

Datum: 12.02.2013

Az.: 66 ir-na

## Beschlussvorlage - öffentlich -

	Beratungsfolge	Datum
1.	Ausschuss für Stadtentwicklung, Strukturwandel und Wirtschaftsförderung	12.03.2013

**Betreff:**

Radschnellweg Ruhr  
- Planungsstand -

**Bestandteile dieser Vorlage sind:**

1. Das Deckblatt
2. Der Beschlussvorschlag und die Sachdarstellung
3. 5 Anlagen

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

Amtsleiter  Boden	Sachbearbeiter  Irmisch	
-------------------------	-------------------------------	--

**Beschlussvorschlag:**

1. Der Ausschuss für Stadtentwicklung, Strukturwandel und Wirtschaftsförderung nimmt den Bericht zur Kenntnis und beauftragt die Verwaltung, die weiteren Arbeitsschritte zu begleiten.
2. Die Verwaltung unterrichtet die Gremien regelmäßig über den Verfahrensstand und bereitet die erforderlichen Beschlüsse nach Vorlage der endgültigen Konzeption vor.

**Sachdarstellung:****Anlass und Ziel**

Staufrei, zügig, sicher und komfortabel zur Arbeit kommen, das ist das Ziel des ca. 85 km langen Radschnellweges Ruhr, der die Zentren der Städte von Duisburg über Essen, Bochum, Dortmund, Kreis Unna bis zur Stadt Hamm miteinander verbinden soll. Diese zentrale Ost-West-Verbindung, die möglichst entlang der A 40/B 1 verlaufen soll und sich einbindet in das regionale Radwegenetz der Metropole Ruhr soll Berufspendlerinnen und Berufspendlern das Umsteigen vom Auto auf das Rad erleichtern (Anlage 1).

In der Verbandsversammlung am 20.06.2011 hat der Regionalverband Ruhr (RVR) beschlossen, eine Konzeptstudie für einen Radschnellweg in Ost-West-Richtung erstellen zu lassen. Es handelt sich hierbei um ein beschlossenes Leitprojekt der Städtegemeinschaft „Ruhr 2030“. Durch die acht direkt beteiligten kommunalen Gebietskörperschaften (Oberbürgermeisterinnen und Oberbürgermeister), dem Landrat, dem Vorsitzenden der Verbandsversammlung sowie die Regionaldirektorin des RVR und dem parlamentarischen Staatssekretär für Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen wurde am 19.12.2011 eine Absichtserklärung (Letter of Intent) unterzeichnet, womit der gemeinsame Wille zur Umsetzung dieses Projektes dokumentiert wird.

Damit der Radverkehr auf dem geplanten Radschnellweg Ruhr reibungslos funktionieren kann, wurden Qualitätskriterien (Anlage 2) festgelegt. Demnach soll die Strecke möglichst gradlinig und kreuzungsfrei mit einer Breite zwischen 4 m und 6 m und einem asphaltierten Oberflächenbelag hergestellt werden. Man strebt eine möglichst ebene Streckenführung an mit entsprechendem Ausbau von Rädern, Windschutzeinrichtungen, Beschilderungen und Markierungen. Der Weg soll beleuchtet sein, die Querungen, Zubringer und Ampelschaltungen werden radlerfreundlich geschaltet, der Fußgängerverkehr wird separiert geführt.

**Konzeptstudie**

Der RVR hat den Auftrag für diese Konzeptstudie in Kooperation mit den acht beteiligten kommunalen Gebietskörperschaften und mit finanzieller Unterstützung durch das Ministerium für Wirtschaft, Energie, Bauen, Wohnen und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen an die „Planersocietät - Stadtplanung, Verkehrsplanung, Kommunikation“ in Dortmund vergeben.

Als wesentliches Ergebnis dieser Studie wird festgehalten, „... dass der Radschnellweg von Duisburg nach Hamm auf ein herausragendes Potenzial zurückgreifen kann und die Realisierung möglich ist. Aufzuzeigen, inwieweit dieser Radschnellweg durchgehend als das definierte Premiumprodukt mit den entsprechenden Qualitätskriterien umgesetzt werden

kann, ist Aufgabe der Machbarkeitsstudie. In Teilabschnitten sind Kompromisse wahrscheinlich, doch müssen diese eng begrenzt bleiben. Es wird von großer Bedeutung sein, die hoch angesetzten Qualitätskriterien als Maßstab anzusetzen. Der Radschnellweg kann nur als echtes Premiumprodukt sein Wirkungspotenzial für die Region und das Mobilitätsverhalten voll entfalten“.

