



MASTERPLAN FAHRRADKORRIDOR

Zwolle - Enschede - Münster



INTERREG
EUREGIO

Gemeente Enschede

Gemeente Zwolle

Provincie Overijssel

Stadt Gronau (Westf)

Stadt Ochtrup

Stadt Steinfurt

Kreis Borken

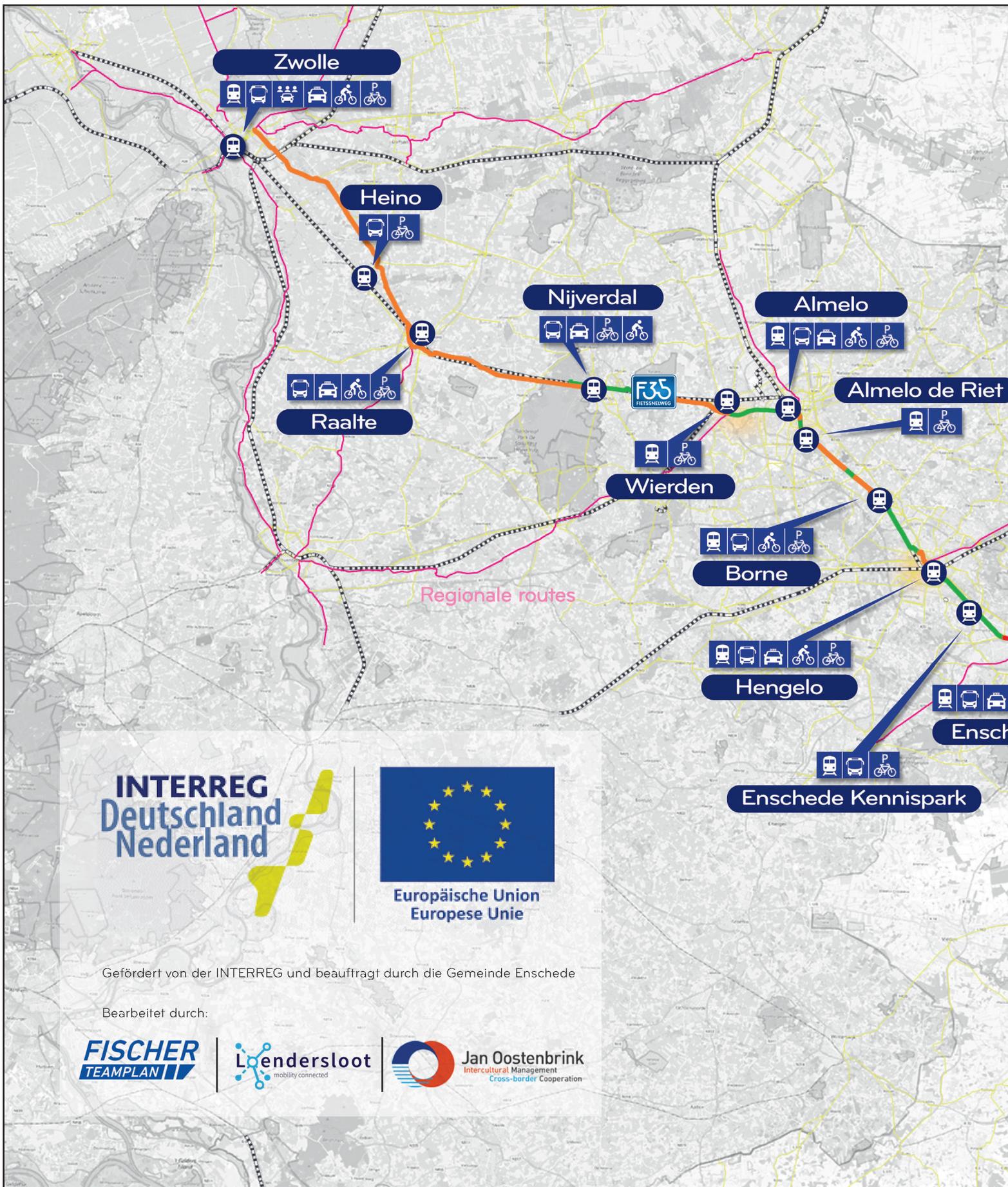
Kreis Steinfurt

Stadt Münster



FISCHER
TEAMPLAN





Radwegplanung

in Planung

in Bau

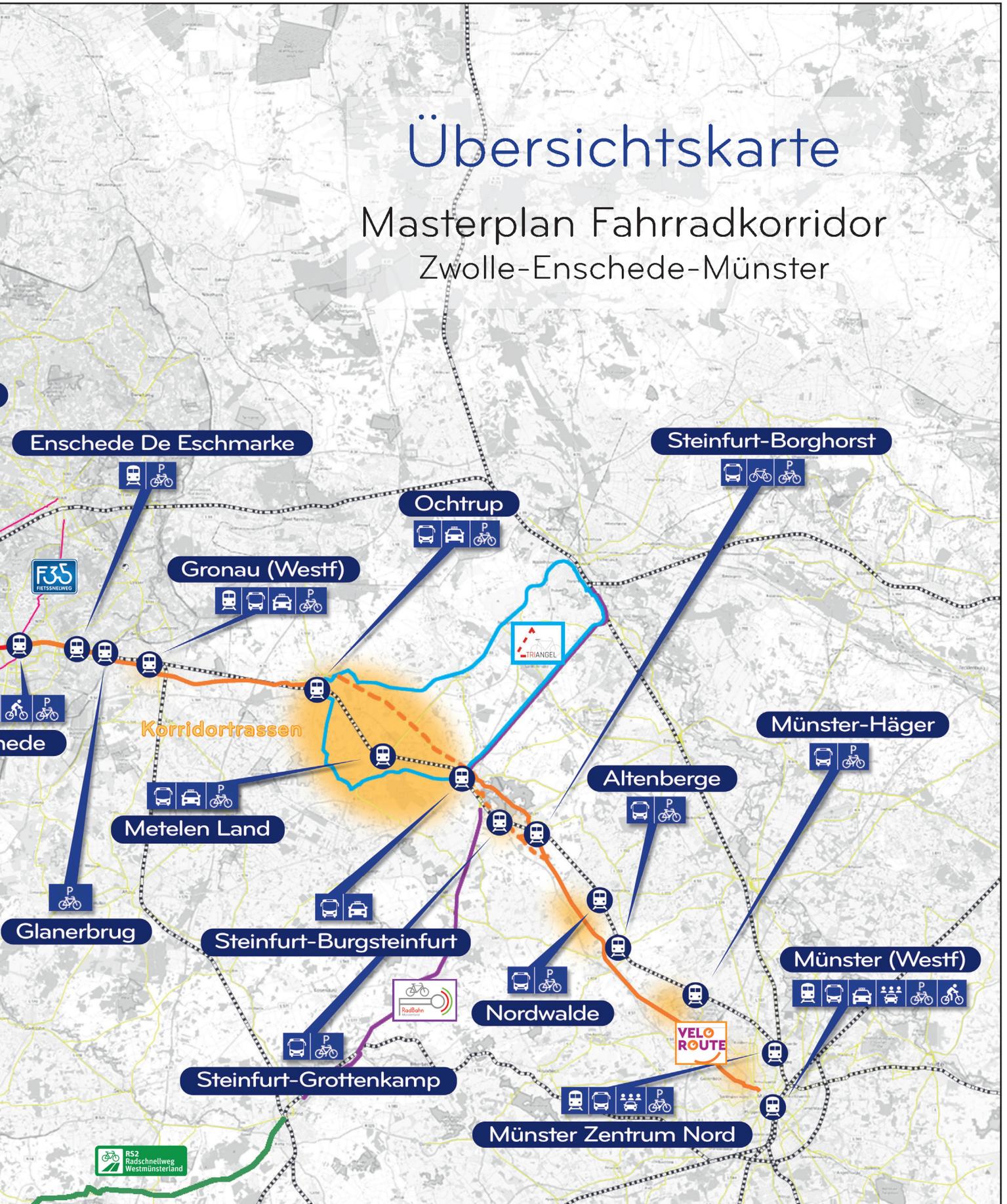
Korridortrassen

Vorhanden

Bahnhof

Übersichtskarte

Masterplan Fahrradkorridor Zwolle-Enschede-Münster



Extra Information

- Anschlusszug 
- Bus 
- Car-Sharing 
- Fahrradverleih 
- Fahrradabstellplatz 
- Taxi 



MASTERPLAN FAHRRADKORRIDOR

Zwolle - Enschede - Münster

Erstellt im Auftrag der

Gemeente Enschede,

Leadpartner des Auftraggeber-Konsortiums bestehend aus Vertretern der
EUREGIO (Enschede-Gronau), Provincie Overijssel, Gemeente Zwolle,
Kreis Borken, Kreis Steinfurt, Stadt Münster, Stadt Gronau und Stadt Ochtrup

bearbeitet durch

FISCHER TEAMPLAN Ingenieurbüro GmbH, Coesfeld (D) (Federführer)

www.fischer-teamplan.de

Loendersloot Groep B.V., Nijmegen (NL),

www.loenderslootgroep.nl

Jan Oostenbrink, Intercultural Management Cross-border Cooperation, Groningen (NL),

www.janoostenbrink.eu

Jens Klähnhammer | Ruben Loendersloot | Jan Oostenbrink

Coesfeld, Nijmegen, Groningen, im Oktober 2021

In diesem Masterplan wird in der Regel die männliche Form verwendet. Dies geschieht ausschließlich zur Verbesserung der Lesbarkeit. Personen weiblichen wie männlichen Geschlechts sind darin gleichermaßen und ohne Wertung eingeschlossen.

© FISCHER TEAMPLAN Ingenieurbüro GmbH

22528.01 / 10256325

INHALTSVERZEICHNIS

Vorwort		7
Zusammenfassung		9
1. Einleitung		11
1.1	Anlass	11
1.2	Lage im Netz	12
1.3	Ausblick	14
2. Rahmenbedingungen		17
2.1	Mobilitätspolitische Entwicklungen	17
2.2	Aktuelle Vorhaben entlang der Strecke	19
3. Radwegeplanung		23
3.1	Erforderliche Qualitäten	23
3.2	Radinfrastrukturen	24
3.3	Entwurfsparameter	25
3.4	Optische Standards	26
3.5	Gestaltungsvorschlag	29
4. Trassierung		31
4.1	Trassenfindung	31
4.2	Streckenverlauf	31
4.2.1	Zwolle - Nijverdal	32
4.2.2	Nijverdal - Enschede	33
4.2.3	Enschede - Gronau - Ochtrup	34
4.2.4	Ochtrup - Steinfurt	34
4.2.5	Steinfurt - Altenberge	35
4.2.6	Altenberge - Münster	35
5. Verknüpfung mit EuregioRail		37
6. Fazit und Empfehlungen		39
Abbildungen		
Abb. 1-1:	Übersicht der Streckenabschnitte 1 bis 6	12
Abb. 3-1:	Kombination der zielorientierten mit der routenorientierten Wegweisung mit dem Knotenpunktnetz	27
Abb. 3-2:	Beispiele der Wegweisung durch Bodenmarkierungen: Doorfietsroute in Groningen (NL), Radschnellweg RS 1 bei Mülheim a.d. Ruhr (D) und Fietssnelweg F35 bei Enschede (NL)	28
Abb. 3-3:	Exemplarischer Radwegquerschnitt mit einer Radwegmindestbreite von 3 m	29
Abb. 4-1:	Übersicht der Streckenabschnitte 1 bis 6	40
Tabelle		
Tab. 3-1:	Entwurfsparameter für Radwege	26
Anlage	Steckbriefe der Streckenabschnitte	
Bilder	Deckblatt, ganzseitige Zwischenbilder: QIMBY (www.qimby.net)	

GLOSSAR

Bezirksregierung	Behörde zwischen Kreis/Kreisfreie Stadt und Bundesland
Bundesland	Teilstaat der Bundesrepublik Deutschland, im Kontext des Fahrradkorridors: Nordrhein-Westfalen (NRW); Abgekürzt als Land
CROW	Ursprünglich: Centrum voor Regelgeving en Onderzoek in de Grond-, Water- en Wegenbouw en de Verkeerstechniek; Niederländisches Wissenszentrum (Stiftung), Herausgeber einflussreicher Empfehlungen für Straßen- und Verkehrswesen
ERA	Empfehlungen für Radverkehrsanlagen; zentrales Regelwerk für den Radverkehr in Deutschland, Herausgeber FGSV
EUREGIO	Grenzübergreifender, deutsch-niederländischer, öffentlich-rechtlicher Zweckverband, der 129 Städte, Gemeinden, Kreise und niederländische Wasserbehörden eingeschlossen sind. Sie wurde 1958 als erste Europaregion zur Förderung der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit gegründet. Auf deutscher Seite erstreckt sich die Region über Teile der Bundesländer Niedersachsen und Nordrhein-Westfalen. Auf niederländischer Seite sind Teile der Provinzen Gelderland, Overijssel und Drenthe Mitglieder
FGSV	Die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen e.V. ist ein gemeinnütziger technisch-wissenschaftlicher Verein, der das Technische Regelwerk für das gesamte Straßen- und Verkehrswesen in Deutschland erstellt. Das Hauptziel der FGSV ist satzungsgemäß die Weiterentwicklung der technischen Erkenntnisse im gesamten Straßen- und Verkehrswesen. Sie ist Herausgeber einflussreicher Regelwerke für das Straßen- und Verkehrswesen (z. B. auch ERA).
Gemeinde	Kommune, kleinste öffentliche Verwaltungseinheit
Kreis	Landkreis, öffentlicher Verband mehrerer Gemeinden
Kreisfreie Stadt	Gemeinde mit Stadtrecht, unabhängig von einem Landkreis
MIRT	Meerjarenprogramma Infrastructuur, Ruimte en Transport; Programm der niederländischen Regierung zur Regelung der nationalen Erreichbarkeit, Sicherheit und räumlichen Planung
MIV	Motorisierter Individualverkehr; Nutzen von beispielsweise Pkw zu eigenen Zwecken
NBd	Nationale Bewegwijzeringsdienst; Dachverband von Straßenverkehrsbehörden mit dem Ziel für eine uniforme, einheitliche und zusammenhängende Beschilderung zu sorgen
NTF	Nationaal Toekomstbeeld Fiets; Programm der niederländischen Regierung zur Förderung der nationalen Fahrradinfrastruktur
ÖPNV, OV	Öffentlicher Personennahverkehr (ÖPNV) entspricht dem openbaar vervoer (OV)
Provincie	Öffentliche Verwaltungseinheit in den Niederlanden zwischen Nationaler Regierung und Gemeinden, im Kontext des Fahrradkorridors: Provincie Overijssel
Rijkswaterstaat	Zuständige niederländische Behörde für Bau und Unterhalt von Straßen und Wasserwegen
Stadtregion Münster	Netzwerk bestehend aus zwölf Kommunen im Münsterland mit geteilten Handlungsfeldern wie z. B. Planung und Bau der Velorouten

VORWORT



VORWORT

Der vorliegende Masterplan Fahrradkorridor Zwolle - Enschede - Münster gibt einen Überblick über die bestehende und fest geplante Fahrradinfrastruktur in Overijssel und im Münsterland und zeigt die fehlenden Abschnitte auf, in denen Handlungsbedarf besteht, um einen attraktiven, komfortablen und grenzüberschreitenden Radweg zu schaffen. Im Fokus stehen hierbei auch die Verkehrssicherheit und die Umsetzung einer unterbrechungsfreien Verbindung.

