

(Amt - Aktenzeichen)

FB8-La

Vorlagen-Nr. 1968/2014-2020

Zur Sitzung

Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss

31.01.2019

öffentlich

Entscheidung

Beratungs-
gegenstand

Machbarkeitsstudie Leistungsfähige RadPendlerRouten im
Rechtsrheinischen

Sachverhalt:

Die Kapazitätsgrenze der vorhandenen Infrastruktur im Einzugsgebiet der Rheinschiene ist erreicht. Die Pendlerstrecken im motorisierten Individualverkehr im Siedlungsbereich Köln, Leverkusen, Rheinisch-Bergischer Kreis, Rhein-Sieg-Kreis sind überlastet. Diese Situation sowie eine wachsende Rolle des Fahrrads als neuer Mobilitätsfaktor auch vor dem Hintergrund von Klimaschutz, Flächeneffizienz, Gesundheitsförderung und Elektromobilität wecken akut den Bedarf nach neuen Qualitäten im infrastrukturellen Angebot für den Radverkehr.

Der Rheinisch-Bergische Kreis hat in interkommunaler Kooperation mit den Städten Bergisch Gladbach, Köln, Leverkusen und dem Rhein-Sieg-Kreis in der Zeit von Ende Januar 2018 bis Anfang Januar 2019 eine Machbarkeitsstudie erarbeiten lassen, um insgesamt vier leistungsfähige, regionale Radverbindungen zwischen Köln-Deutz und dem rechtsrheinisch angrenzenden Siedlungsraum zu identifizieren, die der wirkungsvollen Beschleunigung des Radverkehrs dienen. So ist es Ziel des Projektes, durch eine Verbesserung der Reisezeitverhältnisse gegenüber dem motorisierten Individualverkehr zur Verlagerung des Alltags- und Berufsverkehrs auf die klimafreundlichen Verkehrsmittel des Umweltverbundes beizutragen und damit den motorisierten Individualverkehr auf den Hauptverkehrsachsen zu entlasten.

Zu dem Kreis der Projektträger gehören:

- die Stadt Bergisch Gladbach
- die Stadt Köln
- die Stadt Leverkusen
- die Stadt Niederkassel
- die Stadt Troisdorf sowie
- der Rheinisch-Bergische Kreis (in federführender Rolle) und
- der Rhein-Sieg-Kreis.

Eine Projektgruppe mit Vertretern der Städte Bergisch Gladbach, Leverkusen, Köln, Niederkassel, Troisdorf, des Rhein-Sieg-Kreises und des Rheinisch-Bergischen Kreises sowie zwei Mitgliedern aus der StadtUmland-Kooperation „Köln und rechtsrheinische Nachbarn“ als Schnittstelle hat die Erstellung der Machbarkeitsstudie eng begleitet und gesteuert.

Anlassbezogen wurden kommunale Vertreter unter anderem im Rahmen von Projektinterviews hinzugezogen.

Gegenstand der Machbarkeitsstudie

Die Erarbeitung der Machbarkeitsstudie erfolgte durch die Lindschulte Ingenieurgesellschaft mbH aus Düsseldorf im Projektteam mit SSP Consult, Beratende Ingenieure GmbH aus Köln und bezog sich auf vier Hauptachsen mit einer Gesamtlänge

von ca. 80 km:

- Leverkusen-Mitte bis Köln-Deutz (12,9 km)
- Bergisch Gladbach S-Bahnhof bis Köln-Deutz (14,2 km)
- Rösrath-Bahnhof bis Köln-Deutz (17,3 km)
- Troisdorf/Niederkassel bis Köln-Deutz (23,4 km / 22,6 km)