Eine erste grobe Schätzung der voraussichtlichen Kosten liegt bei ca. 100 Millionen €. Es wird aber in der Konzeptstudie ausdrücklich darauf hingewiesen, dass es sich bei den dargestellten Kosten lediglich um einen Richtwert handelt, der durch die Machbarkeitsstudie konkretisiert werden muss.

Alle dieser Vorlage beiliegenden Anlagen sind, mit Genehmigung des RVR, entnommen aus der Konzeptstudie der Planersocietät Dortmund. Es handelt sich hierbei um Auszüge.

### **Machbarkeitsstudie**

Die Ergebnisse dieser Konzeptstudie bildeten die Grundlage für den im Februar 2012 beim Bundesministerium für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung gestellten Förderantrag für eine umfassende Machbarkeitsstudie.

Hatte die vorliegende Konzeptstudie die Aufgabe einerseits das Potenzial für einen Radschnellweg aufzuzeigen und andererseits anhand der entwickelten Qualitätskriterien und in Abstimmung mit den beteiligten kommunalen Gebietskörperschaften Trassenvarianten zu ermitteln sowie eine Vorzugsvariante zu definieren, ist es Aufgabe der Machbarkeitsstudie, alle bisher gewonnenen Vorgaben zu detaillieren und aufzuarbeiten.

Die Machbarkeitsstudie wird also im Wesentlichen alle Infrastrukturanforderungen, d. h. Trassenvarianten, Anbindungen, Anschlüsse etc., weiter konkretisieren, städtebauliche Lösungen aufzeigen und Lösungen für den Umgang mit Nutzungskonflikten entwickeln; es werden weiterhin Trassenvarianten im regionalen Netzzusammenhang detailliert betrachtet, Finanzierungs- und Trägerschaftsmodelle vorgeschlagen und ein Kommunikationskonzept entwickelt.

Das Bundesverkehrsministerium hat dem Förderantrag entsprochen und finanziert damit die Erstellung der gesamten Studie im Rahmen des Programms „Nationaler Radverkehrsplan“ mit 370.000 Euro.

Mit Hilfe eines offenen Wettbewerbes wurde dann in einem Arbeitskreis über die Auftragsvergabe entschieden. Den Auftrag für die Machbarkeitsstudie hat im Oktober 2012 eine Arbeitsgemeinschaft erhalten, bestehend aus den Büros: Planersocietät in Dortmund, Terfrüchte und Partner in Essen, Orange Edge in Hamburg und dem Planungsbüro Via in Köln. Die voraussichtliche Bearbeitungsdauer für diese Studie wird mit ca. 2 Jahren angesetzt.

Bearbeitet werden dabei folgende Hauptbausteine:

- Infrastruktur, städtebauliche Integration, Gestaltungshandbuch
- Linienbestimmung, regionaler Netzzusammenhang
- Finanzierung, Trägerschaft
- Kommunikation, Öffentlichkeitsarbeit, Corporate design
- Bundesweiter AK „Radschnellweg,“

Neben der bewilligten Förderung, hat das Bundesministerium für Verkehr den RVR zusätzlich aufgefordert einen bundesweiten Arbeitskreis zu initiieren und zu moderieren, um die bei diesem Projekt gewonnenen Erkenntnisse über die Metropole Ruhr hinaus auch für andere deutsche und europäische Großstädte und Großstadregionen nutzbar zu machen (Leuchtturmprojekt mit Vorbildcharakter).

## **Einbindung der Stadt Bergkamen**

Da es sich bei dem Radschnellweg Ruhr um ein regionales Projekt handelt, wurden im Rahmen der Konzeptstudie nur die betroffenen kreisfreien Städte sowie der Kreis Unna direkt beteiligt. Der Kreis Unna seinerseits hat regelmäßig die betroffenen Städte und Gemeinden im Kreisgebiet informiert und das grundsätzliche gemeinsame Vorgehen auf der Arbeitsebene abgestimmt.

Nachdem das Bundesministerium die Förderung konkret in Aussicht gestellt hatte, fand am 03.07.2012 die konstituierende Sitzung des „Arbeitskreis Radschnellweg Ruhr (AK RSW Ruhr)“ statt. Mitglieder dieses Arbeitskreises RSW Ruhr sind die Städte Duisburg, Mülheim an der Ruhr, Essen, Gelsenkirchen, Bochum, Dortmund, Hamm, der Kreis Unna (mit den Städten Unna, Kamen, Bergkamen), der Kreis Wesel, ADFC NRW, NABU Mülheim an der Ruhr, BUND NRW, Straßen.NRW, Ministerium für Bauen, Wohnen Stadtentwicklung und Verkehr NRW. Planungsträger und Fördermittelempfänger ist der RVR. Die Stadt Bergkamen wird, vertreten durch das Amt für Planung, Tiefbau und Umwelt, die weiteren Planungen intensiv begleiten.

