



Stadt Niederkassel

BESCHLUSSAUSFERTIGUNG

Auszug aus der Sitzung vom:	Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss	Niederschrift zur Sitzung 31.01.2019
------------------------------------	---	---

2. **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



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



Stadt Niederkassel

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



Stadt Niederkassel

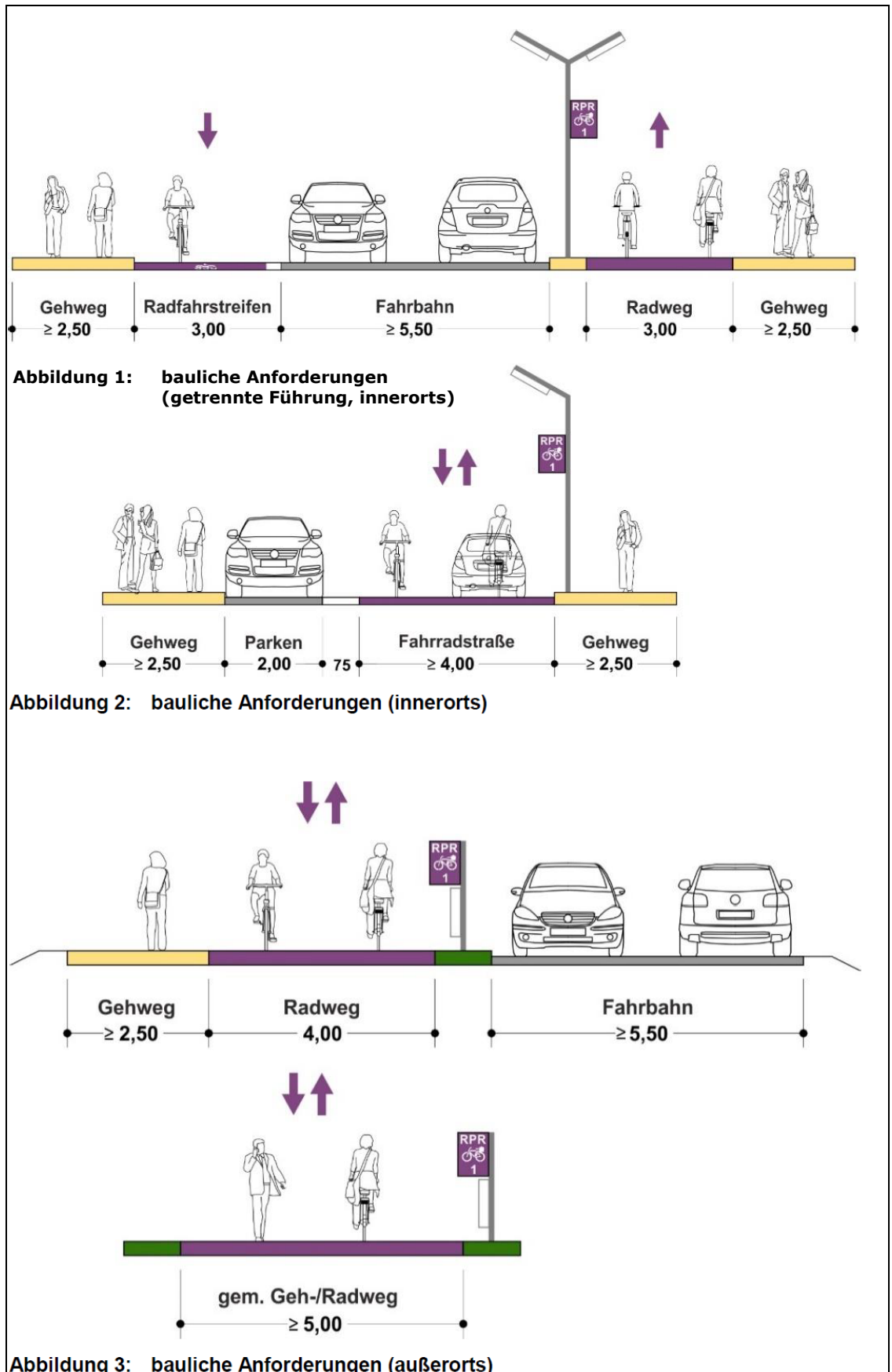
Ermittlung der potentiellen Verkehrsverlagerung und der Wirtschaftlichkeitsberechnung im Projekt RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen zu informieren und einzubeziehen. Im Rahmen der Veranstaltung haben die begleitenden Büros Lindschulte und SSP Consult die Arbeitsergebnisse präsentiert und Gelegenheit 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):



Stadt Niederkassel



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



Stadt Niederkassel

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.

Ja 19 Nein 0 Enthaltung 0