

An den Vorstand CDU Kreisverband Essen

An den Vorstand SPD Kreisverband Essen

Sehr geehrte Damen und Herren,

Der für die ASP Sitzung am 18.05.2017 eingebrachte Antrag der der Rats-Fraktionen von SPD und CDU zur Machbarkeitsstudie "Eltingviertel / Viehofer Platz" wirft beim ADFC einige Fragen auf, um deren Beantwortung wir noch möglichst vor der Landtagswahl am 14.05.2017 bitten.

**Zitat Antrag: "Die Verwaltung wird beauftragt, die städtebaulich weitestgehende Variante prioritär zu verfolgen, bei der der komplette Wegfall des ehemaligen Bahndamms realisiert wird."**

Selbstverständlich ist es seitens der Fraktionen vollkommen legitim, sich für die Variante 3 auszusprechen. Allerdings klingt die Formulierung so, als ob die Verwaltung beauftragt wird, für die **Prüfung** der Varianten 1 und 2 möglichst keinerlei Aufwände zu unternehmen und direkt die Variante 3 zu **verfolgen**.

**Frage:** Ist mit diesem Auftrag beabsichtigt, die Verwaltung zu einer weniger genauen Prüfung der Varianten 1 und 2 zu bewegen?

**Zitat Antrag: "Mit dem Bau des RS1 soll das städtebauliche Zusammenwachsen von Eltingviertel und Innenstadt und sowie die sozialräumliche Entwicklung der angrenzenden Quartiere einhergehen. Das kann nur gelingen, wenn der bestehende Bahndamm vollständig zurückgebaut wird."**

**Frage:** Woher nehmen die Antragsteller ohne vorherige fachliche Prüfung durch die Verwaltung die Erkenntnis, dass dieses Ziel **ausschließlich** durch den Abriss des gesamten Bahndamms erreicht werden kann?

**Zitat Antrag: "Neben der Schaffung des Radschnellwegs kann hier auch Wohnraum in sehr zentraler Lage in Essen geschaffen werden,"**

Dies gilt auch für die Varianten 1 und 2. Der große Unterschied zwischen den Varianten ist jedoch nicht so sehr der Wohnraum, sondern der Raum für gewerblich nutzbare Flächen.

Aus der aktuell im Internet der Stadt Essen verfügbaren Machbarkeitsstudie:

- Variante 1 wird mit 33.480 m<sup>2</sup> Wohnraum angegeben.
- Variante 2 hat 33.400 m<sup>2</sup> Wohnraum + 4.750 m<sup>2</sup> gewerbliche Fläche.
- Variante 3 ist mit 31.425 m<sup>2</sup> (75% von 41.900 m<sup>2</sup>) Wohnraum + 10.475 m<sup>2</sup> (25% von 41.900 m<sup>2</sup>) gewerbliche Fläche angegeben.

Damit hat die Variante 3 den geringsten Anteil am verbauten Wohnraum.

**Frage:** Warum wird von den Antragstellern diese Tatsache nicht erwähnt, sondern der Abriss des Bahndamms als Notwendigkeit für die Schaffung von **Wohnraum** dargestellt?

**Zitat Antrag: "Das Beispiel des weggefallenen Bahndamms im Univiertel hat gezeigt, wie die Innenstadt und das Universitätsviertel zusammengewachsen sind."**

Dazu ist anzumerken, dass die Darstellung aus zwei Gründen sachlich falsch ist. Erstens ist im Univiertel nie ein Bahndamm abgetragen worden und zweitens hat die gesamte Entwicklung des Univiertels vor der Trasse in Richtung Innenstadt stattgefunden. Im Eltingviertel steht jedoch vor der Trasse in Richtung Innenstadt der durchgangslose und abriegelnde Hochhausblock am Viehofer Platz, der auch dann stehen bleibt, wenn die Trasse abgetragen wird.

**Frage:**

- Warum ist dies den Antragstellern nicht bekannt?
- Wieso wird der Hochhausblock am Viehofer Platz mit keinem Wort erwähnt?
- Wird dieser Hochhausblock nicht als Hindernis zu Öffnung des Eltingviertels zur Innenstadt angesehen?

**Zitat Antrag: "Dennoch muss das Ziel eine Abwägung zwischen einem planerischen Kostennutzenfaktor auf der einen Seite und die Radfahrerfreundlichkeit auf der anderen Seite sein."**

**Frage:**

- Wie wird hier der Kostennutzenfaktor definiert?
- Ist dabei auch berücksichtigt worden, dass es bei dem Radverkehr um weit mehr als "Radfahrerfreundlichkeit" geht, sondern um ein wichtiges, international beachtetes Infrastruktur-Projekt handelt, das aus Sicht des Klimaschutzes viele positive Aspekte mit sich bringt?<sup>1</sup>
- Welche Bedeutung hat der Klimaschutz in den Augen der Antragsteller?

---

<sup>1</sup> Wir empfehlen dazu das Studium der Machbarkeitstudie RS1 des RVR

### **Weitere Fragen:**

Die anspruchsvolle Variante 3 ist städtebaulich sicherlich interessant. Allerdings ist vermutlich auf Grund der vielen (auch juristisch) ungeklärten Fragen die Realisierung nicht kurzfristig zu erreichen.

**Frage:** Wann ist nach Schätzung der Antragsteller das Projekt so weit gediehen, dass die geplante Trasse des RS1 ausgebaut ist und genutzt werden kann?

Der ADFC hat in den letzten Wochen auf vielen Ebenen für eine Übergangslösung geworben, die die Bedürfnisse des Radverkehrs in Einklang mit der Planung des Eltingviertels bringen kann. Auch wenn wir die Variante 1 bevorzugen, sind durch die Übergangslösung alle Varianten möglich. Sicherlich nicht im "Hau-Ruck" Verfahren, aber Zug um Zug. Für einen qualifizierten Bauingenieur sollte die Planung kein unüberwindliches Problem sein.

### **Frage:**

- Warum gehen die Antragsteller mit keinem Wort auf die Übergangslösung ein?
- Würde die Kenntnis dieser Übergangslösung etwas an der Formulierung des Antrags ändern?

An unserem diesbezüglich durchgeführten Radausflug am 03.05.2017 hat auch der SPD Ratsherr Gröne teilgenommen. Auf die Fragen zu oben genanntem zeitlichen Horizont hat er letztendlich sinngemäß folgendes Statement abgegeben. **"Erst den Bahndamm abtragen und dann mal weiterschauen."**

**Frage:** Können wir davon ausgehen, dass dies eine unabgestimmte Einzelmeinung ist, die nicht die Herangehensweise der Antragsteller an das Thema widerspiegelt?

**Frage:** Warum haben es die Antragsteller eigentlich so **eilig** die Variante 3 in den Vordergrund zu stellen?

Mit freundlichen Grüßen

Jörg Althoff

Vorsitzender ADFC Essen e.V.