

Sitzungsvorlage

für den **Bezirksausschuss**

Datum: 02.12.2009

für den **Stadtentwicklungs- und Bauausschuss**

Datum: 10.12.2009

für den **Rat der Stadt**

Datum: 17.12.2009

TOP: 3 öffentlich

Betr.: Beteiligung am gemeinsamen Bahnradweg Coesfeld-Rheine

Bezug: Haupt- und Finanzausschuss vom 11. Juni 2007, TOP 1 nö. S.,
Rat vom 19. Juni 2007, TOP 4 nö. S.

Höhe der tatsächl./voraussichtlichen **Kosten:** siehe Vorlage nö. S.

Finanzierung durch Mittel bei der HHSt.:
Über-/außerplanmäßige Ausgabe in Höhe von Euro:
Finanzierungs-/Deckungsvorschlag:

Beschlussvorschlag für den Stadtentwicklungsausschuss als Beschlussvorschlag für den Rat:

Die Stadt Billerbeck beteiligt sich an dem gemeinsamen Bahnradweg Coesfeld-Rheine.

Sachverhalt:

Die Entscheidung über die Beteiligung der Stadt Billerbeck an der Realisierung eines Radweges auf der ehemaligen Bahntrasse Rheine-Lutum und darüber hinaus bis Coesfeld betrifft einerseits die grundsätzliche Entscheidung über die Beteiligung und andererseits die Frage des Grunderwerbs sowie die weiteren Vertragsangelegenheiten. Die Angelegenheit ist daher sowohl in der öffentlichen Sitzung vom Grundsatz her, wie auch in der nichtöffentlichen Sitzung bezüglich der Grundstücks- und weiteren Vertragsangelegenheiten zu beraten.

Da davon auszugehen ist, dass den neuen Rats- und Ausschussmitgliedern die Entwicklung zu diesem Punkt sowie die Zusammenhänge der Bahnflächenthematik nicht bekannt sind und dieses Thema auch für die langjährigen Ratsmitglieder lange Zeit

zurück liegt, wird verwaltungsseitig vor dem Einstieg in das eigentliche Thema auch die Geschichte in groben Zügen dargelegt.

Nachdem der Bahnbetrieb auf der Bahnstrecke Lutum-Rheine eingestellt worden war, wurde die Trasse über viele Jahre gesichert, um sie insbes. aus militärischen Gründen wiederaufleben lassen zu können. Sie war damit anderen Entwicklungen und Veräußerungen entzogen.

2001/02 erfolgte das Verfahren zur Entlassung der Bahnstrecke aus dem Trassensicherungsvertrag. Diese Entwicklung, die es zuließ, auch kleinere Teilflächen aus der Trasse an Interessierte zu veräußern, wurde vom damaligen Rat der Stadt Billerbeck und auch von den anderen Städten und Gemeinden an der Strecke mit Bedauern zur Kenntnis genommen.

Parallel ergaben sich in vielen Orten in NRW erhebliche Probleme beim Umgang mit entbehrlichen Bahnflächen. Die Bahn versuchte die „guten“ Flächen bzw. die Flächen, für die von Kommunen oder Privaten Kaufinteresse bekundet wurde, möglichst teuer zu verkaufen. Dass die von privaten Käufern angedachten Nutzungen nach Verkauf und Entwidmung der Flächen von den Kommunen, die erst mit der Entwidmung die Planungshoheit für diese Flächen erhalten, vielleicht nicht mitgetragen würden, wurde von der Bahn oft nur unzureichend berücksichtigt und führte oft zu Problemen.

Die Einstellung der Bahn hat die Stadt Billerbeck bei der Entwicklung des Bahnhofes Billerbeck selber deutlich spüren dürfen.

