

Gemeinsame Anfrage der Fraktionen Die Linke. und Bündnis 90/Die Grünen

öffentlich

Zur Sitzung	Sitzungstermin	Behandlung
Ausschuss für Wirtschaft, Stadtentwicklung und Verkehr	18.09.2017	Beantwortung der Anfrage

Betreff

**Gemeinsame Anfrage der Fraktionen Die Linke. und Bündnis 90/Die Grünen
hier: Entwicklung und Umsetzung des RS1 in Duisburg**

Inhalt

In den Planungen zur Landesgartenschau war die leistungsfähige und sichere Verbindung des Sportparks Wedau und des Stadtwaldes mit dem Rheinpark und der Innenstadt für den Rad- und Fußverkehr. Nach Absage der Landesgartenschau hat die Politik öffentlich erklärt, dass sie an den Zielen festhalten und diese in Einzelschritten umgesetzt werden sollten.

Die Anforderungen der Energiewende und des Klimaschutzes haben die Notwendigkeit der nachhaltigen Stärkung des Fuß- und Radverkehrs nochmals verstärkt.

Der RS1 ist nicht nur eine Fernverbindung, die den internationalen Rheinradweg mit dem Ruhrgebiet verbindet, sondern ebenso von großer Bedeutung für den Duisburger Radverkehr, da er die Innenstadt mit den angrenzenden Stadtteilen und den Naherholungsgebieten verknüpft. Er bringt mehr Lebensqualität für die Bürger und verbessert die Zukunftsfähigkeit der Stadt. Selbst der Autoverkehr profitiert, da es umso weniger Staus gibt, je mehr Bürger sich auf eigenen Trassen zu Fuß oder per Rad durch die Stadt bewegen.

Die Machbarkeitsstudie belegt die grundsätzlich mögliche Verwirklichung des RS1 in Duisburg. Zugleich hakt es jedoch bei der Detailplanung und der Umsetzung. Es scheint als würde von einer leistungsfähigen Verbindung auf nicht mehr benötigten Bahntrassen größtenteils Abstand genommen. Stattdessen versucht man auf verschlungen Pfaden eine Strecke durch Neudorf und Hochfeld zu finden, deren Leistungsfähigkeit weit hinter die Anforderungen eines Radschnellweges zurückfällt.

Der Vorschlag der Studie wäre sicher eine Verbesserung der heutigen Situation, gleicht aber aus den oben kurz skizzierten Gründe eher dem berühmten „Tropfen auf den heißen Stein“ und wird den Anforderungen nur in Ansätzen gerecht.

Wir bitten daher die Verwaltung um Beantwortung folgender Fragen:

1. Wer ist in Duisburg an der Planung von Trasse und Ausbau beteiligt, die Stadt selbst (Planungsamt? Amt für Umwelt und Grün?), der RVR oder externe Planungsbüros? (Im letzten Fall Bitte namentlich nennen)
2. Inwieweit können nicht vorhandene Ressourcen beim städtischen Personal für die Planung des Projekts durch externe Büros ausgeglichen werden?

3. Wie ist der Stand der Planung des RS 1 auf Duisburger Stadtgebiet?
4. Welche Änderungen gegenüber der ursprünglichen Planung (Machbarkeitsstudie) sind bereits absehbar hinsichtlich des ursprünglichen Standards bei Asphaltierung, Breite und Ausbaunterschied der Nutzung durch Radfahrer und Fußgänger?
5. Soll der RS1 in Duisburg durchgängig auf alten Bahntrassen geführt werden?
Wenn nicht: wie wird eine gradlinige und möglichst kreuzungsfreie Trasse gesichert?
6. Hat es schon Verhandlungen mit den zuständigen Stellen (etwa Eisenbahnbundesamt) über die Entwidmung der benötigten Bahntrassen gegeben?
Wenn ja:
 - Mit welcher Position ist die Stadt Duisburg in diese Verhandlungen gegangen?
 - Zu welchem Ergebnis sind diese Gespräche gelangt?Wenn nein:
 - Wann beginnen die Gespräche über die notwendige Endwidmung?
7. Wie wird die Anbindung an den Sportpark Wedau einerseits und an den Hauptbahnhof und die Innenstadt andererseits gestaltet und umgesetzt?
8. Welche Führung des Weges ist auf dem Gelände der „Duisburger Freiheit“ nach dem Rückzug von Möbel Höffner vorgesehen und ist dies mit dem Grundstückseigentümer abgestimmt?
9. Wie soll die Verknüpfung mit dem „Grünen Ring“ gestaltet werden?
10. Sören Link stellte bei der Eröffnung des Teilabschnitts in Mülheim dar, dass die Fertigstellung in Teilen bis 2017 und bis zum Rheinpark bis 2018 erfolgen soll. Wann soll der erste Duisburger Teilabschnitt der Öffentlichkeit übergeben und bis wann soll der RS1 in Duisburg durchgehend realisiert werden?
11. Wie sollen Fahrverbote, die nach dem Urteil des VG Düsseldorf 3 K 7695/15 durchaus verhängt werden können und vielleicht sogar verhängt werden müssen, vermieden werden, wenn nicht auch der Radpendelverkehr signifikanten Zuwachs erhält?
12. Welche weiteren Maßnahmen zur Erhöhung der Attraktivität des Radpendelns sieht die Stadt vor, um den weit unterdurchschnittlichen Radpendleranteil deutlich anzuheben?