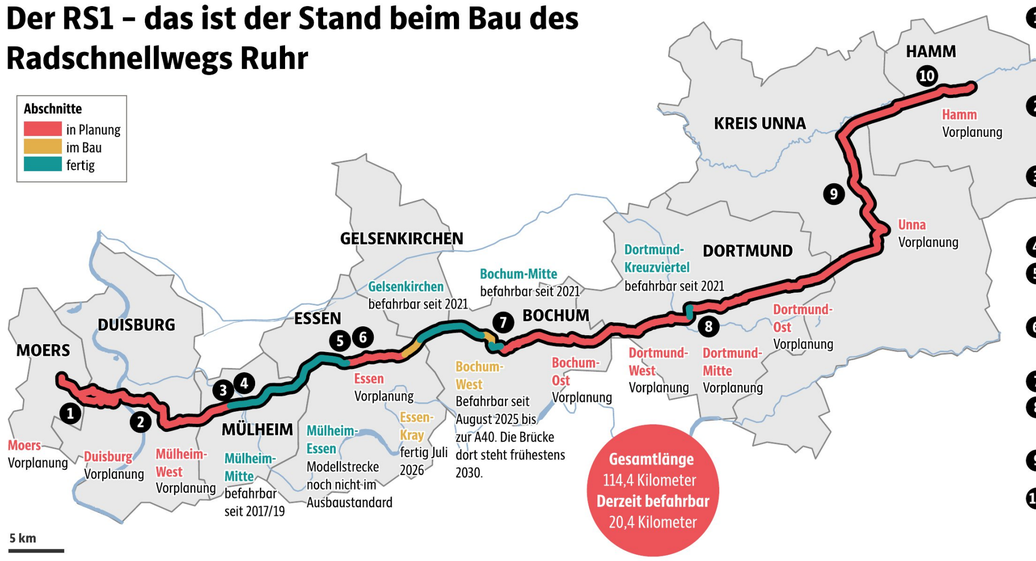
Der RS1 – das ist der Stand beim Bau des Radschnellwegs Ruhr



FUNKEGRAFIK NRW: ANNA STAIS | QUELLE: STRASSEN.NRW

1 Moers
Wie es von der Moerser Innenstadt zum Rhein gehen soll, ist noch offen. Die nördliche Variante wäre direkter, aber schwieriger umzusetzen.

2 Duisburg-Hochfeld
Der IGA Zukunftsgarten in Hochfeld wird über einen städtischen Radweg angeschlossen.

3 Hochschule Ruhr-West
Verhandlungen über ein Stellwerk und Signalleitungen laufen noch. So lange geht es hier nicht weiter.

4 Anschluss Ruhrtalradweg

5 Unicampus-Essen
Anschluss RS Mittleres Ruhrgebiet nach Gladbeck

6 Eltingviertel
Ein Bahngleis wird noch von einem Chemiewerk genutzt.

7 Bochumer Innenstadt

8 Kreuzviertel
Die Große Heimstraße ist zwar offiziell Teil des RS1, jedoch nur als Fahrradstraße.

9 Anschluss und Teilstrecke
Route der Industriekultur per Rad

10 Hamm
Der Mitteldamm ist nicht breit genug für den RS1 und kann im Naturschutzgebiet nicht verbreitert werden. Er wird wahrscheinlich trotzdem darauf entlangführen – als Radvorrangroute.

Der große RS1-Check: In diesen Städten hakt es beim Radschnellweg Ruhr

Brücken, Bahnflächen, Bürokratie: Der Bau der „Radautobahn" stockt – und überwindet Hindernisse. Dies ist der Stand in den Städten.

Thomas Mader

Ruhrgebiet. *Was sagt eine Schnecke, die auf dem Rücken einer Schildkröte sitzt?*

Huiiiii …

Der Kinderwitz beschreibt recht genau den Bau des Radschnellwegs Ruhr. Was sich wie Stillstand anfühlt, ist in Wirklichkeit Schneckentempo. Im Hintergrund wird um jeden Kriechzug gerungen. Und alle paar Jahre sattelt die Schnecke auf, dann kommt es zu einem „Sprint": Im Sommer 2025 zum Beispiel sind in Bochum über drei Kilometer Radweg fertig geworden – nach nur acht Monaten Bauzeit, also schneller als zuletzt geplant. *Huiiiii …* Im Juli sollen weitere 1,5 Kilometer in Essen-Kray hinzukommen, dann wird der RS1 erstmals drei Städte verbinden und man kann über Gelsenkirchen bis kurz vor die Bochumer Innenstadt radeln. *Huiuiuiiii…*

In Mülheim endet der Radschnellweg abrupt. Martin Möller / FUNKE Foto Services

Dann . . . schneckt es auf absehbare Zeit wieder. Dabei sollte der Radschnellweg Ruhr doch längst fertig sein, oder nicht?