Während die Stadt Billerbeck den Grunderwerb zu akzeptablen Konditionen noch selber erkämpfen musste, stellte auch das Land fest, dass die Entwicklung entbehrlicher Bahnflächen in vielen Fällen in NRW zu erheblichen Fehlentwicklungen führte. Um dieses zu vermeiden und den Kommunen ihren Stellenwert in diesem Prozess zu sichern, ergriff das damalige Städtebauministerium die Initiative und entwickelte mit der Bahn eine zeitlich befristete Gesellschaft, die Bahnflächenentwicklungsgesellschaft –BEG-, die sich nun dieses Themas annahm, mit den Gemeinden plante und entwickelte, um die entbehrlichen Flächen neuen, verträglichen Nutzungen zuzuführen.

Der wesentliche Schwerpunkt der Arbeit der BEG liegt in der Entwicklung und Hilfestellung bei kleineren Bahnhöfen. Obwohl die Entwicklung des Billerbecker Bahnhofes schon angelaufen war, war die Unterstützung der früheren Mitarbeiter des Ministeriums und späteren BEG für die Stadt noch äußerst hilfreich. Auf Bitten der Stadt konnte in diversen Terminen eine deutliche Unterstützung erfahren werden und ein insgesamt gutes Ergebnis für die Stadt erreicht werden.

Bezüglich der Entwicklung aller anderen entbehrlichen Bahnflächen entwickelte die BEG für 100 Kommunen in NRW eine Konsensvereinbarung. Diese Vereinbarung regelt einerseits, dass die BEG Entwicklungsperspektiven für entbehrliche Bahnflächen und insbesondere die Grundlagen für einen Verkauf erarbeitet. Dieses ist bei Bahnliegenschaften oft nicht einfach. Alle Bahnbelange sind zu prüfen und insbesondere ist die Altlastenfrage zu recherchieren und abschließend zu klären. Andererseits erklären die Kommunen in der Konsensvereinbarung ihre Mitwirkungsbereitschaft bei der Entwicklung der Flächen und bekommen ein uneingeschränktes Vorkaufsrecht. Ziel der BEG ist es, alle entbehrlichen Bahnflächen zu veräußern, um die Bahnflächenproblematik in den 100 Kommunen abschließend zu lösen.

Die größte zusammenhängende Fläche in Billerbeck ist die ehemalige Bahntrasse zwischen den Gemeindegrenzen Coesfeld und Rosendahl auf dem Gebiet der Stadt Billerbeck. Dem Abschluss der Vereinbarung wurde damals einstimmig zugestimmt.

Seit 2004 laufen die Überlegungen, wie mit der Strecke Lutum-Rheine verfahren werden soll. Vertreter aller Städte und Gemeinden an der Strecke, der beiden Kreise und auch vieler Fachbehörden wie auch des Zweckverbandes kamen zu dem einvernehmlichen Ergebnis, dass gemeinsam daran gearbeitet werden sollte, das Trassenband möglichst durchgehend zu erhalten.

Entsprechend der Konsensvereinbarung nahm die BEG ihre Arbeit auf und führte zu diversen Punkten Grundlagenermittlungen durch. In mehreren Gesprächsterminen mit allen Beteiligten wuchs die Überzeugung, dass die Sicherung der Trasse mit dem Bau eines Radweges verbunden werden sollte. Die BEG klärte die technische Machbarkeit, die Einbindung des Weges in das bestehende Radwegenetz, ließ Gutachten zum Grundstückswert erstellen, klärte Altlastenfragen durch umfangreiche Gutachten, ließ auch eine touristische Machbarkeitsstudie erstellen mit Befragungen an mehreren Punkten nahe der Bahntrasse, klärte die Fördermöglichkeiten, ließ die Brücken begutachten und gab eine Planung als Grundlage für die weiteren Detailüberlegungen in Auftrag.

