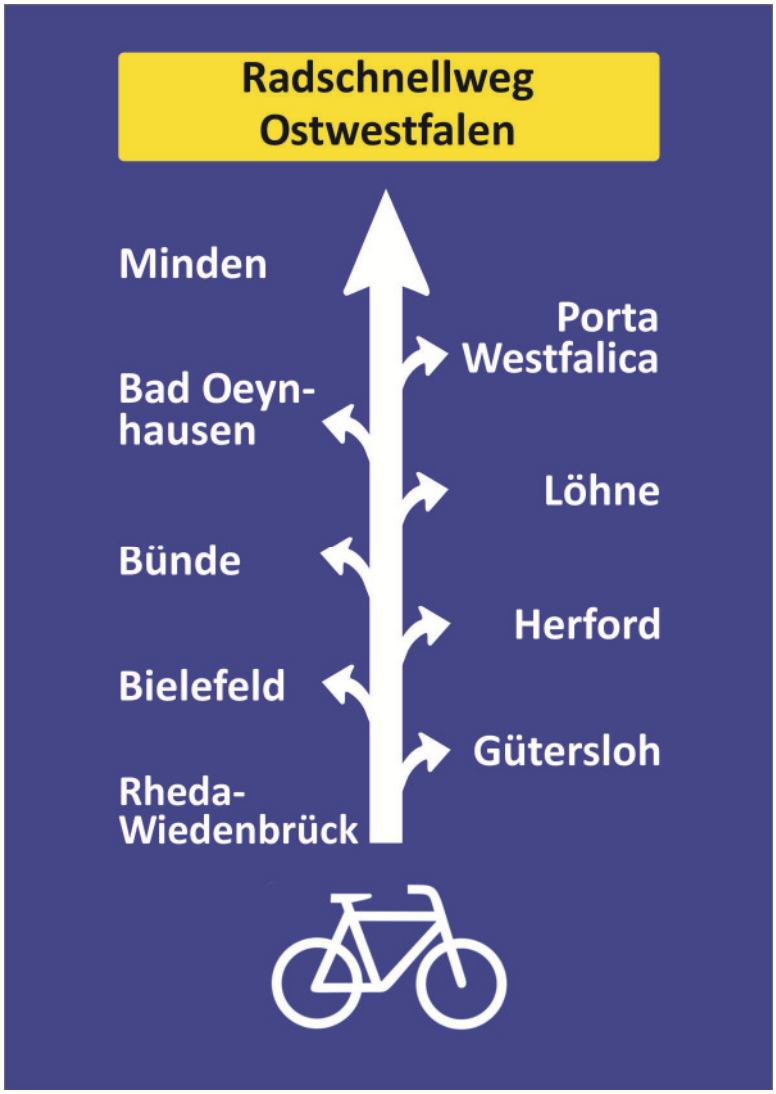
# Radschnellweg Ostwestfalen
# Abschnitt Bielefeld - Rheda-Wiedenbrück

**Diskussionsbeitrag zum**
**Planungswettbewerb Radschnellwege**
**in Nordrhein-Westfalen**
**Bielefeld, Juli 2013**

VCD Verkehrsclub Deutschland

Kreisverband Ostwestfalen-Lippe e.V.
August-Bebel-Straße 16, 33609 Bielefeld
Tel. 0521.63961 E-Mail : owl-buero@vcd.org


Radschnellweg
Ostwestfalen
Minden
Bad Oeyn-
hausen
Bünde
Bielefeld
Rheda-
Wiedenbrück
Porta
Westfalica
Löhne
Herford
Gütersloh

# 1. Zusammenfassung

Vorgeschlagen wird ein Radschnellweg Ostwestfalen (RSWO). Auf einer Länge von ca. 82 km verbindet er die am dichtesten besiedelten Regionen des Regierungsbezirks Detmold. Damit entsteht eine Nord-Süd-Radverkehrsverbindung parallel zur Bundesstraße 61 und der Bahnstrecke Minden – Hamm.

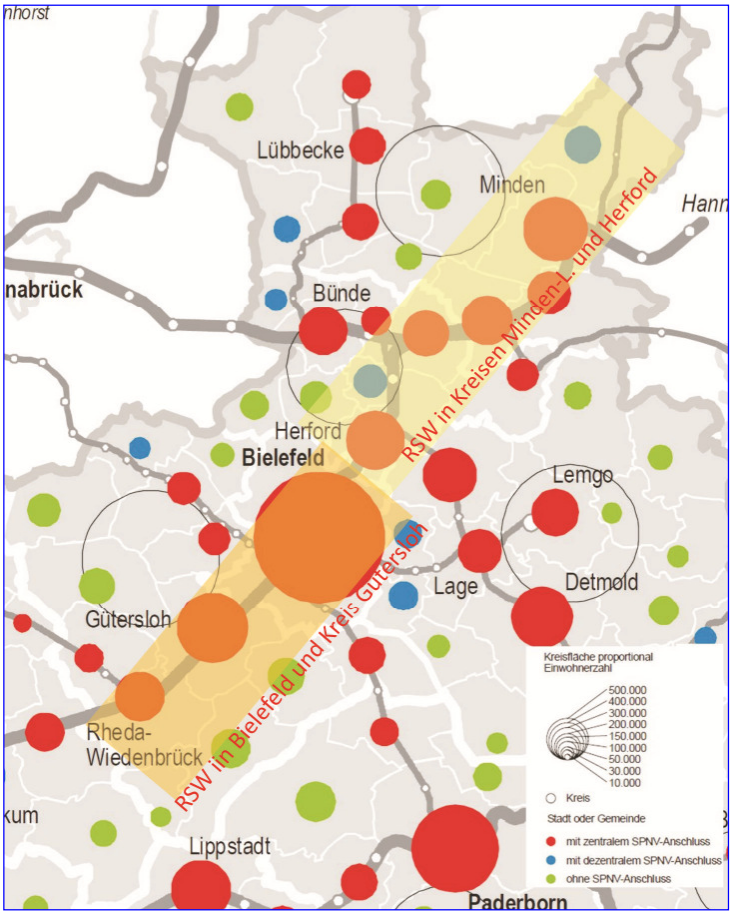
Für den nördlichen Teil des Radschnellwegs von Minden bis Herford haben die Kreise Minden-Lübbecke und Herford einen Wettbewerbsbeitrag vorgelegt.
Nach Ansicht des VCD OWL sollte der Radschnellweg von Herford aus über Bielefeld, Gütersloh und Rheda-Wiedenbrück fortgeführt werden. Im 2-km- Einzugsbereich entlang des RSWO wohnen rund 440.000 Einwohner, davon ca. 240.000 im Südabschnitt.
Der Radschnellweg hat ein Entlastungs- und Verkehrsverlagerungspotential sowohl für die stark befahrene Bundesstraße 61 als auch für die regionale Bahnstrecke Minden – Hamm.

