



## ***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***

### ***EIFELVERKEHRSPLANUNG***

***PROJEKT UNTERSTÜTZT VON DER EUROPÄISCHEN UNION***

***(INTERREG III PROJEKT EMR INT 3)***

***ZUSAMMENFASSENDE ERLÄUTERUNGEN UND ANHANG PHASE III***

**März 2005**

*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 VERKEHRSPLANUNG DR.-ING. REINHOLD BAIER GMBH



Hanbrucher Straße 9  
D – 52064 AACHEN  
DEUTSCHLAND  
Tel. : +49/241/7.05.50-0  
Fax : +49/241/7.05.50-20  
Email : mail@bsv-planung.de

## **Inhaltsverzeichnis**

1.	Allgemeine Erläuterung.....	3
2.	Ergänzende Erläuterungen zur Wirkungsanalyse.....	6
2.1	Korridorsysteme / Kfz-Verkehr.....	6
2.2	Öffentlicher Personennahverkehr .....	8
2.3	Verknüpfungspunkte innerhalb und außerhalb des Untersuchungsgebiets	12
2.4	Radverkehr.....	12
3.	Schlussfolgerungen und Empfehlungen zu den untersuchten Korridorsystemen ....	15

## **Hinweis**

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

## 1. Allgemeine Erläuterung

Mit dem Zwischenbericht Phase III (November 2004) liegen die Ergebnisse der Untersuchungen zur Phase III vor. Im Vorgriff auf die Phase III wurden im Zuge der Bearbeitung von Phase II bereits Arbeitsschritte aus Phase III (Ermittlung der Defizite und des Handlungsbedarfs, Entwicklung von Korridorsystemen) bearbeitet und diskutiert. Aus diesem Grunde beschränken sich die zentralen Arbeitsschritte in Phase III auf die Wirkungsanalyse und Bewertung der Korridore und die Ausarbeitung eines Mobilitätsplans.

Im Rahmen der Wirkungsanalyse und Bewertung der Korridore wurden die am 08.07.2004 in Büllingen von der technischen Arbeitsgruppe abgestimmten Korridorsystems anhand des in Phase II entwickelten Bewertungsverfahrens (Ziele und Indikatoren) u.a. mit Hilfe des in Phase I aufgebauten Verkehrssimulationsmodells überprüft.

Die Aussagen des ausgearbeiteten Mobilitätsplans umfassen neben den Varianten von Korridoren für eine großräumliche Straßenverbindung ein Lkw-Verkehrsführungskonzept, ein ÖPNV-Konzept, ein Radverkehrskonzept und ein örtliches Aktionsprogramm.

Nach Vorliegen des Zwischenberichts zu Phase III wurden die Ergebnisse mit dem MET in Namur (18.11.2004) und mit dem Kreis Euskirchen zusammen mit dem Landesbetrieb Straßen NRW (23.11.2004) diskutiert. Die WFG war bei beiden Diskussionsrunden vertreten. Bei diesen Diskussionen wurde klar, dass die Vielfalt der unterschiedlichen Arbeitsergebnisse ohne weitere differenzierende Erläuterungen verwirrend erscheinen. Außerdem wurde der Wunsch geäußert, dass von Seiten der Gutachter auf Grundlage der vorliegenden Erkenntnisse und Befunde ein begründeter Vorschlag für eine Variante der untersuchten Korridorsysteme formuliert wird. Hiermit werden deshalb ergänzende Erläuterungen zu den vorliegenden Arbeitsergebnissen der Phase III als Vorbereitung der gemeinsamen Sitzung der technischen Ausarbeitungsgruppe zur Verfügung gestellt. Wesentliches Anliegen dieser ergänzenden Erläuterungen ist es, aus der Vielfalt der Einzelergebnisse die für eine anstehende Entscheidung für oder gegen eine der untersuchten Korridorvarianten wesentlichen Ergebnisse zusammen zu fassen und in einem großräumlichen Zusammenhang zu betrachten.

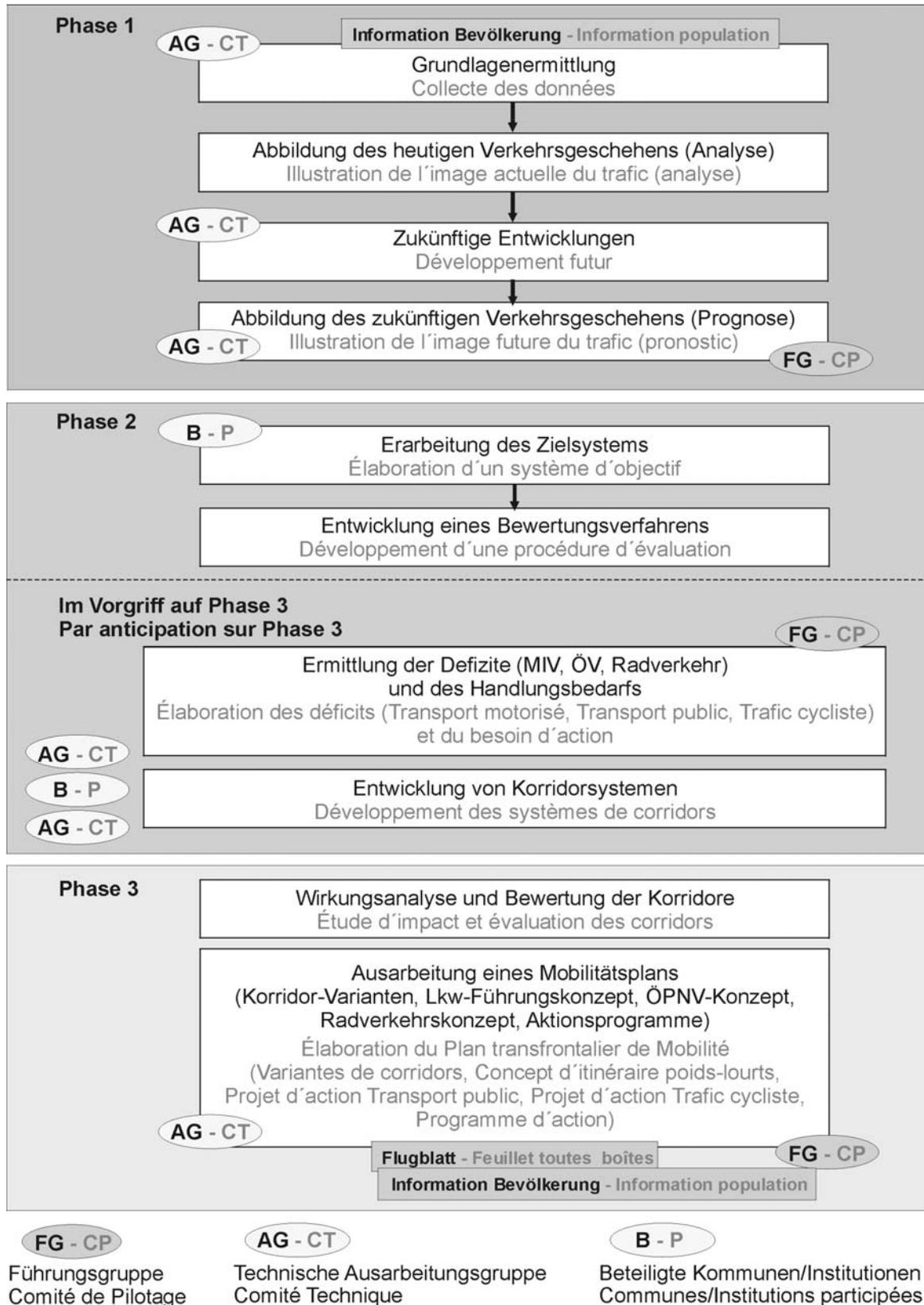


Abb. 1: Arbeitsprogramm

Außerdem werden mit diesen Ausführungen ergänzende und im Rahmen der vorangegangenen Diskussionen überarbeitete Unterlagen zu den im vorliegenden Zwischenbericht Phase III dargestellten Ergebnissen zur Verfügung gestellt. Diese befinden sich im Anhang - hierbei handelt sich um:

- Darstellungen der Ergebnisse der Indikatorenberechnungen für die einzelnen Korridorsysteme, die auf Wunsch der Projektbeteiligten gegenüber dem Bericht zu Phase III grafisch übersichtlicher aufbereitet wurden (ohne an deren inhaltlicher Aussage etwas zu verändern),
- Eine grafische Aufbereitung der zusammenfassenden Bewertung der Korridorsysteme,
- Darstellungen der überregionalen Einbindung der Korridorsysteme,
- Kfz-Belastungspläne für die einzelnen untersuchten Korridorsysteme,
- Eine tabellarische Aufbereitung der Kfz-Belastungen auf relevanten Streckenabschnitten,
- Eine grafische Darstellung der Konflikte zwischen den MIV-Hauptachsen und Naturräumen,
- Eine modifizierte Darstellung der untersuchten Korridorsysteme (Streckenabschnitte, die zur Berechnung der Indikatoren herangezogen wurden, d.h. solche, die innerhalb des Untersuchungsgebiets liegen, heben sich in dieser Darstellung von Streckenabschnitten außerhalb des Untersuchungsgebiets ab),
- Eine in Abstimmung mit den ÖPNV-Betreibern modifizierte Darstellung des Regionalen Handlungskonzepts – Öffentlicher Verkehr –,
- Eine Darstellung der Verknüpfungspunkte zwischen den einzelnen Verkehrsträgern.

## 2. Ergänzende Erläuterungen zur Wirkungsanalyse

Die hier zusammengestellten ergänzenden Erläuterungen behandeln die Schwerpunkte „Korridorsysteme“ (Kfz-Verkehr), „Öffentlicher Personennahverkehr“ und „Radverkehr“.

### 2.1 Korridorsysteme / Kfz-Verkehr

Bei den Ergebnissen der Wirkungsanalyse bezogen auf die aus Phase II vorgegebenen Indikatoren ist grundsätzlich zu beachten, dass

- sämtliche Indikatoren ausschließlich für **Streckenabschnitte innerhalb des Untersuchungsgebiets** berechnet wurden und sich damit alle dargestellten Werte auf die Strecken der untersuchten Korridore innerhalb des Untersuchungsgebietes beziehen (Streckenabschnitte außerhalb des Untersuchungsgebietes können nur qualitativ im Rahmen einer großräumlichen Diskussion berücksichtigt werden),
- nur die Maßnahmen (Ausbau / Neubau von Straßenabschnitten) in die Berechnungen zu den Indikatoren eingeflossen sind, die im Rahmen der Korridorentwicklung in Phase II zusätzlich zu teilweise vorliegenden Planungen und Konzepten erforderlich sind. Alle vorliegenden Planungen und Konzepte, die bereits Bestandteil des in Phase I erarbeiteten „Prognose 0 Fall“ sind, gehen in die Berechnungen zur Wirkungsanalyse nicht ein.

Bezogen auf den Ausbaustandard der Straßen im Zuge der untersuchten Korridorsysteme wurde davon ausgegangen, dass Strecken innerhalb der Korridorsysteme in einen sehr guten Ausbauzustand versetzt werden (entweder durch Ausbau oder Neubau). Vor dem Hintergrund der bewegten Topographie und dem hohen Lkw-Aufkommen (insbesondere der schweren Holz-Lkw), die beide wichtige Determinanten für die Qualität des Verkehrsflusses auf einer überörtlichen Straße sind, sowie der zukünftigen Bedeutung als Bestandteil einer großräumlichen Ost-West-Verkehrsachse gehen die Berechnungen von einem dreistreifigen Fahrbahnquerschnitt aus. Eine dreistreifige Fahrbahn besteht aus je einer Fahrbahn pro Richtung zzgl. einer Fahrbahn, die alternierend für jeweils eine Richtung zum zügigen und gefahrlosen Überholen zur Verfügung steht.

Die Vorgabe eines solchen dreistreifen Fahrbahnquerschnitts hat bezogen auf die untersuchten Indikatoren „Verkehrssicherheit“ und „Reisezeit im MIV“ zur Folge, dass trotz zunehmender Kfz-Belastung auf der Ost-West-Achse,

- die **Unfallkosten** im Untersuchungsgebiet im Vergleich zum Prognose-0-Fall sinken
- die **Reisezeiten im MIV** wegen der im Mittel höheren Reisegeschwindigkeiten zurückgehen.

Die **Kfz-Belastungen** wurden mit Hilfe des Verkehrssimulationsmodells ermittelt. Dabei wurde die generelle Annahmen getroffen, dass bei einem entsprechenden guten Ausbau der potenziellen Ost-West-Verbindungsachse rund 10% des Ost-West orientierten Kfz-Verkehrs, der derzeit den Autobahn-Grenzübergang A 4 / E 40 Aachen-Lichtenbusch nutzt, auf einen der untersuchten Korridore durch das Untersuchungsgebiet verlagert wird. Dies entspricht etwa 2.500 Kfz pro Tag im Querschnitt<sup>1</sup>. Die übrigen durch das Verkehrsmodell ermittelten Zuwächse im Kfz-Verkehr auf der Ost-West-Verbindungsachse sind im Wesentlichen dadurch bedingt, dass

- sich aufgrund der Annahme eines verringerten Grenzwiderstands zwischen dem deutschen und dem belgischen Untersuchungsgebiet die Anzahl der grenzüberschreitenden Verflechtungen erhöht und
- der Kfz-Verkehr auf der gut ausgebauten Ost-West-Verbindungsachse zugunsten einer Entlastung untergeordneter Strecken gebündelt wird (siehe anliegende Kfz-Belastungspläne).

Die **Investitionskosten in die Straßeninfrastruktur** wurden auf belgischer und deutscher Seite auf der Grundlage der gleichen überschläglichen Kostenannahmen (siehe Tabelle 1) ermittelt. Wie eingangs erwähnt, wird davon ausgegangen, dass das innerhalb der Korridorsysteme liegende Straßennetz mit regionaler und zukünftig auch überregionaler Bedeutung einen in der Regel dreistreifigen Querschnitt erhält.

---

<sup>1</sup> Die Zählungen des Kfz-Verkehrs auf Autobahnen und Europastraßen ergaben für den Grenzübergang Aachen-Lichtenbusch eine Kfz-Querschnittsbelastung (DTV) von 23.430 Kfz. Quelle: Zählungen des ausländischen Kraftfahrzeugverkehrs auf den Bundesautobahnen und Europastraßen 1998, BaSt: Verkehrstechnik Heft V80

**Tab. 1: Überschlägliche Kostenansätze Straßeninfrastruktur<sup>2</sup>**

Ausbauart	Kostenansatz [Mio. /km]
Neubau dreistreifiger Querschnitt (RQ 15,5)	5,0
Neubau breiter zweistreifiger Querschnitt (RQ 10,5)	3,5
Ausbau schmaler zweistreifiger auf breiten zweistreifigen Querschnitt (RQ 7,5 auf RQ 10,5)	2,5
Ausbau breiter zweistreifiger Querschnitt (RQ 10,5) auf dreistreifigen Querschnitt (RQ 15,5)	1,75
Brückenbau (Querung Schleidener Tal)	2.000 /m <sup>2</sup> Brücke

## 2.2 Öffentlicher Personennahverkehr

Ergänzend zu den Angaben, die im Zwischenbericht zu Phase III des Grenzüberschreitenden Mobilitätsplans gemacht werden, ist grundsätzlich zu bemerken, dass ein wichtiges Ziel des vorgelegten ÖPNV-Konzepts in einer deutlichen Verbesserung des grenzüberschreitenden Busverkehrs Deutschland – Belgien liegt, welche sich auch in Form von durchgehenden Buslinien manifestieren soll. Folgende vorgeschlagene Linien sollen hierzu beitragen:

- 300 Trois Ponts – Monschau (Kreis Aachen)
- 400 Büllingen – Gemünd
- 45a Trois Ponts - Gemünd

Eine weitere grenzüberschreitende Verbindung soll im südlichen Teil des Untersuchungsgebiets über die Verbindung der vorgeschlagenen Linie 401b (St. Vith – Losheim) und der verlängerten Linie 834 ((Blankenheim) - Dahlem – Losheim) eingerichtet werden.

**Tab. 2: Grenzüberschreitende Buslinien (Regionales Handlungskonzept – Öffentlicher Verkehr -)**

Busliniennummer	Beschreibung	Kosten bezogen auf belgisches Untersu- chungsgebiet*	Kosten bezogen auf deutsches Untersu- chungsgebiet*
300	Trois Ponts – Monschau (Kreis Aachen)	302.000 /Jahr	Keine Kosten (Kreis Aachen 129.000 /Jahr)
400	Büllingen - Gemünd	216.000 /Jahr	345.000 /Jahr
45a	Trois Ponts - Gemünd	280.000 /Jahr	580.000 /Jahr
401b / 834**	St. Vith – Dahlem	329.000 /Jahr	94.000 /Jahr

\*Annahme 14 Fahrtenpaare pro Tag

\*\*Annahme TaxiBus mit Anforderung von allen angebotenen 14 Fahrtenpaaren pro Tag

<sup>2</sup> Quelle: Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassung Euskirchen

Die gesamten Betriebskosten für das Regionale Handlungskonzept ÖPNV (belgisches Untersuchungsgebiet mit grenzüberschreitenden Linien) liegen (ohne Anschaffungskosten für die Fahrzeuge) bei rund 6,5 Mio. pro Jahr. Davon entfallen rund 5,5 Mio pro Jahr auf den belgischen und rund 1,0 Mio pro Jahr auf den deutschen Teil des Untersuchungsgebiets (siehe Tabelle 2 bzw. Abbildung 2).

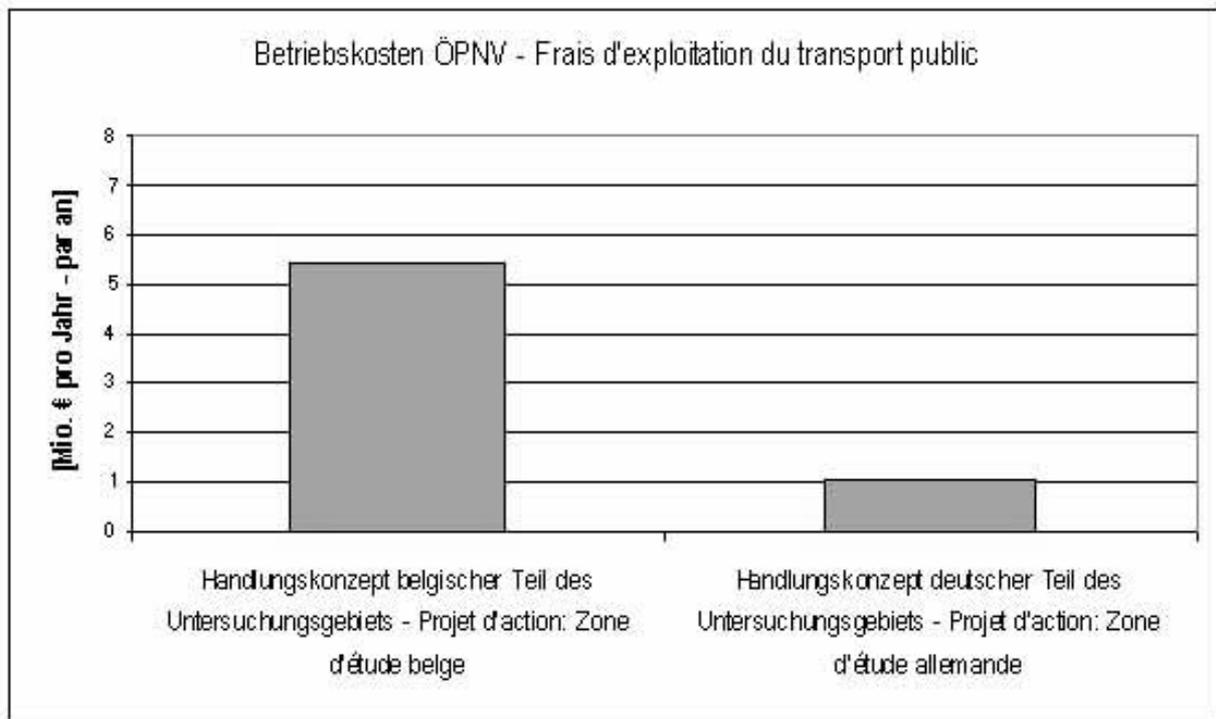


Abb. 2: Überschlägliche Betriebskosten im ÖPNV

Den Berechnungen liegen einheitliche Betriebskostensätze von 2,20 pro Standardbuskilometer und von 1,60 pro TaxiBuskilometer der Kreisverkehrsgesellschaft Euskirchen zugrunde. Die Berechnung der Betriebskosten des TaxiBusses geht davon aus, dass alle 14 Fahrtenpaare angefordert werden.

An dieser Stelle soll nochmals deutlich darauf hingewiesen werden, dass es sich bei den Zahlenangaben um reine Betriebskosten handelt. Nicht berücksichtigt sind:

- potenzielle Einnahmen durch den Busverkehr (Fahrscheinverkauf),
- mögliche Fördermittel,
- mögliche Einsparungen im Zuge einer Umsetzung des Handlungskonzepts ÖPNV (z.B. durch Ersatz bestehender Buslinien etc.),
- das Entfallen von Betriebskosten aufgrund nicht angeforderter TaxiBusfahrten.

Um Aussagen hierzu treffen zu können, sind vertiefende Untersuchungen z.B. im Rahmen von Nahverkehrsplänen erforderlich.

Für ausgewählte Relationen wurden mit Hilfe des Verkehrsmodells die Anzahl der gesamten Verflechtungen (Personen pro Tag und Richtung für alle Verkehrsmittel) ermittelt. Unter der Annahme, dass ein Anteil von 7% den ÖPNV auf der jeweiligen Relation nutzt<sup>3</sup>, lässt sich überschlägig die Nachfrage im ÖPNV für die jeweilige Relation ermitteln.

**Tab. 3: Verflechtungen im Zuge der vorgeschlagenen Buslinie 45a (Trois Ponts – Gemünd) (Prognose 2015)**

Quelle	Ziel	Personen pro Tag und Richtung	Personen im ÖPNV pro Tag und Richtung*	ÖV-Nutzer im Mittel pro ÖPNV-Fahrzeug**
Bütgenbach	Schleiden	1.222	86	6
Büllingen	Schleiden	2.150	151	11
Bütgenbach	Hellenthal	821	57	4
Büllingen	Hellenthal	2.116	148	11
<b>Summe</b>		<b>6.308</b>	<b>442</b>	<b>32</b>

\*Annahme: Anteil des ÖPNV von 7% an den Verflechtungen insgesamt

\*\*Annahme: 14 Fahrten pro Richtung pro Tag

**Tab. 4: Verflechtungen im Zuge der vorgeschlagenen TaxiBuslinie 45b (Manderfeld – Büllingen) (Prognose 2015)**

Quelle	Ziel	Personen pro Tag und Richtung	Personen im ÖPNV pro Tag und Richtung	ÖV-Nutzer im Mittel pro ÖPNV-Fahrzeug
Manderfeld / Hünningen / Mürringen	Büllingen / Bütgenbach	436	31	2

\*Annahme: Anteil des ÖPNV von 7% an den Verflechtungen insgesamt

\*\*Annahme: 14 Fahrten pro Richtung pro Tag

**Tab. 5: Verflechtungen im Zuge der vorgeschlagenen TaxiBuslinie 46a (Nidrum – Bütgenbach) (Prognose 2015)**

Quelle	Ziel	Personen pro Tag und Richtung	Personen im ÖPNV pro Tag und Richtung	ÖV-Nutzer im Mittel pro ÖPNV-Fahrzeug
Berg / Nidrum	Bütgenbach / Büllingen	290	20	1

\*Annahme: Anteil des ÖPNV von 7% an den Verflechtungen insgesamt

\*\*Annahme: 14 Fahrten pro Richtung pro Tag

<sup>3</sup> siehe Tabelle 11 im Bericht zu Phase I (Verkehrsmittelwahl Analyse- und Prognoserechenfälle)

**Tab. 6: Verflechtungen im Zuge der vorgeschlagenen TaxiBuslinie 47a (St. Vith - Amel) (Prognose 2015)**

Quelle	Ziel	Personen pro Tag und Richtung	Personen im ÖPNV pro Tag und Richtung	ÖV-Nutzer im Mittel pro ÖPNV-Fahrzeug
Deidenberg / Born / Niederemmels	Amel / Bütgenbach / Büllingen	230	16	1

\*Annahme: Anteil des ÖPNV von 7% an den Verflechtungen insgesamt

\*\*Annahme: 14 Fahrten pro Richtung pro Tag

**Tab. 7: Verflechtungen im Zuge der vorgeschlagenen TaxiBuslinie 47c (St. Vith - Amel) (Prognose 2015)**

Quelle	Ziel	Personen pro Tag und Richtung	Personen im ÖPNV pro Tag und Richtung	ÖV-Nutzer im Mittel pro ÖPNV-Fahrzeug
Meyerode / Walle- rode	Amel / Bütgenbach / Büllingen	146	7	1

\*Annahme: Anteil des ÖPNV von 7% an den Verflechtungen insgesamt

\*\*Annahme: 14 Fahrten pro Richtung pro Tag

**Tab. 8: Verflechtungen im Zuge der vorgeschlagenen TaxiBuslinie 395c (Burg-Reuland - St. Vith) (Prognose 2015)**

Quelle	Ziel	Personen pro Tag und Richtung	Personen im ÖPNV pro Tag und Richtung	ÖV-Nutzer im Mittel pro ÖPNV-Fahrzeug
Burg-Reuland / Lommersweiler / Neidingen	St. Vith	630	32	2

\*Annahme: Anteil des ÖPNV von 7% an den Verflechtungen insgesamt

\*\*Annahme: 14 Fahrten pro Richtung pro Tag

Bei dem Regionalen Handlungskonzept – Öffentlicher Verkehr – handelt es sich um ein Grobkonzept im Sinne der Aufgabenstellung dieser Studie und nicht um eine Detailplanung. Es ist selbstverständlich, dass dieses Grobkonzept, beispielsweise vor dem Hintergrund betrieblicher Gegebenheiten, mit Hilfe von Detailuntersuchungen in späteren Arbeitsschritten zu konkretisieren ist. Im Zuge einer solchen Detailplanung sollte beispielsweise eine denkbare Verlängerung der vorgeschlagenen Buslinie 45a über Gemünd hinaus bis nach Kall (Anschluss an Schienenverkehr) untersucht werden.

