zu Drucksache Nr. 12/0943

Radschnellweg Ruhr (RS1)
Hier: Zwischenbericht Machbarkeitsstudie

Anlage 1

Stand: 27.08.2013

Radschnellweg Ruhr (RS1)
Zwischenbericht Machbarkeitsstudie

Entwicklung und Bedeutung von Radschnellwegen in Europa 4
Der Radschnellweg Ruhr 4
Potenziale eines Radschnellwegs in der Metropole Ruhr 5
Arbeitsbausteine der Machbarkeitsstudie 7
Geplanter Trassenverlauf des RS1 9
Gesamtüberblick 9
Detaillierte Führung des RS1 von West nach Ost in … 10
Duisburg 10
Mülheim an der Ruhr 11
Essen 12
Gelsenkirchen 13
Bochum 14
Dortmund 16
Kreis Unna 18
Stadt Hamm 19
Qualitätsstandards von Radschnellwegen 20
Kommunikationskonzept 20
Ausblick 23
Quellen 25

Entwicklung und Bedeutung von Radschnellwegen in Europa

Radschnellwege sind direkt geführte, qualitativ hochwertige Radwege. Sie werden bereits seit einigen Jahren in den Niederlanden, Belgien und Dänemark eingerichtet, um Pendlerverkehre verstärkt mit dem Fahrrad abzuwickeln. In den Niederlanden finden sie insbesondere als Verbindung zwischen zwei Städten Verwendung. Kopenhagen plant ein radiales, auf das Stadtzentrum zulaufendes, Netz von 26 Radschnellwegen (zwei sind bereits realisiert) für Pendler mit Distanzen bis zu etwa 15 km. Radschnellwege werden gezielt eingesetzt, um Staus zu vermeiden (NL: „Fiets filevrij" – „Fahr staufrei Rad") und um gesetzte Klimaziele zu erreichen. Kopenhagen will erste CO_2-freie Großstadt der Welt werden. Die Förderung des Radverkehrs ist hier die zentrale Strategie zur Reduzierung der verkehrsbedingten CO_2-Emissionen. Bis 2020 sollen 50 % der Pendlerinnen und Pendler das Fahrrad nutzen (Stand heute: 38 %). Langfristig will man sogar 60 % erreichen.

Radschnellwege sind in Deutschland erstmalig durch eine regionale Studie für den Großraum Hannover thematisiert, bislang aber noch nicht realisiert worden (eine erste Strecke durch Göttingen ist in der konkreten Planung).

Der Radschnellweg Ruhr

Der Radschnellweg Ruhr (RS1) soll als erster Radschnellweg eine Metropolregion durchziehen. Der RS1 dokumentiert dabei den Anspruch, Vorbild zu sein für weitere Projekte: maßstabsetzend und Premiumprodukt aller noch folgenden Radschnellwege in Deutschland. Er verläuft in der Schwereachse der Verkehrsnachfrage des Ruhrgebietes und hat das Potenzial, die A40/B1 zu entlasten.

Der RS1 ist wesentlicher Bestandteil einer zukunftsweisenden Mobilitätsstrategie der Metropole Ruhr und Rückgrat der 2011 vom Regionalverband Ruhr (RVR) beschlossenen Regionalen Radwegekonzeption. Der RVR hat zum RS1 im Jahr 2011 eine Konzeptstudie erstellen lassen, die die grundsätzliche Durchführbarkeit einer neuen Mobilitätsachse zwischen Duisburg und Hamm belegt hat. Auf Basis der Konzeptstudie hat der RVR beim Bundesministerium für Verkehr, Bauen und Stadtentwicklung (BMVBS) einen Antrag zur Finanzierung einer umfassenden Machbarkeitsstudie aus Fördermitteln des Nationalen Radverkehrsplans (NRVP) gestellt und eine Förderzusage erhalten. Parallel zur Erstellung der Konzeptstudie und im Anschluss daran haben sich auf Bundes- und NRW-Landesebene Arbeitskreise gebildet, um Qualitätsstandards für Radschnellwege zu definieren.

- 2010 Projektidee eines Radschnellwegs durch das Ruhrgebiet (im Rahmen der Verkehrsfachtagung Mobilität Ruhr der Wirtschaftsförderung Metropole Ruhr (wmr) als Baustein einer innovativen regionalen Mobilitätsstrategie)
- 2011 Beschluss des Lenkungskreises Ruhr 2030, den Radschnellweg Ruhr als Leitprojekt von Ruhr 2030 weiter zu verfolgen

- 06/2011 Beschluss der Verbandsversammlung zur Durchführung einer Machbarkeitsstudie
- 07/2011 Erster interkommunaler Lenkungskreis
- 08-12/2011 Erarbeitung der Konzeptstudie
- 12/2011 Letter of Intent aller beteiligten Kommunen, des RVR und des Landes NRW für den Förderantrag an das BMVBS
- 09/2012 Förderzusage
- 10/2012 Beauftragung der Machbarkeitsstudie
- 12/2012 Beauftragung des Kommunikationskonzeptes

Neben der finanziellen Förderung der Machbarkeitsstudie durch das BMVBS gibt es aktuell Rückenwind von Bundesumweltminister Peter Altmaier. Bei seinem Besuch im Ruhrgebiet im Juni 2013 zeigte er sich von dem Projekt RS1 begeistert und versprach weitere Unterstützung.[1] Beim ersten bundesweiten Arbeitskreis Radschnellwege Anfang Juli 2013, durchgeführt vom RVR im Auftrag des BMVBS, erneuerte Staatssekretär Gunther Adler die Absicht des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW die Baulast für überörtliche Radschnellwege zu übernehmen und das Straßen- und Wegegesetz des Landes entsprechend anzupassen. Voraussetzung hierfür wird allerdings die weitestmögliche Einhaltung der Qualitätsstandards des Landes NRW auf dem RS1 sein.

Ein Planerkonsortium der Büros Planersocietät (Dortmund), Planungsbüro DTP (Essen), Planungsbüro VIA eg (Köln) und OrangeEdge (Hamburg) wurde Ende 2012 mit der Erarbeitung der Machbarkeitsstudie beauftragt. Parallel und in ständiger Abstimmung mit der Hauptstudie erarbeitet die Agentur tippingpoints (Bonn) ein Kommunikationskonzept für den RS1. Die Machbarkeitsstudie soll bis Frühjahr 2014 fertiggestellt werden.

Potenziale eines Radschnellwegs in der Metropole Ruhr

Während in der Metropole Ruhr für den Tourismus- und Freizeitverkehr bereits ein attraktives Angebot an regionalen Radwegen (Regionale Radwegekonzeption) besteht, ist im Bereich des Alltagsverkehrs, auf längeren Strecken über 5 km Länge, ein hoher Neu- und Ausbaubedarf vorhanden, insbesondere zwischen den Kernstädten des Ruhrgebiets. Hier setzt der RS1 als richtungsweisender Baustein einer umweltschonenden Mobilitätsstrategie an.

Um ein signifikantes Verlagerungspotenzial vom Pkw auf das Rad zu schaffen, muss die Radverkehrsinfrastruktur eine durchgängig hohe und komfortable Qualität aufweisen. Dies gilt besonders für die Pendlerverkehre zwischen den Städten, wo der Radverkehr bisher nur eine untergeordnete Rolle spielt. Aufgrund der hohen Qualität eines Radschnellwegs könnte die Fahrtzeit mit dem Fahrrad auf den verschiedenen interkommunalen Verbindungen um etwa

[1] RVR (Pressemitteilung, 20. Juni 2013): Bundesminister Peter Altmaier zu Gast in der Metropole Ruhr / Regionaldirektorin wirbt um Unterstützung für regionale Umweltprojekte. Essen, 2013.

ein Drittel reduziert werden (siehe Tab. 1) – insbesondere auch vor dem Hintergrund der Entwicklungen bei der Elektromobilität und den weiter ansteigenden Verkaufszahlen von Pedelecs, die die Reichweiten deutlich erhöhen. So könnten auch größere Distanzen per Rad mit akzeptablem Zeitaufwand zurückgelegt werden. In den Niederlanden, wo bereits mehrere Radschnellwege errichtet wurden, werden heute auf Distanzen zwischen 7,5 km und 15 km 15 Prozent aller Wege mit dem Fahrrad zurückgelegt.[2] Hier waren insbesondere nach Bau von auf Arbeitswege ausgerichteten Radschnellwegen deutliche Steigerungen des Fahrradanteils zu verzeichnen.[3]

Allgemein haben Infrastrukturmaßnahmen auch in Deutschland hohe Auswirkungen auf den Modal Split.[4] Die Konzeptstudie des Radschnellwegs Ruhr schätzt für überörtliche Verbindungen den langfristig erreichbaren Anteil des Radverkehrs am Modal Split auf etwa 20 Prozent. Damit wird der RS1 ein wichtiges Netzelement für den regionalen Fahrradverkehr sein und die bestehende und an ihre Kapazitätsgrenzen stoßende Straßeninfrastruktur bedeutend entlasten.

