

Offenes Verfahren gemäß § 15 VgV



Los 1: Objektplanung Verkehrsanlagen

Radschnellweg RS3, 4. BA: Porta Westfalica - Minden

Leistungsbeschreibung

(Stand: 05.10.2026)

Inhalt

A.	Beschreibung des Vorhabens	2
1.	Anlass und allgemeine Ziele des Vorhabens.....	2
2.	Örtliche Gegebenheiten	2
3.	Stand der Vorbereitung	4
4.	Konkrete Planungs- und Überwachungsziele des Auftraggebers	5
5.	Finanzierung des Vorhabens	7
B.	Leistungen des Auftragnehmers	7
1.	Beauftragtes Leistungsbild	7
	Los 1: Objektplanung Verkehrsanlagen	7
2.	Stufenweise Beauftragung von Leistungsphasen	8
C.	Datenaustausch	8
D.	Zeitliche Vorgaben	9
	Anlagen	10

A. Beschreibung des Vorhabens

1. Anlass und allgemeine Ziele des Vorhabens

Radschnellwege (RSW) sind in Deutschland ein zeitgemäßes Element, das in einem Entfernungsbereich von bis zu 20 km ein attraktives, zügiges und sicheres Radfahren ermöglichen soll. Damit sollen Verlagerungen vom Auto auf das Fahrrad, insbesondere im Sinne eines Alltagsradweges erreicht und ein Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz geleistet werden.

In der Verkehrspolitik des Landes Nordrhein-Westfalen (NRW) hat der Bau von Radschnellwegen einen hohen Stellenwert!

Gemäß Straßen- und Wegegesetz NRW werden die Radschnellwege den Landesstraßen gleichgestellt und unterliegen daher den für Landesstraßen gültigen Planungsabläufen.

Per Definition sind Radschnellverbindungen des Landes Wege, Straßen oder Teile von diesen, die dem Fahrradverkehr mit eigenständiger Verkehrsbedeutung zu dienen bestimmt sind.

Im Jahr 2013 hat daher das Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW (MBSV) in Kooperation mit der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundliche Städte, Gemeinden und Kreise in NRW e.V. einen Planungswettbewerb „Radschnellwege in Nordrhein-Westfalen“ ausgeschrieben. Die Gewinner dieses Wettbewerbs erhielten die Förderung einer vertiefenden Machbarkeitsstudie und der weitergehenden Planungen.

Die Städte Minden, Porta Westfalica, Bad Oeynhausen, Löhne und Herford sind zusammen mit dem Kreis Herford als kommunale Planungsgemeinschaft als Sieger aus dem Wettbewerb hervorgegangen und erhielten daher die Förderung zur Erstellung einer vertiefenden Machbarkeitsstudie, welche bei der Erstellung der UVS zu berücksichtigen ist.

2. Örtliche Gegebenheiten

Der Radschnellweg OWL (im Folgenden RS 3 genannt) hat eine Gesamtlänge von ca. 50 km und verbindet die Städte Herford, Löhne, Bad Oeynhausen, Porta Westfalica und Minden.

Um die Planungsabläufe einfacher zu gestalten, wurde der RS3 in 4 Abschnitte unterteilt:

Abschnitt 1:	Herford bis Löhne	ca. 15,7 km
Abschnitt 2:	Löhne bis Bad Oeynhausen	ca. 10,5 km
Abschnitt 3:	Bad Oeynhausen – Porta Westfalica	ca. 9,0 km
Abschnitt 4:	Porta Westfalica – Minden	ca. 14,4 km

