

Federführung:
60-Stadtplanung, GIS, Bauordnung
Produkt:
60.01 Stadtplanung
70.01 Verkehrsanlagen

Datum:
30.11.2015

Beratungsfolge:	Sitzungsdatum:	
Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen	09.12.2015	Vorberatung
Rat der Stadt Coesfeld	17.12.2015	Entscheidung

Radschnellweg Westliches Münsterland "Regio.Velo"

Beschlussvorschlag:

1. Die Ergebnisse der vertiefenden Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Westliches Münsterland „Regio.Velo“ werden zur Kenntnis genommen.
2. Die Stadt Coesfeld begrüßt die Absicht der Landesregierung NRW, die Baulastträgerschaft für Radschnellwege auf das Land zu übertragen.
3. Die Absicht einer angemessenen Anbindung der Städte Gescher-Hochmoor und Coesfeld mit Qualitäten für schnellen Radverkehr soll im Rahmen des Regionale-Projektes weiter verfolgt werden.

Finanzielle Auswirkungen:

Für die Stadt Coesfeld haben die Beschlüsse zunächst keine finanziellen Auswirkungen.

Sachverhalt:

I. Bisherige Beratungen zum Thema Regio.Velo:

- Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen, 15.05.2013 | Rat, 23.05.2013
Berichtsvorlage 67/2013
- Ausschuss für Umwelt, Planen und Bauen, 18.09.2013
Berichtsvorlage 190/2013

II. Hintergrund

Schon heute ist das westliche Münsterland eine beliebte Fahrradregion. Viele Menschen nutzen das Rad für den Weg zur Arbeit, zum Einkaufen und besonders auch in der Freizeit. Durch den Megatrend „E-Mobilität“ ergeben sich altersunabhängig völlig neue Möglichkeiten. Mit der Unterstützung durch den Elektromotor wird das Fahrrad auch für weniger sportliche Menschen und auf längeren Strecken zu einer echten Alternative zum Auto. Der Absatz von E-Bikes erlebt

aktuell einen regelrechten Boom. Im Jahr 2014 wurden in Deutschland rund 500.000 E-Bikes verkauft. Die jährlichen Absatzzahlen haben hohe Wachstumsraten. Allein im Kreis Borken verfügen nach einer repräsentativen Erhebung schon 21% aller Haushalte über ein E-Bike. Immer mehr Menschen sind also mit dem Fahrrad schnell und länger mobil. Zwar sind die Fahrradwege oft gut ausgebaut, für das Überholen und bei Gegenverkehr vielbefahrener Radwege reicht bei hohen Geschwindigkeiten die Breite und Qualität der Wege aber vielfach nicht aus. Außerdem werden die schnellen Radfahrer durch viele Kreuzungen immer wieder ausgebremst. Radschnellwege machen es grundsätzlich möglich, die Geschwindigkeiten z. B. von E-Bikes auf längeren Strecken wirklich auszunutzen. Es eröffnen sich neue Reichweiten sowohl im Berufs- als auch im Freizeitradverkehr. Die benachbarten Niederlande haben dies schon vor Jahren aufgegriffen. Hier gehören sehr gut ausgebaute Radschnellwege – insbesondere auch als attraktive Alternative für motorisierte Berufspendler/innen – mittlerweile zum Standard der Verkehrsinfrastruktur und bringen schon seit Jahren immer mehr Menschen auf das Zweirad.

Zentrale Qualitätsmerkmale eines Radschnellwegs bilden die getrennten Fahrspuren mit einer Breite von ca. 4 Metern, Kreuzungsfreiheit bzw. möglichst weitgehende Bevorrechtigung an Knotenpunkten (auch gegenüber dem Kraftfahrzeugverkehr), im Regelfall ein parallel laufender separater Gehweg, Beleuchtung insbesondere im innerstädtischen Bereich und ein zuverlässiger Winterdienst sowie Infrastruktur entlang der Strecke, beispielsweise in Form von öffentlichen Druckluftpumpen, Abstellanlagen, Regenschutzeinrichtungen, Radstationen und ÖPNV-Verknüpfungen.

