

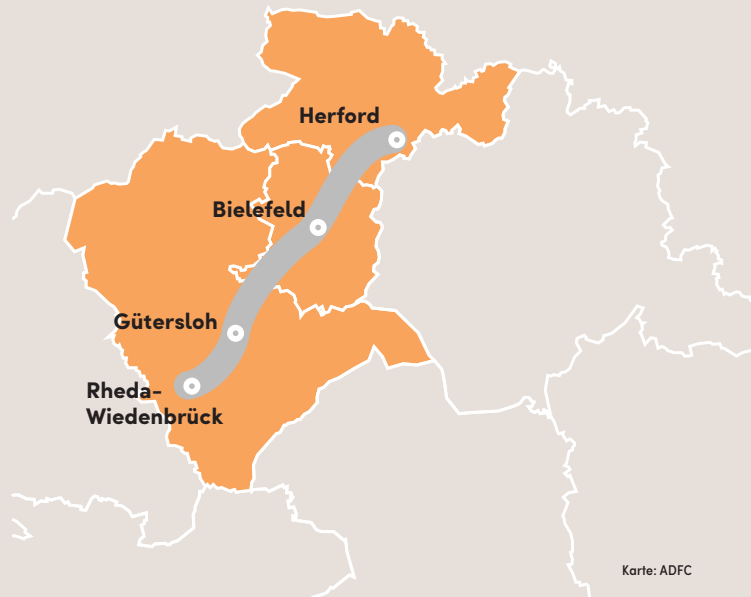
„In zehn Jahren wollen wir quer durch Ostwestfalen fahren!“

RADSCHNELLWEG OWL 2.0

Fahrradfahren macht Spaß, ist für jeden erschwinglich, fördert die Gesundheit, macht unsere Städte lebenswerter und die lokalen Läden sogar glücklicher (wie Studien belegen). Gründe genug für den Gütersloher Kreisverband des Allgemeinen Deutschen Fahrrad Club (ADFC), die seit vielen Jahren politisch diskutierte Verkehrswende auf die Tagesordnung zu setzen. Jetzt und konkret. In Stadt und Kreis hat der ADFC das Projekt „Radschnellweg OWL 2.0“ angestoßen. Eine neue Trasse soll die Städte Herford, Bielefeld, Gütersloh und Rheda-Wiedenbrück miteinander verbinden. In der REGIONALE 2022 ist der Vorschlag bereits in einer ersten Stufe zertifiziert worden.



INTERVIEW: HEINER WICHELMANN
FOTOS: JENS DÜNHÖLTER



Karte: ADFC



Die ADFC-Aktiven Daniel Neuhaus und Fritz Spratte (von links) im Gespräch.

Im Gespräch mit GT-INFO erläutern die ADFC-Aktiven Daniel Neuhaus und Fritz Spratte das Projekt. Dabei beschreiben sie auch den Prozess der Zusammenarbeit zwischen den Ehrenamtlern vom ADFC und den Profis in den Verwaltungen (Stadt und Kreis Gütersloh, Stadt Rheda-Wiedenbrück sowie Bielefeld und Herford) als beispielhaft offen, gleichberechtigt und konstruktiv.

Herr Neuhaus, Herr Spratte, können Sie uns zunächst einmal sagen, was ein Radschnellweg eigentlich ist? Welche Kriterien muss er erfüllen?

NEUHAUS: Bei Radschnellwegen handelt es sich um breite, komfortabel zu befahrende Verbindungen, auf denen Radfahrer auch weite Distanzen schnell zurücklegen können. Damit werden diese Verbindungen auch für den Alltagsverkehr, zum Beispiel für Berufspendler, attraktiv. In Holland gibt es viele Beispiele, die zeigen, wie Radschnellwege funktionieren. Dort werden die Radschnellwege in der Regel separat vom übrigen Verkehr geführt und queren größere Autostraßen über Brücken oder Unterführungen. Bei kreuzenden Nebenstraßen haben Radfahrende Vorfahrt. Die Linienführung ist direkt, damit Umwege vermieden werden. Die Oberfläche ist asphaltiert, was gegenüber dem verbreiteten Betonpflaster den Rollwiderstand reduziert.

