

Entwicklungsstudie

Flusslandschaft Mittleres Ruhrtal

interkommunale Arbeitsgemeinschaft der Städte Herdecke, Wetter (Ruhr), Witten und Hattingen

Dieter Blase Projekte Konzepte

Planungsbüro **DTP** Landschaftsarchitekten GmbH

IMPRESSUM

Entwicklungsstudie Flusslandschaft Mittleres Ruhrtal

Ergebnisbericht

Essen, Februar 2019

Verfasser:

interkommunale Arbeitsgemeinschaft der Städte
Herdecke, Wetter (Ruhr), Witten und Hattingen

Ansprechpartner:

Daniel Matißik
Birgit Gräfen-Loer
Stefan Rommelfanger
Jens Hendrix

Dieter Blase Projekte Konzepte

Max-Fiedler-Str. 6
45128 Essen
Telefon: (02 01) 83 638 -12
Telefax: (02 01) 83 638 -70
dieter.blase@web.de
www.dieterblase.de

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:

Dennis Mescher
Martin Richardt
Matthias Kleppa
Yu Lu
Sonja Broy

Entwicklungsstudie

Flusslandschaft Mittleres Ruhrtal

INHALT

AUSGANGSLAGE	04
Anlass und Aufgabenstellung	04
Das besondere Potenzial der Flusslandschaft nutzen.	08
PROJEKTARBEIT	10
RÄUMLICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT	14
Leitlinien der Entwicklung	16
Ruhrbänder und Ruhrfenster	18
RUHRBÄNDER-PROJEKTE	20
RuhrtalRadweg und ergänzende Strecken	20
Emscher-Ruhr-Tour	24
Lückenschluss Kohlenbahn	26
Ruhrta ⁸	28
Weiterentwicklung der Museumseisenbahnen	30
Ruhr als touristische Wasserstraße	34
Der Ruhrhöhenweg als Premium-Wanderweg	38
RUHRFENSTER-PROJEKTE	42
Herdecke - Pumpspeicherwerk Koepchenwerk.	42
Wetter (Ruhr) - Burgruine mit Freiheit	46
Wetter (Ruhr) - Wasserwerk Volmarstein mit Seilhängebrücke	48
Witten - Mühlengraben	52
Witten - Muttental	54
Witten - Haus Herbede	58
Hattingen - Gethmannscher Garten und historischer Ortskern Blankenstein	60
Hattingen - Henrichsforum	62
Hattingen - Ruhrpromenade Winz-Baak	64
AUSBLICK UND UMSETZUNG	68
Budget, Kosten und Förderung	70
Abkürzungsverzeichnis	73

VORWORT

Die Entwicklungsstudie „Flusslandschaft Mittleres Ruhrtal“ ist das Ergebnis einer nunmehr zweijährigen intensiven und produktiven Zusammenarbeit der vier Städte Herdecke, Wetter, Witten und Hattingen. Ausgangspunkt und Motiv für die Kooperation war die Erkenntnis, dass auch unser Raum „Mittleres Ruhrtal“ neue Entwicklungsimpulse mit herausragenden Projekten benötigt, die geeignet sind, das Profil unserer Region zu schärfen, auch im Verhältnis zu anderen Teilen des Ruhrgebiets. Bereits im vergangenen September konnten sich die Planungsausschüsse der vier Städte gemeinsam im Rahmen einer Zwischenpräsentation von der Qualität der Arbeitsergebnisse überzeugen. Die vorliegende Studie dokumentiert nun eindrucksvoll, dass die vier Partnerstädte auf einem guten Weg sind. Deshalb haben die Städte beschlossen, die Kooperation fortzusetzen – zusammen mit unseren Partnern EN Kreis und RVR – mit dem Ziel im Rahmen der IGA 2027 die Ergebnisse der gemeinsamen Arbeit zu präsentieren. Es bleibt nun, an die Landesregierung zu appellieren, unsere Projekte, mit denen wir die fortgesetzten Herausforderungen des Strukturwandels bestehen wollen, nach Kräften zu fördern.



Abb. 1 Die Bürgermeister der interkommunalen Arbeitsgemeinschaft (v.l.)
Dirk Glaser, Dr. Katja Strauss-Köster, Sonja Leidemann, Frank Hasenberg
(Qu.: Stefan Rommelfanger)

AUSGANGSLAGE

ANLASS UND AUFGABENSTELLUNG

Die Kooperation der Städte Herdecke, Wetter (Ruhr), Witten und Hattingen

Die vier Ruhrstädte Hattingen, Herdecke, Wetter (Ruhr) und Witten haben sich 2017 gemeinsam auf den Weg gemacht, interkommunal Projektideen für den mittleren Ruhrabschnitt zu entwickeln und zu qualifizieren. Gemeinsam ist aus den bisherigen Ideen der vier Kommunen eine Perlenkette von Projekten entlang der Ruhr entstanden. Zur Unterstützung bei der Erstellung eines gemeinsamen Konzepts wurde das Landschaftsarchitekturbüro dtp aus Essen beauftragt, eine Entwicklungsstudie „Flusslandschaft Mittleres Ruhrtal“ anzufertigen, die in einer interkommunalen Ausschusssitzung vorgestellt wurde. Wichtiges Motiv für die Zusammenarbeit ist die Erkenntnis der beteiligten Städte, dass das Ruhrtal dringend neue konkrete Entwicklungsimpulse benötigt – auch vor dem Hintergrund des lang andauernden Vorrangs des Emscherumbaus im Ruhrgebiet. Organisatorisch wird die Kooperation von einem alle zwei Monate tagenden Lenkungskreis geführt, ergänzt um konkrete laufende Abstimmungen auf Fachebene. Die Zusammenarbeit wird dadurch erleichtert, dass die vier Partner sämtlich dem Ennepe-Ruhr-Kreis (EN-Kreis) angehören. Das regionale Konzept für

die Flusslandschaft Mittleres Ruhrtal soll als interkommunales Projekt in den Prozess der Internationalen Gartenausstellung 2027 (IGA 2027) eingebracht werden.



Abb. 3 Die Städte der interkommunalen AG (Qu.: eigene Darstellung)

Einbindung in die IGA und die Zusammenarbeit mit RVR und EN-Kreis

Die vier Städte der interkommunalen Kooperation „Flusslandschaft Mittleres Ruhrtal“ sehen

sich als Partner im Rahmen der großen Aufgabe „Entwicklung des Ruhrtals von der Quelle bis zur Mündung“. Weitere Städte entlang der Ruhr sind dabei, ebenfalls zu kooperieren. Der EN-Kreis und vor allem der Regionalverband Ruhr (RVR) haben dabei die Aufgabe, Partnerschaften zu ermutigen und diese strategisch zu begleiten.

Die Weiterentwicklung und Umsetzung dieser Projekte erfährt vor dem Hintergrund der Vergabe der IGA 2027 in die Metropole Ruhr eine besondere Bedeutung. Der RVR hatte im Jahr 2016 das Verfahren zur Bewerbung zusammen mit seinen Verbandsmitgliedern und weiteren Partnern betrieben und im Dezember 2016 durch den Verwaltungsrat der Deutschen Bundesgartenschau-Gesellschaft den Zuschlag bekommen. Die IGA soll auf den unterschiedlichsten Ebenen getragen werden: von den Kommunen und Kreisen der Metropole Ruhr, von der regionalen Wirtschaft sowie den Wasserwirtschaftsverbänden, den Bürgerinnen und Bürgern der Region und dem Land NRW. Das regionale Konzept „Flusslandschaft Mittleres Ruhrtal“ soll in den Prozess der IGA 2027 einfließen und das „Mittlere Ruhrtal“ von der touristischen Anziehungskraft dieser Internationalen Veranstaltung profitieren.



Abb. 2 Burgruine Hardenstein, Witten (Qu.: Ruhr Tourismus GmbH)

IGA METROPOLE RUHR 2027

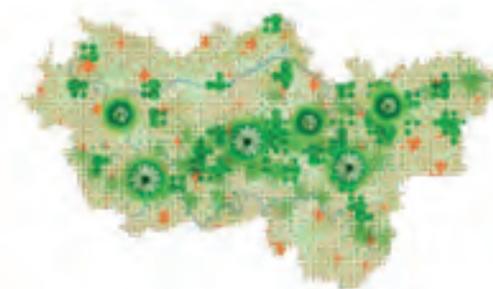


Abb. 4 derzeitiges Label zur IGA 2027 (Qu.: RVR)



Abb. 5 Der Regionalverband Ruhr als strategischer Partner (Qu.: RVR)



Abb. 6 Seaside Beach Baldeneysee, Essen (Qu.: Ruhr Tourismus GmbH)

Die historische Kulturlandschaft des Ruhrtales ist Ausgangspunkt der Entwicklung der gesamten Region. Das Ruhrtal verfügt über einen Landschaftsverbund, der im Kontrast zum industriell geprägten Emschertal ein kulturlandschaftliches Bild im rhythmischen Wechsel von kompakten Siedlungs- und Freiraumstrukturen aufweist.

Der Raum Mittleres Ruhrtal bietet ein breites Spektrum an gewachsenen Strukturen als Zeugnisse der Wiege des Ruhrgebietes. Die von hier ausgesandten industriehistorischen Impulse werden unter anderem durch das Pumpspeicherkraftwerk Koepchenwerk in Herdecke, die Zeche Nachtigall im Muttental und der Henrichshütte in Hattingen belegt. Aber auch Potenziale für wirtschaftliche und soziale Zukunftsentwicklungen, die neue Impulse für die Städte und die Region geben können, sind vorhanden.

2 Trinkwassergewinnungsanlagen,
3 Stauseen,
7 Wasserkraftwerke,
1 Pumpspeicherkraftwerk
sowie **zahlreiche**,
bedeutende Industrie- und
Gewerbebetriebe haben die
**Ausprägung des
Talraumes** entscheidend beeinflusst.



Land NRW (2019): Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)
Datensatz (URL): https://www.wms.nrw.de/geobasis/wms_nw_dgm-schummerung



Abb. 7 Betrachtungsraum Flusslandschaft Mittleres Ruhrtal (Qu.: DTP auf Grundlage Land NRW)

DAS BESONDERE POTENZIAL DER FLUSSLANDSCHAFT NUTZEN

Renaturierung wozu?

Im Zuge der Umsetzung der europäischen Wasserrahmenrichtlinie soll in der Ruhr nicht nur sauberes Wasser fließen, sondern sie soll sich zu einem naturnahen, artenreichen Fluss entwickeln. Zu diesem Zweck haben die Bezirksregierungen Arnsberg und Düsseldorf für das Land Nordrhein-Westfalen große Teile der Aue erworben, so dass alle Planungen auf öffentlichen Flächen stattfinden. Im Mittleren Ruhrtal sind umfangreiche Vorhaben in Wetter (Ruhr), Witten und Hattingen geplant.

Der Natur wieder Raum geben

Künstliche Befestigungen an den Ufern der Ruhr behindern sie vielerorts in ihrer freien Entwicklung. Damit der Fluss zu seiner natürlichen Gestalt zurückfinden kann, muss der Mensch eingreifen und seine eigenen Spuren beseitigen. Für die Renaturierung sind deshalb Baumaßnahmen und Umgestaltungen erforderlich. Die viele Arbeit lohnt sich: Seltene Arten wie der Eisvogel oder die Uferschwalbe finden an der "neuen Ruhr" wieder Lebensraum und Brutmöglichkeiten. Typische Fischarten, wie die Barbe

können sich im neuen Flussbett wieder ausbreiten. Und zu guter Letzt profitiert auch der Mensch von den Renaturierungsmaßnahmen. Denn grundsätzlich sind umgestaltete Flüsse wesentlich besser gegen Hochwasser gewappnet als ausgebaute.

Renaturierung – Grundlage für sanften Tourismus

Zahlreiche Menschen sehnen sich nach Naturlandschaften. Der auch überregional sehr beliebte RuhrtalRadweg führt unmittelbar am Renaturierungsgebiet vorbei. Das Nebeneinander von Radweg und Flussnatur soll daher für neue und intensive Naturerlebnisse genutzt werden.

Wie könnte man, angesichts der vielen historischen Zeitzugnisse an den Ufern und Hängen, eindrucksvoller erleben, dass die Ruhr ihre industrielle Vergangenheit ökologisch zu einem großen Teil schon gemeistert hat? Durch die Anlage von Aussichtspunkten soll die Beobachtung der Auennatur ermöglicht werden. Hinzu kommt, dass an einzelnen Stellen der direkte Kontakt mit dem Fluss wieder möglich sein soll. Dazu werden neue Rast- und Attraktionspunkte eingerichtet.

Die **Ruhr** soll nach den Vorgaben der europäischen Wasserrahmenrichtlinie in einen **naturnahen Zustand** versetzt werden.



Abb. 8 Beispiel für eine gelungene Flussrenaturierung: Ruhr bei Arnsberg (Qu.: NZO GmbH im Auftrag der Bezirksregierung Arnsberg)



Abb. 9 Eisvogel als neue Gästedes Mittleren Ruhrtals (Qu.: NZO GmbH i.A. BzR Arnsberg)



Abb. 10 Beispiel für eine gelungene Flussrenaturierung: Ruhr bei Arnsberg (Qu.: NZO GmbH im Auftrag der Bezirksregierung Arnsberg)

PROJEKTARBEIT

Wir haben uns **gemeinsam auf den Weg gemacht**. Im Mittelpunkt steht die Arbeit an **Projekten, die wir zusammen entwickeln wollen**.

Die Projekte

- zentrale Bausteine des Arbeitsprozesses

Zu Beginn der Arbeit an der Entwicklungsstudie ist ein gemeinsamer Arbeitsprozess vereinbart worden. In vier ganztägigen Planungs-Werkstätten mit Fachkundigen wurden die zentralen Projektideen der Gemeinden planerisch weiterentwickelt:

Ruhrfenster

- das Pumpspeicherkraftwerk Koepchenwerk in Herdecke
- die Flächen des Wasserwerks Volmarstein mit Seilhängebrücke in Wetter (Ruhr)
- das Muttental mit Zeche Nachtigall als Ort des frühen Bergbaus und Zeugen erdgeschichtlicher Entwicklung in Witten
- die Ruhr zwischen Gethmannschem Garten, LWL Museum Henrichshütte und Ruhrufer Winz-Baak in Hattingen

Darüber hinaus wurde die für die Entwicklung der Ruhrfenster und des Talraumes bedeutsamen touristischen Infrastrukturen und deren zukünftige Weiterentwicklung untersucht.

Ruhrbänder

- RuhrtalRadweg: gemeinsame Bereisung mit dem RVR und Werkstatt zur Nachbereitung
- Ruhrtalbahn: Fachgespräch mit dem EN-Kreis und RVR zu den nachhaltigen Perspektiven
- Ruhrhöhenweg: Fachgespräch mit dem Sauerländischer Gebirgsverein (SGV) in Arnsberg zur Entwicklung des Wanderns auf den Höhen entlang des Flusstals.

Mit dem EN-Kreis ist verabredet worden, die Erschließung des Geoparksystems und die Radwege auf Eisenbahntrassen im Südkreis in die Planungen für das Mittlere Ruhrtal einzubeziehen.



Abb. 12 Dokumentationsbroschüren zu den Werkstätten (Qu.: DTP)



Abb. 11 gemeinsame Bereisung des RuhrtalRadweges (Qu.: DTP)



Abb. 13 Expertenwerkstatt Ruhrfenster Muttental im LWL-Museum Zeche Nachtigall (Qu.: DTP)

Im Folgenden werden die zentralen Erkenntnisse und Ideen der Werkstätten zusammengefasst.

Die Herstellung bzw. Optimierung der Anbindungen an die touristischen Wegeinfrastrukturen, insbesondere an den RuhrtalRadweg, ist von zentraler Bedeutung für die Öffnung und Nachnutzungen der Schlüsselprojekte. Dies ist Voraussetzung für ein Gelingen der Nachnutzungsidee und Schaffung von Besucherfrequenz.

Pumpspeicherkraftwerk Koepchenwerk in Herdecke

Verbesserung der Wegebeziehungen:

- Anbindungen an den Ruhrhöhenweg
- breitere Wegeverbindung entlang der Maschinenhalle
- Shuttle: Bürgerbus, autonom fahrende E-Mobile
- Verknüpfung von Oben und Unten
- Fähre (von neuem Anleger Südseite Hengsteysee)

Nutzungsideen:

- schwimmende Gastronomie (mit Wein und Fisch aus der Region)
- Herberge in weiteren Gebäudeteilen (Trafoturm, z.B. Bikerhotel "Dynamo")
- ggfls. Übernachtungsangebote in unterschiedlichen Preissegmenten
- Ausstellungskonzept Maschinenhalle - Schieberhaus
- Energie- und Wasserroute in Verbindung mit dem Wasserwerk Volmarstein
- Etablierung als Ankerpunkt der Route Industriekultur

Wasserwerk Volmarstein mit Seilhängebrücke in Wetter (Ruhr)

Die räumliche Situation wird mehrfach als "Urlaubswelt" bzw. als „Wasserwelt“ empfunden.

Es bildet eine aussergewöhnliche Kulisse/Ort für:

- Teambuilding (Escape-Room)
- Gastronomie
- Herberge/ Übernachtung
- Freizeit-, Spiel- und Sportangebote (z.B. WasserErlebnisPark)
- Naturerleben bzw. -beobachtung
- besondere Wohnnutzung

- Anschlüsse schaffen für RuhrtalRadweg, Museumsbahn und Wasserwandernde
- Landwirtschaft beibehalten oder extensivieren
- Die Beweidung durch Schafe, Ziegen oder Heckrinder bietet ein besonderes Kulturlandschaftserlebnis. Sie bespielt die naturnahe Kulisse der Ruhrinsel.
- Ökologisierung= Ausgleichsflächenpool
- Lernort Trinkwassergewinnung, Wasserenergie etc. im Verbund mit Koepchenwerk

Muttental mit Zeche Nachtigall in Witten

Verbesserung der Wegebeziehungen:

- Verbesserung der Orientierung
- Verbesserung Stadtanbindung und Herstellen Emscher-Ruhr-Tour
- Gästelenkung mit Parkplatz an der B 226
- Restaurierung Nachtigall-Brücke
- Shuttle (autonom. E-Mobile)
- Verlegung Museumsbahnhalt
- Auenentwicklung mit Fußwegeverbindung
- Anschluss Innenstadt
- Nutzungsidee: LWL Info-Zentrum

Mediale Kommunikation:

- gemeinsamen Internetauftritt der örtlichen Akteure gestalten
- moderne Kommunikations- und Präsentationsformate
- geplante Erneuerungen und Erweiterungen des Museums

Ruhrpromenade in Hattingen Winz-Baak

Verbesserung der Wegebeziehungen:

- Südverlegung RuhrtalRadweg
- Geschwindigkeiten trennen
- Ruhrquerung mit Brücke oder Fähre (saisonal)
- Verbesserung der Anschlüsse Richtung Altstadt und Winz-Baak

Nutzungsideen:

- Flussbadestelle, Badeschiff
- ausgewogenes Verhältnis von extensiver und intensiver Natur- und Freizeitentwicklung
- ParkRanger
- fliegende Gastronomie

Die ausführlichen Dokumentationen der Werkstätten liegen als gesonderte Dokumente vor.





Abb. 14 Eine der drei Arbeitsgruppen während der Planungs-Werkstatt im Wasserwerk Volmarstein (Qu.: DTP)

RÄUMLICHES ENTWICKLUNGSKONZEPT

Grundsätzliche Zielsetzung der vier Ruhrstädte ist die Weiterentwicklung des Ruhrtales als erfolgreiche Freizeit-, Kultur- und Tourismuslandschaft. Unter der Überschrift „Flusslandschaft Mittleres Ruhrtal“ werden Entwicklungspotenziale für die städtebauliche und freiraumplanerische Entwicklung mit Verbundcharakter vorgeschlagen, die die regionalen Begabungen hervorheben und weiterentwickeln.

Es geht um folgende Themenfelder:

- Natur und Landschaft/Wasser
- Historische Kulturlandschaft mit Industriekultur
- Städtebau/Architektur
- Tourismus, Sport und Spiel
- Wirtschaftliche und soziale Zukunftsentwicklung

Das Mittlere Ruhrtal weist eine Vielzahl interessanter Orte auf, die es gilt, in Wert zu setzen und zu vernetzen. Im Vordergrund stehen die Leuchtturmprojekte der Städte. Diese besonderen Orte entlang der Ruhr werden, wie bei einer Perlenkette, durch lineare Infrastrukturen miteinander verbunden. Zu nennen sind hier insbesondere die Ruhr als Wasserstraße, der Ruhrtal-Radweg, die Museumsbahnen sowie der „Ruhrhöhenweg“. Auf diese Weise entsteht für die lokale Bevölkerung sowie die Gäste ein besonderer Freizeit- und Erholungsraum an der Schnittstelle von ehemals industriell geprägten Bereichen mit ihren bauhistorischen Zeugnissen und den naturräumlichen Potenzialen entlang der Ruhr. An den Schnittstellen zwischen dem Ruhrtal und den anliegenden Stadtteilen und Städten sollen ansprechende Eingangssituationen entstehen, die in Zukunft die Ruhrtalbesucher dazu einladen, die Städte zu besuchen.

Die Konzeption für das Ruhrtal wird geschärft durch den Bezug auf die eigenständigen landschaftlichen Elemente dieses Flusstals – so entwickeln Ruhrtal, Lippetal und das neue Emschertal ihr spezifisches Profil. An dieser regionalen Strategiefindung ist der RVR maßgeblich beteiligt.

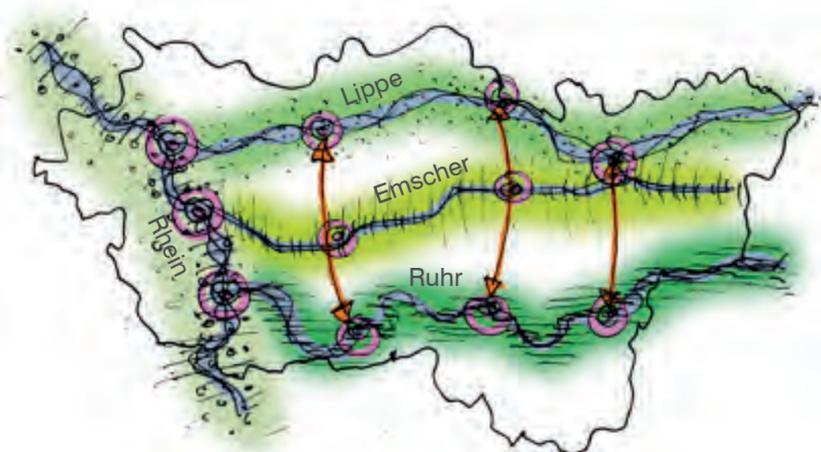
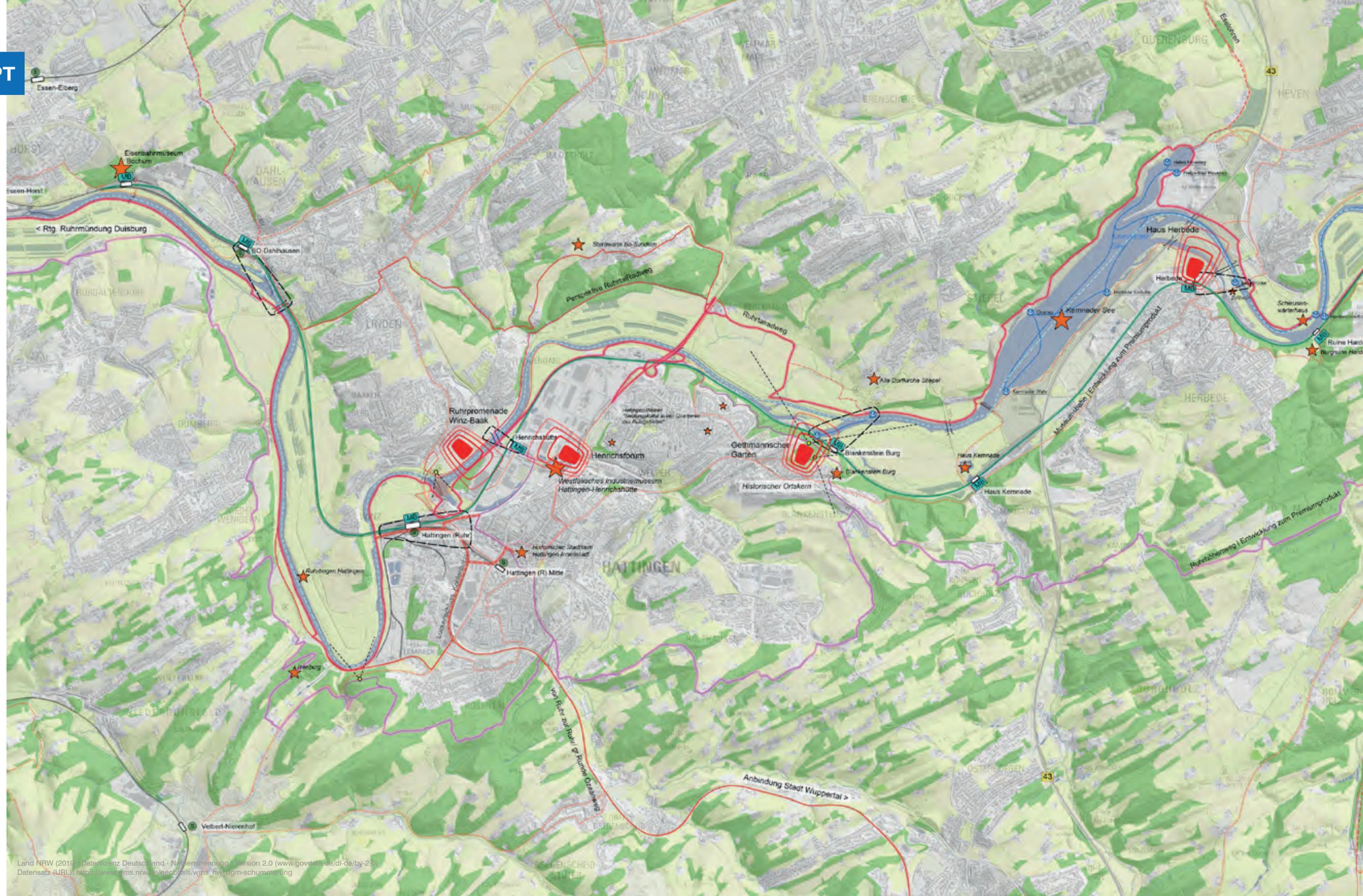
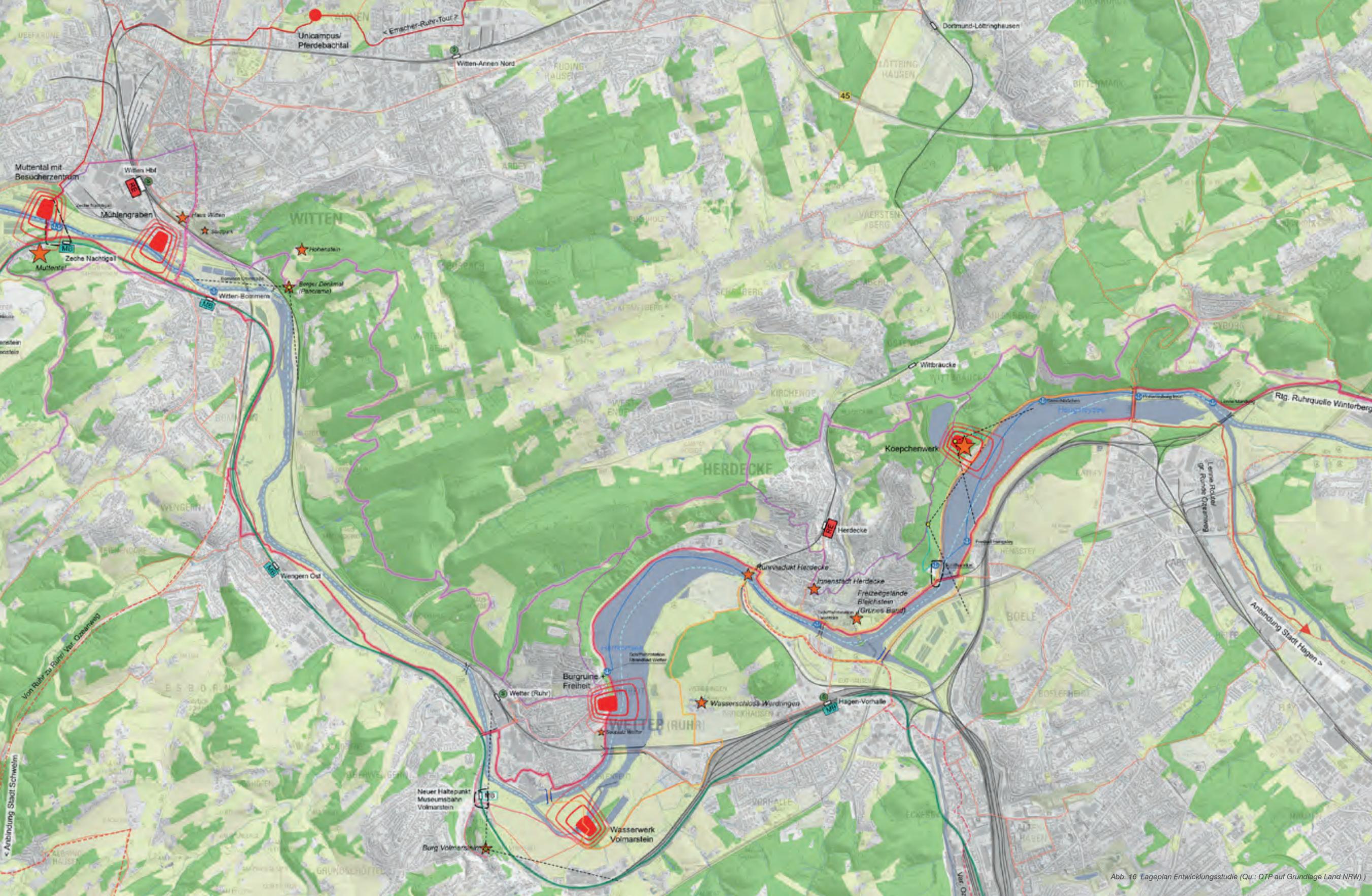


Abb. 15 Ideenskizze wassergeprägte Freiraumstrategie Metropole Ruhr (Qu.: DTP)





-  Schlüsselprojekt
-  Tourismusattraktion (lokale, regionale, überregionale Bedeutung)
- Radroute**
 -  RuhrtalRadweg
 -  Ruhrtalradweg langfristige Verlaufsoptimierung/ optionale Route
 -  Regionales Radwegenetz (Vorentwurf)
 -  Ruhrtalß
 -  Anbindung an überregionale Themenrouten
 -  pot. innenstadtanbindung
 -  Emscher-Ruhr-Tour
 -  Ozeanweg, IGA 2027
- Wasser**
 -  Personenschiffahrt
 -  Route Wasserwandern
 -  Schiffsanleger
 -  Bootsanleger neu
 -  Brücke neu
- Wanderroute**
 -  Ruhrhöhenweg
 -  Lokaler Wanderweg
 -  pot. Wegeschleifen Innenstadt/ touristische Highlights
 -  Ruhrblicke
- ÖPNV-Infrastruktur**
 -  S-Bahnhof
 -  Museumsbahn
 -  Haltepunkt Museumsbahn
 -  Haltepunkt Museumsbahn neu
 -  Umsteigszonen

Abb. 16 Lageplan Entwicklungsstudie (Qu.: DTP auf Grundlage Land NRW)

LEITLINIEN DER ENTWICKLUNG

Städte an den Fluss bringen

Den Städten des Mittleren Ruhrtales fehlt es oftmals an qualifizierten, komfortablen Anbindungen zum Flussraum. Teilweise präsentieren sich die Städte mit Industrie- und Gewerbeanlagen zum Fluss. Die Verknüpfung der zentralen Stadtanlagen an den Natur- und Erholungsraum der Ruhr wird eine vordringliche Aufgabe der nächsten Jahrzehnte bleiben.

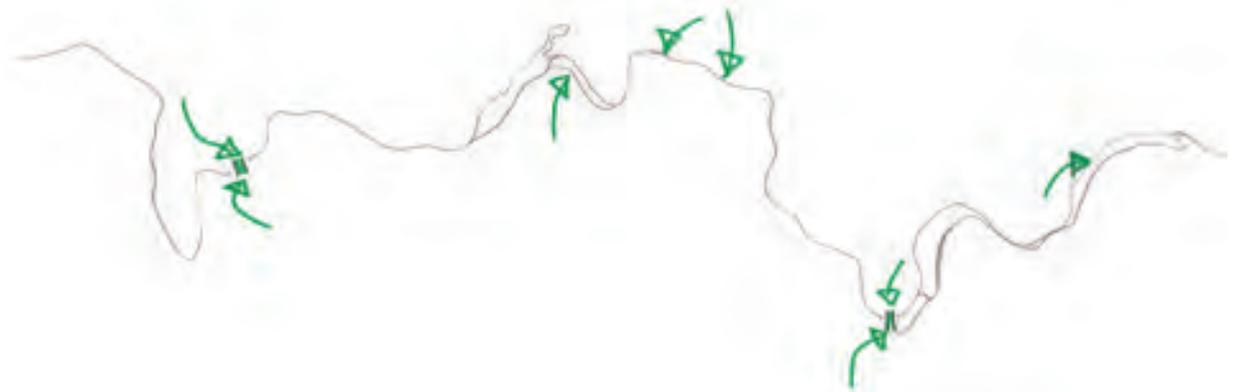


Abb. 17 Leitlinie Städte an den Fluss bringen (Qu.: DTP)

Schöne Aussichtspunkte schaffen

Auf den Hochpunkten über dem Flussraum wurden schon früh Aussichtspunkte angelegt. Sie sind heute sehr begehrt und bieten fantastische Blicke in das Ruhrtal. Diese gilt es in Zukunft zu sichern, auszubauen und die Anbindungen von Aussichtspunkt und Flussraum zu qualifizieren. Aber auch neue Orte sollen entstehen.

