

## **Beschlussvorlage der Verwaltung Nr.: 20171002**

**Status:** öffentlich

**Datum:** 24.04.2017

**Verfasser/in:** Klaus Kremer

**Fachbereich:** Tiefbauamt

Bezeichnung der Vorlage:

**Grundsatzbeschluss RS1**

Beschlussvorschriften:

### **Beratungsfolge:**

Gremien:

Bezirksvertretung Bochum-Wattenscheid

Sitzungstermin:

02.05.2017

Zuständigkeit:

Anhörung

Bezirksvertretung Bochum-Nord

09.05.2017

Anhörung

Bezirksvertretung Bochum-Mitte

11.05.2017

Anhörung

Bezirksvertretung Bochum-Ost

11.05.2017

Anhörung

Ausschuss für Infrastruktur und Mobilität

30.05.2017

Entscheidung

### **Beschlussvorschlag:**

Dem Trassenverlauf für den RS1 zwischen Stadtgrenze Gelsenkirchen und der Straße Herrmannshöhe (Abschnitte A1-A6) wird grundsätzlich zugestimmt.

Die Verwaltung wird beauftragt:

1. die Planung und den Bau des RS1 auf dem Stadtgebiet von Bochum federführend zu übernehmen,
2. zu den in der Vorlage dargestellten Bedingungen eine Planungs- und Bauvereinbarung mit dem Landesbetrieb Straßen.NRW abzuschließen,
3. die Trassenführung der Bauabschnitte A7 und A8 sowie für den Hauptabschnitt B weiter zu untersuchen und die Ergebnisse dem Ausschuss vorzustellen.
4. die für die Realisierung notwendigen Ressourcen in die Haushaltsplanung einzustellen.

### **Begründung:**

#### **1. Allgemeines**

##### **1.1 Bedeutung des Radschnellweges Ruhr**

Der Radschnellweg Ruhr (RS1) soll das Rückgrat für das regionale Radverkehrsnetz im Ruhrgebiet und damit zentraler Baustein für eine zukunftsorientierte und umwelt- sowie klimafreundliche Mobilitätsstrategie im Ruhrgebiet werden. Gerade für den Alltagsverkehr stellt eine durchgehende Fahrrad-Verbindung von West nach Ost zwischen den größten

Städten des Reviers eine attraktive Alternative zum motorisierten Verkehr dar. Zukünftig stellt der RS1 eine ca. 100 Km lange Radtrasse zwischen Duisburg und Hamm dar, die mit hohem Komfort und großzügigen Standards einen attraktiven Radverkehr zwischen den Städten des Reviers ermöglicht.

In der Machbarkeitsstudie für den RS1 wurde nachgewiesen (AIM 28.11.2013; Vorlage 20132090), dass dieses Konzept sowohl rechtlich als auch technisch durchführbar ist. Dabei wurde erstmals für einen Radschnellweg auch eine Kosten-Nutzen-Analyse durchgeführt. Es wurde bewusst ein konservativer Ansatz, vergleichbar zu größeren, öffentlichen Infrastrukturmaßnahmen, gewählt. Die Analyse zeigt auf, dass der RS1 mit einem Nutzen/Kosten-Verhältnis (je nach Ansatz der Parameter) zwischen 1,86 und 4,80 eine volkswirtschaftlich hoch effiziente Infrastrukturmaßnahme darstellt. In dieser Machbarkeitsstudie hat der RVR in Abstimmung mit den beteiligten Kommunen für den RS1 als Radschnellverbindung durch das Ruhrgebiet auch eine Trasse von West nach Ost durch Bochum entwickelt.

In diesem Gesamtzusammenhang liegt Bochum im mittleren Bereich dieser Achse. So werden zukünftig nicht nur die Nachbarstädte Essen und Dortmund schnell mit dem Rad zu erreichen sein, der RS1 wird auch große Auswirkungen auf den Radverkehr innerhalb von Bochum haben. Hier wird insbesondere durch die Realisierung eines ersten Abschnitts zwischen Wattenscheid und der Bochumer Innenstadt eine Verbindung mit höchstem Verkehrswert geschaffen.

Die Trasse der Machbarkeitsstudie wurde mit der Vorlage 20150755 dem Ausschuss für Infrastruktur und Mobilität am 16.06.2015 unter TOP 6.1.5 vorgestellt. Der Ausschuss hat folgenden Beschluss gefasst:

Die vorliegenden Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zum Radschnellweg Ruhr RS1 werden unterstützt. Die Verwaltung wird beauftragt, an Schritten zur Umsetzung aktiv mitzuwirken sowie an Gesprächen zu Finanzierung und Trägerschaft für die Region teilzunehmen und hierüber fortlaufend zu berichten.

## **1.2 Rechtliche und Finanzielle Voraussetzungen des Landes**

Mittlerweile sind sowohl die finanziellen als auch die organisatorischen Randbedingungen durch das Land festgelegt geworden:

Durch die Änderung des StrWG NRW ist zukünftig der Landesbetrieb Straßen.NRW (LBS) als Baulastträger analog zu den Landesstraßen auch für die freien Strecken der Radschnellverbindungen des Landes verantwortlich. Für die Abschnitte der Ortsdurchfahrten (Abschnitte, die auch der Erschließung angrenzender Grundstücke dienen können) sind die Kommunen mit einer Einwohnerzahl von mehr als 80.000 Personen zuständig.

Am 23.09.2016 fand in Düsseldorf eine Konferenz mit Beteiligung des Bauministeriums, des Landesbetriebs Straßen.NRW und der beteiligten Städte zum RS1 statt. Ein wesentliches Ergebnis dieser Konferenz ist ein Ministerialerlass, der die Höhe der Verwaltungskostenbeiträge für Planungs- und Bauleistungen für die Abschnitte der **freien Strecke** festsetzt, die die Kommunen für den Landesbetrieb übernehmen. Für Planungs- und Entwurfsarbeiten sowie Bauüberwachung werden 10 % der Gesamtkosten anerkannt. Sollten die Personalkosten für Planungs- und Entwurfsarbeiten sowie für die Bauüberwachung tatsächlich höher sein, können auf Grundlage von Einzelnachweisen (Stundenzettel, Rechnungen über Sachkosten, etc.) auch Mehrkosten anerkannt werden.

Bislang einmalig in der Infrastrukturförderung des Bundes und der Länder ist die Förderung von Personalkosten für Planung und Bauüberwachung des RS1 in **kommunaler Baulast**, die mit eigenem Personal durchgeführt werden. Hier gelten nach Aussage des Ministeriums für Bauen, Wohnen, Stadtentwicklung und Verkehr des Landes Nordrhein-Westfalen die gleichen Regelungen des o.g. Erlasses.

## **1.3 Organisation von Planung und Bau**

Das Land strebt eine möglichst zeitnahe Umsetzung des RS 1 an und hat den LBS mit der Koordinierung, der Planung sowie dem Bau beauftragt. Diese Aufgabe übernimmt federführend die Regionalniederlassung Ruhr in Bochum. Sie soll die Gesamtmaßnahme in enger Abstimmung mit dem RVR und den beteiligten Kommunen koordinieren. Es ist

beabsichtigt, möglichst viele Abschnitte parallel planerisch und baulich umzusetzen. Aus diesem Grund ist der LBS an die größeren Kommunen im mittleren und östlichen Ruhrgebiet mit dem Ziel herangetreten, dass möglichst zusammenhängende Abschnitte durch die Kommunen unabhängig von der späteren Baulast geplant und gebaut werden sollen. Der LBS wird den Kommunen wie oben beschrieben den entstehenden Aufwand vollständig ersetzen. Auch die Stadt Bochum gehört zu den Kommunen, die Planungs- und Bauleistungen im Auftrag des LBS auf ihrem Stadtgebiet erbringen sollen. Hierüber soll eine Verwaltungsvereinbarung geschlossen werden, die den Umfang und die Finanzierung der Planung der Maßnahme vertraglich regelt.

## **2. Planung und Umsetzung des RS 1 in Bochum**

Auf der Grundlage der Machbarkeitsstudie sollen nun konkrete Vorplanungen für das Bochumer Stadtgebiet erarbeitet werden. Dabei ist die vorgeschlagene Trasse nochmals im Detail zu überprüfen und gegebenenfalls auch anzupassen. Die Verwaltung hat für den westlichen Abschnitt die Arbeit aufgenommen, da dort die Trasse der Machbarkeitsstudie von anderen Maßnahmen im Stadtgebiet betroffen ist. In Abstimmung mit dem LBS und dem RVR sowie mit betroffenen Grundstückseigentümern (u.a. der Emschergenossenschaft) wurde die Trasse zwischen Stadtgrenze Gelsenkirchen und der Straße „An der Hermannshöhe“ optimiert und kann mit dem Beschluss dieser Vorlage festgestellt werden.

Die Stadtverwaltung Bochum hat mit Straßen.NRW eine Planungs- und Bauvereinbarung erarbeitet. Neben der vorläufigen Unterteilung des Streckenverlaufes in außerörtliche Streckenabschnitte und Ortsdurchfahrten und den Regelungen zur Kostenerstattung soll die Verwaltung mit dem Vertrag damit beauftragt werden, die vollständige Trasse auf dem Stadtgebiet Bochum aus einem Guss zu planen. Die Verwaltung sieht darin den Vorteil, dass die Schnittstellen so wesentlich besser gestaltet werden können. Auch bei der Trassenoptimierung im Stadtgebiet hat die Verwaltung die Federführung und kann so die städtischen Belange direkt bei der Planung berücksichtigen.

