

Beschlussvorlage der Verwaltung

Gremium	Sitzung am	Beratung
Stadtentwicklungsausschuss	28.11.2023	öffentlich
Rat der Stadt Bielefeld	14.12.2023	öffentlich

Beratungsgegenstand (Bezeichnung des Tagesordnungspunktes) Machbarkeitsstudie Radschnellweg OWL 2.0
Betroffene Produktgruppe 11.12.03 Verkehrsentwicklungsplanung
Auswirkungen auf Ziele, Kennzahlen Keine Auswirkungen
Auswirkungen auf Ergebnisplan, Finanzplan Keine Auswirkungen
Ggf. Frühere Behandlung des Beratungsgegenstandes (Gremium, Datum, TOP, Drucksachen-Nr.) StEA, 30.01.2018, TOP 15 öffentlich, Ds-Nr.: 3846/2020-2025 StEA, 30.01.2018, TOP 10 öffentlich, Ds-Nr.: 6019/2014-2020 StEA, 03.12.2019, TOP 14 öffentlich, Ds-Nr.: 9735/2014-2020
Beschlussvorschlag: Der Stadtentwicklungsausschuss empfiehlt, der Rat beschließt: <ol style="list-style-type: none"> 1. Die Trassenempfehlung des Radschnellweges OWL 2.0 für das Bielefelder Stadtgebiet (Gütersloher Straße – Artur-Ladebeck-Straße – Alfred-Bozi-Straße/Oberntorwall – Herforder Straße) wird als Ergebnis der gutachterlich durchgeführten Machbarkeitsstudie befürwortet. 2. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg OWL 2.0 – bestehend aus Potenzialanalyse und Nutzen-Kosten-Analyse inklusive Trassenempfehlung – werden daher dem Land als Nachweis des Projektpotenzials zur Prüfung vorgelegt. 3. Die Verwaltung wird beauftragt, die Planung und Umsetzung des Radschnellweges weiterzuverfolgen. <ol style="list-style-type: none"> a. Die weiteren Planungen des Radschnellweges werden entsprechend des Umsetzungskonzeptes zum Radverkehrskonzept prioritär angegangen. b. Bis zum Abschluss der Prüfung der Machbarkeitsstudie durch das Land wird die Führung des Radschnellweges bei laufenden und neuen Planungen entsprechend der gutachterlichen Trassenempfehlung berücksichtigt.

c. Nach Prüfung und positivem Bescheid durch das Land NRW werden die gutachterlichen Vorschläge zu Führungsformen und planerischen Lösungen bei Konfliktpunkten, Engstellen und Ingenieurbauwerken als Grundlage für die weitere Planung auf Umsetzbarkeit hin überprüft und entsprechend weiterentwickelt.

4. Die Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation des Projektes werden fortlaufend entsprechend der Kommunikationsstrategie weitergeführt.

Begründung:

Allgemeiner Sachverhalt:

Kurzfassung:

Zur Realisierung des Radschnellweges zwischen Rheda-Wiedenbrück, Gütersloh, Bielefeld und Herford (RSW OWL 2.0) in Anschluss an den in Planung befindlichen RS3 von Herford bis Minden konnte nun mit Fertigstellung der Machbarkeitsstudie ein erster wichtiger Meilenstein erreicht werden. Radschnellwege als hochwertigste Führungsform für den Radverkehr sind in NRW Landesstraßen gleichgestellt, sodass das Land letztlich selbst die Federführung des Projektes übernimmt. Dafür wird von den Kommunen vorab eine Machbarkeitsstudie gefordert, die nun nach Fertigstellung zur Prüfung an das Land gegeben werden kann. Die Machbarkeitsstudie besteht aus einer Potenzialanalyse, einer Nutzen-Kosten-Analyse sowie einer Trassenempfehlung und wurde um eine Kommunikationsstrategie ergänzt. Im Ergebnis konnte das geforderte Potenzial sowie die Wirtschaftlichkeit der gutachterlichen Trassenempfehlung, die sich in bereits fertiggestellte Radverkehrskonzepte der Region einfügt, nachgewiesen werden. Die jeweiligen Ergebnisberichte sind der Vorlage beigelegt.

