

Sitzungsvorlage-Nr. 66/0296/XV/2010

Gremium	Sitzungstermin	Behandlung
Nahverkehrs- und Straßenbauausschuss	18.02.2010	öffentlich

Tagesordnungspunkt 5.2:**Fortschreibung des Kreisstraßenbauprogramms für die Jahre 2011 - 2015****Sachverhalt:**

Das Kreisstraßenbauprogramm für die Jahre **2011 – 2015** besteht derzeit aus **19** Maßnahmen mit einem Investitionsbedarf von ca. **40,7 Mio. EUR** und einem zugehörigen Kreisanteil von ca. **12,6 Mio. EUR** .

2011 sind zwei Maßnahmen zur Realisierung eingeplant. Dabei steht an erster Stelle der Radweg **K 43 zwischen Grevenbroich-Elsen und Gustorf** als Netzlückenschluss im Radwegenetz und zur Anbindung der Freizeit- und Naherholungseinrichtungen im Elsbachtal sowie des dortigen Fahrsicherheitszentrums des ADAC. Bei dem Radweg handelt es sich um die Weiterführung des innerörtlichen Radweges an der Provinzstraße in Gustorf. Die K 43 ist die einzige Verbindung zwischen den Stadtteilen Gustorf und Elsen. Sie ist durch die Zunahme des Verkehrsaufkommens nicht mehr gefahrlos für Radfahrer und Fußgänger mitzunutzen. Im gesamten Streckenabschnitt steht weder eine separate Radwegführung noch eine akzeptable Wirtschaftswegeverbindung zur Verfügung.

Die Realisierung des geplanten Radweges erfordert auf der gesamten Neubaulänge von 2 km umfangreiche Ankäufe einzelner Grundstücksteilflächen, die überwiegend landwirtschaftlicher Nutzung unterliegen. Die Verwaltung sieht sich trotz der Geringfügigkeit der jeweiligen straßenbaubedingten Flächeninanspruchnahmen überwiegend mit Ersatzlandforderungen der Grundstückseigentümer konfrontiert. Trotz der hierdurch bedingten Erschwernisse ist die Verwaltung bestrebt, die Flächensicherung weiterhin im Einvernehmen mit den Eigentümern zu betreiben. Derzeit befindet sich bereits ein Großteil der benötigten Grundstücksteilflächen im Besitz bzw. im Eigentum des Kreises, so dass die notwendige Flächensicherung nach derzeitiger Einschätzung im Sommer dieses Jahres abgeschlossen sein wird. Hierzu passt auch das erfreuliche Ergebnis des letztjährigen Programmgesprächs am 03. Dezember 2009 bei der Bezirksregierung Düsseldorf, in dem der Zuwendungsgeber entschieden hat, dass die Maßnahme weiterhin im Förderjahr Jahr 2011 verbleibt.

Als zweite Maßnahme ist der **2. Abschnitt** der **Bahnübergangsbeseitigung Regiobahn** an der **K 37n** im Kreuzungsbereich mit der L 390 vorgesehen. Die Maßnahme sieht neben

der Aufhebung des schienengleichen Bahnübergangs an der Gumpgesbrücke im Zuge der K 37 durch einen planfreien Anschluss der K 37 an die L 390 auch die Führung der K 37n in einem Bogen von der Hans-Martin-Schleyer-Straße an die K 37alt in Höhe der August-Thyssen-Straße – zur Entwicklung und Erschließung von zusätzlichen Gewerbegebieten – vor. Unter Berücksichtigung der Leistungsfähigkeit des heutigen Knotenpunktes K 37/L 390 und im Hinblick auf die weitere strukturelle Entwicklung südlich der Gumpgesbrücke ist eine Verbesserung der Verkehrsverhältnisse in diesem Bereich zwingend notwendig.

