verbindungsachse ist eine konsequente Fortsetzung des mit der Ortsumgehung Rodt bei St. Vith begonnenen Ausbaus.

Bezogen auf den Radverkehr ist grundsätzlich anzustreben, die Hauptachsen und auch alle übrigen klassifizierten Straßen mit straßenbegleitenden Radwegen auszustatten.

Ergänzende und z.T. auch grenzüberschreitende Radwegeverbindungen verlaufen insbesondere im südlichen Teil des Untersuchungsgebietes auf ehemaligen Bahntrassen (sog. RAVeL – Wege). In dem Übersichtsplan sind die bestehenden und geplanten RAVeL – Wege dargestellt.

Anzustrebende grenzüberschreitende Verbindungen im Freizeitradverkehrsnetz betreffen vor allem den nördlichen Teil des Untersuchungsgebietes. Hierfür können aus nachvollziehbaren Gründen keine konkreten Strecken angegeben werden. Diese ergeben sich aus der Topografie, der Beschaffenheit von forst- und landwirtschaftlich genutzten Wegen und örtlich angestrebten Wegeverbindungen im Freizeitverkehr.

Das aus den Zielen abgeleitete **Achsensystem für den Öffentlichen Verkehr** umfasst wichtige Verbindungsachsen im Linienbusverkehr, wie z.B.:

- Den Vennliner von Eupen nach St. Vith
- Die anzustrebenden Verbindungen zu den wichtigen Bahnhöfen Troisvierges, Gouvy und Vielsalm
- Die grenzüberschreitende Verbindung Malmedy – Bütgenbach - Büllingen – Hellenthal – Schleiden – (Gemünd).

In den Übersichtsplan übernommen wurden Planungen der KVE zur angestrebten Optimierung des Linienbusnetzes im Zusammenhang mit einer verbesserten Anbindung des Nationalpark Eifel.

⁸ Lacasse – Monfort S.P.R.L. / S.A. Pissart – Van der Stricht: Étude comparative de différents tracés pour la liaison entre le zoning de BURTONVILLE (VIELSALM) et l'autoroute E 25 ; im Auftrag der Region Wallonne, Ministère de l'Équipement et des Transports, D. 132 – Direction des Route du Luxembourg, Décembre 2000

Weitere Verbindungsachsen werden analog der Zielvorstellungen über Schienenverbindungen abgebildet. Neben den bestehenden Schienenverbindungen im Personenverkehr (Köln – Kall – Gerolstein – Bitburg im Osten; Verviers – Trois Ponts – Vielsalm – Clervaux – Luxembourg im Westen) sind dies die Ost-West-Achse Trois Ponts – Malmedy – Bütgenbach – Büllingen – Jünkerath, die Nord-Süd-Achse Aachen – Monschau – Bütgenbach und die Strecke Kall – Hellenthal.

Sollte ein Personenverkehr auf diesen Schienenstrecken nicht zu Stande kommen, wären alternative Angebote im Linienbusverkehr zu betreiben.

Die Erschließung in der Fläche soll den Zielen entsprechend durch eine Kombination von Anrufsammeltaxi und TaxiBus analog des bestehenden ÖPNV-Angebotes im Kreis Euskirchen erfolgen.

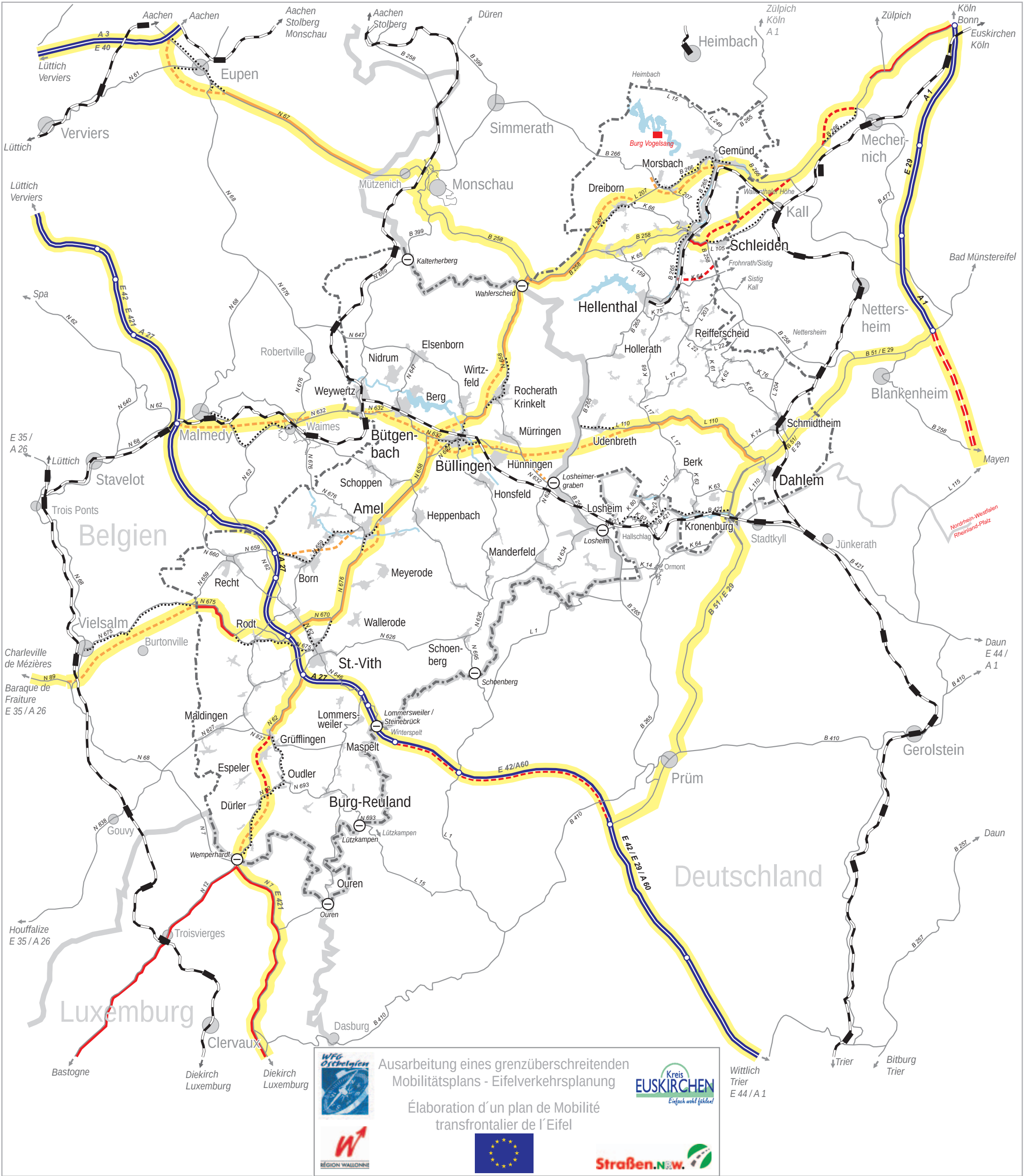
Aussagen zu einer grundsätzlichen Machbarkeit der ÖV-Angebote bedürfen allerdings vertiefter Untersuchungen, die über den Mobilitätsplan hinausgehen.

Die Inhalte dieser Übersichtspläne sind im Anschluss in detaillierterem Maßstab (M. 1:50.000) ausschnittsweise für das gesamte Untersuchungsgebiet dargestellt.

3.2 Lokaler Handlungsbedarf

Ergänzend zum regionalen Handlungspotenzial wird in diesem Abschnitt auch der straßenräumliche Handlungsbedarf für die Ortslagen aller Gemeinden und Städten dargestellt. Die hier dargestellten Maßnahmen wurden aus den konkreten Zielvorstellungen der Beteiligten, den Ergebnissen der Analyse und in Abstimmung mit dem regionalen Handlungspotenzial entwickelt.

In Phase III fließen die Maßnahmen des lokalen Handlungsbedarfs in die Bewertung der straßenräumlichen Verträglichkeit (Oberziel „Verträglicher Verkehr in den Ortschaften“) ein.



Regionales Handlungspotenzial

- Kfz-Verkehr -

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

Handlungspotenzial Mobilitätsplan:

- Straßenneubau
- Straßenneubau
- Straßenneubau
- Funktionale Abstufung
- Untersuchungsgebiet
- Hauptachse MIV

Potentiel d'action régional

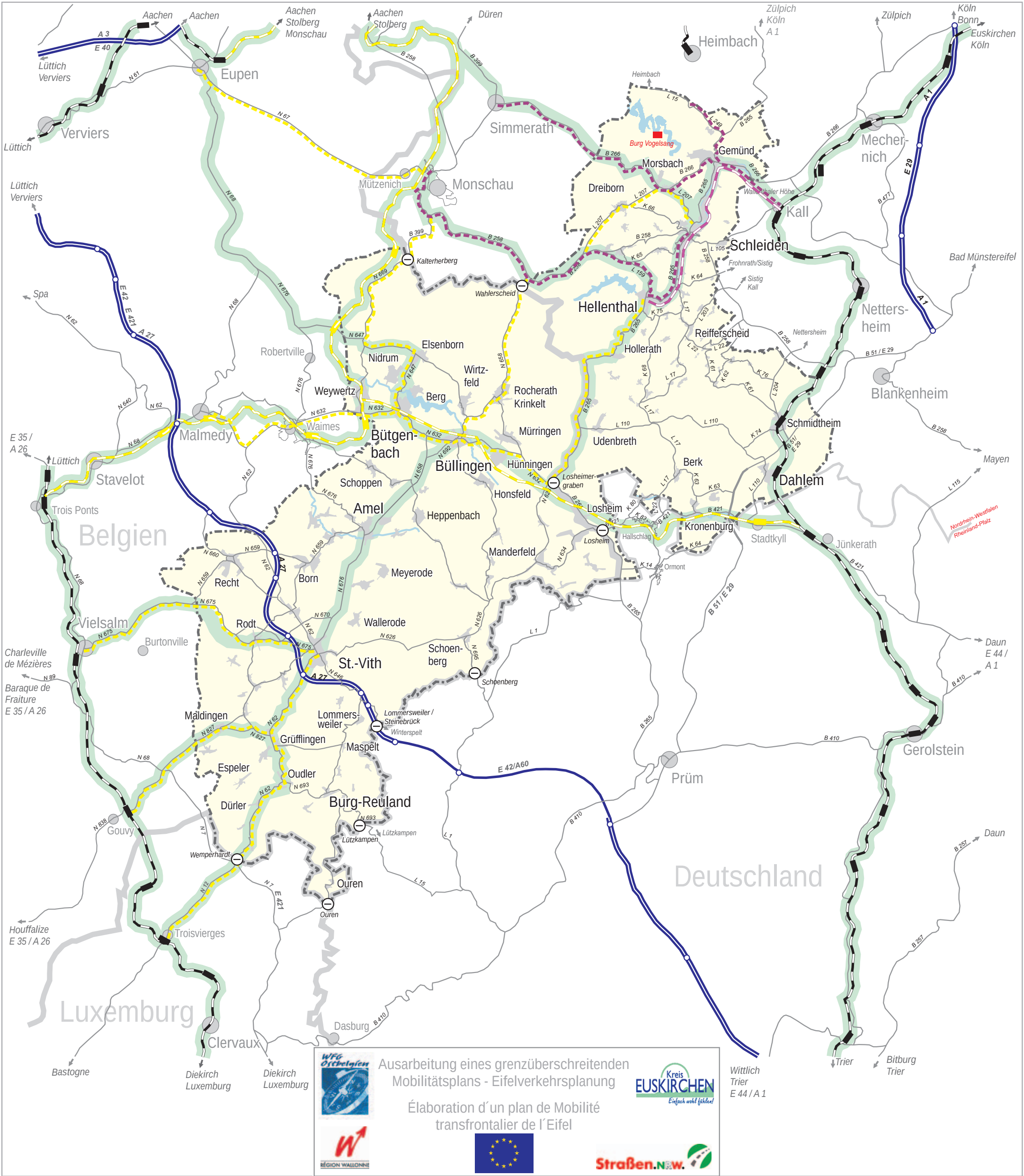
- Transport motorisé -

- Inventaire:
- Autoroute avec accès
 - Route numérotée
 - Autre route d'importance régionale
 - Rail
 - Frontière nationale
 - Passage frontière
- Projet:
- Aménagement routier
 - Construction d'une nouvelle route

Potentiel d'action régional:

- Aménagement routier
- Construction d'une nouvelle route
- Mise en état technique de la route
- Hiérarchie fonctionnelle
- Zone d'étude
- Axe principal transport motorisé





Regionales Handlungspotenzial

- Öffentlicher Verkehr -

- Bestand:**
- Autobahn mit Anschlussstelle
 - Klassifizierte Straße
 - Sonstige Straße von regionaler Bedeutung
 - Schiene
 - Landesgrenze
 - Grenzübergang
- Planung:**
- Ausbau bzw. Wiederaufnahme des Personen- und Güterverkehrs
 - Einrichtung oder Verbesserung des Linienbusangebotes

- Handlungspotenzial Mobilitätsplan:**
- Ausbau bzw. Wiederaufnahme des Personen- und Güterverkehrs
 - Einrichtung oder Verbesserung des Linienbusangebotes
 - Untersuchungsgebiet
 - Hauptachse ÖV
 - Erschließung der Fläche durch Anrufsammeltaxi/Taxi Bus

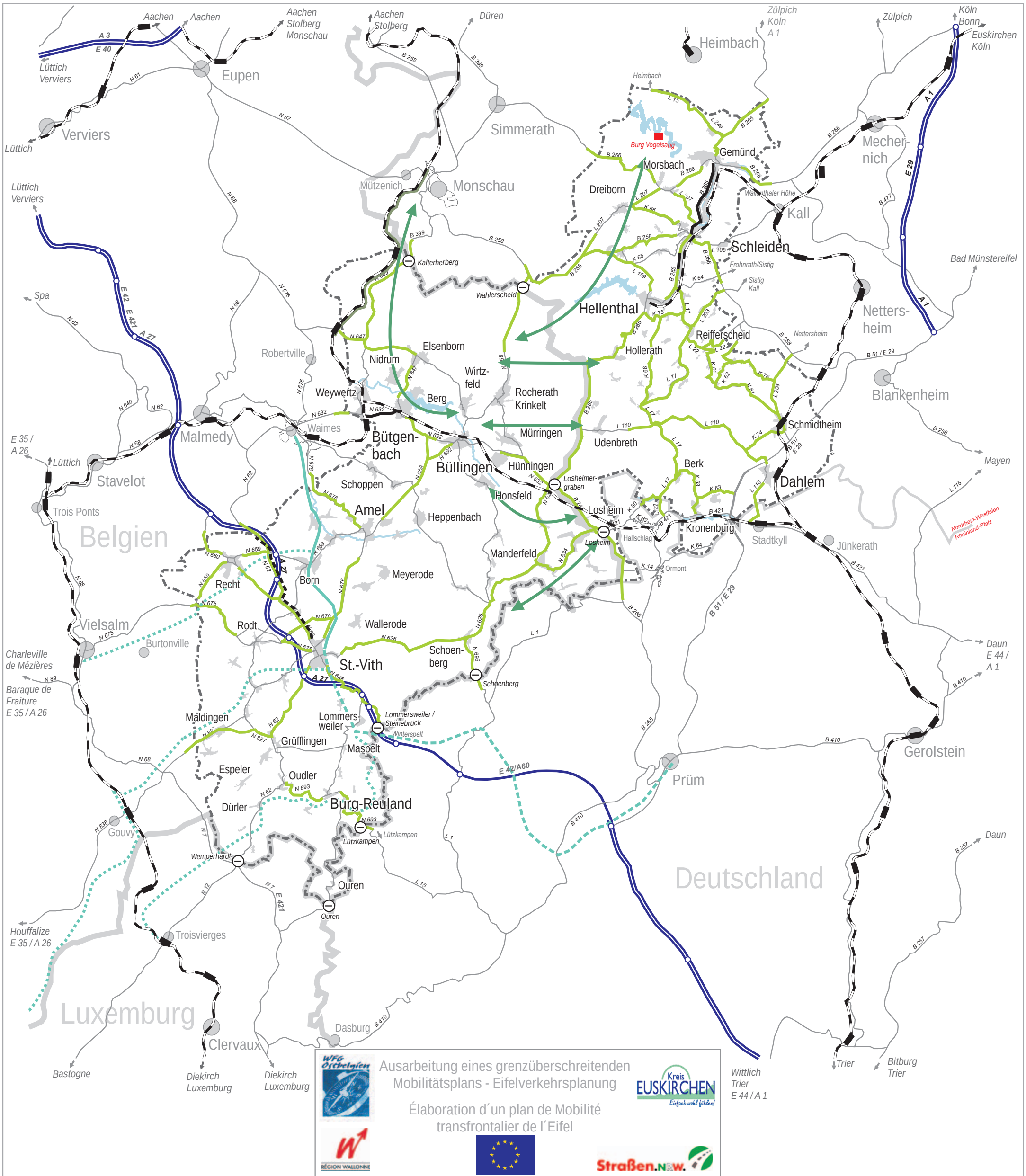
Potentiel d'action régional

- Transport public -

- Inventaire:**
- Autoroute avec accès
 - Route numérotée
 - Autre route d'importance régionale
 - Rail
 - Frontière nationale
 - Passage frontière
- Projet:**
- Aménagement, à savoir reprise du transport des voyageurs et des marchandises
 - Mise en place ou amélioration des services de bus de ligne

