



MACHBARKEITSSTUDIE

RUHRTALRADWEG STUFE 1

Dokumentation

IMPRESSUM

Machbarkeitsstudie Ruhrtalradweg Stufe 1

Essen, November 2022

Verfasser:

Interkommunale Kooperation

der Städte Hattingen, Witten, Wetter (Ruhr), Herdecke und Hagen

Ansprechpartner:

Stadt Hattingen	Jens Hendrix
Stadt Witten	Stefan Rommelfanger
Stadt Wetter (Ruhr)	Birgit Gräfen-Loer
Stadt Herdecke	Daniel Matißik
Stadt Hagen	Henning Keune

Planungsbüro DTP Landschaftsarchitekten GmbH

Im Löwental 76
45239 Essen
Telefon: (02 01) 74 73 61-0
Telefax: (02 01) 74 73 61-10
post@ntp-essen.de
www.ntp-essen.de

Ansprechpartner:

Martin Richardt
Marvin Baggen
Mara Kersch

IGA Metropole Ruhr 2027 gGmbH

Kronprinzenstraße 35
45128 Essen
Telefon: (02 01) 56 57 69 12
info@iga2027.ruhr
www.iga2027.ruhr

Ansprechpartner:

Horst Fischer
Sylvia Weigner

INHALTSVERZEICHNIS

EINFÜHRUNG	5
VERLAUF UND EINBINDUNG INS REGIONALE NETZ	6
NUTZERFREQUENZEN	8
ANALYSE	10
HATTINGEN	12
WITTEN	13
WETTER (RUHR)	14
HERDECKE	15
HAGEN	16
LEGENDE	17
MASSNAHMEN	18
HATTINGEN	20
WITTEN	21
WETTER (RUHR)	22
HERDECKE	23
HAGEN	24
LEGENDE	25
STARTPAKETE	26
QUALITÄTEN	28
AUSBLICK	30



EINFÜHRUNG

Die zuerst vier, dann fünf Ruhrstädte haben sich zu einer interkommunalen Kooperation „Mittleres Ruhrtal“ zusammengeschlossen, um im Rahmen der IGA 2027, Projektideen für den mittleren Ruhrabschnitt zu entwickeln und zu qualifizieren. Der RVR bzw. seit Gründung Anfang 2020 die IGA gGmbH haben die interkommunale Zusammenarbeit begleitet.

Gemeinsam wurde die „Entwicklungsstudie Flusslandschaft Mittleres Ruhrtal“ und deren erste Fortschreibung geschrieben. Das Projekt Ertüchtigung des Ruhrtalradweges samt den angrenzenden regionalen Radwegen hat hier einen hohen Stellenwert. Der Ruhrtalradweg ist ein touristisches Premiumprodukt und führt auf einer Länge von 240 km von Winterberg bis Duisburg. Im Mittleren Ruhrtal bildet der Ruhrtalradweg als eines von mehreren Ruhrbändern die wichtigste Verbindungsachse und damit das Rückgrat der „Perlenkette“ entlang der Ruhr. Es liegt im Interesse der IGA gGmbH für den Verlauf des Ruhrtalradweges im Bereich der Metropole Ruhr abgestimmte Ausbaustandards zu entwickeln und umsetzen.

In einem ersten Schritt soll der Abschnitt zwischen Hattingen und Hagen hinsichtlich erforderlicher Wegebaumaßnahmen genauer untersucht werden. Der Ruhrtalradweg steht nicht, wie sein Name vermuten lässt, alleinig den Radfahrern zur Verfügung, sondern ist überwiegend als gemeinsamer Fuß- und Radweg ausgewiesen, sodass sich Fußgänger und Radfahrer gemeinsam mit Rücksicht begegnen.

Um eine Einheitlichkeit und einen durchgehend hohen Ausbaustandard herzustellen, wurde für drei unterschiedliche Führungsformen ein jeweiliger Mindeststandard entworfen. Abgezielt ist bei der gemeinsamen Fuß- und Radwegeführung eine Mindestbreite von 3,5 m, um eine hohe Sicherheit für Fuß- und Radfahrer zu gewährleisten. Bei der optischen und räumlich getrennten Führung sollte der Fußweg mindestens 2 m und der Radweg mindestens 3 m breit angelegt sein. Die optische Trennung kann durch Markierungen und verschiedene Oberflächenmaterialien erfolgen. Bei der räumlichen getrennten Führung wird der Fuß- und Radverkehr durch einen Grünstreifen ggf. mit Gehölzen separiert. Für die Oberfläche des gemeinsam geführten Fuß- und Radweges sowie der optisch und räumlich getrennten Radwege wird Asphalt als Qualitätsstandard definiert.

Für das Erleben der Flusslandschaft ebenso wichtige Bausteine Rast- und Verweilorte, Aussichtspunkte, Verbesserung der Orientierung und Wegweisung sollen, aufbauend auf konkretisierte Ausbauplanungen des Ruhrtalradweges, zu einem späteren Zeitpunkt entwickelt werden.



Abb. 1: Gemeinsamer Fuß- und Radweg

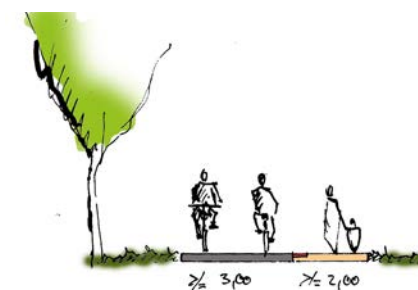


Abb. 2: Optisch getrennte Führung

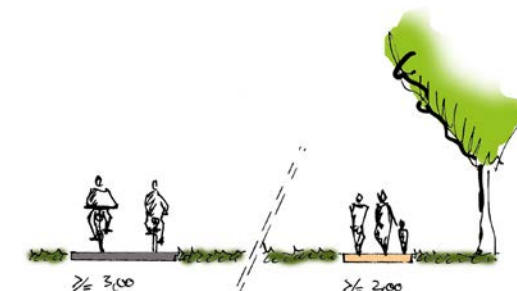


Abb. 3: Räumlich getrennte Führung

VERLAUF UND EINBINDUNG INS REGIONALE NETZ

Der betrachtete Abschnitt des Ruhrtalradwegs beginnt an der Ruhrbrücke am Hengsteysee in Hagen und endet rund 41 km westlicher, an der Stadtgrenze Hattingen/Essen an der Schwimmbrücke Dahlhausen.

Innerhalb dieser Strecke wird der Ruhrtalradweg in einigen Bereichen aufgrund räumlicher Gegebenheiten doppelt geführt. In den Stadtgebieten Witten und Hattingen wird der Hauptverlauf durch Hochwasserumfahrungen ergänzt. Zudem befindet sich in Witten auf der Hauptroute des Ruhrtalradweges ein Fährübergang. Um eine durchgehende Befahrbarkeit auch außerhalb der Fährzeiten, insbesondere im Herbst und Winter, sicherzustellen wurde eine separate Nebenroute eingerichtet.

Der Ruhrtalradweg stellt eine bedeutende Achse eingebettet in das regionale Radwegenetz im Mittleren Ruhrtal dar. Angrenzende Radwege wie die Lenne-Route, der Volmeradweg und die Eselsohren verbinden den Ruhrtalradweg mit der Umgebung. Regionale Radwege wie die Ruhrta8, von Ruhr zur Ruhr und die Kohlenbahn sind ebenfalls Radwegprojekte der IGA 2027.

