

Die Regionaldirektorin	
Drucksache Nr.: 13/1406	

	08.04.2019
Berichtsvorlage	öffentlich

Beratungsfolge	Beratungsstatus	Sitzung am	TOP
Planungsausschuss	zur Kenntnis	22.05.2019	

**Betreff: Radschnellweg Ruhr RS1
hier: Sachstandsbericht**

Beschlussvorschlag

Der Fachausschuss nimmt den Sachstandsbericht zum Radschnellweg Ruhr RS1 zur Kenntnis.

Begründung:

Zuletzt wurde mit der Drucksache 13/1250 (Planungsausschuss vom 21.11.2018) über den Sachstand zum Radschnellweg Ruhr RS1 berichtet. Mit dieser Drucksache wird der aktuelle Sachstand für die einzelnen Abschnitte und allgemeine Hinweise dargestellt.

1. Sachstände je Abschnitt

Im Folgenden wird für die Abschnitte von West nach Ost der aktuelle Planungsstand erläutert:

1.1. Duisburg

NRW.URBAN Kommunale Entwicklung GmbH ist im Rahmen der Planungsvereinbarung mit dem Land von der Stadt Duisburg mit dem Projektmanagement der Objektplanung Verkehrsanlagen RS1 beauftragt worden. Ausschreibung und Vergabe erfolgen durch die Stadt. Aktuell wird die Ausschreibung vorbereitet.

In der Bewertung durch die Untere Naturschutzbehörde besteht für den Duisburger Abschnitt keine UVP-Pflicht. Es besteht ein Restrisiko, dass die Obere Naturschutzbehörde (Düsseldorf), der dieses Bewertungsergebnis mitgeteilt worden ist, anderer Meinung sein kann.

Die im Verlauf des RS1 in Duisburg einzubeziehenden Brückenbauwerke wurden aufgelistet. Die 11 Bauwerke gehören mit einer Ausnahme der Deutschen Bahn. Es wird eine gutachterliche Bewertung des technischen Zustands und der erforderlichen Maßnahmen zur Nutzung im Rahmen des RS1 einschließlich der wirtschaftlichen

Bewertung (auch mit Bedeutung für eine etwaige Ablöse) vorgenommen. Hierbei ist zwischen der Herstellung des Ausbaustandards und der Wirtschaftlichkeit abzuwägen.

Im Hinblick auf die Brücken wird die Stadt Duisburg mit der DB in Kontakt treten, um die jeweiligen Vorstellungen abzugleichen. Somit soll frühzeitig die Verfügbarkeit der Brücken geklärt werden.

Derzeit sieht der Zeitplan einen Baubeginn im ersten Bauabschnitt zwischen der Stadtgrenze zu Mülheim und der Koloniestraße im Jahr 2020 vor.

1.2. Mülheim an der Ruhr

Der Abschnitt von der Ruhrpromenade über die Ruhrbrücke bis zur Duisburger Straße inkl. der Anbindung an die Hochschule Ruhr West (HRW) wird am 15. Mai 2019 unter Teilnahme von Herrn Verkehrsminister Wüst freigegeben.

Der Abschnitt von der Duisburger Straße zur Heerstraße soll über einen Bebauungsplan gesichert werden. Bis zur Leistungsphase 3 Entwurfsplanung soll die Planung über Straßen.NRW erfolgen, die weitere Umsetzung soll dann über eine Bauvereinbarung zwischen Straßen.NRW und der Stadt geregelt werden. Der weitere Abschnitt von der Heerstraße bis zur Stadtgrenze Duisburg wird von Straßen.NRW geplant.