- Potentiel d'action plan de mobilité:**
- Aménagement, à savoir reprise du transport des voyageurs et des marchandises
 - Mise en place ou amélioration des services de bus de ligne
 - Zone d'étude
 - Axe principal de transport public
 - Exploitation de la zone par Anrufsammeltaxi/Taxi Bus





Regionales Handlungspotenzial

- Radverkehr -

- Bestand:**
- Autobahn mit Anschlussstelle
 - Klassifizierte Straße
 - Sonstige Straße von regionaler Bedeutung
 - Schiene
 - Straßenbegleitender Radweg
 - Schutzstreifen
 - RAVeL
 - Landesgrenze
 - Grenzübergang

Planung:

- Handlungspotenzial Mobilitätsplan:**
- Straßenbegleitender Geh-/Radweg
 - Grenzüberschreitende Verknüpfung von Radverkehrsnetzen
 - RAVeL
 - Untersuchungsgebiet

Potentiel d'action régional

- Trafic cycliste -

- Inventaire:**
- Autoroute avec accès
 - Route numérotée
 - Autre route d'importance régionale
 - Rail
 - Piste cyclable le long de la route
 - Bande de détresse
 - RAVeL
 - Frontière nationale
 - Passage frontière

Projet:

- Potentiel d'action plan de mobilité:**
- Piste cyclable le long de la route
 - Liaison transfrontalière du réseau cyclable
 - RAVeL
 - Zone d'étude





Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden
Mobilitätsplans - Eifelverkehrsplanung



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



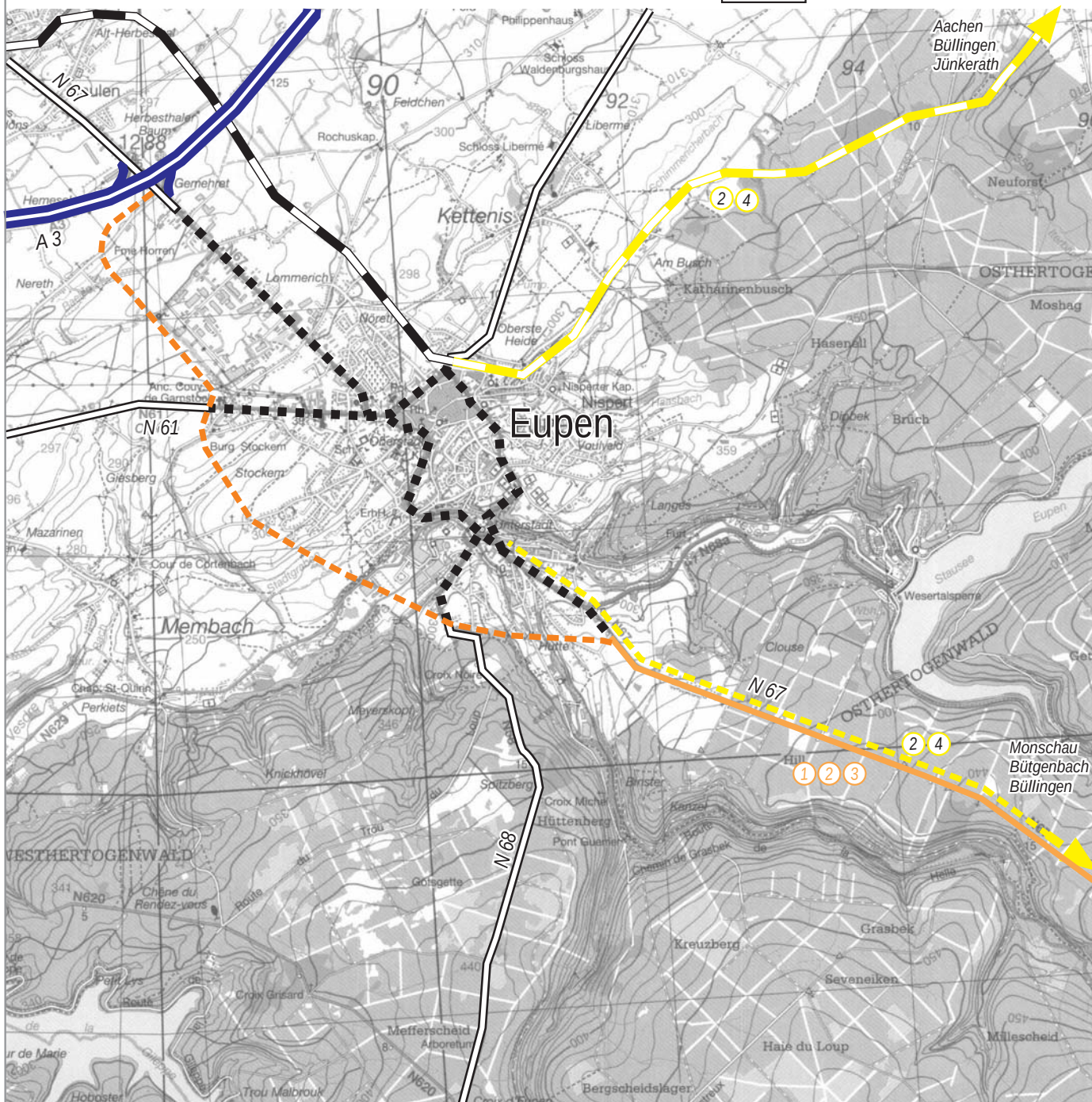
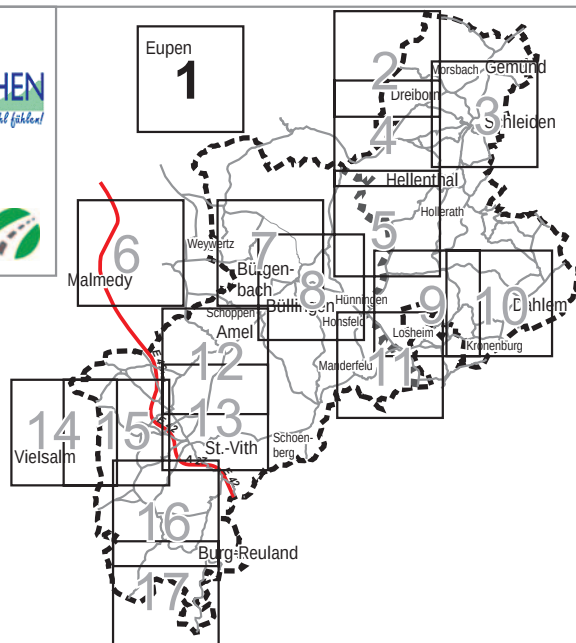
Straßen.NRW.



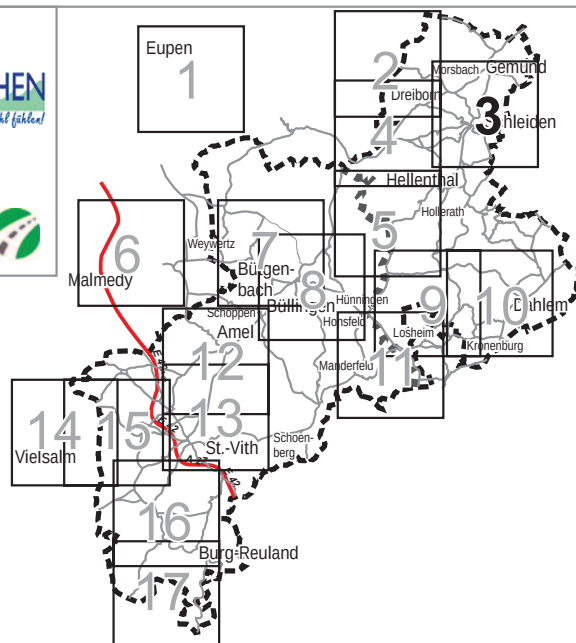
**Regionales
Handlungspotenzial**

**Potentiel d'action
régional**

Plan [1]



BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRS-
PLANUNG DR.-ING. REINHOLD BAIER GMBH

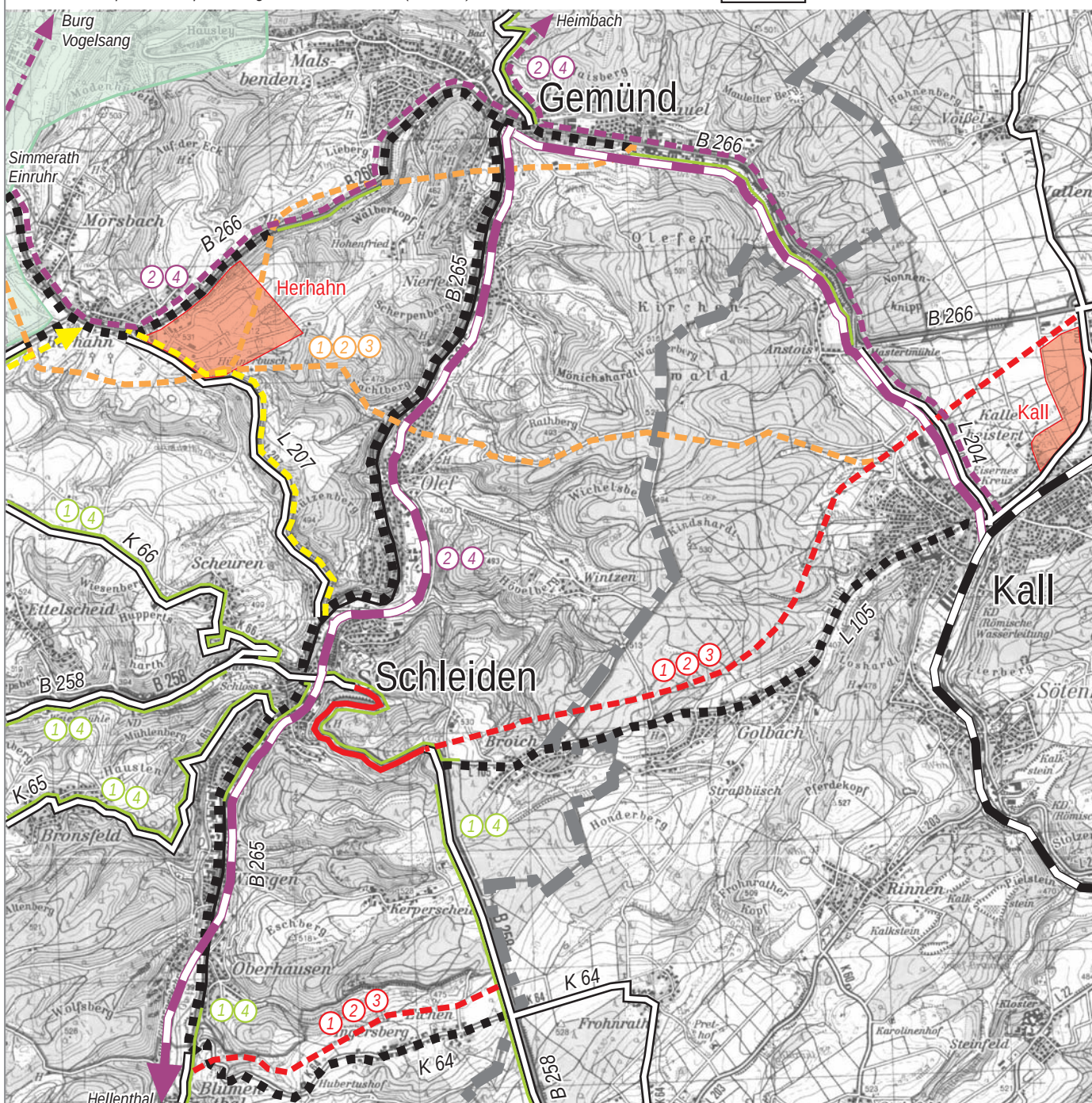


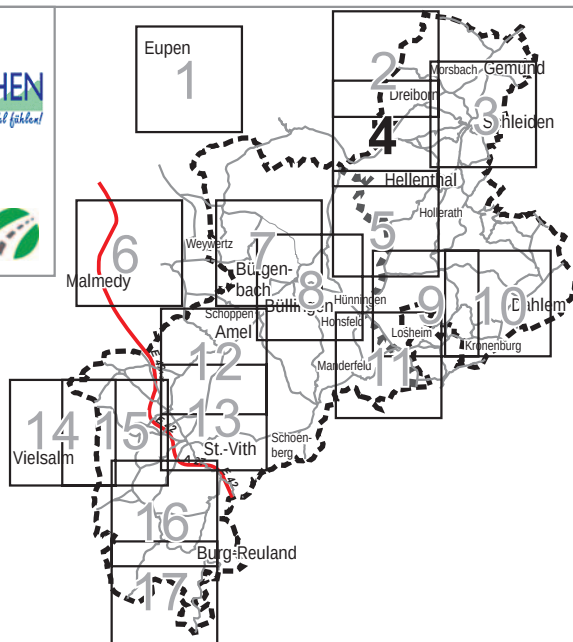
Regionales Handlungspotenzial

Potentiel d'action régional

Plan [3]

- Quelle:
Integriertes Verkehrskonzept des Kreises Euskirchen (in Bearbeitung)
Source:
Concept des transports intégrés Kreis Euskirchen (en cours)