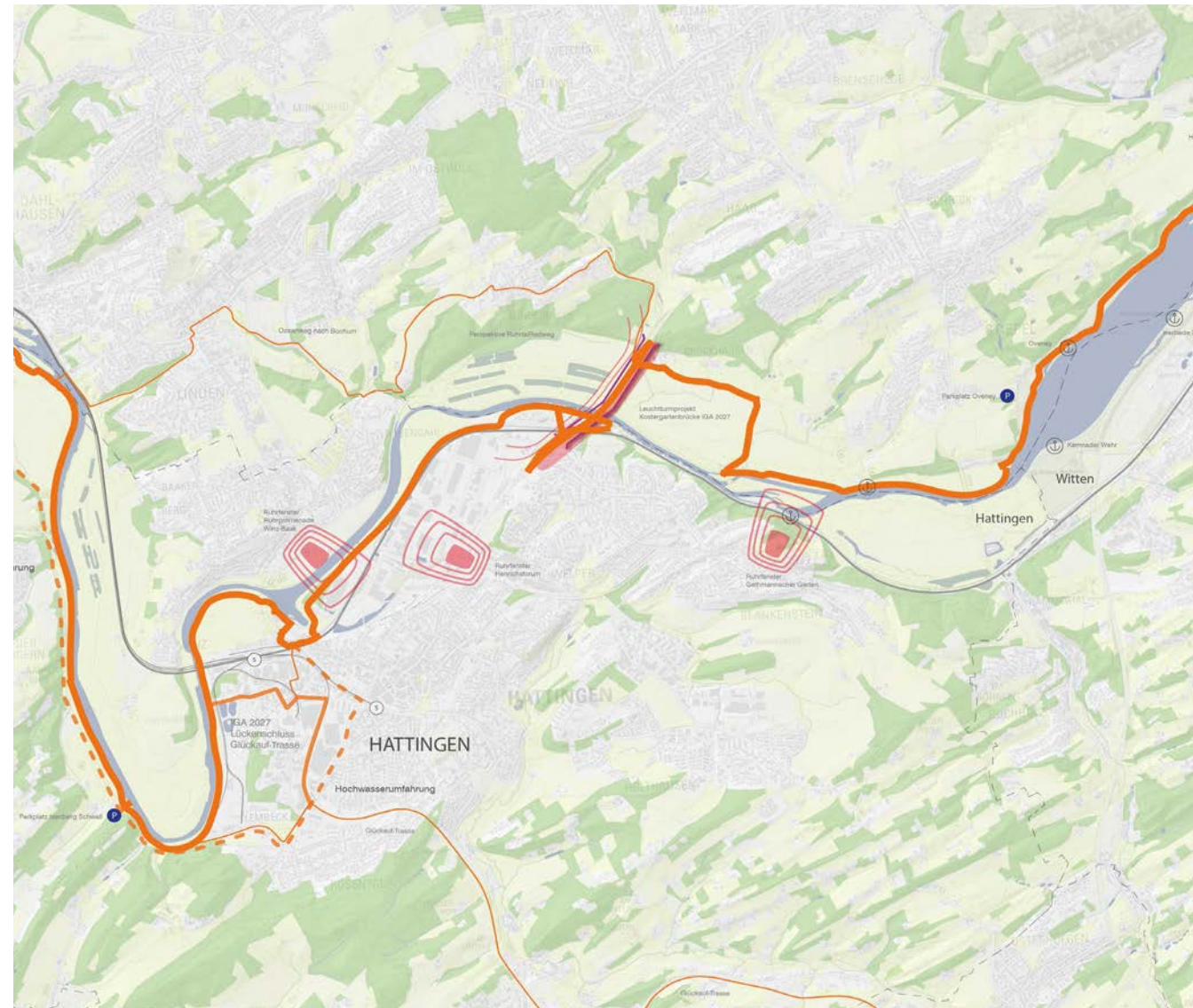
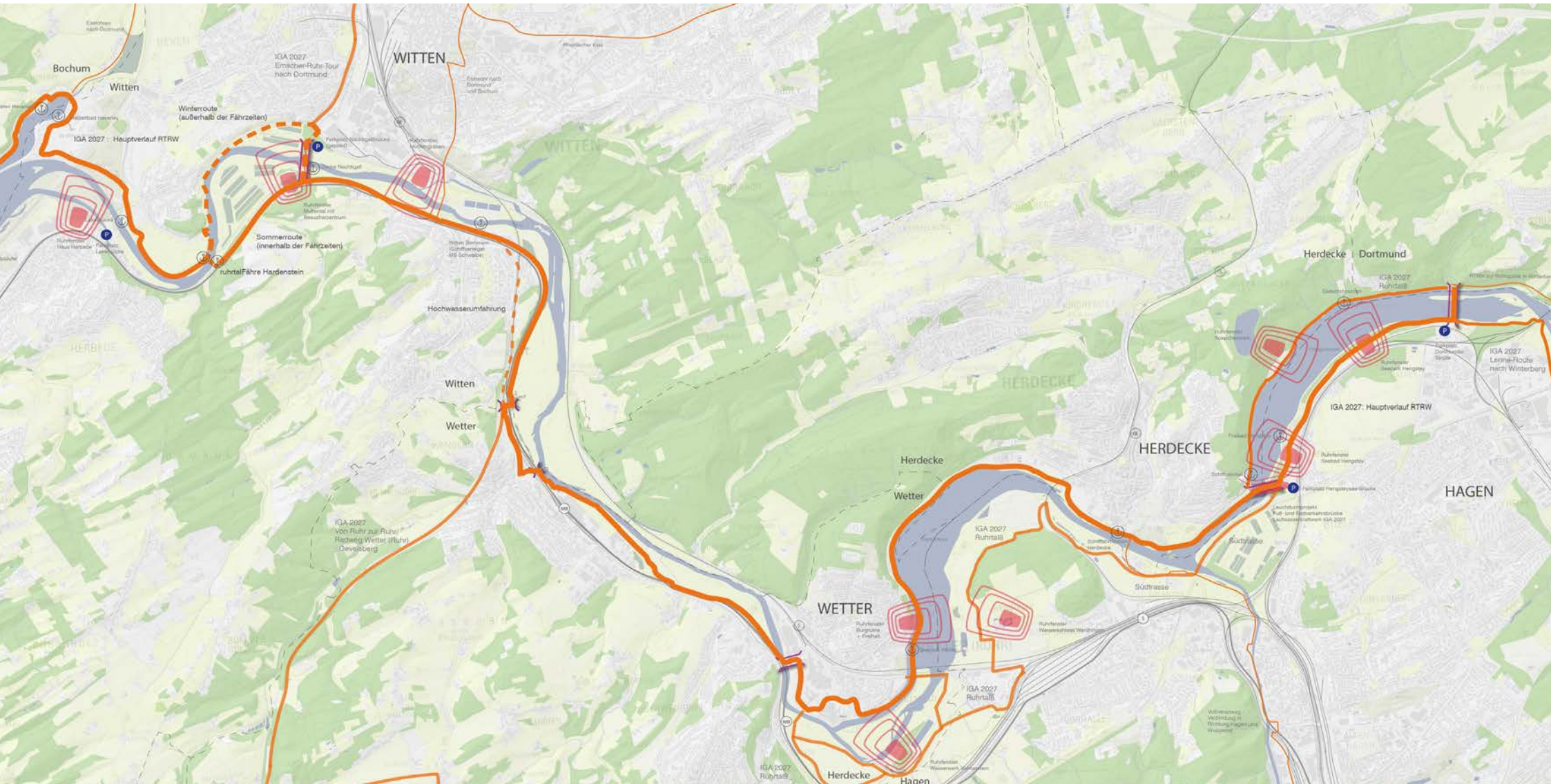


Abb. 4: Verlauf

Der **Ruhrtalradweg** ist schon heute eine **beliebte Freizeitroute** mit **vielfältigen Anschlüssen** an die **Metropole Ruhr**.



NUTZERFREQUENZEN

Der Ruhrtalradweg weist durchgängig hohe Nutzerfrequenzen auf, sodass fortlaufend ein Handlungsbedarf zur Weiterentwicklung besteht, um den Qualitätsanspruch aufrecht zu erhalten.

In äußerst attraktiven Lagen, nahe der Seen und den Innenstädten, bestehen zudem sehr hohe Nutzerfrequenzen. Insbesondere nach Feierabend und am Wochenende werden diese Bereiche verstärkt für Freizeitaktivitäten genutzt, wodurch besonders häufig Konfliktsituationen entstehen.

Mit steigendem Anteil der Pedelecs kommen zu den hohen Nutzerzahlen die höher werdenden Geschwindigkeiten als zusätzliches Konfliktpotenzial dazu.