In einem frühen Planstadium wurden für die Gemeinde Rosendahl und die Stadt Billerbeck die Planüberlegungen in einer gemeinsamen Veranstaltung den Ratsmitgliedern und Kreistagsabgeordneten am 23. Mai 2007 im Darfelder Bahnhof vorgestellt. Anschließend wurde die Angelegenheit in allen Räten der Städte und Gemeinden beraten. Während alle anderen Räte dem Projekt zustimmten, erfolgte nach positiver Vorberatung im HFA schließlich im Rat der Stadt Billerbeck eine Ablehnung.

Zum damaligen Zeitpunkt waren die Schätzkosten noch nicht sehr konkret. Unwägbarkeiten zu den Brücken, die übernommen werden müssen, konnten nicht abschließend geklärt werden. Insgesamt konnte die Kostenbeteiligung der Stadt daher nur sehr grob geschätzt werden. Außerdem gab es zu einer Förderung ebenfalls nur Absichtserklärungen, aber keine abschließenden Zusagen. Schließlich wurde damals festgestellt, dass der Radweg vom Grundsatz her auch ohne eine Billerbecker Beteiligung realisiert werden könnte, da Anschlüsse an Billerbeck über vorhandene Wege vorhanden sind. Der Bahnradweg würde entfernt vom Stadtzentrum an Billerbeck vorbeiführen, wurde ebenfalls angeführt.

Nach den positiven Entscheidungen in den anderen Räten wurde die Planung seitens der anderen Städte und Gemeinden fortgeführt. An allen offenen Detailfragen wurde intensiv gearbeitet. Während die BEG sich um die grundsätzlichen Fragen kümmerte, stieg der Kreis Steinfurt federführend in die Planung ein. Förderanträge wurden konkret gestellt und für den ersten Bauabschnitt bereits bewilligt. Der erste Bauabschnitt von Rheine bis Steinfurt wurde bereits erstellt und im Sommer 2009 eingeweiht. Die Resonanz aus der Bevölkerung ist überwältigend.

Im Verlauf der weiteren Planung wurde auch durch die Stadt Coesfeld ein großes Interesse an der Weiterführung des Radweges bis Coesfeld deutlich gemacht. Hier kann der Radweg zwar nicht auf der Bahntrasse geführt werden. Fast durchgehend bis zur Osterwicker Straße in Coesfeld sind jedoch die Bahnlinie begleitende ehemalige Bahnwegeflächen oder städt. Wegeflächen vorhanden, die heute teilweise anders genutzt werden. Auf diesen Flächen soll der Radweg erstellt werden.

Die Stadt Coesfeld hat inzwischen die entsprechenden Beschlüsse -unter dem Vorbehalt, dass sich auch die Stadt Billerbeck an dem Projekt beteiligt- gefasst und bittet die Stadt Billerbeck, sich ebenfalls an dem Radwegeprojekt zu beteiligen.

Aus Sicht der Verwaltung würde der Bahnradweg eine enorme Aufwertung für die Region bedeuten. So haben auch die von der BEG in Auftrag gegebenen Gutachten gezeigt, dass der Radweg zu einem „deutlichen und nachhaltigen Mehrwert in der Wertschöpfungskette des regionalen Tourismus“ führen kann. Die Elemente der ehemaligen Bahnanlage werden mit den landschaftlichen und lokalen Besonderheiten verknüpft und machen den Weg zu einem touristischen Highlight. Seine besondere Führung abseits des Autoverkehrs und die damit verbundene Verkehrssicherheit machen ihn vor allem für Familien mit Kindern besonders interessant. Darüber hinaus bietet der Radweg die Chance, die Schienentrasse in ihrem durchgängigen Verlauf für zukünftige Generationen nachhaltig zu sichern und eine Option für die Reaktivierung der Bahntrasse offen zu halten. Mit der Beteiligung der Stadt Coesfeld wird der Weg noch interessanter. Mit der Fortführung bis Coesfeld würde in etwa die Länge einer Marathonstrecke geschaffen.