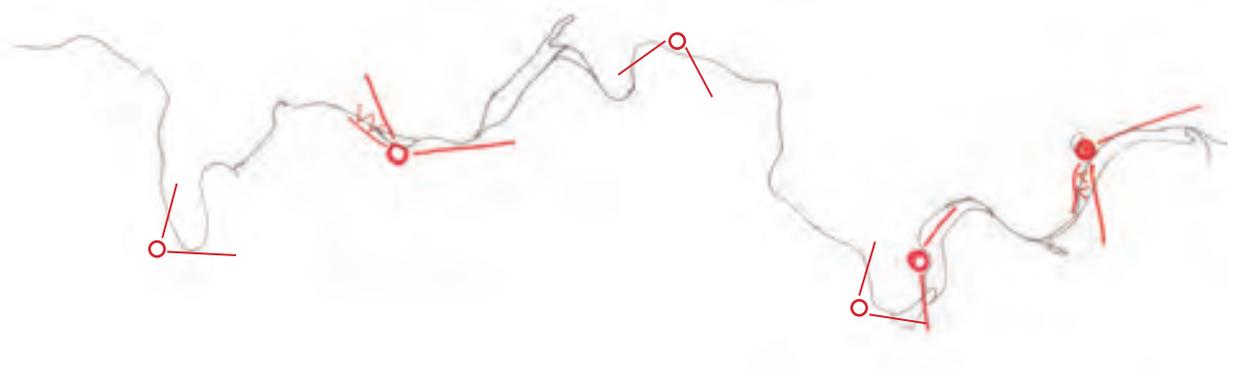


Abb. 18 Leitlinie Schöne Aussichtspunkte schaffen (Qu.: DTP)

Außergewöhnliche Orte öffnen

Das Mittlere Ruhrtal beherbergt neue und alte Orte der kulturellen und industriellen Vergangenheit, die heute nicht oder nur eingeschränkt für Besucher zugänglich sind. Dabei bieten diese Orte aufgrund ihrer einzigartigen Ausprägung und der Lage im Mittleren Ruhrtal ganz besondere Potenziale.



Abb. 19 Leitlinie Außergewöhnliche Orte öffnen (Qu.: DTP)

Als übergeordnetes Ziel steht die **Weiterentwicklung** des Ruhrtales als **erfolgreiche Freizeit-, Kultur- und Tourismuslandschaft**.



Abb. 20 Leitlinie Umstiegszonen ausbilden (Qu.: DTP)

Umstiegszonen ausbilden

Die Verknüpfung unterschiedlicher umwelt- und klimafreundlicher Verkehrsarten bietet große Chancen für die touristische Erschließung der Freizeit- und Naherholungsangebote im Ruhrtal. Von einer klugen Ausgestaltung dieser Zonen sind darüber hinaus deutliche Erlebniszugewinne für alle Nutzenden zu erwarten.

Aber auch der Alltagsverkehr profitiert, wenn die Umstiegsmöglichkeiten von einem Verkehrsmittel auf das Andere verbessert und offensiv beworben werden.



Abb. 21 Leitlinie Lineare Premiumprodukte entwickeln (Qu.: DTP)

Bänder zu Premiumprodukten entwickeln

Mit dem RuhrtalRadweg, dem Ruhrhöhenweg, den Museumsbahnen und der Personenschiffahrt bietet das Ruhrtal vielfältige Angebote, um sich im Flussraum zu bewegen. In Zukunft gilt es, die vorhandenen Angebote qualitativ zu verbessern und an veränderte Nutzerverhalten anzupassen, bzw. das Qualitätsniveau zu sichern.

RUHRBÄNDER UND RUHRFENSTER

Die großartigen Potenziale des Mittleren Ruhrtales werden miteinander in Beziehung gesetzt.

Ruhrbänder

- Die Landschaft des Ruhrtales
- Der Fluss
- Die Höhen und Täler entlang des Flusses
- Die Infrastruktur, die dem Fluss folgt
 - der RuhrtaRadweg
 - die Wanderwege
 - die Museumsbahnen
 - der Wasserweg

Die Sicherstellung einer qualitativollen Erschließung und Anbindung an das touristische Infrastrukturalnetz stellt eine zentrale Aufgabe für die zielorientierte Entwicklung der Ruhrfenster-Projekte dar. Die Qualifizierung von leistungsfähigen Verknüpfungszonen sowie Ein- und Umstiegspunkten, welche die verschiedenen Verkehrsarten miteinander verbinden, sind dabei wichtiges Instrument.

Ein Umstieg vom Kanu auf das Leihfahrrad soll hier ebenso möglich sein wie ein unkomplizierter Umstieg in die Museumsbahnen. Neben einer Takterhöhung des Museumsbahnbetriebes erscheint hier ein erweitertes Angebot an individuellen Fortbewegungsmöglichkeiten zielführend, (Rad, Kanu, Wassermobil) auch mit Blick auf die Einschränkungen bei der Schiffbarkeit im Mittleren Ruhrta.

Die Umstiegazonen dienen auch als Einstiegs- punkte externer Gäste. Hier werden Stellplätze für Autos und Busse angeboten, ÖPNV-Anbindungen gestärkt und Nord-Süd-Radwege angebunden (Verbindung Emscher-Radweg und Radschnellweg RS1 mit dem RuhrtaRadweg)

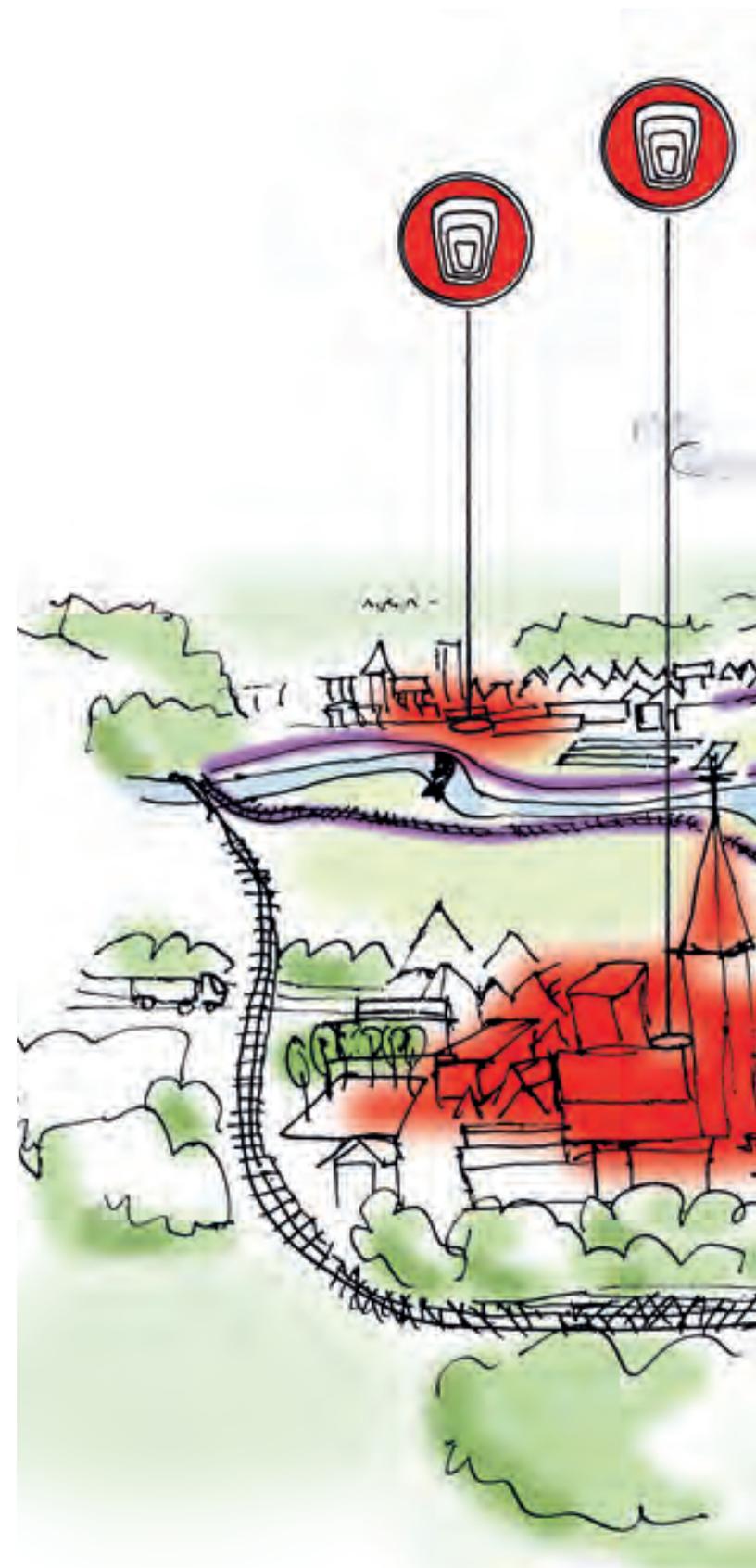
Ruhrfenster

- Aufgereiht auf der Perlenkette sind die großartigen Projekte von Koepchenwerk, Wasserwerk Volmarstein, Muttental bis Henrichshütte, dazu die historischen Ortskerne
- Die Aussichtspunkte auf den Höhen
- Die Verbindung über den Fluss: Fähren und Brücken
- Die zahlreichen privaten Angebote, Hotels, Gastronomien
- Die neuen Standorte mit Universitäten und zukunftsfähiger neuer Industrie

Die Ruhrfenster sind die von der interkommunalen Arbeitsgemeinschaft identifizierten Schlüsselprojekte. Diese sind in besonderer Weise dazu geeignet, die herausragenden Orte am Fluss für die Menschen zu öffnen. Sie binden das historische Erbe in die Naherholungs- und Kulturlandschaft des Mittleren Ruhrtales ein und geben Einblicke in dessen Industriegeschichte und Gartenkultur.

Ruhrfenster öffnen aber auch die Städte zum Flusstal und erweitern schließlich die Kulturregion in den Köpfen Ihrer Bevölkerung und Gäste.

So wird das Flusstal behutsam weiterentwickelt. Sanfter, mittelständisch organisierter Tourismus steht im Vordergrund. Großprojekte der Freizeitindustrie sind nicht vorgesehen.



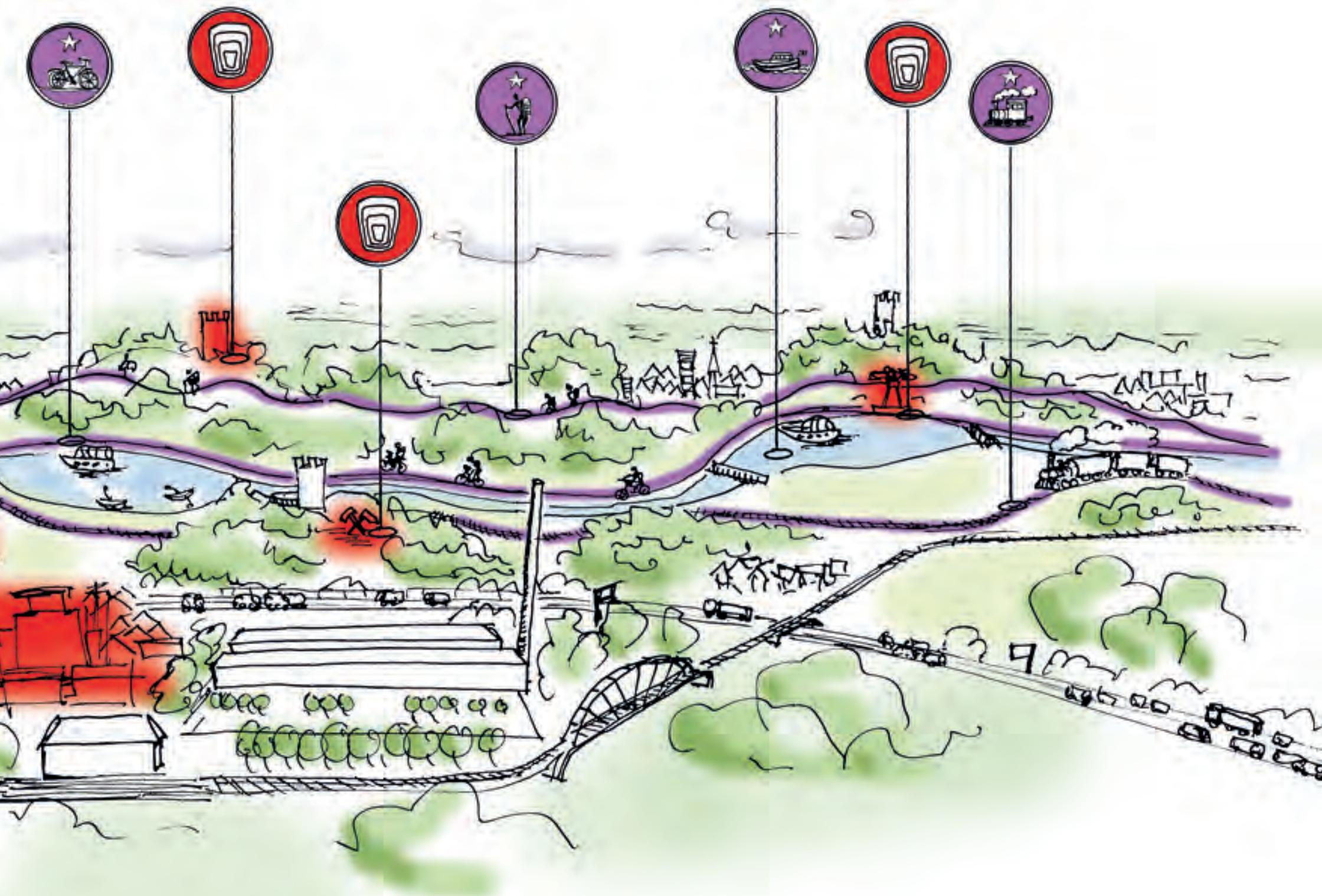


Abb. 22 typologische Collage "Ruhrfenster" und "Ruhrbänder" (Qu.: DTP)

RUHRBÄNDER-PROJEKTE

RUHRTALRADWEG UND ERGÄNZENDE STRECKEN

Kurzbeschreibung und Ausgangslage

Der RuhrtalRadweg gehört zu den bundesweit beliebtesten touristischen Fernradwegen. Auf einer Länge von 240 Kilometern bietet er von der Quelle in Winterberg bis zur Mündung in den Rhein in Duisburg eine spannende und abwechslungsreiche flussbegleitende Radtour.

Hierbei wechselt das Landschaftsbild von der waldreichen Mittelgebirgslandschaft im Hochsauerland über die flussnahe Kulturlandschaft im märkischen Sauerland bis hin zur industriellen Kulturlandschaft der Metropole Ruhr.

Über 41 km verläuft der RuhrtalRadweg im Mittleren Ruhrtal. Hier werden die Stadtgebiete Herdecke, Wetter (Ruhr), Witten, Bochum und Hattingen passiert. Diese Ortspassagen ermöglichen attraktive Besichtigungs- und Versorgungsmöglichkeiten.

Der RuhrtalRadweg ist ein Erfolgsprodukt, das sich seit 2006 lokal, regional und überregional etabliert und gefestigt hat. Der RuhrtalRadweg ist zugleich ein interkommunales Vorzeigeprojekt mit 23 Anrainerkommunen, dem Hochsauerlandkreis, dem Märkischen Kreis, der Sauerland Tourismus e.V., der Ruhr Tourismus GmbH und dem Regionalverband Ruhr. Die Römer-Lippe-Route im Norden, die Route der Industriekultur in der Mitte und der

RuhrtalRadweg im Süden bilden das Kernnetz im radrevier.ruhr, der neuen radtouristischen Dachmarke mit insgesamt rund 1.200 km radtouristischen Wegen.

Der RuhrtalRadweg belegte 2017 zum wiederholten Male den 2. Platz der ADFC-Radreiseanalyse unter den beliebtesten Radfernwegen in Deutschland. Hierbei erhielt der RuhrtalRadweg – unter Berücksichtigung von Aspekten wie Befahrbarkeit, Oberfläche, Wegweisung, Routenführung und Verkehrssicherheit – durchgängig vier von fünf möglichen Sternen. Er gilt damit als überdurchschnittliche Qualitätsroute. Die Umsatz- und Übernachtungszahlen steigen kontinuierlich (rd. 40% Zuwachs seit 2006). Damit ist der RuhrtalRadweg auch zu einem Wirtschaftsfaktor für die Region geworden, so wurden 2016 rund 29 Mio. Euro Bruttoumsätze erzielt.

Bei der Beurteilung von Charakter, Beschilderung und Wegeoberfläche ist ein Rückgang der Gesamtzufriedenheit von Tagesgästen und Radwandernden zu verzeichnen. Die 4-Sterne-Qualitätsradroutenzertifizierung des ADFC ist wegen anhaltender Mängel in den Kategorien Wegebreite, Wegeoberfläche, Routenführung und Sicherheit in Gefahr. Hinsichtlich des Kriteriums „Komfortable Befahrbarkeit“ (Breite und Hindernisse) werden im Betrachtungsraum (Etappe 2) erhebliche Punktabzüge verzeichnet.

2018 belegte der RuhrtalRadweg nur noch den dritten Platz der ADFC-Radreiseanalyse. Der Radverkehr gewinnt, auch im Zuge neuer Mobilitätsformen wie E-Bikes, zunehmend an Bedeutung. Dies hat auf manchen Abschnitten des RuhrtalRadwegs zeitweise sehr hohe Frequentierungen mit Verkehrsteilnehmenden unterschiedlichster Geschwindigkeiten zur Folge (Personen zu Fuß, per Rad oder E-Bike, auf Inline-Skates). Dabei ist zu berücksichtigen, dass der RuhrtalRadweg ausdrücklich kein allein geführter Radweg nach der STVO ist, sondern ein kombinierter Geh- und Radweg.

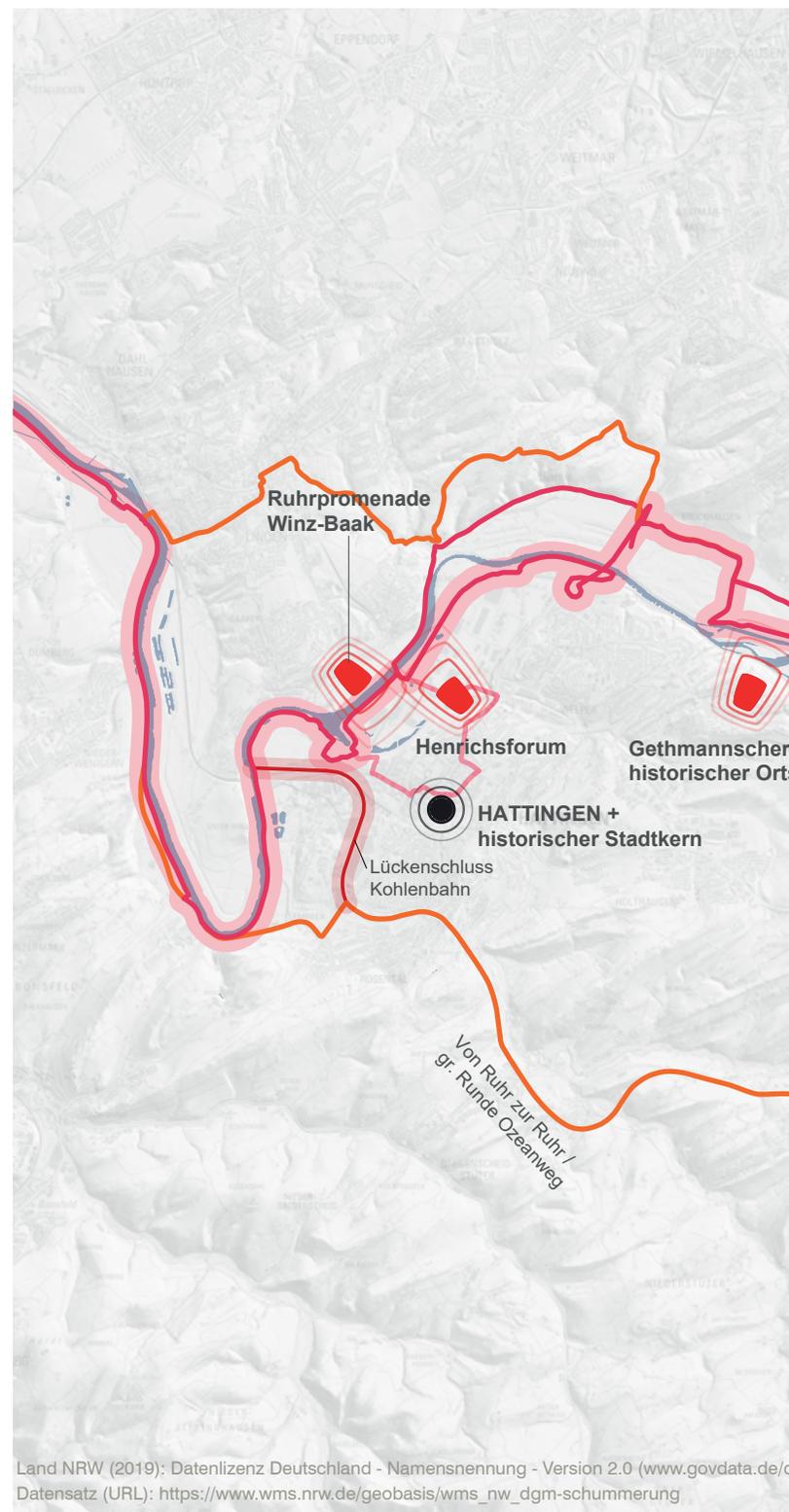


Abb. 23 Fährverbindung RuhrtalRadweg Hardenstein (Qu.: Ruhr Tourismus GmbH)

Für den RuhrtalRadweg soll eine Qualitätsoffensive in der Region und darüber hinaus gestartet werden.

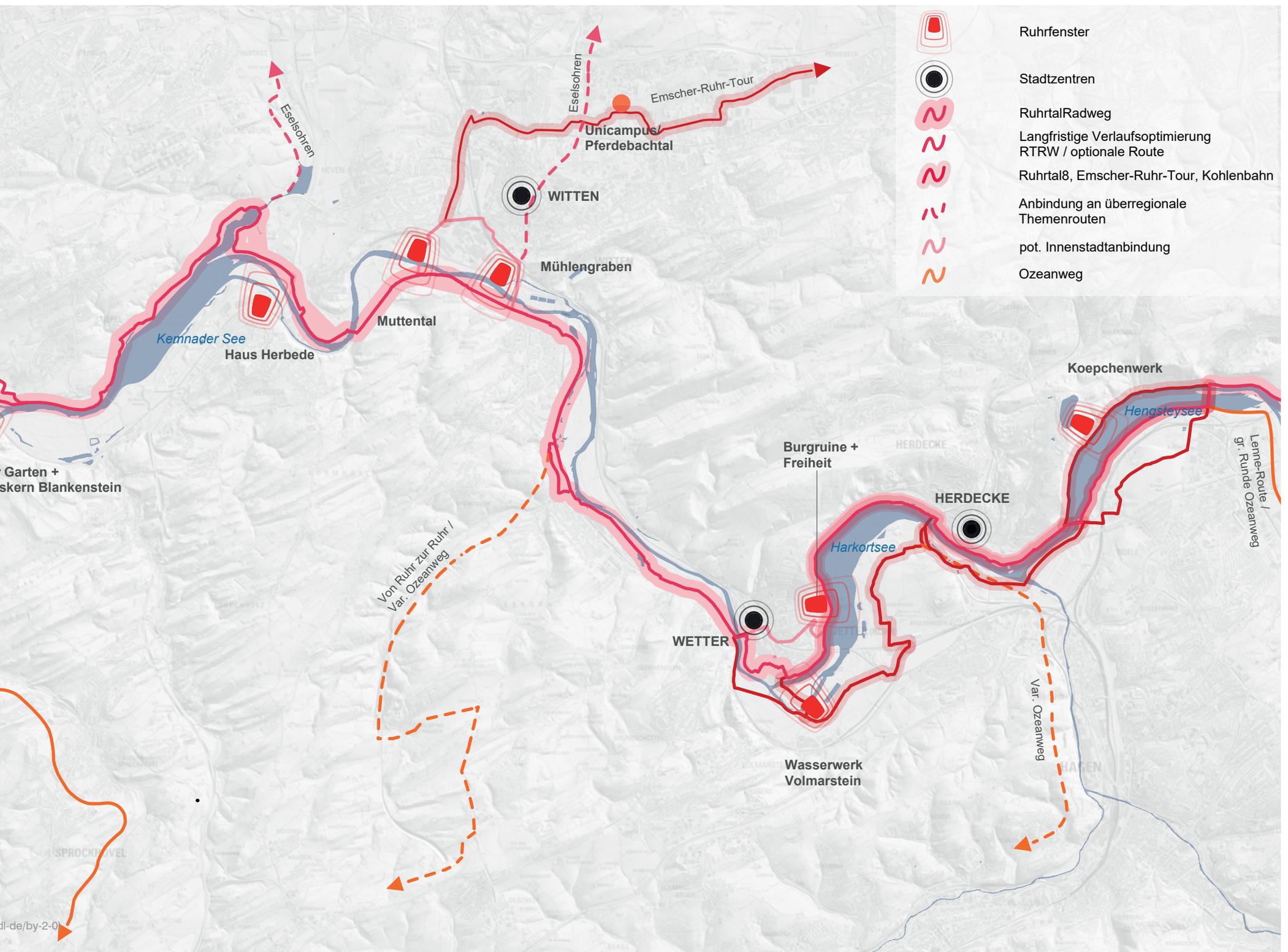


Abb. 24 Entwicklungsskizze RuhrtalRadweg (Qu.: DTP auf Grundlage Land NRW)

Chancen und Ziele

Trotz seiner 4-Sterne-Auszeichnungen und der Beliebtheit hat der RuhrtalRadweg infrastrukturelle Problemabschnitte, die deutlich optimiert werden müssen. Aus diesem Anlass wurde eine Werkstatt mit fachkundigen Personen des RVR, der Ruhr Tourismus GmbH (RTG) sowie Vertretern der Städte Hattingen, Witten, Wetter (Ruhr) und Herdecke durchgeführt.

Unter dem Themenkomplex „Wegequalität, -verlauf und -breiten“ wurden folgende wesentliche Ideen und Ziele formuliert.

Das im Entwurf befindliche regionale Radwegnetz des RVR schlägt für Radhauptverbindungen bzw. touristische Haupttrouten bei gemeinsamer Führung von Personen zu Fuß und Radfahrenden eine Breite von $\geq 3,50$ m auf asphaltierten Wegen vor. Darüber hinaus wird eine Trennung von Geh- und Radweg insbesondere bei hohem Andrang empfohlen, wobei für den Radweg $\geq 3,00$ m und den begleitenden Gehweg $\geq 2,00$ m angesetzt werden. Diese vorgeschlagenen Wegebreiten sollen bedarfsgerecht umgesetzt werden. Darüber hinaus werden Verlaufsoptimierungen über eine neue Ruhrquerung in Hattingen Winz-Baak, im Gewerbegebiet Schöntal in Wetter (Ruhr) sowie bei der Hochwasserumfahrung in Witten-Bommern identifiziert.

Zum Thema „Fluss- und Raumerlebnis, Aussichtspunkte, Rast- und Verweilorte“ wurden öffentliche Stege am Wasser, Themenschleifen zu höher gelegenen Blickpunkten, Verweilpunkte mit und ohne Verzehrpflicht sowie das dauerhafte Freihalten des Blickes auf den Fluss als Ziele benannt.

Zum Thema „Orientierungsqualität und Anbindung“ wurde gefordert einfache, klar gestaltete „Tore“ zu den Innenstadtlagen auszubilden. Diese sollen klar getrennt von der RuhrtalRadweg-Routenführung und "enttäuschungsfest" sein. Die Klarheit in Wegeführung und Wegweisung des RuhrtalRadweges darf dabei nicht beeinträchtigt werden. Für eine gute Orientierung und Knotenpunktausbildung wurde beispielhaft die Verwendung von Wegemarkierungen vorgeschlagen.

Für den RuhrtalRadweg soll eine Qualitätsoffensive in der Region und darüber hinaus gestartet werden. Dabei kann das Mittlere Ruhrtal als Vorreiter fungieren und die anschließende Entwicklung des Gesamtverlaufes anstoßen.

Realisierungszeitraum

2021 - 2026

Verknüpfung zu weiteren Projekten

- Ruhrhöhenweg
- Ruhrtalbahn
- Ruhr als touristische Wasserstraße
- Die punktuellen Schlüsselprojekte der interkommunalen Arbeitsgemeinschaft Mittleres Ruhrtal

Planungsstand und weitere Schritte

In einem ersten Schritt sollten die Ortsschilder ergänzt und deren Standort optimiert werden. Beauftragung einer Machbarkeitsstudie zur Prüfung der Optimierungsbedarfe und deren Umsetzbarkeit. Anschließend Abstimmung des RVR und der RuhrtalRadweg-Anrainer über die umzusetzenden Qualitätsstandards im Gesamtverlauf des Weges.

Träger der Maßnahmen/Beteiligte

RVR, RTG, interkommunale Arbeitsgemeinschaft Mittleres Ruhrtal, WABe mbH

Maßnahmen

- Ergänzen und Standort-Optimierung Ortsschilder als Starterprojekt
- Machbarkeitsstudie zur Optimierung des RuhrtalRadweg mit folgenden Kriterien:
 - Trennung von Fuß- und Radweg in hochfrequentierten Bereichen
 - Erhöhung der Wegebreite auf durchgängig min. 3,50 m
 - Durchgängige Asphaltierung
 - Erhöhung des Fluss- und Raumerlebnisses | Grünpflege
 - Anbindung von Innenstädten und touristischen Highlights
 - Rast- und Verweilorte, Aussichtspunkte
 - Verbesserung der Orientierung und Wegweisung
 - Lückenschlüsse der konzipierten Ruhrtal8

geschätzter Kostenrahmen

rd. 2,5 Mio. Euro brutto





Abb. 25 RuhrtalRadweg bei Herdecke (Qu.:Ruhr Tourismus GmbH)

EMSCHER-RUHR-TOUR

Kurzbeschreibung und Ausgangslage

Die Flüsse Emscher und Ruhr markieren historisch bedeutende Entwicklungsräume des Ruhrgebiets. Hier entstanden innerhalb von zwei Jahrzehnten die beliebtesten großen Ausflugsrouten des Landes: der RuhrtalRadweg und der Emscher-Weg. Gemeinsame Charakteristik dieser und weiterer bedeutender Radrouten ist, dass sie in west-östlicher Richtung verlaufen. Nord-Süd-Verbindungen, die diese Trassen vernetzen, sind im Gegensatz dazu kaum bzw. zu wenig vorhanden.

Mit der städteübergreifenden „Emscher-Ruhr-Tour“ soll eine Radroute geschaffen werden, die die beiden bedeutenden Ost-West-Achsen miteinander verbindet und einer möglichst großen Zielgruppe eine sichere Verbindung sowohl für den Alltagsradverkehr als auch für Erholungssuchende ermöglicht.

Zur Erreichung dieser Ziele sollen entlang der Bäche Rüpingsbach, Grotenbach, Pferdebach und Wannenschbach attraktive Wegeverbindungen geschaffen werden. Zugleich sollen mit der Route vorhandene Grünanlagen ins Bewusstsein der Bevölkerung gerückt, urbane Grünflächen entwickelt und landschaftlich geprägte Räume im Transitraum Witten-Dortmund für die Naherholung erschlossen werden.

Ein bedeutendes Areal auf Wittener Stadtgebiet in diesem Zusammenhang ist der Campus der Universität Witten/Herdecke. Gegenwärtig stellt eine von der Universität geplante Erweiterung des Campus einen maßgeblichen Impuls für die weitere Entwicklung des Areals und des Umfeldes im Pferdebachtal dar.

Die parallel dazu in Bearbeitung befindliche Machbarkeitsstudie zur Freiraumentwicklung Pferdebachtal hat die Umgestaltung des öffentlichen Raums zum Ziel und zeigt Maßnahmen zur Verknüpfung der Universität mit der Innenstadt und den angrenzenden Stadtteilen auf. Hier ist die geplante Trasse der Emscher-Ruhr-Tour ein maßgebliches Element im Pferdebachtal.

Chancen und Ziele

Mit der Emscher-Ruhr-Tour kann das radtouristische Netz der Region erheblich verbessert werden. Dies trägt zu einer Stärkung des Rad- sowie des Städtetourismus bei und kann letztendlich das Image der Region fördern. Neben dem Freizeitradverkehr kann auch der Alltagsradverkehr deutlich von der Route profitieren – denn sie vernetzt nicht nur bestehende Radwege und freizeitrelevante Ziele, sondern erschließt und verbindet wichtige Alltagsziele wie die Universität Witten/Herdecke und die TU Dortmund.