Die Idee entstand 2010 im Kulturhauptstadtjahr. Bis 2020 könnte die möglichst kreuzungsfreie „Radautobahn" quer durchs Ruhrgebiet stehen, hieß es in einer ersten Machbarkeitsstudie. Das galt damals schon als zweckoptimistisch bis utopisch. Vor allem Brücken und Grundstückskonflikte, oft mit der Bahn, bremsen die Planung. Selbst als schon alle Grundprobleme offenlagen, wurden Teilabschnitte viel zu optimistisch geschätzt. Der Sprint von Mülheim nach Duisburg sollte zuerst 2021, später 2024 starten, aber ein Bahngrundstück liegt bis heute recht beharrlich im Weg. Immerhin: Es deutet sich eine Lösung an, die den Pfropfen lösen könnte. Eine Prognose für die gesamte Strecke aber wagt heute keiner mehr. Bis 2030 ist eine größere Durchgängigkeit realistisch, die Fertigstellung nicht.

Tatsächlich krankt der RS1 an den Dingen, die auch andere Großprojekte verschleppen: Machbarkeitsstudien sind regelmäßig zu optimistisch. Die Auftraggeber ändern Spezifikationen im Projektverlauf: Die als erste gebaute Modellstrecke von Mülheim nach Essen ist stellenweise nicht breit genug, Geh- und Radweg sind nicht überall getrennt, darum wird sie demnächst ausgebaut. Planfeststellungsverfahren in Deutschland sind … zäh. Jede kleine Brücke ist eine Einzelfertigung und muss entsprechend geplant, geprüft, genehmigt und gebaut werden – die Niederlande haben viel stärker standardisiert und nutzen eine Art Baukastensystem. Die Ausschreibungen in Deutschland müssen in der Praxis kleinteilig vergeben werden, das zerstückelt Projekte …

Tatsächlich ist längst klar: Einen Radschnellweg zu schaffen, hat wenig mit dem Bau normaler Radwege gemein – es sind die gleichen Schritte nötig wie für die Planung von Landesstraßen. Diesen sind die „Radschnellverbindungen des Landes" auch seit 2016 gleichgestellt. Das hat den Vorteil, dass das Land, genauer Straßen NRW, einen Großteil der Planungen übernommen hat. Allerdings dann doch nicht für die gesamte Strecke. Zum Beispiel Duisburg wollte die Planungshoheit behalten, und dann gibt es ohnehin noch einzelne Abschnitte, die eben als kommunaler Radweg klassifiziert sind – ein Stückwerk, das bei Landstraßen natürlich undenkbar wäre. Die Heraufstufung hat auch den Nachteil, dass nun ein strengeres Planfeststellungsrecht gilt. 13 bis 20 Jahre bis zur Realisierung gelten hier als „normal".

Das gegebene deutsche System und die sachlichen Herausforderungen sind so komplex, dass auch die Lobby der Radfahrer konstruktiv urteilt: „Es herrscht immer noch viel Stagnation, befahrbar ist nur ein kleiner Bruchteil des RS1", sagt Susanne Niemann, Landesvorsitzende des Fahrrad-Clubs ADFC. „Das ist bitter, aber es ist auch nicht nichts passiert. In einigen Städten gibt es kleine Fortschritte. Es gibt dabei keinen Spitzenreiter und Schwarze-Peter-Spiele helfen auch nicht. Die Ausgangslagen sind sehr unterschiedlich: Eigentumsfragen, Brücken, Stadtstruktur, Lage der Bahnhöfe, bestehende Verkehrsnetze. Es gibt immer wieder unvorhergesehene Änderungen: In Essen musste die Entwässerung ans Abwassersystem angeschlossen werden. Das macht Vergleiche schwierig. In anderen Bundesländern stehen die Projekte vor ähnlichen Schwierigkeiten."