Die Erarbeitung der Machbarkeitsstudie fand in enger Abstimmung mit der projekteigenen Arbeitsgruppe statt. In dieser fungieren neben der Stadt Bielefeld, welche die Federführung bei dem Projekt hat, die Städte Herford, Gütersloh und Rheda-Wiedenbrück als Entscheidungsträger. Weitere Projektunterstützende sind die Kreise Herford und Gütersloh, Straßen.NRW, die OWL GmbH und Verbände wie der ADFC, VCD, Radsportbezirk OWL und Radentscheid Bielefeld.

Für die Vorstellung der Ergebnisse in den politischen Gremien aller beteiligten Städte und Kreise liegt ein abgestimmter Sachverhalt vor, der gegebenenfalls um einen ortsspezifischen Teil ergänzt wurde. Nach Vorstellung in der Politik ist die gemeinsame Übergabe des Projektes an das Land geplant. Erst nach positiver Prüfung der Ergebnisse durch das Land NRW kann der Einstieg in die eigentliche Objektplanung und in die formellen Beteiligungsverfahren erfolgen.

1. Ausgangslage

Die Bürgermeister der Städte Gütersloh, Herford und Rheda-Wiedenbrück, sowie der Oberbürgermeister der Stadt Bielefeld haben vereinbart, planerische Überlegungen für die Realisierung eines Radschnellweges zwischen Rheda-Wiedenbrück, Gütersloh, Bielefeld und Herford anzustellen, um den Radverkehr in OWL weiter zu stärken. Mit dieser neuen Verbindung, dem Radschnellweg OWL 2.0, werden die Planungen des RS3 zwischen Herford und Minden konsequent weiterentwickelt. Erst die Weiterführung bis nach Rheda-Wiedenbrück kann auch das erhebliche Potenzial für den Radverkehr im Oberzentrum Bielefeld und dem wirtschaftsstarken Kreis Gütersloh sowie die regionalen Verflechtungen erschließen.



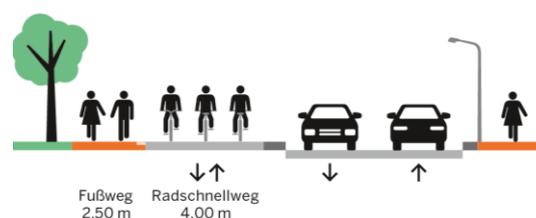
Die Trasse des Radschnellwegs fügt sich in bereits fertiggestellte Radverkehrskonzepte wie dem integrierten Radverkehrskonzept für die Regiopoleregion Bielefeld, dem Alltagsradwegekonzept des Kreises Gütersloh sowie dem Radverkehrskonzept der Stadt Bielefeld ebenso wie in das regionale „Radnetz OWL“ ein. Die Projektidee Radschnellweg OWL 2.0 wurde im September 2018 in das Qualifizierungsverfahren der REGIONALE 2022 eingebracht. Das Entscheidungsgremium der REGIONALE 2022 hat das Potenzial der Projektidee als für die Zukunftssicherung der Region bedeutend anerkannt und sie in die Kategorie „C“ des Qualifizierungsprozesses aufgenommen.

Der Radschnellweg OWL 2.0 wird in der zukünftigen Nahmobilität Ostwestfalen-Lippes eine strategisch wichtige Funktion hinsichtlich der Bündelung und Beschleunigung von bedeutenden regionalen und städtischen Radverkehren erfüllen. Er verkürzt die Reisezeiten für den Radverkehr zwischen den Städten mit den stärksten PendlerInnenverflechtungen in der Region und kann damit für eine nennenswerte Verlagerung vom Kfz- auf den Radverkehr sorgen. Aktuelle Entwicklungen der Elektromobilität unterstützen Verlagerungseffekte und ermöglichen dabei die Erschließung größerer Distanzen und neuer Zielgruppen für den Radverkehr.

