



ZukunftsLAND
Regionale 2016



Radschnellweg Westliches Münsterland

REGIOVELO

FREIE BAHN FÜR RADFAHRER

KURZFASSUNG – ERGEBNISSE VERTIEFENDE MACHBARKEITSSTUDIE REGIO.VELO

Borken/Dortmund, November 2015

IMPRESSUM

Auftraggeber:

Kreis Borken (in Federführung für die beteiligten Projektkommunen Isselburg, Bochohl, Rhede, Borken, Velen)
Stabsstelle
Burloer Straße 93
46325 Borken

Auftragnehmer:

Franz Fischer Ingenieurbüro GmbH
Emil-Figge-Straße 80
44227 Dortmund

in Zusammenarbeit mit

PTV Transport Consult GmbH, Düsseldorf
Goudappel Coffeng Ingenieurgesellschaft, Deventer (NL)
Ingolf Hahn Landschafts- und Umweltplanung, Essen

Bearbeitung (Federführung und Gesamtkoordination):

Dipl.-Ing. Jens Klähnhammer, Franz Fischer Ingenieurbüro GmbH

Redaktionelle Bearbeitung der Kurzfassung:

Regionale 2016 Agentur
Schlossplatz 4
46342 Velen

Regio.Velo im Internet:

www.regiovelo.info

Die vertiefende Machbarkeitsstudie Regio.Velo wurde gefördert aus Mitteln des Förderprogramms Nahmobilität des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr (MBWSV) des Landes Nordrhein-Westfalen

ERGEBNISSE DER MACHBARKEITSSTUDIE AUF EINEN BLICK

▪ Trassenführung

Unter Einbeziehung der ehemaligen Bahntrasse bietet die Streckenführung zwischen Isselburg und Velen insgesamt gute Voraussetzungen. Für Abschnitte, die durch ökologisch empfindliche Gebiete führen, wurden unter Mitarbeit der Unteren Landschaftsbehörde alternative Trassenführungen erarbeitet. Die durch die Trassenführung betroffenen Flächen befinden sich mehrheitlich bereits im Eigentum der Projektkommunen darüber hinaus auch im Besitz von privaten Eigentümern.

▪ Verkehrspotenziale

Die hohen Pendlerbewegungen im westlichen Münsterland bieten für einen Radschnellweg sehr gute Voraussetzungen. Für den Abschnitt Isselburg – Velen prognostiziert die Machbarkeitsstudie ein Radfahreraufkommen, das die Zahlen der Grundlagenstudie insgesamt bestätigt, zum Teil sogar übertrifft. Dem Abschnitt zwischen Velen und Coesfeld wird ebenfalls ein erhebliches Radfahreraufkommen bescheinigt, die Potenziale werden für diesen Abschnitt aber nicht ganz so hoch gesehen.

▪ Kosten

Die Gesamtkosten für die Maßnahme inkl. Planungskosten betragen 42 Mio. Euro (brutto). Bezogen auf die Gesamtkosten beträgt der Preis pro Meter Radschnellweg damit 910 Euro.

▪ Nutzen und Kosten des Projektes

Im Ergebnis weist der Radschnellweg Regio.Velo ein – auch im Vergleich zu anderen Radschnellwegprojekten – hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis von rund 4 aus. Demnach würde der gesamtwirtschaftliche Nutzen die Kosten um das Vierfache übertreffen. Prognostiziert werden deutlich positive Entwicklungen in den Bereichen Umweltschutz, Gesundheitsvorsorge und Verkehrssicherheit. Die Nutzeneffekte, die dem Radschnellweg Regio.Velo zugerechnet werden können, sind also beträchtlich größer als die anfallenden Kosten.

1. AUSGANGSSITUATION DES PROJEKTES

1.1 Radfahren im Münsterland

Die Projektidee Regio.Velo knüpft an die Potenziale der Radregion Münsterland an. Viele Menschen im westlichen Münsterland nutzen das Rad für den Weg zur Arbeit, zum Einkaufen und besonders auch in der Freizeit.

Dank der Entwicklungen im Bereich „E-Mobilität“ ergeben sich neue Möglichkeiten. Mit der Unterstützung durch den Elektromotor wird Radfahren schneller. Selbst anstrengende Etappen und längere Strecken bis 20 Kilometer lassen sich bequem mit dem E-Bike fahren. Der Absatz von E-Bikes erlebt aktuell einen Boom. Allein 2014 wurden in Deutschland rund 500.000 E-Bikes verkauft. Die jährlichen Absatzzahlen haben hohe Wachstumsraten.

Damit sich das Potenzial der E-Mobilität entfalten kann, braucht es eine neue Infrastruktur. Diese muss so dimensioniert sein, dass man schnell, sicher und bequem nebeneinander fahren und auch überholen kann.