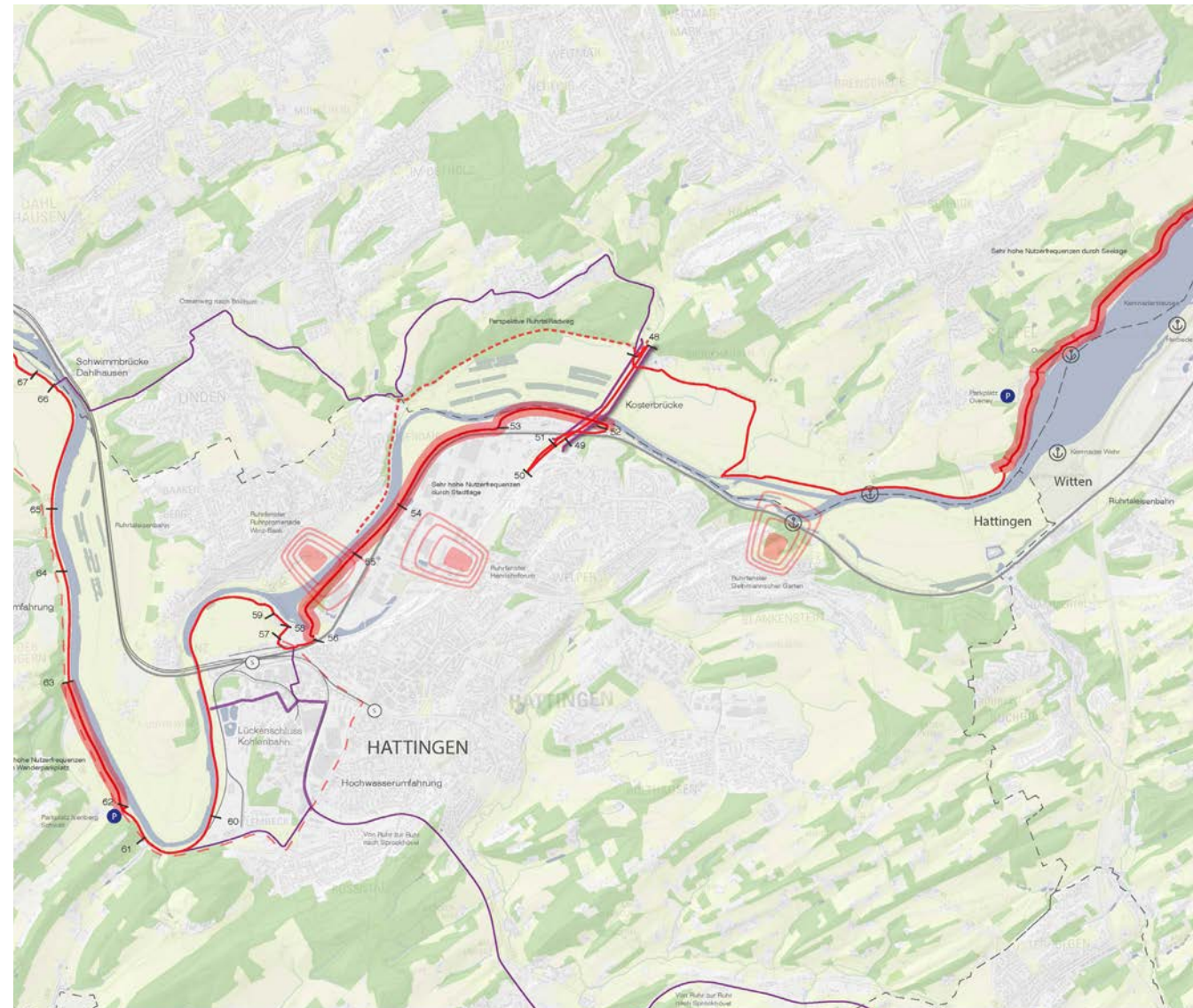
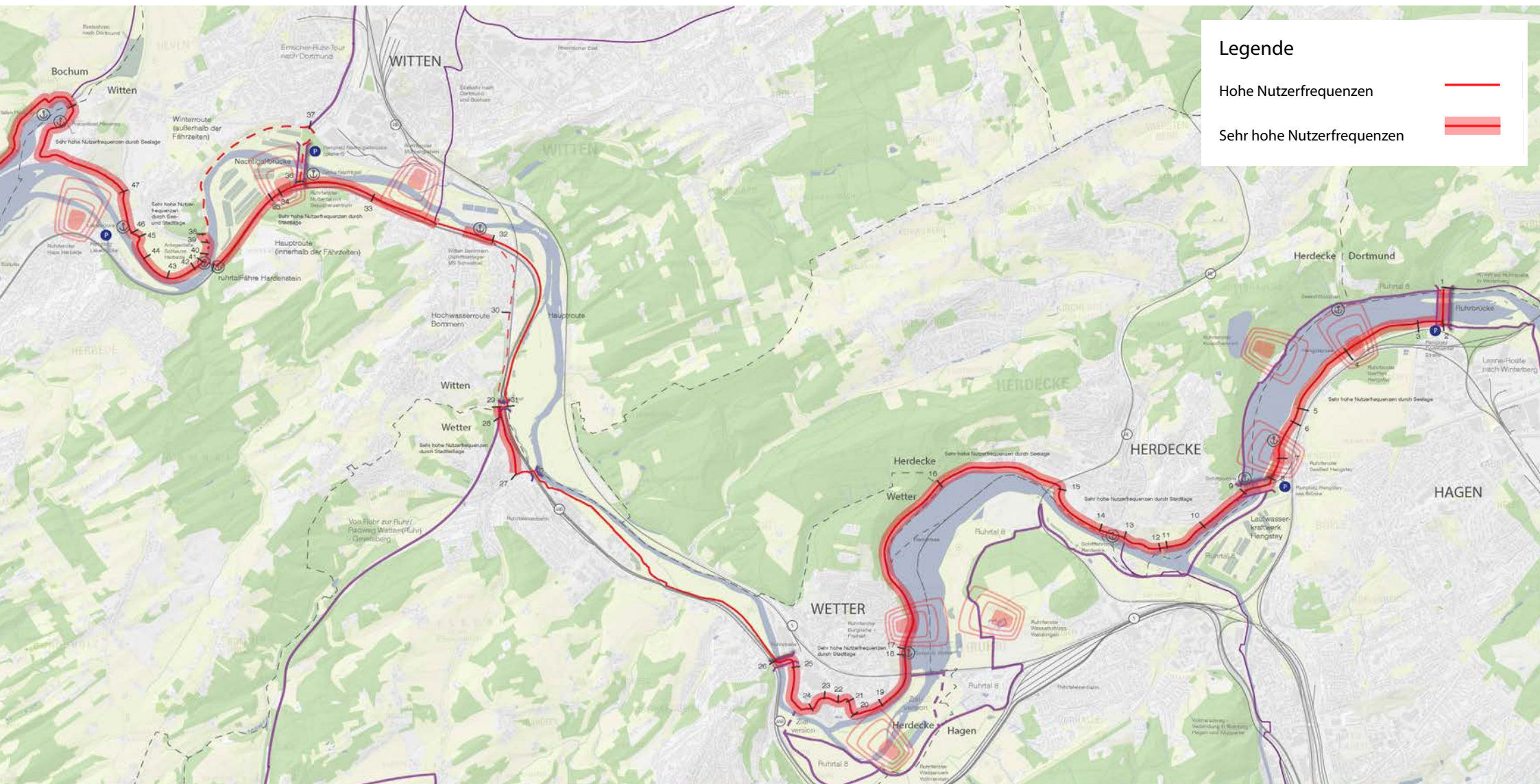


Abb. 5: Nutzerfrequenzen

Entlang des Ruhrtalradweges bestehen **durchgehend hohe Nutzerfrequenzen**, welche nahe der **Seen** und **Innenstädte** der Ruhrstädte **noch zunehmen**.



Legende

- Hohe Nutzerfrequenzen ———
- Sehr hohe Nutzerfrequenzen ————

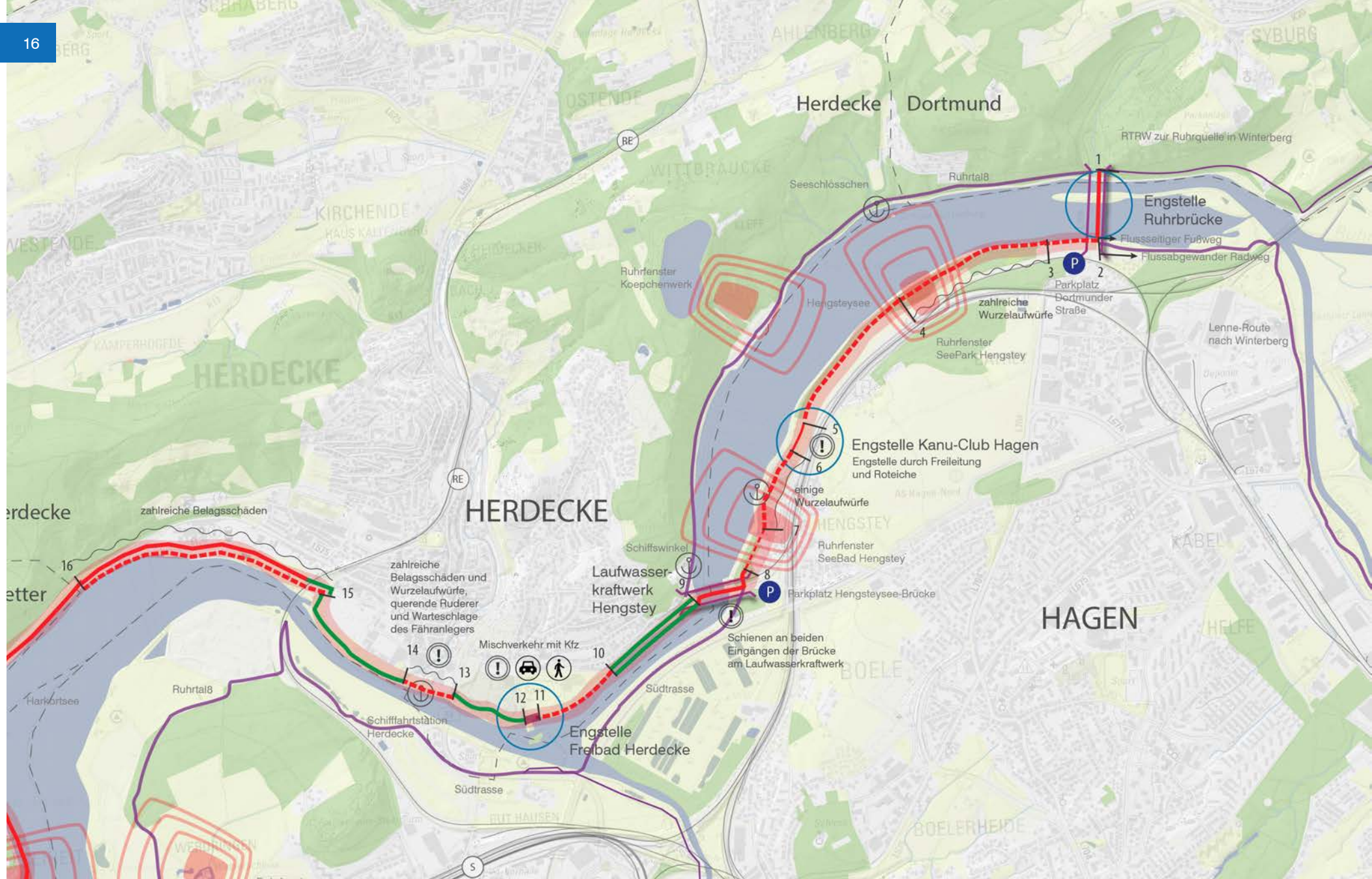
Der **Großteil** des Ruhrtalradweges muss hinsichtlich der **Führungsform, Breite** oder **Oberfläche optimiert** werden.