Geplant ist der Einstieg der Route im Ruhrtal an der Mündung des Wannenschbachs nahe des Ruhrfensters Nachtigallbrücke. Sie folgt im Gewässerlauf als separater Weg durch Grünanlagen und auf Radfahrstreifen entlang der Sprockhöveler Straße, unterquert die Radroute des Rheinischen Esels und erreicht über Nebenstraßen das Pferdebachtal im Bereich des Campus der Universität Witten/Herdecke. Von hier soll die Route über verkehrsberuhigte Straßen den Stadtteil Annen queren und anschließend über Wirtschaftswege des Grotenbachs in offener Lage ins Gewerbegebiet Salinger Feld führen. Auf Dortmunder Stadtgebiet ist die Trasse durch die Feldmark der Ortschaft Großholthausen bis Dortmund-Barop geplant, bevor sie in Höhe der TU Dortmund und des Romberg-Parks die Radroute Emscher-Weg erreichen soll.

Zur Gewährleistung einer hohen Attraktivität der Radroute ist es von entscheidender Bedeutung, dass nicht nur die Wegeinfrastruktur entwickelt wird, sondern ebenfalls die angrenzenden Gewässer, Parks und Grünanlagen aufgewertet werden.

Realisierungszeitraum

2022 – 2026

Verknüpfung zu weiteren Projekten

- Radverkehrskonzept Witten
- RuhrtalRadweg
- Entwicklung Universität Witten/Herdecke
- Freiflächenkonzept Pferdebachtal
- Integriertes Stadtentwicklungskonzept (ISEK) Heven-Ost/Crengeldanz

Planungsstand und weitere Schritte

Der Trassenverlauf ist weitestgehend festgelegt, der Handlungsbedarf für einzelne Streckenabschnitte identifiziert. Im weiteren Verlauf ist die Machbarkeit zu prüfen, ggf. der Routenverlauf anzupassen, konkretere Planungen inklusive Kostenschätzungen zu erstellen.

Träger der Maßnahme/Beteiligte

Stadt Witten, Stadt Dortmund, Emschergenossenschaft

Maßnahmen

- Machbarkeitsprüfung
- Anpassung des Routenverlaufs
- Präzisierung der Trassenabschnitte und der Ausbaustandards
- Informationsmedien

geschätzter Kostenrahmen

rd. 3 Mio Euro brutto

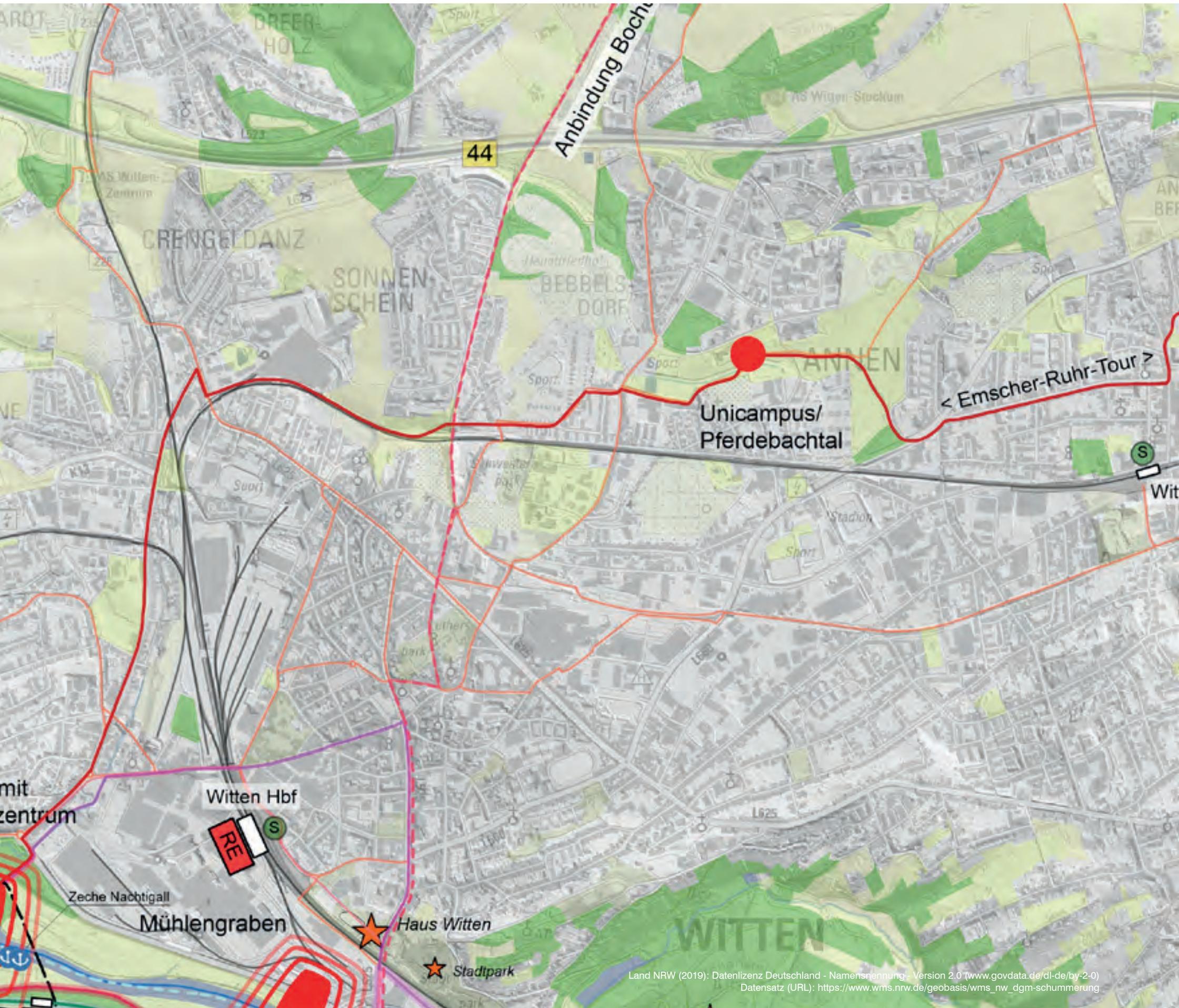


Abb. 26 Entwicklungsskizze Emscher-Ruhr-Tour (Qu.: DTP auf Grundlage Land NRW)

LÜCKENSCHLUSS KOHLENBAHN

Kurzbeschreibung und Ausgangslage

Der Kohlenbahn-Radweg auf der Trasse der früheren Kohlenbahn zwischen Wuppertal-Wichlinghausen über Sprockhövel nach Hattingen ist ein wichtiger regionaler Radweg und verbindet das Bergische Land mit dem Ruhrtal. Zukünftig soll der Radweg in Hattingen verlängert und an die Innenstadt und den RuhrtalRadweg angebunden werden. Das städtische Radverkehrskonzept sieht diesen ca. 2 km langen Lückenschluss auf der ehemaligen Bahntrasse vor.

Die Kohlenbahn stellt eine direkte Verbindung zwischen Hattingen und Sprockhövel dar. Neben dem Bergischen Panoramaweg ist der Kohlenbahn-Radweg auch Bestandteil des regionalen Rundradweges „Von Ruhr zu Ruhr“, der entlang der Ruhr von Wetter-Wengern über Witten nach Hattingen und abseits der Ruhr überwiegend auf ehemaligen Bahntrassen durch die Ruhrhöhen von Hattingen und Sprockhövel und Gevelsberg, zurück nach Wetter-Wengern führt.

In Hattingen wird der Radweg im Süden der Hattinger Innenstadt zunächst parallel zur Bredenscheider Straße und dann durch den Schulenbergtunnel in Richtung Westen bis zur Nierenhofer Straße geführt, wo er derzeit als Bahntrassenradweg endet. Die ehemalige Bahntrasse führt weiter Richtung Westen entlang der Innenstadt bis zum Bahnhof „Hattingen (Ruhr)“ und dann weiter in Richtung Essen.

Mit einer Weiterführung des Bahntrassenradweges über das heutige Ende hinaus kann nach ca. 800 m ein Anschluss an das bestehende Straßennetz und somit eine gute Anbindung an die Altstadt mit dem nahen Busbahnhof und den Endhaltestellen von Stadt- und S-Bahn hergestellt werden.

Nach weiteren ca. 500 m wird im Bahnhofsbereich ein weiterer Anschluss an das vorhandene Straßennetz möglich, so dass Verbindungen zum Gewerbe- und Landschaftspark Henrichshütte, dem LWL-Industriemuseum Henrichshütte, der Ruhrtal-Museumsbahn und dem RTRW realisiert werden können.

Grundsätzlich besteht hier auch die Option einer Streckenfortführung bis zur Bahnbrücke über die Ruhr. Hier könnte mit einer Rampe direkt an den RTRW angeschlossen werden.

Große Teile der geplanten Trasse befinden sich in Besitz der Stadt Hattingen, zum Teil müssen ergänzende Flächen erworben werden. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW (Straßen.NRW) beabsichtigt, die Planung und den Bau des Weges durchzuführen.

Chancen und Ziele

Durch den Ausbau der ehemaligen Bahntrasse über das heutige Ende der Radwegeverbindung an der Nierenhofer Straße hinaus soll der Lückenschluss zwischen zwei bedeutenden regionalen Radwegen erfolgen und damit der regionale Radverkehr und der Tourismus gestärkt werden.

Bedeutende Landschaftsräume werden stärker vernetzt und erlebbar gemacht. Gleichzeitig werden die Rad- und Fußwegeverbindungen im Bereich der Hattinger Innenstadt und deren Anbindung an das Ruhrtal und den Radweg auf der Kohlenbahntrasse wesentlich verbessert.

Mit der Verlängerung des Radweges im Zuge der ehemaligen Kohlenbahntrasse wird auch die Infrastruktur für den Alltagsradverkehr deutlich attraktiver. Südliche Siedlungsgebiete wie Bredenscheid-Stüter und insgesamt die Elfringhauser Schweiz werden besser an die Innenstadt und somit auch an andere Stadtteile wie z.B. Niederwengern oder Welper angeschlossen.

Die bauliche Substanz, insbesondere hinsichtlich der Oberflächenbeschaffenheit des Radweges auf der Kohlenbahntrasse, soll durch eine Asphaltierung qualitativ verbessert werden. Auch die Radwegebreite soll zumindest abschnittsweise erhöht werden.

An geeigneten Standorten können Rastplätze mit Informationen zu Stadt und Region eingerichtet werden.

Realisierungszeitraum

2022 - 2025

Verknüpfung zu weiteren Projekten

- RuhrtalRadweg
- Regionales Radwegenetz RVR
- Radverkehrskonzept Hattingen
- Museumsbahntrasse
- Ruhrpromenade

Planungsstand und weitere Schritte

Der Trassenverlauf ist durch die frühere Kohlenbahn weitgehend vorgegeben. Für die beabsichtigten Anschlüsse an den Bahnhof „Hattingen (Ruhr)“ an den RuhrtalRadweg sowie an die Altstadt müssen noch geeignete Führungen bestimmt werden. Die Machbarkeit hierfür ist zu prüfen. Im weiteren Verfahren sind die Planungen einschließlich Kostenschätzungen zu konkretisieren.

Träger der Maßnahme/Beteiligte

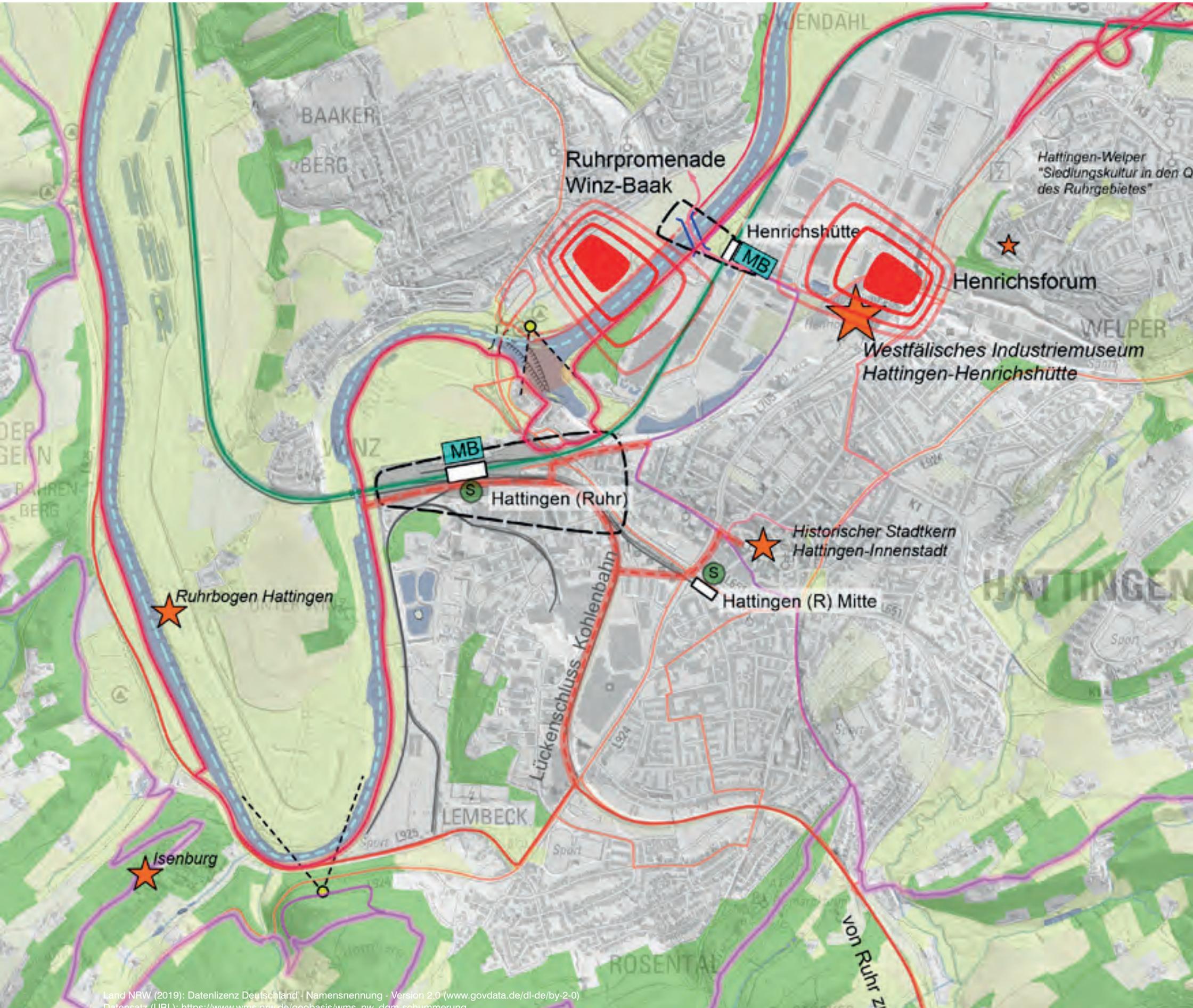
Straßen.NRW, Stadt Hattingen, ggf. private EigentümerInnen

Maßnahmen

- Umbau der Bahntrasse zum Radweg
- Herstellung der Anschlüsse
- Ertüchtigung angrenzender städtischer Infrastrukturen
- Beschilderung

geschätzter Kostenrahmen

rd. 2,0 Mio. Euro brutto (aus Mitteln von Straßen.NRW)



Land NRW (2019): Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)
Datensatz (URL): https://www.wms.nrw.de/geobasis/wms_nw_dgm-schummerung

Abb. 27 Entwicklungsskizze Kohlenbahntrasse (Qu.: DTP auf Grundlage Land NRW)

RUHRTAL8

Kurzbeschreibung und Ausgangslage

Die Ruhrtal8 ist eine Tourschleife, die in Form einer Acht um den Hengstey- und Harkortsee führt. Der rund 22 km lange Radweg verläuft dabei zum Teil über den bestehenden RuhrtalRadweg. Er verbindet die zwei Seen und die angrenzenden Städte Dortmund, Hagen, Herdecke und Wetter (Ruhr) miteinander. Entlang der Seen bieten sich den Radfahrenden eine Vielzahl von Sehenswürdigkeiten und verschiedenen Freizeitmöglichkeiten. Derzeit ist die komplette Schleife durch die geplante, aber noch nicht realisierte Rad- und Fußgängerbrücke über die Volme noch nicht in Gänze zu erfahren.

So passiert man unter anderem das Pumpspeicherkraftwerk Koepchenwerk sowie das Freizeitgelände Bleichstein. Dieses bietet neben dem Freibad verschiedene Sport- und Spielflächen. Ebenso erreicht man von der Ruhrtal8 aus nach wenigen Metern die Herdecker Altstadt mit ihrem Fachwerkambiente und der beschaulichen Fußgängerzone.

Im Bereich der Stadt Wetter (Ruhr) führt die Ruhrtal8 in das reizvolle Stadt-Entrée mit historischem Stadtquartier „Freiheit“ und Burg und neu gestaltetem Seeplatz. Hier laden Gastronomieangebote, Sitzmöglichkeiten mit Blick über den See, Spielplatz und ein Naturbad zum Verweilen ein. In der Zwischenzeit können Handy oder E-Bike an der solaren Ladestation aufgeladen oder die Reifen mit der Solarfahrradluftpumpe aufgepumpt werden. Der westlichste Punkt der Ruhrtal8 wird in Wetter (Ruhr) beim Überqueren der Ruhr erreicht. Von dort aus geht es in die Ruhrauen bis auf Hagener Stadtgebiet.

Entlang der Ruhrtal8 befinden sich mehrere Haltepunkte für die Personenschiffahrt, die es den Radreisenden ermöglichen, die beiden Stauseen vom Wasser aus zu erleben.

Chancen und Ziele

Seit 2012 erfährt der RuhrtalRadweg durch die Ruhrtal8 eine attraktive Angebotserweiterung. Die Radreisenden auf dem RuhrtalRadweg, aber auch die Tagesgästen aus den naheliegenden Ballungszentren stellen für die Städte Wetter (Ruhr) und Herdecke ein großes Potenzial dar. Sie können zu einer Belebung der Innenstädte beitragen und die

ortsansässigen Gastronomiebetriebe ebenso wie den stationären Einzelhandel erheblich stärken. Hinweistafeln verweisen entlang der Ruhrtal8 auf die nahegelegenen Innenstädte mit ihren jeweiligen Angeboten. Auch für die Bevölkerung von Herdecke und Wetter (Ruhr) stellt die Ruhrtal8 ein wichtiges Erholungs- und Freizeitangebot dar.

Mit einer höheren Frequenz und längere Verweildauer der Zielgruppe „Tagesgäste“ durch die Ruhrtal8 und einer verbesserten Anbindung der Wetteraner Innenstadt erfolgt eine Kaufkraftstärkung für den Innenstadtbereich sowie eine touristische Aufwertung der „Freiheit“. Eine zusätzliche Bereicherung für die Streckenführung wird auch die Anbindung des historischen Laufwasserkraftwerks Volmarstein mit Seilhängebrücke als Leuchtturmprojekt. Diese Ende des 19. Jahrhunderts errichtete Metallseilhängebrücke über die Ruhr ist eines von wenigen technikgeschichtlichen Beispielen einer solchen Konstruktion. Damit einhergehen sollte zudem die Neugestaltung der dortigen Frei- und Naturflächen.

Um die Attraktivität des Radweges entsprechend zu steigern und um Konflikte zwischen den verschiedenen nutzenden Gruppen zu vermeiden, ist der weitere Ausbau der vorhandenen Wegstrecke notwendig. Zum Beispiel im Bereich des Pumpspeicherkraftwerkes Koepchenwerk ist eine Verbreiterung des Weges im Hinblick auf eine weiterhin steigende Anzahl an Radbewegungen und sonstigen Erholungssuchenden dringend notwendig. Durch den Ausbau kann die Erschließung und Eingangssituation von der Seeseite des Koepchenwerks wesentlich verbessert werden. Hier besteht derzeit eine Schiebestrecke für Radfahrer, da der vorhandene Weg zu schmal ist.

Desweiteren ist entlang des Harkortsees im Rahmen des Ausbaus im Bereich des Stadtgebietes Wetter (Ruhr), die Trennung der Wegetrasse für Radfahrende und zu Fuß gehende – von Herdecke in Richtung Wetter (Ruhr) – anzustreben. Damit kann der aufgrund deutlich zunehmender Nutzungsfrequenz auftretende Konfliktbereich zwischen diesen nutzenden Gruppen erheblich verringert werden.

Die am Wegeverlauf durch Freischnitt und Pflegemaßnahmen gewonnene Fläche und jetzt vom Radweg einsehbare interessante Silhouette der

„Freiheit“ und historischen Burgruine bietet die Möglichkeit, zusätzliche reizvolle Rastflächen für Radgäste am Fuß der Burg anzulegen. Ein weiterer Baustein zur qualitativen Verbesserung der Wegeführung um die beiden Stauseen ist der durch die Stadt Hagen geplante Bau der Rad- und Fußgängerbrücke über die Volme.

Mit dem Ausbau bietet sich die Möglichkeit, den Harkort- und Hengsteysee komplett zu umrunden und den Freizeitwert auf diesem Teilabschnitt des RuhrtalRadweges erheblich zu steigern.

Realisierungszeitraum

2020 - 2022

Verknüpfung zu weiteren Projekten

- RuhrtalRadweg
- Pumpspeicherkraftwerk Koepchenwerk
- Burgruine mit Freiheit
- Laufwasserkraftwerk Volmarstein mit Seilhängebrücke
- Wasserwandern und Personenschiffahrt

Planungsstand und weitere Schritte

Die Anbindung der Innenstädte und der bestehenden Sehenswürdigkeiten an die Ruhrtal8 soll verbessert werden. Durch Ausbau des Radweges insbesondere im Bereich des Koepchenwerkes soll die Qualität und Attraktivität des Radweges gesteigert werden.

Träger der Maßnahme/Beteiligte

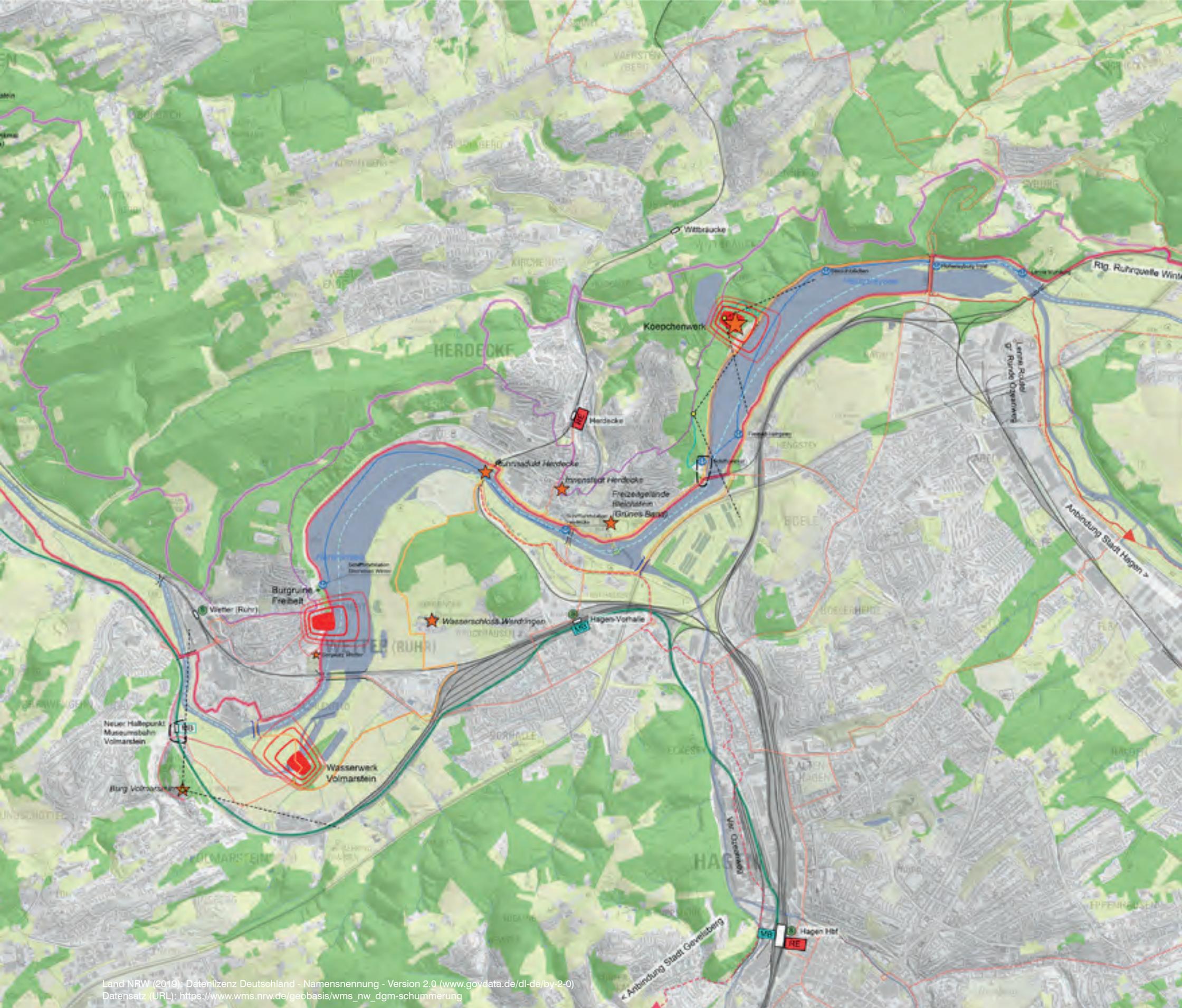
Stadt Wetter (Ruhr), Stadt Herdecke, Stadt Hagen, Ruhr Tourismus GmbH

Maßnahmen

- Ausbau/Verbreiterung der Wegeführung unterhalb des Pumpspeicherkraftwerk Koepchenwerk
- Optimierung der Hinweisbeschilderung („Willkommensschilder“) entlang der Ruhrtal8
- Ausbau/Verbreiterung der Wegeführung zum Wasserwerk Volmarstein

geschätzter Kostenrahmen

rd. 1,0 Mio. Euro brutto



Land NRW (2019): Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)
Datensatz (URL): https://www.wms.nrw.de/geobasis/wms_nw_dgm-schummerung

Abb. 28 Entwicklungsskizze Kohlenbahntrasse (Qu.: DTP auf Grundlage Land NRW)

WEITERENTWICKLUNG DER MUSEUMSEISENBAHNEN

Kurzbeschreibung und Ausgangslage

Die Bahnstrecke im Mittleren Ruhrtal wurde 1874 zwischen Bochum-Dahlhausen und Hagen von der Bergisch-Märkischen Eisenbahn-Gesellschaft fertiggestellt und diente, neben dem Personenverkehr, vorrangig dem Transport von Kohle und Montangütern zur Henrichshütte in Hattingen. In der Blütezeit des Steinkohlebergbaus herrschte hier ein hohes Verkehrsaufkommen. Richtung Hagen wurde die Strecke 1971 für den Personenverkehr stillgelegt. Der Bahnhof Hattingen wurde an das S-Bahn-Netz Richtung Essen angeschlossen.

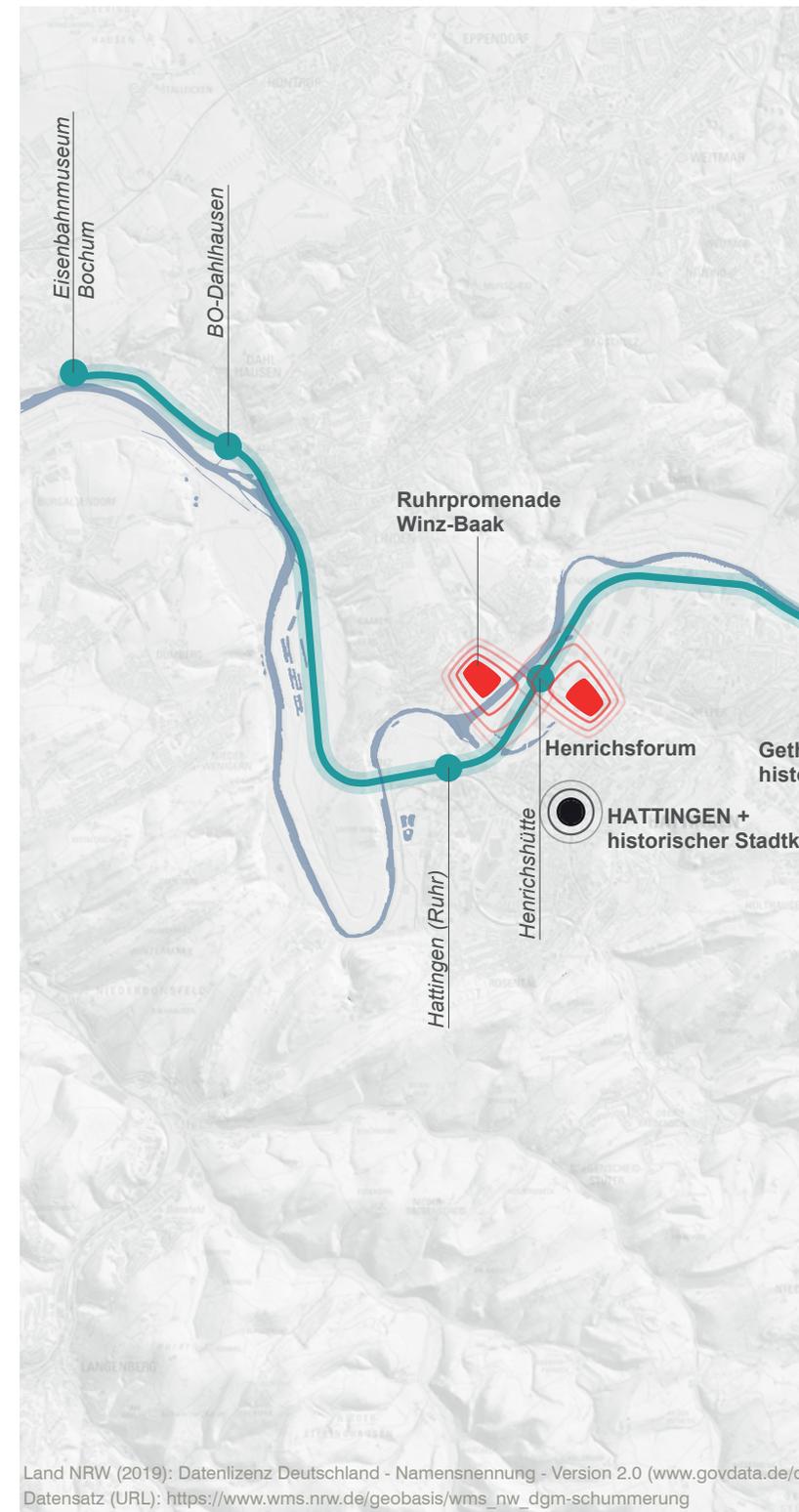
Seit Anfang 2005 wird die Bahnstrecke für den touristischen Linienverkehr genutzt. Die nostalgischen Fahrten, die mit einem Dampflokotivzug oder einem historischen Schienenbus vom Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen oder von Hattingen (Ruhr) Bf über Witten-Bommern nach Wetter-Wengern bis zum Hagener Hauptbahnhof erfolgen, führt über eine insgesamt rund 36 Kilometer lange Bahnstrecke entlang der Ruhr, die zu den landschaftlich schönsten Eisenbahnstrecken Deutschlands gehört. Durch die Museumsbahnen werden zahlreiche Standorte der Route der Industriekultur, beispielsweise die Henrichshütte und das Muttental mit der Zeche Nachtigall, erschlossen.

Eigentümer der Hauptstrecke zwischen Hattingen und Wetter-Wengern Ost (17, 2 km) ist der RVR.

Das 2004 von ihm gegründete Tochterunternehmen TouristikEisenbahnRuhrggebiet GmbH (TER) sorgt für die Unterhaltung und Instandsetzung. Die darüber hinausgehenden Abschnitte gehen über das Netz der Deutschen Bahn AG. Derzeit gibt es zwei Betreiber für den touristischen Linienverkehr: die DGE Eisenbahnmuseum Bochum-Dahlhausen sowie die Ruhrthalbahn Betriebsgesellschaft mbH. Die Stellwerke Essen-Steele und Witten stellen den Betrieb der Museumsbahnen sicher.

Die Ruhrthalbahn Betriebsgesellschaft mbH fährt zwischen Hattingen und Hagen Hbf von Anfang Mai bis Ende Oktober an allen Frei-, Sonn- und Feiertagen, ausgenommen der 1. Sonntag im Monat. Während der Fahrt erfolgen touristische Ansagen. In den Zügen sind Mehrzweckabteile für den Transport von Fahrrädern und Kinderwagen teilweise vorhanden. Der Museumszugbetrieb des Eisenbahnmuseums erfolgt in Abstimmung mit der RuhrthalBahn BGmbH. Die Fahrten werden an insgesamt 7 Samstagen und Sonntagen zwischen April und Oktober angeboten.

An vielen Stellen ist die Verknüpfung zum Rad- und Fußverkehr, insbesondere zum RuhrtalRadweg, sehr gut. Die Museumsbahnen verzeichnen zunehmend mehr Fahrgäste (zur Zeit etwa 30-40.000 Reisende/Saison).