**Radschnellweg Ostwestfalen**

# 2. Die Verkehrsachse von B61 und Bahnstrecke

In Ostwestfalen bilden die Bundesstraße 61 und die parallel verlaufende Bahnstrecke Minden – Hamm die regionale Hauptverkehrsachse.

**Einzugsbereich des Radschnellwegs**




Betrachten wir die Bevölkerungsverteilung, so verbindet die beschriebene Verkehrsachse entlang der B61 die bevölkerungsstärksten Orte der Region Ostwestfalen-Lippe (OWL).
Der bisher geplante nördliche Teil des Radschnellwegs Ostwestfalen in den Kreisen Minden-Lübbecke und Herford erschließt nur einen Teil des Nutzerpotenzials, das sich aus der Besiedlung ergibt.Die Grafik verdeutlicht, dass eine Einbeziehung der Städte Rheda-Wiedenbrück, Gütersloh und vor allem Bielefeld naheliegt.

*Bevölkerungsverteilung entlang des RSWO, Karte aus: Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe, S. 33*

Wie viele Einwohner werden durch den unmittelbaren Einzugsbereich des RSWO erschlossen? Angelehnt an die Konzeptstudie Radschnellweg Ruhr wird hier ein Korridor von 2 km beidseits des Radschnellwegs angenommen. Dieser deckt bei den meisten Städten den größten Teil der Siedlungsfläche ab. Als Schätzwert wird hier ein Anteil von 80% angenommen, in Herford wegen der größeren Siedlungsfläche 60%.
Für Bielefeld wurden die Einwohner anhand der statistischen Bezirke im Einzugsbereich zusammengezählt. Es sind knapp 129.000 Einwohner oder 39% der Gesamtbevölkerung.

| Stadt | Einwohner gesamt | Anteil Einwohner in 2km Entfernung geschätzt | Einwohner im Erschließungsbereich |
|---|---|---|---|
| **Minden** | 80121 | 80% | 64.097 |
| **Porta Westfalica** | 35623 | 80% | 28.498 |
| **Bad Oeynhausen** | 48623 | 80% | 38.898 |

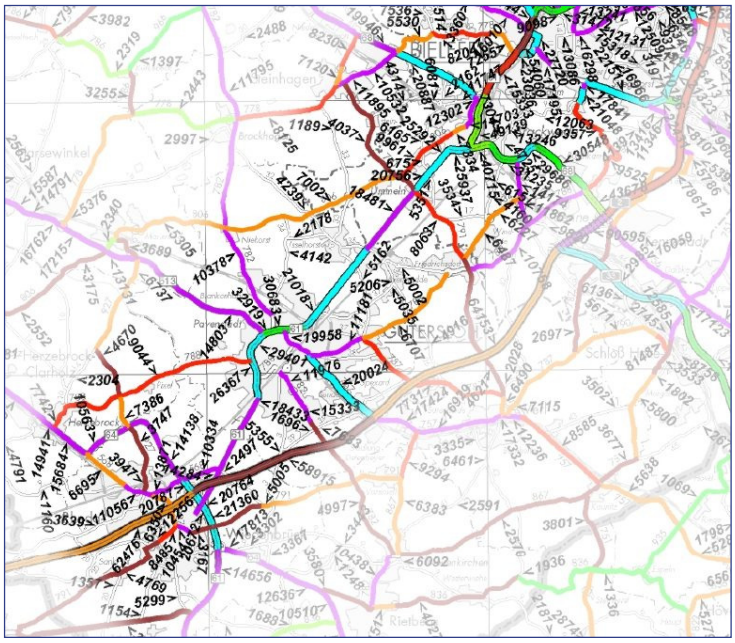
| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| **Löhne** | 39671 | 80% | 31.737 | |
| **Herford** | 65213 | 60% | 39.128 | |
| ***Zwischensumme*** | | | | *202.358* |
| **Bielefeld** | 326870 | 39% | 128.733 | |
| **Gütersloh** | 94172 | 80% | 75.338 | |
| **Rheda-Wiedenbrück** | 46515 | 80% | 37.212 | |
| ***Zwischensumme*** | | | | *241.283* |
| **Gesamt** | | | | **443.641** |

Quelle: Landesdatenbank NRW, Zensus 2011

Durch die Hinzunahme des Abschnitts Bielefeld – Rheda-Wiedenbrück verdoppelt sich das Nutzerpotenzial des Radschnellwegs. Insgesamt wohnen geschätzt 443.000 Einwohner im Einzugsbereich des Radschnellwegs Ostwestfalen. Damit wird knapp ein Viertel aller Bewohner des Regierungsbezirks Detmold vom RSWO erschlossen.
Im Vergleich: Der Radschnellweg Ruhr hat laut Konzeptstudie einen Erschließungsbereich von 1.043.000 Einwohnern[1] . Der Radschnellweg Ostwestfalen erreicht damit fast die Hälfte der Erschließungszahl des geplanten Radschnellwegs in Deutschlands größter Ballungsregion.

