

## Informationsvorlage der Verwaltung

| Gremium                            | Sitzung am | Beratung   |
|------------------------------------|------------|------------|
| <b>Bezirksvertretung Brackwede</b> | 28.10.2021 | öffentlich |
| <b>Stadtentwicklungsausschuss</b>  | 02.11.2021 | öffentlich |

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

### **Veloroute Borgholzhausen-Halle-Bielefeld - Projektvorhaben und Vorstellung Ergebnisse der Machbarkeitsstudie**

Betroffene Produktgruppe

11.12.03 Verkehrsentwicklungsplanung

Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen

-

Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan

-

Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.)

BV Brackwede, 16.01.2020, TOP 6.1, Drucksachen-Nr. 9949/2014-2020

Stadtentwicklungsausschuss, 05.05.2020, TOP 5.1, Drucksachen-Nr. 9949/2014-2020/1

Stadtentwicklungsausschuss, 09.06.2020, TOP 12.1, Drucksachen-Nr. 9949/2014-2020/1/1

### **Ausgangslage:**

Die Bundesstraße 68 (B 68) von Bielefeld-Quelle stadtauswärts stellt eine der Hauptachsen für den Pendelverkehr zwischen der Stadt Bielefeld und dem Kreis Gütersloh dar. Nach Inbetriebnahme der A 33 soll die B 68 zur Land-, Kreis- und Gemeindestraße umgewidmet werden. Bei diesen Straßenkategorien sind in den Regelwerken geringere Straßenbreiten vorgeschrieben, so dass Kapazitäten im Straßenraum u.a. für den Radverkehr frei werden. Dies eröffnet die Chance, eine sichere und alltagstaugliche Radverkehrsverbindung unter Einbeziehung der vorhandenen Siedlungs- und Wirtschaftsstrukturen zu schaffen und mit bestehenden ÖPNV-Angeboten und dem angedachten Radschnellweg OWL (Herford-Bielefeld-Gütersloh-Rheda-Wiedenbrück) zu verknüpfen. In den Radverkehrskonzepten der Stadt Bielefeld, der Regiopolregion Bielefeld sowie im Alltagsradwegekonzept des Kreises Gütersloh wird der Verbindungsachse Bielefeld-Halle-Steinhagen-Borgholzhausen eine zentrale Rolle mit hohem Potential zugeschrieben.

Neben der Umsetzung erster infrastruktureller Maßnahmen aus den Radverkehrskonzepten wird mit dem Projekt die Umsetzung des Beschlusses zur Schaffung eines durchgängigen, schnellen Radweg von Schloß Holte - Stukenbrock über Sennestadt und Brackwede bis Steinhagen (Beschluss der Bezirksvertretung Brackwede vom 16.01.2020 (Drucksachennummer 9949/2014-2020) und Beschluss des Stadtentwicklungsausschusses vom 05.05.2020 (Drucksachennummer 9949/2014-2020/1)) in einem ersten Abschnitt angegangen.

### **Projektvorhaben:**

Gemeinsam planen der Kreis Gütersloh, die Gemeinde Steinhagen und die Städte Halle (Westf.), Borgholzhausen und Bielefeld eine hochwertige Radverbindung entlang der (ehem.) B 68 vom Bahnhof Borgholzhausen bis zur Kreuzung „Café Sport“ zu schaffen. Der Landesbetrieb Straßen.NRW ist Hauptbeteiligter im Schlüsselabschnitt zwischen Bielefeld-Quelle und Halle (Westf.). Im Wesentlichen soll es sich außerorts um eine einseitig geführte Radverkehrsanlage im Zweirichtungsverkehr mit einer Breite von 4,00 m bzw. in reduzierter Form von mind. 3,00 m handeln. Innerorts sind richtungsgebundene Radverkehrsanlagen vorgesehen. Nach Möglichkeit soll im bestehenden Straßenraum gearbeitet und die Flächen zugunsten des Radverkehrs umverteilt werden. Soweit möglich soll eine Neuversiegelung von Flächen oder zusätzlicher Grunderwerb vermieden werden. Insbesondere der Abschnitt zwischen den Städten Halle (Westf.) und Bielefeld bietet hierfür die entsprechenden Grundvoraussetzungen.

