Herr Nahr, Lindschulte + Kloppe Ingenieurgesellschaft, stellte die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie vor. Einzelheiten können der als **Anlage 1** beigefügten Präsentation entnommen werden.

SkB Becker dankte für den Vortrag und die Vorlage. Radschnellwege und RadPendlerRouten gehören zu den wichtigen Verkehrsverbindungen der Zukunft. In ihrer Vorlage führe die Verwaltung aus, dass die RadPendlerRouten möglichst im Rahmen der REGIONALE 2025 realisiert werden sollen. Eins der Ziele der Regionale sei auch die Herstellung der verkehrlichen Vernetzung für das Bergische Rheinland. Es falle allerdings auf, dass die hier in Rede stehenden Routen alle, jedenfalls soweit sie Teil des Projektraumes der Regionale seien, nicht durch den Rhein-Sieg-Kreis führen. Die Routen, die möglicher Weise mit Hilfe der Regionale 2025 finanziert werden könnten, liegen im Rheinisch-Bergischen-Kreis. Es gebe allerdings eine sinnvolle Möglichkeit, eine Vernetzung in den Rhein-Sieg-Kreis hinzubekommen. Dafür müsste die Route 3 „Köln-Deutz bis Rösrath/Bahnhof“ entlang der L 288 (Sülztastraße) bis zum Donrather Kreuz in Lohmar verlängert werden.

Er schlage daher vor, den Beschluss-Vorschlag unter Ziff. 1 um einen Auftrag an die Verwaltung zu ergänzen:

„Die Verwaltung wird beauftragt, eine Verlängerung der Route 3 von Rösrath bis zum Donrather Kreuz in Lohmar (B 507, L 288, B 484) entlang der L 288 einzubringen sowie eine Erweiterungsoption auf das Gebiet der Gemeinde Neunkirchen-Seelscheid zu prüfen.“

Abg. Krauß dankte ebenfalls für die Vorstellung der Ergebnisse. Man sei sich parteiübergreifend einig, welchen Wert RadPendlerRouten haben. Dem Antrag seines Vorredners könne er sich in vollem Umfange anschließen. Perspektivisch sollte auch an die Vernetzung der neuen Rheinquerung gedacht werden. Die Rheinfähre bei Wesseling könnte schon jetzt in die Routenplanung mit einbezogen werden. Wichtig sei aber, dass man bei den RadPendlerRouten weiter vorankomme. Was Fahrradstraßen als Teil von RadPendlerRouten angehe, sei er eher skeptisch. Seine Erfahrung mit Fahrradstraßen sei eher so, dass sich der Autofahrer nicht bewusst sei, auf welcher Straße er sich befinde und welche Regeln dort gelten. Darüber hinaus erkundigte er sich, inwieweit die Möglichkeiten der E-Mobilität in die Studie und bei der Berechnung des Nutzens mit einbezogen worden seien. Ihn interessiere auch, ob die Ergebnisse der Dauerzählstellen im Rahmen der Studie hilfreich waren.

Abg. Tendler machte deutlich, dass der Radverkehr im Rahmen der Mobilität eine immer größere Rolle spiele. Dies zeige auch bereits die heutige Tagesordnung. Als Ergebnis der Studie sei u.a. dargestellt worden, wie viel Umsteiger vom PKW auf das Fahrrad erwartet werden. Er halte die genannte Zahl für zu optimistisch. Wichtig sei für ihn auch, dass die RadPendlerRouten in den Qualifizierungsprozess der REGIONALE 2025 eingespeist werden. Insofern unterstütze der Antrag des Herrn SkB Becker diesen Prozess. Eine entscheidende Rolle spiele auch die Beteiligung der Kommunen. Man müsse versuchen, mit der Zeit offensiv umzugehen, um den Förderzugang über die REGIONALE 2025 nutzen zu können.

Abg. Döhl sprach das im Vortrag genannte Verlagerungspotential von 11.700 Umsteigern/Tag mit 76.300 km/Tag an und wollte wissen, wie viel Prozent dies ausmache.

Herr Nahr antwortete, die Berechnungen seien von der SSP Consult Gesellschaft durchgeführt worden; insofern könne er die Beantwortung der Frage nach den Prozentzahlen nur zur Niederschrift nachreichen.

