Stadt Gütersloh

Die Bürgermeisterin

öffentliche

Beschlussvorlage

Organisationseinheit	Datum	Drucksachen-Nr.
Stadtplanung	21.11.2013	**363/2013**

⇩ Beratungsfolge	⇩ Sitzungstermin
Planungsausschuss	12.12.2013

Tagesordnungspunkt:

Antrag der Bürgerinitiative Energiewende Gütersloh zur Beteiligung der Stadt Gütersloh an dem Radschnellweg OWL

Beschlussvorschlag:

Der Eingabe auf Beteiligung am Projekt Radschnellweg OWL wird nicht gefolgt.

Personelle Auswirkungen		**X**	**Nein**		**Ja**
Art		Im Zeitraum/ab Zeit-		Anzahl der Stellen und Bewer-	
Finanzielle Auswirkungen		**X**	**Nein**		**Ja**
Art	Im Zeitraum/ab Zeitpunkt		Haushaltsbelastung Euro		Veranschlagt unter Produkt-Nr. u. -bezeichnung
Beschlusskontrolle		**X**	**Nein**		**Ja**
Falls ja:					
Verantwortlicher Fachbereich:			Umsetzung bis zum:		

Erläuterungen:
Der Hauptausschuss hat in seiner Sitzung am 18.11.2013 den Antrag der Bürgerinitiative Energiewende Gütersloh, die Stadt Gütersloh solle sich an dem Projekt „Radschnellweg OWL“ beteiligen, an den Planungsausschuss verwiesen. Begründet wird der Antrag damit, dass das Land NRW einen Planungswettbewerb gestartet habe und für eine Route von Minden über Bad Oeynhausen bis Herford ein Beitrag eingegangen sei. Die Gütersloher Initiative hält es für sinnvoll, den Radschnellweg über Bielefeld und Gütersloh bis nach Rheda-Wiedenbrück zu verlängern.

1. Planungsstand
Laut VCD OWL Kreisverband Ostwestfalen-Lippe e.V (Siehe Antrag), soll der Radschnellweg OWL (RSWO) auf einer Länge von 82 km die am dichtesten besiedelten Regionen des Regierungsbezirkes Detmold untereinander verbinden. Das sind die Städte Minden, Porta-Westfalica, Bad Oeynhausen, Löhne und Herford sowie Bielefeld, Gütersloh und Rheda-Wiedenbrück. Die dem Antrag beigefügte Anlage bezieht sich hier auf das Teilstück zwischen Bielefeld und Rheda-Wiedenbrück. Die Stadt Bad Oeynhausen hatte sich mit Ihrem Vorschlag, den Radschnellweg von Minden bis Herford zu bauen, am Wettbewerb beteiligt und gehört zu den Gewinnern.

Die Stadt Gütersloh hat sich bereits in der Vergangenheit im Zusammenhang mit diesem Wettbewerb zum Thema Radschnellweg OWL auseinandergesetzt. Dazu hat ein Gespräch mit der Stadt Bielefeld stattgefunden. Ein Radschnellweg über Bielefeld bis nach Rheda-Wiedenbrück macht aus Sicht der Verwaltung nur dann Sinn, wenn sich Bielefeld am Projekt auch weiterhin beteiligt. Die Stadt Bielfeld hat sich auf Grund der nicht zur Verfügung stehenden Haushaltsmittel und der politischen Entscheidung aus dem Projekt Radschnellweg gänzlich zurückgezogen, da die Weiterführung eines Radschnellweg von Herford bis Bielefeld auf Hemmnisse in der Trassierung treffe, die als schwerwiegend eingeschätzt werden und zu erheblich Kosten führen. Auch die dann seitens der Stadt Bielefeld priorisierte Verbindung zwischen Uni-Campus und Werther wurde fallen gelassen. Bei der Stadt Bielefeld scheint das Thema Radschnellweg zumindest mittelfristig kein Thema mehr zu sein.