1.2 Radfahren im ZukunftsLand

Im Zuge der Regionale 2016 soll mit Regio.Velo der erste Radschnellweg im Westlichen Münsterland realisiert werden. Die zwischen Isselburg und Coesfeld geplante Strecke soll eine optimale Infrastruktur für schnellen Radverkehr schaffen.

Sogenannte Premiumstandards wie ausreichend breite Fahrbahnen für jede Richtung, ein weitgehend kreuzungsfreier Verlauf, Beleuchtung und Winterdienst sollen Regio.Velo – gemeinsam mit dem ebenfalls in Planung befindlichen Radschnellweg Ruhr RS1 – zum Vorbild für weitere Radschnellwegprojekte in Nordrhein-Westfalen machen.

Die geplante Strecke von Isselburg über Bocholt, Rhede und Borken bis Velen beträgt rund 46 Kilometer. Die Weiterführung von Velen über Gescher bis Coesfeld umfasst rund 15 Kilometer.

1.3 Aufgabe der Machbarkeitsstudie

Nachdem bereits Ende 2013 in einer Grundlagenstudie die grundsätzliche Machbarkeit des Projekts Regio.Velo ermittelt wurde, geht die vertiefende Machbarkeitsstudie in die Detailplanung. Im Rahmen dieser Machbarkeitsstudie wurde durch externe Gutachterbüros geprüft, wo und wie der Radschnellweg die Städte sicher und komfortabel per Fahrrad und E-Bike miteinander verbinden kann.

Für alle Streckenabschnitte zwischen Isselburg und Velen wurden Lösungen für die Trasse, Querungen und Kreuzungen ermittelt. Fragen der Verkehrspotenziale, der Kosten sowie der Nutzen-Kosten-Relationen werden ebenfalls beantwortet. Die Machbarkeitsstudie berücksichtigt Belange des Natur- und Artenschutzes für einen ausgewählten Streckenverlauf.

Auch am Regio.Velo-Abschnitt von Velen bis Coesfeld wird weiter gearbeitet. Dabei sollen jedoch andere Lösungen mit „Qualitäten für Radschnellverkehr“ geprüft und erarbeitet werden. Der Streckenabschnitt ist daher nicht Bestandteil der Machbarkeitsstudie.

1.4 Wer plant Regio.Velo?

Regio.Velo wird unter koordinierender Federführung des Kreises Borken vorbereitet. Die an der Machbarkeitsstudie beteiligten Projektkommunen sind die Städte Isselburg, Bocholt, Rhede, Borken und Velen.

Für die Machbarkeitsstudie hat der Kreis Borken die Arbeitsgemeinschaft Franz Fischer Ingenieurbüro aus Dortmund beauftragt. Die Erarbeitung erfolgte gemeinsam mit den Planungsbüros PTV Transport Consult aus Düsseldorf und der Goudappel Coffeng Ingenieurgesellschaft aus Deventer (NL). Zusätzlich wurde für Untersuchungen zur Umwelt- und Landschaftsplanung das Büro Ingolf Hahn Landschafts- und Umweltplanung aus Essen eingebunden.

In die fachlichen Abstimmungen waren unter anderem die Bezirksregierung Münster, die Untere Landschaftsbehörde des Kreises Borken sowie der Naturschutzbund Deutschland (NABU) Kreisverband Borken eingebunden.

Die Kosten der vertiefenden Machbarkeitsstufe beliefen sich auf rund 250.000 Euro und wurden mit einem Fördersatz von 80 % vom Land NRW gefördert. Die verbleibenden 20 % der Kosten wurden von den beteiligten Projektkommunen und dem Kreis Borken übernommen.

1.5 Was sind die Kriterien bei der Streckenplanung?

Damit möglichst viele Menschen den Radschnellweg nutzen, wurden verschiedene Planungskriterien berücksichtigt.

Regio.Velo muss gut an das kommunale Radwegenetz angebunden sein. Die Strecke sollte die Radfahrer an wichtigen Zielen in der Region entlang führen. Die Streckenführung soll – soweit dies sinnvoll und möglich ist – weitgehend entlang der stillgelegten Bahntrasse verlaufen.