Seitens der BEG, die -wie ausgeführt- maßgeblich die Grundlagen für die Realisierung des Radweges erarbeitet hat, wurde die Bereitschaft geäußert, weitere Erläuterungen zu dem Projekt vorzutragen. Aus terminlichen Gründen ist allerdings ein Vortrag nicht im Bezirksausschuss möglich. Es wurde daher eine Teilnahme an der Sitzung des Stadtentwicklungs- und Bauausschusses am 10. Dezember abgestimmt.

In vielen Betrachtungen wird vornehmlich auf die Bedeutung des Radweges für die touristische Förderung der Region abgestellt. Ebenso wichtig und vielleicht noch wichtiger ist jedoch auch die Steigerung der Attraktivität der Region für die eigenen Einwohner und Neubürger. So werden durch den Radweg Verbindungen zu weiteren Orten am oder in der Nähe zum Radweg erschlossen. Es ergeben sich neue attraktive Rundwege und nicht zuletzt wird eine ebene, auch unter Berücksichtigung des demographischen Wandels zu begrüßende Verbindung zwischen Billerbeck und Coesfeld geschaffen, die über die Realisierung eines ausgeschilderten Berkelrad-/wanderweges von der Quelle in Billerbeck bis zur Mündung in Zutphen noch eine besondere Bedeutung erlangen kann. Ab Lutum ist die Wegeführung des Berkelrad-/Wanderweges über den neuen Radweg in Richtung Coesfeld geplant.

Während bei den früheren Beratungen noch viele Punkte offen waren, lassen es die weiteren Überlegungen, Planungen und auch die konkreten Baukosten aus dem ersten Bauabschnitt nunmehr zu, relativ genau die Rahmenbedingungen für eine Realisierung des Radweges auf dem Gebiet der Stadt Billerbeck darstellen zu können.

Die Radwegelänge von der Stadtgrenze zur Gemeinde Rosendahl bis zur Stadtgrenze zur Stadt Coesfeld beträgt ca. 4,25 km.

Es wurde ein einheitlicher Ausbaustandard für den gesamten Radweg festgelegt mit einer asphaltierten Breite von 3,00 Metern. Wie die Entwicklung im Bereich des fertig gestellten 1. Bauabschnittes zeigt, ist diese Breite auch erforderlich.

Vorgesehen ist, dass die heutigen Wegekrenzungen als Verknüpfungspunkte erhalten und den neuen Bedürfnissen angepasst werden. Auf die beigefügten Anlagen wird verwiesen. Jedem nummerierten Verknüpfungspunkt auf dem Übersichtsplan ist ein Detailplan zugeordnet, auf dem die Planung für den Verknüpfungspunkt dargestellt ist. In der Sitzung wird auf jeden einzelnen Punkt konkret eingegangen.

Auf Billerbecker Gebiet müsste die Stadt 4 Brücken übernehmen, davon 2 Wegeüberführungen über die Bahntrasse und zwei Brücken, mit denen die Bahntrasse einen privaten Wirtschaftsweg (siehe Übersichtsplan Nr. 5, Zufahrt zu einem landwirtschaftlichen Betrieb über eine Kastanienallee ca. 100 m nördlich der Berkelbrücke) sowie den Mersmannsbach (siehe Übersichtsplan, A) überquert.

Von den beiden Wegeüberführungen liegt die eine kurz vor der Gemeindegrenze Rosendahl (siehe Übersichtsplan, Nr. 1) und die zweite im Bereich der Tischlerei, ca. 400 m südlich der Kreuzung der Landstraße Billerbeck-Osterwick (siehe Übersichtsplan, Nr. 4).

Während viele Bahn- oder Wegebrücken als sehr ansprechende gemauerte Bogenbrücken hergestellt wurden, weisen die beiden vg. Brücken Brückenplatten mit Stahlträgern auf. Die Widerlager, Brüstungen usw. sind verputzt. Der Zustand der Brücken ist relativ schlecht. Die Geländehöhe liegt etwa auf halber Höhe zwischen Bahntrasse und Wegeüberfahrt.