III. Ausgangssituation

Mit dem Radschnellweg Westliches Münsterland „Regio.Velo“ soll im Rahmen der Regionale 2016 zwischen Isselburg über Bocholt, Rhede, Borken, Velen und Gescher bis nach Coesfeld eine optimale Infrastruktur für schnellen Radverkehr entstehen, die die Städte entlang der Strecke schnell, sicher und komfortabel per Fahrrad und E-Bike miteinander verbindet.

Das Vorhaben wurde 2012 als Projektidee in das Regionale-Qualifizierungsverfahren eingebracht. Auf Basis einer ersten Grundlagenstudie wurde das Projekt im November 2013 in die Stufe „B“ des Qualifizierungsverfahrens der Regionale aufgenommen. Parallel wurde das eingereichte Konzept für den Radschnellweg in einem Landeswettbewerb Radschnellwege prämiert. Allerdings wurde nur der Abschnitt Isselburg – Bocholt – Rhede – Borken – Velen als preiswürdig angesehen. Der Abschnitt Velen – Coesfeld konnte die Jury weniger überzeugen. Hauptgrund hierfür ist das relativ geringe Potenzial auf diesem Streckenabschnitt. Aus Sicht der Jury reicht hier auch eine übliche Radverkehrsanlage mit einer Regelbreite von 2,50 m für einen gemeinsamen Geh- und Radweg. Das Kosten-Nutzenverhältnis für einen Radschnellweg schien der Jury auf diesem Abschnitt nicht gegeben zu sein. Die Projektträger sind sich aber darüber einig, im Rahmen der Regionale 2016 die gesamte Strecke weiter im Blick zu haben. Hier wird für die gesamte Strecke von Isselburg bis Coesfeld eine Qualifizierung als Regionale 2016-Projekt angestrebt. Eine besondere Bedeutung erhält der Abschnitt zwischen Velen und Coesfeld dadurch, dass mit ihm die Lücke zwischen dem zukünftigen Radschnellweg und der RadBahn Münsterland von Coesfeld nach Rheine geschlossen und damit eine durchgängige schnelle Radwegeverbindung durch das gesamte westliche Münsterland geschaffen wird. Darüber hinaus dient ein Teilstück als wichtige Verbindung zwischen dem Industriepark Nord.Westfalen und den Zielen im Coesfelder Stadtgebiet.

Die Prämierung im Landeswettbewerb geht mit einem dreistufigen Verfahren zur Projektentwicklung einher. In einer ersten Stufe förderte das Land NRW die nunmehr erstellte vertiefende Machbarkeitsstudie mit einem Fördersatz von 80%. In einer zweiten Stufe sollen vertiefende Entwurfs-, Genehmigungs- und Ausführungsplanungen wiederum zu 80% gefördert werden. Als dritte Stufe soll eine etwaige bauliche Realisierung schließlich in Verantwortung des Landes NRW erfolgen.

Neben dem Radschnellweg Westliches Münsterland „Regio.Velo“ werden landesweit gegenwärtig Machbarkeitsstudien für vier weitere mögliche Radschnellwege vorbereitet

(Herford/Minden, Städteregion Aachen, Düsseldorf/Monheim, Köln/Frechen). Hiervon unabhängig wurde im Vorjahr bereits eine umfassende Machbarkeitsstudie für den Radschnellweg Ruhr erstellt und präsentiert.

