

Datum: 17.04.2015

Az.: ir-na

Beschlussvorlage - öffentlich -

	Beratungsfolge	Datum
1.	Ausschuss für Stadtentwicklung, Strukturwandel und Wirtschaftsförderung	12.05.2015
2.	Ausschuss für Umwelt, Bauen und Verkehr	19.05.2015

Betreff:

Radschnellweg Ruhr (RS 1);

hier: Kernaussagen der Machbarkeitsstudie und Perspektiven

Bestandteile dieser Vorlage sind:

1. Das Deckblatt
2. Der Beschlussvorschlag und die Sachdarstellung
3. 2 Anlagen

Der Bürgermeister In Vertretung Dr.-Ing. Peters Erster Beigeordneter	
---	--

Amtsleiter Reichling	Sachbearbeiter Irmisch	
-----------------------------	-------------------------------	--

Beschlussvorschlag:

Die vorliegenden Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Ruhr (RS 1) werden unterstützt. Die Stadt Bergkamen bekennt sich zu dem Ziel einer zeitnahen Realisierung.

Die Verwaltung wird beauftragt, an Schritten zur Umsetzung aktiv mitzuwirken sowie an Gesprächen zur Finanzierung und Trägerschaft für die Region teilzunehmen und fortlaufend zu berichten.

Sachdarstellung:

Nachdem bereits in der vom Regionalverband Ruhr beauftragten Konzeptstudie, vorgestellt im Ausschuss für Stadtentwicklung, Strukturwandel und Wirtschaftsförderung der Stadt Bergkamen vom 12.03.2013, die grundsätzliche Machbarkeit des Projektes ermittelt wurde, ist am 05.09.2014 die Machbarkeitsstudie der Öffentlichkeit vorgestellt worden.

Auf der Internetseite www.rs1.ruhr sind alle Informationen dazu gebündelt, auch die Machbarkeitsstudie steht zum kostenlosen Download bereit.

Das Ruhrparlament hat in der Sitzung des Planungsausschusses vom 04.03.2015 sowie in der Verbandsversammlung am 27.03.2015 der nachfolgend im Wortlauf wiedergegebenen Vorlage sowie einem gleichlautenden Beschlussvorschlag zugestimmt.

Alle beteiligten Kommunen und Städte sind in die Erstellung der Studie eingebunden. Außerdem sind an der Planung externe Akteure wie Landschaftsbehörden, Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes, Landesbetrieb StraßenNRW, NABU etc. beteiligt. Der Projektträger ist der Regionalverband Ruhr.

Um nach der Zustimmung des Ruhrparlamentes ein weiteres deutliches Zeichen für den Radschnellweg RS 1 auch von den beteiligten Städten und Kommunen zu erhalten, wurde im Arbeitskreis RS 1 beschlossen, die „RVR-Vorlage“ auch in die kommunalen Gremien einzubringen, um die schnellstmögliche Realisierung des Radschnellweges weiter voranzutreiben (siehe hierzu **Anlage 1** „Aktuelles aus dem Regionalverband Ruhr“, Dienstag, 03. März 2015, Quelle: Internet).

Der nachfolgende Text entspricht dem Wortlaut der Vorlage des RVR:

Entsprechend des Beschlusses der Verbandsversammlung vom 20.06.2011 (DRS 12/0381) hat der Regionalverband Ruhr (RVR) im Februar 2012 die Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg beauftragt. Diese ist vom Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI) aus Mitteln des Nationalen Radverkehrsplanes zu 100 % finanziert worden. Die Ergebnisse der Studie sind auf drei teilregionalen Dialogveranstaltungen mit Vertreterinnen und Vertretern von Verwaltung, Politik und Verbänden aus der Region und den beteiligten Kommunen vorgestellt und diskutiert worden: am 11.09.2014 in Dortmund für den östlichen, am 12.09.2014 in Bochum für den mittleren und am 17.09.2014 in Duisburg für den westlichen Abschnitt.