Tab. 1: Fahrzeitvergleich

Streckenabschnitt		derzeitige Verb.		Verb. mit RS1		
von	nach	Entf.	Fahrzeit	Entf.	Fahrzeit	Einsp.
Duisburg, Rheinpark	**Duisburg**, Abzw. Universität	4,9 km	20 min	4,3 km	13 min	34%
Duisburg, Abzw. Universität	**Mülheim**, Hauptbahnhof	10,3 km	41 min	6,5 km	20 min	53%
Mülheim, Hauptbahnhof	**Mülheim**, Abzw. Grugaweg	6,9 km	28 min	4,8 km	14 min	48%
Mülheim, Abzw. Grugaweg	**Essen**, Universität	6,5 km	26 min	5,6 km	17 min	35%
Essen, Universität	**Essen**, Bahnhof Kray	6,3 km	25 min	5,2 km	16 min	38%
Essen, Bahnhof Kray	**Gelsenkirchen**, Rheinelbe	6,2 km	25 min	2,9 km	9 min	65%
Gelsenkirchen, Rheinelbe	**Bochum**, Hauptbahnhof	11,4 km	46 min	8,7 km	26 min	43%
Bochum, Hauptbahnhof	**Dortmund**, TU Dortmund	17,5 km	70 min	15,0 km	45 min	36%
Dortmund, TU Dortmund	**Dortmund**, S-Stadthaus	5,4 km	22 min	5,3 km	16 min	27%
Dortmund, S-Stadthaus	**Unna**, S-Königsborn	19,1 km	76 min	16,8 km	50 min	34%
Unna, S-Königsborn	**Bergkamen**, Landwehrstraße	10,9 km	44 min	10,0 km	30 min	32%
Bergkamen, Landwehrstraße	**Hamm**, Hauptbahnhof	17,4 km	70 min	16,0 km	48 min	31%

Anmerkung: Entfernung für derzeitige Verbindung ermittelt mit Hilfe des Radroutenplaners NRW, mittlere Reisegeschwindigkeit 15 km/h (mit RS1 20 km/h).
Quelle: Planersocietät, Konzeptstudie Radschnellweg Ruhr

Um die Potenziale, die sich aus der Dichte der Städte in der Metropolregion ergeben, zu nutzen, führt die Trasse des RS1 möglichst nah an die Innenstädte heran. Im Einzugsbereich von etwa 2 km um den RS1 leben über 1 Mio. Menschen, davon etwa 435.000 Erwerbstätige (siehe Tab. 2).

[2] Ministerie van Verkeer en Waterstaat: Radfahren in den Niederlanden. Den Haag, 2009.
[3] MuConsult: Evaluatie Fiets Filevrij – Eindrapport. Amersfoort, 2010.
[4] Burg, Robert; Röhling, Wolfang; Schäfer, Tanja; Walther, Christoph: Kosten-Nutzen-Analyse: Bewertung der Effizienz von Radverkehrsmaßnahmen. Schlussbericht. Version Textband V2. Forschungsprogramm Stadtverkehr (FoPS), Projekt 70.785/2006. 2008.

Eine weitere wichtige Aufgabe des RS1 ist die Verknüpfung der Hochschullandschaft. Der RS1 verbindet 24 (Fach-)Hochschulen mit etwa 150.000 Studierenden. Während die Hochschulen z. B. in Dortmund, Essen und Mülheim direkt an den RS1 angeschlossen sind, müssen in Bochum und Duisburg adäquate Anschlüsse bei der Planung mitgedacht werden. Darüber hinaus werden das bestehende Radwegenetz sowie hochwertige, leistungsfähige Zubringer berücksichtigt.

Tab. 2: Einwohner, Erwerbstätige und Studierende im Einzugsbereich des Radschnellwegs

Stadt	Einwohner	Erwerbstätige	Studierende am Standort
Duisburg	70.200	25.900	16.050
Mülheim an der Ruhr	93.900	37.800	650
Essen	192.000	75.600	25.700
Gelsenkirchen	30.100	10.800	16.650
Bochum	190.400	74.100	46.950
Dortmund	235.500	110.900	40.050
Unna	51.800	26.600	50
Kamen	32.500	11.500	-
Bergkamen	10.200	2.800	-
Werne	3.300	1.100	-
Hamm	115.800	54.600	1.000
Gesamt	1.025.700	431.700	

Anmerkung: Einzugsbereich 2 km um RS1. Studierendenzahlen jeweils auf Gesamtstadt bezogen. Stand: 30.06.2009 bzw. WS 2011/2012
Quelle: Verkehrsmodell des RVR, IT.NRW 2

Arbeitsbausteine der Machbarkeitsstudie

In einem ersten Arbeitsbaustein **„Anforderungen an Infrastruktur"** werden auf Grundlage der bereits auf Landesebene entwickelten Qualitätsstandards für einen urbanen Radschnellweg die Ansprüche an die Infrastruktur sowie deren städtebauliche Integration betrachtet. Der RS1 soll zu einem weithin wahrnehmbaren, städtebaulich integrierten Markenzeichen werden, das gezielt den Alltagsverkehr ansprechen und zu einer spürbaren Entlastung auf heutigen Pkw-Pendlerrelationen führen soll. Daher werden hohe Anforderungen an den RS1 gestellt (4 m Breite, Trennung vom Fußverkehr etc., siehe unten).

Als Premiumprodukt soll der RS1 als wichtige Komponente der zukünftigen Mobilitätsstrategie der Metropole Ruhr der kommunalen und regionalen, aber auch der bundes- und landesweiten Radverkehrsförderung neue Impulse verleihen. Daher ist es von besonderer Bedeutung, bei der Planung höchste Qualitätsanforderungen anzulegen. In der Machbarkeitsstudie werden für den RS1 Musterlösungen für besondere Abschnitte und Querungen im Längs- wie im Querverkehr entwickelt.

Eine hohe funktionale und gestalterisch ambitionierte Integration in die Stadtlandschaft ist mit den Ansprüchen der Nutzergruppen und daraus resultierender Nutzungs- und Flächenkonflikte in Einklang zu bringen. Hierbei sind sowohl rechtliche Fragestellungen mit den

Schlüsselakteuren (Straßen.NRW, Rechtsabteilungen in den Ministerien, dem Eisenbahnbundesamt, Wasser- und Schifffahrtsverwaltungen, beteiligten Kommunen, u.a.) zu klären als auch „neue" Themen wie Elektromobilität angemessen zu berücksichtigen.

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie werden auch Servicestationen entlang des RS1 zum Rasten und ggf. Reparieren mitgedacht. Insbesondere an Verknüpfungsstellen mit dem ÖPNV sind funktionale und sichere Abstellanlagen/Akkuladeeinrichtungen erforderlich, in denen auch hochwertige Fahrräder (z.B. Pedelecs) abgestellt werden können.

Der zweite Arbeitsbaustein **„Linienbestimmung und Trassenplanung"** beinhaltet die Erarbeitung einer umsetzungsfähigen Zielvariante mit detaillierter Linienbestimmung. Hierzu gab es bereits intensive Sondierungs- und Abstimmungsgespräche in den Kommunen sowie kommunenübergreifende Workshops und gemeinsame Trassenbefahrungen. Nach Abschluss der Trassenplanung erfolgen ein erster Entwurf eines Ausbauprogramms und die Kostenermittlung.

Trägerschaft und Finanzierung von Planung, Bau und Unterhaltung des RS1 sind noch nicht abschließend geklärt. Das Land Nordrhein-Westfalen hat jedoch mehrfach öffentlich erklärt, Radschnellwege in die Baulast des Landes zu übernehmen. Hierzu bedarf es einer Änderung des Straßen- und Wegegesetzes des Landes NRW. Vor diesem Hintergrund werden im dritten Baustein **„Finanzierung und Trägerschaft"**– in enger Zusammenarbeit mit dem Land NRW und mit dem bundesweiten Arbeitskreis Radschnellwege – erste Konzepte zu Fördermöglichkeiten, Finanzierungs- und Trägerschaftsmodellen erarbeitet.

In einem **Planungs- und Gestaltungshandbuch** werden die konkreten Ergebnisse aus Fragestellungen zur Linienführung, Anbindungen, Gestaltung, Naturschutz, Flächenverfügbarkeit u.a. mit modellhaften Lösungen für typische Abschnitte des RS1 dokumentiert.

Auf Grundlage des ermittelten Kostenrahmens wird der RVR eine **Kosten-Nutzen-Analyse** (integraler Bestandteil des Förderbescheides zur Machbarkeitsstudie) in Auftrag geben, die die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie belastbar macht und erstmals in Deutschland für ein Radverkehrsprojekt den gesamtwirtschaftlichen Nutzen des Projektes für die Metropole Ruhr darstellen soll.

Ein weiterer Bestandteil der Machbarkeitsstudie ist auch die Erarbeitung eines **Kommunikationskonzepts**, dessen Aufgabe es ist, eine Strategie, ein übergreifendes Corporate Design sowie einen flexiblen Maßnahmenplan sowohl für die Entscheidungsgremien in der Politik, lokale und regionale Akteure, Presse als auch die Bürgerinnen und Bürger der Metropole Ruhr zu entwickeln. Dieser kommunikative Fahrplan für die unterschiedlichen Projektphasen kann dann als Prototyp auch landes- und bundesweit für weitere Radschnellwegprojekte angepasst und genutzt werden. In einem ersten Schritt wurden bereits in Abstimmung mit dem Land NRW ein Logo und ein Claim für den RS1 entwickelt.

Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie mit dem dazugehörigen Kommunikationskonzept, der Kosten-Nutzen-Analyse und dem projektbegleitenden bundesweiten Arbeitskreis sollen so-

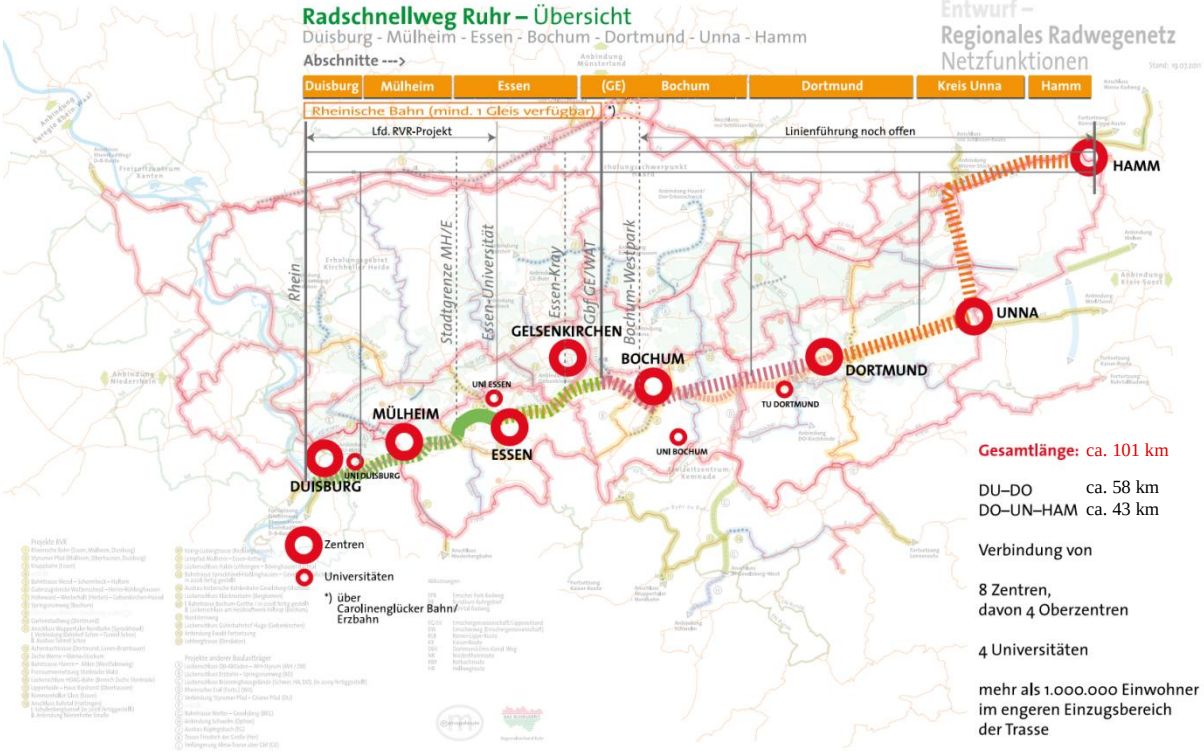
wohl für das Land NRW als auch bundesweit Impulse für eine zukunftsfähige Mobilitätsoffensive geben und belastbare Aussagen zu deren Finanzierbarkeit ermöglichen.

Geplanter Trassenverlauf des RS1

Die folgende Beschreibung der Trassenführung gibt den aktuellen Untersuchungsstand wieder.

Gesamtüberblick

Abb. 1: Überblick des Trassenverlaufs



Quelle: Regionalverband Ruhr, Essen

Die stillgelegte Trasse der Rheinischen Bahn gibt die Linienführung im westlichen Verlauf weitgehend vor. In **Duisburg** ist teilweise eine Parallelführung notwendig, da hier kein komplettes brachliegendes Gleis der Rheinischen Bahn zur Verfügung steht. In **Mülheim an der Ruhr**, **Essen** und **Gelsenkirchen** erfolgt die Führung auf der Trasse der Rheinischen Bahn, die in Essen bereits als Radweg genutzt wird (RVR-Projekt Rheinische Bahn). In diesen Städten wird sich die Machbarkeitsstudie im Wesentlichen mit den Ausbaustandards und Anschlüssen der vorhandenen Trasse beschäftigen.

In **Bochum** Mitte stehen zwei mögliche Varianten zur Diskussion: Eine technisch aufwändige und kostenintensive auf dem Bahndamm nördlich der Innenstadt, gegenüber einer Führungsvariante durch die Innenstadt, die eine gesonderte Betrachtung erfordert. In Bochum-

Langendreer orientiert sich die Trasse an der Bahnlinie. Die hohen Nutzungs- und Konfliktdichten, auch im vorhandenen Straßenraum, erfordern hier noch eine detailliertere Untersuchung.

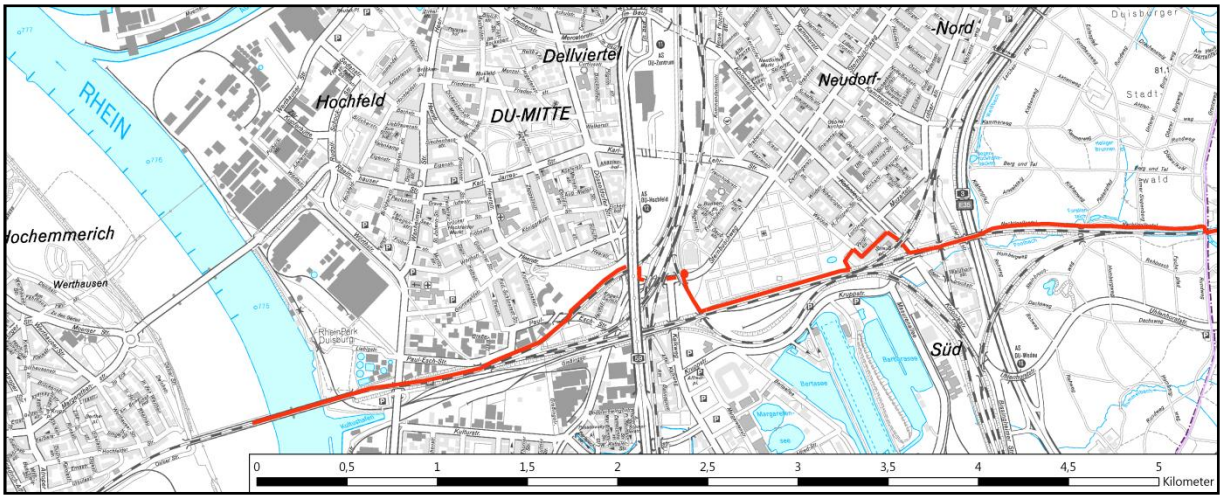
Im weiteren Verlauf Richtung **Dortmund** verläuft die Trasse entlang der A40. In Dortmund Mitte werden ebenfalls zwei Varianten geprüft: Eine innenstadtnahe durch das Kreuzviertel und eine Variante, die sich an der B1 orientiert; beide Varianten erfordern detaillierte Analysen der Trassen und der Potenziale im Einzugsbereich.

Weiter östlich verläuft die Trasse entlang der S4 Richtung **Unna**, wird über die Klöcknerbahn (bereits als Freizeit-Radweg ausgebaut) nach **Kamen** und **Bergkamen** und von dort entlang des Datteln-Hamm-Kanals (Betriebswege der WSV) nach **Hamm** geführt.

Detaillierte Führung des RS1 von West nach Ost in …

Duisburg

Abb. 2: Trassenverlauf Duisburg



Kartengrundlage: Regionalverband Ruhr, Essen

Am östlichen Rheinufer beginnt der RS1 an der Hochfelder Eisenbahnbrücke, wobei die historischen Brückentürme als symbolträchtige Landmarken die eisenbahngeschichtliche Bedeutung der ehemaligen Rheinischen Bahn markieren. Geplant ist die Querung des Rheins zum westlichen Ufer mit Fortsetzungsoption des RS1 Richtung Krefeld und qualifizierter Anbindung des südlichen Kreises Wesel, insbesondere Moers und Kamp-Lintfort. Hierzu ist eine Verbreiterung der heutigen, offiziell nur für Zufußgehende freigegebene Querungsmöglichkeit ingenieurtechnisch zu prüfen. Eine Rheinquerung für den Radverkehr könnte beispielsweise durch Anflanschen eines breiteren Steges auf der Nordseite der Brücke geschehen. Der Rheinpark wird über ein Rampenbauwerk an den RS1 angeschlossen.

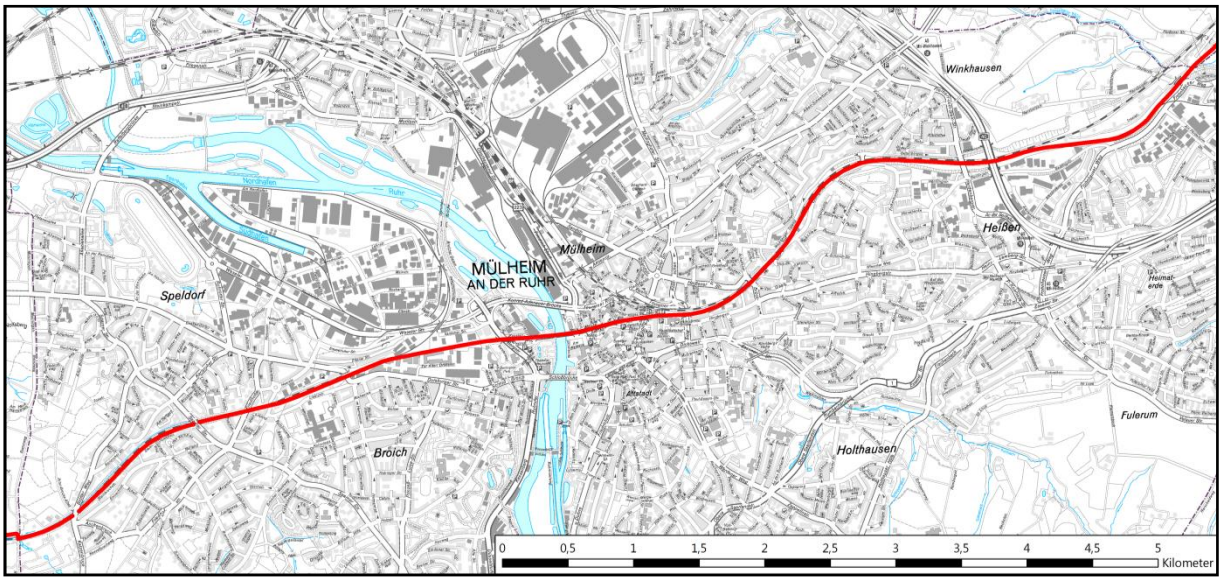
Nach Überbrückung der Wanheimer Straße verläuft die Trasse auf der Nordseite des Bahndamms bis zur A59, wo die Duisburger Freiheit und die Innenstadt angeschlossen werden. Nach Süden muss dann ein aktives Gleis, im weiteren Verlauf entlang des Sternbuschweges

mehrere Bahngleise unterquert werden. Anschließend wird der RS1 am Friedhof nach Süden bis zur Rheinischen Bahn geführt.