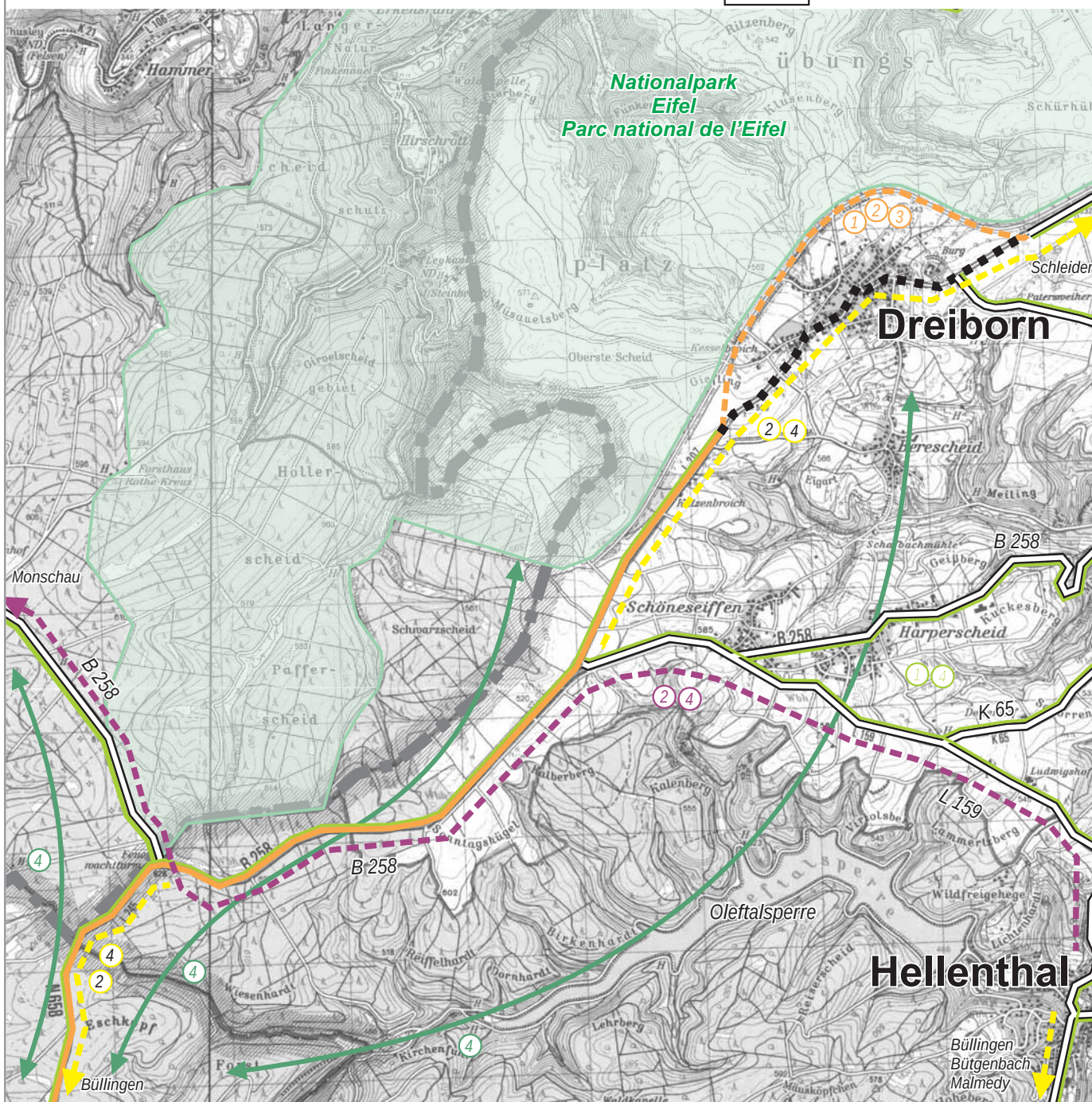




Regionales Handlungspotenzial

Potentiel d'action régional

Plan [4]





Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden
Mobilitätsplans - Eifelverkehrsplanung



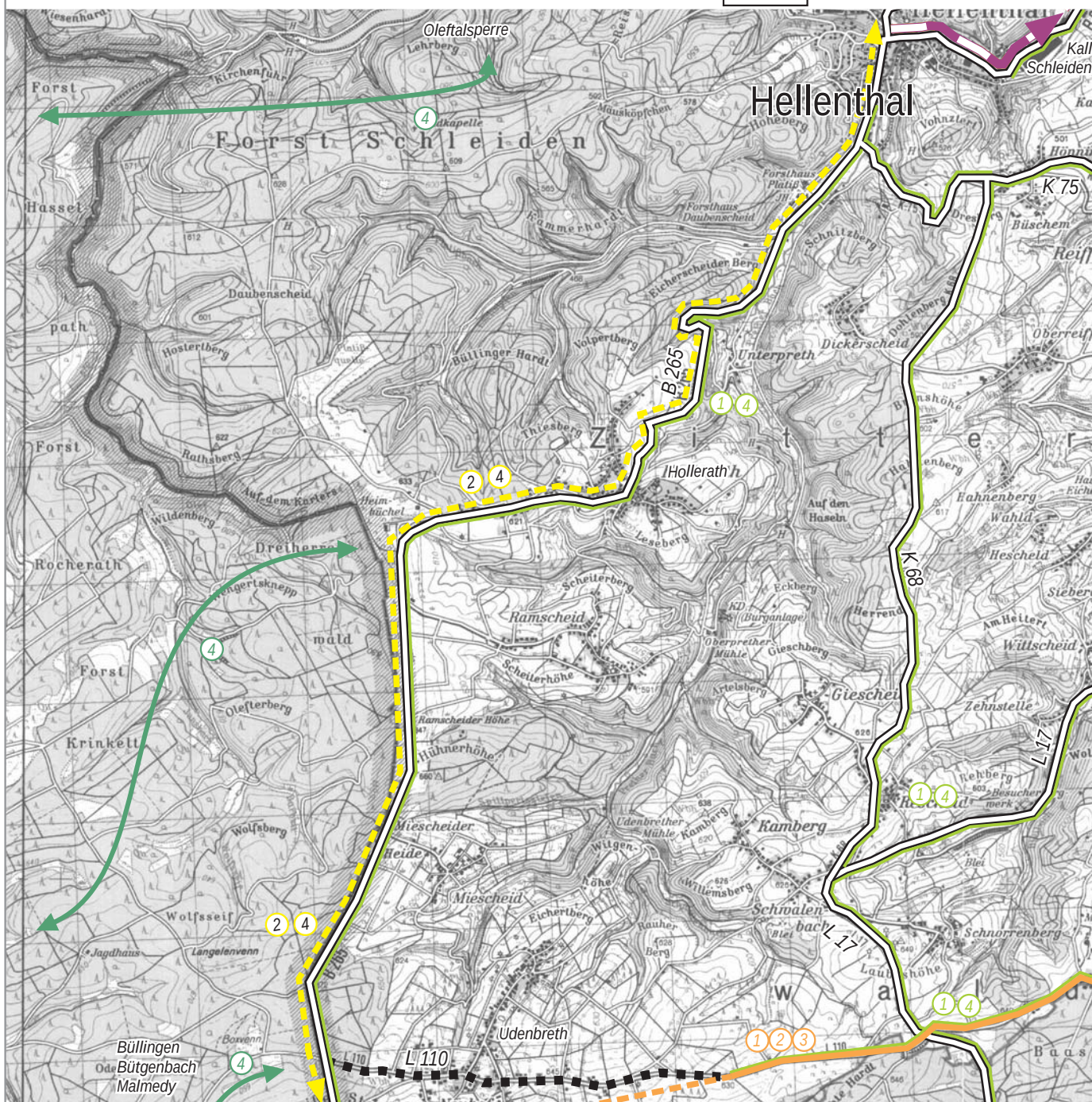
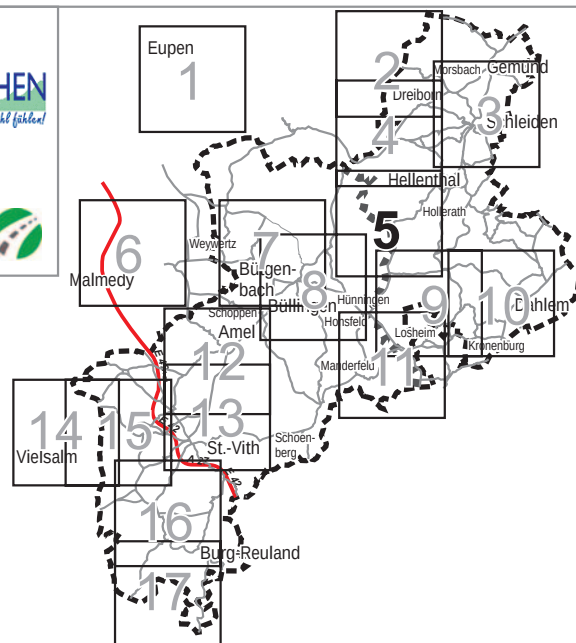
Élaboration d'un plan de Mobilité
transfrontalier de l'Eifel



**Regionales
Handlungspotenzial**

**Potentiel d'action
régional**

Plan [5]





Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden
Mobilitätsplans - Eifelverkehrsplanung



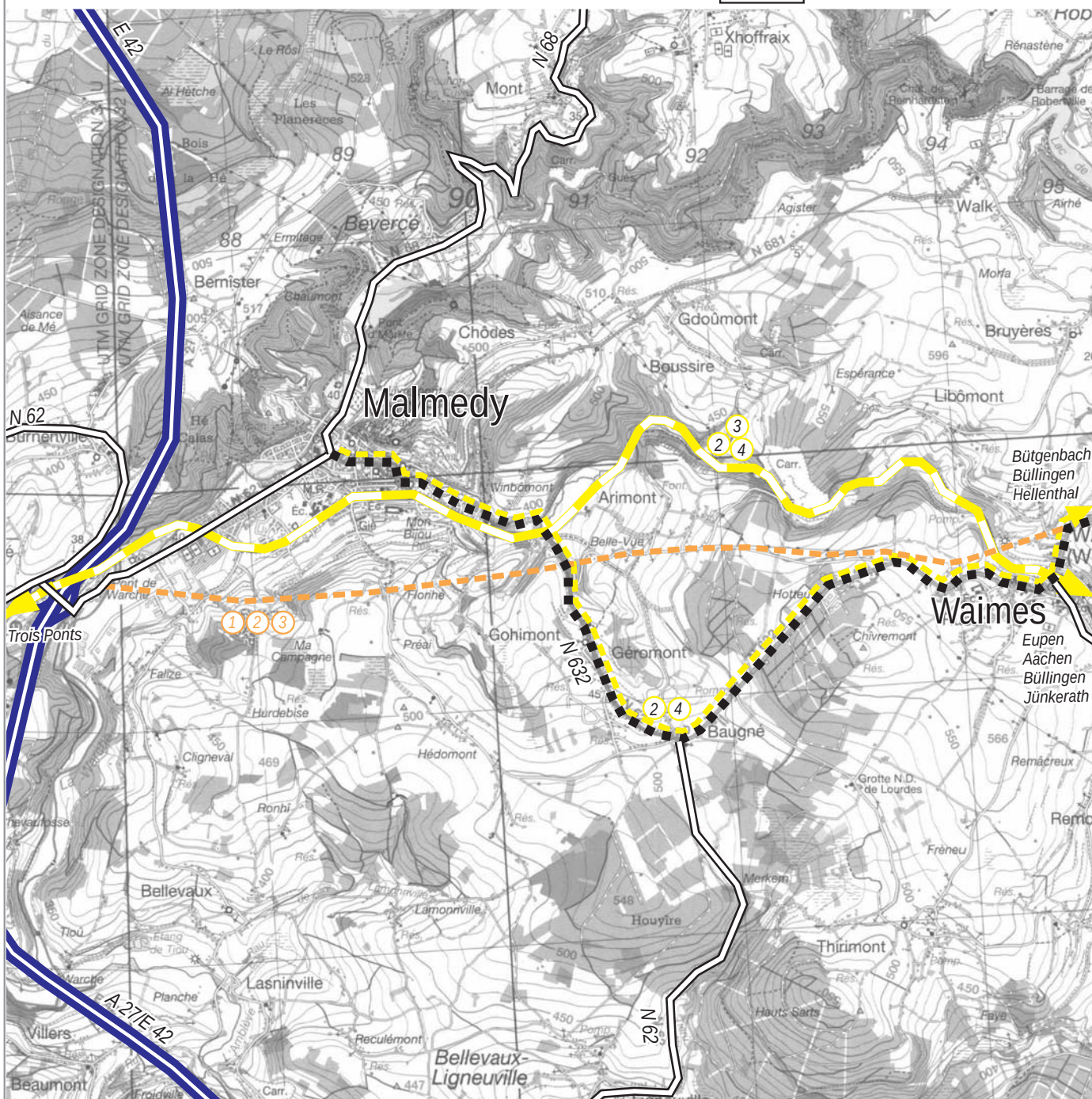
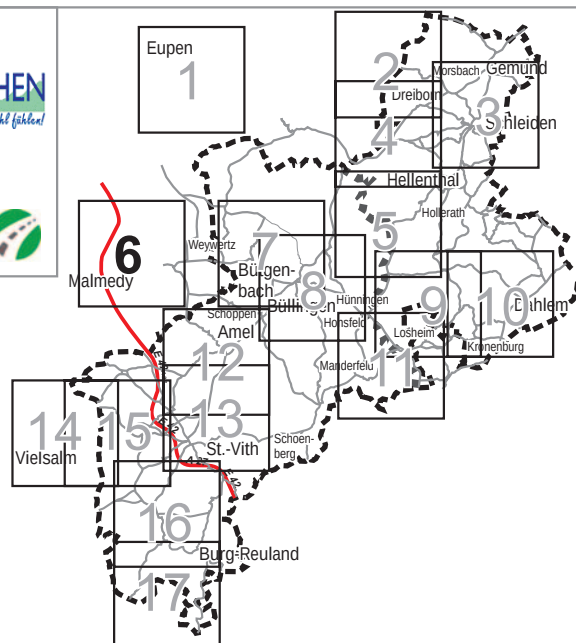
Élaboration d'un plan de Mobilité
transfrontalier de l'Eifel



**Regionales
Handlungspotenzial**

**Potentiel d'action
régional**

Plan [6]



BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRS-
PLANUNG DR.-ING. REINHOLD BAIER GMBH



Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden
Mobilitätsplans - Eifelverkehrsplanung