Unmittelbar vor diesen drei teilregionalen Veranstaltungen ist die Machbarkeitsstudie am 05.09.2014 auf einer gemeinsamen Pressekonferenz vom BMVI als Fördermittelgeber vertreten durch die Parlamentarische Staatssekretärin Katherina Reiche sowie vom RVR als Fördermittelnehmer durch die Regionaldirektorin sowie den Bereichsleiter Planung der Öffentlichkeit vorgestellt worden. Die Studie ist über die Webseite www.RS1.ruhr kostenfrei abrufbar.

Mit der Erarbeitung der Hauptstudie (Linienführung, infrastrukturelle Anforderungen, Gestaltungshandbuch etc.) ist ein Planerkonsortium der Büros Planersocietät (Dortmund), Planungsbüro DTP (Essen), Planungsbüro VIA eg (Köln) und OrangeEdge (Hamburg) beauftragt worden. Parallel und in ständiger Abstimmung mit der Hauptstudie hat die Agentur tippingpoints (Bonn) ein Kommunikationskonzept für den RS1 erarbeitet. Das Büro TCI Röhling (Waldkirch) hat die Nutzen-Kosten-Analyse erstellt.

Der Erarbeitungsprozess der Machbarkeitsstudie wurde unter Federführung des RVR kontinuierlich durch einen interkommunalen Arbeitskreis fachlich begleitet, in dem neben den beteiligten kommunalen Partnern Duisburg, Mülheim a. d. Ruhr, Essen, Gelsenkirchen, Bochum, Dortmund, Kreis Unna, Stadt Unna, Kamen, Bergkamen und Hamm auch das Land NRW (Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr), Straßen.NRW, die Wasser- und Schifffahrtsverwaltung des Bundes (WSV), der Allgemeine Deutsche Fahrrad Club (ADFC) und Institutionen des Naturschutzes vertreten waren. Grundlegende strategische Zielsetzungen wurden in einem zweimal tagenden Lenkungskreis mit den zuständigen Beigeordneten beraten.

Auf Wunsch des Fördermittelgebers hat der RVR parallel einen bundesweiten Arbeitskreis organisiert und damit eine fachliche Informations- und Diskussionsplattform geschaffen, die den nationalen Modellcharakter des Projektes unterstreicht.

Die Geburtsstunde des Projektes Radschnellweg Ruhr geht auf das Kulturhauptstadtjahr 2010 zurück, als 3 Millionen Menschen an dem Tag des Kulturprojektes „Stilleben“ aus der gesperrten A 40 einen Stadtboulevard machten und sich mit dem Fahrrad zwischen den Städten bewegten. In Anknüpfung an das laufende RVR-Projekt „Rheinische Bahn“ entstand die Idee einer durchgehenden hochwertigen Radschnellverbindung zwischen Duisburg und Dortmund mit Fortsetzung bis Hamm. Weitere Impulsgeber für die Projektidee waren positive ausländische Beispiele insbesondere aus den Niederlanden und Kopenhagen, wo seit Jahren Programme für sog. „Fietssnelwege“ bzw. Cycle Super Highways umgesetzt werden.

Die Entwicklung leistungsfähiger, zugleich stadt- und umweltverträglicher Mobilitätskonzepte ist eine der großen Herausforderungen in den meisten Metropolen und Ballungsräumen weltweit. In den letzten Jahren wurde immer deutlicher, dass regionale und verkehrsmittelübergreifende Planungsansätze notwendig sind, um den stetig komplexeren Herausforderungen urbaner Verdichtungsräume gerecht zu werden. Dabei spielt das Fahrrad als besonders umweltfreundliches und ressourcenschonendes Verkehrsmittel eine zentrale Rolle.