Hier verläuft er auf der Nordseite der Gleise entlang des Friedhofs. Im Bereich der Koloniestraße ist der Trassenverlauf noch nicht abschließend geprüft. Nach Querung der Koloniestraße erfolgt die Führung wieder auf der Nordseite der Rheinischen Bahn. Nach Überbrückung der A3 führt die Trasse auf dem Weg „Nachtigallental" durch den Duisburger Stadtwald bis zur Stadtgrenze nach Mülheim an der Ruhr. Bei der Querung des Duisburger Stadtwalds sind Naturschutzbelange zu berücksichtigen.

Mülheim an der Ruhr

Abb. 3: Trassenverlauf Mülheim an der Ruhr



Kartengrundlage: Regionalverband Ruhr, Essen

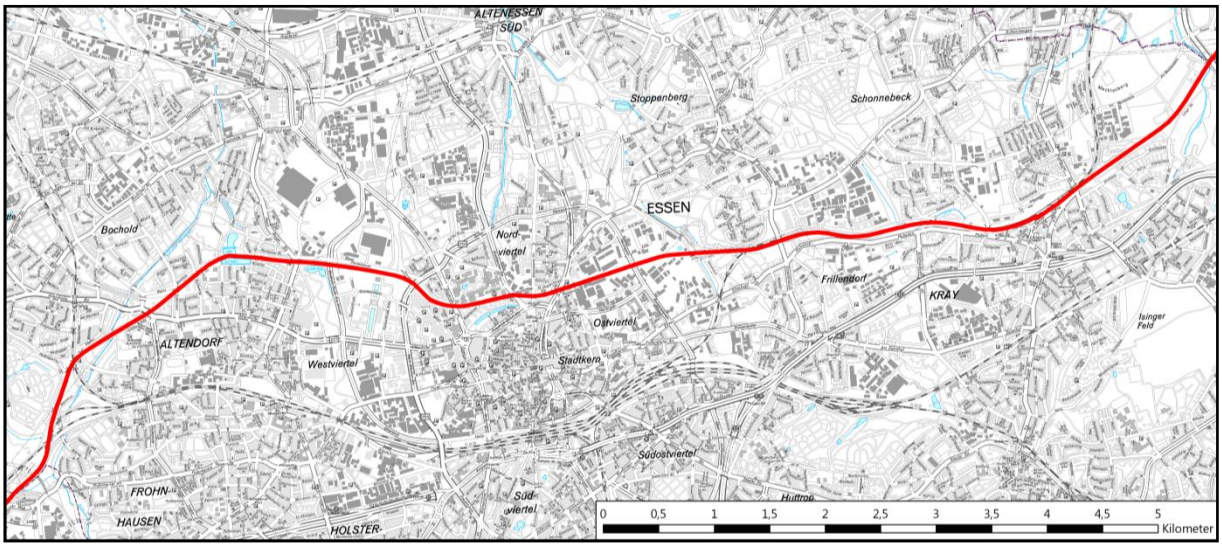
In Mülheim an der Ruhr wird der RS1 ab der Duisburger Stadtgrenze auf der Südseite der Rheinischen Bahn geführt. In diesem Verlauf quert der RS1 sowohl die Friedhofstraße als auch die Heerstraße ebenerdig. Auf dem zukünftigen Campus der Hochschule Ruhr West ist mit einem hohen Fußverkehrsaufkommen sowohl in Längs- als auch in Querrichtung zum RS1 zu rechnen. Hier könnten Konflikte mit dem Fußverkehr durch bauliche und gestalterische Maßnahmen (z.B. zur Geschwindigkeitsreduzierung) minimiert werden.

Ab dem Campus verläuft die Trasse über die Ruhrbrücke mit dem anschließenden Stadtviadukt bis zum Hbf Mülheim (Anbindung Innenstadt). Dieser Abschnitt verfügt mit den Bauten des ehemaligen Ausbesserungswerks Speldorf, dem Ringlokschuppen, dem Broicher Wasserturm (Camera Obscura) sowie dem genannten Brückenzug über die bedeutendsten industriekulturellen Objekte der gesamten Rheinischen Bahn. Aufgrund der exponierten Innenstadtlage ist er ein städtebaulich herausragender Abschnitt im gesamten Verlauf des RS1. Zugleich ist dieser Bereich als Kreuzungspunkt mit dem RuhrtalRadweg von besonderer Bedeutung im (über-)regionalen und radtouristischen Netz der Metropole Ruhr. Auch auf diesem Abschnitt sind die Belange des Fußverkehrs und mögliche Konflikte zu beachten bzw. zu lösen.

Ab dem Mülheimer Hauptbahnhof wird die Trasse auf der Südseite des Bahndamms bis zur Stadtgrenze zu Essen weitergeführt.

Essen

Abb. 4: Trassenverlauf Essen



Kartengrundlage: Regionalverband Ruhr, Essen

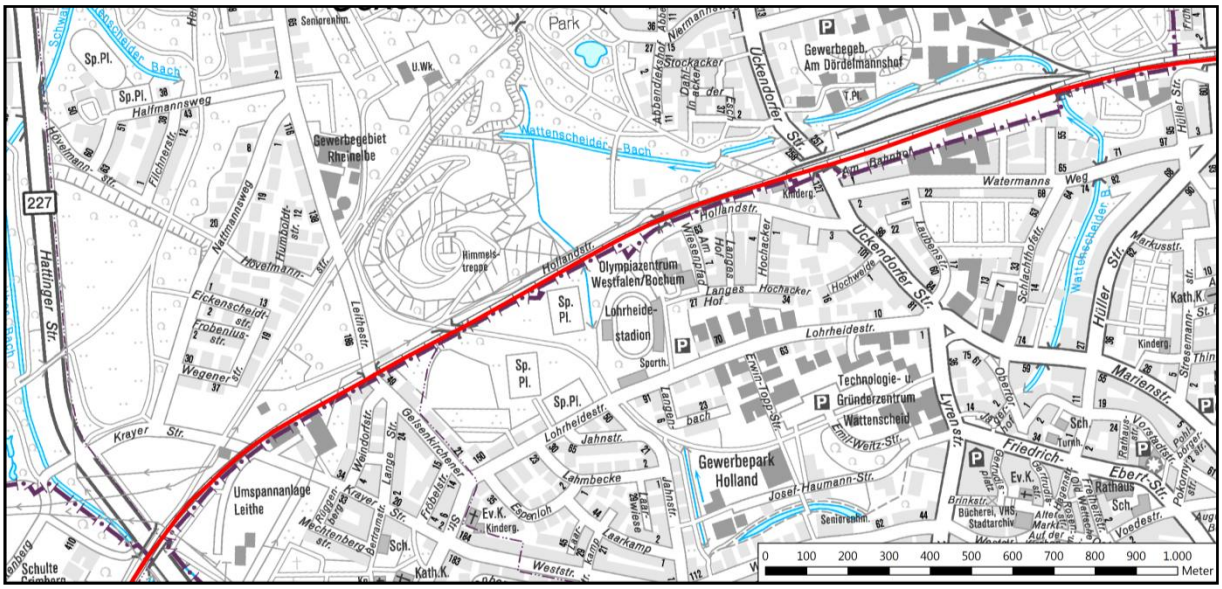
In Essen ist die Rheinische Bahn bis zur Universität vom RVR schon zu einem hochwertigen Freizeit-Radweg für Fußgänger und Radfahrer ausgebaut worden. Die Qualitätskriterien für einen Radschnellweg werden jedoch bislang nur zum Teil erfüllt. Im Bereich des Niederfeldsees sind im Umgang mit dem zeitweise starken Fußverkehr Lösungen zu entwickeln (Trennung, Verbreiterung, Gestaltung von Querungen etc.). Im Bereich des Krupp-Parks ist über den Berthold-Beitz-Boulevard eine neue Brücke zu errichten.

Die Gleiskurve Richtung Essen-Borbeck ist ein wichtiger Zubringer aus bzw. zu den nordwestlichen Stadtteilen. Der vorhandene „Grugaweg" (Anbindung Rüttenscheid, Ruhrtal) sowie die geplante Wegeverbindung auf der ehem. Kruppbahn (Anbindung Essen-Nord mit Fortsetzung Richtung Bottrop/Gladbeck) sind wichtige Netzelemente zur Einbindung ins regionale Radwegenetz.

Zwischen Universität und Essen-Kray ist zumindest ein brachliegendes Gleis der Rheinischen Bahn verfügbar. Im Rahmen von Überlegungen zum Perspektivplan Innenstadt der Stadt Essen wird eine Umgestaltung des Bereichs zwischen der (zu überquerenden) Gladbecker Straße und der Schützenbahn angestrebt. In diesem Abschnitt sind noch weitere Detailuntersuchungen erforderlich. Im weiteren Verlauf ist die Querung des Goldschmidt-Anschlussgleises erforderlich, um den RS1 südlich parallel zu dem betriebenen Güterzuggleis bis Kray zu führen.

