

Informationsvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Stadtentwicklungsausschuss	30.01.2018	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes) Radschnellverbindungen, Potenzialanalyse
Betroffene Produktgruppe 11.12.03
Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen Verbesserung Verkehrsinfrastruktur, Minimierung der Auswirkungen auf die Umwelt; Förderung des Fußgänger- und Radverkehrs
Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan Keine
Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.) ---
Sachverhalt: Ausgangslage <u>Regiopolregion Bielefeld</u> Mit der Erklärung zur Einrichtung einer Ostwestfälisch-Lippischen Regiopolregion („Regiopolregion Bielefeld“) am 18. Februar 2016 haben die elf beteiligten Kommunen dokumentiert, dass sie ihren Verflechtungsraum als Wachstumskern in Ostwestfalen-Lippe stärken wollen. Aus einer Sammlung möglicher Maßnahmen für eine interkommunale Zusammenarbeit im Bereich der Mobilität haben die Bürgermeister der Städte Gütersloh und Herford und der Bielefelder Oberbürgermeister u. a. die Anlage eines Radschnellweges zwischen Gütersloh, Bielefeld und Herford initiiert. <u>Interkommunale / hochwertige Radverkehrsverbindungen</u> Neben der vorgenannten Radverkehrsverbindung existieren weitere Wünsche und Ideen für die Anlage hochwertiger Radverkehrsverbindungen: <ul style="list-style-type: none"> • Strategiekonzept „Wissenschaftsstadt Bielefeld“ (Stadtentwicklungsausschuss 25. April 2017, Drucksache 4637/2014-2020): AG 5 „Mobilitätskonzept für den Hochschulcampus“, Themenfeld „Radverkehr“

Steckbrief 5.10 Radschnellweg Innenstadt (Handlungsempfehlung)
Steckbrief 5.11 Radschnellweg Schildesche (Prüfauftrag)

- Initiative Stadt Borgholzhausen für eine komfortable Radverkehrsverbindung Borgholzhausen - Werther - Bielefeld (Stadtentwicklungsausschuss 17. Oktober / 5. Dezember 2017, Drucksachen 5528/2014-2020, 5587/2014-2020)
- Initiative Kreis Gütersloh „Radfernweg Alte B68“ zw. Halle und Bielefeld

Zwischenzeitlich hat die Bezirksvertretung Sennestadt in ihrer Sitzung am 30. November 2017 beschlossen, dass im Rahmen der Planung der Stadtbahnverlängerung der Linie 1 parallel ein Radschnellweg mitgeplant und realisiert werden soll und dieser bis nach Stukenbrock zu verlängern ist (Drucksache 5796/2014-2020).

Um für den Raum Bielefeld geeignete Verbindungen für die Anlage von hochwertigen Radverkehrsverbindungen identifizieren zu können sowie mögliche Verlagerungspotenziale vom Kfz-Verkehr auf den Radverkehr im Pendlerverkehr zwischen dem Bielefelder Stadtgebiet und den umliegenden Kommunen aufzuzeigen und zu quantifizieren, hat das Amt für Verkehr im September 2017 eine Potenzialanalyse für Radschnellverbindungen für den Raum Bielefeld erstellt.

Potenzialanalyse

In der Potenzialanalyse wird aufgezeigt, dass durch die Anlage von Radschnellverbindungen eine nennenswerte Verlagerung von Pendlerverkehren vom Kfz- auf den Radverkehr möglich ist. Darüber hinaus wird deutlich, dass die größten Verlagerungspotenziale für die Verbindungen Gütersloh - Bielefeld und Herford - Bielefeld zu erwarten sind.

Einzelheiten zum Vorgehen sowie zu den Potenzialen weiterer Verbindungen können der in der Anlage dieser Vorlage beigefügten Potenzialanalyse entnommen werden.

Die Potenzialanalyse wurde am 21. September 2017 in der auf Grundlage der fünf Leitsätze zur Radverkehrsförderung eingesetzten Strategieguppe Radverkehr vorgestellt. Die Strategieguppe Radverkehr steht der weiteren Prüfung der Potenziale von Radschnellverbindungen positiv gegenüber und empfiehlt die Durchführung einer Machbarkeitsstudie für die Verbindung Gütersloh - Bielefeld - Herford.