### **2.3 Verknüpfungspunkte innerhalb und außerhalb des Untersuchungsgebiets**

Das Handlungskonzept sieht Verknüpfungspunkte zwischen dem ÖPNV und dem Kfz-Verkehr bzw. dem Radverkehr innerhalb und außerhalb des Untersuchungsgebiets vor.

Wichtige Verknüpfungspunkte sind die Personenbahnhöfe

- Eupen, Verviers, Trois Ponts, Vielsalm, Gouvy auf belgischer Seite
- Kall, Schmidtheim und Dahlem (beide innerhalb des Untersuchungsgebiets) auf deutscher Seite sowie
- Troisvierges auf luxemburgischer Seite.

Dort bestehen u.a. folgende Verknüpfungsmöglichkeiten:

- Zwischen Bahn und Bus,
- Zwischen Bahn und MIV,
- Zwischen Bahn und Rad sowie
- Ggf. Zwischen MIV und Rad (insbesondere im Freizeitverkehr).

Weitere wichtige Verknüpfungspunkte sind die Bündelungspunkte der Buslinien im Untersuchungsgebiet (in der Regel die Zentren). Dies sind St. Vith, Schleiden, Hellenthal, etc.

Ferner werden mögliche Hauptverknüpfungspunkte zwischen MIV und Radverkehr ausgewiesen. Für die Ausweisung der Verknüpfungspunkte zwischen dem MIV und dem Radverkehr waren die Hauptkriterien:

- das Vorhandensein eines (Wander-)Parkplatzes o.ä. bzw. das Potenzial einen Solchen anzulegen
- die Lage zu attraktiven Radrouten, z.B. RAVeL
- Einkehr- und Übernachtungsmöglichkeiten

### **2.4 Radverkehr**

Im Rahmen der Phase III wurde ein Radverkehrskonzept (Regionales Handlungskonzept – Radverkehr) entwickelt. Dieses Konzept sieht – gemäß den in Phase II geäußerten Wünschen und Anregungen – u.a. eine deutliche Ergänzung der vorhandenen Radverkehrsanlagen entlang des Untersuchungsnetzes vor. Ferner werden ausgewählte Radverkehrsverbindungen (Freizeitrouten) außerhalb des Untersuchungsnetzes ausgewiesen. In diesem Zu-

sammenhang ist die Nutzung der im Untersuchungsgebiet vorhandenen (ehemaligen) Bahntrassen für den (Freizeit-)Radverkehr (RAVeL) ein Hauptbestandteil des Konzepts.<sup>4</sup>

Vorliegende Planungen hinsichtlich des Radwegenetzes seitens des MET, des Kreises Euskirchen, aber auch die Belange des Tourismus wurden bei der Erarbeitung des Regionalen Handlungskonzeptes – Radverkehr – berücksichtigt.

Die Abhängigkeiten zwischen dem vorliegenden Handlungskonzept Radverkehr und den untersuchten MIV-Korridorsystemen sind relativ gering. Dort, wo Umgehungsstraßen geschaffen werden, kann aufgrund der Entlastung von Kfz-Verkehr in der Regel auf straßenbegleitende Radverkehrsanlagen verzichtet werden. An den übrigen klassifizierten Straßen des Untersuchungsnetzes ist in der Regel die Ausweisung einer straßenbegleitenden Radverkehrsanlage vorgesehen (Ausnahmen sind u.a. die Streckenabschnitte, an denen ein alternatives Angebot, z.B. durch RAVeL, eingerichtet werden kann).

Die Investitionskosten in die Radinfrastruktur wurden auf belgischer und deutscher Seite auf der Grundlage der gleichen überschläglichen Kostenannahmen (siehe Tabelle 9) ermittelt.

**Tab. 9: Überschlägliche Kostenansätze Radinfrastruktur<sup>5</sup>**

Radverkehrsanlage	Kostenansatz [ /km]
Radverkehrsanlagen außerorts	150.000
Radverkehrsanlagen innerorts (Markierungsarbeiten)	5.000

Ein Vorschlag für eine Prioritätenreihung der einzelnen Maßnahmenbündel enthält die folgende Tabelle.

<sup>4</sup> In einem vertiefenden Gutachten wäre zu prüfen, inwieweit Radverkehrsanlagen parallel zu den Gleisen errichtet werden können, um auf eine Demontage vorhandener und potenziell nutzbarer Schienen zu verzichten.

<sup>5</sup> Quelle: Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassung Euskirchen

Tab. 10: Prioritäten Regionales Handlungskonzept – Radverkehr -

Priorität	Maßnahmenbündel	Erläuterung
<b>Stufe I</b>	Umsetzung der vorliegenden Planungen des MET bzw. des Kreis Euskirchen	Planungen liegen bereits vor und können daher kurzfristig umgesetzt werden.
	Ausbau RAVeL im gesamten Untersuchungsgebiet	Ein (auch über das Untersuchungsgebiet hinaus) ausgebautes RAVeL-Netz ist als hochwertige Touristenattraktion einzustufen.
	Umsetzung von Maßnahmen für den Radverkehr innerorts	Diese Maßnahmen (siehe Bericht Phase II) dienen der Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in den Ortslagen und sind in der Regel kostengünstig umsetzbar.
<b>Stufe II</b>	Anlage von Radverkehrsanlagen an stark befahrenen Außerortsstraßen	Mit Hilfe von Radverkehrsanlagen an Außerortsstraßen können in der Regel Netzlücken zwischen alternativen Angeboten für den Radverkehr geschlossen werden. Aufgrund der Kfz-Belastungen und dem Lkw-Verkehr haben diese Maßnahmen eine große Bedeutung hinsichtlich der Verkehrssicherheit.
	Verbesserung des Zustands des untergeordneten Straßennetzes bzw. der Wirtschaftswege (insbesondere für den Freizeitverkehr)	Damit kann insbesondere das Freizeitradwegenetz weiter attraktiviert werden.
<b>Stufe III</b>	Anlage von Radverkehrsanlagen an den übrigen klassifizierten Außerortsstraßen	Diese Maßnahmen dienen der Herstellung möglichst verkehrssicherer Verhältnisse für Radfahrer an allen klassifizierten Außerortsstraßen. Weitere Netzlücken im Radwegenetz werden auf diese Weise geschlossen.

Verknüpfungspunkte zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern und dem Radverkehr werden im Plan „Handlungskonzept – Verknüpfungspunkte – ausgewiesen.

### 3. Schlussfolgerungen und Empfehlungen zu den untersuchten Korridorsystemen

Die Bewertung der einzelnen Indikatoren hat komplexe Ergebnisse geliefert, die hinsichtlich der Entscheidung für oder gegen ein Korridorsystem mit weiteren Randbedingungen in der Zusammenschau betrachtet werden müssen (siehe folgende Tabelle).

Tab. 11: Zusammenschau der Ergebnisse und Randbedingungen

	Korridorsystem 4	Korridorsystem 5	
<b>Korridorsystem insgesamt</b>	Die Möglichkeit, die N 658 für eine überregionale Verbindungsachse zu nutzen, steht unter dem Vorbehalt ihrer militärischen Nutzung durch Camp Elsenborn		
<b>Untersystem A / Untersystem B</b>	Der Bau der neuen Trasse der N 675 sowie deren Fortführung in Richtung Baraque de Fraiture (Untersystem A) ist nach vorliegenden Erkenntnissen des MET aufgrund topografischer Gegebenheiten und möglicher politischer Widerstände unsicher		
<b>Variante 1</b>	Der Kreis Euskirchen favorisiert den Bau der Querung Schleidener Tal, u.a. um die Anbindung des Nationalparks Eifel zu verbessern. In Kombination mit der Führung eines großräumlichen Korridors durch das Untersuchungsgebiet über eine solche Trasse sind Synergieeffekte insbesondere hinsichtlich der Investitionskosten zu berücksichtigen.  Diese Variante ist mit hohen Investitionskosten und schweren Eingriffen in den Naturraum im Zuge des Baus der Querung Schleidener Tal verbunden.	Die direkte Führung der N 632 von Büllingen in Richtung B 265 auf einer neuen Trasse ist als sehr schwerer Eingriff in den Naturraum zu werten.	Der Ausbau der L 110 ist als schwerer Eingriff in den Naturraum zu werten.  Die Bündelungswirkung des Korridors im deutschen Untersuchungsgebiet (L 110) für den Kfz-Verkehr ist gering. Die Entlastungswirkung hinsichtlich der problematischen Ortsdurchfahrten Gemünd und Schleiden ist minimal.
<b>Variante 2</b>	Die Anbindung Schleidener Tal über die L 105 und die B 258 wird vom Kreis Euskirchen nicht verfolgt und ist auch nicht Bestandteil des Bundesverkehrswegeplans  Die Ortsdurchfahrt Schleiden ist aufgrund der prognostizierten Kfz-Belastungszunahme als Bestandteil einer überregionalen Verbindungsachse hoch problematisch.		

Die B-Varianten der Korridorsysteme, d.h. die Korridorsysteme, die einen Achsenverlauf über die N 675 in Richtung Vielsalm / Baraque de Fraiture vorsehen, erscheinen aufgrund der problematischen Weiterführung von Straßenbaumaßnahmen außerhalb des Untersuchungsgebiets nicht geeignet, zumal auf luxemburgischer Seite bereits Planungen für den Ausbau der N 12 in Richtung Bastogne<sup>6</sup> sowie auf belgischer Seite für die N 62 in Richtung Wemperhardt<sup>7</sup> vorliegen.

Die 5er-Varianten der Korridorsysteme, d.h. die Korridorsysteme, die einen Achsenverlauf auf deutscher Seite über die L 110 vorsehen, erscheinen aufgrund ihrer geringen verkehrlichen Bündelungswirkung nicht geeignet. Ausbaumaßnahmen der Streckenabschnitte auf deutscher Seite erscheinen aufgrund der vorliegenden Kfz-Prognosebelastungen (trotz großräumiger Verlagerung von Kfz-Verkehren auf die überregionale Verbindungsachse durchweg weniger als 4.000 Kfz pro Tag im Querschnitt auf der L 110) unwahrscheinlich. Hinzu kommen Probleme hinsichtlich der Eingriffe in den Naturraum, die bei einer Verbreiterung der L 110 zu erwarten wären.

Die Führung der überregionalen Verbindungsachse durch die Stadt Schleiden (B 258) bei den Korridorsystemen 4.A Variante 2 und 4.B Variante 2 ist aufgrund der zusätzlichen Kfz-Belastungen (insbesondere Lkw) in der Ortsdurchfahrt Schleiden aus planerischer Sicht ein Ausschlusskriterium.

Bezieht man unter Berücksichtigung geplanter bzw. diskutierter Straßenprojekte im Großherzogtum Luxemburg großräumliche Aspekte in eine Abwägung zwischen den untersuchten Korridorsystemen mit ein, ergibt sich eine auch unter raumplanerischen Aspekten plausible Fortsetzung der über Luxemburger Gebiet verlaufenden Verbindung Bastogne – Troisvierges - Wemperhardt weiter über St. Vith – Büllingen – Wahlerscheid – Gemünd mit der Anbindung an die A1 bei Wisskirchen.

Aufgrund der Ergebnisse der Indikatorenbewertung zusammen mit den ergänzenden (Synergieeffekte) und großräumlichen Randbedingungen (raumplanerische Plausibilität der Linienführung) wird daher empfohlen, das untersuchte Korridorsystem 4.B Variante 1 (Füh-

---

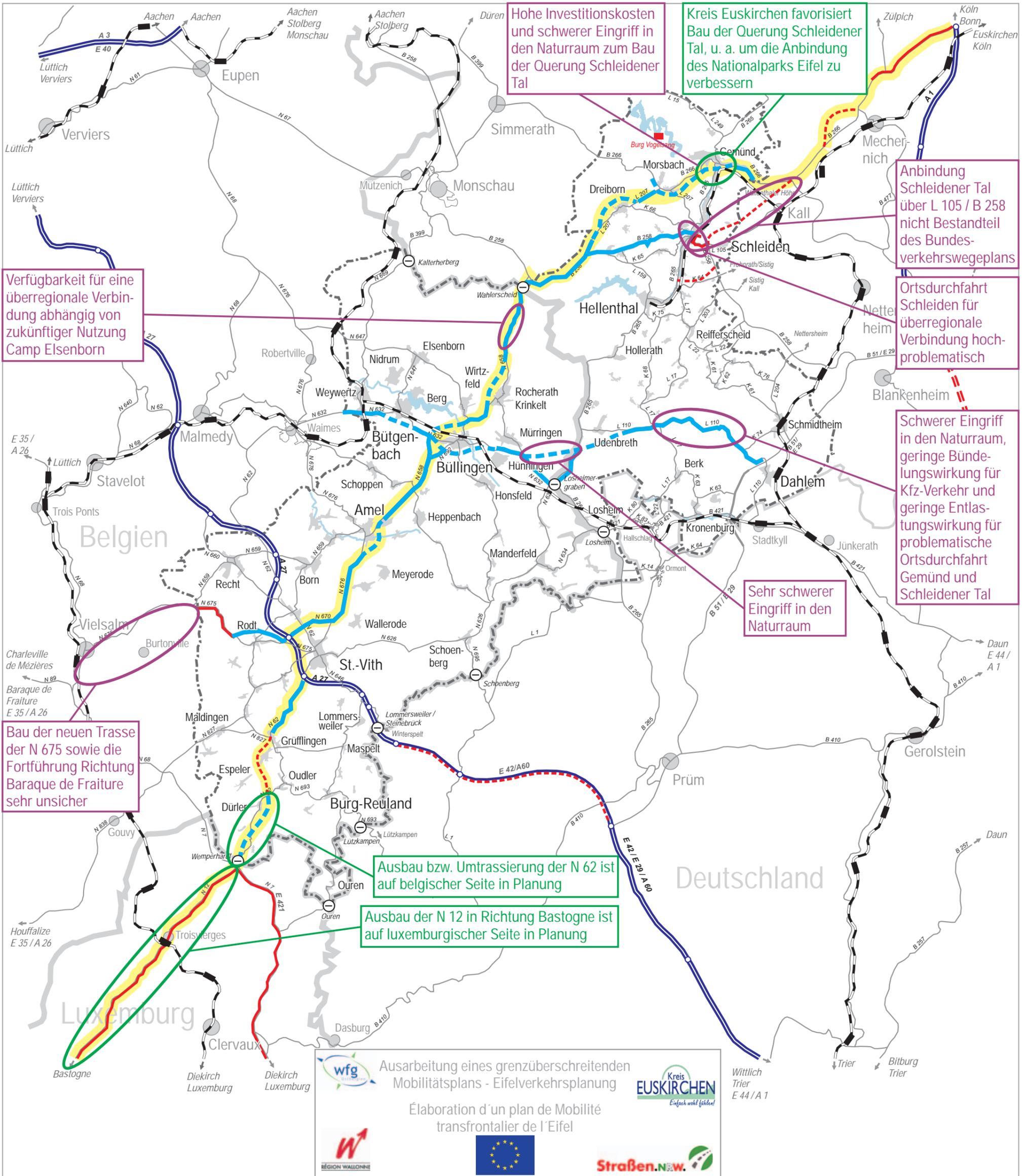
<sup>6</sup> Présidence du Grand-Duché de Luxembourg, Task Force « Infrastructures des Transports », Mondorf-les-Bains, 12 Novembre 2001

<sup>7</sup> Présidence du Grand-Duché de Luxembourg, Task Force « Infrastructures des Transports », Mondorf-les-Bains, 12 Novembre 2001 ; Grenz-Echo, Donnerstag, 13. Januar 2005

rung: Querung Gemünd, Wemperhardt / Bastogne) weiter zu verfolgen und im Zuge vertiefter Studien zu konkretisieren.

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

**Anhang / Material**



**Système de corridor**  
- Conclusion / Recommandation -

**Inventaire:**

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

**Concept:**

- Aménagement
- Construction nouvelle
- Zone d'étude
- Axe principal transport motorisé
- Inconvénient
- Avantage

**Korridorsysteme**  
- Zusammenfassung Bewertung / Empfehlung -

**Bestand:**

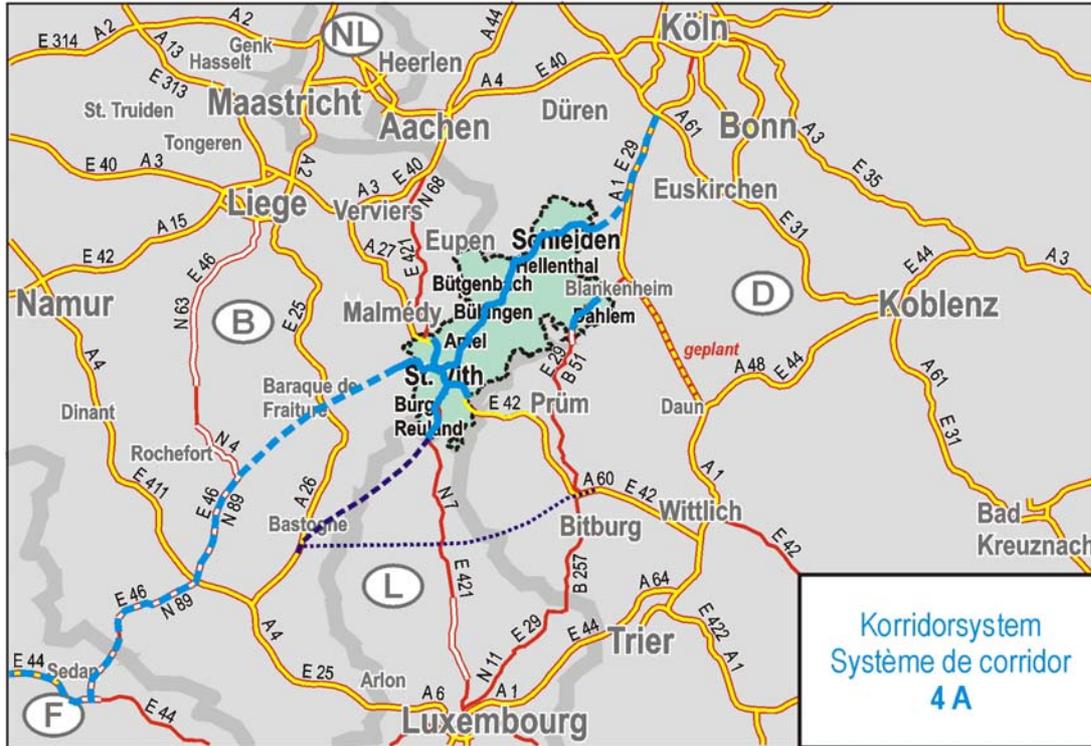
- Autobahn mit Anschlussstelle
- Klassifizierte Straße
- Sonstige Straße von regionaler Bedeutung
- Schiene
- Landesgrenze
- Grenzübergang
- Straßenausbau
- Straßenneubau

**Planung:**

- Straßenausbau
- Straßenneubau

**Konzept:**

- Ausbau
- Neubau
- Untersuchungsgebiet
- Vorschlagsvariante
- Nachteil
- Vorteil



- |  |   |  |  |
|--|---|--|--|
|  | Système de corridor dans la zone d'étude  |  | Korridorsystem im Untersuchungsgebiet  |
|  | Continuation du corridor intégrée dans la région                                      |  | Fortführung des Ost-West-Korridors im Sinne einer großräumlichen Achse                           |
|  | Projet d'importance de la Task Force "Infrastructures des Transports"                 |  | Relevante Planung Task Force "Infrastructures des Transports"                                    |
|  | Autre corridor transfrontalier considéré entre la Belgique, Luxembourg et l'Allemagne |  | Weitere Überlegung zu einer grenzüberschreitenden Verbindungsachse Belgien-Luxemburg-Deutschland |

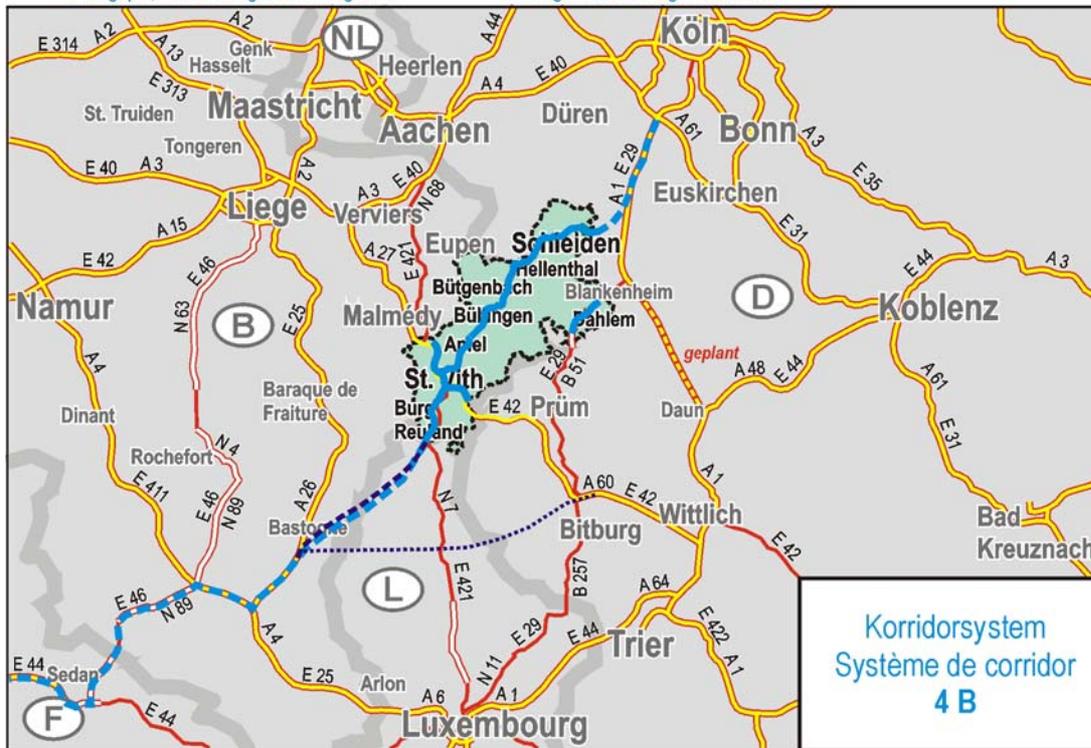
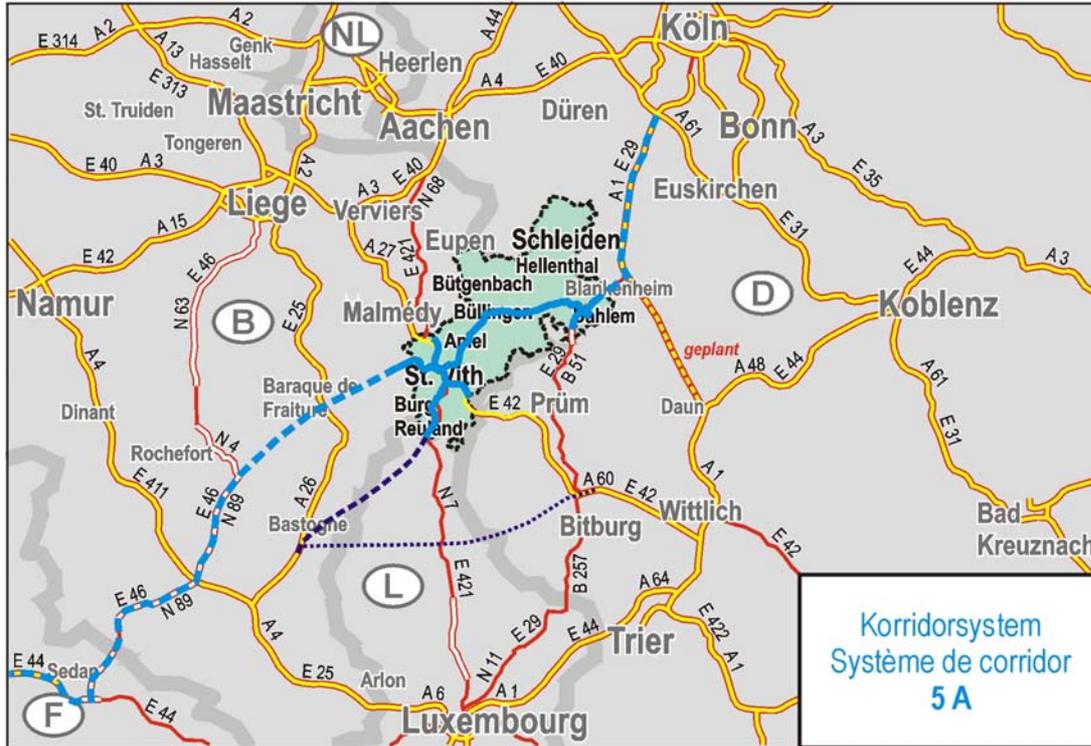


