

Sitzungsvorlage-Nr. 66/0956/XV/2011

Gremium	Sitzungstermin	Behandlung
Nahverkehrs- und Straßenbauausschuss	23.02.2011	öffentlich

Tagesordnungspunkt 4.2:
Fortschreibung des Kreisstraßenbauprogramms für die Jahre 2012 - 2016
Sachverhalt:

Das Kreisstraßenbauprogramm für die Jahre **2012 – 2016** besteht derzeit aus **17** Maßnahmen mit einem Investitionsbedarf von ca. **35,1 Mio. EUR** und einem zugehörigen Kreisanteil von ca. **13,6 Mio. EUR** .

2012 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.

Die Bezirksregierung Düsseldorf hat mit Erlass vom 03. September 2008 den Planfeststellungsbeschluss zur Sanierung des Deiches durch den Deichverband Meerbusch-Lank zwischen Rheinstrom-km 753,8 und 760,5, linkes Ufer erteilt. Der Deichverband baut zurzeit im Zuge der Deichsanierung die K 1 Zur Rheinfähre und den Radweg von der Wasserseite bis zum Bauende (Kreuzungsbereich K1/Deichverteidigungsweg) auf der Landseite sowie das neue Deichtor aus. Der Deichverband — in Vertretung durch ein externes Ingenieurbüro — hat Ende 2009 die die K 1 betreffenden Umbaumaßnahmen für die Deichsanierung mit dem Kreistiefbauamt einvernehmlich abgestimmt. Nach Rücksprache mit einem Vertreter der bauausführenden Firma vor Ort ist die Fertigstellung der Deichsanierung im Bereich der K 1 voraussichtlich im Mai/Juni 2011 abgeschlossen. Das Deichtor als Betonbauwerk ist bis auf Restarbeiten fertig gestellt. Die Asphalttragschicht in der K 1 wurde bereits im Bereich des Deichtores auf einer Länge von 40 m eingebaut. Die restlichen Asphaltarbeiten folgen bei geeigneten Witterungsbedingungen im März/April 2011. Ferner müssen die land- und wasserseitigen Straßenanschlüsse sowie der komb. Geh- und Radweg entlang der K 1 noch hergestellt werden. Auch die Böschungen neben der Fahrbahn müssen noch mit Wasserbausteinen befestigt werden. Des Weiteren muss auch der Deichverteidigungsweg entlang des Deiches gepflastert werden. Im Anschluss an die Arbeiten des Deichverbandes wird das Kreistiefbauamt den noch ausstehenden Lückenschluss dieser Radwegeverbindung bis zum Kreisverkehrsplatz K 1/K 9 schaffen. Dazu werden in der zweiten Jahreshälfte Planungsvarianten seitens der Verwaltung geprüft, die bis

Ende des Jahres mit der Stadt Meerbusch und dem Zuwendungsgeber einvernehmlich abzustimmen sind. Die Radwegmaßnahme beinhaltet das Altvorhaben K1 von K9 bis Deichtor einschließlich Kreisverkehrsplatz. Das Vorhaben Kreisverkehrsplatz K1/K9 wurde vorgezogen und bereits im Jahr 2004 realisiert, so dass nunmehr die Möglichkeit besteht — nach Fertigstellung der Deichsanierung im Bereich der K 1 — das Reststück bis ca. 80 m hinter dem Deichtor zu realisieren. Aufgrund des v. g. positiven Sachverhaltes verbleibt der Radwegelückenschluss im Programmjahr 2012.

Die zweite Maßnahme im Programmjahr 2012 ist die Maßnahme mit dem neuen Arbeitstitel **K 10 Radweg zwischen Grevenbroich-Noithausen und Grevenbroich-Barrenstein**. Der ursprüngliche Arbeitstitel *K 10 - Markierungslösungen zur Sicherung des Fahrradverkehrs außerorts zwischen GV-Noithausen und GV-Barrenstein* wird als Ergebnis des letztjährigen Einplanungsgesprächs vom 03.11.2010 für das Jahr 2011 und die Folgejahre nicht weiter fortgeführt.