Anstoß für diesen Masterplan war neben den Impulsen aus dem Strategieprozess EUREGIO 2030 und dem entsprechenden INTERREG V A-Projekt vor allem das Memorandum Oost-Nederland – Münsterland 2018. Darin bekundeten viele wichtige Akteure wie die Provinz Overijssel, die Region Twente, die Kreise Borken und Steinfurt und die Stadt Münster sowie die Bezirksregierung Münster die Absicht, ihre Zusammenarbeit weiter auszubauen und im Bereich Mobilität/Infrastruktur „grenzüberschreitende Radschnellwege zu bauen“ und „touristische Radwege zu vernetzen“.

Die Europäische Union¹ und die Mitgliedsstaaten Deutschland² und die Niederlande (mit der „Agenda Fiets“³) schenken der Fahrradmobilität große Aufmerksamkeit. Das Land Nordrhein-Westfalen hat im Frühjahr 2021 einen Referentenentwurf für das Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz verabschiedet⁴. In der Provinz Overijssel gibt es den „Fietsmonitor Overijssel“⁵. Darüber hinaus haben die Kreise und Städte ihre eigenen Mobilitäts- (und Radfahr-) Pläne entwickelt, wie z. B. Enschede Bicycle City mit begleitender App, der Masterplan Mobilität Münster 2035+ und die Mobilitätsvision Zwolle 2020–2030.

Vor dem Hintergrund notwendiger Veränderungen unseres Lebens hin zu mehr Klimaschutz und CO₂-Reduktionen (z. B. Green Deal) verändert sich das Mobilitätsbewusstsein der Bürger in Regionen, Kreisen und Kommunen. „Radfahren boomt“: Der Radverkehr gewinnt immer mehr an Bedeutung. Auch die Vielfalt nimmt zu – sowohl hinsichtlich unterschiedlichster Fahrradmodelle als auch damit einhergehender Geschwindigkeiten (unter anderen E-Bikes, Speed-Pedelecs und Lastenfahrräder).

Der Masterplan verfolgt das Ziel Ambitionen rundum den Fahrradverkehr zu verknüpfen. Die Fahrradmobilität kann eine wichtige Rolle für (Grenz-) Pendler spielen sowie den Euregionalen, grenzüberschreitenden Tourismus zu stärken und Naherholungsangebote zu erweitern. Dieser Masterplan ist ein wichtiger Baustein und bietet den Anstoß für die Weiterentwicklung der Fahrradinfrastruktur im Korridorgebiet.

Für die älteste EUREGIO (Enschede - Gronau, gegründet 1958) ist dies eine hervorragende Gelegenheit, den nächsten Schritt in der Entwicklung der grenzüberschreitenden Mobilität zu setzen. Was Ende des letzten Jahrhunderts als Lösung für „grenzüberschreitende Lückenschlüsse“ zwischen niederländischen und deutschen Radwegen begann, entwickelt sich Jahrzehnte später zur Initiierung einer durchgängigen leistungsfähigen Fahrradroute auf EUREGIO-Plus-Ebene: Zwolle - Enschede - Münster! **Dies wird möglicherweise zu gegebener Zeit das Sprungbrett für einen Euregionalen, grenzüberschreitenden Mobilitätsplan sein.**

Coesfeld | Nijmegen | Groningen
Oktober 2021

1 **European Commission (2021):** www.ec.europa.eu/transport/themes/clean-transport-urbantransport/cycling_en

2 **Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (2021):**
www.bmvi.de/Shared-Docs/EN/Articles/StV/Cycling/cycling-monitor.html

3 **Rijksoverheid (2021):** www.rijksoverheid.nl/onderwerpen/fiets/fietsbeleid

4 **Landesregierung Nordrhein-Westfalen:**
www.land.nrw.de/pressemitteilung/kabinett-beschliesstreferenten-entwurf-fuer-das-fahrrad-und-nahmobilitaetsgesetz

5 **365 Dagen Fietsen:** Fietsmonitor Overijssel www.365dagenfietsen.nl/content/uploads/2021/03/FietsmonitorDigitaal.pdf

ZUSAMMENFASSUNG



ZUSAMMENFASSUNG

Dieser Masterplan für die Radschnellverbindung Zwolle – Enschede – Münster ist das Ergebnis einer intensiven deutsch-niederländischen Zusammenarbeit, die von der EUREGIO initiiert wurde. Der Masterplan gibt den integralen Impuls für eine grenzüberschreitende Radverkehrsverbindung zwischen der Provinz Overijssel und dem Münsterland.

Diese Entwicklungen werden in den ersten beiden Kapiteln des Masterplans aufgegriffen. **Kapitel 1** bietet eine Übersicht über die Lage des Fahrradkorridors sowie einen Ausblick auf Ziele und Ambitionen der Stakeholder. In **Kapitel 2** werden die mobilitätspolitischen Entwicklungen und aktuelle Vorhaben entlang der Strecke dargelegt.

Anschließend behandelt **Kapitel 3** die Radwegeplanung und stellt erforderliche Qualitäten und Merkmale vergleichend gegenüber. **Kapitel 4** führt durch die Trassierung; **Kapitel 5** erläutert die Verknüpfung mit EuregioRail, die sich aus der Verbindung von Fahrrad- und Schienenkorridor ergibt. In diesem Masterplan wird ein Augenmerk auf die Kombination von Fahrrad und Bahn und damit auf die Verknüpfung von Fahrrad- und Bahninfrastruktur über Zubringer gelegt. Es geht um die Anbindung der schnellen Radwegeverbindung an die Bahnhöfe der künftigen direkten Bahnverbindung Zwolle – Münster (EuregioRail). In Anbetracht des Berichts „Cyclists love trains“⁶ des Europäischen Radfahrerverbands ist dies eine vielversprechende Entwicklung. Die entsprechende Studie der Allianz pro Schiene bestätigt dies⁷.

Der dazugehörige Übersichtsplan für den Fahrradkorridor ist aus dem Einband ersichtlich.

Bezüglich des Fazits und der Empfehlungen aus **Kapitel 6** lässt sich sagen, dass in der Vorbereitung der technischen Planung und des Baus bei der Entwicklung von Radverkehrsinfrastrukturen vor allem das Management des Umfelds relevant ist. Ein schlüssiges, grenzübergreifendes Kommunikationskonzept, das Stakeholder einbindet und Ambitionen verknüpft, ist ein wichtiger Schlüssel zum Erfolg.

Für die Fahrradmobilität ist es außerdem wichtig, dass die gesamte Mobilitätskette von Tür zu Tür umfassend berücksichtigt wird. Die Zugänglichkeit zu den Schnittstellen entlang dieser Mobilitätskette muss deshalb weiter ausgebaut werden. Dazu gehören (sichere) Fahrradabstellanlagen, Bike-Sharing, Ladeinfrastruktur, intelligentes grenzübergreifendes Ticketing (auch für die Mitnahme des Fahrrads im Zug) und Beschilderung.

Auf diese Weise spielt die Fahrradmobilität eine wichtige Rolle bei der Stärkung des Euregionalen, grenzüberschreitenden Tourismus sowie der Naherholung und wird ein wichtiges Verkehrsmittel für die vielen (Grenz-) Pendler werden. Dieser Masterplan ist ein wichtiger Baustein im Sinne der vorgenannten Zielstellung. **Die Verfasser sind sich sicher, dass dieser Plan in der Zukunft als „Blaupause“ oder Sprungbrett für einen Euregionalen grenzüberschreitenden Mobilitätsplan dienen kann.**

6 European Cyclists' Federation (2021): www.ecf.com/files/reports/cyclists-love-trains

7 Allianz pro Schiene (2020): www.allianz-pro-schiene.de/themen/aktuell/fahrrad-zug-arbeitsweg/

EINLEITUNG



1. EINLEITUNG

1.1 Anlass

Während das Fahrrad auf beiden Seiten der Grenze ein beliebtes Fortbewegungsmittel ist, zeigt ein Blick auf die unterschiedlichen Streckenabschnitte des Korridors, dass die Fahrradinfrastrukturen in Deutschland und in den Niederlanden unterschiedlich weit entwickelt sind. So wurden in der Vergangenheit in beiden Ländern unterschiedliche Prioritäten gesetzt, was sich heutzutage vor allem in der Zugänglichkeit, Qualität und Kontinuität der jeweiligen Abschnitte des Korridors und dem damit einhergehenden Fahrkomfort zeigt. Daraus ergibt sich, dass Fahrradfahren in den Niederlanden für alle Zielgruppen, einschließlich Berufspendler, bereits zu einer Selbstverständlichkeit geworden ist. Gleichzeitig bedeutet dies nicht, dass es auf den Abschnitten zwischen Zwolle und Enschede kein Verbesserungspotenzial mehr gibt. So beschäftigt man sich aktuell vor allem mit der Optimierung von Kreuzungen, an denen der Radverkehr auf andere (motorisierte) Verkehrsträger trifft.

Auch auf deutscher Seite rücken neben Touristen mittlerweile immer stärker Berufspendler als Zielgruppe im Radverkehr in den Fokus. Insbesondere für die stark ausgelastete Bahnverbindung Münster – Enschede tun sich Chancen auf mit Hilfe einer komfortablen Fahrradinfrastruktur die bestehende Strecke zu stärken und attraktiv für Radpendler zu gestalten. Hinzu kommt, dass im Münsterland statistisch gesehen beinahe dreimal so viele Menschen mit dem Fahrrad zur Arbeit pendeln wie im Rest von Nordrhein-Westfalen⁸. Dazu passend gibt es die Entwicklung der Velorouten der Stadtregion Münster⁹. Und auch Overijssel liegt über dem niederländischen Durchschnitt was Strecken zwischen 7,5 und 15 Kilometern betrifft¹⁰. Es mangelt also nicht an Nachfrage und Interesse bei den rund eine Millionen Menschen, die entlang des Korridors wohnen. Dieser Masterplan dient der Verbesserung des Radinfrastrukturangebots.

So unterschiedlich die Herangehensweisen in der Vergangenheit auch waren - der rote Faden, der sich durch den Korridor und somit auch durch den vorliegenden Masterplan zieht, sind die geteilten Ambitionen aller Involvierten einen grenzüberschreitenden, hochwertigen und durchgängigen Fahrradkorridor zu ermöglichen. Ziel des Masterplans ist es zudem, diese Ambitionen zu sammeln, sodass eine Übersicht zu bestehenden Projekten und Herausforderungen entsteht, anhand derer zukünftig auch über die Landesgrenze hinweg Kräfte gebündelt werden können. Wichtig hierbei sind auch die jeweiligen Finanzierungsmöglichkeiten, die zukünftige Bau- und Planvorhaben ermöglichen. Als Vorbilder für attraktive, komfortable und verkehrssichere Radschnellverbindungen, die die gängigen Qualitätskriterien erfüllen, dienen auf niederländischer Seite der F35 und auf deutscher Seite die Radschnellwegprojekte in NRW und Veloroutennetze im Münsterland. Der Masterplan erfasst die jeweiligen Standards und bildet so eine Grundlage für weitere grenzübergreifende Projekte, ohne dass dabei die lokalen, regionalen und nationalen Gegebenheiten vernachlässigt werden.

8 **Münsterland (2021)**: www.muensterland.com/wirtschaft/wohnen/mobilitaet/radfahren-immuensterland/

9 **Stadtregion Münster**: www.veloregion.de/

10 **Provincie Overijssel (2019)**: www.destaatvan.overijssel.nl/overijssel-incipers/programma/kerntaak-4-mobiliteit#onderdeel-47-fietsgebruik-in-aantal-verplaatsingen-tot-75-en-15-kilometer

1.2 Lage im Netz

Der Fahrradkorridor Zwolle – Enschede – Münster erstreckt sich über eine Länge von 150 Kilometern von der niederländischen Gemeinde Zwolle in der Provinz Overijssel bis hin zur Stadt Münster in Nordrhein-Westfalen. Mit einem Abstand von rund 80 Kilometern bis Zwolle und rund 70 Kilometern bis Münster liegt die Gemeinde Enschede nahe der deutsch-niederländischen Grenze ungefähr in der Mitte des Korridors. Auf beiden Seiten der Grenze ist die Route des Fahrradkorridors eingebunden in die nationalen Fahrradrouthenetze.

So ist in den Niederlanden der gesamte Teil von Zwolle bis zur deutschen Grenze Teil des „Kernet Fiets“ der Provinz Overijssel, einem Netzwerk aus regionalen und lokalen Verbindungen von einer Gesamtlänge von rund 4.500 Kilometern¹¹. Ziel der Erschließung dieses Netzwerkes ist es vor allem den Fahrradverkehr auf Strecken mit einer Länge bis zu 15 Kilometern zu fördern sowie die Anbindung an öffentliche Verkehrsmittel zu vereinfachen. Das erste Teilstück auf niederländischer Seite ist die „snelle fietsroute“ Zwolle – Nijverdal, das zweite zwischen Nijverdal und Enschede der „fietsnelweg“ F35¹². Hier zeigt sich auch deutlich das Ziel den Zusammenhang zwischen Schiene und Radverkehr zu stärken; so laufen diese Teilabschnitte größtenteils parallel zur Bahnlinie Zwolle – Enschede.

In Deutschland befindet sich der Fahrradkorridor in der Nähe des RS2, dem Radschnellweg Westmünsterland¹³, und der RadBahn Münsterland¹⁴, einer historischen Verbindung von Coesfeld nach Rheine. Richtung Münster macht die Strecke des Korridors somit einen Teil der rund 4.500 Kilometern langen Radwege des Münsterlands aus. Das 218 Kilometer lange und sich in der Umsetzung befindliche Velorouten-Netz der Stadtregion Münster verbindet Kommunen miteinander und sorgt dafür, dass auch größere Distanzen mit dem Fahrrad zurückgelegt werden können¹⁵. Auch die Abschnitte auf deutscher Seite der Grenze bis zur Stadt Münster verlaufen größtenteils in der Nähe der Bahnlinie Enschede – Münster.