Sowohl die Bundesstraße als auch die Schienenstrecke sind hoch frequentiert:

**Bundesstraße 61:**[2]

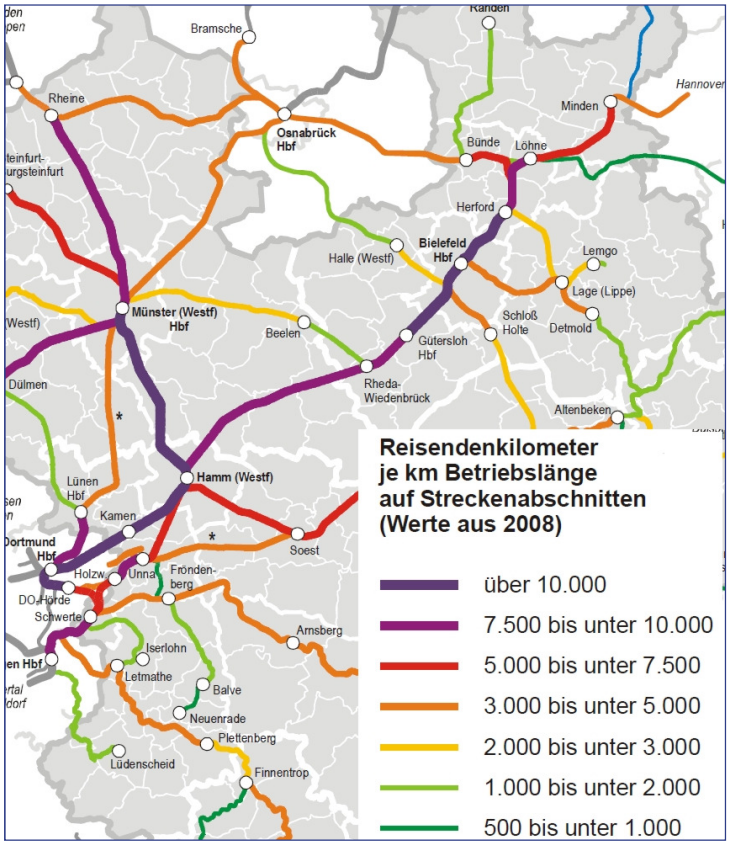


Die durchschnittliche Stärke des KFZ-Verkehrs in 24 Stunden (DTV) beträgt auf der B61:
- zwischen Herford und Bielefeld: 26.296 Fahrzeuge
- in Bielefeld (Ostwestfalendamm): 75.333 Fahrzeuge
- zwischen Ummeln und Isselhorst: 18.481 Fahrzeuge
- in Gütersloh: 29.401 Fahrzeuge
- bei Wiedenbrück: 14.656 Fahrzeuge.

*Verkehrsstärkenkarte im Bereich der B61 zwischen Petershagen und Rheda-Wiedenbrück*

1 Konzeptstudie Radschnellweg Ruhr, Planersocietät, Dortmund, Dezember 2011, S. 23
2 Quelle: Straßen NRW: Verkehrsstärken Nordrhein Westfalen, Straßenverkehrszählung 2010

**Schienenstrecke**[3]:




Die Schienenstrecke Hamm – Minden verläuft dicht neben der Bundesstraße 61. Die Fahrgastnachfrage auf den Kursbuchstrecken 370 und 400 ist die höchste innerhalbder Region Ostwestfalen-Lippe. Sie beträgt
- auf dem Abschnitt Gütersloh – Bielefeld 10.600 Reisenden-km/Betriebsleistungs-km,
- auf dem Abschnitt Bielefeld – Herford 13.300 Reisenden-km/ Betriebsleistungs-km.

*Nachfragezahlen im Nahverkehr Westfalen-Lippe*

**Aufkommensschätzung für den Radverkehr**

Mit welchen Stärken des Radverkehrs kann gerechnet werden? Die Frage soll hier anhand von Verkehrsbefragungsdaten abgeschätzt werden. Grundlage ist die Untersuchung „Mobilität in Deutschland“ (MID) 2008 des Bundesverkehrsministeriums. Dort ergeben sich für die Wege in der Entfernungsstufe zwischen 5 und 100 km diese Verkehrsmittelanteile:

| Hauptverkehrsmittel in der Entfernungsstufe von 5 bis 100 km | |
|---|---|
| Fahrrad | 3,5% |
| ÖPNV | 12,8% |
| Motorisierter Individualverkehr als Fahrer: | 60,4% |
| Motorisierter Individualverkehr als Mitfahrer: | 20,1% |
| Rest (zu Fuß, ÖPFV) | 3,2% |
| **Gesamt** | **100%**[4] |

Das Verhältnis von Fahrradfahrten zu Kfz - Fahrten als Fahrer beträgt in dieser Entfernungsklasse 3,5% (Rad) zu 60,4% (Kfz als Fahrer). Auf 17 Fahrten als Kfz- Fahrer kommt eine mit dem Rad: Wenn wir von z.B. 26.296 Kfz auf der B61 zwischen Herford und Bielefeld ausgehen, dann lässt sich anhand der bundesweiten Durchschnittswerte eine Zahl von **1.500 Radfahrten täglich** abschätzen.

3 Quelle: Nahverkehrsplan Westfalen-Lippe, 2011, S. 60

4 Mobilität in Deutschland, MID 2008, Tabellenband, Tabelle W 4.4A

Wenn wir von 13.300 Zugreisenden zwischen Herford und Bielefeld ausgehen und die Busfahrgäste auf dieser Strecke vernachlässigen, dann ergibt sich ein Verhältnis von 3,5% (Rad) zu 12,8% (ÖPNV). Auf rund 4 Fahrten mit dem ÖPNV kommt eine mit dem Rad. Dies ergibt einen Schätzwert anhand der ÖPNV-Nutzerzahlen von bereits heute **3.600 Radfahrten täglich** zwischen den Ortslagen Bielefeld und Herford .

**Tabel 1 - Aandeel fietsverplaatsingen per afstandsklasse**

| Afstandsklasse | Aandeel van de fiets per afstandsklasse |
|---|---|
| tot 5 km | 36% |
| 5 tot 10 km | 22% |
| 10 tot 15 km | 14% |
| 15 tot 20 km | 8% |
| boven 20 km | 0% |
| **alle afstandsklassen samen** | **26%** |
| *Bron: MON 2007* | |

Vergleichszahlen aus den Niederlanden legen ebenfalls nahe, dass das Fahrrad auf regionalen Strecken einen erheblichen Anteil erreichen kann. Dort werden auf mittleren Distanzen (zwischen 10 und 15 km) 14% aller Wege mit dem Rad zurückgelegt (der Radverkehrsanteil in den Niederlanden insgesamt beträgt 26%).
Auch diese Daten belegen, dass man in dem Beispielabschnitt Herford – Bielefeld täglich von einer mittleren vierstelligen Zahl an Radfahrern auf dem Radschnellweg ausgehen kann