ANALYSE | WETTER (RUHR)

Abb. 9: Analyse | Wetter (Ruhr)





















ANALYSE | HAGEN

Abb. 11: Analyse | Hagen

ANALYSE | LEGENDE

Grüner Strich = Mindeststandard erfüllt
Roter Strich = Mindeststandard nicht erfüllt

Einfache Linie:		
Gemeinsamer Fuß- und Radweg $\geq 3,5\text{m}$		asphaltiert
		nicht asphaltiert
Gemeinsamer Fuß- und Radweg $< 3,5\text{m}$		asphaltiert
		nicht asphaltiert
Doppelte Linie:		
Getrennter Radweg $\geq 3\text{m}$ bzw. Fußweg $\geq 2\text{m}$		asphaltiert
		nicht asphaltiert
Getrennter Radweg $< 3\text{m}$ bzw. Fußweg $< 2\text{m}$		asphaltiert
		nicht asphaltiert
Mischung Fahrrad und anderes Verkehrsmittel:		
 mit Kfz (Sammel-/Fahrradstr.)	 mit querenden Fußgängern (Platzsituation)	
Einige Oberflächenschäden		
Zahlreiche Oberflächenschäden		
Potenzielle Konflikte durch sehr hohe Nutzerfrequenz		
Gefahrenstelle		
Regionaler Radweg/Ruhrta18		Zielvorstellung Ruhrta18 
Radwegeprojekte IGA 2027		

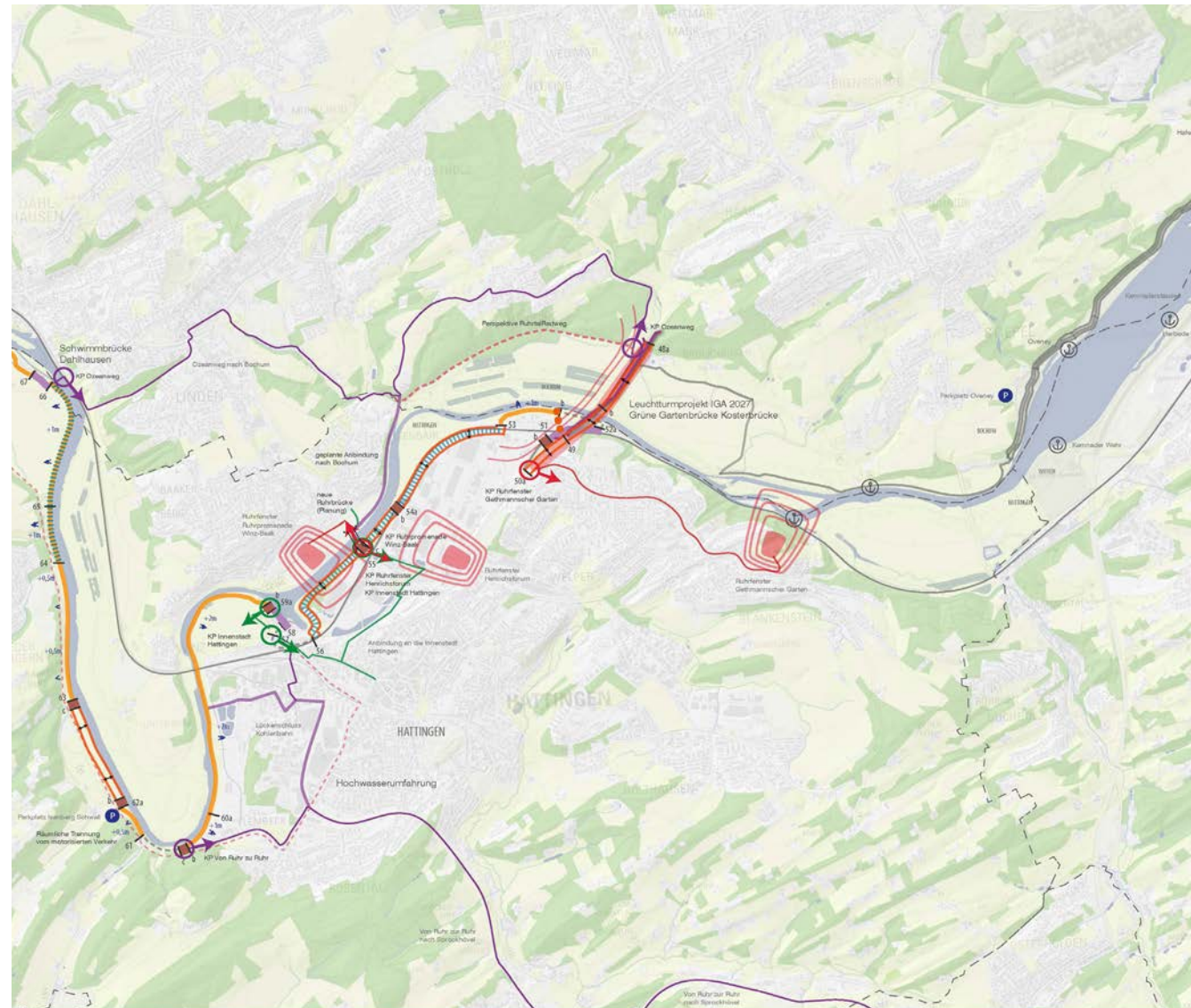
MASSNAHMEN

Die Maßnahmenkarte bildet die Gesamtheit der Wegebaumaßnahmen ab, um den Ruhrtalradweg auf das nächste Qualitätsniveau zu heben. Sie stellt dar, welche Abschnitte eine neue Oberfläche benötigen, da sie nicht aus Asphalt sind oder Oberflächenschäden bestehen. Daneben werden Abschnitte aufgezeigt, die um das dargestellte Maß verbreitert werden müssen. Teilbereiche, in denen derzeit der Fuß- und Radverkehr gemeinsam geführt wird und eine getrennte Führungsform benötigt wird, werden ferner abgebildet.