Grundsätzlich besitzt außerorts der baulich abgesetzte gemeinsame Fuß- und Radweg im Zweirichtungsverkehr den Vorzug respektive die größten Einsatzbereiche zur Sicherung des Fahrradverkehrs im Vergleich zu den Markierungslösungen außerorts. Diese Einschätzung wird vom Zuwendungsgeber eindeutig so gesehen. Mit Schreiben vom 15.11.2010 hat deshalb die Bezirksregierung Düsseldorf die beantragten Markierungslösungen aus dem Programm herausgenommen und die Antragsunterlagen dem Antragsteller zur Entlastung zurückgesendet mit dem Hinweis eines Neuantrages unter geänderter Planung (bauliche Lösung). Dem kommt die Verwaltung zurzeit mit Hochdruck nach und arbeitet eine geänderte Lösung aus, um den Antrag neu vorzulegen.

Im Programmgespräch ist seitens des Zuwendungsgebers eine Aufnahme — bei Überarbeitung der Planung unter Ausarbeitung einer baulichen Lösung — ins kommunale Radwegeprogramm 2011/2012 in Aussicht gestellt worden. Insofern verbleibt die Maßnahme unter dem geänderten Arbeitstitel im Programmjahr 2012.

Als dritte Maßnahme ist der **1. Abschnitt** der **K 37n Neuführung Hüngert bis L 390** vorgesehen (siehe hierzu die Erläuterungen in TOP 2 sowie der aktuelle Sachstandsbericht, der durch die Stadt Kaarst in der Sitzung vorgetragen wird).

2013 ist die **K 9n Strümp-Osterath 1. Abschnitt** vorgesehen. Die Entwurfs- und Genehmigungsplanung für die Gesamtmaßnahme ist bereits im Frühjahr 2006 seitens der Verwaltung abgeschlossen und im Vorfeld mit der Stadt Meerbusch sowie den beteiligten Straßenbaulastträgern (Landesbetrieb Straßenbau NRW, Autobahn niederlassung Krefeld und Regionalniederlassung Niederrhein) einvernehmlich abgestimmt worden. Die Planunterlagen liegen der Stadt Meerbusch seit Frühjahr 2006 vollständig vor.

Mit Schreiben vom 01. Dezember 2009 hat der Bürgermeister der Stadt Meerbusch dem Landrat folgenden Sachstandsbericht für die Gesamtmaßnahme mitgeteilt:

„Die Stadt Meerbusch hat nach wie vor 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. Nachdem der Rat der Stadt Meerbusch im Juli 2003 den Aufstellungsbeschluss für die 97. Änderung des Flächennutzungsplanes beschlossen hat, wurden in den folgenden Jahren die weiteren Verfahrensschritte durchgeführt, wie Bürgerbeteiligung, landesplanerische Anfrage bei der Bezirksregierung Düsseldorf (Zustimmung im Dezember 2007), Ergänzung des Aufstellungsbeschlusses durch den Rat der Stadt Meerbusch und zuletzt die Durchführung der erneuten Öffentlichkeitsbeteiligung im August/September 2009. Die Änderung der jeweiligen Aufstellungsbeschlüsse der

Bebauungspläne Nr. 280 und 281 erfolgte am 17.02.2009. Der landschaftspflegerische Begleitplan, die Umweltprüfung und der Umweltbericht müssen nunmehr den geänderten Geltungsbereichen angepasst werden. Hinzu kommt die auf Grund einer EU-Richtlinie zum Artenschutz am 22. Dezember 2008 in Kraft getretene Novelle des Bundesnaturschutzgesetzes, die hier zu beachten ist. Dabei sind auf Grund der geänderten gesetzlichen Rahmenbedingungen über die vorliegenden faunistischen Untersuchungen (Fledermauspopulation) hinaus Vorkommen so genannter planungsrelevanter Arten zu überprüfen. Diese Erhebungen nehmen leider einige Zeit in Anspruch. Die anschließende Bewertung der Erhebungsergebnisse ist abhängig vom Verkehr und den durch ihn verursachten Immissionen.

