

## Informationsvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
<b>Bezirksvertretung Brackwede</b>	21.11.2019	öffentlich
<b>Bezirksvertretung Mitte</b>	28.11.2019	öffentlich
<b>Bezirksvertretung Gadderbaum</b>	28.11.2019	öffentlich
<b>Bezirksvertretung Heepen</b>	28.11.2019	öffentlich
<b>Stadtentwicklungsausschuss</b>	03.12.2019	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes)

### Sachstand Radschnellweg

**Betroffene Produktgruppe**

-

**Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen**

-

**Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan**

-

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

Beschluss Projektstelle RSW (StEA, 30.01.2018, TOP 10 öffentlich, Ds-Nr.: 6019/2014-2020)

### Sachverhalt

#### 1. Anlass / Ausgangssituation

Die Städte Bielefeld, Gütersloh, Herford und Rheda-Wiedenbrück sowie die Kreise Gütersloh und Herford verfolgen das Ziel, gemeinsam einen Radschnellweg zu entwickeln. Übergeordnetes Ziel des Radschnellweges ist es, einen Beitrag zur Reduzierung der Verkehrsbelastung im MIV im Korridor zwischen Herford und Rheda-Wiedenbrück zu leisten. Vor allem für den Alltagsverkehr soll mit dem Radschnellweg eine direkte und komfortable Radverkehrsverbindung zwischen bedeutenden Orten des Quell- und Zielverkehrs auf der Achse Herford – Bielefeld – Gütersloh – Rheda-Wiedenbrück entstehen, die zu Verlagerungseffekten von den Kfz- auf den Radverkehr führt. Eingebettet in das regionale Radverkehrsnetz stellt der Radschnellweg mit dem in Planung befindlichen RS3 als Netzelement somit das Rückgrat für die Region Ostwestfalen-Lippe dar.

Die Projektidee „Radschnellweg OWL 2.0“ wurde im September 2018 in das Qualifizierungsverfahren des Strukturförderprogramms REGIONALE 2022 eingebracht. Das Entscheidungsgremium der REGIONALEN 2022 hat das Potenzial der Projektidee Radschnellweg OWL 2.0 als für die Zukunftssicherung der Region bedeutend anerkannt und sie im November 2018 in die Kategorie „C“ des Qualifizierungsprozesses aufgenommen.

Eingebunden in das Radverkehrswegekonzept OWL als eine Hauptverkehrsachse entspricht die Projektidee der Strategie für das neue UrbanLand zur stärkeren Vernetzung von Stadt und Land. Weitere Aspekte – wie innovative Ansätze zur Gestaltung des Radschnellwegs und die Einbindung weiterer Akteure

in einer Arbeitsgruppe - unterstützen die übergeordnete Strategie des UrbanLands. Der Radschnellweg OWL 2.0 soll als Projekt im Rahmen der Regionalen 2022 weiterqualifiziert werden. Zudem stellt der Radschnellweg sowohl im Kommunalen Radverkehrskonzept der Stadt Bielefeld, als auch im Regiopolen Radverkehrskonzept eine bedeutende Achse zur Förderung des Radverkehrs dar.

## **2. Aktueller Planungssachstand**

Um für den Bau von Radschnellwegen als Baulastträger Fördergelder des Landes oder des Bundes abzurufen, sind seit der Einführung des *Leitfadens zur Planung, Bau und Betrieb von Radschnellverbindungen in NRW* mit Einführungserschluss vom 23.09.2019 die im Leitfaden beschriebenen Standards verpflichtend. Damit einhergehend sind auch planerische Vorleistungen, die von den Projektträgern von Radschnellwegprojekten zu erbringen sind.

Einerseits muss eine belastbare Aussage zum Potenzial eines Radweges getroffen werden. Dabei muss ein Nachweis von 2000 (Rad)-Fahrten/Tag im Querschnitt auf großen Teilen der Strecke erfolgen. Andererseits muss in einer Wirtschaftlichkeitsbetrachtung ein deutlich positives Nutzen-Kosten-Verhältnis nachgewiesen werden. Aus beiden Schritten soll sich ebenso eine mögliche Trassenführung des Radschnellwegs ergeben, die als Diskussionsgrundlage für weitere planerische Schritte dienen kann.