Ziel der Verwaltung ist es, den Radschnellweg Ruhr zunächst von der Stadtgrenze Gelsenkirchen aus über Wattenscheid bis zur Innenstadt Bochum/Springorum-Bahn zu entwickeln. Hier hat die Stadtverwaltung für einen ersten Teilabschnitt im Bereich Stahlhausen bereits eine Förderzusage für Vorplanungen erhalten und diese beauftragt. Des Weiteren sind im Januar 2017 die erforderlichen Umweltgutachten beauftragt worden.

Ein konkreter Baubeginn ist erst nach Vorliegen der Planungs- und Bauvereinbarung mit dem LBS, der notwendigen, konkreten Planungen und der Stellungnahmen der zu beteiligenden Behörden zu den Umweltgutachten (hier u.a. Untere Naturschutzbehörde) möglich.

## **3. RS1-Trasse**

Da der Personalaufwand für die gleichzeitige Bearbeitung der gesamten Trasse zu hoch wäre und die Verkehrsbedeutung für das städtische Netz unterschiedlich stark ausgeprägt ist, werden die Planung und der Bau der Trasse in zwei Hauptabschnitte und diese in einzelne Bauabschnitte unterteilt.

Der Abschnitt A von der Stadtgrenze Gelsenkirchen bis zur Springorum-Bahn hat eine Länge von ca. 9 Kilometern, der Abschnitt B ist ca. 8 Kilometer lang. Während für den Abschnitt A schon detailliertere Konzepte vorliegen, gibt es im Abschnitt B noch Variantenüberlegungen, die in späteren Arbeitsschritten noch konkretisiert werden müssen.

Diese Hauptabschnitte gliedern sich nach heutigem Stand in verschiedene Unterabschnitte.

### **3.1 Abschnitt A: Stadtgrenze Gelsenkirchen – Springorum-Bahn**

- BA A1: Stadtgrenze Gelsenkirchen – Darpestraße

Rheinische Bahn: Brücke Hüllerstr. – ehem. Bahnhof Günnigfeld – Querungen Blücherstr. / Centrumstr. – Anschluss Darpestr.

- BA A2: Darpestraße – Porschestr. / Gahlensche Straße  
Rheinische Bahn: Brückenschlag Darpestr. / A40 – Anschluss Porschestr. / Marbach, Unterquerung ThyssenKrupp-Anschlussbahn – Betriebsweg der Emschergenossenschaft/Lippeverband (EGLV) entlang Marbach und Wegefäche bis Gahlensche Str.
- BA A3 Gahlensche Straße bis Windhausstraße  
Nutzung Straßenflächen Westpark – Tunnel Alleestr. – Windhausstr. bis Torhaus 7
- BA A4: Windhausstr. – Bessemer Str. (Grüner Rahmen)  
Torhaus 7 – Bessemer Str./Arnoldstr.
- BA A5: Bessemer Str. – S-Bahnhof BO-Ehrenfeld  
Qualifizierung der Bessemer Str. auf RS1-Standard – Anschluss an Friederika-Bahn am S-Bahn-Haltepunkt BO-Ehrenfeld
- BA A6: S-Bahnhof Ehrenfeld – Herrmanshöhe  
Friederika-Bahn – Herrmanshöhe
- BA A7: Herrmannshöhe – Wittener Straße  
Herrmannshöhe – Hauptbahnhof Bochum (Querung Universitätsstr./Wittener Str.)
- BA A8 Wittener Straße - Springorum-Bahn (Innenstadtquerung,Hauptbahnhof)  
– Kortumpark – Querung Lohring – Springorum-Bahn

Der **Bauabschnitt A1** verläuft weitgehend auf der Trasse der Rheinischen Bahn. Der aufgelassene Bahnkörper ist vorhanden, die Querungen Blücherstr. und Centrumstr. sind RS1-gerecht zu gestalten. Im Bereich des Kruppwaldes ist über die Trasse der „Hannover Bahn“ ein Anschluss an die Erzbahn / Hüller-Bach-Str. in Richtung Nordosten geplant. Die Bahnentwicklungsgesellschaft plant eine städtebauliche Entwicklungsmaßnahme auf dem Gelände des ehem. Bahnhofes Günnigfeld, in die der RS1 integriert wird. Hier finden enge Abstimmungen auch mit der Stadt Gelsenkirchen statt.

Der **Bauabschnitt A2** umfasst die Querung von Darpestr. und A40 mit einem Brückenbauwerk. Hier liegen noch keine Konkretisierungen vor. An der Porschestr. wird ein Anschluss an das städtische Straßennetz und die Erzbahntrasse hergestellt.

Abweichend von der Machbarkeitsstudie, die eine Fortführung des RS1 über die engen Brücken der Erzbahn (insbes. Erzbahnschwinge) und durch den Westpark mit seiner starken Freizeitnutzung vorsah, wird ein vorhandenes Tunnelbauwerk im Bereich des Marbaches zur Unterquerung der ThyssenKrupp-Anschlussbahn genutzt. Entlang des Marbaches wird die Gahlensche Str. erreicht.

Der **Bauabschnitt A3** beginnt mit der Querung der Gahlenschen Straße und nutzt bis zur Einmündung in die nördliche Erschließungsstraße des Westparks den bereits fertiggestellten Teil des Grünen Rahmens. Dieser Bereich muss an den Standard für Radschnellwege angepasst werden. Anschließend wird der RS 1 über die dort vorhandenen Straßen über den Kreisverkehrsplatz bis zum Wendehammer am Zentrallagergebäude geführt. Dort wird der RS1 über die Bergbahn nach Süden geführt und die Alleestr. mit dem vorhandenen Tunnel unterquert. Hier ist allerdings die Einfahrtssituation auf der Nordseite zu verbessern. Über die Windhausstr. endet dieser Abschnitt am Torhaus 7 und führt in den „Grünen Rahmen“ auf die ehemalige Fläche der Unteren Stahlindustrie.

Im **Bauabschnitt A4** wird der RS1 in der derzeit geplant Fläche des „Grünen Rahmens“ in Richtung Südwesten bis zur Bessemer Str., Höhe Arnoldstr., integriert und an die Bessemer Straße angeschlossen.

Der **Bauabschnitt A5** umfasst den Verlauf der Bessemer Straße. Hier ist zunächst der Anschlussknoten Arnoldstr. / RS1 (Grüner Rahmen) zu entwickeln. Weiterhin ist eine Aufwertung der vorhandenen Radverkehrswege der Bessemer Str. auf den RS1-Standard zu

prüfen. Am S-Bahnhof Ehrenfeld muss das Konzept des Anschlusses an das aufgelassene Gleis der Friederika-Bahn, über den Stand der Machbarkeitsstudie hinaus, qualifiziert werden.

Das aufgelassene Gleis der Friederika-Bahn stellt bis zur Straße Herrmannshöhe den **Bauabschnitt A6** dar. An der Herrmannshöhe ist der Anschluss an die Straße selbst zu entwickeln und die Verbindungen zum städtischen Radnetz herzustellen.

Im **Hauptabschnitt A** ist der Streckenverlauf für die Abschnitte **A1 – A6** (Stadtgrenze Gelsenkirchen – Herrmannshöhe) weitgehend festgelegt. Für den Abschnitt **A4** liegt bereits ein Förderbescheid vor und die Vorplanungen für den RS1 sind beauftragt. Weiterhin sind die Untersuchungen der Umweltbelange für die Abschnitte **A1 – A4** im Frühjahr 2017 beauftragt worden. Darüber hinaus sind parallele Planungen Dritter im Bereich des ehem. Bahnhofs Günnigfeld sowie die Querung Goldhammerbach mit den Planungsträgern Bahnentwicklungsgesellschaft (BEG) und Emschergenossenschaft/Lippeverband (EGLV) abzustimmen und die Belange des RS1 zu sichern.

Die Bauabschnitte A1, A2, A6 und voraussichtlich auch A 8 werden als freie Strecken in die Straßenbaulast des Landes übergehen. Die Bauabschnitte A3 – A 5 und voraussichtlich der Abschnitt A7, werden als Ortsdurchfahrt in der Baulast der Stadt verbleiben.

Auf Grund der Sachlage sieht die Verwaltung die Planungen der Bauabschnitte A1 – A5 als vordringlich. Mit der Realisierung des RS1 in diesem Abschnitt wird eine optimale Radwegeverbindung zwischen Wattenscheid – und der Innenstadt Bochum entstehen, die im bestehenden Straßennetz nur mit sehr großen Engriffen durchgehend hergestellt werden könnte. Somit würde dieser Abschnitt einen unmittelbaren Nutzen für den Radverkehr in Bochum erbringen.