Außerdem wurden Qualitätskriterien für Radschnellwege übernommen, die von einem Expertengremium unter Leitung des NRW-Verkehrsministeriums erstellt wurden:

- **Schnelligkeit:** Direkte Verbindung und großzügig dimensionierte Wege zwischen den Städten
- **Sicherheit:** Getrennte Führung vom Kfz-Verkehr, Vorfahrtsregelungen bei Querungen, Winterdienst und (streckenweise) Beleuchtung, ausreichende Dimensionierung für schnellen, sportlichen Radverkehr (Überholen) und Alltagsverkehr (Nebeneinanderfahren)
- **Komfort:** angeknüpfte Verkehrsinfrastruktur (Ladestationen, Raststationen/-flächen etc.), Möglichkeit für Dauergeschwindigkeiten von 25 km/h (Zukunftsfähigkeit), keine Abhängigkeit vom Kfz-orientierten Ampelbetrieb

2. ERGEBNISSE DER MACHBARKEITSSTUDIE

2.1 Streckenführung

Die Realisierung der Gesamttrasse Isselburg-Velen ist uneingeschränkt möglich.

Entlang der rund 46 km langen Radschnellwegtrasse sind insgesamt vier Unterführungen übergeordneter Straßen und 13 Brücken über Straßen bzw. Gewässer geplant. Der Trassenverlauf, die Variantenbetrachtungen sowie die angedachten Realisierungsabschnitte können dem beigefügten Übersichtslageplan entnommen werden.

Im Regelfall wird der Radschnellweg in einer Breite von 4 m zuzüglich beidseitig verlaufender Grünstreifen in einer Breite von 0,50 m gebaut. In Bereichen mit starkem Verkehrsaufkommen werden auch 5 m realisiert. In Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen werden parallel Gehwege gebaut und bei ausreichendem Platz mit einem Grünstreifen getrennt. Querschnittsbeispiele sind der Abbildung 1 zu entnehmen. Streckenabschnitte, für die die vorgegebenen Standards nicht gänzlich berücksichtigt werden können, werden in der ausführlichen Projektabschlussdokumentation näher erläutert.

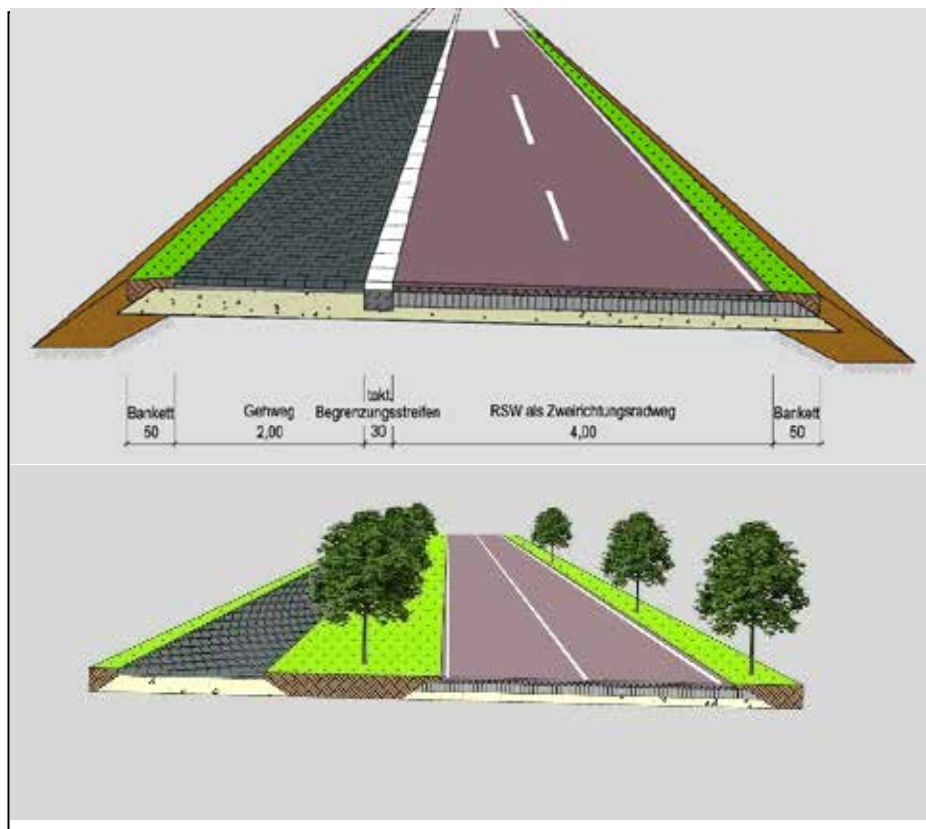


Abbildung 1: Querschnitte Radschnellweg

Die Trasse verläuft zu ca. 50 % auf der ehemaligen Bahntrasse. Die Grundstücke dieser Bahntrasse befinden sich nicht mehr im Eigentum der DB AG. Dennoch liegt abschnittsweise noch eine Widmung als Bahnfläche vor. Aus diesem Grund wird den betroffenen Kommunen (Bocholt und Rhede) empfohlen, einen Antrag auf Freistellung aus Gründen der Funktionslosigkeit der Bahntrasse beim Eisenbahn-Bundesamt zu stellen, um das Baurecht zu erlangen. Diese Anträge werden positiv beschieden, weil bereits mit früheren Bauleitplänen in Teilabschnitten Fakten für die Funktionslosigkeit der Gesamtstrecke geschaffen wurden. Jedoch ist aus formalen Gründen und einer finalen Klarstellung der künftigen Zweckbindung dieser Trasse diese Antragstellung empfohlen.

