

Radschnellweg Westliches Münsterland

REGIOVELO

FREIE BAHN FÜR RADFAHRER



Isselburg

Bocholt

Rhede

Borken

Velen

Gescher

Coesfeld

Erläuterungsbericht

1) Projektnummer, Projektbezeichnung

Kenn-Nummer 969235, Regio.Velo.01 – Radschnellweg zwischen den Städten Isselburg, Bocholt, Rhede, Borken, Velen, Gescher und Coesfeld (61 km)

2) Federführender Projektträger:

Stadt Rhede, Bürgermeister Lothar Mittag

weitere Projektpartner:

Stadt Bocholt Bürgermeister Peter Nebelo, Stadt Borken, Bürgermeister Rolf Lührmann, Stadt Coesfeld, Bürgermeister Heinz Öhmann, Stadt Gescher, Bürgermeister Hubert Effke-
mann, Stadt Isselburg, Bürgermeister Rudolf Geukes, Stadt Velen, Bürgermeister
Dr. Schulze-Pellengahr, Kreis Borken, Landrat Dr. Kai Zwicker, Kreis Coesfeld, Landrat Kon-
rad Püning

3) Lage / Verlauf

Bei Regio.Velo.01 handelt es sich um eine im westlichen Münsterland liegende Schnellver-
bindung des Radverkehrs, die ihren Ausgangspunkt in Isselburg an der niederländischen
Grenze hat und bis nach Coesfeld inmitten des Münsterlandes führt. Die Trassenlänge be-
trägt rd. 61 km.

4) Konzept

Anlass:

Projektidee ist die Realisierung eines ca. 61 km langen Radschnellweges. Geplant ist eine
schnelle „Velo-Express-Verbindung“, die einer multifunktionalen, das heißt vielfältigen Nut-
zung des Fahrrads als Verkehrs- und Freizeitmittel dient, aber auch in besonderer Weise
Warentransporte mit entsprechenden e-mobilen Lastenfahrrädern ermöglicht.

Die Projektidee „Regio.Velo.01“ wurde bereits im Herbst 2012 von den Städten Isselburg,
Rhede und Borken in das Qualifizierungsverfahren der laufenden Regionale 2016 – Zu-
kunftsLAND eingebracht. Der Radschnellweg erfüllt im wahrsten Sinne des Wortes das Mot-
to der Regionale „gemeinsam neue Wege in die Zukunft“ zu suchen. Die zwischenzeitlich
erfolgte Weiterqualifizierung der Projektidee (Aufnahme in Qualifizierungsstufe „C“) führte
dazu, dass nunmehr über die Strecke Isselburg – Bocholt – Rhede – Borken hinaus, auch
die Kommunen Velen, Gescher und Coesfeld für das Radschnellwegekonzept gewonnen
werden konnten. Damit erhöht sich die Gesamtstrecke von ursprünglich 30 km auf knapp
61 km.

Die Absicht das Projekt gemeinsam zu realisieren, haben die Trägerstädte sowie die Land-
kreise Borken und Coesfeld am 03.Juli 2013 in einer Kooperationsvereinbarung zur Projekt-
idee „Regio.Velo.01“ im Rahmen der Regionale 2016 ZukunftsLAND dokumentiert (siehe
Anlage). Sie haben sich damit gleichsam verpflichtet, die Mitwirkung von im Projektraum an-
sässigen und tätigen Netzwerken, Einrichtungen, Initiativen, Bürgern und Bürgerinnen an der
Realisierung des Projektes grundsätzlich zu fördern und einen wechselseitigen Informations-
austausch zu ermöglichen.

Regionale und kommunale Bedeutung:

Der Radschnellweg Regio.Velo.01 ist eine vorzugsweise bauliche, qualitativ hochwertige,
direktgeführte und leistungsstarke Verbindung zwischen den beteiligten Kommunen (regio-
nal) als auch in städtischen Räumen. Als „Premiumprodukt“ orientiert er sich weitestgehend
an zentralen Planungsparametern und Qualitätskriterien des Wettbewerbs. Diese betreffen
die erforderliche Leistungsfähigkeit, die Qualität des Verkehrsablaufs, die Dimensionierung
(Nebeneinanderfahren und Überholen), die Reise- und Fahrgeschwindigkeit (Pedelecs), die
Kreuzungsfreiheit, in diesem Planungsfall die weitestgehende Bevorrechtigung an Knoten-

punkten, die Trassierungs- und Ausgestaltungselemente und nicht zuletzt die Servicekomponenten (Rastplätze), die das Radfahren auch über längere Strecken erleichtern.

Der spezifische Konzeptansatz für Regio.Velo.01 zielt auf eine multifunktionale Vernetzung für Verkehrs-, Freizeitwecke und Warentransport. Der Radschnellweg ist eine attraktive Alternative für motorisierte Berufspendler (siehe Potenzialdarstellung). Er bietet durch seine Lagegunst zusätzlich die Chance auch Kurier- und leichte Warentransportdienste mit dem (Lasten-) Fahrrad abzuwickeln. Mit der avisierten Nutzung als „Express-Trasse“ für den Warenverkehr werden innovative Logistik-Konzepte, neue Dienstleistungen und Produkte generiert. Des Weiteren bietet der Radschnellweg insbesondere im Streckenabschnitt Bocholt – Borken eine Option für Ausbildungs-, Schul- und Hochschulverkehre.

Die Velo-Verbindung erlaubt außerdem eine intensive Freizeit- und Sportnutzung. Darüber hinaus attraktiviert sie den ohnehin beliebten Radtourismus im Münsterland. Auch im Hinblick auf den Wirtschaftsfaktor Radtourismus sind im vorliegenden Konzept begleitende Servicekomponenten wie „Rastplätze“ und Anlagen zum Wetterschutz angedacht (siehe Darstellung).

Zukunftsfähigkeit

- Regional- und Lokalfunktion des Radschnellwegs. Regio.Velo.01 fungiert gleichsam als zentrales Netzelement für die Führung, Bündelung und Beschleunigung des kommunalen Radverkehrs („Nahmobilität 2.0“).
- Darüber hinaus bildet Regio.Velo.01 in Zukunft im westlichen Münsterland das Rückgrat eines avisierten regionalen Radschnellwegenetzes. Anschlussmöglichkeiten zum Beispiel an den Europaradweg R1 in Coesfeld oder an den F35 Radschnellweg Twente (NL) sind ebenfalls über Emmerich oder Kleve in Richtung Nijmegen erweiterbar.
- Der Radschnellweg als multifunktionale „Velo-Express-Trasse“ für Alltagsmobilität, Sport- und Tourismuszwecke und für Warentransporte.

Ergebnisse der Potenzialanalyse

Grundsätzlich ist das Fahrrad im Projektraum und den beteiligten Kommunen schon als wichtige Alternative zum Kfz-Verkehr etabliert. Derzeit liegen keine aktuellen Erhebungen zur Verkehrsmittelwahl in allen beteiligten Kommunen vor. In den Jahren 1989 und 1990 wurden in verschiedenen Kommunen – teilweise projektbeteiligt – des westlichen Münsterlands Modal Split-Erhebungen durchgeführt, die hier aufgrund der ähnlichen, sehr fahrradfreundlichen Topographie zur Abschätzung des Radverkehrsaufkommens in der Region gemittelt verwendet werden.

	Fußverkehr	Radverkehr	ÖPNV	Kfz-Verkehr
Ahaus	9	33	3	55
Gronau	16	36	1	47
Borken	12	29	4	55
Umland Borken	14	26	7	53
Bocholt	15	33	2	50
Umland Bocholt	13	30	4	53
Kreis Borken	14	32	2	51
Durchschnitt	13	31	3	52

Tabelle 1: Verkehrsmittelwahl im Planungsraum (Quelle: Socialdata, Erhebung 1989/ 1990, alle Angaben in Prozent)

Der Radverkehr ist heute schon die zweitwichtigste Verkehrsart im westlichen Münsterland. Insofern wird mit der Planung eines Radschnellweges in dieser Region nicht nur eine reine Angebotsplanung betrieben, sondern vielmehr – im Sinne einer qualitativ höherwertigen Deckung des heutigen Bedarfs – eine Bedarfsplanung entwickelt. Zukünftig wird der geplante Radschnellweg das Rückgrat des kommunalen und regionalen Radverkehrsnetzes im Planungsraum bilden und neue Reichweiten, neue Räume und neue Zielgruppen erschließen. Das Potenzial des Radschnellwegs zeigt sich bei der Betrachtung des Bevölkerungspotenzials im Einzugsbereich des Radschnellwegs (je 1.000 Meter nördlich und südlich des Trassenverlaufs).

	Gesamtbevölkerung	davon im Einzugsgebiet	Relativ
Isselburg	10.876	90 %	9.788
Bocholt	71.143	60 %	42.686
Rhede	19.044	80 %	15.235
Borken	41.534	65 %	26.997
Velen	13.029	95 %	12.378
Gescher-Hochmoor	2.035	100 %	2.035
Coesfeld	35.819	60 %	21.491
Insgesamt	193.480	79 %	152.849

Tabelle 2: Bevölkerung im Einzugsbereich des Radschnellwegs (Quelle: IT NRW, Stand 30.06.2012)

Es zeigt sich, dass im direkten Einzugsbereich des Radschnellwegs rd. 150.000 Menschen wohnen. Dies entspricht 79 % der Gesamtbevölkerung in den beteiligten Kommunen. Dabei muss berücksichtigt werden, dass die Annahme von 1.000 Metern zu beiden Seiten des Radschnellwegs eher zurückhaltend ist. In anderen Studien wird von Korridorbreiten von bis zu 2.000 Metern ausgegangen.¹

Pendlerverflechtungen im Projektraum

Zwischen den Kommunen im Planungsraum pendeln täglich rd. 14.599 Menschen zu ihren Arbeitsplätzen. Es werden im Projektraum also pro Tag 29.198 Wege durch Pendler verursacht. Die primären Pendlerziele sind die Städte Bocholt und Borken.