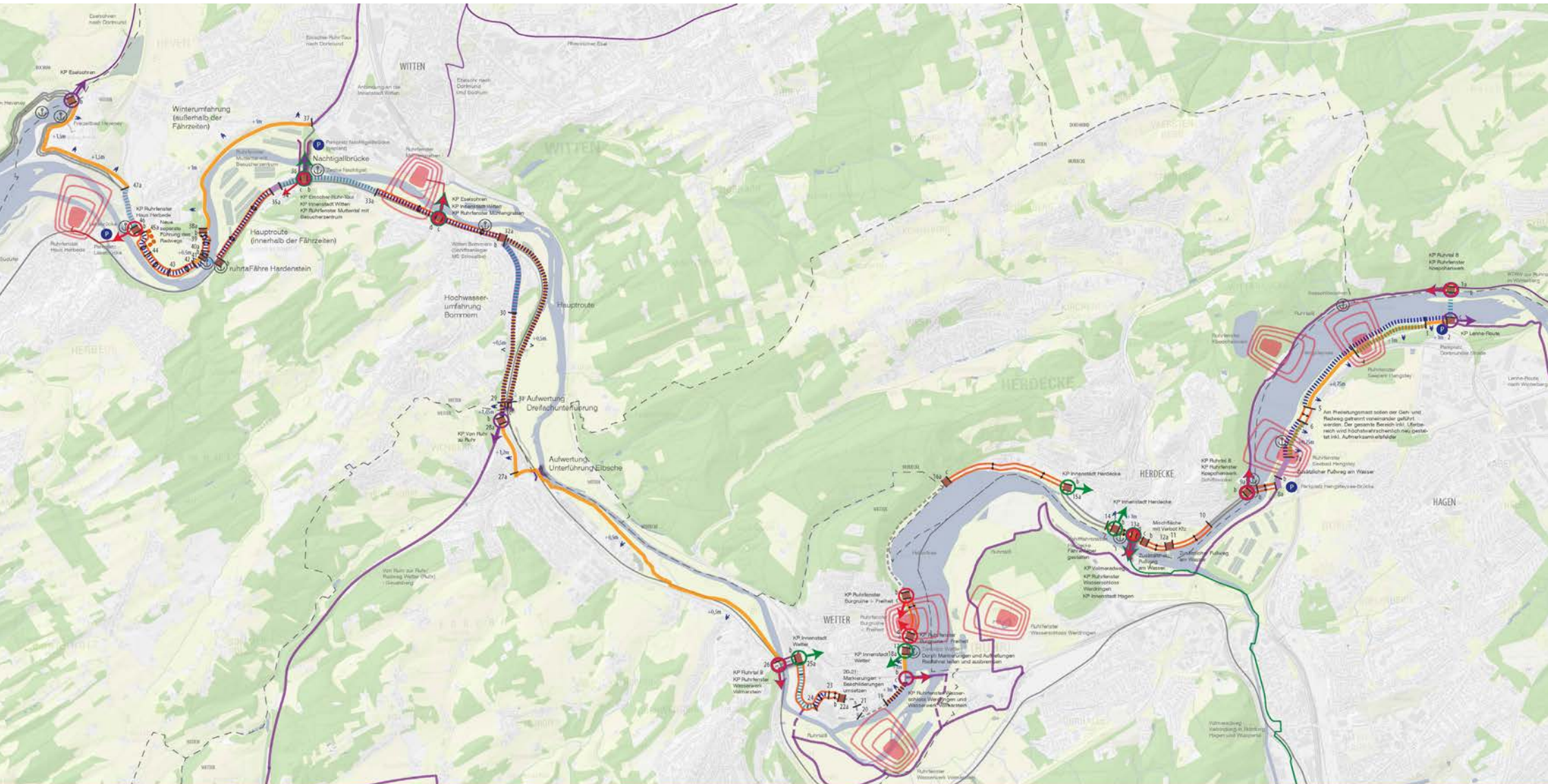
Um einen sicheren Wechsel von der getrennten zur gemeinsamen Führung von Radfahrern und Fußgängern und entgegengesetzt herzustellen, sind an diesen Stellen Übergangs-/Orientierungsflächen zu errichten. Die Flächen bieten gleichzeitig Möglichkeiten für Raststationen. Zudem wird dargestellt, in welchen Abschnitten Fahrradstraßen errichtet oder bestehende optimiert werden müssen.

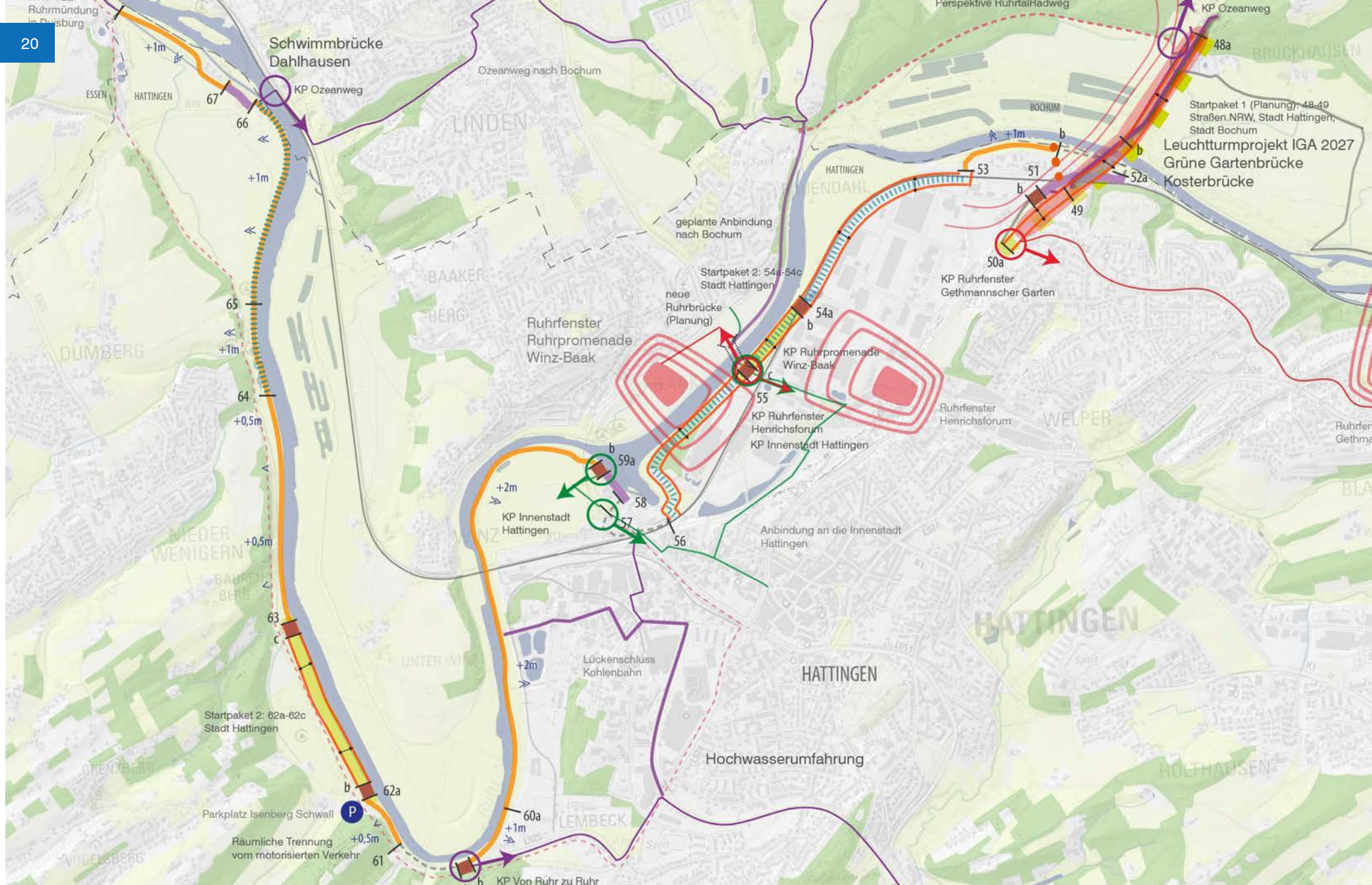
Innerhalb des Mittleren Ruhrtals befinden sich regionale Radwege, Ruhrfenster und Innenstädte, die an den Ruhrtalradweg anzubinden sind. Ruhrfenster sind von der interkommunalen Kooperation identifizierten Schlüsselprojekte, die in besonderer Weise dazu geeignet, die herausragenden Orte am Fluss für die Menschen zu öffnen. Knotenpunkte zu den genannten Anziehungspunkten können durch Übergangs-/Orientierungsflächen sichtbar gestaltet werden. Die Kosterbrücke in Hattingen bietet die Chance als grüne Gartenbrücke zum Leuchtturm der IGA 2027 zu werden.

Abb. 12: Maßnahmen (Legende S. 25)