Da sich auch die Rahmenbedingungen für die Verkehrsmengenberechnungen, insbesondere durch die Ostara-Planung mit dem dort geplanten großflächigen Lebensmittel-Einzelhandel einerseits und durch eine Reduzierung der Wohn- und Gewerbeflächen des Siedlungsbereiches Am Strümper Busch andererseits gegenüber dem Verkehrsgutachten aus dem Jahr 2003 geändert haben, muss dieses ebenfalls überarbeitet werden. Die Ingenieurgruppe für Verkehrswesen und Verkehrsentwicklung (IVV) aus Aachen, die das Verkehrsgutachten aus 2003 erstellt hat, wurde hierzu erneut beauftragt. Neu durchzuführende Verkehrszählungen wurden inzwischen durchgeführt. Nach Vorlage des überarbeiteten Verkehrsgutachtens ist die bisherige Lärmschutzuntersuchung zu überprüfen und — in Abhängigkeit vom Ergebnis der Verkehrsuntersuchung — ggf. neu aufzustellen. Alle Aufträge wurden mittlerweile erteilt.

Der weitere Zeitplan der Stadt Meerbusch sieht wie folgt aus:

<i>Maßnahmen</i>	<i>voraussichtliche Fertigstellung</i>
<i>Faunistische Kartierungen</i>	<i>Juni 2010</i>
<i>Umweltberichte</i>	<i>August 2010</i>
<i>Beschluss der öffentlichen Entwurfsauslegung im Planungsausschuss</i>	<i>September 2010</i>
<i>Durchführung der Offenlage</i>	<i>Oktober 2010</i>
<i>Abschließender Beschluss FNP</i>	
<i>Satzungsbeschlüsse B-Pläne 280 und 281</i>	<i>Dezember 2010</i>
<i>Bekanntmachung von FNP-Änderung und Bebauungsplänen nach Genehmigung der FNP-Änderung durch die Bezirksregierung</i>	<i>Februar 2011</i>
<i>Die Umlegung wurde am 25. November 2009 erneut eingeleitet. Rechtsmittel hiergegen sind möglich. Der Umlegungsplan wird nach Inkrafttreten des B-Plans 281 aufgestellt.</i>	<i>Oktober 2011</i>

Mit Schreiben vom 07. Januar 2011 hat der Technische Beigeordnete der Stadt Meerbusch, Herr Dr. Just Gérard, der Verwaltung mitgeteilt und bestätigt, „*dass hinsichtlich des kreisseits angefragten aktuellen Planungssachstandes die maßgeblichen Planungsschritte der angegebenen Zeitschiene entsprechen, die die Stadt Meerbusch in dem Schreiben vom 01.12.2009 an Herrn Landrat Petruschke dargelegt hatte. Nach heutigem Kenntnisstand wird die Zeitplanung von der Stadt Meerbusch gemäß den o. g. Angaben eingehalten, das heißt, dass alle Voraussetzungen geschaffen werden, den Baubeginn spätestens Ende 2013 umzusetzen.*“

Entsprechend der Zusammenstellung der Stadt Meerbusch ist ein entsprechender zeitlicher Baubeginn der K 9n Strümp-Osterath in 2013 noch realistisch, so dass die Maßnahme bei der Fortschreibung des Mehrjahresprogramms aus dem Programmjahr 2012 verschoben wird in das Programmjahr 2013.

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

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

An zweiter Stelle des Programmjahres 2014 steht der **1. Abschnitt der K 33n AS-Delrath**. Nach einem weiteren vom Rhein-Kreis Neuss initiierten Sondierungsgespräch am 06. Mai 2010, an dem Vertreter der Firma GHC der Bezirksregierung Düsseldorf und des Landesministeriums für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz teilnahmen ist zunächst wieder Bewegung in die Sache gekommen. Die Firma GHC hat in einer entsprechenden Stellungnahme ihrer Bevollmächtigten vom 29.06.2010 ihre Kooperation mit dem beauftragten Gutachter zugesichert und der Erstellung des Gutachtens zugestimmt (gleichwohl die bis dato verschiedentlich vorgetragene grundsätzlichen Bedenken nicht aufgegeben, sondern nur hinten angestellt). Für die Erstellung des Gutachtens fand ein Startgespräch am 29.10.2010 auf dem Gelände der Firma GHC in der Niederlassung Dormagen statt.

Die Erwartungen hinsichtlich einer nunmehr zügigen fortschreitenden inhaltlichen Bearbeitung durch den Sachverständigengutachter haben sich zum Bedauern der Verwaltung offenbar nicht erfüllt. Auf entsprechende Nachfrage von Anfang Januar 2011 beim Sachverständigengutachter zum Stand der Bearbeitung, lässt der Gutachter erkennen, dass ihm eine inhaltliche Bearbeitung nach wie vor nicht möglich ist. Die erneuten Verzögerungen im Rahmen der Gutachtenerstellung sprechen gegen eine Fertigstellung des notwendigen Gutachtens innerhalb der ersten Jahreshälfte 2011.