Land NRW (2019): Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/)
Datensatz (URL): https://www.wms.nrw.de/geobasis/wms_nw_dgm-schummerung



Abb. 29 Historischer Dampfzug im Eisenbahnmuseum Bochum (Qu.:DTP)

Durch den **Museumsbahnbetrieb** werden zahlreiche Standorte der Route der Industriekultur auf **spektakuläre Weise** erschlossen.

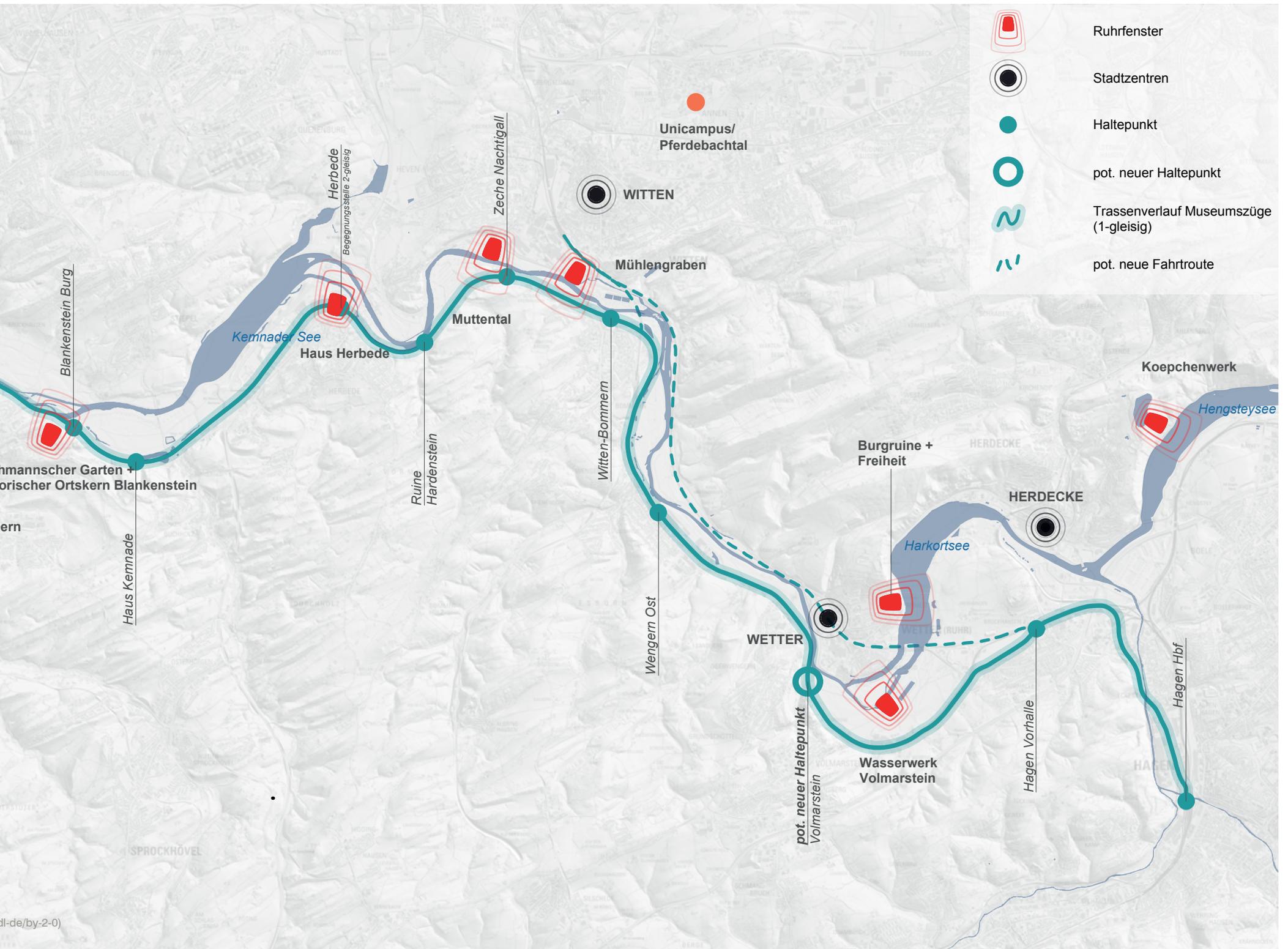


Abb. 30 Entwicklungsskizze Museumsbahnen (Qu.: DTP auf Grundlage Land NRW)

Chancen und Ziele

Das Museumsbahn-Angebot stellt einen attraktiven Baustein der touristischen Infrastruktur im Mittleren Ruhrtal dar. Die Streckenauslastung ist derzeit gering. Über eine engere Taktung, soweit dies die 1-gleisige Streckenführung zulässt, und durch zusätzliche Fahrttage ließe sich das Eisenbahnangebot als weitere verlässliche Infrastruktur etablieren und die Betriebsgewinne verbessern.

Der Ennepe-Ruhr-Kreis und die interkommunale Arbeitsgemeinschaft haben erkannt, dass sich die Infrastruktureinrichtung Museumsbahn möglicherweise hinsichtlich eines zukunftsorientierten Mobilitätsverhaltens optimieren ließe. So soll geprüft werden, ob alternative Antriebsarten, auch neben dem Museumsbetrieb, auf der Strecke getestet werden können. Weiterhin ist die intermodale Verknüpfung zu anderen Verkehrsarten zu unterstützen. Zuletzt soll das Potenzial der Strecke für eine ÖPNV-Nutzung untersucht werden.



Abb. 31 Haltestelle der Museumsbahnen (Qu.:DTP)

Realisierungszeitraum

2020 - 2024

Verknüpfung zu weiteren Projekten

- RuhrtalRadweg
- Personenschiffahrt Ruhr
- Ruhrhöhenweg
- Ruhrfenster-Projekte

Planungsstand und weitere Schritte

Es ist eine Potenzialstudie zur zukünftigen Entwicklung der Museumsbahnen zu erstellen.

Träger der Maßnahme/Beteiligte

Ennepe-Ruhr-Kreis, DGEG, RuhrtalBahn Betriebs-gesellschaft mbH, TER, RVR, RTG, interkommunale Arbeitsgemeinschaft

Maßnahmen

- Entwicklung zum Premiumprodukt
 - Corporate Design-Außendarstellung in Anlehnung an RTRW
 - zentrales Marketing über RTG
- Potenzialstudie zur zukünftigen Entwicklung der Museumsbahnen unter folgenden Gesichtspunkten:
 - Modernisierungsbedarf von Bahnsteigen und Streckeninfrastruktur (Leittechnik, Automatisierung von Schranken,...)
 - Ergänzung Linienführung
 - zusätzlicher Haltepunkt Volmarstein
 - Höhere Taktung | Ganzjahresbetrieb
 - ÖPNV-Nutzung
 - Teststrecke für alternative Antriebsarten
- Verknüpfung mit verschiedenen Verkehrsarten und Infrastruktureinrichtungen optimieren: bspw. Fahrrad und Kanumitnahme
- Haltepunkt Herbede verschieben (s. eigener Steckbrief)
- Verknüpfung Haltepunkt Blankenstein mit Fähranleger
- Ergänzung Linienführung etablieren: Wengern-Ost als Kopfbahnhof nach Witten Hbf über Ruhr-Viadukt ebenfalls Kopfbahnhof. Weiterfahrt nördlich der Ruhr über Wetter (Ruhr) Bhf, Querung Harkortsee, über Hagen-Vorhalle nach Hagen Hbf.

geschätzter Kostenrahmen

rd. 2,0 Mio. Euro brutto





Abb. 32 historischer Schienenbus "Schweineschnäuzchen" im Eisenbahnmuseum Bochum (Qu.: DTP)

RUHR ALS TOURISTISCHE WASSERSTRASSE

Kurzbeschreibung und Ausgangslage

Die Ruhr, einst Schlagader der Industrie, war im 19. Jahrhundert eine der meistbefahrenen Wasserstraßen Deutschlands. Heute wird sie nur noch in den letzten 12 Flusskilometern ab Mülheim an der Ruhr von Güterschiffen befahren. Neben wirtschaftlichen Aspekten, wie der Trink- und Brauchwasserversorgung sowie der Energiegewinnung, liegt ihr eigentlicher Wert – insbesondere in einem so dicht besiedelten Ballungsraum wie dem Ruhrgebiet – in der Naherholung.

Besonders die Flusslandschaft Mittleres Ruhrtal ist als Naherholungsgebiet der Metropole Ruhr bekannt. Hier fließt die Ruhr auf einer Länge von etwa 30 km in gemäßigter Geschwindigkeit entlang der Stadtgebiete Herdecke, Wetter (Ruhr), Witten und Hattingen und wird mit dem Hengsteysee, dem Harkortsee und dem Kernnader See um drei der insgesamt sechs Ruhrstauseen ergänzt. Vier Personenschiffe, eine Vielzahl von Bootsverleihstationen sowie Wassersportvereine lassen sie zur

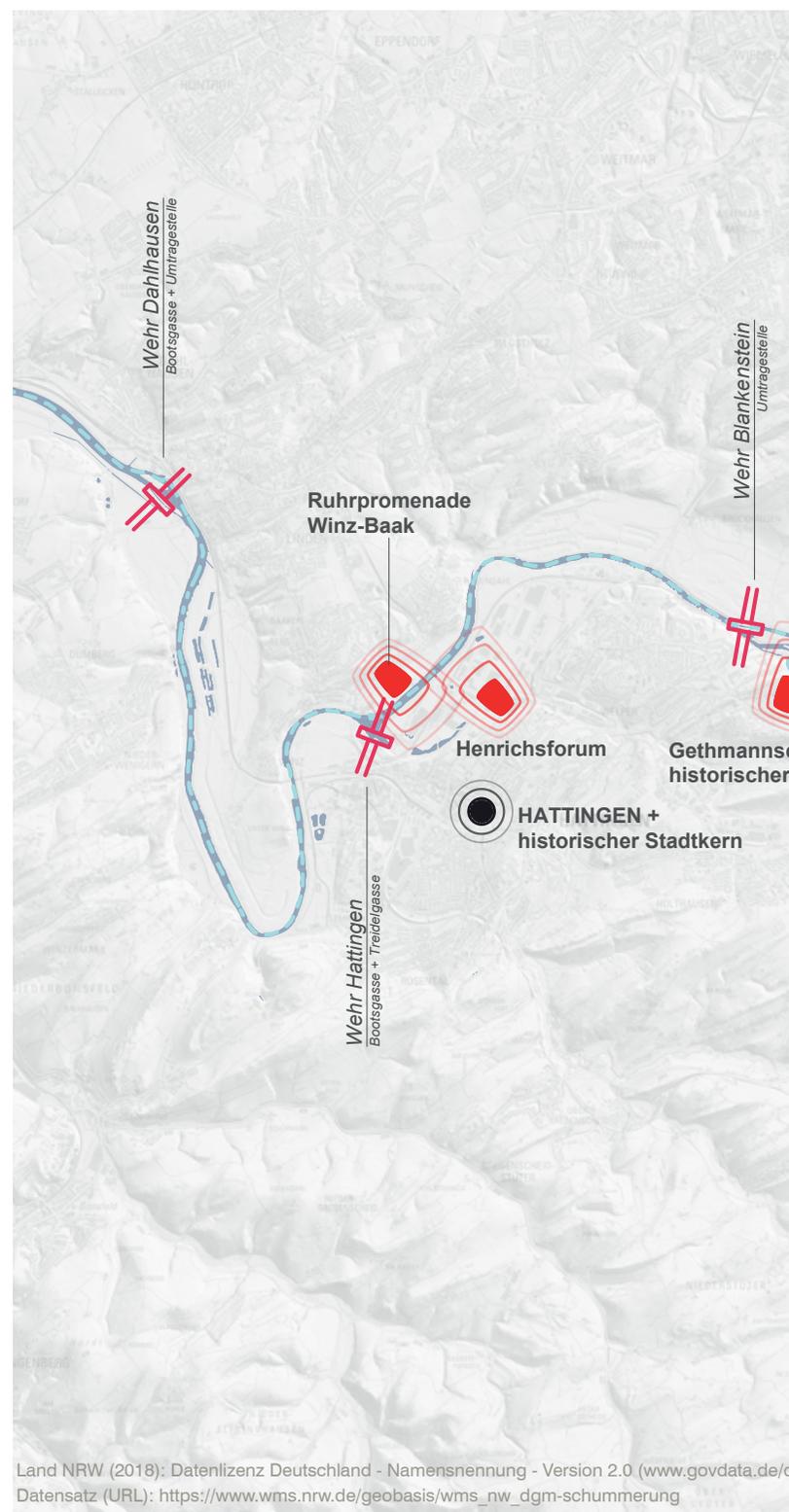
touristischen Wasserstraße werden, die sowohl das WasserErlebnis auf den Stauseen, als auch das FlussErleben in den Teilstrecken dazwischen fördert.

Neben Tret- und Ruderbootfahrten, Stand-Up-Paddling sowie Kanu- und Kajakfahren ist auch das Segeln, Surfen und Motorbootfahren möglich. Bootsruutschen, Treidelgassen oder Umtragestellen gewährleisten an den insgesamt neun Ruhr-Wehren im Mittleren Ruhrtal die durchgängige Befahrung für Wasserwanderer. Allerdings fehlt heute noch fünf Wehren eine Boots-gasse, so dass die Befahrung noch mit einiger Mühe einhergeht.

Badestellen in Form von Freibädern – hervorzuheben ist das Naturfreibad in Wetter (Ruhr) – sind in der Nähe der Seen vorhanden, jedoch ist das Baden in den Stauseen oder im Flusslauf heute wegen schwankender wasserhygienischer Gegebenheiten noch nicht möglich.



Abb. 33 Ausflugsziel Ruhrtal (Qu.: DTP)



Land NRW (2018): Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/)
Datensatz (URL): https://www.wms.nrw.de/geobasis/wms_nw_dgm-schummerung

Das WasserErlebnis auf den Stauseen, genauso wie das FlussErleben in den Teilstrecken dazwischen machen die Ruhr zum touristischen Highlight der Region.

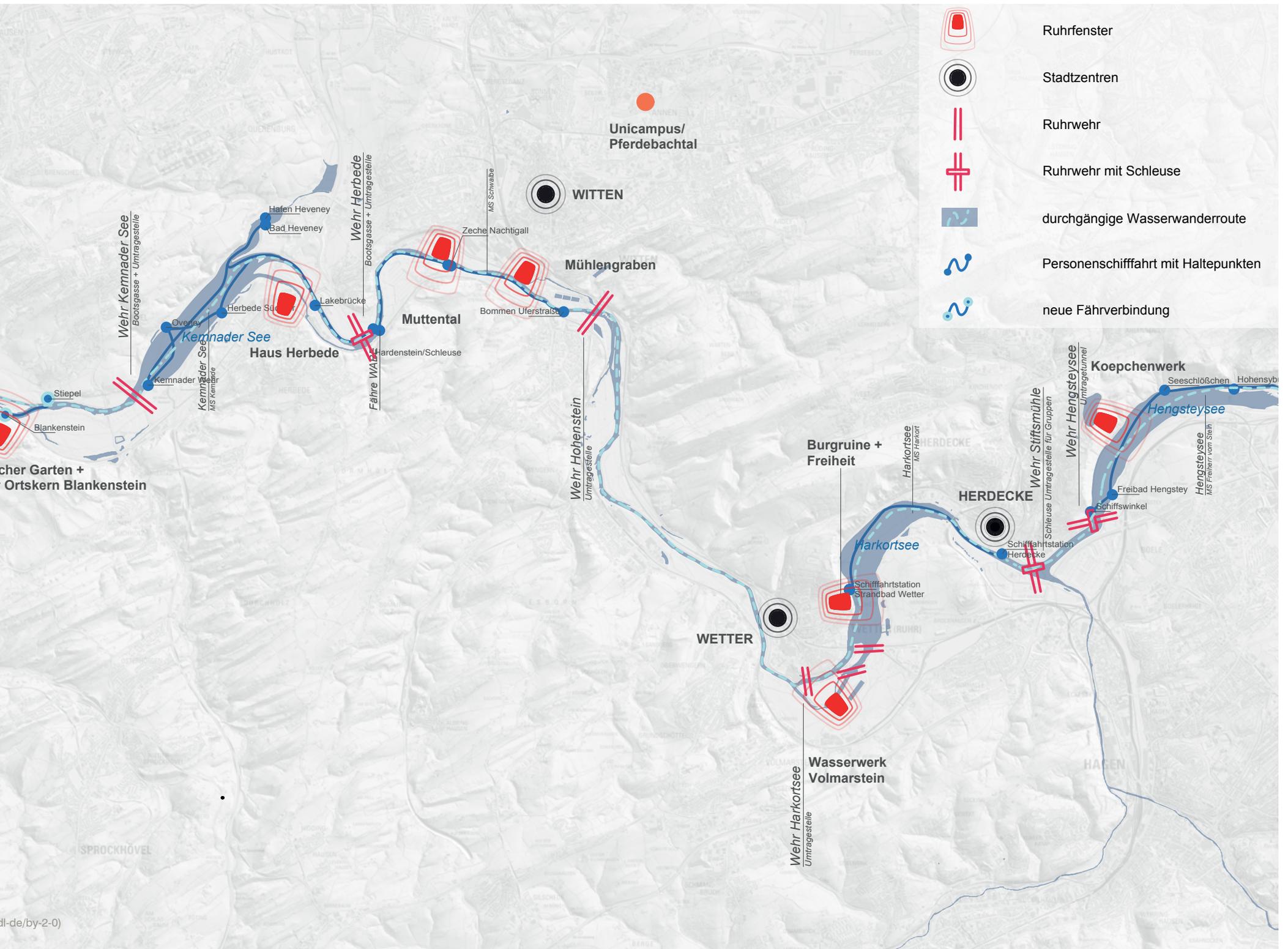


Abb. 34 Entwicklungsskizze Ruhr als touristische Wasserstraße (Qu.: DTP auf Grundlage Land NRW)

Chancen und Ziele

Für den Wasserwandertourismus besteht weiterhin das Potenzial, die Durchgängigkeit der Wehre mit weiteren Bootsgassen zu optimieren. An den Wehren Blankenstein, Hohenstein, Harkortsee, Stiftsmühle, Hengsteysee fehlt eine Bootsgasse, ein Weiterkommen ist hier nur über Umtragestellen möglich. Am Wehr Stiftsmühle in Herdecke ist die Nutzung der Schleuse lediglich größeren Gruppen vorbehalten.

Für die Optimierung der durchgängigen Befahrbarkeit für Wasserwandernde sind die fehlenden Bootsgassen, soweit unter technischen Gesichtspunkten realisierbar, nachzurüsten. Ebenso sollen ergänzende Anlegestellen die Attraktivität der Wasserlagen für Kanu- und Bootsfahrende steigern. Zunächst ist je eine neue, potenzielle Anlegestelle in den Betrachtungsräumen der vier Schlüsselprojekte identifiziert worden. Dazu gehören Anleger an der neuen Ruhrbrücke bei Hattingen Winz-Baak, am Wasserzugang Mühlengraben in Witten, am Wasserwerk Volmarstein in Wetter (Ruhr) sowie vor dem Koepchenwerk in Herdecke.

Als Vorbild für Flussbadestellen steht der im letzten Jahr eröffnete Seaside Beach Baldeney am Essener Baldeneysee. Eine Flussbademöglichkeit soll am nördlichen Ruhrufer in Hattingen Winz-Baak entstehen und hier, mit den bestehenden Angeboten, einen Freizeitschwerpunkt in Innenstadtnähe etablieren. Inwieweit dies in den anderen Städten möglich ist, muss im Weiteren geprüft werden.

Die in den nächsten Jahren anstehenden Renaturierungsmaßnahmen der Ruhr werden neben den intensiv genutzten Freizeitbereichen natursensible Tabubereiche generieren. Diese gilt es, im Sinne einer ganzheitlichen Flussentwicklung, strategisch in die Erholungslandschaft einzugliedern.



Abb. 35 Begleitete Kanutour, Hattingen (Qu.: DTP)

Realisierungszeitraum

2020 - 2022

Verknüpfung zu weiteren Projekten

- RuhrtalRadweg
- Ruhrtal8
- Museumseisenbahn
- Ruhrhöhenweg
- Schlüsselprojekte Ruhrfenster der interkommunalen Arbeitsgemeinschaft Mittleres Ruhrtal

Planungsstand und weitere Schritte

Verbesserung der Bewerbung/ Marketing unter Regie des RVR

Träger der Maßnahmen/ Beteiligte

RVR, Ruhrverband, RTG, interkommunale Arbeitsgemeinschaft, Personenschiffahrtbetreiber

Maßnahmen

- Ergänzung und Modernisierung der Anlegestellen für Wasserwandernde
- Ausbau von Bootsruutschen an fünf Ruhrwehren, prüfen der technischen Machbarkeit
- Flussbademöglichkeit Ruhrpromenade Winz-Baak (s. Steckbrief Ruhrpromenade Hattingen Winz-Baak)
- Verbesserung der Bewerbung/Marketing unter Regie des RVR/ RTG
- Abstimmen von Fahrplänen mit anderen Verkehrsmitteln

geschätzter Kostenrahmen

rd. 1,0 Mio. Euro brutto





Abb. 36 Drachenbootrennen, Essen Baldeneysee (Qu.: DTP)

DER RUHRHÖHENWEG ALS PREMIUM-WANDERWEG

Kurzbeschreibung und Ausgangslage

Bei dem Ruhrhöhenweg handelt es sich um einen der schönsten Fernwanderwege in NRW. Eingebettet in die Wanderregion des Ruhrgebietes wurde er im Jahr 1975 vom Sauerländischen Gebirgsverein (SGV) angelegt und wird bis heute von diesem gepflegt. Mit 244 km Länge begleitet er die Ruhr von der Quelle in Winterberg im Hochsauerland bis zur Mündung an der Rheinorange-Skulptur in Duisburg und ist darüber hinaus mit einer Vielzahl weiterer Wanderwege vernetzt. Mit ihm wird die herrliche Natur- und Kulturlandschaft entlang der Ruhr auch von den Höhen aus erlebbar.

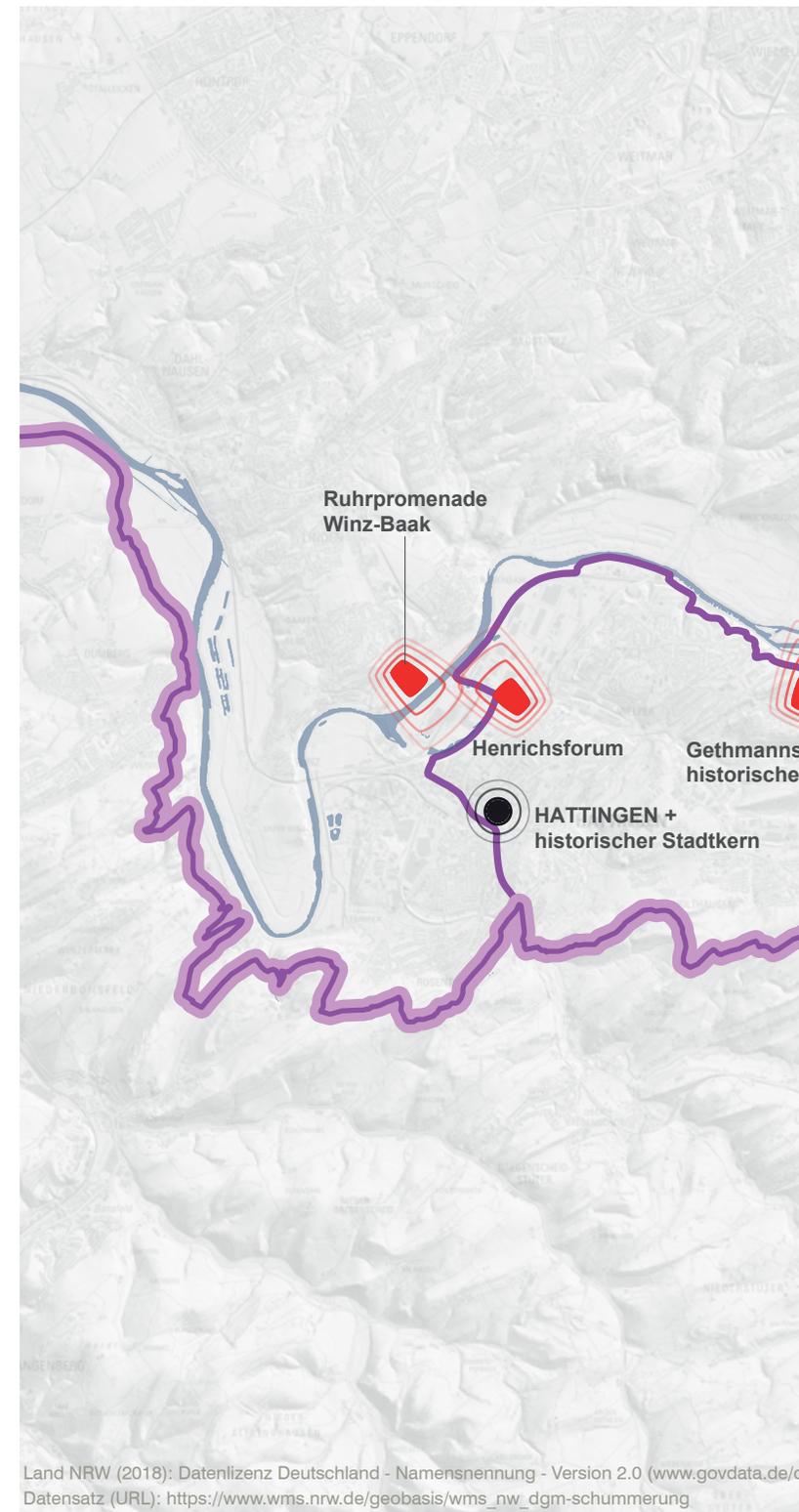
Auf teilweise anspruchsvollen Passagen lässt sich der Ruhrhöhenweg am besten in Tagesetappen bewältigen. Hierfür werden online GPS-Tracks für mobile GPS-Empfänger zur Verfügung gestellt. Weiße Andreaskreuze mit einem **R** in der Mitte markieren den Weg.

Die siebte und achte Etappe führen durch das Mittlere Ruhrtal. Von Herdecke bis Hattingen sind es knapp 50 Kilometer Wegstrecke. Mit dem Kaiser-Wilhelm-Denkmal und dem Berger-Denkmal werden spektakuläre Ruhrblicke möglich. Ebenso bieten mehrere Ruinen und Denkmäler sowie das Muttental – als historische Wiege des Kohleabbaus – entlang des Weges interessante (Kultur-) Erlebnisorte.

Der Ruhrhöhenweg hat das Potenzial, den Status eines mit dem Deutschen Wandersiegel ausgezeichneten Premiumwanderweges zu erlangen. Das Siegel steht für höchste Erlebnisqualität, die entsprechend auf allen Wegestrecken gegeben sein muss. Zusätzliche Anbindungen an die Ortskerne Herdecke, Wetter (Ruhr), Witten und Hattingen, weitere touristische Highlights sowie an die Uferlagen der Ruhr sind denkbar.



Abb. 37 Imagebild Wandern (Qu.: DTP)



Land NRW (2018): Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/)
Datensatz (URL): https://www.wms.nrw.de/geobasis/wms_nw_dgm-schummerung

Erstaunlich ländlich wandert man auf dem Ruhrhöhenweg durch **die Wiege des industriellen Ruhrgebietes**, genießt die Natur und erlebt **die Zeugnisse** einer langen Kultur- und Industriegeschichte.

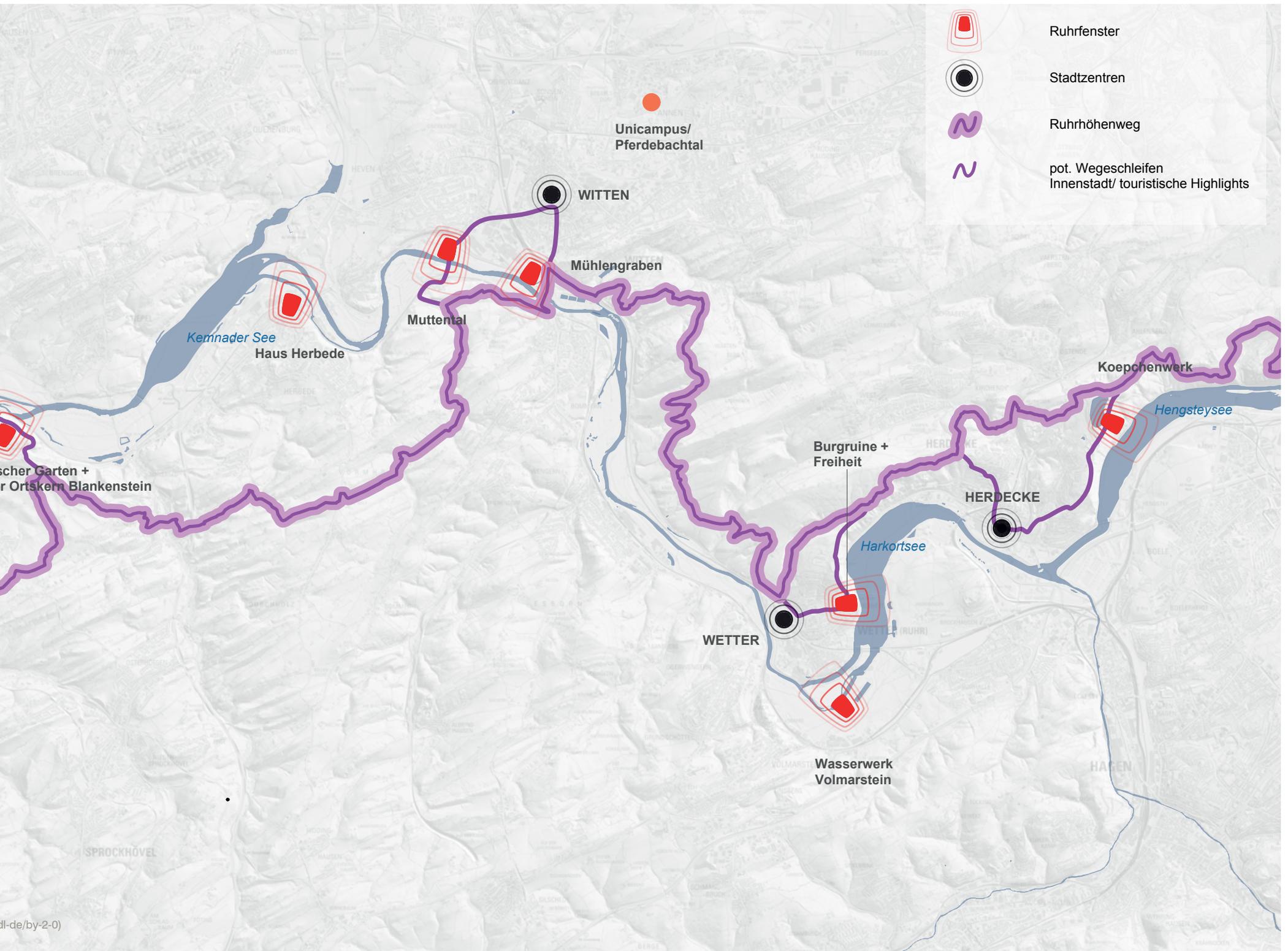


Abb. 38 Entwicklungsskizze Ruhrhöhenweg (Qu.: DTP auf Grundlage Land NRW)

Chancen und Ziele

Der Ruhrhöhenweg soll zu einem überregional und deutschlandweit beachteten Premiumwanderweg entwickelt werden. Angestrebt wird, ihn als durchgehende "Quelle-Mündung-Erfahrung" auf die Landkarte der Wandergäste zu heben.

Der Ruhrhöhenweg fungiert dabei zudem als Zubringer für die lokalen Wanderouten der Städte im Mittleren Ruhrtal.

Bei der Weiterentwicklung zu einem Premiumwanderweg muss es auch Ziel sein, die Anbindung der anliegenden Kommunen und der touristischen Attraktionen zu verbessern. Damit sollen auch wirtschaftliche Mehrwerte, insbesondere im Gastronomie- und Herbergswesen, erzielt werden.



Abb. 40 Wegemarkierung Ruhrhöhenweg (Qu.: DTP)



Abb. 39 Imagebild Rastort Wandern (Qu.: DTP)

Realisierungszeitraum

2019 – 2023

Verknüpfung zu weiteren Projekten

- RuhrtalRadweg
- Museumsbahn
- Ruhr als touristische Wasserstraße
- Ruhrfenster
- Ruhrta18

Planungsstand und weitere Schritte

Im 1. Halbjahr 2019 soll die Bestandserhebung zur Zertifizierbarkeit durch den SGV durchgeführt werden.