In Abschnitten, die sowohl der Unteren Landschaftsbehörde des Kreises Borken, den Kommunen sowie dem NABU Kreisverband Borken als besonders ökologisch empfindlich gegenüber Infrastrukturmaßnahmen bekannt waren, wurden im Rahmen der Machbarkeitsstudie vor Ort Umweltuntersuchungen durchgeführt. Dies betraf die Bereiche zwischen Borken und Rhede sowie östlich von Rhede. Als Ergebnis wurden in Teilbereichen kleinere Trassenveränderungen vorgeschlagen. Diese wurden sowohl mit der Unteren Landschaftsbehörde als auch mit dem NABU erörtert.

Zusammenfassung:

Die ehemalige Bahntrasse bietet für die Streckenführung zwischen Isselburg und Velen gute Voraussetzungen. Für Abschnitte, die durch ökologisch empfindliche Gebiete führen, wurden unter Einbeziehung der Unteren Landschaftsbehörde und des NABU alternative Trassenführungen erarbeitet. Die durch die Trassenführung betroffenen Flächen befinden sich entweder im Besitz von privaten Eigentümern oder der fünf Projektkommunen.

2.2 Verkehrspotenziale

Die Machbarkeitsstudie bescheinigt Regio.Velo aufgrund der vorhandenen Pendlerbeziehungen im Westmünsterland ein hohes Nutzungspotenzial. Der Radschnellweg wird als Rückgrat einer umfassenden Radverkehrsstrategie gesehen, der Verknüpfungen zum ÖPNV herstellt und mit den Zubringer-Wegen ein dichtes Mobilitätsnetz ermöglicht.

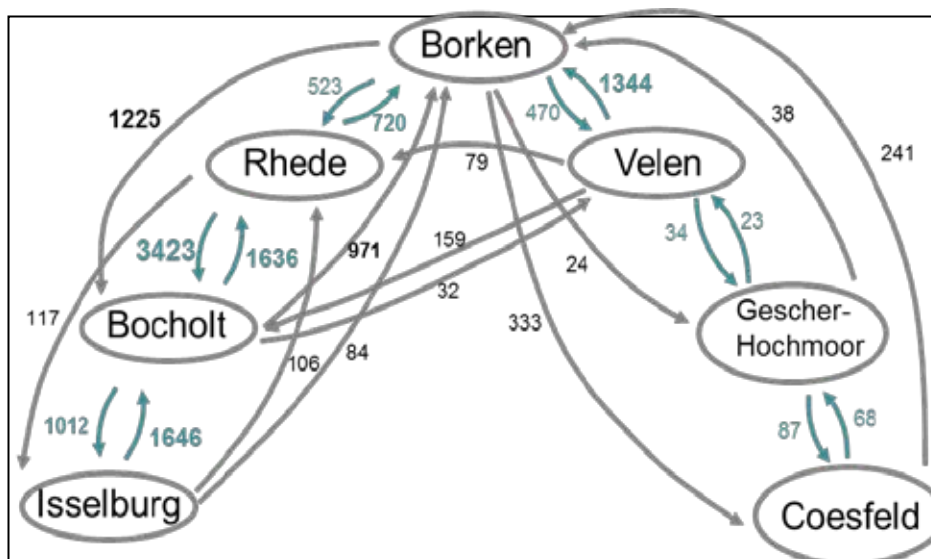


Abbildung 2: Pendlerbeziehungen

Hauptgründe, das Fahrrad zu nutzen, sind die individuelle Gesundheitsförderung, niedrigere Kosten, Umweltaspekte und Schnelligkeit (Zeitersparnis). Um zu ermitteln, welches Radfahrer-Aufkommen für die bevorzugte Trasse zu erwarten ist, wurden zwei unterschiedliche Untersuchungsmethoden angewandt. 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 könnten es pro Tag sogar bis zu 11.000 Radfahrer/innen auf dem Radschnellweg unterwegs sein. 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 – deutlich übertroffen. Die Potenziale für den Abschnitt Isselburg-Bocholt fallen mit 500 bis 1.500 Radfahrer/innen pro Tag dagegen etwas geringer aus.

Kenngroßen	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

Abbildung 3: Kenngroßen Regio.Velo

Für den Streckenabschnitt Velen-Coesfeld wurde 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 nicht die Größenordnungen der Strecke Isselburg-Velen.

