

**Sitzungsvorlage-Nr. 66/1680/XV/2012**

<b>Gremium</b>	<b>Sitzungstermin</b>	<b>Behandlung</b>
<b>Nahverkehrs- und Straßenbauausschuss</b>	22.02.2012	öffentlich

**Tagesordnungspunkt: 5.2****Fortschreibung des Kreisstraßenbauprogramms für die Jahre 2013-2017****Sachverhalt:**

Das Kreisstraßenbauprogramm für die Jahre 2013 – 2017 besteht derzeit aus 17 Maßnahmen mit einem Investitionsbedarf von ca. 35,94 Mio. EUR und einem zugehörigen Kreisanteil von ca. 14,07 Mio. EUR.

**2013** sind drei Maßnahmen zur Realisierung eingeplant. Dabei steht an erster Stelle der Restausbau der K 1 Rheinfähre (2. Bauabschnitt), Lückenschluss im Radwegenetz. Die Maßnahme dient zur Verbesserung der Verkehrssituation für den Radfahrer und Fußgänger, insbesondere für den Freizeit- und Ausflugsverkehr von und in Richtung Rheinfähre.

Der Deichverband hat die Fertigstellung der Deichsanierung im Bereich der K 1 einschließlich des neuen Deichtors im September 2011 angezeigt. Hierzu zählt auch der Radweg vom Deichfuß (Wasserseite) bis zum Kreuzungsbereich K 1 / Deichverteidigungsweg auf der Landseite. Im Anschluss muss nunmehr noch der ausstehende Lückenschluss dieser Radwegeverbindung bis zum Kreisverkehrsplatz K 1 / K 9 geschaffen werden. Dazu werden zurzeit Planungsvarianten seitens der Verwaltung geprüft, die mit der Stadt Meerbusch und dem Zuwendungsgeber einvernehmlich abzustimmen sind. Die Radwegmaßnahme beinhaltet das Altvorhaben K 1 von K 9 bis Deichtor einschließlich Kreisverkehrsplatz. Der Kreisverkehrsplatz K 1 / K 9 wurde bereits im Jahr 2004 realisiert, so dass nur noch das Reststück bis zum neuen Deichtor realisiert werden muss.

Die zweite Maßnahme im Programmjahr 2013 ist die Maßnahme die K 9n Strümp-Osterath 1. Abschnitt. Die reine Straßenentwurfsplanung wurde von Seiten des Kreises erstellt und mit der Stadt Meerbusch sowie den beteiligten Straßenbaulastträgern (Landesbetrieb Straßenbau NRW, Autobahnniederlassung Krefeld und Regionalniederlassung Niederrhein) einvernehmlich abgestimmt. Die Stadt Meerbusch hat ein erhebliches Interesse an der Verlängerung der Kreisstraße

9, die der Erschließung des neuen Siedlungsbereiches Am Strümper Busch im Rahmen der 97. Änderung des Flächennutzungsplanes und der Bebauungspläne Nr. 280 und 281 dienen soll. Aus diesem Grunde hat sich die Stadt Meerbusch 2003/2004 dem Kreis gegenüber bereit erklärt, das Planungs- und Baurecht für die Gesamtmaßnahme zu schaffen sowie den erforderlichen Grunderwerb uneingeschränkt zur Verfügung zu stellen. Die Unterlagen des Straßenentwurfes wurden der Stadt Meerbusch im Frühjahr 2006 zugestellt.