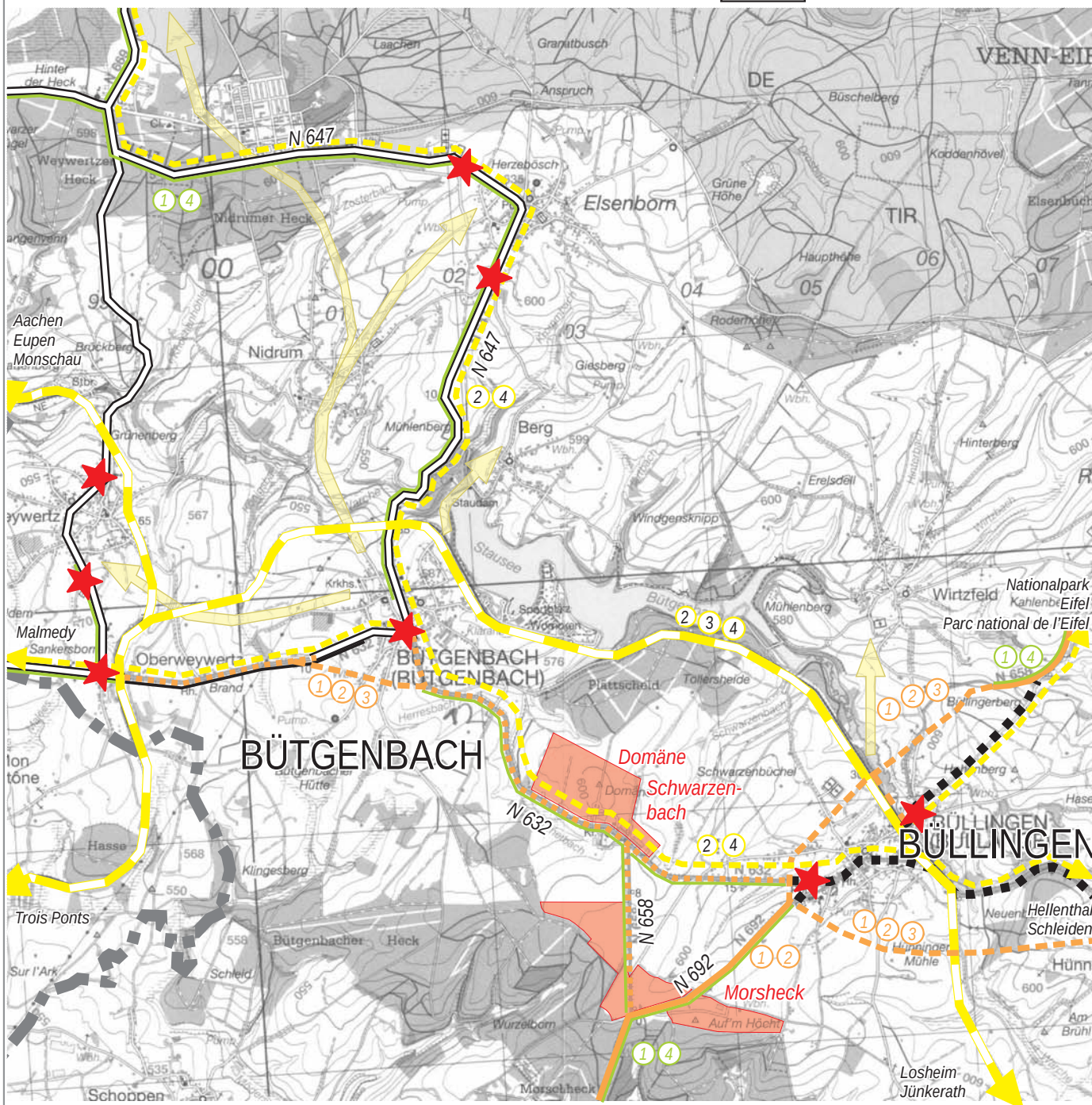
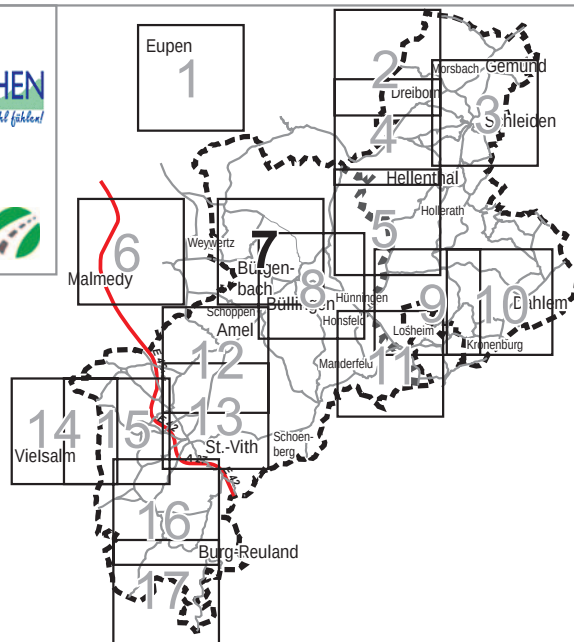
Élaboration d'un plan de Mobilité
transfrontalier de l'Eifel



**Regionales
Handlungspotenzial**

**Potentiel d'action
régional**

Plan [7]

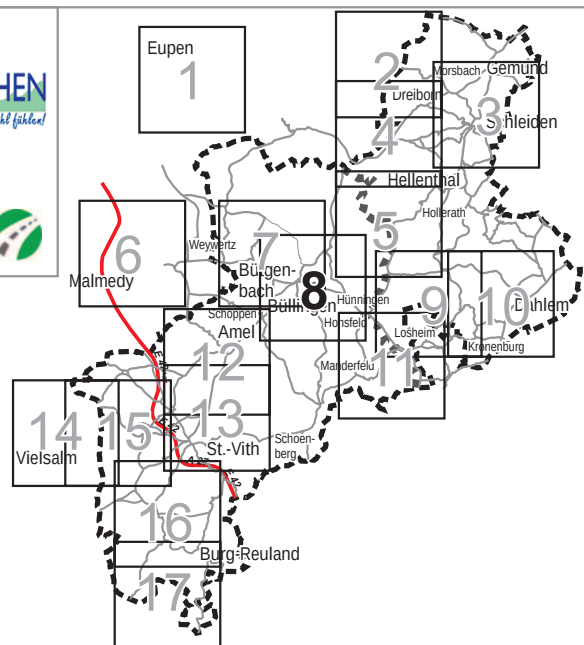




Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden
Mobilitätsplans - Eifelverkehrsplanung



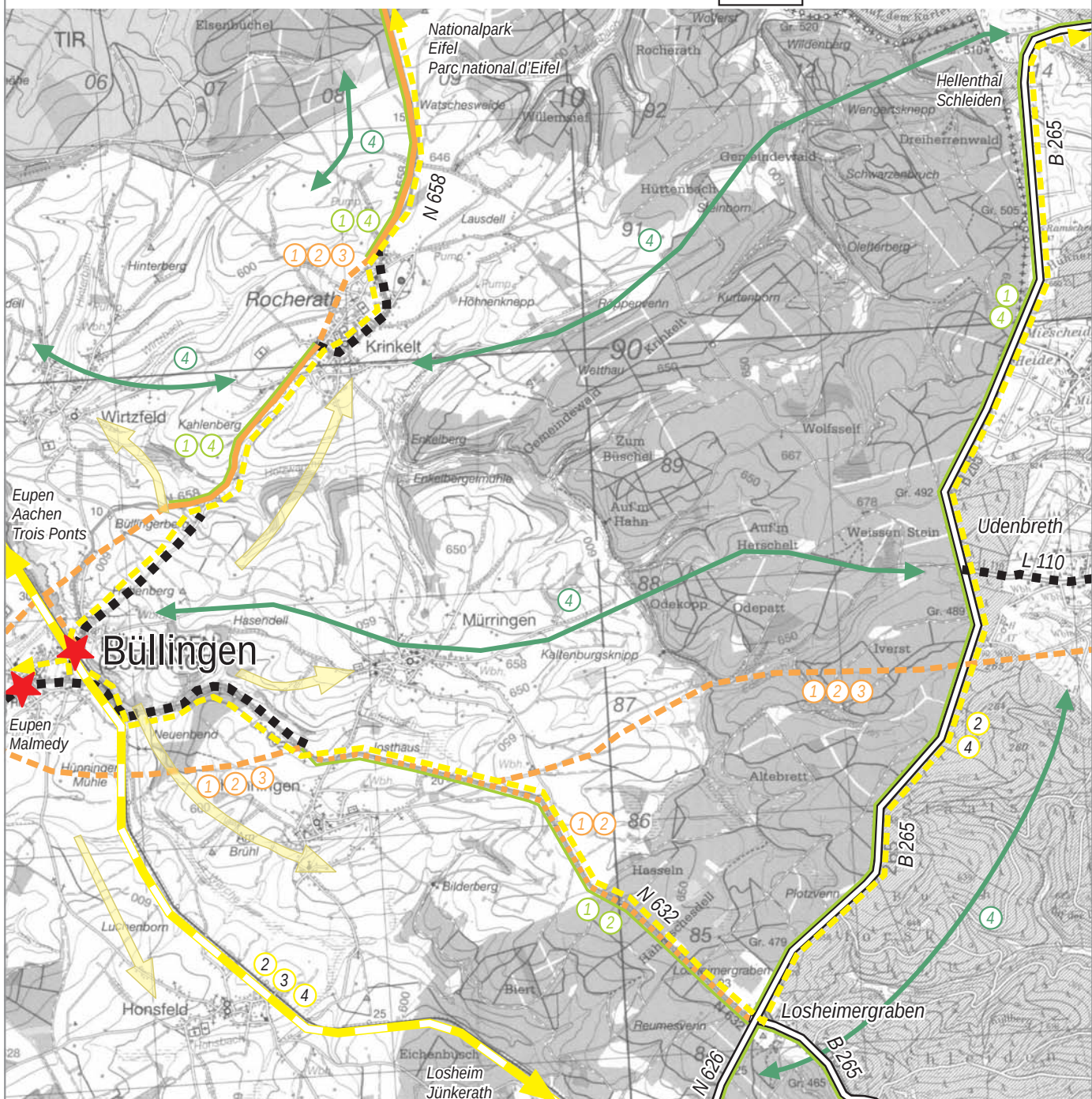
Élaboration d'un plan de Mobilité
transfrontalier de l'Eifel



Regionales
Handlungspotenzial

Potentiel d'action
régional

Plan [8]



BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRS-
PLANUNG DR.-ING. REINHOLD BAIER GMBH



Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden
Mobilitätsplans - Eifelverkehrsplanung



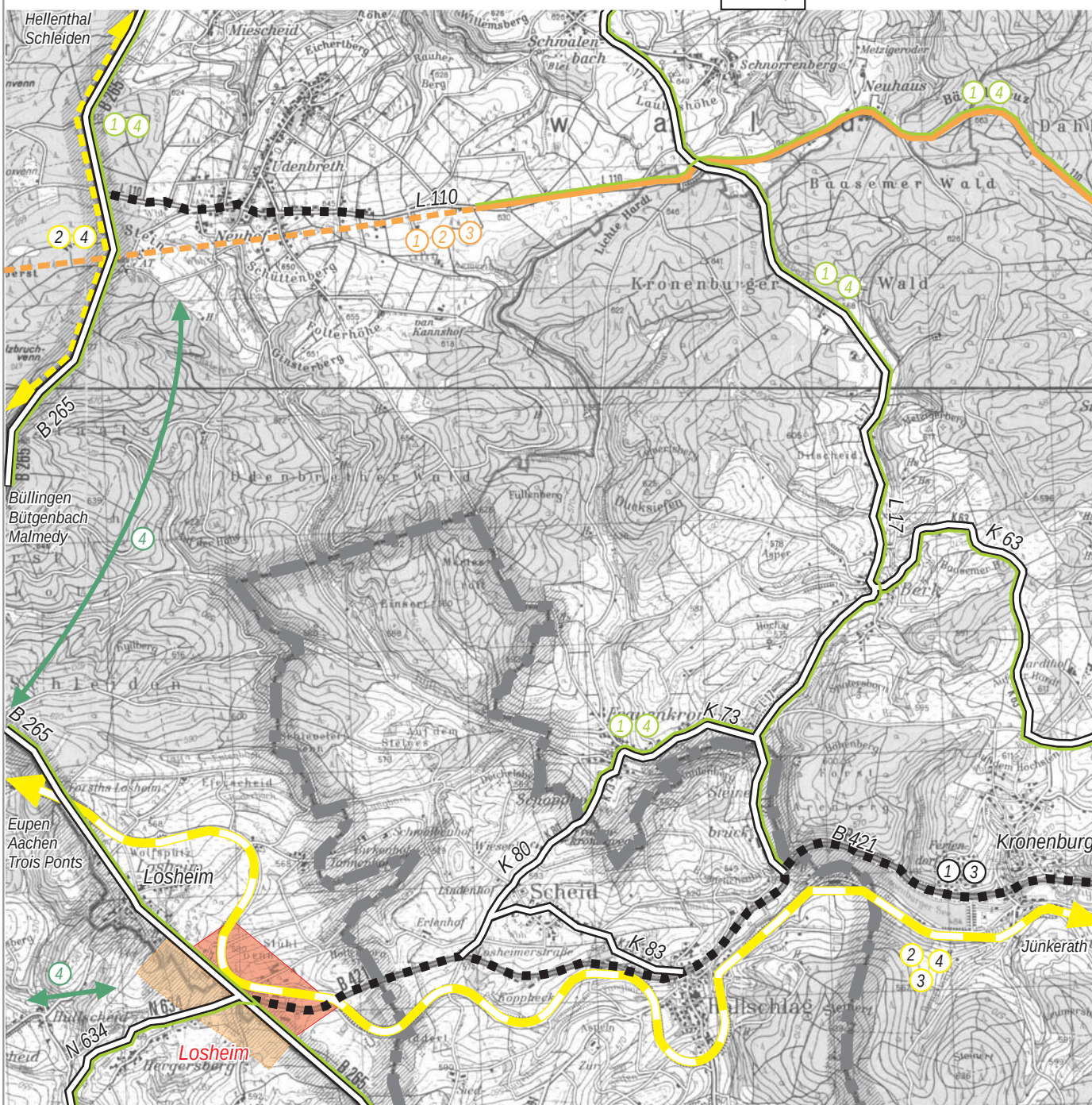
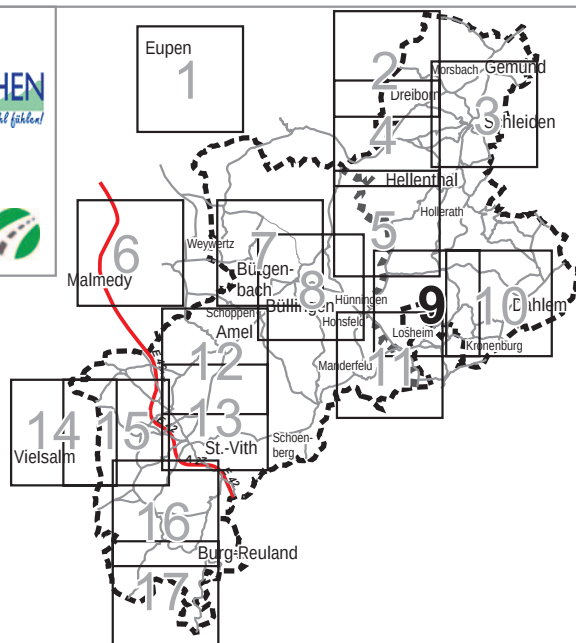
Élaboration d'un plan de Mobilité
transfrontalier de l'Eifel



**Regionales
Handlungspotenzial**

**Potentiel d'action
régional**

Plan [9]





Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden
Mobilitätsplans - Eifelverkehrsplanung