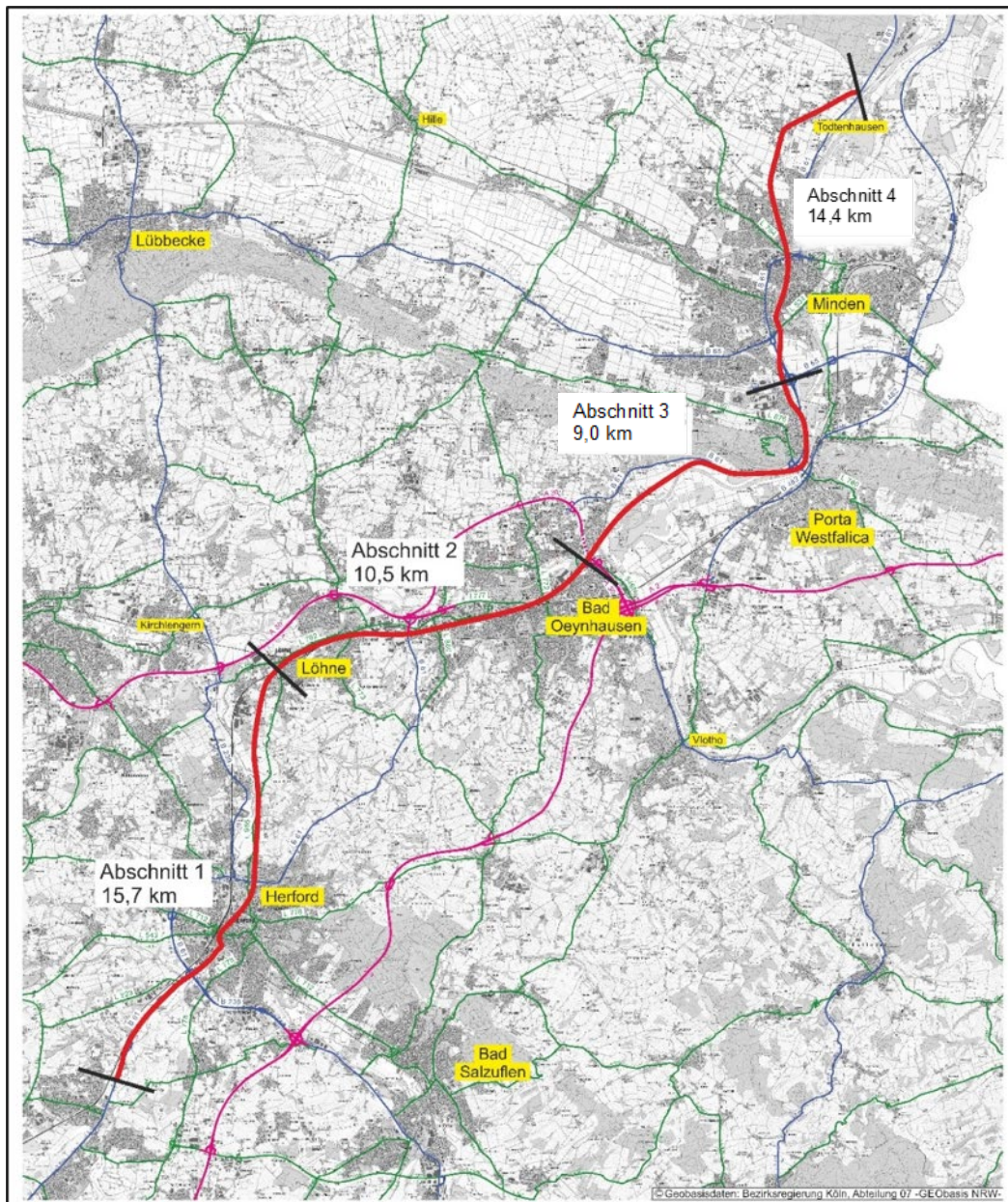


Abbildung 1: Trassenverlauf RS3

Mit der Fertigstellung der Machbarkeitsstudie im Jahr 2016 (verfügbar unter <https://www.strassen.nrw.de/de/rs3-radschnellweg-owl-medien-downloads.html>, Stand 14.04.2026) wurde dem Auftrag im Rahmen der Förderung des Landes NRW entsprochen