Durch die rasante technische Entwicklung immer leistungsstärkerer und komfortablerer Pedelecs können heute deutlich größere Entfernungen im Fahrradverkehr zurückgelegt und neue Zielgruppen angesprochen werden. Dadurch wird das Fahrrad, gerade auch im Alltagsverkehr, zu einer echten Alternative insbesondere im Bereich der Nahmobilität. Diese Entwicklung ist für den polyzentrischen Ballungsraum der Metropole Ruhr mit seinen nahen Distanzen zwischen den Städten und Kreisen von besonderer Bedeutung. Mit dem Radschnellweg Ruhr (RS 1) wird eine komfortable und sichere Infrastruktur für den Radverkehr geschaffen, die dieser Entwicklung Rechnung trägt (Premiumradweg). Er verbindet die großen Oberzentren und Hochschulen der Region und verläuft durch die zentralen urbanen Räume in der Hauptnachfrageachse für Mobilität in der Metropole Ruhr. Mit gut 101 km ist er der längste Radschnellweg überhaupt.

Vor allem für längere Strecken mit dem Rad gilt: sicher, komfortabel und zügig. Entsprechend sollen überdurchschnittlich hohe, auf Landesebene entwickelte Ausbau- und Qualitätsstandards bzgl. Breite, Oberfläche, Geradlinigkeit, weitgehende Kreuzungsfreiheit, Beleuchtung usw. realisiert werden. Mit dem RS 1 werden in vielen Fällen neue städtische Qualitäten geschaffen; dabei spielt die Linienführung eine entscheidende Rolle.

Bausteine und Kernergebnisse der Machbarkeitsstudie

Die vorliegende Machbarkeitsstudie belegt die Machbarkeit der untersuchten Linienführung. Sie beleuchtet die vielfältigen, für die Umsetzung eines derart ambitionierten Projektes relevanten planerischen Aspekte, wobei verschiedene allgemein übertragbare Lösungsvorschläge, insbesondere für den urbanen Raum, im Rahmen eines Planungs- und Gestaltungshandbuchs entwickelt werden. Auf Basis der ermittelten Kostenschätzung wurde erstmals für ein derartiges Radwegeprojekt eine Nutzen-Kosten-Analyse erstellt. Weiterhin ist ein Kommunikationskonzept wesentlicher Teil der Machbarkeitsstudie.

Die Kernergebnisse der Machbarkeitsstudie lassen sich wie folgt zusammenfassen:

- Der RS 1 hat ein enormes Nachfragepotenzial im unmittelbaren zwei Kilometer-Einzugsbereich der Strecke (rd. 1,6 Mio. Einwohner, 430.000 Arbeitsplätze, rd. 150.000 Studierende)
- Rd. 92 % der Strecke verläuft auf vorhandenen Verkehrswegen, ca. 32 % auf ehemaligen Bahntrassen, ca. 43 % auf auszubauenden Wegen und ca. 17 % in umgebautem Straßenraum.
- Die Kostenschätzung hat insgesamt 183,7 Mio. € ergeben, dies entspricht rd. 1,81 Mio. €/km und damit Erfahrungswerten mit vergleichbaren europäischen Projekten
- Einen Großteil der ermittelten Kosten beanspruchen Ingenieurbauwerke wie Brücken und Unterführungen zur Wahrung der vorgegebenen NRW-Qualitätsstandards
- Die Nutzen-Kosten-Analyse ergibt ein positives Nutzen-Kosten-Verhältnis von 4,8
- Der RS 1 bewirkt rd. 50.000 PKW-Fahrten weniger pro Tag mit entsprechend positiven Auswirkungen auf Umwelt, Klima und Gesundheit
- Der RS 1 ist ein Gewinn an Lebens- und Stadtqualität
- Der RS 1 ist ein Alleinstellungsmerkmal der Metropole Ruhr. In Qualität, Umfang und Lage ist er einzigartig und damit schon jetzt beispielgebend für weitere Projekte in NRW und in anderen Bundesländern
- Der RS 1 ist eine Infrastruktur für alle Einkommens- und alle Altersgruppen
- Der RS 1 ist Rückgrat der 2012 beschlossenen Regionalen Radwegekonzeption der Metropole Ruhr und ist eng verzahnt mit den kommunalen Radwegenetzen
- Die weitere Umsetzung des Projektes erfordert eine der Bedeutung der Infrastruktur angepasste Trägerschafts- und Finanzierungsstruktur unter Beteiligung von Bund, Land und kommunaler Ebene.