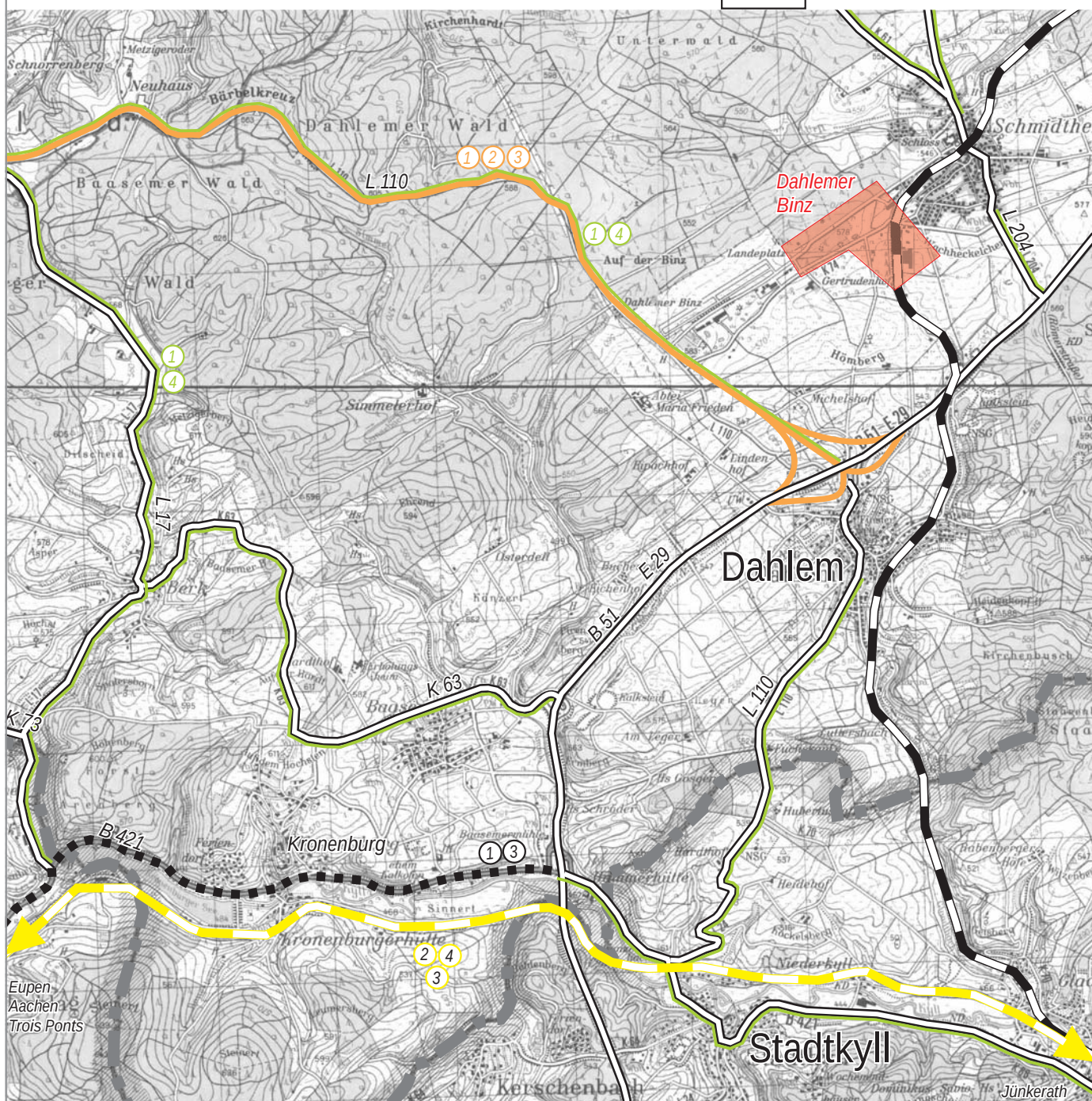
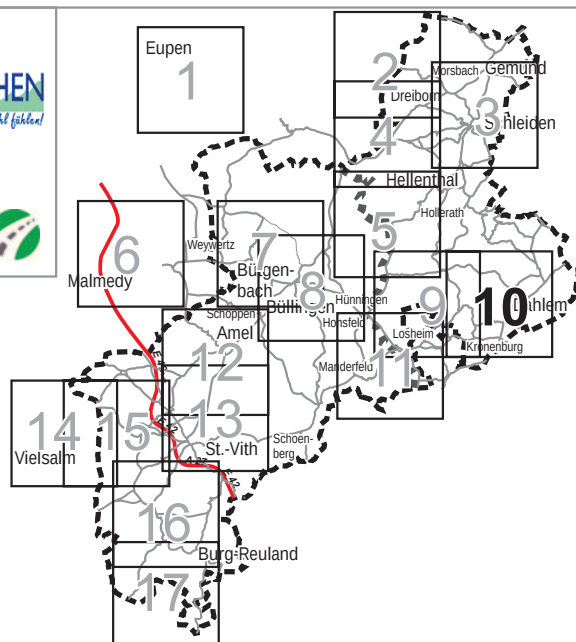
Élaboration d'un plan de Mobilité
transfrontalier de l'Eifel



**Regionales
Handlungspotenzial**

**Potential d'action
régional**

Plan [10]



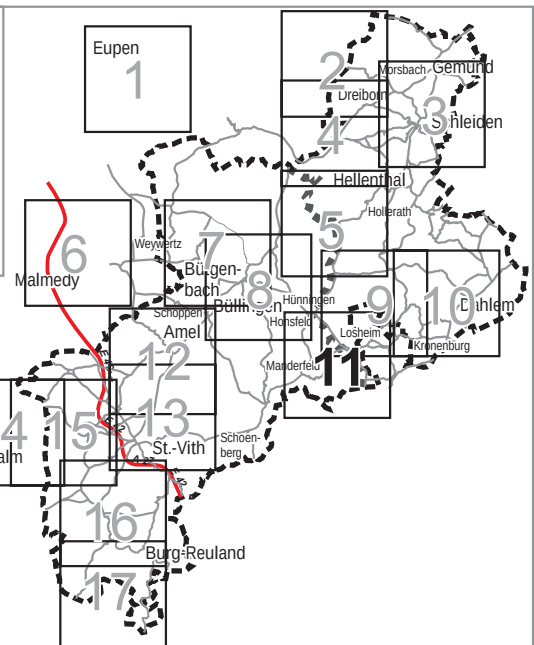
BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRS-
PLANUNG DR.-ING. REINHOLD BAIER GMBH



Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden
Mobilitätsplans - Eifelverkehrsplanung



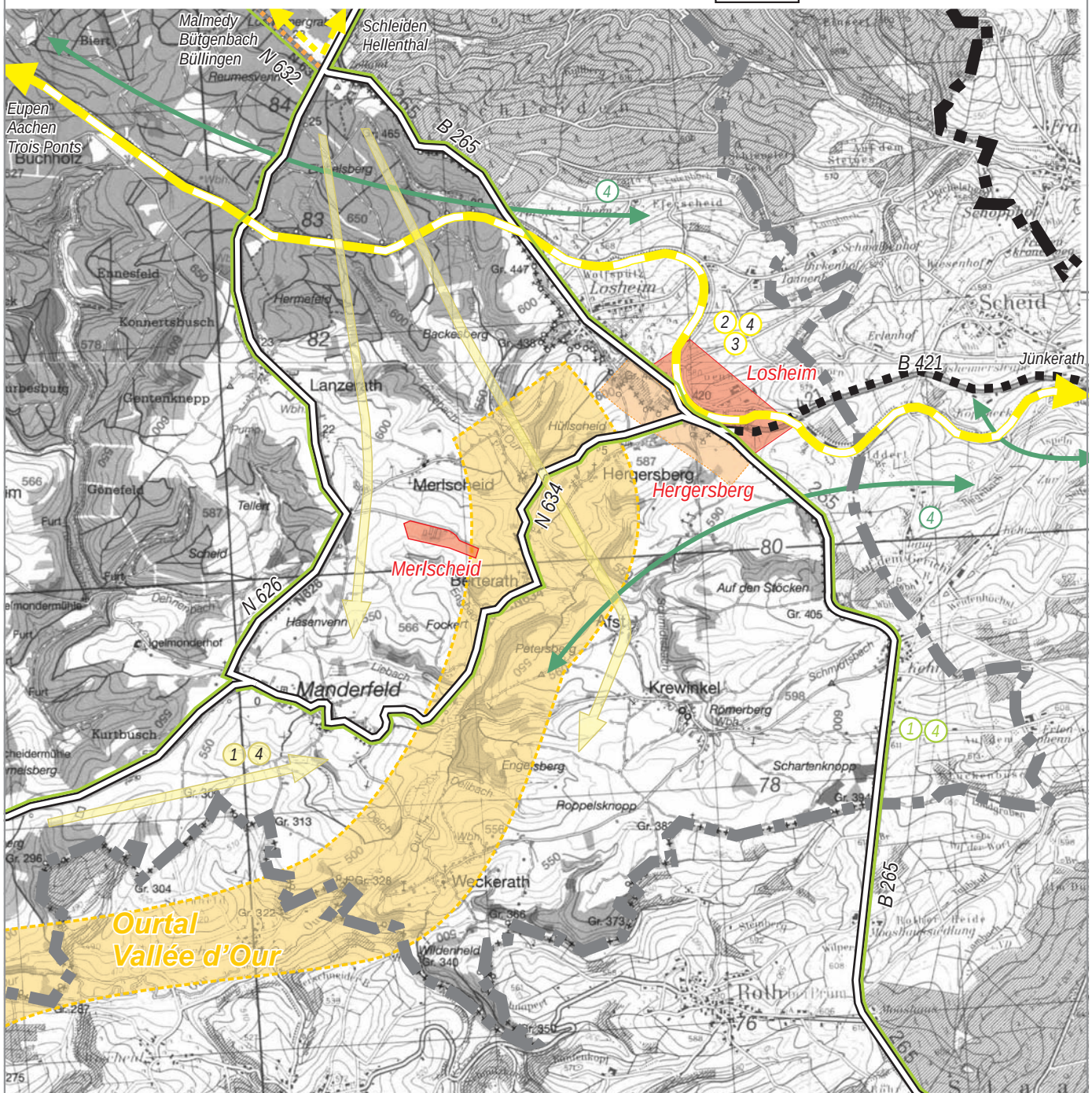
Élaboration d'un plan de Mobilité
transfrontalier de l'Eifel



**Regionales
Handlungspotenzial**

**Potentiel d'action
régional**

Plan [11]





Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden
Mobilitätsplans - Eifelverkehrsplanung



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



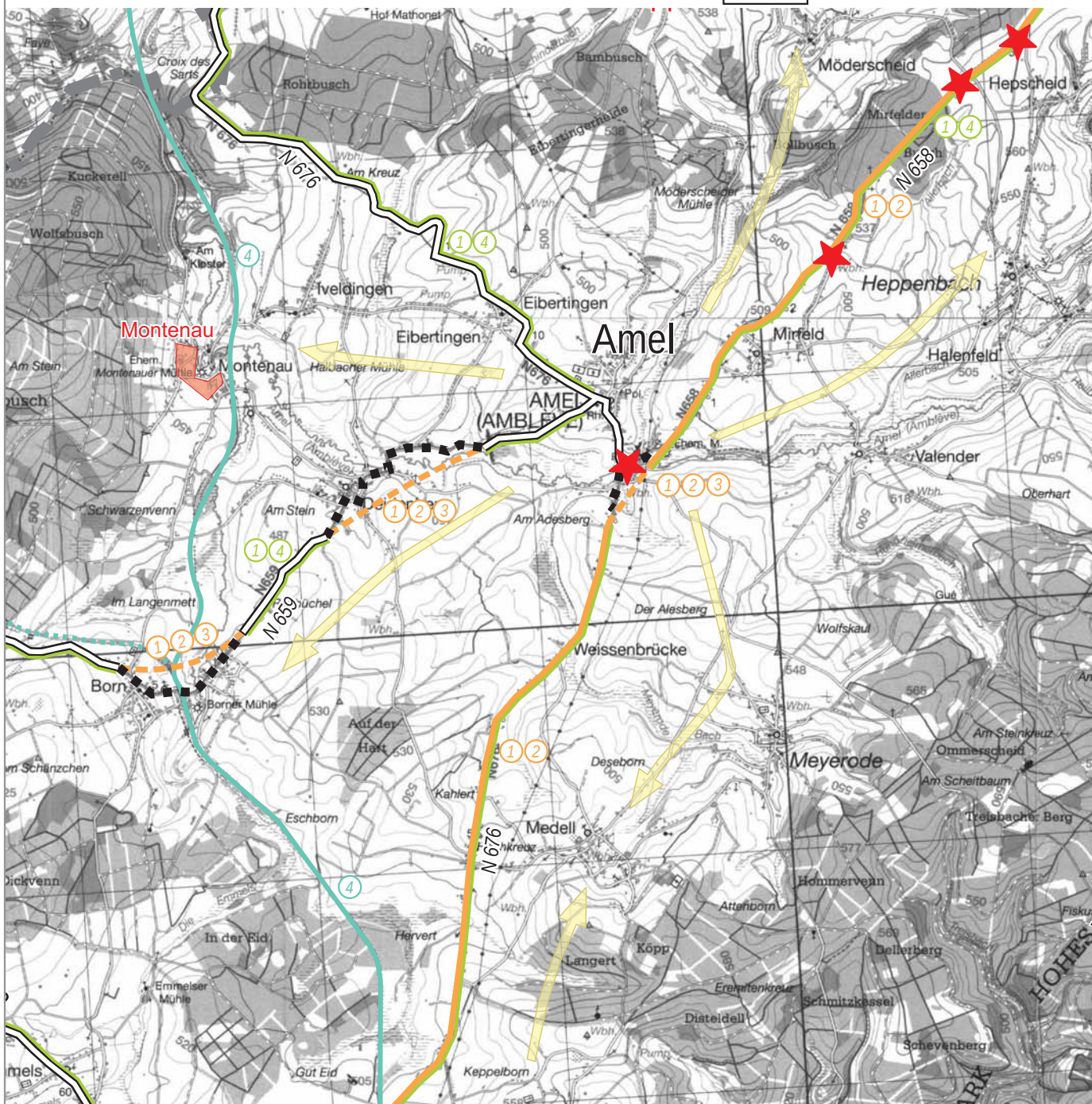
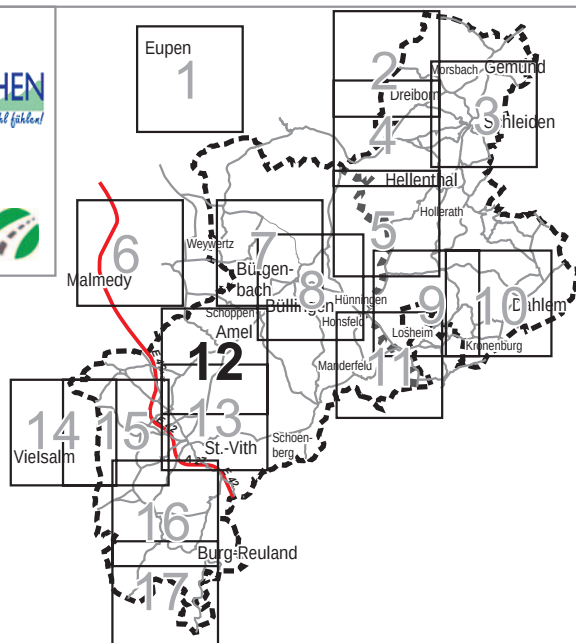
Straßen.NRW.