2. Definition Radschnellweg

Bei Radschnellwegen geht es in erster Linie darum, größere Distanzen schnell und sicher zu überwinden, um insbesondere dem Alltagsradverkehr eine attraktive Alternative zum Kraftfahrzeug zu bieten. Die Richtlinie H RSV (Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten) der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) definiert folgenden Standard für Radschnellwege:

- Der Radschnellweg ist in der Regel vier Meter breit
- Zufußgehende werden, wo notwendig, auf eigenen Wegen geführt
- Der Belag ist eben und gleichmäßig
- Der Verlauf ist möglichst kreuzungsfrei und in der Regel haben Radfahrende Vorfahrt
- Die Anschlüsse an das übrige Netz ermöglichen ein zügiges Ein- und Ausfahren
- Die Strecke ist nachts beleuchtet
- Im Winter wird die Fahrbahn geräumt
- Spezielle Angebote steigern den Komfort, zum Beispiel hochwertige Radabstellanlagen oder Verleih- und Reparaturstationen



3. Machbarkeitsstudie

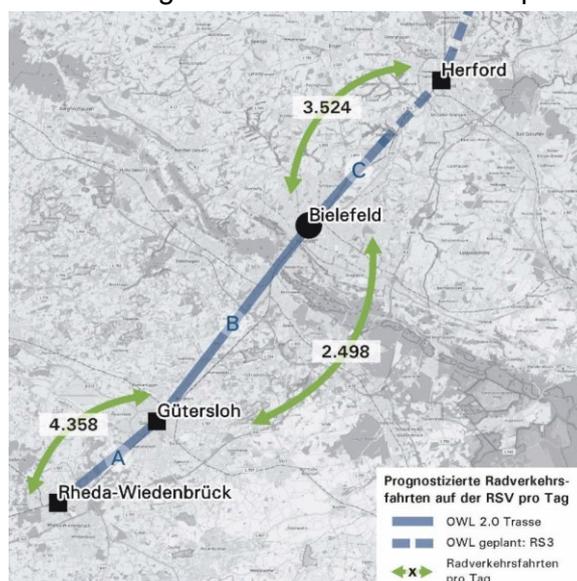
Da Radschnellwege in NRW Landesstraßen gleichgestellt sind, ist das Land grundsätzlich Baulastträger für Radschnellwege außerhalb von Ortsdurchfahrten bei Städten mit mehr als 80.000 Einwohnenden. Demnach sind die Städte Bielefeld und Gütersloh mit mehr als 80.000 Einwohnenden selbst für die Finanzierung, die Planung und den Bau des Radschnellweges innerhalb ihrer Ortsdurchfahrt zuständig. Das Land NRW stellt jedoch erhöhte Fördermittel für diese Abschnitte von Radschnellwegen zur Verfügung, wenn die Kommunen vorab die Wirtschaftlichkeit des Projektes nachweisen können. Im Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb von Radschnellverbindungen in NRW (2. Ergänzungslieferung, 11/2020) werden die Vorarbeiten, die dafür von Seiten der Kommunen im Rahmen einer Machbarkeitsstudie geleistet werden müssen, beschrieben. Das Projekt „Radschnellweg OWL 2.0“ orientiert sich an diesem Leitfaden. Nach erfolgreichem Einreichen des Projektes beim Land wird der Radschnellweg OWL 2.0 offiziell als Verlängerung des RS3 betrachtet und auch unter diesem Namen beim Land geführt.



