

**Beschlussvorlage**zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung****Betreff****Beschluss einer Trasse für die RadPendlerRoute 2 (Bergisch Gladbach – Köln)****Beschlussorgan**

Verkehrsausschuss

<b>Gremium</b>	<b>Datum</b>
Verkehrsausschuss	17.05.2022
Bezirksvertretung 9 (Mülheim)	13.06.2022
Verkehrsausschuss	

**Beschluss:**

Der Verkehrsausschuss beschließt als Trasse für die RadPendlerRoute 2 (Bergisch Gladbach – Köln) eine Mischvariante aus der Trasse der Machbarkeitsstudie „Leistungsfähige RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen“ und dem Vorschlag der Bürgerinitiative „Radschnellweg GL-K“. Diese hat den folgenden Verlauf (von Osten nach Westen):

Im Abschnitt zwischen dem Knotenpunkt „Gierather Straße/Am Dännekamp“ und dem Knotenpunkt „Strundener Straße/Gemarkenstraße“ wird die Trassenführung der Machbarkeitsstudie übernommen (Am Dännekamp, Thielenbruch, Gemarkenstraße). Im Abschnitt zwischen dem Knotenpunkt „Hatzfeldstraße/Grafenmühlenweg“ und dem Knotenpunkt „Dabringhauser Straße/Neufelder Straße“ wird die Trassenführung, die durch die Initiative „Radschnellweg GL-K“ entwickelt wurde (über Dabringhauser Straße), übernommen. Am Knotenpunkt „Dabringhauser Straße/Neufelder Straße“ führt die Trasse auf der Neufelder Straße bis hinter die „Strunde“. Ab dort wird wieder die Trasse der Machbarkeitsstudie übernommen (Wege durch Grünanlagen und entlang der Colonia-Allee). In den übrigen Abschnitten verlaufen beide Trassenführungen identisch.

**Alternativvorschlag 1:**

Der Verkehrsausschuss beschließt, die im Rahmen der Machbarkeitsstudie „Leistungsfähige RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen“ erarbeitete Trasse für die RadPendlerRoute 2 (Bergisch Gladbach – Köln) weiterzuverfolgen und die notwendigen weiteren Planungsschritte einzuleiten.

**Alternativvorschlag 2:**

Der Verkehrsausschuss beschließt, die von der Initiative „Radschnellweg GL-K“ entwickelte Trasse (Gierather Straße/Strundener Straße/Hatzfeldstraße/Dabringhauser Straße/Iddelsfelder Straße/Kochwiesenstraße/Burgwiesenstraße/Wichheimer Straße/Elisabeth-Schäfer-Weg) für die RadPendlerRoute 2 (Bergisch Gladbach – Köln) weiterzuverfolgen und die notwendigen Planungsschritte einzuleiten.

## Haushaltsmäßige Auswirkungen

**Nein**

### Auswirkungen auf den Klimaschutz

Nein

Ja, positiv (Erläuterung siehe Begründung)

Ja, negativ (Erläuterung siehe Begründung)

### Begründung:

Mit dem Beschluss [0665/2019](#) des Verkehrsausschusses vom 18.06.2019 wurden die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie „Leistungsfähige RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen“ sowie die in diesem Rahmen erarbeiteten Trassen zur Kenntnis genommen. Die Verwaltung wurde beauftragt, die weiteren Planungsschritte einzuleiten. Für die RadPendlerRoute 2 (Bergisch-Gladbach – Köln) wurde zuvor von der Initiative „Radschnellweg GL-K“ ein alternativer Trassenvorschlag eingebracht. Grundsätzlich unterscheiden sich beide Trassenvarianten (Initiative und Machbarkeitsstudie) insbesondere hinsichtlich ihrer Schwerpunktsetzung. Die Trasse der Machbarkeitsstudie führt in den zwei betroffenen Abschnitten zum Großteil durch Grünanlagen und abseits des Kfz-Verkehrs. Die Trasse der Initiative führt auf beiden Abschnitten durch Erschließungsstraßen.

