

Fraktionsantrag	
Drucksache Nr.: 14/0443	

	09.12.2021
Beschlussvorlage	öffentlich

Beratungsfolge	Beratungsstatus	Sitzung am	TOP
Verbandsversammlung	beschließend	17.12.2021	

**Betreff: Koalitionsantrag:
Regionales Mobilitätsentwicklungskonzept für die Metropole Ruhr, hier:
Frühzeitige Entwicklung der Radverbindung Klöcknerbahn - Bahnhof Kamen,
als künftiger Zubringerradweg zum RS1**

Beschlussvorschlag

Die RVR-Verwaltung wird beauftragt, sich mit den zuständigen Stellen für Stadt- und Kreisentwicklung in Kamen und Unna ins Benehmen zu setzen, um mittelfristig den Zubringerradweg „Kamener Bahnhof“ mit seinem Brückenbauwerk über die Heerener Straße als Teil des Regionalen Radwegenetzes zu sichern und zu entwickeln. Hierfür soll die RVR-Verwaltung

1. Zunächst die notwendigen Mittel für Planung, Erwerb, Herrichtung und Erhalt eines möglichen Zubringerradweges ermitteln und darstellen.
2. Ermitteln und darstellen, welche Bundes- oder Landesfördermittel, wie bspw. das Sonderprogramm „Stadt und Land“, zur Deckung etwaiger Baulast beantragt werden können.
3. Zur Sitzung des Ausschusses für Mobilität im 1. Quartal 2022 einen ersten Kurzbericht mit einem Realisierungszeitplan als Grundlage für die weiteren Beratungen vorlegen. Die beteiligten Stellen in den Kommunen sind zum Ausschuss einzuladen.

Begründung:

Auf dem Gebiet der Stadt Kamen soll der Radschnellweg Ruhr (RS1) auf der bereits bestehenden und viel genutzten Klöcknerbahn-Trasse des regionalen Radwegenetzes entwickelt werden. Die Trassenführung führt dabei nah, jedoch ohne unmittelbaren Anschluss, am Kamener Bahnhof vorbei, der aufgrund seiner Brückenkopffunktion zwischen den Tarifgebieten von NWL und VRR eine wichtige regionale Rolle als Pendlerbahnhof für das Kreisgebiet, aber auch Pendelnde aus der Stadt Hamm einnimmt. Die Planersocietät hat diesbezüglich festgestellt, dass es hinsichtlich der Erreichbarkeit des Kamener Bahnhofs deutliche Potenziale für eine erhöhte Nutzung des Fahrrades gibt (vgl. Planersocietät et al. „Intermodale Verknüpfungspunkte im Kreis Unna“, S. 61). Die Machbarkeitsstudie zum RS1 sieht hier die Möglichkeit zur Entwicklung eines wichtigen Zubringerradweges vom RS1 zum Kamener Bahnhof und umgekehrt, auf einem stillgelegten Gleisbett inkl. Brückenbauwerk, vor (vgl. S. 141). Die bauleitplanerisch bereits gesicherte Streckenführung ermöglicht eine weitestgehend kreuzungsfreie Anbindung der Gewerbegebiete Henry-Eveling-Straße (bis zu 1.500 Beschäftigte) und Zollpost (500-600 Beschäftigte) sowie des Kamen Karree (u.a. Ikea, Woolworth) und der Firma 3M (500 Beschäftigte). Auch der geplante Kooperationsstandort Unna/Kamen (~50ha) würde durch die neue Radtrasse einen schnellen Fahrradanschluss an den Bahnhof Kamen und die Kamener Innenstadt erhalten.

Nach den uns vorliegenden Informationen ist der Eigentümer der stillgelegten Bahntrasse P3 Logistic Parks gewillt, diese zum Zweck einer Radverbindung zu einem symbolischen Preis zu veräußern. Grundsätzlich ist P3 Logistic Parks nicht bereit auf absehbare Zeit den Unterhalt des Brückenbauwerks zu übernehmen. Entsprechend steht ein zeitnaher Abriss des Bauwerks zur Diskussion. Um einem Abriss und möglicherweise teuren Brückenneubau vorzubeugen, gilt es zeitnah Lösungen zu finden, den Zubringerradweg zu entwickeln.