Aus Sicht der Verwaltung sollen die beiden Brücken abgerissen werden. Der Bahnradweg würde dann auf die Geländehöhe mit geringer Steigung angehoben und die Wirtschaftswege entsprechend abgesenkt werden (siehe Detailpläne 1 und 4).

Gleichzeitig erfolgt hiermit eine Verknüpfung des Bahnradweges mit dem übrigen Wegenetz ohne die Anlegung zusätzlicher Rampen.

Offene Fragen, über die noch beraten werden müsste, bestehen zurzeit noch im näheren Umfeld des Bahnhofes Lutum.

Es ist abgestimmt, dass der Radweg nach Überquerung der o. a. Kastanienallee-Hofzufahrt (siehe Übersichtsplan Nr. 5) im Wege einer Gestattung über die Berkelbrücke und die Kreisstraßenbrücke parallel zur Bahnlinie Münster-Coesfeld geführt werden kann und dann gegenüber dem Bahnhof Lutum am Fuße des Bahndammes weiter in Richtung Coesfeld verlaufen kann. Gleichzeitig würde dann im Bereich der Kreisstraßenbrücke die Verbindung zum weiteren Wegenetz und zum Bahnhof Lutum geschaffen. Eine Querung der Bahngleise im Bahnhofsbereich ist nicht möglich. Auf die Anlage „Planalternative Bahnhof Lutum A“ wird verwiesen.

Ein weiterer Verknüpfungspunkt könnte im Bereich der Brücke Kastanienallee-Hofzufahrt angelegt werden (siehe Übersichtsplan Nr. 5 und Detailplan 5). Sollte der mehrfach angesprochene Berkelradwanderweg über den alten Lutumer Fußweg geführt werden, gäbe es im Bereich dieses Verknüpfungspunktes eine optimale Anbindung. Auf die Anlage „Planalternative Bahnhof Lutum B“ wird verwiesen.

Zu berücksichtigen ist, dass die Hofzufahrt im Privateigentum steht und die Inanspruchnahme mit dem Eigentümer noch zu verhandeln wäre. Ein Vorgespräch wurde vor längerer Zeit geführt.

Im Falle der Realisierung dieses Verknüpfungspunktes wäre alternativ auch denkbar, den Bahnradweg an diesem Punkt auf die Hofzufahrt zu führen und dann zur Kreisstraße und über bzw. entlang der Kreisstraße bis zum Bahnhof bzw. zur Kreisstraßenbrücke. Auf die Anlage „Planalternative Bahnhof Lutum C“ wird verwiesen. In diesem Falle könnte auch darüber nachgedacht werden, auch diese Brücke ersatzlos zu beseitigen.

Ein weiterer Verknüpfungspunkt sollte direkt am Bahnhof Lutum (siehe Übersichtsplan Nr. 6 und Detailplan 6) angelegt werden. Hier würde die Möglichkeit bestehen, den Ausbau der vorhandenen und ggf. von weiteren Parkplätzen über eine Förde-

rung mitfinanziert zu bekommen und den Bahnhofsbereich damit ansprechender zu gestalten. Die entsprechenden Flächen können im Zusammenhang mit dem Grunderwerb für den Bahnradweg erworben werden. Sollte der Berkelradwanderweg weiterhin über vorhandene Wege geführt werden oder sollte sich die Möglichkeit ergeben, ihn auf einer längeren Strecke ab der Kläranlage nahe an der Berkel anzulegen, wäre der Bahnhof Lutum für diesen Weg ebenfalls ein geeigneter Verknüpfungspunkt.

Optimal wäre natürlich die Realisierung aller genannten Varianten. Sollte der Beteiligung an dem Radwegeprojekt zugestimmt werden, müssten die vorstehenden Fragestellungen weiter ausgearbeitet und entschieden werden.