Im oben genannten Beschluss wurde festgehalten, dass der Vorschlag der Bürgerinitiative gleichwertig mit der Trasse der Machbarkeitsstudie zu prüfen sei. Die quantitative Analyse der daraufhin beauftragten Nachuntersuchung kommt für beide Varianten zu einem ähnlichen Ergebnis. Die Trasse der Machbarkeitsstudie erreicht hier eine etwas höhere Punktzahl. Unter Berücksichtigung der festgelegten Kriterien empfiehlt die Nachuntersuchung die ursprünglich erarbeitete Trasse. Nach der Diskussion beider Varianten im Runden Tisch Radverkehr Mülheim und eingehender Betrachtung der vorhandenen Herausforderungen und Zwangspunkte wird von Verwaltungsseite eine Mischvariante der beiden Trassen vorgeschlagen. Da die RadPendlerRoute 2 eine überbezirkliche Verbindung ist, liegt die endgültige Entscheidung einer Trassenvariante beim Verkehrsausschuss.

Die in der Beschlussvorlage vorgeschlagenen Trassen beinhalten keinen Maßnahmenkatalog. In den weiteren Detailplanungen, die auch Korrekturen an der Trassenführung beinhalten können, werden das Umwelt- und Verbraucherschutzamt und das Amt für Landschaftspflege und Grünflächen beteiligt.

Nach Beschluss einer Trasse beginnt die Verwaltung mit der Planung auf den westlichen Abschnitten.

### Begründung Beschlussvorschlag (Mischvariante, Verwaltungsvorschlag):

Nach eingehender Abwägung und Betrachtung der vorhandenen Zwangspunkte wird von Verwaltungsseite der zuvor genannte Trassenverlauf vorgeschlagen. Von der Stadtgrenze bis zum Knotenpunkt Gemarkenstraße/Strundener Straße wird die nördliche Führung gewählt. Auf diese Weise wird die Endhaltestelle Thielenbruch unmittelbar angebunden. Die Anbindung der Endhaltestelle ist unter Berücksichtigung der Anforderungen an die RadPendlerRouten von entscheidender Bedeutung. Dabei wird ein erhöhter Abstimmungs- und Planungsaufwand bei der Realisierung der Führung durch den geschützten Landschaftsbestandteil Thielenbruch in Kauf genommen. Dieser Abstimmungsaufwand hängt von der im Rahmen der Umsetzungsplanung angestrebten Ausgestaltung (Querschnitt und Material) ab.

Zwischen dem Grafenmühlenweg und der Neufelder Straße ist die Attraktivität der Verbindung durch

die Grünanlage (Machbarkeitsstudie) eher gering. Im Bestand ist hier eine wassergebundene Decke vorzufinden. Darüber hinaus ergeben sich hohe Konfliktpotenziale mit dem Fußverkehr aufgrund des rege frequentierten Spielplatzes. Daher wird in diesem Abschnitt die Führung über die geradlinige Erschließungsstraße „Dabringhauser Straße“ (Vorschlag Initiative) bevorzugt, auch wenn sich am Knotenpunkt Dabringhauser Straße/Grafenmühlenweg ein schmaler Durchgang befindet, der sich aufgrund der Eigentumsverhältnisse nur geringfügig verbreitern lässt.

Im Bereich Holweide zwischen Neufelder Straße und BAB3 verläuft die Trasse zum Großteil auf Wegen durch Grünanlagen, die im Bestand entweder asphaltiert oder gepflastert sind. Die vorhandenen Breiten variieren. Abschnittsweise ist bei Realisierung dieser Trasse eine Verbreiterung/Asphaltierung notwendig. Auf diesem Abschnitt gibt es nur an den 3 Knotenpunkten Berührungspunkte mit dem Kfz-Verkehr. Zudem werden die Engstelle an der Wichheimer Straße auf Höhe der Hausnr. 241 sowie eine Lichtsignalanlage (Burgwiesenstraße/Isenburger Kirchweg) vermieden. Teilweise führt die Trasse durch Landschaftsschutzgebiet. Abhängig von der im weiteren Planungsverlauf angestrebten Ausgestaltung (Querschnitt und Material) ist diesbezüglich von einem erhöhten Planungs- und Abstimmungsaufwand auszugehen.