Nach Auskunft der Stadt Meerbusch stellt sich der aktuelle Stand des Bauleitplanverfahrens wie folgt dar:

Der Bebauungsplan Nr. 280 ist am 8. Dezember 2011 in Kraft getreten. Die 97. Änderung des Flächennutzungsplans wurde vom Rat der Stadt Meerbusch am 29. September 2011 abschließend beschlossen und liegt derzeit bei der Bezirksregierung Düsseldorf zur Genehmigung vor. Der Bebauungsplan Nr. 281 befindet sich hingegen in seiner 2. Entwurfsfassung noch im Verfahren. Nach der frühzeitigen Öffentlichkeitsbeteiligung lag der Entwurf des Bebauungsplans Nr. 281 gemäß § 3 Abs. 2 BauGB erneut vom 10. Oktober 2011 bis 26. Oktober 2011 öffentlich aus. Über das Ergebnis der v. g. öffentlichen Entwurfsauslegung haben der Ausschuss für Planung und Liegenschaften (APL) und der Rat der Stadt Meerbusch noch nicht abschließend entschieden. Allerdings hat der APL am 22. November 2011 auf Grund der zur erneuten Offenlage vorgebrachten Einwände die Verwaltung der Stadt Meerbusch beauftragt, ein neues Gutachten über die Luftschadstoff-Situation in Folge einer nach oben korrigierten künftigen Verkehrsmenge auf der Bundesautobahn BAB A 57 einzuholen, um das Abwägungsmaterial zu aktualisieren bzw. zu komplettieren. Die Auftragsvergabe für dieses Gutachten wird derzeit stadtseits vorbereitet. Ob und inwieweit das Ergebnis dieses Gutachten zu einer Modifizierung der Planung führt, lässt sich derzeit nicht bestimmen.

Aufgrund der v. g. Ausführungen und aufbauend auf einem zügigen sowie reibungslosen Verfahrensfortgang — ein positives Gutachtenergebnis vorausgesetzt — kann davon ausgegangen werden, dass der Bebauungsplan Nr. 281 noch vor der Sommerpause 2012 in Kraft tritt. Insofern ist ein Baubeginn der K 9n Strümp-Osterath 2013 noch möglich, so dass die Maßnahme bei der Fortschreibung des Mehrjahresprogramms für das Programmjahr 2013 berücksichtigt wird.

Als dritte Maßnahme ist der 1. Abschnitt der K 37n Neuführung Hüngert bis L 390 vorgesehen. Zur großen Erleichterung der Verwaltung ist zunächst festzuhalten, dass der gemeinsame Wunsch der Stadt Kaarst und des Rhein-Kreises Neuss die ursprüngliche Maßnahme K 37, Beseitigung des schienengleichen Bahnüberganges Gumpesbrücke mit der Regiobahn in Kaarst aufzugeben, und durch die Maßnahme K 37n Neuführung Hüngert bis L 390 zu ersetzen seitens der Bezirksregierung Düsseldorf als Zuwendungsgeber positiv gesehen und unterstützt wird. Im letztjährigen Programmgespräch am 05.11.2011 wurde die grundsätzliche Förderfähigkeit der Neumaßnahme mit Offenhaltung des Bahnüberganges seitens der Vertreter des Ministeriums und der Bezirksregierung Düsseldorf bestätigt. Die Stadt Kaarst hat ein großes Interesse an der Neuführung der K 37n zur Verlagerung des heutigen IKEA-Einrichtungshauses sowie der Entwicklung und Erschließung des neuen Gewerbegebietes Kaarster Kreuz. Aus diesem Grunde hat sich die Stadt Kaarst 2009 dem Kreis gegenüber verpflichtet, das Planungs- und Baurecht für die Gesamtmaßnahme zu schaffen sowie den erforderlichen Grunderwerb uneingeschränkt zur Verfügung zu stellen. Hierzu hat die Stadt Kaarst