Aufgrund der zu erwartenden hohen Kosten bei der bevorrechtigten Führung eines Radschnellweges durch Gütersloh ist die Verwaltung zu dem Schluss gekommen, dass eine Radschnellwegeverbindung zwischen der Stadt Verl und Gütersloh als sinnvoller zu erachten sei, da hier eine gesicherte und getrennt vom Kfz-Verkehr geführte Radwegeverbindung zur Zeit fehlt (entlang der B61 von Ummeln bis Rheda-Wiedenbrück können Radfahrer bereits jetzt durchgehend gesichert mit dem Rad und Pedelec fahren). Dazu haben Gespräche mit der Stadt Verl im Juni 2013 stattgefunden.
Die Stadt Verl sieht aufgrund des zu tätigenden Grunderwerbs, den zu erfüllenden Kriterien für Radschnellwege und Problemen in der Trassierung derzeit kein Potenzial in einem Radschnellweg. Seitens der Verwaltungen von Gütersloh und Verl ist als sinnvoller zu erachten, einen Radweg von Spexard entlang der Verler Straße zu bauen. Dazu haben bereits Gespräche der Stadt Verl mit Grundstückseigentümern stattgefunden, die grundsätzlich bereit wären, Boden für den Bau eines Radweges abzugeben.
Die Beteiligten sind unter Berücksichtigung der vorgegebenen Parameter wie z. B. planfreie Führung oder aber Bevorrechtigung des Radverkehrs an den Knotenpunkten zu der Auffassung gelangt, dass bei den gesamten zu erwartenden Auswirkungen keine Vorplanungen erstellt werden sollten bzw. dies Projekt als Radschnellweg nicht weiter verfolgt werden sollte.

Da künftig die Radschnellwege als Landesstraßen geführt werden sollen, kündigte Verkehrsminister Groschek bei der Preisverleihung an, dass der Unterhalt dann vom Land getragen werden müsse. Dies wurde auch von der Bezirksregierung Detmold bestätigt. Die Zuständigkeit für den Regierungsbezirk Detmold und somit für Gütersloh würde somit beim Landesbetrieb Straßenbau NRW Niederlassung OWL liegen. Gleichzeitig wurde dem Minister entgegen gehalten, dass eine Finanzierung des Projektes überhaupt nicht geklärt sei. Vielmehr wird darauf hingewiesen, dass dem Landesbetrieb bereits heute keine ausreichenden Mittel zur Verfügung stehen. Beispiel hierfür ist z.B. der als notwendig erachtete Radwegenetzschluss entlang der Münsterlandstraße zwischen der Brockhagener Straße und der Gemeindegrenze zu Harsewinkel. Wie zukünftig auch Radschnellwegeverbindungen finanziert werden sollen, ist noch nicht geklärt.

Die Kosten für den Bau eines Radschnellweges zwischen Herford und Bielefeld sowie im weiteren Verlauf über Gütersloh bis Rheda-Wiedenbrück wurden noch nicht ermittelt.
Die Kosten für den Bau von Radschnellwegen werden auf Grundlage der im Rahmen der Machbarkeitsstudie der Metropolregion Hannover- Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg ermittelten Ergebnisse auf rd. 200.00,000 € bis 400.000,00 € je Kilometer Radschnellweg geschätzt. In den Kosten nicht enthalten sind Planungs- und Verfahrenskosten, Kosten für Grunderwerb, für Ausgleichs- und Ersatzmaßnahmen sowie für Vermessung und Fachgutachten.
Zum Vergleich: In den Niederlanden belaufen sich die Kosten für den Bau eines Kilometers „Fietssnelwegen“ auf eine Summe zwischen 500.000 und zwei Millionen Euro.

2. Fazit

Unter Berücksichtigung der genannten Aspekte, dass derzeit kein durchgängiges Radschnellwegnetz auf Grund der Entscheidungen der Nachbarstadt Bielefeld möglich erscheint, der noch ungeklärten Finanzierung und der eingangs genannten notwendigen Parameter zur Umsetzung eines Radschnellweges, sollte eine Planung, die dann nur durch die Stadt Gütersloh zu finanzieren wäre, zur Zeit nicht weiter verfolgt werden. Stattdessen sollte eher versucht werden, die notwendigen

Lückenschlüsse des Radwegenetzes entlang von Hauptverkehrsstraßen im Stadtgebiet von Gütersloh zu ergänzen.