Für die **Bauabschnitte A7** und **A8** gibt es noch keine festgelegte Trassenführung, insbesondere im Bereich Hauptbahnhof. Eine Führung unmittelbar neben den S-Bahngleisen würde neben der planfreien Querung von Universitätsstraße und Wittener Str. auch einen direkten Anschluss an den Bahnhof ermöglichen und so eine attraktive Verbindung, auch zu den Gleisen des zukünftigen RRX, schaffen. Alternativ, so wie in der Machbarkeitsstudie vorgesehen, soll von der Herrmannshöhe aus zunächst die Universitätsstraße plangleich und dann über ein Rampenbauwerk in der Ferdinandstraße die Wittener Str. planfrei gequert werden. Die städtebaulichen und Umweltbelange der weiteren Führung durch den Kortumpark, nahe der ARAL-Verwaltung, sind zu prüfen und abzuwägen. Hingegen würde die erste Variante, mit der gleisnahen Führung, den Kortumpark nur tangieren. Die Verwaltung beabsichtigt, für diese Bauabschnitte die Vorplanung mit der Maßgabe zu beauftragen, Varianten zu untersuchen und eine Trasse vorzuschlagen, die sowohl die verkehrlichen Bedingungen erfüllt, als auch eine gute städtebauliche Integration in diesem sensiblen Raum gewährleistet.

### 3.2 Abschnitt B: Springorum-Bahn – Stadtgrenze Dortmund

- B1: Springorum-Bahn – Deponie / Havkenscheider Feld  
Die Trasse der Machbarkeitsstudie verläuft südlich im Randbereich des DB-Gleiskörpers. Anschlüsse an die neue Buseloh-Brücke sind vorgesehen. Über Brelohstr. und Kornharpener Str. wird das Deponiegelände erreicht und auf die Deponieseite nördlich der Bahngleise gewechselt.
- B2: Deponie / Havenscheider Feld – Bahnhof Langendreer / Hauptstraße  
Nach der Brückenquerung der A43 verläuft die Trasse der Machbarkeitsstudie nördlich der DB-Gleise bis zur von-Waldhausenstraße. Ursprünglich sollte hier das aufgelassene Gleis genutzt werden, das jedoch mittlerweile wieder reaktiviert werden soll. Alternativ besteht die Möglichkeit, die Trasse des RS1 von der Deponie aus nach Norden bis zum Kohleppelsweg zu führen, um dann nördlich der DB-Hauptgleise den Bahnhof Langendreer zu erreichen. Hier wird zukünftig eine Variantenuntersuchung notwendig sein.
- B3: Bahnhof Langendreer / Hauptstraße – Stadtgrenze Dortmund (Opel-Gelände)  
Die Querung der Hauptstraße und die weitere Führung in Richtung Stadtgrenze Dortmund folgt den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie und ist in die Planungen auf dem Opel-Gelände integriert.

Um mit der Planung dieses Abschnittes konkreter zu werden, sind noch weitere Entwicklungen im Bereich der Deponie Kornharpen, des Gewerbegebietes Robert Müser, des Güterbahnhofes Langendreer und im Bereich der ehemaligen Opel-Werke II und III abzuwarten. Daher wird für den Hauptabschnitt B die weitere Planung noch nicht konkretisiert.

#### **4. Personalausstattung**

Für eine zügige Realisierung ist die Stadt Bochum bereit, Planung und Bau des RS1 in Abstimmung mit Straßen.NRW sowohl für die freie Strecke als auch für die Ortsdurchfahrten selbst zu übernehmen. Hierfür reichen jedoch die personellen Kapazitäten nicht aus, um den gesamten Planungs- und Realisierungsprozess kontinuierlich abzuwickeln. Es ist davon auszugehen, dass hierfür 3 Vollzeitstellen über einen Zeitraum von min. 5 Jahren erforderlich sind. In diesem Umfang muss das Personal des Tiefbauamtes aufgestockt werden. Durch die volle Erstattung der Personalkosten durch den Landesbetrieb im Bereich der freien Strecke und die Zuschussfähigkeit der Personalkosten im Bereich der Ortsdurchfahrt sind diese zu ca. 94 % refinanziert. Nach Abschluss des Projektes können diese 3 Ingenieure/innen zur Abdeckung der natürlichen Fluktuation im Tiefbauamt eingesetzt werden.

Aufgabe dieser Arbeitsgruppe wird es sein:

- Planungs- und Bauleistungen für bestimmte Abschnitte zu vergeben und zu koordinieren,
- Planungs- und Bauleistungen für Einzelabschnitte selbst durchzuführen, wenn spezielle örtliche Anforderungen dies erfordern (z.B. spezielle Ortskenntnis, hohe Anforderungen an verwaltungsinterne Abstimmungen).

#### **5. Zeitplanung**

Unter der Voraussetzung der ausreichenden Personalausstattung kann mit der Bauausführung für den Bauabschnitt A4 Mitte 2018 begonnen werden. Die Abschnitte A1 – A3 sollen in 2019 folgen. Ob in diesem Zusammenhang auch schon mit dem Brückenbauwerk über die A40 begonnen werden kann, hängt von den Abstimmungen mit dem Bund ab. Mit der Planung der Abschnitte 5 und 6 kann unmittelbar nach Baureife des Abschnittes 4 begonnen werden, so dass diese Abschnitte womöglich ebenfalls in 2019 baureif sein können. Bis auf die Brücke über die A40 können die Abschnitte A1 - A6 bis 2021 bis zur Straße „An der Hermannshöhe“ fertiggestellt sein.

#### **6. Kosten**

Der Kostenansatz für die Realisierung des RS1 wurde in der Machbarkeitsstudie ermittelt. Dieser Kostenansatz wird nach den oben genannten Abschnitten Schritt für Schritt konkretisiert.

Gemäß der Machbarkeitsstudie wird für das Bochumer Stadtgebiet mit Kosten in Höhe von ca. 28 Mio € gerechnet. Im Rahmen der Planungsvereinbarung mit Straßen.NRW wird die Strecke des RS1 in Abschnitte „Freie Strecke“ und „Ortsdurchfahrt“ unterteilt. Nach der aktuellen Fassung des Straßenweggesetzes NRW geht die Kategorie „Freie Strecke“ zu 100% zu Lasten von Straßen.NRW. Die Kosten der „Ortsdurchfahrten“ hat die Stadt Bochum zu tragen. Hierfür stehen Fördermittel mit einer Förderquote von 85% bereit.

Von der Gesamtstrecke entfallen ca. 75% der in der Machbarkeitsstudie geschätzten Kosten auf die Kategorie „Freie Strecke“. Ca. 25% der RS1-Trasse sind Ortsdurchfahrten zuzurechnen. Somit ergibt sich ein überschlägiger Kostenansatz (gem. Machbarkeitsstudie) von ca. 21 Mio € für die „Freie Strecke“ und ca. 7 Mio € für die „Ortsdurchfahrt“. Hier wird gem. Förderquote ein Eigenanteil der Stadt Bochum von ca. 1,1 Mio € geschätzt.