Abb. 1-1: Übersicht der Streckenabschnitte 1 bis 6

11 Movares (2018): www.magazine.movares.nl/qs-vijf-2018#1/kernet-fiets

12 Regio Twente & Goudappel Coffeng (2014): www.fietssnelwegf35.nl/over-het-project/masterplan/

13 Kreis Borken (2017): www.borken.de/bauplanung/verkehr-nahmobilitaet/radverkehr/rs2-radschnellweg-westmuensterland.html

14 Kreis Steinfurt RadBahn Münsterland: www.radbahn-muensterland.de/

15 Stadtregion Münster: www.veloregion.de/

Die Gesamtroute des Masterplans wurde in sechs Abschnitte eingeteilt, die überwiegend mit den Abschnitten bestehender Radverbindungen zwischen den Städten und Gemeinden übereinstimmen:

1. **Zwolle – Nijverdal**
2. **Nijverdal – Enschede**
3. **Enschede – Gronau – Ochtrup**
4. **Ochtrup – Steinfurt**
5. **Steinfurt – Altenberge**
6. **Altenberge – Münster**

Der grobe Routenverlauf orientiert sich am Streckenverlauf der Bahnverbindung von Zwolle über Enschede nach Münster. Diese Trasse wird von den Transportunternehmen Blauwnet, Nederlandse Spoorwegen (NS) und Deutsche Bahn (DB) bedient und bildet einen Schwerpunkt des INTERREG Projektes EuregioRail¹⁶. Ziel dieses Projektes ist es, über Enschede eine direkte Verbindung zwischen Zwolle und Münster herzustellen. Dies vereinfacht allen Bahnreisenden auf dieser Strecke die Grenzüberquerung und sorgt somit für eine Intensivierung der grenzüberschreitenden Mobilität¹⁷. Entlang der Strecke liegen die folgenden Bahnhöfe und Bahnhaltepunkte:

Bahnhalte (Niederlande)

Zwolle
 Heino
 Raalte
 Nijverdal
 Wierden
 Almelo
 Almelo de Riet
 Borne
 Hengelo
 Enschede Kennispark
 Enschede
 Enschede De Eschmarke
 Glanerbrug

Bahnhalte (Deutschland)

Gronau (Westf)
 Ochtrup
 Metelen Land
 Steinfurt-Burgsteinfurt
 Steinfurt-Grottenkamp
 Steinfurt-Borghorst
 Nordwalde
 Altenberge
 Münster-Häger
 Münster Zentrum Nord
 Münster (Westf)

Diese sind als Verknüpfungspunkte auch für den Umstieg auf andere Verkehrsmittel wie das Fahrrad relevant. Wichtig für jeden dieser Bahnhalte und Bahnhöfe ist ein Zubringer (Radverkehrsanlage), der die Bahnstrecke mit dem Fahrradkorridor verbindet, sodass die Verkehrsmittel optimal verknüpft werden können.

¹⁶ EUREGIO Gronau-Enschede (2020): www.euregio.eu/actueel/wist-u-dat-euregiorail-zich-inzet-voor-grensoverschrijdende-spoorverbindingen/

¹⁷ EUREGIO Gronau-Enschede (2021): www.euregio.eu/wp-content/uploads/2021/06/20210507-Ambitiedocument-1.0-NL.pdf

1.3 Ausblick

Eine grenzüberschreitende Radschnellverbindung wie der Fahrradkorridor zwischen Zwolle und Münster bietet eine Vielzahl von Chancen für beteiligte Bürger, Instanzen und Verkehrsunternehmen.

Mobilitätsentwicklung: Die Entwicklung einer hochwertigen und durchgängigen Trasse trägt zur Strukturverstärkung des Transportkorridors bei. Dank eines ermöglichten erhöhten Radverkehrsaufkommens wird der motorisierte Individualverkehr (MIV) entlastet. Der Radverkehrskorridor stärkt den schienengebundenen öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV), indem er eine wichtige Zubringerfunktion übernimmt. Dies ist insbesondere relevant für die Strecke der Regionalbahn (RB) 64 zwischen Münster und Enschede, auf der in Zukunft dank Streckenausbau und Elektrifizierung noch mehr Reisende unterwegs sein sollen^{18 19}. Bezüglich des F35 wird erwartet, dass bei Fertigstellung bis zu 50.000 Radfahrende/Tag die Route zwischen der deutschen Grenze bei Gronau und Nijverdal nutzen werden²⁰.

Multimodale Qualitäten: Eine parallel zur Bahn und Straße verlaufende hochwertige Fahrradinfrastruktur sorgt für verkürzte Reisezeiten und eine verbesserte Erreichbarkeit in der Region. Die Verknüpfung verschiedener Verkehrsmittel ermöglicht es Reisenden andere, nachhaltigere Mobilitätsentscheidungen zu treffen. Hierzu tragen auch die Leihradsysteme auf beiden Seiten der Grenze bei: An den meisten niederländischen Bahnhöfen innerhalb des Transportkorridors können Reisende die sogenannten „OV-fietsen“ mieten²¹, während am Hauptbahnhof Münster Räder über die Radstation geliehen werden können. Außerdem steht stellenweise das Münsterlandrad zur Verfügung²².

Nachhaltigkeit: Um die ambitionierten Klimaziele der EU und somit auch der Niederlande und Deutschland zu erreichen, gilt es den CO₂ Ausstoß bis mindestens 2030 erheblich zu verringern²³. Das Fördern des Fahrrads als gleichwertiges Fortbewegungsmittel neben Zug und Auto leistet hierzu einen Beitrag. Außerdem trägt die Verbesserung der Fahrradinfrastruktur und der damit einhergehende zunehmende Umstieg aufs Fahrrad zur Verbesserung der Gesundheit der Bevölkerung (healthy ageing²⁴) und schließlich zur Senkung der Krankheitskosten bei²⁵. Gerade für Berufspendler, die nicht weiter als 15 Kilometer von ihren Arbeitsorten entfernt wohnen, wird das Fahrrad zu einer attraktiven Alternative zum Auto. Für kürzere Strecken innerorts gibt es passend dazu Initiativen wie „Enschede Fietsstad“, mit denen das Fahrradfahren stimuliert wird²⁶. In den deutschen Gemeinden des Fahrradkorridors wird vielerorts an der Aktion „Stadtradeln“ teilgenommen, einer Initiative, die als Wettbewerb den Umstieg auf das Fahrrad fördert²⁷.

Lebensqualität: Neben einer besseren Anbindung an andere Verkehrsträger und einer verkürzten Reisezeit, steigert der Fahrradkorridor auch die Attraktivität der Gegend. Nicht nur für Berufspendler wird die Fahrt von Wohn- zu Arbeitsort entspannter, sondern auch für Touristen und Tagesausflügler bietet eine komfortable Radschnellverbindungen mehr Reise- und Ausflugsmöglichkeiten. Dies bedeutet auch, dass kleinere Ortschaften – wie Heino oder Nordwalde – besser in Verkehrsnetze eingebunden werden. Hieraus entstehen durch eine engere Dorfvernetzung und eine bessere Erreichbarkeit mögliche Entwicklungsimpulse, da Bewohner nicht mehr nur auf das Auto angewiesen sind und sich leichter austauschen können.

Vernetzung: Die Entwicklung des Fahrradkorridors kann beispielhaft sein für andere zukünftige grenzüberschreitende Radschnellverbindungen in Europa. Die Niederlande und Deutschland wachsen im europäischen Sinne enger zusammen, was auch die intensive grenzüberschreitende Mobilität innerhalb und außerhalb der EUREGIO zeigt. Der gegenseitige Austausch von „Fahrradwissen“ über die Grenze hinweg bietet die Chance Qualitätsstandards und Gestaltungsprinzipien für Radverkehrsinfrastrukturen weiterzuentwickeln und weitere Inspirationen für gemeinsame nachhaltige Verkehrsprojekte zu erhalten.



- 18 Arbeitsgemeinschaft Schienenverkehr Münsterland e.V.: www.asm-muenster.de/front_content.php?idcat=62&idart=365&lang=1
- 19 EUREGIO Enschede-Gronau (2020): www.euregio.eu/actueel/directe-spoorverbinding-tussenzwolle-munster-stap-dichterbij/
- 20 Provincie Overijssel (2021): Doorkijk uitvoering fietssnelweg F35 (presentatie)
- 21 NS, Nederlandse Spoorwegen: OV-fiets www.ns.nl/deur-tot-deur/ov-fiets/
- 22 Münsterlandrad: www.muensterlandrad.de/stationen.html
- 23 European Commission: ec.europa.eu/info/strategy/priorities-2019-2024/european-greendeal_en
- 24 World Health Organization, Decade of Healthy Ageing 2021-2030: www.who.int/initiatives/decade-of-healthy-ageing
- 25 ADFC NRW (2019): nrw.adfc.de/fileadmin/Gliederungen/Pedale/nordrhein-westfalen/publikationen/2019170118BROSCHUERE_Mobilitaet_und_Gesundheit.pdf
- 26 Enschede Fietsstad (2021): enschedefietsstad.nl/over-enschede-fietsstad/
- 27 Stadtradeln: Radeln für ein gutes Klima www.stadtradeln.de/home

RAHMENBEDINGUNGEN



2. RAHMENBEDINGUNGEN

2.1 Mobilitätspolitische Entwicklungen

Von den beteiligten Partnern sind die Weichen für die Weiterentwicklung und Umsetzung von Fahrradinfrastrukturprojekten gestellt. Für den Fahrradkorridor Zwolle – Enschede – Münster sind diese Maßnahmen und Programme auf den folgenden Verwaltungsebenen besonders relevant:

Auf EU-Ebene

Europäische Agentur für Klima, Umwelt und Infrastruktur (CINEA):

Förderinstrument CEFT für grenzüberschreitende Infrastrukturprojekte
(Kernnetzwerk bis 2030, umfassendes Netzwerk bis 2050)

→ **Ambition:** Beseitigung von Transportengpässen um bis 2050 ein nachhaltiges, vernetztes und grünes Europa zu gestalten (European Green Deal)

Europäischer Fond für Regionale Entwicklung (EFRE):

Förderinstrument INTERREG für Maßnahmen im deutsch-niederländischen Grenzgebiet
(aktuell noch INTERREG V 2014-2020)

→ **Ambition:** grenzübergreifenden wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalt dank nachhaltiger Entwicklung stärken

Auf nationaler Ebene

NIEDERLANDE

Ministerie van Infrastructuur en Waterstaat:
Agenda Fiets (2017-2020) als Programm zur
Förderung von Fahrradmobilität

→ **Ambition:** Fahrradfahren stimulieren anhand
verbesserter (überregionaler) Fahrradinfrastruktur,
Anschluss an andere Verkehrsträger

Klimaatakkoord (2019) der niederländischen
Regierung als Maßnahmenpaket zur Verringerung
des CO₂-Ausstosses

→ **Ambition:** Alternativen zum Autoverkehr fördern
und so Mobilität grüner und emissionslos gestalten

Nationaal Toekomstbeeld Fiets (NFT, 2021)
stellt Ziele und die landesweite Aufgabe für
Fahrradinfrastruktur dar, ausgearbeitet von
der Tour de Force, einem gemeinsamen Projekt
der Regierung und lokalen Behörden

→ **Ambition:** anhand von strukturellen Finanzier-
ungsmaßnahmen ein überregionales flächendecken-
des Radroutennetzwerk ermöglichen

DEUTSCHLAND

Bundesumweltministerium: Nationale Klima-
schutzinitiative (NKI) mit dem Förderprogramm
Klimaschutz durch Radverkehr (2021-2024)

→ **Ambition:** Bundesweit Radverkehrssituationen
verbessern und so Radverkehrsaufkommen
erhöhen, Fahrradgebrauch stimulieren und CO₂-
Ausstoss verringern

Klimaschutzprogramm 2030 der Bundesregierung:
Sonderprogramm Stadt und Land als Förderinstru-
ment des Bundesministeriums für Verkehr und digi-
tale Infrastruktur (BMVI) für Gemeinden und Städte

→ **Ambition:** Bundesweite Fahrradinfrastruktur
bauen und verbessern um Mobilität grüner und
emissionsfreier zu gestalten

BMVI: Fördermittel für innovative Modellprojekte
im Radverkehr (2020-2026)

→ **Ambition:** nachhaltige Mobilitätskonzepte
fördern sowie beispielhafte Fahrradinfrastruktur-
vorhaben finanzieren, einschließlich Radschnellwege

Auf regionaler Ebene

Provincie Overijssel

Bundesland Nordrhein-Westfalen

EUREGIO: Projekt Cross-border Coordination in Oost-Nederland-Münsterland (CROCO):
Memorandum Münsterland – Oost Nederland mit Mobilität/Infrastruktur als einer der Hauptaufgaben
→ **Ambition:** Radschnellwege grenzüberschreitend ausbauen als Kooperationsprojekt von deutschen und niederländischen Partnern

Provincie Overijssel:

Integrale Netwerkvisie Overijssel

mit Mobilität als einer der Hauptaufgaben

→ **Ambition:** sicheres und hochwertiges Wegenetz fördern sowie nachhaltiges Mobilitätsverhalten stimulieren durch Zunahme Radverkehr

Land Nordrhein-Westfalen:

Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz

als Referentenentwurf (2021)

→ **Ambition:** Gesetzlich verankerte Förderung des Radverkehrs

Auf lokaler Ebene

Gemeente Zwolle

Mobilitätsplan 2020-2030

„Mobiliteit brengt Zwolle verder“

→ **Ambition:** Status als „Wereldfietsstad“ erhalten durch die Anwendung innovativer Verkehrsmanagementinstrumente (Beispiel: adaptive und bedarfsgerechte Ampelschaltung mittels frühzeitiger Detektion von Radfahrenden), Fahrradmobilität fördern

Stadtregion Münster

Zusammenschluss mehrerer Gemeinden und Städte zu einem Netzwerk

→ **Ambition:** gemeinsames Handeln über Gemeindegrenzen hinweg; Handlungsschwerpunkt Velorouten zur Förderung der Fahrradmobilität innerhalb der Stadtregion

Gemeente Enschede

„Fietsvisie Enschede 2030: Leefbaar, aantrekkelijk en bereikbaar per fiets“

→ **Ambition:** Fahrradmobilität fördern (Kampagne „Enschede Fietsstad“), Verkehrssicherheit erhöhen, Zufriedenheit steigern

Stadt Münster

Radverkehrskonzept – Münster 2025

→ **Ambition:** „Fahrradstadt“ bleiben dank der Umsetzung innovativer Mobilitätslösungen; Umsetzung des Fahrradnetzes 2.0 zur Förderung der Fahrradmobilität

Anhand der Vielzahl an Maßnahmen und Projekte zeigt sich, dass das Fahrrad ein zu förderndes Fortbewegungsmittel mit viel Potenzial ist. Neben den nötigen gesetzlichen und verwaltungstechnischen Voraussetzungen werden auch Finanzierungsmöglichkeiten geschaffen, die den Bau und die Verbesserung von Fahrradinfrastruktur finanziell fördern. Jeder der einzelnen Abschnitte des Fahrradkorridors hat das Potenzial die jeweiligen Kommunen und Kreise weiter miteinander zu verknüpfen und somit die Mobilität von Bewohnern, Grenzpendlern und Reisenden zu intensivieren. Gleichzeitig gewinnt das Thema (nachhaltige) Mobilität in der deutsch-niederländischen Zusammenarbeit generell an Bedeutung. Das zeigt sich auch anhand des Memorandums Ost-Niederlande und Münsterland von 2018, in dem der Ausbau grenzüberschreitender Radschnellwege als eine Hauptpriorität beschlossen wurde.

2.2 Aktuelle Vorhaben entlang der Strecke

Ergänzend zu den allgemeinen, mobilitätspolitischen Entwicklungen werden im Rahmen des vorliegenden Masterplans die bereits verfügbaren Informationen der Radinfrastrukturprojekte im Verkehrskorridor Zwolle – Enschede – Münster in einer Übersichtskarte zusammengefasst (siehe Einband). Dank dieser Übersicht verschiebt sich der Fokus von den Einzelprojekten hin zu einem länderübergreifenden, visionären Gesamtprojekt. So werden Chancen und Herausforderungen aufgezeigt und Teilprojektträger miteinander in Kontakt gebracht. Die Grundlage bilden jeweils die bereits realisierten und geplanten Bauvorhaben entlang der Strecke. Ergänzend zu den folgenden Informationen und der Übersichtskarte im Einband werden die jeweiligen Routenabschnitte in Steckbriefen im Anhang des Masterplans kompakt dargestellt. Das Feedback von Stakeholdern hat dafür gesorgt, dass die Informationen auf dem neusten Stand sind.