Selbst Aufweichungen des autofreien Ideals scheinen inzwischen akzeptiert zu sein, Hauptsache, es geht vorwärts. Niemann sagt: „Dortmunds Fahrradstraßen sind ein Kompromiss: Da gibt es noch viel Autoverkehr, viele Parkplätze. Das ist nicht ideal, aber ein Schritt in die richtige Richtung. Damit der RS1 schneller möglichst durchgängig befahrbar wird, wären Fortschritte zwischen bestehenden Teilstücken besonders wirksam. An den Rändern, etwa in Hamm und Richtung Moers, ist die Gefahr größer, dass nicht genau hingeschaut wird und der politische Wille erlahmt. Dabei braucht man gerade dort dringend Alternativen zum Auto, wo es ländlicher wird."

Auch die einst wichtige Zielmarke der Internationalen Gartenausstellung 2027 wird an vielen Orten gerissen. Der Zukunftsgarten Nordsternpark in Gelsenkirchen und der Mülheimer MüGa-Park immerhin sind bereits angeschlossen, aber in Duisburg und Dortmund sind allenfalls Provisorien realistisch. „Die IGA sollte dem Radverkehr einen Schub geben", sagt Niemann. „Es zeigt sich: Das hat sich nicht so verwirklicht, wie wir es uns gewünscht hätten, aber ein bisschen ist doch passiert: Es sind Verbindungen zwischen Trassen geschaffen worden, Auf- und Abfahrten zu bestehenden Teilstücken, das ist auch wichtig. Mal schauen – es ist ja noch nicht 2027."

> An den Rändern, etwa in Hamm und Richtung Moers, ist die Gefahr größer, dass nicht genau hingeschaut wird und der politische Wille erlahmt.
>
> **Susanne Niemann,** Landesvorsitzende des ADFC

Die Kosten sind natürlich gestiegen in den zwölf Jahren seit Erscheinen der Machbarkeitsstudie: von 1,8 Millionen Euro pro Kilometer auf rund 3 Millionen, grob geschätzt von Straßen NRW. Aber die meisten Brücken müssen erst noch gebaut werden.

So geht es voran – ein Überblick:
Die Gesamtstrecke liegt nach zahlreichen Variantenprüfungen nun bei 114,4 Kilometern. Fertig sind 20,4 Kilometer, meldet Straßen NRW auf Anfrage. Das entspricht knapp 18 Prozent.

Moers
0 km von 3,5 km fertig.
Moers trat erst 2021 dem Projekt bei – möglich wurde dies durch eine Gesetzesänderung, die es dem Bund ermöglicht, einen breiteren Radweg über die neue A40-Rheinbrücke Neuenkamp anzulegen. Doch auch in Moers hinkt man hinter den selbst gesetzten Zielen hinterher. Der für Ende 2025 angekündigte Baubeginn ist längst überholt.

Inzwischen hat die Stadt einen Kompromiss gewählt und folgt dem Vorbild Dortmunds: In der Innenstadt soll der RS1 nur noch als Fahrradstraße umgesetzt werden. Das heißt: gemeinsame Fahrbahn mit ungeduldigen Autofahrern, parkende und überholende Fahrzeuge, Kreuzungen. Aber: Die Fahrbahn soll verbreitert werden, wo nötig, plus Mindestabstände zu Parkplätzen. Einige müssen darum entfallen, was wiederum Kompensationen auslöst in den Nebenstraßen: vom Anwohnerparken bis zu Parkzeitregeln. Kosten für den Umbau auf den innerstädtischen 1,8 Kilometern: 6,4 Mio. Euro, überwiegend aus Landesmitteln. Damit hebt Moers das Sicherheitsniveau – der autofreie Standard, für den der RS1 angetreten ist, beginnt aber erst hinter der Innenstadt.

Duisburg
0 km/14,5 km
Um Moers anzuschließen, musste die Route in Duisburg verlegt werden. Das hat die Planung im westlichen Teil um Jahre zurückgeworfen – gebaut ist bislang nichts. Im östlichen Teil allerdings auch nicht. Anders als in Mülheim kann der Radschnellweg hier nicht einfach einer stillgelegten Bahntrasse folgen. Er stößt auf eng bebaute Stadtviertel und einen der dichtesten Verkehrsknoten des Landes. Rund um den Hauptbahnhof baut die Deutsche Bahn gerade Strecken um für den Rhein-Ruhr-Express (RRX), erneuert Brücken, schafft neue Verbindungen. Dies blockiert den Bau des RS1 – und zeigt, dass große Bauvorhaben bislang kaum aufeinander abgestimmt werden. Andere Städte gaben die Planungshoheit an Straßen NRW ab, Duisburg wollte die Federführung behalten. Inzwischen nutzt die Stadt externe Planungsbüros.

