

**Anfrage von Fraktion Bündnis 90/Die Grünen
Radschnellweg RS 5 entlang des Südrings – Sachstand und weiteres Vorgehen**

Frage 1:

Wie ist der aktuelle Planungsstand des Düsseldorfer Abschnitts des Radschnellwegs RS 5 entlang des Südrings?

Frage 2:

Wie sieht der aktuelle Zeitplan für die Umsetzung auf Düsseldorfer Stadtgebiet aus, und ist die bislang vorgesehene abschnittsweise Umsetzung weiterhin ab 2027 vorgesehen?

Frage 3:

Wie wird die Düsseldorfer Planung mit dem bereits fortschreitenden Ausbau auf Neusser Seite abgestimmt, und welche Maßnahmen sind vorgesehen, um insbesondere für Schülerinnen und Schüler aus Hamm eine durchgängige, sichere Radverbindung zum Luisen-Gymnasium zu gewährleisten?

Die Verwaltung nimmt wie folgt Stellung:

Antwort zu Frage 1:

Seit der Rat dem Linienverlauf des Radschnellweges zugestimmt hat (OVA/054/2024) konnten auch für die Planungsleistung des Abschnitts 1 (Josef-Kardinal-Frings-Brücke bis Himmelgeister Straße) und des Abschnitts 6 (Reinhold-Schneider-Straße bis Stadtgrenze Langenfeld) Zuwendungen beantragt werden. Die Bewilligung des Antrages steht derzeit noch aus. Für die Abschnitte 2 – 5 (Himmelgeister Straße bis Reinhold-Schneider-Straße) liegt der Zuwendungsbescheid für die Planungsleistung vor.

Für den Radschnellweg RS 5 wurde seitens des Ministeriums für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (MUNV) des Landes Nordrhein-Westfalen eine aktualisierte Wirtschaftlichkeitsberechnung durchgeführt und der Nutzen neu bewertet. Dies war erforderlich, da die letzte Wirtschaftlichkeitsberechnung aus dem Jahr 2016 stammte und die Baupreise seitdem deutlich angestiegen sind. Seitdem laufen Abstimmungsgespräche mit den Projektpartnern des RS 5, um den Umgang mit den Ergebnissen sowie das weitere gemeinsame Vorgehen festzulegen. Der Nachweis der Wirtschaftlichkeit ist Bestandteil des Linienbestimmungsverfahrens des MUNV NRW.

Aus dem Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsberechnung ergibt sich das einzuhaltende Kostenvolumen für den Radschnellweg, welches die Rahmenbedingungen für die Planung bestimmt.

Antwort zu Frage 2:

Aus der aktualisierten Wirtschaftlichkeitsberechnung geht hervor, dass dem RS5 weiterhin eine Wirtschaftlichkeit nachgewiesen werden kann. Das nun einzuhaltende Kostenvolumen und die weitere Vorgehensweise im Hinblick auf die gestiegenen Kosten und die derzeitige Haushaltslage wird aktuell verwaltungsintern abgestimmt. Daraus ergibt sich dann die weitere Zeitplanung.

Antwort zu Frage 3:

Der angrenzende Abschnitt der Kardinal-Frings-Brücke befindet sich in der Baulast von Straßen NRW. Es finden regelmäßige Austauschtreffen mit den beteiligten kommunalen Gebietskörperschaften, dem Landesbetrieb Straßen NRW und dem Ministerium für Umwelt, Naturschutz und Verkehr (MUNV) NRW statt, in denen das Gesamtprojekt sowie die einzelnen

Abschnitte innerhalb der Projektgruppe aufeinander abgestimmt werden.
Ein Anschluss an die Neusser Seite ist abhängig von Neubau der Kardinal-Frings-Brücke.

Weitere tangierende Maßnahmen, wie der Anschluss an die Radleitroute 1, sowie verkehrliche Anforderungen aus dem Umfeld, wie beispielsweise Schulwege, werden im weiteren Planungsverlauf bei entsprechender Planungsreife berücksichtigt.