Im Dezember 2013 wurden in allen sechs beteiligten Projektkommunen politische Beschlüsse getroffen, die eine Beteiligung an der vertiefenden Machbarkeitsstudie und die anteilmäßige Kostenübernahme (bis zu 10 T-EUR je Kommune) bestätigen. Aufgrund der Landeshaushaltssperre im Jahresverlauf 2014 hat das Land NRW die Förderung der vertiefenden Machbarkeitsstudie schließlich erst im Dezember 2014 rechtsverbindlich bewilligt. Daraufhin hat der Kreis Borken die zuvor gemeinsam mit den beteiligten Projektkommunen ausgewählte Arbeitsgemeinschaft Franz Fischer Ingenieurbüro GmbH aus Dortmund mit den Arbeiten unmittelbar beauftragt. Die Erarbeitung der vertiefenden Machbarkeitsstudie erfolgte seither gemeinsam mit den Planerbüros PTV Transport Consult GmbH aus Düsseldorf und der Goudappel Coffeng Ingenieurgesellschaft aus Deventer (NL). Zusätzlich wurde für notwendige Untersuchungen von Fragen zur Umwelt- und Landschaftsplanung das Büro Ingolf Hahn Landschafts- und Umweltplanung aus Essen eingebunden.

Die Hauptzielsetzung der vertiefenden Machbarkeitsstudie besteht in der fachplanerischen Konkretisierung des Radschnellwegs. Fragen des Streckenverlaufs, der Verkehrspotenziale und Kosten-Nutzen-Relationen sollen beantwortet werden. Im Zuge dessen sind auch Belange des Natur- und Artenschutzes mit Blick auf einen bevorzugten Streckenverlauf von wesentlicher Bedeutung.

Die vertiefende Machbarkeitsstudie bezieht sich alleine auf den prämierten Abschnitt von Isselburg bis Velen. Die Stadt Coesfeld ist an den Kosten für Machbarkeitsstudie finanziell nicht beteiligt. Für den Abschnitt Velen bis Coesfeld wurde lediglich eine vertiefende Potenzialanalyse beauftragt, die eine Nutzen-Kosten-Untersuchung sowie eine abschnittsbezogene Analyse und Abschätzung der Potenziale im Pendlerbereich, im Freizeit- und Tourismusbereich sowie im Bereich der Kurier- und Transportdienste umfasst. Diese wurde als zwingende Voraussetzung für die weitere Qualifizierung im Rahmen der Regionale 2016 erforderlich. Die Finanzierung erfolgte gemeinsam durch die Kreise Borken und Coesfeld, die Regionale 2016-Agentur und die beteiligten Kommunen. Die politischen Gremien der am Abschnitt Isselburg bis Velen beteiligten Projektkommunen sollen auf Grundlage der Ergebnisse der vertiefenden Machbarkeitsstudie nunmehr darüber befinden, inwieweit der Planungsprozess fortgeführt wird.

Um einen einheitlichen Informationsstand in allen Kommunen entlang der Gesamtstrecke Isselburg bis Velen zu gewährleisten, soll auch in der Stadt Coesfeld über die Ergebnisse der vertiefenden Machbarkeitsstudie berichtet werden. In diesem Projektstadium geht es für die Stadt Coesfeld darüber hinaus zunächst um eine generelle Unterstützung des Projektes, aber auch um eine Bekräftigung der Absicht, die Städte Gescher-Hochmoor und Coesfeld mit einer für den schnellen Radverkehr angemessenen Qualität an den Radschnellweg anzubinden. Diese Anbindung soll im Rahmen des Regionale-Projektes weiter verfolgt werden.

Das für den Wettbewerb „Radschnellweg“ eingereichte Planungskonzept sieht vor, den Radweg auf dem Abschnitt Velen bis Coesfeld entlang der Landesstraße L 581 zu führen. Das Konzept für eine Umgestaltung des Querschnittes der L 581 zur Schaffung eines straßenbegleitenden, von der Fahrbahn getrennten Radweges wurde durch den Landesbetrieb Straßenbau NRW vorgestellt. Mit höchster Priorität soll zunächst der Abschnitt zwischen der Bundesstraße B 525 und dem Industriepark Nord.Westfalen betrachtet werden. Die Planungen für diesen Abschnitt wurden durch den Landesbetrieb in Auftrag gegeben. Die Realisierung wurde zumindest mittelfristig im Rahmen einer Fahrbahnsanierung in Aussicht gestellt. Perspektivisch soll der gesamte Abschnitt zwischen Coesfeld und Gescher-Hochmoor überplant und umgestaltet werden. Zwecks Planungsüberlegungen für den innerstädtischen Abschnitt auf Coesfelder Gebiet nördlich der B 525 wurde Kontakt mit der FH Münster aufgenommen.