Unter Berücksichtigung von Quell-Ziel-Relationen im Berufs- und Ausbildungsverkehr sowie von parallelen Planungen und räumlichen Beziehungen (z.B. bestehende und zukünftige Wohnbauprojekte, Gewerbeflächenkonzepte etc.) wurden innerhalb der vier Korridore für RadPendlerRouten neben den Hauptachsen außerdem beispielhaft drei potenzielle Zubringer (örtliche Radwege von ca. 4,5 – 8 km Länge) untersucht als Verbindungen zwischen den Haupttrassen und vorhandenen Umstiegspunkten (Haltepunkte Schienenverkehr, Bike&Ride Standorte, Mobilstationen o.ä.):

- Opladen Bahnhof bis Leverkusen-Mitte (unmittelbarer Anschluss an den Panorama-Radweg Balkantrasse als überregional bedeutsame Radverkehrsinfrastruktur)
- Bergisch Gladbach-Bensberg bis Köln-Dellbrück
- Niederkassel bis Troisdorf-Spich S-Bahnhof

So ist es Ziel, durch regionale Haupttrassen u.a. Wohn-, Arbeits- und Ausbildungsorte mit hohem Verkehrsaufkommen für den Radverkehr attraktiv zu erschließen und gleichzeitig die Funktion des Fahrrads als Zubringer zum Schienenverkehr zu stärken.

Strukturierung des Prozesses

Folgende Arbeitsschritte haben den Prozess der Erarbeitung der Machbarkeitsstudie strukturiert:

1. Projektauftritt
2. Bestandsanalyse inkl. Befahrungen mit Videodokumentation
3. Durchführung von Projektinterviews mit den Projektträgern und beteiligten Kommunen
4. Potenzialdarstellung
5. Ermittlung von Grobtrassen
6. Routenfindung im Detail (inkl. Projektinterviews, Informationsveranstaltung Ehrenamt)
7. Festlegung der Haupt- und Zubringertrassen
8. Ermittlung potentieller Verkehrsverlagerungen durch SSP Consult
9. Betrachtung der Wirtschaftlichkeit der erarbeiteten Routen durch SSP Consult
10. Zentrale politische Informationsveranstaltung inkl. Zwischenpräsentation
11. Projektabschluss (inkl. Aufzeigen von Rahmenbedingungen und Förderzugängen, Handlungsempfehlungen und Dokumentation der Ergebnisse)

Die einzelnen Arbeitsschritte sind jeweils gemeinschaftlich innerhalb des Projektkonsortiums und mit dem Auftragnehmer eng abgestimmt worden. Ein gebündelter Einbezug der fahrrad-affinen Vereine/Verbände im Planungsraum wurde mit einer zentralen Informationsveranstaltung in Köln sichergestellt.

Eine zentrale politische Informationsveranstaltung vor Abschluss der Machbarkeitsstudie diente dazu, die politischen Entscheidungsträger im Projektraum gebündelt über den Hintergrund, die Herangehensweise, die Trassenfindung und die Ergebnisse der Ermittlung der potentiellen Verkehrsverlagerung und der Wirtschaftlichkeitsberechnung im Projekt RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen zu informieren und einzubeziehen. Im Rahmen der Veranstaltung haben die begleitenden Büros Lindschulte und SSP Consult die Arbeitsergebnisse präsentiert und Gelegenheit für Fragen und Anmerkungen gegeben.

Aufgrund der dichten Besiedelung und des Fehlens von geeigneten Flächen (z.B.

stillgelegte Bahntrassen) sind klassische Radschnellwege im Projektraum kaum umsetzbar. Um kurz- bis mittelfristig umsetzbare, finanziell stemmbare und gleichwohl wirkungsvolle Verbesserungen für den Radverkehr zu erreichen, hat sich das Projektkonsortium auf die Entwicklung von sogenannten RadPendlerRouten verständigt. Diese Routen sollen ähnlich wie Radschnellwege eine hohe Leistungsfähigkeit aufweisen, durchgängig zügig befahrbar sein und somit als neues attraktives Produkt für das Pendeln mit dem Fahrrad etabliert werden.