Neben einer Potenzialanalyse ist zur Einreichung des Projektes beim Land NRW zwingend eine Nutzen-Kosten-Analyse für eine potenzielle Trasse Bestandteil der Machbarkeitsstudie. Auftragnehmer der Potenzial- und der Nutzen-Kosten-Analyse war die SHP Ingenieure GmbH. Da der Kommunikation im gesamten Planungsprozess des Radschnellweg OWL 2.0 eine wichtige Funktion zukommt, übernahm zudem die Design Gruppe als Nachunternehmer die Erstellung einer Kommunikationsstrategie. Die Bearbeitung der Machbarkeitsstudie fand in enger Abstimmung mit der projekteigenen Arbeitsgruppe statt. In dieser fungieren neben der Stadt Bielefeld, welche die Federführung bei dem Projekt hat, die Städte Herford, Gütersloh und Rheda-Wiedenbrück als Entscheidungsträger. Weitere Projektunterstützende sind die Kreise Herford und Gütersloh, Straßen.NRW, die OWL GmbH und Verbände wie der ADFC, VCD, Radsportbezirk OWL und Radentscheid Bielefeld.

Potenzialanalyse

Ziel der Potenzialanalyse war die Sicherstellung eines Potenzials von mindestens 2.000 Radfahrten/Tag im Querschnitt, da erst dann ein Radschnellweg laut Land NRW als adäquate Führungsform angesehen wird. In der Potenzialanalyse wurden die interkommunalen Pendelverflechtungen aus vorliegenden Pendelstatistiken betrachtet. Verkehrszwecke wie bspw. Bildungs-/ Schulverkehre, Einkaufsverkehre oder Freizeitverkehre sind hierbei nicht enthalten. Hinzu kommt, dass jegliche Binnenverkehre innerhalb der einzelnen Kommunen ebenfalls nicht berücksichtigt sind. Genannte Verkehre bringen letztendlich zusätzliches Potenzial. Allein durch diese grobe Abschätzung werden für alle drei Teilstrecken mehr als 2.000 Radfahrten/Tag prognostiziert. Hierzu tragen neben den allgemein steigenden Radverkehrsanteilen auch Personen bei, die aufgrund des Radschnellweges auf das Fahrrad umsteigen, da sich dadurch die Reisezeiten für den Radverkehr deutlich verbessern.