*Vergleichszahlen zur Radnutzung, aus: Fietsberaadfactsheet1 , 2009* www.fietsberaad.nl

*Lesebeispiel: Afstandsklasse 10 tot 15 km: Entfernungsklasse 10 bis 15 km*
*Aandeel van de Fiets per Afstandsklasse: Fahrradanteil 14%*

Unter ökonomischen Gesichtspunkten kann der Radschnellweg Ostwestfalen sowohl die stauanfällige B61 als auch die teilweise überfüllten Züge des regionalen Schienenverkehrs entlasten. Er macht eine Verlagerung weg vom motorisierten Verkehr hin zum Radverkehr möglich. In den Bau- und Unterhaltungskosten ist ein Radschnellweg trotz hochwertiger Ausführung erheblich günstiger als z.B. der Straßenbau für die gleiche Transportleistung mit Kraftfahrzeugen. Als leises und abgasfreies Verkehrsmittel bringt das Rad erhebliche Umweltvorteile und spart externe Umweltkosten.

# 3. Diskussionsstand in Ostwestfalen

Die Überlegungen zu Radschnellwegen in der Region begannen im Sommer 2012 und wurden positiv kommentiert. Die Kreise Minden-Lübbecke und Herford entwickelten die Idee zu einem durchgehenden Radschnellweg von Petershagen bis Rheda-Wiedenbrück. Die Verwaltung in Bielefeld bewertete den Vorschlag zwar als grundsätzlich sinnvoll, mochte sich jedoch nicht daran beteiligen und zog einen kürzeren Radschnellweg Bielefeld-Werther vor (April 2013).

*Zwischen Herford und Bielefeld wurde 2009, 2011 und wieder am 29.9.2013 an einem autofreien Sonntag die Aktion „ohne Auto mobil" durchgeführt. Mehrere zehntausend Radfahrer befuhren die B61*

Sowohl der VCD als auch der ADFC warben dafür, dass Bielefeld zusammen mit den Kreisen Minden-Lübbecke und Herford einen gemeinsamen Beitrag zum Planungswettbewerb einreicht. Sie kritisierten die Strecke Bielefeld-Werther als verkehrlich nicht sinnvoll.
Der Stadtentwicklungsausschuss folgte zunächst dieser Ansicht. In der Sitzung im Mai lehnte die Mehrheit (die Koalition war sich uneins) es jedoch ab, dass sich Bielefeld überhaupt an dem Planungswettbewerb beteiligt. Als Grund wurden die Kosten genannt. Das öffentliche Echo auf die Entscheidung war überwiegend kritisch.

Die Kreisverbände des VCD und ADFC in Ostwestfalen informierten mit zwei Trassenbefahrungen am 26.4. und am 16.6. sowie einer Podiumsdiskussion am 14.6. mit Vertretern des Regionalverbandes Ruhr, der Bezirksregierung Detmold und des Verkehrsausschusses Herford über das Konzept des Radschnellwegs.

Der Kreis Gütersloh hatte Überlegungen zu einer Route von Gütersloh nach Verl angestellt; er war ferner an den Vorgesprächen zum RSWO beteiligt, entschied sich dann aber, sich nicht an dem Planungswettbewerb zu beteiligen. Der Kreis will die weitere Entwicklung des Projekts beobachten und hält sich die Möglichkeit einer späteren Beteiligung offen.

Insgesamt ist die Meinungsbildung in der Region zum Radschnellweg in einem frühen Stadium; bei den Kommunalpolitikern ist viel Informationsbedarf zu Kosten, Verkehrsnutzen und Finanzierungsmodalitäten erkennbar.

# 4. Routenführung

Die Trasse des Radschnellwegs Ostwestfalen orientiert sich im südlichen Abschnitt Bielefeld- Rheda eng an dem Verlauf der Bahnstrecke. Die Bahnhöfe
Brake
Bielefeld Hauptbahnhof
Brackwede
Isselhorst- Avenwedde (1 km Abstand zum RSWO)
Gütersloh Hauptbahnhof und
Rheda-Wiedenbrück werden durch den RSWO angebunden.

Der mögliche Verlauf des Radschnellwegs wird hier von der Stadtgrenze Herford bis zum Bahnhof Rheda-Wiedenbrück beschrieben. Das Teilstück hat eine Länge von ca. 39 km, es ist relativ flach, abgesehen vom Bielefelder Pass (210 Höhenmeter Anstieg auf der gesamten Strecke des RSWO). Der niedrigste Übergang über den Teutoburger Wald an dieser Stelle ist der natürliche Zwangspunkt der Route.

Ab der Kreis- und Stadtgrenze Herford folgt die Route im Bielefelder Stadtteil Brake der Bahnlinie und führt durch die Johannisbachaue zum Obersee im Stadtteil Schildesche.
Alternativ ist eine Führung entlang der B61/Herforder Straße denkbar, doch die bahnnahe Trasse vermeidet die zahlreichen Knotenpunkte auf der Herforder Straße und bietet Fahrzeitvorteile.
Die Strecke führt weiter entlang der Nordostseite des Bahndamms und folgt einer im Radverkehrsnetz Bielefeld (Beschluss des Stadtentwicklungsausschusses der Stadt Bielefeld vom 29.1.2013) grundsätzlich vorgesehenen Route. Der Radschnellweg macht damit eine breite Barriere quer zur Bahnlinie durchlässig, die gegenwärtig vom Radverkehr umfahren werden muss.
Zwischen Stadtheider Straße und Schildescher Straße ist eine Führung des Radschnellwegs auf der Höhe des Bahndamms denkbar, mit der diese beiden Straßen überquert werden. Von dort aus gelangt man direkt auf die Joseph-Massolle-Straße an der verkehrsruhigeren Ostseite des Hauptbahnhofs Bielefeld.

