

**Sitzungsvorlage Nr. 0075/2015**

<b>Beratungsfolge</b>	<b>Datum</b>	<b>Status</b>
Kreisausschuss	21.05.2015	öffentlich
Ausschuss für Wirtschaft, Verkehr und Bauen	02.06.2015	öffentlich

<b>Zuständige Facheinheit:</b> 15 - Stabsstelle	<b>Berichterstatter/-in:</b> Ltd. Kreisrechtsdirektor Dr. Hermann Paßlick
--	---

**Beratungsgegenstand:**

Radschnellweg Westmünsterland Regio.Velo - Aktueller Sachstand

**Beschlussvorschlag:**

Der Sachstand zum Radschnellweg „Regio.Velo“ wird zur Kenntnis genommen.

**Rechtsgrundlage:**

./.

**Sachdarstellung:**

**I. Vertiefende Machbarkeitsstudie**

Im Rahmen des Regionale-Projekts Radschnellweg „Regio.Velo“ soll 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.

Die Bezirksregierung Münster hat im Dezember eine 80%-Förderung der vertiefenden Machbarkeitsstudie für den Trassenabschnitt Isselburg bis Velen bewilligt. Seither werden die Arbeiten zur vertiefenden Machbarkeitsstudie von der Arbeitsgemeinschaft „Franz Fischer Ingenieurbüro GmbH aus Dortmund – PTV Transport Consult GmbH aus Düsseldorf – Goudappel Coffeng Ingenieurgesellschaft aus Deventer (NL)“ ausgeführt. Umweltplanerische Aufgaben werden innerhalb der Arbeitsgemeinschaft durch das Büro Ingolf Hahn Landschafts- und Umweltplanung aus Essen wahrgenommen.

Hauptzielsetzung der vertiefenden Machbarkeitsstudie ist die fachplanerische Konkretisierung des Radschnellweges. 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. Grundlegende Abstimmungen mit der Unteren Landschaftsbehörde wurden inzwischen eingeleitet. Faunistische Kartierungsarbeiten zur Bewertung von planungsrelevanten Arten entlang eines möglichen ersten Streckenabschnitts von Bocholt bis Rhede werden derzeit durchgeführt. Planungsrechtliche Einzelheiten werden in Abstimmung mit der Bezirksregierung Münster konkretisiert.

Die Ergebnisse der vertiefenden Machbarkeitsstudie sollen voraussichtlich im Herbst vorgestellt und beraten werden. Auf Grundlage der Studienergebnisse haben die politischen

Gremien der beteiligten Projektkommunen dann zu gegebener Zeit darüber zu befinden, inwieweit der Planungsprozess fortgeführt wird. An die vertiefende Machbarkeitsstudie könnte sich – vorbehaltlich entsprechender kommunalpolitischer Zustimmungen – als nächster Schritt die Erarbeitung von wiederum zu 80% geförderten Ausführungsplanungen anschließen. Dies wäre zwingende Voraussetzung, um eine bauliche Realisierung erster Teilabschnitte der Trasse zu ermöglichen. Das Land hat für den Radschnellweg „Regio.Velo“ inzwischen Fördermittel für Ausführungsplanungen erster Abschnitte vorgesehen. Dies wurde auch durch den Regionalrat im März einstimmig bestätigt. Zudem bekennt sich das Land nach derzeitiger Kenntnis zu seiner Aussage, dass die Planungskosten für Radschnellwege nicht zu Lasten dritter Verkehrsmaßnahmen gehen. So soll das Jahresförderprogramm Nahmobilität 2015 um bedarfsorientierte Sonderzuweisungen im Zuge der Ausführungsplanung von Radschnellwegen aufgestockt werden.

## **II. Regionale-Qualifizierungsverfahren**

Die vertiefende Machbarkeitsstudie soll vorbehaltlich etwaiger positiver Ergebnisse in Abstimmung mit der Regionale 2016 Agentur auch als Basis einer Beantragung des „A“-Status im Qualifizierungsverfahren der Regionale dienen. Zu welchem Zeitpunkt ein entsprechendes Projektdossier bei der Regionale Agentur eingereicht werden kann, ist vom weiteren Erarbeitungsprozess, den anschließenden Beratungen und einer Konkretisierung der Baulastträgerschaft durch das Land abhängig.

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 wird auch am Abschnitt von Velen bis Coesfeld weiter gearbeitet. Andere Ausbaustandards werden geprüft und erarbeitet. Die Standards für Radschnellwege dienen dabei als Orientierung. Die Regionale Agentur hat signalisiert, dass auch der Streckenabschnitt von Velen bis Coesfeld auf Grundlage dieser Überlegungen und einer erweiterten Potenzialerhebung in den „A“-Status aufgenommen werden könnte. Im Zuge dessen werden auch Maßnahmen zur Steigerung des Radverkehrsaufkommens zwischen Velen und Coesfeld mit einem Lückenschluss zur Radbahn Rheine weiter betrachtet.