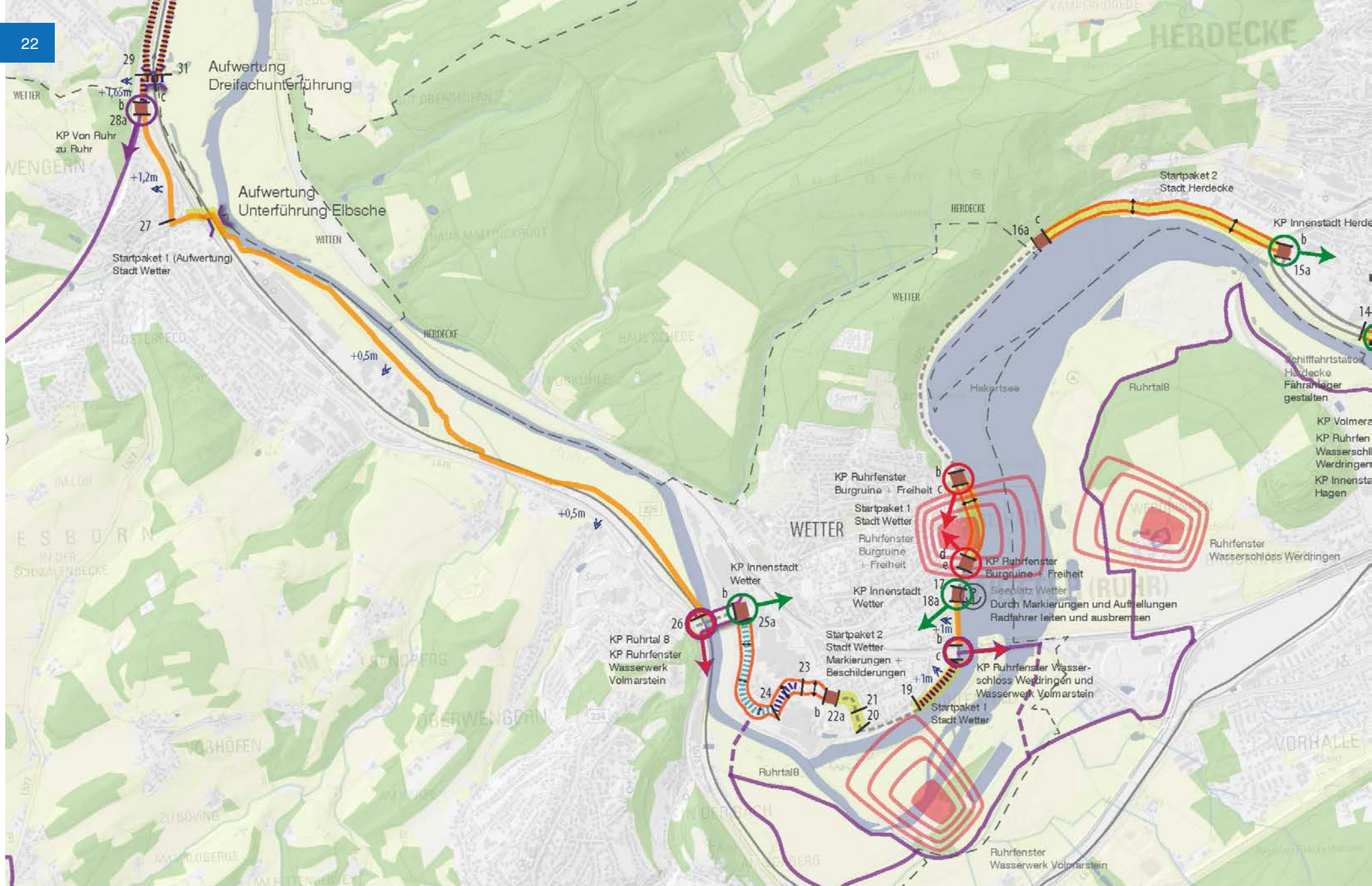
Zahlreiche Wegebaumaßnahmen und Übergangs-/Orientierungsflächen als
Anschlüsse an regionale Radwege, Ruhrfenster und Innenstädte
heben den RuhrtaRadweg auf das nächste Qualitätsniveau.





MASSNAHMEN | HATTINGEN

Abb. 13: Maßnahmen | Hattingen



MASSNAHMEN | WETTER (RUHR)

Abb. 15: Maßnahmen | Wetter (Ruhr)

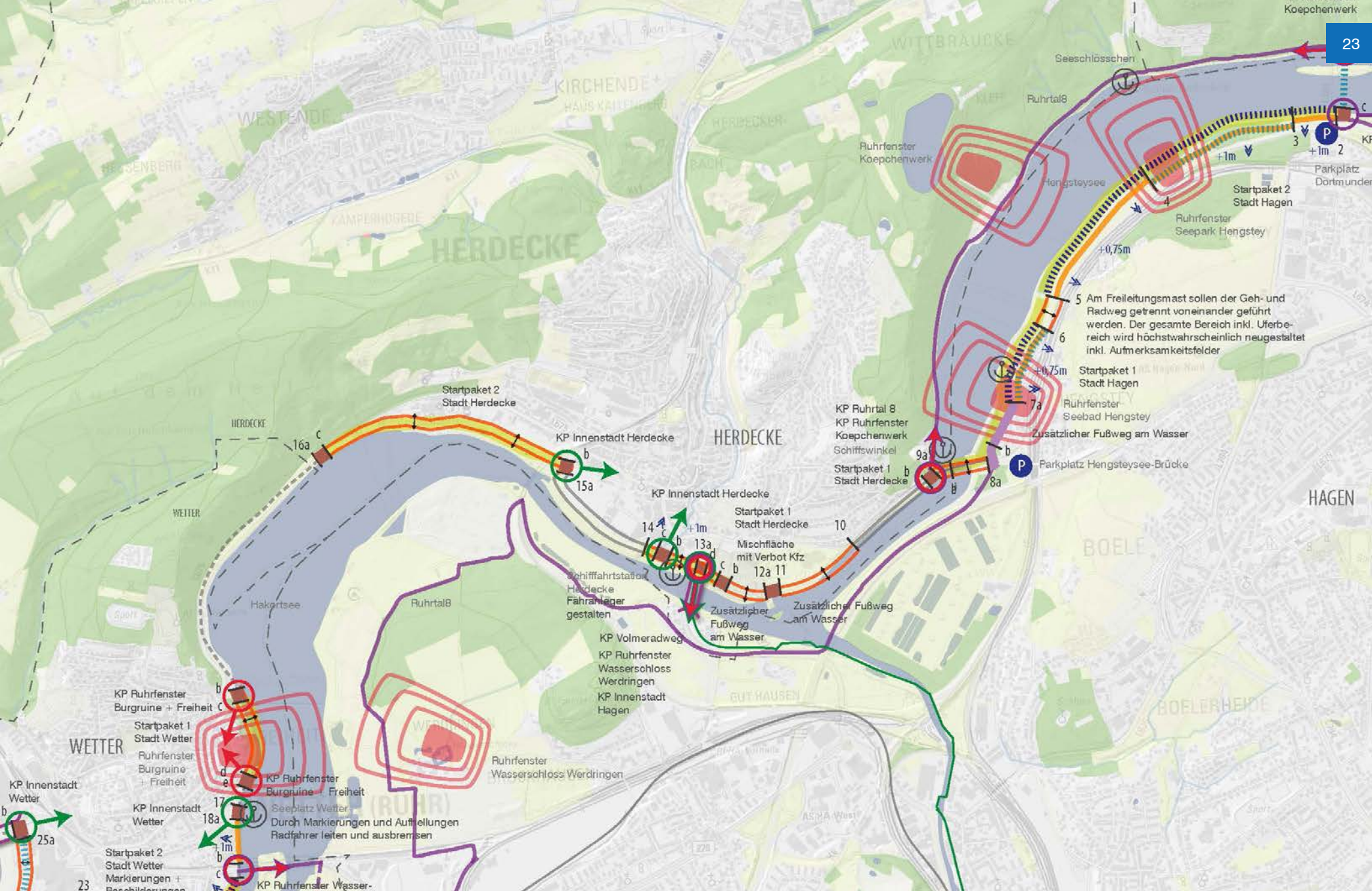


Abb. 16: Maßnahmen | Herdecke

MASSNAHMEN | HERDECKE

MASSNAHMEN | LEGENDE

neue Oberfläche da bisher kein Asphalt/Pflaster um Schäden zu beseitigen	
Verbreiterung	
Trennung	
Keine Maßnahme nötig	
Baul. Maßnahme nicht umsetzbar (aus Sicht der Stadt)	
Übergangs-/Orientierungsfläche	
Knotenpunkt Regionaler Radweg	
Knotenpunkt Ruhrfenster	
Knotenpunkt Innenstadt	
Regionaler Radweg/Ruhrta8	
Zielvorstellung Ruhrta8	
Radwegeprojekte IGA 2027	
Verbindung Innenstadt	
Verbindung Ruhrfenster	
Fahrradstraße einrichten (mit separatem Fußweg)	
Fahrradstraße optimieren (mit separatem Fußweg)	

STARTPAKETE

Innerhalb des Ruhrtalradweges von Hagen bis Hattingen haben die fünf Städte Abschnitte ausgewählt, die prioritär umgesetzt werden sollen. Diese Bereiche können zeitnah aufgewertet werden und dienen als Impulsgeber für die anschließende Qualifizierung des Ruhrtalradweges im Mittleren Ruhrtal. Weitere Abschnitte sollen bis zur IGA 2027 folgen.