In Vertretung

Henning Schulz

Erläuterung zur Planung der Radschnellwege und Kriterien

Anlass

Auf Grundlage des Konzeptansatzes der AGFS (Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in Nordrhein-Westfalen e.V.), hat das Land Nordrhein-Westfalen im Jahr 2012 den "Aktionsplan zur Förderung der Nahmobilität" beschlossen (download unter www.fahrradfreundlich.nrw.de). Gleichzeitig fördert das Land einen kommunalen Planungswettbewerb zur Anlage von Radschnellwegen.

Der Aktionsplan sieht eine Umsetzung von über zehn Bausteine vor. Neben der Steigerung der Mitgliederzahl der „Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte, Gemeinden und Kreise in NRW (AGFS)" von 66 auf 100 Mitglieder, der Steigerung der Verkehrssicherheit, der Förderung des Fußverkehrs u. a. beabsichtigt das Land NRW die Realisierung von Radschnellwegen. Der Aktionsplan sieht vor, einen kommunalen Planungswettbewerb durchzuführen und fünf entsprechende Pilotprojekte zu realisieren. Auch die Metropolregion Hannover-Braunschweig-Göttingen-Wolfsburg hat sich im Rahmen einer im Jahr 2011 vom Bundesverkehrsministerium geförderten Machbarkeitsstudie mit dem Thema beschäftigt (www.metropolregion.de Suchwort: Radverkehr).

Am 23. Januar 2013 hat das Land Nordrhein-Westfalen einen Planungswettbewerb für Radschnellwege gestartet. Auslober des Wettbewerbs ist das Städtebauministerium des Landes Nordrhein-Westfalen (MBWSV) in Kooperation mit der AGFS. Das MBWSV stellt für insgesamt fünf Projekte (voraussichtlich eines je Regierungsbezirk) eine Landesförderung in Höhe von 80% für die Planung und Umsetzung einer Maßnahme bereit. Die Förderung wird in der ersten Stufe für eine Machbarkeitsstudie und in der zweiten Stufe für die Ausführungsplanung gewährt. Im Anschluss daran soll in der letzten Stufe die Bauausführung gefördert werden. Die Beteiligung seitens der Bauausführung liegt bei den jeweiligen Landesbetrieben (hier: Landesbetrieb Straßenbau NRW).

Konkretes Ziel war es, fünf Konzepte für Radschnellwege in NRW zu finden, bei denen jeweils die Machbarkeitsstudie und Ausführungsplanung durch eine Förderung des Landes ermöglicht werden kann.

Analog zu Landesstraßen besteht längerfristig die Absicht der Landesregierung, überörtliche Radschnellwege als Landesradwege in die Zuständigkeit des Landes NRW zu stellen. Hierzu wird zum einen eine Gesetzesänderung angestrebt, zum anderen muss eine eigenständige Finanzierung (Neubau, Unterhaltung, Erhaltung) gesichert werden.
Neben dem eigentlichen Förderantrag an die jeweils zuständige Bezirksregierung ist für jede Förderstufe die politische Bereitschaft der beteiligten Kommunen, das Projekt realisieren zu wollen, zu dokumentieren.

Kriterien

Radschnellwege sind ein Netzelement für den Alltagsradverkehr. Es erlaubt den Radfahrern im Entfernungsbereich über 5 km (bis etwa 15-20 km) ein zügiges und attraktives Fahren.

Dabei geht es weniger um die Anlage von „Radautobahnen" zur Erzielung maximaler Fahrgeschwindigkeiten als vielmehr um die Bündelung und Beschleunigung von bedeutenden regionalen

und städtischen Radverkehren. Dies soll insbesondere durch geringe Zeitverluste durch Warten und Anhalten, das sichere Befahren von Radwegen auch bei Geschwindigkeiten von bis zu 25-30 km/h (vor dem Hintergrund der starken Zunahme von Pedelecs) erreicht werden.