**Finanzielle Auswirkungen:**

*Mittelbedarf für die Durchführung der Maßnahmen:*

*Jährliche Folgekosten (gemäß beiliegender Berechnung):*

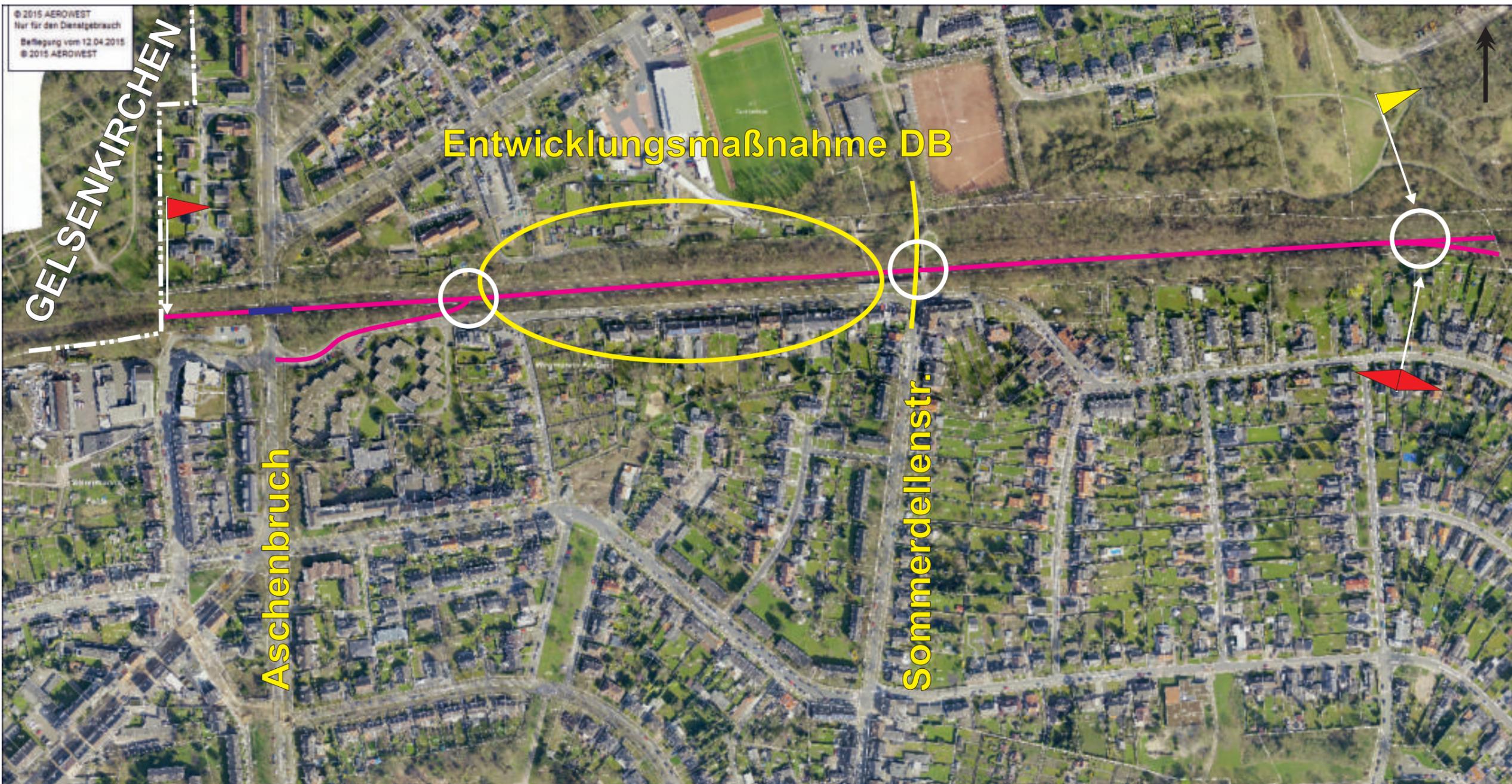
**Anlagen:**

Detailpläne/Luftbilder 1 - 16

Übersichtsplan

# Stadt Bochum

Radschnellweg Ruhr (RS1): Trassenführung / Maßnahmen  
hier: Abschnitte „Ortsdurchfahrt“ / „Freie Strecke“



## Legende

-  Außerorts
-  Ortsdurchfahrt

66 21 (1609)  
08.03.2017

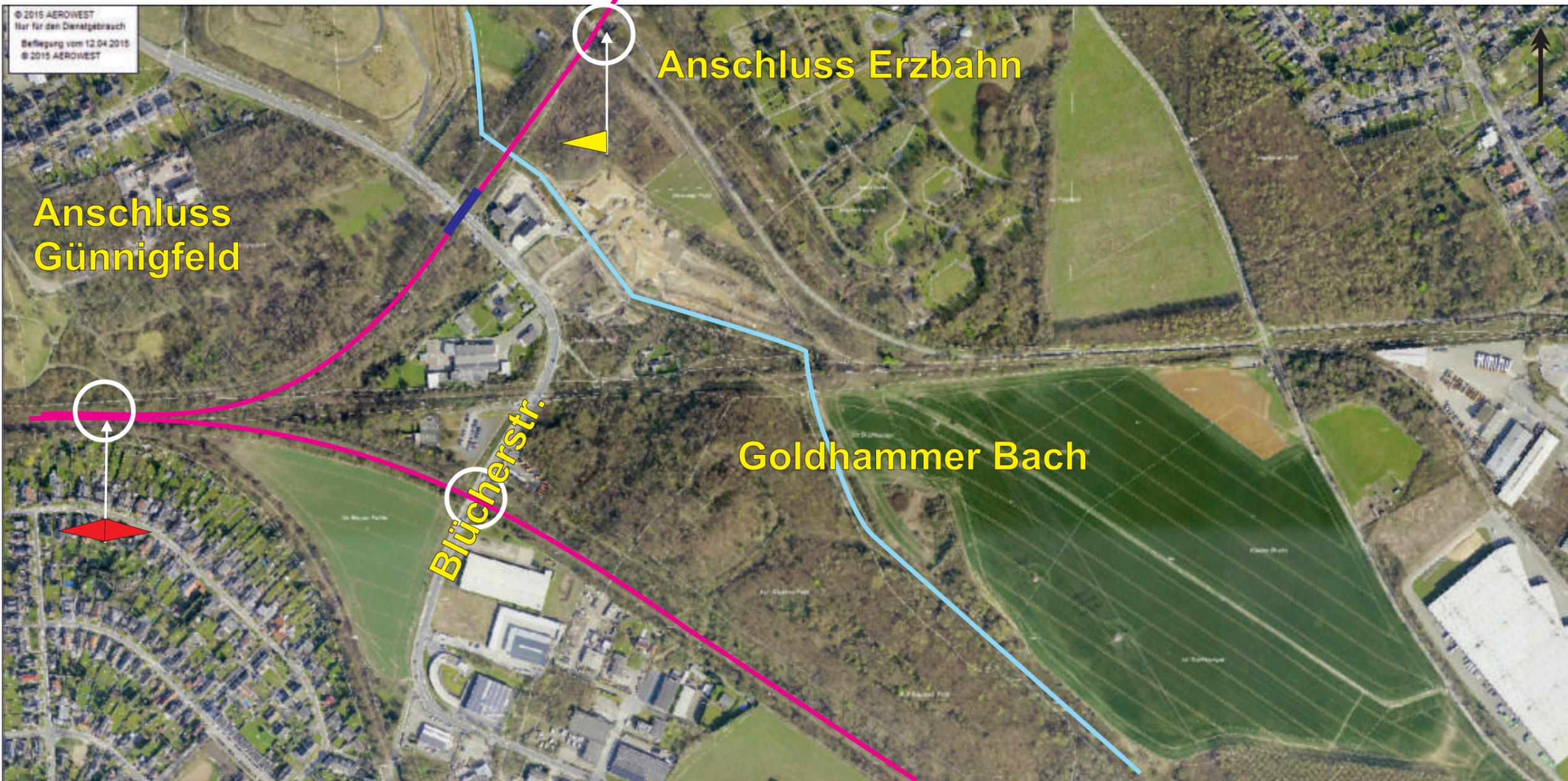
Seite: 1

 **STADT  
BOCHUM**

Tiefbauamt  
ABT. STRASSEN

# Stadt Bochum

Radschnellweg Ruhr (RS1): Trassenführung / Maßnahmen  
hier: Abschnitte „Ortsdurchfahrt“ / „Freie Strecke“



## Legende

-  Außerorts
-  Ortsdurchfahrt

66 21 (1609)  
08.03.2017

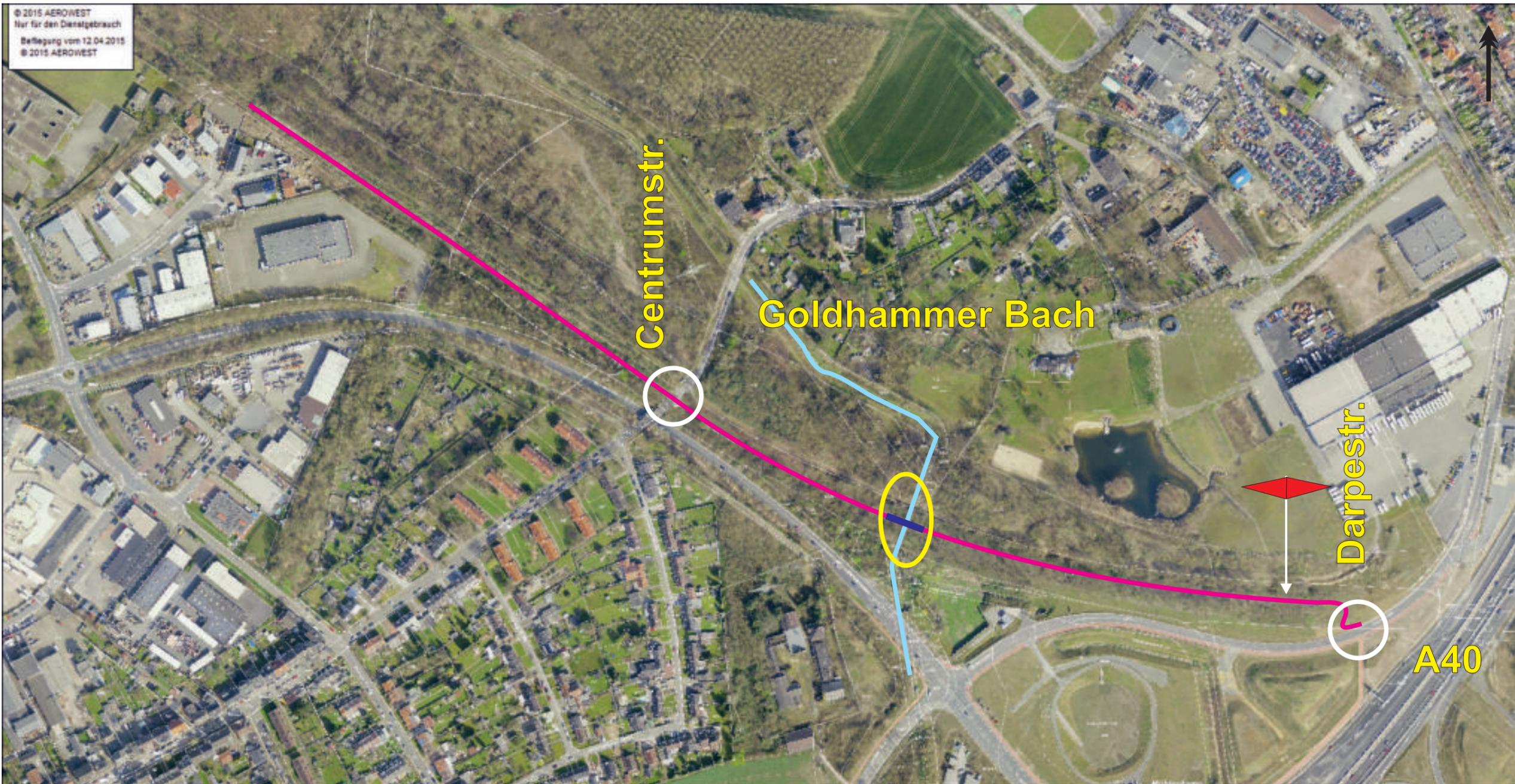
Seite: 2



Tiefbauamt  
ABT. STRASSEN

# Stadt Bochum

Radschnellweg Ruhr (RS1): Trassenführung / Maßnahmen  
hier: Abschnitte „Ortsdurchfahrt“ / „Freie Strecke“