Damit wird eine neue Radwegekategorie realisiert, die Vorbildcharakter für vergleichbare Projekte hat. Ziel ist es, durch ein attraktives Radverkehrsangebot eine Verlagerung vom motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad zu erreichen. Zielgruppe sind insbesondere Berufspendler, da zahlreiche große Wirtschaftsunternehmen entlang der ehem. B 68 (z.B. Hörmann KG, Baxter Oncology GmbH, August Storck KG) angebunden werden. Um das Vorhaben zu konkretisieren, haben die Projektpartner im September 2019 eine Machbarkeitsstudie in Auftrag gegeben, deren Ergebnisse vorliegen (siehe Anlage). Auf Grundlage der Ergebnisse haben die beteiligten Projektpartner beschlossen, das Projekt weiter zu verfolgen.

### **Projektfinanzierung:**

Das Vorhaben wurde seitens der Projektpartner in 2019 für ein Förderprogramm für innovative Radverkehrsprojekte angemeldet und vorerst vom Bund als eines von deutschlandweit 30 Leuchtturmprojekten für den Radverkehr ausgewählt. Diese Zusage hat er im April 2021 mit Verweis auf nicht förderfähige Planungsbestandteile (Entwässerungsanlage, Anpassung im Straßenraum, etc.) zurückgezogen.

Aufgrund der politischen Beschlüsse und den hohen Potentialen für eine nachhaltige Mobilität haben zwischenzeitlich weitere Gespräche zwischen den Projektpartnern sowie dem Verkehrsministerium NRW und der Bezirksregierung Detmold stattgefunden. Das Verkehrsministerium NRW wird das BAG kontaktieren und bezüglich der Förderfähigkeit der durch den Radwegbau bedingten Folgekosten nachhaken. Sollte die Entscheidung des BAG Bestand haben, hat das Verkehrsministerium NRW eine Förderung aus Landesmitteln in Aussicht gestellt. Die exakten Förderbedingungen wären hierbei noch zu klären.

### **Ergebnisse Machbarkeitsstudie:**

Wie bereits beschrieben, wurde in einem ersten Bearbeitungsschritt eine Machbarkeitsstudie durch das Ingenieurbüro Röver erstellt, um die generelle Machbarkeit dazustellen. Aus Grundlagenermittlung und Bestandsanalyse heraus konnte die Strecke zunächst in 5 Planabschnitte eingeteilt werden.

- 1) OD Bielefeld-Quelle (0,393 km)
- 2) OD BI-Quelle – OD Halle (freie Strecke) (9,719 km)
- 3) OD Halle (OD-Grenze – Grüner Weg) (0,985 km)
- 4) OD Halle (Grüner Weg – OD-Grenze) (1,113 km)
- 5) OD Halle – Borgholzhausen Bahnhof (freie Strecke) (6,582 km)

Im Rahmen der Projektgruppe wurden, getrennt nach „Freier Strecke“ und „Ortsdurchfahrt“ Qualitäten und Regelprofile erarbeitet, die weiter zu untersuchen und bezogen auf die geplante Trasse zu bewerten waren.

Im Zuge der Ortsdurchfahrten, Bielefeld- Quelle und Halle, sind dabei richtungsgebundene Führungsformen zu beschreiben, im Zuge der „Freien Strecke“ wird für eine richtungsgebundene Lösung eine Mindestbreite von 3,00 m angestrebt, bei einer einseitig geführten Anlage mit gleichzeitiger Nutzung in beiden Fahrrichtungen beträgt die Regelbreite 4,00 m.

Für die Ortsdurchfahrt Bielefeld-Quelle (Planabschnitt 1) und Halle (Planabschnitt 3 und 4) konnten in Abhängigkeit der zur Verfügung stehenden Flächen und den prognostizierten Verkehrszahlen richtungsgebundene Lösungen (Radfahrstreifen bzw. bordgeführte Radwege im Abschnitt 1, Schutzstreifen im Abschnitt 3) aufgezeigt werden. Für den Abschnitt 4 plant die Stadt Halle eine Umgestaltung des Straßenraumes, in dem neben Ansprüchen von Radfahrern und Fußgängern auch städtebauliche Aspekte verstärkt zum Tragen kommen sollen.