IV. Ergebnisse der vertiefenden Machbarkeitsstudie

Die Arbeitsgemeinschaft hat die vertiefende Machbarkeitsstudie inzwischen erstellt. Im Zuge der Arbeiten erfolgten neben der Begleitung durch die Projektkommunen u. a. auch Abstimmungen

mit der Bezirksregierung Münster, der Unteren Landschaftsbehörde und dem NABU Kreisverband. Im Oktober hat sich zudem der zuständige Staatssekretär im Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr NRW, Herr Michael von der Mühlen, bei einem Ortstermin in Bocholt über das Projekt und die zentralen Studienergebnisse informiert.

Die ausführliche Abschlussdokumentation wird zeitnah fertiggestellt. Nachfolgend werden die zentralen Ergebnisse zusammengefasst:

Trasse:

Die Realisierung der Gesamttrasse Isselburg-Velen ist grundsätzlich uneingeschränkt möglich. Entlang der ca. 46 km langen Radschnellwegtrasse sind insgesamt 4 Unterführungen übergeordneter Straßen und 13 Brücken über Straßen bzw. Gewässer geplant. Die Trasse verläuft zu ca. 50% auf der ehemaligen Bahntrasse. Ein Interessenkonflikt mit einer möglichen Reaktivierung der Bahnlinie besteht nicht, da nicht davon auszugehen ist, dass Schienenverkehr in der früheren Form mittelfristig zu realisieren sein wird.

In die Trassenführung einbezogen wurden jeweils die Anbindung wichtiger gewerblicher Standorte, Bildungsstandorte, ÖPNV-Haltestellen und der Innenstädte. Insgesamt erfolgt die Planung und Trassierung auf Grundlage der landesweit geforderten Ausbaustandards. Streckenpunkte, an denen die vorgegebenen Standards auf Grund örtlicher Gegebenheiten nicht gänzlich berücksichtigt werden können, werden ebenso wie Variantenbetrachtungen in der ausführlichen Projektabschlussdokumentation näher erläutert. Innerstädtisch soll sich der Radschnellweg in die Stadtbilder der Projektkommunen einfügen. Umwelt- und artenschutzrechtliche Belange wurden im Zuge der Trassenermittlung bereits vorabgestimmt und berücksichtigt.

Verkehrspotenziale:

Der Radschnellweg Westliches Münsterland Regio.Velo besitzt laut vertiefter Machbarkeitsstudie insgesamt ein hohes Nutzungspotenzial. Er ist dabei als Rückgrat einer umfassenden Radverkehrsstrategie mit entsprechenden Zubringern und Verknüpfungen zum ÖPNV zu verstehen. Hauptmotive für die Fahrradnutzung sind entsprechend der Erhebungen die individuelle Gesundheitsförderung, niedrigere Kosten, Umweltaspekte und Schnelligkeit (Zeitersparnis). Die Verkehrswirksamkeit der bevorzugten Trasse wurde zur Verifizierung der Verkehrsprognosen mit zwei unterschiedlichen Untersuchungsmethoden ermittelt. Hierbei wurde auch auf Erfahrungen der niederländischen Radschnellwegeplaner zurückgegriffen.

Im Raum Bocholt-Rhede-Borken werden bei voller Verkehrswirksamkeit der Gesamttrasse künftig je nach Teilbereich zwischen 2.000 und 5.000 Fahrradfahrer/innen pro Tag erwartet. Im Innenstadtbereich von Bocholt können es pro Tag sogar bis zu 11.000 Radfahrer/innen auf dem Radschnellweg werden. In den übrigen Bereichen der Trasse liegt die Radverkehrsbelastung zwischen 500 und 1.750 Radfahrer/innen pro Tag.