Legende

-  Außerorts
-  Ortsdurchfahrt

66 21 (1609)  
08.03.2017

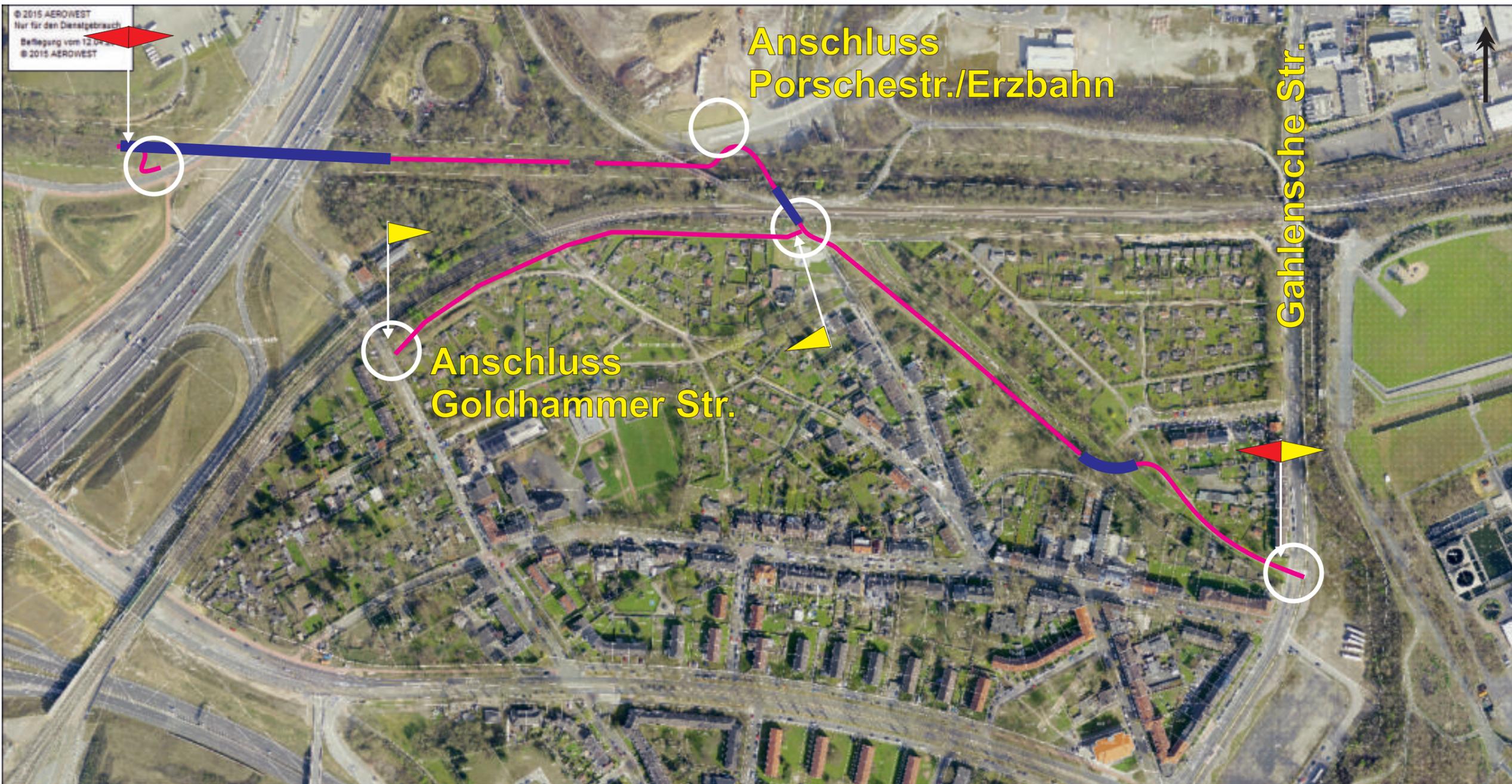
Seite: 3

 **STADT  
BOCHUM**

Tiefbauamt  
ABT. STRASSEN

# Stadt Bochum

Radschnellweg Ruhr (RS1): Trassenführung / Maßnahmen  
hier: Abschnitte „Ortsdurchfahrt“ / „Freie Strecke“



## Legende

-  Außerorts
-  Ortsdurchfahrt

66 21 (1609)  
08.03.2017

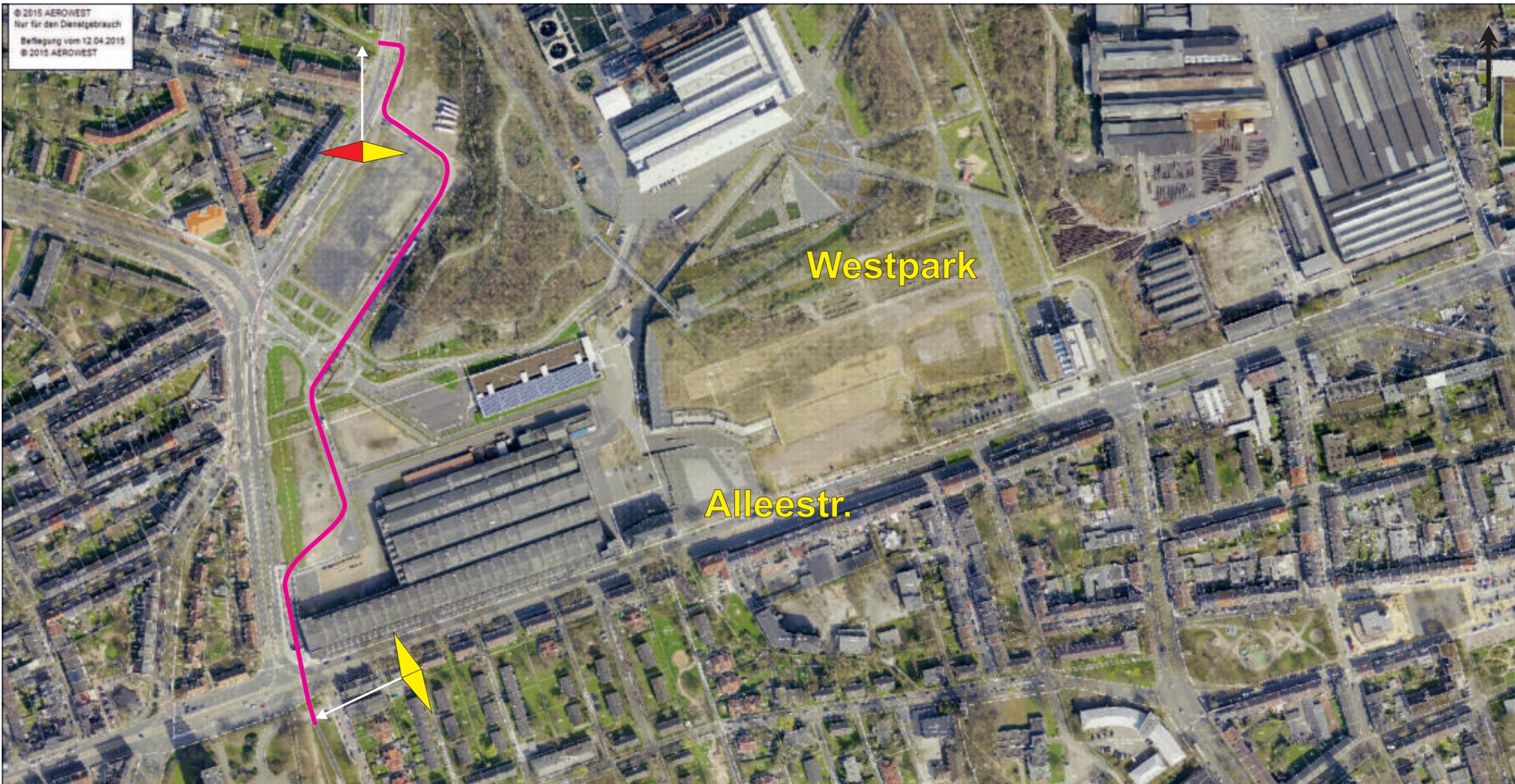
Seite: 4

 STADT  
BOCHUM

Tiefbauamt  
ABT. STRASSEN

# Stadt Bochum

Radschnellweg Ruhr (RS1): Trassenführung / Maßnahmen  
hier: Abschnitte „Ortsdurchfahrt“ / „Freie Strecke“



