



Der Radschnellweg RS1 – einer von sieben geplanten in NRW – ist in zwei Abschnitten bereits fertig. Hier fahren Radler in Mülheim an der Ruhr über eine ehemalige Eisenbahnbrücke. Foto: Imago

Eine „Autobahn“ für Fahrräder

Der Radschnellweg OWL soll über 50 Kilometer von der Grenze Bielefeld/Herford bis nach Minden-Todtenhausen führen. Die Idee gibt es schon lange, doch ein Blick auf den Planungsstand zeigt: Der Bau wird sich noch über Jahre hinziehen.

Sebastian Radermacher

Die Abschnitte

Minden. Ohne große Umwege eine lange Strecke mit dem Fahrrad zurücklegen. Ohne Hindernisse, ohne Absteigen, Schieben oder langes Warten an Ampeln: Das kann der Radschnellweg OWL (RS3) möglich machen. Er soll die Städte Herford, Löhne, Bad Oeynhausen, Porta Westfalica und Minden verbinden. Vom anvisierten Startpunkt bei Bielefeld-Brake an der Stadtgrenze zu Herford bis zum Endpunkt nördlich von Minden-Todtenhausen sind es fast 50 Kilometer, die als direkte Verbindung gestaltet werden sollen, erklärt Sven Johanning, Sprecher des zuständigen Landesbetriebs Straßen NRW.

Mit dem Radschnellweg erhofft sich das Land eine spürbare Verlagerung vom Kfz-Verkehr aufs Fahrrad. Das Projekt in OWL ist nicht das einzige dieser Art, das sich in der Planung befindet (siehe Infokasten). Insbesondere bei Berufspendlern bestünden große Potenziale für eine stärkere Radnutzung, heißt es. Radschnellwege zielen auf den Alltagsradverkehr ab, nicht auf die touristische Nutzung. Die Pläne für den RS3 gibt es schon lange, doch das Projekt nimmt noch keine Fahrt auf. Bis die „Autobahn“ für Radfahrer genutzt werden kann, werden noch Jahre vergehen. Woran liegt das?

Das Gesamtprojekt

Der Bau des Radschnellweges OWL unterteilt sich in verschiedene Abschnitte, erklärt Sven Johanning: vom Startpunkt bis nach Löhne, von Löhne nach Bad Oeynhausen, von dort nach Porta Westfalica und dann abschließend weiter bis nach Minden. Der RS3 werde grundsätzlich als vier Meter breiter Radweg geplant, der in zwei Fahrtrichtungen genutzt werden soll, sagt Johanning.

Planungsgrundlage ist eine Machbarkeitsstudie aus dem Jahr 2016, in der untersucht wurde, wo in der Region überhaupt eine solche Trasse entlangführen könnte. Wie Johanning erläutert, wird bei allen RS3-Abschnitten immer der gesamte Raum zunächst ergebnisoffen betrachtet. In diesem Zusammenhang werden verschiedene mögliche Varianten für den Verlauf des Radschnellweges ermittelt. Später werden diese dann aus verkehrlicher Sicht und in Bezug auf die Umweltverträglichkeit näher untersucht, bevor eine Entscheidung zum Verlauf getroffen wird – das alles sei sehr komplex und zeitaufwendig. Vorentwurf, Genehmigungsplanung mit öffentlicher Beteiligung, Planfeststellungsverfahren, dazu etliche Gutachten und Stellungnahmen – bis zum Bau eines Radschnellweges sei es ein sehr langer Weg, verdeutlicht der Sprecher des Landesbetriebs. Und es ist bei solchen Großprojekten nicht unwahrscheinlich, dass gegen einen Planfeststellungsbeschluss geklagt wird, was zu einer weiteren Verzögerung führen könnte. Johanning vergleicht den Bau des RS3 mit dem einer Landesstraße.

Die Planungen in den einzelnen Abschnitten sind unterschiedlich weit fortgeschritten. So hat sich in den vergangenen Jahren im Bereich zwischen Löhne und Bad Oeynhausen noch vergleichsweise am meisten getan. In diesem Jahr soll die Ausschreibung für ein Teilstück in der Kurstadt erfolgen, hieß es Ende Juli, als die Stadt und das Land NRW eine Planungsvereinbarung unterzeichneten (das MT berichtete). Bad Oeynhausens Beigeordneter Thomas Lür fasste einen Baubeginn Ende 2023 und eine Fertigstellung Ende 2025 ins Auge.