Der Radweg soll von Rheine bis Coesfeld ein einheitliches Erscheinungsbild mit einheitlichen Erkennungsmerkmalen erhalten. So ist vorgesehen, an der gesamten Trasse –nicht durchgehend, sondern dort wo es Sinn macht- Säulenhainbuchen als Heister zu pflanzen. An den Verknüpfungspunkten sollen einheitlich Kirschbäume gepflanzt werden.

Eine weitere Ausstattung des Radweges ist vorgesehen. Diese soll sich insbesondere an den bahntypischen Ausstattungselementen orientieren. Da diese Ausstattung nicht über die Radwegförderung gefördert werden kann, hat die BEG die grundsätzliche Fördermöglichkeit durch die NRW-Stiftung abgestimmt.

Hier geht es z. B. um den Erhalt der vorhandenen Hektometersteine. Diese Steine markieren jeweils 100-Meter-Abstände. Fehlende Steine bei vollen Kilometern sollen neu erstellt werden. Die Übergänge von einer Stadt zur anderen sollen deutlich gemacht werden. Die Ausschilderung soll natürlich in das Radwegenetz NRW eingepasst werden. An wesentlichen Punkten sollen alte Leitermasten der Bahn aufgearbeitet werden und als Werbeträger für den Radweg dienen. Wegbegleiter und Mastverlängerungen von Schildermasten sollen rot-weiß gestreift erstellt werden (entsprechend den Bahnschranken). Außerdem sind an ausgewählten Standorten (z. B. Bahnhof Lutum) Schautafeln vorgesehen. Kleinere Schautafeln könnten an Wegweisern angebracht werden, z. B. um auf Lokale und Hotels in der Nähe aufmerksam zu machen. Darüber hinaus sind an der Strecke und an ausgewählten Verknüpfungspunkten Aufenthaltsbereiche (Bänke, Fahrradständer, ggf. Tische) vorgesehen. Auf besondere Ausblicke (z. B. Blick auf die Stadt Billerbeck mit dem Ludgerus-Dom) soll hingewiesen werden.

Diese Ausstattungselemente wären Gegenstand eines gemeinsamen Antrages an die NRW-Stiftung.

Andere Städte und Gemeinden beabsichtigen, den Radweg durch teilweise umfassende Projekte an der Strecke weiter aufzuwerten. So sind aufwendige Maßnahmen im Bereich des Darfelder Bahnhofes vorgesehen. Am alten Bahnhof in St. Arnold wurde bereits parallel zum Radweg eine Draisinenstrecke geschaffen.

Für Billerbeck beläuft sich die Kostenschätzung für das gesamte Vorhaben – einschließlich Grunderwerb- auf ca. 1.065.000,- bis 1.237.500,- Euro. Bezüglich der Details wird auf die Vorlage zur nichtöffentlichen Sitzung verwiesen. Wie dort ausgeführt wird, verbleibt für die Stadt Billerbeck voraussichtlich ein Eigenanteil je nach Ausführung des Vorhabens im Umfeld des Bahnhofes Lutum in Höhe von ca. 58.000,- Euro bis 101.125,- Euro.

Im Gegensatz zu den damaligen Beratungen basieren die genannten Kosten zum größten Teil auf Erfahrungen, Ausschreibungs- und Abrechnungsergebnissen aus

dem 1. Bauabschnitt. Letzte Unwägbarkeiten können natürlich nicht gänzlich ausgeschlossen werden, sind aber nunmehr relativ gering.

Unter Berücksichtigung des nunmehr konkretisierten relativ geringen Eigenanteils der Stadt Billerbeck und der Absicht der Stadt Coesfeld, sich an dem Projekt zu beteiligen, wird verwaltungsseitig vorgeschlagen, dass die Stadt Billerbeck sich nunmehr an dem Projekt beteiligt.

i. A.

Gerd Mollenhauer
Fachbereichsleiter

Marion Dirks
Bürgermeisterin

Anlagen:

Übersichtsplan zweiteilig

Detailpläne 1 – 6

Planalternativen Bahnhof Lutum A bis C