Streckenabschnitt	Pendler/Tag

¹ Vgl. Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie zu Radschnellwegen in der Metropolregion Hannover – Braunschweig – Göttingen – Wolfsburg und Konzeptstudie Radschnellweg Ruhr

Isselburg - Bocholt	2.658
Isselburg - Rhede	223
Isselburg - Borken	84
Bocholt - Rhede	5.059
Bocholt - Borken	2.196
Rhede - Borken	1.244
Borken - Velen	1.814
Borken - Coesfeld	574
Velen - Bocholt	159
Velen - Rhede	79
Velen - Gescher-Hochmoor*	57
Velen - Coesfeld	297
Gescher-Hochmoor* - Coesfeld	155
Gesamt	14.599
* Für Gescher-Hochmoor liegen keine spezifischen Pendlerzahlen vor. Pendler von/nach Hochmoor wurden mit 10% der Pendlerzahl von/nach Gescher berücksichtigt.	

Tabelle 3: Arbeitspendleraufkommen zwischen den projektbeteiligten Kommunen
(Quelle: Pendlerrechnung NRW 2011, korrigierte Version vom 26.11.2012)

Besonders im westlichen Teil des Projektraums bestehen sehr enge Pendlerverflechtungen zwischen den Kommunen. Aufgrund der fehlenden Schienenpersonennahverkehrsverbindung (SPNV) zwischen Isselburg und Coesfeld und der dispersen Siedlungsstruktur wird der Großteil der Pendlerwege mit dem MIV zurückgelegt (konkrete Zahlen liegen bislang nicht vor). Eine Erhebung der Arbeitswege im Binnenverkehr liegt für den Projektraum nicht vor. Im Binnenverkehr ist eine Besonderheit erwähnenswert: Neben einer Morgenspitze beim Verkehrsaufkommen ist in der Region auch eine signifikante Mittagsspitze, gerade beim Radverkehr, zu beobachten, weil große Teile der arbeitenden Bevölkerung zum Mittagessen nach Hause fahren.

Für den Arbeitspendlerverkehr wird mit dem Radschnellweg das Ziel formuliert, dass mittelfristig 30 % der interkommunalen Wege (8632) pro Tag zu den Arbeitsstätten per Rad zurückgelegt werden. Unter dieser Prämisse verbindet der geplante Radschnellwegs u.a. den Industriepark Bocholt, das größte Gewerbegebiet im Münsterland mit ca. 200 Unternehmen und mehr als 6.000 Beschäftigten mit den beteiligten Kommunen. Im Binnenverkehr wird angestrebt, dass mittelfristig 60 % der Wege zur Arbeitsstätte per Rad zurückgelegt werden.

Potenziale im Schüler- und Ausbildungsverkehr

Ein großes Potenzial sehen alle Projektbeteiligten bei den Ausbildungspendlern. Alle weiterführenden Schulen wie Berufskollege, Gesamtschulen und Gymnasien konzentrieren sich in den größeren Städten Borken, Bocholt (zusätzlich Fachhochschulstandort mit 1.613 Studierenden) und Coesfeld. Die prognostizierten Entwicklungen des demographischen Wandels mit einem starken Rückgang der Schülerzahlen werden weitere Konzentrationen von Schulstandorten erzwingen. Derzeit wohnen 16.735 Schüler²³ im Einzugsgebiet des Radschnellwegs (geschätzt über den Bevölkerungsanteil im Einzugsgebiet des Radschnellwegs).

² Kreis Borken, Stabsstelle. Bildung und Ausbildung. Stand 01.07.2013

³ Stadt Coesfeld. Haushaltsplan 2013 – Entwicklung der Schülerzahlen, Stand 01.10.2011

Davon abgeleitet werden im Einzugsgebiet täglich 33.470 Wege zur und von der Schule zurückgelegt. Hinzu kommen ca. 3.200 Wege der Studierenden der Fachhochschule in Bocholt.

Da Berufsschüler theoretisch aus dem gesamten Kreisgebiet kommen können, ist die Ableitung der potenziellen Nutzung über das Einzugsgebiet des geplanten Radschnellwegs unbrauchbar. Insofern werden die Berufsschüler hier nicht weiter berücksichtigt.

Insgesamt geben 58 % der Schüler in Deutschland an, dass sie ihre Schule gut oder sehr gut mit dem Fahrrad erreichen können.⁴ Dank der verbesserten Verkehrssicherheit für den Radverkehr auf dem Radschnellweg, der direkten Anbindung vieler wichtiger Schulstandorte und dem generell hohen Radverkehrsanteil im Projektraum ist es realistisch, dass mittelfristig 60 % der Schüler im Einzugsgebiet des Radschnellwegs mit dem Fahrrad zur Schule kommen werden. Dies entspricht 20.082 Wegen pro Tag.

Potenziale im Einkaufsverkehr

Die Verkehrsmittelnutzung beim Einkaufen hängt von der Art des Einkaufs und der zurückzulegenden Entfernung zum Einkaufsort ab. Eine Vielzahl von Einkaufsfahrten wird mit dem Fahrrad erledigt. Dies gilt vor allem für Güter des täglichen aber auch teilweise für den periodischen Bedarf. In den beteiligten Kommunen sind bis auf Gescher-Hochmoor und Coesfeld-Flamschen vollwertige Nahversorgungsstandorte vorhanden. Der Bedarf an hochwertigen Lebensmitteln und sonstigen (periodischen) Waren kann jedoch nur in den Mittelzentren Bocholt, Borken und Coesfeld⁵ und teilweise in Rhede gedeckt werden.

Da zu dieser Fragestellung keine belastbaren Daten für den Projektraum zur Verfügung stehen wird das Potenzial über die Daten der MiD 2008 abgeleitet. Insgesamt 37,2 % aller Wege in Deutschland dienen Einkäufen und privaten Erledigungen. Da im Durchschnitt jede Person 3,4 Wege pro Tag zurücklegt, werden von der Bevölkerung im Einzugsgebiet des Radschnellwegs werden pro Tag insgesamt 519.687 zurückgelegt. Bezogen auf Einkäufe und private Erledigungen ergeben sich 193.324 Wege pro Tag. Mit dem Radverkehrsanteil in der Region als Basis bedeutet dies, dass auf 59.930 Einkaufswegen das Fahrrad genutzt wird.⁶

Beim Einkaufen und bei Erledigungen führen durchschnittlich 39 % der Wege in die nähere Umgebung, 33 % ins örtliche Zentrum, 20 % in ein Einkaufszentrum am Stadtrand und 8 % zu anderen Zielen. Wegen der geringen Entfernungen in den projektbeteiligten Kommunen und der deutlich verbesserten Erreichbarkeit mit dem Fahrrad durch den Radschnellweg kann man davon ausgehen, dass mittelfristig 65 % bzw. 125.661 Wege für Einkäufe und private Erledigungen pro Tag mit dem Rad zurückgelegt werden.

Touristische Potenziale

Eine belastbare Abschätzung der Tourismus- und Freizeitfahrten auf dem Radschnellweg ist wegen der vielen Einflussfaktoren und der sehr verschiedenen Ziele in der Freizeit an dieser Stelle nicht möglich. Freizeit ist der häufigste Wegezweck in Deutschland (32 % aller Wege)⁷. Auf Basis des hohen Radverkehrsanteils kann man davon ausgehen, dass der geplante Radschnellweg auch in diesen Bereichen eine hohe Nachfrage wecken wird. Das Beispiel RadBahn Münsterland in der Verbindung zwischen Rheine und Coesfeld mit außerordentlich hohen Frequenzierungen insbesondere an den Wochenenden zeigt, dass der neue RSW im

⁴ Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht (2010)

⁵ Vgl. zentralörtliches System des BBSR

⁶ Mobilität in Deutschland 2008. Ergebnisbericht (2010), eigene Berechnung

⁷ ebd.

westlichen Münsterland in Verknüpfung mit dem bestehenden Angebot noch erhebliche Potenziale im Fahrradtourismus erschließen kann.

Im gesamten Planungsraum liegt eine Vielzahl von touristischen Einzelzielen im Einzugsbereich des Radschnellweges (vgl. Anhang 6). Ein bedeutendes Einzelziel neben den Innenstädten ist das Wasserschloss Anholt mit durchschnittlich 30.000 Besuchern pro Jahr.

Gut 75 % der Fläche im Kreis Borken wird landwirtschaftlich genutzt. Geprägt wird das Landschaftsbild von der einzigartigen münsterländischen Parklandschaft mit einer Vielfalt reizvoller Landschaftselemente. Dieses Landschaftsbild setzt sich im Kreis Coesfeld fort. Charakteristisch sind die Einzelhöfe, aber auch der Naturschutz. Der Radverkehr ist das ideale Fortbewegungsmittel, um diese Kulturlandschaft und auch die Naturschutzgebiete zu entdecken. Darüber hinaus werden durch den Radschnellweg die bestehenden freizeitorientierten Radwege in der Region miteinander vernetzt.

Konkrete Anknüpfungspunkte für den Radschnellweg sind

- Die Route der Naturdenkmäler
- Die agricultura Erlebnisroute (Verbindet viele der Naturschutzgebiete, Gasthäuser, Hofanlagen, Gärten und Museen)
- Der Westkurs der 100 Schlösser Route
- Die Naturpark Hohe Mark Route
- Die Westmünsterlandroute
- Der Radweg Bocholter Aa
- Anschluss an den Europaradweg R1 in Coesfeld
- Das Fietsenbus-Angebot des Kreis Borken

Verlagerungspotenzial durch den Radschnellweg

Eine Modellierung der Auswirkung des Radschnellwegs auf den Modal Split im Planungsraum ist nicht möglich. Im Bereich der Radverkehrsplanung liegen bislang nur sehr wenige empirische Erkenntnisse über die Auswirkungen von Infrastrukturmaßnahmen auf die Nachfrage und den Modal Split vor. Am ehestens kann man aufgrund der ähnlichen Topographie, Raumstruktur und des hohen Radverkehrsanteil auf Erfahrungen aus den Niederlanden zurückgreifen, um den positiven Effekt des geplanten Radschnellweges zu prognostizieren. Dort werden Radschnellwege schon seit dem Jahr 2006 im Rahmen des Stauvermeidungsprogramms „Fiets filevrij“ in Ballungsräumen als Alternative zum MIV für Pendler errichtet. Es zeigte sich in einer Erhebung, dass nach der Einrichtung von Radschnellwegen mit bis zu 17 % zum Teil erhebliche Steigerungen im Radverkehrsaufkommen auf den jeweiligen Strecken zu verzeichnen sind⁸. Man kann also davon ausgehen, dass auch bei dem – im Vergleich zu anderen deutschen Kommunen und Regionen – hohen Radverkehrsanteil mit einer deutlichen Steigerung des Radverkehrsaufkommens gerechnet werden kann.