Radschnellwege sollten eine direkte weitgehend umwegfreie und steigungsarme Linienführung, gesicherte bzw. bevorrechtigte Querungen an Straßen, eine hohe Belagsqualität, eine begleitende Infrastruktur (Wegweisung, Fahrradabstellanlagen), eine regelmäßige Reinigung und Winterdienst sowie eine Führung getrennt vom Fußgängerverkehr aufweisen.
Dazu hat ein Expertengremium unter Leitung des Verkehrsministeriums NRW allgemeine Qualitätskriterien für Radschnellwege wie folgt definiert (aus Arbeitskreis „Radschnellwege“):

- Wünschenswerte Mindestlänge von 5 Kilometern
- Weitestgehende Bevorrechtigung/ planfreie Führung an Knotenpunkten,
- Priorisierung durch Lichtsignalanlagen (grüne Welle)
- Trennung zwischen Rad- und Fußverkehr
- Steigungsarm
- Wegweisung nach den Hinweisen zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in NRW
- Innerorts Beleuchtung (Außerorts wünschenswert)
- Regelmäßige(r) Reinigung und Winterdienst
- Freihalten von Einbauten (Ausnahme Querungshilfen für den Fußverkehr)
- Service (evtl. Luftstationen, Rastplätze mit Abstellanlagen, punktuelle Überdachung als Regenschutz, etc.)

Radschnellwege sind mit Bevorrechtigung auszugestalten (planfreie Querungen, signalgeregelte Knoten und Vorfahrtsregelungen). Es hängt vom jeweiligen Einzelfall ab, wie die Vorfahrt zu regeln ist. Grundsätzlich ist die Querung von Bundesstraßen und stark belasteten Landesstraßen im Verlauf von Radschnellwegen möglichst zu vermeiden. Sollte dies jedoch notwendig sein, ist außerorts eine planfreie Lösung anzustreben. Alternativ kann eine signalgeregelte Lösung gesucht werden. Querungsstellen für Fußgänger über Radschnellwege sind möglich. Hierzu dienen Lichtsignal geregelte Furten, Fußgängerüberwege und Querungshilfen. Es können zur Geschwindigkeitsreduktion vor diesen Querungsstellen sinusförmige Elemente, wie sie in den Niederlanden und in Polen Verwendung finden, eingebaut werden.

Folgende Führungsformen stehen auf Radschnellwegen zur Verfügung:

Zweirichtungsradweg (eigenständig geführt)

- Breite: ≥ 4,0 m; Markierung:
- Leitlinie (unterbrochener Schmalstrich), Radfahrbahnbegrenzung (durchgehender Schmalstrich), erhöhte Nachtsichtbarkeit bei Nässe (Typ II);
- Oberflächenmaterial: i.d.R. Asphalt;
- Kurvenradien: ≥ 20m (außerorts), angepasst an die örtlichen Gegebenheiten (innerorts)

Einrichtungsradwege (straßenbegleitend)

- Breite: ≥ 3,0 m (netto);
- Markierung: Radfahrbahnbegrenzung (durchgehender Schmalstrich), erhöhte Nachtsichtbarkeit bei Nässe (Typ II);
- Oberflächenmaterial: i.d.R. Asphalt; alternativ Pflaster (ungefast);
- Trennung zur Kfz-Fahrbahn: baulich; Kurvenradien: angepasst an die örtlichen Gegebenheiten

Zweirichtungsradweg (straßenbegleitend)

- Breite: ≥ 4,0 m (netto);
- Markierung: Leitlinie (unterbrochener Schmalstrich), Radfahrbahnbegrenzung (durchgehender Schmalstrich), erhöhte Nachtsichtbarkeit bei Nässe (Typ II);
- Oberflächenmaterial: i.d.R. Asphalt;
- alternativ Pflaster (ungefast);

- Trennung zur Kfz-Fahrbahn: baulich;
- Kurvenradien: angepasst an die örtlichen Gegebenheiten

Radfahrstreifen
- Breite: ≥ 3,0 m (zzgl. Sicherheitstrennstreifen);
- Markierung: nach ERA;
- Oberflächenmaterial: Asphalt;
- Kurvenradien: angepasst an die örtlichen Gegebenheiten

Fahrradstraße
- Breite: ≥ 3,0 m (zzgl. Sicherheitsräume zum Parken) im Einrichtungsverkehr, ≥ 4,0 m (zzgl. Sicherheitsräume zum Parken) im Zweirichtungsverkehr;
- Oberflächenmaterial: Asphalt; Kurvenradien: angepasst an die örtlichen Gegebenheiten

Tempo 30-Zone/ -Straße
- In der Regel umzuwandeln in eine Fahrradstraße ansonsten Führung des RSW (Radschnellweges) mit Vorrang an querenden Straßen innerhalb der Zone.