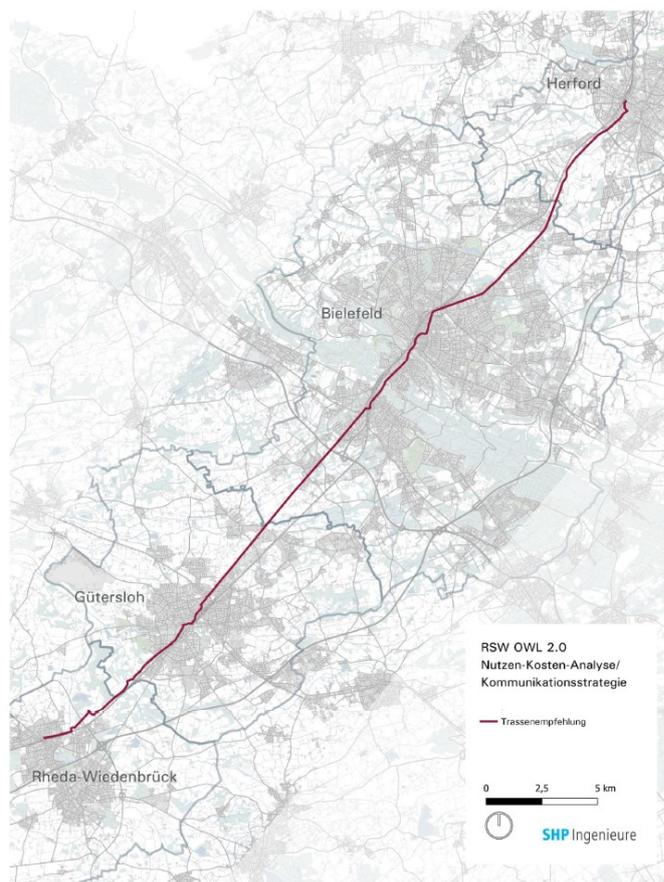


Nutzen-Kosten-Analyse inklusive Trassenempfehlung

In der anschließenden Nutzen-Kosten-Analyse wurden der Korridor zwischen Herford und Rheda-Wiedenbrück betrachtet und zwischen den Schwerpunkten des Quell- und Zielverkehrs innerhalb des Korridors mögliche Streckenführungen für einen Radschnellweg entwickelt. Eine frühzeitige Beteiligung der Öffentlichkeit an den Planungen zum Radschnellweg wurde dabei von allen Beteiligten mit hoher Priorität belegt. Im Juni 2022 konnten Bürger*innen drei Wochen lang online die Vorschläge der Fachplanung kommentieren. Fast 300 Menschen haben sich beteiligt – überwiegend Radfahrende, aber auch Nutzende anderer Verkehrsmittel. Zusätzlich zu den von dem Gutachter empfohlenen Trassenvarianten haben sich aus der Befragung weitere Vorschläge ergeben.

Ziel war es, eine Trassenvariante auszuwählen, für die anschließend die Nutzen-Kosten-Analyse durchgeführt wird. Der Gutachter hat alle Varianten näher betrachtet und anhand objektiver Kriterien bewertet. Dieser Variantenvergleich fand zwischen den Streckenalternativen statt, welche nicht aufgrund von baulichen, ökologischen oder verkehrlichen Ausschlusskriterien vorab verworfen wurden. Letztlich ergab sich eine gutachterliche Trassenempfehlung, die im Rahmen der Nutzen-Kosten-Analyse konkretisiert wurde. Dafür wurden erforderliche Maßnahmen in der Streckenführung und an Knotenpunkten gemäß den Qualitätsstandards und Musterlösungen des Landes NRW erarbeitet sowie auf ihre Umsetzbarkeit hin überprüft. In einem weiteren Schritt wurde in einer standardisierten Nutzen- Kosten-Analyse das Nutzen-Kosten-Verhältnis ermittelt und damit

Aussagen über die Wirtschaftlichkeit der Realisierung des Radschnellweges getroffen. Dafür wurden für die erforderlichen Maßnahmen Angaben bezüglich ihrer Investitions- und Betriebskosten sowie zu weiteren Kostenpunkten (z.B. Grunderwerb) getroffen und dem in Geldwerten ausgedrückten Nutzen gegenübergestellt, um das Nutzen-Kosten-Verhältnis zu berechnen. Für Aussagen zur Beständigkeit des Nutzen-Kosten-Verhältnisses wurde eine Sensitivitätsanalyse in Bezug auf die einzelnen Nutzen- und Kostenkomponenten durchgeführt. Die Ergebnisse der Nutzen-Kosten-Analyse für die eine vom Gutachter empfohlene Trasse zeigen, dass alle Teilabschnitte nach jetzigem Planungsstand und auf Basis einer Kostenschätzung als wirtschaftlich eingestuft werden können. Es ergibt sich für alle Teilabschnitte ein Nutzen-Kosten-Verhältnis von über 1,0 (vgl. Anlage „Nutzen-Kosten-Analyse“ Kapitel 7.5.1). Damit kann nachgewiesen werden, dass das Projekt als volkswirtschaftlich sinnvoll einzustufen ist. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie stellen den Einstieg in die später anlaufenden Entwurfsplanungen in den jeweiligen Zuständigkeiten dar.



Kommunikationsstrategie

Für neue Einrichtungen der Infrastruktur – insbesondere, wenn ihre Umsetzung zeitintensiv ist – empfiehlt es sich, frühzeitig eine intensive Kommunikation zu starten, mit dem Ziel, die Vorteile zu erläutern ohne durchaus vorhandene Bedenken abzutun. Kontinuierliche Informationen und proaktive Beteiligungsmöglichkeiten vermitteln den Nutzen der Radschnellverbindung, machen den Prozess nachvollziehbar, bieten Raum für Kritik und Anregungen und schaffen Akzeptanz. Bei der Ermittlung des Stimmungsbilds in der Öffentlichkeit und bei relevanten Verbänden werden mögliche Konflikte rechtzeitig erkannt und die Planung kann gegebenenfalls nachjustiert und optimiert werden.