NIEDERLANDE

1. Zwolle – Nijverdal (via Heino – Raalte – Haarle)

„Snelle fietsroute“:

Es wird auf Basis der „Ontwerpprincipes Kernnet Fiets“ und der nationalen CROW-Richtlinien²⁸ am Ausbau der Route zu einer Radschnellverbindung gearbeitet. Zu diesem Zweck wurden erste Sondierungsstudien durchgeführt, in denen ein Basis- und ein Plusniveau festgelegt wurde. Je nach festgestellter Verkehrssicherheit, Intensität und Durchführbarkeit wird das am besten geeignete Konzept ausgewählt.

Ausbau Kreuzung Raalte:

Der Bau einer höhenfreien Kreuzung ist ein Gemeinschaftsprojekt der Gemeinde Raalte, Provinz Overijssel, Rijkswaterstaat und ProRail mit einer Laufzeit bis 2023/2024. Im Rahmen dieses Projekts wird eine höhenfreie Fahrradverbindung mit der N348 (Auto) und die Schiene (Bahn) in Betracht gezogen, sowie die Einrichtung einer Fahrradstraße parallel zur N35.

Das Fahrrad ist auch Teil der MIRT-Sondierung²⁹ N35 zwischen Wijthmen und Nijverdal.

2. Nijverdal – Enschede (via Wierden – Almelo – Hengelo)

Fertigstellung des F35:

Eine komfortable und durchgängige Radschnellverbindung, deren letzte Abschnitte bis 2030 fertiggestellt werden. Die aktuellen Maßnahmen dienen der Aufwertung der Teilabschnitte Nijverdal – Wierden und Almelo – Borne (auch hier nach Plusniveau: Verbreiterung, höhenfreie Kreuzungen). Das Stück Borne – Hengelo ist weitestgehend fertiggestellt. Am Stück Lambertus Buddestraat – Bahnhof Enschede wird gearbeitet und ein Bauunternehmen hat kürzlich mit Planung und Bau begonnen.

Anbindung Schienenverkehr:

Bau von Zubringern von F35 zu Bahnhöfen (Anbindungen zu IC-Verbindungen: Oldenzaal – Enschede und Vriezenveen – Almelo) sowie der Bau sicherer Fahrradabstellmöglichkeiten in Hengelo und Enschede.

3. Enschede – Gronau – Ochtrup (via Glanerbrug)

Fertigstellung des F35:

Das Stück Oosterstraat ab Zentrum Enschede bis Gronau wird geplant, ausgebaut und angebunden an das Neubaugebiet Eschmarkerveld; für die Strecke ab Bahnhalt De Eschmarke wird noch an einem definitiven Beschluss gearbeitet, da noch mehrere Routenvarianten möglich sind. Die Fertigstellung erfolgt voraussichtlich zwischen 2023-2025.

Sondierungsphase:

Für den Abschnitt entlang der L510 von Glanerbrug bis zur Kreuzung Steinfurter Straße (L566) – Ochtruper Straße (L510) wird eine Machbarkeitsstudie ausgearbeitet. Ziel ist die Neuordnung der Verkehre auf diesem vielbefahrenen Abschnitt zugunsten des Rad- und Fußverkehrs. Außerdem ist der Abschnitt von Gronau bis Ochtrup Teil des Alltagsroutennetzes des Kreises Borken. Auf Grundlage hiervon wird in Abstimmung mit den Gemeinden das Veloroutennetz des Kreises Borken weiterentwickelt.

DEUTSCHLAND

4. Ochtrup – Steinfurt-Burgsteinfurt

Umsetzung des Veloroutenstandards:

Ein Radweg entlang der L510 ist gemäß aktueller Planung des Kreises Steinfurt Teil des kreisweiten Haupt-/ und Veloroutennetzes. Eine Alternativroute kann über die südliche Trasse der „TRIANGEL – Das schnelle klimafreundliche Radwege-3-Eck“ führen, welcher bis Ende 2022/Anfang 2023 fertiggestellt werden soll.

Sondierungsphase:

Der Abschnitt entlang der L510 zählt aufgrund des hohen Potenzials an Radfahrenden zwischen Münster-Altenberge-Nordwalde-Steinfurt-Ochtrup-NL zu den Modellabschnitten „Schnelle Fahrradmobilität“ des Kreises Steinfurt.

5. Steinfurt-Burgsteinfurt – Altenberge

Erreichen des Veloroutenstandards:

Der Abschnitt entlang der L510 ist bereits Teil des Haupt-/Veloroutennetzes des Kreises Steinfurt. Da jedoch eine Radroutenführung entlang der L510 aus Gründen des Umweltschutzes mit Auflagen verbunden sein wird, wurden von der Stadt Steinfurt alternative Routenverläufe ausgearbeitet.

Sondierungsphase:

Der Abschnitt zählt aufgrund des hohen Potenzials an Radfahrenden zwischen Münster-Altenberge-Nordwalde-Steinfurt-Ochtrup-NL zu den Modellabschnitten „Schnelle Fahrradmobilität“ des Kreises Steinfurt.

6. Altenberge - Münster

Fertigstellung der Veloroute:

In Altenberge wurden 2021 an mehreren Kreuzungen rote Fahrbahnmarkierungen im Bereich der Querungen angebracht. In 2021/2022 wird auf dem Abschnitt zwischen der Kreuzung L510 (Münsterstraße/Südstraße) bis zur Einmündung Krüselblick das Fuß-/ Radwegenetz auf der westlichen Seite der Münsterstraße ergänzt.

Sondierungsphase:

Für den Abschnitt Altenberge (Johannesstraße) bis zur Gemeindegrenze (Krummer Bach) befindet sich die Vorplanung in Abstimmung mit dem Baulastträger. Für den Abschnitt vom Kreisverkehr „Eisscholle“ (L510/L874/K50) am Ortsausgang von Altenberge bis zur Gemeindegrenze ist der Start der Entwurfsplanung für Ende 2021 vorgesehen. Für den Abschnitt im Stadtgebiet von Münster ist 2019/2020 eine Machbarkeitsstudie erstellt worden. Der Routenverlauf ist im August 2020 im Rat politisch beschlossen worden. Es fand eine öffentliche Informationsveranstaltung zu geplanten Fahrradstraßen Horstmarer Landweg (östlich Corrensstraße) und Wilhelmstraße statt. Die Umgestaltung der Wilhelmstraße zur „Fahrradstraße 2.0“ nach neuen Qualitätsstandards soll im Jahr 2022 erfolgen.

RADWEGEPLANUNG



3. RADWEGEPLANUNG

3.1 Erforderliche Qualitäten

Aktueller Vorreiter im europäischen Vergleich der Realisierung von Radinfrastrukturprojekten sind die Niederlande. Seit mehreren Jahrzehnten ist das Fördern von Projekten als Alternative zum Ausbau der Straßeninfrastruktur ein wichtiges politisches Ziel. Auch die dänische Hauptstadt Kopenhagen setzt bei der Radinfrastrukturplanung und -nutzung hohe Maßstäbe für die Radverkehrsplanung, wie die Planungen der sogenannten „Cycle superhighways“ zeigen³⁰.

Zwar ist das Fahrrad in Deutschland im Lebensalltag noch nicht so präsent wie in den Niederlanden, jedoch holt Deutschland in der Planung und Realisierung von verbesserter Radinfrastruktur auf. Gerade im radverrückten Münsterland wird deutlich, dass das Fahrrad als Verkehrsmittel bereits ein selbstverständlicher Bestandteil der alltäglichen Mobilität ist.

In zahlreichen Projektbeschreibungen und Leitfäden sind bereits vielfach Qualitäten für Radinfrastrukturen definiert worden. Wichtigste Merkmale, die immer wieder genannt werden, sind ein einheitliches Erscheinungsbild und die Einhaltung besonderer Qualitätskriterien beim Aus- oder Neubau von Radinfrastrukturen. Hierzu zählen insbesondere die Aspekte:

- **Sicherheit:**
Breite und ebene Fahrbahnen für den Radverkehr, um Überholvorgänge oder ein Begegnen von Radfahrenden unfallfrei zu ermöglichen
- **Komfort:**
attraktive und umwegfreie Streckenführung
- **Schnelligkeit:**
ohne große Unterbrechungen durch Kreuzungen/Einmündungen

Anforderungen und Ansprüche an Radinfrastrukturen befinden sich aufgrund der technischen Entwicklung in der Elektromobilität im Wandel. So gewinnen das E-Bike (Fahrrad mit einer elektrischen Unterstützung bis 25 km/h) und das Speed-Pedelec (Fahrrad mit einer elektrischen Unterstützung bis 45 km/h) als Fortbewegungsmittel deutlich an Beliebtheit. Durch die verstärkte Nutzung sowohl durch Radfahrende im Berufsverkehr als auch im Freizeitverkehr muss die bestehende Infrastruktur den geänderten Bedingungen stetig angepasst werden. In den Niederlanden ist mittlerweile jedes zweite verkaufte Fahrrad ein E-Bike. Gerade im Hinblick auf unterschiedliche Geschwindigkeitsniveaus zwischen den unterschiedlichen Typen der Radfahrenden (Berufspendler, Freizeitradler) muss diese Entwicklung auch in den Qualitäten und Anforderungen berücksichtigt werden.

Ein weiterer wichtiger Punkt, der im Laufe der letzten Jahre an Bedeutung gewonnen hat, ist neben den infrastrukturellen Anforderungen auch das Fördern der Fahrradmobilität. So gilt beispielsweise für die Provinz Overijssel, dass bei Planungsvorhaben zur Fahrradinfrastruktur auch Maßnahmen genannt werden, mittels derer Nutzer dazu angeregt werden auf das Fahrrad umzusteigen³¹. Für die erfolgreiche Implementierung dieser Maßnahmen des sogenannten „Fietsstimuleringsplan“ gilt es ein deutliches Bild zur Ausgangslage und den Zielgruppen zu haben, um eine Verhaltensänderung in Gang zu bringen. Für diese Maßnahmen sind laut der Provinz Overijssel in Projekten ungefähr 10 Prozent des Budgets einzuplanen.

30 **Copenhagen Capital Region:** Cycle superhighways www.supercykelstier.dk/english/

31 **Smart Cycling Futures:** Handreiking Fietsstimulering Snelfietsroutes <https://smartcyclingfutures.nl/wp-content/uploads/2021/07/Handreiking-Fietsstimulering-Windesheim-XTNT.pdf>

3.2 Radinfrastrukturen

Gemäß der Entwurfstypen des niederländischen „Ontwerpprincipes Fiets“³² gibt es fünf Abstufungen von Radinfrastrukturen, deren Ausbaumöglichkeiten ebenso in Deutschland zu finden sind:

1. Snelle fietsroute (fietsnelweg) - Radschnellweg

Bei Radschnellwegen liegt der Fokus auf der Realisierung einer schnellen, sicheren und komfortablen Radverbindung. Die besondere Gestaltung, eigenständige Ingenieurbauwerke wie Brücken und Tunnel sowie der Vorrang an Kreuzungspunkten führt zu kurzen Reisezeiten. Dies macht Radschnellwege nicht nur für den Freizeitverkehr attraktiv, sondern stellt insbesondere auch für Berufspendler eine alternative zum MIV dar. In den Niederlanden dürfen auch Speed-Pedelecs den Radschnellweg mitbenutzen. Dort wird diese Form der Radschnellverbindung meist als separater Radweg und/oder Fahrradstraße umgesetzt.

2. Solitair fietspad - separater Radweg

Solitärradwege sind eigenständig geführte Radwege, die nicht von Straßen begleitet werden. In städtischen Gebieten sind diese meist kurz und verbinden Stadtteile miteinander. Im ländlichen Gebieten werden Solitärradwege häufig speziell für den Freizeitverkehr angelegt und erhalten zur direkteren Trassierung ebenfalls eigenständige Ingenieurbauwerke wie Brücken und Tunnel. Hauptsächlich angelegt für Zweirichtungsverkehr.

3. Vrijliggend fietspad – separater Radweg

Diese Form des separaten Radwegs läuft laut niederländischer Definition immer parallel zu einer Straße, wobei die Verkehre zur Erhöhung der Verkehrssicherheit durch einen Sicherheitsstreifen voneinander getrennt werden. Im Gegensatz zum unbegleiteten separaten Radweg ist er sowohl für den Ein- als auch für den Zweirichtungsverkehr ausgelegt.

4. Fietsstraat – Fahrradstraße

Die Fahrradstraße wird sowohl vom Radverkehr als auch vom motorisierten Verkehr genutzt, wobei in den Niederlanden ein Verhältnis zwischen Fahrrad und Auto von 0,5:1 bis zu 1:1 empfohlen wird³³. In Deutschland gilt anders als in den Niederlanden für alle Verkehrsteilnehmer eine Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h und ist die Nutzung durch motorisierten Verkehr ausnahmsweise erlaubt, beispielsweise für Anlieger³⁴. Fahrradstraßen sind angelegt für Ein- und Zweirichtungsverkehr.

5. Fietsstrook - Fahrradschutzstreifen

Ein Fahrradschutzstreifen trennt den Straßenrandbereich für Radfahrer vom Rest der Fahrbahn ab. Dies geschieht mittels eines Farbunterschieds der Fahrbahnoberfläche oder einer (gestrichelten) Markierung. Laut deutscher Herangehensweise handelt es sich hierbei nicht um einen Fahrradweg. Das grundlegende Rechtsfahrgebot regelt dessen Benutzung durch Radfahrer. Der Schutzstreifen erzeugt für die Verkehrsteilnehmer eine optische Fahrbahnverengung, sodass der Kfz-Verkehr in der Regel seine Fahrgeschwindigkeit anpasst.

3.3 Entwurfparameter

In den folgenden Abschnitten werden Planungsgrundlagen für den Masterplan dargestellt. Der Masterplan hat das Ziel länderspezifische Merkmale unter Berücksichtigung der Hinweise der Stakeholder auf niederländischer und deutscher Seite zu einem gemeinsamen, grenzüberschreitenden Mindeststandard zusammenzuführen. Masterpläne – wie der vorliegende – haben einen politischen Charakter und legen viel Wert auf qualitative Beschreibungen. Dennoch ist es wichtig Mindeststandards wie eine anzustrebende Mindestbreite des Radwegs festzulegen.

Der festgelegte Mindeststandard für den Fahrradkorridor Zwolle – Enschede – Münster entspricht im Wesentlichen dem Standard der Velorouten im Münsterland. Dieser auf deutscher Seite formulierte Qualitätsstandard liegt technisch zwischen den in NRW definierten Radschnellwegstandards und der in den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) definierten Standards. Letztere sind wiederum in NRW als Mindeststandards eingeführt und bilden auf deutscher Seite die Voraussetzung für durch Bundes- oder Landesmittel geförderte Radinfrastrukturprojekte.

Auf deutscher Seite haben die Kreise Steinfurt und Borken, sowie die Stadt Münster und die Stadtregion Münster mit den beteiligten Kommunen und Städten den sogenannten „Veloroutenstandard“ für ihre Haupttrouten des Radverkehrs als anzustrebendes Qualitätsmerkmal festgelegt. Aufgrund verschiedener Interessensgruppen und Akteure in Verbindung mit unterschiedlichen Zuständigkeiten und Baulastträgerschaften kommt es durch einen komfortableren Entwurf von straßenbegleitenden Radwegen über gängige Maße der ERA oder anderen Regelwerken hinaus bereits zu kontroversen Diskussionen im Hinblick auf die Finanzierung der Radinfrastruktur. Hier zeigt sich im Vergleich zu den Niederlanden auch ein kultureller Unterschied bezüglich der Herangehensweisen.

