

## Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
<b>Stadtentwicklungsausschuss</b>	09.04.2013	öffentlich

<b>Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)</b>
<b>Radschnellweg OWL, Radschnellweg Bielefeld - Werther, Teilnahme am Planungswettbewerb des Landes NRW</b>
<b>Betroffene Produktgruppe</b>
11.12.01 / 11.12.02 / 11.12.03
<b>Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen</b>
Klimaschutz, Modal Split
<b>Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan</b>
zunächst keine für die Vorstudie und die Wettbewerbsteilnahme
<b>Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)</b>
-
<b>Beschlussvorschlag:</b>
<ol style="list-style-type: none"> <li>1.) Die Überlegungen zu einem Radschnellweg OWL sowie eine gemeinsame Teilnahme mit den Kreisen Minden-Lübbecke und Herford an dem Planungswettbewerb Radschnellwege des Landes NRW werden nicht weiter verfolgt.</li> <li>2.) Die Überlegungen zu einer Radschnellwegverbindung Bielefeld-Innenstadt - Universität / Fachhochschule - Werther werden begrüßt.</li> <li>3.) Die Verwaltung wird beauftragt, sich mit dem Projekt Radschnellweg Bielefeld-Innenstadt - Universität / Fachhochschule - Werther an dem Planungswettbewerb des Landes zu beteiligen und die zur Teilnahme erforderliche Vorstudie zu beauftragen.</li> </ol>
<b>Begründung:</b>
<b>1. Ausgangssituation / Anlass</b>
<p>Im Jahr 2012 hat das Land NRW den „Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität“ vorgelegt (download unter <a href="http://www.fahrradfreundlich.nrw.de">www.fahrradfreundlich.nrw.de</a>). Eine Umsetzung des Aktionsplans soll dabei über zehn Bausteine erfolgen. Neben der Steigerung der Mitgliederzahl der „Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS)“ von 66 auf 100 Mitglieder, der Steigerung der Verkehrssicherheit, der Förderung des Fußverkehrs u. a. beabsichtigt das Land NRW die Realisierung von Radschnellwegen. Der Aktionsplan sieht vor, einen kommunalen Planungswettbewerb durchzuführen und entsprechende Pilotprojekte zu realisieren (vgl. Kapitel 8 des Aktionsplans). Auch die Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg hat sich im Rahmen einer im Jahr 2011 vom Bundesverkehrsministerium geförderten Machbarkeitsstudie mit dem Thema beschäftigt (<a href="http://www.metropolregion.de">www.metropolregion.de</a> Suchwort: Radverkehr).</p>

Die Umsetzung von Radschnellwegen greift neben den bereits bekannten Faktoren, wie den zunehmenden Anforderungen des Klimaschutzes und Aspekten der Gesundheitsförderung, Erkenntnisse der aktuellen Mobilitätsforschung auf, nach der

- die mittleren Wegweiten insbesondere auch im Radverkehr zunehmen,
- speziell beim Radverkehr im höheren Entfernungsbereich überdurchschnittliche Zunahmen zu verzeichnen sind,
- in vielen Städten ein signifikante Zunahmen des Radverkehrsanteils zu verzeichnen ist (in Bielefeld von rd. 8% im Jahr 2000 auf rd. 15% im Jahr 2010) sowie
- bei den jüngeren Erwachsenen eine Tendenz zu einer geringeren Autoorientierung ausgeprägt ist.

Radschnellwege sind ein Netzelement für den Alltagsradverkehr, das den Radfahrern im Entfernungsbereich über 5 km (bis etwa 15-20 km) ein zügiges und attraktives Fahren erlaubt. Bei der Anlage von Radschnellwegen geht es dabei weniger um die Errichtung von „Radautobahnen“ zur Erzielung maximaler Fahrgeschwindigkeiten als vielmehr um die Bündelung und Beschleunigung von bedeutenden regionalen und städtischen Radverkehren.

Dies soll insbesondere durch geringe Zeitverluste durch Warten und Anhalten, das sichere Befahren von Radwegen auch bei Geschwindigkeiten von bis zu 25-30 km/h (vor dem Hintergrund der starken Zunahme von Pedelecs), eine direkte weitgehend umwegfreie und steigungsarme Linienführung, gesicherte bzw. bevorrechtigte Querungen an Straßen, eine hohe und witterungsunabhängige Belagsqualität, eine begleitende Infrastruktur (Wegweisung, Fahrradabstellanlagen), eine regelmäßige Reinigung und Winterdienst sowie eine Führung getrennt vom Fußgängerverkehr erreicht werden.