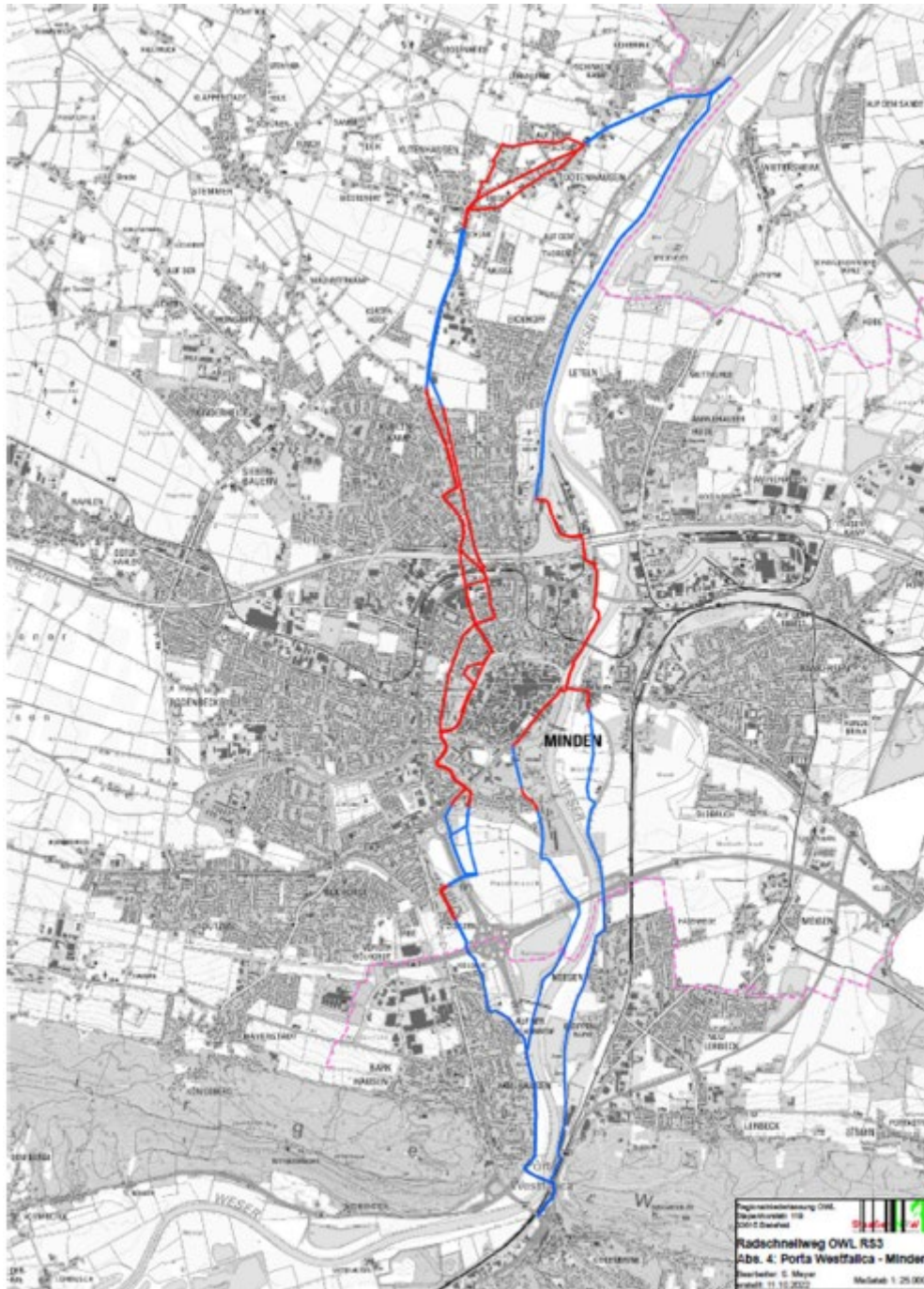


Abbildung 2: Übersicht der Planungsvarianten, Regionalniederlassung OWL

3. Stand der Vorbereitung

Anschließend an diese Machbarkeitsstudie soll nun die Planung für den 4. Abschnitt des RS3 mit der Vorplanung (Leistungsphasen 1 und 2, HOAI), mit dem Ziel der Linienzustimmung fortgeführt werden.