Im Vergleich zur Grundlagenstudie aus dem Jahr 2013 werden die Potenziale damit bestätigt bzw. in Teilen – gerade für die Teilabschnitte Bocholt-Rhede-Borken – signifikant übertroffen. Die Potenziale für den Abschnitt Isselburg-Bocholt fallen mit 500 bis 1.500 Radfahrer/innen pro Tag dagegen etwas geringer aus.

Kenngrößen	Abschnitt Isselburg-Velen
Radfahrten pro Tag auf dem Radschnellweg	60.800 Fahrten/Tag
Fahrradkilometer pro Tag auf dem Radschnellweg	288.000 Rad-km/Tag
Durchschnittliche Fahrtweite auf dem Radschnellweg	4,7 km
Neues Radverkehrsaufkommen durch Wechsler vom motorisierten Individualverkehr	13.100 Fahrten/Tag
Eingesparte Pkw-km pro Tag	98.700 Pkw-km/Tag

Für den Streckenabschnitt Velen-Coesfeld wurde gesondert eine erweiterte Potenzialerhebung durchgeführt. Die Verkehrspotenziale fallen mit 750 bis 800 Radfahrer/innen pro Tag zwischen Velen und Gescher-Hochmoor sowie 250 bis 500 Radfahrer/innen pro Tag zwischen Gescher-Hochmoor und Coesfeld gegenüber der Grundlagenstudie zwar höher aus. Dennoch erreichen die Potenziale insgesamt nicht die Größenordnungen der Strecke Isselburg-Velen.

Kosten:

Die Gesamtkosten für die Maßnahme einschließlich Planungskosten werden auf rund 42 Mio. Euro (brutto) kalkuliert. Hierbei wurde auch der voraussichtlich erforderliche Grunderwerb einschließlich öffentlicher Flächen berücksichtigt. Bezogen auf die Gesamtkosten beträgt der Preis pro Meter Radschnellweg damit rund 910 Euro. Die reinen Baukosten inklusive Baustelleneinrichtung betragen rund 26 Mio. Euro.

Nutzen-Kosten-Analyse:

Die Nutzen-Kosten-Analyse ist ein Ansatz, um zu bewerten, ob die Investition für den Radschnellweg Regio.Velo genügend Nutzen generiert, damit die Investition gesamtwirtschaftlich als „lohnend“ betrachtet werden kann. Ausgehend von den ermittelten Verkehrsprognosen kann der Nutzen des Radschnellwegs anhand anerkannter Kriterien konkretisiert und monetär beziffert werden. Derartige Kennwerte werden auch für andere Radschnellwegprojekte, wie dem Radschnellweg Ruhr, ermittelt.

Eine Realisierung des Radschnellwegs Regio.Velo würde demzufolge pro Jahr eine Senkung der CO₂-Emissionen in Höhe von 5.992 Tonnen mit sich bringen. Durch die gesundheitlichen Effekte des erhöhten Radfahrens werden jährlich rund 2 Mio. Euro an Krankheitskosten eingespart. Gleichzeitig wird eine Senkung der Verkehrsunfälle im Einzugsbereich des Radschnellwegs Regio.Velo prognostiziert. Diese entspräche einer Vermeidung von etwa 4 Schwerverletzten und 23 Leichtverletzten auf den Straßen der Projektkommunen pro Jahr.

Im Ergebnis weist der Radschnellweg Regio.Velo auch im Vergleich zu anderen Radschnellwegprojekten ein hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis von rund 4 aus. Demnach würde der gesamtwirtschaftliche Nutzen einer Realisierung die Kosten um das Vierfache übertreffen. Deutlich wird hieran insbesondere im Vergleich zu anderen Radschnellwegprojekten wie dem Radschnellweg Ruhr, dass der Radschnellweg Regio.Velo durchaus große Nutzungspotenziale besitzt und sich gleichzeitig mit – für derartige Infrastrukturprojekte vergleichsweise – moderaten Kosten realisieren ließe.