Das  
Land  
Nordr  
hein-  
Westfa

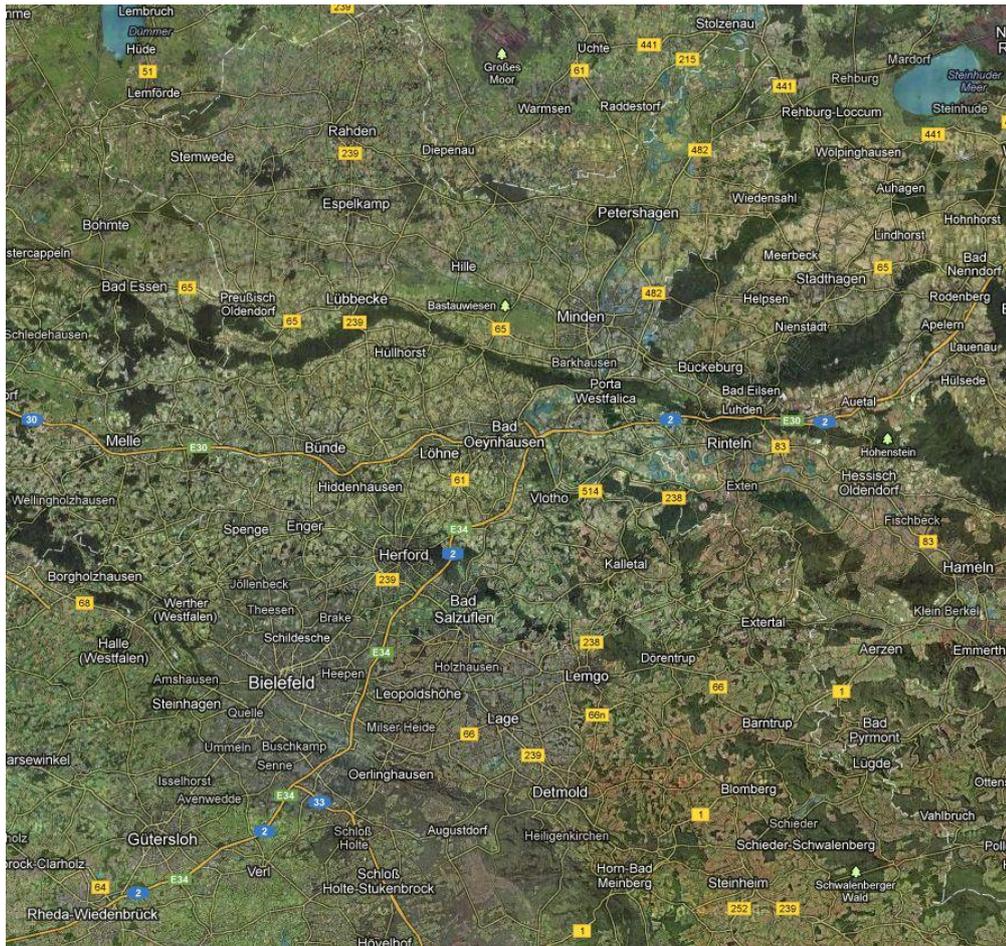
len hat am 23. Januar 2013 einen Planungswettbewerb für Radschnellwege gestartet. Auslober des Wettbewerbs ist das Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen (MBWSV) in Kooperation mit der AGFS. Alle Städte und Gemeinden in NRW sind aufgerufen, bis zum 22. Juli 2013 ihre Ideen für Radschnellwege einzureichen. Das MBWSV stellt für insgesamt fünf Projekte (voraussichtlich eines je Regierungsbezirk) eine Landesförderung in Höhe von 80% für die Planung und Umsetzung einer Maßnahme bereit. Die Förderung wird in der ersten Stufe für eine Machbarkeitsstudie und in der zweiten Stufe für die Ausführungsplanung gewährt. Im Anschluss daran wird in der letzten Stufe die Bauausführung gefördert.

Neben dem eigentlichen Förderantrag an die jeweils zuständige Bezirksregierung ist für jede Förderstufe die politische Bereitschaft der beteiligten Kommunen, das Projekt realisieren zu wollen, zu dokumentieren. Die Wettbewerbsauslobung mit den Anforderungen an einen Beitrag im Detail (Anlage 1) sowie die bei der Planung von Radschnellwegen einzuhaltenden Kriterien (Anlage 2) liegen dieser Vorlage bei.

