

Vorbemerkungen:

Anlass und Projektzuschnitt

Die Kapazitätsgrenze der vorhandenen Infrastruktur im Einzugsgebiet der Rheinschiene ist erreicht. Im Siedlungsbereich Köln, Leverkusen, Rheinisch-Bergischer Kreis, Rhein-Sieg-Kreis sind die Pendlerstrecken sowohl im motorisierten Individualverkehr als auch im ÖPNV überlastet. Vor diesem Hintergrund und den Themen Klimaschutz, Flächeneffizienz, Gesundheitsförderung und Elektromobilität kommt dem Fahrrad eine entscheidende Rolle zu und weckt akut den Bedarf nach neuen Qualitäten im infrastrukturellen Angebot für den Radverkehr.

Vor diesem Hintergrund hat die Verwaltung des Rhein-Sieg-Kreises in interkommunaler Kooperation mit dem Rheinisch-Bergischen Kreis und den Städten Bergisch Gladbach, Köln, Leverkusen, Troisdorf und Niederkassel in der Zeit von Ende Januar 2018 bis 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. Es ist 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.

Erläuterungen:

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

Es besteht das 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.

Im Rhein-Sieg-Kreis wurden zudem weitere Verknüpfungen betrachtet. Zum einen ist eine Verbindung zwischen Troisdorf und Siegburg vorgesehen. Zum anderen sind die Anbindungspunkte zu Radschnellwegeverbindungen nach Bonn berücksichtigt worden.

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, Einbezug 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 am 19.07.2018 im Stadthaus in Köln-Deutz sichergestellt.

Eine **zentrale politische Informationsveranstaltung** am 5.12.2018 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.

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)

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 Besiedelung 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 Kosten für die Strecken sowie für 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 die weitere Planung 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 die interkommunale Zusammenarbeit fortzuführen im Sinne einer Umsetzung des Gesamtprojektes. Dies soll in einer **Kooperationsvereinbarung** mit den projektbeteiligten Städten und Kreisen festgehalten werden.

Mit dem Ziel, das Gesamtkonzept der RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen nunmehr als Voraussetzung für die Umsetzung der vier Vorzugstrassen und die Inanspruchnahme der verfügbaren Förderzugänge planerisch zu vertiefen, streben die projektbeteiligten Städte für die vier Trassen an, Planungsbüros mit der weiteren Planung zu beauftragen. Die Kosten, die durch die Beauftragung eines externen Fachbüros entstehen werden, sind noch nicht beziffert worden. Eine Kostenverteilung auf die Städte bzw. die zuständigen Baulastträger soll in einer Kooperationsvereinbarung festgeschrieben werden. Nach Abstimmung der weiteren Projektorganisation und Kalkulation der Kosten werden die nächsten Schritte den politischen Gremien zur Beratung und Beschlussfassung vorgelegt.

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 („Wirkraum“). 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, StadtUmland-Konzept Köln & rechtsrheinische Nachbarn, Radschnellwegkonzept Stadt Köln, Mobilitätskonzepte Rheinisch-Bergischer Kreis und Stadt Leverkusen) sinnvoll zu verknüpfen, arbeitsteilig vorzugehen und vorhandene sowie geplante Radverbindungen (u.a. Agger-Sülz-Radweg, RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen, Radschnellweg Bonn-A565, RadPendlerRouten Bonn/Rhein-Sieg) 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 Gutachterbüros, Herr Phillip Nahr, wird die Machbarkeitsstudie mit den zentralen Ergebnissen in der Sitzung präsentieren.

In der Stadt Niederkassel wurde der Beschlussempfehlung bereits einstimmig gefolgt. In der Stadt Troisdorf finden die Beratungen zu den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie am 21.3.2019 statt.

Im Auftrag

(Dr. Tengler)