Auch die Entscheidung Duisburg-Hochfeld anzubinden, fiel spät. Hier soll ein Zukunftsgarten der Internationalen Gartenausstellung 2027 am Rhein entstehen und den sozial geschüttelten Stadtteil aufwerten. Die Stadt baut nun in Eigenregie eine Gabel vom RS1 nach Hochfeld. Bis zur IGA wird aber wohl nur Stückwerk fertig werden.

Mülheim
6,9/10 km
Mülheim gilt als Vorzeigestadt des RS1. Auf der ehemaligen Trasse der Rheinischen Bahn entstand der erste Abschnitt, der zeigte, welches Potenzial im Projekt steckt. Auch die Verlängerung bis zur Hochschule Ruhr West wurde 2019 als Meilenstein gefeiert. Intensiv genutzt wurde sie tatsächlich – so stark, dass der ursprünglich wassergebundene Belag den Belastungen nicht standhielt. 2025 mussten Teile der Modellstrecke neu asphaltiert werden.

Hinter der Hochschule endet der RS1 allerdings seitdem in Brombeerbüschen. Seit 2019 kam kein weiterer Meter hinzu. Der Weiterbau Richtung Duisburg scheitert vor allem an Bahnflächen, einem Stellwerk und Signalleitungen. Weil davon auch die genaue Trassenführung abhängt, stockt die Planung seit Jahren. Jüngst, ist von Verantwortlichen zu hören, soll allerdings Bewegung in die Gespräche mit der Bahn gekommen sein.

Essen
5,6km/13km
Zwischen der Mülheimer Hochschule Ruhr-West und dem Unicampus Essen pendeln Radler seit Jahren. Doch dahinter, im Eltingviertel, blockiert ein Bahndamm den Weiterbau. Güterzüge fahren darauf zwar regulär nicht mehr, aber die Stadt darf ihn dennoch nicht abtragen, solange direkt nebenan Evonik Goldschmidt das angrenzende Anschlussgleis für Rangierfahrten nutzt. Rechtlich gilt die gesamte Bahnfläche samt Damm damit weiter als in Betrieb. Mit Evonik gibt es zwar auch längst eine Einigung, die Gleise zu verlegen, aber: Genehmigungsplanung, Anträge beim Eisenbahn-Bundesamt, Planfeststellungsverfahren … die Bürokratie.

Im Osten der Stadt entsteht dagegen der zweite große Block. Ab Juli soll das 1,5 Kilometer lange Teilstück zwischen Essen-Kray Nord und der Stadtgrenze Gelsenkirchen fertig sein. Dann wird der RS1 erstmals über drei Städte hinweg befahrbar sein – auf neun Kilometern von Essen über Gelsenkirchen bis kurz vor die Bochumer Innenstadt. Im vollen Ausbau-Standard, was auch die Mobildestrecke in den Schatten stellt.

Gelsenkirchen
2,8/2,8km
Gelsenkirchen ist als einzige Stadt am RS1 zu 100 Prozent fertig – und das seit Mitte 2021. Mit gerade einmal 2,8 Kilometern hatte sie aber auch das mit Abstand kleinste Pensum. Die Trasse kann zudem die stillgelegte „Rheinische Bahn" entlang der Stadtgrenze zu Bochum-Wattenscheid nutzen. Es gab also keine größeren Hindernisse. Die Stadt macht sich schon daran, den Standortfaktor zu nutzen. Sie will das „Holland-Quartier" rund um den RS1 an der Stadtgrenze zu Wattenscheid entwickeln.

Bochum
4,1/17 km
Beim RS1 kann es auch mal schneller gehen als geplant – zumindest, sobald gebaut wird. In Bochum wurde 2025 zwischen der Stadtgrenze mit Gelsenkirchen und Hamme ein 3,2 Kilometer langer Abschnitt in nur acht Monaten fertiggestellt. Doch kurz vor dem Zentrum endet der Komfort abrupt. Hinter der Darpestraße beginnen die Umleitungen, Ampeln und Straßenquerungen. Die größte Hürde ist eine neue Brücke über die A40 beim Westkreuz. Sie könnte 2030 stehen, heißt es. Dann wird man auf dem RS1 bis zum Hauptbahnhof radeln können – frühestens.