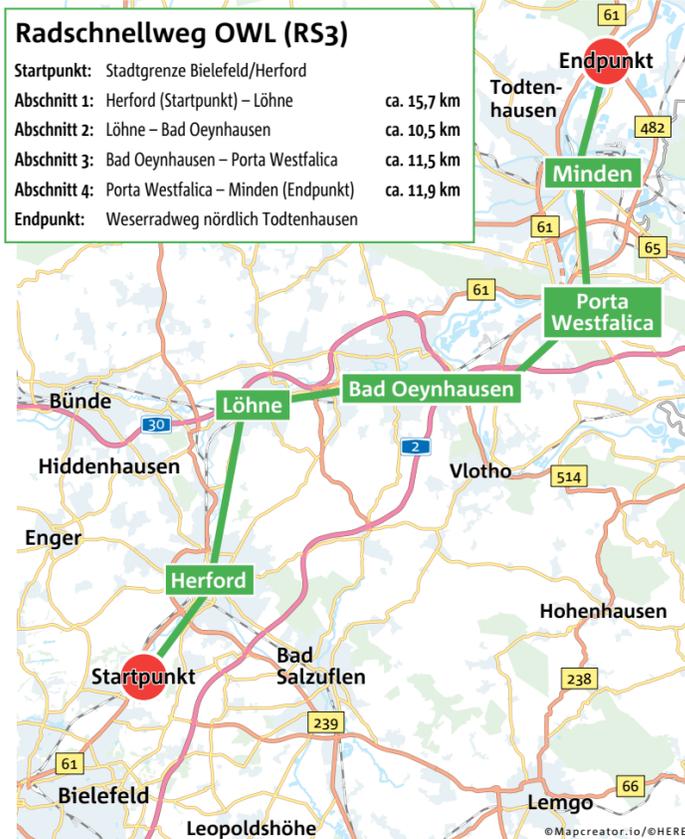
In Porta Westfalica und Minden wird es noch deutlich länger dauern, bis überhaupt mit einem Baubeginn zu rechnen ist. Der Abschnitt von Oeynhausen bis Porta sei schon länger in der Vorplanung, sagt Johanning. Anfang dieses Jahres sei zum Beispiel ein Büro beauftragt worden, eine Umweltverträglichkeitsstudie zu erstellen. Theoretisch wären hier zwei Verläufe des Radschnellweges möglich: nördlich der Weser (neben dem Weserradweg) oder südlich des Flusses (entlang der Bahnstrecke).

Wenn alles glattläuft, könnte der Bau des Radschnellweges zwischen Bad Oeynhausen und Porta 2029/2030 beginnen, schätzt der Sprecher von Straßen NRW. Die Kosten allein für diesen rund 11,5 Kilometer langen Teilbereich schätzt er auf rund zwölf Millionen Euro. Für den Abschnitt auf Mindener Gebiet soll die Planung im kommenden Jahr vorangetrieben werden. Frühester Baubeginn aus Sicht des Landesbetriebs: 2031/2032. „Dafür muss aber alles passen“, betont Johanning. Für den Abschnitt Herford-Löhne soll Anfang 2022 eine Umweltverträglichkeitsstudie erstellt werden, ein Baubeginn sieht der Sprecher auch dort frühestens in neun bis zehn Jahren.

Das sagt die Stadt Minden

Die Stadt Minden bestätigt auf MT-Anfrage, dass sie nach dem Abschluss der Machbarkeitsstudie in den vergangenen Jahren keine weiteren Planungsschritte für den Radschnellweg eingeleitet habe. Da Minden als einzige Kommune am geplanten RS3 wegen ihrer Einwohnerzahl von mehr als 80.000 Straßenbaulastträger sei und somit auch die Kosten zum größten Teil zu tragen habe, seien die Planungen seinerzeit zunächst zurückgestellt worden, berichtet Sprecherin Katharina Heß: „Hinsichtlich der Bereitstellung finanzieller Mittel zur Förderung des Radverkehrs sind von der Politik in den vergangenen Jahren andere Prioritäten gesetzt worden.“ Die Planungen zum Radschnellweg nähmen aktuell aber Fahrt auf, „die Stadt Minden wird im Rahmen des weiteren Planungsprozesses hier wieder eine aktive Rolle einnehmen“, kündigt Heß an.

Auch für Minden werden in der Machbarkeitsstudie zwei mögliche Trassenführungen aufgelistet und in Teilberei-



Radschnellwege in NRW

In NRW sind neben dem OWL-Projekt folgende Radschnellwege in der Planung:

- RS1: verbindet Duisburg, Mülheim a. d. Ruhr, Essen, Gelsenkirchen, Bochum, Dortmund, Unna, Kamen, Bergkamen und Hamm (101 Kilometer).
- RS2: von Isselburg an der niederländischen Grenze über Bocholt, Rhede, Borken, Ramsdorf bis nach Velen (45 Kilometer).
- RS4: von Aachen und Herzogen-

rath auf deutscher nach Kerkrade auf niederländischer Seite (14,4 Kilometer).