Zwischen den im Einzugsbereich des Radschnellwegs gelegenen Quellen und Zielen sind im innerörtlichen Verkehr Radverkehrsanteile zwischen 45 und 50 % unter den gegebenen Umständen realistisch. Im zwischenörtlichen Verkehr wird aufgrund der hohen Fahrradaffinität im Projektraum und den teilweise geringen Entfernungen zwischen den beteiligten Kommunen ein Radverkehrsanteil von 15 bis 20 % erwartet.

Der geplante Radschnellweg wird im gesamten Projektraum weitgehend autark, jedoch immer – in mehr oder minder großer Distanz – parallel zu bestehenden Hauptachsen des motorisierten Verkehrs geführt (Bundesstraße 67, Landesstraßen 572 und L 581), um möglichst

⁸ MuConsult 2010: Evaluatie Fiets Filevrij – Eindrapport. Amersfoort

hohe Bündelungs- und Verlagerungseffekte zu erzielen. Außerorts werden mit dem Rad-schnellweg bestehende Radverkehrsanlagen ertüchtigt und z.B. zwischen Gescher-Hochmoor und Coesfeld erstmalig angelegt. In diesen Bereichen ist ein Bündelungseffekt von mehr als 90 % zu erwarten. Aufgrund der direkten Führung in die Innenstädte und des hohen Ausbaustandards wird von einem Bündelungseffekt des Radverkehrs durch den Rad-schnellweg von 80 – 90 % ausgegangen.

Auf Basis der Pendlerverflechtungen und der beschriebenen Abschätzungen zum Ausbildungs- und Einkaufsverkehr werden die zwischen den einzelnen Orten im werktäglichen Verkehr zu erwartenden Fahrten abgeschätzt. Die ausgewiesenen Zahlenwerte beziehen sich allein auf die zwischenörtlichen Verflechtungen.

Von	Nach	Wege/Tag (gerundet)
Isselburg	Bocholt	1.500
Bocholt	Rhede	4.400
Rhede	Borken	1.050
Borken	Velen	1.650
Velen	Gescher-Hochmoor*	300
Gescher-Hochmoor*	Coesfeld	200
Gesamt		9.100

* Für Gescher-Hochmoor liegen keine spezifischen Pendlerzahlen vor. Pendler von/nach Hochmoor wurden mit 10% der Pendlerzahl von/nach Gescher berücksichtigt.

Tabelle 4: Arbeits-, Ausbildungs- sowie Einkaufs- und Erledigungsfahrten zwischen den projektbeteiligten Kommunen in Wegen pro Tag, eigene Berechnung

In die Analyse wurden die Binnenverkehre in den Kommunen nicht miteinbezogen. Aufgrund seiner integrierten Lage und der weitgehend durch die Ortskerne führenden Trassierung wird der RSW in hohem Maße auch örtliche Binnenverkehre auf sich ziehen können. Dies führt zu deutlich erhöhten Nutzerfrequenzen auf dem RSW als dies hier zahlenmäßig benannt wurde. Ein Beispiel dafür sind die starken Pendlerverflechtungen zwischen dem Arbeitsplatzschwerpunkt Industriepark mit über 6.000 Beschäftigten und ca. 200 Firmen und der Kernstadt von Bocholt. Des Weiteren wurden die Nutzerfrequenzen auf den Abschnitten des RSW ohne den Radverkehrsanteil am Freizeitverkehr berechnet.

Zusätzliche Potenziale

Besonderes Potenzial besteht in der Abwicklung von Kurier- und Transportdiensten mit dem Rad. Bislang werden fast 100 % des städtischen Gütertransports mit Kleintransportern oder Lkws abgewickelt.⁹ Studien aus Europa belegen jedoch, dass nur ca. 10 % der Güter mit einem Lkw etc. transportiert werden müssen.¹⁰ Schätzungsweise 50 % aller leichten Güter und 25 % des gesamten Güterverkehrs können per Fahrrad transportiert werden.¹¹ Über das Radschnellwegeprojekt werden neue Logistiklösungen für den lokalen und interkommunalen Lastenverkehr mit dem Fahrrad entwickelt. Das Ziel ist mit einer neuen, innovativen Logistik

⁹ Cyclelogistics, abrufbar unter: <http://cyclelogistics.eu/index.php?id=12> (Stand 23.07.2012)

¹⁰ European Cyclists' Federation, abrufbar unter: <http://www.ecf.com/news/cycle-logistics-federation-a-fresh-take-onlobbying/> (Stand 23.07.2012)

¹¹ ADFC, abrufbar unter: http://www.adfc.de/6888_1 (Stand 23.07.2012); Baseline Study Cyclelogistic, abrufbar unter: http://cyclelogistics.eu/docs/111/CycleLogistics_Baseline_Study_external.pdf (Stand 11.07.2013)

die Versorgung in der Fläche in der Region umweltfreundlich und sehr kostengünstig zu gewährleisten und z.B. auf die Zentralisierung von Nahversorgungsstandorten sowie von Einrichtungen und Dienstleistungen der Daseinsvorsorge mit einem flexiblen Angebot zu reagieren. Zu diesem Thema haben bereits erste Gespräche mit dem ortsansässigen Logistikunternehmen WM GROUP aus Bocholt und der Fachhochschule in Bocholt stattgefunden. Durch das Radschnellwegprojekt bieten sich auch im internationalen Radverkehr Potenziale: Von Isselburg-Anholt aus ergeben sich Verknüpfungsmöglichkeiten in Richtung Ulfthuis (NL), Terborg (NL) und Doetinchem (NL) und über Rees und Emmerich in Richtung Arnhem (NL) und Nijmegen (NL) mit den dort bereits bestehenden Radschnellwegen. Im Rahmen des KonRad-Projektes wird die Entwicklung eines grenzüberschreitenden Radwegnetzes in der EUREGIO geprüft. Für den geplanten Radschnellweg heißt dies, dass via Ahaus/ Gronau eine Anschlussmöglichkeit an den F35 Radschnellweg in der Region Twente besteht.

5) Routenführung und Ausgestaltung

Allgemeine Führungs- und Gestaltungsprinzipien

- Weitgehende Nutzung der alten Bahntrasse im Planungsraum sofern möglich und zielführend; Verlassen prinzipiell nutzbarer Bahntrassenabschnitte, falls deutlich zieldirektere Routenführungen zwischen den Orten und Ortsteilen möglich sind;
- Selbstständig geführter RSW als Hauptführungselement; Regelbreite 4,0m (netto), bei Vorliegen der räumlichen Voraussetzungen insbesondere bei sehr hohen zu erwartenden Radverkehrsbelastungen 5,0m;
- Straßenbegleitender Zweirichtungsradweg als weiteres Führungselement; Regelbreite 4,0m unter Beibehaltung eines ausreichend breiten Sicherheitstrennstreifens zur Fahrbahn hin;
- Fahrradstraßen als weiteres wichtiges Führungselement; Einsatz nur auf schwach vom Kraftfahrzeugverkehr frequentierten Straßen; Regelbreite 4,0m; weitere Entlastung dieser Straßen vom Kraftfahrzeugverkehr durch netzstrukturelle Maßnahmen (z.B. Durchfahrsperrungen);
- Anwendung beidseitiger Einrichtungsführungen (z.B. auf Radfahrstreifen) wie auch von Mischverkehrsführungen auf der Fahrbahn in Verbindung mit der Reduzierung der zulässigen Höchstgeschwindigkeit auf 30 km/h (ohne Fahrradstraßenregelung) nur im Ausnahmefall;
- Separate Anlage von Fußwegen parallel zum RSW in allen Bereichen mit regelmäßigem Fußverkehr;
- Anlage des RSW unter strikter Beachtung der Naturschutzbelange; insbesondere ist die Schonung des Baumbestandes ein wesentlicher Aspekt; dies führt häufig zu einer Beschränkung der RSW-Breite auf 4,0m anstelle eines 5,0m breiten Weges;
- Bevorrechtigung des Radverkehrs im Zuge des RSW an allen Kreuzungsstellen mit Anliegerstraßen; Ausgestaltung dieser Kreuzungsstellen mit Anrampungen und unterstützenden markierungstechnischen Maßnahmen;
- Einrichtung von Unterführungen und Überführungen an neuralgischen Kreuzungsstellen (z.B. hohe Belastungen und/oder hohe Geschwindigkeiten im Kfz-Verkehr, schlechte Sichtverhältnisse)
- Kreisverkehre als wichtiges Verknüpfungselement zwischen dem RSW und einer Verkehrsstraße; Abwicklung des Radverkehrs im Mischverkehr mit dem Kraftfahrzeugverkehr (rechtwinklige Kreuzung des RSW durch eine Verkehrsstraße; Anbindung RSW als fünfter Zufahrtsast; RSW bevorrechtigt mit Sicherung durch Anrampung über einen Zufahrtsast des Kreisverkehrs); hoher Anteil des Radverkehrs am Gesamtverkehrsaufkommen und

jahrzehntelanger intensiver Einsatz von Kreisverkehren in der Region begünstigen den Einsatz dieses Elementes;

- Lichtsignalgeregelte Querungs-/ Kreuzungsstellen als wichtiges Element zur zügigen und sicheren Querung stärker vom Kraftfahrzeugverkehr belasteter Straßen; Dauerfreigabe für den Radverkehr und Freigabeanforderung für den Kraftfahrzeugverkehr bei schwächer von Kraftfahrzeugen frequentierten Straßen; bei höheren Kfz-Belastungen: ausgewogene Bemessung der Freigabezeiten mit frühzeitiger Freigabeanforderung durch den Radverkehr (etwa 100 – 120m vor der Querungsstelle) zur Ermöglichung des Querens ohne Halt;

Routenführung

Isselburg

Der Radschnellweg hat seinen Ausgangspunkt unmittelbar an der niederländischen Grenze liegenden Isselburger Ortsteil Anholt. Von hier aus ergeben sich in der Zukunft Weiterführungs- und Verknüpfungsmöglichkeiten in Richtung Uift (NL), Terborg (NL) und Doetinchem (NL) und über Rees und Emmerich in Richtung Arnhem (NL) und Nijmegen (NL) mit den dort bereits bestehenden Radschnellwegen.

