

Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

Betreff

Machbarkeitsstudie leistungsfähige RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen

Beschlussorgan

Verkehrsausschuss

| Gremium | Datum |
|--|--------------|
| Bezirksvertretung 1 (Innenstadt) | 09.05.2019 |
| Ausschuss für Anregungen und Beschwerden | 14.05.2019 |
| Bezirksvertretung 8 (Kalk) | 21.03.2019 |
| Bezirksvertretung 9 (Mülheim) | 06.05.2019 |
| Bezirksvertretung 7 (Porz) | 16.05.2019 |
| Verkehrsausschuss | 26.03.2019 |

Beschluss:

1. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen inklusive der Trassenführung im Projekt 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 beauftragt, auf Basis der positiven Ergebnisse der Potentialanalyse und der Darstellung der grundsätzlichen Machbarkeit für die vier Trassen der RadPendlerRouten, die nächsten Planungsschritte mit den beteiligten Gebietskörperschaften einzuleiten.
4. Die Verwaltung wird beauftragt die bestehende interkommunale Kooperation fortzuführen und regelmäßig über den Projektstand in den Fachgremien zu berichten.
5. Die Verwaltung wird beauftragt, in Kooperation mit den Projektpartnern, alle Fördermöglichkeiten zur Umsetzung des Projektes auszuschöpfen und das Gesamtprojekt RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen in den Qualifizierungsprozess der REGIONALE 2025 einzuspeisen.

Haushaltsmäßige Auswirkungen

Nein

Begründung

Der Verkehrsausschuss hat am 02.05.2017 die Verwaltung beauftragt, mit dem Rheinisch-Bergischen Kreis ein gemeinsames Konzept für regionale Fernradwege zwischen Köln und dem Rheinisch-Bergischen Kreis zu entwickeln (Vorlagen-Nr. 1007/2017 – Anlage 1: Punkt 10 und 28).

Die Verwaltung der Stadt Köln hat umgehend Abstimmungsgespräche mit dem Rheinisch-Bergischen Kreis und der Stadt Leverkusen aufgenommen mit dem Ziel leistungsfähige, regionale Radwegverbindungen zwischen der Rheinschiene (Köln rechtsrheinisch und Leverkusen) und den angrenzenden Kommunen des Rheinisch-Bergischen Kreises zu erarbeiten. Diese sogenannten RadPendlerRouten sollen einen wichtigen Beitrag zur Verlagerung des motorisierten Alltags- und Berufsverkehrs auf klimafreundliche Verkehrsmittel des Umweltverbundes leisten.

Mit dem Anliegen, Synergien für das StadtUmland.NRW-Projekt „Kooperation Köln und rechtsrheinische Nachbarn“ zu nutzen, ist der Rhein-Sieg-Kreis mit den Kommunen Troisdorf und Niederkassel in die Kooperation aufgenommen worden. Eine entsprechende Kooperationsvereinbarung wurde von den Projektträgern Stadt Bergisch Gladbach, Stadt Köln, Stadt Leverkusen, Rheinisch-Bergischer Kreis und Rhein-Sieg-Kreis am 15.01.2018 unterzeichnet.

Mit der Erarbeitung einer Machbarkeitsstudie für regionale leistungsfähige RadPendlerRouten in interkommunaler Kooperation im Siedlungsbereich Köln, Leverkusen, Rhein-Sieg-Kreis und Rheinisch-Bergischer Kreis ist die Lindschulte + Kloppe Ingenieurgesellschaft mbH aus Düsseldorf im Projektteam mit SSP Consult, Beratende Ingenieure GmbH aus Köln Anfang 2018 beauftragt worden.

Die Machbarkeitsstudie wurde in der Zeit von Januar 2018 bis Januar 2019 erstellt. Die Machbarkeitsstudie identifizierte insgesamt vier leistungsfähige, regionale Radverbindungen zwischen Köln-Deutz und dem rechtsrheinisch angrenzenden Siedlungsraum, die der wirkungsvollen Beschleunigung des Radverkehrs dienen.