## **III. Öffentlichkeitsarbeit**

Die Koordination der Öffentlichkeitsarbeit zum Projekt obliegt weiterhin der Regionale Agentur. Da erst die vertiefende Machbarkeitsstudie konkretisierte Antworten auf wesentliche Fragestellungen geben wird, liegt der Schwerpunkt beteiligungsorientierter Formate im Herbst 2015. Die Ergebnisse der Studie sollen dann voraussichtlich in allen Projektkommunen im Rahmen öffentlicher Informationsveranstaltungen vorgestellt und beraten werden. Unter [www.regiovelo.info](http://www.regiovelo.info) gibt ein Fragen-Antworten-Katalog bereits heute Auskünfte zu Radschnellwegen im Allgemeinen sowie konkret zum Regionale-Projekt „Regio.Velo“.

Am 11./12.04.2015 wurde das Projekt „Regio.Velo“ auf der Messe Radtrends 2015 in der Freizeithalle Aasee Bocholt präsentiert. Zudem hat die Regionale Agentur mehrfach über den Einsatz ihres Elektro-Lastenrads berichtet.

Um die Infrastruktur „Radschnellweg“ im Vorfeld der Beratungen zum Projektfortgang tatsächlich erfahrbar zu machen, ist am 12.06.2015 eine Exkursion in die Niederlande zum „Fietssnelweg F35 Twente“ geplant. Neben einer grundlegenden Information über die Mobilitätspolitik der Region Twente und die Fahrradpotenziale für Radschnellverbindungen ist auch eine Pedelec-Tour auf einem bereits fertiggestellten Teilstück des im Bau befindlichen Radschnellwegs Twente vorgesehen. Hin- und Rückfahrt werden zentral organisiert. Zu der Exkursion sind vorrangig die zuständigen politischen Gremien der Projektkommunen und der Unterstützerkreis eingeladen.

#### **IV. Radschnellwege auf Landesebene**

Die Landesregierung hat sich wiederholt zur Planung und Realisierung von Radschnellwegen in NRW bekannt. Laut Absichtserklärung sollen noch in dieser Legislaturperiode das Straßen- und Wegegesetz novelliert und Radschnellwege als sog. Landesradwege in die Baulast des Landes übernommen werden. Ein konkretes Novellierungsverfahren steht allerdings weiter aus.

Insgesamt werden landesweit gegenwärtig Machbarkeitsstudien für vier weitere mögliche Radschnellwege vorbereitet (Herford/Minden, Städteregion Aachen, Düsseldorf/Monheim, Köln/Frechen). Bereits präsentiert wurde im Vorjahr eine umfassende Machbarkeitsstudie für den Radschnellweg Ruhr. Mit dem Radschnellweg Ruhr (RS1) soll eine ca. 100 Kilometer lange und mindestens 4 Meter breite Fahrradstraße durch den zentralen Bereich des Ruhrgebiets entstehen. Die Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Ruhr kommt zu dem Ergebnis, dass die geplante Trasse zwischen Duisburg und Hamm mit den Qualitätskriterien des Landes grundsätzlich realisierbar ist. Detailfragen der Trassenführung sollen nun im Rahmen der nächsten Planungsschritte näher bestimmt und entschieden werden.

Die Verbandsversammlung des Regionalverbands Ruhr (RVR) hat sich auf Grundlage der Studienergebnisse Ende März parteiübergreifend mit Ausnahme der FDP-Fraktion zu dem Ziel einer zeitnahen Realisierung bekannt. Ein Finanzierungs- und Trägerschaftskonzept soll in einem Arbeitskreis u. a. bestehend aus Bund, Land und dem RVR erarbeitet werden. Dabei soll die Frage der Sicherstellung eines langfristigen Qualitätsmanagements für Radschnellwege und die Bereitstellung der entsprechenden Mittel für die Unterhaltung einbezogen werden. Sowohl der Bund als auch das Land haben ihre Bereitschaft signalisiert, gemeinsam mit den kommunalen Vertreter/innen tragfähige Lösungen zu erarbeiten.

#### **Entscheidungsalternative(n):**

Ja                       Nein

Wenn ja, welche ?

#### **Finanzielle Auswirkungen:**

Der Aufwand von                      Euro ist im laufenden Budget finanziert:  Ja                       Nein

Es entstehen Folgewirkungen, die eine Veränderung des Budgets in Folgejahren verursachen:  Ja                       Nein

Wenn ja, wofür ? – Voraussichtlich in welcher Höhe ?