SPRATTE: Radschnellverbindungen – das sind neben den Radschnellwegen auch noch die sogenannten Velorouten – haben darüber hinaus eine hohe Servicequalität mit zum Beispiel Luftstationen, Rastplätzen mit Abstellanlagen und punktuellen Überdachungen. Selbstverständlich ist auch die regelmäßige Unterhaltung einschließlich Reinigungs- und Winterdienst.

„In Holland gibt es viele Beispiele, die zeigen, wie Radschnellwege funktionieren.“

Daniel Neuhaus

Warum ist der Radschnellweg von Herford über Bielefeld und Gütersloh nach Rheda-Wiedenbrück für Sie ein zentrales Wunschprojekt?

SPRATTE: Weil er das Rückgrat einer Mobilitätswende in OWL sein kann. Das Ziel: Eine deutliche Verbesserung der Radverkehrsinfrastruktur, damit einhergehend ein höherer Radverkehrsanteil und eine Reduzierung des Autoverkehrs. Mit dem Anschluss an den bereits geplanten Radschnellweg Minden-Herford werden die Potenziale für den Radverkehr der Region um Bielefeld herum mit dem wirtschaftsstarke Kreis Gütersloh bestmöglich erschlossen. Der Radschnellweg OWL 2.0 wird damit in der zukünftigen Nahmobilität eine strategisch wichtige Funktion erfüllen. Er verbindet die Kommunen mit den stärksten Pendlerverflechtungen.

NEUHAUS: Der Radschnellweg wird zu einer nennenswerten Verlagerung vom Kfz- auf den Radverkehr führen, was auch im Interesse der Autofahrer ist. Denn das Straßennetz wird entlastet. Die beteiligten Städte und wir als ADFC rechnen damit, dass allein zwischen den Städten Gütersloh und Bielefeld 1.100 Berufspendler täglich den Radschnellweg zwischen Bielefeld und Gütersloh nutzen werden. Der Binnenverkehr in Gütersloh oder Bielefeld, der Freizeit- und Tourismusverkehr und die Pendlerverflech-

tungen zwischen den anderen beteiligten Kommunen sind da noch gar nicht mit eingerechnet. Die in der Potenzialanalyse errechneten Personenbewegungen sind also eher konservativ angesetzt.

SPRATTE: Wir können zudem von einer allgemeinen Zunahme des Radverkehrs durch das vermehrte Aufkommen von Pedelecs ausgehen. Dies wird sich in häufigeren Fahrten und längeren Strecken bemerkbar machen. Plötzlich wird auch eine Strecke zwischen Bielefeld und Gütersloh im Alltag bewältigbar. Je besser die Qualität der Radwege, umso stärker steigt die Zahl der Radler – das zeigen Erfahrungen in Dänemark und Holland. Wir sind sicher, dass der Radschnellweg Bielefeld-Gütersloh-Rheda-Wiedenbrück sehr stark angenommen wird. Nicht zuletzt auch deshalb, weil E-Bikes und Pedelecs, deren Verkäufe ja rasant steigen, das Radfahren ungemein gefördert haben.

Wer kam eigentlich auf die Idee, Herford, Bielefeld, Gütersloh und Rheda-Wiedenbrück per Radschnellweg zu verbinden?

SPRATTE: Das kam im Herbst 2017 aus den Reihen des ADFC Gütersloh. Wir haben mit den ADFC-Verbänden aus Bielefeld und Herford eine Projektgruppe Radschnellweg OWL 2.0 gegründet und den Städten Herford, Bielefeld und Gütersloh vorgeschlagen, die Radschnellwegverbindung als Projektidee für das Regionalentwicklungsprogramm REGIONALE 2022 anzumelden. Bielefeld, Gütersloh und Herford sind bereits Teil der „Regiopolygonregion Bielefeld“ und haben das Thema Fahrrad schon einige Zeit auf der Agenda. Wir rannten da also offene Türen ein.

NEUHAUS: Die Zusammenarbeit war von Anfang an gut und intensiv. Wir verabredeten, die Kräfte zu bündeln und gemeinsam





Links: Freie Fahrt für Radler in den Niederlanden: Der 17 Kilometer lange Radschnellweg „RijnWaalpad“ verbindet die Städte Nijmegen mit Arnhem und wird an dieser Stelle kreuzungsfrei unter einer Autostraße geführt. Foto: Fantaglobell1, wikimedia.org; rechts: Blick auf die Präsentation des Radschnellwegs

mit den Kommunen einen sogenannten Projektsteckbrief zu erarbeiten. Das Projekt ist inzwischen für das Regionale Entwicklungsprogramm REGIONALE durchlaufen. Die Kooperation läuft gut, und wir treffen uns als Projektgruppe regelmäßig. In ihr sitzen hauptamtliche Vertreter der beteiligten Städte und Kreise sowie die ehrenamtlichen Initiatoren aus den Kreisverbänden Gütersloh, Bielefeld und Herford des ADFC.