Die Stadt Kaarst hat sich vertraglich dem Kreis gegenüber verpflichtet, für die Gesamtbaumaßnahme das Planungs- und Baurecht über Bebauungsplanverfahren zu schaffen. Dies soll über die Aufstellung von drei Bebauungsplänen im Parallelverfahren geschaffen werden. Der Kreis wird entsprechend dem Wunsch der Stadt die Entwurfs- und Genehmigungsplanung für die Maßnahme erstellen. Der Grunderwerb der Gesamtmaßnahme wird vollständig von der Stadt Kaarst durchgeführt. Das Bauleitplanverfahren für die Straßenführung der K 37n in Form der drei Bebauungspläne:

- (1) Nr. 110 „Autobahnzufahrt BAB 57“ – Kaarst
- (2) Nr. 86 „Gumpgesbrücke“ – Büttgen
- (3) Nr. 90 „K 37n / Siemensstraße – Büttgen

befindet sich zurzeit in der frühzeitigen Beteiligung der Träger öffentlicher Belange und der Bürger. Die Stadt Kaarst ist dem während der Bürgerbeteiligung geäußerten Wunsch nach einer zusätzlichen Informationsveranstaltung zur Unterrichtung der Bürgerinnen und Bürger in Form einer Bürgerversammlung im Frühjahr 2009 nachgekommen. Bei den vielschichtigen Beiträgen während der Bürgerversammlung kristallisierten sich aus Sicht der Stadt Kaarst zwei Themenschwerpunkte heraus. Erstens die Thematik, wie sich bei der geplanten Schließung des Bahnübergangs Gumpgesbrücke die Verkehrssituation („Schleichverkehre“) auf den Ortsteil Holzbüttgen und insbesondere auf den Bereich der Kaarster Straße („Bahnübergang Haltepunkt Kaarster Bahnhof“) auswirkt und zweitens die Leistungsfähigkeit der geplanten K 37n bei gleichzeitiger Schließung der Gumpgesbrücke im Hinblick auf den zu erwartenden Verkehr aus dem Bereich des geplanten Gewerbegebietes Hüngert II. Hier beabsichtigt die Stadt eine Verkehrsuntersuchung und eine Verkehrssimulation (Visualisierung und Nachbildung aller komplexen Verkehrsabläufe) an zwei externe Ingenieurbüros zu vergeben. Über die Ergebnisse der beiden Untersuchungen wird die Verwaltung voraussichtlich in der nächsten Sitzung des Nahverkehrs- und Straßenbauausschusses berichten.

2012 ist der Restausbau der **K 1 Rheinfähre** (2. Bauabschnitt), Lückenschluss im Radwegenetz vorgesehen. 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 wird im Zuge der Deichsanierung die Straße Zur Rheinfähre und den Radweg von der Wasserseite bis zum Bauende (Kreuzungsbereich K1 / Deichverteidigungsweg) auf der Landseite sowie das neue Deichtor bauen. Der Deichverband – in Vertretung durch ein externes Ingenieurbüro – hat Ende 2009 die K 1 betreffenden Umbaumaßnahmen für die Deichsanierung mit dem Kreistiefbauamt abgestimmt. Nach Rücksprache mit einem Vertreter des Deichverbandes Ende Januar 2009 ist der Baubeginn für die Deichsanierung für Mitte April 2010 (außerhalb der Hochwasserzeit), beginnend in Langst-Kierst anberaumt. Die Bauzeit für die ca. 7 km lange Sanierungsstrecke ist mit 2,0 - 2,5 Jahren angesetzt. Im Anschluss an die Arbeiten des Deichverbandes wird das Kreistiefbauamt den noch ausstehenden Lückenschluss dieser Radwegeverbindung bis zum Kreisverkehrsplatz K 1/K 9

schaffen. Aufgrund des v. g. Sachverhaltes verbleibt der Radwegelückenschluss im Programmjahr 2012.