die 66. und 67. Änderung des Flächennutzungsplanes aufgestellt. Das Bauleitplanverfahren für die Maßnahme in Form der beiden genannten Flächennutzungsplanänderungen läuft gegenwärtig als Voraussetzung für die nachfolgenden Bebauungspläne zur Umsetzung der Gesamtmaßnahme. Die Offenlage und gleichzeitige Beteiligung der Behörden und sonstigen Träger Öffentlicher Belange ist durchgeführt worden. Die Abwägung aus diesem Verfahrensschritt wird derzeit vorbereitet. Anschließend muss die Genehmigung der Bezirksregierung Düsseldorf eingeholt werden. Die Stadt Kaarst geht zum heutigen Zeitpunkt davon aus, dass die Genehmigung bis Mitte Juli 2012 (vor den Sommerferien) vorliegt. Der Bebauungsplan Nr. 93 K37n – Büttgen -, der zur planungsrechtlichen Sicherung des Straßenneubaus der K 37n dient, befindet sich gegenwärtig in der Bearbeitung. Die Offenlage wird voraussichtlich nach den Sommerferien durchgeführt werden. Im Anschluss erfolgt die Abwägung und Synopse über deren zeitlichen Verlauf keine belastbaren Aussage gemacht werden können, da dies vom Umfang der eingegangenen Stellungnahmen abhängig ist. Zum jetzigen Zeitpunkt ist jedoch schon zu erkennen, dass das Bauvorhaben aufgrund der o. g. Ausführungen und der Vielzahl noch ausstehender Arbeitsschritte aller frühestens im Jahr 2013 begonnen werden kann. Demzufolge wird der Bau der K 37n für das Programmjahr 2013 angestrebt.

**2014** ist der 2. Abschnitt für die K 9n Strümp-Osterath eingeplant (siehe hierzu die ausführlichen Ausführungen zum 1. Abschnitt K 9n Strümp-Osterath).

Als zweite Maßnahme ist der 2. Abschnitt der K 37n Neuführung Hüngert bis L 390 vorgesehen (siehe Ausführungen zum 1. Abschnitt).

**2015** ist zunächst die K 4 Ortsdurchfahrt Kleinenbroich vorgesehen. Es handelt sich hier um eine Maßnahme aus dem Maßnahmenprogramm des Radwegkonzeptes entlang von Kreisstraßen. Bei der K 4 Ortsdurchfahrt Kleinenbroich ist beabsichtigt, die Verkehrsführung attraktiver und sicherer für Fußgänger und Radfahrer zu gestalten. In diesem Zusammenhang sind eine richtungsgetrennte Radfahrführung, Querungshilfen und ein Kreisverkehr vorgesehen. Die grundsätzliche Förderfähigkeit der Maßnahme wurde durch die Bezirksregierung Düsseldorf im Programmgespräch bereits bestätigt, aber eine zeitnahe Finanzierung ist aufgrund der Überlastung des Förderprogramms bisher nie in Aussicht gestellt worden. Als Ergebnis des Programmgesprächs 2011 wurde vereinbart, dass die Maßnahme im nächstjährigen Programmgespräch erneut thematisiert wird, — in Abhängigkeit der Baureife — so dass die Maßnahme im Programmjahr 2015 verbleibt.

Als zweite Maßnahme ist der 1. Abschnitt der K 33n AS-Delrath anvisiert (siehe hierzu die Ausführungen in TOP 3). Die K 33n AS Delrath wird aufgrund der weiteren absehbaren Verzögerungen ins Programmjahr 2015 verschoben.

Im Programmjahr **2016** ist als erste Maßnahme der Radweg entlang der K 10 zwischen Oekoven und Barrenstein vorgesehen. Der kombinierte Geh- und Radweg ist als Anschluss an die innerörtliche Neuführung der K 26 Oekoven geplant. Hierdurch soll eine sichere Radwegeverbindung zwischen Rommerskirchen - Oekoven und Grevenbroich - Barrenstein entstehen. Die K 10 ist mit 5,50 m Fahrbahnbreite in diesem Bereich sehr schmal, so dass es immer wieder zu gefährlichen Begegnungen

zwischen Radfahrern und dem Kfz-Verkehr kommt. Darüber hinaus existieren keine zumutbaren Alternativen für eine verträgliche Radfahrerführung in Richtung Industriegebiet Ost und weiter zur Grevenbroicher Innenstadt. Die Planung ist zwischenzeitlich bis zur Entwurfs- und Genehmigungsplanung vorangetrieben worden. Seitens der Verwaltung ist der Förderantrag bei der Bezirksregierung Düsseldorf gestellt worden. Aufgrund der stockenden Grunderwerbsverhandlungen sowie der überschaubaren Fördermittel des Landes ist abzusehen, dass die Maßnahme frühestens im Förderprogramm 2016 zum Zuge kommt. Die Maßnahme wird aus dem Programm 2015 ins Jahr 2016 zurückgestuft.