Die Erstellung einer Kommunikationsstrategie erfolgte parallel zu den anderen Planungsschritten. Diese in sich konsistente Kommunikationsstrategie soll alle wichtigen Akteurinnen und Akteure ansprechen und einbinden, damit einerseits der Nutzen eines Radschnellweges aufgezeigt werden kann und andererseits Konflikte möglichst früh identifiziert und gelöst werden können.

Basis-Informationen zum Projekt sind bereits verfügbar – zum Beispiel auf den Internetseiten der beteiligten Kommunen und Kreise. Der Aktionstag „ohne auto mobil 2022“ bot eine gute Möglichkeit, eine breite Öffentlichkeit zu erreichen. Davor erfolgte bereits eine Online- Beteiligung zur Trassenführung. Während der weiteren Planungsphasen ist es wichtig, mit Aktivitäten immer wieder Anlässe zu schaffen, die auch für Multiplikatoren relevant sind, und über die berichtet werden kann – zum Beispiel Aktionen, Befahrungen oder Informationen zum Planungsstand. Vor der Eröffnung steigert sich die Intensität, zum Beispiel mit einer Kampagne, um danach auf einem mittleren Niveau kontinuierlich weiterzugehen.

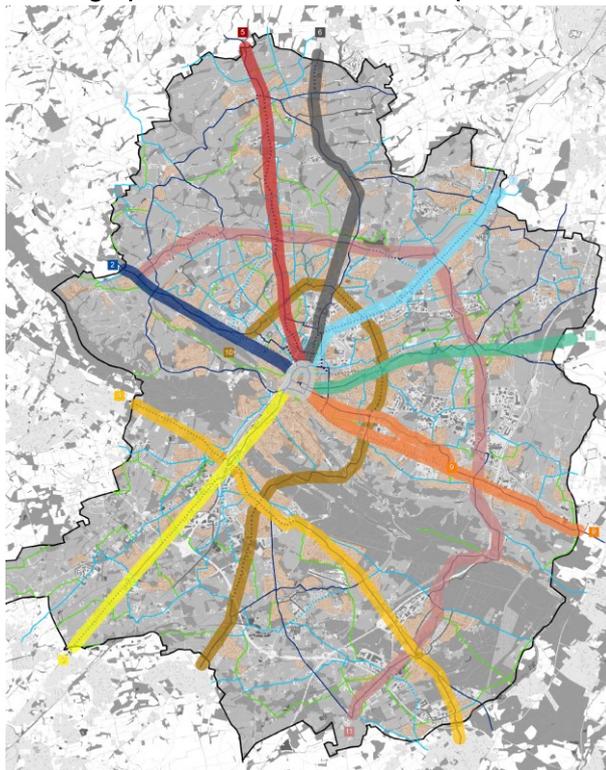
4. Nächste Schritte

Machbarkeitsuntersuchungen sind immer nur der erste informelle Schritt in einem langen Planungsprozess bis zur Umsetzung. Erst nach positiver Prüfung der Ergebnisse durch das Land NRW kann der Einstieg in die eigentliche Objektplanung und in die formellen Beteiligungsverfahren erfolgen. Sie besteht unter anderem aus Vorplanungen, einer Linienzustimmung und ggf. einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Erst danach wird der Trassenverlauf festgelegt. Anschließend erfolgt die Entwurfs- und Genehmigungsplanung mit den entsprechenden rechtlichen Festlegungen eines Planfeststellungsverfahrens oder im Rahmen eines Bebauungsplanverfahrens. Auch in den letztgenannten Verfahren findet eine erneute Beteiligungsrunde statt.

