

16.01.2018

Antwort

der Landesregierung

auf die Kleine Anfrage 636 vom 18. Dezember 2017

der Abgeordneten Arndt Klocke und Mehrdad Mostofizadeh BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN
Drucksache 17/1532

Lückenschluss beim Bau des Radschnellwegs 1 in Essen

Vorbemerkung der Kleinen Anfrage

In der Machbarkeitsstudie Eltingviertel/Viehofer Platz des Planungsbüros Astoc für die Stadt Essen werden drei mögliche Varianten für den Bau des Radschnellwegs 1 (RS1) im Bereich des Eltingviertels zwischen der Gladbecker Straße und der Schützenbahn beschrieben. Die ursprünglich in der Machbarkeitsstudie des Regionalverband Ruhr vorgesehene Trasse über die ehemalige Bahntrasse der Rheinischen Bahn steht jetzt eine von der Stadt Essen favorisierte Variante gegenüber. Diese Vorzugsvariante sieht einen nahezu vollständigen Abtrag des ehemaligen Bahndamms sowie den Bau des zukünftigen Radschnellweges integriert in die zukünftige Architektur der noch zu bauenden Gebäude und Dächer vor.

Im Unterschied zu den beiden anderen Varianten, die eine Realisierung des Radschnellwegs unabhängig von bzw. kombiniert mit der zukünftigen Bebauung ermöglichen, kann die Vorzugsvariante der Stadt Essen nur durch eine ganzheitliche Projektentwicklung umgesetzt werden. Dies bedeutet, eine vorgezogene Ausführungsplanung für den Bau des Radschnellwegs kann durch den Landesbetrieb Straßen.NRW nicht weiter verfolgt bzw. umgesetzt werden. Der ADFC NRW befürchtet vor diesem Hintergrund bei dieser Variante erhebliche Verzögerungen des Weiterbaus, da die zukünftigen Eigentümer und Investoren der Neubebauung der Nutzung ihrer Gebäude durch den Radschnellweg Ruhr zustimmen müssen. Zudem würde mit einer solchen Kombination eine Vielzahl juristischer Fragestellungen aufgeworfen, wie ein den Landesstraßen gleichgestellter Radschnellweg mit dem Privateigentum an Gebäuden kombinierbar ist.

Aktuell führt der Landesbetrieb Straßen.NRW das Anhörungs- und Beteiligungsverfahren für den Weiterbau des Radschnellweges auf dem Gebiet der Stadt Essen zwischen der Universität Essen bis zur Stadtgrenze Essen/Gelsenkirchen durch. Die aktuellen Planungen der Stadt Essen verursachen im Bereich des Eltingviertels eine Trassenlücke im Radschnellweg, solange hierzu kein Einvernehmen zwischen der Stadt Essen und dem

Datum des Originals: 15.01.2018/Ausgegeben: 19.01.2018

Die Veröffentlichungen des Landtags Nordrhein-Westfalen sind einzeln gegen eine Schutzgebühr beim Archiv des Landtags Nordrhein-Westfalen, 40002 Düsseldorf, Postfach 10 11 43, Telefon (0211) 884 - 2439, zu beziehen. Der kostenfreie Abruf ist auch möglich über das Internet-Angebot des Landtags Nordrhein-Westfalen unter www.landtag.nrw.de

Landesbetrieb Straßen.NRW hergestellt werden kann. Der ADFC plädiert deshalb – wenn die Stadt Essen an ihrer Vorzugsvariante festhält – für eine Übergangslösung, indem der RS1 zunächst provisorisch in Richtung Osten weitergebaut würde.

Der Minister für Verkehr hat die Kleine Anfrage 636 mit Schreiben vom 15. Januar 2018 namens der Landesregierung beantwortet.

1. *Mit welcher Positionierung bringt sich die Landesregierung bei der Entscheidung der Stadt Essen über die Varianten und die zukünftige Führung des Radschnellweges in das laufende Verfahren ein?*

Aus verkehrlichen Gründen wird die Variante der Machbarkeitsstudie des RVR bevorzugt. Allerdings sind im Rahmen der Gesamtabwägung auch die städtebaulichen Interessen der Stadt Essen zu berücksichtigen.

2. *Wenn sich der Rat der Stadt Essen für die Umsetzung der Vorzugsvariante 3 entscheiden sollte, wie bewertet die Landesregierung die rechtliche und technische Umsetzung dieser Variante?*

Diese wäre in der Baulast der Stadt umzusetzen, so dass diese auch über die rechtliche und technische Umsetzung der Maßnahme zu entscheiden hätte.

3. *Mit welchen zeitlichen Auswirkungen für die Realisierung des Radschnellweges durch den Landesbetrieb Straßen.NRW wäre in diesem Zusammenhang zu rechnen?*

Der RS 1 zwischen der Gladbecker Str. und Schützenbahn ist Teil der städtebaulichen Planung Eltingviertel und von den dort anstehenden Entscheidungen abhängig. Auswirkungen auf den RS 1 außerhalb des Eltingviertels bestehen bisher nicht.

4. *Wie stellen sich mit Blick auf die gesetzlichen Regelungen im Straßen- und Wegegesetz des Landes NRW die Unterschiede zwischen den Baulasten und der Kostenverantwortung mit der Vorzugsvariante der Stadt Essen mit dem Abtragen des Bahndamms und der integrierten Lösung für den Radschnellweg in die zukünftige Architektur im Vergleich zu der ursprünglich in der Machbarkeitsstudie geplanten Trassenführung für den Radschnellweg dar?*

Sofern Variante 3 umgesetzt werden soll, ist dieser Abschnitt des RS 1 nicht als „Freie Strecke“ nach dem StrWG NRW zu definieren. Damit obliegen die Straßenbaulast und die damit verbundenen Pflichten (Planung, Bau, Betrieb) der Stadt Essen. (vgl. Antwort zu Frage 2.)

- 5. Wird die Landesregierung im Fall eines erheblichen zeitlichen Verzuges auch die vom ADFC NRW angedachte Übergangslösung zum Lückenschluss aus Landesmitteln mitfinanzieren?**

Der Landesbetrieb prüft derzeit noch die technische und rechtliche Machbarkeit dieser Übergangslösung. Davon abhängig und unter Beachtung der Kosten und der Dauer dieser Übergangslösung wird darüber zu entscheiden sein.