Nachgereichte Erläuterung des Gutachters:

„Entlastungseffekte treten für parallel zur RadPendlerRoute verlaufende Straßen auf. Sie sind für jede Straße individuell. Der prozentuale Wert hängt von der heutigen Verkehrsbelastung ab.“

Auf stark befahrenen Straßen (z. B. Autobahnen) ist die prozentuale Entlastung geringer als bei Stadtstraßen. Bei der Bewertung ist jedoch zu berücksichtigen, dass bei hochausgelasteten Straßen bereits geringfügige Entlastungen dazu beitragen können, dass der Verkehr in einem stabilen Zustand verbleibt und somit Staus vermieden werden.“

Bezogen auf die Relevanz der Dauerzählstellen äußerte Herr Nahr, er gehe davon aus, dass die bei den jeweiligen Kommunen zur Verfügung stehenden Daten bereits im Vorfeld ermittelt und falls erforderlich, auch in die Berechnungen eingeflossen seien. Die Einschätzung zu den Fahrradstraßen könne er nachvollziehen. Aber sowohl bei den Planern als auch bei den zuständigen Verwaltungen habe inzwischen ein Umdenken stattgefunden. Eine funktionierende Fahrradstraße entstehe nicht dadurch, dass man ein entsprechendes Schild aufstelle, sondern dazu gehören eine ganze Reihe weiterer Gestaltungsmaßnahmen, wie z.B. die Gestaltung der Knotenpunkte, Vorfahrtsregelung etc. Zum Thema Pedelec erklärte er, an der Länge der RadPendlerRouten (z.B. Siegburg - Köln) sei bereits erkennbar, dass die E-Mobilität mit in die Überlegungen eingeflossen sei. Die Schaffung der entsprechenden Infrastruktur (Ladestationen etc.) müsse zu einem späteren Zeitpunkt noch gesondert betrachtet werden.

SkB Becker bat den Referenten, noch etwas zur Verlängerung der Route 3 zu sagen.

Herr Nahr äußerte, die Verlängerung der Route 3 sei nicht Gegenstand der Machbarkeitsstudie gewesen. Insofern könne er hierzu nichts sagen. Er wisse aber, dass eine Projektbeteiligung an der REGIONALE 2025 auch über die Grenzen des Bergischen RheinLands hinaus möglich sei, weil bei den RadPendlerRouten ein direkter Bezug in das Bergische RheinLand nachgewiesen werden könne (sog. „Wirkraum“).

SkB Becker betonte nochmals, die beantragte Verlängerung der Route 3 bis in den Rhein-Sieg-Kreis ziele gerade darauf ab, dass der Rhein-Sieg-Kreis im Rahmen des Projektes RadPendlerRouten nicht nur als profitierender erweiterter Wirkungsraum, sondern als Bestandteil des Projektraumes bei der REGIONALE 2025 vertreten sei.

SkB Kurth kam noch einmal zurück auf das Verlagerungspotential. Nach den Aussagen des Referenten solle jeder 6. Autofahrer auf das Fahrrad umsteigen. Er erkundigte sich, wie sich diese Zahl begründe.

Herr Nahr verwies noch einmal darauf, dass die Berechnungen von der SSP Consult Gesellschaft durchgeführt worden seien. Er könne hierzu keine Einzelheiten erläutern. (s.o. „*Nachgereichte Erläuterung des Gutachters*“)

Herr Habedank, Fachbereich Verkehr und Mobilität, ergänzte, das Planerbüro arbeite mit Reisezeiten, d.h. wenn dem Radfahrer eine deutlich bessere Infrastruktur zur Verfügung gestellt werde und er schneller vorankomme, dann werde es auch Verlagerungseffekte von dem MIV auf den Radverkehr geben.

Nachdem keine weiteren Wortmeldungen vorlagen, dankte der Vorsitzende, Abg. Steiner, dem Gutachter und bat darum, den Gesamtbericht einschließlich der Berechnungen in digitaler Form zur Verfügung zu stellen. Anschließend stellte er den Beschlussvorschlag einschließlich der von Herrn SkB Becker vorgeschlagenen Ergänzung der Ziff. 1 zur Abstimmung.

Hinweis der Schriftführerin:

Der Gesamtbericht einschließlich der Streckensteckbriefe ist im Kreistags-informationssystem abrufbar.