Im Rahmen einer im Dezember 2023 geschlossenen Vereinbarung mit dem Land Nordrhein-Westfalen, vertreten durch Straßen.NRW Regionalniederlassung OWL hat sich die Stadt Minden dazu bereit erklärt, den Abschnitt des Radschnellweges OWL auf ihrem Stadtgebiet selbst zu planen. Weiter wurde der Übergabepunkt zum 3. Abschnitt des RS3 in Porta Westfalica verlegt. Die Planung des 3. Abschnitts legt somit nicht die Weserseite bzw. den Ort der Weserquerung fest, um eine unabhängige

Linienfindung der Stadt Minden (im 4. Abschnitt) von den Planungen im 3. Abschnitt zu gewährleisten. Es können somit alle zur Verfügung stehenden Varianten untersucht werden. Daher wurde der neue Übergabepunkt der Planung an die Weserbrücke an der Portastraße (Abbildung 3, roter Kreis) verlegt, so kann das Linienfindungsverfahren der Stadt Minden variantenoffen gestaltet werden.

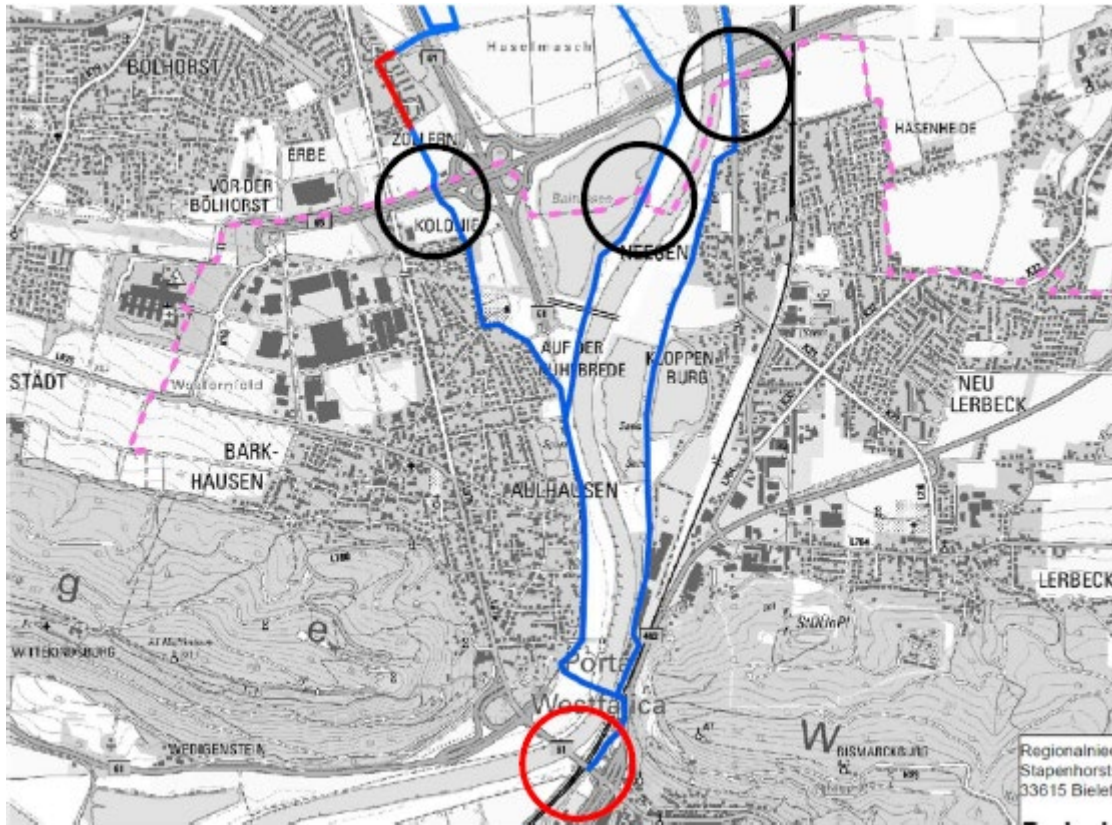


Abbildung 3: Übersicht mit Übergabepunkt Weserbrücke Portastraße

Da unter diesem Gesichtspunkt bei der Planung der Stadt Minden ein zusätzlicher Abschnitt auf Portaner Gebiet mitberücksichtigt werden muss, wurde im März 2025 die Vereinbarung noch einmal überarbeitet und eine Nachtragsvereinbarung zwischen Stadt und Straßen.NRW geschlossen. Der Abschnitt beträgt ca. 14,4 km. Für diesen Abschnitt wurde im Rahmen der Planung im Abschnitt 3 bereits eine Planung der Verkehrsanlagen erstellt. Diese Planung der Verkehrsanlagen soll nicht die Planungen des gesamten Abschnitts 4 in den neuen Abschnittsgrenzen beeinflussen und wird deshalb nicht den Ausschreibungsunterlagen beigelegt.

4. Konkrete Planungs- und Überwachungsziele des Auftraggebers

Die Objektplanungen für Straßenverkehrsanlagen sind nach den „Richtlinien zum Planungsprozess und für die einheitliche Gestaltung von Entwurfsunterlagen im Straßenbau“ (kurz: RE 2012), sowie den einschlägigen vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) herausgegebenen Regelungen (Allgemeine Rundschreiben u. a.), insbesondere den „Hinweise(n) zu § 16 FStrG“ und den („Planfeststellungsrichtlinien“), zu bearbeiten. Abweichungen bedürfen der vorherigen Anordnung oder Zustimmung des Auftraggebers.