Zusammenfassung:

Die hohen Pendlerbewegungen im westlichen Münsterland bieten für einen Radschnellweg sehr gute Voraussetzungen. Für den Abschnitt Isselburg – Velen prognostiziert die Machbarkeitsstudie ein Radfahreraufkommen, das die Zahlen der Grundlagenstudie bestätigt, zum Teil sogar übertrifft. Dem Abschnitt zwischen Velen und Coesfeld wird ebenfalls ein erhebliches Radfahreraufkommen bescheinigt, die Potentiale werden für diesen Abschnitt aber nicht ganz so hoch gesehen.

2.3 Kosten

Die Gesamtkosten für die Maßnahme inkl. Planungskosten betragen 42,011 Mio. Euro (brutto). Darin enthalten sind 7,382 Mio. Euro für den Grunderwerb, wobei davon wiederum 5,112 Mio. Euro vom Land an die Kommunen zu zahlen oder von diesen als Eigenanteil in das Projekt einzubringen wären.

Bezogen auf die Gesamtkosten beträgt der Preis pro Meter Radschnellweg damit 910 Euro. Die reinen Baukosten inkl. Baustelleneinrichtung betragen 26,116 Mio. Euro.

Kommune	Isselburg	Bocholt	Rhede	Borken	Velen	Gesamt
<i>Grunderwerb*</i>	640.192,50	2.066.913,00	1.170.567,50	2.961.092,50	543.746,00	7.382.511,50
<i>Baukosten (inkl. Beleuchtung und Rastplätze)</i>	3.088.045,30	5.778.146,10	3.411.910,00	7.653.859,00	4.939.999,40	24.871.959,80
<i>Baustellen- einrichtung</i>	154.402,27	288.907,31	170.595,50	382.692,95	246.999,97	1.243.597,99
<i>Planungs- kosten (12%)</i>	370.565,44	693.377,53	409.429,20	918.463,08	592.799,93	2.984.635,18
<i>Summe netto</i>	4.253.205,50	8.827.343,94	5.162.502,20	11.916.107,53	6.323.545,30	36.482.704,47
<i>19% MwSt.</i>	686.472,47	1.284.481,88	758.467,59	1.701.452,86	1.098.161,87	5.529.036,66
<i>Summe Brutto</i>	4.939.677,97	10.111.825,82	5.920.969,79	13.617.560,39	7.421.707,16	42.011.741,13

Abbildung 4: Projektkosten differenziert nach Kommunen (Angaben in Euro)

* In den Grunderwerbskosten sind 5,112 Mio. Euro für den Erwerb öffentlicher Flächen enthalten.

In der Kostenaufstellung für Bocholt muss berücksichtigt werden, dass für zwei Ingenieurbauwerke im Zusammenhang mit der Umsetzung des Projektes KuBAal eine 60%-Förderung in Höhe von ca. 0,87 Mio. Euro in Aussicht gestellt wurde. Der Gesamtbetrag von 10,154 Mio. Euro würde sich in diesem Fall um die genannte Fördersumme reduzieren.

Zusammenfassung:

Die Gesamtkosten für die Maßnahme inkl. Planungskosten betragen rund 42 Mio. Euro (brutto). Bezogen auf die Gesamtkosten beträgt der Preis pro Meter Radschnellweg damit 910,00 Euro.

2.4 Nutzen und Kosten von Regio.Velo

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. Derartige Kennwerte werden auch für andere Radschnellwegprojekte, wie den Radschnellweg Ruhr RS1, ermittelt.

Im Ergebnis weist der Radschnellweg Regio.Velo ein – auch im Vergleich zu anderen Radschnellwegprojekten – hohes Nutzen-Kosten-Verhältnis von rund 4 aus. Demnach würde der gesamtwirtschaftliche Nutzen die Kosten um das Vierfache übertreffen. Die Nutzeneffekte, die dem Radschnellweg Regio.Velo zugerechnet werden können, sind also beträchtlich größer als die anfallenden Kosten:

- Umwelt: Eine Realisierung des Radschnellwegs Regio.Velo würde eine Senkung der CO₂-Emissionen in Höhe von 5.992 Tonnen pro Jahr mit sich bringen.
- Gesundheit: Durch die gesundheitlichen Effekte des vermehrten Radfahrens sieht die Machbarkeitsstudie eine mögliche jährliche Krankheitskosten-Ersparnis in Höhe von rund 2 Mio. Euro.
- Verkehrssicherheit: Gleichzeitig wird eine Senkung der Verkehrsunfälle im Einzugsbereich des Radschnellwegs Regio.Velo prognostiziert. Diese entspräche einer Vermeidung von etwa vier Schwerverletzten und 23 Leichtverletzten auf den Straßen der Projektkommunen pro Jahr.