Für das Upgrade des bereits befahrbaren Abschnitts zwischen Essen-Univiertel und Mülheim Hbf ist die Planungsvereinbarung zwischen Straßen NRW und dem RVR endabgestimmt. Eine Unterzeichnung ist kurzfristig vorgesehen. Die Vereinbarung umfasst neben der Ausbauplanung auch die Klärung des Umgangs mit verbauten Fördermitteln, Eigentumserwerb, Gestattung durch die DB und Widmung als RSV des Landes. Es ist vorgesehen die Planung bis Ende 2020 abzuschließen, so dass im Jahr 2021 mit dem Bau begonnen werden kann. Die Planungsvereinbarung enthält grundsätzlich auch die Verbreiterung der vorhandenen Brücken.

1.3. Essen

Zum Upgrade der Strecke zwischen Stadtgrenze Mülheim an der Ruhr und Univiertel Essen im Stadtgebiet Essen gelten die obigen Ausführungen. Für die Brücke über den Berthold-Beitz-Boulevard in Essen liegt der Förderbescheid vor. Es ist eine nutzbare Breite von 6,3 m vorgesehen. Der Spatenstich ist für Ende 2019 geplant, die Montage der Brücke soll Anfang 2021 beginnen, so dass die Eröffnung voraussichtlich im Herbst 2021 erfolgen könnte.

Für das Eltingviertel in der Stadt Essen wird von der Bahnflächen-Entwicklungsgesellschaft (BEG) eine Untersuchung durchgeführt, die die technische Machbarkeit der drei städtebaulichen Varianten untersuchen soll. Dabei werden sowohl rechtliche als auch finanzielle Aspekte berücksichtigt. Die Untersuchung soll vor der Sommerpause 2019 vorliegen, so dass der Ausschuss für Stadtentwicklung und Stadtplanung der Stadt Essen auf Basis dieser Untersuchung eine Entscheidung treffen kann. Anschließend ist das Bebauungsplanverfahren mit der beschlossenen Variante geplant, so dass aktuell mit einem Abschluss des Bebauungsplanverfahrens im Jahr 2022 gerechnet wird.

Östlich an das Plangebiet Eltingviertel grenzt direkt das noch genutzte Gleis zur Bedienung des Gleisanschlusses Evonik-Gelände an. Um die notwendigen Ausbaubreiten zu erreichen, muss im Zuge der Realisierung des RS1 der Gleisanschluss für Evonik verlegt werden, wofür ein Planfeststellungsverfahren notwendig ist. Neben dem hohen finanziellen Aufwand für die Verlegung ist auch der zeitliche Aufwand durch die bahnrrechtlichen Verfahren groß. Daher ist vor 2022 nicht mit den ersten sichtbaren Maßnahmen (z.B. Rodung, Bauvorbereitung) zu rechnen.

Eine auf Grund der geringen Anzahl an Zügen vorgeschlagene höhengleiche Kreuzung zwischen RS1 und Bahnstrecke (Bahnübergang) wurde vom Eisenbahnbundesamt und von der DB Netz endgültig abgelehnt. Aus diesem Grund ist die Querung der Bahnlinie unter Nutzung der vorhandenen Unterführung am Stoppenberger Bach vorgesehen.

Eine provisorische Verbindung entlang des Evonik-Geländes ist von Seiten Straßen.NRW nicht vorgesehen.

Für den Bereich zwischen der Ernestinenstraße und dem Bahnhof Kray-Nord laufen intensive Abstimmungen zwischen Straßen.NRW und der DB. In diesem Bereich ist der verfügbare Platz sehr knapp, da sich der RS1 zwischen Gleisen und Böschung einfügen muss. Neben den technischen Voraussetzungen (Abstand zum Gleis, Schutz vor Oberleitungsanlagen) gilt es, auch Fragen des Eigentums bzw. der Gestattung und Widmung zu klären.

Östlich des Bahnhofs Kray-Nord bis zur Stadtgrenze Gelsenkirchen laufen aktuell die Verhandlungen über den Grunderwerb für die Strecke. Dieser Abschnitt ist technisch voraussichtlich relativ einfach umzusetzen.