## Legende

-  Außerorts
-  Ortsdurchfahrt

66 21 (1609)  
08.03.2017

Seite: 5

 **STADT  
BOCHUM**

Tiefbauamt  
ABT. STRASSEN

# Stadt Bochum

Radschnellweg Ruhr (RS1): Trassenführung / Maßnahmen  
hier: Abschnitte „Ortsdurchfahrt“ / „Freie Strecke“



## Legende

-  Außerorts
-  Ortsdurchfahrt

66 21 (1609)  
08.03.2017

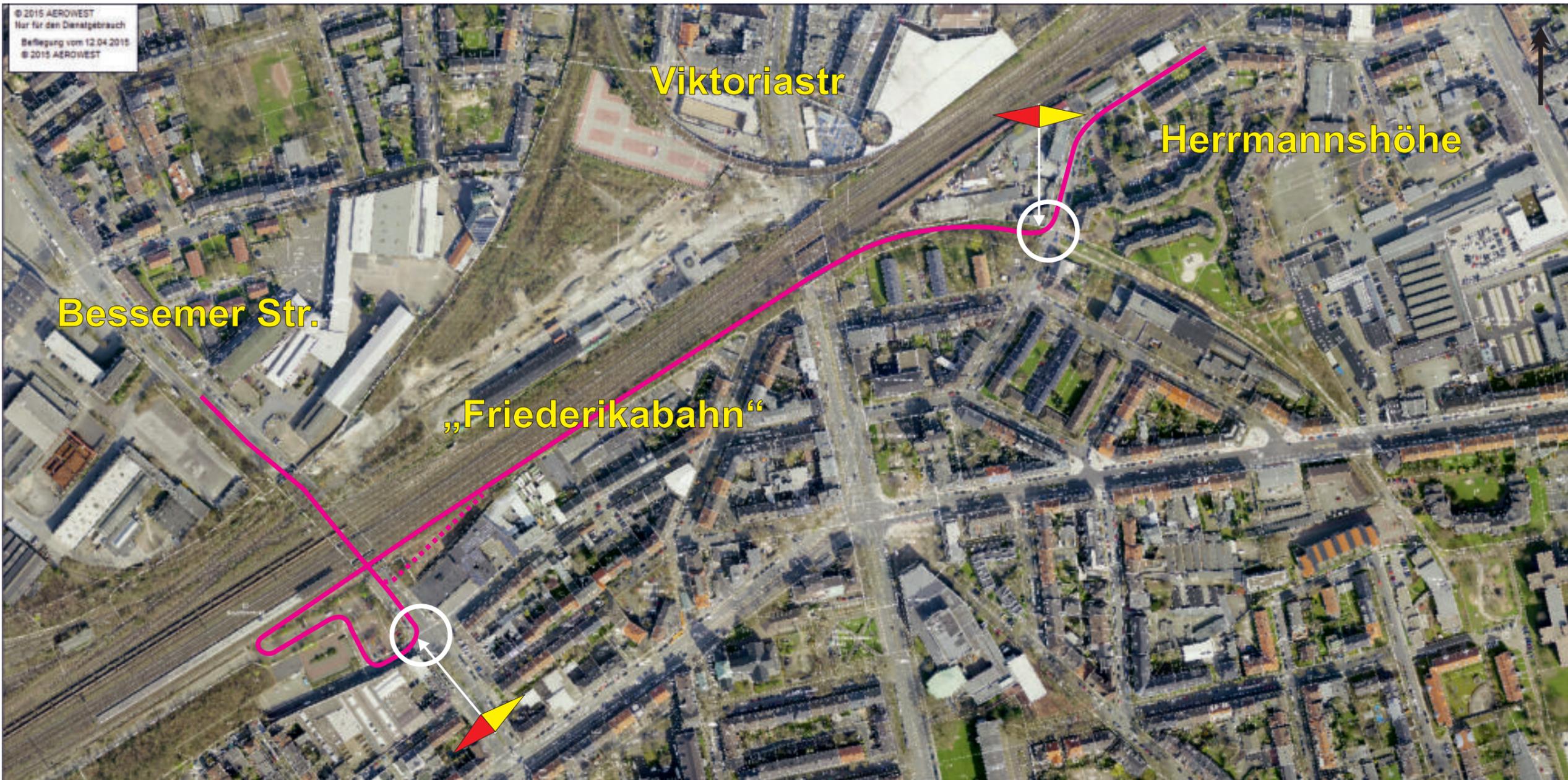
Seite: 6

 **STADT  
BOCHUM**

Tiefbauamt  
ABT. STRASSEN

# Stadt Bochum

Radschnellweg Ruhr (RS1): Trassenführung / Maßnahmen  
hier: Abschnitte „Ortsdurchfahrt“ / „Freie Strecke“



## Legende

-  Außerorts
-  Ortsdurchfahrt

66 21 (1609)  
08.03.2017

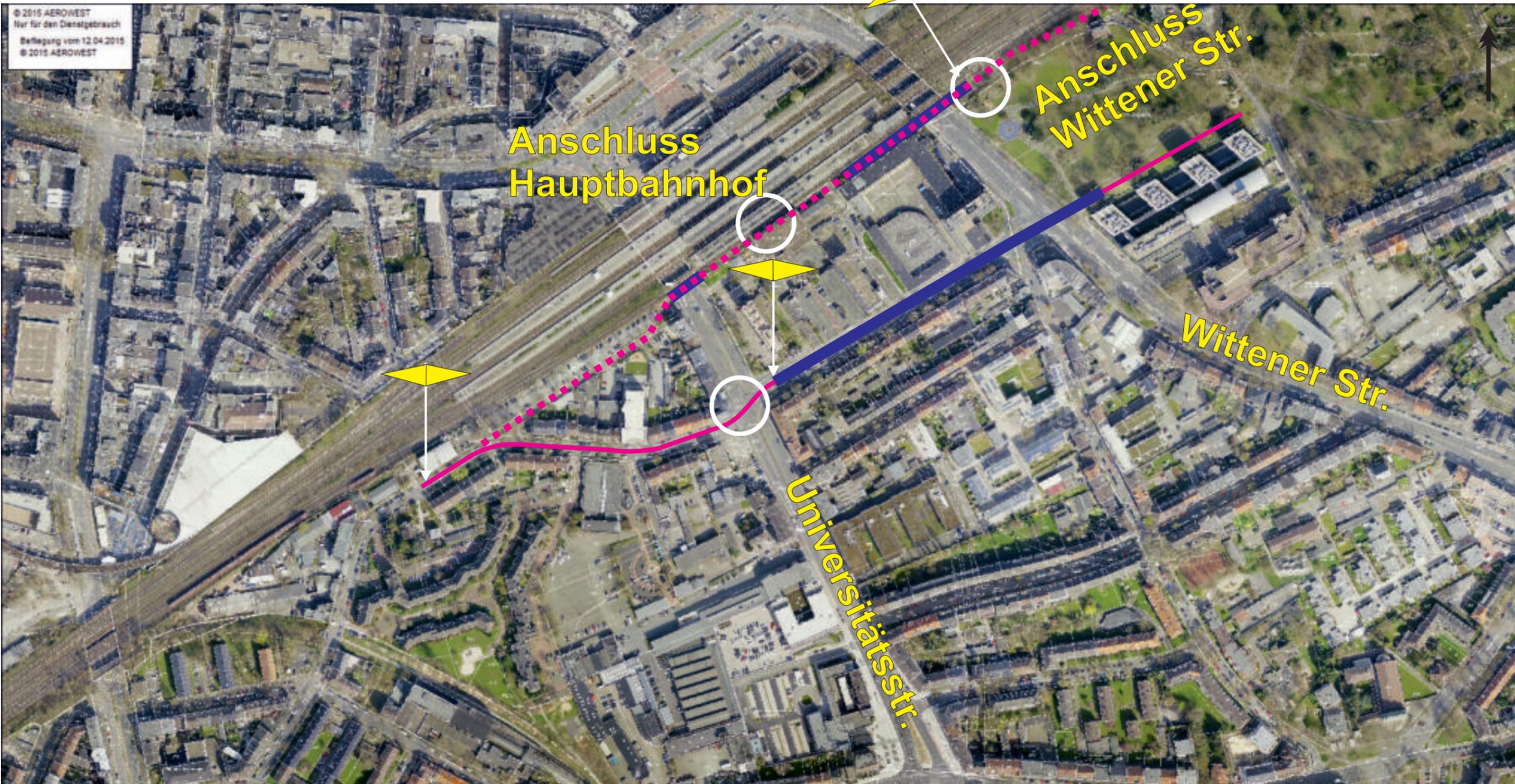
Seite: 7

 **STADT  
BOCHUM**

Tiefbauamt  
ABT. STRASSEN

# Stadt Bochum

Radschnellweg Ruhr (RS1): Trassenführung / Maßnahmen  
hier: Abschnitte „Ortsdurchfahrt“ / „Freie Strecke“