Träger der Maßnahmen/Beteiligte

Ennepe-Ruhr-Kreis, SGV, RVR, RTG, interkommunale Arbeitsgemeinschaft Mittleres Ruhrtal

Maßnahmen

- Weiterentwicklung zum Premiumwanderweg innerhalb eines aufeinander aufbauenden Stufenprogramms:
 1. Bestandserhebung im Mittleren Ruhrtal durch den SGV zur Überprüfung der Zertifizierbarkeit
 2. Potenzialstudie zum Streckenabschnitt im mittleren Ruhrtal
 3. Interkommunales Benehmen herstellen zur Premiumproduktentwicklung - das Mittlere Ruhrtal als Vorreiter der Ruhrregion
 4. Regionaler Austausch (RVR und RTG als Verantwortliche gewinnen) für eine überregionale Premium-Entwicklung von Winterberg bis Duisburg

geschätzter Kostenrahmen

rd. 1,0 Mio. Euro brutto





Abb. 41 Imagebild Wandern (Qu.: DTP)

RUHRFENSTER-PROJEKTE

HERDECKE - PUMPSPEICHERWERK KOEPCHENWERK

Kurzbeschreibung und Ausgangslage

Das Pumpspeicherkraftwerk am Ruhrstausee Hengsteysee bei Herdecke wurde 1927-30 von dem Rheinisch-Westfälischen Elektrizitätswerk (RWE) AG, Essen, nach der Idee des damaligen Vorstandes, Prof. Dr. Artur Koepchen, gebaut und nach ihm benannt. Es ging am 28.01.1930 in Betrieb, wurde 1986 unter Denkmalschutz gestellt und 1994 nach 64 Jahren Betriebszeit von RWE nach einem Turbinenschaden stillgelegt.

Es handelt sich beim Koepchenwerk um eines der beiden ersten Pumpspeicherkraftwerke in Deutschland. Das Denkmal verblieb bis heute in einem authentischen Bauzustand. Es ist eine kulturlandschaftsprägende Marke im Mittleren Ruhrtal und ein international bedeutsames Monument der Energiewirtschaft.

Das Koepchenwerk dokumentiert zudem die Ende der 1920er Jahre revolutionäre Idee eines europäischen Verbundnetzes; ein Ansatz, der vor dem Hintergrund der heute im Umfeld der Energiewende geführten Debatten um Netzstabilität von hoher Aktualität ist.

Im Dezember 2016 ging das Denkmal in den Besitz der Stiftung Industriedenkmalpflege über.

Diese hat vordringlich Sanierungsmaßnahmen am Maschinenhaus und am Schiebergebäude zur Sicherung des Denkmals vorgenommen.

Das Koepchenwerk hat heute große Probleme hinsichtlich seiner touristischen Erschließung. Der Rad- und Fußweg, von Dortmund kommend, ist beengt, insbesondere in den Steg- und Brückenslagen auf Höhe des Koepchenwerkes. Unmittelbar vor dem Koepchenwerk sind keine MIV-Parkplatzanlagen realisierbar, da es sich hier um Betriebswege und -flächen der RWE AG für den Betrieb des benachbarten modernen Pumpspeicherkraftwerkes handelt. Der nahegelegene Siedlungsbereich und die vorhandenen Wanderwege, wie zum Beispiel der Ruhrhöhenwanderweg, schließen nicht an das Denkmal an. Die Radgäste des RuhrtalRadweges finden am Ortseingang „Am Schiffswinkel“ keine Orientierung, wie man zum Koepchenwerk geleitet wird.

In der Straße zum Koepchenwerk verläuft ein Schienenstrang für Bahnanbindungen. Die Schienenrillen stellen insbesondere für Radfahrenden ein Gefahrenpotenzial dar, daß es zukünftig durch technische Lösungen zu beheben gilt.

Das in Wert zu setzende Schieberhaus mit dem markanten RWE-Schriftzug auf dem Hochpunkt der Druckrohrleitungen ist bisher ausschließlich für RWE-Mitarbeitende über Betriebswege zu erreichen und der Öffentlichkeit unzugänglich. Die beeindruckende Monumentalität des Maschinenhauses mit einer Länge von rd. 160 m und seine Anlagenteile ist Chance und Last zugleich.

Chancen und Ziele

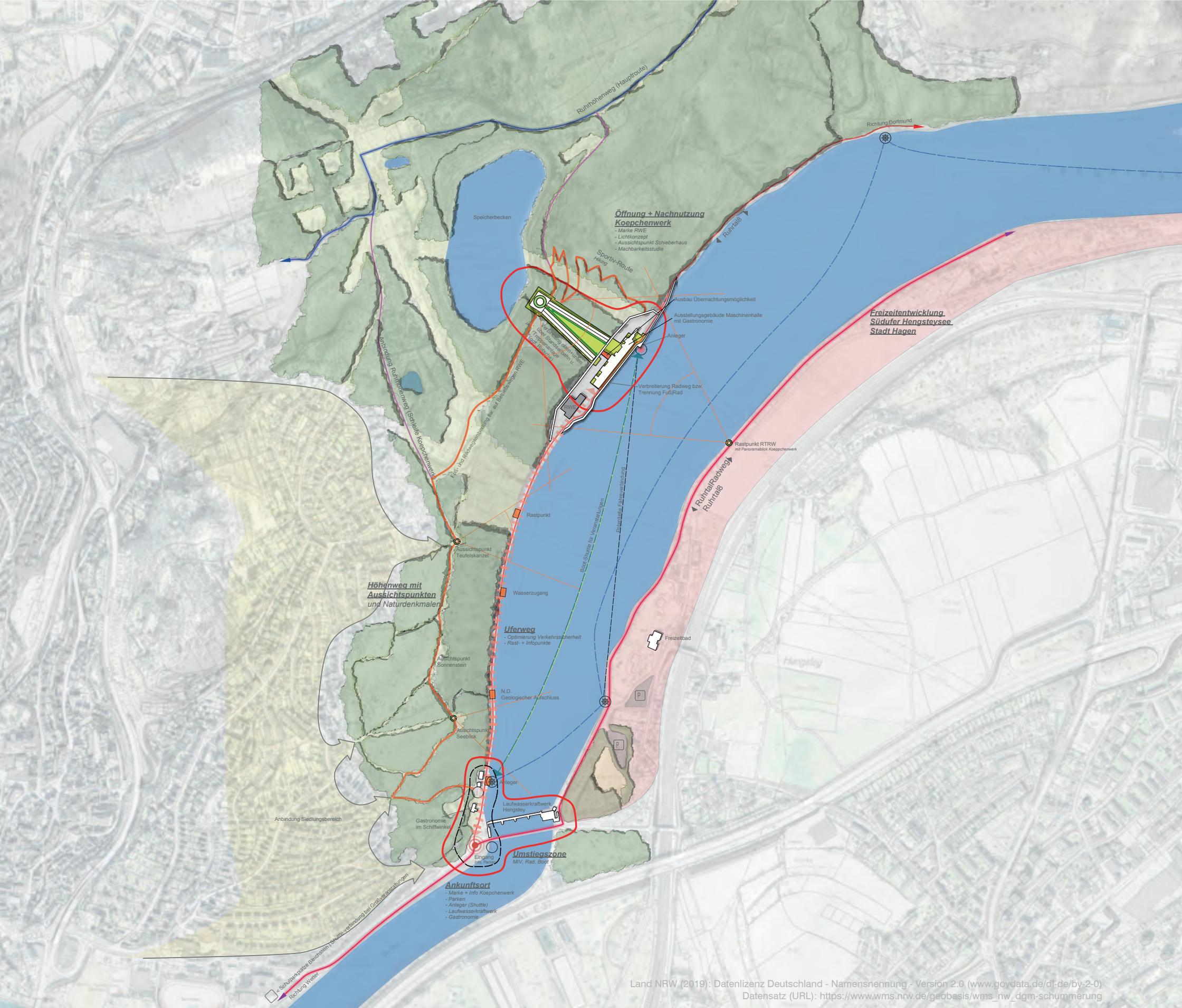
Vordringlichstes Ziel ist die weitere, dauerhafte Sicherung und Sanierung des überregional bedeutenden Denkmals als Landmarke. Zudem soll die Erschließung auf verschiedenen Ebenen (horizontal wie vertikal) sichergestellt werden. Die Verbesserung der touristischen Erschließung ist Voraussetzung für die Nachnutzung des Ensembles. Dazu zählen die Lösung der Stellplatzfrage und die Optimierung des Höhen- und des Uferweges einerseits sowie die Verbindung des Uferweges mit dem Schieberhaus über die Reaktivierung des Standseilbahn andererseits. Ergänzt wird das Wegenetz um die Sportiv-Route und den Treppensteig.

Daraufhin wären vorgezogene Maßnahmen zur Bespielung des Ensembles, wie etwa die weithin sichtbare Illumination der Anlagenteile, denkbar.

Die Öffnung des Koepchenwerkes für die Öffentlichkeit ist dann möglichst ebenso kurzfristig zu realisieren. Die exponierte wie attraktive Lage des Denkmals am Ruhrhöhenweg und am auf dem gegenüberliegenden Seeufer verlaufenden RuhrtalRadweg mit jährlich ca. 250.000 gezählten Radfahrenden sowie Wandernden und Spazierenden lässt eine hohe Frequenz für das Denkmal erwarten. Dies wiederum bietet die Chance über eine erhöhte Aufmerksamkeit von sich Reden zu machen. Auch Übernachtungsmöglichkeiten, Gastronomie und Orte zum Verweilen (Aussichtspunkte) sind sinnvolle Nutzungsergänzungen. Bereits heute ist das Koepchenwerk ein Themenrouten-Standort der erfolgreichen Route der Industriekultur.



Abb. 42 Das Koepchenwerk aus der Luft (Qu.: Hans Blossey)



Land NRW (2019): Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)
Datensatz (URL): https://www.wms.nrw.de/geobasis/wms_nw_dgm-schummerung

Abb. 43 Entwicklungsskizze Koepchenwerk (Qu.: DTP auf Grundlage Land NRW)

Hinsichtlich einer musealen Entwicklung liegen die Themen eindeutig auf der Hand. Das einmalige Technikensemble bietet die Chance, die fast einhundertjährige energiewirtschaftliche Entwicklungsgeschichte der Energiegewinnung aus Wasserkraft anschaulich zu vermitteln und das Koepchenwerk als Ankerpunkt der Industriekultur zu etablieren.

Ebenso könnte eine Technik-Museumsreihe zur Geschichte der Energiegewinnung durch Wasserkraft sowie Speicherung und Wassergewinnung von der Quelle bis zur Mündung der Ruhr entwickelt werden.

Als nächster, kurzfristiger Schritt wäre eine Machbarkeitsstudie zur Öffnung und Nachnutzung des Koepchenwerkes zu erarbeiten. Diese sollte ein mehrheitsfähiges und schlüssiges Gesamtkonzept zum Ergebnis haben, auf das sich die darauffolgenden Maßnahmen folgerichtig entwickeln lassen. So wäre mit der Studie beispielsweise zu beantworten, ob und in welcher Ausprägung (Komfort, Preis, Zielgruppe) ein ergänzendes Übernachtungsangebot tragfähig wäre. Auch die Reaktivierung der Standseilbahn, die sich hinter der Maschinenhalle befindet und welche Personen mit Rad vom See über eine Strecke von ca. 300 Metern bis zum höher gelegenen Schieberhaus transportieren könnte, wäre auf seine Umsetzbarkeit im Kontext einer Gesamtperspektive zu untersuchen.

Realisierungszeitraum

laufend bis ca. 2026

Verknüpfung zu weiteren Projekten

- Themenschleife Ruhrhöhenweg
- touristische Wasserstraße Ruhr
- RuhrtalRadweg (zusätzlicher Rastplatz vis-à-vis)
- Ruhrtal8



Abb. 44 Rad- und Fußweg entlang des Koepchenwerkes (Qu.: DTP)



Abb. 45 Impression zur Planungswerkstatt Koepchenwerk (Qu.: DTP)

Planungsstand und weitere Schritte

Benehmen mit der RWE AG herstellen zum Ausbau und zur Nutzung der Betriebswege für eine öffentliche Anbindung des Schieberhauses. Machbarkeitsstudie zur Öffnung und Nachnutzung Koepchenwerk in enger Zusammenarbeit mit Stadt, Stiftung und RWE

Träger der Maßnahmen/Beteiligte

Stiftung für Industriedenkmalpflege, RWE, Stadt Herdecke, RVR, RTG, Ruhrverband, Koepchenwerkverein

Maßnahmen

- Schaffung eines Ankunftsortes am Laufwasserkraftwerk mit zusätzlichem Parkplatzangebot im Gleisdreieck, verbunden mit Informationselementen und Wegweisung. Saisonaler Shuttle-Service für Großveranstaltungen über den Hengsteysee mit Anleger vor dem Koepchenwerk.
- Uferweg: Anlage von Rastpunkt, Wasserzugang und Infopunkt Geologischer Aufschluss, sowie Herstellen der Verkehrssicherheit in den Schienenbereichen. Ausweisung zur Fahrradstraße prüfen.
- Ausbau des bestehenden Fuß- und Radwegs am Koepchenwerk. Raum schaffen für Aufenthalt am Koepchenwerk und auf dem Wasser, für Gastronomie, für Kulturveranstaltungen sowie Kanu- und Fähranleger.
- Höhenweg: Sanierung der Wegedecke. Freischnitt der als Naturdenkmäler geschützten Aussichtspunkte (Teufelskanzel, Sonnenblick und Seeblick) mit Sanierung der Oberflächen und Einfriedung, incl. Mobiliar und Informationselementen.
- Illumination des Koepchenwerkes.
- Sanierung Koepchenwerk nach denkmaltechnischen Gesichtspunkten.
- Umnutzung Koepchenwerk für Übernachtungs- und Gastronomie zwecke.
- Reaktivierung Standseilbahn und Anlage eines Treppensteigs zwischen den Druckrohrleitungen.
- Machbarkeitsstudie zur Öffnung und Nachnutzung Koepchenwerk.

geschätzter Kostenrahmen

rd. 11,50 Mio. Euro brutto

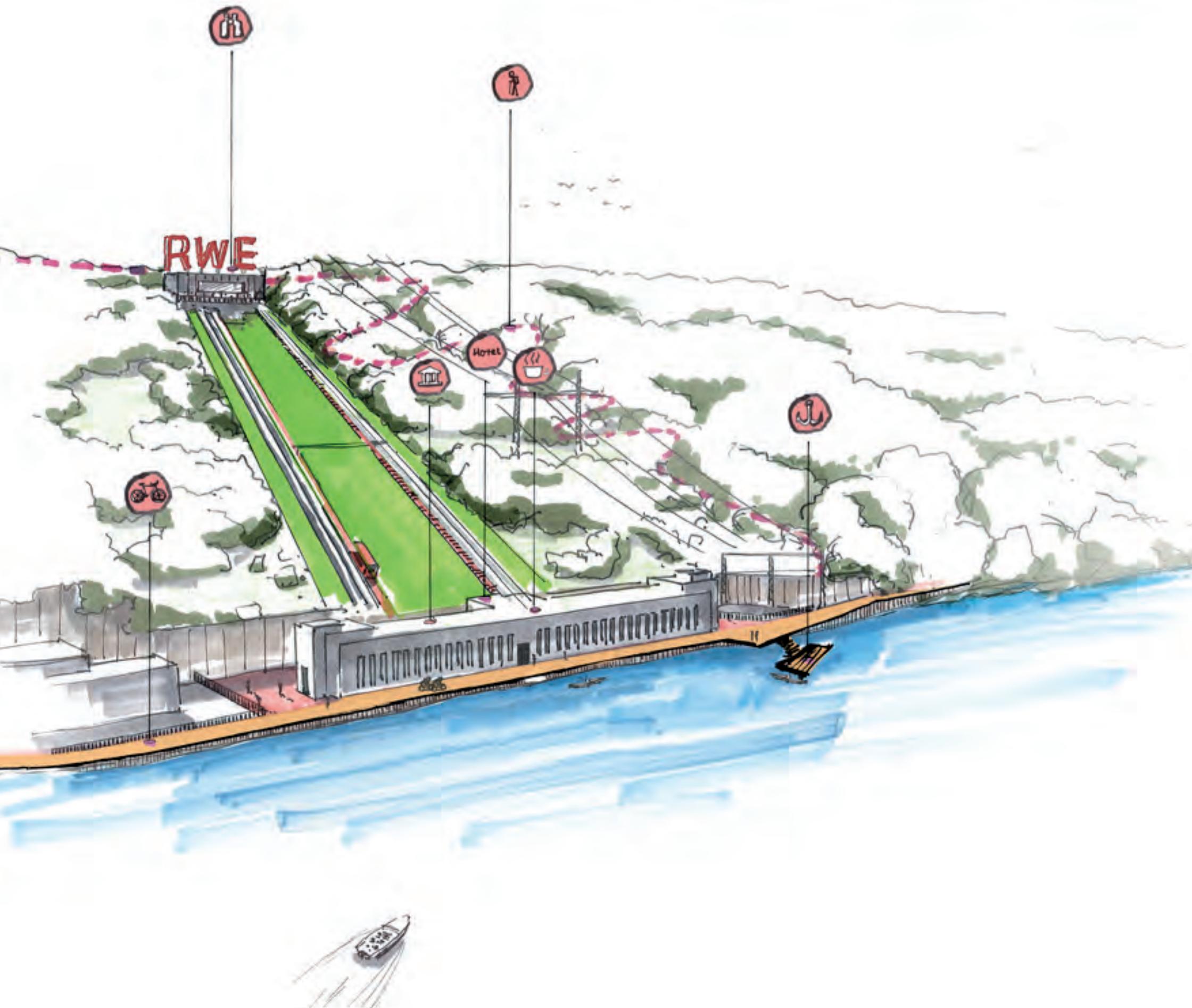


Abb. 46 Schrägluftperspektive zur Entwicklung des Koeppenwerkes (Qu.: DTP)

WETTER (RUHR) - BURGRUINE MIT FREIHEIT

Kurzbeschreibung und Ausgangslage

Die Burgruine ist eine wichtige Landmarke im Mittleren Ruhrtal. Sie trägt zur Stärkung der touristischen Strahlkraft der Gesamtregion bei.

Die Burgruine mit Freiheit in Wetter (Ruhr) wird als historischer, kultureller und touristischer Erlebnisraum an der Ruhr herausgehoben und als einer von mehreren Anziehungspunkten der Region zu einem attraktiven und hochwertigen Ensemble entwickelt. Der Bereich der Burgruine ist dabei ein wichtiger historischer Ort und ein geschichtlich herausragendes Zeugnis als Ausgangspunkt für die gesamte Stadtentwicklung Wetters, als mittelalterliche Burg- und Wehranlage sowie als frühindustrielle Produktionsstätte des Stahls und des Maschinenbaus.

Ein Teil der mittelalterlichen Burg- und Wehranlage hoch über dem Ruhrtal ist nur noch in Teilen vorhanden und weitgehend touristisch funktionslos. Dies lässt sich auf die fehlende Nutzung, aber auch auf die nicht mehr zeitgemäße städtebaulich gestalterische Situation des Umfeldes im Bereich der Freiheit zurückführen. Es fehlt eine klare Zugänglichkeit der Ruine und des Aussichtspunktes mit einer Umgestaltung der Fußwege sowie die Gestaltung der Platzöffnungen. Die der Burgruine vorgelagerten Außenanlagen sind derzeit ungestaltet und zugewachsen.

Chancen und Ziele

Durch Neugestaltung der Straßen-, Platz- und Freiflächen soll der historische baulich-räumliche Zusammenhang wieder erlebbar gemacht und zeitgemäß ins Bild gesetzt werden. Im Zentrum der Umgestaltung steht dabei die geschichtliche Wiederinwertsetzung der derzeit touristisch untergenutzten Burgruine.

Die Zugänglichkeit sollte durch eine Umgestaltung der Fußwege und Platzbereiche verbessert werden, um eine attraktive Nutzung als Aussichtspunkt zu ermöglichen.

Denkbar sind zudem die Nutzung der Gebäude für zeitgemäße Ausstellungspräsentationen zur Geschichte der Freiheit und ihrer Bedeutung für die Entwicklung des Ruhrtales. Zusätzlich kann die Burg für Freilufttheater sowie unterschiedliche kulturelle Veranstaltungen ausgestaltet werden. Verschiedene Informationstafeln in der Freiheit

sollen dabei die Geschichte der Stadt Wetter (Ruhr) sowie die der Burg transportieren. Lichtinstallationen könnten die Burgruine inszenieren.

Realisierungszeitraum

2019 – 2022

Verknüpfung zu weiteren Projekten

- RuhrtalRadweg
- Ruhrtal8
- Ruhrhöhenweg
- touristische Wasserstraße Ruhr

Planungsstand und weitere Schritte

2008 ist eine städtebauliche Rahmenplanung entwickelt worden mit dem Ziel, die Burgruine wieder nutzbar zu machen. Zurzeit wird eine freiraumplanerische Entwurfsplanung zur Neugestaltung der Burgruine erarbeitet.

Träger der Maßnahmen/Beteiligte

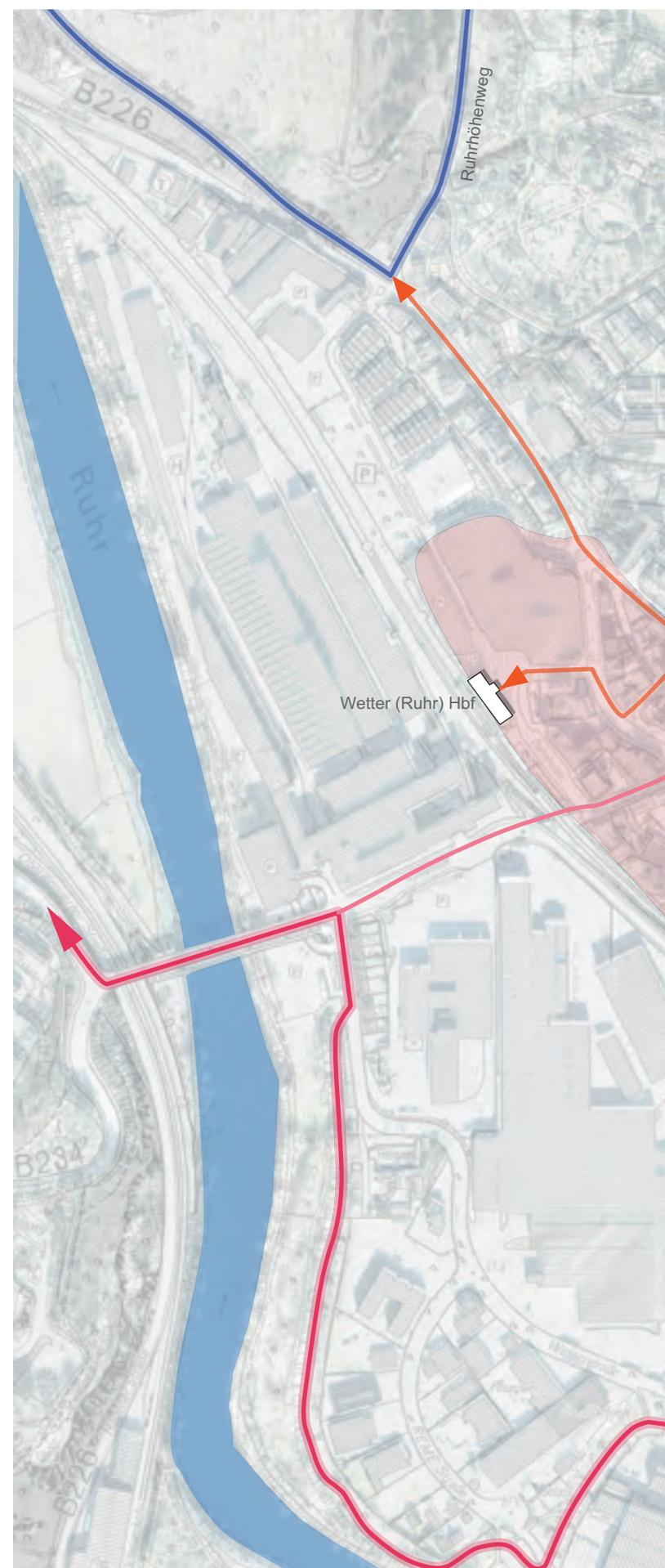
Stadt Wetter (Ruhr), Ennepe-Ruhr-Kreis, Stiftung Industriedenkmalpflege und Geschichtskultur, RVR

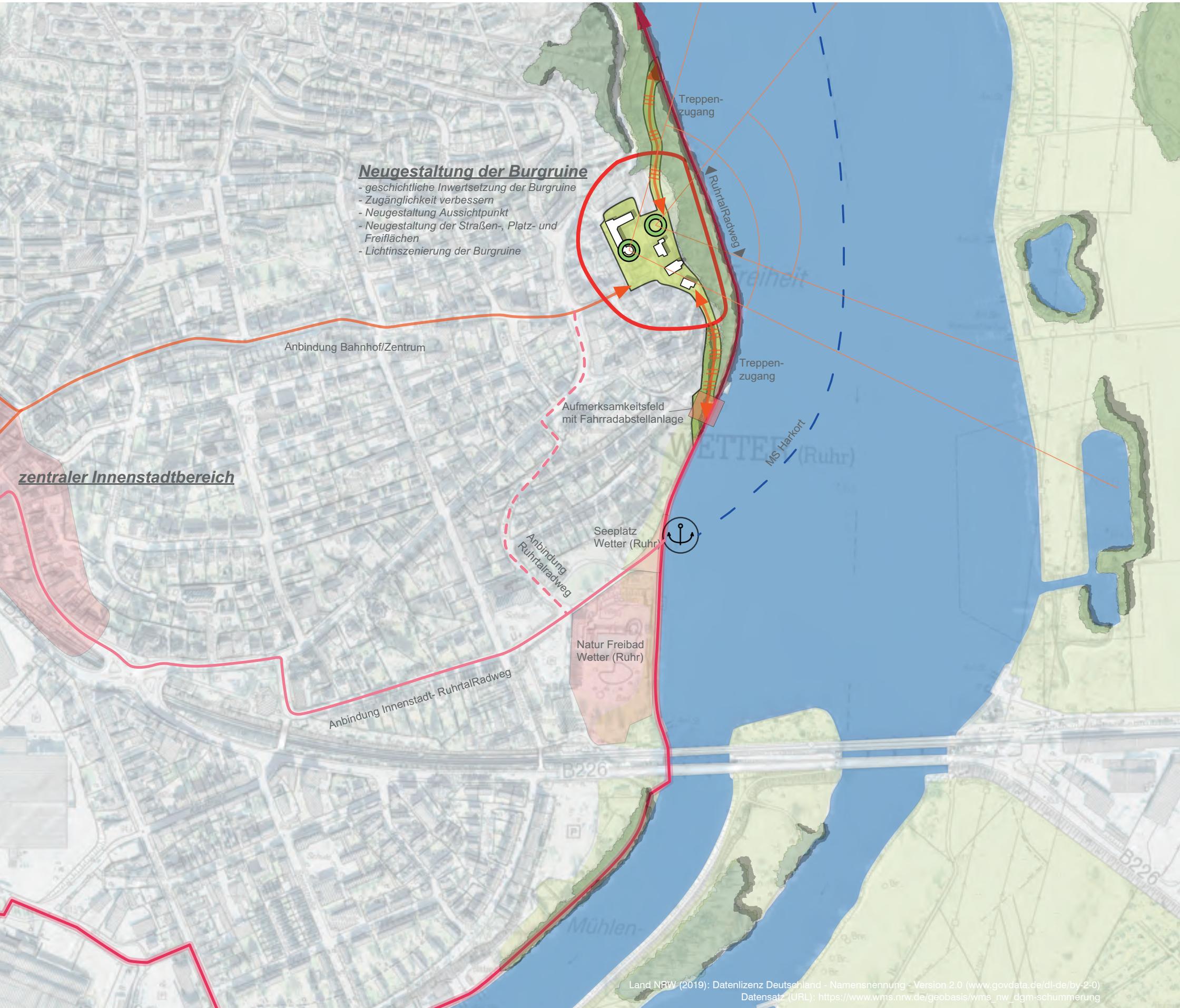
Maßnahmen

- Umgestaltung der Straßen- und Vorplatz Burgruine und Stellplatzanlage
- Neuordnung der Stellplatzsituation
- Innenausbau Burgruine mit Einrichtung eines Aussichtspodestes
- Verbesserung der Zuwegungen im Bereich der Freiheit und Ausbau der Treppenzugänge vom RuhrtalRadweg
- RuhrtalRadweg, Aufmerksamkeitsfeld mit Fahrradabstellanlage
- Informationstafeln und Beleuchtung
- Beschilderung Radanbindung RuhrtalRadweg

geschätzter Kostenrahmen

ca. 2,0 Mio. Euro brutto





Neugestaltung der Burgruine

- geschichtliche Inwertsetzung der Burgruine
- Zugänglichkeit verbessern
- Neugestaltung Aussichtspunkt
- Neugestaltung der Straßen-, Platz- und Freiflächen
- Lichtinszenierung der Burgruine

zentraler Innenstadtbereich

Anbindung Bahnhof/Zentrum

Aufmerksamkeitsfeld mit Fahrradabstellanlage

Anbindung RuhrtaRadweg

Anbindung Innenstadt- RuhrtaRadweg

Seeplatz Wetter (Ruhr)

Natur Freibad Wetter (Ruhr)

B226

Mühlen

Land NRW (2019): Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)
 Datensatz (URL): https://www.wms.nrw.de/geobasis/wms_nw_dgm-schummerung

Abb. 47 Entwicklungsskizze Burgruine mit Freiheit in Wetter (Ruhr) (Qu.: DTP auf Grundlage Land NRW)

WETTER (RUHR) - WASSERWERK VOLMARSTEIN MIT SEILHÄNGEBRÜCKE

Kurzbeschreibung und Ausgangslage

Das Ruhrtal bei Wetter (Ruhr) wird bestimmt durch die umgebenden Höhen, auf denen sich die ehemalige Burg und Freiheit Alt-Wetter und die Burgruine Burg Volmarstein befinden. Die Ruhrinsel trennt den Wasserlauf der Ruhr und des Obergraben, der, gespeist durch den nördlich anschließenden Harkortsee, das Kraftwerk Harkort durchfließt.

Die Betriebsflächen des Wasserwerkes liegen, abgeschieden durch einen umlaufenden Deich und umgeben von großen zusammenhängenden, landwirtschaftlich genutzten Flächen, südlich der Ruhrinsel. Damit liegt es inmitten der Natur- und Kulturlandschaft des Mittleren Ruhrtals und es stellt sich bei Passage der Deichlinie leicht ein Urlaubsgefühl ein. Besondere Ingenieurbauwerke wie die Seilhängebrücke, zwei große Anreicherungsbecken, besondere Betriebsgebäude und deren technische Anlagen machen das Wasserwerk zu einem einzigartigen Standort.

Das Wasserwerk Volmarstein wird in naher Zukunft (voraussichtliche 2020) stillgelegt. Die Wassergewinnung wurde in den letzten Jahren kontinuierlich zurückgefahren und wird für die angrenzenden Kommunen durch leistungsfähigere Wassergewinnungsanlagen im Einzugsgebiet übernommen.

Das um 1882/1883 errichtete Wasserwerk diente zunächst der Versorgung der damals selbstständigen Großstadt Barmen. Nachdem die Stadt Wuppertal den Bezug von Trinkwasser aus dem Ruhrtal nicht mehr benötigte, übernahm die Aktiengesellschaft für Versorgungs-Unternehmen (AVU) 1982 das Wasserwerk vollständig, erneuerte die alten Rohrleitungen und versorgte nun die Städte Schwelm, Gevelsberg und Wetter (Ruhr). Heute wird lediglich eine Notfallkapazität aufrechterhalten, die allerdings ab ca. 2020 durch den Verbund der AVU mit Mark-E-Wassernetzen nicht mehr benötigt wird.

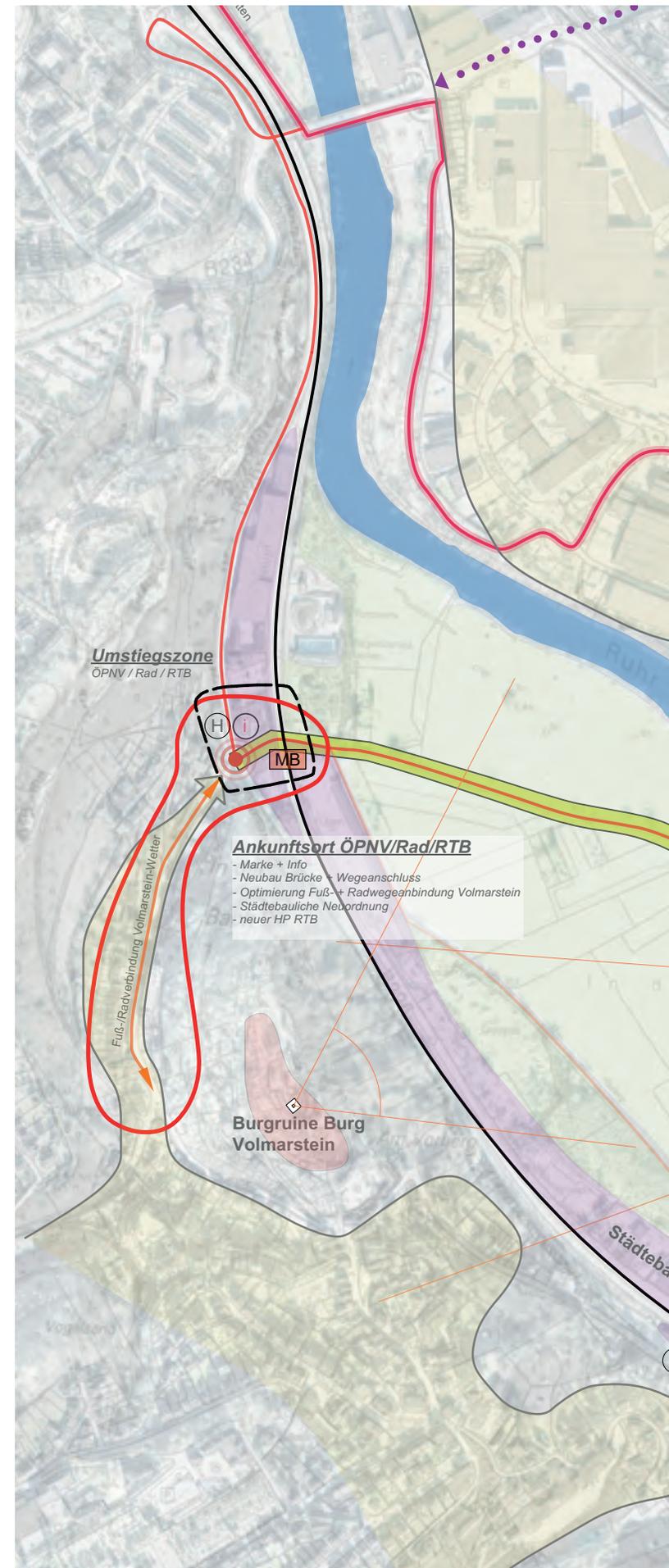
Auf der Suche nach einer maßvollen und zukunftstauglichen Nachnutzung der Betriebsgebäude und -flächen haben bereits Gespräche mit dem RVR, der Biologischen Station, dem Landrat und Vertretern des Ennepe-Ruhr-Kreises stattgefunden. Der Stadt Wetter (Ruhr) ist es besonders wichtig, die zukünftige Entwicklung des Standortes auf eine breite Basis zu stellen. Hierzu ist der Kontakt zu weiteren Initiativen herzustellen, beispielsweise der Stiftung Industriedenkmalpflege. Die Standortentwicklung erfordert zahlreiche Mitwirkenden und Verbündete, die das Interesse eint, dem Talraum in Wetter (Ruhr) eine naturverträgliche, möglicherweise touristische Entwicklung zu ermöglichen, die die Strahlkraft des Ruhrtales und der Metropole Ruhr stärkt.