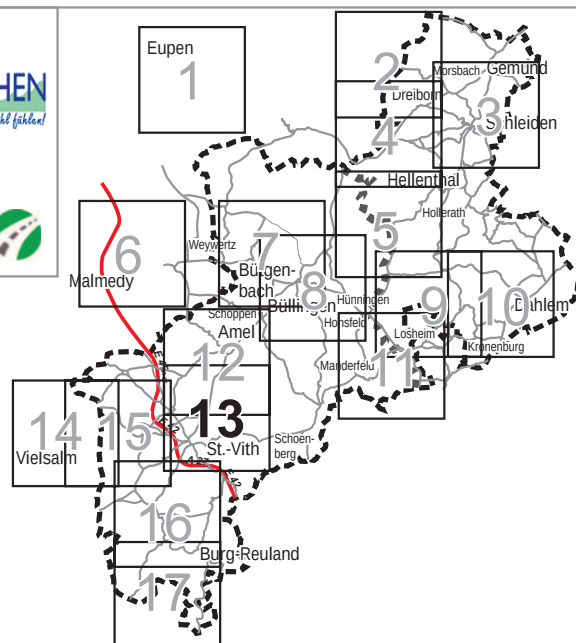


**Regionales
Handlungspotenzial**

**Potentiel d'action
régional**

Plan [12]

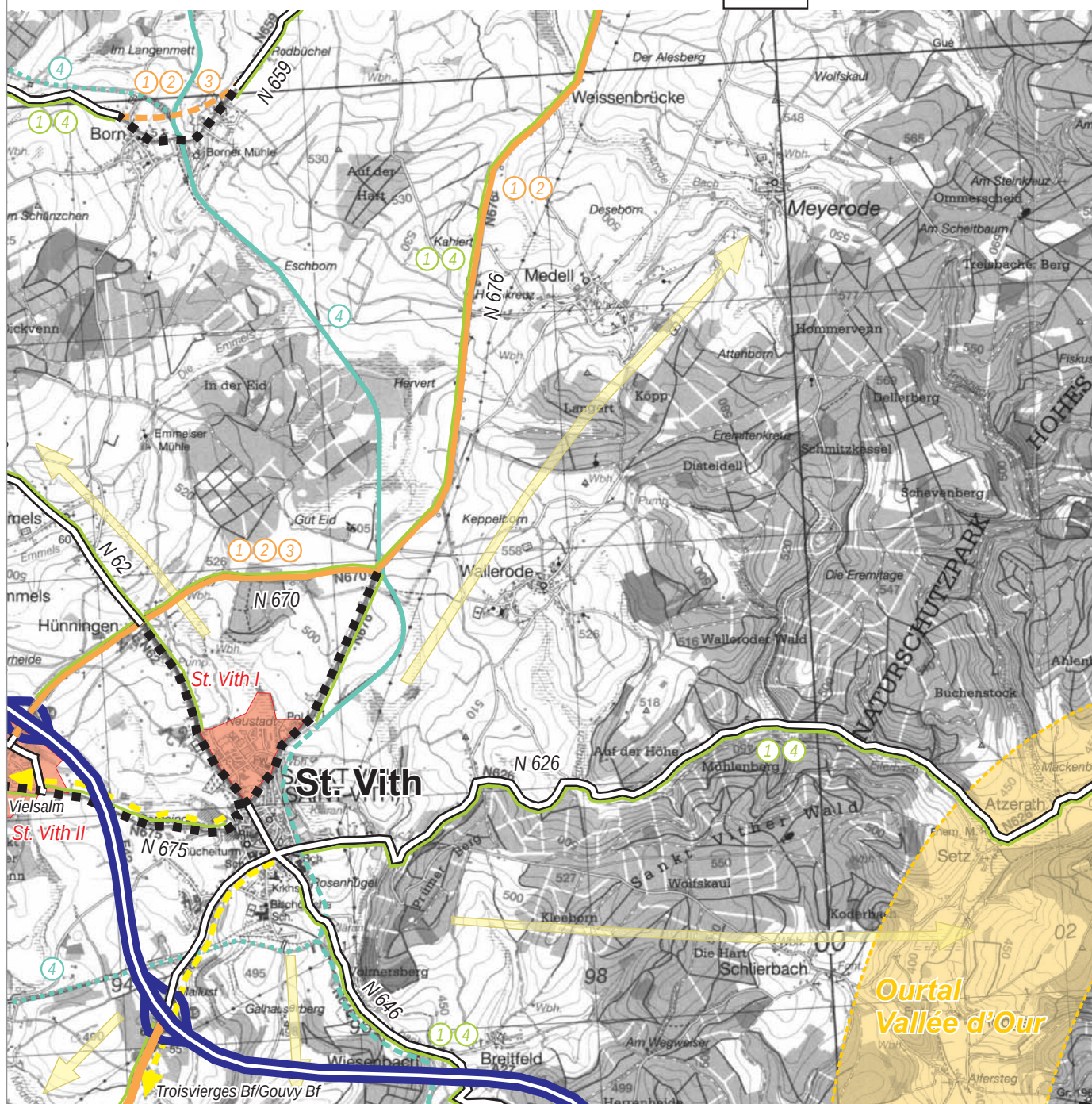




Regionales Handlungspotenzial

Potentiel d'action régional

Plan [13]





Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden
Mobilitätsplans - Eifelverkehrsplanung



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

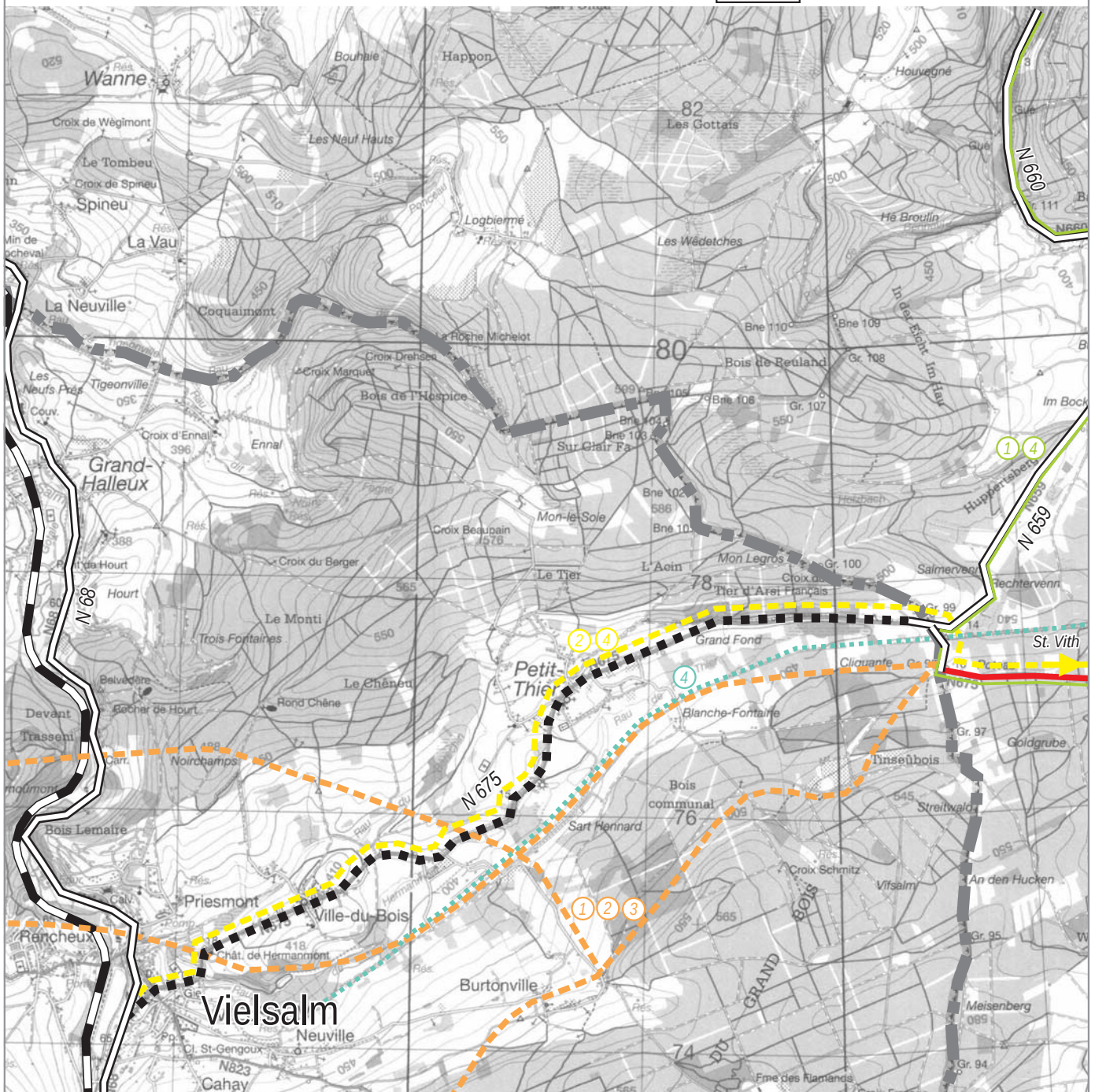
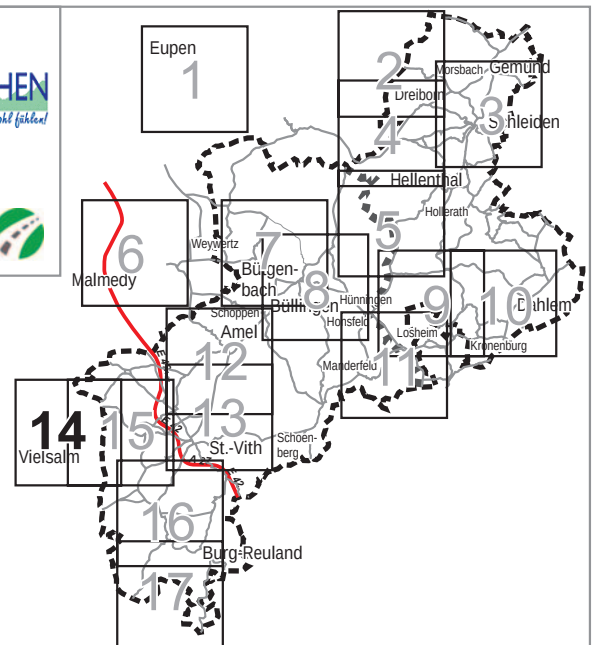


**Regionales
Handlungspotenzial**

**Potentiel d'action
régional**

Plan [14]

Source:
MET, D.132 Direction des Routes du Luxembourg
Projet de liaison entre les autoroutes E 25 et E 42



BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRS-
PLANUNG DR.-ING. REINHOLD BAIER GMBH



Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden
Mobilitätsplans - Eifelverkehrsplanung



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

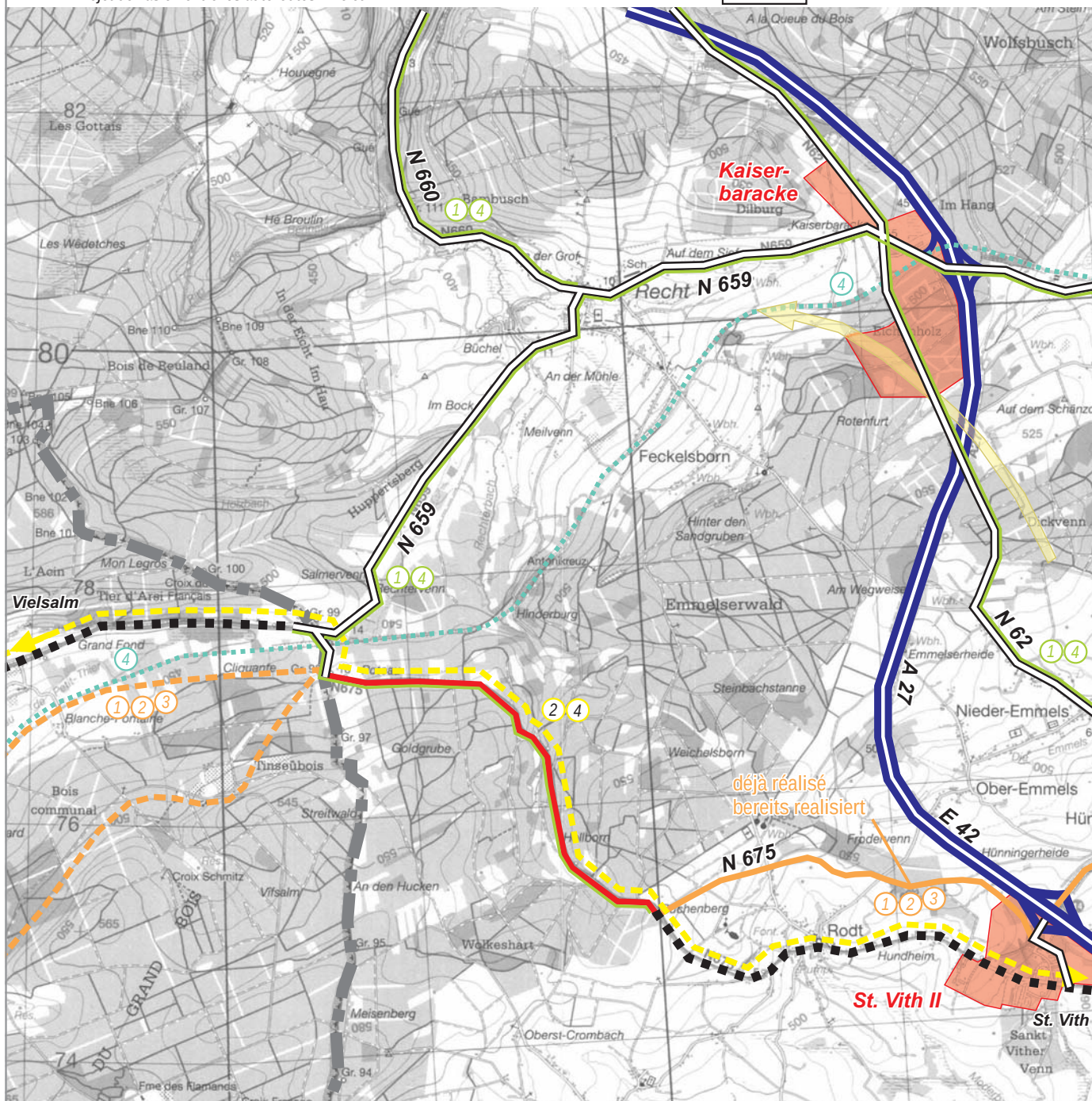
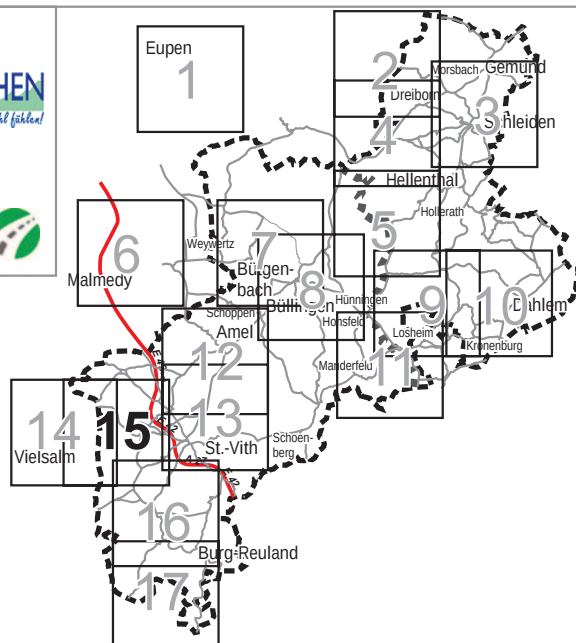


Regionales Handlungspotenzial

Potential d'action régional

Plan [15]

Source:
MET, D.132
Direction des Routes du Luxembourg
Projet de liaison entre les autoroutes E 25 et E42