Prioritätenreihung:

Es ist eine abschnittsweise Projektumsetzung vorgesehen. Die Realisierungsabschnitte wurden insbesondere unter den Gesichtspunkten Verkehrspotenziale, abschnittsbezogene Kosten sowie der erwarteten Umsetzungsbedingungen gebildet. Ein erster Abschnitt soll von Bocholt – Rathaus bis Rhede – Rheder Bach realisiert werden. Dieser hätte eine Länge von rund 6,6 km und einen Finanzierungsbedarf von rund 8,0 Mio. Euro (inklusive Grunderwerb und bestehender KuBAal-Förderungen). Der Streckenabschnitt Bocholt-Rhede bietet sich insbesondere aufgrund der sehr hohen Verkehrspotenziale und der voraussichtlich guten Machbarkeit als erster Realisierungsabschnitt an. Hieran sollen die weiteren Teilabschnitte sukzessive anschließen.

Folgende Realisierungsabschnitte werden vorgeschlagen, wobei je nach Verlauf der Umsetzungen auch Wechsel innerhalb der Reihenfolge möglich bleiben:

Abschnittsnr./ Reihenfolge	Abschnitt		Abschnittslänge in km
	von	nach	
1	Bocholt Rathaus (Berliner Platz)	Rhede, Rheder Bach	6,6
2	Rhede-Rheder Bach	Borken, Nordesch	11,7
3	Borken, Nordesch	Borken, Sportplatz/ Landwehr (K57)	2,6
4	Anholt, Baubeginn	Bocholt Mussumer Höfgraben	9,1
5	Bocholt Mussumer Höfgraben	Bocholt Rathaus (Rossendale Promenade)	5,9
6	Borken, Sportplatz/ Landwehr (K57)	Ramsdorf, nach KP K 55n	3,6
7	Ortslage Ramsdorf	Kreisverkehr Tennisplatz	1,6
8	Ramsdorf, KV Tennisplatz	Velen, Bahnhofsallee	3,6
9	Velen, Bahnhofsallee	Velen Ortsmitte (KV L608/ L581)	1,4

V. Finanzierung und Baulastträgerschaft

Die Landesregierung hat sich in der Vergangenheit wiederholt zur Planung und Realisierung von Radschnellwegen in NRW bekannt. Der Staatssekretär hat im Zuge seines Besuchs in Bocholt Mitte Oktober zuletzt nochmals bekräftigt, die Baulast für Radschnellwege (Bau und Unterhalt) solle wie angekündigt vollständig auf das Land übergehen. Eine entsprechende Novellierung des Straßen- und Wegegesetzes NRW solle noch im Jahr 2015 in das Kabinett eingebracht werden. Mit einer Verabschiedung des Gesetzes könne im zweiten Quartal 2016 gerechnet werden. In der mittelfristigen Finanzplanung des Landes seien bis 2019 rund 13,5 Mio. Euro für die planerische und bauliche Realisierung von Radschnellwegen vorgesehen.

Nach Auskunft des Landes hat das Projekt Regio.Velo derzeit einen Planungsvorsprung vor den vier übrigen im Landeswettbewerb prämierten und geförderten Pilotprojekten. Die Ergebnisse der vertiefenden Machbarkeitsstudie – speziell auch für einen möglichen ersten Realisierungsabschnitt Bocholt-Rhede – werden auch von Landesseite positiv bewertet. Vor diesem Hintergrund empfiehlt das Land, möglichst ohne Verzug auch vertiefende Entwurfs-, Genehmigungs- und Ausführungsplanungen für den angedachten ersten Streckenabschnitt aufzunehmen, um möglichst zeitnah Baureife zu erlangen. Diese Planungen müssten wiederum durch die Projektkommunen beauftragt werden. Sie würden zu 80% von Landesseite gefördert. 20% der Kosten wären als kommunaler Eigenanteil einzubringen.

Insgesamt erwartet das Land ein Bekenntnis der Projektkommunen zu dem Ziel einer gemeinsamen Realisierung des Radschnellwegs. Hierfür müssen entsprechende Beschlussfassungen der Räte und des Kreistages beigebracht werden.