1.4. Gelsenkirchen

In Gelsenkirchen ist für den ersten Abschnitt (Krayer Straße bis Hollandstraße) Baurecht erlangt worden. Die notwendigen Flächen wurden durch Straßen.NRW erworben.

Der Bau des RS1 erfolgt in diesem Abschnitt durch die Emschergenossenschaft, die östlich der Halde Rheinelbe ein Regenrückhaltebecken errichtet. Der künftige RS1 wird daher im genannten Abschnitt vorerst in einer Breite von 4 m gemeinsamen Geh-/Radweg errichtet, während parallel dazu die Baustraße verläuft. Nach Fertigstellung des Regenrückhaltebeckens wird die Baustraße zurückgebaut und der RS1 im Endzustand errichtet. Für die Dauer der Baumaßnahmen (ca. 2 – 2,5 Jahre) sind nördlich anschließende Rampen mit Querung der Baustraße nicht vorgesehen, da dort mit bis zu 100 Lkw-Fahrten pro Tag kalkuliert wird und dies ein zu hohes Sicherheitsrisiko darstellt.

Die Brücke über den RS1 im Zuge der Leithestraße wird im April 2019 demontiert und anschließend durch ein neues Bauwerk ersetzt. Die Befahrbarkeit des RS1 während dieser Baumaßnahme wird zwischen den einzelnen Vorhabenträgern abgestimmt.

Am 15.03.2019 fand im Bereich des Lohrheidestadions ein feierlicher Spatenstich statt. Siehe hierzu z.B. die Meldung unter <https://www.eglv.de/medien/rs1-baustart-fuer-abschnitt-in-gelsenkirchen/>

Für den Abschnitt von der Krayer Straße in Richtung Essen ist die Ausführungsplanung fertig gestellt. In diesem Abschnitt ist die Sanierung der Brücke über die Hattinger Straße notwendig.

Für den Abschnitt von der Hollandstraße Richtung Bochum wird aktuell die Ausschreibung der Baumaßnahmen vorbereitet. Geplant ist, hier Anfang 2020 mit dem Ausbau zu beginnen. Das unter Denkmalschutz stehende Brückenbauwerk über die Ückendorfer Straße ist sanierungsbedürftig. Da die Planungen dafür sehr aufwändig sind, wird der RS1 in einem ersten Schritt ab der Rampe zur Ückendorfer Straße weiter Richtung Osten umgesetzt.

Allgemein sind die Brückenbauwerke im Abschnitt Gelsenkirchen in schlechtem Zustand. Hier werden im Rahmen von Bauwerksuntersuchungen die zur kurzfristigen

Nutzbarmachung der Strecke als Radschnellweg erforderlichen Instandhaltungsmaßnahmen abgeschätzt und wirtschaftlich mit einem Neubau abgewogen.

1.5. Bochum

In der Stadt Bochum führt die Stadt für den Landesbetrieb die Planungen durch. Die Trasse von der Stadtgrenze zu Gelsenkirchen bis zur Darpestraße ist gerodet, derzeit werden Vermessungsarbeiten und Baugrunduntersuchungen durchgeführt. Baubeginn ist in diesem Abschnitt im Jahr 2020 vorgesehen.

Im Bereich des „Grünen Rahmens“ zwischen Stahlhauser Straße und Bessemer Straße laufen derzeit die Aufräum- und Sanierungsarbeiten. Der Baubeginn ist für 2019 vorgesehen und soll mit einer entsprechenden Veranstaltung begleitet werden.

Am 31.01.2019 hat der Rat der Stadt Bochum einen Beschluss gefasst, für den Bereich zwischen dem „Grünen Rahmen“ und dem Anschluss zur Springorumtrasse eine neue Trassensuche durchzuführen. Diese soll von einem externen Gutachter durchgeführt werden, der Auftrag ist zurzeit ausgeschrieben.