Hauptunterschied zwischen klassischen Radschnellwegen und RadPendlerRouten ist der Ausbaustandard. Während für Radschnellwege Breiten von mind. vier Metern für den Radweg (zzgl. zwei Meter für den Fußgängerverkehr) vorgeschrieben sind, bestehen für RadPendlerRouten (in Projekten anderer Regionen auch Velo-Routen genannt) noch keine formalen Vorgaben bzgl. Ausbaustandards. So wird die notwendige Planungsflexibilität im Sinne einer Umsetzung der RadPendlerRouten geschaffen. Die gemeinsam erarbeiteten Ausbaustandards für die RadPendlerRouten zeigt folgende Abbildung (Auszug aus dem Bericht zur Studie):

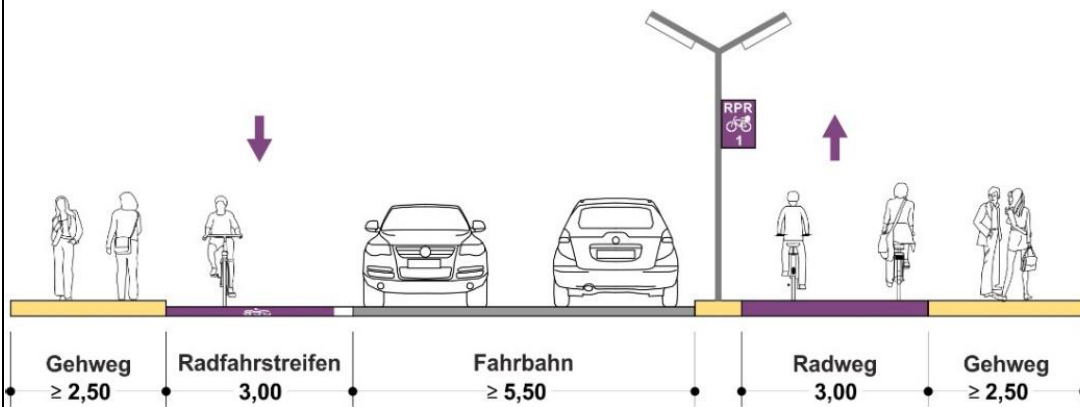


Abbildung 1: bauliche Anforderungen (getrennte Führung, innerorts)

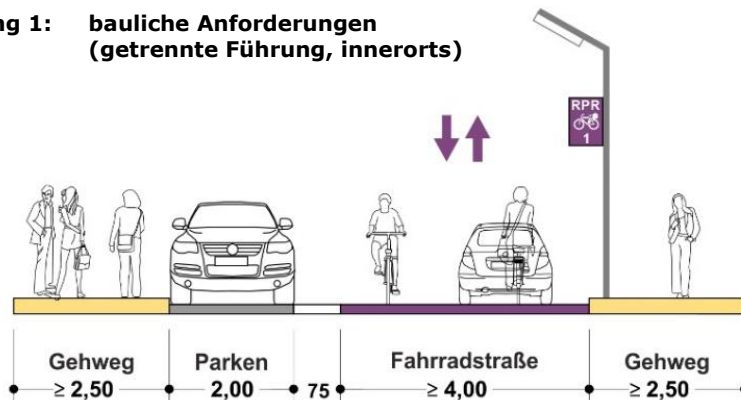


Abbildung 2: bauliche Anforderungen (innerorts)