Auf niederländischer Seite wurden im Gegensatz zur deutschen Seite keine einheitlichen und verbindlichen Ausbaustandards für Radinfrastrukturen definiert. Die hohe Qualität der Radinfrastruktur in den Niederlanden ist vielmehr praktizierte und über viele Jahre gelebte Radrealität! Entwurfparameter werden projektbezogen festgelegt.³⁵ In der „Ontwerpnota“ des Kernnet Overijssel werden diese Standards und Qualitäten der Radschnellverbindungen zum Beispiel durch ein „Basisniveau“ oder „Plusniveau“ beschrieben. Beispielhaft für die Umsetzung dieser Planungsgrundlagen ist die Ausstattung des F35. Das Basisniveau des F35 entspricht im Wesentlichen dem Niveau der Velorouten im Münsterland und bietet sich daher als gemeinsamer Standard an. Die wichtigste Gemeinsamkeit stellt die Fahrbahnbreite von 3 m bei Neubauten dar.

32 **Movares:** Ontwerpprincipes Fiets: www.fietsberaad.nl/getmedia/5c43de68-1572-412b-9490-dc8e02669a3f/E80-MWI-KA-1800127-Movares-Ontwerpprincipes-Kernnet-Fiets-definitief.pdf.aspx

33 **CROW:** [www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Geef-fietsers-\(en-automobilisten\)-voldoende-ruimte](http://www.fietsberaad.nl/Kennisbank/Geef-fietsers-(en-automobilisten)-voldoende-ruimte)

34 **Stadt Münster:** Qualitätsstandards Fahrradstraßen www.stadt-muenster.de/verkehrsplanung/mit-dem-rad/fahrradstrassen/qualitaetsstandards

35 **Regio Twente & Goudappel Coffeng (2014):** <https://www.fietssnelwegf35.nl/over-hetproject/masterplan/>

In der folgenden Tabelle sind die wichtigsten Entwurfparameter vergleichend gegenübergestellt:

Kriterium	Ontwerpprincipes Kernnet Fiets	Twente Fietssnelweg F35
Breite [m]	„Fietssnelweg“: lokal min. 4 m, regional min. 4,5 m	„Solitair/Fietsstraat“: 4 m
Seitenraum	„Fietssnelweg“: lokal: min. 1,5 m, regional: 1,5 m	Solitair: + 2 x 0,3 m + 0,5 – 1,5 m Fietsstraat: + 2 x 0,75 m
Wegedecke	„Rode loper“, Asphalt	„Rode loper“, Asphalt
Markierung	Beidseitige Fahrbahnrandmarkierung	Beidseitige Fahrbahnrandmarkierung, Logo F35
Beleuchtung	Ja, soweit finanzierbar sowie situations- und umgebungsabhängig sinnvoll („ambitioneniveaus“) Berücksichtigung Naturschutzbelange	Ja Berücksichtigung Naturschutzbelange
Vorrang Nebenstraßen /Wirtschaftswege	Ja	Ja
Ampelwartezeit	Kurz, max. 30 sec (regional); innerorts max. 40 sec (lokal)	Max. 30 sec, ...

Tab. 3-1: Entwurfparameter für Radwege

3.4 Optische Standards

Ein zukünftiges Ziel ist es, dass der grenzüberschreitende Radweg optisch als Einheit erkannt und wahrgenommen wird. Hierbei gibt es die Möglichkeit in einem ersten Schritt eine einheitliche Beschilderung/Wegweisung als Ergänzung zu den national üblichen Beschilderungen auf der gesamten Radroute anzubringen. Dies könnte zum einen durch die Aufstellung von Hinweissteinen oder -stelen (Stichwort „Perlenkette“) entlang der Route erfolgen oder durch Anbringung von Plaketten als Ergänzung zur zielorientierten Wegweisung (vgl. Abb. 3-1). Hierbei gilt es auch neue Erkenntnisse zur Wegweisung für Radschnellverbindungen zu berücksichtigen, die aus einer Zusammenarbeit des Nationale Bewegwijzeringsdienst (NBd), der Tour de Force und dazugehörigen Behörden stammen³⁶. Im Rahmen dieser Pilotstudie wird vor Allem untersucht welche Gestaltungsprinzipien die Sichtbarkeit der Beschilderung auch bei hohen Geschwindigkeit gewährleisten.

36 NBd: Pilot Wayfinding: www.bewegwijzeringsdienst.nl/blog/nbd-in-pilot-wayfinding-snelfietsroutes/

DE/NRW Radschnellweg Standard	Veloroutenstandard (veloregion.de)
4 m (oder 2,5 m bis 3 m)	Kombinierter Geh-/Radweg: Bestand mind. 2,5 m; Neubau mind. 3 m Separater Radweg eine Richtung : Bestand mind. 1,6 m; Neubau mind. 2 m Separater Radweg zwei Richtungen : 3 m
zzgl. Sicherheitstrennstreifen und 2,5 m Fußweg (bei Bedarf)	+ mind. 0,5 – 0,7 m zzgl. Sicherheitstrennstreifen zur Fahrbahn bei allen 3 genannten Führungsformen
Asphalt (Pflaster ohne Fase)	Asphalt oder Betonsteinpflaster ohne Fase (Verzicht auf wassergebundene Decken)
ERA, Nachsichtbarkeit /Sichtbarkeit bei Nässe	Außerorts: beidseitige Fahrbahnrandmarkierung
Ja („Alltagstauglichkeit“)	Ja, soweit finanzierbar sowie situations- und umgebungsabhängig sinnvoll. Außerorts: adaptive Beleuchtung Berücksichtigung Naturschutzbelange
Ja	Ja
Kurz, frühe Detektion	Keine Angabe



Abb. 3-1: Kombination der zielorientierten mit der routenorientierten Wegweisung mit dem Knotenpunktnetz



Abb. 3-2: Beispiele der Wegweisung durch Bodenmarkierungen: Doorfietsroute in Groningen (NL), Radschnellweg RS 1 bei Mülheim a.d. Ruhr (D) und Fietssnelweg F35 bei Enschede (NL)

Eine ausschließliche, routenspezifische und grenzüberschreitende Beschilderung hat zum jetzigen Stand keine Priorität bei den Behörden entlang der Route, da umfangreiche Vorgaben und Standards der Länder erfüllt werden müssten. In den Niederlanden betrifft dies die Vorgaben des Nbd, der innerhalb der Niederlande unter der Regie der Behörde Rijkswaterstaat dafür sorgt, dass Wegweisung einheitlich, verständlich und zielorientiert ist. In NRW gibt es eine Radverkehrswegweisung, die die zielorientierte und routenorientierte Wegweisung miteinander verbindet. Das System beschreibt eine einheitliche Beschilderung mit zu erfüllenden Standards³⁷ als Ergänzung zum national in Deutschland anwendbaren FGSV-Merkblatt³⁸. Es bietet auf deutscher Seite einen guten Ansatz für die zukünftige Wegweisung. In einigen Kreisen des Münsterlandes befindet sich dieses System derzeit in Überarbeitung. Für die Hauptroute des Fahrradkorridors wird zu einem pragmatischen Ansatz – einer ergänzenden routenorientierten Wegweisung – geraten.

Dieser Ansatz könnte zudem durch Bodenmarkierungen auf der Route ergänzt werden. In der folgenden Abbildung sind drei Beispiele aufgeführt. Ein Piktogramm oder ein Logo kann die Aufgabe der Wegweisung erfüllen und kommt bei Radwegen vielfach zur Anwendung. Zudem können, wie in den Standards für Velorouten der Stadtregion Münster, Fahrbahnrand- und Mittelmarkierungen erfolgen³⁹.

In einem dem Masterplan folgenden Schritt empfiehlt sich die Entwicklung eines einheitlichen und vereinfachten Logos, welches im Idealfall die Gemeinsamkeit aller an der Route liegenden Kommunen widerspiegelt. Das Logo kann im Rahmen eines Kommunikations- und Marketingkonzepts mit allen beteiligten Stakeholdern grenzübergreifend entwickelt werden. Hierbei gilt es bestehende Konzepte, wie beispielsweise das des F35 und der Velorouten, zu berücksichtigen, miteinander zu verbinden und ggf. weiterzuentwickeln.

37 Hinweise zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr in Nordrhein-Westfalen (HBR NRW)

38 Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr, FGSV

39 Katalog Qualitätsstandards für Velorouten in der Stadtregion Münster, S. 14 – Musterblatt M 1, Stand 7. März 2019

3.5 Gestaltungsvorschlag

Als Ergebnis der Gegenüberstellung der Entwurfsparameter zur Radwegeplanung und als Ergebnis der Beteiligung der Stakeholder entlang der Strecke wird die Umsetzung folgender Entwurfsparameter im Rahmen des Masterplans Fahrradkorridor Zwolle - Enschede - Münster angestrebt:

- **Radwegfahrbahn** mit mindestens 3 m Breite
(bei Zweirichtungsverkehr und abschnittsweise gemeinsamer Geh-/ Radweg möglich)
- **Radwegfahrbahn** bei hohem Radverkehrsaufkommen > 3 m
- **Separater Gehweg** von 2,5 m Breite in Bereichen mit hohem Fußgängeraufkommen
- **Ebene Wegdecke** aus Asphalt
(Punktuell rot eingefärbt)
- **Einheitliche Beschilderung**
- **Einheitliche Fahrbahnmarkierung**
(Fahrbahnrand und ab 3 m zusätzlich eine Mittellinie)
- **Beleuchtung** situations- und Umfeld abhängig
(ggf. auf Anforderung einschaltbar)
- **Vorrang** gegenüber Nebenstraßen und Wirtschaftswegen
- Angepasste und komfortable **Ampelwartezeiten**
(ggf. Detektion und adaptive Steuerung)

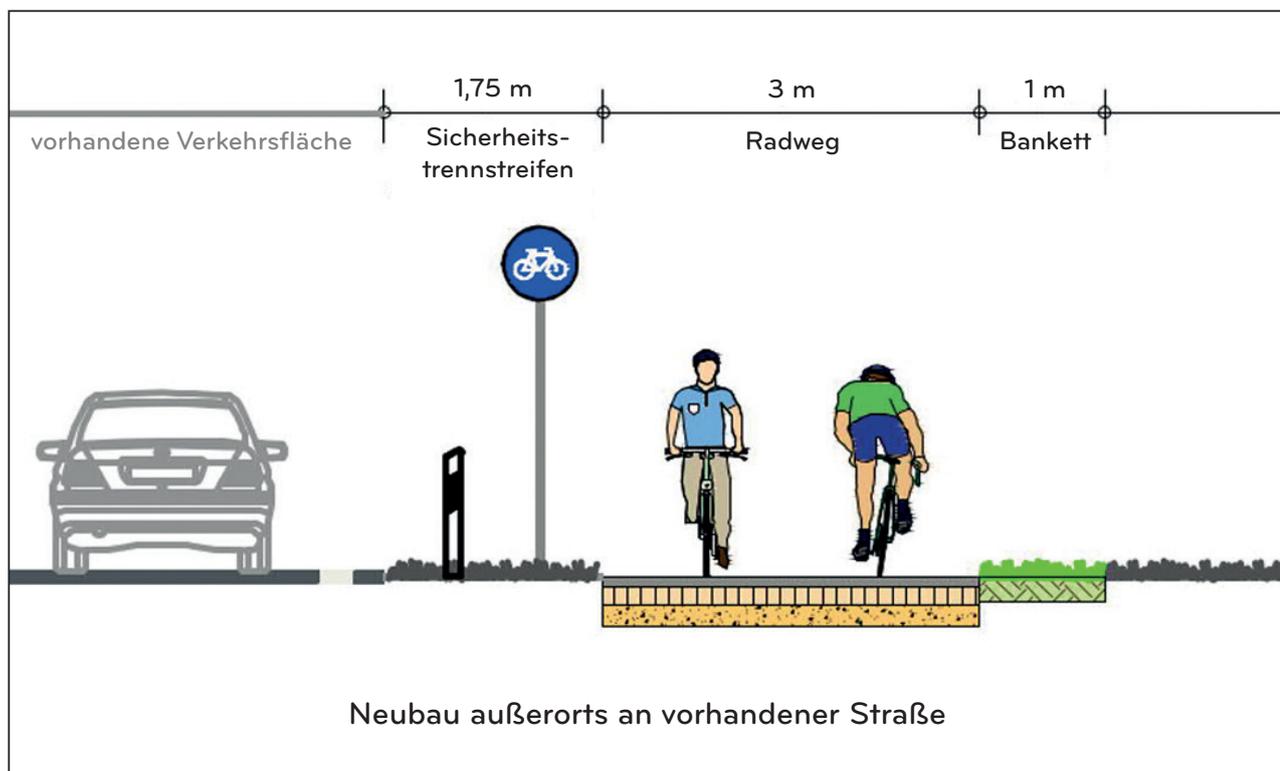


Abb. 3-3: Exemplarischer Radwegquerschnitt mit einer Radwegmindestbreite von 3 m

TRASSIERUNG



4. TRASSIERUNG

4.1 Trassenfindung

Die vorhandenen Verkehrswege - insbesondere die Bahnlinie - in Verbindung mit den Siedlungsbereichen entlang des Korridors bilden die Grundlage der Trasse. Hierzu gehören auch die Routenverläufe der zu berücksichtigenden Einzelprojekte. Mit der Wahl einer Route, die weitgehend parallel und entlang der Bahnlinie verläuft, werden automatisch wichtige Fahrradziele erschlossen, wie z. B. Bahnhöfe, Stadtzentren, Dorfzentren und Wissenseinrichtungen bzw. Schulen. Im Hinblick auf die Erfüllung des raumordnerischen Ziels der Reduktion des Flächenverbrauchs und der Flächenversiegelung ist eine Planung der Trasse durch bisher unbebautes Gelände abseits bestehender Verkehrswege nicht weiter zu verfolgen. Hierdurch können auf deutscher Seite auch lange Planrechtsverfahren vermieden werden, die eine Realisierung herauszögern. Auch in den Niederlanden ist das eine bekannte Herausforderung.

Neben einer Hauptroute wird es Querverbindungen bzw. Zubringer zu den Haltepunkten der Bahnlinie Zwolle - Münster geben, sodass sich die Radroute sowohl im Alltagsverkehr als auch im Freizeitverkehr zu einer komfortablen Alternative zum motorisierten Individualverkehr entwickeln wird. Mithilfe von Zubringern kann zudem eine Anbindung von größeren Wohngebieten an den Fahrradkorridor ermöglicht werden.

Konkrete Radroutenverläufe insbesondere für den innerstädtischen Bereich werden durch den Masterplan nicht vorgegeben. Die Beschreibung der Strecke erfolgt ausschließlich mit den Informationen über bestehende Planungen. Die Diskussion über Routenverläufe ist Teil des öffentlichen und politischen Diskurses und der anstehenden Öffentlichkeitsarbeit, welche nicht Bestandteil des Masterplans ist.