Die zweite Maßnahme ist der 2. Abschnitt der K 33n AS-Delrath (siehe Erläuterungen zum 1. Abschnitt).

Als letztes Projekt ist die Radwegemaßnahme entlang der K 42 von Lüttenglehn bis zur L 32 vorgesehen. Durch den Radweg entlang der L 32 sowie die Erweiterung des Rittergutes Birkhof (Golfplatz, Ausflugslokal mit Gastronomie und Gartencenter) ist die Priorität der Maßnahme gestiegen, aber aufgrund der finanziellen Zwänge und des fehlenden Grunderwerbs kann eine Verschiebung in das Programmjahr 2016 nicht verhindert werden. Die Verwaltung hat die Grunderwerbsverhandlungen wieder aufgenommen und versucht in einem erneuten Anlauf eine gütige Einigung mit den grundstücksmäßig betroffenen Eigentümern herbeizuführen. Sollten die auf freihändiger Basis verlaufenden Grunderwerbsverhandlungen mittelfristig zu keinem positiven Abschluss führen, wird seitens der Verwaltung ein Planfeststellungsverfahren zur Erlangung des Baurechts angestrebt.

**2017** ist das letzte Jahr der Fortschreibung des Kreisstraßenbauprogramms. Als erste Maßnahme ist für das Programmjahr 2017 die K 7 Radweg L 142 – OD Hoisten eingestellt worden. Der Radweg entlang der K 7 ist als einseitig kombinierter Zweirichtungsradweg vorgesehen. Er verläuft vom Ortseingang Hoisten auf einer Länge von ca. 200 östlich der K 7. Die Maßnahme entstammt auch dem Radverkehrskonzept entlang der Kreisstraßen. Das Radverkehrskonzept sieht für diesen Streckenabschnitt — mit bisher fehlenden Radverkehrsanlagen — ein Radverkehrspotential im oberen Bereich vor. Mit dem Bestreben des Landesbetriebes Straßenbau NRW, vertreten durch die Regionalniederlassung Niederrhein, den Neubau des Radweges entlang der L 142 (Villestraße) zwischen der K 7 und K 30 umzusetzen, nimmt auch die Notwendigkeit nach einer sicheren Führung für Fußgänger und Radfahrer entlang der K 7 zu.

Als zweite Maßnahme für das Jahr 2017 ist die Realisierung des Radwegs K 8 zwischen Grefrath und Neuss vorgesehen. An der K 8 wird der Radverkehr zwischen Lövelinger Straße und Skihalle auf den Mehrzweckstreifen geführt. Die Mehrzweckstreifen werden jedoch leider nicht nur von langsamen Fahrzeugen befahren. Durch das hohe Verkehrsaufkommen und die hohen Geschwindigkeiten sind Radfahrer bei der Benutzung des Mehrzweckstreifens gefährdet. Aufgrund des großzügigen Querschnittes wäre die Neuaufteilung des vorhandenen Straßenquerschnitts grundsätzlich möglich, so dass die Anlage eines Radwegs zum Beispiel auf der Nordseite der K 8 bis Neuss zu einer deutlichen Verbesserung der heutigen Verkehrssituation führen würde sowie die vorhandene Lücke im Radwegenetz geschlossen werden könnte. Die Maßnahme entstammt dem

Maßnahmenprogramm des Radwegekonzeptes entlang von Kreisstraßen. Infolge der angespannten Haushaltslage wird die Maßnahme um ein Jahr verschoben.