Abb. A 1: Überregionale Einbindung der Korridorsysteme – Korridorsystem 4



- |  |   |  |  |
|--|---|--|--|
|  | Système de corridor dans la zone d'étude  |  | Korridorsystem im Untersuchungsgebiet  |
|  | Continuation du corridor intégrée dans la région                                      |  | Fortführung des Ost-West-Korridors im Sinne einer großräumlichen Achse                           |
|  | Projet d'importance de la Task Force "Infrastructures des Transports"                 |  | Relevante Planung Task Force "Infrastructures des Transports"                                    |
|  | Autre corridor transfrontalier considéré entre la Belgique, Luxembourg et l'Allemagne |  | Weitere Überlegung zu einer grenzüberschreitenden Verbindungsachse Belgien-Luxemburg-Deutschland |

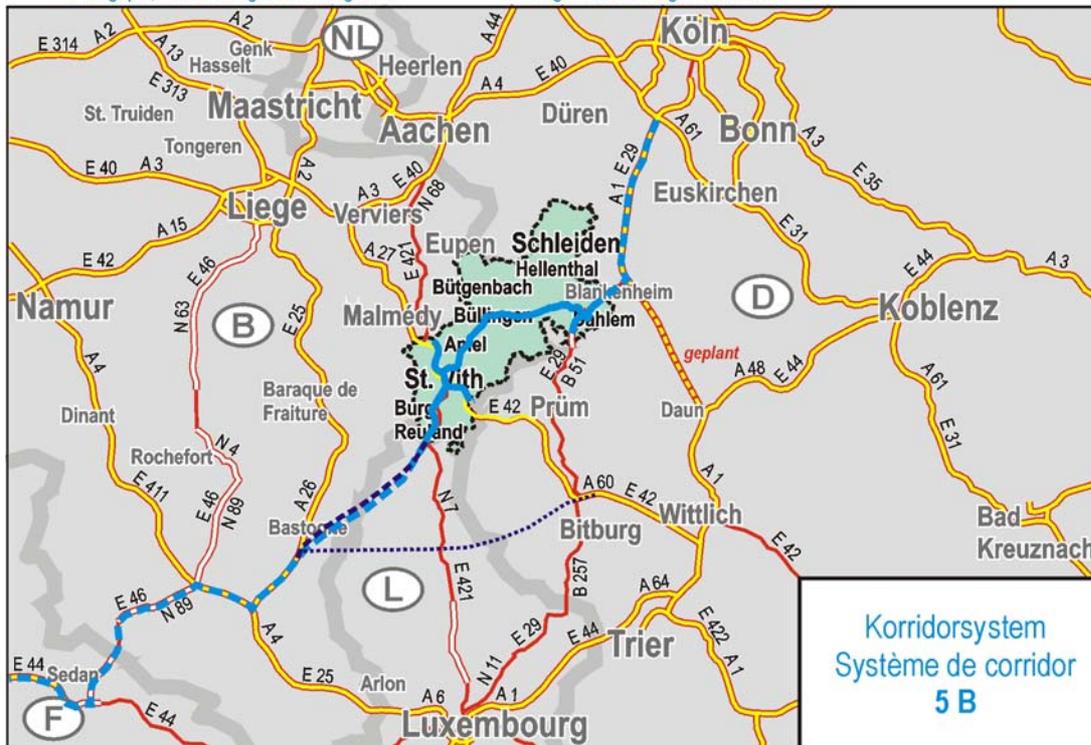


Abb. A 2: Überregionale Einbindung der Korridorsysteme – Korridorsystem 5

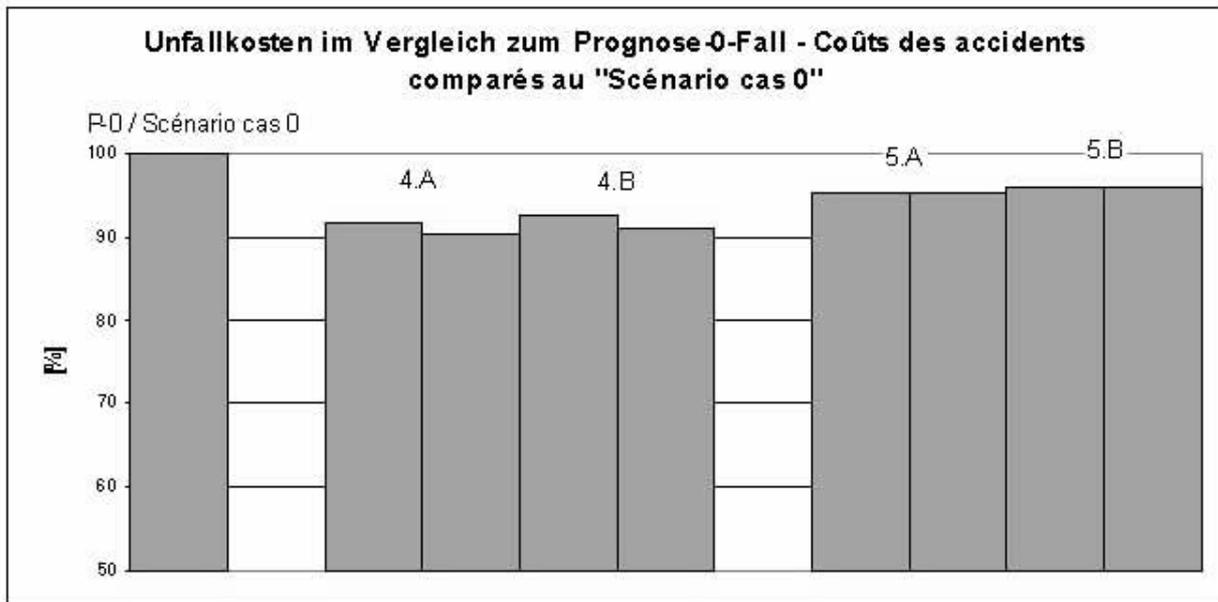


Abb. A 3: Unfallkosten im Vergleich zum Prognose-0-Fall

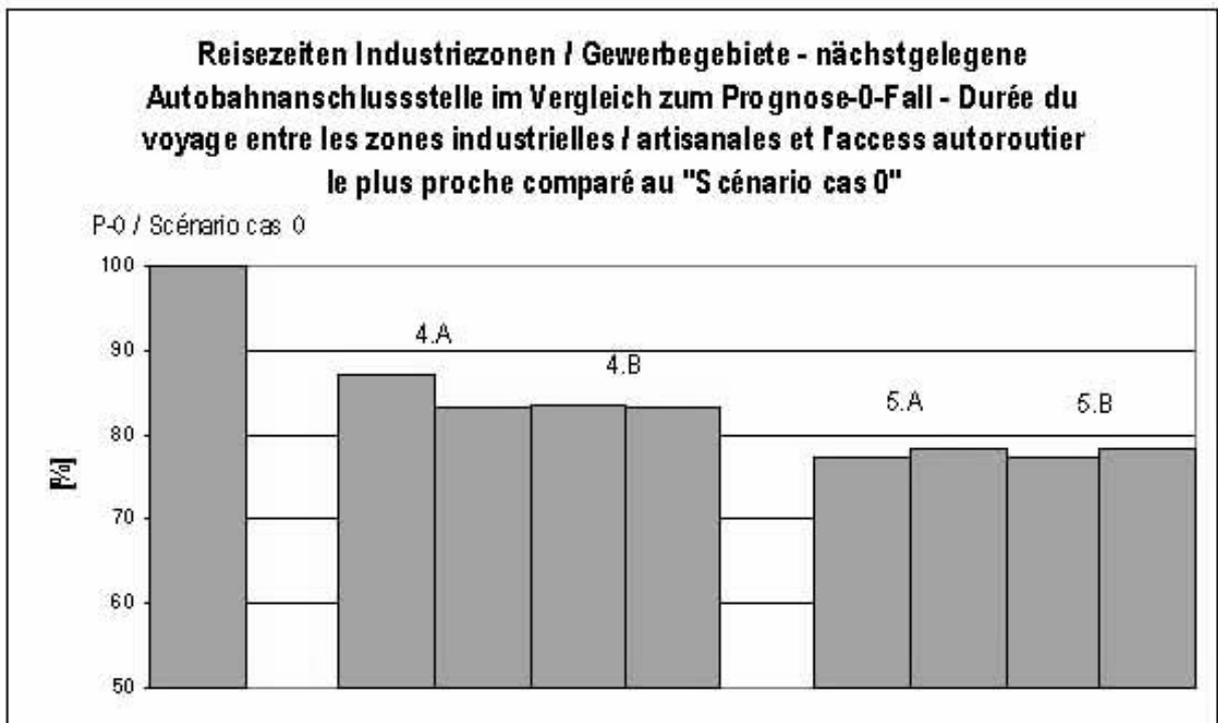


Abb. A 4: Reisezeiten Industriezonen/Gewerbegebiete- nächstgelegene Autobahnanschlussstelle im Vergleich zum Prognose-0-Fall

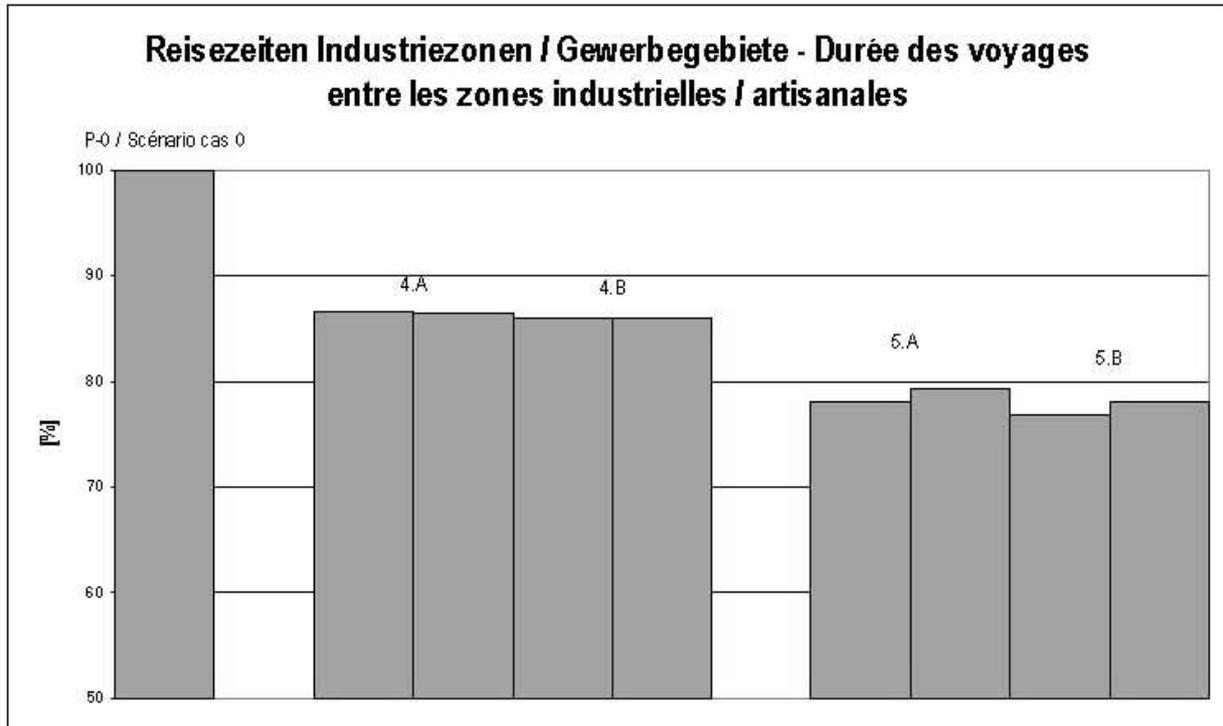


Abb. A 5: Reisezeiten Industriezonen / Gewerbegebiete

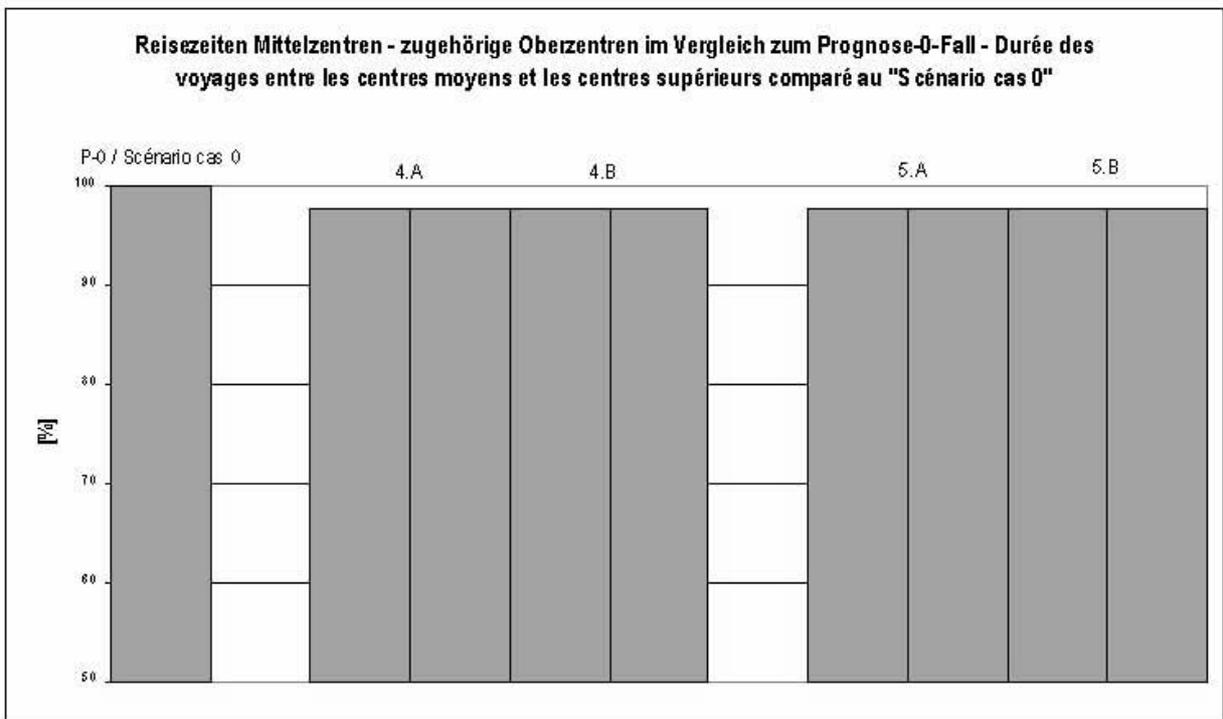


Abb. A 6: Reisezeiten Mittelzentren – zugehörige Oberzentren im Vergleich zum Prognose-0-Fall

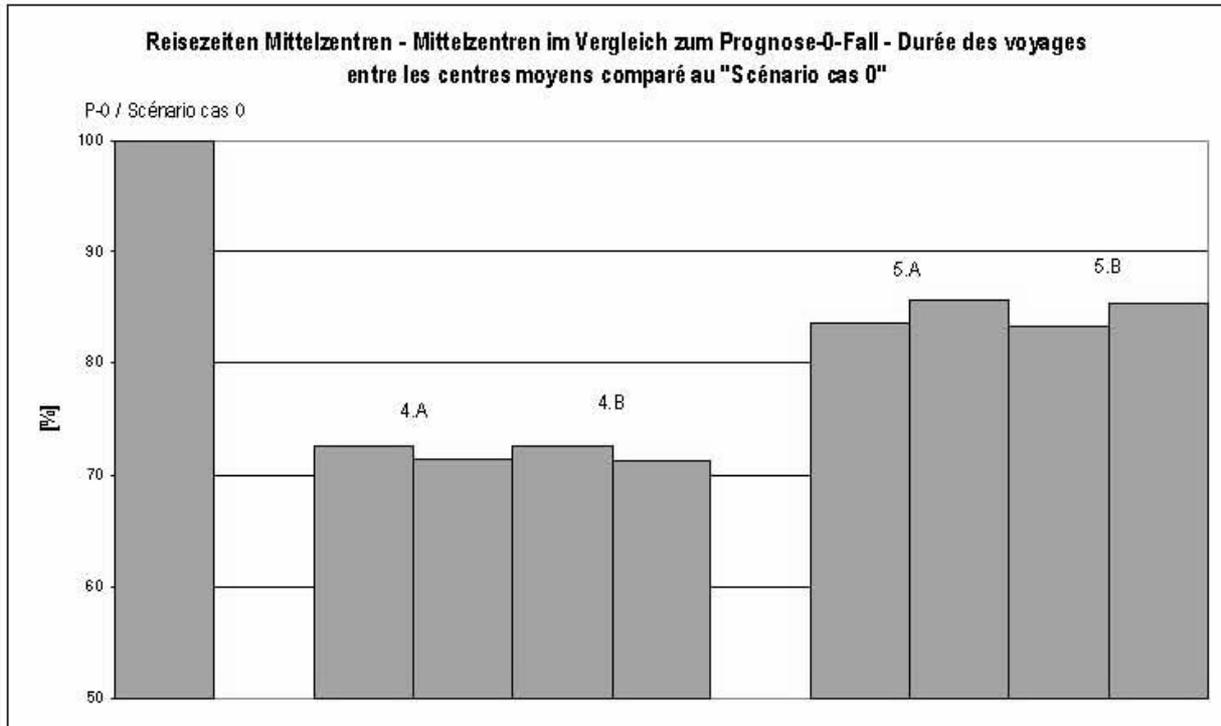


Abb. A 7: Reisezeiten Mittelzentren – Mittelzentren im Vergleich zum Prognose-0-Fall

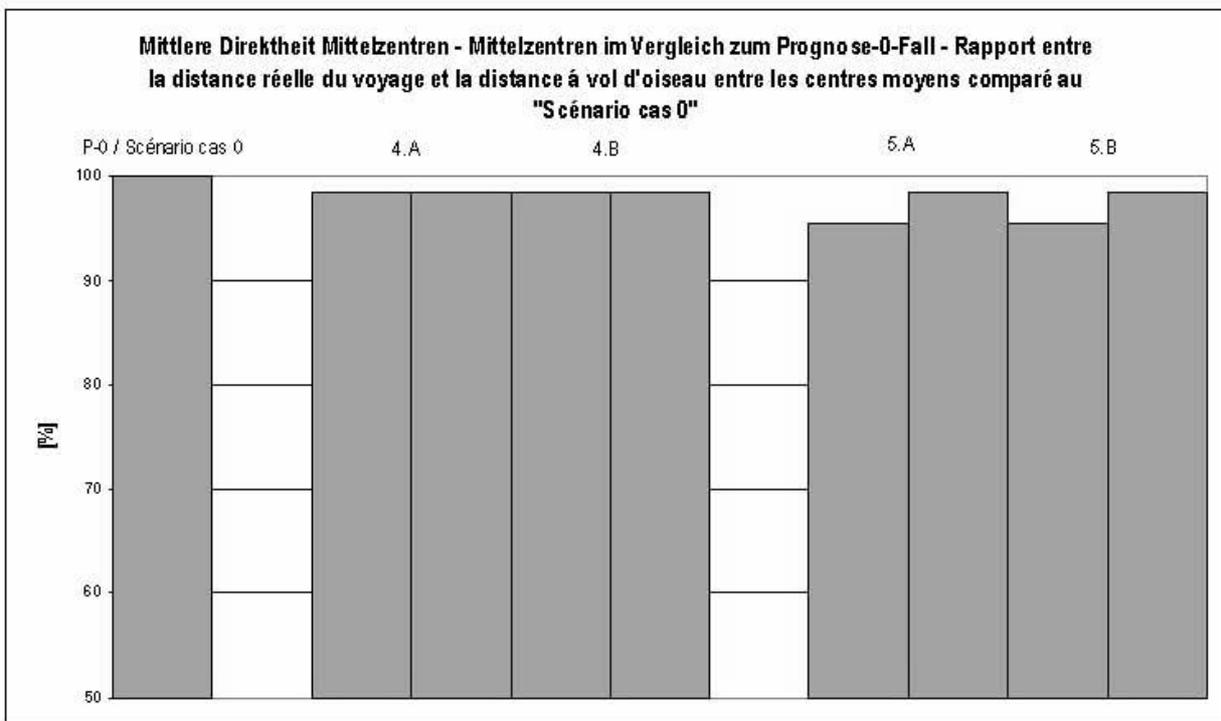
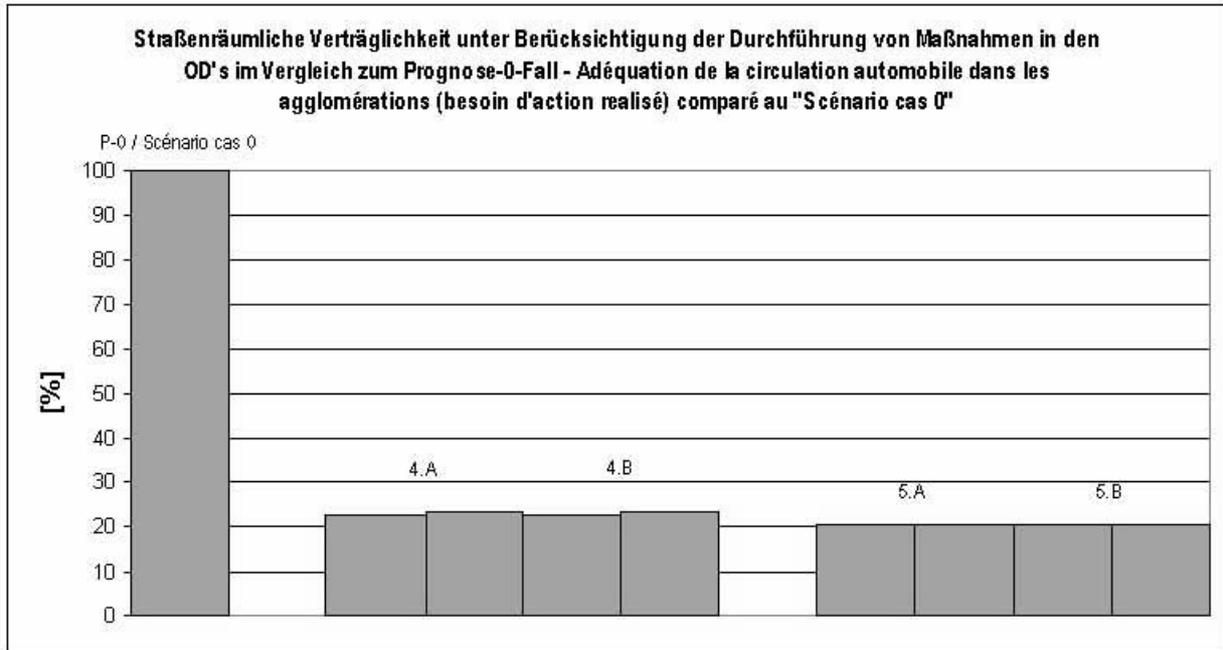
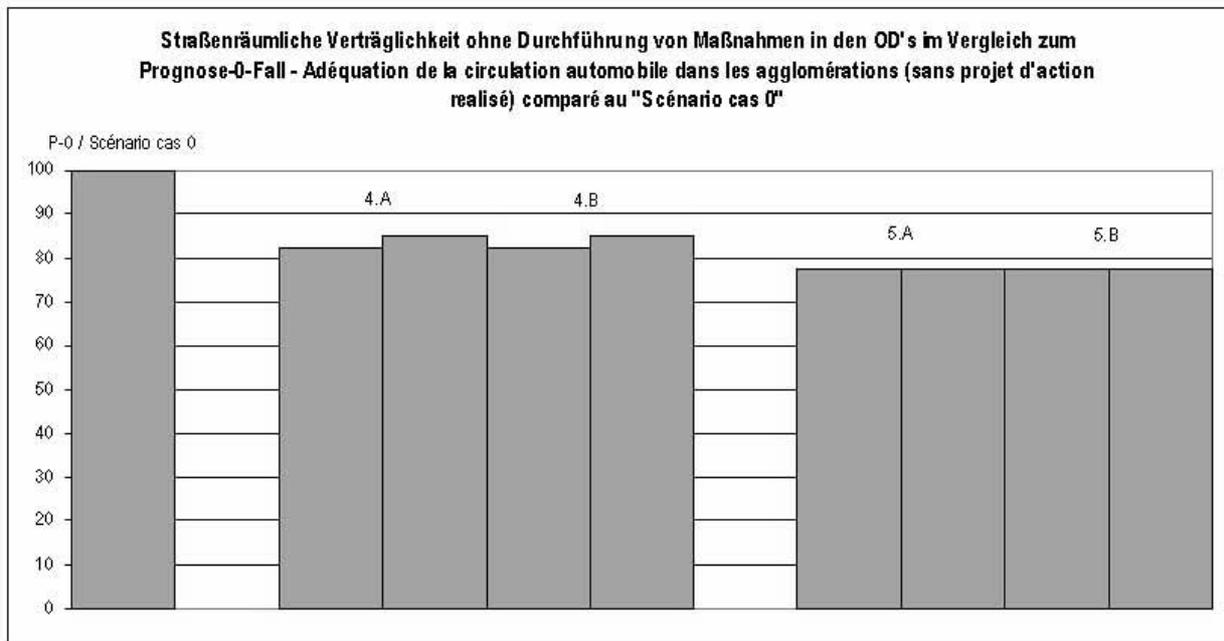