Eine positive Entwicklung für das weitere Procedere unterstellt, könnte der Erörterungstermin in der zweiten Jahreshälfte 2012 durchgeführt werden, so dass das Planfeststellungsverfahren im ersten Quartal 2013 mit der Beschlussfassung beendet werden kann. Daran anschließend könnten die bauvorbereiteten Maßnahmen sowie die Erstellung der Ausführungspläne und der Verdingungsunterlagen starten, so dass zum derzeitigen Zeitpunkt frühestens mit einem Baubeginn Anfang 2014 zu rechnen ist. Die K 33n AS Delrath wird aufgrund der bisherigen Verzögerungen bei der Gutachtenerstellung aus dem aktuellen Programmjahr 2012 ins Programmjahr 2014 verschoben.

2015 ist zuerst die **K 4 Ortsdurchfahrt Kleinenbroich** vorgesehen. Es handelt sich hier um eine Maßnahme aus dem Maßnahmenprogramm des Radwegekonzeptes 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 richtungstrennte Radfahrführung (kombinierter Geh- und Radweg und Schutzstreifen), Querungshilfen und ein Kreisverkehr vorgesehen. Die grundsätzliche Förderfähigkeit der Maßnahme wurde durch die Bezirksregierung Düsseldorf in den vorhergehenden Jahren bereits bestätigt, aber eine Finanzierung ist aufgrund der Überlastung des Förderprogramms bisher nie in Aussicht gestellt worden. Als Ergebnis des Programmgesprächs 2010 wurde die Maßnahme in den Anhang eingestellt, so dass die Maßnahme bei der Fortschreibung des Kreisstraßenbauprogramms in das Programmjahr 2015 verschoben wird.

Als zweite Baumaßnahme ist geplant, den **Radweg** entlang der **K 9 von Nierst bis zur Kreisgrenze** zu verlängern. Die Verwaltung hat die Entwurfsplanung soweit vorangetrieben, dass im Mai 2010 der Zuwendungsantrag bei der Bezirksregierung Düsseldorf gestellt werden konnte. Die Maßnahme ist für die Aufnahme in das Radwegebauförderungsprogramm angemeldet worden. Aufgrund der fehlenden Dringlichkeit der Maßnahme und der vielfachen Überzeichnung des Förderprogramms ist davon auszugehen, dass die Maßnahme seitens der Bezirksregierung Düsseldorf bei der Fortschreibung des Landesradwegeprogramms für die Jahre 2011/2012 nicht berücksichtigt wird, sondern voraussichtlich erst in den Jahren 2015/2016.

Die dritte Maßnahme des Programmjahrs ist der **Radweg** entlang der **K 10 zwischen Oekoven und Barrenstein**. 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 im Mai 2008 der Förderantrag bei der Bezirksregierung Düsseldorf gestellt worden. Die Maßnahme steht im Förderprogramm für den kommunalen Radwegebau 2010 an Rang 12 von 24 Maßnahmen. Vor dem Hintergrund, dass in letzten Jahren nur Fördermittel in Höhe von 1,5 Mio. €/Jahr vom Land bereit gestellt wurden und damit in der Regel max. 3-4 Maßnahmen finanziert werden konnten, muss die Verwaltung die Aufstellung des Förderprogramms 2011/2012 für den kommunalen Radwegebau abwarten, um weitere konkretere Aussagen machen zu können. Es ist abzusehen, dass die Maßnahme frühestens im Förderprogramm 2015/2016 zum Zuge kommt. Die Maßnahme wird aus dem Programm 2013 ins Jahr 2015 zurückgestuft.

Viertens ist der **Radweg zwischen Deelen und Evinghoven** entlang der **K 26** eingeplant. Der geplante Radweg K26 Deelen - Evinghoven ist ein einseitiger Zweirichtungsradweges 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, stellt dieser letzte Lückenschluss im Radwegenetz entlang der freien Strecke der K 26 eine optimale Lösung da. Der geplante Radweg hat eine Länge von 1.200 m. Der heutige gesamte Streckenabschnitt verfügt über keinerlei Radverkehrsführung über parallele Wirtschaftswege. 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.