Perspektiven, Finanzierung und Trägerschaft

Die Machbarkeitsstudie bietet eine solide Grundlage für den weiteren politischen Beratungs-, Planungs- und Kommunikationsprozess in der Öffentlichkeit. Im Rahmen der weiteren Planung und Bürgerbeteiligung sind für Teilabschnitte der vorgeschlagenen Linienführung sicherlich auch noch Varianten einzubeziehen und Detaillösungen zu entwickeln.

Von entscheidender Bedeutung ist jedoch die Lösung der zentralen Fragen bzgl. Finanzierung und Trägerschaft. Die Kostenschätzung zeigt, dass unter den bisherigen Förderbedingungen für Radverkehrsanlagen die Realisierung des Radschnellweges weder durch die Kommunen noch durch den RVR möglich ist. Aus der überörtlichen Verbindungsfunktion, dem bundesweiten Modellcharakter als innovative Verkehrsinfrastruktur und dem Entlastungspotenzial für Bundesfernstraßen lässt sich eine Verpflichtung übergeordneter Planungsebenen zur Übernahme der Baulastträgerschaft für Radschnellwege ableiten.

Vorgesehen ist die Einrichtung eines gemeinsamen Arbeitskreises bestehend aus Bund, Land, Kommunen bzw. dem RVR, um Finanzierungsmöglichkeiten anhand bestehender

Förderkulissen und noch zu entwickelnder Fördertatbestände bundes-, landes- sowie ressortübergreifend zu erarbeiten. Dabei ist die Frage der Sicherstellung eines langfristigen Qualitätsmanagements für Radschnellwege und die Bereitstellung der entsprechenden Mittel für die Unterhaltung einzubeziehen. Sowohl der Bund als auch das Land NRW haben ihre Bereitschaft signalisiert, gemeinsam mit den kommunalen Partnern tragfähige Lösungen zu erarbeiten. Das Land NRW hat erklärt, noch in dieser Legislaturperiode das Straßen- und Wegegesetz zu novellieren und Radschnellwege als sog. Landesradwege in die Baulast des Landes zu übernehmen.

Der RVR steht mit dem Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr (MBWSV) im Hinblick auf die Einrichtung des o. g. Arbeitskreises bereits in Gesprächen. Seitens des MBWSV ist ein hohes Maß an Unterstützung für die Umsetzung des RS 1 bereits mehrfach öffentlich bekundet worden. Direkt zu Beginn dieses Jahres hat Landesverkehrsminister Michael Groschek am 02.01.2015 betont „der Radschnellweg Ruhr sei ein Schatz, den wir heben müssen. Ich setze darauf, dass wir mit vielen Partnern den RS 1 anschieben.“ Anlass hierzu waren die Ergebnisse einer repräsentativen Umfrage, die das FORSA-Institut für den Initiativkreis Ruhr erstellt hat. 63 Prozent der befragten Bürgerinnen und Bürger des Ruhrgebietes sprechen sich hiernach für den Bau des RS 1 aus.

Als Voraussetzung für Verhandlungen mit dem Bund zu einem Finanzierungs- und Trägerschaftskonzept wird seitens des MBWSV die Notwendigkeit gesehen, dass sich die Region in einem ersten Schritt zu der Realisierung des RS1 im Grundsatz bekennt. Mit Blick auf zielführende und erfolgversprechende Gespräche mit dem Bund soll mit diesem Grundsatzbeschluss gewährleistet werden, dass nach dem Abschluss entsprechender Verhandlungen auch eine zeitnahe Realisierung in Aussicht gestellt werden kann. Durch die Beteiligung des RVR an diesen Gesprächen soll die fortlaufende Information der Region und der unmittelbar beteiligten Kommunen gewährleistet werden.