Abb. A 8: Mittlere Direktheit Mittelzentren – Mittelzentren im Vergleich zum Prognose-0-Fall



**Abb. A 9: Straßenräumliche Verträglichkeit unter Berücksichtigung von Maßnahmen in den Ortsdurchfahrten im Vergleich zum Prognose-0-Fall**



**Abb. A 10: Straßenräumliche Verträglichkeit ohne Durchführung von Maßnahmen in den Ortsdurchfahrten im Vergleich zum Prognose-0-Fall**

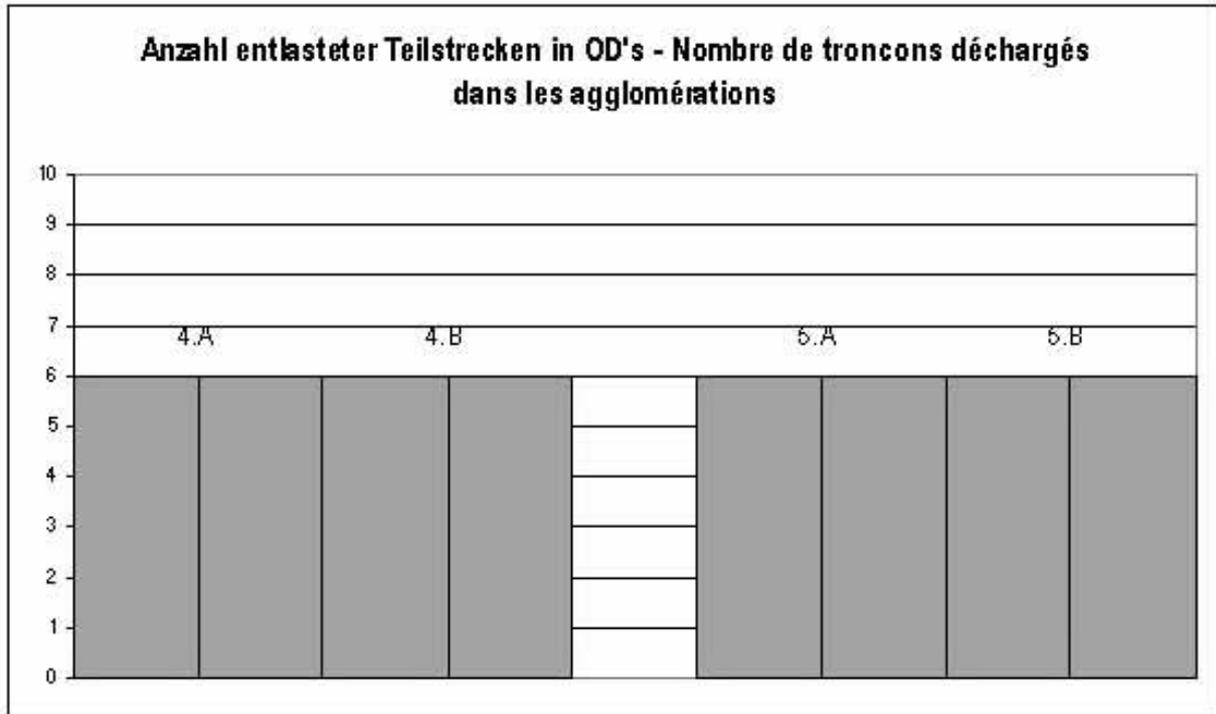


Abb. A 11: Anzahl entlasteter Teilstrecken in Ortsdurchfahrten

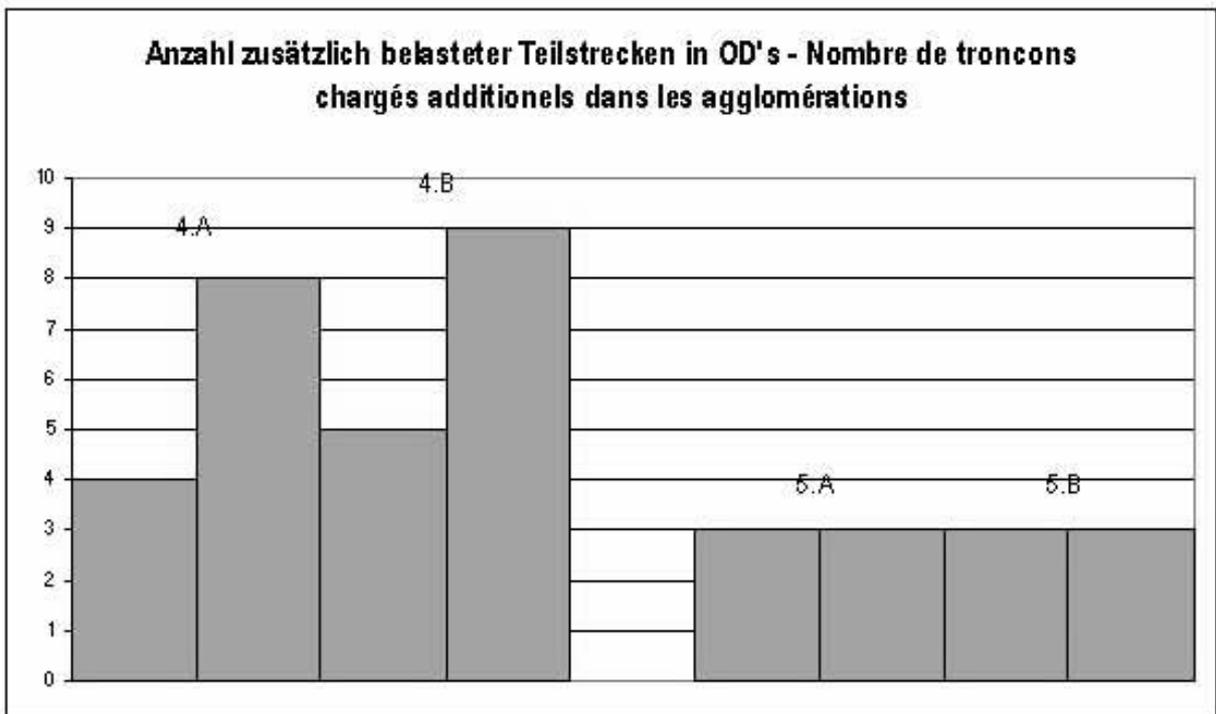
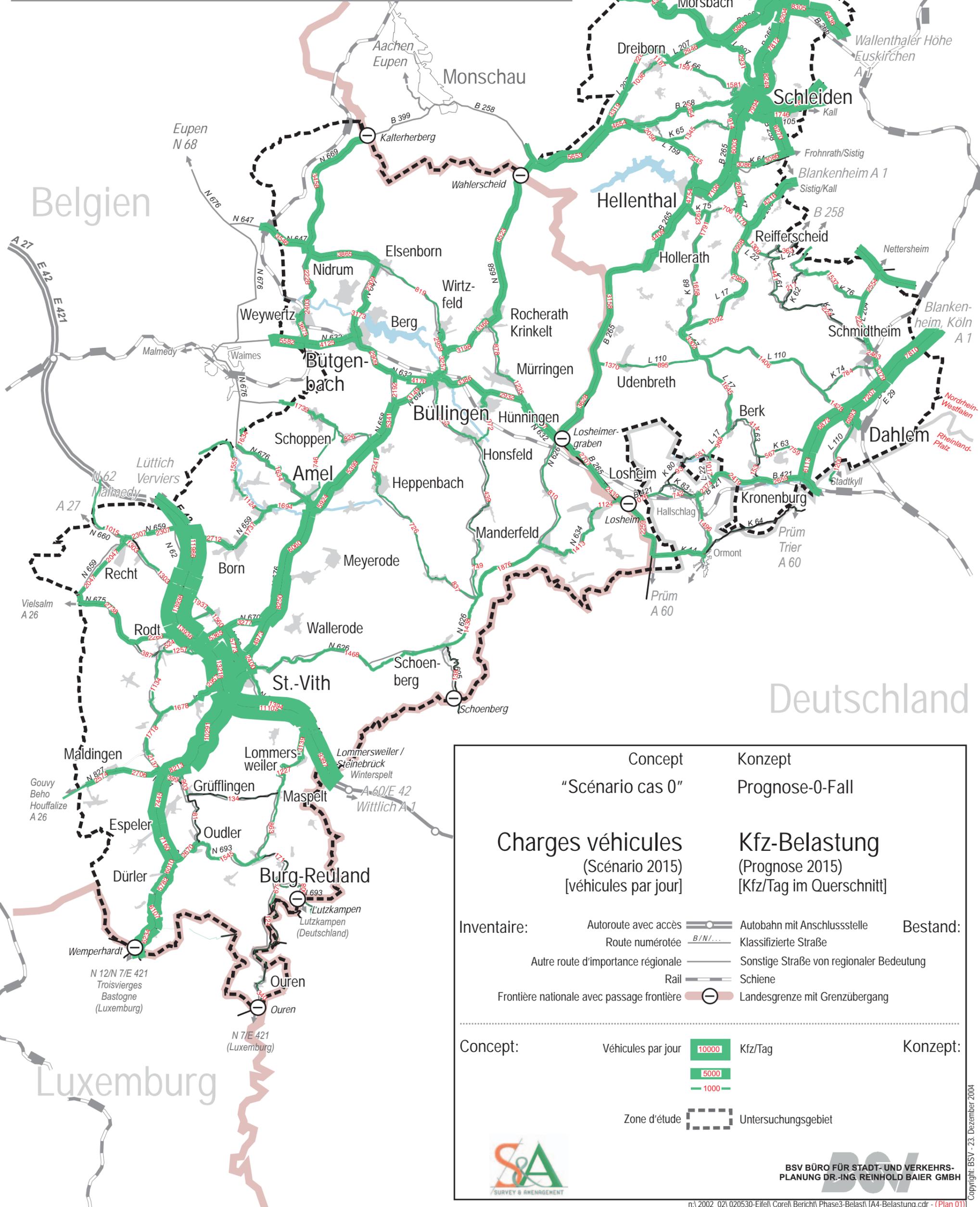
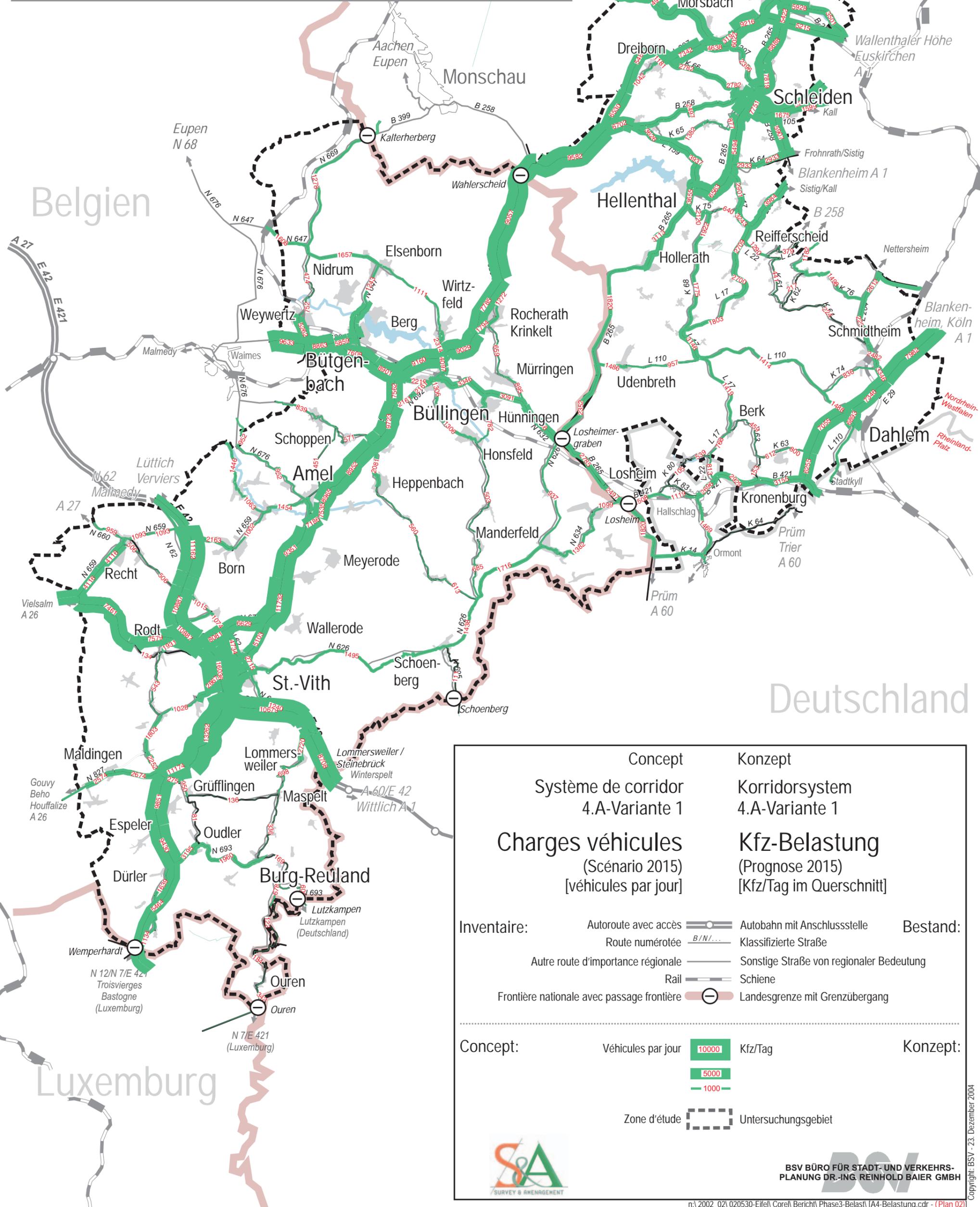


Abb. A 12: Anzahl zusätzlich belasteter Teilstrecken in Ortsdurchfahrten



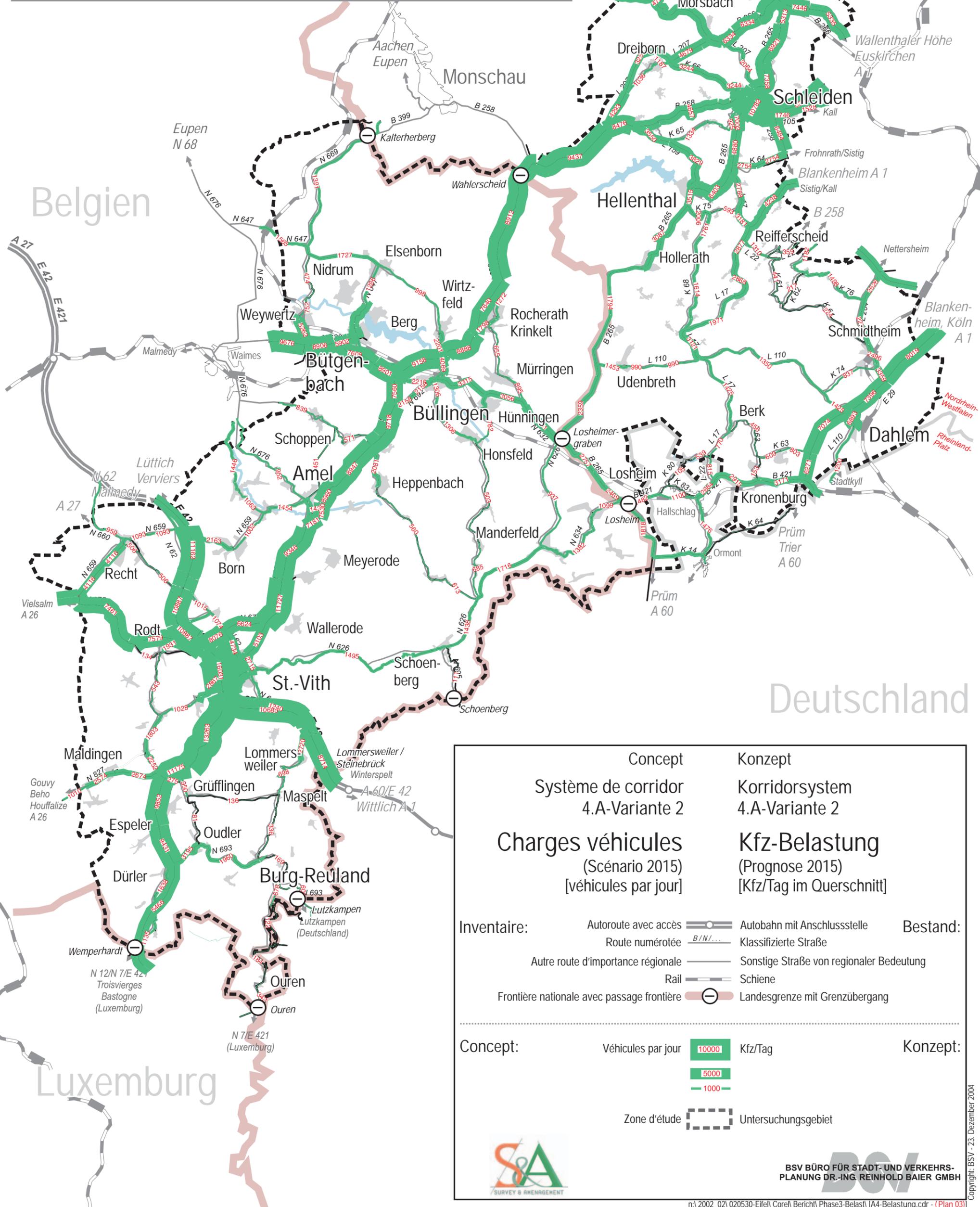
Concept	Konzept
"Scénario cas 0"	Prognose-0-Fall
<b>Charges véhicules</b> (Scénario 2015) [véhicules par jour]	<b>Kfz-Belastung</b> (Prognose 2015) [Kfz/Tag im Querschnitt]
Inventaire:	Bestand:
Autoroute avec accès	Autobahn mit Anschlussstelle
Route numérotée	Klassifizierte Straße
Autre route d'importance régionale	Sonstige Straße von regionaler Bedeutung
Rail	Schiene
Frontière nationale avec passage frontière	Landesgrenze mit Grenzübergang
Concept:	Konzept:
Véhicules par jour	Kfz/Tag
10000	
5000	
1000	
Zone d'étude	Untersuchungsgebiet





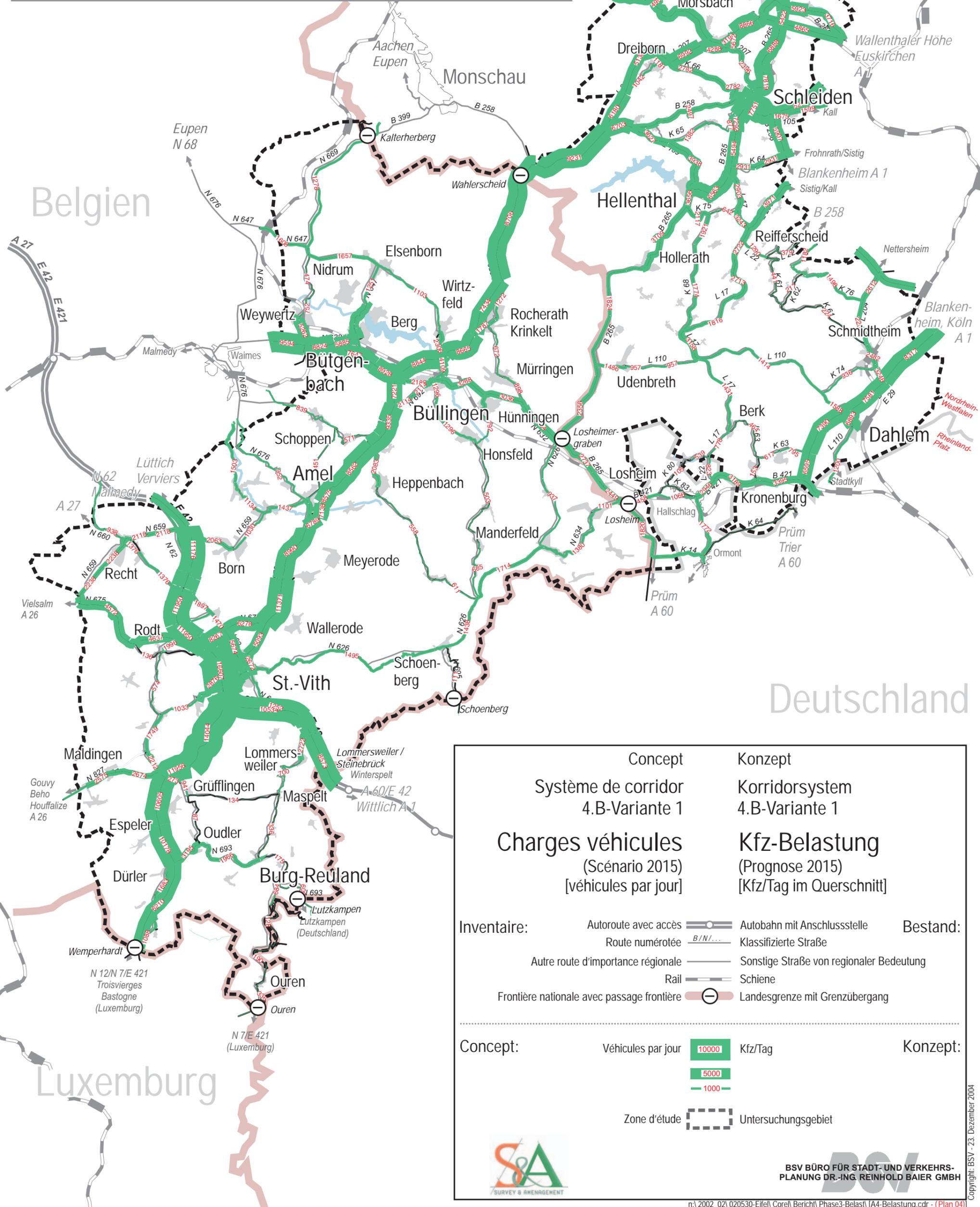
Concept	Concept	
Système de corridor 4.A-Variante 1	Korridorsystem 4.A-Variante 1	
Charges véhicules (Scénario 2015) [véhicules par jour]	Kfz-Belastung (Prognose 2015) [Kfz/Tag im Querschnitt]	
Inventaire:	Autobahn mit Anschlussstelle	Bestand:
Autoroute avec accès		Klassifizierte Straße
Route numérotée		Sonstige Straße von regionaler Bedeutung
Autre route d'importance régionale		Schiene
Rail		Landesgrenze mit Grenzübergang
Frontière nationale avec passage frontière		
Concept:	Véhicules par jour	Kfz/Tag
	Zone d'étude	Untersuchungsgebiet