Für die Abschnitte auf Bochumer Stadtgebiet östlich der Springorumtrasse laufen Vorgespräche mit der Deutschen Bahn. Der Fokus liegt vorerst jedoch auf der Umsetzung der westlicher gelegenen Abschnitte.

1.6. Dortmund

Auf dem Gebiet der Stadt Dortmund wird die Planung für die Ortsdurchfahrten von der Stadt selbst durchgeführt und für die freie Strecke gemäß Planungsvereinbarung mit Straßen.NRW ebenfalls übernommen, jedoch an externe Büros vergeben. Diese Vergaben sind erfolgt, es wurden drei Büros beauftragt. Die Vorentwürfe sollen jeweils Ende 2019 vorliegen.

Der Abschnitt von der Stadtgrenze zu Bochum bis DO-Kley wurde zurückgestellt, da auf Grund der Situation in Bochum (s.o.) der Übergabepunkt noch nicht abschließend feststeht.

Die erste bauliche Umsetzung wird in Dortmund voraussichtlich im Herbst 2019 im Abschnitt zwischen dem südlichen Ende der „Große Heimstraße“ und Sonnenstraße Ecke Arneckestraße erfolgen.

Der Abschnitt zwischen Sonnenstraße Ecke Arneckestraße und Stadthaus wurde vom o.g. genannten Abschnitt planerisch getrennt, da für den Abschnitt geplante Tiefbauarbeiten abgewartet werden sollen. Auch die Frage der Parkmöglichkeiten für Kfz stellt eine planerische Herausforderung dar. Es gibt Überlegungen, zu diesem Thema eine weitere Bürgerversammlung durchzuführen. Darüber hinaus benötigt auch die Errichtung der LSA zur Querung der Hohe Straße und der Ruhrallee planerischen Vorlauf.

Die Planungen in Dortmund laufen an vielen Stellen zeitlich parallel, so dass aktuell vorgesehen ist, dass im Jahr 2021 an mehreren Abschnitten gleichzeitig gebaut werden kann.

1.7. Kreis Unna

Der Ausbau des RS1 lt. Machbarkeitsstudie im Kreis Unna kann nicht als Fall unwesentlicher Bedeutung erfolgen, da einerseits im Bereich Kamen eine UVP-Pflicht vorliegt und der Grunderwerb in Unna sehr umfangreich ist. Eine Planfeststellung ist somit zwingend. Für die UVP wurde ein Untersuchungsraum festgelegt, für den nun die UVS und im ersten Schritt die faunistische Kartierung durchgeführt werden soll. Auf Grund des Umfangs wird der Auftrag dafür voraussichtlich europaweit ausgeschrieben werden müssen. Die umfangreichen Untersuchungen sowie Planverfahren bedingen, dass voraussichtlich nicht vor 2025 mit baulichen Maßnahmen im Kreis Unna zu rechnen ist.

1.8. Hamm

Der für den Kreis Unna festgelegte Untersuchungsraum wurde südlich des Datteln-Hamm-Kanals (DHK) von Rünthe bis zur L 881 („Am Lausbach“) auf das Gebiet der Stadt Hamm erweitert, um eine sinnvolle Trassensuche zu ermöglichen.

Östlich der Brücken am Lippepark soll der RS1 lt. Machbarkeitsstudie auf dem Mitteldeich verlaufen. Hier ist der notwendige Querschnitt voraussichtlich nicht erreichbar, so dass eine Alternative nördlich der Lippe geprüft wird.

Um eine Verbindung mit der Innenstadt von Hamm herzustellen ist eine Brücke über den DHK erforderlich. Eine reine Fuß- und Radwegbrücke müsste auf Grund des geringen Gewichtes eine Durchfahrtshöhe für die Kanalschiffe von 5 m gewährleisten. Würde die Brücke an die vorhandene Straßenbrücke im Zuge der B 63 angelehnt, wäre laut Wasser- und Schifffahrtsamt eine Durchfahrtshöhe von 3,5 m ausreichend.