Für den Planabschnitt 2 (OD Bi-Quelle – OD Halle) sind aufgrund der erarbeiteten Vorgaben drei Varianten untersucht worden, dabei handelt es sich um straßenbegleitende Führungen, abgesetzt trassierte Varianten waren nicht Teil der Machbarkeitsstudie. Während die Variante 1 eine beidseitige, richtungsgebundene Führung vorsieht, wurde in weiteren Varianten jeweils eine einseitige, für beide Fahrrichtungen frei gegebene Führung auf der „Nordseite“ und der „Südseite“ der klassifizierten Straße geprüft.

Für den Vergleich dieser Varianten sind verschiedene Kriterien zusammengetragen und bewertet worden. In der Auswertung der Kriterien „Nutzerfreundlichkeit / Verkehrssicherheit“ und „bauliche Umsetzung“ (u.a. zu befestigende Flächen, Grunderwerb, Kosten) erhielt die einseitige, südliche Führung die insgesamt beste Bewertung.

Bei der Entscheidung für die Führung des Radverkehrs auf der Südseite der Trasse zwischen OD Bielefeld-Quelle und OD Halle (freie Strecke) wurde die AG SpuReN (Sitzung vom 18.08.2020) einbezogen, welche ebenfalls für die Südseite votierte.

Bei Wahl einer einseitigen Führungsvariante sind bestehende Sonderwege in diesem Planabschnitt auf der jeweils gegenüberliegenden Seite in jedem Fall für die Nutzung von Fußgängern zu erhalten.

Für den Planabschnitt 5 zwischen der Ortsdurchfahrt Halle und dem Ende der Veloroute in Borgholzhausen sieht der vereinbarte Standard eine Verbreiterung des bestehenden, einseitig geführten Geh-Radweges auf 4,00 m vor.

Abhängig von der weiter zu verfolgenden Lösung sind Haltestellen des ÖPNV gegebenenfalls baulich anzupassen und barrierefrei auszubauen. Der Ausbau der Haltestellen kann dabei über gesonderte Förderprogramme des Landes erfolgen.

Zusammenfassend ist festzuhalten, dass eine Veloroute mit den in den Konzepten vorgegebenen Standards erreichbar ist und somit eine äußerst attraktive Radwegeverbindung für die Region hergestellt werden kann. Somit kann ein nachhaltiges Mobilitätsangebot geschaffen werden, dass die Ziele der Mobilitätsstrategie erreicht und zu einer Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen führen kann.

#### **Finanzbedarf:**

Die Kostenschätzung zum jetzigen Stand belaufen sich für die 5 Planungsabschnitte zwischen OD Bielefeld-Quelle und OD Halle-Borgholzhausen Bahnhof auf ca. 16 Mio.€ (Brutto-Baukosten).

Die finanzielle Beteiligung soll anteilig gemäß der Straßenbaulast bezogen auf die Streckenlänge erfolgen. Die jeweiligen Straßenbaulastträger sind für die Kosten ihrer Streckenabschnitte verantwortlich. Dieses betrifft nach Abstufung der B68 die Stadt Bielefeld, Straßen.NRW, den Kreis Gütersloh und die Stadt Halle (Westf.). Nach zukünftiger Baulast werden sich 2,07 % der Gesamtstrecke in Baulast der Stadt Bielefeld befinden.

Eine Aussage zum voraussichtlichen Eigenanteil für die Stadt Bielefeld ist aufgrund der beschriebenen, unklaren Fördersituation aktuell nicht möglich.

Als nächster Schritt ist, wie oben beschrieben, die Fördersituation zu klären. Hierzu sind zeitnah weitere Abstimmungen mit den Projektpartnern sowie dem Land als potentiellm Fördergeber vorgesehen. Mit den nun vorliegenden Ergebnissen der Machbarkeitsstudie ist es inhaltlich möglich einen Förderantrag zu stellen. Der Erfolg des Gesamtprojektes wird jedoch maßgeblich von der Verfügbarkeit von Fördermitteln abhängen.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Kaschel