Die Bahntrasse steht auf Isselburger Stadtgebiet nicht mehr zur Verfügung. Es bietet sich eine Routenführung an, die zieldirekt in geradliniger Form die drei Isselburger Ortsteile Anholt, Isselburg und Werth in ihren Kernbereichen miteinander verknüpft und in der Weiterführung direkt auf den Bocholter Industriepark stößt. Eine zunächst ins Auge gefasste Verbindung zwischen den Ortsteilen Werth und Isselburg über die nördlich verlaufende L 605 (Schüttensteiner Straße) wurde aufgrund der umwegigen Führung und der aufwendigen Einpassung verworfen.

In Anholt verläuft der konzipierte Radschnellweg zunächst als einseitiger Zweirichtungsradweg innerorts entlang der Isselburger Straße. Ab Ortsausgang ist bis hin zum Ortsteil Isselburg entlang der L 605 ein gemeinsamer Geh- und Radweg vorhanden, der ohne Eingriffe in den angrenzenden Baumbestand auf die geforderte RSW-Breite erweitert werden kann.

Im Ortsbereich von Isselburg verläuft der RSW durchgängig im Mischverkehr mit dem Kfz-Verkehr über bereits vorhandene Straßen, die bis auf einen kurzen Abschnitt mit T 30 – Regelung alle als Fahrradstraßen ausgewiesen werden und der beabsichtigten Funktion voll gerecht werden können.

In der Verbindung zwischen den Ortsteilen Isselburg und Werth wird der RSW zunächst parallel zu einem landwirtschaftlich stärker frequentierten Wirtschaftsweg angelegt. Im Anschluss können nur vereinzelt von Kraftfahrzeugen befahrene Wirtschaftswege zu Fahrradstraßen mit RWS-Standard ausgebaut werden. Im Ortsbereich von Werth ist ein rd. 400 m langer Abschnitt entlang der Nebenissel neu zu bauen.

Im Übergangsbereich zur Stadt Bocholt wurde an einem neu entstandenen See auf der alten Bahntrasse bereits ein gemeinsamer Geh- und Radweg angelegt, der entsprechend verbreitert und in Teilabschnitten durch separate Gehwege ergänzt werden kann. Vorgelagert ist eine Anliegerstraße, die als Fahrradstraße ausgewiesen und kenntlich gemacht wird.

Zur Sicherung und Verbesserung der Kreuzungsvorgänge der RSW-Route mit Hauptverkehrsstraßen sollen auf dem Isselburger Stadtgebiet an zwei Stellen Kreisverkehre angelegt werden. An zwei anderen Stellen erhält der Radverkehr durch Lichtsignalanlagen mit bevorzugter Berücksichtigung des Radverkehrs komfortable Querungsbedingungen.

Bocholt

In Bocholt steht die Bahntrasse im Bereich zwischen dem Bahnhof und dem Ortsausgang in Richtung Rhede zur Verfügung. Es ist hier zwar zwischen Bocholt und Rhede im Verlauf der L 572 eine kürzere Verbindung gegeben, aufgrund zahlreicher Knotenpunkte und enger

Straßenraumsituationen im Kernbereich von Bocholt ist eine anspruchsgerechte Einpassung eines RSW auf dieser Verbindung in wesentlichen Teilabschnitten jedoch nicht möglich. Auf der Bahntrasse hingegen kann der Radverkehr im gesamten Streckenabschnitt schnell und komfortabel geführt werden, so dass diese Führungsvariante allein weiter behandelt wird.

In südwestlicher Richtung steht die Bahntrasse vom Bahnhof aus kommend aufgrund des bestehenden Schienenverkehrs mit demnächst beabsichtigter Elektrifizierung nicht zur Verfügung. In Richtung Industriepark Bocholt wird das so genannte Industriestammgleis in der Betriebsführerschaft vom „Verein zur Erhaltung und Förderung des Schienenverkehrs (VSF)“ genutzt und kann dementsprechend nicht herangezogen werden. Die Korridore entlang der Bahntrasse sind in den relevanten innerstädtischen Abschnitten zu schmal, so dass eine Parallelführung des RSW zur Bahntrasse ausscheidet.

Als deutlich bessere Alternative bietet sich ein Streckenzug an, der die Innenstadt von Bocholt durchläuft und in den Kernrandbereichen Freiräume, Grünbereiche und städtische Entwicklungsgebiete mit hervorragenden Einpassungsmöglichkeiten des RSW nutzt. Die Routenführung bietet in optimaler Weise Verknüpfungsmöglichkeiten mit dem Bocholter Radhaupttroutennetz, von dem im nordwestlichen und im nordöstlichen Stadtbereich bereits zwei Routen als innerörtliche Schnellverbindungen mit beabsichtigten Weiterentwicklungen ausgebaut worden sind.

Von Isselburg kommend verläuft der RSW zunächst in einem kurzen Abschnitt über die Bahntrasse, wird dann parallel zur Bahntrasse geführt und schwenkt dann in der Vorzugsvariante auf einen Streckenzug von schwach vom Kfz-Verkehr frequentierten Anliegerwegen, die alle – in kleinen Teilabschnitten unter Verbreiterung – als Fahrradstraßen ausgewiesen und kenntlich gemacht werden. Über kurze Stichwege ist der Industriepark Bocholt anspruchsgerecht angebunden. In einer als Variante A gekennzeichneten Routenführung verläuft der RSW näher am Industriepark. Die Einpassung dieses Weges ist jedoch mit beträchtlich höheren Kosten verbunden.

Im südwestlichen Kernrandbereich von Bocholt durchzieht der RSW auf bestehenden Wegen, die zu verbreitern sind, Grün- und Freiflächen und stößt im Bereich der Alten Aa auf ein Bocholter Entwicklungsgebiet mit hervorragenden Einbindungsmöglichkeiten eines RSW. Im Kernbereich von Bocholt führt der RSW über die Aa-Promenade, die entsprechend zu verbreitern ist, direkt in Richtung Bocholter Rathaus und Berliner Platz. Mit der Variante B ist eine kürzere Route über den Berliner Platz vorhanden, die in einem kurzen Abschnitt jedoch einen Engpassbereich mit einem 3,0m breiten gemeinsamen Geh- und Radweg aufweist.

Vom Bocholter Rathaus auf dem Berliner Platz ausgehend verläuft der geplante RSW weiter auf der Aa-Promenade entlang der Bocholter Aa und kreuzt die Fußgängerzone mit den angegliederten Einkaufszentren und vielfältigen Einkaufsmöglichkeiten. Im weiteren Streckenverlauf wird mit einer Unterführung in direkter Nachbarschaft zur Bocholter Aa die Querung einer stark belasteten vierstreifigen Hauptverkehrsstraße möglich gemacht.

Der RSW stößt dann im Bereich einer zu restaurierenden Eisenbahnbrücke auf die alte Eisenbahntrasse und nimmt mit mehreren Kilometern über die Bahntrasse in einer Breite von 5,0m seinen weiteren Verlauf in Richtung Stadtgrenze Rhede.

Der Verknüpfungspunkt von auszubauender Aa-Promenade und Eisenbahntrasse liegt am Rande eines rd. 25 ha städtischen Entwicklungsgebietes, das als altes Industrieareal unter angestrebter Einbindung in die Regionale 2016 unter dem Namen KuBAal (Kulturquartier Bocholter Aa und Industriestraße) zu einem attraktiven Kultur-, Wohn-, Wirtschafts- und Freizeitstandort entwickelt werden soll. Das Gebiet wird nach den Planungen von einer Hauptverbindungsachse für den Radverkehr durchzogen. Die Verknüpfung des RSW mit dem

200m entfernt liegenden Bocholter Bahnhof wird durch einen anzulegenden Verbindungsweg auf der alten Bahntrasse ermöglicht.

An den Kreuzungsstellen mit Anliegerstraßen wird der auf dem RSW fahrende Radverkehr – unterstützt durch Aufpflasterungen und ergänzende Markierungen – auf Bocholter Stadtgebiet an allen Stellen bevorrechtigt. Kreuzungsstellen mit (Haupt-) Verkehrsstraßen werden als Kreisverkehre oder als lichtsignalgesteuerte Knotenpunkte mit nach Möglichkeit bevorzugter Berücksichtigung des RSW geplant.

Rhede

Auf dem Rheder Stadtgebiet steht die Bahntrasse zwischen den Gemeindegrenzen zu Bocholt und Borken in vollem Umfang zur Verfügung. Ziel ist es, diesen Streckenabschnitt in Gänze zu nutzen und den Radverkehr an Knotenpunkten überwiegend bevorrechtigt zu führen. Alternativ könnte im Kernbereich von Rhede – bei vermindertem Standard – auf einzelne parallel zur Bahntrasse verlaufende Anliegerstraßen zurückgegriffen werden. Der in der Vorzugsvariante auf der alten Bahntrasse anzulegende RSW wird in einer Breite von 5,0m ausgebaut, die benachbarten Gehwege 2,5m breit.

Von Bocholt kommend führt der RSW über die Bahntrasse und quert zunächst zwei schwach vom Kfz-Verkehr frequentierte Anliegerwege bevorrechtigt. Anschließend kreuzt der RSW mit der Gronauer Straße eine stärker belastete Landstraße. Eine plangleiche Führung hat Komforteinbußen sowohl für den Rad- als auch für den Kfz-Verkehr zur Folge. Aus diesem Grund wird eine planfreie Lösung mit Unterführung des Radverkehrs angestrebt. Alternativ hierzu ist der Bau einer fahrradfreundlich signalisierten LSA mit frühzeitiger Detektion für den Radverkehr möglich.