### **Bisher erfolgte Schritte**

Die Bürgermeister der Städte Gütersloh und Herford sowie der Oberbürgermeister der Stadt Bielefeld haben vereinbart, in planerische Überlegungen zur Realisierung eines Radschnellwegs zwischen Gütersloh, Bielefeld und Herford einzusteigen. Unter den o.g. beteiligten Städten, den Kreisen Gütersloh und Herford sowie der OstWestfalenLippe GmbH und dem ADFC hat sich eine Arbeitsgruppe gegründet, die den planerischen Prozess und die Öffentlichkeitsarbeit begleitet. Im Jahr 2018 ist die Stadt Rheda-Wiedenbrück in die planerischen Überlegungen mit eingestiegen, um den Radschnellweg konsequent in der Region OstWestfalen-Lippe weiterzudenken. Seit der Gründung der Arbeitsgruppe steht man im engen Austausch auch mit dem Verkehrsministerium NRW und dem Landesbetrieb Straßen.NRW, um die Planungen entsprechend den gestellten Anforderungen voranzutreiben. Dazu hat sich die Regionalniederlassung OWL von Straßen.NRW der Arbeitsgruppe angeschlossen.

Das Potenzial für den geplanten Radschnellweg OWL 2.0 soll im Zuge der Erarbeitung eines regionalen Radnetzes für die Region OstWestfalen-Lippe nachgewiesen werden. Dazu hat die OstWestfalenLippe GmbH als Auftraggeber im Rahmen der REGIONALE 2022 die Entwicklung eines Konzeptes für ein Regionales Radnetz OWL beauftragt. In enger Zusammenarbeit wirkt die Stadt Bielefeld mit dem Auftraggeber OstWestfalenLippe GmbH und den Kreisen Lippe, Höxter, Paderborn, Herford, Gütersloh und Minden-Lübbecke in einer projektbegleitenden Arbeitsgruppe mit. Im Rahmen des Projekts Radschnellweg OWL 2.0 fallen für die Potenzialanalyse für die Stadt Bielefeld keine Kosten an.

Für die Konzeptentwicklung wurde das Ingenieurbüro SHP aus Hannover beauftragt, welches zu Beginn des Jahres 2020 in die Erarbeitung startet. Die Abschätzung des Potenzials soll dabei zwischen bedeutenden Schwerpunkten des Quell- und Zielverkehrs auf der oben beschriebenen Achse erfolgen. Belastbare Aussagen zum Potenzial auf der Strecke des Radschnellwegs werden Ende April 2020 erwartet.

## **3. Weiteres Vorgehen**

Als nächster Arbeitsschritt gilt es, in einer Nutzen-Kosten-Analyse die Wirtschaftlichkeit des Radschnellwegs OWL 2.0 nachzuweisen. Dafür wird erstmals eine straßenscharfe Streckenführung entwickelt, die dem anschließenden Planungsverfahren als Diskussionsgrundlage dient. Zur Vergleichbarkeit mit den Kosten (z.B. Planungs-, Bau- oder Instandhaltungskosten) müssen Nutzenkomponenten ebenso in Geldeinheiten ausgedrückt werden. Darunter fallen u.a. Saldo der eingesparten CO<sub>2</sub>- und Schadstoffemissionen, Senkung der Betriebskosten oder Senkung der Krankheitskosten.

Bei einem positiven Nutzen-Kosten-Verhältnis geht man davon aus, dass sich das Vorhaben gesamtwirtschaftlich rentiert. Das Land NRW setzt für die Förderfähigkeit eines Radschnellwegs ein Ergebnis von merklich über 1,0 voraus. Die Ergebnisse ähnlicher Radschnellwegprojekte in Nordrhein-Westfalen verdeutlichen, dass der gesamtwirtschaftliche Nutzen eines Radschnellweges in der Regel deutlich positiv ausfällt (z.B. RS2 Westliches Münsterland: 4,41). Es ist beabsichtigt, die Nutzen-Kosten-

Analyse gutachterlich erarbeiten zu lassen. Sobald die Ergebnisse der o.g. Potenzialanalyse vorliegen, kann die Planungsleistung an ein Ingenieurbüro vergeben werden. Zum jetzigen Zeitpunkt wird mit der Vergabe der Planungsleistung im Mai 2020 gerechnet. Der finanzielle Aufwand der Nutzen-Kosten-Analyse wird auf 80.000 Euro geschätzt. Wie von der Arbeitsgruppe Radschnellweg OWL 2.0 vorgeschlagen, soll sich die Stadt Bielefeld mit 50,0% beteiligen.

Sobald Potenzialanalyse und Nutzen-Kosten-Analyse mit positivem Ergebnis vorliegen, kann das Vorhaben Radschnellweg über den Landesbetrieb Straßen.NRW beim Verkehrsministerium Nordrhein-Westfalen vorgelegt werden, welches sodann den Planungsauftrag der zuständigen Regionalniederlassung von Straßen.NRW erteilt. Die oben erwähnte straßenscharfe Streckenführung dient im weiteren Verfahren (Frühe Öffentlichkeitsbeteiligung, Prüfung der UV-Pflicht, Beteiligung Träger öffentlicher Belange) als Planungsgrundlage.

**Oberbürgermeister/Beigeordnete(r)**

**Moss**