

Beschlussvorlage der Verwaltung Nr.: 20220116

Status: öffentlich
Datum: 18.01.2022
Verfasser/in: 66 2 (3622)
Fachbereich: Tiefbauamt

Bezeichnung der Vorlage:

Ergebnisse der Trassensuche und Vorzugsvarianten für den RS 1 in der Bochumer Innenstadt

Beschlussvorschriften:

Beratungsfolge:

Gremien:

Bezirksvertretung Bochum-Mitte
Ausschuss für Umwelt, Nachhaltigkeit und Ordnung
Ausschuss für Mobilität und Infrastruktur

Sitzungstermin:

03.02.2022 Anhörung
09.02.2022 Anhörung
09.03.2022 Entscheidung

Zuständigkeit:

Kurzübersicht:

Es wurde eine ergebnisoffene Raumanalyse für die Trassensuche des RS 1 in der Bochumer Innenstadt durchgeführt. Zusätzlich haben eine Beteiligung der Öffentlichkeit und der Interessensgruppen mit einer hohen Anzahl von Rückmeldungen stattgefunden. Die Ergebnisse der Beteiligungen wurden in die Identifizierung, die Analyse und die Bewertung der Varianten für den RS 1 in der Bochumer Innenstadt einbezogen. Im Anschluss wurden Varianten vertieft untersucht. In der Grundlagenermittlung ist eine Vorzugsvariante ermittelt worden: Kreuzungsfreie Strecke südlich der DB. Sie weist zwei neu zu errichtende Brückenbauwerke auf und erfüllt den Standard für Rad-schnellwege des Landes unter Berücksichtigung der örtlichen Gegebenheiten am besten. Gegebenfalls kann diese Variante bei der Verfügbarkeit von Flächen der DB optimiert werden. Diese Vorzugsvariante wird zurzeit in den Planungsphasen der Grundlagenermittlung und der Vorplanung weiterverfolgt.

Beschlussvorschlag:

Der Vorzugsvariante „Kreuzungsfreie Strecke südlich der DB“ für den RS 1 in der Bochumer Innenstadt wird zugestimmt.

Die Verwaltung wird beauftragt, die Planung der oben genannten Trasse weiterzuführen und Gespräche mit der DB über eine Streckenoptimierung auf Grundstücken der DB aufzunehmen. Sind bei den Gesprächen mit der DB keine positiven Ergebnisse zu den Flächen der DB am S-Bahnhof Ehrenfeld bis zur Friederika-Bahn absehbar, wird die Variante ohne die Flächen der DB umgesetzt.

Ebenso wird die Verwaltung beauftragt, die notwendigen Gespräche mit dem Verkehrsministerium des Landes Nordrhein-Westfalen und Straßen.NRW zur Finanzierung und dem Bau des RS 1 im Bochumer Innenstadtbereich zu führen.

Die Verwaltung wird beauftragt, zu prüfen, ob weitere alternativ vorgeschlagene Streckenabschnitte des Trassenfindungsprozesses, zum Beispiel auf der Hermannshöhe, vom Klever Weg bis zur Universitätsstraße, und Oskar-Hoffmann-Straße zwischen Universitätsstraße und Steinring, unabhängig vom RS 1 im nachgeordneten örtlichen Radnetz umgesetzt werden können.

Begründung:

1. Anlass

Die Trasse der Machbarkeitsstudie des RS 1 auf den Flächen der DB stellt für den Radschnellweg in der Bochumer Innenstadt von der Bessemer Straße (über die Flächen der DB zwischen dem S-Bahnhof-Ehrenfeld, ehemalige Friederika Bahn zur Hermannshöhe) bis zur Springorum Radweg eine optimale Lösung dar. Sie ist jedoch laut schriftlicher Stellungnahme der DB (2018) zwischen dem S-Bahnhof Ehrenfeld und Hermannshöhe nicht umsetzbar, da die DB AG aktuell und absehbar grundsätzlich keine Grundstücke im Bereich von aktiven Strecken veräußert.