Im weiteren Verlauf kreuzt der RSW die Hardtstraße, eine Bevorrechtigung des Radverkehrs ist mittels einer Anrampung für den Kfz-Verkehr darzustellen. Anschließend werden zwei Wohnstraßen bevorrechtigt gekreuzt, bis zur Engstelle Brückenbauwerk Rheder Bach. Der RSW verläuft in diesem Abschnitt parallel zur Industriestraße. Die derzeit gesperrte Brücke der Industriestraße über den Rheder Bach soll zukünftig für den Kfz-Verkehr in beide Richtungen wieder geöffnet werden. Das separate Brückenbauwerk des RSW ist zukünftig von ca. 3,00 m auf 7,50 m zu verbreitern. In diesem zentralen Abschnitt, parallel zur Industriestraße und Rudolf-Diesel-Straße, findet die direkte Anbindung an die Rheder Innenstadt mit den zentralen Einrichtungen im Bereich Einzelhandel, Verwaltung und Dienstleistung statt. Der Knotenpunkt RSW / Krechtinger Straße bildet den zentralen Punkt für den RSW im Rheder Stadtgebiet. Hier entstand im vergangenen Jahr ein Minikreisel, an dem der RSW zukünftig tangential geführt wird.

Auch die Zufahrt zum Molkereihof und die Rudolf-Diesel-Straße werden bevorrechtigt durch bauliche Anrampung für den Kfz-Verkehr gequert. Anschließend verläuft der RSW über die Hauptverkehrsstraße Münsterstraße. Hier ist eine Querung durch den RSW mit Hilfe einer fahrradfreundlichen Lichtsignalsteuerung mit großzügig bemessener Freigabezeit und frühzeitiger Detektion auf dem RSW vorgesehen. Im weiteren Verlauf führt der RSW über eine Wohn- und eine Sammelstraße, die beide bevorrechtigt gequert werden können. Ab der Gemeindegrenze zu Borken wird der RSW Richtung Osten weitergeführt.

Im gesamten Verlauf des RSW auf der ehemaligen Bahntrasse wird aufgrund des hohen RSW-Standards ein mittlerer bis hoher Umbauaufwand auftreten. Eine Kostenreduktion kann lediglich in dem Ausbau von Kreuzungsstellen stattfinden. Hier kann der Ausbau mit geringem Aufwand betrieben werden, da hauptsächlich Anlieger-, und Sammelstraße gequert werden und somit auf einen größeren Umbau mit beispielsweise Lichtsignalanlagen verzichtet werden kann.

Es kann davon ausgegangen werden, dass Grunderwerb in keinem Teilbereich der Strecke zu tätigen ist.

Borken

Von Rhede aus kommend steht die alte Bahntrasse auf Borkener Stadtgebiet bis hin zum Borkener Bahnhof nahezu vollständig für die Anlage eines RSW zur Verfügung. Ab dem Borkener Bahnhof in Richtung Velen wird die Bahntrasse verlassen, da diese zu umwegbehaftet ist. Mit dem Ramsdorfer Postweg – Ramsdorf ist ein Ortsteil von Velen – steht hier eine zieldirekte Verbindung zur Verfügung.

Der auf der alten Bahntrasse neu zu bauende RSW stößt nach rd. 1.500m auf eine alte zu restaurierende Eisenbahnbrücke. Kurz danach kreuzt der Weg eine stark befahrene Landesstraße (L 581). Wegen der Kurvensituation und der durch das benachbarte Gewässer (Bocholter Aa) gegebenen Rahmenbedingungen wird hier der Bau einer Überführung für den RSW als notwendig erachtet.

Nach Überquerung der L 581 stößt der RSW auf eine im Zuge der alten Bahntrasse als Freizeitroute in einer Breite von 2,0m und im weiteren Verlauf 2,8m angelegte Wegeverbindung (Aa-Route), die nach den RSW-Standards auszubauen und im letzten Teilabschnitt vor abermaliger Überquerung der L 581 neu anzulegen wäre. Mit einer durch eine Lichtsignalanlage mit komfortabler Radverkehrseinbindung gesicherten Querungsstelle wird dann ein auf der nördlichen Seite der L 581 verlaufender gemeinsamer Geh- und Radweg erreicht. Eine zur Vermeidung des zweimaligen Querens der L 581 mögliche Wegführung entlang der L 581 (Streckenlänge rd. 2.500m) wurde wegen der schwierigen Einpassungsbedingungen (Baumbestand, Grundstücksverhältnisse) verworfen.

Mit Überquerung der L 581 erreicht der RSW mit der Ferien- und Erholungsanlage Pröbstinger See einen für den Freizeitradverkehr regional wichtigen Anlaufpunkt. Kurze Stichwege stellen eine optimale Anbindung sicher. Der RSW verläuft nun für knapp 2 km am Rande des Freizeitparks entlang der L 581. Es ist hier genügend Raum gegeben, um den bestehenden Weg unter Schonung des Baumbestandes nach RSW-Standard auszubauen.

Im weiteren Streckenverlauf wurde auf der alten Bahntrasse bereits ein vom Radverkehr intensiv frequentierter gemeinsamer Geh- und Radweg (Breite 2,0m / 2,5m) mit komfortabler Knoteneinbindung (2 Querungsstellen mit Bevorrechtigung; LSA-Sicherung) angelegt. Die Breitenverhältnisse lassen es im bebauten Bereich der Stadt Borken zu, diesen Weg auf 4,0m zu verbreitern und benachbart einen Gehweg in einer Breite von 2,5m anzulegen.

Die Wegeverbindung durchzieht wesentliche Strukturen der Stadt, ist anspruchsgerecht mit dem Hauptradwegenetz der Stadt Borken verknüpft und stößt dann in unmittelbarer Nähe zum Borkener Bahnhof als wichtigem Anlaufpunkt auf die L 581. Bei erfolgreichen Grundstücksverhandlungen lässt sich die Wegeverbindung hier in einem letzten kurzen Teilabschnitt optimieren.

Im Bereich des Bahnhofs trifft die Stadt Borken – bezogen auf den Kraftfahrzeugverkehr – umfangreiche netzstrukturelle Veränderungen, die zu Mehrbelastungen im Verlauf des Ramsdorfer Postweges, dem Routenverlauf des RSW, führen. In diesem Zusammenhang werden für den Radverkehr komfortable und sichere Radverkehrsführungen entwickelt, die jedoch den RSW-Standard nicht erreichen. Der Radverkehr wird so in einem Abschnitt zwischen der L 581 (Ahauser Straße) und der Straße Landwehr (K 57) in einer Länge von rd. 1.500m ohne RSW-Standard geführt. Alternative Führungen im engeren oder weiteren Umfeld bieten sich hier nicht an, da der Ramsdorfer Postweg die bei weitem kürzeste Verbindung zwischen der Borkener Innenstadt (Bahnhof) und Velen-Ramsdorf darstellt.

Ab der Straße Landwehr verläuft der RSW auf dem Ramsdorfer Postweg auf verkehrsarmen und in wesentlichen Teilen für den Kraftfahrzeugverkehr gesperrten Wegen (derzeitige Breite

4,0m / 4,5m) in Richtung Velen, wo er auf die L 581 mit begleitendem Geh- und Radweg stößt.

Der Ausbau der Kreuzungsstellen mit Anlieger- und Verkehrsstraßen folgt den bereits beschriebenen Standards und ermöglicht eine komfortable und wartezeitarme Verkehrsführung in der gesamten Streckenlänge.

Bis zur Gemeindegrenze Borken / Velen wird für den straßenbegleitenden gemeinsamen Geh-/ Radweg eine Verbreiterung auf 4,0m und eine Ausweisung als Radweg – Fußgänger frei angestrebt. Aufgrund der derzeitigen Breite zwischen 2,2m und 2,3m und vorhanden Schadstellen hat dies einen baulichen Aufwand und in Teilabschnitten Grunderwerb zur Folge.

Velen

Ab der Gemeindegrenze Borken / Velen wird der RSW straßenbegleitend an der Borkener Straße bis zum Knoten Borkener Straße (L581) / Zum Lünsberg geführt. Hier wird eine bauliche Verbreiterung des gemeinsamen Geh-/Radweg auf einer Länge von ca. 1.570 m angestrebt. Zusätzlich wird der RSW als Radweg – Fußgänger frei ausgewiesen. An den von der Borkener Straße abgesetzten Querungsstellen mit Grundstückszufahrten wird der auf dem RSW fahrende Radverkehr, unterstützt durch Beschilderung und Markierung, an allen Stellen bevorrechtigt.

Am Kreisverkehr Borkener Straße (L581) / Zum Lünsberg führt der RSW über den östliche Zu-/ Ausfahrtsbereich und quert damit die K55 mit Fahrtrichtung B67 im Süden. Hier entsteht derzeit der westliche Anschlusspunkt der Ortsumfahrung Velen-Ramsdorf. Bis zum Knotenpunkt Borkener Straße (L581) / Bremerstraße wird der Radverkehr auf einer Strecke von 400 m einseitig auf einem 3,00 m breiten Radweg – Fußgänger frei geführt. Diese Breite ist jedoch ausschließlich durch Grunderwerb umzusetzen. Ziel ist es, eine zusätzliche Querung der nördlichen Zu-/ Ausfahrt am Kreis zu vermeiden, da hier eine Bevorrechtigung aufgrund des zu erwartenden starken Kfz-Verkehrs zukünftig nicht möglich sein wird. Ab dem Knotenpunkt Borkener Straße (L581) / Bremerstraße ist eine beidseitige Führung des Radverkehrs mittels 2,25 m breiten Schutzstreifen auf der Fahrbahn vorgesehen. Die Kernfahrbahn für den Kfz-Verkehr beträgt damit lediglich 4,50 m, was aufgrund des verlagerten Verkehrs durch die neue Ortsumgehung verträglich erscheint. Gleiches gilt für den folgenden Teilabschnitt der Velener Straße (L581) zw. Ostendorfer Straße und dem Ortseingang-Ost. Hier ist eine Kernfahrbahnbreite von 5,00 m geplant, beidseitig sind 3,00 m breite Schutzstreifen vorgesehen – abschnittsweise ist der vorhandene bauliche Radweg rückzubauen. Die Gesamtstreckenlänge von beiden Abschnitten beträgt ca. 1.270 m.

