

## RAHMENVEREINBARUNG

über die Anlegung eines **durchgehenden Radwegs** (Volmetalradweg) entlang der Bundesstraße 54, auf den Gebieten der Kommunen Meinerzhagen, Kierspe, Halver, Lüdenscheid, Schalksmühle

zwischen

der Bundesrepublik Deutschland,  
vertreten durch das Land Nordrhein-Westfalen,  
vertreten durch das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen,  
vertreten durch die Geschäftsführung des Landesbetriebs Straßenbau Nordrhein-Westfalen, diese handelnd durch den Leiter der Regionalniederlassung Südwestfalen in Netphen, nachstehend **Straßenbauverwaltung** genannt

und

den **Kommunen** Meinerzhagen, Kierspe, Halver, Lüdenscheid und Schalksmühle

### Präambel

- (1) Mit der Finanzierung des Baus von Radwegen an Bundesstraßen verfolgt der Bund das Ziel, die Straßenverkehrssicherheit zu verbessern und den Verkehr zu verflüssigen. Darüber hinaus tragen solche Radwege zur Förderung des Radverkehrs durch Verbesserung der Radwegenetze bei. Der Bau von Radwegen an Bundesstraßen in der Baulast des Bundes kann somit gleichzeitig der Erweiterung vorhandener Radverkehrsnetze einschließlich sinnvoller Lückenschlüsse dienen.  
Die Anlage neuer Radwege kommt grundsätzlich auch bei ansonsten nicht zum Ausbau vorgesehener Straßen infrage. Zur Vermeidung einer unnötigen Inanspruchnahme von Flächen können andere Wege in eine Radwegeplanung an der Bundesstraße einbezogen werden, solange der Weg in einem örtlichen Zusammenhang mit der Bundesstraße steht.
- (2) Der „Volmetalradweg“ wird Bestandteil des Radnetzes Südwestfalen. Dieses Radnetz ermöglicht, über eine flächendeckende Wabenstruktur die gesamte Region auf Etappen von 30 bis maximal 60 Kilometern zu erfahren.

Der Volmetalradweg ist ein Leitprojekt der REGIONALE 2013 „Oben an der Volme“. Dieses Leitprojekt ist ein Bestandteil des Volmebands, das zudem aus der Revitalisierung der an die Volme angrenzenden Flächen und der Aktivierung der Bahn besteht. Mit der B 54 ist die Bahnlinie die wichtigste Achse des überregionalen Verkehrs unterstützt durch den durchgehenden, regional wirksamen Radweg.  
Die Revitalisierung der oben genannten Volmeflächen geschieht im Kontext mit dem Programm des Märkischen Kreises „Ein Kreis packt aus“.

Der „Volmetalradweg“ bildet zukünftig eine Verbindung von Meinerzhagen bis Schalksmühle.

Über den Volmetalradweg sind die Verknüpfungen aller Bahnhöfe geplant und die Anbindungen wichtiger REGIONALE Projekte wie die vitalisierte Innenstadt Meinerzhagen mit dem neuen Platz „Volmemarkt“, der „VolmeFreizeitPark“ in Kierspe, Wasserkraft-Projekt ehemals Fabrik Brune, die Bahnhofsumfelder von Halver-Oberbrügge und Lüdenscheid-Brügge sowie das Zentrum von Schalksmühle, vorgesehen.

Die entlang der Strecke befindlichen Haltepunkte und Bahnhöfe der Volmetalbahn sollen alle mit Radstationen und GPS-Infopoints ausgestattet und als Radbahnhöfe klassifiziert werden, sie sind vom regionalen Radweg aus erreichbar. Dadurch wird eine deutliche Steigerung der Mobilität im oberen Volmetal sowohl für den Alltagsradverkehr als auch für den Freizeit- und touristischen Radverkehr und eine thematische, inhaltliche und räumliche Vernetzung der vier Kommunen erreicht.

- (3) Der geplante durchgehende Volmetalradweg von Meinerzhagen nach Schalksmühle steht in einem direkten Zusammenhang mit der B54. Als durchgehender Radweg schließt er eine Lücke im Radwegenetz und trennt zugleich den kontinuierlich zunehmenden Radverkehr vom Kfz-Verkehr auf der B54.

Die straßenferne Führung in vielen Teilstücken ist dabei aufgrund der beengten Topographie an der B54 die einzige, technisch machbare und bezahlbare Möglichkeit. Zudem erhöht die straßenferne Führung an vielen Stellen die Attraktivität für die Nutzerinnen und Nutzer.

Dies betrifft in besonderer Weise den Bahntrassenradweg, der zwischen Schalksmühle und Lüdenscheid-Brügge auf separater Trasse, niveaufrei von der B 54 und anderen Straßen verläuft.