Daher wurde in der Bochumer Innenstadt eine neue Trasse gesucht (s. Vorlage: 20183423, Radschnellweg Ruhr RS 1 - Suche einer neuen Trasse in der Bochumer Innenstadt). Die Trassensuche (s. Anlage 1 Untersuchungsgebiet) inklusiv der Öffentlichkeitsbeteiligung, die Grundlagenermittlung und die Vorplanung wurden Ende 2019 an das Büro der BERNARD Gruppe ZT GmbH (ehemals brenner BERNARD ingenieure GmbH), Köln und Ahlen, vergeben. Ziel ist die bestmögliche und umsetzbare Führung des RS 1, die dem Standard für Radschnellwege in der Innenstadt entspricht, zu finden.

2. Trassensuche

Das Büro BERNARD hat im Dezember 2019 seine Arbeit aufgenommen. Um eine bestmögliche und umsetzbare Trasse zu finden, wurde eine ergebnisoffene Raumanalyse durchgeführt. Als Grundlage für die Trassensuche wurden stadintern erste Trassenvorschläge für die Beteiligungen der Interessensgruppen und der Öffentlichkeit erarbeitet. Die Öffentlichkeitsbeteiligung hat vom 15.06. bis zum 31.07.2020 online stattgefunden, bei der Trassenvorschläge, Ideen, Potenziale sowie Restriktionen für den Radverkehr eingebracht werden konnten. Zusätzlich konnten im selben Zeitraum die Pläne im Foyer des technischen Rathauses eingesehen und schriftlich Trassenvorschläge, Kommentare etc. in vergleichbarer Form wie auf digitalem Weg gemacht werden. Des Weiteren konnten im Tiefbauamt Fragen gestellt und in Einzelgesprächen weitere mögliche Führungen des RS 1 vorgeschlagen werden.

Das Interesse der Bochumer Bürger und Bürgerinnen war überdurchschnittlich hoch. Auf der Internetseite der Online-Beteiligung wurden insgesamt 4.350 Zugriffe verzeichnet und es haben sich 826 Personen an der Befragung beteiligt. Es wurden 336 Trassenvarianten, 781 Problemstellen sowie 373 Ideen für den RS1 in die Online-Karte eingetragen. Zudem wurden 691 zum Fahrradfahren „stressige“ bzw. „entspannte“ Bereiche benannt. Es gab auch Trassenvorschläge, die außerhalb des Untersuchungsgebietes liegen. Diese wurden miterfasst und ausgewertet. Die Öffentlichkeitsbeteiligung wurde von intensiver Presse- und Medienarbeit begleitet.

Am 30.06.2020 fand die Beteiligung der Interessensgruppen (Vertreter von ADFC, Radwende, BOGESTRA; ACE, VCD, IHK, Einzelhandel und Naturschutzverbänden etc.) statt. Es wurden in Kleingruppen Trassenvorschläge identifiziert, bewertet und Konfliktpunkte und Synergieeffekte benannt.

In den nächsten Arbeitsschritten wurden alle Trassenvorschläge der Öffentlichkeitsbeteiligung und der Interessensgruppen gesichtet, geordnet, zusammengefasst oder zum Teil verworfen. Es erfolgte eine Reduzierung auf 42 Trassen, die insgesamt neun Hauptvarianten zugeordnet wurden

(s. Anlage 2, 42 Trassenvarianten). Alle 42 Trassenvarianten wurden vor Ort mit dem Fahrrad befahren.

Der Variantenvergleich erfolgte an Hand von festgelegten Kriterien in zwei Stufen. Zusätzlich wurde der räumliche Korridor südlich der Hauptstrecke der DB, da in ihm eine möglichst umwegefreie Strecke umgesetzt werden kann, betrachtet. Es wurden die Varianten „Hauptverkehrsstraßen“ und „südlich DB-Strecke (mit und ohne DB-Flächen)“ vertieft untersucht (s. Anlage 3 Plan vertieft untersuchte Varianten der Trassensuche). Im Bericht zur Trassensuche ist die Trasse „südlich der DB-Strecke“ differenzierter dargestellt.