Drittens soll der Radweg entlang der K 11 von Steinforth / Rubbelrath bis ca. 180 m vor der Bundesstraße B 230 an den dort bereits bestehenden Geh- und Radweg angeschlossen werden. Die Trennung des motorisierten von dem nicht motorisierten Verkehrs führt zu einer deutlich erhöhten Sicherheit des Radverkehrs in diesem Bereich. Die Maßnahme wird aufgrund der fehlenden Baureife und den fehlenden finanziellen Mitteln von 2016 nach 2017 verschoben.

Der 1. Bauabschnitt des Radweges entlang der K 12 zwischen L 380 und der Haberlandstraße ist die vierte Maßnahme im laufenden Programmjahr. Die Maßnahme wird von 2016 nach 2017 verschoben. Bei der Maßnahme ist vorgesehen, aus dem vorhandenen Straßenquerschnitt einen Radweg herauszutrennen, so dass eine bauliche Trennung zwischen den Verkehrsarten motorisierter und nicht motorisierter Verkehr möglich wird. Die Konkretisierung der Planungsabsichten und die Bindung von Finanzmitteln sind bisher nicht geschehen, weil ein vordringlicher Bedarf im Vergleich zu anderen Planungsvorhaben zurzeit nicht vorliegt.

Der zweite Bauabschnitt des Radweges entlang der K 12 zwischen Haberlandstraße und B 9 entspricht inhaltlich den Ausführungen zum 1. Abschnitt und muss entsprechend dem ersten Bauabschnitt nach 2017 verschoben werden. Aufgrund der geringen Dringlichkeit unter Berücksichtigung aller Radwegemaßnahmen und der knappen Finanzmittel ist auch hier die Planung nicht weiter vorangetrieben worden.

Als vorletzte Maßnahme ist der Radweg zwischen Deelen und Evinghoven entlang der K 26 eingeplant. Der Radweg K26 Deelen - Evinghoven ist ein einseitiger Zweirichtungsradweg zur Angebotsverbesserung im Radwegenetz. Er soll den Netzschluss im Radwegenetz zwischen Deelen und Evinghoven vollziehen. Vor dem Hintergrund, dass im Sommer 2006 der Radweg zwischen der B 59 und der Ortslage Oekoven fertig gestellt worden ist, fehlt dieser letzte Lückenschluss im Radwegenetz entlang der freien Strecke der K 26. Der geplante Radweg hat eine Länge von 1.200 m. Der vorhandene Fahrbahnquerschnitt ist sehr schmal und liegt zum Teil in einer engen Einschnittlage. Aufgrund der unübersichtlichen und engen Kurvenverläufe sind Teilbereiche der Fahrbahn nicht einsehbar und somit für Radfahrer besonders gefährlich. Es ergeben sich immer wieder Konfliktpotentiale zwischen Radfahrern und den anderen Kfz-Teilnehmern, die eine Benutzung der K 26 als Radwegeverbindung unattraktiv machen. Infolge der zurzeit nicht auszuräumenden Grunderwerbsprobleme sowie der angespannten Haushaltssituation des Landes als Zuschussgeber stockt die Radwegemaßnahme, so dass das Vorhaben aus dem Programmjahr 2015 in das Jahr 2017 verschoben wird. Die parallel zum Radweg geplante Entschärfung der beiden gefährlichen Kurven bleibt hiervon unberührt. Sollte der Bau der durchgehenden Radwegverbindung zwischen Evinghoven und Deelen am fehlenden Grunderwerb scheitern, wird die Verwaltung wenigstens versuchen, die beiden gefährlichen und unübersichtlichen Kurven zeitnah im Rahmen des Erneuerungsprogramms verkehrsgerecht auszubauen, um zumindest hierdurch das Gefahrenpotential für die Radfahrer zu reduzieren.