Dabei sind insbesondere folgende Kriterien zu gewährleisten bzw. zu beurteilen:

- Planrechtfertigung,
- Verkehrsqualität,
- Verkehrssicherheit,
- Umweltverträglichkeit,
- Wirtschaftlichkeit und die Kosten.

Für das Vorhaben gelten die folgenden fachlich-inhaltlichen (insbesondere die Qualitäten und Quantitäten betreffenden) Planungs- und Überwachungsziele. Die finanziellen und zeitlichen Planungs- und Überwachungsziele ergeben sich aus den Teilen C und D dieser Leistungsbeschreibung.

Die hier zu vergebende Leistung beinhaltet die Vorplanung im Sinne der RE 2012 als Voraussetzung zur Erlangung der Linienzustimmung für Radschnellwege in Nordrhein-Westfalen. Dies entspricht den Leistungsphasen 1 (Grundlagenermittlung) und 2 (Vorplanung) der HOAI.

Aller Voraussicht nach sind für diesen Abschnitt des RS3 bis zu 25 verschiedene Trassierungsvarianten zzgl. entsprechender Untervarianten zu entwickeln und miteinander zu vergleichen (vgl. Anlage B01-3).

Für den Abschnitt 4 von Porta Westfalica bis zur Stadtgrenze Minden/ Petershagen wurden in der Machbarkeitsstudie verschiedene Führungsvarianten entwickelt, die umsetzbar erscheinen und einen hohen Nutzen (Akzeptanz und Annahme durch die Bevölkerung) versprechen. Die Varianten verlaufen auf bzw. entlang von vorhandenen Wegen (Landwirtschaft, Geh- /Radwege) und Straßen. Die Inhalte der Machbarkeitsstudie (abrufbar über den Link: <https://www.strassen.nrw.de/de/rs3-radschnellweg-owl-medien-downloads.htmlRW>) sind bei der Erstellung der Planungen der Verkehrsanlagen zu berücksichtigen.

Der Radschnellweg ist gemäß dem Leitfaden für Planung, Bau und Betrieb von Radschnellverbindungen in NRW (1. Auflage August 2019; 1. Ergänzung Februar 2020) zu gestalten. Außerdem sind als Regelwerk unter anderem die Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (H RSV, Ausgabe 2021) zu berücksichtigen, wie auch weitere anerkannte Regelwerke (ERA, RAS, etc.). Es ist besonders darauf zu achten, dass die im Leitfaden vorgegebenen Entwurfsstandards unter Berücksichtigung der Wirtschaftlichkeitsuntersuchung des Landes im Rahmen der Aufstellung des RSV-Bedarfsplans NRW eingehalten werden.