## 2. Radschnellweg OWL

Der Kreis Minden-Lübbecke hat Ende des Jahres 2012 einen Vorschlag für eine Radschnellwegverbindung in Ostwestfalen-Lippe vorgelegt, um sich mit einem gemeinsamen Beitrag aus OWL an dem Wettbewerb zu beteiligen und damit die Förderchancen zu erhöhen. Der Vorschlag sieht vor, in Kooperation der Kreise Gütersloh, Herford und Minden-Lübbecke sowie der Stadt Bielefeld einen Radschnellweg von Rheda-Wiedenbrück über Gütersloh, Bielefeld, Herford, Bad Oeynhausen und Minden nach Petershagen auf einer Länge von rd. 100km (davon rd. 20km auf Bielefelder Stadtgebiet) zu realisieren.

Politische Beschlüsse aus den Kreisen Minden-Lübbecke, Herford und Gütersloh zur Weiterverfolgung des Projektes und der Zustimmung zu der Teilnahme an dem Förderwettbewerb liegen derzeit noch nicht vor. Die Kreise Minden-Lübbecke und Herford streben die Teilnahme an dem Wettbewerb an. Der Kreis Gütersloh hat bereits mitgeteilt, dass er sich aufgrund anderer Arbeitsschwerpunkte nicht an einem gemeinsamen Wettbewerbsbeitrag beteiligen wird.



Grundsätzlich kann die vorgeschlagene Verbindung aus fachlicher Sicht als geeignet für einen Radschnellweg angesehen werden. Sie ermöglicht dem Alltagsradverkehr eine zügige Verbindung zwischen den einzelnen städtischen Verdichtungsräumen und Siedlungsbereichen. Mit im Vergleich zum Ausbau des Straßen- oder Schienennetzes geringen Kosten kann das Kfz-Verkehrsaufkommen spürbar reduziert, Staubildungen in den Verkehrsspitzenzeiten verringert und der in den Verkehrsspitzenzeiten hoch ausgelastete ÖPNV entlastet werden. Darüber hinaus kann ein solches „Leuchtturmprojekt“ Vorbild für weitere Projekte sein und das Thema „Radverkehrsförderung“ insgesamt voranbringen.

Auf der anderen Seite birgt ein solches „Großprojekt“ die Gefahr, dass Vorbehalte aufgebaut werden. Dabei können die im Vergleich zum „konventionellen“ Radwegebau hohen Kosten und mögliche Eingriffe in das bestehende Straßennetz sowie in Natur- und Landschaft Ablehnung provozieren. Weitere Hemmnisse können dabei in Bielefeld insbesondere

- die schwierige Trassenwahl im Bereich des Bielefelder Passes,

- der parallele Verlauf zu hoch belasteten Hauptverkehrsstraßen (Gütersloher Straße, Artur-Ladebeck-Straße, Herforder Straße),
- die Konkurrenz zu bereits geplanten Straßenausbaumaßnahmen (B61 OU Ummeln, vierstreifiger Ausbau Herforder Straße) und
- die aufgrund der großen Länge von rd. 20km auf Bielefelder Stadtgebiet vergleichsweise hohen Kosten für eine Umsetzung bei gleichzeitig schwieriger Haushaltslage sein.

Zusammenfassend regt die Verwaltung an, die Initiative des Kreises Minden-Lübbecke nicht weiter zu verfolgen und nicht mit einem gemeinsamen Förderantrag an dem Planungswettbewerb Radschnellwege teilzunehmen, da die o. g. Hemmnisse als schwerwiegend eingeschätzt werden. Zudem ist die Finanzierung einer notwendigen Vorstudie durch die Stadt Bielefeld aufgrund der derzeitig bestehenden haushaltsrechtlichen Restriktionen nicht möglich. Eine Übernahme von Kosten für eine Vorstudie im Rahmen eines Wettbewerbsbeitrages des Projektes „Radschnellweg OWL“ durch die Universität wurde im Gegensatz zu einem möglichen Radschnellweg Bielefeld - Werther (siehe unten) nicht in Aussicht gestellt.

### 3. Radschnellweg Bielefeld - Universität / Fachhochschule - Werther

Neben der o. g. Trasse stellt die Verbindung Bielefelder Innenstadt - Universität / Fachhochschule - Dornberg - Werther aus verkehrlicher Sicht eine mögliche und sinnvolle Maßnahme für einen Radschnellweg dar.