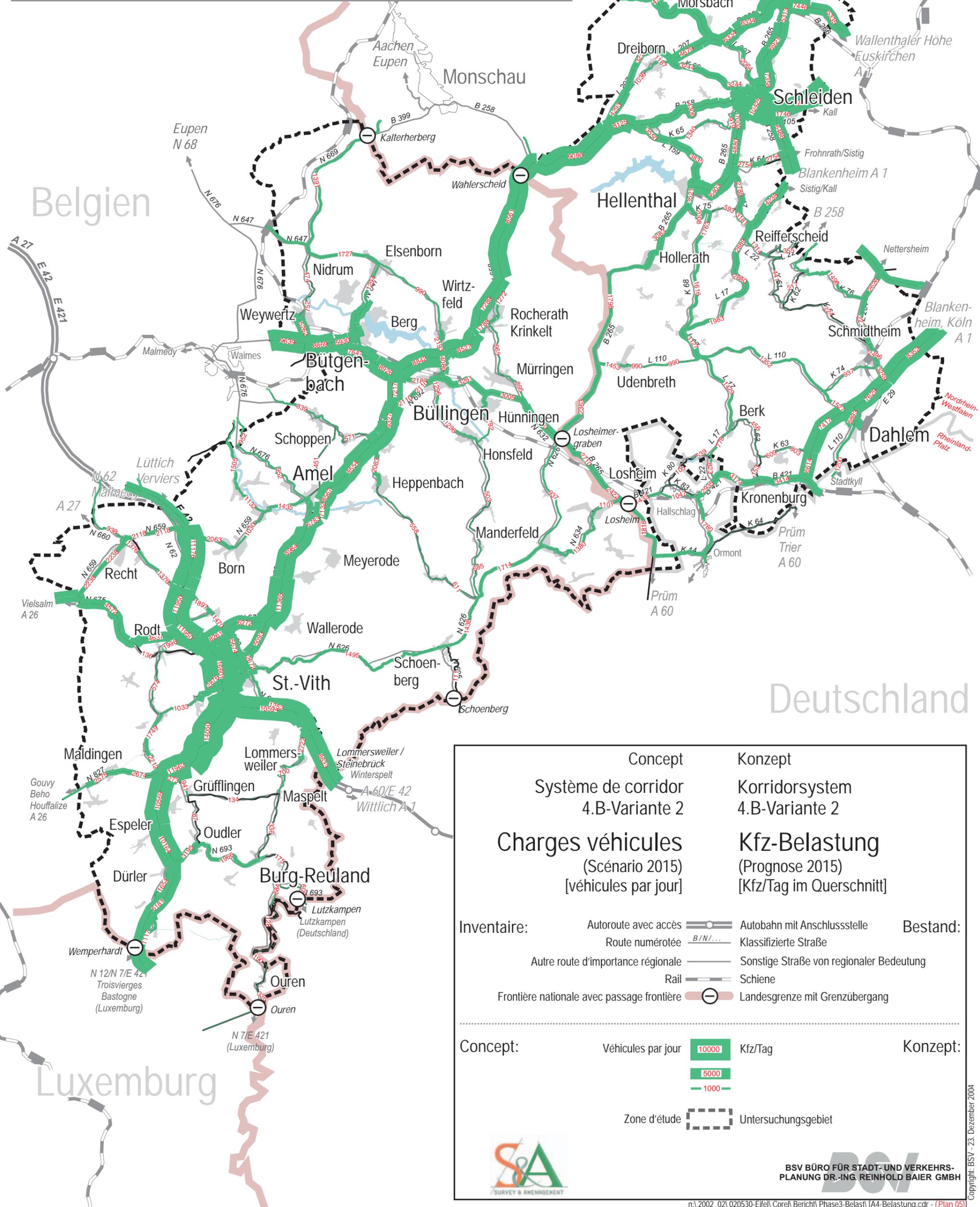
Concept	Konzept
Système de corridor 4.A-Variante 2	Korridorsystem 4.A-Variante 2
Charges véhicules (Scénario 2015) [véhicules par jour]	Kfz-Belastung (Prognose 2015) [Kfz/Tag im Querschnitt]
Inventaire:	Bestand:
Autoroute avec accès	Autobahn mit Anschlussstelle
Route numérotée	Klassifizierte Straße
Autre route d'importance régionale	Sonstige Straße von regionaler Bedeutung
Rail	Schiene
Frontière nationale avec passage frontière	Landesgrenze mit Grenzübergang
Concept:	Konzept:
Véhicules par jour	Kfz/Tag
10000	
5000	
1000	
Zone d'étude	Untersuchungsgebiet



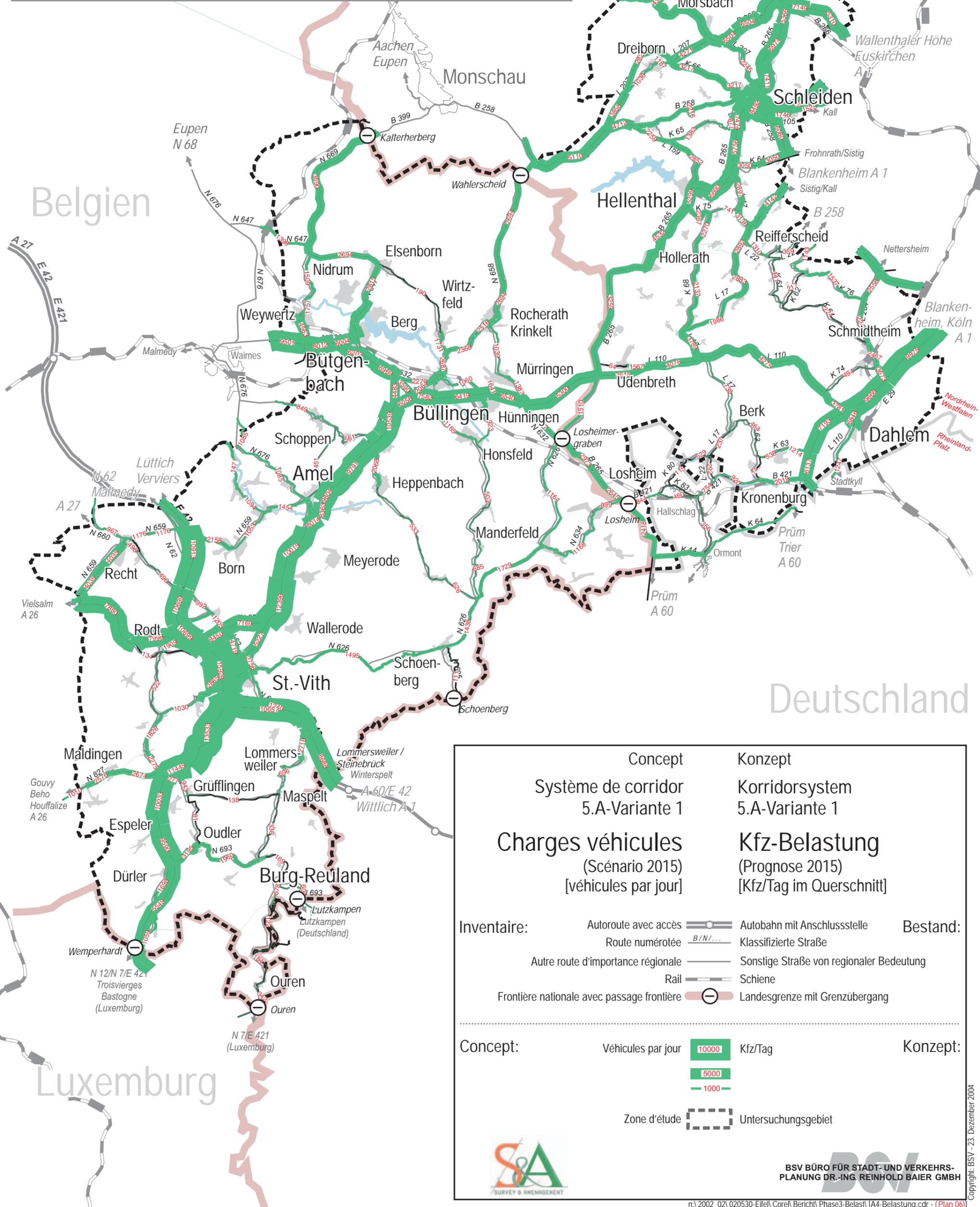


Concept	Konzept
Système de corridor 4.B-Variante 1	Korridorsystem 4.B-Variante 1
Charges véhicules (Scénario 2015) [véhicules par jour]	Kfz-Belastung (Prognose 2015) [Kfz/Tag im Querschnitt]
Inventaire:	Bestand:
Autoroute avec accès	Autobahn mit Anschlussstelle
Route numérotée	Klassifizierte Straße
Autre route d'importance régionale	Sonstige Straße von regionaler Bedeutung
Rail	Schiene
Frontière nationale avec passage frontière	Landesgrenze mit Grenzübergang
Concept:	Konzept:
Véhicules par jour	Kfz/Tag
10000	
5000	
1000	
Zone d'étude	Untersuchungsgebiet



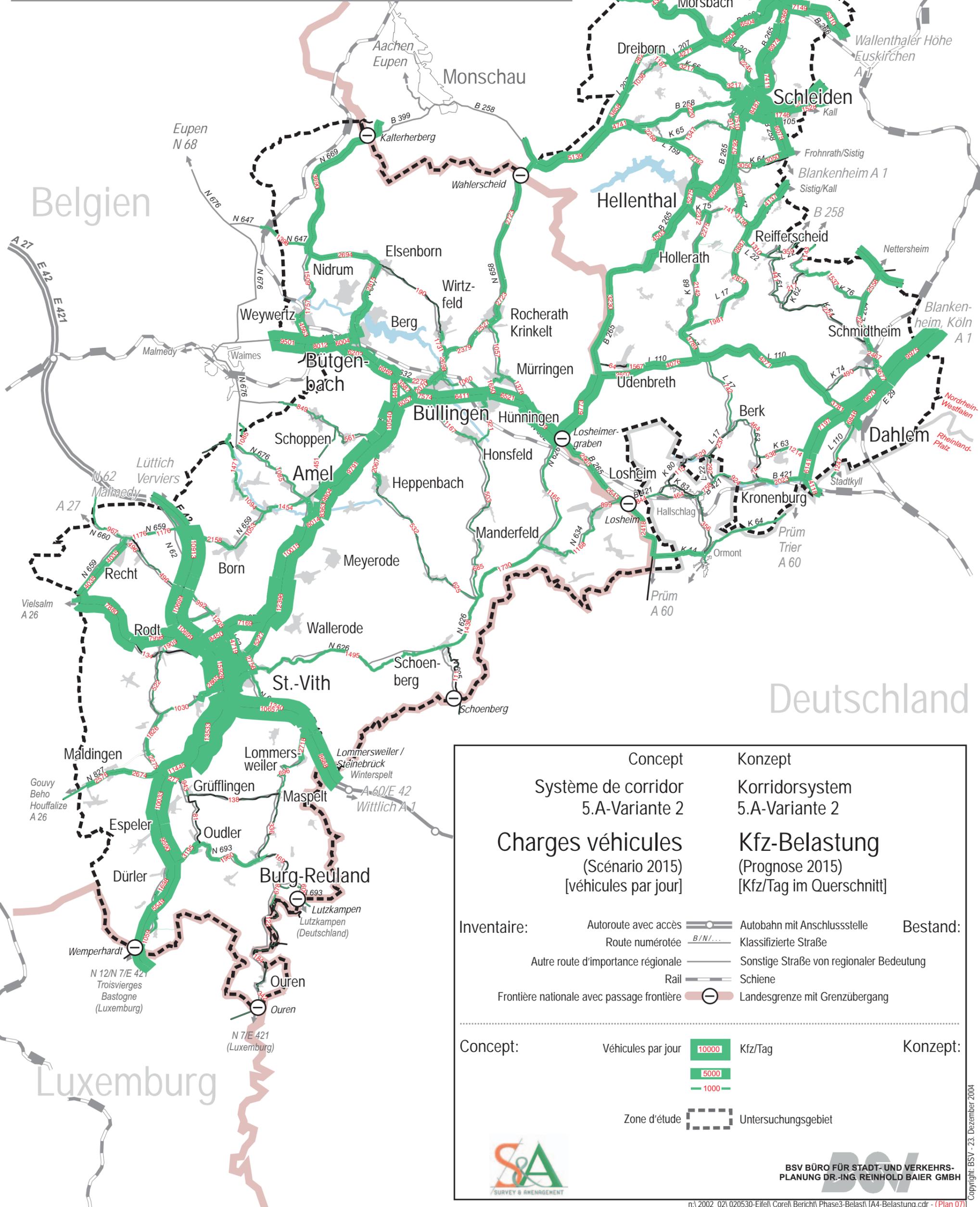


<b>Concept</b> Système de corridor 4.B-Variante 2 <b>Charges véhicules</b> (Scénario 2015) [véhicules par jour]	<b>Konzept</b> Korridorsystem 4.B-Variante 2 <b>Kfz-Belastung</b> (Prognose 2015) [Kfz/Tag im Querschnitt]
<b>Inventaire:</b> Autoroute avec accès  Autobahn mit Anschlussstelle Route numérotée  Klassifizierte Straße Autre route d'importance régionale  Sonstige Straße von regionaler Bedeutung Rail  Schiene Frontière nationale avec passage frontière  Landesgrenze mit Grenzübergang	<b>Bestand:</b> Autokorridor  Kfz/Tag Korridor  Kfz/Tag Korridor  Kfz/Tag Zone d'étude  Untersuchungsgebiet
	



Concept	Konzept
Système de corridor 5.A-Variante 1	Korridorsystem 5.A-Variante 1
Charges véhicules (Scénario 2015) [véhicules par jour]	Kfz-Belastung (Prognose 2015) [Kfz/Tag im Querschnitt]
Inventaire:	Bestand:
Autoroute avec accès	Autobahn mit Anschlussstelle
Route numérotée	Klassifizierte Straße
Autre route d'importance régionale	Sonstige Straße von regionaler Bedeutung
Rail	Schiene
Frontière nationale avec passage frontière	Landesgrenze mit Grenzübergang
Concept:	Konzept:
Véhicules par jour	Kfz/Tag
10000	
5000	
1000	
Zone d'étude	Untersuchungsgebiet





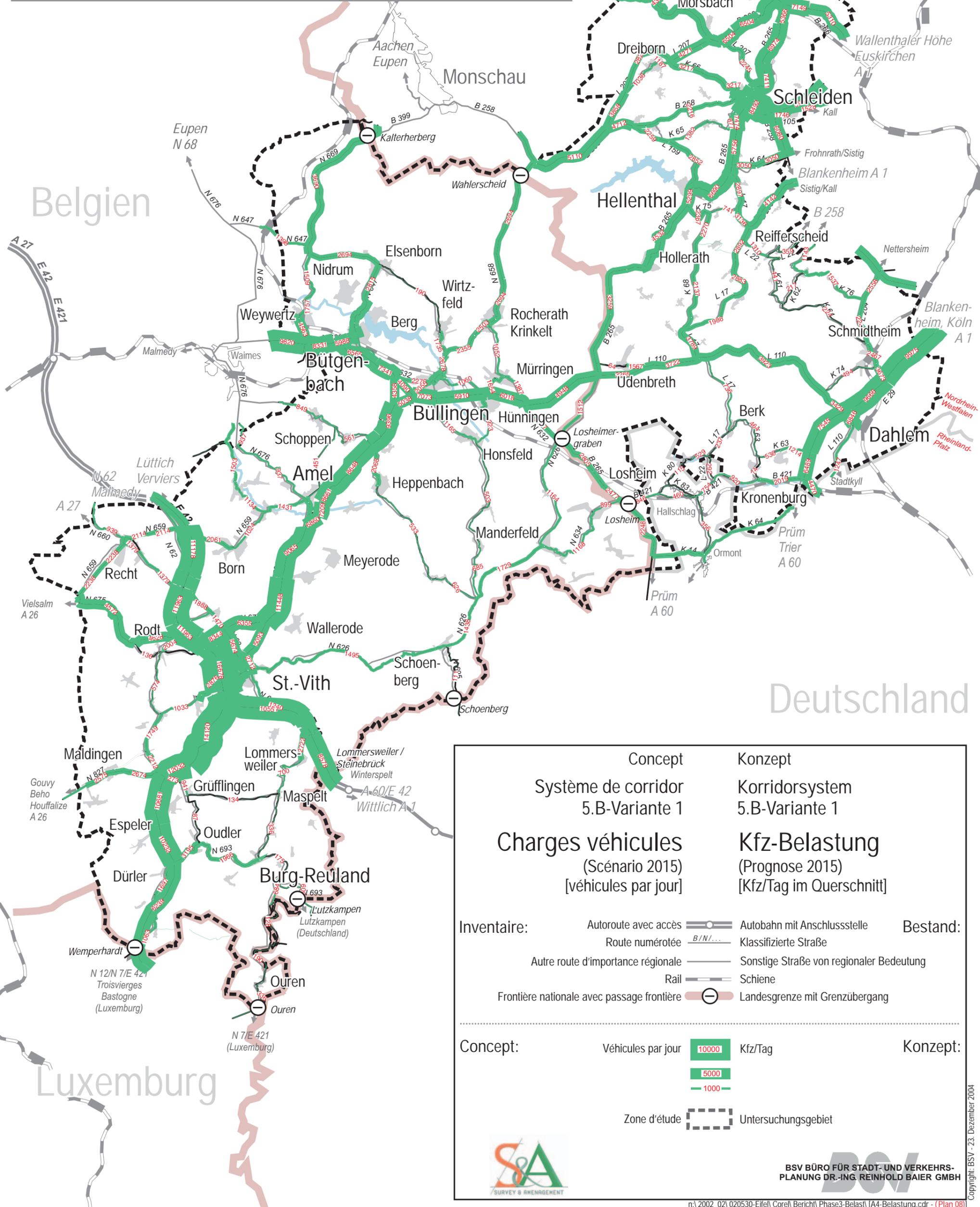
Concept	Konzept
Système de corridor 5.A-Variante 2	Korridorsystem 5.A-Variante 2
Charges véhicules (Scénario 2015) [véhicules par jour]	Kfz-Belastung (Prognose 2015) [Kfz/Tag im Querschnitt]
Inventaire:	Bestand:
Autoroute avec accès	Autobahn mit Anschlussstelle
Route numérotée	Klassifizierte Straße
Autre route d'importance régionale	Sonstige Straße von regionaler Bedeutung
Rail	Schiene
Frontière nationale avec passage frontière	Landesgrenze mit Grenzübergang
Concept:	Konzept:
Véhicules par jour	Kfz/Tag
10000	
5000	
1000	
Zone d'étude	Untersuchungsgebiet





Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden  
Mobilitätsplans - Eifelverkehrsplanung

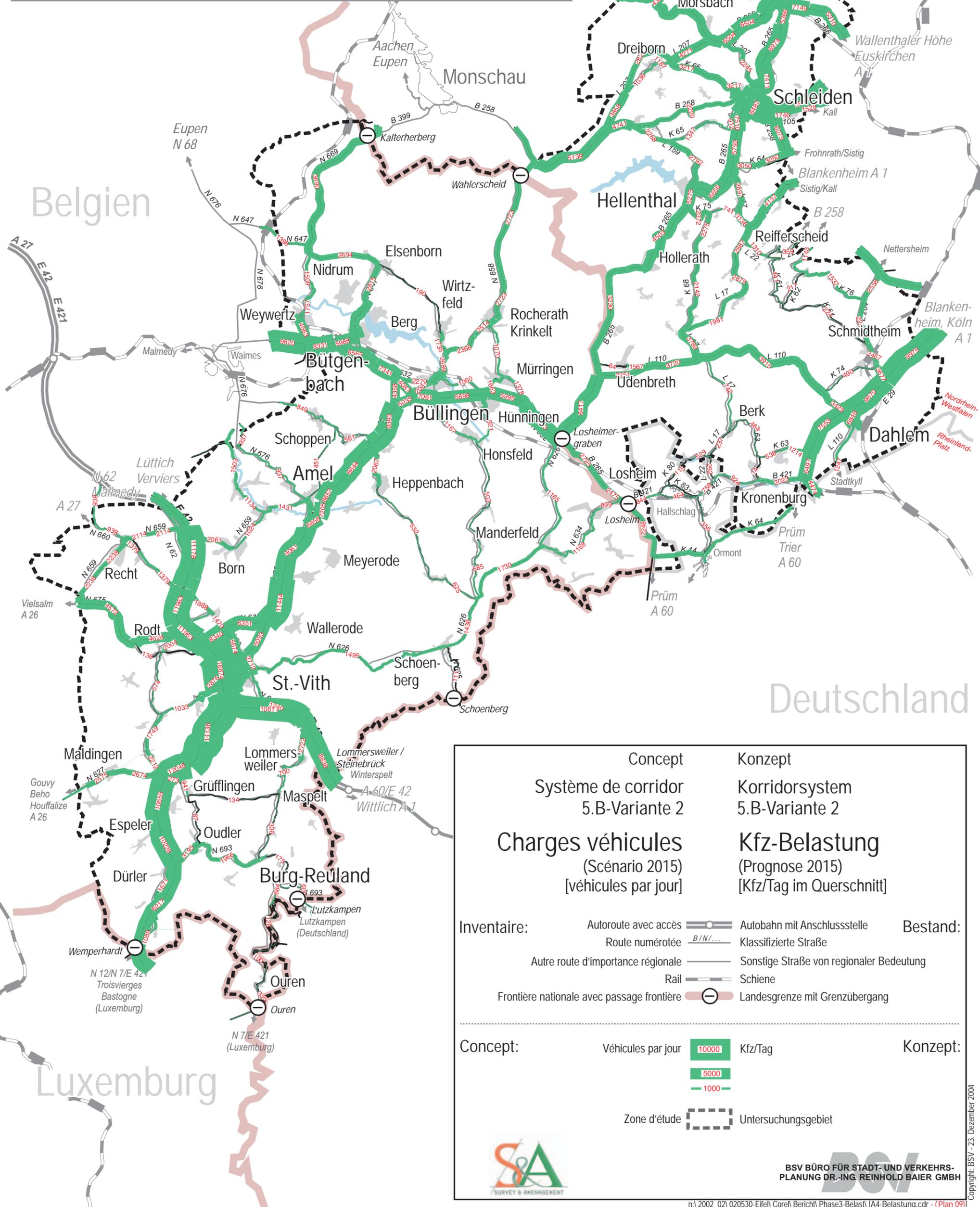
Élaboration d'un plan de Mobilité  
transfrontalier de l'Eifel



Concept	Konzept
Système de corridor 5.B-Variante 1	Korridorsystem 5.B-Variante 1
Charges véhicules (Scénario 2015) [véhicules par jour]	Kfz-Belastung (Prognose 2015) [Kfz/Tag im Querschnitt]
Inventaire:	Bestand:
Autoroute avec accès	Autobahn mit Anschlussstelle
Route numérotée	Klassifizierte Straße
Autre route d'importance régionale	Sonstige Straße von regionaler Bedeutung
Rail	Schiene
Frontière nationale avec passage frontière	Landesgrenze mit Grenzübergang
Concept:	Konzept:
Véhicules par jour	Kfz/Tag
10000	
5000	
1000	
Zone d'étude	Untersuchungsgebiet



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



Concept	Konzept
Système de corridor 5.B-Variante 2	Korridorsystem 5.B-Variante 2
Charges véhicules (Scénario 2015) [véhicules par jour]	Kfz-Belastung (Prognose 2015) [Kfz/Tag im Querschnitt]
Inventaire:	Bestand:
Autoroute avec accès	Autobahn mit Anschlussstelle
Route numérotée	Klassifizierte Straße
Autre route d'importance régionale	Sonstige Straße von regionaler Bedeutung
Rail	Schiene
Frontière nationale avec passage frontière	Landesgrenze mit Grenzübergang
Concept:	Konzept:
Véhicules par jour	Kfz/Tag
10000	
5000	
1000	
Zone d'étude	Untersuchungsgebiet