### **Begründung Alternativvorschlag 1 (Trasse Machbarkeitsstudie):**

Unter Berücksichtigung der festgelegten Kriterien wird in der Nachuntersuchung der Trassenverlauf der Machbarkeitsstudie empfohlen.

Bis auf den Abschnitt Dabringhauser Straße gelten für diese Trasse die gleichen Betrachtungen wie für den Verwaltungsvorschlag. Durch die parallele Führung zur Dabringhauser Straße wird die genannte Engstelle am Knotenpunkte Dabringhauser Straße/Grafenmühlenweg vermieden. Es bestehen allerdings die benannten Konfliktpotenziale mit dem Fußverkehr am Spielplatz im Bereich Dellbrücker Mauspfad.

### **Begründung Alternativvorschlag 2 (Trasse Initiative):**

Unter Berücksichtigung potenzieller Konflikte mit den vorhandenen Landschaftsschutzgebieten wird der Trassenverlauf der Initiative „Radschnellweg GL-K“ weiterverfolgt.

Da die Trasse der Initiative fast ausschließlich über Wohn- und Erschließungsstraßen führt, ist bei der Realisierung dieser Trasse von der Einrichtung von Fahrradstraßen nach den festgeschriebenen Qualitätsstandards auf den fraglichen Abschnitten auszugehen. Das bedeutet in dem meisten Fällen eine Neuordnung des Straßenraums und unter Umständen den Entfall von Kfz-Stellplätzen. Die Trasse führt auf keinem Abschnitt durch geschützte Bereiche.

Die notwendige Einrichtung einer Fahrradstraße im östlichen Abschnitt (Strundener Straße/Gierather Straße ab Gemarkenstraße) bringt insbesondere aufgrund des vorhandenen Linienbusverkehrs sowie des teilweise sehr hohen Kfz-Aufkommens Konflikte sowie einen erhöhten Planungs- und Abstimmungsaufwand mit sich. Schwer zu beseitigende Engstellen mit Konfliktpotenzial befinden sich auf der Wichheimer Straße auf Höhe der Hausnr. 241 sowie am Knotenpunkte Dabringhauser Straße/Grafenmühlenweg. Der potentielle Konflikt mit dem Fußverkehr am Spielplatz im Bereich Dellbrücker Mauspfad wird durch die Führung über die Dabringhauser Straße vermieden. Die von der Initiative vorgeschlagenen Abschnitte werden nach jetzigem Stand der Abstimmung voraussichtlich Teil des bezirklichen Radverkehrskonzeptes werden und somit mittelfristig auch in diesem Rahmen geplant.

### **Auswirkungen auf den Klimaschutz:**

Die Verwaltung verfolgt das Ziel, die sektorspezifischen Beiträge zum Klimaschutz zu erfüllen.

Die RadPendlerRouten bilden als Konzept einen Rahmen für Maßnahmen der Radverkehrsförderung. Der thematische Fokus des Konzepts liegt auf der Realisierung von attraktiven Radverkehrsverbindungen zwischen der Stadt Köln und den umliegenden Kreisen und Kommunen. Besonders für Pendelverkehre ergeben sich somit Verlagerungspotenziale. Den Bürgerinnen und Bürgern wird eine

adäquate Alternative zur Nutzung des privaten Pkw angeboten, der Umweltverbund wird gestärkt. Dies trägt zu einer möglichen Reduktion des Treibhausgasausstoßes bei, wodurch der Beschluss einer Trasse für die RadPendlerRoute 2 als positiver Betrag zum Klimaschutz bewertet werden kann.

**Anlagen:**

1. Öffentlichkeitsbeteiligung
2. Übersichtskarte Trassenverläufe
3. Nachuntersuchung Trassenvergleich