Gelsenkirchen

Abb. 5: Trassenverlauf Gelsenkirchen



Kartengrundlage: Regionalverband Ruhr, Essen

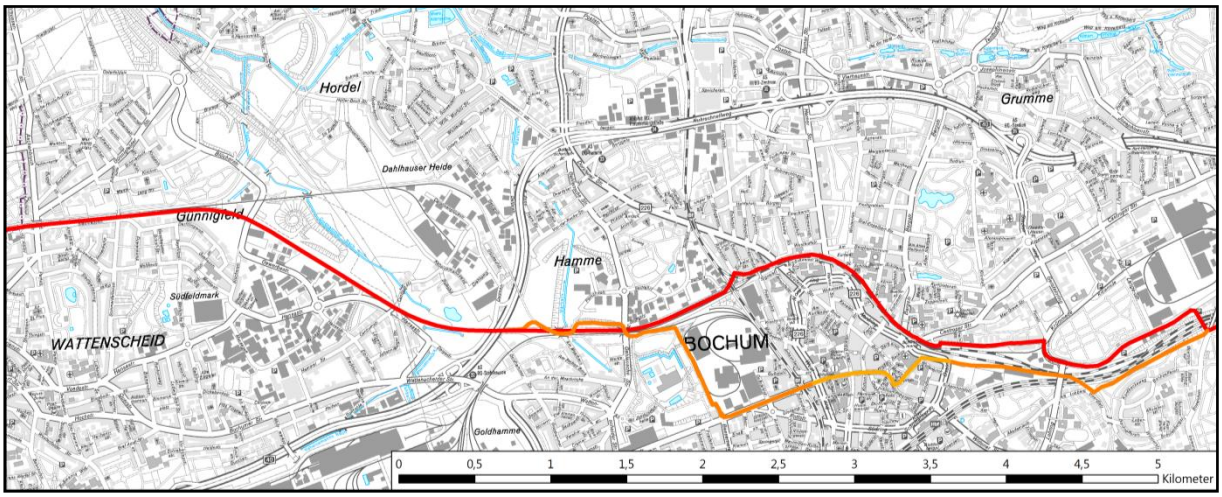
Der etwa 2,8 km lange Abschnitt des RS1 in Gelsenkirchen stellt sich vergleichsweise unproblematisch dar. Es wird die Trasse der Rheinischen Bahn genutzt, die entlang der Stadtgrenze zu Bochum-Wattenscheid verläuft.

Die Stadt Gelsenkirchen wird über vorhandene, teilweise noch weiter zu qualifizierende Zubringerrouten im regionalen Netz an den RS1 angebunden:

- über die abschnittsweise parallel laufende Kray-Wanner-Bahn (Emscher Park Radweg) werden Gelsenkirchen-Mitte (übers Rheinelbegelände) und Ückendorf angeschlossen.
- in Fortsetzung werden über die Erzbahn die östlichen Stadtteile Gelsenkirchens und Herne angebunden.
- die ehemalige Gleisanbindung zur Zeche Holland ist zugleich Zubringer für Bochum-Wattenscheid.

Bochum

Abb. 6: Trassenverlauf Bochum, westlicher Teil



Kartengrundlage: Regionalverband Ruhr, Essen

Im Westen Bochums wird der RS1 von der Stadtgrenze zu Gelsenkirchen bis östlich der A40 auf der Trasse der Rheinischen Bahn geführt. Ab der bedeutenden Anschlussstelle mit der Erzbahn, die die Anbindung nach Bochum-Hordel und nach Herne aus Richtung Osten sicherstellt, werden zwei Varianten der Führung durch die Innenstadt bis zur Buselohstraße geprüft mit Tendenz zur nördlichen Variante:

- Auf dieser wird die Trasse weiter auf bzw. entlang der Rheinischen Bahn geführt. Hierbei wäre an der Sophienstraße eine Querung der Gleise der Güterbahn nach Herne notwendig.

  Das Gleis auf der Nordseite des Bahndamms, der nördlich um die Bochumer Innenstadt herumführt, wird zwar bis zur Kortumstraße nicht mehr genutzt, allerdings wird hier aktuell eine Schallschutzwand errichtet. Über die gesamte Länge, speziell an der Bergstraße (Augusta-Krankenhaus), ist eine Führung, wenn technisch überhaupt machbar, nur mit hohem baulichem und finanziellem Aufwand möglich. Die Führung entlang des Bahndamms ist zudem städtebaulich problematisch, da die Bahnbrücken, die derzeit als stadtbildprägende Innenstadt-Portale fungieren, von den neu zu errichtenden Brücken des RS1 verdeckt werden würden.

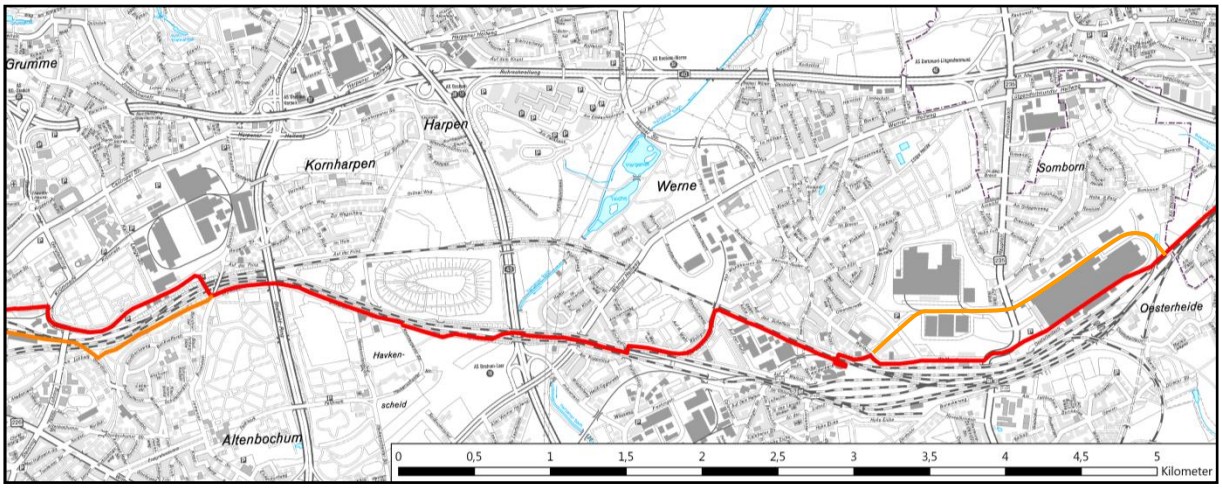
  In der Blumenstraße müsste der RS1 als Fahrradstraße geführt werden, was den Verlust mehrerer Kfz-Stellplätze zur Folge hätte. Auf der Harpener Straße würde er dann nordseitig als Zweirichtungsradweg bis zur neuen Buselohbrücke geführt werden.

- Als Alternative verläuft die Trasse östlich der A40 auf der Erzbahntrasse, von dort auf dem östlich verlaufenden Radweg durch den Westpark und über die Alleestraße bis zum Innenstadtring. Innerhalb des Rings würde der Radverkehr entsprechend dem bestehenden Radwegenetz NRW über den Boulevard geführt. Da die komplexen innenstadttypischen Nutzungen und Verkehrsbeziehungen (Fußverkehr, ÖPNV) eine Führung als zügige Radschnellwegverbindung nicht zulassen, sind sorgfältige Detail-

untersuchungen und -planungen zur städtebaulichen und funktionalen Integration einer derartigen „Boulevardlösung“ mit geschwindigkeitsreduzierter Führung („Ortsdurchfahrt“) erforderlich. Diese Variante eröffnet die Chance einer unmittelbaren Einbindung der Innenstadt und modellhaften Ausgestaltung einer urban geprägten Passage.

Im Bereich der östlichen Innenstadt sind mehrere Führungsvarianten denkbar. Ab dem Wall wird entlang des ehemaligen Bahnhofs Nord entlang des neuen Justizviertels an der Fiegebrauerei vorbei durch einen bestehenden Tunnel an den Springorumradweg angeschlossen, dann südlich der S-Bahn weiter bis zur Buselohbrücke geführt werden. Über den Springorumweg wird damit eine Anbindung zwischen der Ruhr-Universität und dem Ruhrtal an die Bochumer Innenstadt und den RS1 hergestellt.

Abb. 7: Trassenverlauf Bochum, östlicher Teil



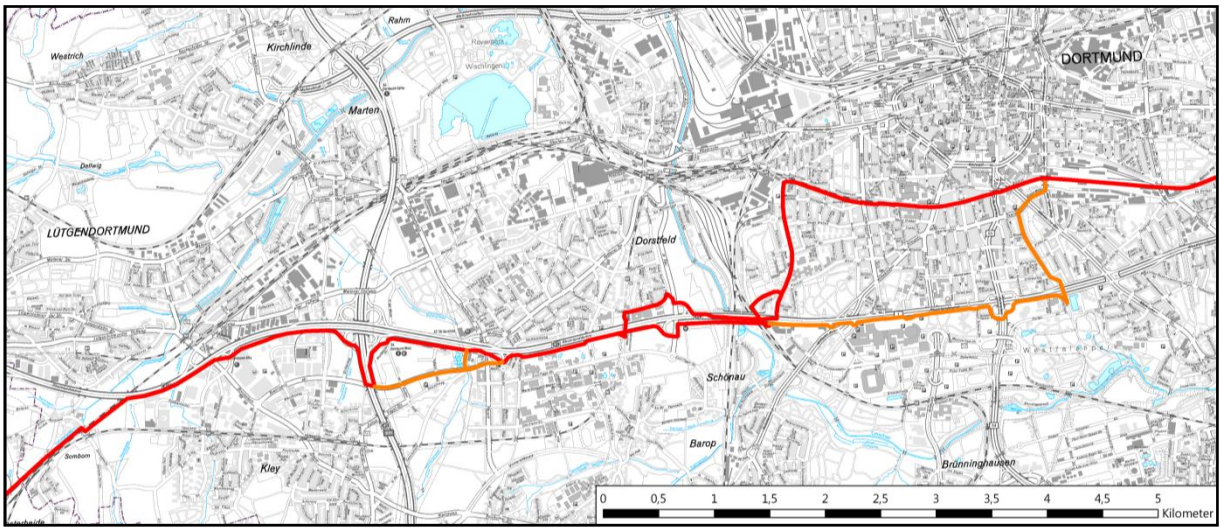
Kartengrundlage: Regionalverband Ruhr, Essen

Ab der Buselohstraße wird der RS1 auf der Brelohstraße südlich der S-Bahn-Trasse geführt. An der A43 ist ein Brückenbauwerk erforderlich. Hier wird die Autobahn über- und die S-Bahn-Brücke unterquert. Anschließend wird ein etwa 700 m langer Abschnitt zwischen S-Bahn und Güterbahn genutzt und ab Tunnel Vollmondstraße auf die Nordseite des Bahndamms geführt.