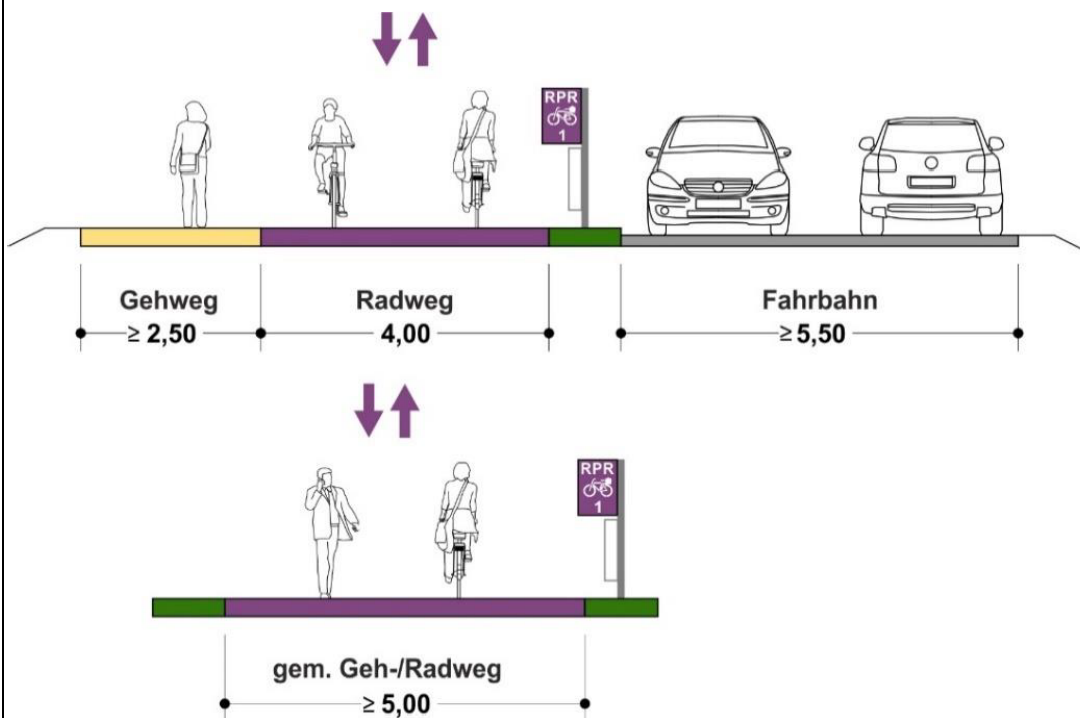


Abbildung 3: bauliche Anforderungen (außerorts)

Folgende Wertungskriterien sind gewichtet und im Rahmen der Auswahl und Festlegung der Vorzugstrassen angewendet worden:

- Hohe Qualitätsstandards (möglichst hohe Reisequalität, hoher Fahrkomfort)
- Erfassung möglichst großer Potentiale (Einwohner, Arbeitsplätze und weiterführende Schulen in Trassennähe)
- Integration in den vorhandenen ÖPNV (Gute Anbindung von Haltestellen mit Tarifwechsel)
- Vermeidung planungsrechtlicher Hemmnisse (Flächenbesitz, Schutzgebiete)

Der vorliegende Bericht sowie die Streckensteckbriefe je Hauptachse im Anhang der Studie fassen die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zusammen. Ausführliche Beschreibungen der einzelnen Trassen und aussagekräftige Grafiken sind in der Machbarkeitsstudie dargestellt. Ebenfalls sind Details zur Führungsform der einzelnen Teilabschnitte im Rahmen des übergeordneten Gesamtkonzeptes aufgezeigt und notwendige Bau-, Ausstattungs- und Anschlussmaßnahmen formuliert worden.

Zusammenfassung der Ergebnisse

Die Machbarkeitsstudie bescheinigt neben der grundsätzlichen Machbarkeit einer durchgehenden Wegeführung bei qualitativ hochwertigen Ausbaustandards insbesondere jeder der vier untersuchten Hauptachsen ein hohes Verlagerungspotential der Verkehre auf das Verkehrsmittel Fahrrad. Die Gegenüberstellung des ermittelten Nutzens je Hauptachse mit den geschätzten Kosten ergab für alle vier betrachteten Hauptachsen grundsätzlich eine Wirtschaftlichkeit der Investitionen. Aufgrund verschiedener Faktoren wie Länge der Hauptachsen, Dichte der Besiedlung entlang der Trassen, Verlagerungspotential und im jetzigen Stadium nur grob und pauschal ermittelbarer Kosten z.B. für die Umgestaltung von Knotenpunkten sind die untersuchten Hauptachsen und das Ergebnis der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung nicht direkt miteinander zu vergleichen oder gegeneinander aufzuwiegen. Jeder RadPendlerRoute ist ein individueller Nutzen nachgewiesen worden, der die Investitionen für die Herstellung der Infrastruktur rechtfertigt. Es wird gleichwohl Aufgabe der Vor- und Entwurfsplanung sein, bei längeren, eher ländlich geprägten Abschnitten z.B. in der Ausbauqualität / Breite die Ergebnisse der Wirtschaftlichkeitsbetrachtung im Einzelnen weiter zum Positiven hin zu verändern.