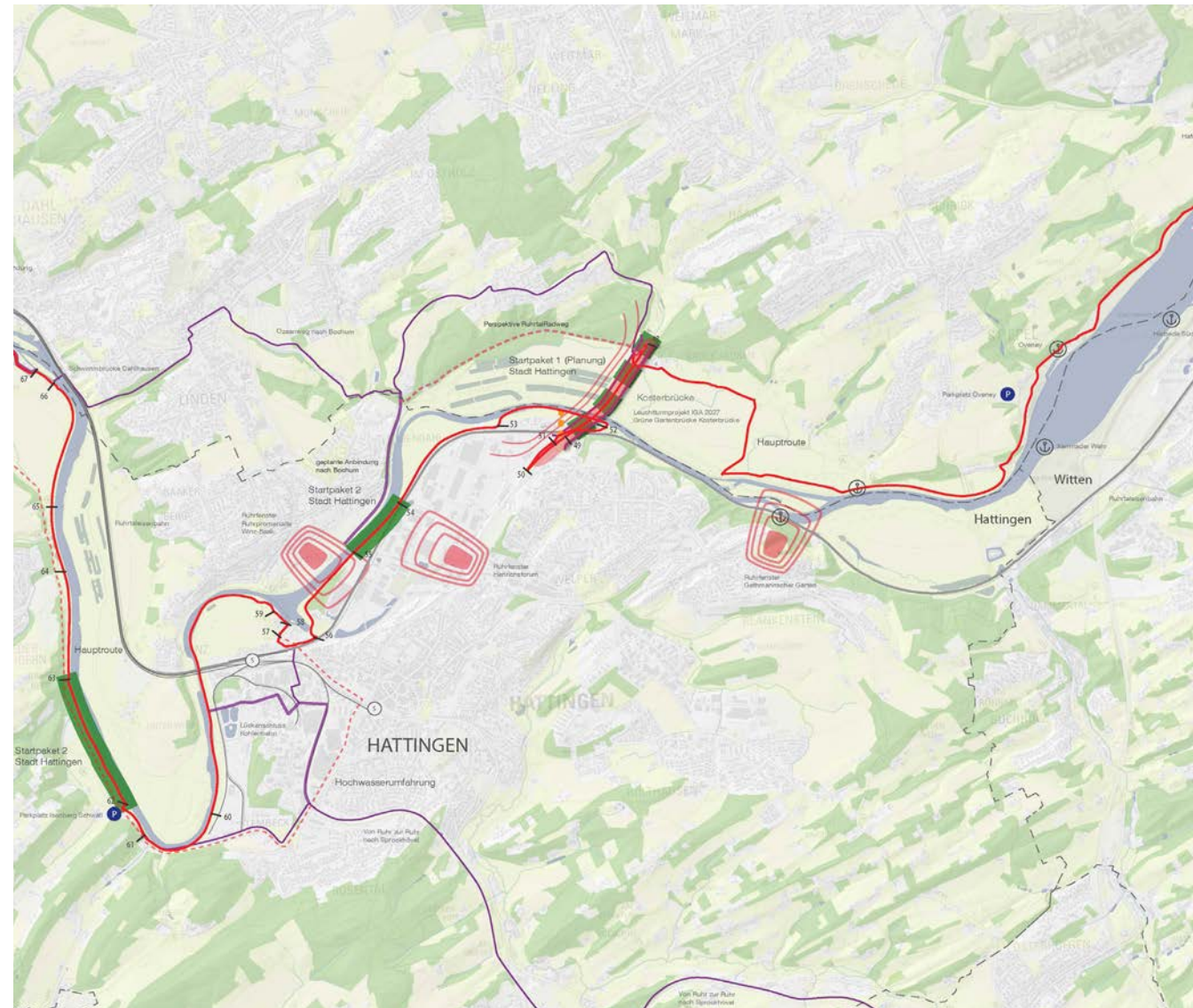
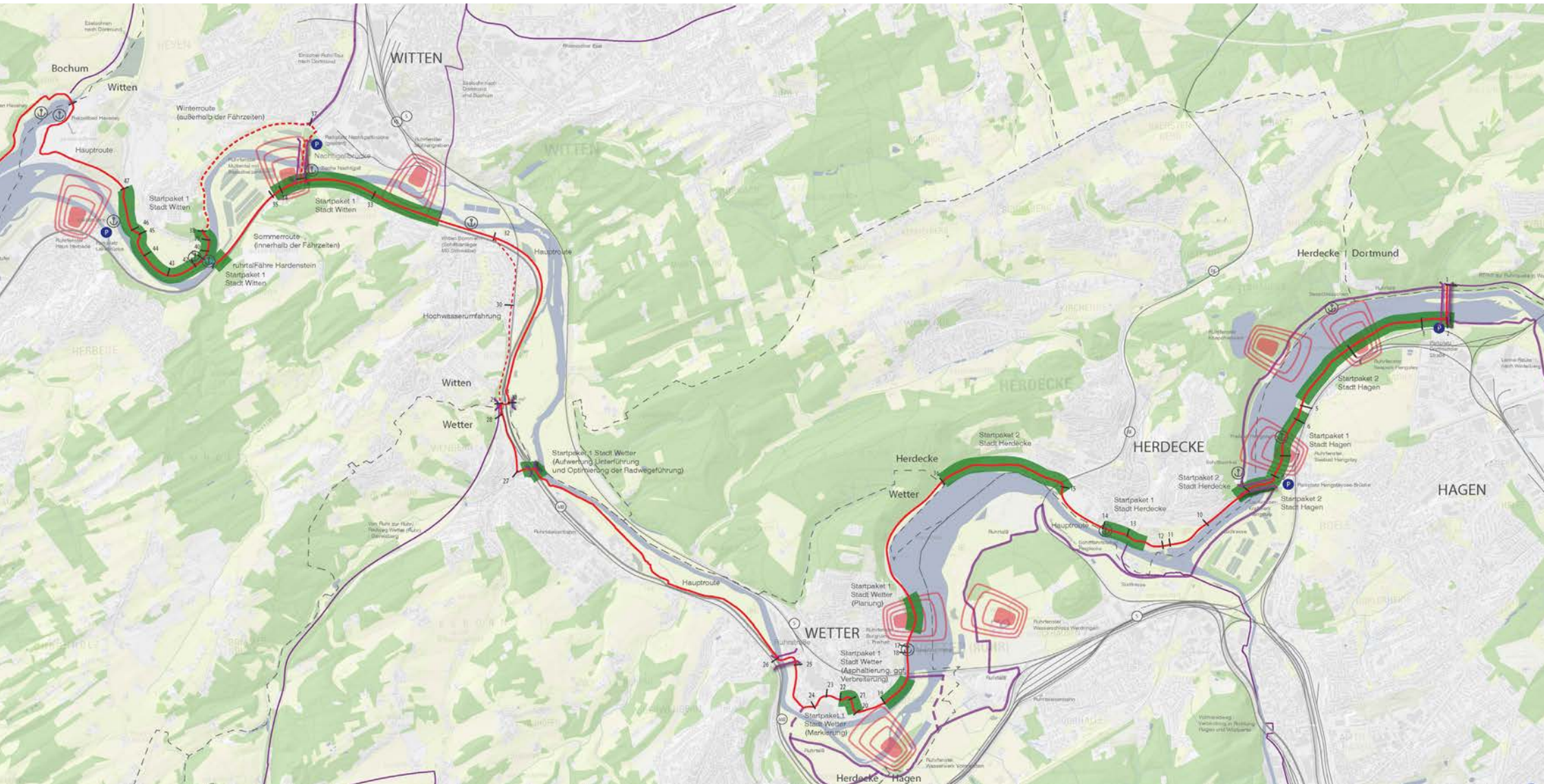


Abb. 18: Startpakete

Die **Startparkete** dienen als **Impulsgeber** für die **Qualifizierung des Ruhrtalradweges** und sollen **prioritär umgesetzt** werden.