An der Rüsingstraße bietet sich bahnseitig eine Führung als Zweirichtungsradweg an, im Bereich der von-Waldthausen-Straße die Nutzung der ehemaligen mittig liegenden Zechenbahntrasse, um an die Gleise der Fern- und Regionalbahn zu führen. Südlich dieser Bahnlinie läuft der RS1 – teilweise über ein stillgelegtes Anschlussgleis - bis zur Salweidenbecke, wo ein bestehender Tunnel zur Unterquerung des Bahndamms genutzt wird, so dass anschließend auf der Nordseite über Hohlstraße und Wallbaumweg (neue Radverkehrsanlage) der S-Bahnhof Langendreer erreicht wird. Nach Querung der Hauptstraße, z.B. in Form eines Kreisverkehrs, verläuft die geplante Trasse des RS1 südlich des Opelwerks entlang der Bahntrasse bis zur Dortmunder Stadtgrenze. Eine weitere Linienoption, nördlich des Opelwerkes 2/3, bedarf noch einer detaillierteren Untersuchung. Im regionalen Kontext ist hier ein qualifizierter Anschluss des „Rheinischen Esels“ zur Anbindung Wittens erforderlich.

Dortmund

Abb. 8: Trassenverlauf Dortmund, westlicher Teil



Kartengrundlage: Regionalverband Ruhr, Essen

Die Trasse des RS1 verläuft auf Dortmunder Stadtgebiet ab der Stadtgrenze zu Bochum an der S-Bahn, anschließend südseitig der A40 bis zum Campus der TU Dortmund. Eine besondere, noch näher zu untersuchende Schlüsselstelle ist die Schnettkerbrücke. Hier ergeben sich je nach großräumiger Führung verschiedene denkbare Alternativen bzgl. einer möglichen Nutzung der beidseitig vorhandenen relativ schmalen Brückenradwege (2,50 m) und eventuell notwendiger weiterer baulicher Maßnahmen.

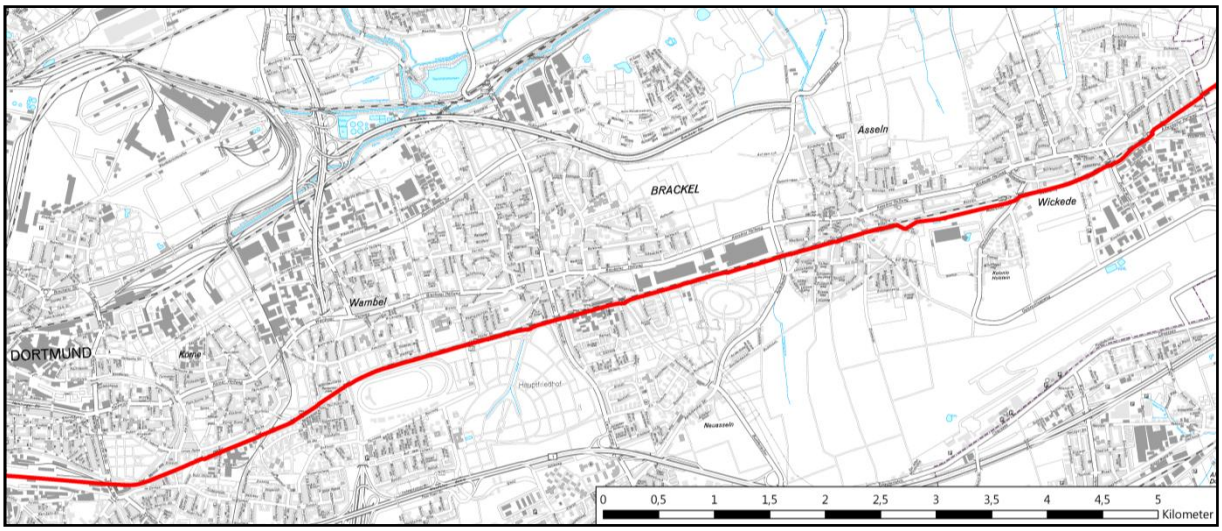
In der Dortmunder Innenstadt werden zwei Varianten untersucht:

- Die erste durchquert das Kreuzviertel. Die urbanen Qualitäten erfordern hier eine besondere städtebauliche und funktionale Integration des RS1. Zunächst wird er auf der Kuithanstraße als Fahrradstraße nach Norden bis zur Trasse der S4 geführt. Anschließend ist in der Sonnenstraße Richtung Osten ebenfalls eine Führung als Fahrradstraße denkbar. Wegen teilweise fehlender Breite aufgrund der beidseitig angeordneten Kfz-Stellplätze ergeben sich hier erhebliche Nutzungskonflikte. Zusätzlich geprüft wird daher auch, den RS1 ab der Poppelsdorfer Straße aufgeständert im Bahndamm der S4 zu führen. Ein solches Bauwerk würde insbesondere auf diesem Abschnitt eine konfliktfreie, hoch komfortable Führung für den Radverkehr ergeben. Die Hohe Straße und die Ruhrallee werden mit neuen Brücken oder an die bestehenden Brücken angeflanschten Stegen überquert, um zum S-Bahn-Haltepunkt „Stadthaus" zu gelangen.

- Für den Abschnitt Schnettkerbrücke bis S-Bahn-Haltepunkt „Stadthaus" sieht die alternative Variante eine Führung südlich der B1 und über die Hainallee vor. Diese Variante erfordert im Bereich der Anschlussstellen der B1 (z.B. Wittekindstraße, Ruhrallee) aufwändige Querungsbauwerke.

Die Vor- und Nachteile der o.g. Varianten werden im Rahmen der Machbarkeitsstudie abgewogen.

Abb. 9: Trassenverlauf Dortmund, östlicher Teil

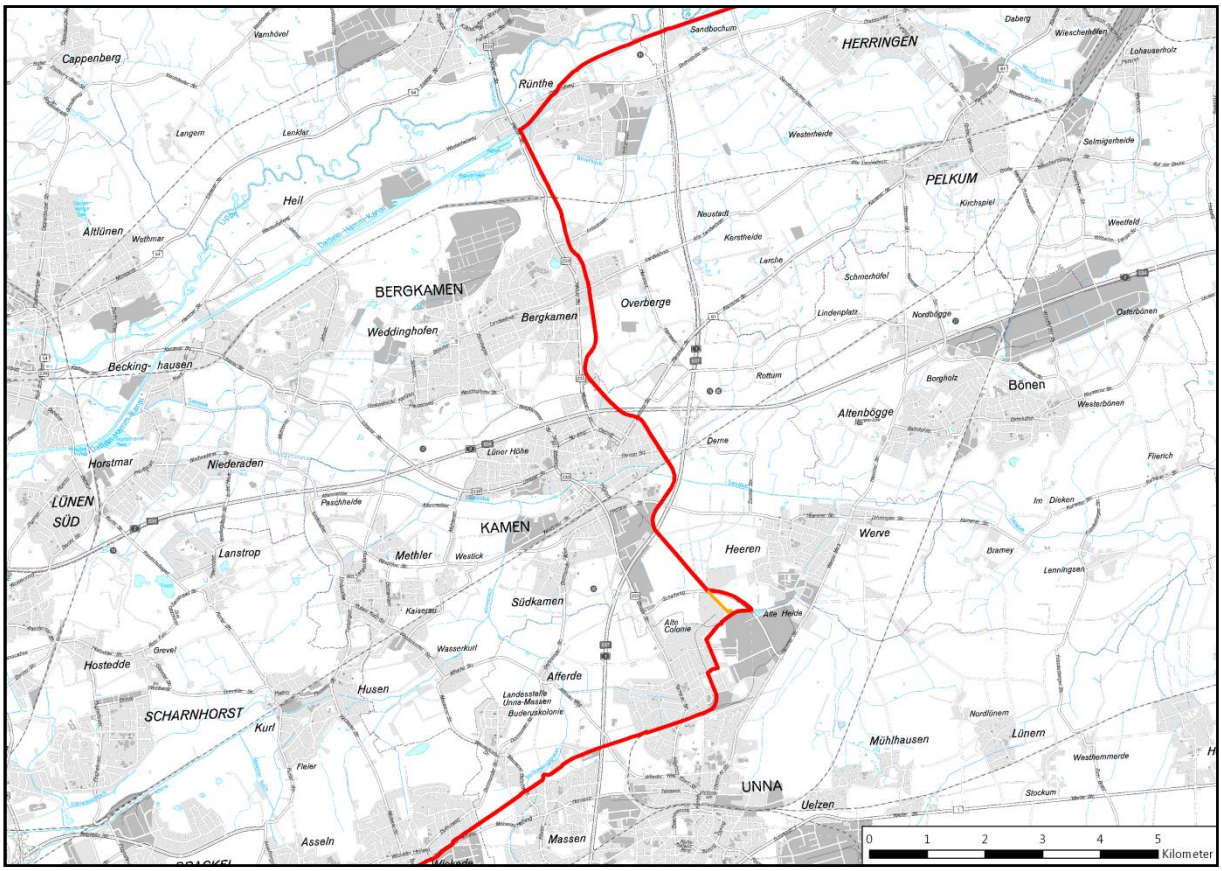


Kartengrundlage: Regionalverband Ruhr, Essen

Ab dem S-Bahnhof „Stadthaus“ bis zum Ostfriedhof steht auf dem Bahndamm ein Gleis zur Verfügung, das für die Trasse genutzt werden kann. Anschließend könnte der RS1 über die Straßen „Im Defdahl“ und auf der Semerteichstraße geführt werden. Ab dem S-Bahnhof Körne-West kann die Führung über die Bielefelder Straße und den Massener Weg als Fahrradstraße erfolgen, wo der Anschluss an den geplanten regional bedeutsamen GartenstadtRadweg erfolgt. Anschließend wird der RS1 größtenteils als selbstständig geführter Zweirichtungsradweg auf dem bestehenden Radweg, angepasst an die Ausbaustandards des RS1, südlich des Bahndamms bis zum S-Bahnhof Brackel geführt. Die weitere Führung erfolgt über die Westfälische Straße bis nach Asseln und (größtenteils als Fahrradstraße) weiter bis zum S-Bahnhof Wickede. Hier bietet sich ein Wechsel auf die Nordseite der S-Bahn an, um auf der Brunhildstraße bis zur Stadtgrenze zu Unna zu führen.