- Hauptverkehrsstraßen (optimiert): Bessemer Straße, Ehrenfeldstraße, Clemensstraße, Oskar-Hoffmann-Straße, Steinring, Lohring, Am Lohberg, Springorum Trasse
- Südlich DB-Strecke: Bessemer Straße, Ehrenfeldstraße, Clemensstraße, Hermannshöhe, Klever Weg, Buddenbergplatz, Ferdinandstraße, Kortumpark, Akademiestraße, Am Lohberg, Springorum Trasse mit der Optimierung über Flächen der DB vom S-Bahnhof Ehrenfeld, ehemalige Frederika Bahn bis Hermanshöhe

Die Variante über die Hauptverkehrsstraße ist aufgrund der hohen Verlustzeiten an Knotenpunkten nicht weiter zu verfolgen.

Seit der Absage der Deutschen Bahn zur Verfügbarkeit der Flächen in der Bochumer Innenstadt 2018 haben sich positive Entwicklungen für den RS 1 auf Flächen der DB in den Nachbarstädten ergeben. Es wurden technische Lösungen gefunden, die es ermöglichen, dass der RS 1 auf Flächen der DB entlanglaufen kann. Um zu prüfen, ob eine Führung des RS 1 südlich der DB-Strecke auch teilweise auf Flächen der DB zwischen S-Bahnhof-Ehrenfeld und Hermannshöhe (Trasse der Machbarkeitsstudie) umsetzbar ist, müssen erneut Gespräche mit der DB geführt werden. Die DB hat bereits ihre Gesprächsbereitschaft erklärt. Thema des Gesprächs wird die technische Mitnutzung von Teilen der Flächen der DB für den RS 1 in Form einer Gestattung sein.

Ergebnis der Trassensuche

Das Fazit des Berichts zur Trassensuche des RS 1 in der Bochumer Innenstadt gibt die folgenden Empfehlungen zur weiteren Vorgehensweise:

- Die Vorzugsvariante „südlich der DB-Strecke (*mit* und *ohne* DB-Flächen)“ soll in den Planungsphasen der Grundlagenermittlung und der Vorplanung weiterverfolgt werden. Im Bericht zur Trassensuche ist die Trasse „südlich der DB-Strecke“ differenzierter dargestellt.
- Zusätzlich sind erneut Gespräche mit der Deutschen Bahn (DB) über die Führung des RS 1 in der Bochumer Innenstadt auf Grundstücken der DB mit speziellen technische Lösungen, die den Bahnbetrieb möglichst nicht beeinträchtigen, zu führen.
- Bei positiven Aussagen der DB wird der Zeithorizont für die Planung und den Bau geklärt. Wenn die Planung der Vorzugsvariante soweit fortgeschritten ist, dass eine Umsetzung erfolgen kann und bei den Gesprächen mit der DB keine positiven Ergebnisse absehbar sind, wird die Variante „südlich der DB-Strecke *ohne* DB-Flächen“ umgesetzt. Bei späterer Verfügbarkeit der Flächen der DB kann die Trasse durch die Führung des RS 1 über Flächen der DB gegebenenfalls optimiert und wieder aufgegriffen werden.
- Bei der Trassensuche für den RS 1 wurden Radverkehrsanlagen auf vielen Straßen bzw. Strecken geprüft. Auch wenn nicht alle Trassen für den RS 1 genutzt werden können, ist zu prüfen, welche untersuchten Trassen oder Streckenabschnitte für das nachgeordnete Radwegenetz der Stadt Bochum unabhängig vom RS 1 sinnvoll sind und umgesetzt werden können, zum Beispiel Oskar-Hoffmann-Straße zwischen Universitätsstraße und Steinring, Hermannshöhe vom Klever Weg bis zur Universitätsstraße etc..

Der Bericht zur Trassensuche ist auf der Internetseite der Stadt Bochum <https://www.bochum.de/Tiefbauamt/Radfahren/RS1> eingestellt.