Die Route durch die Innenstadt musste bis 2023 noch einmal neu ausbaldowert werden. Zuvor hatte es offenbar fast ein Jahrzehnt gebraucht, bis feststand, dass die Bahn eingeplante Grundstücke südlich des Hauptbahnhofs selbst benötigte. Die Bahn hatte das zwar schon 2018 kommuniziert, aber die Stadt hatte offenbar fünf weitere Jahre gehofft, doch noch eine Lösung herbeiverhandeln zu können. Wieder einmal müssen Fahrradstraßen in der Innenstadt das Dilemma lösen. Östlich bis Dortmund stellen sich mehrere größere Straßen quer. Und Brücken bauen bedeutet immer: viel Geld, viel Zeit.

Dortmund
1/23,3 km
Dortmund hat zwar bereits Ende 2021 ein erstes Teilstück im Kreuzviertel eröffnet, doch auch dabei handelt es sich nur um eine Fahrradstraße. Die soll nun ein Stück verlängert werden bis 2029.

Sobald der Radschnellweg durch dicht bebaute Innenstadträume geführt werden muss, wird es immer kompliziert. Entlang der besonders langen Dortmunder Strecke sollen sogar 17 Brücken gebaut oder umgebaut werden – über Bahnlinien, Hauptstraßen und große Kreuzungen. Viele davon gelten als so aufwendig, dass die Stadt zuletzt bis 2030 nur eine provisorische Befahrbarkeit der Strecke in Aussicht stellt. Also: mit Umleitungen an nachzureichenden Brücken. Hinzu kommt: Auf den zehn Abschnitten wechseln Stadt und Land sich fünfmal ab als Baulastträger.

Kreis Unna
0/20 km
Problematisch bleibt die Führung über die frühere Klöcknerbahntrasse zwischen Kamen und Bergkamen. Dort bremsen Flächenfragen, Umweltprüfungen und Engstellen die Umsetzung seit Jahren. Immerhin: Bergkamen hat jüngst konkrete Zeithorizonte genannt. Eine Fertigstellung einzelner Abschnitte bis 2027 sei möglich.

Hamm
0 /10,3 km
In Hamm wird der RS1 ausgerechnet in seinem landschaftlich attraktivsten Abschnitt zum Kompromiss. Die geplante Trasse verläuft über den Mitteldamm zwischen Datteln-Hamm-Kanal und Lippe durch deren Auen – ein Naturschutzgebiet. Der Damm ist jedoch oft zu schmal für die Standards des RS1 – und eine Verbreiterung ist bereits vom Tisch, um die Umwelt nicht stärker zu belasten. Die Stadt hält dennoch an der Route fest: Als „Radvorrangroute" würde er wohl neu asphaltiert und beleuchtet werden, Engstellen würden beseitigt, wo möglich. Aber Fußgänger und Radfahrer würden sich wohl weiterhin den Platz teilen.

Freie Fahrt - zumindest hier. Lars Heidrich

Diese Probleme bremsen das Großprojekt RS1 aus

David Kohlrautz begleitet als „Fahrradprofessor" den Bau des RS1. Er erklärt,warum der Bau so lange dauert – und wo Chancen liegen.

Thomas Mader

Bochum. Warum stockt der Ausbau des Radschnellwegs Ruhr seit Jahren? Wir treffen uns mit „Fahrradprofessor" David Kohlrautz an einer der vielen Unterbrechungen des RS1. Der Experte der Hochschule beschäftigt sich mit moderner Radverkehrsplanung und begleitet die Entwicklung von Radschnellwegen wissenschaftlich.

Wir stehen hier in der Nähe der A40 beim Dreieck-Bochum-West. Dort hört der Radschnellweg RS1 vorerst auf. Warum?
David Kohlrautz: Hier fehlt die Brücke über die Autobahn A40. Die in der Machbarkeitsstudie vorgesehene Trasse war nicht umsetzbar, was zu Verzögerungen geführt hat. Das Zeitfenster für den Bau der Brücke muss nun mit der Autobahn GmbH abgestimmt werden. Bis sie fertig ist, gibt es eine Umleitung, die wir derzeit gemeinsam mit Studierenden evaluieren.