Kreis Unna

Abb. 10: Trassenverlauf Kreis Unna



Kartengrundlage: Regionalverband Ruhr, Essen

Ab der Stadtgrenze Dortmund ist die Führung nördlich der S-Bahn vorgesehen. Hier gilt es besonders, Antworten auf liegenschaftliche Fragstellungen zu finden, beispielsweise führt die Trasse auf einigen hundert Metern über Ackerland. In Unna-Königsborn wird die Friedrich-Ebert-Straße mit einem neu zu errichtenden Brückenbauwerk gequert. In Königsborn steht der Trassenverlauf noch nicht im Detail fest. Ab dem S-Bahnhof Unna-Königsborn soll der RS1 parallel zum Bundeswehrgleis und ab dem Salzweg auf der Dorotheenstraße als Fahrradstraße geführt werden. Das Kasernengelände wird östlich umfahren. Hier ist zu prüfen, ob ein Flächentausch eine direktere Linienführung des RS1 ermöglichen würde.

In der Machbarkeitsstudie wurde neben der Führung des RS1 über Bergkamen auch eine Führung über Bönen geprüft, wobei sich im Rahmen der Potenzialanalyse für erstere ein etwa doppelt so hohes Nutzerpotenzial ergeben hat, wie für die Variante über Bönen. Diese wird somit im Rahmen der Machbarkeitsstudie nicht weiter untersucht. Gleichwohl ist im Bereich der Giesserstraße die Anbindung von Bönen über Kamen-Heeren sicherzustellen und auch im weiteren Verlauf der schon vorhandenen Wegeverbindung zu qualifizieren.

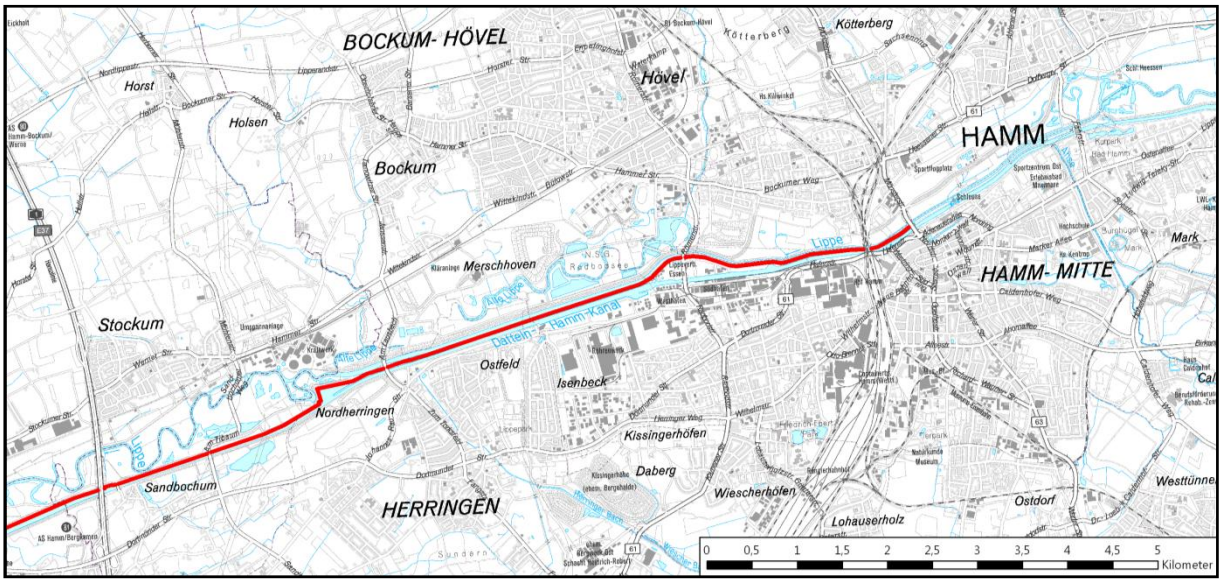
Entlang der Gießerstraße erreicht der RS1 die westliche Trasse der Klöcknerbahn in Richtung Bergkamen, die bereits als Fuß- und Radweg ausgebaut ist, derzeit allerdings nicht die Qualitätsstandards eines Radschnellwegs erfüllt. Hier ist ein weiterer Ausbau notwendig. Für den Fußverkehr müssen wegen dessen hohen Aufkommens abschnittsweise Lösungen gefunden

werden (z.B. Verbreiterung der Trasse oder Führung des Fußverkehrs auf parallel verlaufenden Alternativrouten).

In Kamen ist eine hochwertige Anbindung des Bahnhofs an den RS1 mitzudenken. Im Bereich der Stadt Bergkamen ist eine Anzahl von Anbindungen an vorhandene überregionale Radwege, auch als Zubringer, sowie Querungen von klassifizierten Straßen zu überplanen. In Bergkamen-Rünthe ist im Hinblick auf eine komfortable und direkte Linienführung eine Brücke über den Datteln-Hamm-Kanal, parallelverlaufend zur Brücke der B233, mit Fortsetzung des RS1 auf der nördlichen Kanalseite Richtung Hamm zu errichten.

Stadt Hamm

Abb. 11: Trassenverlauf Hamm



Kartengrundlage: Regionalverband Ruhr, Essen

Ab Bergkamen-Rünthe verläuft der RS1 auf der nördlichen Kanalseite bis Hamm mit Anschluss an die Innenstadt. Der Ausbau des Kanaluferweges ist mit der Wasser- und Schifffahrtsverwaltung Rheine/WSV Bund etc. abzustimmen (hier gilt es insbesondere, die schifffahrtsrechtlichen und betrieblichen Belange der WSV zu berücksichtigen). Temporär und auch nur abschnittsweise ist am Kanaluferweg verstärkter Freizeitverkehr zu berücksichtigen.

In Hamm bestehen Planungen seitens der DB die Eisenbahnbrücke zu ersetzen. In diesem Zusammenhang ergibt sich die Möglichkeit, einen direkten Anschluss westlich der Gleise Richtung Bahnhof und Innenstadt zu realisieren. Der RS1 wird unabhängig davon bis zur Münsterstraße weitergeführt. Ab hier ist ein qualitativ hochwertiger Anschluss an das bestehende Radwegenetz in die Innenstadt zu berücksichtigen.

Qualitätsstandards von Radschnellwegen

Der RS1 muss als Premiumprodukt einen durchgängig hohen Qualitätsstandard aufweisen. Nur so kann er die notwendigen Anforderungen erfüllen und auch die Potenziale voll ausschöpfen.

Weil der RS1 vorrangig auf den Alltagsverkehr und auf Fahrten von über 5 km Länge abzielt, bestehen an ihn deutlich höhere Anforderungen als an innerstädtische Radwege oder touristische Routen. Unter Federführung des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes NRW wurden im Januar 2013 Kriterien für zukünftige Radschnellwege in NRW definiert, die auch für den RS1 gelten und an denen sich die Machbarkeitsstudie hauptsächlich orientiert.

Grundsätzlich ist bei Radschnellwegen u.a. aus Verkehrssicherheitsgründen eine Trennung zwischen Fuß- und Radverkehr vorgesehen. Die Linienführung sollte möglichst planfrei sein. Wenn das nicht möglich ist, ist der Radverkehr an Kreuzungen bzw. Querungen weitestgehend zu bevorrechtigen, beispielsweise durch grüne Wellen. Außerdem müssen Radschnellwege ausreichend breit sein, um den Begegnungsfall von je zwei nebeneinander fahrenden Rädern pro Richtung und sichere Überholvorgänge zu gewährleisten. Auch breitere Räder, wie z.B. Lastenfahrräder, müssen auf dem Radschnellweg ausreichend Platz finden. Als Mindestbreite bei Zweirichtungsradwegen sind daher 4 Meter, bei Einrichtungswegen 3 Meter einzuhalten. Daneben gibt es weitere Führungsformen wie beispielsweise Radfahrstreifen oder Fahrradstraßen. Beleuchtung (innerorts), Winterdienst und eine steigungsarme Streckenführung sind weitere Kriterien.

Der RS1 verläuft oftmals durch stark verdichtete, urbane Gemengelagen, woraus sich vielfältige Nutzungskonflikte und Flächenkonkurrenzen ergeben. So sind die vom Land definierten Qualitätsstandards, die Voraussetzung für die beabsichtigte Übernahme der Finanzierung für Neubau, Unterhaltung und Erhaltung durch Straßen NRW sind (s. Abschnitt Ausblick), nicht immer vollständig durchsetzbar bzw. mit einem hohem Kostenaufwand verbunden. Die Machbarkeitsstudie wird hier Musterlösungen erarbeiten und diese in die verschiedenen Arbeitskreise kommunizieren.

Kommunikationskonzept

Parallel zur Machbarkeitsstudie wird ein Kommunikationskonzept entwickelt, das die kommunikative Unterstützung der Planungs-, Bau- und beginnende Nutzungsphase des RS1 sicherstellt. Hierzu gehören folgende Aufgaben:

1. Ziel- und Leitbildentwicklung sowie eine Zielgruppen-/Akteursanalyse
2. Kommunikationsstrategie mit partizipativem Ansatz

3. Gestaltungskonzept mit Logo und CD-Entwicklung
4. PR- und Medienkonzept mit ausgearbeiteten Maßnahmen und Aktionsplänen

Der zukünftigen Kommunikationsstrategie liegen die zwei folgenden Leitgedanken zugrunde, die einen inhaltlichen roten Faden durch die Kommunikation bilden:

1. Der Revierstolz: Das Ruhrgebiet – das Revier – ist wieder Nummer 1.
2. Der pragmatische Lebensstil und der persönliche Benefit.