Im Ausschuss für Mobilität hat Herr Artmann, Mitarbeiter von Straßen.NRW, deutlich gemacht, dass die Zuständigkeit und Baulastträgerschaft zur Entwicklung von Zubringerradwegen zum RS1 bei dem RVR und den Kommunen liegt (vgl. Niederschrift AM 31.08.2021, S. 9). Auch aus Protokollen zum AK Radschnellweg Ruhr (vgl. u.a. Sitzungsprotokoll 10.02.2016) geht hervor, dass die RVR-Verwaltung den Zubringer als Teil des Regionalen Radwegenetzes sieht.

Aufgrund der bestehenden Radverbindung auf der ehemaligen Klöcknerbahn ist eine frühzeitige Entwicklung des Zubringers aus Sicht der Koalition zweckmäßig und mit Blick auf das zu erhaltende Brückenbauwerk auch opportun.

Finanzielle und haushaltsmäßige Auswirkungen sowie Folgewirkungen:

1. Teilergebnisplan Kostenstelle _____; Kostenträger _____; Vorgangs-Nr. _____

Teilergebnisplan	Lfd. HH-Jahr	2022	2023	2024	2025 ff.
Erträge					
Personalaufwendungen					
Sachaufwendungen					
Abschreibungen und Zinsaufwand (6 % p. a. vom investiven Eigenanteil)					
Summe (Eigenanteil)					
Veranschlagt im Haushaltsplan	Lfd. HH-Jahr	2022	2023	2024	2025 ff.
Erträge					
Personalaufwendungen					
Sachaufwendungen					
Abschreibungen und Zinsaufwand (6 % p. a. vom investiven Eigenanteil)					
Summe					
Abweichungen ¹					

2. Teilfinanzplan Kostenstelle _____; Kostenträger _____; Investitions-Nr. _____

Teilfinanzplan	Lfd. HH-Jahr	2022	2023	2024	2025 ff.
Einzahlungen					
Auszahlungen					
Summe (Eigenanteil)					
Veranschlagt im Haushaltsplan	Lfd. HH-Jahr	2022	2023	2024	2025 ff.
Einzahlungen					
Auszahlungen					
Summe					
Abweichungen ¹					

¹ Positiver Wert = Nachveranschlagung bzw. Deckung erforderlich

3. Auswirkungen

- Eine Nachveranschlagung/überplanmäßige bzw. außerplanmäßige Mittelbereitstellung ist nicht erforderlich (**Haushaltsverbesserung/-neutralität**).
- Eine Nachveranschlagung/überplanmäßige bzw. außerplanmäßige Mittelbereitstellung ist erforderlich (**Haushaltsverschlechterung**). Erläuterungen siehe unten.
- Folgewirkungen sind in dem o. g. Bedarf berücksichtigt.

Erläuterungen:

4. Bilanz

Veräußerungsgewinne bzw. -verluste können gemäß § 44 Abs. 3 KomHVO NRW zu zusätzlichen finanziellen Auswirkungen in der Bilanz führen.

- Keine Auswirkungen, weil keine Veräußerungsgewinne bzw. -verluste entstehen.
- Die finanziellen Auswirkungen aus Veräußerungsgewinnen bzw. -verlusten werden in den Erläuterungen dargestellt.

Erläuterungen:

Bearbeiter/in	Fraktionsgeschäftsführer/in	Fraktion/en
Kolecki, Melanie	Gustrau, Michael	Fraktion SPD
Akt.zeichen		Fraktion CDU

Fraktionsvorsitzende SPD
gez. **Frau Martina Schmück-Glock**

Fraktionsvorsitzender CDU
gez. **Herr Roland Mitschke**