Westlich des Knotenpunktes Borkener Straße (L581) / Bremerstraße wird der Radverkehr auf einem einseitigem Radweg – Fußgänger frei (südl. Fahrbahnseite) geführt. Östlich von diesem Knoten sind beidseitige Schutzstreifen geplant. Zur Führung des Radverkehrs in Fahrtrichtung Westen ist daher der Bau einer Querungsstelle notwendig. Diese ist mit einer bedarfsgesteuerten LSA (frühzeitige Detektion) oder baulich gestaltet mit Bevorrechtigung auszuführen.

Am Knotenpunkt Velener Straße (L581) / Worthe / Beckhook findet wiederum ein Übergang von einer beidseitigen zur einseitigen Führung statt. Dies wird durch eine zusätzliche Anbindung des RSW aus Fahrtrichtung Osten kommend ermöglicht. Auf dem folgenden Abschnitt (ca. 260 m) wird der RSW auf einem einseitigen (nördliche Fahrbahnseite) baulich von der Fahrbahn getrennten (Schutzplanke) Zweirichtungsradwegs – Fußgänger frei mit ca. 4,0m Breite geführt. Hierzu muss der vorhandene Radfahrstreifen verbreitert werden. Am Knotenpunkt Velener Straße (L581) / Harkings-Brücke geht dieser einseitige baulich getrennte Radweg in einen durch Grünstreifen abgesetzten und parallel zur Velener Straße (L581) ver-

laufenden gemeinsamen Geh-/ Radweg über. Dieser ist zukünftig als Radweg – Fußgänger frei auszuweisen und auf 4,00 m zu verbreitern. Hierfür ist in weiten Abschnitten Grunderwerb zu tätigen. Die Gesamtlänge dieses Abschnittes (außerorts) beträgt 3.100 m.

Am Knoten K15 / Ramsdorfer Straße (L581) / Kuckelbeck wird der RSW am Knotenpunkt vorbei Richtung Norden geführt. Hier ist ein neuer Radweg mit 4,0 m Breite parallel zur K15 zu bauen, da auf der östlichen Fahrbahnseite nicht ausreichend Flächen vorhanden sind und die Zufahrten zu einer Tankstelle und zur Molkerei zu Konflikten mit dem Radverkehr führen können. Zu Querung der K15 ist am Knoten K15 / Bahnhofsallee eine fahrradfreundlich gestaltete LSA zu installieren. Der Streckenabschnitt Bahnhofsallee gliedert sich heute in drei Abschnitte: zwischen K15 und Nordvelener Straße als Tempo 30-Zone, im weiteren Verlauf bis zum Thessingbach mit Tempo 50 und daran anschließend als Tempo 20-Geschäftsbereich. In diesem Abschnitt wird der RSW über eine Fahrradstraße mit Freigabe für den Kfz-Verkehr ins Velener Zentrum mit den zentralen Einrichtungen im Bereich Einzelhandel, Verwaltung und Dienstleistung geführt. Der Knoten Bahnhofsallee / Nordvelener Straße ist dabei zum Minikreisel umzubauen.

Im Anschluss führt der RSW über die Coesfelder Straße, zukünftig Fahrradstraße – Kfz frei, bis zum Knoten Hochmoorstraße (L581) / Coesfelder Straße (L829) / Volbertskamp (L581). Dieser Abschnitt besteht aus einem Tempo 20-Geschäftsbereich und einem Abschnitt mit einer zul. Höchstgeschwindigkeit von 50 km/h. An diesem Knoten liegt der östliche Ortseingang.

Für den Streckenabschnitt zwischen dem Knoten K15 / Ramsdorfer Straße (L581) / Kuckelbeck und dem Knoten Hochmoorstraße (L581) / Coesfelder Straße (L829) / Volbertskamp (L581) stehen zwei Alternativrouten zur Verfügung. In beiden Alternativen wird der RSW über die Ramsdorfer Straße (L581) in Richtung Stadtzentrum Velen fortgesetzt. Aufgrund des hohen Anteils an Schwerlastverkehr sowie den nicht ausreichend vorhandenen Flächen im Seitenraum kann dies zu Konflikten zwischen dem Kfz-Verkehr und dem Radverkehr führen. Zusätzlich wurde der Kernbereich Velens erst vor kurzer Zeit mit großem Aufwand umgebaut. Eine weitere Umgestaltung erscheint aus diesem Grund nicht möglich. In Alternative 1 wird der RSW ab dem Knoten Ramsdorfer Straße (L581) / Coesfelder Straße über den Tempo 20-Geschäftsbereich fortgesetzt und trifft am Knoten Coesfelder Straße / Bahnhofsallee auf die Vorzugsvariante. Variante 2 führt über die Ramsdorfer Straße (L581) bis zum Knoten Vorlbertskamp (L581/L529) / Ramsdorfer Straße und wird über den Volbertskamp (L581) bis zum Knoten Hochmoorstraße (L581) / Coesfelder Straße (L829) / Volbertskamp (L581). In dieser Alternative ist am Knoten signalgesteuerten Vorlbertskamp (L581/L529) / Ramsdorfer Straße von einem erhöhten Umbaufwand auszugehen. Zusätzlich kann der höhere Fußgängeranteil aus den östlichen Wohngebieten des Volbertskamp zu Konflikten mit dem Radverkehr führen.

Trotz der geringeren Streckenlänge (ca. 300m) wurden beide Alternativrouten aufgrund der zu erwartenden Konflikte und Mängel nicht für die weitere Bearbeitung herangezogen.

Im weiteren Verlauf wird der RSW bis zur Gemeindegrenze Velen / Gescher auf einem einseitigen Zweirichtungsradweg – Fußgänger frei geführt, der parallel zur Hochmoorstraße (L581) verläuft und durch einen Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt ist. Die geplante Breite beträgt 4,00 m. Zur Verbreiterung ist Grunderwerb notwendig.

Insgesamt quert der RSW in diesem letzten Abschnitt auf Velener Gemeindegebiet zwei Straßen und eine Grundstückszufahrt. Alle drei Querungen finden mit deutlich kenntlich gemachter Furt und dementsprechender Beschilderung bevorrechtigt statt.

Gescher

Auf Gescher Gemeindegebiet ist eine Fortsetzung des von Velen kommenden 4,00 m breiten Radwegs – Fußgänger frei geplant. Dieser wird zunächst, durch einen Grünstreifen getrennt, auf einer Länge von ca. 170 m geführt. Anschließend verläuft der RSW über eine Länge von 840 m vor und hinter dem Brückenbauwerk über die A31 baulich getrennt (Schutzplanke) von der Fahrbahn. Auch in diesen Abschnitten wird eine Verbreiterung auf 4,00 m angestrebt. Dies ist im Umfeld des Brückenbauwerks aufgrund der Böschungsverhältnisse nur mit erhöhtem baulichem Aufwand zu realisieren. Der Radweg auf dem Brückenbauwerk ist ebenfalls auf einer Länge von 80 m von ca. 2,00 m Breite auf 4,00 m zu erweitern.

Die Knoten Velener Straße (L581) / Hanskenortweg / Hochmoor und Velener Straße (L581) / Hochmoor und Velener Straße (L581) / Pappelallee werden mittels deutlich kenntlich gemachter Furten und Beschilderung bevorrechtigt durch den RSW gequert.

Auf der Velener Straße zwischen Pappelallee und der Gescherer Straße (L608) ist über eine Länge von 920 m eine Verbreiterung des vorhandenen 2,00 m breiten Geh-/ Radwegs auf 4,00 m zzgl. Grüntrennstreifen geplant. Hierzu ist abschnittsweise Grunderwerb zu tätigen. Am Knoten Velener Straße (L581) / Kardinal-von-Galen-Straße findet eine bevorrechtigte Querung durch den RSW statt. Der folgende Streckenabschnitt der zwischen Gescherer Straße (L608) und der Kreisgrenze Borken / Coesfeld ist derzeit geprägt durch einen Straßenquerschnitt von 8,00 m Kernfahrbahn und beidseitig 2,00 m breiten Seitenstreifen. Wie auch in der Fortführung auf Borkener Kreisgebiet ist für diesen Abschnitt ein Ausbau auf RSW-Qualität in zwei Stufen angestrebt. Die erste Stufe beinhaltet das Einrichten eines einseitigen 3,50 m breiten Zweirichtungsradwegs – Fußgänger frei. Hierzu ist die Markierung des gesamten Straßenabschnitts zu erneuern. Der zukünftige Straßenquerschnitt sieht in Stufe 1 eine Kernfahrbahn von 7,00 m, beidseitige 0,50 m breite Sicherheitsstreifen, einen Sicherheitsraum (Schutzplanke) von 0,50 m Breite und eine Bruttofahrbahnbreite von 3,50 m für den RSW vor. Hierdurch kann im Bestand und überwiegend rein markierungstechnisch gearbeitet werden. In Stufe 2 wird ein Ausbau des Straßenquerschnitts notwendig, der RSW wird auf 5,00 m verbreitert. Hierdurch wird Grunderwerb notwendig.

Coesfeld

Auf der Außerortsverbindung zwischen der Kreisgrenze Borken / Coesfeld und Coesfeld-Flamschen wird der auf Gescherer Gemeindegebiet vorhandene Querschnitt fortgesetzt. Wie bereits für Gescher beschrieben wird eine zweistufige Realisierung des RSW angestrebt. Stufe 1 beinhaltet die Umgestaltung im Bestand (Ummarkierung und Sicherung mittels Schutzplanke) – Kernfahrbahn von 7,00 m, beidseitige 0,50 m breite Sicherheitsstreifen, einen Sicherheitsraum (Schutzplanke) von 0,50 m Breite und eine Bruttofahrbahnbreite von 3,50 m für den RSW. Die vorhandenen vorfahrtgeregelten Knotenpunkte / Grundstückszufahrten sind ebenso markierungstechnisch und in Einzelfällen baulich mit geringem Aufwand umzubauen. In Stufe 2 wird eine Verbreiterung des RSW auf 5,00 m geplant. Hierzu ist auf einem Großteil der Strecke Grunderwerb zu tätigen.