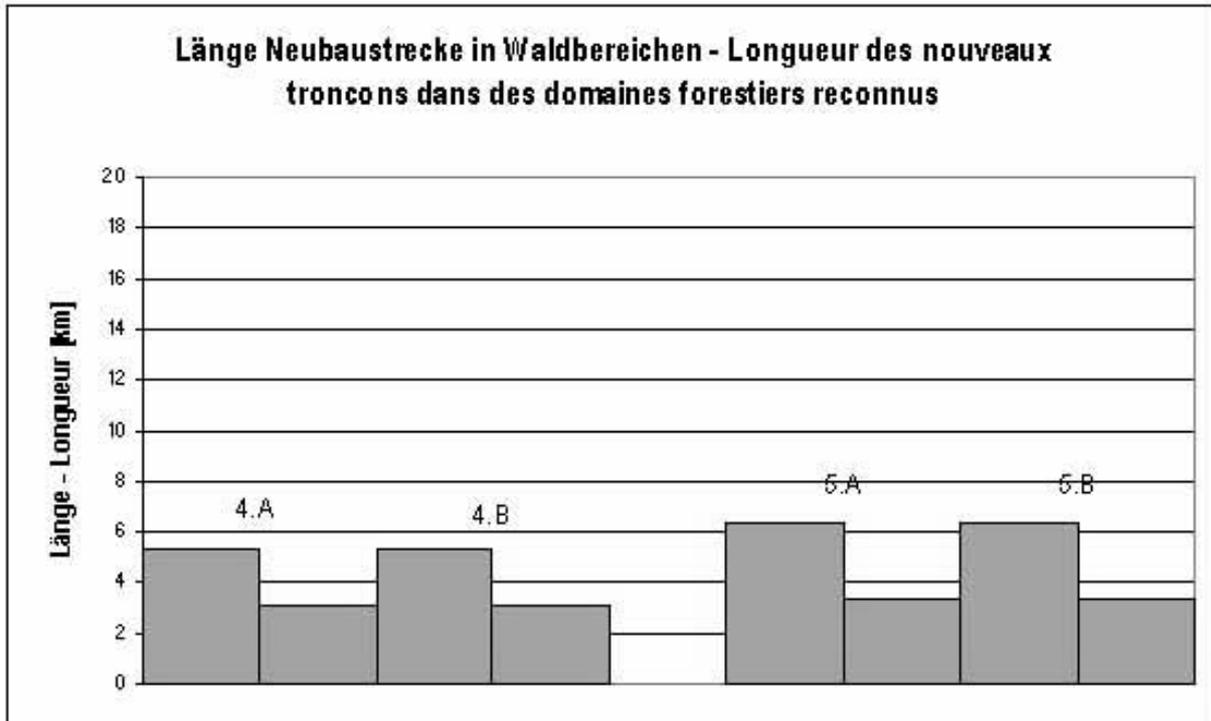


Abb. A 13: Länge Neubaustrecke in Waldbereichen

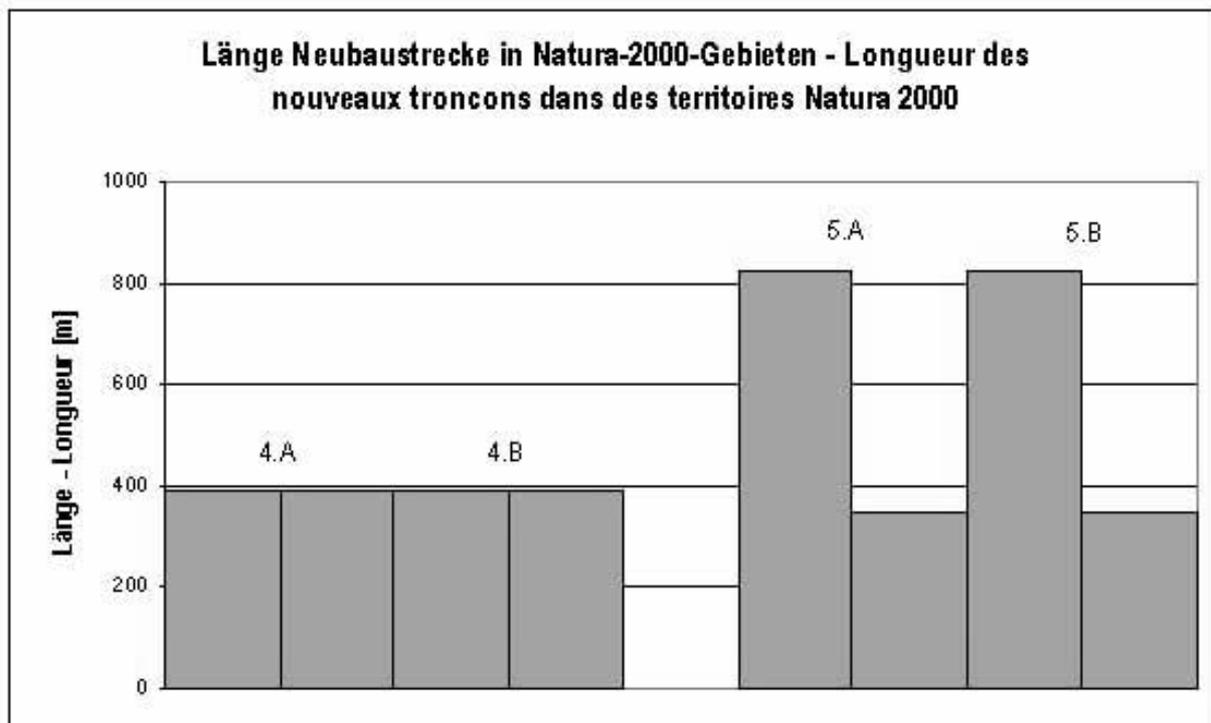


Abb. A 14: Länge Neubaustrecke in Natura-2000-Gebieten

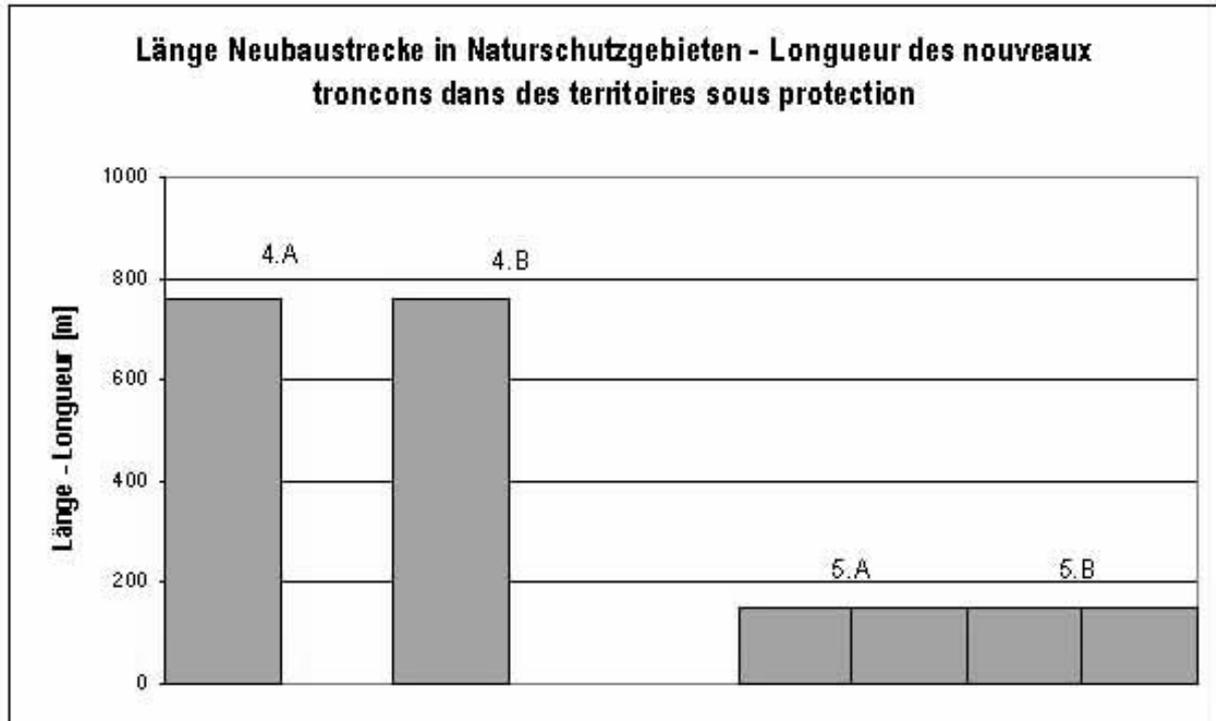


Abb. A 15: Länge Neubaustrecke in Naturschutzgebieten

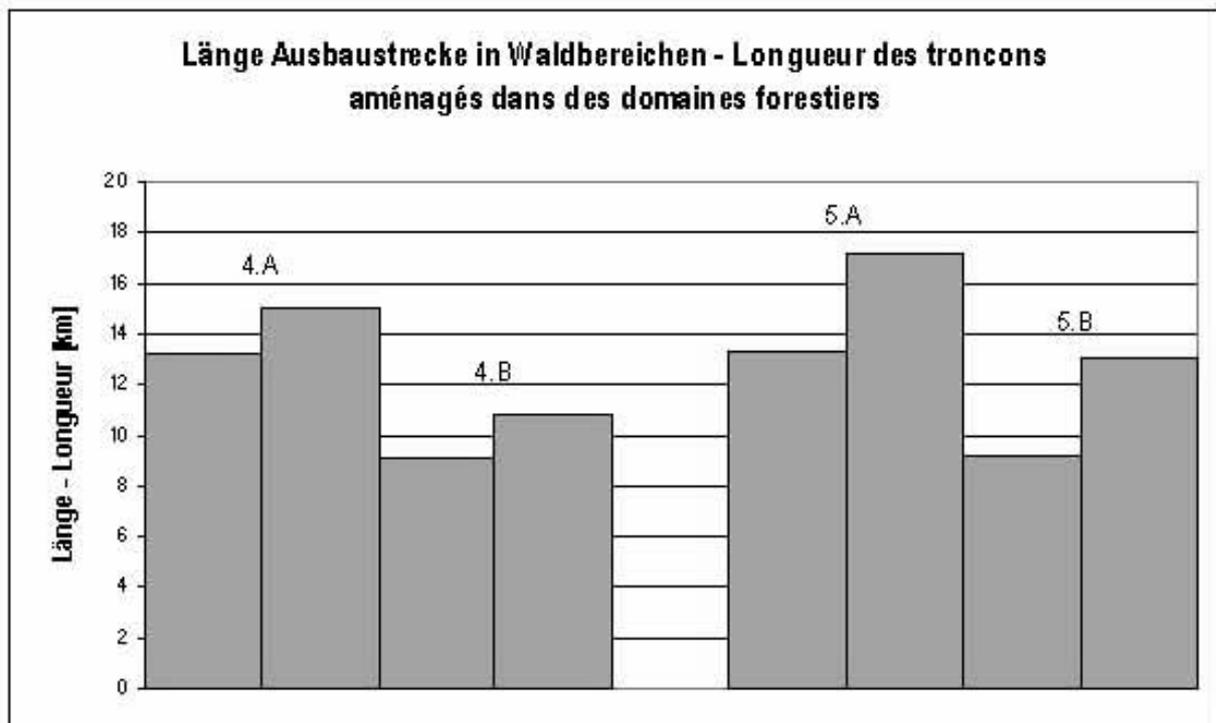


Abb. A 16: Länge Ausbaustrecke in Waldbereichen

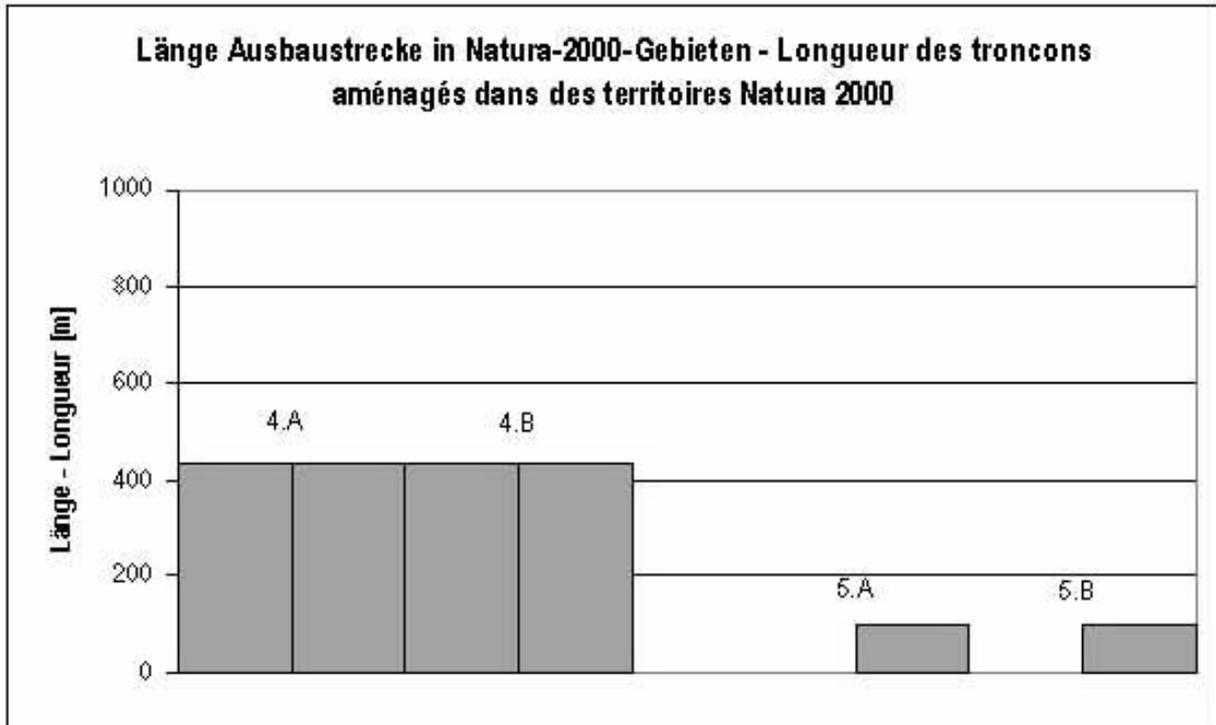


Abb. A 17: Länge Ausbaustrecke in Natura-2000-Gebieten

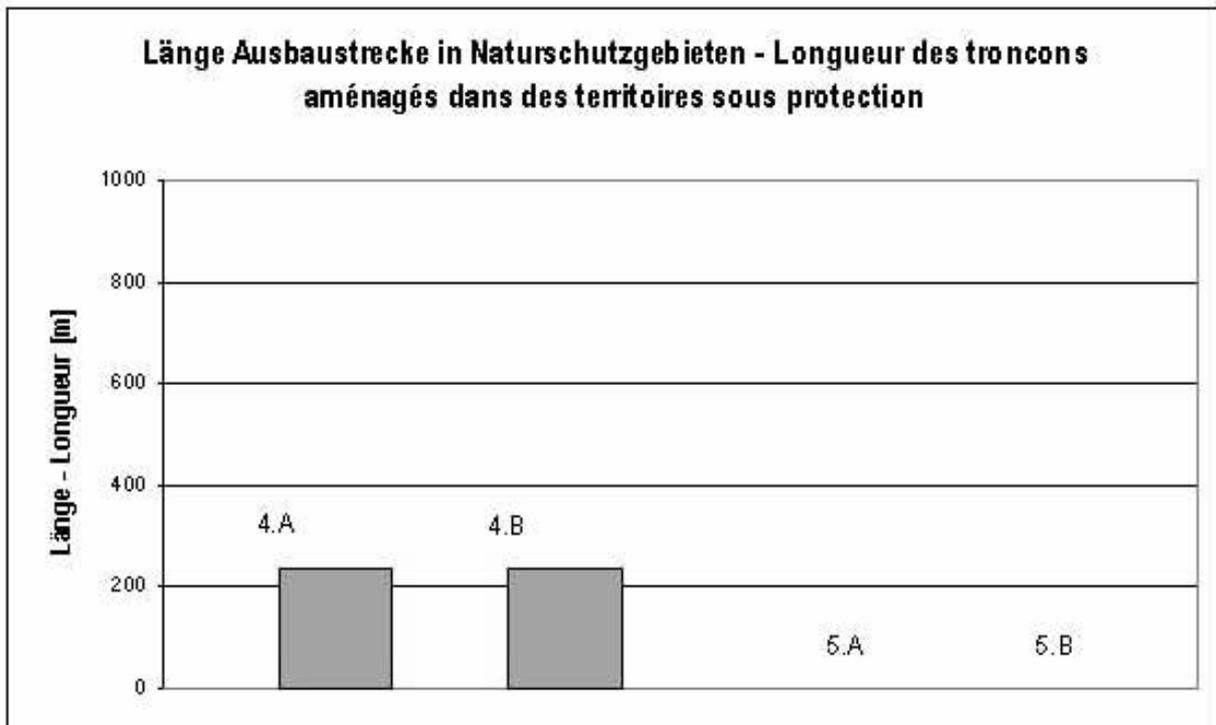
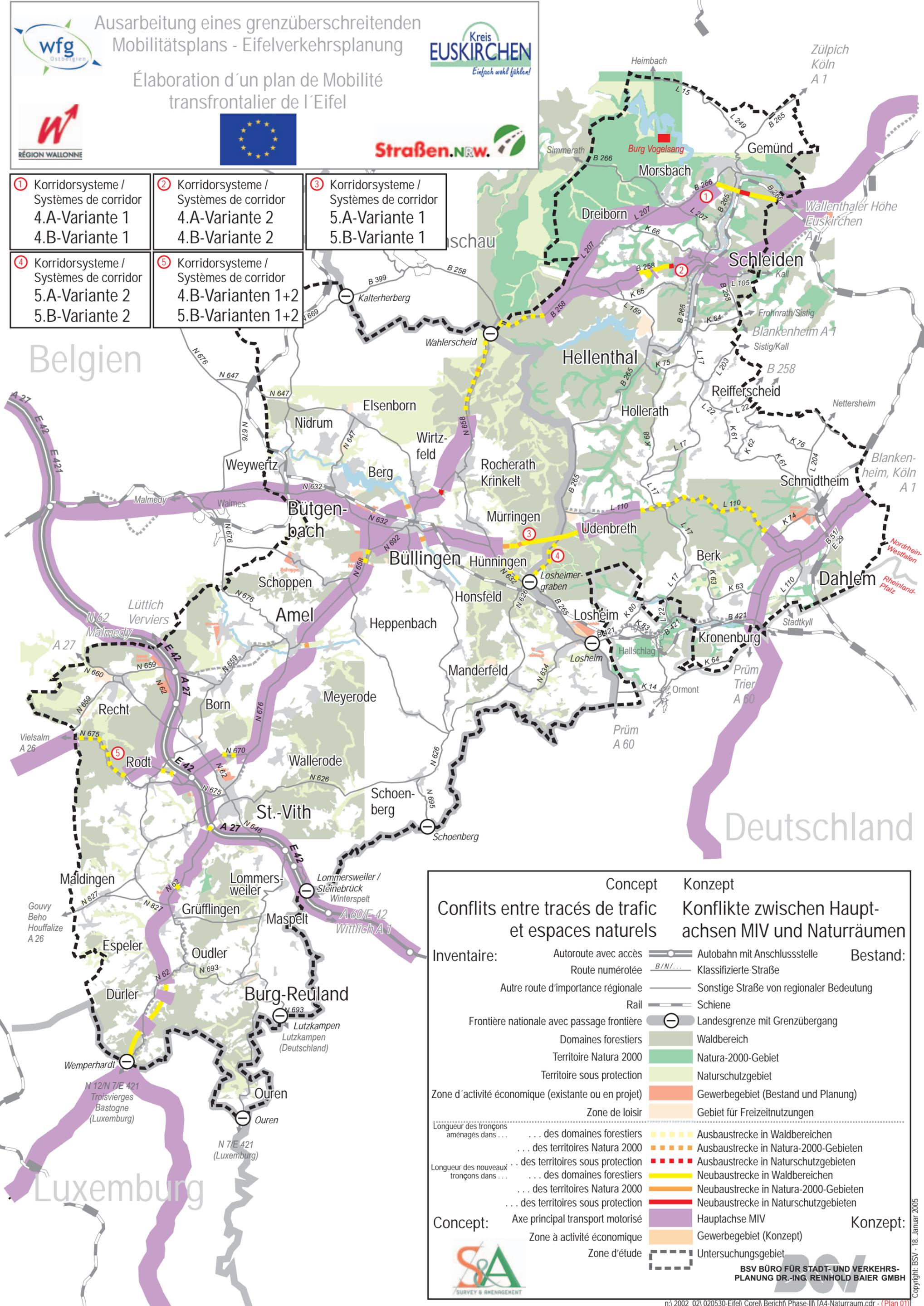


Abb. A 18: Länge Ausbaustrecke in Naturschutzgebieten

- |  |  |  |
|--|--|--|
| ① Korridorsysteme / Systèmes de corridor<br>4.A-Variante 1<br>4.B-Variante 1 | ② Korridorsysteme / Systèmes de corridor<br>4.A-Variante 2<br>4.B-Variante 2       | ③ Korridorsysteme / Systèmes de corridor<br>5.A-Variante 1<br>5.B-Variante 1 |
| ④ Korridorsysteme / Systèmes de corridor<br>5.A-Variante 2<br>5.B-Variante 2 | ⑤ Korridorsysteme / Systèmes de corridor<br>4.B-Varianten 1+2<br>5.B-Varianten 1+2 |  |



Concept	Konzept	Bestand:
Conflicts entre tracés de trafic et espaces naturels	Konflikte zwischen Hauptachsen MIV und Naturräumen	
Inventaire:		
Autoroute avec accès	Autobahn mit Anschlussstelle	
Route numérotée	Klassifizierte Straße	
Autre route d'importance régionale	Sonstige Straße von regionaler Bedeutung	
Rail	Schiene	
Frontière nationale avec passage frontière	Landesgrenze mit Grenzübergang	
Domaines forestiers	Waldbereich	
Territoire Natura 2000	Natura-2000-Gebiet	
Territoire sous protection	Naturschutzgebiet	
Zone d'activité économique (existante ou en projet)	Gewerbegebiet (Bestand und Planung)	
Zone de loisir	Gebiet für Freizeitnutzungen	
Longueur des tronçons aménagés dans ...		
... des domaines forestiers	Ausbaustrecke in Waldbereichen	
... des territoires Natura 2000	Ausbaustrecke in Natura-2000-Gebieten	
... des territoires sous protection	Ausbaustrecke in Naturschutzgebieten	
Longueur des nouveaux tronçons dans ...		
... des domaines forestiers	Neubaustrecke in Waldbereichen	
... des territoires Natura 2000	Neubaustrecke in Natura-2000-Gebieten	
... des territoires sous protection	Neubaustrecke in Naturschutzgebieten	
Concept:		Konzept:
Axe principal transport motorisé	Hauptachse MIV	
Zone à activité économique	Gewerbegebiet (Konzept)	
Zone d'étude	Untersuchungsgebiet	