Wie ist der aktuelle Stand der Planung?

NEUHAUS: Bei der REGIONALE durchlaufen alle Projekte drei verschiedene Qualifizierungsstufen. Unser Projekt hat im Dezember die erste Hürde genommen und die Planungen können damit fortgeführt werden. Der nächste Schritt wird jetzt sein, die Machbarkeitsstudie des Projektes durchzuführen, die von der Stadt Bielefeld in Auftrag gegeben wird. In der Machbarkeitsstudie wird eine Bestandsaufnahme vorgenommen und mehrere Varianten für den Streckenverlauf verglichen und bewertet. In weiteren Schritten kommen dann eine Kostenschätzung und ein Umsetzungskonzept hinzu. Der Radschnellweg ist ein komplexes Projekt, und alle Schritte brauchen Zeit, aber wir haben den Ehrgeiz, bis 2022 den Projektstatus A bei der REGIONALE zu erreichen, so dass dann die konkrete Umsetzung starten kann. Zu den Kosten: Es gibt verschiedene Förderprogramme vom Bund und vom Land, womit bis zu 90 Prozent eines Radschnellwegprojekts gefördert werden können.

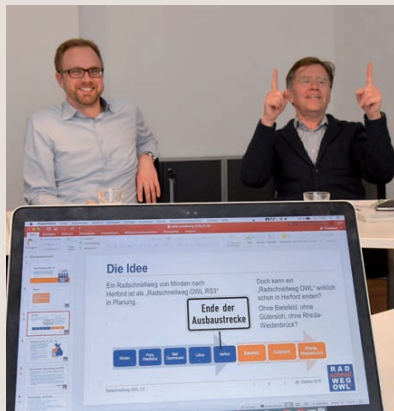
Was kann der ADFC bei der Planung des Radschnellwegs beisteuern?

SPRATTE: Wir verstehen uns in erster Linie als Interessenvertreter der Fahrradfahrer und beraten in der Planungsphase mit unserem Fahrrad-Know-how und mit Ideen zur

„Wir verstehen uns in erster Linie als Interessenvertreter der Fahrradfahrer.“

Fritz Spratte

Ausstattung und Infrastruktur des Radschnellwegs. Es ist eine sehr konstruktive Zusammenarbeit. Wir halten engen Kontakt zur Politik und werben in der Öffentlichkeit für das Projekt. Wir sorgen auch für Vernetzung, was manchen Entscheidungsprozess beschleunigt. Natürlich können wir nicht selber in die konkrete Detailarbeit einsteigen. Dafür gibt es Fachbüros. Aber wir diskutieren bei der Festlegung der möglichen Korridore mit, innerhalb derer der Radschnellweg projektiert werden könnte. So gehen Planer ja immer vor. Dann wird geprüft, was realisierbar ist. Und schließlich werden konkrete Linien festgelegt und die Aufträge für die Planung in einzelnen Bauabschnitten an Planungsbüros vergeben. NEUHAUS: Als Lobby der Radfahrer mit über 500 Mitgliedern im Kreis werden wir ein Augenmerk auf die Qualität des Projekts richten. Die Trasse muss sinnvoll gewählt werden, ohne größere Umwege, aber mit direkter Anbindung der Stadtzentren und der großen Arbeitgeber entlang der Strecke. Der Radschnellweg wird Nachfrage generieren, wenn er überzeugend angelegt ist und nicht nur den großräumigen Radverkehr, sondern auch den innerstädtischen Radverkehr fördern. Unser Ziel ist es, das Fahrrad als das ökologischste aller Verkehrsmittel im Alltag der Menschen noch mehr zu verankern.