Sollten sich im Planungszeitraum geänderte Anforderungen durch die Überarbeitung oder Neuaufstellung von Regelwerken bzw. Bedarfsplänen ergeben, ist die Berücksichtigung dieser mit dem AG abzustimmen.

Die in § 2 des Ing.-Vertrags genannten Richtlinien und Regelwerke sowie die Machbarkeitsstudie und Wirtschaftlichkeitsuntersuchung des Landes zum RS 3 sind zu berücksichtigen.

Hinweise zu Positionen:

Aufgrund der Vielzahl an möglichen Fahrbeziehungen – gerade im innerstädtischen Bereich von Minden – soll in 7-8 Teilbereichen ein Vorvariantenvergleich, wie der Hauptvariantenvergleich durchgeführt werden. Dieser hat zum Ziel in den jeweiligen Teilbereichen nur noch eine Vorzugsvariante

vorliegen zu haben und somit die Anzahl an möglichen Hauptvarianten zu reduzieren. Die Anzahl der Varianten, die innerhalb eines Teilbereichs verglichen werden sollen, wird zwischen 2-7 liegen.

Für die Bewertung der einzelnen Varianten im Vorvariantenvergleich und Hauptvarianten sind die in Anlage B01-5 aufgeführten Haupt- und Unterkriterien vollständig zu berücksichtigen. Eine Abweichung von den Kriterien ist nur nach Zustimmung des Auftraggebers möglich. Die Skalen für die einzelnen Unterkriterien sind mit dem Auftraggeber abzustimmen. Für die einzelnen Vergleiche der Varianten wird das Erstellen von Bewertungsmatrizen empfohlen.

Für die kartographische Darstellung der Teilvarianten werden lediglich „Linien“ durch den AG vorgegeben.

Dem Auftraggeber ist eine Zusammenfassung/Zusammenstellung der Ergebnisse der Leistungsphase 1 „Grundlagenermittlung“ unter Angabe der Quellen in übersichtlicher und nachvollziehbarer Form zu übergeben.

5. Finanzierung des Vorhabens

Für das Vorhaben liegen bewilligte folgende Förderbescheide vor, die restlichen Mittel werden aus dem Haushalt finanziert.

Der Auftragnehmer hat diesen sowie eventuell künftig für das Vorhaben ergehende und ihm vom Auftraggeber übermittelte Zuwendungsbescheide, insbesondere deren Auflagen und sonstige Nebenbestimmungen, bei der Erbringung seiner Leistungen für das Vorhaben zu beachten und im Rahmen seiner Leistungsverantwortung für deren Einhaltung Sorge zu tragen.

B. Leistungen des Auftragnehmers

1. Beauftragtes Leistungsbild

Gegenstand des Auftrags sind die zur Umsetzung des in Teil A beschriebenen Vorhabens erforderlichen **Objektplanungsleistungen für das Leistungsbild Verkehrsanlagen (Los 1)** sowie die **Fachplanungsleistungen für die Umweltverträglichkeitsstudie (Los 2)**. Diese Planungsleistungen werden in zwei verschiedene Lose aufgeteilt, die in getrennten Leistungsbeschreibungen beschrieben werden. Gegenstand in diesem Los sind die Leistungen des Loses 1.

Weitere Planungsleistungen werden – soweit erforderlich – separat vergeben und sind daher nicht Gegenstand dieses Auftrages.

Los 1: Objektplanung Verkehrsanlagen

Das Los 1 entspricht dem Leistungsbild **Objektplanung Verkehrsanlagen** gemäß § 47 HOAI i. V. m. Anlage 13 zur HOAI in den Leistungsphasen 1 und 2.

Der Auftragnehmer hat zu den beauftragten Leistungsphasen sämtliche Leistungen zu erbringen, die im beigefügten Leistungsverzeichnis für dieses Los (Anlage B01-1.1) ausdrücklich aufgeführt sind.

2. Stufenweise Beauftragung von Leistungsphasen

Sämtliche Leistungsbilder und Leistungsphasen werden unmittelbar beauftragt. Eine stufenweise Beauftragung findet nicht statt.