66 21 (1609)  
08.03.2017

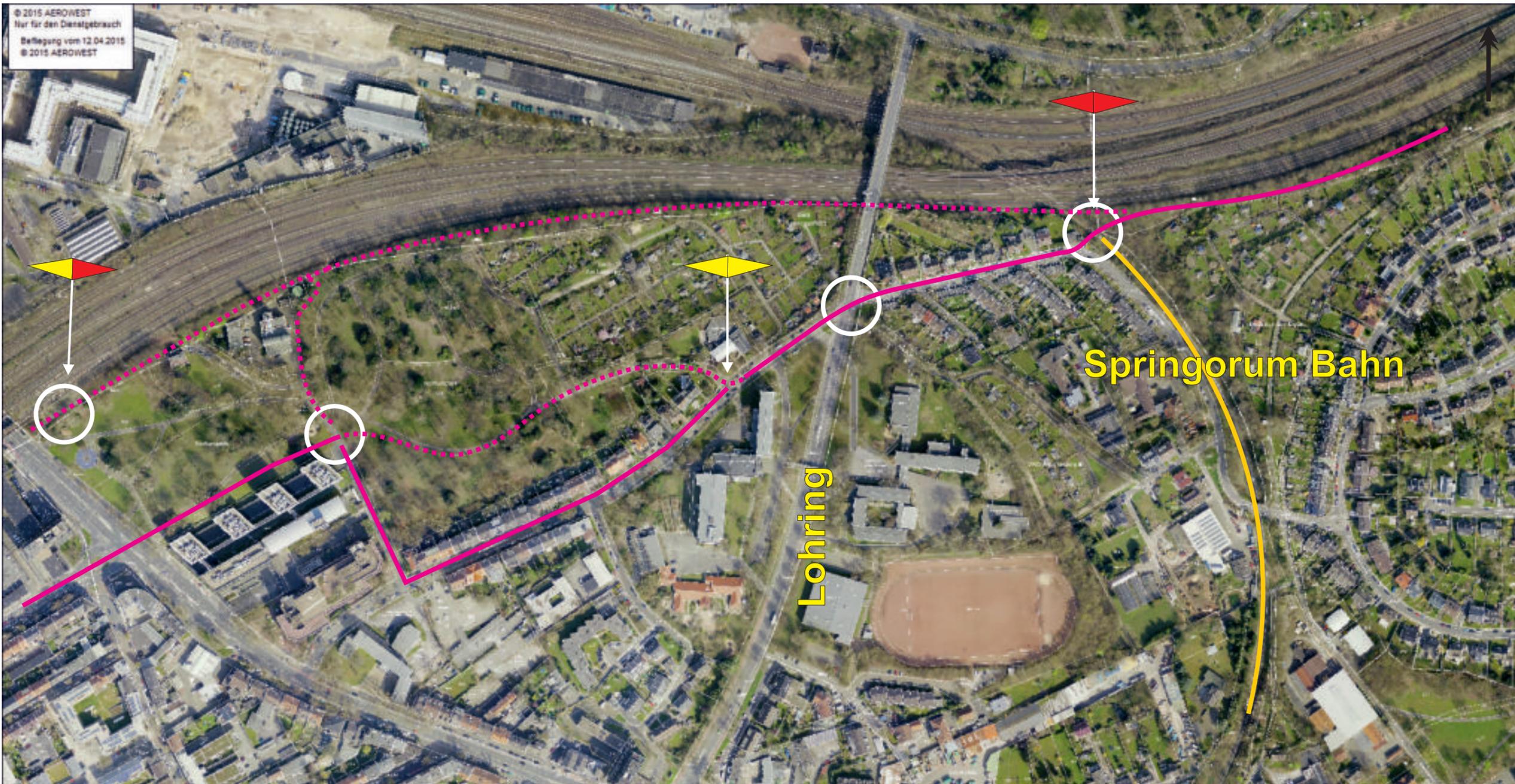
Seite: 8

 **STADT  
BOCHUM**

Tiefbauamt  
ABT. STRASSEN

# Stadt Bochum

Radschnellweg Ruhr (RS1): Trassenführung / Maßnahmen  
hier: Abschnitte „Ortsdurchfahrt“ / „Freie Strecke“



## Legende

-  Außerorts
-  Ortsdurchfahrt

66 21 (1609)  
08.03.2017

Seite: 9

 **STADT  
BOCHUM**

Tiefbauamt  
ABT. STRASSEN

# Stadt Bochum

Radschnellweg Ruhr (RS1): Trassenführung / Maßnahmen  
hier: Abschnitte „Ortsdurchfahrt“ / „Freie Strecke“



© 2015 AEROWEST  
Nur für den Dienstgebrauch  
Befliegung vom 12.04.2015  
© 2015 AEROWEST

Legende

-  Außerorts
-  Ortsdurchfahrt

66 21 (1609)  
08.03.2017

Seite: 10

 **STADT  
BOCHUM**

Tiefbauamt  
ABT. STRASSEN

# Stadt Bochum

Radschnellweg Ruhr (RS1): Trassenführung / Maßnahmen  
hier: Abschnitte „Ortsdurchfahrt“ / „Freie Strecke“



Legende

-  Außerorts
-  Ortsdurchfahrt

66 21 (1609)  
08.03.2017

Seite: 11

 **STADT  
BOCHUM**

Tiefbauamt  
ABT. STRASSEN

# Stadt Bochum

Radschnellweg Ruhr (RS1): Trassenführung / Maßnahmen  
hier: Abschnitte „Ortsdurchfahrt“ / „Freie Strecke“



## Legende

-  Außerorts
-  Ortsdurchfahrt

66 21 (1609)  
08.03.2017

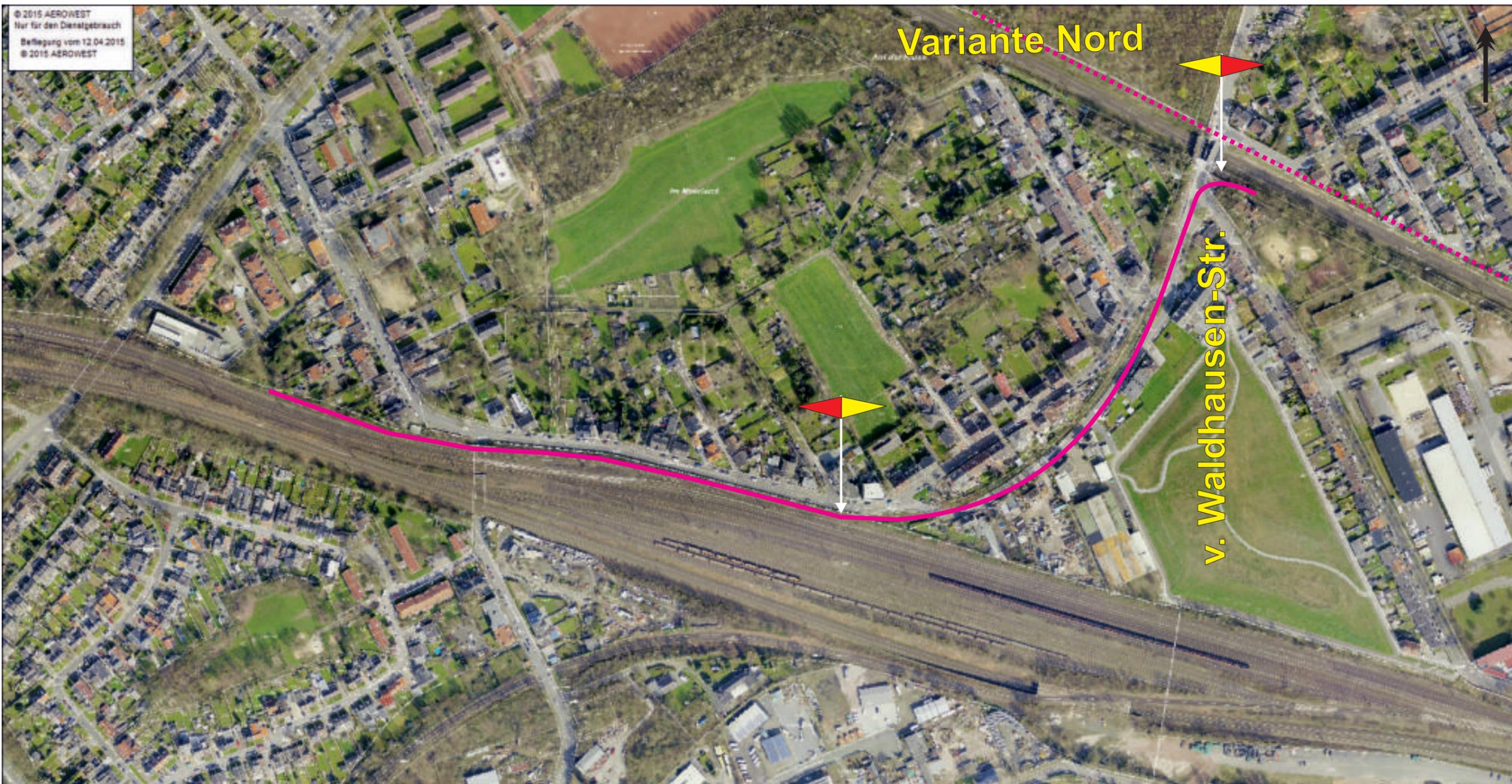
Seite: 12

 **STADT  
BOCHUM**

Tiefbauamt  
ABT. STRASSEN

# Stadt Bochum

Radschnellweg Ruhr (RS1): Trassenführung / Maßnahmen  
hier: Abschnitte „Ortsdurchfahrt“ / „Freie Strecke“