Mit anderen Worten lässt sich der Nutzen so beschreiben: Radfahrer auf dem Radschnellweg Regio.Velo tragen zum Umweltschutz bei, verbessern ihre Gesundheit und helfen Krankheitskosten zu sparen. Auf dem Radschnellweg fahren sie über längere Strecken schnell und kreuzungsfrei. Weniger Berührungspunkte mit dem Autoverkehr bedeuten weniger Unfälle.

Zusammenfassung:

Der Radschnellweg Regio.Velo besitzt große Nutzungspotenziale und ließe sich mit – für derartige Infrastrukturprojekte vergleichsweise – moderaten Kosten realisieren. Prognostiziert werden deutlich positive Entwicklungen in den Bereichen Umweltschutz, Gesundheitsvorsorge und Verkehrssicherheit.

3. SCHRITTE ZUR REALISIERUNG

3.1 Prioritätenreihung

Die Machbarkeitsstudie ist jetzt Grundlage für die Fragen, wie die Streckenabschnitte konkret umgesetzt werden können und welche Kosten damit verbunden sind.

Die Umsetzung ist abschnittsweise vorgesehen. Diese Teilstücke 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 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 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	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	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

Abbildung 5: Realisierungsabschnitte

Folgende Gründe waren für die vorgeschlagene Abschnittsbildung ausschlaggebend:

1. Das prognostizierte Radverkehrsaufkommen
2. Die verkehrswirksame Verknüpfung mit dem vorhanden Netz
3. Die finanzielle Rahmenbedingungen für den 1. Realisierungsabschnitt
4. Die zu erwartenden Planungsschwierigkeiten und damit verbundenen Zeitabläufe.

Für die einzelnen Realisierungsabschnitte wurden folgende Kosten ermittelt:

Abschnitt-Nr.:	1	2	3	4	5
Grunderwerb	1.345.920,58	2.331.634,85	888.327,75	659.192,50	1.228.747,80
Baukosten (inkl. Beleuchtung und Rastplätze)	5.251.540,80	6.438.802,50	1.443.325,00	3.550.345,30	2.296.375,30
Baustelleneinrichtung	262.577,04	321.940,13	72.166,25	177.517,27	114.818,77
Planungskosten (12%)	630.184,90	772.656,30	173.199,00	426.041,44	275.565,04
Summe netto	7.490.223,31	9.865.033,78	2.577.018,00	4.813.096,50	3.915.506,90
19% MwSt.	1.167.417,52	1.431.345,80	320.851,15	789.241,76	510.484,23
Summe Brutto	8.657.640,83	11.296.379,57	2.897.869,15	5.602.338,26	4.425.991,13
Abschnitt-Nr.:	6	7	8	9	Gesamt
Grunderwerb	494.778,72	131.586,53	252.841,89	49.480,89	7.382.511,50
Baukosten (inkl. Beleuchtung und Rastplätze)	1.301.312,00	3.046.712,50	620.603,40	922.943,00	24.871.959,80
Baustelleneinrichtung	65.065,60	152.335,63	31.030,17	46.147,15	1.243.597,99
Planungskosten (12%)	156.157,44	365.605,50	74.472,41	110.753,16	2.984.635,18
Summe netto	2.017.313,76	3.696.240,16	978.947,87	1.129.324,20	36.482.704,47
19% MwSt.	289.281,66	677.284,19	137.960,14	205.170,23	5.529.036,66
Summe Brutto	2.306.595,41	4.373.524,35	1.116.908,00	1.334.494,42	42.011.741,13

Abbildung 6: Investitionskosten differenziert nach Realisierungsabschnitten (Angaben in Euro)

Zusammenfassung:

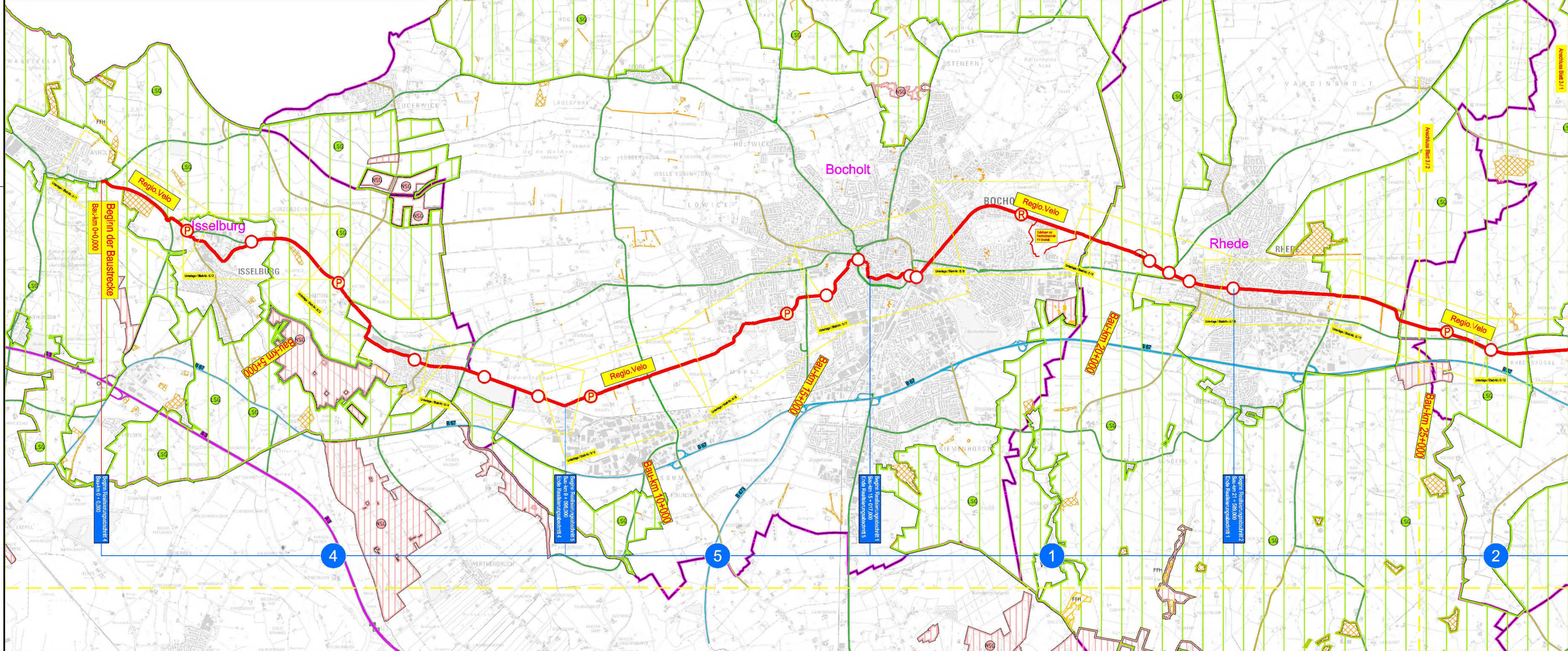
Die Umsetzung des Radschnellweges soll abschnittsweise erfolgen. Gestartet werden könnte mit dem Abschnitt Bocholt Rathaus – Rhede. Die Planungen werden hierfür noch ca. ein Jahr in Anspruch nehmen, ehe die bauliche Umsetzung erfolgen würde.

3.2 Ausblick

Auf Grundlage der positiven Ergebnisse der vertiefenden Machbarkeitsstudie könnten im Weiteren konkretisierende Entwurfs-/Genehmigungs- und Ausführungsplanungen für einen ersten Streckenabschnitt Bocholt-Rhede eingeleitet werden. Diese würden ca. 300.000 Euro kosten und würden wiederum zu 80% vom Land NRW gefördert.

Diese nächste Planungsstufe würde 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 soll dann im Anschluss in Verantwortung des Landes – Landesbetrieb Straßenbau NRW – erfolgen.

ÜBERSICHTSLAGEPLÄNE



Schutzgebiete Natur, Landschaft		Straßennetz	
	FFH-Gebiet		Bundesautobahn
	Naturschutzgebiet		Bundesstraße
	Geschützte Landschaftsbereiche		Landstraße
	Landschaftsschutzgebiet		Kreisstraße
Planung		Verwaltung	
	Baumaßnahme		Gemeindegrenze
	Knotenpunkt planfrei		Rastplatz
	Variante		Witterungsschutzanlage