Die Route führt weiter vorbei an dem zentralen Jahnplatz über den innerstädtischen Hauptstraßenzug. Am Haller Weg überquert die Route wieder die Bahnstrecke und führt neben der Bahn und dem Ostwestfalendamm über den Bielefelder Pass nach Quelle.
Die Kreuzung des Knotens B61/Ostwestfalendamm und B68/Osnabrücker Straße ist zur Zeit für den Radverkehr unbefriedigend. Für den Radschnellweg wäre hier der Bau eines direkten, kreuzungsfreien Übergangs erforderlich, der erhebliche Umwegersparnisse und Fahrzeitgewinne bringt.
Im weiteren Verlauf nach Bielefeld-Ummeln und Gütersloh-Isselhorst orientiert sich die Routenführung an dem bestehenden Radverkehrsnetz NRW und verläuft mehrere hundert Meter westlich der Bahn und der B61. Als Alternative ist hier eine Führung entlang der B61/Gütersloher Straße denkbar.

In das Zentrum Gütersloh verläuft der Radschnellweg wieder nahe der Bahnstrecke. Der Hauptbahnhof wird erreicht, dann hält sich der Verlauf über die Rhedaer Straße wiederum an die Führung des Radroutennetzes NRW. Der Radschnellweg führt zum Bahnhofsplatz Rheda und endet dort.

# Routenführung des Radschnellwegs

## von der Stadtgrenze Herford – Bielefeld bis zum Bahnhof Rheda

# Pressespiegel zum Radschnellweg Ostwestfalen

## Fahrrad-Schnellwege bald auch in Ostwestfalen-Lippe

*Land NRW plant neue Verkehrsachsen zur Entlastung des Straßennetzes*

INFO Der Radschnellweg

Ostwestfalen-Lippe

## Freie Bahn für schnelle Radler

*Planen, Bewerben, Umsetzen: Erkundungsfahrt auf einem möglichen Radschnellweg*

**Auf Tour:** VCD-Chef Bernd Kuffner (l.) führt die Teilnehmer auf einer Strecke entlang der Bahnlinie Bielefeld–Berlin. Dort soll ein Radschnellweg entstehen. Foto: Andreas Harbusch

VON RALF E. MÜLLER

■ **Bielefeld/Düsseldorf. Auf einigen, in die Pedale treten- und rollen. So macht Radfahren Spaß. Doch dann kommt die Angst. Stoppen. Fahren. Bis zur nächsten Ampel. Freude kommt da erst gar nicht auf. Die sollen aber ungestörte Radschnellwege genießen. Auch in OWL haben die für bereits Überlegungen begonnen.**

16. Uhr, Bielefelder Hauptbahnhof, leichter Nieselregen. Treffpunkt ist die Lasme gut. Bernd Kuffner glaubt daran, dass es schneller wird. Der Chef des Verkehrsclubs Deutschland (VCD) hat zur Erkundungsfahrt entlang der von unserem Verband Bielefeld, dort ist ein Treffen mit Mitgliedern des VCD Herford geplant. Durch die Fahrt möchte sie für einen Radschnellweg von Bielefeld über Herford bis nach Minden werben. „Wir sind frech, dass die Stadt sich zumindest schon von den Plänen verabschiedet hat, den Radschnellweg nur Universität zu bauen", sagt Kuffner, stoppt die Hand aus und ergänzt: „Diese Strecke hat viel mehr Potential."

Radschnellwege sollen das Radfahren möglich machen: Fast ohne Hindernisse, breit ausgebaut und mit Überholmöglichkeiten. Kuffner sagt nicht nach oben. Genau entlang dieser Bahnhofstraße, so planen die Radkoordinatoren, soll der Radschnellweg durch Bielefeld führen. „Dann müssen aber erst noch die Linken geschlossen werden", ersteht Angela Rome. Vorsitzendenmitglied des VCD. Zwei Linken gibt es derzeit auf Bielefelder Stadtgebiet. Linken, das sind die Bereiche, die dermit noch nicht für den Bau eines Radwegs am Fahrbahnrand geschlossen sind.

Ein fertiges Konzept für Radschnellwege, das man beim Wettbewerb Wettbewerb vorgestellt. Bisher hauptsächlich offenbar nicht Chancen als Klarheit.

16.55 Uhr. Die Grenze zwischen dem Bezirksbereich Bielefeld Mitte und Schildesche ist überquert. Hier fahren deutlich weniger Autos, dafür fallen jetzt mehr Hindernisse. Auf einer Brücke über die Bahntrasse trennt Kuffner ab, die Gruppe hält an. Blick zurück auf die Schienen und die Sperrvorrichtung.

Der Fahrradbeauftragte der Stadt Bielefeld, Oliver Spray, gibt sich optimistisch, dass sich die Lokalpolitik an einem vorzeigbaren Entwurf durchringt. Er macht keinen Hehl daraus, dass ihm die Idee der Radschnellwege gefällt. „Der Autoverkehr könnte reduziert werden."

16.40 Uhr. Die Sache ist nun Und die Hose auch. In Stadtbrand, Hartford, warten die Radler vom VCD aus dem Nachbarkreis. Nach der Begrüßung verschwinden sie im Stadtfreunder Krug. Kaffeetrinken.

„Wenn auch in einem Regierungsbezirk kein übersteigen das Projekt findet, kann es geschehen, dass er am Ende leer ausgeht", sagt Peter Lowden von der Landesregierung. Im Zweifelsfall bekäme ein anderer Regierungsbezirk dann zwei Radwege. Am Ende entscheiden eine Jury. Bewerbungsschluss für die Entwicklung von Vorschlägen ist der 22. Juli.

**Jeder Regierungsbezirk soll einen eigenen Radschnellweg bekommen**

**Vorfahrt für Radfahrer:** *Beispiel für Radschnellwege im holländischen Zwolle. Mit breiten Fahrbahnen, Unterführungen oder Brücken statt Kreuzungen und möglichst getrennt vom Autoverkehr sollen sie den Anteil des Radverkehrs erhöhen.* FOTO: ADFC

## Ein Schnellweg für Radfahrer

*Pilotprojekt soll die Innenstadt mit Hochschulen im Westen und Werther verbinden*

VON SEBASTIAN STÜMMAN

■ **Bielefeld. Der Radschnellweg ist ein Begriff – als Autostraße. Bielefeld denkt dagegen jetzt über einen Radschnellweg nach – eine Route Verbindung für Radfahrer von der Innenstadt bis nach Werther. Der Reiz dabei: Universität und neue Fachhochschule, beide von Zweiradfahrern stark frequentiert, würden einbringen. Es bestehen Chancen für ein Pilotprojekt.**

Rund zehn Kilometer wäre der Radschnellweg lang, der nach Einschätzung des städtischen Fahrradbeauftragten Oliver Spray ein hohes Potenzial bei den Zielgruppen Studenten, Schüler und Berufspendler hätte. Damit könnte der Anteil des nichtmotorisierten Verkehrs weiter erhöht werden. Außerdem würde die Attraktivität der westlichen Siedlungsbereiche Bielefelds gesteigert und Werther und Dornberg besser an Bielefeld angebunden.