C. Datenaustausch

Ergänzende Vorgaben zum Austausch digitaler Daten zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer für Planungsleistungen

Die Verwendung von Fachbedeutungen ist beim Landesbetrieb Strassen.NRW verbindlich vorgeschrieben. Maßgebend ist die jeweils aktuelle Fachbedeutungsliste, veröffentlicht auf www.okstra.de – Fachbedeutungslisten – Nordrhein-Westfalen (<http://www.okstra.de/laenderlisten/>). Diese Vorgabe gilt auch für den Auftragnehmer, der für Straßen.NRW als Auftraggeber die Projektbearbeitung von Straßenplanungen/Straßenentwürfen durchführt. Vom Auftragnehmer ist für die Bearbeitung von Straßenplanungen/Straßenentwürfen, sofern verfügbar, eine für die geforderte Aufgabenerfüllung geeignete Straßenplanungsfachsoftware einzusetzen, die die OKSTRA® Klassenbibliothek (OKLABI- min. in der OKSTRA®-Version 2.017) und den aktuellen Fachbedeutungskatalog für Nordrhein-Westfalen implementiert hat.

Im Ergebnis vertraglich vereinbarter Leistungen sind immer digitale Daten zu liefern, die in offenen maschinenlesbaren Formaten vorliegen und gemeinsam mit den zugehörigen Metadaten (Beschreibung der gelieferten Daten) zu übergeben sind. Alle Ergebnisse in digitaler Form müssen mit der beim Auftraggeber eingeführten Hard- und Softwareausstattung weiterbearbeitbar sein. Der Auftraggeber setzt zzt. VESTRA **Infravision** für die Straßenplanung ein. Für den Datenaustausch zwischen Auftraggeber und Auftragnehmer sind entsprechend dem allgemeinen Rundschreiben ARS 24/2010 des BMVI (www.okstra.de) OKSTRA-basierte Datenaustauschformate zu verwenden, sofern die eingesetzten Straßenplanungsfachsoftware dies technisch umsetzen kann.

Sofern der Auftragnehmer über das Entwurfsprogramm VESTRA **Infravision** verfügt, erfolgt die Datenübergabe in Form von kompletten VESTRA **Infravision** Projekten, die außer allen Grunddaten und Ergebnissen auch alle notwendigen Steuerdateien, Symbolbibliotheken bzw. notwendigen Ergänzungen z.B. benutzerdefinierter Querprofilbausteine enthalten. Verwendet der Auftragnehmer ein VESTRA-System mit den Plattformen AutoCAD, AutoCAD Civil 3D, AutoCAD Map 3D, BricsCAD oder die Multicad-Lösung VESTRA Infravision sind aufgrund der nichtkompatiblen Datenbanken die Lageplandaten zusätzlich in Form des AKG-spezifischen Datenformates *.C01 zu übergeben. Für die Projektbearbeitung ist in VESTRA die Katalogeinstellung ‚Nordrhein-Westfalen‘ inkl. Ebenenbelegung zu verwenden.

Für die Projektbearbeitung in der Straßenplanungsfachsoftware sind Zeichnungsdaten (dxf/dwg – Datenformat) zulässig, wenn der Auftragnehmer nicht über ein VESTRA-System oder eine mit OKSTRA-basierten Datenaustauschformate kompatible Straßenplanungsfachsoftware verfügt. Der Auftragnehmer ist vor dem Vertragsabschluss über die eingesetzte Straßenplanungsfachsoftware zu unterrichten.

Die Straßenplanungsfachsoftware muss die Vorgaben aktueller Regelwerke und dem aktuellen Stand der Technik umsetzen können. Darüber hinaus gibt der Auftraggeber keine strikte Vorgabe an die zu verwendende Software.

Beim Datenaustausch der Zeichnungsdatei sind Genauigkeits- und Informationsverluste zu minimieren. Weitere Ausnahmen bedürfen der ausdrücklichen Zustimmung des Auftraggebers.