Ziel des Projektes ist es, 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. Diese Routen beginnen am Bahnhof Deutz und verlaufen folgendermaßen (vgl. Anlage 3):

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

Strukturierung des Prozesses

Folgende Arbeitsschritte haben den Prozess der Erarbeitung der Machbarkeitsstudie strukturiert:

1. Projektaufakt,
2. Bestandsanalyse inklusive Befahrungen mit Videodokumentation,
3. Durchführung von Projektinterviews mit den Projektträgern

- und beteiligen Kommunen,
4. Potenzialdarstellung,
 5. Ermittlung von Grobtrassen,
 6. Routenfindung im Detail (inkl. Projektinterviews, Informationsveranstaltung Verbände und Initiativen),
 7. Festlegung der Haupt- und Zubringertrassen,
 8. Ermittlung potentieller Verkehrsverlagerungen,
 9. Betrachtung der Wirtschaftlichkeit der erarbeiteten Routen,
 10. Zentrale politische Informationsveranstaltung inkl. Zwischenpräsentation,
 11. Projektabschluss (inkl. Aufzeigen von Rahmenbedingungen und Förderzugängen, Handlungsempfehlungen und Dokumentation der Ergebnisse).

Die einzelnen Arbeitsschritte zur Erstellung dieser Machbarkeitsstudie sind jeweils gemeinschaftlich innerhalb des Projektkonsortiums und mit dem Auftragnehmer eng abgestimmt worden. Ein gebündelter Einbezug der fahrradaffinen Vereine/Verbände und Initiativen im Planungsraum wurde mit einer zentralen Informationsveranstaltung am 17.07.2018 im Stadthaus in Köln-Deutz sichergestellt. Eine zentrale politische Informationsveranstaltung fand bereits am 05.12.2018 statt.

Für die RadPendlerRoute Köln – Bergisch Gladbach wurde von der Bürgerinitiative „Initiative Radschnellweg GL-K“ ein Trassenvorschlag erarbeitet. Dieser Trassenvorschlag wurde im Rahmen der Bearbeitung des Gutachtens als Trassenvariante untersucht. Die Bürgerinitiative wurde im Rahmen der Einbindung der Initiativen und Verbände in den Planungsprozess eingebunden. Die Vorzugsvariante der RadPendlerRoute Köln – Bergisch Gladbach spiegelt in Teilabschnitten den Trassenvorschlag der Bürgerinitiative wieder. Aufgrund der direkten Verknüpfung an die Stadtbahn-Endhaltestelle Thielenbruch und der Anbindung an wichtige Arbeitsplatzstandorte sieht die Vorzugstrasse abschnittsweise jedoch einen anderen Trassenverlauf vor. Der Bürgerinitiative wurden in einem persönlichen Gespräch gemeinsam mit dem Rheinisch-Bergischen Kreis die Gründe für die Abweichung der Vorzugsvariante auf den Teilabschnitten erörtert.

Zusammenfassung der Ergebnisse

Die Machbarkeitsstudie bescheinigt neben der grundsätzlichen Machbarkeit einer durchgehenden Wegeföhrung 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 weiteren Planungsprozesse 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 | |

Die Projektpartner streben an, an einer Kooperationsvereinbarung mit den projektbeteiligten Städten und Kreisen festzuhalten und die nächsten Planungsschritte einzuleiten. Im Sinne einer möglichst zügigen Weiterentwicklung des Projektes wird zeitnah eine Abstimmung mit den betreffenden Kommunen und Kreisen herbeigeführt.

Dringlichkeitsbegründung:

Der Zukunftsausschuss und der Ausschuss für Verkehr und Bauen des Rheinisch-Bergischen Kreises sowie der Umwelt-, Verkehrs- und Planungsausschuss der Stadt Niederkassel haben den Beschlussvorschlag bereits positiv beschlossen. Ein positiver Beschluss wird ebenfalls aus den Gremien des Rhein-Sieg Kreises und der Städte Leverkusen, Bergisch Gladbach und Rösrath im März erwartet. Um die nächsten Arbeitsschritte und die weitere Zusammenarbeit zeitnah zu gewährleisten und das Projekt in den nächsten gemeinsamen Projektgruppensitzungen im April weiter voran zu treiben, erfordert es eine politische Beratung in den März-Sitzungen der Kölner Gremien. Somit muss von der ursprünglichen Sitzungsfolge abgesehen und die Beschlussvorlage parallel sowohl in den Verkehrsausschuss als auch in die Bezirksvertretungen Innenstadt, Porz, Kalk und Mülheim eingebracht werden.

- Anlage 1: Teil A – Prozessbeschreibung
- Anlage 2: Teil B – Streckensteckbriefe
- Anlage 3: Teil C – Kartenwerk
- Anlage 4: Eingabe
- Anlage 5: Stellungnahme der Verwaltung zur Eingabe