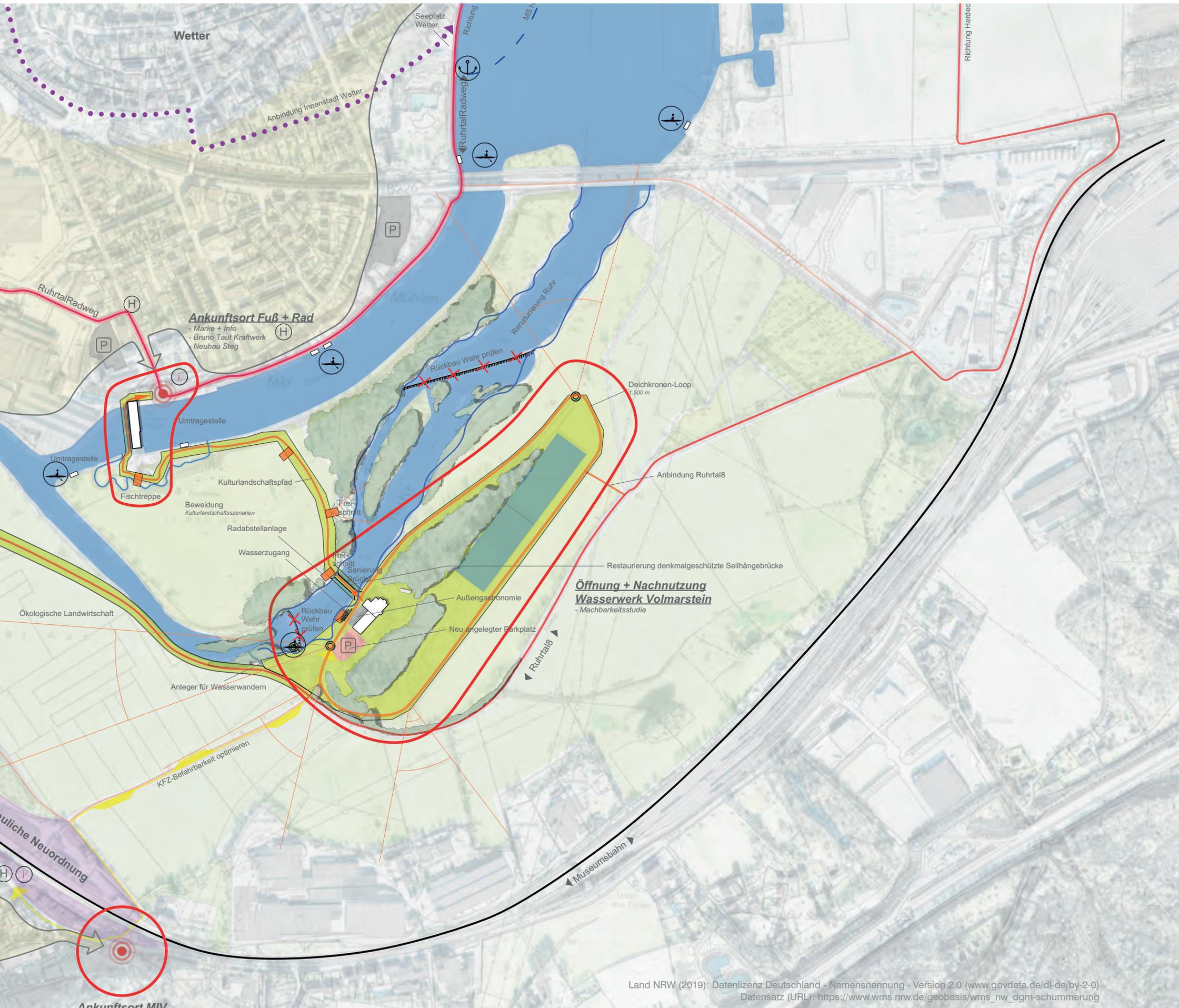
Im Zusammenhang mit der Umgestaltung des Wasserwerkes Volmarstein und Ausbildung einer Themenroute steht auch die Instandsetzung der direkt am Wasserwerk liegende Seilhängebrücke, deutschlandweit die älteste dieser Bauart. Bereits in den 1990er-Jahren gab es Überlegungen zum Erhalt der Seilhängebrücke, die von einer Restaurierung bis hin zur Translozierung reichten, um eine Einbindung in die Fuß- und Radwegeverbindungen an der Ruhr zu erreichen. Mit der Entwicklung der Ruhrinsel und des Geländes des Wasserwerkes kann die Brücke an ihrem ursprünglichen Ort verbleiben und in diesem Zusammenhang entwickelt und erneuert werden.

Das Gelände des Wasserwerkes ist durch einen Deich vor Überschwemmung geschützt. Im Rahmen der Weiterentwicklung des Geländes ist sicher die Deichanlage zu erhalten und hier in das Nutzungskonzept gegebenenfalls als Fuß-/Radpfad einzubinden.



Abb. 48 Betriebsgebäude des Wasserwerkes (Qu.: DTP)





Land NRW (2019): Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)
Datensatz (URL): https://www.wms.nrw.de/geobasis/wms_nw_dgm-schummerung

Abb. 49 Entwicklungsskizze Wasserwerk Volmarstein mit Seilhängebrücke (Qu.: DTP auf Grundlage Land NRW)

Chancen und Ziele

Als wesentliche Voraussetzung für die Entwicklung ist die, im weitesten Sinne, touristische Erschließung des Standortes als Grundlage für eine erfolgreiche Nachnutzung hervorzuheben.

Die Anbindungen an den RuhrtalRadweg an die Ruhrtal⁸ und an den Wasserwandertourismus, die Neuanlage eines Haltepunktes der Museumsbahn sowie die Optimierung der KFZ-Andienung und Parkplatzangebotes sind dabei besonders hervorzuheben.

Darüber hinaus wurde das Ziel formuliert, die Verbindung zwischen Volmarstein und Wetter (Ruhr) zu verbessern und somit sowohl die Alltagsverkehr als auch die touristische Erschließung von Burg Volmarstein und der Innenstadt von Wetter (Ruhr) zu optimieren.

Weiterhin sollte versucht werden den unbefriedigenden Zustand der Gewerbeansiedlungen am Siedlungsrand entlang der Bahnlinie und der B 226 als vorgelagerte Eingangssituation zu verbessern.

Die Werkstatt-Teilnehmenden hielten es u.a. für wichtig die Ruhraue zu extensivieren und das Thema ökologische Landwirtschaft für die umliegenden Ackerflächen nachdrücklich zu verfolgen. Nach Stilllegung sollte das Wasserwerk baldmöglichst der Öffentlichkeit zugänglich gemacht werden, um über Frequenz zu weiterer Aufmerksamkeit und Interesse zu gelangen.

Als zentrale Nachnutzungs- und Entwicklungsideen der Betriebsflächen, der landwirtschaftlichen Flächen der AVU und deren Betriebsgebäude sind Ideen zur naturnahen Freizeit- und Erholungsnutzung formuliert worden.

Aber auch Ideen zur Ausgestaltung einer Erlebniswelt zum Thema Wasser- und Energiegewinnung im Verbund mit dem Wasserkraftwerk Harkort und dem Pumpspeicherwerk Koepchenwerk wurden erarbeitet. So könnte das ehemalige Wasserwerk zu einem spannenden außerschulischen Lernort mit Gastronomie- und Übernachtungsangeboten sowie Räumen für Tagungen und Teambuildingmaßnahmen entwickelt werden. Auf der Ruhrinsel soll eine naturnahe Entwicklung eines Naturlandscapfpfades mit Ausblick auf das Wasser erfolgen. Zusätzlich kann ein Steg für Wasserwanderer bzw. Wassererlebnis angelegt werden.

Für die Zeit nach der Stilllegung sollte über eine Machbarkeitsstudie zur Nachnutzung des Wasserwerkes der weitere Entwicklungsprozess gesteuert werden. Im Rahmen der weiteren Studie ist auch

zu überlegen, welche der im Wasserwerk befindlichen Anlagen in das Nachnutzungskonzept einzu binden bzw. zu entfernen sind und wie die Wasserfilterbecken besondere Berücksichtigung finden. In der Zwischenzeit kann der Standort über temporäre Bespielung in das öffentliche Gedächtnis gebracht werden. Denkbar wären hier beispielsweise Konzertabende in den Räumen des Alt-Gebäudes.

Realisierungszeitraum

2019 - 2025

Verknüpfung zu weiteren Projekten

- RuhrtalRadweg
- Ruhrtal⁸
- Ruhrtalbahn
- touristische Wasserstraße Ruhr

Planungsstand und weitere Schritte

Vorgespräche mit potenziellen Nachnutzenden
Weitere Schritte:

Beauftragung einer Machbarkeitsstudie zur Öffnung und Nachnutzung des Wasserwerkes.
Beauftragung einer Potenzialstudie zur städtebaulichen Neuordnung und Neuanlage eines Haltepunktes der Ruhrtalbahn.

Träger der Maßnahmen/Beteiligte

AVU, Stadt Wetter (Ruhr), Ennepe-Ruhr-Kreis, Stiftung für Industriedenkmalstiftung, RVR, RTG, Ruhrtalbahn, Biologische Station

Maßnahmen

- Verbesserung der Fuß- und Radwegeanbindung zwischen Volmarstein und Alt-Wetter
- Anbindung an Ruhrtal
- Ankunftsort Fuß und Rad am Bruno Taut Kraftwerk mit Neubau Fußgänger-Steg
- Sanierung Seilhängebrücke
- Kulturlandschaftspfad zwischen KW Harkort und Seilhängebrücke
- temporäre Bespielung Wasserwerk
- Machbarkeitsstudie Öffnung und Nachnutzung des Wasserwerkes Volmarstein

geschätzter Kostenrahmen

rd. 6,0 Mio. Euro brutto



Abb. 50 Denkmalgeschützte Seilhängebrücke zwischen Ruhrinsel und Wasserwerk (Qu.: DTP)

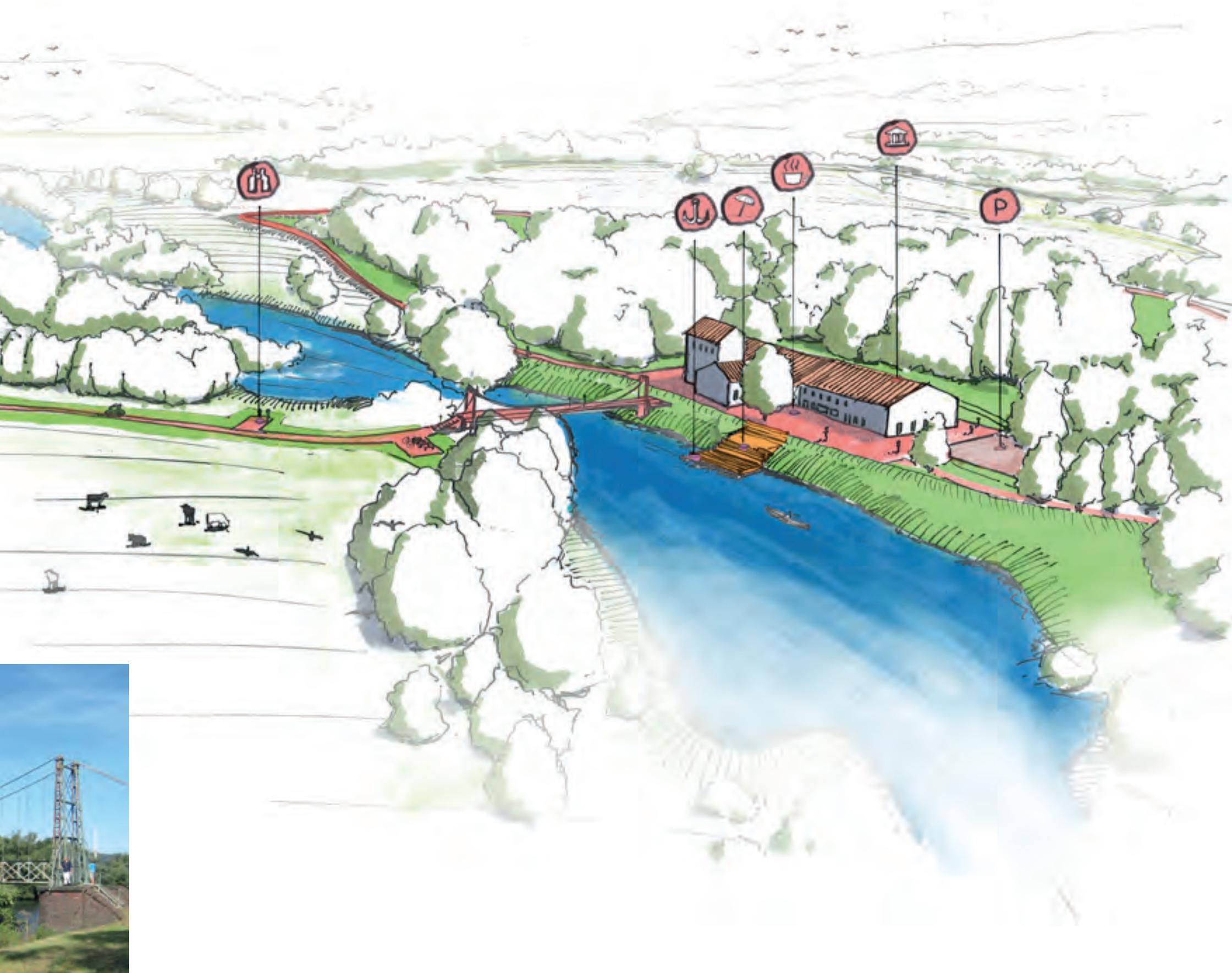


Abb. 51 Schrägluftperspektive zur Entwicklung des Wasserwerkes Volmarstein (Qu.: DTP)

WITTEN - MÜHLENGRABEN

Kurzbeschreibung und Ausgangslage

Der in Witten innerstädtisch von Nord nach Süd verlaufende Grünzug Mitte hat das Ziel, die im Norden liegenden Landschaftsräume und attraktiven Radwegeverbindungen nach Dortmund und Bochum aus der Innenstadt zu erschließen und über großräumige Verbundsysteme aus der Stadt an die Ruhr zu führen. Neben den vorhandenen, weiter zu vernetzenden Park- und Erholungsanlagen, die das innerstädtische Freizeiterleben stärken, sollen gesamtstädtisch bedeutsame Plätze und Straßenräume eingebunden werden, um eine attraktive Freiraumqualität zu schaffen.

Unter dem Titel „Witten an die Ruhr“ hat die Stadt Witten ein Maßnahmenkonzept entwickelt, welches Naherholungssuchenden aus der Innenstadt durch die Neugestaltung von Gelenkflächen zwischen Ruhraue und Innenstadt den Zugang zum Fluss und die Erlebbarkeit der Flussaue ermöglichen soll. An den Schnittstellen zwischen Ruhr und Innenstadt sollen ansprechende Eingangssituationen entstehen, die Witten repräsentieren und auch touristische Besucher des Ruhrtales einladen, die Stadt zu besuchen.

Auf der Ebene des Wittener Masterplans Freiraum sind entlang des gesamten Verlaufs der Ruhr Standorte für mehrere Ruhrfenster zur besseren Verzahnung der Stadt mit dem Fluss identifiziert worden. Die Ruhrfenster stellen attraktive Zugangssituationen aus den Ortsteilen in die Ruhraue dar, so dass die Stadtteile mit den Fenstern zum Fluss näher an die Ruhr rücken und regionale Besucher in die Innenstadt und die Stadtteile gelenkt werden. Gleichzeitig sind diese Stationen in das System innerstädtischer Grünachsen eingebunden, so dass ein großräumiger Verbund entsteht.

Innerhalb des Maßnahmenkonzepts „Witten an die Ruhr“ ist die Entwicklung eines Ruhrfensters am Mühlengraben vorgesehen.

Chancen und Ziele

Mit dem Ausbau des Ruhrfensters Mühlengraben kann der Einstieg in die großräumige Verbindung zwischen der Ruhraue mit ihrem Durchbruchstal an der Grenze vom Ardeygebirge und dem Bergisch-Märkischen Hügelland sowie den im nördlichen Stadtgebiet gelegenen Landschaftsräumen gelingen, die eher als Ausläufer der Westfälischen Tieflandbucht geprägt sind.

Dabei ist die Erschließung des Mühlengrabens als Passage entlang des Nordufers von großer Bedeutung. Er bildet das zentrale Verbindungsstück zwischen der Ruhrstraße im Süden der Wittener Innenstadt und dem Ufer der Ruhr für zu Fuß gehende und Radfahrende. Hier soll die neu errichtete Brücke der stark befahrenen B 226 unterquert und Flächen im Mündungsbereich des Mühlengrabens als attraktive Aufenthaltsflächen zur Aneignung der Uferflächen hergerichtet werden.

Dieser Standort bietet einen exzellenten Ausblick in die in naher Zukunft zur Renaturierung durch die Bezirksregierung Arnsberg anstehende Ruhraue südlich des Ruhrdeichs (B 226) und auf das gegenüberliegende Ruhrufer mit seinen Kulissen um Schloss Steinhausen und dem Muttental. Es entsteht sowohl für Naherholungssuchende aus Witten, als auch für touristische Nutzende ein interessantes Ziel, welches am östlichen Rand die zukünftig renaturierte Flussaue einrahmt. Hier korrespondiert die Maßnahme mit dem ebenfalls geplanten Ruhrfenster Muttental am westlichen Rand der Renaturierungsfläche.

Realisierungszeitraum

2022 – 2026

Verknüpfung zu weiteren Projekten

- Integriertes Stadtentwicklungskonzept Innenstadt
- Renaturierung der Ruhr
- Ruhrfenster Muttental
- RuhrtalRadweg
- Maßnahmenkonzept "Witten an die Ruhr"

Planungsstand und weitere Schritte

Die Machbarkeit der Anlage wurde grundsätzlich überprüft. Konkrete Planungen sind auf den aktuellen Brückenneubau über den Mühlengraben an der B 226 des Landesbetriebs Straßen NRW abzustimmen und Kostenschätzungen sind zu erstellen.

Träger der Maßnahmen/Beteiligte

Stadt Witten in Absprache mit Landesbetrieb Straßenbau NRW, weiteren Eigentümern von Flächen

Maßnahmen

- Anpassung Straßenraum Am Mühlengraben
- Erschließung Nordufer Mühlengraben mit Unterkonstruktion Brücke B 226
- Ausbildung Freisitz und Aussichtsplattform
- Wegweisungselemente
- Informationsmedien

geschätzter Kostenrahmen

rd. 1 Mio. Euro brutto

WITTEN - MUTTENTAL

Kurzbeschreibung und Ausgangslage

Das Muttental in Witten ist ein historischer Landschaftsraum südlich der Ruhr. Es handelt sich um ein kleines Seitental der Ruhr, durch das der Muttenbach führt. Eine besondere Bedeutung kommt dem Muttental im Zusammenhang mit dem Bergbau im Ruhrgebiet zu. Obwohl es keine Belege für die genaue Verortung des ersten Kohlebergbaus an der Ruhr gibt, gilt das Muttental gemeinhin als „Wiege des Ruhrbergbaus“.

Hier liegt die Kohle direkt unter der Erdoberfläche und konnte so schon im Mittelalter mit einfachen Werkzeugen gefördert werden. Die Relikte zahlreicher kleiner und größerer Zechen sind hier auf engem Raum zu finden. Unter ihnen ist eine der ersten Tiefbauzechen, Zeche Nachtigall, die heute Teil des LWL-Industriemuseums ist. Der wirtschaftlich tragfähige Abbau der Kohle war im Muttental zu Beginn des 20. Jahrhunderts abgeschlossen, lediglich in den Krisenzeiten nach den Weltkriegen gab es noch vereinzelt aktive Kleinzechen. Heute ist das Muttental Teil der bekannten Tourismuskulisse im Ruhrgebiet und enthält mit dem LWL-Industriemuseum Zeche Nachtigall einen Ankerpunkt

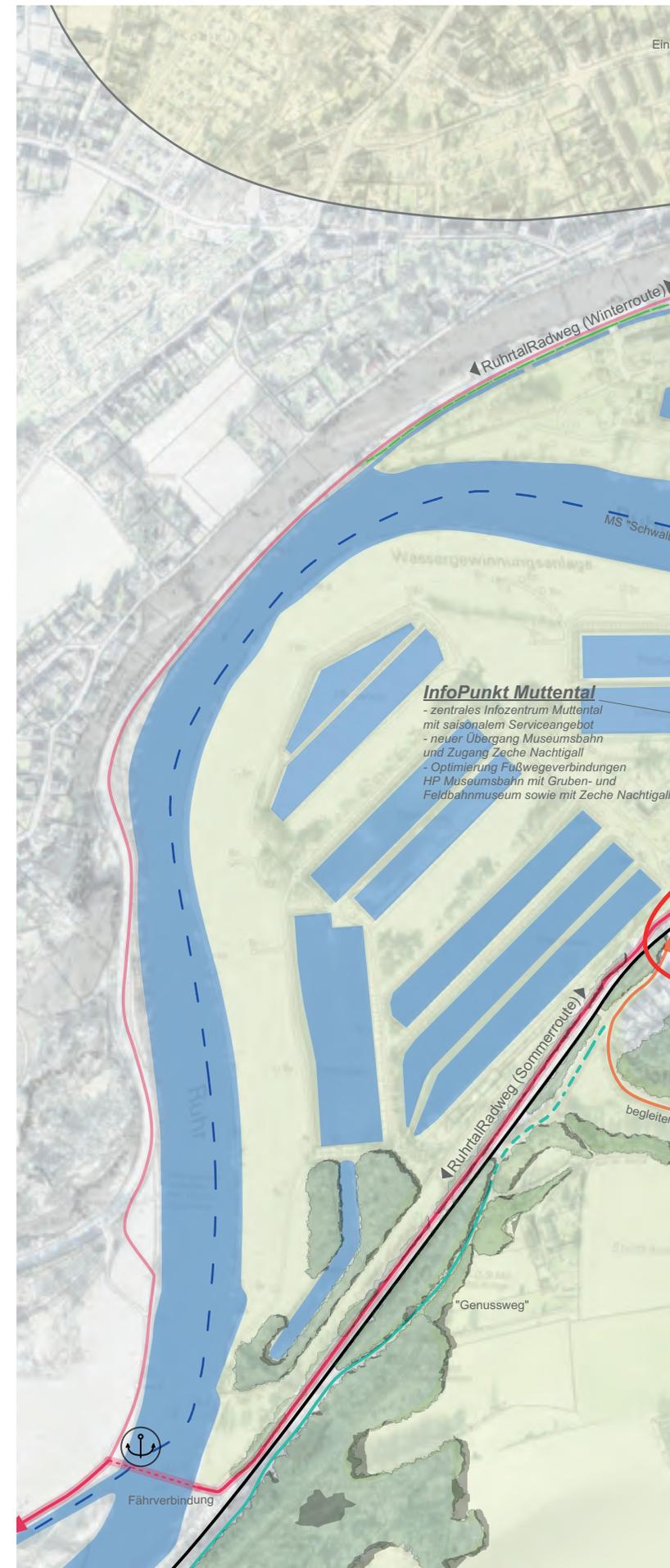
der Route der Industriekultur. Die Zeche Nachtigall und das Muttental sind mit den touristischen Infrastrukturen des RuhrtalRadweges, der Museumseisenbahn, der Personenschiffahrt MS Schwalbe und einem Anleger für Wasserwandernde, bereits gut ausgestattet.

Das LWL-Industriemuseum als Ziel- und Ausgangspunkt für Wanderungen im Geo- und Bergbaupark wird heute über einen rund 1,4 km entfernten Parkplatz angegliedert, für dessen Erreichung Wohngebiete an der Nachtigallstraße durchfahren werden.

Darüber hinaus fehlt die Radwegeanbindung an die Innenstadt und die heutige ÖPNV-Anbindung ist als ungünstig zu bezeichnen. Dem Muttental fehlt es an einem klar definierten, stadtnahen Eingangsbereich. Weiterhin fehlt es an einem Stellplatzangebot für den überörtlichen Verkehr. Die Beschilderung ist verwirrend und die Orientierung durch dichte Gehölzstreifen beeinträchtigt.



Abb. 53 Ringofen Museumsgelände Zeche Nachtigall (Qu.: DTP)



Chancen und Ziele

Zukünftig soll ein repräsentativer, leistungsfähiger Zugang zur Zeche Nachtigall und dem Muttental an der B 226 östlich des Kreisverkehrs die Gästeströme lenken. Hier soll ein zentraler Einstiegs- und Umstiegspunkt mit der Neuanlage einer Bushaltestelle für die Linien 320, 376, SB 38 und NE 17 und 18 in der Herbeder Straße und der Errichtung eines Gäste- und Wohnmobilstellplatzes entstehen. Der Eingangsbereich an der B 226 am Ruhrdeich soll eine offene Gestaltung, gute Orientierungs- und Informationselemente und saisonalen Shuttle-Verkehr für bewegungseingeschränkte Gäste anbieten.

Der Weg zum LWL-Museum wird zum Erlebnis bei dem man mit gezielt freigeschnittenen Blickfenstern den Auenentwicklungsraum sowie den Ruhrlauf von der restaurierten Nachtigallbrücke wahrnehmen kann. An der Nachtigallstraße schließt sich ein Info-Punkt Muttental an, wo über das gesamte Muttental mit seiner Entwicklungsgeschichte, den touristischen Zielen und den touristischen Beteiligten informiert wird.

In der Fortführung könnte man in Zukunft einen neuen Eingangsbereich des LWL-Industriemuseums mit einem Informationszentrum Zeche Nachtigall erreichen.

Der geplante Radweg Emscher-Ruhr-Tour verknüpft mit dem „Fenster in die Geschichte des Ruhrbergbaus“ (Zeche Nachtigall und Geschichtspark Muttental) und dem „Fenster in die Industriegeschichte“ (Entwicklungsfläche Drei-Könige, Bodendenkmal der ehemaligen Steinhauser Hütte) wichtige Zeugen der industriellen Vergangenheit miteinander. Über dessen Präsentationsart wird gegenwärtig mit dem Rat der Stadt Witten diskutiert.



Realisierungszeitraum

2019 -2027

Verknüpfung zu weiteren Projekten

- Ruhrfenster Mühlengraben
- Radweg Emscher-Ruhr-Tour
- RuhrtalRadweg

Planungsstand und weitere Schritte

Die Herrichtung einer Stellplatzanlage wurde auf der Ebene des FNP planungsrechtlich gesichert und die Umsetzungsfähigkeit der Einrichtung ist durch eine Vorplanung überprüft. Momentan erfolgen Abstimmungen mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW für weitere Planungen zur Vorbereitung der Umsetzung.

Träger der Maßnahmen/Beteiligte

Stadt Witten, Landesbetrieb Straßenbau.NRW, LWL, RVR, Ruhrtalbahn

Maßnahmen

- Anlage Parkplatz Ruhrdeich als Gäste- und Wohnmobilstellplatz; inkl. Informations- und Orientierungselemente sowie Bepflanzung
- Anlage Haltestelle Herbeder Straße
- Merkzeichen Kreisverkehr
- Sanierung Nachtigallbrücke (Fertigstellung Frühjahr 2019)
- Verbindung Ruhrerlebnis: Optimierung des Wegeverlaufes und dessen Oberflächen. Informationselemente an besonderen Blickpunkten
- Infopunkt Muttental
- Freischnitt Blickfenster (Ruhr-Auen, LWL-Museum, Zugänge Museumsbahnsteig/Bahnquerung)
- Optimierungen für Wasserwandernde (Abstellanlagen)
- Ausbildung Infozentrum Nachtigall (Information, Service)

geschätzter Kostenrahmen

rd. 3,50 Mio. Euro brutto



Abb. 55 Sanierungsbedürftige Nachtigallbrücke, Blick Richtung LWL-Museum (Qu.: DTP)

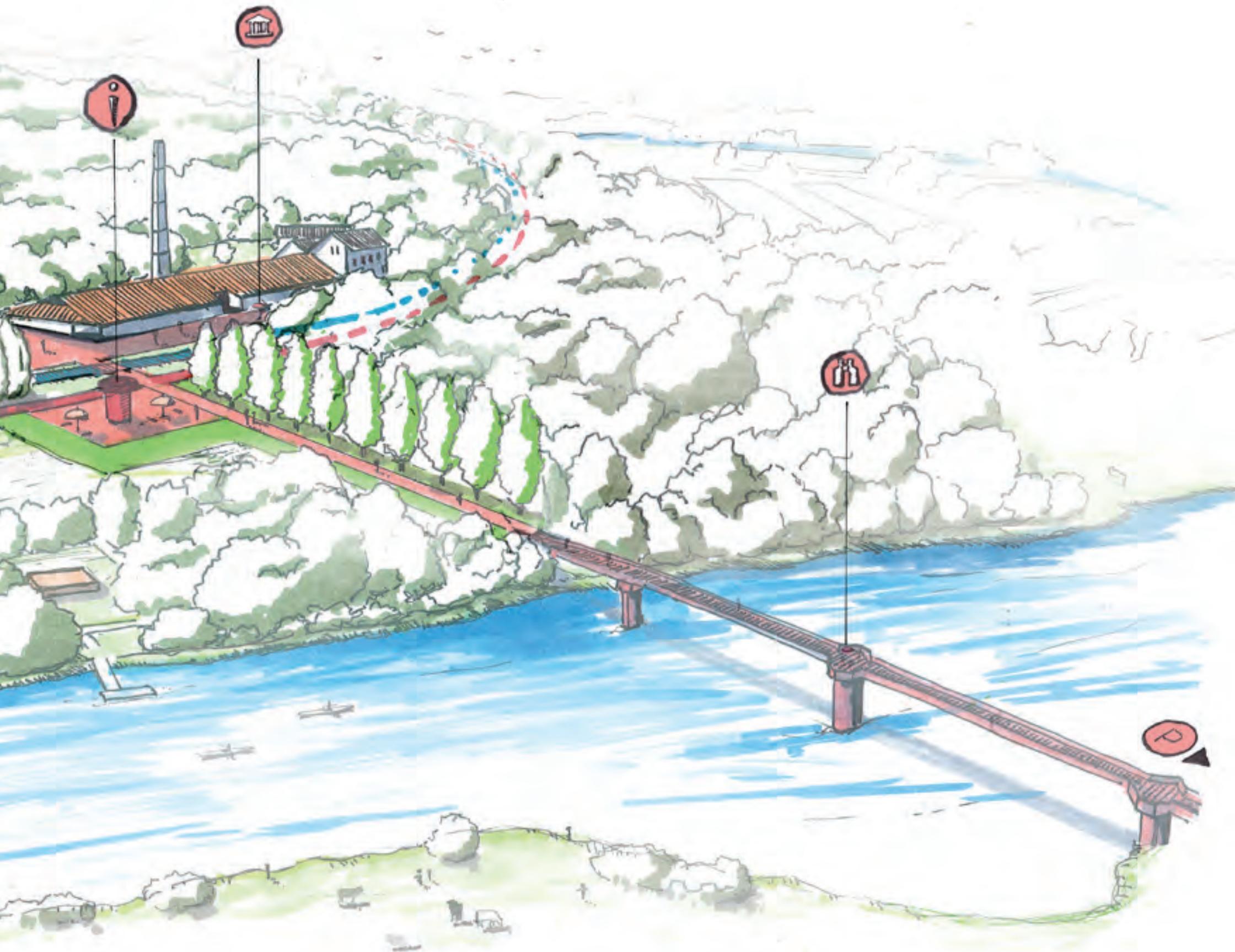


Abb. 56 Schrägluftperspektive zur Entwicklung des Ruhrfensters Muttental (Qu.: DTP)

WITTEN - HAUS HERBEDE

Kurzbeschreibung und Ausgangslage

Der mit seinem historischen Zentrum nahe des Ruhrtals und des Kemnader Sees gelegene Wittener Ortsteil Herbede kann aufgrund der Barrierewirkung von Autobahn, Gewerbebetrieben und den Gleisanlagen der Ruhrtalbahn nicht ausreichend an den Touristenströmen des Ruhrtals und des Kemnader Sees partizipieren. Haus Herbede als ältester Wittener Adelssitz fristet ein wirtschaftlich und erschließungstechnisch schwieriges Dasein.