In Verbindung mit der Anlage eines straßenbegleitenden, kombinierten und einseitigen Zweirichtungsradweges ist auch die Entschärfung (Begradigung) der vorhandenen rechtwinkligen Kurvenverläufe geplant. Des Weiteren werden besonders die Ortseingänge Evinghoven / Deelen und die Unstetigkeit in der Linienführung der K 26 berücksichtigt.

Die Beseitigung der Unstetigkeit in der Linienführung und die Streckung der vorhandenen rechtwinkligen Kurvenverläufe würden darüber hinaus auch die heutige Entwässerungsproblematik auf der K26 entschärfen. Bei Regenereignissen ist die K 26 in den Einschnittsbereichen zeitweise komplett überflutet, da eine funktionierende Straßenentwässerung über Bankette und Trennstreifen nicht vorhanden ist. Das Regenwasser wird heute über die Straßenlängsneigung gesammelt zum Tiefpunkt der Straße geführt, wo es dann langsam verdunstet. Diese Entwässerungsprobleme führen gerade in

den Wintermonaten aufgrund der erhöhten Gefahr von Glättebildung zu Beinahunfällen. Die Verwaltung hat die Entwurfsplanung soweit vorangetrieben, dass im Mai 2010 der Förderantrag bei der Bezirksregierung Düsseldorf gestellt worden ist. Es sind Zuwendungen nach dem kommunalen Radwegebau seitens der Verwaltung beantragt worden. Die Aufstellung des Förderprogramms 2011/2012 für den kommunalen Radwegebau ist zunächst abzuwarten, um erste konkrete und belastbare Aussagen machen zu können.

Die fünfte 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, Zentrallager, Ausflugslokal mit Gastronomie und Gartencenter) ist die Priorität der Maßnahme gestiegen, aber aufgrund der finanziellen Zwänge konnte eine Verschiebung in das Programmjahr 2015 trotz alledem nicht verhindert werden. Die Verwaltung hat die Entwurfsplanung soweit vorangetrieben, dass im Mai 2009 der Förderantrag bei der Bezirksregierung Düsseldorf gestellt worden ist. Die Maßnahme ist im letztjährigen Programmggespräch als grundsätzlich förderfähig eingestuft worden und wurde seitens der Bezirksregierung in den Anhang mit der Option auf 2015 je nach der Finanzierungsmöglichkeit eingestellt.

2016 ist das letzte Jahr der Fortschreibung des Kreisstraßenbauprogramms. Als erste Maßnahme ist für das Programmjahr 2016 die **K 7 Radweg L 142 – OD Hoisten** eingestellt worden. Der Zuwendungsantrag ist im Mai 2008 seitens der Verwaltung gestellt worden. Die Maßnahme ist vom Zuwendungsgeber bei der Aufstellung des Förderprogramms für Radwegemaßnahmen 2010 als nicht vordringlich eingestuft worden, so dass das erneute Ranking für das Förderprogramm 2011/2012 abgewartet werden muss. 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) sowie die Anlage eines Buskaps umzusetzen, nimmt auch die Notwendigkeit nach einer sicheren Führung für Fußgänger und Radfahrer entlang der K 7 zu.

Der Radweg entlang der K 7 bis zum Ortseingang Hoisten stellt somit einen Lückenschluss im Radwegenetz dar und dient zur verkehrssicheren Führung des Fuß- und Radverkehrs von der L 142 entlang der K 7 in das anliegende Wohngebiet am Ortseingang von Hoisten.

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. Im Bereich der Hoistener Schulstraße wird der Radfahrer mittels einer Querungshilfe gesichert auf die Westseite der K 7 geführt.

Als zweite Maßnahme für das Jahr 2016 ist die Realisierung des **Radwegs K 8 zwischen Grefrath und Neuss** vorgesehen. Aufgrund der fehlenden Finanzmittel und der geringen Priorität kann diese Maßnahme nicht realisiert werden und muss um drei Jahre verschoben werden. Durch das hohe Verkehrsaufkommen und die hohen Geschwindigkeiten sind Radfahrer bei der Benutzung des Mehrzweckstreifens gefährdet. Aufgrund des großzügigen Querschnittes ist die Neuaufteilung des vorhandenen Straßenquerschnitts problemlos möglich, so dass die Anlage eines Radwegs auf der Nordseite der **K 8** bis Neuss zu einer deutlichen Verbesserung der heutigen Verkehrssituation führen würde sowie die vorhandene Lücke im Radwegenetz beseitigen würde. Die Maßnahme entstammt dem Maßnahmenprogramm des Radwegekonzeptes entlang von Kreisstraßen.