Diese Auskünfte und Absprachen zum möglichen weiteren Vorgehen wurden in einer zwischen dem Ministerium und den beteiligten Projektkommunen abgestimmten Zusammenfassung verschriftlicht und sind dieser Vorlage als Anlage beigelegt.

Eine nächste Planungsstufe würde an die Machbarkeitsstudie anknüpfen und vertiefende Entwurfs-, Genehmigungs- und Ausführungsplanungen für den ersten Streckenabschnitt Bocholt-Rhede umfassen. Die Gesamtkosten werden in Abstimmung mit der Bezirksregierung Münster kalkuliert und belaufen sich nach derzeitigem Kenntnisstand auf rund 300 T-EUR. Die in Aussicht stehende 80%ige Landesförderung würde demnach rund 240 T-EUR betragen. Es

verbliebe ein kommunaler Eigenanteil von rund 60 T-EUR. Die Projektkommunen schlagen nach einvernehmlichen Abstimmungen diesbezüglich folgendes Finanzierungsmodell vor.

- Der Kreis Borken trägt einen Finanzierungsanteil von 10 T-EUR. Diese Beteiligung an vertiefenden Entwurfs-, Genehmigungs- und Ausführungsplanungen wurde bereits im Kreishaushalt 2015 eingeplant, muss aber per Beschluss des Kreistages freigegeben werden. Zudem erbringt der Kreis Borken im Rahmen der nächsten Planungsstufe erforderliche Vermessungsarbeiten in Eigenleistung. Diese Arbeiten haben einen zu berücksichtigenden Gegenwert von vermutlich rund 10 T-EUR. Insgesamt könnte die Beteiligung damit ohne unmittelbare Auswirkungen auf den Kreishaushalt 2016 erfolgen.
- Die Sparkassen Westmünsterland und Bocholt unterstützen das Projekt Regio.Velo. Sie haben sich bereit erklärt, gemeinsam einen Zuschuss für die Planungskosten in Höhe von 20 T-EUR zu leisten.
- Da sich die neuerlichen Planungen ausschließlich auf den Streckenabschnitt Bocholt-Rhede beziehen, ist keine finanzielle Beteiligung der Städte Isselburg, Borken und Velen vorgesehen.
- Demnach verbleibt für die direkt betroffenen Projektkommunen Bocholt und Rhede in Summe ein Finanzierungsanteil von 20 T-EUR. Auch die Städte Bocholt und Rhede haben in den Haushalten 2015 vorsorglich je 10 T-EUR mit Sperrvermerk für eine nächste Planungsstufe eingestellt. Die Streckenlängen sowie auch die voraussichtlichen Baukosten des avisierten ersten Realisierungsabschnittes entfallen zu rund 60% auf Bocholter und zu rund 40% auf Rheder Stadtgebiet. In Anlehnung an diese Verhältnisse trägt die Stadt Bocholt (60%) eine Finanzierungsbeitrag von 12 T-EUR. Die Stadt Rhede (40%) leistet einen Anteil in Höhe von 8 T-EUR.

Insofern wäre die Aufbringung des kommunalen Eigenanteils in Summe gesichert.

Entsprechend den Absichtserklärungen des Landes ist gegenwärtig davon auszugehen, dass Kosten einer anschließenden baulichen Realisierung des ersten Streckenabschnitts Bocholt-Rhede wie auch Planungs- und Baukosten etwaiger weiterer Streckenabschnitte durch das Land getragen werden.

VI. Politisches Beteiligungsverfahren

Die Bewilligung der Landesförderung in Höhe von rund 240 T-EUR für die nächste Planungsstufe setzt ein Bekenntnis der Projektkommunen (Abschnitt Isselburg bis Velen) zum Ziel der Realisierung des Radschnellweges Regio.Velo unter den genannten Rahmenbedingungen sowie die Bereitstellung des kommunalen Eigenanteils voraus.

