

### **Eckdaten zum Radschnellweg OWL**

- Eins von fünf Gewinnerprojekten im Wettbewerb „Radschnellwege NRW“ (Wettbewerb vom 23.01.2013 bis 22.07.2013)
- Länge: 36,3 km
- Anzahl der Knotenpunkte: 127
- Projektträger: Stadt Bad Oeynhausen, Kreis Herford, Stadt Herford, Stadt Löhne, Stadt Minden und Stadt Porta Westfalica
- Startpunkte Herford Bahnhof und Minden Bahnhof
- Geplante Breite: 4 m
- Ziel: Bereitstellung leistungsfähiger Verkehrsanlagen für Fahrräder und E-Bikes
- Alltagsradverkehr für Berufspendler, Schüler, Azubis, alltägliche Besorgungen

### **Bisher sind in Deutschland acht Radschnellwege geplant**

- Radschnellweg Ruhr
- Radschnellweg Frankfurt-Darmstadt
- eRadschnellweg Göttingen (Teilrealisiert)
- Radschnellweg StädteRegion Aachen
- Radschnellweg Landeshauptstadt Düsseldorf
- Radschnellweg Städte Köln und Frechen
- Radschnellweg Region Westliches Münsterland
- Radschnellweg OWL

### **Anforderungen an Radschnellwege generell**

- Bevorrechtigte Führung an Knotenpunkten, Priorisierung an Lichtsignalanlagen
- Trennung von Rad- und Fußverkehr
- Steigungsarm, direkte Führung
- Wegweisung nach den Hinweisen zur Wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in NRW (HBR NRW)
- Beleuchtung innerorts (außerorts wünschenswert)
- Regelmäßige Reinigung und Winterdienst
- Freihalten von Einbauten
- Service (Luftstationen, Punktuelle Überdachung als Regenschutz)
- Entsprechend der Leistungs- und Komfortansprüche einer Massennutzung und der Nutzung von Lastentransport-, sowie e-mobiler Räder

## **Ausblick**

Das Straßen und Wegegesetz NRW soll so geändert werden, dass Radschnellwege den Status von Landesradwegen bekommen. Baulastträger wäre dann in Zukunft der Landesbetrieb Straßenbau in NRW. Nach der Fertigstellung der Machbarkeitsstudie würde eine Vor- und Ausbauplanung durch Ingenieure erfolgen. Diese Planungen und zugehörigen Verfahren sind umfangreicher als die bisherigen und würden mehr Zeit in Anspruch nehmen. Erst danach wäre mit einem Baubeginn zu rechnen. Die Machbarkeitsstudie ist somit als Vorlauf und Beginn einer Planung für einen Radschnellweg einzuordnen.

## **Info**

In Deutschland nutzen von 30 Millionen Pendlern täglich mehr als 60% das Auto wobei gut die Hälfte der Pendler weniger als 10km zurücklegt. Der bisherige Denkansatz, sieht das Fahrrad auf Kurzstrecken bis 3km. Durch den steigenden Einsatz von e-mobilen Rädern vergrößern sich entscheidend die Distanzen und Nutzungsmöglichkeiten. Die neuen Chancen und Potenziale werden von den Niederlanden und Dänemark, aber auch von Großstädten wie London und New York seit Jahren erfolgreich genutzt. In Deutschland werden diese Effizienz-, Klima- und Gesundheitspotentiale bisher nicht ausgeschöpft.

## **Radschnellwege – wie alles anfang**

Die Entwicklung begann bereits 1971 in den Niederlanden. Die hohe Anzahl der Verkehrstoten und die folgende Ölkrise 1973 brachten einen breiten Konsens darüber, Alternativen zur Autogerechten Stadt zu schaffen und die Abhängigkeit vom Öl zu reduzieren.

In den 80er Jahren wurde in den Niederlanden die Entscheidung gefällt, schnelle Fahrradrouen zu erproben, um stauanfällige Straßennetze zu entlasten. Nach der erfolgreichen Testphase in Tilburg und Den Haag werden seit 2006 landesweit Radschnellwege in Ballungsräumen geplant und angelegt. Forschungen zum Radschnellweg Leiden-Den Haag haben laut „Fiets filefrij!“ gezeigt, dass die Fahrradnutzung dort um 25% zugenommen hat. Für die zukünftige Entwicklung hat Fiets filvrij! Eine Agenda für das Jahr 2025 aufgestellt, in der ein nationales Netz mit 675 Kilometern neuer Radschnellwege und einem Gesamtvolumen von 700 Millionen Euro geplant wird. Derzeit gibt es in den Niederlanden bereits 18 Radschnellverbindungen und sieben weitere befinden sich im Bau.

Nach dem niederländischen Vorbild finden sich nun ähnliche Radschnellverbindungen in den Beneluxländern und Dänemark sowie in der Schweiz, Norwegen, Großbritannien und den USA.

Im Jahr 2010 begann die „Arbeitsgemeinschaft Fahrrad- und Fußgängerfreundliche Städte und Gemeinden in NRW“ (AGFS) mit dem Konzeptansatz „Nahmobilität 2.0“. Gleichzeitig gab es im Verkehrsministerium NRW Überlegungen, den „Aktionsplan zur Förderung des Radverkehrs in NRW“ aus dem Jahr 1999 fortzuschreiben und teilweise neu zu entwickeln. Unter Beteiligung aller Ressorts wurde der „Aktionsplan der Landesregierung zur Förderung der Nahmobilität“ auf der Basis von Nahmobilität 2.0 erarbeitet und 2012 veröffentlicht. Im Frühjahr 2012 begann ein Facharbeitskreis mit der Arbeit, Radschnellwege als neues und wichtiges Führungselement in Politik und Planung zu etablieren und den Planungswettbewerb vorzubereiten.