

## **Verkehrssituation OD Euskirchen-Rheder**

### **hier: Antrag der Fraktionen von SPD und CDU im Kreistag Euskirchen**

Die Thematik zur Beruhigung der Ortsdurchfahrt Rheder durch Nutzung der vorhandenen umgebenden Straßen (ehemalige L 178 – K 24 – L 178) wurde zur randlichen Mitbetrachtung im Rahmen der Integrierten Gesamtverkehrsplanung des Kreises an den Gutachter weiter gegeben. Diese Vorgehensweise wurde bereits in der Kreistagssitzung am 09.04.2014 im Rahmen des Antrages 42/2014 der Fraktion Bündnis 90/DIE GRÜNEN beschlossen.

Der Einfluss der Ortsumfahrung Rheder wurde in Zusammenhang mit der Erschließung des Kernortes Bad Münstereifel an das überregionale Straßennetz und als alleinständige Lösung mit aufgenommen.

Eine Vorbetrachtung ergab, dass sich die Wirkung der o.g. Maßnahmen im Wesentlichen lokal auf die Ortslage Rheder und deren unmittelbare Umgebung beschränkt.

Der Vorschlag der Bürgerinitiative bezog sich auf reine straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen (Verkehrslenkung bzw. Durchfahrtsverbote). Sofern unterstellt werden kann, dass eine Beachtung der verkehrsrechtlichen Regelungen erfolgt, würde hierdurch die theoretische Belastung auch auf die reinen Anliegerverkehre reduziert.

Aus Sicht der Verwaltung müsste diesbezüglich jedoch beleuchtet werden, welche Veränderungen mit Hinblick auf einen dauerhaften Gebrauch der Umfahungsstrecke realistisch notwendig werden, damit die derzeit vorliegende straßenbauliche Infrastruktur den straßenverkehrsrechtlichen Regelungen gerecht wird.

Es wäre zu berücksichtigen, dass die Straßenabschnitte der Umfahrung nicht den gleichen Ausbaustandard aufweisen wie die L 194 und die Kreuzungsbereiche auf andere Verkehrsmengen und -verknüpfungen ausgelegt wurden.

Eine Verlagerung des Verkehrs ohne harte straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen verspricht wenig Erfolg. Bei einer verkehrsberuhigenden Umgestaltung der Ortslage Rheder und des Umbaus der Wiedereinfädelsbereiche zur Landstraße, würde die Verkehrsbelastung der Ortsdurchfahrt Rheder lediglich etwa um ein Viertel reduziert.

Diese eingeschränkte Entlastungswirkung erklärt sich zum großen Teil aus der geringen Länge der Ortsdurchfahrt von etwa 300 Metern, zu einem anderen aus der größeren Länge der Umfahrung (3,3 km ) im Vergleich zur L 194 (2,4 km) und aus den mehrfachen Abbiegevorgängen, die bei einer Fahrt über die Umgehungsstrecke drei Kreisverkehrsplätze zu befahren. Weiterhin ist die Streckenführung der Umgehungsstrecke steigungsreicher als die L 194.

Ohne straßenverkehrsrechtliche Maßnahmen wäre die vorgesehene Umfahungsstrecke naturgemäß somit nicht als Umgehungsstrecke geeignet.

Mit Hinblick auf die Erreichbarkeit Bad Münstereifels aus Richtung Euskirchen würde sich die Realisierung der Maßnahme in beiden Varianten tendenziell negativ auswirken.

Die Umgehung würde über Streckenabschnitte geführt, für die drei verschiedene Baulastträger zuständig sind (Land NRW, Kreis und Stadt Euskirchen). Eine Umgehung würde somit ein Umstufungskonzept erfordern.

In diesem Zusammenhang ergeben sich aus Sicht der Verwaltung über die vorstehenden Erläuterungen hinaus gehend folgende Fragestellungen und Aspekte, die im weiteren Verfahren durch den Landesbetrieb zu klären wären:

- Einfluss der veränderten Verkehrsströme auf die rechtskräftige Planfeststellung der K 24n

Im Genehmigungsverfahren zur K 24n bildeten die damaligen Verkehrsberechnungen die Grundlage der Wirkungsabschätzung (z.B. zu Lärmbelastungsprognosen für die Ortslage Billig). Es wäre zu prüfen, welchen Einfluss die Änderung der Genehmigungsgrundlage mit sich brächte (ggf. Schadensersatzansprüche).

- Einfluss der zusätzlichen Verkehrsbelastung auf die der L 178 alt (jetzt Stadtstraße) zugewandten Bebauung der Ortslage Rheder

Die zukünftigen Verkehrsmengen ehemaligen L 178 werden mit ca. 8000 Kfz/d abgeschätzt. Es wäre zu prüfen, welche rechtlichen Konsequenzen die dauerhafte Umleitung der Verkehrsströme hätte.

- Finanzielle Folgen für den Kreis bei einer Aufstufung der K 24n

Als Folge einer Aufstufung wären seitens des Kreises die Investitionskosten für die K 24n, die nach der Kostenberechnung bei 1,6 Mio. € liegen (Schlussabrechnung des Landesbetriebes liegt noch nicht vor), sonderabzuschreiben.

Die Maßnahme wurde aus Mitteln der Richtlinien zur Förderung des kommunalen Straßenbaus mit einem Anteil von 60 % gefördert. Da diese nur für kommunale Maßnahmen zur Verfügung stehen, ist mit einer Rückforderung einschließlich einer entsprechenden Verzinsung zu rechnen. Da die Endabrechnung der Baumaßnahmen durch den Landesbetrieb Straßen NRW noch nicht vorliegt, können die tatsächlichen Haushaltsauswirkungen noch nicht beziffert werden.

- Eingehende Verkehrsuntersuchungen

Die Betrachtungen im Rahmen der Integrierten Verkehrsplanung geben Anhaltswerte. Es wäre eine differenzierte Betrachtung der Verkehrsverlagerung und eine Beleuchtung der erforderlichen Umbaumaßnahmen durchzuführen.

- Straßenbaulastträgerschaft der Ortsdurchfahrt Rheder

Für die Ortsdurchfahrt Rheder ist die zukünftige Straßenbaulastträgerschaft noch zu klären. Eine Straßenbaulastträgerschaft des Kreises kann aufgrund des fehlenden Netzzusammenhang und der beabsichtigten Funktion seitens der Verwaltung nicht gesehen werden.

gez. Rosenke