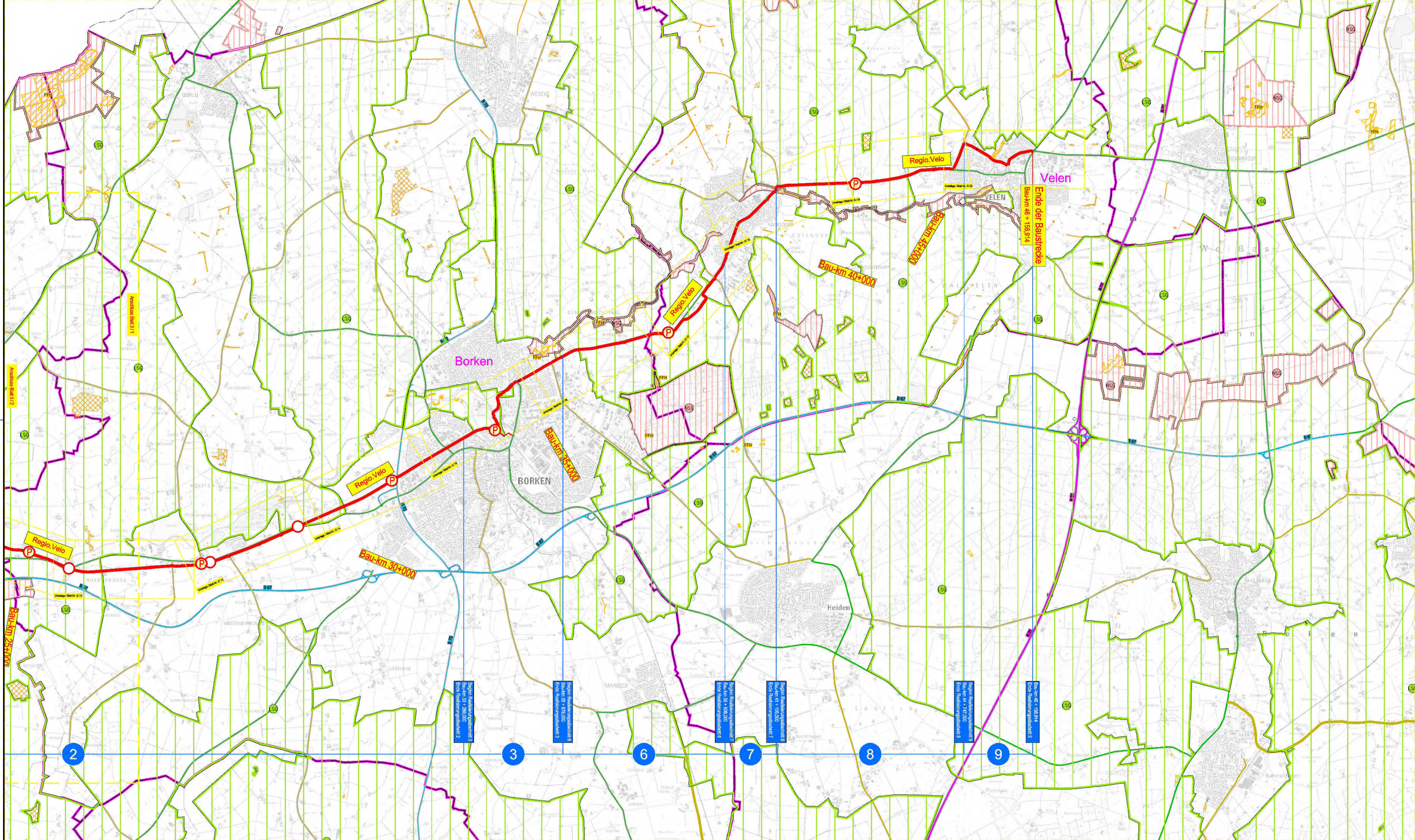
Vorentwurf			
4			
3			
2			
1			
Rev.	Art der Änderung	Datum	bearb. gepr.
Erstmals verteilt am:			

Auftraggeber: **Kreis Borken**

Projekt: **Radschnellweg Westliches Münsterland**

Darstellung: **Übersichtsplan**

Boarb.	Juni 15	Hensch	Maßstab: 1:25.000	Auftraggeber:
Gez.	Juni 15	Pöhl		
Gesehen:			Plan Nr.: 21400 / 10070882	
			Blatt Nr.: 3 / 1	
Dortmund, im Juni 2015			Blattgröße: 420x1189	den



Schutzgebiete Natur, Landschaft		Straßennetz	
	FFH-Gebiet		Bundesautobahn
	Naturschutzgebiet		Bundesstraße
	Geschützte Landschaftsbereiche		Landstraße
	Landschaftsschutzgebiet		Kreisstraße
Planung		Verwaltung	
	Baumaßnahme		Gemeindegrenze
	Knotenpunkt planfrei		Rastplatz
	Variante		Witterungsschutzanlage

Vorentwurf			
4			
3			
2			
1			
Rev.	Art der Änderung	Datum	bearb. gepr.

Erstmalig erstellt am:

Auftraggeber: **Kreis Borken**

Projekt: **Radschnellweg Westliches Münsterland**

Darstellung: **Übersichtslageplan**

Bearb.	Juni 15	Henschel	Maßstab:	1:25.000	Auftraggeber:
Gec.	Juni 15	Pohl	Plan Nr.:	21400 / 10070915	
Gesehen:			Blatt Nr.:	3 / 2	
Dortmund, im Juni 2015			Blattgröße:	420x189	den