Die nun abgeschlossene Machbarkeitsstudie – bestehend aus positiver Potenzialanalyse, positiver Nutzen-Kosten-Analyse und Trassenempfehlung, ergänzt um die Kommunikationsstrategie – umfasst alle notwendigen Vorarbeiten, die das Land NRW von den Kommunen fordert, um anschließend die Machbarkeitsstudie zu prüfen und selbst die Federführung für das Projekt zu übernehmen. Deshalb ist nach Vorstellung der Ergebnisse in den politischen Gremien aller beteiligten Städte und Kreise die gemeinsame Übergabe des Projektes an das Land geplant.

Ortsspezifische Ergänzung für die Stadt Bielefeld:

Der Radschnellweg OWL 2.0 wurde bei der Erstellung der verschiedenen Radverkehrskonzepte (kommunales Radverkehrskonzept der Stadt Bielefeld, regiopolares Radverkehrskonzept, Radnetz OWL) sowie beim dazugehörigen Umsetzungskonzept bereits berücksichtigt. Ohne den exakten Verlauf des Radschnellweges vor Abschluss der Machbarkeitsstudie zu kennen, wurde die Grobtrasse in Form der Korridore 3 (gelb) und 7 (hellblau) eingeplant. Als gradlinige Verkehrsachse liegt auf diesen Korridoren die B61. Insbesondere im Hinblick auf die Nutzung des Radschnellweges als Alltagsradverbindung kam der Gradlinigkeit bei der Auswahl der Trassenempfehlung des Radschnellweges große Bedeutung zu. Die objektive Entscheidung des Gutachters, die B61 als Trassenempfehlung zu wählen, fügt sich dabei gut in die bereits existierenden Radverkehrskonzepte ein. Gut angebunden an die Korridore des kommunalen Radverkehrskonzeptes kann der Radschnellweg zukünftig überregionale und innerstädtische Radfahrten auf Bielefelder Stadtgebiet bündeln und als Verteiler dienen.



Der exakte Anknüpfungspunkt an den bereits in Planung befindlichen Teil des RS3 an der Stadtgrenze zu Herford ist im weiteren Planungsprozess zu definieren. Gleiches gilt für die Weiterführung des Radschnellweges nach Gütersloh, die laut Gutachter über die B61 erfolgen soll. Die Stadt Gütersloh sieht beispielsweise auch Potenzial bei der Führung über Isselhorst.

Das Land NRW unterstützt Radschnellwegprojekte mit nachgewiesenem Potenzial finanziell und übernimmt die Baulast außerhalb von Ortsdurchfahrten bei Städten mit mehr als 80.000 Einwohnenden. Mit Abschluss der Machbarkeitsstudie ist ein wichtiger Meilenstein bei der Realisierung des Radschnellweges OWL 2.0 erreicht. Parallel zur nun anstehenden Ergebnisprüfung durch das Land NRW ist geplant, die Kommunikation des Projektes weiter fortzusetzen. Laut Kommunikationsstrategie bieten Visualisierungen des Radschnellweges mit Hilfe von Augmented Reality gute Möglichkeit, der Öffentlichkeit die potenzielle Ausgestaltung des zukünftigen Radschnellweges zu vermitteln. Das Amt für Verkehr plant daher aktuell die kurzfristige Visualisierung von drei Abschnitten der Trassenempfehlung auf Bielefelder Stadtgebiet. Zugang zu diesen Visualisierungen wird es über die Website des Radschnellweges, per Handy oder Tablet direkt vor Ort oder bei Öffentlichkeitsveranstaltungen geben. Für Kosten für diese Kommunikationsmaßnahme liegen bei 25.000 € und werden zu 85 % durch Fördermittel des Landes getragen. Die Eigenmittel sind im Haushalt des Amtes für Verkehr abgebildet.

Anlagen:

1. Potenzialanalyse
2. Nutzen-Kosten-Analyse
3. Kommunikationsstrategie

Beigeordneter

Adamski