Die im Rahmen einer Kostenschätzung ermittelten Baukosten (ohne Berücksichtigung von möglichen Förderquoten zwischen 60 bis maximal 90 %) umfassen die Strecken sowie die enthaltenen Knotenpunkte (zzgl. 20 % zusätzlicher Kosten für Unvorhersehbares) und teilen sich wie folgt auf die Hauptachsen auf:

Trasse 1:	Leverkusen-Mitte bis Köln-Deutz (12,9 km)	5,2 - 8,2 Mio. €
Trasse 2:	Bergisch Gladbach S-Bahnhof bis Köln-Deutz (14,2 km)	5,3 - 8,4 Mio. €
Trasse 3:	Rösrath-Bahnhof bis Köln-Deutz (17,3 km)	9,6 - 13,1 Mio. €
Trasse 4a*:	Troisdorf bis Köln-Deutz (22,6 km)	13,8 - 19,8 Mio. €
Trasse 4b*:	Niederkassel bis Köln-Deutz (23,4 km)	13,8 - 18,3 Mio. €

* 4a und 4b mit gemeinsamen Abschnitten und Potential im Streckenverlauf

Nächste Schritte:

Für die Umsetzung der RadPendlerRouten wird davon ausgegangen, dass – abhängig insbesondere von der Vereinbarkeit mit den kommunalen Haushalten sowie unter Berücksichtigung von erforderlichen Abstimmungsprozessen – das von allen Kommunen und Kreisen getragene Konzept nur über mehrere Haushaltsjahre gestreckt umzusetzen ist und in den politischen Gremien der Kommunen abgestimmt werden muss.

Die Projektpartner streben an, die Aussagen der Machbarkeitsstudie sowie den Willen zur Realisierung der RadPendlerRouten und Begleitung des Prozesses der weiteren Planung mit politischen Beschlüssen aller Gremien aus dem Projektraum zu hinterlegen und in einer Kooperationsvereinbarung mit den projektbeteiligten Städten und Kreisen festzuhalten.

Im Sinne einer möglichst zügigen Weiterentwicklung des Projektes wird kurzfristig eine Abstimmung mit den betreffenden Kommunen und Kreisen herbeigeführt im Hinblick auf die prioritär umzusetzenden sowie kurzfristig realisierbaren Abschnitte, um im Rahmen eines konkreten Förderantrages einzelne konkrete Bauabschnitte mit einem Umsetzungsfahrplan zu hinterlegen.

Mit dem Ziel, das Gesamtkonzept der RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen nunmehr als Voraussetzung für die Inanspruchnahme der verfügbaren Förderzugänge planerisch zu vertiefen, streben die Projektpartner an, ein Planungsbüro mit der Erstellung eines Konzepts in Planungsreife. Die Kosten noch nicht beziffert worden. Eine Kostenverteilung auf die Städte bzw. die zuständigen Baulastträger soll erfolgen und in einer Kooperationsvereinbarung festgeschrieben werden.