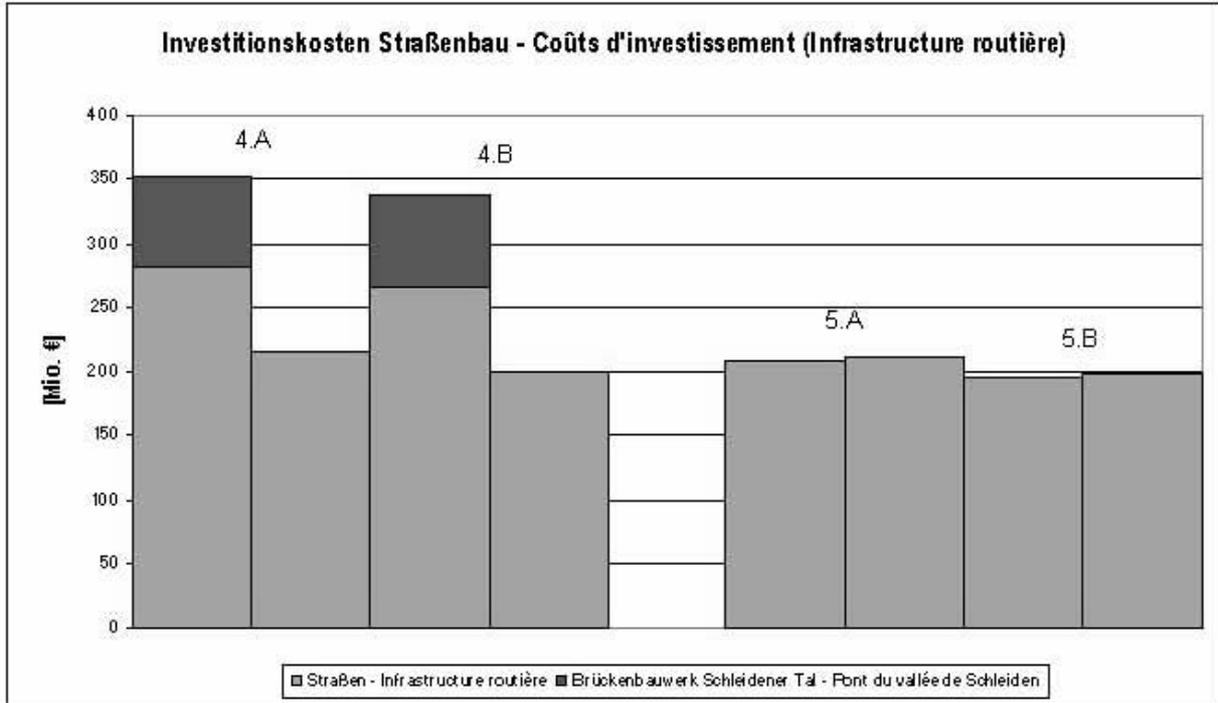
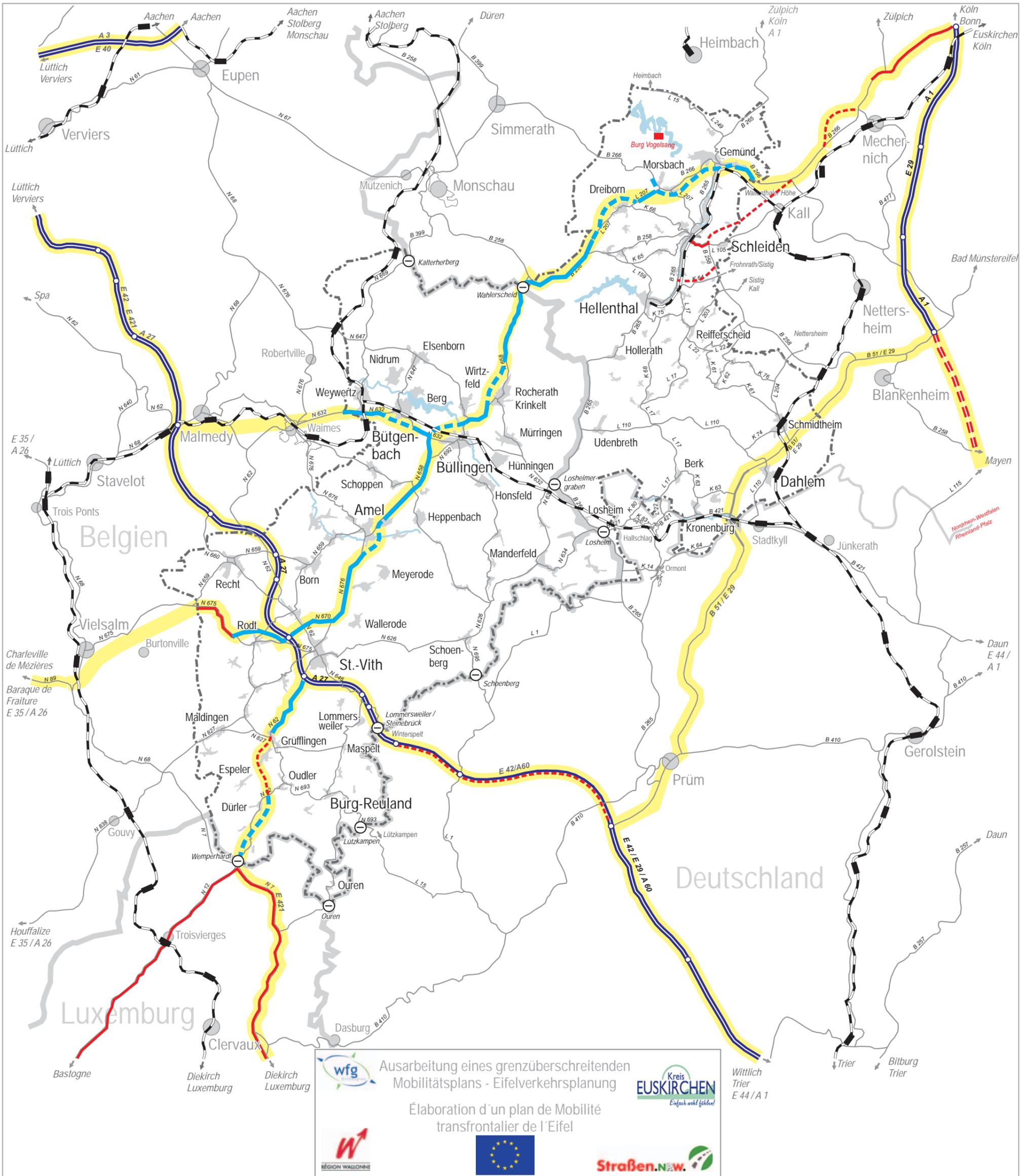


Abb. A 19: Investitionskosten Straßenbau



### Système de corridor 4.A-Variante 1

- 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

Concept:

- Aménagement
- Construction nouvelle
- Zone d'étude
- Axe principal transport motorisé

### Korridorsystem 4.A-Variante 1

- Kfz-Verkehr -

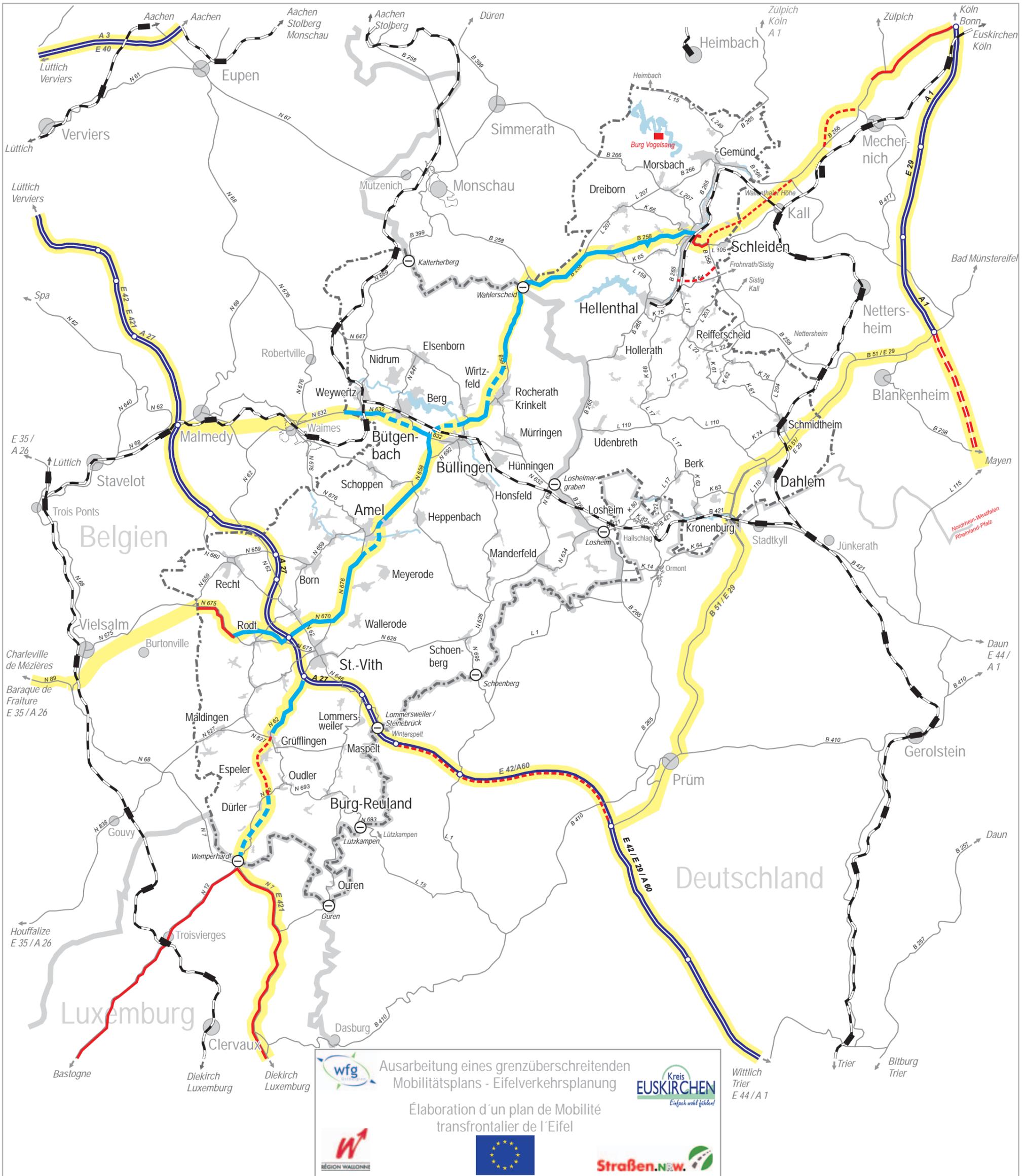
Bestand:

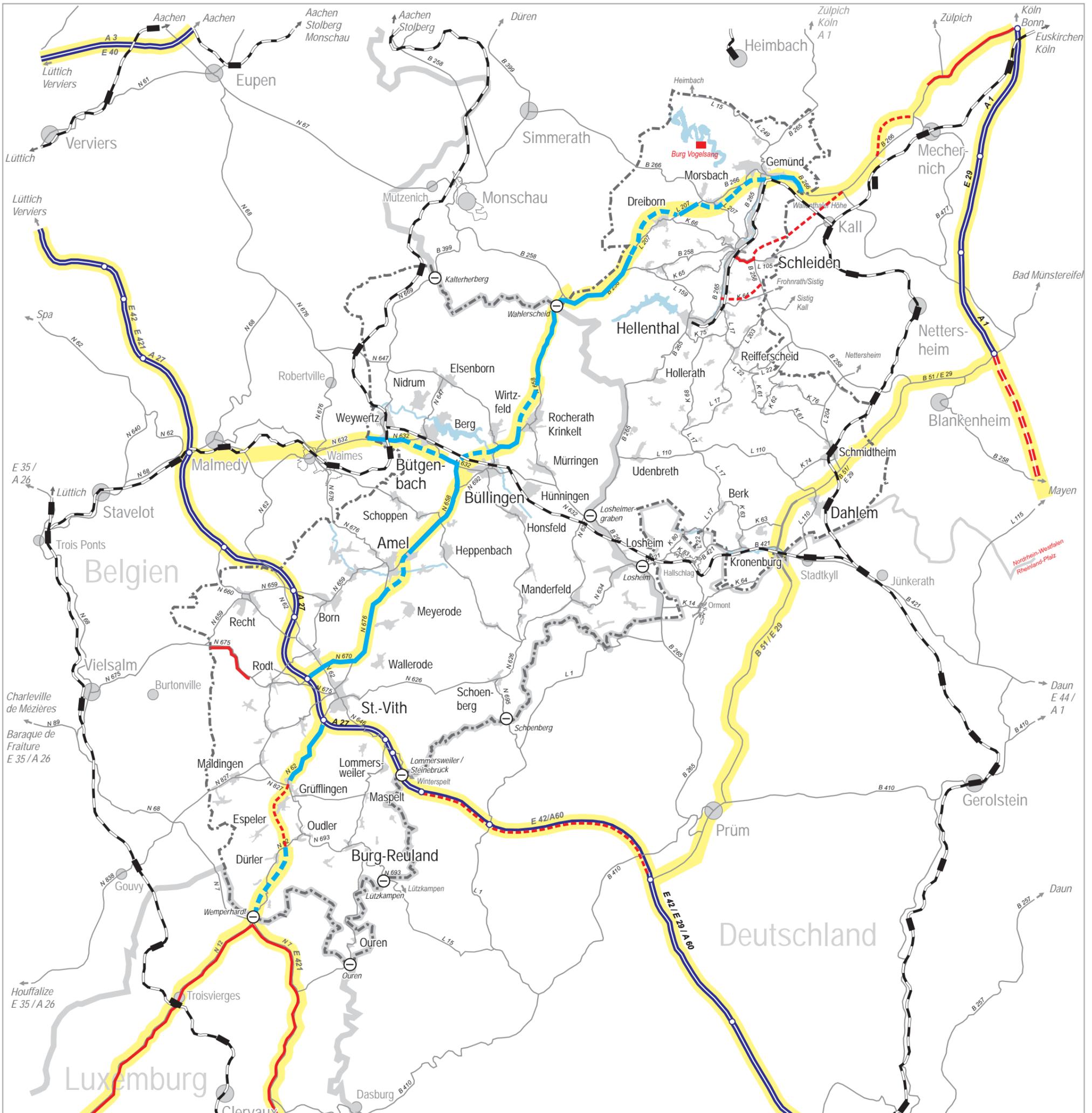
- Autobahn mit Anschlussstelle
- Klassifizierte Straße
- Sonstige Straße von regionaler Bedeutung
- Schiene
- Landesgrenze
- Grenzübergang
- Planung:**
- Straßenausbau
- Straßenneubau

Konzept:

- Ausbau
- Neubau
- Untersuchungsgebiet
- Hauptachse MIV








 Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden Mobilitätsplans - Eifelverkehrsplanung  

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




**Systeme de corridor 4.B-Variante 1**  
- 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

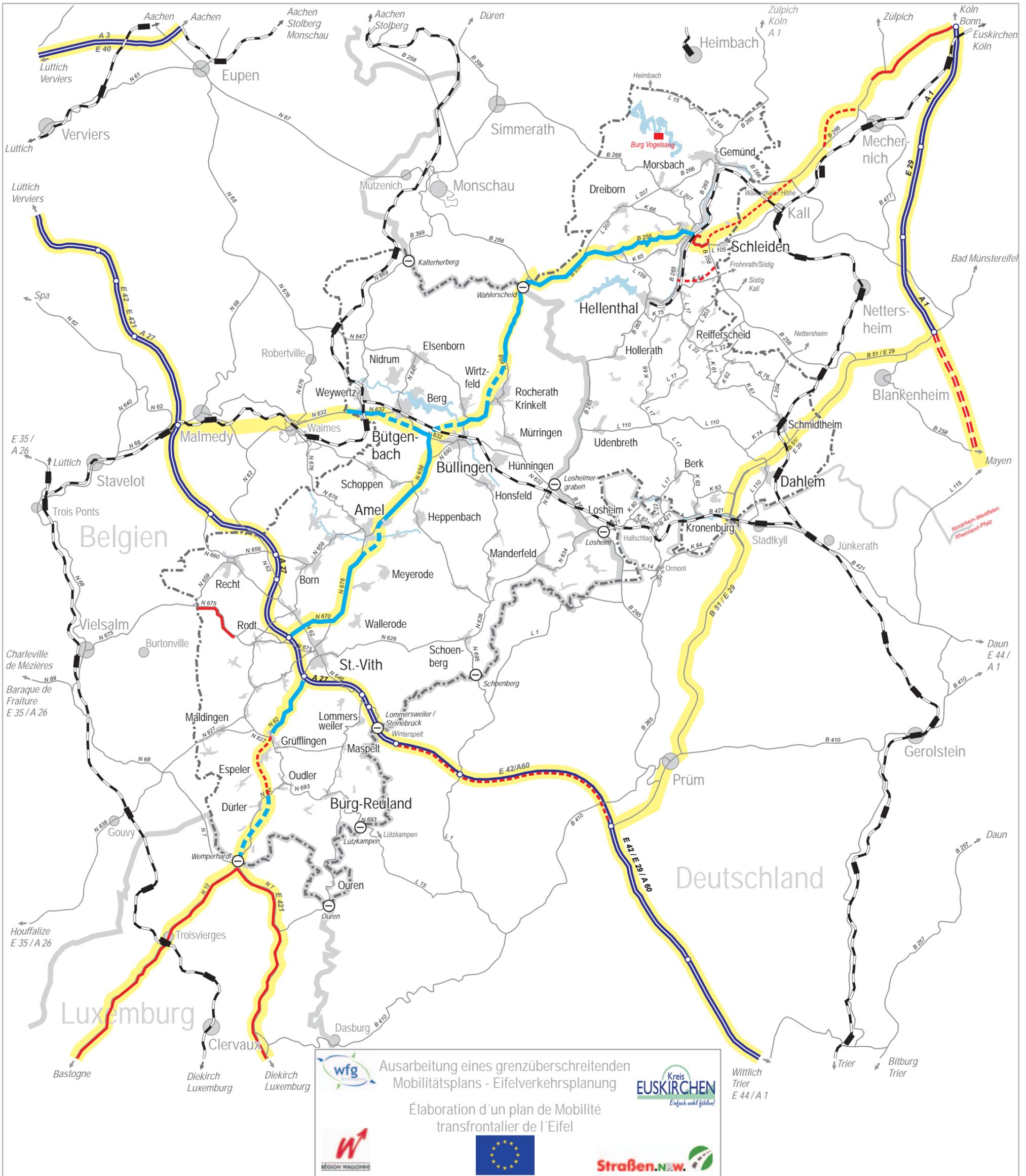
- Concept:**
-  Aménagement
  -  Construction nouvelle
  -  Zone d'étude
  -  Axe principal transport motorisé

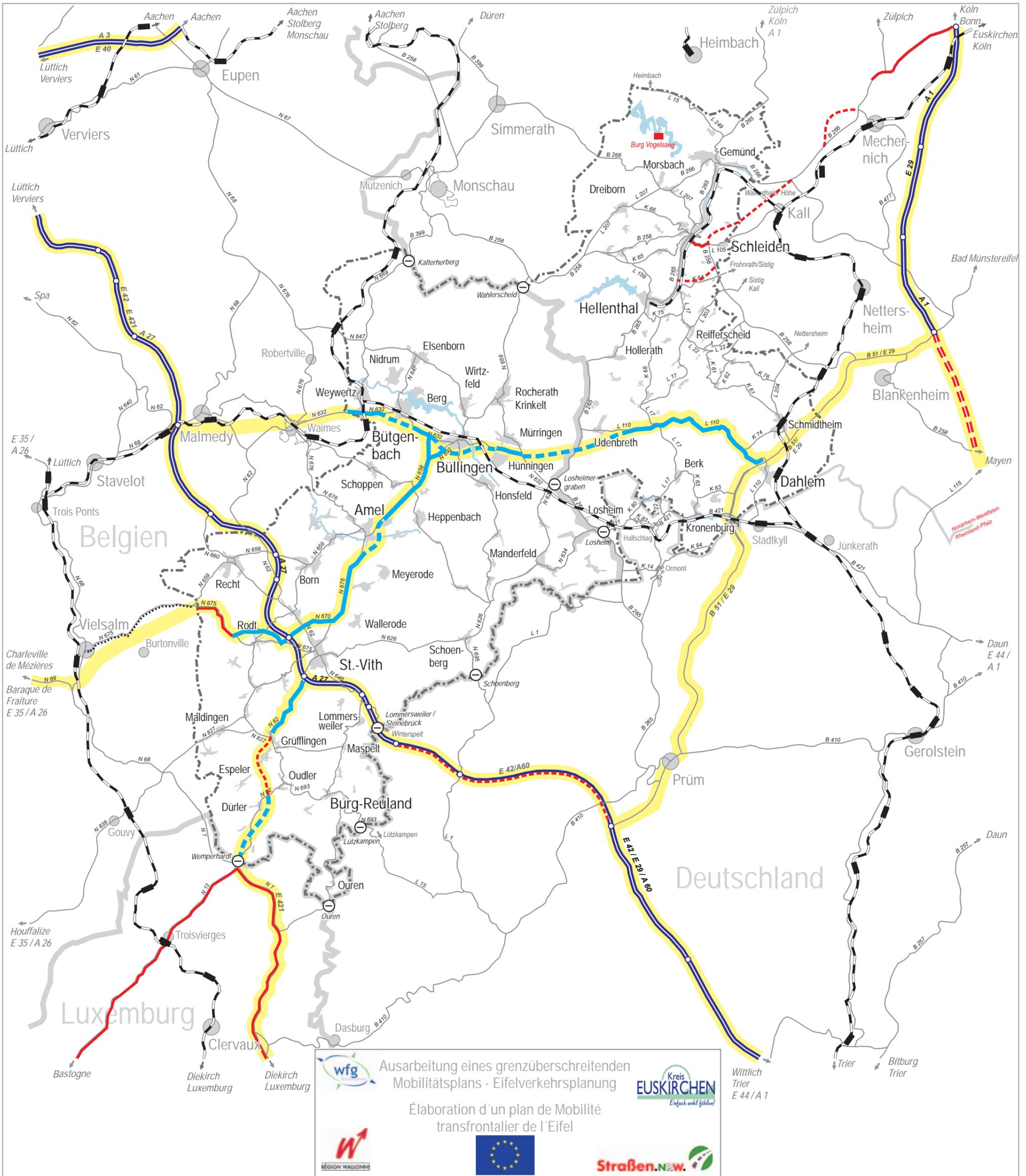
**Korridorsystem 4.B-Variante 1**  
- Kfz-Verkehr -

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

- Konzept:**
-  Ausbau
  -  Neubau
  -  Untersuchungsgebiet
  -  Hauptachse MIV







**Système de corridor 5.A-Variante 1**

- 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

- Concept:**
- Aménagement
  - Construction nouvelle
  - Zone d'étude
  - Axe principal transport motorisé

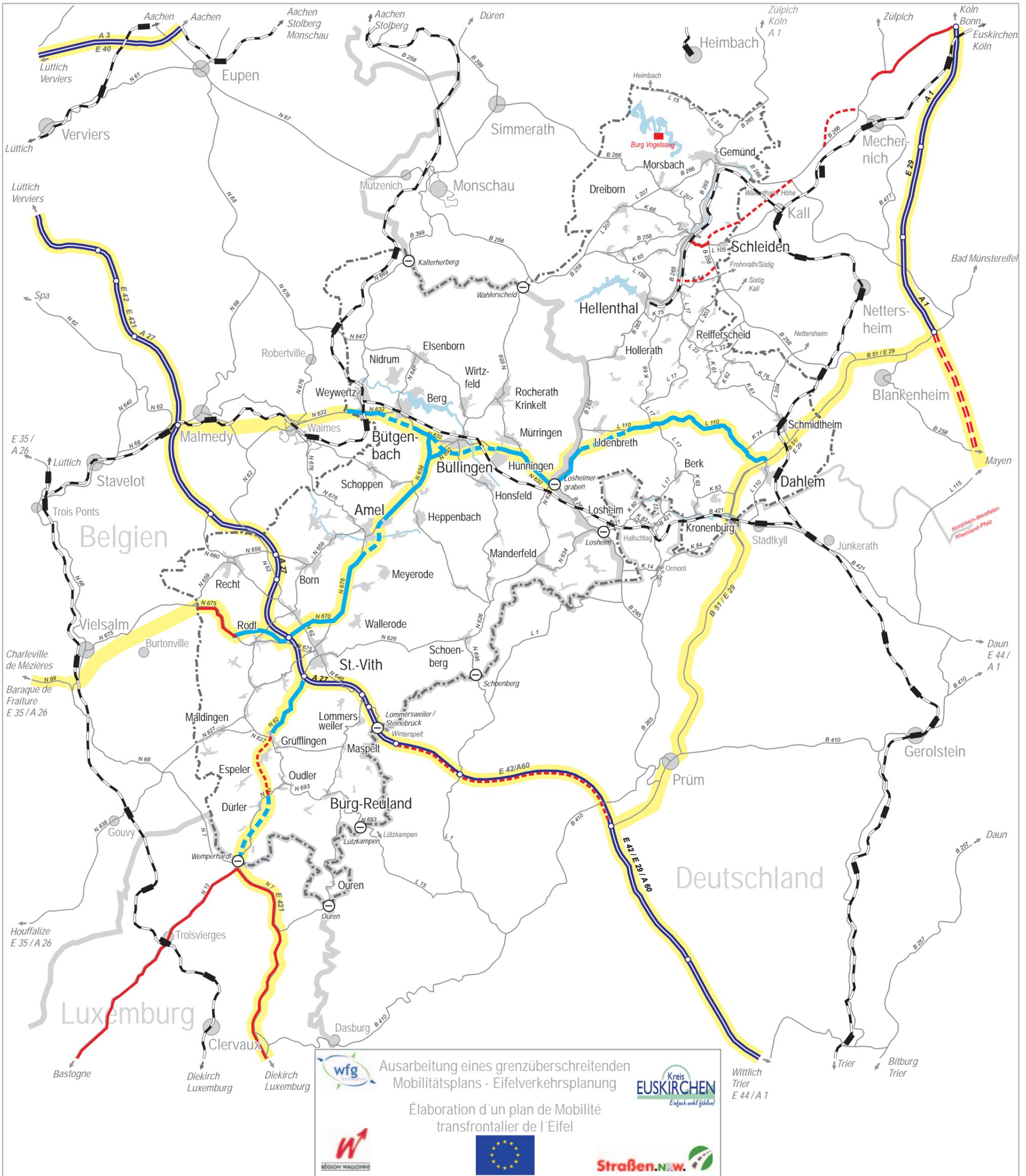
**Korridorsystem 5.A-Variante 1**

- Kfz-Verkehr -

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

- Konzept:**
- Ausbau
  - Neubau
  - Untersuchungsgebiet
  - Hauptachse MIV





**Système de corridor 5.A-Variante 2**

- 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

- Concept:**
- Aménagement
  - Construction nouvelle
  - Zone d'étude
  - Axe principal transport motorisé