2.9. Zusammenfassung

Wie die vorherigen Ausführungen zeigen, wird intensiv an der Umsetzung des RS1 gearbeitet. Durch die Stellung von Radschnellwegen als Landesstraße sind jedoch entsprechende rechtliche Rahmenbedingungen zu berücksichtigen, die teilweise zeitintensive Verfahren, wie z.B. eine Planfeststellung, notwendig machen. Davon unbenommen wird bereits in diesem Jahr an vielen Stellen mit dem Bau begonnen. In Mülheim an der Ruhr wird der nächste Abschnitt mit der wichtigen Ruhrquerung am 15. Mai 2019 eröffnet – und dieser Abschnitt wird erstmalig komplett im Standard eines Radschnellweg ausgeführt.

Aktuelle Informationen sind auf der Webseite des RVR unter rs1.rvr.ruhr sowie auf der Webseite des Landes unter radschnellwege.nrw zu finden.

2. Weitere Aspekte

Neben den baulichen Aspekten gibt es weitere Aspekte, die in unmittelbarem Zusammenhang zum Thema Radschnellverbindungen stehen. Diese werden im Folgenden kurz dargestellt.

2.1. Kommunikation

Im Rahmen der fortgesetzten Kooperation zwischen dem Verkehrsministerium NRW, der AGFS und dem RVR werden verschiedene Projekte im Bereich Kommunikation und Marketing umgesetzt.

Aspekte zum Thema Kommunikation werden auch im Arbeitskreis RS1 beim RVR eingebracht und es findet ein enger Austausch zwischen allen Beteiligten statt.

Im Zusammenhang mit dem Radschnellweg Ruhr RS1 ist der RVR fortgesetzt in den Medien präsent, sowohl regional als auch bundesweit. Zusätzlich werden Vertretende des RVR weiterhin bundesweit zu Fachvorträgen und Diskussionen eingeladen. Ebenso sind auch im Jahr 2019 Fachexkursionen auf dem RS1 geplant. Generell wird die Vorreiterrolle des RVR beim RS1 dabei positiv aufgenommen und dargestellt.

2.2. Bundesweiter Arbeitskreis

Der im Rahmen der Machbarkeitsstudie zum RS1 beim RVR eingerichtete Bundesweite Arbeitskreis Radschnellwege, besteht seit 2013. Der Arbeitskreis wird hierzu vom RVR vorbereitet, organisiert, durchgeführt und findet jährlich im September in Essen statt. Beim letzten Bundesweiten Arbeitskreis waren – wie in den Vorjahren – rund 60 Teilnehmende aus ganz Deutschland dabei. Die Teilnehmenden sind alle am Thema Radschnellwege Beteiligten und Interessierten, dazu gehören neben der Praxis mit Planenden aus Kommunen, Kreisen, Ländern und dem Bund u.a. auch Ingenieurbüros, Umweltverbände und Studierende aus Forschung, Entwicklung und Lehre. Es findet jeweils ein intensiver fachlicher Austausch statt. Der Arbeitskreis versteht sich als bundesweites Netzwerk in Sachen Radschnellwege.

Der nächste Bundesweite Arbeitskreis Radschnellwege findet am 13. September 2019 beim RVR in Essen statt.

Weitere Informationen, Protokolle und Präsentationen sind unter www.rs1.ruhr im Bereich Downloads > Dokumentation zu finden.

2.3. Innovationsband RS1

Mit Drucksache 13/0804 (PA am 07.06.2017) wurde zuletzt über das Projekt „Innovationsband –integrierte Stadtentwicklung entlang des RS1“ informiert. Im Rahmen des Stadt-Umlandwettbewerbes beim Land NRW im Jahr 2017 wurde das Innovationsband als eins von acht Innovationsprojekten eingestuft und als „Konzept mit Vorbildcharakter“ gewürdigt.