Es wird beabsichtigt, das Projekt „RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen“ in den Prozess der REGIONALE 2025 „Bergisches RheinLand“ einzuspeisen im Sinne eines Kooperationsprojektes über die Grenzen des Bergischen RheinLands hinaus entsprechend der Kriterien der REGIONALE 2025. Demnach ist eine Projektbeteiligung und -umsetzung auch für Gebietskörperschaften über die formale Gebietskulisse („Kernraum“) des Bergischen RheinLands möglich, sofern die betreffenden Projekte direkte Bezüge in das Bergische RheinLand nachweisen können („Wirkaum“). Dies ist im vorliegenden Projekt eindeutig gegeben und birgt insofern für alle Projektpartner die Möglichkeit, den prioritären Förderzugang über die REGIONALE 2025 zu nutzen und anzuwenden.

Erklärtes Ziel ist die weitere Qualifizierung des Projektes hin zu einem A-Status der REGIONALE 2025 und anschließende Förderantragstellung zur Realisierung des Projektes.

Zukünftige Netzentwicklung:

Das Planungsinstrument der Entwicklung von leistungsfähigen RadPendlerRouten eignet sich im Sinne des Netz-Gedankens für eine Ausweitung in der Region. So können durch RadPendlerRouten nicht nur die im rechtsrheinischen Siedlungsraum unmittelbar an die Rheinschiene angrenzenden Kommunen für den leistungsfähigen Radverkehr erschlossen werden. Auch Kommunen in Scharnierfunktion können perspektivisch von den positiven Effekten der Entwicklung eines Netzes von RadPendlerRouten profitieren im überregionalen wie auch im regionalen Kontext.

Im Rahmen eines interkommunalen und kooperativen Abstimmungsprozesses in der Region wird es für unabdingbar gehalten, bestehende Konzepte (u.a. Agglomerationskonzept für die Region Köln/Bonn, Radschnellwegekonzept Stadt Köln, Radschnellwegekonzept Stadt Bonn, Mobilitätskonzepte Rheinisch-Bergischer Kreis und Stadt Leverkusen) sinnvoll zu verknüpfen, arbeitsteilig vorzugehen und vorhandene sowie geplante Radverbindungen (Agger-Sülz-Radweg, RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen, Radschnellweg Köln-Frechen, Radschnellweg Bonn-Niederkassel, Tangentiale RadPendlerRoute Rösrath-Bergisch Gladbach – Leverkusen, Panorama-Radweg Balkantrasse) gemeinsam zu betrachten und im Sinne des Netz-Gedankens ggf. einzubinden sowie alle Mobilitätsmaßnahmen in der Region zur Förderung des Umweltverbundes und einer vernetzten Mobilität aufeinander abzustimmen.

Ein Vertreter des beauftragten Planungsbüros wird den Sachverhalt in der Sitzung vorstellen.

Beschlussvorschlag:

1. Der Vortrag und die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie im Projekt „Leistungsfähige RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen“ werden zur Kenntnis genommen.
2. Die Entwicklung von leistungsfähigen RadPendlerRouten zwischen Köln und dem rechtsrheinisch angrenzenden Siedlungsraum wird als wichtiger Baustein der Nahmobilität und der Entwicklung in der Region befürwortet.
3. Die Verwaltung wird auf Basis der positiven Ergebnisse der Potentialanalyse bzw. Darstellung der grundsätzlichen Machbarkeit beauftragt, in Abstimmung mit den projektbeteiligten Städten und Kreisen die weitere Planung im Rahmen einer interkommunalen Kooperation im Sinne der Umsetzung des Gesamtkonzeptes voranzutreiben.
4. Die Verwaltung wird regelmäßig über den Projektfortschritt, insbesondere in Zusammenhang mit der Kostenentwicklung der Maßnahme, berichten.
5. Die Radpendlerroute Bonn – Niederkassel – Köln soll auf der westlichen Seite der L 269n verlaufen um eine gute Verknüpfung mit den Wohngebieten sicherzustellen. Die erforderlichen Flächen sind in zukünftigen Planungen (Bebauungsplänen etc.) freizuhalten.

Anlagen:

-Radpendlerroute 4B – Bonn – Niederkassel – Köln