Als zweite Maßnahme im laufenden Programmjahr 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, Autobahnniederlassung 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, so dass der weitere Zeitplan wie folgt aussieht:

<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>

Entsprechend dieser Zusammenstellung der Stadt Meerbusch ist ein entsprechender zeitlicher Baubeginn der K 9n Strümp-Osterath in 2012 noch möglich, so dass die Maßnahme bei der Fortschreibung des Mehrjahresprogramms nicht verschoben wird und weiterhin im Programmjahr 2012 verbleibt.

Die dritte und neue Maßnahme im Programmjahr 2012 ist die **K 10 - Markierungslösungen zur Sicherung des Fahrradverkehrs außerorts** zwischen GV-Noithausen und GV-Barrenstein. Grundsätzlich besitzt außerorts der baulich abgesetzte gemeinsame Fuß- und Radweg im Zweirichtungsverkehr den Vorzug respektive die größten Einsatzbereiche zur Sicherung des Fahrradverkehrs, doch lassen die begrenzten Fördergelder mittel- und langfristig nur noch sehr beschränkt eine Realisierung solcher Maßnahmen erwarten, so dass anderweitige Wege gesucht und beschränkt werden müssen, um mit kostengünstigeren und effektiveren Lösungen entgegenzutreten zu können. Unter Berücksichtigung dieser Aspekte ist das Ziel der Förderung des Radverkehrs außerorts optimal mittels Markierungslösungen umzusetzen.

Hierzu hat die Verwaltung den außerörtlichen Streckenabschnitt der K 10 zwischen Grevenbroich-Noithausen und Grevenbroich-Barrenstein als Pilotprojekt für innovativen Radwegebau ausgeguckt. Der Streckenabschnitt verfügt über entsprechende Flächenreserven in Form von beidseitig befahrbaren Seitenstreifen. Dem Fahrrad- und Fußgängerverkehr stehen bei der K 10 keine separaten Sicherheitselemente in Form eines baulich abgesetzten gemeinsamen Fuß- und Radweges zur Verfügung. Dem Fuß- und Radverkehr bietet sich in diesem Zusammenhang lediglich die Möglichkeit, die befahrbaren Seitenstreifen zu nutzen. Für den Streckenabschnitt der K 10 zwischen Noithausen und Barrenstein soll nunmehr das Pilotprojekt mittels Markierungslösungen und gezielter baulicher Lösungen in Angriff genommen werden.

Eine verbindliche Zusage der Förderfähigkeit seitens der Bezirksregierung Düsseldorf liegt bisher jedoch noch nicht vor. Im letztjährigen Programmgespräch ist lediglich seitens des Zuwendungsgebers eine Aufnahme ins kommunale Radwegeprogramm 2011/2012 in Aussicht gestellt worden.

An vierter Stelle des Programmjahres 2012 steht der **1. Abschnitt der K 33n AS-Delrath**. Anknüpfend an den Sachstandsbericht aus der letzten Sitzung des Nahverkehrs- und Straßenbauausschusses am 15.12.2009 in Sachen K 33n AS-Delrath wird in den folgenden Textpassagen noch einmal Rückblick auf die Ereignisse aus dem Jahr 2009 genommen sowie über den aktuellen Sachstand berichtet:

Ein grundlegender Baustein für die Wiederaufnahme des zurzeit ruhenden Anhörungsverfahrens wurde Anfang vergangenen Jahres beim Landesamt für Natur, Umwelt und Verbraucherschutz NRW (LANUV) in Essen gelegt. Hier wurde einvernehmlich mit Vertretern der Firma GHC und dem Beauftragten TÜV-Gutachter das Verfahren abgestimmt, mit dem ein umfassendes sicherheitstechnisches Maßnahmenkonzept auf gutachterlicher Basis erstellt werden sollte. Hiernach war ein Sachverständigengutachten auf bundesimmissionsschutzrechtlicher Grundlage als Risikobewertung mit folgenden wesentlichen Elementen vereinbart:

- Ermittlung des derzeitigen und des zusätzlichen Risikos infolge des Neubaus der AS Delrath sowie der zur Wahrung der Risikokonstanz notwendigen Risikoreduktion.
- Erarbeitung eines detaillierten Konzepts sicherheitstechnischer Maßnahmen mit dem Ziel, Gefährdungen, ausgehend von Stofffreisetzungen im Betriebsbereich der Firma GHC, zu vermeiden, zu beherrschen oder deren Auswirkungen zu begrenzen.
- Ermittlung der mittels derartiger Maßnahmen erzielbaren Verbesserung der Risikosituation.
- Bewertung des Konzeptes sicherheitstechnischer Maßnahmen dahingehend, ob dieses geeignet ist, die notwendige Risikoreduktion zu erreichen, d.h. das zusätzliche Risiko infolge des Neubaus der AS Delrath zu kompensieren.

Im Folgenden scheiterte die Mitarbeit von GHC jedoch an der Forderung, dass die Rechtsverbindlichkeit des Gutachtens auch für die weitere Entwicklung der Firma im Vorfeld verbindlich von der Genehmigungsbehörde zugesagt werden sollte. Dies kann jedoch erst nach Vorlage des Gutachtens von der Planfeststellungsbehörde im Rahmen der allgemeinen Abwägung aller privaten und öffentlichen Belange erfolgen.

Insofern konnten leider die Voraussetzungen für die Erarbeitung der gestellten Anforderungen nicht erfüllt werden. Hierzu gehören neben der konstruktiven Mitarbeit der Betriebsinhaber auch die Möglichkeit der Einsichtnahme in die maßgeblichen betrieblichen Unterlagen durch den Gutachter sowie die Durchführung von Ortsterminen sowie die Begehung des Betriebsgeländes. Trotz engagierter geführter Korrespondenz und wiederholter Vermittlungsversuche seitens des Kreises ist bis heute keine dieser Voraussetzungen firmenseitig erfüllt worden, so dass der kreisseits beauftragte Gutachter seine eigentliche Arbeit vor Ort nicht aufnehmen konnte.

Erst nachdem sich der Landrat Anfang Dezember vorigen Jahres persönlich in diese Angelegenheit eingeschaltet hatte, ist wieder Bewegung in die Sache gekommen. Sollten wider Erwarten die Betriebsinhaber doch nicht einlenken, wird die Planfeststellungsbehörde über das weitere Procedere entscheiden müssen. Bei positiver Entwicklung könnte das Planfeststellungsverfahren im ersten Quartal 2011 mit der Beschlussfassung beendet werden. 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 2012 zu rechnen ist. Die K 33n AS Delrath wird aufgrund der bisherigen Verzögerungen bei der Gutachtenerstellung aus dem aktuellen Programmjahr 2010 ins Programmjahr 2012 verschoben.

Als letzte Maßnahme ist der **2. Abschnitt der Bahnübergangsbeseitigung Regiobahn** an der **K 37n** im Kreuzungsbereich mit der L 390 vorgesehen (siehe Ausführungen zum 1. Abschnitt).

2013 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 richtungsgetrennte 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 2009 wurde die Maßnahme erfreulicherweise aus dem Anhang in das Programmjahr 2013 eingestellt, so dass die Maßnahme bei der Fortschreibung des Kreisstraßenbauprogramms nicht verschoben werden muss.

Als zweite Maßnahme für das Jahr 2013 ist die Realisierung des **Radwegs K 8 zwischen Grefrath und Neuss** vorgesehen. Aufgrund der fehlenden Finanzmittel und der geringen Priorität kann diese Maßnahme 2012 nicht realisiert werden und muss um ein Jahr 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.

Als dritte Straßenbaumaßnahme im Programmjahr 2013 ist der **2. Abschnitt** für die **K 9n Strümp-Osterath** eingeplant (siehe hierzu die ausführlichen Ausführungen zum 1. Abschnitt K 9n Strümp-Osterath).