Weitere Vorteile wären, dass die Stadtentwicklung entlastet werden könnte, an der die Anlieger heute unter hohen Feinstaub- und Lärmbelastungen leiden. In den Spitzenzeiten helfe der Radschnellweg, Überlastungen im öffentlichen Nahverkehr abzubauen. Das verbessere den Komfort für die Fahrgäste, heißt es in einer Vorlage, die Verkehrsdezernent Gregor Moss am 9. April dem Stadtentwicklungsausschuss präsentiert.

Eine konkrete Trasse sowie die Umsetzung und die Kostenermittlung soll erst in einer Vorstudie unternommen werden. Schätzungen haben von Kosten in einer Größenordnung von 1,5 Millionen Euro ausgegangen. Die Vorstudie soll rund 10.000 Euro kostenlos. Der Wettbewerb soll bis 22. Juli laufen. Im November will Moss Sieger und Ergebnisse präsentieren.

Hintergrund für das Vorhaben ist der Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität. Die Experten hoffen, mit Schnellwegen den Anteil des Radverkehrs erhöhen zu können. In Bielefeld ist dieser seit 2.000 von rund acht auf 15 Prozent gestiegen.

Geringere Zeitverluste durch Warten und Anhalten, möglichst wenig Querungen von Straßen, umweltfreundlich und sicher, aber keine Motos. Für Fußgänger gebe es häufig daneben einen eigenen Bürgersteig. Der Radschnellweg soll möglichst kreuzungsfrei sein, was durch Brücken und Unterführungen erreicht wird. Die Zufahrt erfolgt fast ausschließlich über Anbindungsarme Linienführung, mehr Sicherheit sowie gute Wegweisung und Abstellanlagen sollen die Schnellwegattraktiv machen, so das Amt für Verkehr.

Jede Region kann auf Förderung eines Pilotprojekts hoffen. Neben der Strecke Bielefeld-Werther ist in OWL eine Schnellverbindungen Minden-Lübbecke bis Gütersloh, die rund 100 Kilometer lang wäre, im Rennen. Doch gerade die Länge berge viele Risiken. Außerdem will sich Gütersloh nicht beteiligen. Und auf Bielefelder Gebiet wäre der Bielefelder Pass ein großes Hindernis. Deshalb rät Moss, auf die kürzere Variante nach Werther umzuschwenken.

Dem Vorschlag wollen die Bielefelder Stadtentwicklungspolitiker folgen. Die Bezirksvertretung Dornberg hatte sich schon im September 2012 positiv zu dem Vorhaben geäußert und auf Antrag der CDU am Mittwoch einstimmig gefordert. Der Fahrradclub ADFC setzt sich schon

**Vorbild Niederlande**

■ Der Begriff Radschnellweg leitet sich vom niederländischen „fietsenweg" ab. Das Nachbarland gilt bei guten Radfahrverbindungen als Vorbild. Minimum für die Radautobahnen seien zwei fahrtreifen mit einer Breite von zwei Metern, wobei Fahrradschnellweg aus Hitzu können Gelder für Planung, Verfahren, Grunderwerb, Gutachten, Ausgleich- und Ersatzmaßnahmen.

Trotz dieser Hürden schlägt Moss vor, dass Bielefeld und Werther das Projekt weiter verfolgen. Bielefeld, das etwa sechs Kilometer der Strecke hätte, sollte federführend sein. Die Unterstützung durch Werther erklärt, die Vorstudie mit rund 10.000 Euro zu finanzieren. Der Wettbewerb soll bis 22. Juli laufen. Im

**Ein Stück weiter:** *Für den Radschnellweg Ruhr gibt es bereits Schilder-Entwürfe.*

## Unterwegs zur Radlerautobahn

*Radtour des VCD und ADFC entlang der geplanten Strecke des Radschnellwegs Ostwestfalen*

■ **Bad Oeynhausen** (lz). Gut 30 Radfahrer machten sich gestern unter der Leitung des Verkehrsclubs (VCD) und des Allgemeinen Deutschen Fahrrad-Clubs (ADCF) auf den Weg, um die Strecke des geplanten Radschnellwegs zwischen Minden und Bielefeld zu erkunden.

Gestartet war die Radlergruppe in Minden und fuhr entlang der Weserradweg nach Bad Oeynhausen. An der Werre-Weser-Kuss-Brücke machten die Teilnehmer Rast. Bernd Kuffner von VCD Bielefeld informierte über die gefahrene Strecke. „Zum Radeln am Wochenende ist der Weserradweg schön, für einen Schnellweg allerdings zu schmal. Besonders wenn Pedelecs unterwegs sind, denn die können schnell sein." Zunehmend mehr Radler nutzen die Elektroroder im Alltag.

„Wir wollen die Touristen nicht von der Strecke drängen", machte sich Thomas Dippert vom VCD Minden-Lübbecke-Herford für eine Trennung der Trassen stark. „Sehnstuckchen des Schnellwegs wäre die Mindener Straße, die nach der Eröffnung der Nordumgehung zurückgebaut werden soll." Die Idealroute der Planer wäre komplett kreuzungfrei und daher zügig befahrbar.

„Das Problem ist der Geldmangel der Gemeinden. Da müssen wir Kompromisse eingehen und möglichst viel Vorhandenesnutzen, auch wenn der komplette Radschnellweg mit etwa 15 Millionen Euro ebenso viel kostet wie ein einziger Kilometer Autobahn", sagte Burkhard Witte vom ADFC. „Wenn schlimmstenfalls nichts aus dem Projekt werden sollte, haben wir immerhin die Diskussion bei den Lokalverantwortlichen angeschoben." „Der Radschnellweg ist eine tolle Idee", war aus den Reihen der Radfahrer zu hören, bevor sich die Gruppe auf den Weg nach Löhne machte.