3. Ergebnisse der Grundlagenermittlung

Die Ergebnisse der Trassensuche wurden in der Grundlagenermittlung weiterentwickelt und es wurde die präferierte Trasse „Kreuzungsfreie Strecke südlich der DB“ identifiziert. Der RS 1 verläuft auf der Bessemer Straße Richtung Süden. Dann biegt er Richtung Osten in die Ehrenfeldstraße ab und läuft weiter über die Clemensstraße, quert die Königsallee, bis zur Hermannshöhe. Der RS 1 folgt der Hermannshöhe bis zum Park & Ride-Parkplatz am Klever Weg.

Eine Optimierung des Abschnittes zwischen dem S-Bahnhof Ehrenfeld und der Hermannshöhe kann erfolgen, wenn die DB Ihre Flächen zur Mitnutzung zur Verfügung stellt. Dann biegt der RS 1 in die Ehrenfelder Straße nach Westen ab. Der Park & Ride Parkplatz wird gequert und der RS 1 wird mit einem neuen Rampenbauwerk auf die Flächen der DB geführt. Er läuft weiter Richtung Osten parallel zu den aktiven Gleisen der DB bis zur Brücke über die Königsallee und folgt dann der Trasse der ehemaligen Friederika Bahn bis zur Hermannshöhe. Auf der Hermannshöhe geht der RS 1 bis zum Klever Weg.

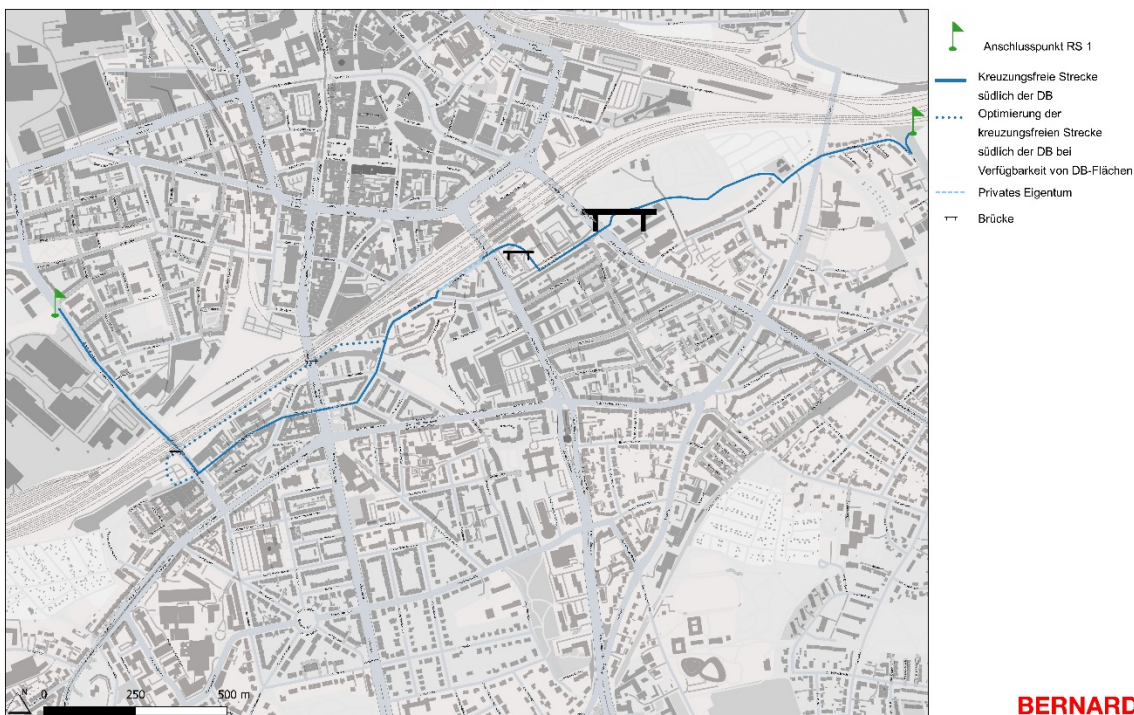
Am Klever Weg biegt er auf den bestehenden Park & Ride Parkplatz, der sich in privatem Eigentum befindet, ab. Am Ende des Parkplatzes führt er mit einem neu zu errichtenden Brückenbauwerk über die Universitätstraße und den Buddenbergplatz bis zur Ferdinandstraße.