Daraus leiten sich der zukünftige Name und der damit verbundene Claim ab:

RS1. Der schnellste Weg durchs Revier.

Das R und das S stehen für die beiden wichtigsten Attribute: Rad und schnell, mit der 1 wird deutlich, dass der Radschnellweg Ruhr der erste seiner Art in Deutschland und damit einzigartig ist. Aber auch Premium/1. Klasse. Ein Weg, auf den das Ruhrgebiet zu Recht stolz sein kann.

Die Schnelligkeit, die direkte Verbindung, ohne Stau, ohne Ampeln – die ganz persönlichen Vorteile finden sich als Botschaft im Claim wieder – einem Claim, der variabel auf viele verschiedene Zielgruppen und Themen angepasst werden kann und soll.

Die **Kommunikationsstrategie** muss drei Dimensionen berücksichtigen:

1. Die zeitliche Abfolge des Projekts, das sich im Wesentlichen über die Entscheidungs-/Planungs- und Bauphase sowie die Fertigstellung erstreckt
2. Die unterschiedlichen Zielgruppen
3. Die räumlichen/regionalen Themen/Besonderheiten entlang der geplanten Trasse

Die Kommunikation hat in dieser komplexen Situation die anspruchsvolle Aufgabe, ein zunächst abstraktes (Planung), dann unbequemes (Bau) und erst am Ende attraktives Thema

(Fertigstellung) über einen langen Zeitraum positiv in der Öffentlichkeit zu halten. Deshalb wird die Kommunikationsstrategie in drei Phasen untergliedert:

1. **Es ist dein Weg - Planungsphase:** informieren, beteiligen und justieren
   Ins Gespräch kommen mit Presse lokal und bundesweit, mit Lokal- und Landespolitik, Verwaltung, Verbänden, Unternehmen sowie Bürgerinnen und Bürgern. Aktive Bürgerbeteiligung führt zum Nachjustieren der Planung. Beteiligte Bürgerinnen und Bürger werden Multiplikatoren des Projekts.

2. **Bau deinen neuen Weg - Bauphase:** informieren, begeistern und moderieren
   Erfolge emotional erlebbar machen für lokale Presse, Verbände, Institutionen sowie Bürgerinnen und Bürger bzw. Anwohnende. Weitergehende Anwohnerbeteiligung. Baustellen-Events. Countdown bis zur Fertigstellung.

3. **Mehr als ein Radweg - Erlebnisphase:** aktivieren, motivieren, erleben
   Andockmöglichkeiten für Anwohnerinnen und Anwohner, Unternehmen, Schulen inszenieren, Alltagserlebnisse schaffen, Strecke wird Ort für Events und Geschichten. Weg wird zum Alltagsweg, der jedem persönliche Vorteile bringt.

Die Kommunikation wird in allen drei Phasen von innen nach außen gesteuert, mit jeweils unterschiedlichen Schwerpunkten. Gerade weil dieses Projekt sehr komplex ist und nicht an einem Ort stattfindet, wird der Fokus auf einen starken „Inner Circle" gesetzt, aus dem heraus kompetente und authentische Multiplikatorinnen und Multiplikatoren erwachsen.

- Der Planungs-/Kommunikationskern sind der RVR, das Planungskonsortium, Vertreterinnen und Vertreter der Kommunen und des Landesverkehrsministeriums. Von dort aus wird in dauerndem Dialog zwischen diesem inneren Kern und weiteren beteiligten und interessierten Kreisen (Multiplikatorinnen und Multiplikatoren) kommuniziert.

- Innerer Kreis: weitere Verwaltungsabteilungen, Räte, Fraktionen, Ausschüsse

- Zweiter Kreis: unmittelbar Anwohnende Unternehmen, lokale Medien, Schulen, Handel und Gewerbe, Verbände (ADFC, IHK, AGFS, VCD etc.)

- Dritter Kreis: weitere Anwohnende, Bürgerinnen und Bürger im Einzugsgebiet der RS1. Regionale und überregionale Medien und Politik

Für die weitere Maßnahmenplanung muss berücksichtigt werden, dass die Situation in den Kommunen voraussichtlich in allen Projektphasen unterschiedlich sein wird: An einem Streckenabschnitt wird schon gebaut, während in anderen Kommunen die Beteiligten noch über die Trassenführung diskutieren; in der einen Kommune drängen alle auf den Start des Projekts und in der anderen zögern viele noch und wollen überzeugt werden. Deshalb wird ein modulares Maßnahmensystem entwickelt, das auf die unterschiedliche Gemengelage, die jeweiligen Bedürfnisse einer Kommune abgestimmt werden kann.

Unter dem Kommunikationsdach, das durch Logo, Claim und CD definiert wird, können so kommunen-, themen- und zielgruppenspezifische Kampagnenschwerpunkte umgesetzt werden.

Ausblick

Als nächster Schritt der Machbarkeitsstudie wird eine ausführliche **Bestands- und Potenzialanalyse** durchgeführt. In diesem Rahmen werden die einzelnen Trassenabschnitte mit ihren Besonderheiten detailliert dokumentiert und bewertet. Kleinteilige Potenzialanalysen werden unter Verwendung kommunaler Verkehrsdaten zur Variantenbewertung herangezogen. Am Ende kann der Vergleich zwischen dem heutigen Zustand ohne Radschnellweg und der Trasse bzw. den Trassenvarianten des RS1 gezogen werden. Auf Abschnitten, auf denen noch keine Trasse festgelegt werden konnte, dient dieses Verfahren somit auch als Entscheidungsgrundlage für die Empfehlungsvariante. An der abschließenden Entscheidung über den konkreten Trassenverlauf werden die zuständigen Gremien der jeweiligen Städte beteiligt.

Der Baustein **„Finanzierung und Trägerschaft"** wird voraussichtlich im Herbst 2013 abgeschlossen. Hierbei werden in enger Zusammenarbeit mit dem Land NRW und mit dem bundesweiten Arbeitskreis Radschnellwege erste Konzepte zu Fördermöglichkeiten, Finanzierungs- und Trägerschaftsmodellen erarbeitet. Die Kosten des RS1 werden im Rahmen der Machbarkeitsstudie ermittelt. Neben der Finanzierung des Baus, ist zu klären, wer die Unterhaltskosten, zum Beispiel für die regelmäßige Reinigung, für Winterdienst, Beleuchtung oder Instandhaltung trägt. Es zeichnet sich ab, dass das Land NRW Finanzierung und Trägerschaft von Radschnellwegen im Land übernehmen wird. Voraussetzung hierfür wird aber zwingend die Einhaltung der Qualitätsstandards sein, insbesondere die Trennung von Fuß- und Radverkehr. In seiner Veröffentlichung zu den Qualitätsstandards von Radschnellwegen schreibt das Ministerium:

> Längerfristig besteht die Absicht der Landesregierung, analog zu Landesstraßen, überörtliche Radschnellwege als Landesradwege in die Zuständigkeit des Landes NRW zu stellen. Hierzu wird zum einen eine Gesetzesänderung angestrebt, zum anderen muss eine eigenständige Finanzierung (Neubau, Unterhaltung, Erhaltung) gesichert werden.[5]

Ab dem Herbst 2013 erfolgt die Vergabe der Studie zur **Kosten-Nutzen-Analyse**, die den volkswirtschaftlichen Nutzen des RS1 ermitteln wird.

Am Ende der Machbarkeitsstudie wird das **Planungs- und Gestaltungshandbuch** stehen, das die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zusammenfasst. Ein Teil wird auch die städtebauliche Integration von Radschnellwegen in verdichteten Räumen behandeln. Dabei wird auf eine gute Übertragbarkeit der Methodik geachtet, damit das Planungshandbuch auch als

[5] Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, AGFS, Arbeitskreis Radschnellwege: Kriterien für Radschnellwege. Düsseldorf, 17. Januar 2013.

Grundlage für weitere Radschnellwegprojekte in Deutschland und Europa dienen kann. Dazu werden die Elemente der Machbarkeitsstudie durch aussagekräftige Grafiken ergänzt. So kann die Studie auch dafür genutzt werden, Ziele und Vorteile des RS1 an alle Beteiligte, an Außenstehende und natürlich auch an die Bevölkerung der Metropole Ruhr – die späteren Nutzerinnen und Nutzer – zu kommunizieren.

Mit der Machbarkeitsstudie wird das umfangreiche Kommunikationskonzept als Handbuch der Radschnellweg-Kommunikation von der Planungs- bis zur Nutzungsphase vorliegen und damit auch weiteren Projekten als Vorlage dienen können.

Der Ausblick: Mit einem von Duisburg bis Hamm durchgängig befahrbaren RS1 kann gegen Ende dieses Jahrzehnts gerechnet werden.

Quellen

1 RVR (Pressemitteilung, 20. Juni 2013): Bundesminister Peter Altmaier zu Gast in der Metropole Ruhr / Regionaldirektorin wirbt um Unterstützung für regionale Umweltprojekte. Essen, 2013.

2 Ministerie van Verkeer en Waterstaat: Radfahren in den Niederlanden. Den Haag, 2009.

3 MuConsult: Evaluatie Fiets Filevrij – Eindrapport. Amersfoort, 2010.

4 Burg, Robert; Röhling, Wolfang; Schäfer, Tanja; Walther, Christoph: Kosten-Nutzen-Analyse: Bewertung der Effizienz von Radverkehrsmaßnahmen. Schlussbericht. Version Textband V2. Forschungsprogramm Stadtverkehr (FoPS), Projekt 70.785/2006. 2008.

5 Ministerium für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen, AGFS, Arbeitskreis Radschnellwege: Kriterien für Radschnellwege. Düsseldorf, 17. Januar 2013.