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 2014 nach 2016 verschoben.

Der 1. Bauabschnitt des **Radweges** entlang der **K 12 zwischen L 380 und der B 9** ist die vierte Maßnahme im laufenden Programmjahr. Die Maßnahme wird von 2013 nach 2016 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. Der Grund für die Verschiebung der Maßnahme liegt in den fehlenden finanziellen Mitteln, die eine Konkretisierung der Planungsabsichten bisher verhindert haben.

Der zweite Bauabschnitt des **Radweges** entlang der **K 12 zwischen L 380 und B 9** entspricht inhaltlich den Ausführungen zum 1. Abschnitt und muss entsprechend dem ersten Bauabschnitt nach 2016 verschoben werden. Aufgrund der fehlenden Dringlichkeit und der fehlenden finanziellen Mittel ist auch hier die Planung nicht weiter vorangetrieben worden.

Die vorletzte Baumaßnahme in 2016 ist die Maßnahme **K 31 Radweg Allrath – Barrenstein 2. BA**. Der zweite Bauabschnitt stellt den **Bereich zwischen Allrath und dem Überführungsbauwerk** dar. Der Radweg im Bereich der Bahnüberführung zwischen Allrath und Barrenstein ist mit einer Breite von 2,50 m ausgestattet. Dieser Gefährdungspunkt (Engstelle) ist bereits in früheren Jahren entschärft worden, und der Radfahrer kann heute – ohne die Fahrbahn zu benutzen – unter dem Brückenbauwerk durchfahren.

In der Sitzung des Nahverkehrs- und Straßenbauausschusses am 28.10.2008 wurde angeregt, eine gemeinsame Radwegplanung mit der Stadt Grevenbroich zur Zusammenführung der städtischen Radwegeplanung von Allrath bis zur B59 mit der Planung des Kreises vom Ortsausgang Allrath bis zur Bahnüberführung anzustreben, so dass man von der Unterschreitung der Bagatellgrenze in Höhe von 200.000,00 € nicht mehr tangiert wird und der Fördertatbestand wieder erfüllt ist. Die Zusammenführung und Verschmelzung der beiden Radwegemaßnahmen zu einer Gemeinschaftsmaßnahme ist Anfang 2009 seitens der beiden Verwaltungen geschehen.

Die Stadt Grevenbroich – als Antragsteller – hat daraufhin federführend für beide Parteien den neuen Förderantrag für die Gemeinschaftsmaßnahme fristgerecht am 28. Mai 2009 bei der Bezirksregierung Düsseldorf zur Prüfung vorgelegt. In dem letztjährigen Programmgespräch am 03. November 2010 wurde die Maßnahme mit den Vertretern des Kreises thematisiert und die grundsätzliche Förderfähigkeit bestätigt. Dem Wunsch des Kreises nach Aufnahme in das Programmjahr 2014 wurde nicht zugestimmt. Aufgrund der begrenzten Fördermittel wurde die Maßnahme seitens des Zuwendungsgebers zunächst lediglich in den Anhang gestellt und auf das nächste Programmgespräch 2011 verwiesen. Demzufolge wird die Maßnahme bei der Fortschreibung des Mehrjahresprogramms von 2015 nach 2016 verschoben.

Als letzte Maßnahme ist der zweite Bauabschnitt der **K 35 n Umgehung Kleinenbroich** aufgeführt. Hier ist vorgesehen, 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 wird von der Verwaltung

geprüft, inwieweit durch geschwindigkeitsdämpfende Maßnahmen in der Ortslage Drölsholz eine Verbesserung der Verkehrssicherheit zu erzielen ist.