Die vierte 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 Radfahrführung 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. Die Maßnahme wird aus dem Programm 2012 ins Jahr 2013 zurückgestuft.

Der 1. Bauabschnitt des **Radweges** entlang der **K 12 zwischen L 380 und der B 9** ist die fünfte Maßnahme im laufenden Programmjahr und wird ebenfalls um ein Jahr verschoben. Bei der Maßnahme war bisher 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.

Es wird zurzeit von Seiten der Verwaltung geprüft, ob die Maßnahme — analog zur K 10 Markierungslösungen zwischen GV-Noithausen und GV-Barrenstein zur Sicherung des Fahrradverkehrs außerorts — fachlich sinnvoll ist und einen Förderzugang über das Landesradwegeprogramm hat.

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

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 Bürger 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 2009 erstmalig thematisiert und als grundsätzlich förderfähig anerkannt. Die Maßnahme wurde daraufhin seitens der Bezirksregierung Düsseldorf ins Programmjahr 2013 eingestellt. Dementsprechend wird das Vorhaben um ein Jahr von 2012 nach 2013 verschoben.

2014 sind vier Ausbaumaßnahmen eingeplant. Als erste Baumaßnahme ist geplant, den **Radweg entlang der K 9 von Nierst bis zur Kreisgrenze** zu verlängern. Aufgrund der fehlenden Dringlichkeit der Maßnahme und der vielfachen Überzeichnung des Förderprogramms sind von Seiten der Verwaltung keine aktuellen Planungsaktivitäten initiiert, so dass auch diese Maßnahme um ein Jahr nach hinten verschoben wird.

Zweitens soll der Radweg entlang der **K 11 von Steinforth / Rubbelrath** bis zum ersten Wirtschaftsweg als zweiter Bauabschnitt in Richtung Liedberg verlängert werden. Die Trennung des motorisierten von dem nicht motorisierten Verkehrs führt zu einer deutlich erhöhten Sicherheit des Radverkehrs in diesem Bereich.

Drittens ist der **Radweg zwischen Deelen und Evinghoven** entlang der **K 26** eingeplant (siehe hierzu die ausführlichen Ausführungen zum TOP 4).

Viertens 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 2014 trotz alledem nicht verhindert werden. Die Verwaltung hat die Entwurfsplanung im letzten Jahr soweit vorangetrieben, dass im Mai 2009 der Förderantrag bei der Bezirksregierung Düsseldorf gestellt worden ist. Die Maßnahme ist im letztjährigen Programmgespräch als grundsätzlich förderfähig eingestuft worden und wurde seitens der Bezirksregierung in das Förderjahr 2014 eingestellt.

2015 ist das letzte Jahr der Fortschreibung des Kreisstraßenbauprogramms. Als erste Maßnahme ist für das Programmjahr 2015 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 (Vilkestraße) 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 Zweirichtungsradsweg 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.

Die **K 10n Umgehung GV-Noithausen** ist ebenfalls um ein Jahr aus dem Programmjahr 2014 in das Programmjahr 2015 verschoben worden. Es werden seitens der Verwaltung — und in Abstimmung mit der Stadt Grevenbroich — keine neuen Planungsaktivitäten aufgenommen und zunächst die absehbare Einleitung des Planfeststellungsverfahrens für die geplante L 361n Umgehung Kapellen abgewartet, um die Realisierung der Umgehungsstraße nicht zu verzögern. Im Anschluss sollen dann die Planungsaktivitäten für die K 10n Umgehung Noithausen bilateral neu thematisiert werden.

Der zweite Bauabschnitt des **Radweges** entlang der **K 12 zwischen L 380 und B 9** muss entsprechend dem ersten Bauabschnitt um ein Jahr nach 2015 verschoben werden. Aufgrund der fehlenden Dringlichkeit und der fehlenden finanziellen Mittel ist die Planung nicht weiter vorangetrieben worden.