**Treffpunkt Werre-Weser-Kuss:** *Die Teilnehmer der Fahrradtour auf der Strecke des geplanten Radschnellwegs von Minden nach Bielefeld legten an der Rehmer Insel einen informativen Zwischenstopp ein.* FOTO: SANDRA C. SIEDENKO

## Land will Baukosten für Radschnellweg tragen

Verkehrskommission beim Regierungspräsidenten befasst sich mit Projekt – Wettbewerbsbeitrag soll fristgerecht vorliegen

Von Claus Brand

Bad Oeynhausen (WB) Ein Radschnellweg an Werre und Weser bleibt eine Option für Ostwestfalen-Lippe, mit Beteiligung von Bad Oeynhausen Das ist Ergebnis der gestrigen Sitzung der Verkehrskommission bei der Bezirksregierung in Detmold.

Vor dem Hintergrund, dass in Bielefeld und beim Kreis Minden-Lübbecke jüngst politisch die Entscheidung gefallen war, sich am Wettbewerb und damit auch an der Umsetzung des Projektes nicht weiter zu beteiligen (WESTFALEN-BLATT vom 23. Mai), hatte Karl Abruszat (FDP), Vorsitzender der Verkehrskommission, das Thema auf die Tagesordnung des Ausschusses gesetzt.

Linda Noack, Fahrradbeauftragte der Stadt Bad Oeynhausen.

Der Vorsitzende der Kommission hatte dieses Ansinnen Uwe Raffenbeul vorgetragen. Im Verkehrsdezernat des Regierungspräsidenten ist er für den Bereich der Fördermittel zuständig Dabei wurde deutlich: Von Seiten der Landesregierung gibt es „eine erfolgreiche 80-prozentige weiterzuhandelnde Detailplanung" erhalten. Wolfram Mischer: «Es ist vorgesehen, die Radschnellwege beim Land anzuzeiden, zu einen niederdesbet dig wi

**Radschnellweg Ostwestfalen**

Minden – Petershagen – Porta Westfalica – Löhne – Herford – Bünde – Bielefeld

Das Ziel Radschnellweg bleibt. Ob er schon in Bielefeld beginnt, ist eher unwahrscheinlich.

sidenten (RP), noch einmal den weiteren Ablauf: «Es geht aktuell nicht um die Förderung von Baumaßnahmen. Erster Schritt ist es, bis Mitte Juli bei der Arbeitsgemeinschaft fahrradfreundlicher Städte und Gemeinden in Nordrhein-Westfalen eine so gestaltete Bewerbung einzureichen, dass sie Grundlage für eine detailliierte Planung und eine spätere Umsetzung sein kann.» Es sei auch nicht eine völlig neu entstehende Trasse zu erwarten. Vorhandene Verbindungen, bis hin zu noch auszubauenden Fahrwegen, könnten bei einem Radschnellweg schließlich Berücksichtigung finden.

Vor der Verkehrskommission hatte dieses Sachstand Uwe Raffenbeul vorgetragen. Im Verkehrsdezernat des Regierungspräsidenten ist er für den Bereich der Fördermittel zuständig Dabei wurde deutlich: Von Seiten der Landesregierung gibt es „eine erfolgreiche 80-prozentige weiterzuhandelnde Detailplanung".

steht der Anspruch des Landes, im Rahmen seines Aktionsplanes Nahmobilität die Bedingungen für den Radverkehr insgesamt deutlich zu verbessern. Der Schnellweg soll dem Alltagsradverkehr, aber besseren und schnelleren Anbindung an Arbeitsplätze, Einkaufsmöglichkeiten und anderen Einrichtungen dienen.

Linda Noack, Fahrradbeauftragte der Stadt, versicherte gestern auf Anfrage dieser Zeitung, «Ich gehe fest davon aus, dass wir den Wettbewerbsbeitrag fristgerecht bis zum 22. Juli einreichen können.» Beteiligt an der Erstellung sind neben der Stadt Bad Oeynhausen aktuell der Kreis Herford, sowie die Städte Herford, Löhne, Minden, Porta Westfalica und Petershagen. Zudem erklärte sie in diesem Zusammenhang: «Wir schlagen niemand die Tür zu, der sich auch jetzt noch in die Bewerbung einbringen will.»

Ergebnis des Wettbewerbs wird sein, das landesweit fünf solcher Radschnellweg-Verbindungen entstehen, in jedem Regierungsbezirk einer. Der Ausschuss für

**Geführte Tour auf der möglichen Route**

Der ADFC Herford organisiert für Sonntag, 16. Juni, eine geführte Radtour entlang und auf der möglichen Trassenführung des geplanten Radschnellwegs Ostwestfalen, der ursprünglich von Bielefeld bis nach Minden reichen soll. Start der Tour ist um 10 Uhr am Bahnhof in Minden. Gegen 15 Uhr wollen die Radler in Bielefeld eintreffen. Eine Mittagspause wird auf der 23. Hannetagen in Herford eingelegt. Anmeldungen erfolgen mit der Bahn. Anmeldungen sind erwünscht unter ☎ 0 57 31/ 8 21 61 oder ☎ 0 57 32 / 68 64 78. Ferner ist am Freitag, 14. Juni, um 18 Uhr eine Podiumsdiskussion zum Thema Radschnellweg im Ehrbachhaus in Herford. Gobeinstraße. Regionale Vertreter von Behörden und Verbänden werden über ein und tien für werden

## Planungen „noch sehr in den Kinderschuhen"

*Podiumsdiskussion zu Radschnellweg in OWL*

■ **Herford** (alex). Eine Podiumsdiskussion zum Thema „Radschnellweg in OWL" gab's am Freitag im Elsbach-Haus mit einigen Interessierten und verschiedenen Fachleuten. Konkrete Ergebnisse gab es nicht.

Experten der Bezirksregierung in Detmold und aus dem Ruhrgebiet berichteten über die Ergebnisse einer Machbarkeitsstudie für Radschnellwege in der Metropolregion – Hannover – Braunschweig – Göttingen – Wolfsburg.

Die grundsätzliche Idee besteht darin, besonders Berufspendlern, Schülern und Studenten eine Alternative zum motorisierten Verkehr zu bieten. In der Region Ostwestfalen-Lippe könnten auf diese Weise die Städte Bielefeld, Herford und Löhne entlang einer Achse verbunden werden.