Die digitalen Daten sind gem. § 3 und § 11 der Allgemeinen Vertragsbedingungen für freiberufliche Leistungen im Straßen- und Brückenbau (AVB F-StB Ausgabe 2018) herauszugeben und gehen in das Eigentum des AG über.

Wird eine Straßenplanungsfachsoftware eingesetzt, die OKSTRA-basierte Datenaustauschformate nutzt, behält sich der Auftraggeber vor, die korrekte und konsequente Anwendung der OKSTRA-Fachbedeutungen – ‚Nordrhein-Westfalen‘ zu prüfen. Genauso hat in diesem Fall der Auftragnehmer bei allen Besprechungsterminen und Zwischenergebnispräsentationen sowie für die Freigabe von Abschlagszahlungen die korrekte Anwendung der Fachbedeutungen durch Vorlage der Ergebnisdateien des OKSTRA –Werkzeuges (die Ergebnisliste ‚*-pruefen.log‘ und die grafische Ausgabe ‚*.svg‘) nachzuweisen.

D. Zeitliche Vorgaben

Der Auftragnehmer hat mit der Erbringung seiner Leistungen unverzüglich nach Auftragserteilung zu beginnen. Als Planungs- und Überwachungsziele werden folgende Terminziele vereinbart:

Lfd Nr.	Arbeitsschritt	Zuständigkeit/Büro	Zeitpunkt
1.1	Ausarbeitung für den Vorabvariantenvergleich - ausreichend abwägbar, Linienführung + Querschnitt	Verkehrsplaner	Anfang - Mitte 2027
1.2	Raumanalyse + Kartierung des Planungsraums	Landschaftsplaner	Anfang - Mitte 2027
2	Übersendung der Varianten für den Vorabvergleich an das Landschaftsbüro	Verkehrsplaner	Mitte 2027
3	Vorabvariantenvergleich aus umweltfachlicher, verkehrlicher und kostentechnischer Sicht	Verkehrsplaner u. Landschaftsplaner	Mitte 2027 - Anfang 2028
4	Abwägung, welche Varianten des Vorabvariantenvergleichs in den Hauptvariantenvergleich einfließen sollen	RNL OWL und Stadt Minden	Q1 2028
5	Ausarbeitung der Varianten für den Hauptvariantenvergleich	Verkehrsplaner	Q2 2028 - Ende 2028
6	Übersendung der Varianten für den Hauptvariantenvergleich an das Landschaftsbüro	Verkehrsplaner	Ende 2028
7	Variantenvergleich aus umweltfachlicher, verkehrlicher und kostentechnischer Sicht	Verkehrsplaner u. Landschaftsplaner	Ende 2028 - Ende 2029
8	Abwägung / Entscheidung für eine Vorzugsvariante für die Linienzustimmung	RNL OWL und Stadt Minden	Q1 2030

Der AN hat dem AG unaufgefordert zum Beginn jedes Quartals der Bearbeitung in einer (kurzen) E-Mail den aktuellen Stand der Bearbeitung mitzuteilen (E-Mail an die Stadt Minden und an Straßen.NRW - die direkten Ansprechpartner werden im Auftaktgespräch festgelegt).

Die genannten Termine und Fristen gelten uneingeschränkt sofern nicht in Absprache mit dem AG im Verlauf der Bearbeitung andere Termine vereinbart werden. Sollte es von Seiten des AN zu Verzögerungen kommen, sind diese frühzeitig inkl. einer Begründung dem AG schriftlich mitzuteilen. Auch der AG wird den AN frühzeitig über evtl. eintretende Terminänderungen informieren, so dass zwischen AG und AN neue Termine und Fristen abgestimmt werden können.

Die Änderung von Fristen und Terminen erfolgt schriftlich im Einvernehmen zwischen AG und AN.

Anlagen

B01-1.1 Leistungsverzeichnis Verkehrsanlagen

B01-2.1 Leistungsverzeichnis Umweltverträglichkeitsstudie

B01-3 Lageplan Untervariantenvergleiche

B01-4 Lageplan Untersuchungsgebiet UVS

B01-5 Bewertungskriterien Verkehrsanlagen