Der Ferdinandstraße folgt er in Mittellage Richtung Wittener Straße, die er mit einem neu zu errichtenden Brückenbauwerk quert. Das Brückenbauwerk beginnt auf Höhe des Gebäudes östlich des Buddenbergplatzes und geht über die Wittener Straße durch den Kortumpark bis fast zum höchst gelegenen Punkt des Parks.

Von dort läuft der RS 1 auf dem bestehenden gemeinsamen Geh- und Radweg bis zur Akademiestraße und folgt der Straße Richtung Osten. Der RS 1 quert den Lohring und über die Straße Am Lohberg geht es bis zur Springorum Trasse.

Stadt Bochum

Radschnellweg Ruhr RS 1: Vorplanung RS 1 in der Bochumer Innenstadt zwischen Bessemer Straße und Springorum Trasse



Trasse „Kreuzungsfreie Strecke südlich der DB“ der Grundlagenermittlung, Grafik ist auch als Anlage 4 der Beschlussvorlage beigefügt.

Die Trasse enthält insgesamt drei neu zu errichtende Bauwerke:

- Rampe vom Park + Ride Parkplatz am S-Bahnhof Ehrenfeld auf die Fläche der DB
- Brückenbauwerk vom Park + Ride Parkplatz über die Universitätsstraße auf den Buddenbergplatz

- Brückenbauwerk von der Ferdinandstraße über die Wittener Straße durch den Kortumpark bis zum höchsten Punkt der Parkanlage.

Alle drei Bauwerke werden nur für den Radverkehr mit einer Breite von 5,0 m vorgesehen, da für die Zufußgehenden alternative vorteilhaftere Wegeführungen vorhanden sind. Im Abschnitt vom S-Bahnhof Ehrenfeld bis zur Hermannshöhe ist auf den Flächen der DB nicht die notwendige Breite für den RS 1 inkl. Gehweg vorhanden.

Denkbare Brückenlösungen mit Radschnell- und *Gehweg* benötigten demgegenüber eine Mindestbreite von 8,0 m. Das bedeutet, dass die Brückenbauwerke mit Gehweg ca. 30 % mehr Raum einnehmen und damit auch eine größere optische Wirkung haben, die sich in die gegebenen städtebaulichen Umgebungen und dem Kortumpark schwieriger einpassen. Ebenso ist zu berücksichtigen, dass der Bau und die Unterhaltung der Brückenbauwerke sehr kostenaufwendig sind. Es ist mit etwa 25 % geringeren Baukosten bei den Bauwerken ohne Gehwege zu rechnen.

Das Brückenbauwerk, das über die Wittener Straße durch den Kortumpark läuft, wird sich, soweit es möglich ist, an dem vorhandenen Baumbestand orientieren, so dass eine möglichst geringe Anzahl an Bäumen gefällt werden müssen. Ebenso wird der Friedhof und der Denkmalschutz des Kortumparks berücksichtigt. Grabmale, die unter Schutz gestellt sind, werden bei der Trassenführung nicht tangiert. Gespräche mit der Kortumgesellschaft werden aufgenommen.

Des Weiteren sind Ergebnisse der Trassensuche und der vertiefenden Untersuchungen so zu prüfen und weiter zu entwickeln, dass ein Mehrwert und zusätzlicher Nutzen für das nachgeordnete Radnetz in der Bochumer Innenstadt entsteht. Dabei handelt es sich zum Beispiel um Ausweichstrecken für den RS 1, wenn dieser kurzzeitig zur Unterhaltungszwecken etc. gesperrt werden muss, oder um zusätzliche Zubringer- und Anschlussstellen des RS 1 an das untergeordnete Radnetz. Es können aber auch zusätzliche örtliche Strecken sein, die das nachgeordnete Radnetz sinnvoll ergänzen, wie zum Beispiel die Strecken Lohring zwischen der Wittener Straße und Akademiestraße und Oskar-Hoffmann- Straße zwischen der Universitätsstraße und Steinring.