Die Studie zeigt allerdings, dass es in Deutschland an Grundsätzlichem mangelt.

Es gibt keine allgemein anerkannte Definition des Begriffs Radschnellweg. Die Autoren der Studie, die vom Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung mitfinanziert worden ist, lehnen deshalb ihre Empfehlungen an Beispiele aus Dänemark, Großbritannien und den Niederlanden.

Generell sollten Radschnellwege demnach eine Breite von drei Metern nicht unterschreiten, besser wären vier Meter, was sich jedoch vereinzelt nicht realisieren lässt, wie es in der Studie heißt. Die Beleuchtung von Streckenabschnitten, die durch Schutzgebiet führen, wird kontrovers diskutiert.

Die Autoren der Studie weisen darauf hin, „dass die Verkehrsqualität im Kfz-Verkehr deutlich beeinträchtigt" werden könnte, falls ein Radschnellweg im Straßenverkehr Bevorrechtigung erhalten würde.Einen Rückschlag mussten Befürworter eines Weges in Ostwestfalen-Lippe erst kürzlich hinnehmen. Neben Bielefeld ist nun auch Minden aus den Planungen für einen Schnellweg ausgestiegen. Grund: Nicht finanzierbar. Nordrhein-Westfalens Umweltminister Johannes Remmel (Bündnis 90/Die Grünen) hat erst vor zwei Wochen Landesmittel für Großprojekte im Ruhrgebiet gestrichen.

Für den Kreis Herford bleibt ein Radschnellweg eine Option. Das Landesverkehrsministerium hat einen Wettbewerb ausgeschrieben, an dem sich Herford beteiligt. Einsendeschluss ist der 22. Juli. Die Verantwortlichen halten sich mit Informationen über den Herforder Vorschlag jedoch sehr bedeckt.

Die stellvertretende Vorsitzende des Verkehrsausschuss der Stadt Herford, Petra Basler (SPD), sagte während der Podiumsdiskussion, sie persönlich würde einen Radschnellweg sehr begrüßen. Die Planungen dazu seien jedoch „noch sehr in den Kinderschuhen".

**Diskussion:** *Petra Basler von der SPD sagte, die Planungen steckten noch „in den Kinderschuhen".* FOTO: HINNICHES

## SPD verteidigt Nein zu Radschnellweg

*Formmeier: Planung wäre unehrlich gewesen*

■ **Bielefeld.** So nicht stehen lassen will SPD-Fraktionschef Georg Fortmeier die Kritik von Fahrradverbänden und auch den Grünen am Aus für den Radschnellweg. Dass der Stadtentwicklungsausschuss gegen diesen gestimmt hat, sei wohl begründet. Fortmeier: „Die Diskussion ist unehrlich und nicht zu Ende gedacht – natürlich lässt sich bei einer Summe von 5.000 Euro für die Vorplanung darüber streiten, ob man diese nicht irgendwie auftreiben kann, aber der anschließende Bau des Radschnellweges kostet die Stadt einen Eigenanteil von 20 Prozent."

Hierbei handele es sich wahrscheinlich um einen sechsstelligen Betrag. Fortmeier: „Die Verwaltung hat uns informiert, dass die Baukosten pro Kilometer zwischen 200.000 und 400.000 Euro liegen werden – der Eigenanteil liegt damit zwischen 40.000 und 80.000 Euro pro Kilometer." Bei gut 10 Kilometern auf Bielefelder Stadtgebiet sei leicht auszurechnen, was der Radschnellweg kosten würde.

Fortmeier: „Vor dem Hintergrund der dramatischen finanziellen Situation wissen wir bereits jetzt, dass wir dieses Geld in absehbarer Zeit nicht zur Verfügung haben – daher ist es mehr als unehrlich, eine Vorplanung für 5.000 Euro mit dem Wissen in Auftrag zu geben, den Bau hinterher nicht finanzieren zu können." Die SPD stehe für eine seriöse Haushaltspolitik, „daher haben wir uns gegen den Radschnellweg entschieden". Dennoch bleibe für die SPD klar: „Der Ausbau des Bielefelder Radwegenetzes bleibt wünschenswert."

## Radschnellweg in der Sackgasse

*Bad Oeynhausen ist dabei, der Mühlenkreis nicht*

■ **Bad Oeynhausen** (PeSt). Aus Sicht der Radler ist die Absichtserklärung auf städtischer Ebene ehrenvoll, letztlich aber schon wieder überholt. Fast zeitgleich stimmten Donnerstagabend der Stadtentwicklungsausschuss für und der Kreis gegen eine Beteiligung an einem OWL-Radschnellweg. Der sollte ursprünglich Petershagen mit der Ostwestfalen-Metropole Bielefeld verbinden. Ohne Minden-Lübbecke dürfte das Projekt jetzt in der Sackgasse stecken.

Die entscheidende Abstimmung im Fachausschuss des Kreistages endete mit einem Patt. Damit hat sich nach Bielefeld (die *NW* berichtete) nun auch der Mühlenkreis vom OWL-Radweg verabschiedet. Wie in Bielefeld werden auch in Minden-Lübbecke Finanzierungsprobleme befürchtet.

Dabei hatte die neue Bad Oeynhausener Fahrradbeauftragte Lina Noack in dem Ausschuss erfolgreich Überzeugungsarbeit geleistet. „Es geht uns Alltagsradfahrern für eine schnell von A nach B wollen. Es geht auch um Tourismus." Das Novum sei, dass erstmals ein Radweg den anderen Straßen gleichgestellt werden sollte. „Im Kreis sind das dann Landes-Radstraßen", sagte Noack, die vor allem Vorteile für Bad Oeynhausen sah. „Von der Werre-Kuss-Brücke bis nach Petershagen besteht schon ein sehr guter Radweg. Außerdem gibt es Trassenvorschläge, die die neue Ausrichtung der Mindener Straße berücksichtigen."

Bei zwei Enthaltungen wurde der Beschlussvorschlag angenommen, wonach sich Bad Oeynhausen mit 2.000 Euro am Planungswettbewerb „Radschnellwege in NRW" beteiligt. CDU-Fraktionschef Kurt Nagel: „Die Planung passt in die Zeit. Auch wenn wir nicht wissen, ob das jemals realisiert wird."