Vor diesem Hintergrund ist beabsichtigt, die Ergebnisse der vertiefenden Machbarkeitsstudie im November und Dezember in allen zuständigen Fachausschüssen der Projektkommunen (Abschnitt Isselburg bis Velen) öffentlich vorzustellen und zu beraten.

Die Bezirksregierung Münster hat in Aussicht gestellt, im Falle einer Einholung entsprechender Beschlussfassungen in allen Projektkommunen noch im Jahr 2015 eine Fördermittelbewilligung auszusprechen.

Wie unter Punkt III „Ausgangssituation bereits beschrieben geht es für die Stadt Coesfeld zunächst um eine generelle Unterstützung des Projektes, aber auch um eine Bekräftigung der Absicht, die Städte Gescher-Hochmoor und Coesfeld mit einer für den schnellen Radverkehr angemessenen Qualität an den Radschnellweg anzubinden.

VII. Regionale-Qualifizierungsverfahren

Die vertiefende Machbarkeitsstudie soll in Anbetracht der fachlich positiven Ergebnisse in Abstimmung mit der Regionale 2016 Agentur auch als Grundlage für einen Fortgang im Regionale-Qualifizierungsverfahren dienen.

Sofern sich die politischen Gremien der betroffenen Projektkommunen (Abschnitt Isselburg bis Velen) für eine Beteiligung an vertiefenden Planungen entscheiden, wird der Kreis Borken auf Basis der vertiefenden Machbarkeitsstudie zeitnah ein Projektdossier erstellen und damit die Aufnahme in den „A“-Status des Regionale-Qualifizierungsverfahrens beantragen. Hierüber könnte der Lenkungsausschuss der Regionale dann voraussichtlich am 15.03.2016 entscheiden.

Die Projektkommunen halten im Rahmen des Regionale-Projekts weiterhin die gesamte Strecke von Isselburg bis Coesfeld im Blick. In Anknüpfung an die vertiefende Machbarkeitsstudie für den Abschnitt von Isselburg bis Velen soll auch der Abschnitt von Velen bis Coesfeld weiter verfolgt werden. Andere Ausbaustandards sollen im Weiteren geprüft und erarbeitet werden. Die Standards für Radschnellwege dienen dabei als Orientierung. Die Regionale Agentur hat signalisiert, dass auch der Streckenabschnitt von Velen bis Coesfeld auf Grundlage der erweiterten Potenzialerhebung gemäß vertiefter Machbarkeitsstudie in den „A“-Status aufgenommen werden könnte. Im Zuge dessen sollen auch Maßnahmen zur Steigerung des Radverkehrsaufkommens zwischen Velen und Coesfeld mit einem Lückenschluss zur RadBahn Münsterland weiter betrachtet und im Projektdossier aufbereitet werden.

VIII. Weiteres Verfahren

Vorbehaltlich entsprechender Beschlussfassungen und einer anschließenden Fördermittelbewilligung sollen die Arbeiten der nächsten Planungsstufe für den Abschnitt Bocholt-Rhede zeitnah durch den Kreis Borken beauftragt werden, damit entsprechend der Empfehlung des Landes ohne größeren Zeitverlust weitergearbeitet werden kann. Vor diesem Hintergrund soll die Vergabeentscheidung zur nächsten Planungsstufe gem. § 50 Abs. 4 KrO NRW auf den Landrat übertragen werden.

Die nächste Planungsstufe wird nach gegenwärtiger Zeitplanung etwa ein Jahr in Anspruch nehmen, so dass unter Umständen Ende 2016/ Anfang 2017 – und damit im Regionale-Präsentationsjahr – Realisierungsreife für den ersten Streckenabschnitt erlangt werden könnte. Eine bauliche Umsetzung könnte dann im Anschluss in Verantwortung des Landes – voraussichtlich des Landesbetriebs Straßen NRW – erfolgen.

Anlagen:

Vermerk über einen Ortstermin mit Herrn Staatssekretär Michael von der Mühlen am 16.10.2015 in Bocholt