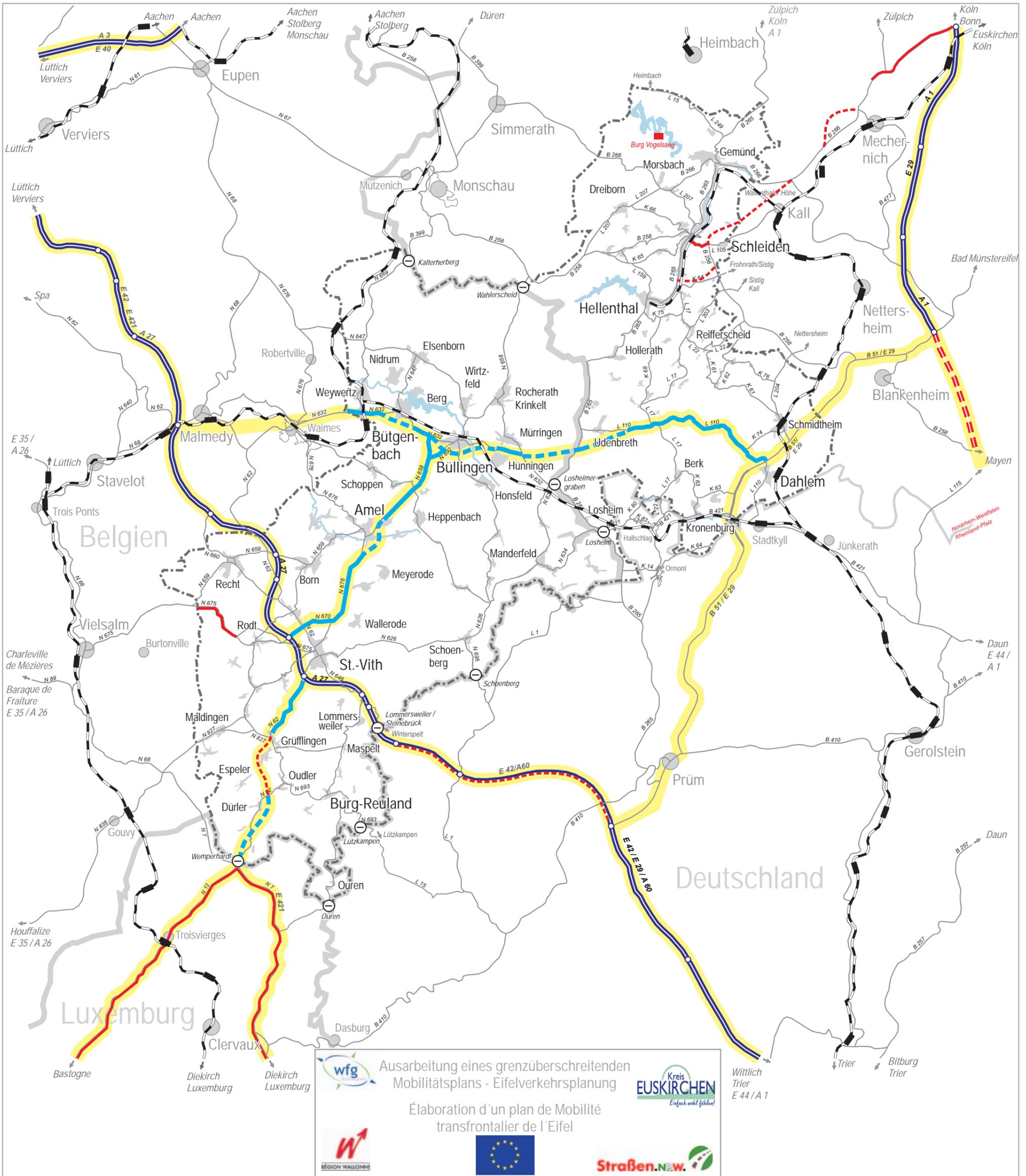
**Korridorsystem 5.A-Variante 2**

- Kfz-Verkehr -

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

- Konzept:**
- Ausbau
  - Neubau
  - Untersuchungsgebiet
  - Hauptachse MIV





**Système de corridor 5.B-Variante 1**

- 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

**Concept:**

- Aménagement
- Construction nouvelle
- Zone d'étude
- Axe principal transport motorisé

**Korridorsystem 5.B-Variante 1**

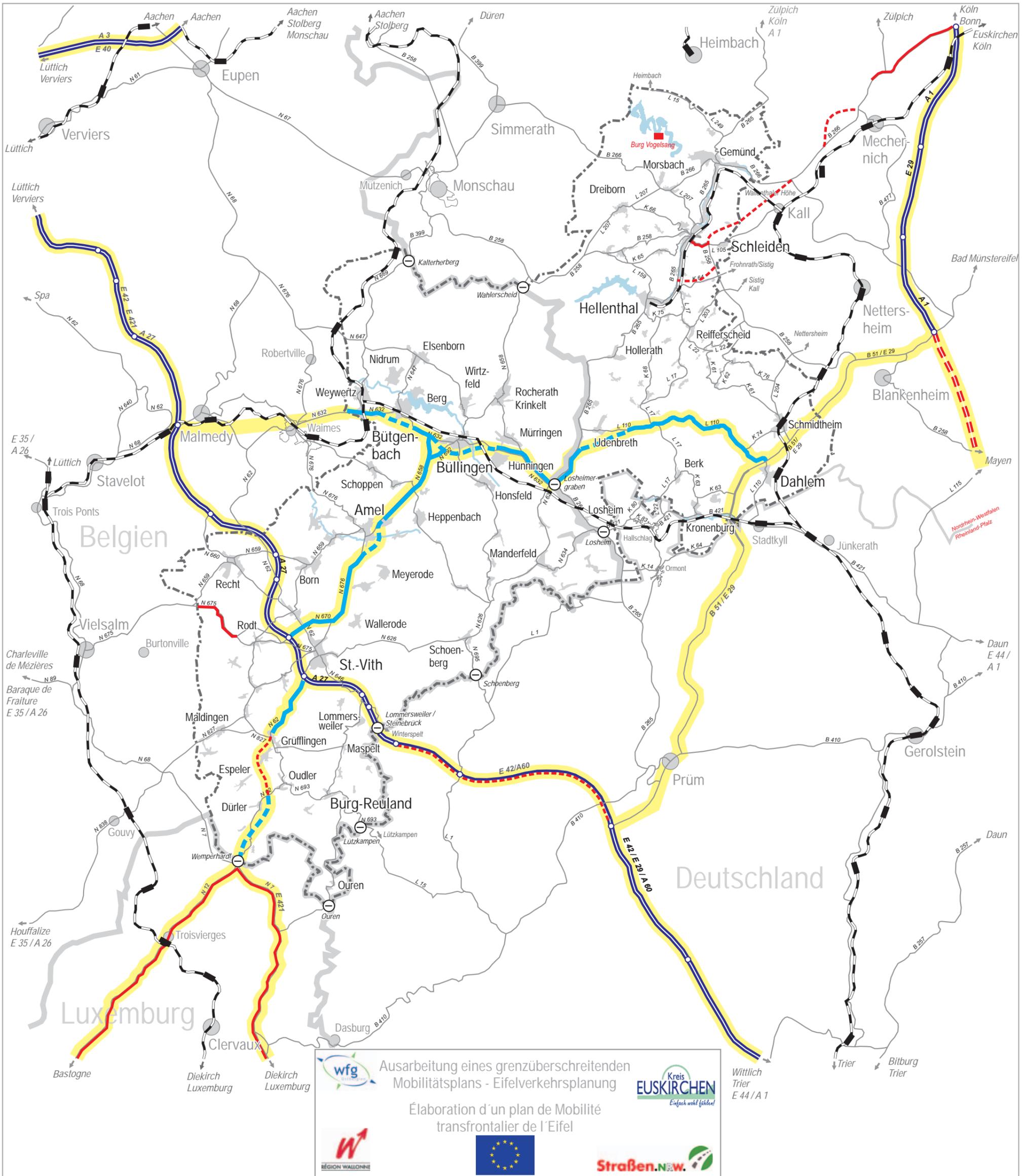
- Kfz-Verkehr -

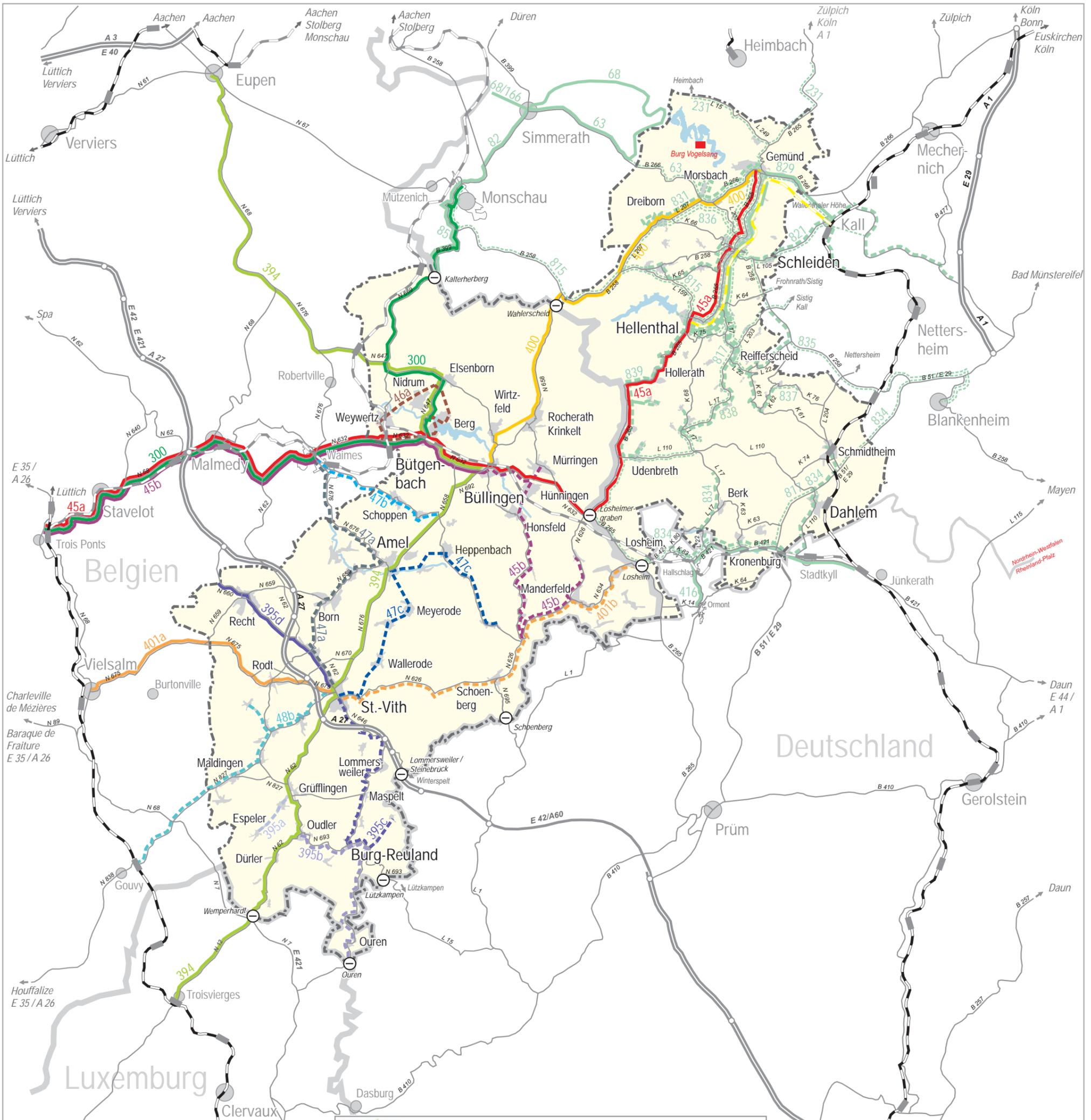
- Bestand:**
- Autobahn mit Anschlussstelle
  - Klassifizierte Straße
  - Sonstige Straße von regionaler Bedeutung
  - Schiene
  - Landesgrenze
  - Grenzübergang
  - Planung:**
  - Straßenausbau
  - Straßenneubau

**Konzept:**

- Ausbau
- Neubau
- Untersuchungsgebiet
- Hauptachse MIV








 Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden Mobilitätsplans - Eifelverkehrsplanung  

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




**Projet d'action régional (Détail)**  
- Transport public -

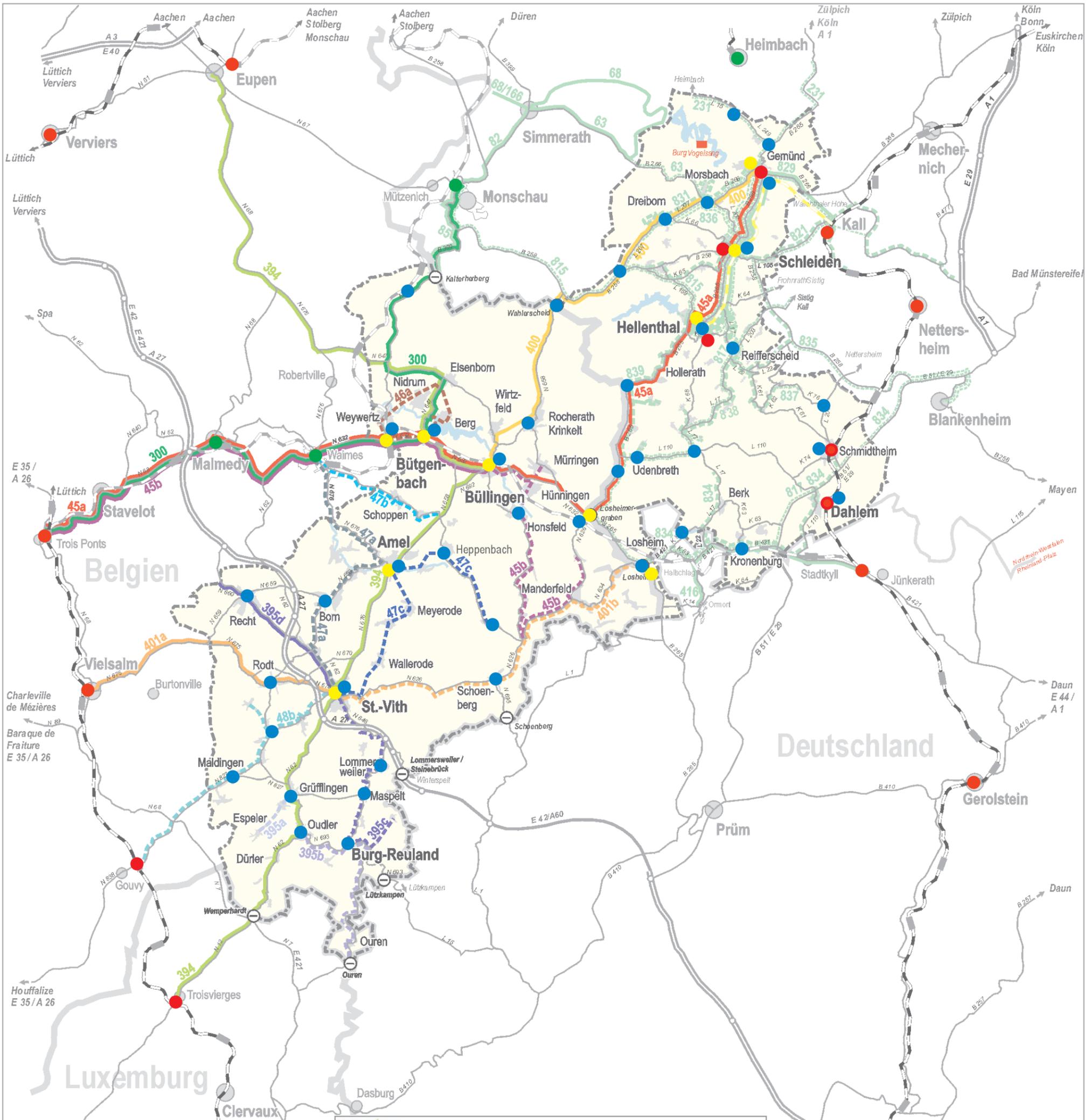
- Lignes de bus**
- 45a (Trois Ponts - Gemünd)
  - 45b (Trois Ponts - Büllingen)
  - 300 (Trois Ponts - Monschau)
  - 394 (Troisvierges (L) - Eupen)
  - 395d (Malmedy - St. Vith)
  - 400 (Büllingen - Gemünd)
  - 401a (Vielsalm - St. Vith)
- Lignes de TaxiBus**
- 45b (Büllingen - Manderfeld)
  - 46a (Bütgenbach - Nidrum - Weywertz)
  - 47a (Waimes - Amel - St. Vith)
  - 47b (Waimes - N 658)
  - 47c (St. Vith - Meyerode / Amel - Herresbach)
  - 48b (Gouvy - St. Vith)
- Ligne de chemin de fer**
- Kall - Hellenthal
- Autres Lignes**
- 395a (Espeler - Grüfflingen)
  - 395b (Ouren - Burg Reuland - Oudler)
  - 395c (Auel - Burg Reuland - St. Vith)
  - 401b (St. Vith - Losheim (Grenze))
- Exploitation de la zone par Anruf-Sammeltaxi (AJT)**

- Inventaire:**
- Autoroute avec accès
  - Route numérotée
  - Autre route d'importance régionale
  - Rail
  - Transport de voyageurs
  - Lignes de bus
  - Lignes de TaxiBus
  - Autre Lignes
  - Frontière nationale
  - Passage frontière
  - Zone d'étude

- Buslinien**
- 45a (Trois Ponts - Gemünd)
  - 45b (Trois Ponts - Büllingen)
  - 300 (Trois Ponts - Monschau)
  - 394 (Troisvierges (L) - Eupen)
  - 395d (Malmedy - St. Vith)
  - 400 (Büllingen - Gemünd)
  - 401a (Vielsalm - St. Vith)
- TaxiBus-Linien**
- 45b (Büllingen - Manderfeld)
  - 46a (Bütgenbach - Nidrum - Weywertz)
  - 47a (Waimes - Amel - St. Vith)
  - 47b (Waimes - N 658)
  - 47c (St. Vith - Meyerode / Amel - Herresbach)
  - 48b (Gouvy - St. Vith)
- Bahnlinien**
- Kall - Hellenthal
- Erschließung der Fläche durch Anruf-Sammeltaxi (AST)**

**Regionales Handlungskonzept**  
- Öffentlicher Verkehr -

- Bestand:**
- Autobahn mit Anschlussstelle
  - Klassifizierte Straße
  - Sonstige Straße von regionaler Bedeutung
  - Schiene
  - Personenverkehr
  - Buslinien
  - TaxiBus-Linien
  - Andere Linien
  - Landesgrenze
  - Grenzübergang
  - Untersuchungsgebiet




 Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden Mobilitätsplans - Eifelverkehrsplanung  

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




**Projet d'action régional (Détail)**  
- Pointes de liaison des réseaux de Transport individuel et public -

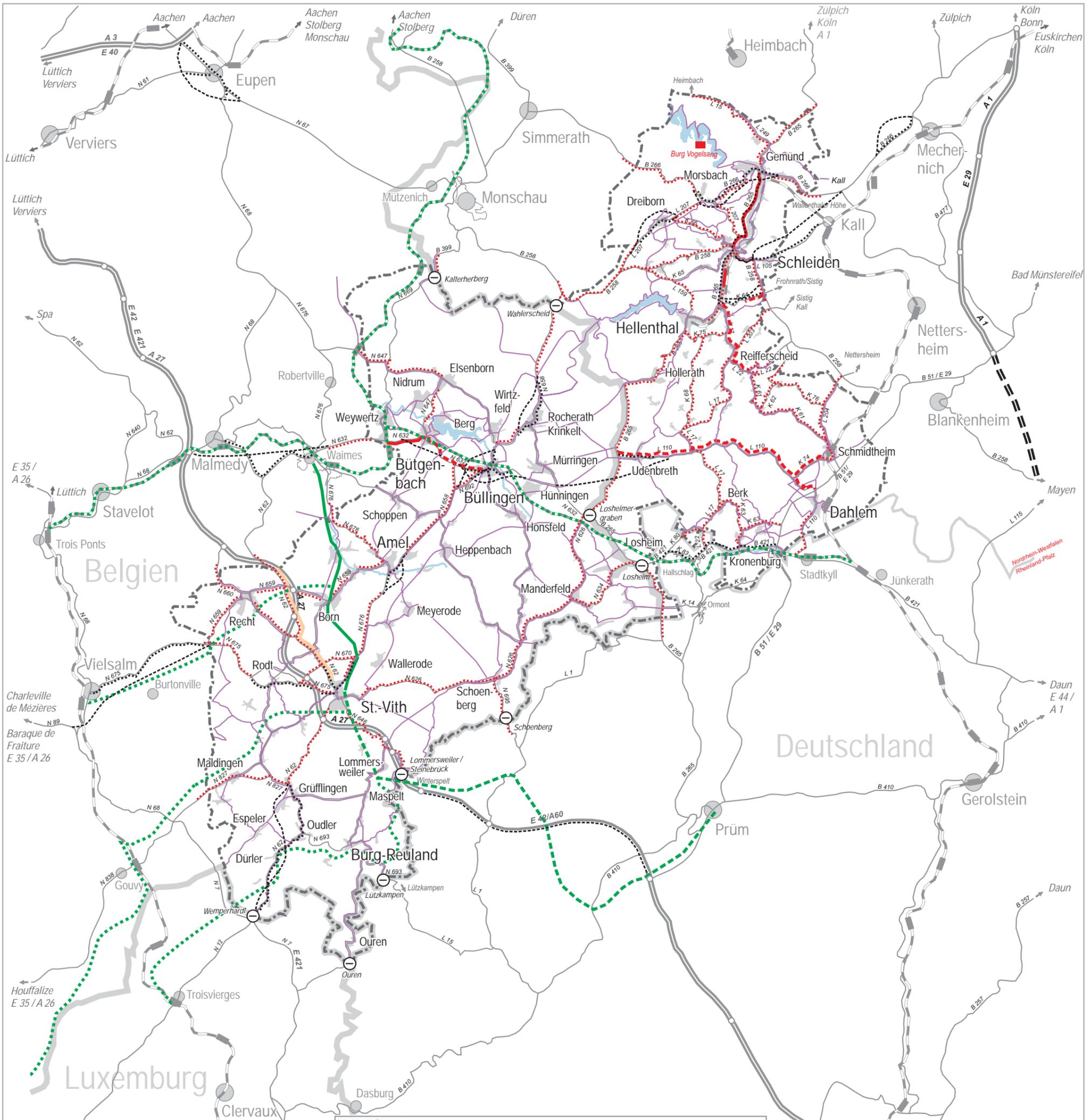
- |   |  |
|---|--|
| ● <b>Pointe de liaison</b>  | ● <b>Pointe de liaison principal</b>   |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>  <ul style="list-style-type: none"> <li>↔ Ligne de bus</li> <li>↔ Transport motorisé individuel</li> <li>↔ Vélo</li> </ul> </li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>  <ul style="list-style-type: none"> <li>↔ Vélo motorisé individuel</li> </ul> </li> </ul> |
| ● <b>Pointe de liaison principal</b>  | ● <b>Pointe de liaison d'importance dehors de la zone d'étude</b>  |
| <ul style="list-style-type: none"> <li>  <ul style="list-style-type: none"> <li>↔ Ligne de bus</li> <li>↔ Transport motorisé individuel</li> <li>↔ Vélo</li> </ul> </li> </ul> |  |

- Inventaire:**
-  Autoroute avec accès
  -  Route numérotée
  -  Autre route d'importance régionale
  -  Rail
  -  Transport de voyageurs
  -  Frontière nationale
  -  Passage frontière
  -  Zone d'étude

- **Verknüpfungspunkt**
- ↔ Bus
  - ↔ MIV
  - ↔ Rad
- **Hauptverknüpfungspunkt**
- ↔ Bus
  - ↔ MIV
  - ↔ Rad
- **Hauptverknüpfungspunkt**
- ↔ Bus
  - ↔ MIV
  - ↔ Rad
- **Hauptverknüpfungspunkt**
- ↔ Bus
  - ↔ MIV
  - ↔ Rad

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






 Ausarbeitung eines grenzüberschreitenden Mobilitätsplans - Eifelverkehrsplanung  

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




**Projet 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
  -  Cyclable touristique
  -  Frontière nationale
  -  Passage frontière

- Projet:
-  RAVeL
  -  Piste cyclable le long de la route
- Potentiel d'action plan de mobilité:
-  Piste cyclable le long de la route
  -  RAVeL
  -  Costruction d'une nouvelle route (Projet/Potentiel d'action plan de mobilité)
  -  Costruction d'une nouvelle route
  -  Zone d'étude

**Regionales Handlungskonzept**

- Radverkehr -
- Bestand:
-  Autobahn mit Anschlussstelle
  -  Klassifizierte Straße
  -  Sonstige Straße von regionaler Bedeutung
  -  Schiene
  -  Straßenbegleitender Radweg
  -  Schutzstreifen
  -  RAVeL
  -  Freizeitroutes auf Wirtschaftswegen
  -  Landesgrenze
  -  Grenzübergang

- Planung:
-  RAVeL
  -  Straßenbegleitender Geh-/Radweg
- Konzept:
-  Radweg im Zuge von Hauptverkehrsstraßen oder auf parallel verlaufenden sonstigen Trassen
  -  RAVeL
  -  Straßenneubau
  -  Funktionale Abstufung
  -  Untersuchungsgebiet



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