- Radschnellweg Mittleres Ruhrgebiet: verbindet Gladbeck, Bottrop und Essen (16 Kilometer).
- Radschnellweg im Rheinland: 30 Kilometer von Neuss über Düsseldorf bis nach Langenfeld und Monheim.
- Radschnellweg Köln: acht Kilometer von der Kölner Innenstadt bis nach Frechen.

chen mit „Untervarianten“ näher betrachtet. In der Variante „wesernah“ dient der Verlauf des Weserradwegs als Grundlage. Abschnittsweise wäre eine Umfahrung über Johansenstraße und Klausenwall erforderlich, um die Standardmaße erreichen zu können und Konflikten mit Fußgängern an der Weserpromenade auszuweichen, heißt es in der Studie. Die Route „stadtnah“ verläuft quer durch Minden, überwiegend auf vorhandenen Straßen und Wegen im Glacis-Korridor. In der Vergangenheit hatte es bereits Infoveranstaltungen und Diskussionen

zu den möglichen Varianten gegeben. Denn auch in Minden gibt es Argumente für und gegen die genannten Trassenführungen. So sei entlang der Weserpromenade und im weiteren Verlauf des Weserradweges fast auf der gesamten Strecke mit Konflikten mit Fußgängern zu rechnen, heißt es in der Studie. Diese träten entlang der „Variante stadtnah“ ebenfalls auf, jedoch nur auf kurzen Streckenabschnitten. Bei der wesernahen Variante sei darüber hinaus die Gefahr einer Sperrung bei Hochwasser gegeben. Bei der stadtnahen Führung seien hingegen

Konflikte mit Belangen des Natur- und Artenschutzes zu beachten.

Einen politischen Beschluss zu der favorisierten Variante und deren Umsetzung gibt es bislang nicht – und er ist auch noch lange nicht in Sicht. Die Stadt kann auch noch keine Aussage dazu treffen, welche Teilbereiche zügig gebaut werden könnten, schreibt Katharina Heß. Und Grundstücksverhandlungen mit betroffenen Eigentümern hätten ebenfalls noch nicht begonnen.

Das sagt die Stadt Porta

Nach der Machbarkeitsstudie fanden Gespräche über den weiteren Planungsablauf, die Baumaßnahmen sowie den Streckenverlauf statt, teilt die Portaner Verwaltung mit. Die von Straßen NRW beauftragte Umweltverträglichkeitsstudie soll die Raumwiderstände beider Trassenvarianten untersuchen und abschließend eine Empfehlung für eine der beiden Optionen geben. Sobald der Abschlussbericht vorliegt, könne man über den konkreten Streckenverlauf diskutieren. Auch die Bürgerinnen und Bürger würden dazu eingeladen, „um sich aktiv an der Entwicklung des konkreten Streckenverlaufes mit eigenen Vorschlägen zu beteiligen“.

„Wir wollen Radverkehr als klimaschonende Alternative zum Auto stärken“, sagt Bürgermeisterin Dr. Sonja Gerlach. „Für den Radschnellweg zwischen Bad Oeynhausen und Minden rechnen wir mit bis zu 2.000 Radfahrenden täglich, was den Bau des Radschnellweges für Porta Westfalica umso dringender erscheinen lässt.“

Das sagt der Fahrradclub

Burkhard Witte, Vorsitzender des ADFC-Kreisverbandes, begrüßt grundsätzlich das Projekt Radschnellweg, weil dadurch der Alltagsradverkehr gefördert werde. Wege zur Arbeit, zur Schule oder zum Einkaufen: „Auf dem Radschnellweg kann man gut und schnell von A nach B kommen.“ Dazu müsse der Weg aber entsprechend breit und asphaltiert sein – und Radfahrer müssten an Ampeln und Kreuzungen bevorrechtigt werden, fordert Witte. Für das Mindener Stadtgebiet hat sich der Fahrradclub für die stadtnah Variante ausgesprochen. Von Bad Oeynhausen bis Porta schlägt der ADFC die Trassenführung entlang der Bahnstrecke bis zum Portaner Bahnhof vor, dort über eine zu errichtende Brücke über die Weser und dann weiter Richtung Minden.

Was Witte an dem Projekt aber deutlich kritisiert, ist dessen fehlende Geschwindigkeit, vor allem in Minden: „Hier tut sich nichts. Es heißt immer, man sei dran, aber es geht nicht voran.“

Der Autor ist erreichbar unter Telefon (05 71) 882 201 oder Sebastian.Radermacher@MT.de