Die Verbindung liegt mit einer Gesamtlänge von rd. 10,0km (davon rd. 6,0km auf Bielefelder Stadtgebiet) innerhalb des günstigen Entfernungsbereiches für Radschnellwege und weist in ihrer Verbindungsfunktion eine regionale Bedeutung auf. Zudem ist aufgrund des hohen Anteils der potenziellen Zielgruppe (Berufspendler, Ausbildungsverkehr -> Studenten) ein hohes Potenzial für die Anlage eines Radschnellweges vorhanden. Mit der Herstellung einer für den Radverkehr

attraktiven Verbindung Bielefeld-Innenstadt - Universität / Fachhochschule - Bielefeld-Dornberg - Werther kann die Attraktivität der westlichen Siedlungsbereiche der Stadt Bielefeld gesteigert und die Anbindung der Stadt Werther nach Bielefeld verbessert werden. Die Verwaltung der Stadt Werther hat bereits großes Interesse an der Durchführung dieses gemeinsamen Projektes bekundet.

Mit der Anlage eines Radschnellweges kann den im Rahmen der Erweiterung des Hochschulcampus formulierten Zielen eines hohen Anteils des nichtmotorisierten Verkehrs gerecht werden. Mit einer Verlagerung des Verkehrs auf das Fahrrad wird zudem eine Entlastung der Stapenhorststraße von den aus der hohen Kfz-Belastung resultierenden Feinstaub- und Lärmbelastung angestrebt. Darüber hinaus könnte insbesondere in den morgendlichen und nachmittäglichen Spitzenzeiten eine Entlastung des ÖPNV erreicht werden, so dass sich der Komfort für die Fahrgäste spürbar verbessert. Im Gegensatz zu einem Projekt „Radschnellweg OWL“ sind angesichts der vorhandenen Bebauung im Bielefelder Westen Straßenneubaumaßnahmen zur Verbesserung der Verkehrsverhältnisse nicht möglich.

Konkrete Trassen für eine mögliche Radschnellwegverbindung wurden noch nicht festgelegt. Diese sollen im Rahmen einer Vorstudie identifiziert und hinsichtlich ihrer Umsetzbarkeit und Kosten untersucht werden. Die Kosten für den Bau von Radschnellwegen werden auf Grundlage der im Rahmen der Machbarkeitsstudie der Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg ermittelten Ergebnisse auf rd. 200.000,00€ bis 400.000,00€ je Kilometer Radschnellweg geschätzt. In den Kosten nicht enthalten sind Planungs- und Verfahrenskosten, Kosten für Grunderwerb, für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie für Vermessung und Fachgutachten.

Zusammenfassend schlägt die Verwaltung vor, das Projekt eines Radschnellweges zwischen Bielefeld und Werther weiter zu verfolgen. Neben den allgemeinen positiven Merkmalen eines Radschnellweges (u. a. Entlastung Straßennetz, Entlastung ÖPNV) würden sich bei dieser Verbindung eine Entlastung insbesondere der Stapenhorststraße (Feinstaubreduzierung) sowie eine attraktive Anbindung der Wissenschaftsstandorte Universität und Fachhochschule an die Innenstadt positiv auswirken. Zudem wären die Kosten für eine Umsetzung aufgrund der vergleichsweise geringeren Länge von rd. 6km auf Bielefelder Stadtgebiet geringer als bei einem Radschnellweg OWL.

#### **4. Weiteres Vorgehen**

Die Verwaltung schlägt vor, zusammen mit der Stadt Werther an dem Planungswettbewerb für Radschnellwege des Landes NRW teilzunehmen. Die Federführung für einen Wettbewerbsbeitrag würde bei der Stadt Bielefeld liegen. Die im Rahmen der Wettbewerbsteilnahme zu erbringenden „Vorarbeiten“ können von der Stadt Werther und der Stadt Bielefeld nicht in Eigenleistung erbracht werden. Es ist daher geplant, die Erfüllung der Wettbewerbsbedingungen im Rahmen einer Vorstudie abzuarbeiten. Die Universität Bielefeld hat sich bereit erklärt, die Kosten zur Erstellung einer Vorstudie in Höhe von rd. 10.000,00€ zu übernehmen, so dass der Stadt Werther und der Stadt Bielefeld für eine Wettbewerbsteilnahme keine Kosten entstehen. Abgabefrist für Wettbewerbsbeiträge ist der 22. Juli 2013. Die Verkündung der Wettbewerbssieger ist derzeit für November 2013 geplant. Die Ergebnisse der Vorstudie werden in den Bezirksvertretungen Mitte, Schildesche und Dornberg sowie dem Stadtentwicklungsausschuss Mitte des Jahres 2013 vorgestellt.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Moss