Auf dem folgenden Streckenabschnitt zwischen Coesfeld-Flamschen und der B525 werden Fuß- und Radverkehr im Seitenraum gemeinsam auf markierten Rad-/ Gehwegen geführt. Das Konzept sieht auch hier einen einseitigen baulich getrennten Radweg – Fußgänger frei vor. Die vorhandenen vorfahrtgeregelten Knotenpunkte / Grundstückszufahrten sind markierungstechnisch mit geringem Aufwand umzubauen.

Am Knoten Rekener Straße (L581) / B525 findet der Wechsel von einseitiger Führung des RSW zu einer beidseitigen Führung statt. Dies soll durch das Einrichten einer eigenen Signalisierung (Signalgeber, Grünphase) für den Radverkehr ermöglicht werden. Der Radverkehr mit Fahrtrichtung Westen soll damit auf dem RSW diagonal über den Knoten geführt werden.

Eine fahrradfreundliche Signalisierung mit frühzeitiger Detektion des Radverkehrs im Zuge des RSW wird angestrebt.

Der letzte Abschnitt des RSW führt innerorts über die Rekener Straße (L581) und Friedhofsallee – zwei Hauptverkehrsstraßen mit beidseitiger Führung des Radverkehrs auf benutzungspflichtigen baulichen Radwegen. Die zul. Höchstgeschwindigkeit beträgt 50 km/h, abschnittsweise 30 km/h (Kindergarten). Beide Straßen bilden eine der Haupteinfahrtsstraßen ins Coesfelder Zentrum. Aus diesem Grund wird zur Umsetzung des RSW-Standards ein zweistufiges System angestrebt. In der ersten Stufe wird die zul. Höchstgeschwindigkeit auf dem gesamten Streckenabschnitt auf 30 km/h gesenkt. Der Straßenraumcharakter gibt dies durchaus her. Die Benutzungspflicht der Radwege wird gleichzeitig aufgehoben, und die Radwegführung in den Einmündungsbereichen über eine Länge von ca. 20,0 m rückgebaut mit Anpassung der Bordanlage und Ersatz des Radwegepflasters (rot) durch Gehwegpflaster (grau). Die zweite Stufe beinhaltet die Umwandlung der bevorrechtigten Tempo 30-Straßen, Rekener Straße (L581) und Friedhofsallee, in Fahrradstraßen – Kfz frei, sollte sich der Radverkehrsanteil maßgeblich auf diesem Streckenzug durch die Anlage des RSW erhöht haben.

Für die Streckenführung des RSW auf Coesfelder Gemeindegebiet stehen zwei Alternativen zur Verfügung. Alternative 1 führt ab dem Knoten Rekener Straße (L581) / Zufahrt Golfplatz / Rekener Straße 23a über Wirtschaftswege nördlich der Rekener Straße (L581) und kreuzt die B525 planfrei. Anschließend verläuft der RSW über Sammel- und Wohnstraßen bis zur Friedhofsallee. Der Konrad-Adenauer-Ring wird in diesem Zuge ebenfalls planfrei gequert. Aufgrund der höheren Streckenlänge (ca. 400m) und der nicht gegebenen sozialen Sicherheit im Außerortsbereich wurde diese Variante nicht für die weitere Bearbeitung herangezogen.

Variante 2 beginnt am Knotenpunkt Rekener Straße (L581) / Rekener Straße 10 und quert ebenfalls über Wirtschaftswege die B525 planfrei. Anschließend führt sie über den Grüner Weg bis zur Rekener Straße. Auch hier wurde aufgrund der nicht vorhandenen sozialen Sicherheit im Außerortsbereich die direkte Führung über die Rekener Straße (L581) u.a. auch aus Kontinuitätsgründen weiter verfolgt.

6) Berücksichtigung anderer Verkehrsträger / Schnittstellen

Das Projekt hat Einfluss auf die andern Verkehrsträger im Projektraum. Die größten Synergien gibt es mit dem ÖPNV. Zurzeit verkehren in Ost-West-Richtung zur Hauptverkehrszeit Buslinien im Ein-Stunden-Takt. Eine durchgängige Verbindung zwischen Isselburg und Coesfeld fehlt. Reisende müssen in Hochmoor in die Buslinie R61 umsteigen. Zwischen den Städten Bocholt, Rhede und Borken wird das ÖPNV-Angebot durch den Schnellbus S75 verdichtet. In den Städten Bocholt (in Richtung Wesel), Borken (in Richtung Essen) und Coesfeld (in Richtung Gronau, Dorsten, Dortmund und Münster) bestehen Anschlüsse an den SPNV. In diesem Zusammenhang erfüllt der geplante Radschnellweg zwei wichtige Aufgaben:

Der Radschnellweg sichert die bisherigen Nutzerzahlen für den Umweltverbund und aktiviert weitere Potenziale. Der Radschnellweg erreicht ein größeres Einzugsgebiet der Haltepunkte des ÖPNV im Vor- und Nachtransport. Haltepunkte haben ein radverkehrliches Einzugsgebiet¹² mit einem Radius von 2,5 km (Fläche von ca. 20 km²). Mit der Nutzung von E-Bikes wird dieser Radius auf 3,6 km erhöht und das Einzugsgebiet verdoppelt sich auf ca. 40 km². Seit der Einstellung des Bahnverkehrs gibt es in Isselburg, Rhede und Velen keine direkte

¹² Ausgehend von einer Fahrzeit von zehn Minuten, Quelle: Reiter, K. et al. (2009): Mobilitäts- und Marketingkonzept für den Pedelec-Einsatz in der Energieregion Weiz-Gleisdorf

Bahnanbindung mehr. Durch die neue Radverkehrsverbindung wird die Erreichbarkeit der Bahnhöfe in Bocholt, Borken und Coesfeld verbessert und das Rad kann als Zubringer zur Schiene fungieren. Die Teilstrecken von den einzelnen Kommunen zum nächsten Bahnhofpunkt sind zwischen 6,5 und 12,1 km lang. In den Niederlanden geht man davon aus, dass Radschnellwege bei Entfernungen von maximal 15 km Verlagerungspotenzial zum Radverkehr haben¹³. Insofern ergänzt und stärkt der Radschnellweg das bestehende ÖPNV-Angebot.

Der Fußverkehr profitiert in vielen Bereichen unmittelbar vom Radschnellweg.

- Auf dem Gebiet der Stadt Rhede wird ein 2,5 m breiter Fußweges parallel zum Radschnellweg angelegt.
- In Velen-Ramsdorf steigen Sicherheit und Komfort des Fußverkehrs, da Radverkehr im Bereich der Borkener Straße über Radfahrstreifen und nicht mehr auf dem Gehweg („Radfahrer frei“) geführt wird.
- Für Fußgänger sind außerorts zurzeit gemeinsame Geh-/ Radwege oder der Seitenraum der Land- und Kreisstraßen die einzig nutzbaren Verkehrsanlagen. Um nach den geplanten Umbaumaßnahmen ein Mindestmaß an sicherem Fußverkehr zu gewährleisten, wird der Radschnellweg außerorts, wo eigenständige Gehwege fehlen, auf dem Radschnellweg zugelassen. Aufgrund der sehr geringen Belastungen kann davon ausgegangen werden, dass es zu keinen nennenswerten Beeinträchtigungen für den Radverkehr kommen wird.
- Zwischen Gescher-Hochmoor und Coesfeld-Flamschen gibt es derzeit keine Anlagen für den Fußverkehr. Wie gerade beschrieben wird auf diesem Abschnitt der Fußverkehr auf dem RSW zugelassen und damit erstmals eine sichere Führung des Fußverkehrs in diesem Abschnitt ermöglicht.

Maßgabe für die Planung des Radschnellwegs war eine minimale Einschränkung des MIV durch die gewählte Trassenführung. Dementsprechend werden situationsbedingt planfreie Querungen für den RSW umgesetzt.

7) Begleitende Infrastrukturelemente

Die Bedeutung des Radschnellweges für Sport- und Freizeitwecke und speziell für den Radtourismus sprechen bei einer Gesamtstreckenlänge von 61 km für die Anlage von mindestens zwei Rastplätzen und ergänzenden Wetterschutzanlagen. Die beiden Rastplätze sind gezielt an den Schnittstellen zu anderen, regional bedeutsamen Tourismus-Routen platziert (siehe Lageplan). Die Darstellung (siehe Anlage) zeigt die idealtypische Ausgestaltung und Möblierung eines Rastplatzes mit Wetterschutz, Toiletten, E-Ladevorrichtung und Verweilraum. Empfohlen wird ebenfalls die Anlage von einfachen Wetterschutzanlagen, analog zu ÖPNV-Haltestellen. Die damit verbundene Überdachung schützt vor plötzlich auftretenden Regenfällen. Hier reicht eine Platzierung im Abstand von 3 km. Beide Elemente – Rastplätze und Anlagen für den Wetterschutz – sind im Konzept als Option skizziert und nicht Gegenstand der Kostenschätzung.

In den Trägerstädten gibt es bereits auf privatwirtschaftlicher Basis (Fahrradgeschäfte, Hotels, etc.) einen gut organisierten Fahrradverleih mit Pedelecs. Im Zuge der weiteren Projektplanung ist eine gezielte Ansprache der Akteure geplant, ebenso wie der Ausbau einer kommunalen Ladeinfrastruktur für e-mobile Fahrräder.

In vielen kommunalen Lagen wird eine Beleuchtung neu mit eingeplant und kostenmäßig berücksichtigt. Das Konzept sieht für den Trassenabschnitt Rhede (siehe Visualisierung) und

¹³ Vgl. Forschung Radverkehr international, I-4/2010

alle Außerortsstrecken eine Beleuchtung vor – bei schwacher Nachfragerelation, z.B. in den Nachtzeiten, gegebenenfalls auch in dynamischer Form.