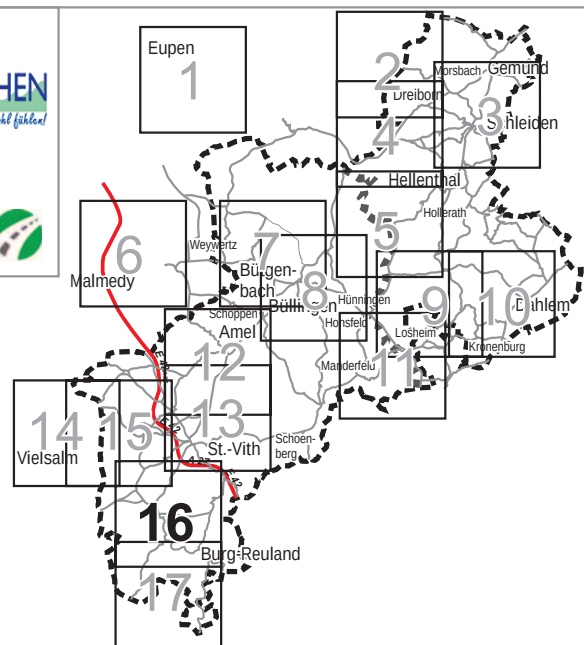




Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden
Mobilitätsplans - Eifelverkehrsplanung



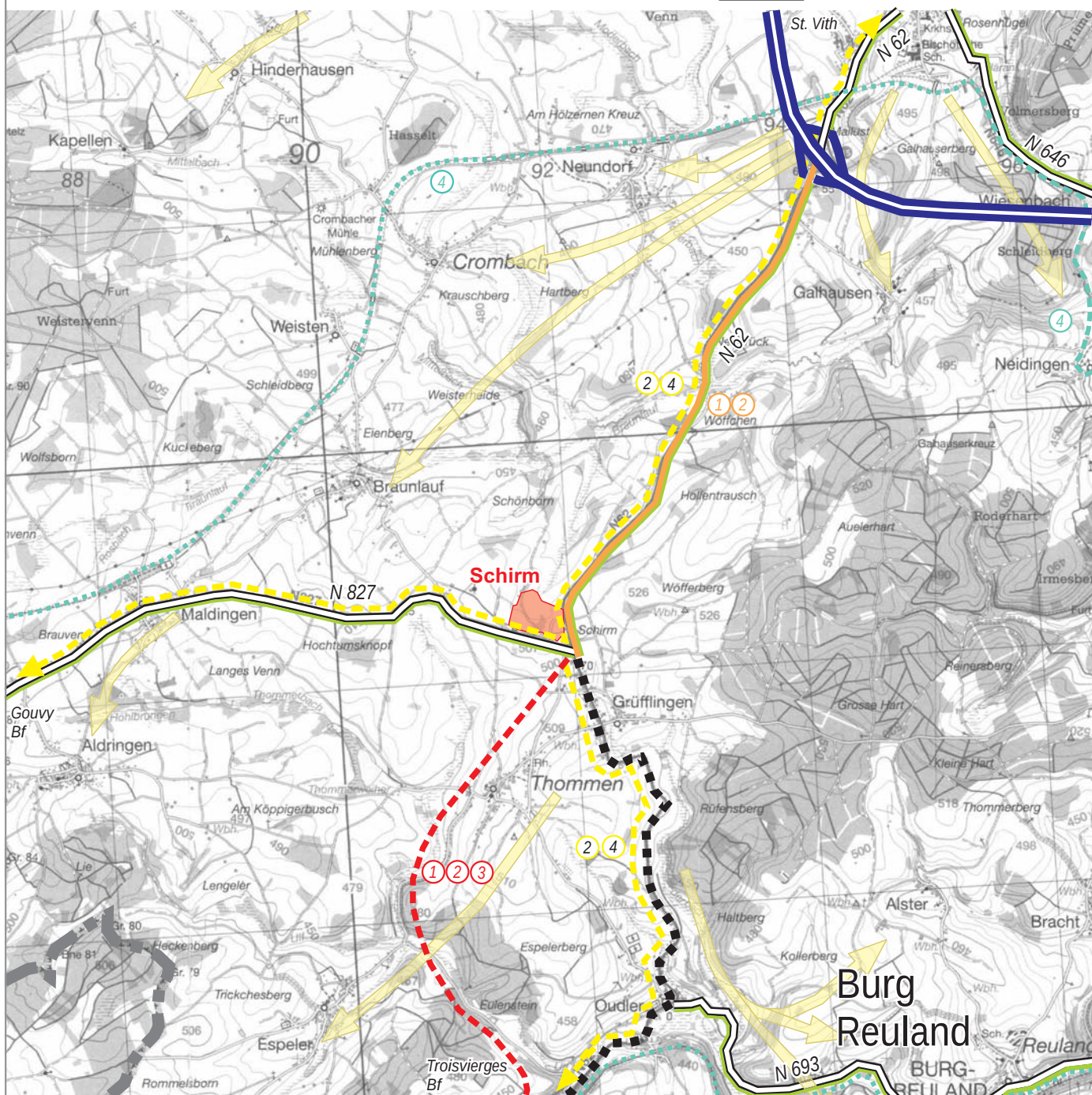
Élaboration d'un plan de Mobilité
transfrontalier de l'Eifel



**Regionales
Handlungspotenzial**

**Potentiel d'action
régional**

Plan [16]



BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRS-
PLANUNG DR.-ING. REINHOLD BAIER GMBH



Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden
Mobilitätsplans - Eifelverkehrsplanung



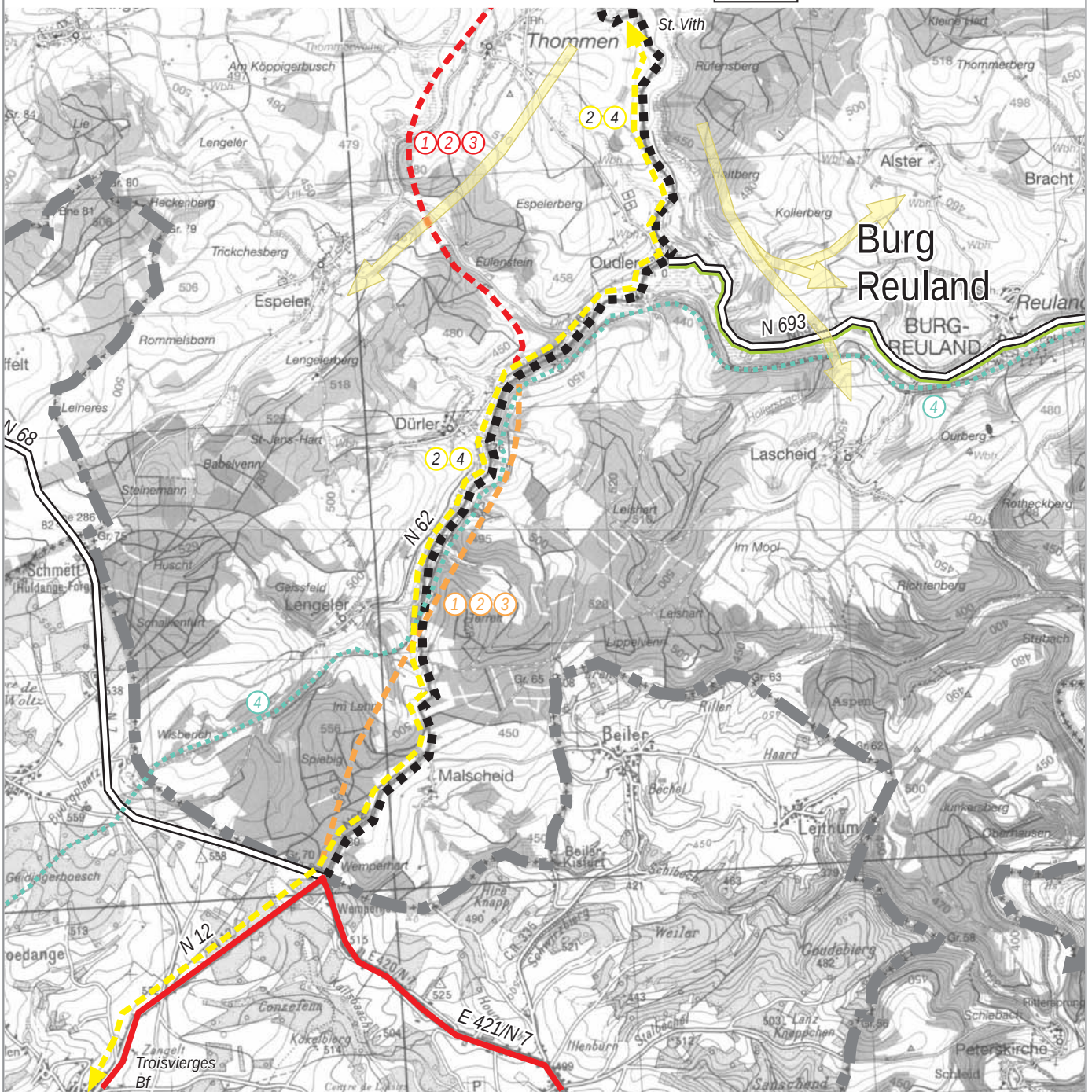
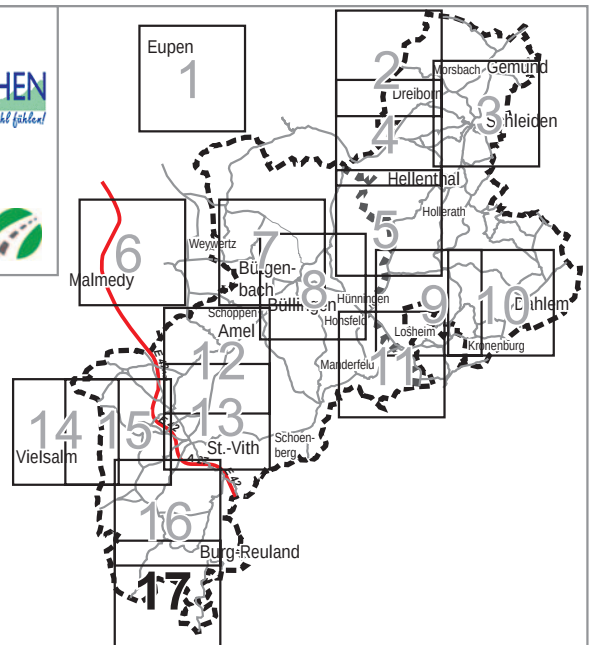
Élaboration d'un plan de Mobilité
transfrontalier de l'Eifel



**Regionales
Handlungspotenzial**

**Potentiel d'action
régional**

Plan [17]



BSV BÜRO FÜR STADT- UND VERKEHRS-
PLANUNG DR.-ING. REINHOLD BAIER GMBH



Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden Mobilitätsplans - Eifelverkehrsplanung



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



Handlungspotenzial Mobilitätsplan - regional -

Bestand:

- Autobahn
- klassifizierte Straße/Verbindungsstraße
- Schiene
- Straßenbegleitender Radweg
- Schutzstreifen
- RAVeL
- Nationalpark Eifel

Planung:

- Straßenausbau
- Straßenneubau
- Variante gemäß vorliegender Untersuchung
- Ausbau bzw. Wiederaufnahme des Personen- und Güterverkehrs
- Einrichtung oder Verbesserung des Linienbusangebotes
- RAVeL
- Gewerbegebiet (Bestand und Planung)

Handlungspotenzial Mobilitätsplan:

- Straßenausbau
- Straßenneubau
- Straßeninstandsetzung
- Funktionale Abstufung
- Ausbau bzw. Wiederaufnahme des Personen- und Güterverkehrs
- Einrichtung oder Verbesserung des Linienbusangebotes
- Taxi Bus / Anrufsammeltaxi
- Straßenbegleitender Geh-/Radweg
- Grenzüberschreitende Verknüpfung von Radverkehrsnetzen
- RAVeL
- sichere Gestaltung Knotenpunkte/ Einmündungen
- Gewerbegebiet
- Entwicklung "sanfter Tourismus" Oortal
- Grenze Untersuchungsgebiet

Oberziele:

- ① Erhöhung der Verkehrssicherheit
- ② Verbesserung der Erreichbarkeits- und Verbindungsqualität
- ③ Erzielung eines verträglichen Verkehrs in Ortschaften
- ④ Förderung einer umwelt- und sozialverträglichen Mobilität

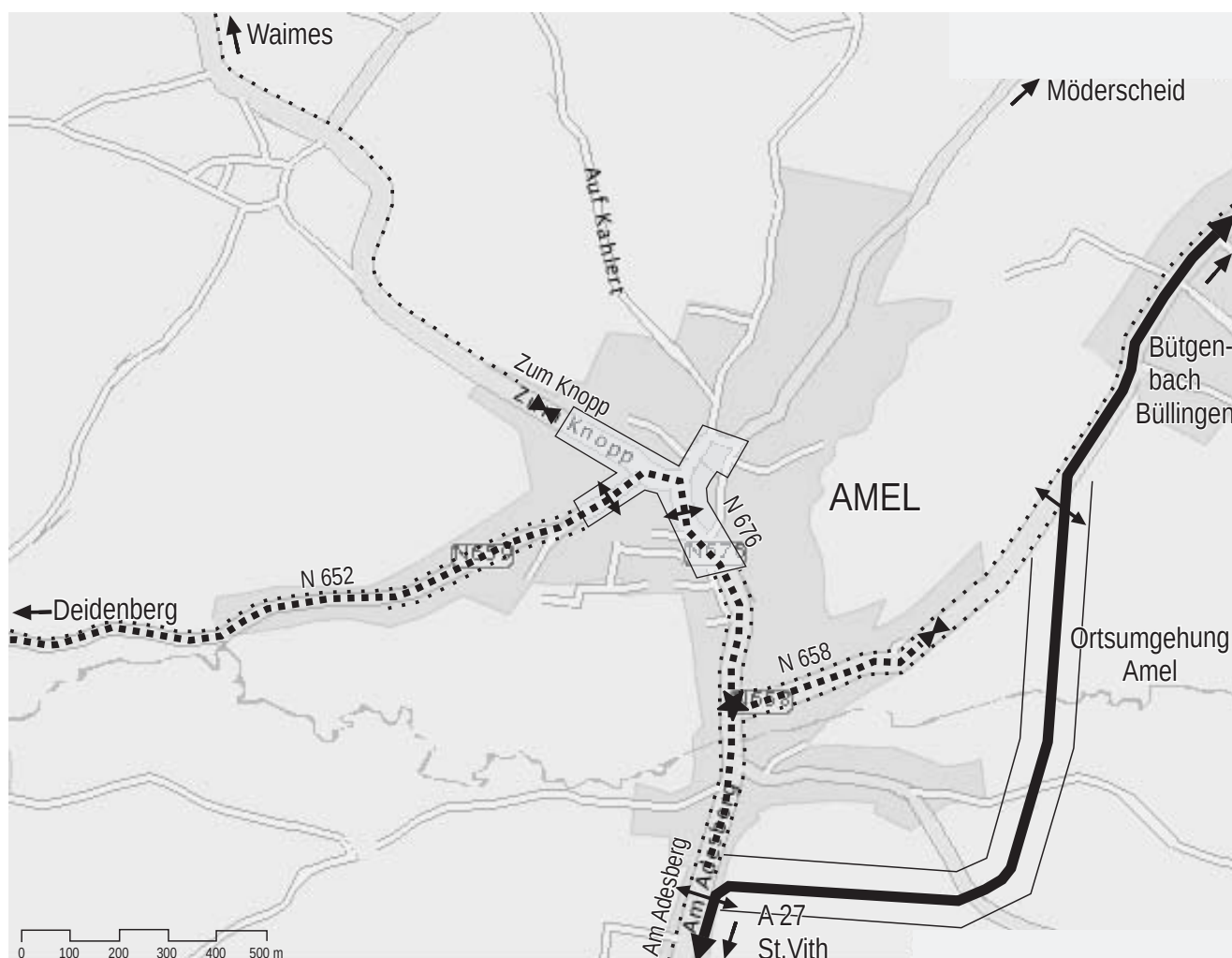


Handlungsbedarf

- ★ Verkehrssicherheit
- ↕ Fußgängerquerungen
- ⋮ Radverkehrsanlagen
- Entlastung von Lkw-Verkehr
- Straßenumgestaltung
- ✕ Geschwindigkeitsdämpfung
- ↔ Lkw-Führung
- Ortsumgehung