Hier wird von Seiten der Verwaltung alternativ geprüft, inwieweit eine Verbesserung bzw. Sicherung des Fahrradverkehrs außerorts durch Markierungslösungen fachlich sinnvoll und grundsätzlich förderfähig ist (siehe Erläuterungen zum ersten Bauabschnitt).

Die letzte Baumaßnahme in 2015 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 durch Herrn Dezernenten Karsten Mankowsky 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. Dezember 2009 wurde die Maßnahme mit den Vertretern des Kreises thematisiert und die grundsätzliche Förderfähigkeit bestätigt. Dem Wunsch des Kreises nach Aufnahme in das Programmjahr 2011 wurde nicht zugestimmt. Aufgrund der begrenzten Fördermittel und der Tatsache, dass es sich hier nunmehr um einen Neuantrag

handelt, wurde die Maßnahme seitens des Zuwendungsgebers lediglich in den Anhang gestellt und auf das nächste Programmgespräch 2010 verwiesen. Demzufolge ist die Maßnahme bei der Fortschreibung des Mehrjahresprogramms als Neueinstellung zu berücksichtigen, so dass die Maßnahme realistischerweise von 2011 nach 2015 verschoben wird.

Anhang:

Der Anhang des Investitionsprogramms beinhaltet fünf Radwegemaßnahmen, die dem Maßnahmenprogramm des Radwegekonzeptes des Rhein-Kreises Neuss entnommen sind. Neu hinzugekommen ist gemäß Beschluss (NahStra/20091215/Ö4) des Nahverkehrs – und Straßenbauausschusses vom 15.12.2009 die Radwegmaßnahme K 21 von Hochneukirch bis zur Kreisgrenze (Mönchengladbach). 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.

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 2011 bis 2015 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 5a_00_Kreisstraßenbauprogramm_2011-2015
Anlage 5b_01 - K 43 Radweg Übersichtskarte_50.000
Anlage 5b_02 - K 43 Radweg
Anlage 5b_03 - K 37n Übersichtskarte_50.000
Anlage 5b_04 - K 37n Bahnübergangsbeseitigung_Übersichtslagepla
Anlage 5b_05 - K 1 Restausbau Rheinfähre 2.BA
Anlage 5b_06 - K 9n Strümp-Osterrath_Übersichtskarte_50.000
Anlage 5b_07 - K 9n Strümp-Osterath_ÜL1- 5.000
Anlage 5b_08 - K 10 Markierungslösungen_außerorts_Luftbild_ M25
Anlage 5b_09 - K 10 Markierungslösungen_außerorts_Übersichtskar
Anlage 5b_10 - K33n AS Delrath_Übersichtskarte_50.000
Anlage 5b_11 - K 4 OD Kleinenbroich_Übersichtskarte_50.000
Anlage 5b_12 - K 8 Radweg Grefrath - Neuss_Übersichtskarte_50
Anlage 5b_13 - K 10 Radweg Oekoven - Barrenstein_Übersichtskart
Anlage 5b_14 - K 12 Radweg 1.BA
Anlage 5b_15 - K 35n Umgehung Kleinenbroich 2
Anlage 5b_16 - K 9 Radweg Nierst bis Kreisgrenze_Übersichtskar
Anlage 5b_17 - K 11 Radweg 2.BA_Übersichtskarte_20.000
Anlage 5b_18 - K 26 Radweg Deelen - Evinghoven_Übersichtskarte_
Anlage 5b_19 - K 42 Radweg Lüttenglehn - L32_Übersichtskarte_5
Anlage 5b_20 - L 142_K 7_Radweg_Übersichtskarte_50.000
Anlage 5b_21 - K 10n Umgehung GV-Noithausen_Übersichtskarte_50
Anlage 5b_22 - K 12 Radweg 2.BA_Übersichtskarte_50.000
Anlage 5b_23 - K 31 Radweg Allrath - Barrenstein 2.BA Übersich