SPRATTE: In diesem Zusammenhang: Es gibt die sogenannten ERA, die „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ des Bundes von 2010. Diese Richtlinien werden zurzeit überarbeitet und demnächst in einer neuen Fassung veröffentlicht. Für eine Förderung durch Bund und Land ist es immer gut, sich an die ERA zu halten – Stichworte sind da zum Beispiel die Oberflächenqualität der Strecken, die verkehrssichere Dimensionierung, die Art der Querungsanlagen und so weiter. Wenn wir bereits den neuesten Empfehlungen folgen, steigt nicht nur die Chance der Förderung, sondern es kann der Radschnellweg OWL 2.0 als eine der ersten Radschnellverbindungen nach diesen neuesten Richtlinien gebaut werden.

Wie sollte denn idealerweise der Radschnellweg zwischen Bielefeld und Gütersloh verlaufen? Da gibt's doch nur den Ausbau des Fahrradwegs entlang der B 61?

SPRATTE: Es sind ja auch andere Wegstrecken denkbar. Direkt entlang der B 61: Das wäre aus unserer Sicht keine ideale Lösung. Radschnellverbindungen sollen in der Regel eigenständig verlaufen, eben nicht direkt an Autostraßen entlang. Das wird sicherlich nicht immer und überall machbar sein. Es gibt Fachleute, die sagen: 20 Prozent der jeweiligen Strecke sind das Ergebnis von Kompromissen. NEUHAUS: Eine Alternative könnte ja auch eine Trasse entlang der Bahnlinie sein. Es gibt zum Beispiel Überlegungen in Bielefeld, die Artur-Ladebeck-Straße einzubeziehen. Diese führt ja auch schon parallel zur Bahnstrecke.

Oder müssen landwirtschaftlich genutzte Flächen durchschnitten werden? Wie breit wird der Radschnellweg eigentlich sein?

NEUHAUS: Da ein Radschnellweg zu einem großen Teil auch separat geführt wird,

kommen wir mancherorts um eine Flächenversiegelung nicht herum. Der asphaltierte Weg ist netto mindestens vier Meter breit, weil ja in beide Richtungen gefahren wird. Radfahrer müssen sich überholen können und man muss im Hinterkopf behalten, dass es um einen Radschnellweg geht, auf dem auch schnell gefahren werden wird – erst recht mit E-Bikes oder Pedelecs. Wir werden aber auch darauf achten, dass Maßnahmen als Ausgleich zur Versiegelung einbezogen werden: Ideen, die wir da schon haben, sind begleitendes Grün wie Feldrandgehölze, Blühwiesen für Bienen und Schmetterlinge. Aber auch Ideen wie die stellenweise Benutzung von Solarzellen als Oberflächen wären denkbar. Hier gibt es bereits erste Pilotversuche in den Niederlanden und in der Region um Aachen.

SPRATTE: Wenn man eine Trasse hier und da durch freies Feld zieht, gibt es natürlich Regelungsbedarf. Dafür gibt es aber auch Lösungen. Man kann zum Beispiel Flächen umlegen und neu ordnen. In Holland und Dänemark und auch in Deutschland beim Ruhr-Radschnellweg hat man entsprechende positive Erfahrungen gesammelt. Apropos Versiegelung: Die TH Aachen arbeitet gerade an einem wasserdurchlässigen Asphalt – Zweikomponentenharz statt Bitumen. Die Klebefläche ist viel kleiner, wodurch der Asphalt poröser wird. Noch ist dieses alternative Verfahren viel teurer, aber wir sprechen bei den Treffen mit den Verwaltungsvertretern der Städte und Kreise eben auch über diese Themen. Man berichtet da vieles, das ist ein sehr reger und informativer Austausch. Wir treffen uns ja regelmäßig, die Einladungen gehen reihum. Anfang Februar wird die nächste Sitzung stattfinden. Wir wollen das Thema in Bewegung bringen, es am Laufen halten und Geschwindigkeit reinbringen.

Die Zusammenarbeit mit den Verwaltungsvertretern funktioniert also offensichtlich sehr gut?

NEUHAUS: Ja. Das ist ein sehr offener, fairer Austausch auf Augenhöhe. Wir sind willkommen mit unserer Fahrrad-Expertise und stoßen mit unseren Vorschlägen auf großes Interesse. Gerade auch in Gütersloh, wo Bürgermeister Henning Schulz, Stadtbaurätin Nina Herrling, die Fahrradbeauftragte Katharina Pulsfort und der Klimaschutzmanager Helmut Hentschel unsere Ansprechpartner sind. Auf Ebene des Kreises Gütersloh unterstützen Frank Scheffer und der neue Mobilitätsmanager Christopher Schmieg das Projekt und das sorgt insgesamt für Tempo.