4.2 Streckenverlauf

Die Hauptroute kann grob in die folgenden 6 Streckenabschnitte, inklusive Länge, unterteilt werden:

- | | |
|---------------------------------|------------------|
| 1. Zwolle - Nijverdal: | 32 km |
| 2. Nijverdal - Enschede: | 37 km |
| 3. Enschede - Gronau - Ochtrup: | 21 km |
| 4. Ochtrup - Steinfurt: | 12 km oder 16 km |
| 5. Steinfurt - Altenberge: | 16 km |
| 6. Altenberge - Münster: | 5 km |

Die Steckbriefe zu den einzelnen Abschnitten befinden sich in der Anlage des Masterplans. Sie sind so aufgebaut, dass sie einen schnellen Überblick darüber geben, wie sich der Routenverlauf in der Örtlichkeit darstellt und darstellen könnte.



Abb. 4-1: Übersicht der Streckenabschnitte 1 bis 6

4.2.1 Zwolle - Nijverdal

Die Hansestadt Zwolle bildet den Auftakt und Abschluss des Fahrradkorridors. Mit ihrem mittelalterlichen Zentrum, umrandet von der sternförmig angelegten Stadtgracht, lädt sie Besucher zum Ausgehen, Shoppen und zur Teilnahme an kulturellen Veranstaltungen ein. Ein Wahrzeichen der Stadt, der Sassenpoort (Stadtter) liegt unweit des Bahnhofs von Zwolle, welcher mittels Zubringer an den Ausgangspunkt des Fahrradwegs angeschlossen wird. Die Planung des Zubringers obliegt der Stadt Zwolle.

An der Wipstrikkerallee beginnt die Route Zwolle – Nijverdal als Teilroute des „Kernnet Fiets“ der Provinz Overijssel⁴⁰. Sie führt in südöstliche Richtung aus der Stadt und unterquert die N35. Ab hier verläuft sie teilweise als separater Zweirichtungsradweg über Wijthmen bis Heino parallel zum N35. Der Bahnhof von Heino liegt etwa einen Kilometer vom Zentrum entfernt und benötigt einen Zubringer zur Radroute, der evtl. entlang des Stationsweg geführt werden kann. Nachdem Heino durchquert wurde, verläuft die Route im Süden von Heino wieder parallel zum N35 bis sie nach ca. 4 km Raalte erreicht.

In Raalte kann auf kürzestem Wege (< 1 km) der Bahnhof erreicht werden. Sowohl Zwolle und Raalte dienen als Knotenpunkte für die Verbindung mit anderen Radschnellverbindungen, beispielsweise Richtung Ommen und Deventer.

Über Zwolsestraat, Enkestraat und Almelossestraat wird der Ortskern von Raalte passiert. Nördlich des Gewerbegebiets wird die Bahnlinie überquert. Danach verläuft die Radroute in östliche Richtung nördlich entlang des N35. Nachdem das Dorf Marienheem durchquert wurde, überquert die Radroute die Bahnlinie. Ungefähr einen Kilometer vor dem Ort Nijverdal, der zur Gemeinde Hellendoorn gehört, unterquert die Route die Bahnlinie wieder und folgt dem Verlauf des „Goudzoekerspad“ durch das Schutzgebiet Sallandse Heuvelrug bis an den Ortsrand von Nijverdal. Hier schließt die Route an die Trasse des „Fietssnelweg F35“ an. Sie führt im innerstädtischen Bereich sowohl parallel zur N35 als auch zur Bahnlinie, sodass der Bahnhof Nijverdal ohne Umwege an die Route angebunden ist.

⁴⁰ Provincie Overijssel (2019): Ontwerpnota Zwolle – Nijverdal. Verkenning Regionale Snelfietsroute

4.2.2 Nijverdal - Enschede

Dieser Routenabschnitt entspricht dem Verlauf des „Fietssnelwegs F35“, welcher von Nijverdal bis Wierden parallel zur Bahnlinie und der N35 durch landwirtschaftlich genutzte Flächen verläuft. Es gibt einen definitiven Routenverlauf. Von Nijverdal aus bleibt der F35 zunächst auf der Nordseite der Bahnstrecke Zwolle-Almelo. Am Vossenbosweg überquert sie die Bahnlinie und verläuft dann weiter auf der Südseite in Richtung Wierden. An der westlichen Seite von Wierden verläuft der Radweg auf der Nordseite der N35 und quert die Bahnlinie Deventer-Almelo zusammen mit der N35.

Am südlichen Siedlungsrand von Wierden folgt die Route größtenteils dem Verlauf der (alten) Umgehungsstraße von Wierden. Die Route verläuft hier zudem zum Teil parallel entlang der „Wierdense Aa“. Der Bahnhof Wierden sollte über einen Zubringer angebunden werden. Hierzu bedarf es einer eigenständigen Planung. Der Radweg verläuft zwischen dem alten und dem neuen Wierden (Neubaugebiet Zuidbroek mit circa 1.500 Wohneinheiten). Im Osten von Wierden wird auf dem Weg in Richtung Almelo sowohl die N36 als auch der Kanal des Buitenhaven gequert. Die Route verläuft bis Almelo parallel entlang der Wierdensestraat bis kurz vor der Bahnlinie Zwolle – Enschede. In unmittelbarer Nähe zur Route befindet sich der Bahnhof von Almelo. Hier ist über das Knotenpunktsystem die Anbindung über ein Teilstück des F35 nach Vriezenveen möglich.

In Richtung Süden verläuft der Radweg westlich entlang der tiefergelegten Bahntrasse. In Almelo de Riet gibt es **zwei Trassenoptionen:**

1. Die naheliegendste Trassierung ist die der direkten Führung entlang der Bahnlinie
Die verfügbare Fläche hierfür ist begrenzt

2. Eine Alternativroute führt über die Bornebroeksestraat und entlang der Weezebeek

Von Almelo bis Borne soll die Route auf der Südseite der Bahnlinie verlaufen. Hierzu wurden Grundstücke parallel zur Bahnlinie angekauft. Die Route quert damit eine der alten Landschaften von Twente, De Groene Poort genannt, welcher zukünftig als Landschaftspark weiterentwickelt wird. **Für einen Teil der Strecke bis zum westlichen Siedlungsbereich von Borne gibt es zwei Möglichkeiten:**

1. Eine durchgehende parallele Führung entlang der Bahnlinie bis zum Beerninksweg in Borne

2. Oder die Führung über den bestehenden Esweg und den Meester Thienweg bis Borne

Im Stadtgebiet von Borne folgt die Route dem Verlauf des Beerninkswegs bis zur Bornebroeksestraat. Wegen nicht ausreichender Flächen aufgrund der bestehenden Siedlungsbebauung kann die Route nicht weiterhin parallel entlang der Bahnlinie geführt werden. Die Route quert hier die Bahnlinie und verläuft im Anschluss auf der Nordseite parallel zur Bahnlinie. Die Route führt direkt am Bahnhof von Borne vorbei. Um das Stadt-

gebiet von Hengelo zu erreichen, überquert der Radweg sowohl die Amerikalaan als auch die Autobahn A1 mittels Brückenbauwerk. Am Nordwestlichen Stadtrand von Hengelo liegt ein Gewerbegebiet, an dessen westlicher Seite der Radweg auf nördlicher Seite der Bahntrasse verläuft.

Die Route durchquert auf der Bankastraat das Viertel Weidedorp, kreuzt die Deldenerstraat und erreicht schließlich über die Spoorstraat den Bahnhof Hengelo. In östlicher Richtung führt die Route über den Industrieplein auf den Parallelweg Ls, der über den Tweekelerplein in Richtung Watertorenpark und Stadt Enschede läuft. Der F35 durchkreuzt den Park und verläuft direkt parallel südlich der Schienen. Mittels einer Unterführung kreuzt er bei Bahnhof Enschede Kennispark die Schienen, sodass die Route nördlich der Schienen weitergeführt wird. Die Route folgt dem Schienenverlauf und führt auf Höhe der Lambertus Buddestraat Richtung Norden um anschließend entlang der Spoordijkstraat über den Tubantiasingel zu laufen. Über die Brandweerstraat verläuft die Route nördlich des Bahnhofs Enschede über die Molenstraat entlang des Gemeindehauses bis an die Oldenzaalsestraat.

4.2.3 Enschede - Gronau - Ochtrup

Der Abschnitt von Enschede nach Gronau befindet sich noch zu 90 Prozent in der Planungsphase und wird nach 2021 umgesetzt. In Enschede gibt es einen Abzweig des F35 nach Oldenzaal. Vom Bahnhof Enschede aus folgt die Route im Zentrum der Molenstraat bis sie an der Kreuzung mit der Oldenzaalsestraat übergeht in die Oosterstraat. In östlicher Richtung läuft die Oosterstraat parallel zur Bahnverbindung, bis sie bei der Kreuzung Euregioweg auf das Industriegebiet Euregio trifft. Ab der Bahnunterführung beim Bahnhof De Eschmarke verläuft die Route südlich der Bahnstrecke. Relevant für den Routenverlauf zwischen Euregioweg und Bahnhof ist die bevorstehende Entwicklung des Neubaugebietes Eschmarkerveld, da bei der Trassierung die Tiefbauarbeiten zur Erschließung dieses Gebietes berücksichtigt werden müssen.

Zwischen den Bahnhöfen De Eschmarke und Glanerbrug bis hin zur deutsch- niederländischen Grenze ist eine Trassierung parallel zum Bahnstreckenverlauf möglich. Südlich der Gleise überquert die Route die Grenze und folgt dann dem Lauf der L510. Diese geht über von der Enscheder Straße in die Herman-Ehlers-Straße und Ochtruper Straße. Die Route nähert sich an der Grenze zum Kreis Steinfurt wieder der Bahntrasse an und unterquert erst die A31 bevor sie dann die Bahnstrecke überquert. Nördlich des Bahnhofs Ochtrup folgt die Route weiterhin der L510, die als Gronauer Straße den Ortskern durchquert.

4.2.4 Ochtrup - Steinfurt

Hier wird der Fahrradkorridor durch zwei Routenvarianten aufgespannt, welche es von den Akteuren in einer offenen Diskussion festgelegt werden sollte:

1. Direkte Routenführung entlang der L510 gemäß RVK Velo-/ Haupttrouten, Kreis Steinfurt
Diese Route ist die naheliegendste Option für den Durchgangsverkehr
2. Indirekte Routenführung über Metelen: Die Variante entspricht dem südlichen Verlauf der im Projekt TRIANGEL beschriebenen südlichen Route. Anbindung inkl. Anbindung Bahnhof Metelen Land. Hier läge der Fokus dann auf einer touristischen Routenführung.

4.2.5 Steinfurt - Altenberge

Die Routenführung von Steinfurt bis Altenberge folgt dem Verlauf der L510. Dies ist die zügigste Verbindung zwischen den beiden Kommunen. Sie wird ebenfalls durch das Haupt-/Veloroutennetz des Kreises Steinfurt beschrieben. Da jedoch eine direkte Routenführung durch ein Naturschutzgebiet zu naturschutzrechtlichen Bedenken führt, gab es eine Rückmeldung der Stadt Steinfurt zu zwei weiteren möglichen alternativen Routenverläufen. Diese sind in der Steckbriefdarstellung im Anhang des Masterplans der Vollständigkeit halber aufgeführt. Der letztliche Routenverlauf ist von der Stadt Steinfurt zukünftig selbst festzulegen.

4.2.6 Altenberge - Münster

Der Abschnitt Altenberge – Münster ist Teil des stadtreionalen Veloroutennetz der Stadtregion Münster. Als Radiale stellt der Abschnitt im Sinne der Nahmobilität eine direkte Verbindung von Altenberge in das Zentrum von Münster (Promenade) aus Nordwesten kommend her. Auf dem Altenberger Gemeindegebiet führt die Route aus dem Ortszentrum vom Kreisverkehr an der Boakenstiege heraus und verläuft entlang der L510 bis zum Ortsausgang von Altenberge. Ab dem Kreisverkehr „Eisscholle“ (L510/L874/K50) führt die Route auf dem rund 4,2 km langen separat geführten Bestandsradweg entlang der L510 bis zur Gemeinde-/Stadtgrenze (Krummer Bach). Von der gemeinsamen Kommunalgrenze geht es weiter nördlich entlang der L510 bis Münster-Nienberge. Auf diesem Teilstück verläuft die Route durch den Ortskern von Nienberge.

Nach Passieren des Ortsrands wird die Autobahn A1 überquert. Ab dem Kreisverkehr Steinfurter Straße/ Haus Uhlenkotten biegt die Route Richtung Südwesten ab und überquert die Bundesstraße B54 bevor sie dem Verlauf des Horstmarer Landwegs folgt. Entlang des Horstmarer Landwegs werden sowohl Wiesen und Felder als auch zahlreiche Studierendenwohnheime und universitäre Sporteinrichtungen passiert. Am Orléans-Ring wird ein kurzes Stück des Zweirichtungsradweges in Richtung Süden genutzt. An der Kreuzung Orléans-Ring/Wilhelmstraße biegt die Route nach Osten in die Wilhelmstraße ab. Die Route folgt dem Verlauf der Wilhelmstraße bis zur Kreuzung Einsteinstraße/Steinfurter Straße/Neutor. Über die Straße Neutor erfolgt der Anschluss der Route an die Münsteraner Promenade.



VERKNÜPFUNG MIT EUREGIORAIL



5. VERKNÜPFUNG MIT EUREGIORAIL

Der Routenverlauf des Fahrradkorridors von Zwolle über Enschede bis Münster führt entlang der Bahnstrecke Zwolle – Münster. Zu den Bahnhöfen und Bahnhaltedpunkten wird eine Anbindung der Radhauptroute über Zubringer angestrebt. Innerhalb der Siedlungsbereiche sind hier verschiedene Führungsformen und Anschlussmöglichkeiten von den Kommunen selbst festzulegen, daher sind diese als Trassenkorridore dargestellt. Neben den festzulegenden Zubringermöglichkeiten gilt es auch die durch Nutzer selbst erschlossenen Routen zu berücksichtigen, beispielsweise über Wirtschaftswege.

Intermodales Verkehrsverhalten wird durch eine gute Anbindung der Stadtzentren und Ortskerne über Zubringer an die Verknüpfungspunkte mit dem ÖPNV gefördert. Das bedeutet, dass die Qualität und der letztliche Nutzen der Radroute sowohl im Freizeit- als auch im Alltagsverkehr stark von qualitativ hochwertigen sowie stimmigen Verknüpfungspunkten zu anderen Verkehrsmitteln abhängen.

Die Weiterentwicklung einer Auswahl an Bahnhöfen zu Mobilitätshubs sollte angestrebt werden. Sie erleichtern als hochwertige Verknüpfungspunkte den Umstieg auf andere Verkehrsmittel und können sich durch die Verbesserung der Aufenthaltsqualität (z. B. durch Sitzgelegenheiten) zukünftig auch zum Verweilen oder Rast machen eignen. Die Ausstattung eines Mobilitätshubs orientiert sich dabei auch an den lokalen Gegebenheiten und der zu erwartenden Auslastung. Ein Bahnhof wie der von Zwolle, den täglich mehr als 50.000 Reisende nutzen, verfügt über ein größeres Angebot als kleinere Bahnhöfe. Je nach Zielgruppenfokus bietet sich beispielsweise die Ausstattung mit abschließbaren Fahrradboxen an, in denen auch hochwertige (elektrische) Fahrräder abgestellt werden können.