Der Bahntrassenradweg nutzt das nicht mehr benötigte zweite Gleis der Bahnstrecke, einen separat geführten Tunnel und Brücken der Bahnstrecke. Insgesamt verkürzt er die Verbindung erheblich und wird sowohl für den Alltagsverkehr als auch den Tourismus eine hohe Attraktivität haben.

Insgesamt ist der radverkehrliche und -touristische Wert einer durchgehenden Radwegeverbindung als „Volmetalradweg“ für die anliegenden Kommunen von hoher auch wirtschaftsfördernder Bedeutung. Deshalb liegt der Bau eines durchgehenden Volmetalradwegs zugleich im Interesse des Baulastträgers der B 54 wie der Anliegerkommunen.

## **§ 1 Gegenstand der Vereinbarung**

- (1) Die Straßenbauverwaltung beabsichtigt, entlang der Bundesstraße 54, zwischen Meinerzhagen und Schalksmühle einen durchgängigen Radweg anzulegen. Aufgrund der topographischen Gegebenheiten kann dieser Radweg nur zum Teil straßenbegleitend geführt werden. Für den überwiegenden Teil der Strecke bietet sich eine von der Fahrbahn getrennte, aber parallel zu dieser verlaufende (straßenferne) Führung über kommunale Straßen und Wege, über auszubauende Wirtschaftswege sowie teilweise neu zu bauende Wege und über eine stillgelegte Eisenbahntrasse (Bahntrassenradweg) an.
- (2) Die fünf Kommunen übernehmen Planung und Baudurchführung der straßenfernen Teilstücke einschließlich des Bahntrassenradwegs in eigener Regie.
- (3) Die Realisierung eines durchgängigen Volmetalradwegs soll sukzessive erfolgen. Als Realisierungszeitraum werden 3 bis 5 Jahre angestrebt.
- (4) Dazu werden Teilstücke gebildet, die auch ohne die komplette Durchgängigkeit über einen eigenen Verkehrswert verfügen. Die Kommunen haben zusammen mit der Straßenbauverwaltung eine Liste der verschiedenen Teilstücke auf Basis der Vorplanung durch das Büro Architek-

turStadtplanungStadtentwicklung Hamerla I Gruß-Rinck I Wegmann + Partner erarbeitet (Anlage 1). Eine Fortschreibung erfolgt in gemeinsamer Abstimmung.

- (5) Planungs- und Bauvereinbarungen werden zwischen der Straßenbauverwaltung und der jeweils betroffenen Kommune für die einzelnen Abschnitte unter folgenden Voraussetzungen geschlossen:
  - Grundsätzliche Sicherung der nötigen Grundstücke
  - Grundsätzliche planungsrechtliche Genehmigungsfähigkeit
  - Technische und wirtschaftliche Realisierbarkeit
  - Vorliegen der haushaltsrechtlichen Voraussetzungen.
- (6) Auf der Basis der geschlossenen Vereinbarungen zu § 1 (5) planen und bauen die jeweiligen Kommunen die festgelegten Abschnitte. Ziel ist es, dass Planung und Realisierung für die jeweiligen Abschnitte in einem überschaubaren zeitlichen Zusammenhang liegen und die jeweiligen Abschnitte über einen eigenen Verkehrswert verfügen.

## **§ 2**

### **Planung, Baurecht und Durchführung der Baumaßnahme, Grunderwerb**

- (1) Für die Geh- und Radweg - Maßnahme soll kein straßenrechtliches Planfeststellungsverfahren nach § 17 Abs. 1 bzw. 1a FStrG durchgeführt werden. Die Dokumentation des Falls unwesentlicher Bedeutung erfolgt durch die Straßenbauverwaltung. Für die von den Kommunen zu realisierenden Teilstücke bewirken die Kommunen die hierfür erforderlichen Zustimmungen, Erlaubnisse und Genehmigungen.
- (2) Die Kommunen führen die Planung und den Bau zur Anlegung des Radwegs auf den von ihnen zu planenden und zu bauenden Teilstücken unter Beachtung der jeweiligen gültigen einschlägigen Bestimmungen bzw. technischen Vorschriften und unter Zugrundelegung der abgestimmten Planung im Einvernehmen mit der Straßenbauverwaltung durch. Die Planungen unterliegen zudem einem Sicherheitsaudit durch die Straßenbauverwaltung.
- (3) Die Kommunen sind für die gesamte Planung, einschließlich Ausschreibung, die Vergabe, Baudurchführung und -überwachung, Abrechnung sowie die Vertragsabwicklung nebst Koordination der Baumaßnahme zuständig und schaffen hierfür – im Einvernehmen mit der Straßenbauverwaltung – alle erforderlichen rechtlichen und tatsächlichen Voraussetzungen (u.a. Grunderwerb) zur Durchführung der vorgesehenen Baumaßnahme. Bei der Bemessung der Entschädigung beim Grunderwerb gelten die Grundsätze des Enteignungs- und Entschädigungsrechts.