Von welchem Zeitraum reden wir eigentlich mit Blick auf die Fertigstellung des Radschnellwegs von Herford bis Rheda-Wiedenbrück?

SPRATTE: In zehn Jahren muss der Radschnellweg fertig sein! NEUHAUS: Zunächst muss das Projekt

spätestens 2022 den Status A haben. Da muss klar sein, wie es finanziert wird und wo die Trasse verläuft. Optimalerweise sind bis dahin Teilstrecken vielleicht schon umgewidmet, fertig geplant oder auch schon im Bau. Realistisch betrachtet wird aber der nötige Grunderwerb 2022 noch nicht abgeschlossen sein.

Sie erwähnten, dass auch in der Stadt selber die nötige Infrastruktur für die Radmobilität bereitgestellt werden muss. Woran denken Sie da?

SPRATTE: Haben wir ein attraktives Fahrradparkhaus in Gütersloh für die Radfahrer, die mit dem Zug weiterfahren oder ankommen? Das haben wir nicht. Rheda-Wiedenbrück ist da weiter, dort werden weitere Fahrradständer der Radstation überdacht. In Warendorf gibt es eine Radstation mit Chipkartenzugang über 24 Stunden/Tag – das ist der Maßstab. Wir brauchen einen Standard für die Verknüpfungspunkte. Das fordern wir gegenüber der Stadt ein – plus, wenn nötig, Bypass vom Radschnellweg dahin. Dem Rad gehört die Zukunft.

NEUHAUS: Beispiel Groningen: Die Stadt ist zwar doppelt so groß wie Gütersloh, hat aber ein Fahrradhaus am Bahnhof mit 10.000 Stellplätzen, 5.000 weitere kommen jetzt noch dazu. Aus Gütersloh hört man oft: Wir brauchen mehr Parkflächen für Autos. Das ist jedoch überholt. Radfahrer kaufen in der Innenstadt öfter ein als Autofahrer. Die Händler überschätzen den Anteil der autofahrenden Kunden deutlich. Unsere Innenstädte müssen menschengerecht gestaltet werden und nicht autogerecht. Selbst in Spanien weisen uns die ersten Städte inzwischen den Weg. SPRATTE: Wir sind erfreut, dass wir dieses Jahr wahrscheinlich eine erste Fahrradstraße in Gütersloh haben. Aber es gibt Nachholbedarf, zum Beispiel bei den „Bettelampeln“, den holprigen Radwegen oder endlich eine einfache Fahrradmitnahme im ÖPNV. Und wir brauchen zügig eine fahrradfreundliche Lösung für den Wegfall der B61-Fahrrad- und Fußgängerbrücke.

Wie sieht Ihre Zukunftsvision für die radfreundliche Region OWL aus?

NEUHAUS: Das Fahrrad wird zum anerkannten Verkehrsmittel – nicht nur im Freizeitbereich, sondern auch im Alltag. Unser Radschnellweg OWL endet nicht in Rheda-Wiedenbrück sondern man kann in Richtung Ruhrgebiet weiterfahren, bis man in Hamm auf den Radschnellweg Ruhr trifft. Daneben haben wir in der Zukunft ein leistungsfähiges Radverkehrsnetz nicht nur entlang der Hauptmagistralen, sondern auch zwischen den kleineren Orten. ●

DIE GT-INFO ONLINE UMFRAGE

Sagen Sie uns Ihre Meinung:

DIE LETZTE FRAGE:

Sind Sie mit der Arbeit von Ralph Brinkhaus als Fraktionsvorsitzender zufrieden?

52,3% JA

47,7% NEIN

DIE NEUE FRAGE:

Brauchen wir einen Radschnellweg OWL?

1. Ja
2. Nein

Stimmen Sie ab unter www.gt-info.de

oder schreiben Sie uns einen Leserbrief an redaktion@gt-info.de oder per Brief an das GT-INFO, Schulstraße 10, 33330 Gütersloh.

TOP-THEMEN GT-INFO DEZEMBER 2018/JANUAR 2019

1. Stadtgespräch mit Ralph Brinkhaus
2. Jahresrückblick 2018
3. Ansichtssachen
4. Reportage

MEIST-GELESEN IM DEZ/JAN