Ein qualitativ hochwertiger Verknüpfungspunkt kann folgendes bieten:

- **Umstieg** auf den Zug
- **Umstieg** auf den Bus
- **Car-Sharing** (diverse Anbieter)
- **Fahrradleihsystem** (öffentlich, Privatanbieter)
- Abschließbare und witterungsgeschützte **Fahrradabstellanlagen oder Fahrradboxen**
- **Taxi** (diverse Anbieter)
- **Lademöglichkeit** für E-Bikes

Nennenswert ist in diesem Zusammenhang auch die mögliche Verbesserung des grenzüberschreitenden Ticketings zur Fahrradmitnahme. Unzusammenhängende Tarifgebiete erschweren die grenzüberschreitende Mobilität. Das Fahrradpendeln kann in dieser Hinsicht attraktiver gestaltet werden. Hierzu gehört auch die Möglichkeit mit beispielsweise einem einzigen Abonnement die jeweiligen Leihradsysteme auf beiden Seiten der Grenze nutzen zu können.

Anhand von Mobilitätshubs innerhalb des Verkehrskorridors werden unterschiedliche Verkehrsmittel sinnvoll miteinander verknüpft. Dies kommt vor allem den circa 1 Mio. Menschen zugute, die innerhalb des Korridors leben: Die bevölkerungsreichste Stadt entlang des Korridors ist die Universitätsstadt Münster mit 315.000 Einwohnern, mit Abstand gefolgt von der Universitätsstadt Enschede mit 160.000 Einwohnern und Zwolle mit 130.000 Einwohnern. Hengelo liegt mit 81.000 Einwohnern vor Almelo mit 73.000 Einwohnern. Danach folgt Gronau mit 49.000 Einwohnern und Steinfurt mit 35.000 Einwohnern.

Große Arbeitgeber und Gewerbegebiete stellen neben Bildungseinrichtungen wie weiterführende und berufsbildende Schulen, Fachhochschulen oder Universitäten wichtige Ziele im Alltagsradverkehr dar. Neben den Universitäten in Münster und Enschede sind auch die in Steinfurt angesiedelten Fachbereiche der Fachhochschule Münster interessante Ziele, da vor allem Schüler und Studierende das Rad als preiswertes Verkehrsmittel nutzen. Das gleiche gilt für die Hogeschool Saxion in Enschede und die Hogeschool Windesheim in Zwolle. Schüler und Studierende sind neben Berufspendlern eine wichtige Zielgruppe des Fahrradkorridors, da sie sich hauptsächlich für Rad und ÖPNV als verfügbare Verkehrsmittel entscheiden. Zusammenfassend besteht also ein hohes Potenzial für die Nutzung beider Verkehrsmittel innerhalb des Korridors.

Die engere Verknüpfung mit EuregioRail – also zwischen Fahrradkorridor und Bahnkorridor – kann mittels guter Zubringer, dem Aufbau von Mobilitätshubs und dem vorhandenen Potenzial aufgrund von Synergieeffekten deutlich intensiviert werden!

FAZIT UND EMPFEHLUNGEN



6. FAZIT UND EMPFEHLUNGEN

Eine durchgängige und von vielen Menschen genutzte grenzüberschreitende Radschnellverbindung ermöglicht es den Städten Zwolle, Enschede und Münster sowie den anderen Gemeinden entlang der Route die grenzüberschreitende Fahrradmobilität für verschiedene Nutzer zu intensivieren. Dies erhöht die Erreichbarkeit.

Die Trasse sollte auf ganzer Länge gut erkennbar, beschildert und markiert werden. Dabei sollte im Rahmen der weiteren Projektplanung ein guter Mittelweg zwischen der deutschen und niederländischen Herangehensweise in konkreter Planung und Umsetzung gefunden werden. Gegenseitige Rücksicht auf länderspezifische Eigenschaften von Radschnellverbindungen ist allen Beteiligten der EUREGIO und darüber hinaus bekannt: Die technischen Details kombiniert mit tiefgehendem Behördendenken auf deutscher Seite können ebenso projektverzögernd wirken, wie der schnelle ergebnisorientierte Ansatz auf niederländischer Seite. Im Rahmen des Projekts sollte versucht werden, deutsche und niederländische Planungsdetails im Sinne des Gesamtziels und einer raschen Umsetzung aufeinander abzustimmen. Von einer länderübergreifenden Zusammenarbeit und einem gegenseitigen Lernen profitieren beide Seiten. Es empfiehlt sich im Rahmen dieser Schritte auch einen Blick auf die zu Anfang genannten mobilitätspolitischen Entwicklungen zu werfen, um Kräfte bündeln zu können.

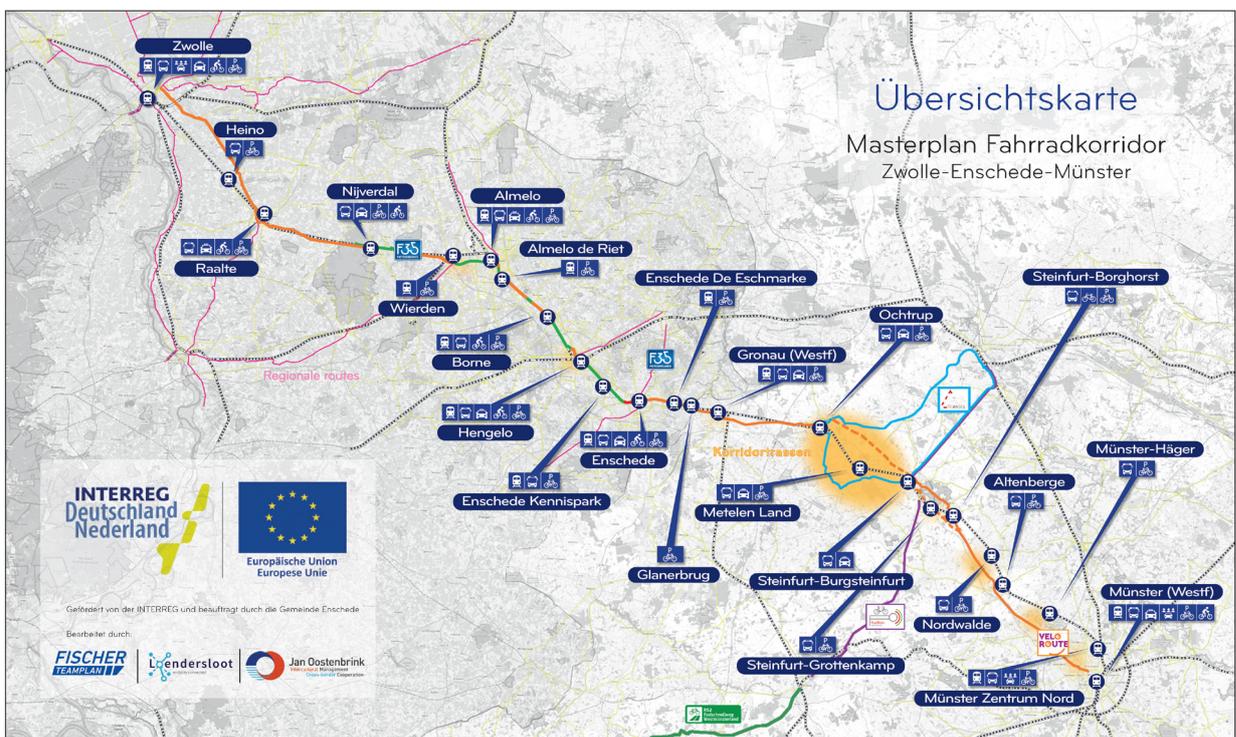
Auf deutscher Seite sollten die unterschiedlichen baulastträgerspezifischen Herangehensweisen an Planung, Bau und Betrieb einvernehmlich geklärt werden. Insbesondere dazugehörige Finanzierungsfragen sollten im Interesse des Gesamtprojekts zwischen den Kommunen und dem Landesbetrieb Straßenbau NRW gegebenenfalls durch ministerielle Vermittlung einvernehmlich geklärt werden. Insgesamt ist ein rücksichtsvoller Umgang, ohne den Blick aufs Ganze zu verlieren, für den Projekterfolg unverzichtbar!

Hierbei kann die EUREGIO eine tragende Regierolle spielen in ihrer Funktion als grenzübergreifender Kommunalverband, Netzwerk und Plattform für Stakeholder.

Im anschließenden Planungsprozess sollte einer Potenzialbetrachtung einzelner Abschnitte große Aufmerksamkeit entgegengebracht werden. Unter Umständen ergeben sich daraus Erkenntnisse, die höhere Anforderungen an die zugrunde zulegenden Ausbaustandards rechtfertigen. Hierzu besteht auch die Möglichkeit gegebenenfalls Maßnahmen zur Förderung der Fahrradmobilität zu ergreifen, um den Nutzen der Route zu erhöhen.

Das Ziel ist, dass die Hauptroute durchgängig in eine Vorzugstrasse und im Folgenden in eine genehmigungs-fähige Planung überführt wird. Hierbei können zukünftig die aufgeführten Punkte ausgearbeitet werden:

- Konkrete Festlegung der Hauptroute in den Korridorbereichen sowie Festlegung der Routen für die Zubringer (Linienbestimmung)
- Potenzialabschätzung
- Festlegung der Führungsform (innerorts und außerorts)
- Querungen und Kreuzungen mit Verkehrswegen oder natürlichen Gewässern
- Insbesondere verkehrliche, gestalterische und städtebauliche Einbindung in urbane und dicht besiedelte Stadträume sowie Einbindung in den Landschaftsraum
- Ausgearbeitete Lösungen mit detaillierter Trassenbeschreibung inklusive Kostenermittlungen für die einzelnen Abschnitte
- Zielgruppen-gerichtetes Kommunikationskonzept und Corporate Design sowie eventuelle Lobbyarbeit
- „Fietsstimuleringsplan“: Maßnahmen zur Stimulierung des Fahrradgebrauchs
- Auswertungs- und Monitoringsplan
- Finanzierung und Trägerschaft
- Nutzen-Kosten-Analyse für auszubauende Abschnitte



Radwegplanung				Extra Information						
in Planung	in Bau	Korridortrassen	Vorhanden	Bahnhof	Anschlusszug	Bus	Car-Sharing	Fahrradverleih	Fahrradabstellplatz	Taxi

ANLAGE:

Steckbriefe der Streckenabschnitte

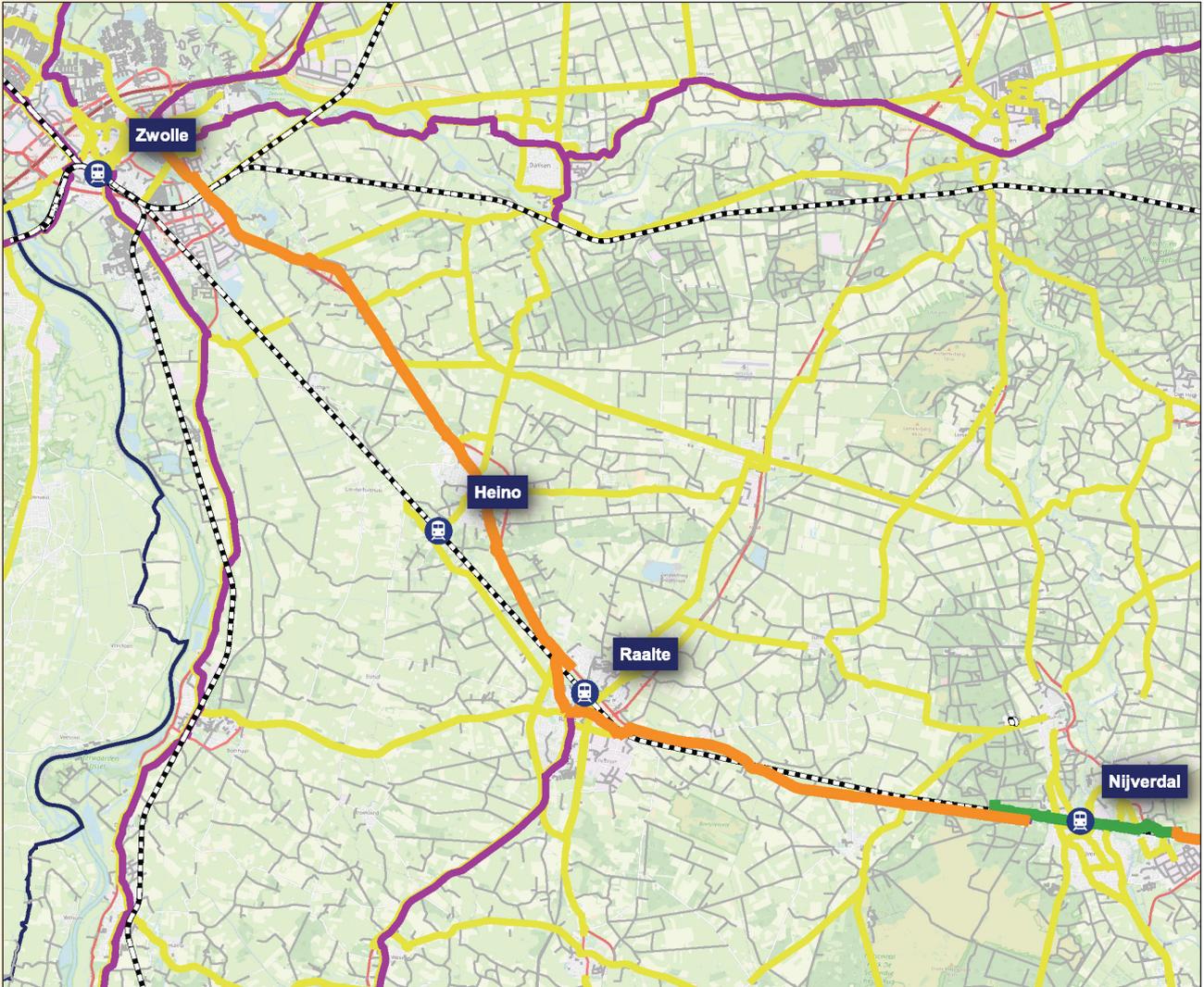
Zeichenerklärung

Masterplan: Radwegplanung

	in Planung
	Alternative Route
	in Bau
	Korridortrassen
	Vorhanden
	Regionalrouten/F35
	Radweg Triangel
	Radbahn Münsterland Coesfeld - Rheine
	weitere Radwege
	Kernet Fiets (Provincie Overijssel)
	Velorouten Stadtregion Münster
	Haupt-/ Veloroutennetz (Kreis Steinfurt)
	Alltagsroutennetz (Kreis Borken)
	Bahnlinie
	Wirtschaftswege
	Administrative Grenzen

Abschnitt 1:

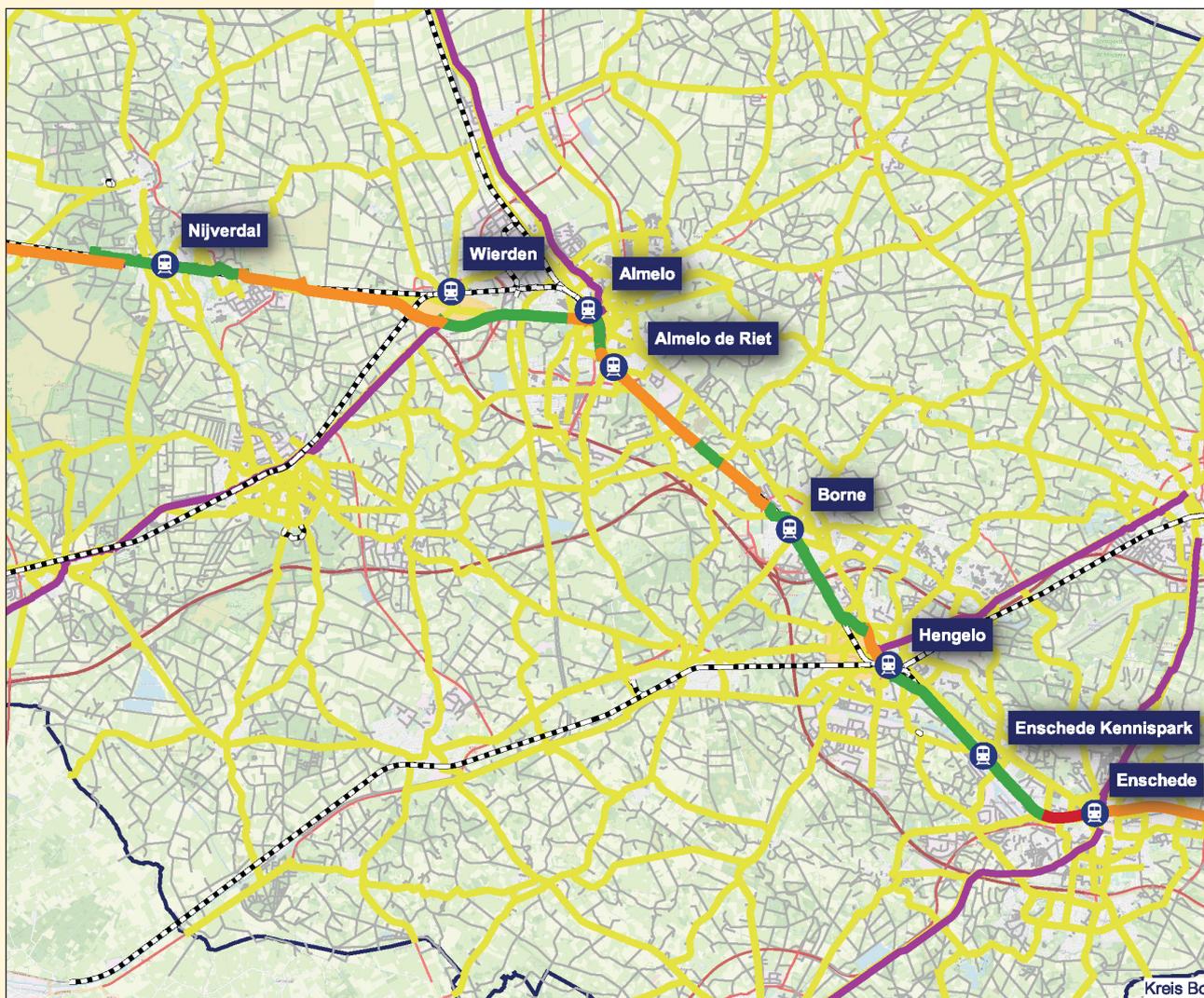
ZWOLLE – NIJVERDAL



Länge [km]:	32 km
Ortslage(n):	Innerorts; außerorts
Baulast(en)	Gemeinden, Provinz
Radverkehrsführung:	separater Radweg, Schutzstreifen, Radfahrstreifen
Potenzial [Radfahrer/d]:	<1.000 (Heinoseweg, Ganzepanweg) – 5.000 (Zwolle)
Trassenüberlagerungen:	F35
Bemerkungen:	Zubringer Bahnhalte Raalte und Heino sind von den Gemeinden festzulegen

Abschnitt 2:

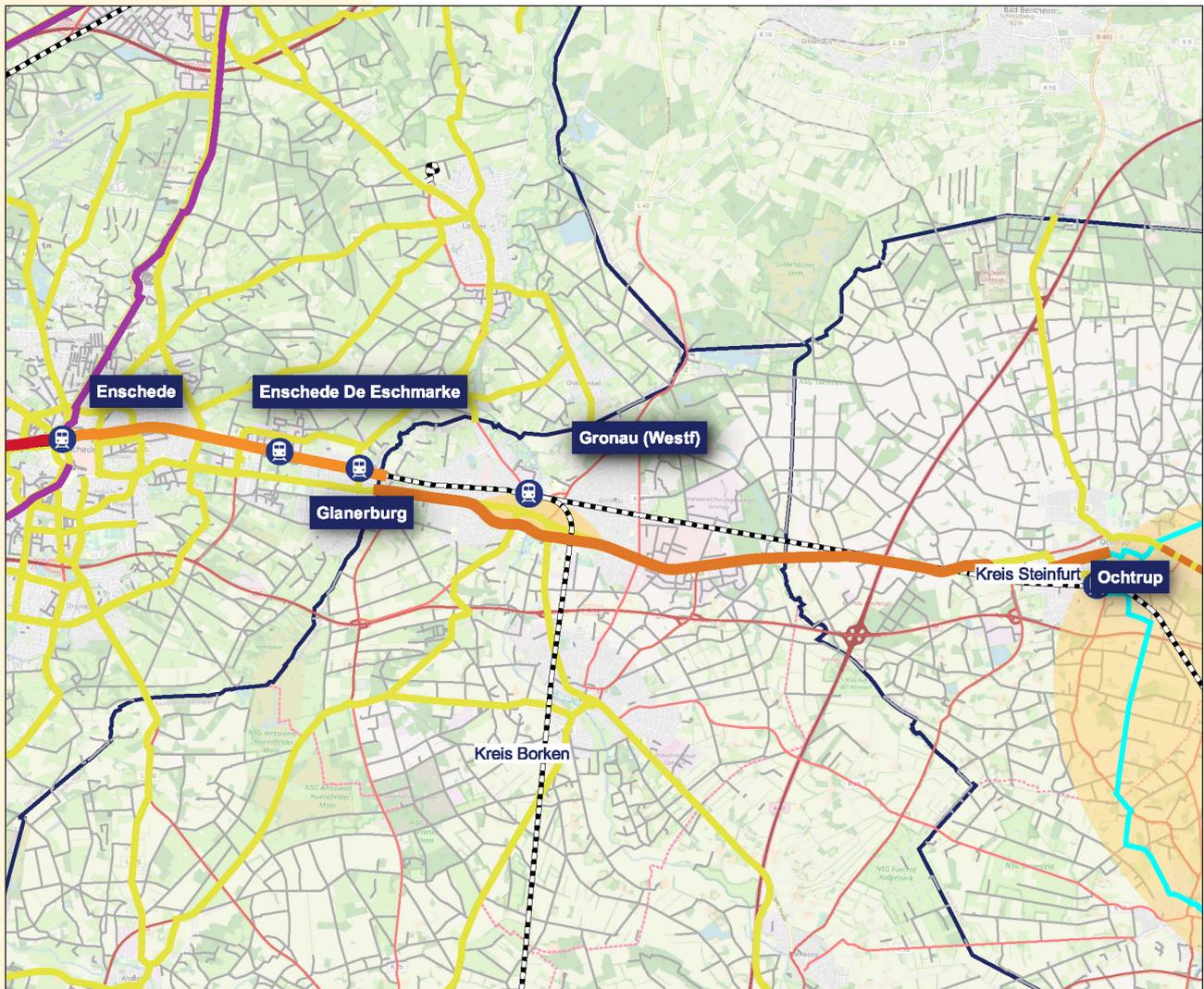
NIJVERDAL - ENSCHEDE



Länge [km]:	37 km
Ortslage(n):	Innerorts; außerorts
Baulast(en)	Gemeinden, Provinz
Radverkehrsführung:	separater Radweg, Schutzstreifen, Radfahrstreifen
Potenzial [Radfahrer/d]:	<1.000 (Alemloseweg, Borne) – >2.500 (Almelo, Hengelo, Enschede)
Trassenüberlagerungen:	F35
Bemerkungen:	Zubringer Bahnhalte Raalte und Heino sind von den Gemeinden festzulegen

Abschnitt 3:

ENSCHEDÉ - GRONAU - OCHTRUP



Länge [km]:	21 km
Ortslage(n):	Innerorts; außerorts
Baulast(en)	Gemeinden, Provinz, Kreise, Land
Radverkehrsführung:	separater Radweg, Schutzstreifen, Radfahrstreifen
Potenzial [Radfahrer/d]:	Besonders hohes Potenzial an Radfahrenden zwischen Münster-Enschede (gemäß RVK Kreis Steinfurt)
Trassenüberlagerungen:	Anschluss an F35, Alltagsroutennetz des Kreises Borken; Haupt-/Veloroutennetz des Kreises Borken (zukünftig); Haupt-/Veloroutennetz und Modellabschnitt „Schnelle Fahrradmobilität“ des Kreises Steinfurt sind von den Gemeinden festzulegen
Bemerkungen:	keine

Abschnitt 4:

OCHTRUP - STEINFURT-BURGSTEINFURT



Länge [km]:	12 km bzw. 16 km
Ortslage(n):	Innerorts; außerorts
Baulast(en)	Gemeinden, Kreis, Land
Radverkehrsführung:	separater Radweg, Schutzstreifen, Radfahrstreifen noch festzulegen
Potenzial [Radfahrer/d]:	Besonders hohes Potenzial an Radfahrenden zwischen Münster-Enschede (gemäß RVK Kreis Steinfurt)
Trassenüberlagerungen:	Haupt-/ Veloroutennetz und Modellabschnitt „Schnelle Fahrradmobilität“ des Kreises Steinfurt
Bemerkungen:	Dieser Abschnitt ist wegen unterschiedlicher Trassenvarianten zunächst nur als Korridor dargestellt. In weiteren Planungen muss nach einem Variantenvergleich eine Vorzugstrasse herausgearbeitet werden (inkl. Führungsform des Radverkehrs)

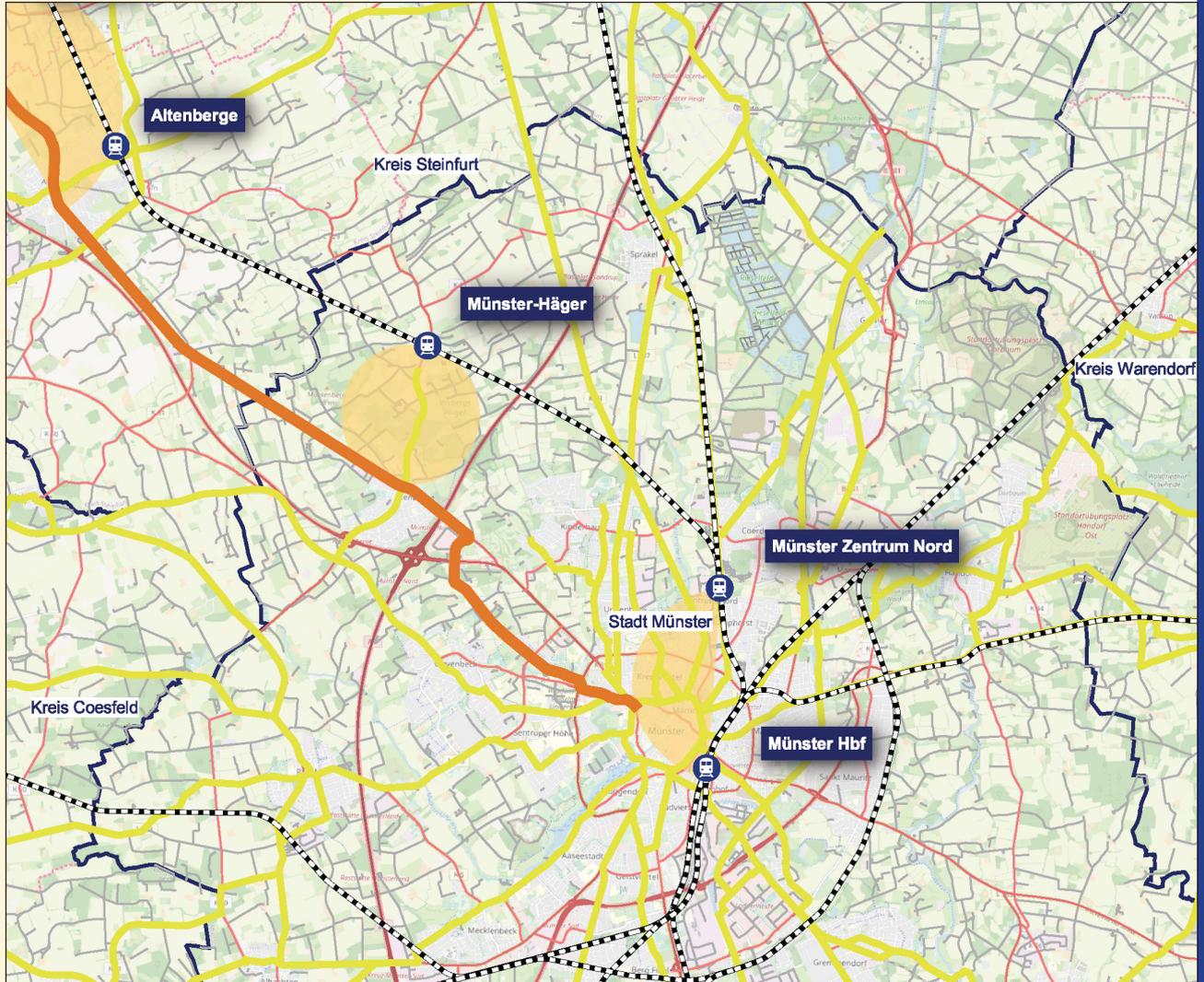
Abschnitt 5:

STEINFURT-BURGSTEINFURT -
ALTENBERGE

Länge [km]:	16 km
Ortslage(n):	Innerorts; außerorts
Baulast(en)	Gemeinden, Kreis, Land
Radverkehrsführung:	Noch festzulegen; separater Radweg entlang L510
Potenzial [Radfahrer/d]:	Besonders hohes Potenzial an Radfahrenden zwischen Münster-Enschede (gemäß RVK Kreis Steinfurt)
Trassenüberlagerungen:	Haupt-/Veloroutennetz und Modellabschnitt „Schnelle Fahrradmobilität“ des Kreises Steinfurt
Bemerkungen:	Variantenvorschläge abseits der Führung entlang der L510 (Stadt Steinfurt); Zubringer Bahnhof Nordwalde und Bahnhof Altenberge sind selbst von Gemeinden festzulegen

Abschnitt 6:

ALTENBERGE - MÜNSTER



Länge [km]:	15 km (davon Gemeindegebiet Altenberge 5 km)
Ortslage(n):	Innerorts; außerorts
Baulast(en)	Gemeinden, Kreis, kreisfr. Stadt, Land
Radverkehrsführung:	separater Zweirichtungsradweg, Fahrradstraße; teilweise noch festzulegen (Ortskern Nienberge, Horstmarer Landweg)
Potenzial [Radfahrer/d]:	Besonders hohes Potenzial an Radfahrenden zwischen Münster-Enschede (gemäß RVK Kreis Steinfurt)
Trassenüberlagerungen:	Veloroutennetz der Stadtregion Münster; Haupt-/ Veloroutennetz und Modellabschnitt „Schnelle Fahrradmobilität“ des Kreises Steinfurt.
Bemerkungen:	Zubringer Bahnhalte sind von den Kommunen selbst festzulegen