Um dem entgegenzuwirken, soll zum einen durch eine Öffnung aus dem Ortsteil in die Ruhrwiesen und zum Haus Herbede das „Tor Haus Herbede“ in Gestalt eines großzügigen Weges und einer Sichtachse entwickelt werden. Parallel dazu wird die Situation einen Impuls durch eine private Investition im Bereich Haus Herbede erfahren, die Anlage wird durch eine Erweiterung in Form eines Gästehauses in ihrer Funktion gestärkt werden. Weiterhin ist eine barrierefreie Querungsmöglichkeit der Gleisanlagen der Ruhrtalbahn für zu Fuß gehende und Radfahrende und die Verlegung des heute etwas abseits gelegenen Museumseisenbahn-Haltes Herbede in Richtung des historischen Adelssitzes geplant.

Zudem verläuft ein weiterer Zugang aus dem Ruhrtal in das Herbeder Zentrum auf der historischen Wegeachse über den Engpass der Lakebrücke. Die bestehende Lakebrücke ist nicht ausreichend breit dimensioniert, um Radfahrende vom RuhrtalRadweg, Personen auf Inline-Skates auf dem Rundkurs der Ruhr-In-Line-Trasse des Kemnader Sees und zu Fuß gehende ins Zentrum von Herbede zu führen. Geplant ist als zweiter



Abb. 57 Ruhraue bei Haus Herbede (Qu.: DTP)

Baustein zum Ruhrfenster Herbede, die Zugangssituation an dieser Stelle durch einen ergänzenden Brückenneubau für Radfahrende und Skatende deutlich zu verbessern und zu entschärfen. Darüber hinaus sollen die Zugänge zu den Ufern der Ruhr und zum Kemnader See deutlicher erkennbar und besser akzentuiert werden.

Chancen und Ziele

Dem Herbeder Ortskern mit seinen kulturhistorischen Schätzen und seinem Kleinstadtfliar sollen durch Verzahnung mit den Ruhrauen am Kemnader See über das neu zu schaffende „Tor Haus Herbede“ und durch einen optimierten Haltepunkt der Ruhrtalbahn zusätzliche Gäste zugeführt werden. Die Wirtschaftlichkeit des Adelssitzes Haus Herbede soll zukünftig durch eine ergänzende Hotellerie und Gastronomie verbessert und seine Funktion als Treffpunkt und interessante Anlaufstelle im Stadtteil stabilisiert werden.

Gleichzeitig ist vorgesehen, die Funktion des Stadtteils als touristische Verkehrsdrehscheibe für die Südseite des Kemnader Sees und für den Ein- und Umstieg auf Verkehrsmittel des Umweltverbundes (Ruhrtalbahn, Inlinerbahn, Rad, Kanu, Fahrgastschiffahrt) zu verdeutlichen.

Die Erweiterung der Infrastrukturkapazitäten für touristisch Nutzende und Naherholungssuchende im Bereich der Lakebrücke durch einen zusätzlichen Brückenbau soll die bestehenden Konflikte zwischen den unterschiedlichen Zielgruppen im Ruhrtal entzerren und zur verbesserten Verbindung zwischen den Ufern im Ruhrtal und dem Ortskern von Herbede beitragen.

Ziel sämtlicher Maßnahmen ist eine Steigerung der Wahrnehmung des Ortsteils als attraktives Naherholungs- und touristisches Ziel und damit die Stärkung seines Zentrums.

Realisierungszeitraum

2020 – 2026

Verknüpfung zu weiteren Projekten

- RuhrtalRadweg
- Museumsbahnen
- Ruhrtalwasserstraße

Planungsstand und weitere Schritte

Tor Haus Herbede:

Es liegt eine Prinzipskizze zur Aufwertung der gesamten Wegeachse vor, die durch eine entsprechende Planung zu konkretisieren ist. Eine Planung für den barrierefreien Bahnübergang und die Verlegung des Bahnsteigs wird aktuell von der Stadt Witten mit den beteiligten Behörden, den Eigentümern und Nutzern der Eisenbahnstrecke abgestimmt. Danach sind Planungs- sowie Genehmigungsunterlagen zu erstellen, anteilig Grunderwerb zu tätigen und anschließend das Verfahren durchzuführen. Darüber hinaus werden die Planungen zur Erweiterung von Haus Herbede durch ein Gästehaus in der Abstimmung mit der Denkmalbehörde vorangetrieben.

Lakebrücke:

Zum zusätzlichen Neubau einer Brücke sind konkrete Planungen zum verkehrstechnischen Start- und Zielpunkt des Bauwerks und zum Trassenverlauf, zur technischen Bauausführung mit Kostenschätzungen und zur Durchführung eines Genehmigungsverfahrens zu erstellen. Voraussichtlich ist vor der Ausführung Grunderwerb zu tätigen.

Träger der Maßnahmen/Beteiligte

Tor Haus Herbede:

Stadt Witten, Freizeitgesellschaft Metropole Ruhr GmbH (FMR), RVR, TouristikEisenbahnRuhrgelände GmbH (TER), Bezirksregierung Arnsberg, private EigentümerInnen

Lakebrücke:

Stadt Witten, private EigentümerInnen

Maßnahmen

Tor Haus Herbede:

- Gestaltung eines Eingangstores zum Kemnader See
- Barrierefreier Umbau Bahnübergang
- Verfüllung vorhandener Fußgängertunnel
- Errichtung neuer Bahnsteig

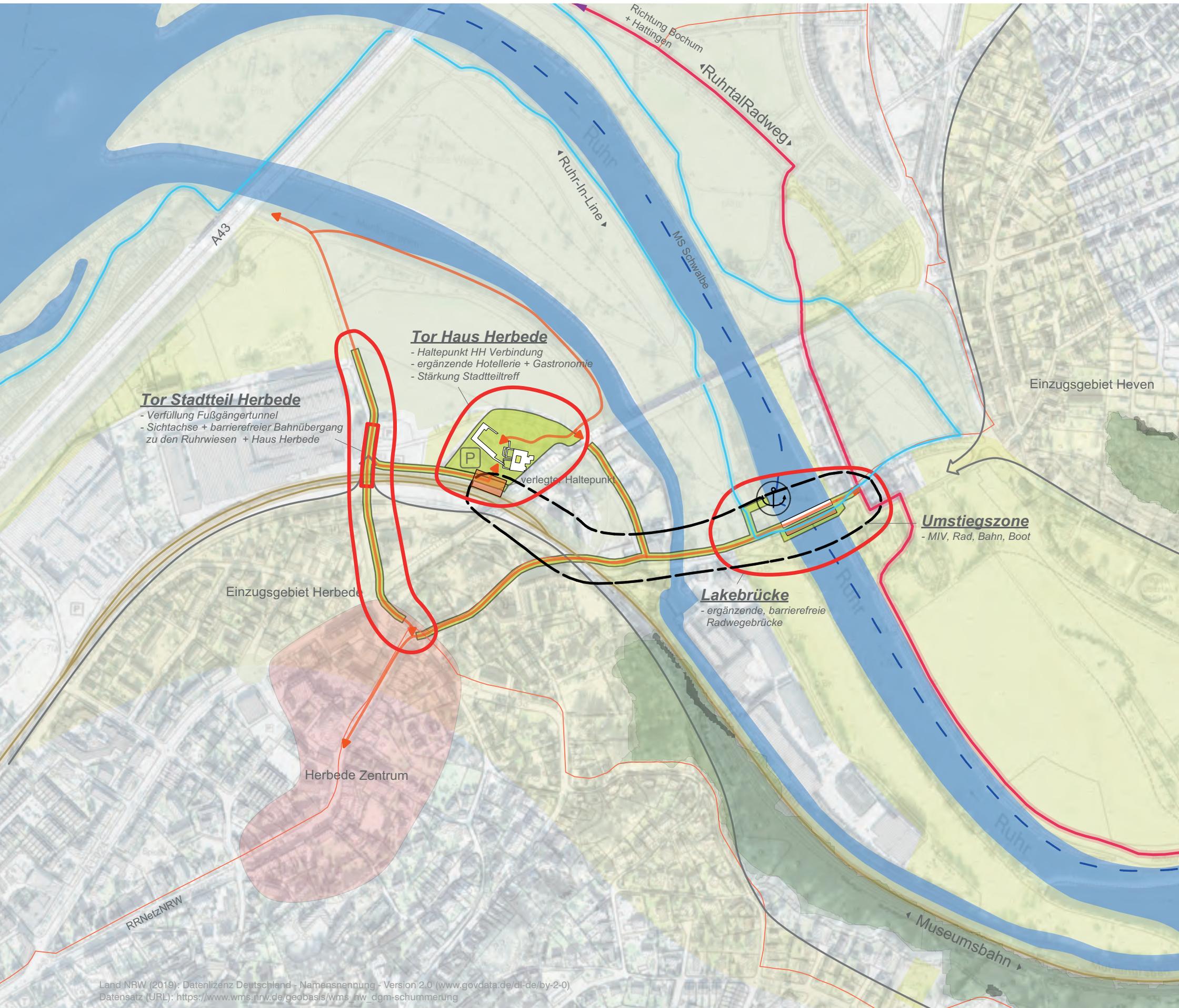
Lakebrücke:

- Errichtung einer barrierefreien Parallelbrücke

Geschätzter Kostenrahmen

Tor Haus Herbede: rd. 1,0 Mio. Euro brutto

Lakebrücke: rd. 3,0 Mio. Euro brutto



Tor Stadtteil Herbede

- Verfüllung Fußgängertunnel
- Sichtachse + barrierefreier Bahnübergang zu den Ruhrwiesen + Haus Herbede

Tor Haus Herbede

- Haltepunkt HH Verbindung
- ergänzende Hotellerie + Gastronomie
- Stärkung Stadtteiltreff

Umstiegszone

- MIV, Rad, Bahn, Boot

Lakebrücke

- ergänzende, barrierefreie Radwegebrücke

Land NRW (2019): Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)
Datensatz (URL): https://www.wms.nrw.de/geobasis/wms_nw_dgm-schummerung

Abb. 58 Entwicklungsskizze Ruhrfenster Haus Herbede (Qu.: DTP auf Grundlage Land NRW)

HATTINGEN - GETHMANNSCHER GARTEN UND HISTORISCHER ORTSKERN BLANKENSTEIN

Kurzbeschreibung und Ausgangslage

Bei dem Gethmannschen Garten in Hattingen-Blankenstein handelt es sich um einen historischen Landschaftsgarten, der 2008 unter Denkmalschutz gestellt wurde. Eingebettet in den historischen Ortskern Blankenstein (Mitglied in der Arbeitsgemeinschaft Historischer Stadt- und Ortskerne in Nordrhein-Westfalen) stellt dieses Ensemble ein besonderes Kleinod im Ruhrtal dar. Den Ausgangspunkt der Entstehung des heutigen Hattinger Stadtteils Blankenstein bildet die Errichtung der mittelalterlichen Höhenburg 1227 auf dem „blanken Stein“ durch die Grafen von der Mark. Sie wurde als Verwaltungssitz des Amtes Blankenstein und zur Sicherung des neu gewonnenen Territoriums nach der Zerstörung der Isenburg bei Hattingen erbaut. Unterhalb der Burg entstand die Freiheit Blankenstein als Ansiedlung von Handwerkern und Dienstmännern - der heutige Ortsteil Blankenstein mit zahlreichen Fachwerkhäusern. Textilindustrie, Bergbau und Eisenverarbeitung bildeten die wirtschaftliche Basis Blankensteins ab dem 18. Jahrhundert. Zu nennen sind hier insbesondere die Familie Gethmann mit Tuchweberei, Kohlenhandel und Werft, die Gründung der Halbbach-Hämmer 1804 sowie 1848 der Seilwerke Puth.

Blankenstein beheimatet eine besondere Kombination von Baudenkmalern, einem herausragenden Gartendenkmal sowie Relikten der Industrialisierung. Mit dem Projekt sollen die Freizeit- und Tourismusangebote in Blankenstein gestärkt und weiterentwickelt, insbesondere der Ortskern als touristischer Ankerpunkt etabliert sowie die lokale Gastronomie und Kultureinrichtungen (unter anderem Stadtmuseum) gefördert werden. Der Gethmannsche Garten, den die Stadt Hattingen ab 2019 entsprechend seiner historischen Grundzüge aufwertet, soll besser in die angrenzenden Ortsteile und das Ruhrtal eingebunden werden.

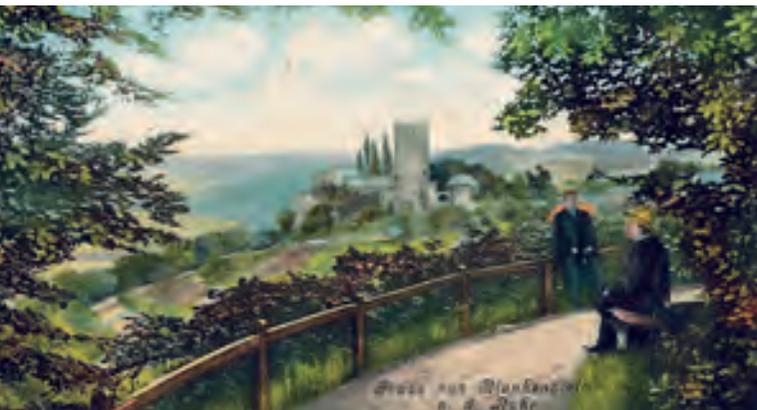


Abb. 59 Historische Grußkarte mit Blick auf Blankenstein (Qu.: Stadt Hattingen)

Chancen und Ziele

Aktuelle Maßnahme: Parkpflegewerk umsetzen

Der Gethmannsche Garten, vom Blankensteiner Kommerzienrat Carl Friedrich Gethmann ab 1808 errichtet, wurde im Stil eines englischen Landschaftsgartens angelegt. Es handelt sich um eine der ersten öffentlich zugänglichen Parkanlagen im Ruhrgebiet. Allerdings bedarf der Park einer Herausarbeitung der historischen Bezüge und Elemente und ihrer Inszenierung. Zu diesem Zweck wurde 2017 ein Pflegewerk erarbeitet, das neben einer Dokumentation der historischen und gestalterischen Entwicklung des Parks einen Maßnahmen- und Pflegeplan beinhaltet. Auf dieser Basis erfolgt ab 2019 eine denkmalgerechte Sanierung des Parks mit Wiederherstellung der gärtnerischen Elemente, einer Sanierung der Mauern und Wege sowie der Erneuerung von Bänken und Geländern. Die Umsetzung des Parkpflegewerkes wird derzeit im Vorgriff auf das IGA-Projekt vorbereitet.

Erste Entwicklungsstufe: Zugänge gestalten

Die Eingänge in den Gethmannschen Garten liegen versteckt in der zweiten Reihe hinter der Randbebauung, dem Friedhof oder im Gemeindegewald. Eine Neugestaltung der Parkeingänge sowie eine bessere Anbindung des Parks an das touristische Leitsystem ist notwendig, um im Stadtteil präsenter zu sein und den Zugang zu erleichtern. Es bedarf der Schaffung einer intuitiven Wegeführung sowie einer attraktiven Gestaltung der Eingangsbereiche. Dies gilt insbesondere für den Übergang zum historischen Ortskern und dem Stadtmuseum sowie zur Burg und Freiheit.

Zweite Entwicklungsstufe: Anbindung an die Stadtteile verbessern

Der Gethmannsche Garten und der historische Ortskern sind bislang nicht oder unzureichend an die überregionalen touristischen Verkehrsnetze (RuhrtalRadweg, Museumsbahn) wie auch an die benachbarten Hattinger Stadtteile mit deren Sehenswürdigkeiten (Altstadt Hattingen, LWL-Industriemuseum Henrichshütte, Gartenstadt Hüttenau und Denkmalbereich Müsendrei) angebunden. Erforderlich ist ein Ausbau und eine Verknüpfung der unterschiedlichen Fuß- und Radwegeverbindungen (unter anderem durch die „Belvedere-Route“). Die Gästeparkplätze im Ortskern sind neu zu ordnen bzw. auszubauen.

Realisierungszeitraum

2019 – 2025

Verknüpfung zu weiteren Projekten

- RuhrtalRadweg
- Museumsbahnen
- Ruhrhöhenweg

Planungsstand und weitere Schritte

2017 wurde ein Parkpflegewerk erstellt und vom Rat der Stadt zur Umsetzung beschlossen. Die Sanierung des Parkes beginnt in 2019. Konzepte zur Optimierung der Zugänge und Anbindungen sollen ab 2020 erarbeitet werden.

Träger der Maßnahmen/Beteiligte

Stadt Hattingen, Bürgerschaft Blankenstein

Maßnahmen und Kosten

Aktuelle Maßnahme: Parkpflegewerk umsetzen

Erste Entwicklungsstufe: Zugänge gestalten

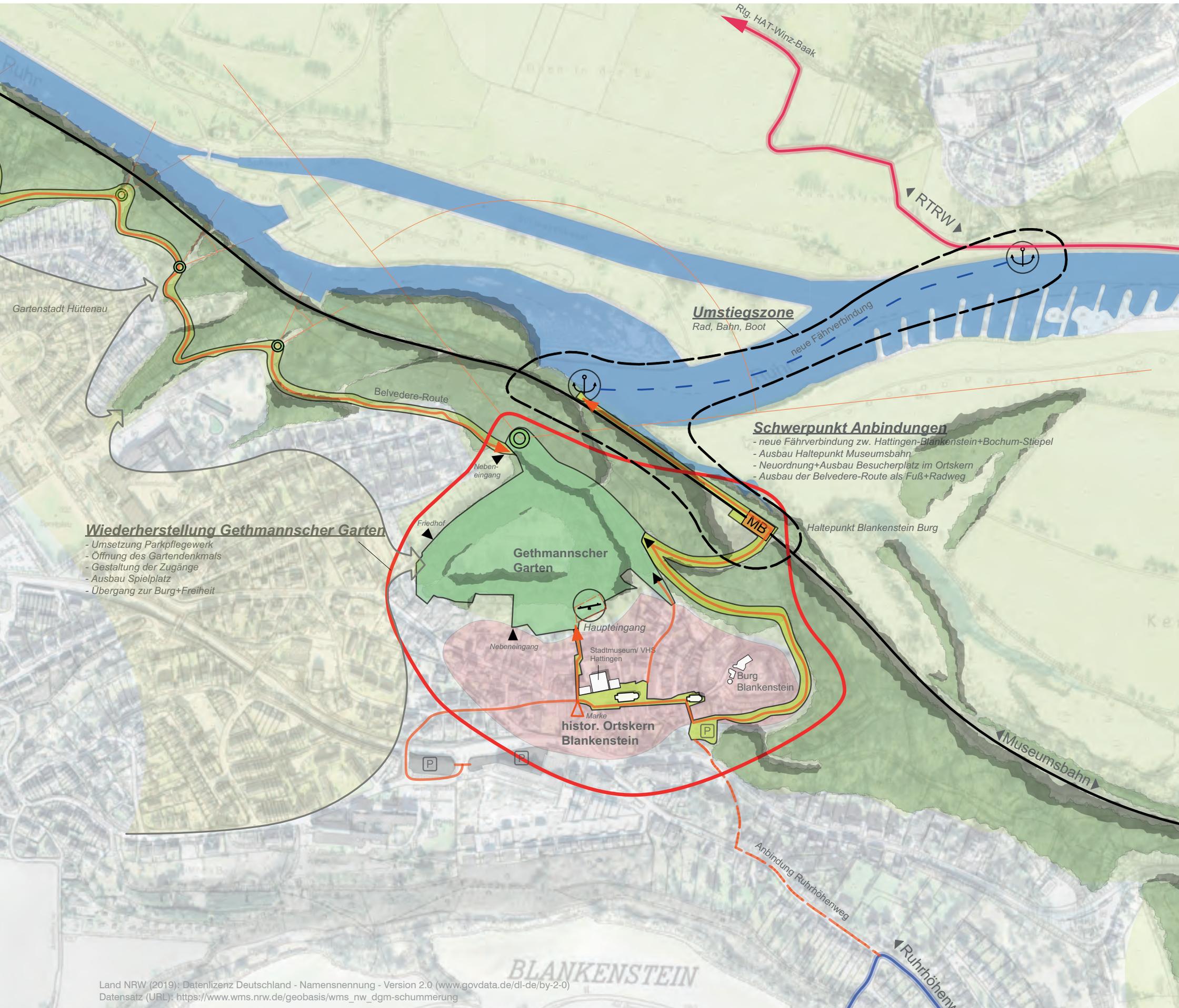
- Durchgang Stadtmuseum
- Neugestaltung jetziger Haupteingang
- Gestaltung „Bühne“
- Aufwertung/Ausbau Spielplatz
- Übergang zur Burg und Freiheit und den weiteren Anschlüssen
- Informations- und Beschilderungskonzept

Zweite Entwicklungsstufe: Anbindung an die Stadtteile verbessern

- Ausbau Haltestelle Ruhrtalbahn und geplante Fähre
- Ausbau Fuß- und Radwegenetz zu den benachbarten Stadtteilen: „Belvedere-Route“ zum RuhrtalRadweg, Verbindungen zum LWL-Industriemuseum Henrichshütte, zum historischen Stadtkern Hattingens, nach Holthausen sowie nach Witten/Haus Kemnade
- Neuordnung und Ausbau Besucherparkplätze im Ortskern (vor allem Parkplatz Im Tünken)
- Wegeleitsystem

geschätzter Kostenrahmen

rd. 1,0 Mio Euro brutto (zuzüglich 360.000 Euro aktuell für die Umsetzung des Parkpflegewerkes; Fördermittel sind hierfür beim Land beantragt)



Wiederherstellung Gethmannscher Garten

- Umsetzung Parkpflanzwerk
- Öffnung des Gartendenkmals
- Gestaltung der Zugänge
- Ausbau Spielplatz
- Übergang zur Burg+Freiheit

Umsiegszone
Rad, Bahn, Boot

Schwerpunkt Anbindungen

- neue Fährverbindung zw. Hattingen-Blankenstein+Bochum-Stiepel
- Ausbau Haltepunkt Museumsbahn
- Neuordnung+Ausbau Besucherplatz im Ortskern
- Ausbau der Belvedere-Route als Fuß+Radweg

Land NRW (2019): Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)
Datensatz (URL): https://www.wms.nrw.de/geobasis/wms_nw_dgm-schummerung

Abb. 60 Entwicklungsskizze Gethmannscher Garten (Qu.: DTP auf Grundlage Land NRW)

HATTINGEN - HENRICHSFORUM

Kurzbeschreibung und Ausgangslage

Ausgehend vom Industriemuseum des Landschaftsverbandes Westfalen-Lippe (LWL) soll auf dem Areal der Henrichshütte ein kultureller Knotenpunkt entstehen, der die städtischen Kultur- und Bildungsaktivitäten bündelt, städtisches Leben zur Henrichshütte verlagert und die Achse zwischen Ruhrtal und historischer Altstadt belebt. Es wird erwartet, dass über naheliegende Synergien mit den Aktivitäten des LWL-Industriemuseums auch überregional deutlich mehr Geltung für den Standort erzielt wird. Für diesen Zweck eignet sich in herausragender Weise das denkmalgeschützte Gebäude Werksstraße 40, früher Sitz der Verwaltung der Thyssen-Henrichshütte ("Das Hirn der Hütte").

Das Vorhaben ist eingebettet in den Gewerbe- und Landschaftspark Henrichshütte, der ideale Möglichkeiten bietet, Radgäste sowohl an das Industriemuseum und das Henrichsforum, als auch an das Feuerwehrmuseum heranzuführen. Die überregional bekannte Altstadt Hattingens ist von hier aus auf attraktiven Geh- und Radwegen durch den Landschaftsteil des Gewerbeparks zu erreichen. Der Standort liegt innerhalb der Gebietskulisse „Städtebaulicher Denkmalschutz – historische Innenstadt Hattingen“.

Die Stadt Hattingen hat gemeinsam mit dem Landschaftsverband Westfalen-Lippe unter Beteiligung ihrer Bevölkerung einen Kulturentwicklungsplan (KEP) erstellt, den der Rat der Stadt im Oktober 2015 verabschiedete. Eines der Ziele des

Hattinger KEP ist ein multifunktional nutzbares Kultur- und Bildungszentrum, das es allen Menschen ermöglicht, ihre kulturellen Vorhaben zu verwirklichen und als zentrale Plattform für einen kreativen und aktionsreichen Austausch dient.

Chancen und Ziele

Hauptbestandteil des Zentrums ist der zentrale Veranstaltungsort der vhs Hattingen mit dem Schwerpunkt auf Kreativ- und Integrationskursen sowie kulturellen Veranstaltungen.

Ein Tagungs- und Seminarzentrum ergänzt das Raumangebote des Museumsstandorts. Temporär freie Schulungsräume der vhs sind für Dritte anmietbar. Zur Anbindung der Freien Szene sollen Räume für (Kultur-) Vereine sowie für Kulturschaffende zur Verfügung stehen. Der Bedarf an Ateliers und Nähe zu anderen Kulturschaffenden ist groß. Proberäume für Theatergruppen könnten den erkennbaren Bedarf in der Stadtgesellschaft decken und kulturelle Laienprojekte fördern.

Die landesweit beachteten guten Erfahrungen mit dem Engagement Freiwilliger der Hattinger Ehrenamtsagentur und des Bürgerzentrums Holschentor werden hier eingebracht. Ein Veranstaltungsraum für ca. 200 Personen bildet eine Bedarfsschnittmenge zum Museumsstandort wie auch zu Tagungszentrum und vhs. Ein Teil des Gebäudes kann für Existenzgründende (Kultur- und Kreativwirtschaft) vorgehalten werden.

Realisierungszeitraum

2020 – 2025

Verknüpfung zu weiteren Projekten

- RuhrtalRadweg
- RuhrPromenade
- Museumsbahnen

Planungsstand und weitere Schritte

In den nächsten Schritten wird das inhaltliche und bauliche Konzept fortgeschrieben und geschärft. Dabei werden Bau- und Betriebskosten ermittelt und Finanzierungs- bzw. Fördermöglichkeiten abgeklärt. Organisatorische Aspekte der Umsetzung und der Trägerschaft müssen zwischen den Beteiligten weiter konkretisiert werden.

Träger der Maßnahmen/ Beteiligte

Trägerschaft: Das Henrichsforum Hattingen ist ein Vorhaben, das gemeinsam vom Landschaftsverband Westfalen-Lippe und der Stadt Hattingen umgesetzt werden soll.

Weitere Beteiligte: Freie Kulturträger, Kulturschaffende, Existenzgründende der Kultur- und Kreativwirtschaft.

Maßnahmen und Kosten

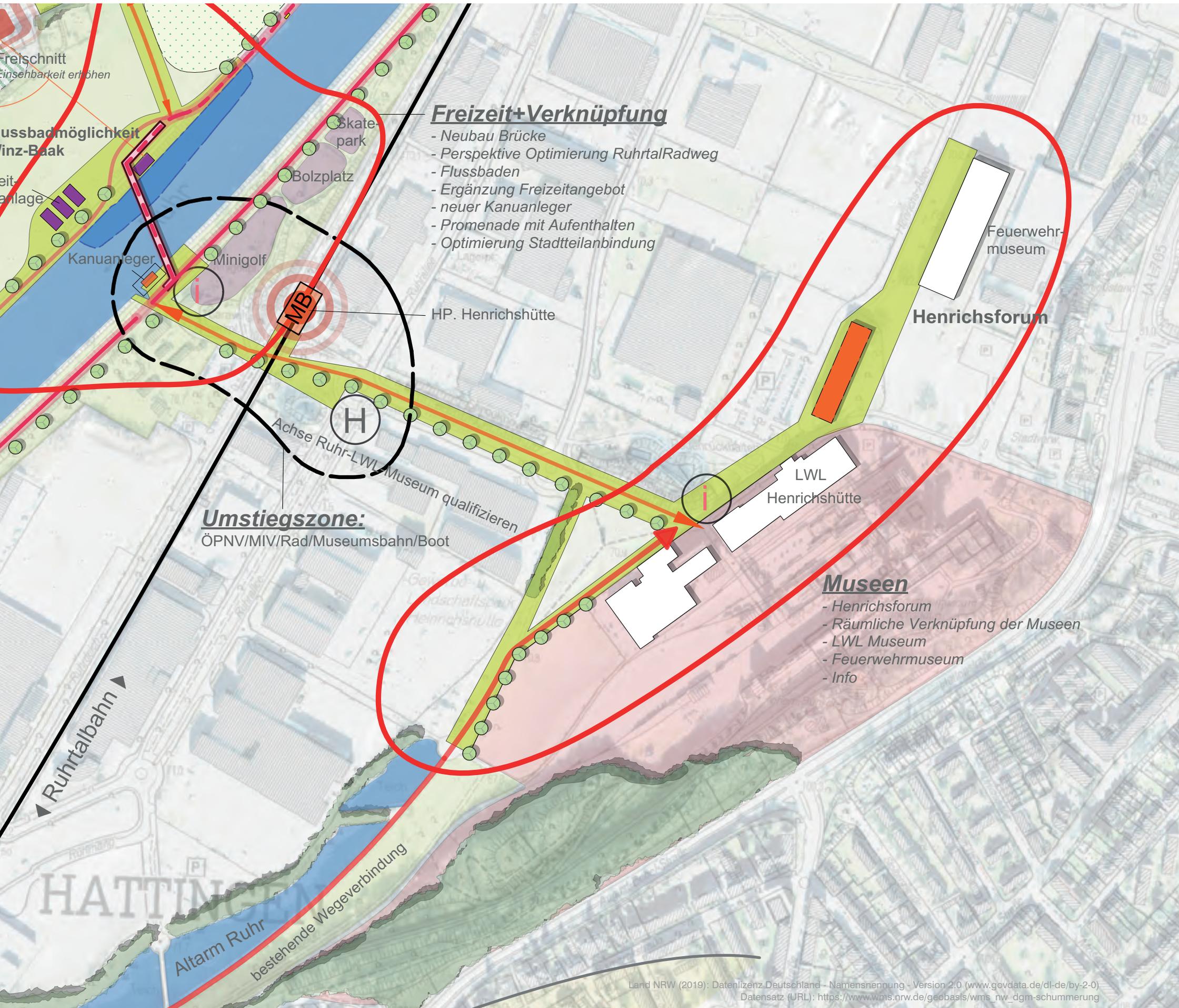
- Rückbau und Entkernung
- Instandsetzung und Herrichtung
- Kanalsanierung und Außenanlagen

geschätzter Kostenrahmen

rd. 7,50 Mio. Euro brutto



Abb. 61 Denkmalgeschützte Gebäude Werkstraße 40, Hattingen (Qu.: DTP)



Land NRW (2019): Datenlizenz Deutschland – Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)
 Datensatz (URL): https://www.wms.nrw.de/geobasis/wms_nw_dgm-schummerung

Abb. 62 Entwicklungsskizze Henrichsforum (Qu.: DTP auf Grundlage Land NRW)

HATTINGEN - RUHRPROMENADE WINZ-BAAK

Kurzbeschreibung und Ausgangslage

Dem Hattinger Innenstadtbereich und dem Stadtteil Winz-Baak fehlt trotz der räumlichen Nähe der direkte Bezug zur Ruhr mit ihren Auen und Freizeitangeboten. Die meist baulichen Zäsuren längs des Flussraums erschweren die Verbindung der Wohnstandorte in Winz-Baak und der Altstadt mit der Ruhr.

Der Ruhrauenbereich bietet wesentliches landschaftliches Potenzial für den Stadtteil und die Gesamtstadt. Er ist zugleich ein wichtiger Bestandteil des Freiraumverbunds. Der Auenbereich bietet mit seiner Weite, der Luft, dem Licht und schließlich dem Wasser einen wohltuenden Kontrast zur Enge der Stadt. Die Freiraumqualität

kann in diesem Bereich des Ruhrtals deutlich besser herausgearbeitet werden. In Verbindung mit landschaftsgestaltenden Aufwertungen im Bereich der Ruhrwiesen soll eine neue Ruhrpromenade mit öffentlichen Aufenthalts- und Freizeitmöglichkeiten geschaffen werden. Dabei ist die Funktion der Auen als Retentionsflächen aufrecht zu erhalten.

In einer optionalen zweiten Entwicklungsstufe bietet die Errichtung eines Ruhrstegs die Möglichkeit, die vorhandenen und neu geschaffenen Angebote besser anzubinden und neue Wegeverbindungen für zu Fuß Gehende und Radfahrende zu erschließen.