## **§ 3**

### **Kostenübernahme und – erstattung, Mehrbreiten, Verkehrssicherungspflicht, Unterhaltung, Erhaltung, Eigentum**

- (1) Den Bau und den Grunderwerb des Geh- und Radwegs an der freien Strecke der Bundesstraße führt die Straßenbauverwaltung in eigener Zuständigkeit durch und trägt sämtliche anfallenden Kosten. Bei den straßenfernen Radwegen übernimmt die Straßenbauverwaltung die Kosten für den Bau und den Grunderwerb, dies gilt auch für den Bahntrassenradweg.

Zur Verbesserung der Sicherheit und Leichtigkeit des Fußgänger- und Radverkehrs an der freien Strecke wird in der Regel ein Radweg in einer befestigten Breite von 2,50 m, nebst aller erforderlichen Nebenanlagen, auf Kosten des Baulastträgers der Bundesstraße hergestellt.

Wünschen die Kommunen eine größere Breite bzw. anderweitigere, bessere Befestigung des Geh- und Radwegs, so tragen sie die hierdurch entstehenden Mehrkosten.

- (2) Die Kommunen übernehmen die betriebliche Unterhaltung und, falls witterungsbedingt notwendig, den Winterdienst für die straßenfernen Radwege auf ihrem jeweiligen Gebiet. Die Erstattung der Unterhaltskosten erfolgt vorzugsweise im Wege der Ablösung.

Die Kommunen verpflichten sich, die Straßenbauverwaltung von allen Ansprüchen Dritter, die gegen sie aus mangelnder Erfüllung der Verkehrssicherungspflicht erhoben werden, freizustellen und schadlos zu halten.

- (3) Die bauliche Unterhaltung des Radwegs an der freien Strecke der Bundesstraße verbleibt beim Straßenbaulastträger. Auch bei den straßenfernen Radwegen übernimmt die Straßenbauverwaltung die bauliche Unterhaltung.

Die Straßenbauverwaltung übernimmt für die Geh- und Radwege in der Straßenbaulast der Kommune, die einer Nutzung durch Dritte unterliegen (Wirtschaftswege), die Kosten für die einmalige Herstellung. Die bauliche Unterhaltung verbleibt bei den Kommunen.

Wird der Radweg ohne Trennung über bestehende (öffentliche oder private) Straßen- und/oder Wegeflächen geführt, obliegt die bauliche Unterhaltung weiter der jeweiligen Kommune.

- (4) Das Eigentum des Radwegs an der freien Strecke der Bundesstraße verbleibt beim Straßenbaulastträger. Beim straßenfernen Radweg (dies gilt auch für den Bahntrassenradweg) wird die Straßenbauverwaltung Eigentümer. Wird der straßenferne Radweg ohne Trennung über bestehende (öffentliche oder private) Straßen- und/oder Wegeflächen geführt, verbleibt das Eigentum bei der jeweiligen Kommune und gegebenenfalls beim privaten Eigentümer. Im Falle des Verbleibs bei einem privaten Eigentümer, wird die Eintragung einer Grunddienstbarkeit zu Gunsten der Straßenbauverwaltung im Grundbuch angestrebt.

#### **§ 4 Verwaltungskosten**

Die Straßenbauverwaltung erstattet der Kommune auf Nachweis die gesamten Kosten für die Planung, Ausschreibung, Vergabe, Bauüberwachung, Abrechnung und Vertragsabwicklung. Die Vergabe dieser Leistungen ist vorher mit dem Landesbetrieb abzustimmen. Verwaltungskosten werden nicht erstattet.

Der Abschluss einzelner Planungs- und Bauvereinbarungen zwischen der Straßenbauverwaltung und den jeweils betroffenen Kommunen erfordert die Vermessung der Trasse (Katasterbildung für den Grunderwerb und die topografische Aufnahme) die Erstellung von Gutachten, insbesondere einer Umweltverträglichkeitsuntersuchung (inklusive eines Artenschutzgutachtens) und eine technische Vorplanung für den Volmetalradweg (Machbarkeitsuntersuchung). Die Kosten hierfür übernimmt die Straßenbauverwaltung.

**§ 5**  
**Schlussbestimmungen**

- (1) Die Liste der Teilstücke ist Bestandteil der Vereinbarung.
- (2) Änderungen und Ergänzungen zu dieser Vereinbarung bedürfen der Schriftform.
- (3) Diese Vereinbarung ist *fach* gefertigt.  
Die Straßenbauverwaltung (RNL SW) und jede der genannten Kommunen erhält eine Ausfertigung.

Stand 19.02.2015  
ASS, Düsseldorf