Legende

-  Außerorts
-  Ortsdurchfahrt

66 21 (1609)  
08.03.2017

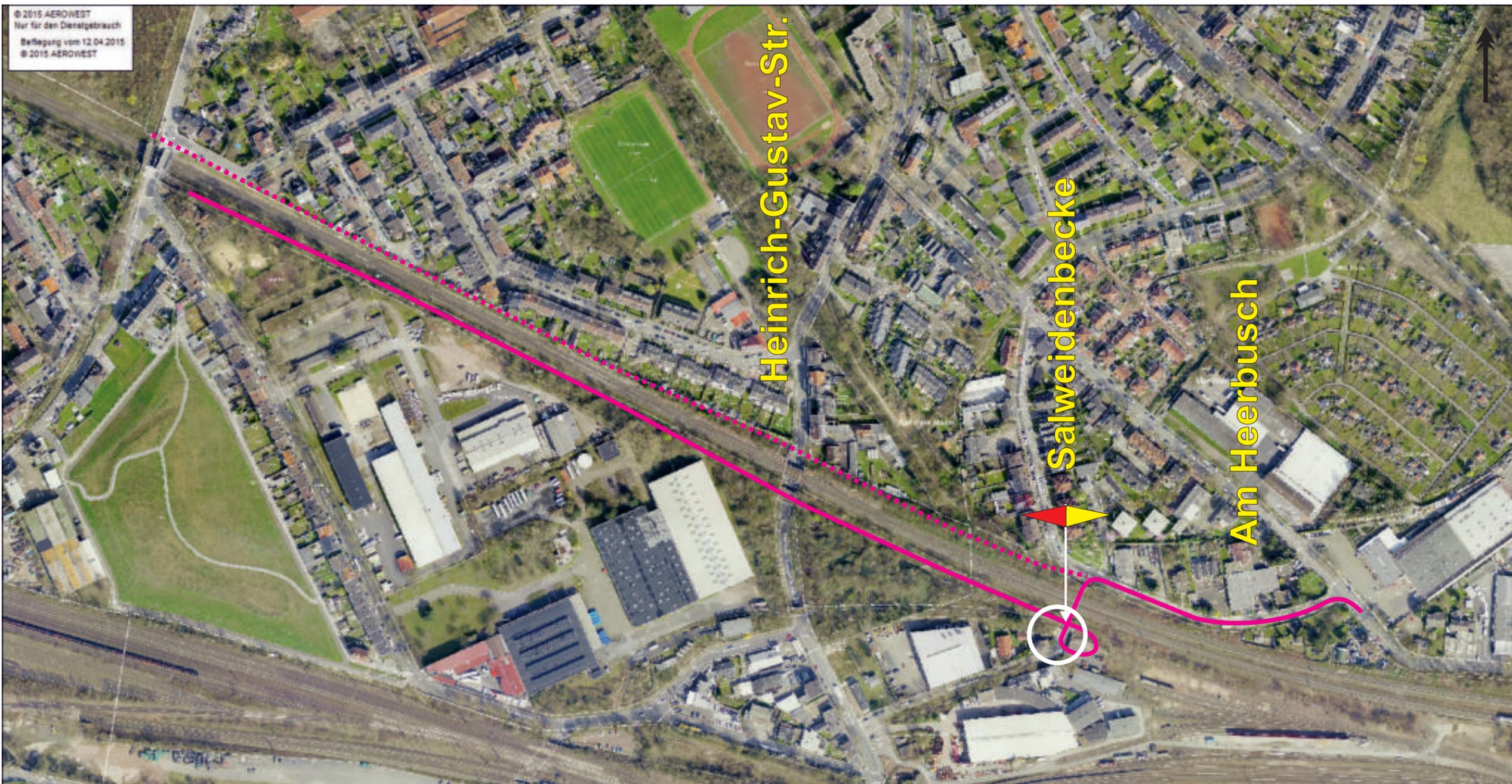
Seite: 13

 **STADT  
BOCHUM**

Tiefbauamt  
ABT. STRASSEN

# Stadt Bochum

Radschnellweg Ruhr (RS1): Trassenführung / Maßnahmen  
hier: Abschnitte „Ortsdurchfahrt“ / „Freie Strecke“



Legende

-  Außerorts
-  Ortsdurchfahrt

66 21 (1609)  
08.03.2017

Seite: 14



Tiefbauamt  
ABT. STRASSEN

# Stadt Bochum

Radschnellweg Ruhr (RS1): Trassenführung / Maßnahmen  
hier: Abschnitte „Ortsdurchfahrt“ / „Freie Strecke“



Legende

-  Außerorts
-  Ortsdurchfahrt

66 21 (1609)  
08.03.2017

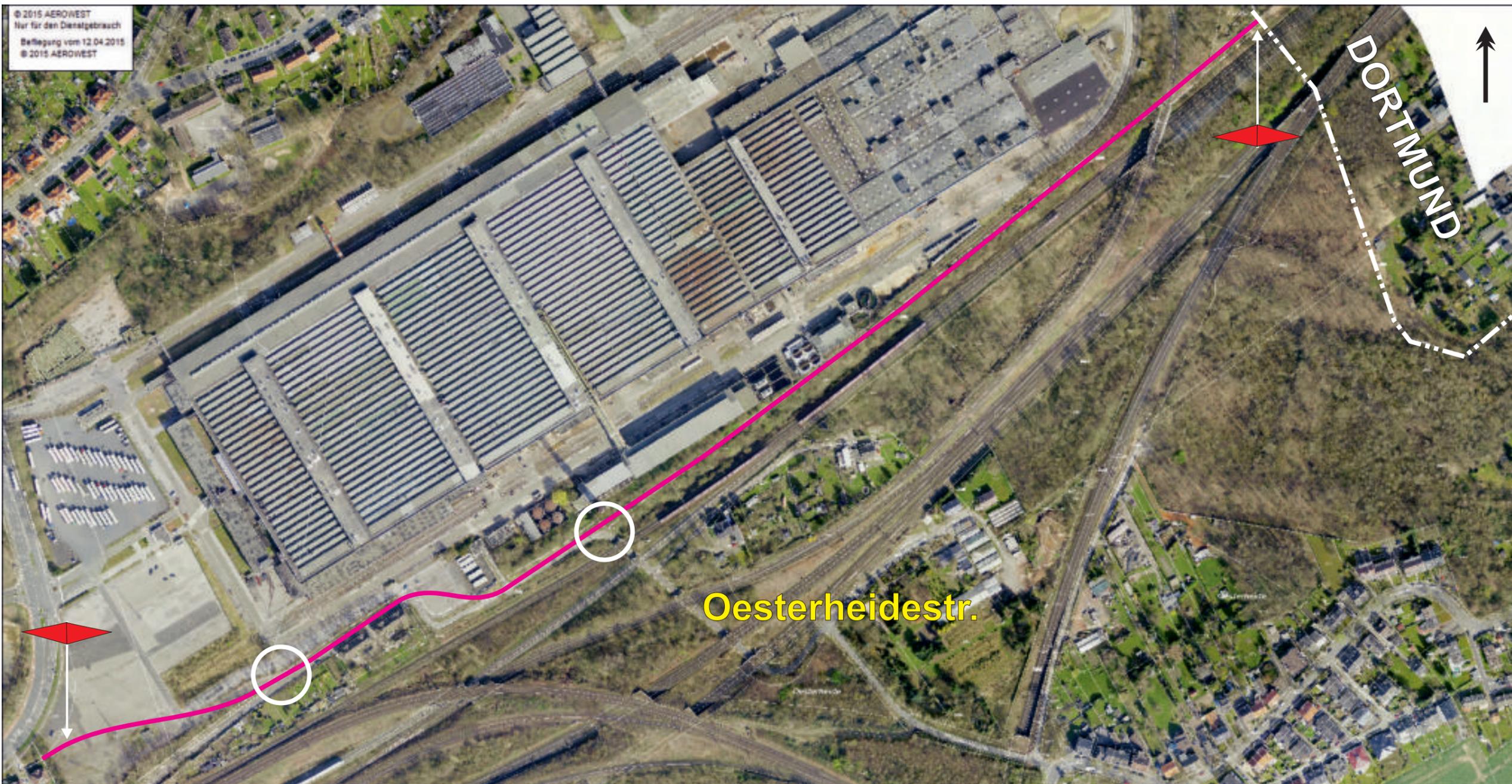
Seite: 15

 STADT  
BOCHUM

Tiefbauamt  
ABT. STRASSEN

# Stadt Bochum

Radschnellweg Ruhr (RS1): Trassenführung / Maßnahmen  
hier: Abschnitte „Ortsdurchfahrt“ / „Freie Strecke“



Legende

-  Außerorts
-  Ortsdurchfahrt

66 21 (1609)  
08.03.2017

Seite: 16

 **STADT  
BOCHUM**

Tiefbauamt  
ABT. STRASSEN