Exkurs: Radschnellverbindungen

Radschnellverbindungen werden derzeit in vielen Großstädten und Ballungsräumen diskutiert. Derzeit befinden sich bereits zahlreiche Projekte in der konkreten Umsetzungsplanung (u. a. Radschnellweg Osnabück-Belm, Radschnellweg OWL: Minden-Herford, Radpendlerroute Bonn-Alfter-Bornheim).

Bei Radschnellverbindungen handelt es sich um regionale Verbindungen für den Radverkehr, die zügig, komfortabel und mit geringen Wartezeiten an Querungen zu befahren sind. In Deutschland wird in Anlehnung an den niederländischen Begriff „Fietssnelweg“ überwiegend der Begriff „Radschnellweg“ verwendet. Um jedoch deutlich zu machen, dass es sich nicht um „Radautobahnen“ mit „rasenden Radfahrern“ handelt, werden mittlerweile auch andere Begriffe verwendet (z. B. Radpendlerroute). In der Verkehrsplanung wird der Begriff „Radschnellverbindung“ verwendet.

Befürworter erhoffen sich durch die Anlage von Radschnellverbindungen die Verlagerung – insbesondere im Pendlerverkehr – vom Kfz auf das Fahrrad, um so im Verkehrsbereich einen

nennenswerten Beitrag zum Erreichen der nationalen und kommunalen Klimaschutzziele zu leisten. Weitere Argumente für Radschnellverbindungen sind:

- Das Straßennetz wird vom Kfz-Verkehr entlastet, dadurch werden Wirtschaftsverkehre gestärkt,
- Der Trend „Elektromobilität“ wird aufgenommen,
- Die Reichweiten im Radverkehr werden erhöht,
- Der Radtourismus wird gestärkt,
- Stadt-Umland-Beziehungen werden gestärkt und
- Mobilität für alle wird erhalten.

Planungsgrundlage für Radschnellverbindungen ist das 2014 von der „Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV)“ veröffentlichte Arbeitspapier "Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen".

Nachfolgend werden die wesentlichen Definitionen und Qualitätsstandards für Radschnellverbindungen kurz zusammengefasst:

- Verbindung im Radverkehrsnetz, die wichtige Quell-Zielbereiche über größere Entfernungen verknüpft
- Mindestlänge 5 km
- Entfernungsbereich 15 km bis 20 km
- Integration in Radverkehrsnetze
- Verknüpfung u. a. von großen Arbeitsplatzschwerpunkten Stadt(teil)zentren, Hochschulen, ÖV-Verknüpfungspunkten (insbes. Schienenverkehr)
- Entwurfsgeschwindigkeit unter Berücksichtigung von Wartezeiten ≥ 20 km/h
 - ➔ Geringe Zeitverluste durch Anhalten/Warten
- Ausreichende Breite zum Nebeneinanderfahren plus Überholen
- Trennung vom Fußverkehr
- 2.000 Radfahrer/Tag im Querschnitt sind anzustreben



Fazit

Radschnellverbindungen sind geeignet, nennenswerte Verkehrsmengen vom Kfz- auf den Radverkehr zu verlagern und die Lebensbedingungen in der Region zu verbessern.

Die Potenzialanalyse zu Radschnellverbindungen für den Raum Bielefeld hat aufgezeigt, dass für die Verbindungen Gütersloh - Bielefeld und Herford - Bielefeld Nutzerzahlen zu erwarten sind, die planerische Überlegungen zu der Erarbeitung von konkreten Umsetzungsvarianten rechtfertigen.

Da Radschnellverbindungen gemäß Straßen- und Wegegesetz NRW den Landstraßen gleichgestellt sind, sind vor der Aufnahme von Planungen zunächst Gespräche mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW, Regionalniederlassung Ostwestfalen-Lippe zu führen, da Radschnellverbindungen im Außerortsbereich in seine Zuständigkeit fallen.

Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)

Moss