Als letzte Maßnahme ist der zweite Bauabschnitt der K 35n Umgehung Kleinenbroich aufgeführt. Hier ist geplant, südlich der L 381 an den neu gebauten Kreisverkehr eine Verbindung zur K 35 zu schaffen, damit die südlich der L 381 wohnenden Anwohner der Konrad-Adenauer-Straße vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Im Zusammenhang mit dieser Maßnahme soll auch der Radweg bis nach Drölsholz fortgeführt und so eine weitere Lücke im Radwegenetz geschlossen werden. Darüber hinaus beabsichtigt die Verwaltung durch geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen in der Ortslage Drölsholz eine Verbesserung der Verkehrssicherheit zu erzielen. Die Maßnahme wurde von Seiten des Zuwendungsgebers als grundsätzlich förderfähig anerkannt mit Verweis auf das nächstjährige Programmgespräch. Aufgrund der fehlenden Baureife und insbesondere dem bisher fehlenden Baurecht sowie dem erforderlichen Grunderwerb wird die Maßnahme von 2016 nach 2017 verschoben.

#### Anhang:

Mit Schreiben vom 29. September 2011 hat die Stadt Meerbusch der Kreisverwaltung mitgeteilt, dass die kreisseits geplante Radwegmaßnahme K 9 Radweg Nierst bis Kreisgrenze nicht mehr gewünscht sei und bittet den Kreis die Maßnahme bei der Fortschreibung des Kreisstraßenbauprogramms nicht weiter zu berücksichtigen, da nach Sanierung des Rheindeiches eine parallele und attraktivere Radwegführung auf der Deichkrone zwischen Langst Kierst und Krefeld zur Verfügung steht. Dem Wunsch der Stadt Meerbusch kommt die Verwaltung nach und stellt die Radwegmaßnahme nunmehr in den Anhang des Kreisstraßenbauprogramms.

Der Anhang des Investitionsprogramms beinhaltet somit fünf Radwegmaßnahmen, die dem Maßnahmenprogramm des Radwegekonzeptes des Rhein-Kreises Neuss aus dem Jahr 2002 entnommen worden sind. Bei den aufgeführten Radwegmaßnahmen handelt es sich ausschließlich um Maßnahmen des weiteren Bedarfs. Ein vordringlicher Bedarf ist nach einer Überprüfung der Wertigkeiten hier nicht festzustellen.

Grundsätzlich muss in diesem Zusammenhang aber erwähnt werden, dass seitens der Verwaltung im Dezember 2011 eine Überprüfung der Dringlichkeit aller Radwegmaßnahmen als Fortschreibung des Radwegekonzeptes aus dem Jahr 2002 in Auftrag gegeben wurde. Mit einem Ergebnis des aktualisierten Radverkehrskonzeptes ist Ende 2012 zu rechnen. Im Lichte dieser neuen Erkenntnisse wird sicherlich über die Notwendigkeit und Reihenfolge der Realisierung der einzelnen Radwegmaßnahmen neu beraten und letztendlich beschlossen werden müssen.

Als Straßenbaumaßnahme ist die Umsetzung der Maßnahme K 10n Umgehung GV-Noithausen vorgesehen. Die Bezirksregierung Düsseldorf hat als zuständige Bewilligungsbehörde der kommunalen Straßenbaumaßnahmen in Sachen Förderfähigkeit der K 10n, Ortsumgehung Noithausen mit Bahnübergangsbeseitigung folgendes mitgeteilt:

Die Maßnahme wurde am 28.08.2000 zurückgegeben und aus dem mittelfristigen Programm gelöscht. Vom Grundsatz her ist die Maßnahme weiterhin förderfähig. Für eine Neuaufnahme ins Förderprogramm ist jedoch eine erneute Vorlage von aktuellen Unterlagen seitens der Stadt Grevenbroich als Straßenbaulastträger im

Bereich des vorhandenen Bahnübergangs „Am Rittergut“ erforderlich. Voraussetzung für die Förderung der K 10n Umgehung Noithausen ist somit die Beseitigung des Bahnübergangs (BÜ) K 10 innerhalb der Ortsdurchfahrt. Antragsteller für die Beseitigung des BÜ als Eisenbahnkreuzungsmaßnahme ist die Stadt Grevenbroich als Baulastträger des BÜ innerhalb der Ortsdurchfahrt. Es handelt sich somit förder technisch um zwei voneinander abhängige Maßnahmen.