Der RS 1 als Zukunftsband der städtebaulichen Entwicklung und Erneuerung

Bereits entlang der fertiggestellten Radwegetrasse auf der Rheinischen Bahn von der Universität Essen bis zur Stadtgrenze Mülheim an der Ruhr wird deutlich, welche städtebaulichen Impulse durch öffentliche und private Investitionen ausgelöst werden können. Durchgeführte Fassadensanierungen bei etlichen Häusern zu der neu gebauten Radwegetrasse haben aus der ehemaligen „Hinterhoflage“ zur ehemaligen Bahnstrecke eine neue Vorderfront entstehen lassen. Wichtige städtebauliche Entwicklungsmaßnahmen wie das „Ruhrbania“ in Mülheim an der Ruhr sowie das Uferviertel mit dem Niederfeldsee in Essen-Altendorf, der Krupp-Gürtel und das neu entstandene Uni-Quartier in Essen werden durch die hochwertige Rad- und Fußwegeverbindung miteinander verbunden.

Der RS 1 kann somit sowohl bei bereits geplanten Entwicklungsmaßnahmen ergänzende Qualitäten als Freiraum- oder Grünverbindung schaffen, als auch Impulse für neue städtebauliche Entwicklungsprojekte auslösen. Die Beteiligung der Anlieger entlang des RS 1 ist entscheidend, um ihre Belange in angemessener Form berücksichtigen zu können. In enger Zusammenarbeit mit den Städten ist es für den RVR vorstellbar, solche Entwicklungspotentiale als integrative Maßnahmen im Zusammenhang und in Ergänzung zum RS1 zu ermitteln. Das MBWSV hat bereits signalisiert, dass ein ernsthaftes Interesse an einer Verknüpfung zwischen dem RS 1 mit städtebaulichen Impulsen und Aufwertungsstrategien besteht. Dies könnte dann durch Maßnahmen aus der Städtebauförderung unterstützt werden. Der RVR wird das Interesse seitens der Kommunen an einer vertiefenden Untersuchung abfragen und den Gremien hierüber berichten.

Fazit und nächste Schritte

Die Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Ruhr kommt zu dem Ergebnis, dass die geplante Trasse zwischen Duisburg und Hamm mit den Qualitätskriterien des Landes grundsätzlich realisierbar ist. Einzelne Detailfragen der Trassenführung können und sollen noch im Rahmen der nächsten Planungsschritte näher bestimmt und unter Beteiligung des RVR abschließend durch die hierfür zuständigen kommunalen Gremien entschieden werden. Die erstmals in Deutschland für ein Radverkehrsprojekt erstellte Nutzen-Kosten-Analyse weist nach, dass die Investitionskosten für den RS 1 mit dem Nutzenfaktor von 4,8 einen hohen volkswirtschaftlichen Gewinn für die Metropole Ruhr auslösen.

Mit dem RS 1 bekommt die Metropole Ruhr eine Vorreiterrolle in Sachen umweltschonender, gesunder und nachhaltiger Mobilität und ein Projekt mit bundesweiter Strahlkraft. Die Gesamtregion und die unmittelbar beteiligten Kommunen haben die Erstellung der Machbarkeitsstudie mit hoher Motivation und Engagement begleitet. Dieses Engagement soll nun verstetigt werden, um den Radschnellweg Ruhr nach dem Vorliegen eines Finanzierungs- und Trägerschaftskonzeptes zeitnah von Duisburg bis Hamm zu realisieren.

Die Realisierung dieser hoch innovativen und zukunftsweisenden Infrastruktur kann nur mit vielen Partnern gemeinsam erfolgreich gelingen. Eine alleinige Finanzierung und Trägerschaft durch die Kommunen und/oder durch den Regionalverband Ruhr ist mit Verweis auf die angespannte Haushaltslage nicht darstellbar. Dieses Projekt mit nationaler Strahlkraft ist nur mit Investitionszuschüssen seitens der Europäischen Union, des Bundes und des Landes realisierbar, ohne hierbei andere Verkehrsträger zu vernachlässigen. Es ist ein Finanzierungs- und Trägerschaftskonzept zwischen Bund, Land und Kommunen unter Berücksichtigung ihrer finanziellen Leistungsfähigkeit zu erarbeiten.