Die Öffentlichkeitsarbeit ist zunächst Aufgabe des RVR als Planungsträger.

## **Routenführung**

Im Wegeabschnitt zwischen Unna-Königsborn und der Stadt Hamm wurden zwei verschiedene Routenführungen untersucht.

Die eine Route führt von Unna-Königsborn östlich an Kamen-Heeren vorbei durch die Gemeinde Bönen über Hamm - Herringen an den Datteln–Hamm–Kanal, oder direkt von Bönen in die Stadtmitte Hamm.

Die zweite Route führt von Unna-Königsborn direkt in nördliche Richtung bis zur Stadt Kamen und verläuft von dort über den jetzigen Emscher Park Radweg auf der ehem. Zechenbahntrasse durch Bergkamen bis zur Marina Rünthe, trifft dort auf den Datteln-Hamm-Kanal und führt kanalbegleitend weiter in östliche Richtung in die Stadtmitte Hamm (Anlage 3).

In der vorliegenden Konzeptstudie werden diese angedachten Trassenvarianten bewertet, nach Bestand und nach Umsetzbarkeit des Premiumqualitätsstandards. Dabei werden im Einzelnen bewertet die Direktheit der Linienführung, Infrastruktur, Kreuzungsfreiheit, mögliche Ausbaubreiten, ebene Topographie, Konfliktpotenzial mit anderen Verkehren, Wohlfühlfaktor, Verknüpfung mit öffentlichem Personennahverkehr sowie Erschließungen von Bildungseinrichtungen, Arbeitgebern oder touristisch interessanten Punkten.

Dabei hat sich die Trasse Unna-Königsborn, Kamen, Bergkamen, Hamm eindeutig als Vorzugsvariante herausgestellt und schließt insgesamt mit dem Bewertungsergebnis „gut geeignet“ ab (Anlage 4).

Der theoretische Fahrzeitvergleich gibt für die Strecke von Hamm – Hauptbahnhof – bis Dortmund - Stadthaus, also derzeit für insgesamt ca. 47,4 km Streckenlänge mit einer Fahrzeit von ca. 3,35 Std., auf der neuen Strecke mit einer Länge von ca. 42,0 km eine Fahrzeit von ca. 2 Stunden bis zu 1,40 Stunden an.

Bei der Berechnung der Pendlerströme wird in der Konzeptstudie davon ausgegangen, dass allein aus dem Bereich Hamm und Bergkamen rund 8.000 Pendler täglich z.B. mit dem Ziel Dortmund unterwegs sind.

Die vollständige Konzeptstudie kann auf der Internetseite der Stadt Bergkamen unter <http://www.bergkamen.de> dann auf "amtlich" dann "Bürgerdienste" dann "Ämter M-R" dann "Planung Tiefbau und Umwelt" und dann auf "Radschnellweg" eingesehen werden.

Hier sprechen also alle Voraussetzungen für eine weitere Untersuchung der Trasse von Hamm über Bergkamen, Kamen nach Unna-Königsborn als die Vorzugsvariante.

### **Weiteres Vorgehen**

Die Machbarkeitsstudie wird, in enger Abstimmung aller Beteiligten, unter den vorgenannten Zielsetzungen weiter erarbeitet.

Aufgrund der überregionalen Bedeutung arbeiten der RVR und das Land bereits an einem tragfähigen Finanzierungsmodell für den Bau und die Unterhaltung des Radschnellweges. Im Gespräch ist eine Anlehnung an die bewährte Finanzierung von Landesstraßen, für deren Neubau und Unterhaltung das Land zuständig ist.

Andere Straßenbaulastträger müssen nach diesem Modell nur tätig werden, wenn deren Verkehrswege für die Nutzung als Radschnellweg angepasst werden müssen.

Auch hierfür werden Fördermittel bereitgestellt.

Bei der im Stadtgebiet der Stadt Bergkamen vorgesehenen Trassenführung (Vorzugsvariante von Kamen bis Hamm) auf der ehem. Zechenbahntrasse und entlang des Datteln-Hamm-Kanals ist somit eine Beteiligung der Stadt an den Baukosten zurzeit nicht zu erwarten.

Eine finanzielle Beteiligung der Kommunen an den Planungskosten ist ebenfalls nicht vorgesehen.