Besoin d'action

- ★ Sécurité routière
- ↕ Traversée pour piétons
- ⋮ Equipements pour déplacements cyclables
- Délestage du trafic poids lourds
- Aménagement de route
- ✕ Système de ralentissement de la vitesse
- ↔ Itinéraire poids lourds
- Déviation d'agglomération

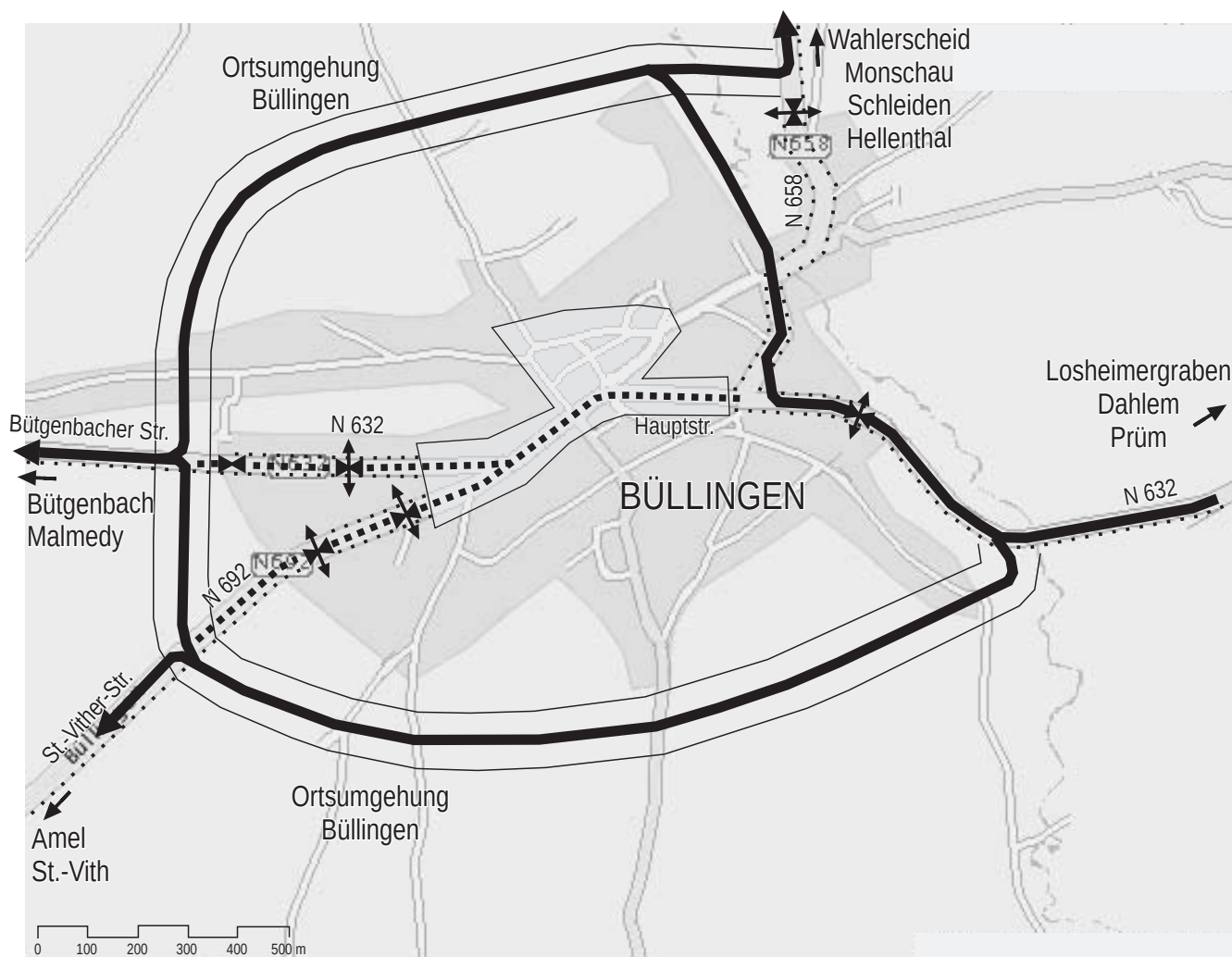


Handlungsbedarf

- ★ Verkehrssicherheit
- ↕ Fußgängerquerungen
- ⋮ Radverkehrsanlagen
- Entlastung von Lkw-Verkehr
- Straßenumgestaltung
- ⌞ Geschwindigkeitsdämpfung
- ↔ Lkw-Führung
- Ortsumgehung

Besoin d'action

- ★ Sécurité routière
- ↕ Traversée pour piétons
- ⋮ Equipements pour déplacements cyclables
- Délestage du trafic poids lourds
- Aménagement de route
- ⌞ Système de ralentissement de la vitesse
- ↔ Itinéraire poids lourds
- Déviation d'agglomération

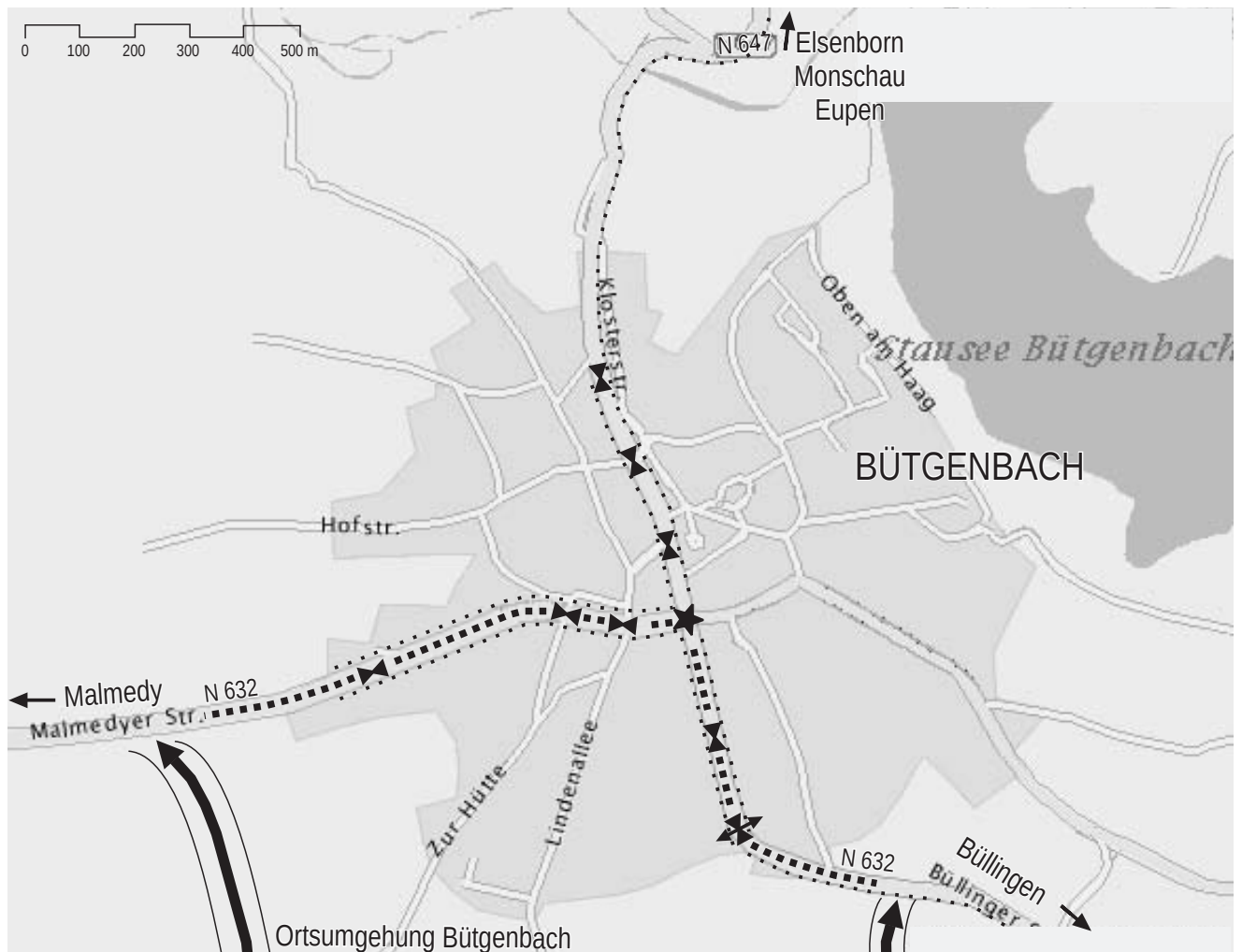


Handlungsbedarf

- ★ Verkehrssicherheit
- ↕ Fußgängerquerungen
- ⋮ ⋮ Radverkehrsanlagen
- Entlastung von Lkw-Verkehr
- Straßenumgestaltung
- ⌞ Geschwindigkeitsdämpfung
- ↔ Lkw-Führung
- Ortsumgehung

Besoin d'action

- ★ Sécurité routière
- ↕ Traversée pour piétons
- ⋮ ⋮ Equipements pour déplacements cyclables
- Délestage du trafic poids lourds
- Aménagement de route
- ⌞ Système de ralentissement de la vitesse
- ↔ Itinéraire poids lourds
- Déviation d'agglomération

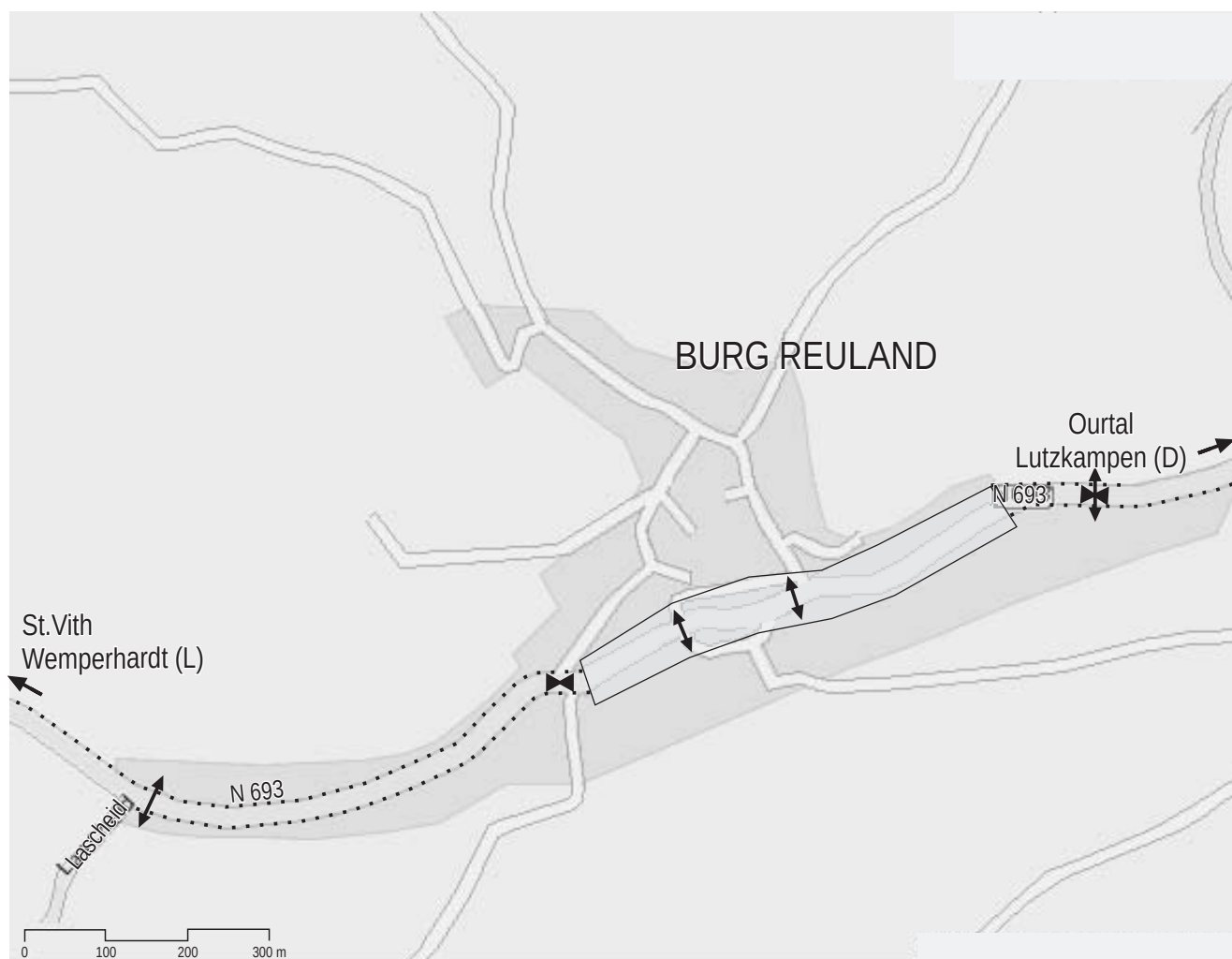


Handlungsbedarf

- ↕ Fußgängerquerungen
- ⋮ Radverkehrsanlagen
- ▭ Straßenumgestaltung
- ⌞ Geschwindigkeitsdämpfung

Besoin d'action

- ↕ Traversée pour piétons
- ⋮ Equipements pour déplacements cyclables
- ▭ Aménagement de route
- ⌞ Système de ralentissement de la vitesse



Handlungsbedarf

- ↕ Fußgängerquerungen
- Straßenumgestaltung

Besoin d'action

- ↕ Traversée pour piétons
- Aménagement de route



Handlungsbedarf

- ↕ Fußgängerquerungen
- ⋮ Radverkehrsanlagen
- ⌂ Geschwindigkeitsdämpfung

Besoin d'action

- ↕ Traversée pour piétons
- ⋮ Equipements pour déplacements cyclables
- ⌂ Système de ralentissement de la vitesse



Handlungsbedarf

- ↕ Fußgängerquerungen
- ⋮ Radverkehrsanlagen
- ⋯ Entlastung von Lkw-Verkehr
- ▭ Straßenumgestaltung
- ⌞ Geschwindigkeitsdämpfung
- Fußgängerlängsverkehr

Besoin d'action

- ↕ Traversée pour piétons
- ⋮ Equipements pour déplacements cyclables
- ⋯ Délestage du trafic poids lourds
- ▭ Aménagement de route
- ⌞ Système de ralentissement de la vitesse
- Equipements pour déplacements piétons



Handlungsbedarf

- ↕ Fußgängerquerungen
- ⋮ Radverkehrsanlagen
- ⏏ Geschwindigkeitsdämpfung

Besoin d'action

- ↕ Traversée pour piétons
- ⋮ Equipements pour déplacements cyclables
- ⏏ Système de ralentissement de la vitesse