QUALITÄTEN NACH DER UMSETZUNG

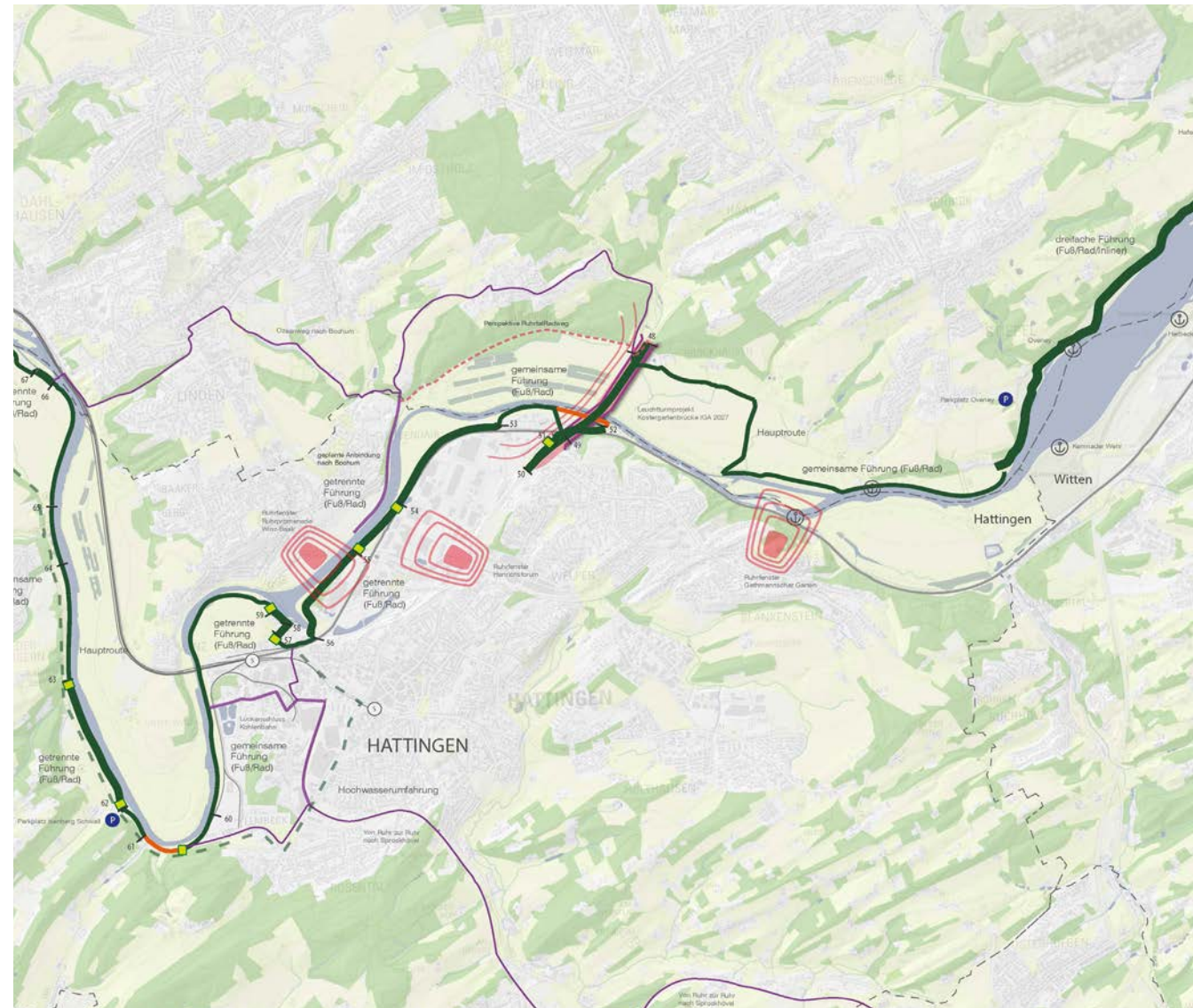
Nach Umsetzung der beschriebenen Maßnahmen entsteht ein mehr als 41 km langer hochwertiger Ruhrtalradweg im Mittleren Ruhrtal. In Zukunft werden Fußgänger und Radfahrer auf der Strecke von Hagen bis Hattingen überwiegend getrennt geführt, sodass eine hohe Sicherheit und ein hoher Komfort geboten wird.

In Teilabschnitten, in denen die Nutzerfrequenzen hoch sind und die räumlichen Gegebenheiten eine Trennung von Fuß- und Radverkehr nicht zulassen, wird künftig ein gemeinsamer Fuß- und Radweg mit dem qualitativ hoch angesetzten Mindeststandard errichtet. Zur Verdeutlichung der Übergänge zwischen der getrennten und gemeinsamen Führung werden Übergangs-/Orientierungsflächen entwickelt.

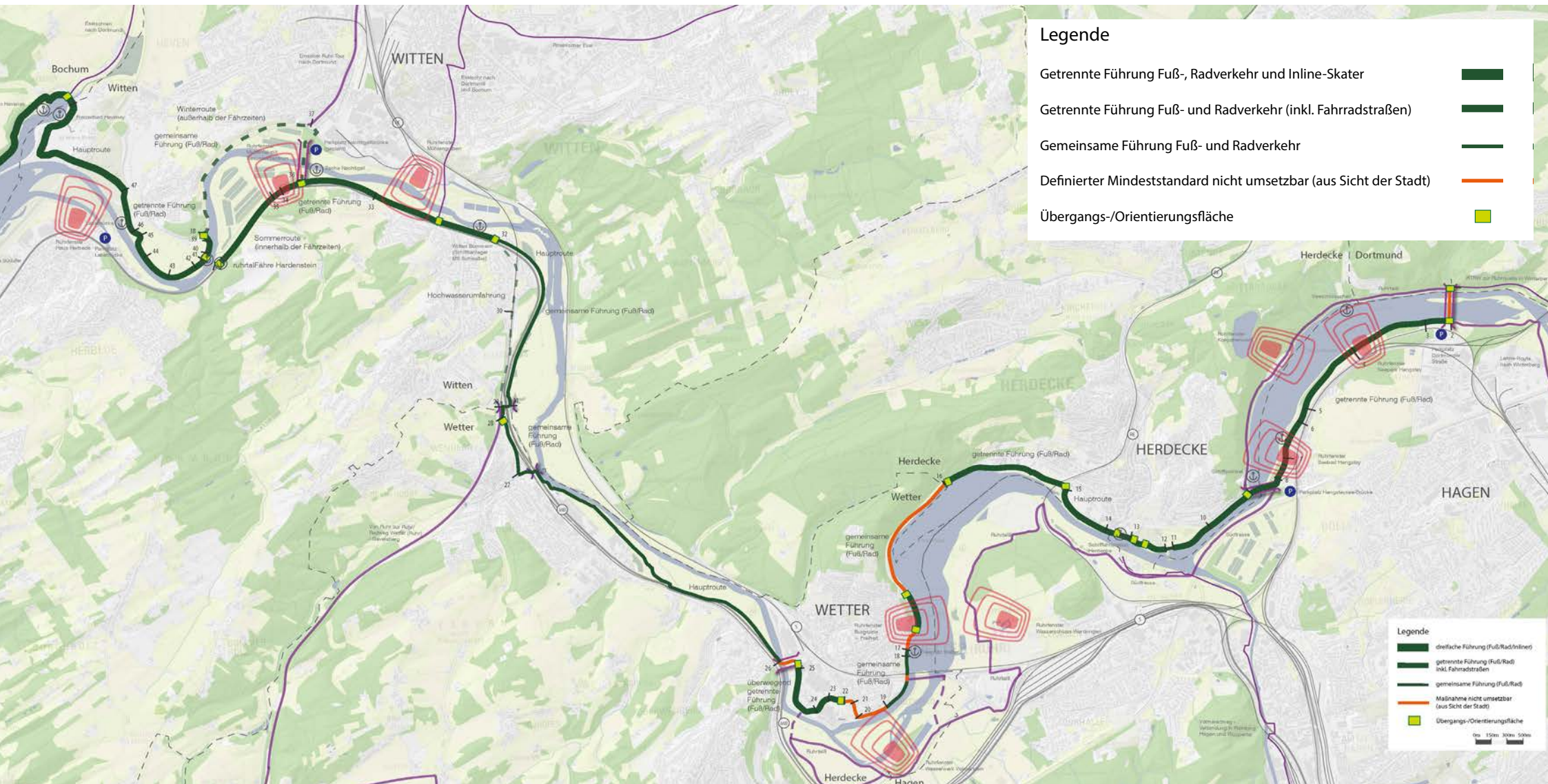
In vereinzelt Abschnitten des Ruhrtalradweges können keine Maßnahmen umgesetzt werden, da die ortstypischen räumlichen Gegebenheiten des Mittleren Ruhrtals, wie Hanglagen und Einengungen, dies teilweise nicht zulassen.

Insgesamt wird eine besonders hochwertige Freizeitverbindung für Radfahrer und Fußgänger entlang der Ruhr geschaffen, die die Verknüpfung der fünf Ruhrstädte Hattingen, Witten, Wetter, Herdecke und Hagen auf ein neues Qualitätsniveau stuft. Eingebettet in das regionale Radwegenetz wertet die Entwicklung des Ruhrtalradweges das Mittlere Ruhrtal als Ganzes auf.

Abb. 19: Qualitäten nach der Umsetzung



Nach Umsetzung der entwickelten Maßnahmen entsteht ein **41km langer Ruhrtalradweg** mit **hoher Sicherheit** und **hohem Komfort**.



AUSBLICK

Im Rahmen der IGA 2027 dient die Machbarkeitsstudie als Grundlage für die fünf Ruhrstädte, einen abgestimmten Ausbaustandard des Ruhrtalradweges innerhalb des Mittleren Ruhrtals als Ganzes zu schaffen. Durch die interkommunale Kooperation kann der mittlere Ruhrabschnitt qualifiziert und auf das nächste Qualitätsniveau angehoben werden. Die IGA 2027 ist hierbei ein wichtiger Motor für die Entwicklung.

Nun gilt es im nächsten Schritt, das Erleben der Flusslandschaft zu verbessern. Wichtige Bausteine wie Rast- und Verweilorte, Aussichtspunkte, Verbesserungen der Orientierung und Wegweisung müssen in einer Machbarkeitsstudie Ruhrtalradweg Stufe 2 entwickelt werden, um den Ruhrtalradweg in seiner Gesamtheit zu einem qualitativ hochwertigen Ruhrband zu entwickeln.

Die Vision der Grünen Gartenbrücke stellt eine mutige Idee dar, die graue Infrastruktur neu zu denken und im Sinne der Mobilitätswende weiterzuentwickeln und zu einem kraftvollen Ort im Mittleren Ruhrtal zu machen.



Abb. 20: Skizze Rheinkniebrücke Düsseldorf (Raumwerk D), Beispiel zum Umbau der grünen Infrastruktur