Hierbei wird der RS1 als Ausgangspunkt für nachhaltige integrierte Entwicklung im Umfeld gesehen, mit Raum für vielfältiges Engagement und Innovationen.

Im Rahmen des Projektes ‚Innovationsband – Integrierte Stadtentwicklung am RS1‘ findet im begleitenden Arbeitskreis Innovationsband mit den 10 beteiligten Kommunen und Kreis Unna und weiteren Akteuren aus der Wissenschaft und dem Wohnungswesen ein intensiver Austausch statt. Dieses Netzwerk generiert Synergien und bietet eine Grundlage, um bei den entsprechenden Landesministerien das Projekt zu platzieren und die Fortentwicklung voranzutreiben.

2.4. Straßenbaubeiträge

Im Rahmen einer Beschlussvorlage der Stadt Bochum zum Ausbau des RS1 im „Grünen Rahmen“ (Nr. 20190610) wird das Thema Straßenbaubeiträge nach §8 des Kommunalabgabengesetzes aufgeworfen. Die Verwaltung wird dieses Thema mit dem VM besprechen und darüber in der Sitzung des PA mündlich berichten.

Finanzielle und haushaltsmäßige Auswirkungen sowie Folgewirkungen:

1. Teilergebnisplan Kostenstelle _____; Kostenträger _____; Vorgangs-Nr. _____

Teilergebnisplan	Lfd. HH-Jahr	2020	2021	2022	2023 ff.
Erträge					
Personalaufwendungen					
Sachaufwendungen					
Abschreibungen und Zinsaufwand (6 % p. a. vom investiven Eigenanteil)					
Summe (Eigenanteil)					
Veranschlagt im Haushaltsplan	Lfd. HH-Jahr	2020	2021	2022	2023 ff.
Erträge					
Personalaufwendungen					
Sachaufwendungen					
Abschreibungen und Zinsaufwand (6 % p. a. vom investiven Eigenanteil)					
Summe					
Abweichungen ¹					

2. Teilfinanzplan Kostenstelle _____; Kostenträger _____; Investitions-Nr. _____

Teilfinanzplan	Lfd. HH-Jahr	2020	2021	2022	2023 ff.
Einzahlungen					
Auszahlungen					
Summe (Eigenanteil)					
Veranschlagt im Haushaltsplan	Lfd. HH-Jahr	2020	2021	2022	2023 ff.
Einzahlungen					
Auszahlungen					
Summe					
Abweichungen ¹					

¹ Positiver Wert = Nachveranschlagung bzw. Deckung erforderlich

3. Auswirkungen

- Eine Nachveranschlagung/überplanmäßige bzw. außerplanmäßige Mittelbereitstellung ist nicht erforderlich (**Haushaltsverbesserung/-neutralität**).
- Eine Nachveranschlagung/überplanmäßige bzw. außerplanmäßige Mittelbereitstellung ist erforderlich (**Haushaltsverschlechterung**). Erläuterungen siehe unten.
- Folgewirkungen sind in dem o. g. Bedarf berücksichtigt.

Erläuterungen:

4. Bilanz

Veräußerungsgewinne bzw. -verluste können gemäß § 43 Abs. 3 GemHVO NRW zu zusätzlichen finanziellen Auswirkungen in der Bilanz führen.

- Keine Auswirkungen, weil keine Veräußerungsgewinne bzw. -verluste entstehen.
- Die finanziellen Auswirkungen aus Veräußerungsgewinnen bzw. -verlusten werden in den Erläuterungen dargestellt.

Erläuterungen:

Sachbearbeiter/in	Referat / Referatsleiter/in	Bereich / Beigeordnete/r	Regionaldirektorin Karola Geiß-Netthöfel
Weirich, Christian	Wagener, Maria	Bereich III Planung	
Akt.zeichen		Tönnies, Martin	