Die Idee für den RS1 kam schon 2010 auf. Warum dauert die Umsetzung so lange?
Radschnellverbindungen sind in Deutschland ein relativ neues Phänomen. Als die Planungen begannen, gab es noch keine festen Regelwerke dafür. Die Standards haben sich über die Jahre entwickelt. Außerdem ist der RS1 durch seine Länge ein sehr umfangreiches Projekt, dass durch dicht bebautes Gebiet führt.

Welche konkreten Hürden gibt es bei der Planung?
Ein großes Hindernis ist der Grunderwerb. Für die Umsetzung sind Eingriffe in das Eigentum von Personen oder Institutionen notwendig. Die erforderlichen Planfeststellungsverfahren dauern in der Regel mehrere Jahre.

David Kohlrautz ist Professor für Verkehrswesen mit Schwerpunkt Radverkehr an der Hochschule Bochum. Lars Heidrich / FUNKE Foto Services

Ein weiterer Punkt war, dass zu Beginn bei den Landesbetrieben und auch bei den Ingenieurbüros die Kompetenzen für Projekte dieser Größenordnung im Radverkehr fehlten. In der Vergangenheit geplante Radwege waren in der Regel deutlich weniger komplex und haben häufig kein Planfeststellungsverfahren und keine Umweltverträglichkeitsstudie erfordert.

Das Projekt wird inzwischen von Straßen.NRW betreut. Wäre es besser gewesen, das Projekt ganz in den Händen der Kommunen zu lassen?
Das ist fraglich. Beim Landesbetrieb mussten zwar erst Kompetenzen aufgebaut werden, was vermutlich zur Verzögerung beigetragen hat. Bei den Kommunen wäre die Lage allerdings ähnlich gewesen. Das Ziel einer Radschnellverbindung ist es vorrangig, den Radverkehr zwischen Städten zu fördern. Wenn jede Kommune einzeln plant, besteht die Gefahr von Reibungsverlusten, weil die eine motivierter ist als die andere oder weil sie sich nicht auf eine Trasse einigen können.

Ist der politische Wille ein entscheidender Faktor?
Wenn der politische Wille fehlt, kann ein Projekt leicht verzögert oder auch komplett verhindert werden. Das sehen wir häufiger am Widerstand, der aufkommt, sobald dem Autoverkehr Raum genommen werden soll. Wenn mehr Radverkehr gewollt ist, ist die Umwidmung von Flächen im Regelfall unumgänglich. Es braucht den politischen Mut, auch gegen Widerstände einzelner Personen oder Gruppen Trassen umzusetzen und zum Beispiel in Fahrradstraßen den Durchgangsverkehr zu unterbinden. Im Ruhrgebiet habe ich zwar generell eine hohe Zustimmung für das Projekt wahrgenommen. Dennoch wird bei der Planung versucht, Konflikte zu vermeiden. Dadurch beinhalten die geplanten Strecken teilweise Umwege oder verlaufen abseits von Zielen des Radverkehrs.

Wie steht der RSI im Vergleich zu anderen Radschnellwegen in Deutschland?
Die Probleme sind ähnlich. Andere Projekte kommen ähnlich langsam voran. Das ist definitiv kein Ruhrgebietsspezifikum. Auch in Baden-Württemberg ist noch nicht viel umgesetzt. Meine Hoffnung ist dennoch, dass die bereits fertigen Abschnitte nun als Katalysator für die weitere Planung wirken.

Was können wir von den Niederlanden lernen, die da viel weiter sind?
Die Niederlande gehen pragmatischer mit dem Standard um. Sie haben aber auch viel früher damit angefangen, den Radverkehr ernst zu nehmen und zu fördern. Dort steht die Erreichbarkeit der Innenstädte mit dem Auto nicht mehr an oberster Stelle. Das hat andere Prioritäten zur Folge. In Deutschland sollen Parkraum und Kapazitäten im Autoverkehr möglichst nicht reduziert werden. Das schränkt den Gestaltungsspielraum deutlich ein.

Welche drei Dinge sind am wichtigsten, um Radschnellwege wie den RS1 schneller umzusetzen?
Erstens brauchen wir weiterhin eine gesicherte und dauerhafte Finanzierung. Zweitens den politischen Willen, auch Entscheidungen zu treffen, die nicht immer auf vollen Konsens stoßen. Und drittens benötigt es weiterhin die Ausbildung und Beschäftigung des Personals, das diese Projekte plant und umsetzt.