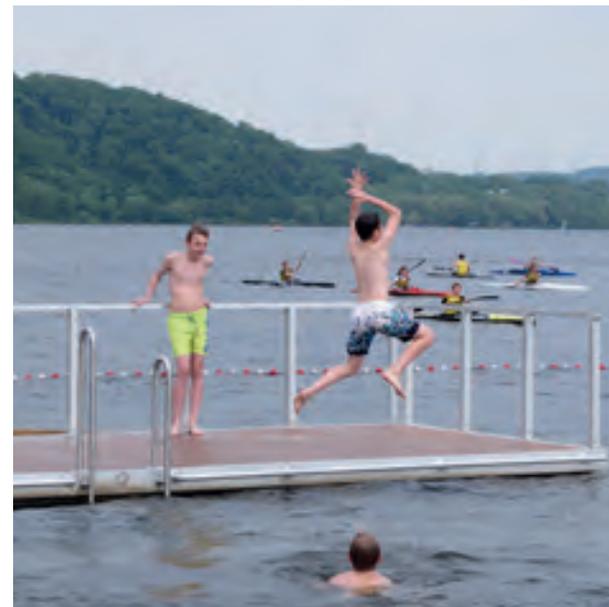
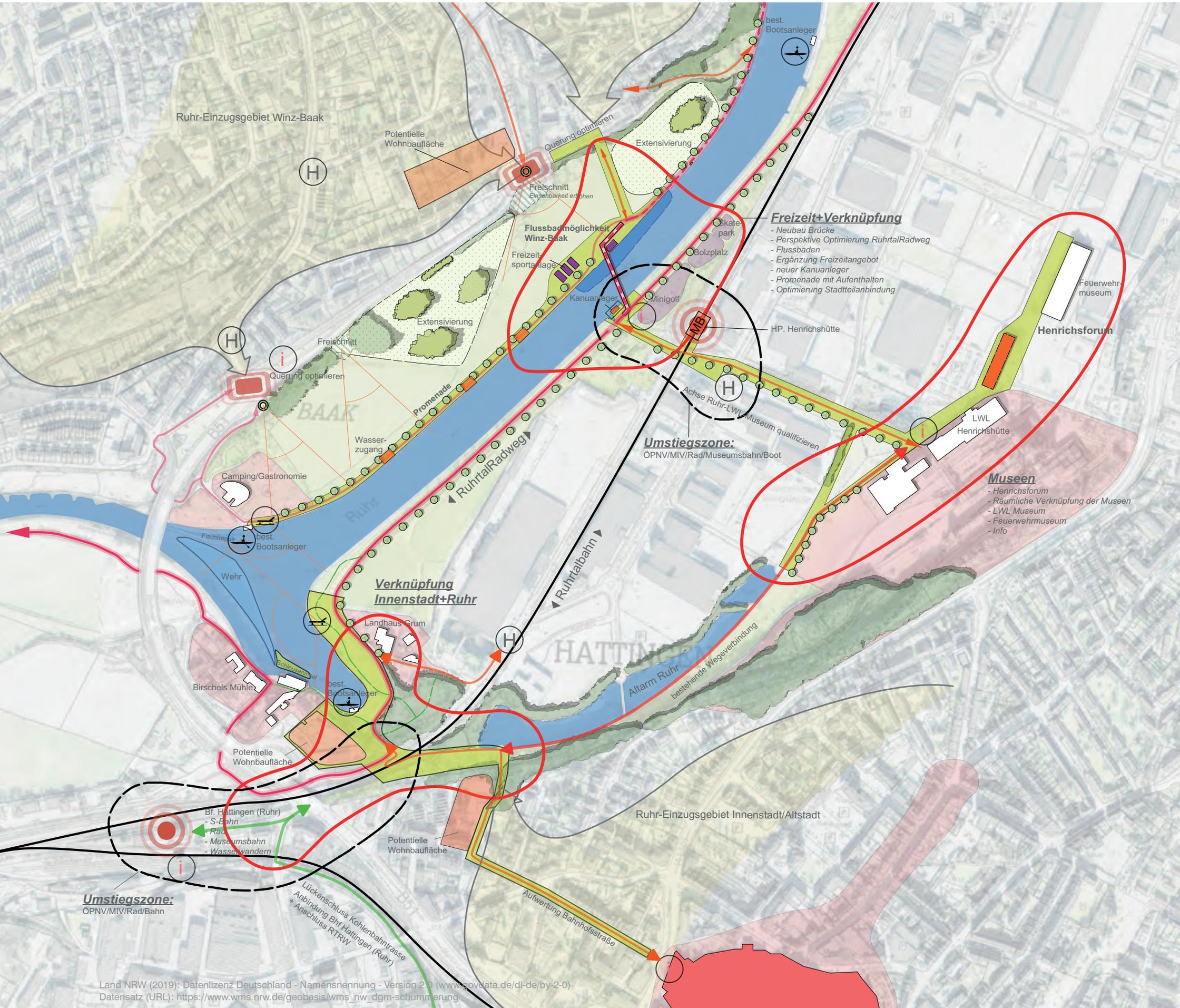


Abb. 63 Imagebild Flussbaden (Qu.: DTP)



Abb. 64 Ruhr-Altarm bei Birschels Mühle (Qu.: DTP)



Land NRW (2019): Datenlizenz Deutschland - Namensnennung - Version 2.0 (www.govdata.de/dl-de/by-2-0)
 Datensatz (URL): https://www.wms.nrw.de/geobasis/wms_nw_dgm-schummerung

Abb. 65 Entwicklungsskizze Ruhrpromenade Winz-Baak (Qu.: DTP auf Grundlage Land NRW)

Chancen und Ziele

Im Bereich des nördlich entlang der Ruhr verlaufenden Fuß- und Radwegs soll eine Promenade angelegt werden, die zum Flanieren und Verweilen einlädt. Außerdem sollen Teile der Ruhrwiesen ohne Beeinträchtigung der Retentionsfunktion zu einer multifunktionalen Freizeitwiese gestaltet und Blickbeziehungen vom Siedlungsbereich zu den Ruhrauen hergestellt werden. Entlang der Promenade sollen uferbegleitende Baumreihen gepflanzt werden. Einzelne Treppenanlagen bis in die Ruhr dienen dem Aufenthalt und bieten einen direkten Zugang zur Ruhr. Gleichzeitig bieten sie eine Anlegezone für Wasserwandernde.

Teile der Ruhraue sollen bewusst extensiviert werden, um einen Ausgleich zwischen intensiver Erholungsnutzung und natürlichen Ruhezeiten herbeizuführen und gleichzeitig das Landschaftsbild aufzuwerten.

Neben der Ausgestaltung einer Ruhrpromenade ist die Anbindung von der Ruhr an das LWL-Museum Henrichshütte mit dem geplanten Henrichsforum (siehe eigener Projektsteckbrief) zu optimieren. Insbesondere im Bereich der Minigolfanlage und des Wohnmobilstellplatzes ist die Anbindung klarer und direkter herauszuarbeiten. Die Verbesserung dieser Verbindung dient zugleich der Anbindung der Innenstadt an die Ruhr. Ebenfalls wichtig ist eine Optimierung der Anbindung zum Bahnhof Hattingen als wichtige Umstiegszone und möglicher Anbindung an den Radweg der Kohlenbahn-Trasse (siehe eigener Projektsteckbrief).

Die zweite Entwicklungsstufe beinhaltet insbesondere die Errichtung eines Ruhrstegs auf Höhe der bestehenden Minigolfanlage. Die Möglichkeit für zu Fuß Gehende und Radfahrernde, in diesem Bereich die Ruhr zu queren, bietet dem Ortsteil Winz-Baak eine attraktive Anbindung an die Altstadt. Zudem bieten sich Möglichkeiten zur weiteren Attraktivierung der Wegeführung des RuhrtalRadweges. In Verbindung mit den beiden bestehenden Ruhrbrücken kann der Hattinger Loop, eine Aktiv-Runde (Aktiv8) mit angegliederten Fitnesspunkten entstehen. Im direkten Umfeld der neuen Brücke besteht die Möglichkeit, die bislang nur südlich der Ruhr vorhandenen Freizeiteinrichtungen (Minigolf, Bolzplatz, Skate-Anlage etc.) durch Angebote auf der nördlichen Ruhrseite zu ergänzen.

Realisierungszeitraum

2020 – 2025

Verknüpfung zu weiteren Projekten

- Museumsbahnen
- RuhrtalRadweg (mit Kohlenbahn-Trasse)
- Ruhr als touristische Wasserstraße
- Henrichsforum

Planungsstand und weitere Schritte

Im Rahmen eines Planungsauftrags müssen die einzelnen Projektideen herausgearbeitet und weiterentwickelt werden. Dabei ist die Zweistufigkeit der Bausteine zu berücksichtigen.

Träger der Maßnahmen/Beteiligte

Stadt Hattingen, RVR, RTG, Ruhrtalbahn, Ruhrverband

Maßnahmen

1. Entwicklungsstufe:

- Anlage uferbegleitender Baumpflanzungen
- Anlage Wasserzugänge einschließlich Ausstattung
- Extensivierung von Grünlandbereichen einschließlich Aufforstungen
- Gestaltung Ufer Altarm mit Aufenthaltsangeboten
- Konzeption und Ausführung Informations- und Leitsystem
- Flussbadestelle Winz-Baak einschließlich Wegeanbindung und -verlegung, Freizeitanlagen und einem Anleger, Wasserwandern am Südufer

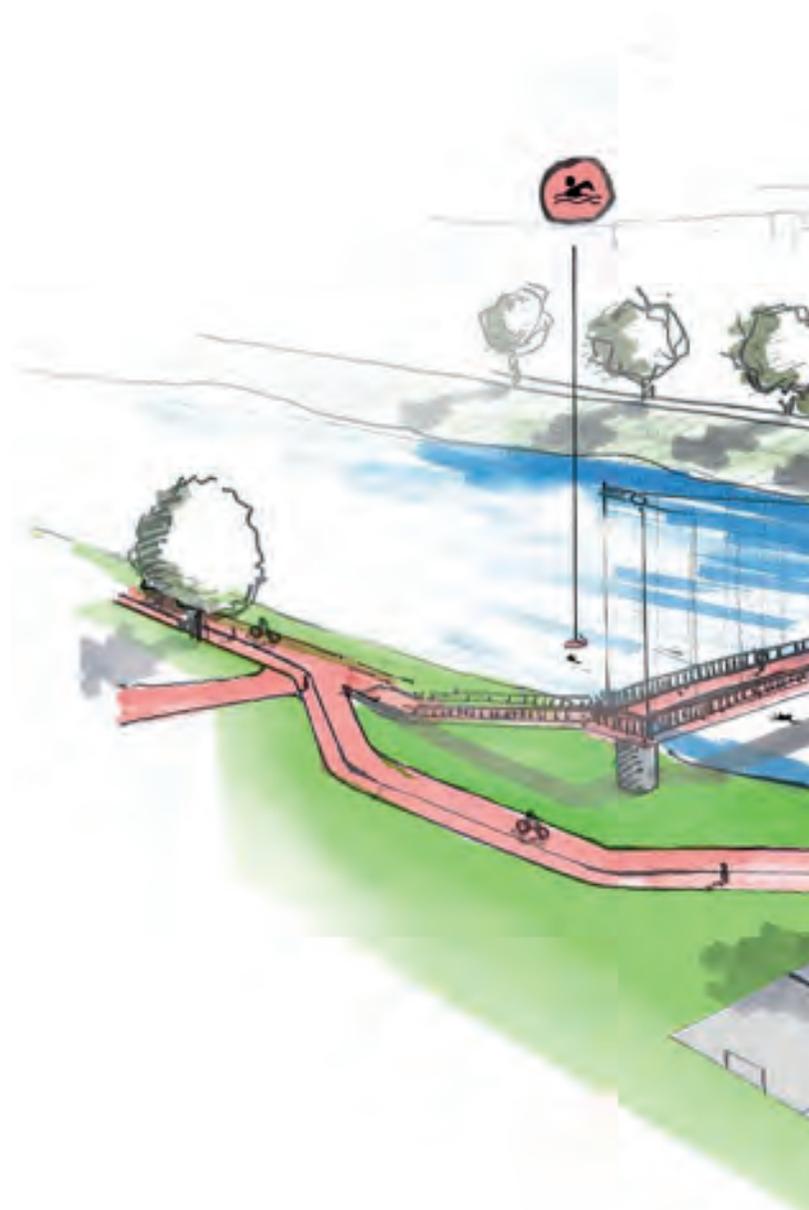
2. Entwicklungsstufe:

- Brückenschlag Ruhr
- Hattinger Loop | Aktiv-8

geschätzter Kostenrahmen

rund 5,0 Mio Euro brutto, davon:

1. Entwicklungsstufe: rund 3,0 Mio Euro brutto
2. Entwicklungsstufe: rund 2,0 Mio Euro brutto



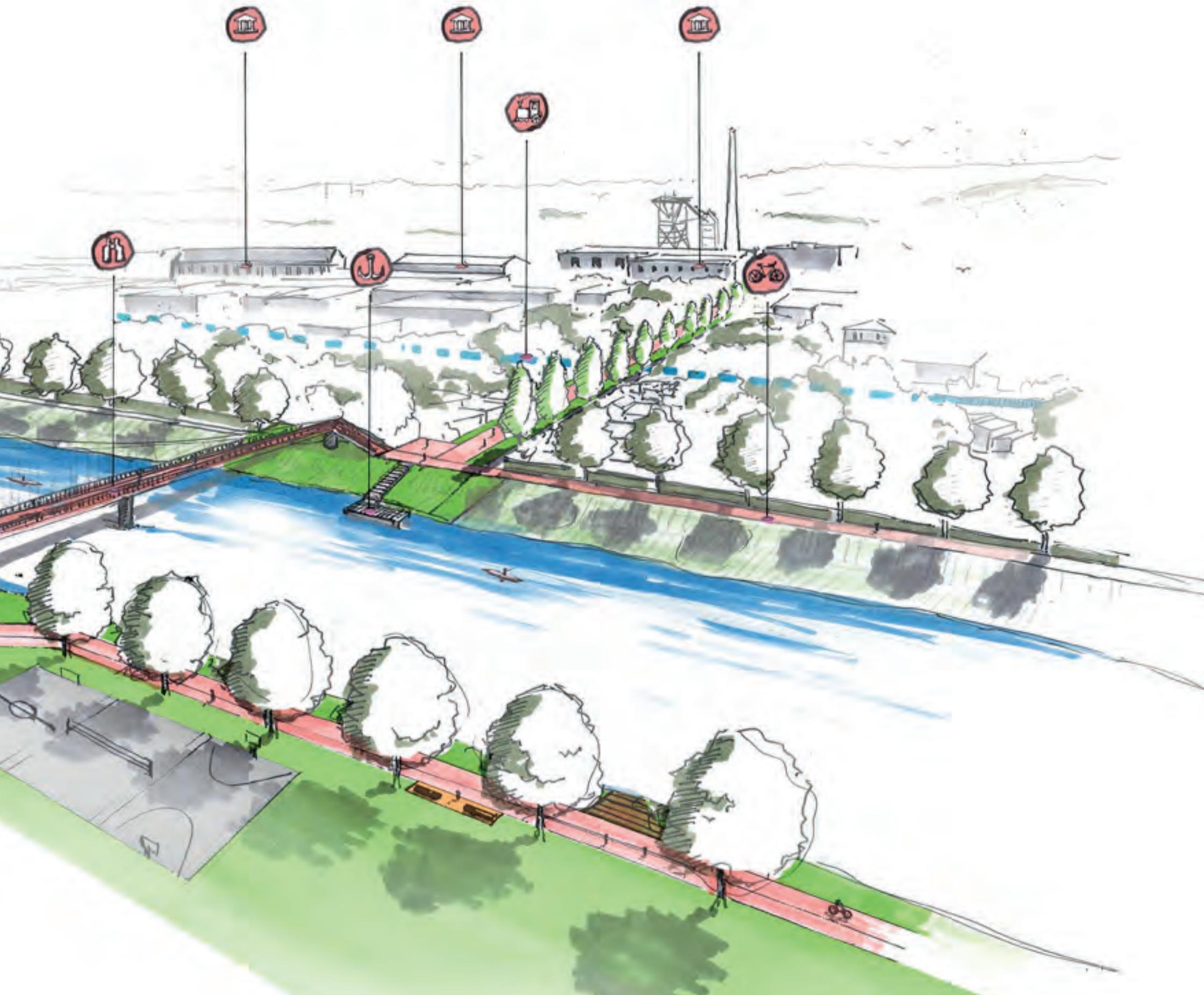


Abb. 66 Schrägluftperspektive zur Entwicklung der Ruhrpromenade Winz-Baak (Qu.: DTP)

AUSBLICK UND UMSETZUNG

Die vorliegende Studie zeigt die Entwicklungspotenziale der Flusslandschaft Mittleres Ruhrtal auf. In einer gemeinsamen Sitzung der Planungsausschüsse der vier Städte am 13.9.2018 ist die Studie vorgestellt und als Grundlage der weiteren Arbeit beschlossen worden.

Gemeinsamer Ratsbeschluss:

Entwicklungsstudie "Flusslandschaft Mittleres Ruhrtal" - Beitrag zur Internationalen Gartenausstellung (IGA) 2027"

1. Die Ergebnisse der Entwicklungsstudie „Flusslandschaft Mittleres Ruhrtal“ werden zur Kenntnis genommen. Die Verwaltung wird beauftragt, die Planungen im Hinblick auf die Machbarkeit sowie Kosten und Finanzierung weiter zu konkretisieren.

2. Die Verwaltung wird beauftragt, die interkommunale Kooperation fortzusetzen, um mit einem gemeinsamen Konzept und einer gemeinsamen Stimme aufzutreten.

3. Der Vorschlag des Regionalverbandes Ruhr (RVR) zur Durchführung der Internationalen Gartenschau (IGA) Metropole Ruhr im Jahr 2027 wird unterstützt. Die Teilnahme der Stadt als Standort im Rahmen des „Entwicklungskonzepts Flusslandschaft Mittleres Ruhrtal“ wird begrüßt.

4. Die Verwaltung wird beauftragt, gemeinsam mit den kooperierenden Städten des Mittleren Ruhrtals eine Bewerbung auf der IGA-Ausstellungsebene „Unsere Gärten“ vorzubereiten.

5. Über die Mittelbereitstellung für die Investitionen und die möglichen Folgekosten ist im Rahmen der Haushaltsberatungen der Folgejahre zu entscheiden. Der Beschluss steht unter dem Vorbehalt einer verbindlichen Förderzusage und der Haushaltsgenehmigungen durch die Kommunalaufsicht. Nach Abschluss des weiteren Auswahl- und Qualifizierungsprozesses im Kontext der IGA werden die konkretisierten Projektvorschläge den politischen Gremien zur Beschlussfassung vorgelegt

6. Die Stadt ist grundsätzlich bereit, ihre Investitionskosten mit den kommenden Haushaltsberatungen im Rahmen der zu konkretisierenden Projekte und wirtschaftlichen Möglichkeiten bereitzustellen. Dies gilt gleichfalls für die möglichen Folgekosten.

Auf Basis der kommunalen Beschlüsse kann die interkommunale Kooperation fortgesetzt werden. Ziel des Landes ist es, die bestehenden und künftigen Förderprogramme verstärkt für Projekte der IGA einzusetzen. Diese Mittel können dann durch die beteiligten Kommunen im Rahmen der bekannten Fördersystematik abgerufen werden.

Die Umsetzung der Ruhrfenster-Projekte liegt in der kommunalen Verantwortung der Städte und ihrer Partnerorganisationen vor Ort. Den betroffenen Kommunen obliegt die jeweilige politische Beschlussfassung.

Die Bearbeitung der gemeinschaftlichen Ruhrbänder-Projekte, beispielsweise die Aufwertung der regionalen Radwegerouten und der Museumsbahnen sowie des Ruhrhöhenweges, erfordern neben dem Engagement der betroffenen Kommunen eine gemeindeübergreifende Zusammenarbeit.

Die Planungen wurden für den Bereich „Harkortsee/Hengsteysee“ mit der Stadt Hagen abgestimmt, im Bereich Freizeitzentrum Kemnade und Blankensteiner Fähre erfolgten die Planungen gemeinsam mit der Stadt Bochum. Dabei wurde der EN-Kreis beteiligt. In der nächsten Phase werden weitere Partner wie der Ruhrverband und der Landschaftsverband Westfalen-Lippe mit einbezogen.

Es gilt dann die Planungen für die einzelnen Projekte zu präzisieren und die Kosten genauer zu ermitteln, so dass die technische und wirtschaftliche Machbarkeit geprüft werden kann. Die für den IGA-Prozess anzumeldenden Projekte unterliegen in einem weiteren Schritt einem Auswahlprozess, in dem verschiedene Qualitätsmaßstäbe angelegt werden. Dabei kommt der interkommunalen Kooperation besondere Bedeutung zu.

Die Kooperation der vier Städte wird so zu einer zentralen Klammer für das Gesamtvorhaben. Diese hat sich in den vergangenen Monaten in der internen Zusammenarbeit, wie auch im gemeinsamen Auftreten nach Außen – etwa gegenüber dem Land und dem Regionalverband – schon erfolgreich bewährt.

Platziert werden sollen die Ruhrtal-Projekte in der mittleren Ausstellungsebene "Unsere Gärten".

Die Projekte in dieser Kategorie sollen sich dadurch auszeichnen, dass sie als Produkt regionaler Kooperationen entstanden sind, welche lokale Aktivitäten mit regionaler Ausstrahlung darstellen können. Es soll sich um herausragende Projekte der Städte und Kommunen handeln, die ihre Park- und Gartenschätze als Vorschauen vor dem Ausstellungsjahr 2027 präsentieren.

Auswahlprozess im Rahmen der IGA Qualitätsmaßstäbe

Besonderer baukultureller Anspruch: Städtebau, Architektur, Landschaftsarchitektur und Gestaltung, Beteiligungsprozesse

InnovationsPotenzial: Erneuerung aus dem Bestand, strukturpolitische Impulse und neue Kooperationen

Impuls für Stadt, Region und Land: überregionale Wahrnehmung, identitätsstiftende Projekte, Gegenstand für Forschung

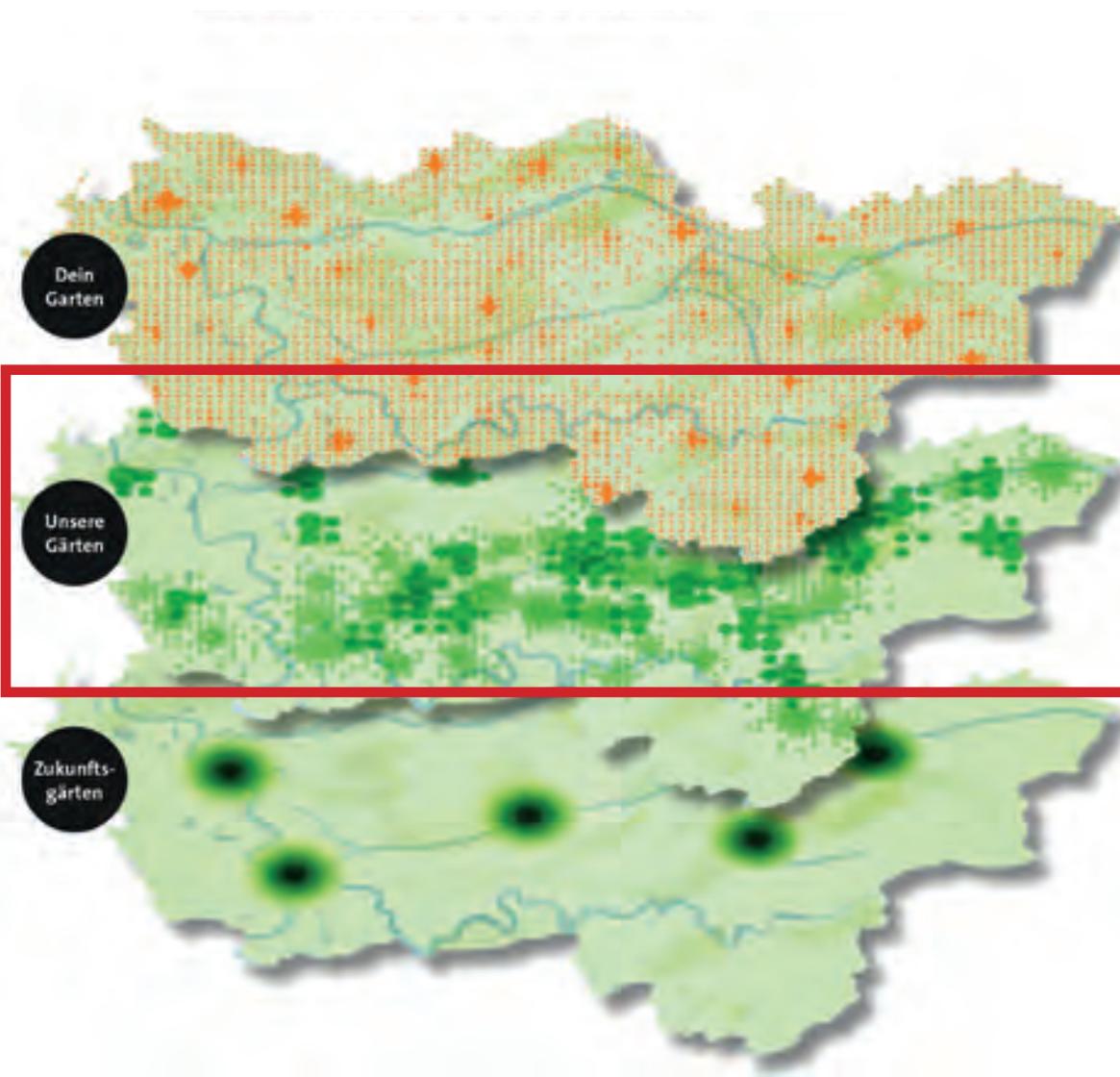
Nachhaltigkeit: integrierter Ansatz, Dauerhaftigkeit, Verstetigung

Ablauf

1. Vorstellung Entwicklungsstudie bei RVR und Land
2. Priorisierung und Qualifizierung der Projekte
3. Weitere Detaillierung der Projekte durch Machbarkeitsstudien und Objektplanungen
4. Sicherung der Finanzierung
5. Umsetzung
6. Präsentation ab 2025

„Das Mittlere Ruhrtal ist **auf einem guten Weg** und sollte diesen kooperativen Prozess **konsequent weitergehen**.

Gute Aussichten für das Mittlere Ruhrtal!“



Dein Garten

ES GEHT UM:

- mitmachen
- von unten nach oben
- künstlerische Eingriffe
- aktives Engagieren, statt passives Besuchen
- bürgerschaftliche Initiativprojekte
- z. T. sehr kleine Projekteinheiten
- fast vollständige Flächendeckung

ZIELGRUPPE

Adressiert werden bei dieser Verbindung der Gärten auf der kleinsten Ebene die Nachbarschaften, Quartiere und Stadtteile. Durch das Spannungsfeld des Zusammenwirkens der drei Strukturebenen spricht das dezentrale Konzept ebenso Gäste aus anderen Teilen des Ruhrgebiets, aus Deutschland und dem Ausland an.

Unsere Gärten

HIER GEHT ES UM:

- Regionale Kooperationen
- Thematische Aufladung mit IGA-Themen
- den Ansatz des Mitmachens
- Dauerhaftigkeit
- Vorschauen als zeitliche Vorboten

ZIELGRUPPE

Durch spezifische Themen richtet sich dieser mittlere Bereich der Strukturebenen vornehmlich an Gäste aus dem Ruhrgebiet sowie nationale und internationale Besucher.

Zukunftsgärten

DAMIT SIND VOR ALLEM GEMEINT:

- zentrale Ausstellungsflächen mit „Gütesiegel IGA Metropole Ruhr 2027“
- IGA-Inhalte in Reinform
- städtische und kommunale Projektinitiativen
- repräsentative Großprojekte
- Botschafter des Internationalitätsgedankens
- tradierte Instrumente der Strukturentwicklung
- landschaftliche, gärtnerische Schwerpunkte
- Leistungsschau des Gartenbaus

ZIELGRUPPE

Passend zur Zielsetzung, ebenso schöne wie bildmächtige und medienwirksame Sehenswürdigkeiten und damit auch Werbeträger für die Region zu schaffen, wollen die Zukunftsgärten Gäste aus dem ganzen Ruhrgebiet sowie aus dem In- und Ausland zum Besuch bewegen.

Abb. 67 Ausstellungsebenen der IGA 2027 (Qu: aus der Bewerbungsschrift des RVR zur IGA Metropole Ruhr 2027 (2016))

BUDGET, KOSTEN UND FÖRDERUNG

In Gesprächen mit RVR und EN-Kreis (2017) ist ein Budgetrahmen für die Projekte und Vorhaben der vier Städte gesetzt worden, verbunden mit den Aufwendungen für die Infrastruktur. Dieses **Budget** beläuft sich auf ca. **36 Mio. Euro**.

Die von den Gemeinden im laufenden Arbeitsprozess grob ermittelten **Kosten** liegen derzeit bei ca. **54 Mio. Euro**. Es ist Aufgabe der Planung der nächsten Jahre, Budget und tatsächliche Kosten zur Deckung zu bringen. Dabei kann es hilfreich

sein, im Rahmen der neuen Förderphase der EU über Stadterneuerung hinaus neue Finanzierungs- und Förderansätze zu erschließen, z.B. im Bereich Wirtschaft/ Tourismus. Darüber hinaus gilt es, weitere private Finanzierungsansätze zu finden.

	Stadt/ Gebiet	Projekt	Kurzbeschreibung	Kostenschätzung 2019 in ca. Mio.€ (brutto)
Ruhrfenster	Herdecke	Koepchenwerk	Instandsetzung, Dauerausstellung, Qualifizierung Erschließung Seeufer und Schieberhaus	11,50
	Wetter	Burgruine mit Freiheit	Inwertsetzung und Nutzung des historischen Ensembles im Mittleren Ruhrtal	2,00
	Wetter	Wasserwerk Volmarstein mit Seilhängebrücke	Umbau zum Themenpark Wasser und Energie, Einbindung in das Wegenetz, Bruno-Taut-Kraftwerk	6,00
	Witten	Mühlengraben	Weiterentwicklung Grünzug Mitte und Anbindung Ruhrfenster Mühlengraben	1,00
	Witten	Muttental	Qualifizierung der Erschließung, Informationszentrum für Besucher des Geschichtsparkes	3,50
	Witten	Haus Herbede	Neugestaltung der Umgebung Haus Herbede und Lakebrücke inklusive Erschließung	4,00
	Hattingen	Gethmannscher Garten und historischer Ortskern Blankenstein	Revitalisierung des Gartendenkmales, Optimierung der Erschließung, Belvedere-Route,	1,00
	Hattingen	Henrichsforum	Revitalisierung des denkmalgeschützten Gebäudes als Teil eines Museenensembles mit Henrichshütte und Feuerwehrmuseum, zentraler Veranstaltungsort der VHS	7,50
	Hattingen	Ruhrpromenade Winz-Baak	neue Promenade auf der nördlichen Ruhrseite in Winz-Baak mit Sprung auf die Südseite, Flussbademöglichkeit	5,00
		Gesamt		41,50
	Stadt/ Gebiet	Projekt	Kurzbeschreibung	Budgetplanung in ca. Mio.€ (brutto)
Ruhrbänder	Hagen/ Herdecke/ Hattingen/ Wetter/ Witten/ Hattingen	RuhrtalRadweg	Anpassung an moderne Erfordernisse und Ausbaustandards der Radtouristik	2,50
		Emscher-Ruhr-Tour	Radverbindung zwischen Ruhr- und Emschertal inklusive Entwicklung des Unicampus/ Pferdebachtal	3,00
		Lückenschluss Kohlenbahn	Fortführung des Bahntrassenweges Richtung Hattingen (Ruhr) Bf und Ruhr	2,00
		RuhrtaI8	Themenroute Energie und Wasser als regionaler Radweg (Verbundprojekt)	1,00
		Museumsbahnen	Anpassung an moderne Erfordernisse im Kontext des touristischen Verkehrsverbundes	2,00
		Ruhr als touristische Wasserstraße	Anpassung an moderne Erfordernisse und Ausbaustandards der Wasserwander-Touristik	1,00
		Ruhrhöhenweg	Qualifizierung der Route zu einem Premiumwanderweg	1,00
		Gesamt		12,50
Zusammenfassung Ruhrfenster- und Ruhrbänder-Projekte				54,00



Abb. 68 Gethmannscher Garten, Belvedere mit Blick über das Mittlere Ruhrtal bei Hattingen (Qu.: DTP)

ABKÜRZUNGSVERZEICHNIS

ADFC	Allgemeiner Deutscher Fahrrad-Club e. V.
AG	Aktiengesellschaft
AVU	Aktiengesellschaft für Versorgungsunternehmen
B 226	Bundesstraße 226
DGEG	Deutsche Gesellschaft für Eisenbahngeschichte
EN-Kreis	Ennepe-Ruhr-Kreis
EU	Europäische Union
GPS	Global Positioning System
IGA 2027	Internationale Gartenausstellung 2027
LWL	Landschaftsverband Westfalen-Lippe
MS `Schwalbe`	Motorschiff `Schwalbe`
NRW	Nordrhein-Westfalen
RTG	Ruhr Tourismus GmbH
RTRW	RuhrRadweg
RVR	Regionalverband Ruhr
RWE	Rheinisch Westfälisches Elektrizitätswerk AG
SGV	Sauerländischer Gebirgsverein
STVO	Straßenverkehrsordnung
TER	TouristikEisenbahnRuhrgebiet GmbH
TU	Technische Universität
WABe mbH	Wittener Gesellschaft für Arbeit und Beschäftigungsförderung mbH
ÖPNV	öffentlicher Personennahverkehr