- 1.) Beseitigung des BÜ in der Zuständigkeit der Stadt Grevenbroich,
- 2.) Bau der Ortsumgehung Noithausen in der Zuständigkeit des Rhein-Kreises Neuss.

Die Beseitigung des BÜ ist eine Eisenbahnkreuzungsmaßnahme, bei der die Stadt Grevenbroich Kreuzungsbeteiligte ist und 1/3 der Kosten übernehmen muss. Das Kostendrittel der Stadt gemäß § 13 EKrG ist zuschussfähig. Die Ortsumgehung ist als Ersatz für den Kfz-Verkehr infolge der BÜ-Beseitigung nach dem Entflechtungsgesetz separat förderfähig und muss vom Rhein-Kreis Neuss beantragt werden. Hierbei sind die eingesparten Kosten aus der städtischen EKrG-Maßnahme für den Verzicht einer Kfz-Lösung in der Ortslage zu verrechnen. Das heißt, es wird für den Kfz-Verkehr nur eine Baumaßnahme (Eisenbahnüberführung im Zuge der Ortsumgehung) bezuschusst. Die Stadt Grevenbroich hat mit Schreiben vom 19.01.2012 mitgeteilt, dass sie sich der Sache angenommen hat und die noch offenen Fragen mit Bezirksregierung Düsseldorf klärt.

Als weitere Straßenbaumaßnahme ist die K 22n Ortsumgehung Laach als Maßnahme des weiteren Bedarfs enthalten.

### **Beschlussempfehlung:**

Der Nahverkehrs- und Straßenbauausschuss beschließt im Rahmen des Kreisentwicklungskonzeptes das vorliegende Kreisstraßenbauprogramm 2013 bis 2017 für den Ausbau der Kreisstraßen als Anweisung an die Verwaltung, die notwendigen Vorbereitungen zur Planung und Finanzierung der Maßnahmen im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel zu treffen.

### **Anlagen:**

- Anlage 5.2\_00 - Kreisstraßenbauprogramm\_2013-2017
- Anlage 5.2\_01 - K 1 Restausbau Rheinfähre 2.BA
- Anlage 5.2\_02 - K 9n Strümp-Osterrath\_Übersichtskarte\_50.000
- Anlage 5.2\_03 - K 9n Strümp-Osterath\_ÜL1- 5.000
- Anlage 5.2\_04 - K 37n Neuführung Hüngert-L390-Führung Variante 7
- Anlage 5.2\_05 - K 37n Neuführung Hüngert-L390\_Spurenplan Variante 7
- Anlage 5.2\_06 - K 4 OD Kleinenbroich\_Übersichtskarte\_50.000
- Anlage 5.2\_07 - K33n AS Delrath\_Übersichtskarte\_50.000
- Anlage 5.2\_08 - K 10 Radweg Oekoven - Barrenstein\_Übersichtskarte\_50.000
- Anlage 5.2\_09 - K 42 Radweg Lüttenglehn - L32\_Übersichtskarte\_50.000
- Anlage 5.2\_10 - L 142\_K 7\_Radweg\_Übersichtskarte\_50.000

- Anlage 5.2\_11 - K 8 Radweg Grefrath - Neuss\_Übersichtskarte\_50.000
- Anlage 5.2\_12 - K 11 Radweg Steinfort-Rubbelrath bis B 230\_ÜK\_1-5000
- Anlage 5.2\_13 - K 12 Radweg 1. BA\_Übersichtskarte\_50.000
- Anlage 5.2\_14 - K 12 Radweg 2.BA\_Übersichtskarte\_50.000
- Anlage 5.2\_15 - K 26 Radweg Deelen - Evinghoven\_Übersichtskarte\_25.000
- Anlage 5.2\_16 - K 35n Umgehung Kleinenbroich 2.BA\_Übersichtskarte\_25.000