Die Maßnahme wurde von Seiten des Zuwendungsgebers im Rahmen des Programmgesprächs 2010 thematisiert und weiterhin als grundsätzlich förderfähig anerkannt. Dem Wunsch des Kreises nach Aufnahme in das Programmjahr 2013 wurde nicht zugestimmt. Die Maßnahme wurde mit Anhang eingestuft und auf das nächste Programmgespräch 2011 verwiesen. Aufgrund der v .g. Ausführungen und dem bisher fehlenden Baurecht und dem erforderlichen Grunderwerb wird die Maßnahme von 2013 nach 2016 verschoben.

Anhang:

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

Als Straßenbaumaßnahme ist die Umsetzung der Maßnahme **K 10n Umgehung GV-Noithausen** vorgesehen. Die Bezirksregierung Düsseldorf hat als Bewilligungsbehörde der kommunalen Straßenbaumaßnahmen mit Schreiben vom 08.09.2010 in puncto der 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 fördertechnisch 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.

Bezüglich des Fortgangs der Maßnahme wäre es nun Aufgabe der Stadt Grevenbroich, Kontakt mit der Bahn AG aufzunehmen, um einen Fiktiventwurf für die Beseitigung des BÜ einvernehmlich abzustimmen, damit die notwendigen Zuschussunterlagen seitens der Stadt erstellt werden können. Erst nach Vorlage des Fiktiventwurfes und der vereinbarten Kostenteilung zwischen Stadt und Kreis könnte dann seitens des Rhein-Kreises Neuss ein entsprechender Zuschussantrag für die K 10n Umgehung Noithausen gestellt werden. Die Verfügung der Bezirksregierung Düsseldorf vom 08.09.2010 ist der Stadt Grevenbroich mit Schreiben vom 21.09.2010 zur gefälligen Kenntnis zugestellt worden. Eine Stellungnahme

der Stadt ist bisher ausgeblieben. Aus v. g. Gründen wird vorgeschlagen, die Maßnahme aus dem Kreisstraßenbauprogramm zu nehmen und nur bei Bedarf wieder aufzunehmen. Darüber hinaus ist die Straßenbaumaßnahme K 22n Ortsumgehung Laach als Maßnahme des weiteren Bedarfs enthalten.

Beschlussempfehlung:

Der Nahverkehrs- und Straßenbauausschuss beschließt im Rahmen des Kreisentwicklungskonzeptes das vorliegende Kreisstraßenbauprogramm 2012 bis 2016 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.

- Anlage 4.2_00 - Kreisstraßenbauprogramm_2012-2016
- Anlage 4.2_01 - K 1 Restausbau Rheinfähre 2.BA
- Anlage 4.2_02 - K 10 Radweg GV Noithausen-Barrenstein_Luftbild_
- Anlage 4.2_03 - K 10 Radweg GV Noithausen-Barrenstein_Übersichtskarte
- Anlage 4.2_04 - K 37n Neuführung Hüngert-L390-Führung Variante -
- Anlage 4.2_05 - K 9n Strümp-Osterrath_Übersichtskarte_50.000
- Anlage 4.2_06 - K 9n Strümp-Osterath_ÜL1- 5.000
- Anlage 4.2_07 - K33n AS Delrath_Übersichtskarte_50.000
- Anlage 4.2_08 - K 4 OD Kleinenbroich_Übersichtskarte_50.000
- Anlage 4.2_09 - K 9 Radweg Nierst bis Kreisgrenze_Übersichtskarte
- Anlage 4.2_10 - K 10 Radweg Oekoven - Barrenstein_Übersichtskarte
- Anlage 4.2_11 - K 26 Radweg Deelen - Evinghoven_Übersichtskarte
- Anlage 4.2_12 - K 42 Radweg Lüttenglehn - L32_Übersichtskarte_
- Anlage 4.2_13 - L 142_K 7_Radweg_Übersichtskarte_50.000
- Anlage 4.2_14 - K 8 Radweg Grefrath - Neuss_Übersichtskarte_50.000
- Anlage 4.2_15 - K 11 Radweg Steinfort-Rubbelrath bis B 230_ÜK_1:5.000
- Anlage 4.2_16 - K 12 Radweg 1.BA_Übersichtskarte 50.000
- Anlage 4.2_17 - K 12 Radweg 2.BA_Übersichtskarte_50.000
- Anlage 4.2_18 - K 31 Radweg Allrath - Barrenstein 2.BA_Übersichtskarte
- Anlage 4.2_19 - K 35n Umgehung Kleinenbroich 2. BA