8) Kostenschätzung

	Kosten (inkl. Planungskosten)			
	Strecke	Knoten	Gesamt	€/km
Isselburg	2.990.000 €	439.000 €	3.429.000 €	386.000 €
Bocholt	5.812.000 €	2.788.000 €	8.600.000 €	790.000 €
Rhede	4.622.000 €	1.597.000 €	6.219.000 €	1.224.000 €
Borken	6.249.000 €	3.416.000 €	9.665.000 €	810.000 €
Velen	3.844.000 €	569.000 €	4.413.000 €	489.000 €
Gescher-Hochmoor	3.487.000 €	52.000 €	3.539.000 €	1.092.000 €
Coesfeld	2.300.000 €	655.000 €	2.955.000 €	314.000 €
Insgesamt	29.304.000 €	9.516.000	38.820.000	731.000 €

Tabelle 5: Umbaukosten inkl. Planungskosten für Strecken und Knoten innerhalb des Planungsgebietes

9) Kommunikationskonzept

Vorbemerkungen:

Die Kommunikation bildet den Grundstein für das Gelingen und die Akzeptanz des gesamten Vorhabens. Das Projekt hat sowohl regional als auch lokal eine sehr hohe verkehrspolitische Bedeutung. Die damit verbundenen erheblichen Investitionskosten, der Radschnellweg als neues Infrastrukturelement – dies alles begründet, dass in allen Projektphasen, auch im Vorfeld der Planung, eine umfangreiche Kommunikation stattfinden muss. Insofern hat das Projekt eine sehr hohe verkehrspolitische, wirtschaftliche und bürgerschaftliche Relevanz.

Dies war auch der Grund im Kooperationsvertrag folgende Vereinbarung zu treffen: „Die Kooperationspartner stimmen überein, die Mitwirkung von im Projektraum ansässigen und tätigen Netzwerken, Einrichtungen, Initiativen, Bürgern und Bürgerinnen an der Realisierung des Projektes grundsätzlich zu fördern und einen wechselseitigen Informationsaustausch zu ermöglichen“. Des Weiteren heißt es: „Die Projektidee 'Regio.Velo.01' ist eine große Chance für die tragenden Kommunen aber auch für die ganze Region, Zukunftsfragen zu beantworten. Daher soll der Prozess durch eine angemessene öffentliche Berichterstattung begleitet werden. Die an der Regionale 2016 beteiligten Kommunen, die Öffentlichkeit und die Fachöffentlichkeit sollen im Zuge dessen auf mehreren Wegen über Zwischenergebnisse und –erfahrungen informiert werden. Die projektbegleitende Kommunikation und Öffentlichkeitsarbeit ist durch das Projektmanagement zu koordinieren.“

Kommunikationsziele:

Die mit dem Projekt verbundenen Kommunikationsziele lauten:

- Eine positive Grundstimmung in Politik, Wirtschaft und Bürgerschaft für Regio.Velo.01 zu erzeugen.
- Den Einstieg in ein neues Mobilitätsverständnis (siehe Nahmobilität 2.0 der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V./ AGFS) einzuleiten.
- Den verkehrlichen Nutzen von Regio.Velo.01 für die Verkehrsteilnehmer herauszustellen.
- Den wirtschaftlichen Mehrwert für die Region und die Trägerstädte hinsichtlich Investitionsvolumen, Tourismus, Sicherung von Arbeitsplätzen und Image darzustellen.

- Die Sekundäreffekte Gesundheit, Klima, Lebensqualität, persönliche/ gesellschaftliche Mobilitätskosten, etc. zu kommunizieren.
- Schließlich: Eine breite Akzeptanz bei den administrativen und politischen Entscheidern zu erzielen.

Hierzu bedarf es einer abgestimmten Kommunikationsstrategie sowie einer Zielgruppen spezifischen Ansprache (siehe Abbildung 01: „Zielgruppen im Kommunikationsprozess“).



Abbildung 1: Zielgruppen im Kommunikationsprozess

Folgende – exemplarische – Maßnahmen beschreiben das Kommunikationskonzept:

- Corporate Design/ Corporate Identity: Die Entwicklung einer Word-Bild-Marke für das Projekt sowie eines Claims ist bereits erfolgt:

REGIOVELO

FREIE BAHN FÜR RADFAHRER

- Auf der Website www.regionale2016.de werden die wesentlichen Eckpunkte des Projektes sowie Projektträger und Ansprechpartner aufgeführt. Es wird zudem über aktuelle Entwicklungen berichtet. Im weiteren Projektverlauf ist eine ausführliche Informationsplattform mit allen aktuellen Inhalten vorgesehen. (voraussichtlich www.regiovelo.info)
- Gestaltung einer Masterfolie für Power-Point-Präsentationen. Die Hauptakteure und politischen Entscheider erhalten für die regionale und lokale Öffentlichkeitsarbeit einen kompletten Vortrag.
- Projektbroschüre – die mit kurzen guten Textblöcken und Darstellungen die Maßnahmen beschreibt und sie „bewirbt“.
- „Kunstplakat“ als „Key Visual“ Bildmotiv: Futuristische Simulation des neuen Radschnellweges als Premiumprodukt, das Aufbruch in ein neues Mobilitätszeitalter signalisiert und ebenso die Schönheit des Münsterlandes zeigt. Über die Funktion des Key Visual hinaus ist eine eigenständige, regionale Plakatkampagne auf Großflächen denkbar.
- „Mobilitätsmöglichkeiten erfahren“: Streckensperrungen im avisierten Trassenbereich um Mobilitätsmöglichkeiten „erfahrbar“ zu machen.
- Ein „Morphing-Video“ in dem sich die alte Bahntrasse, bzw. Straßen in den neuen Radschnellweg verwandeln. Das ca. 10-minütige Video ist für den universellen Einsatz in der Öffentlichkeitsarbeit, aber auch für spezielle Formate (TV-Wissenschaftssendungen, Akquisition Sponsoren, Ansprache Wirtschaft, etc.) gedacht.



- „Freunde und Förderer“
Im Hinblick auf die gesellschaftliche und politische Akzeptanz des Vorhabens werden aus Wirtschaft, Wissenschaft, Politik, Sport und Tourismus Freunde und Förderer gesucht, die als Botschafter und „ideelle Partner“ für das Projekt werben. Rose Versand (Bike Town in Bocholt), die Fachhochschule Bocholt und WM-Logistik (Bocholt) wurden bereits angesprochen und haben ihre Bereitschaft zur Mitwirkung bekundet.

Politik- und Dialogforen

Über die Kommunikationsmaßnahmen hinaus sind im Rahmen von „Politik- und Dialogforen“ neue, kreative Formate und Prozessformen für die kooperative Beteiligung von Politik, Bürgerschaft, Wirtschaft, Verbänden und Netzwerken vorgesehen – ganz im Sinne des Kooperationsvertrages.

Die Kommunikation hat bereits angefangen...

- Projekt-Präsentationen:
 - Im Regionale 2016 Dialogforum „Mobilitäts-Projekte vernetzen“ (11.04.2012)
 - Auf der „Münsterland-Konferenz“ der Bezirksregierung Münster (01.06.2012)
 - Auf der Regionale-Konferenz (06.12.2012)
 - Auf dem 1. regionalen Politikforum Regio.Velo.01 in Rhede (11.06.2013)
- Regio.Velo.01 ist bereits integriert in das laufende Regionale Dialogforum „Zukunft der Mobilität im ländlichen Raum“.
- Eine Fachexkursion mit regionalen und lokalen Vertretern aus Verwaltung und Politik nach Nijmegen (NL) ist für den 20.09.2013 bereits vereinbart.
- Laufender Einsatz des Regio.Velo.01-Roll-ups bei Regionale-Veranstaltungen.

Für die weitere Planungskommunikation können zum Teil bestehende Arbeitsmodule und Medien der Regionale 2016 genutzt werden.

9) Politische Beschlusslage

- Siehe Kooperationsvereinbarung zwischen den Städten Bocholt, Borken, Coesfeld, Gescher, Isselburg, Rhede, Velen und den Landkreisen Borken und Coesfeld – unterzeichnet am 03.07.2013.
- Der Lenkungsausschuss der regionale 2016 ZukunftsLAND hat die Projektidee in die Qualifizierungsstufe „C“ aufgenommen.
- Positives Votum für den Radschnellweg durch die Bezirksregierung Münster.

10) Zeitplan für die Realisierung

Die Planung erfolgt parallel zur weiteren Qualifizierung in der Regionale 2016. Das heißt, vertiefende Machbarkeitsuntersuchungen/ Vorentwurf/ Entwurf/ Politik- und Bürgermitwirkung werden im Verlauf des nächsten Jahres (2014) stattfinden; die Ausführungsplanung bis Mitte 2015. Die Realisierung kann ab Anfang 2016 starten, wobei einzelne Bauabschnitte (Umbau Bahntrasse) deutlich vorgezogen werden können.

11) Besonderheiten

- Der spezifische Konzeptansatz hinsichtlich der multifunktionalen Nutzung des Radschnellweges für Verkehrs-, Freizeit-, Tourismus- und auch (Waren-) Transportzwecke.
- Die Chance auf kurzfristige Realisierbarkeit weil die Flächenverfügbarkeit – bis auf sehr wenige Ausnahmen – den Bau nach Radschnellwege-Standard ermöglicht.
- Im anderen Falle werden, um die Führungskontinuität auf ganzer Strecke zu gewährleisten, qualifizierte Alternativen in Form von Übergangslösungen (3,5 m Breite) bei baulichen Radwegen angeboten.
- Besonderheit ist auch, dass alleine schon ca. 38 km, also über 60 % der Gesamtstrecke, als baulicher Radweg mit $\geq 4,0$ m Breite ausgebildet werden kann – und dies dem Idealtyp eines Radschnellweges entspricht.
- Des Weiteren: Die Aufnahme der Projektidee in die Qualifizierungsstufe „C“. Es gibt bereits funktionierende Arbeitsstrukturen und Dialogformen, auch seitens der Regionale 2016, die eine Fortführung der Planung erleichtern. Für Regio.Velo.01 liegt ein komplettes CD/ Ci inklusive Claim vor.

- Und nicht zuletzt haben die Trägerstädte und -Kreise mit der unterzeichneten Kooperationsvereinbarung ihren politischen Willen zur Realisierung der Projektidee dokumentiert.

Anhangsverzeichnis

- 1 Kooperationsvertrag
- 2a Streckenverlauf I
- 2b Streckenverlauf II
- 3a Führungsformen Strecken + Knoten I
- 3b Führungsformen Strecken + Knoten II
- 4 Querschnitte
- 5 Knotenpunkte
- 6 Potenziale und Ziele im Projektraum
- 7 Visualisierung Rastplatz
- 8 Visualisierung Radschnellweg