4. Kosten und Zeitplanung

Die Kosten für den RS 1 werden bei der Einstufung als Ortsdurchfahrt zu 85 % der förderfähigen Kosten über die Förderrichtlinie Nahmobilität vom Land Nordrhein-Westfalen getragen. Bei einer Einstufung als freie Strecke werden 100 % der Kosten von Straßen.NRW übernommen. Die Baukosten für die Variante „Kreuzungsfreie Strecke südlich der DB“ betragen nach einer ersten überschlägigen Schätzung ca. 20,6 Mio. €. Davon entfallen etwa 13,6 Mio.€ auf die Bauwerke und 7,0 Mio. € auf den RS 1.

Das Gespräch zu den Ergebnissen der Trassensuche und der weiter zu verfolgenden Variante wurden bereits Anfang Dezember 2021 mit dem Verkehrsministerium Nordrhein-Westfalen und Straßen.NRW aufgenommen. Das erste Gespräch zu der Verfügbarkeit der Flächen mit der Deutschen Bahn wird voraussichtlich im Februar 2022 stattfinden. Zusätzlich wird das Gespräch zum Grunderwerb mit dem Eigentümer des privaten Park & Ride Parkplatzes am Klever Weg geführt. Es ist geplant im 1. Quartal 2022 die Grundlagenermittlung und Vorplanung abzuschließen. Wenn die Gespräche mit dem Verkehrsministerium und Straßen.NRW ergeben, dass der RS 1 in der Bochumer Innenstadt als Ortsdurchfahrt einzustufen ist, wird für die weiteren Planungsphasen im Anschluss an die Vorplanung ein Förderantrag bei der Bezirksregierung Arnsberg gestellt. Sobald die Bewilligung vorliegt, werden die weiteren Planungsleistungen europaweit ausgeschrieben. Wenn der RS 1 in der Bochumer Innenstadt als freie Strecke eingestuft wird, werden zeitnah die Gespräche zur Vergabe der weiteren Planungsleistungen mit Straßen.NRW aufgenommen. Eine detaillierte Zeitplanung kann erst erstellt werden, wenn die Straßenbaulast des RS 1 (freie Strecke oder Ortsdurchfahrt) und die Verfügbarkeit der Flächen der DB geklärt sind.

Finanzielle Auswirkungen:

Mittelbedarf für die Durchführung der Maßnahmen:

Jährliche Folgekosten (gemäß beiliegender Berechnung):

Klimarelevante Auswirkungen:

Positiv

Kurzbegründung zu den klimarelevanten Auswirkungen:

Der Bau des RS 1 in der Bochumer Innenstadt soll unter anderem die Verlagerung des individuellen motorisierten Personenverkehrs auf das Fahrrad - sowohl für Alltags- als auch Freizeitfahrten - unterstützen. Durch den RS 1 wird eine weitere Möglichkeit für Radfahrende in Bochum geschaffen, sich mit dem Fahrrad besser und schneller durch das Stadtgebiet zu bewegen. Dadurch kann weniger Energie (insb. Benzin und Diesel) verbraucht werden. Das Stadtklima kann positiv beeinflusst werden. Es ist mit einer Reduzierung des Straßenlärms zu rechnen. In der Bochumer Innenstadt wird der RS 1 auf einigen Strecken auf bereits bestehenden Straßen, die umgebaut bzw. neu markiert werden, laufen, so dass nur in einem geringen Umfang weitere Flächen versiegelt werden müssen. Die Eingriffe in die Natur, wie zum Beispiel die Fällung von Bäumen, werden möglichst minimiert und ausgeglichen.

Anlage(n):

1. [Untersuchungsgebiet](#)
2. [42 Trassenvarianten](#)
3. [vertieft untersuchte Varianten der Trassensuche](#)
4. [Kreuzungsfreie Strecke südlich DB.](#)