



Stadt Leverkusen

Vorlage Nr. 2019/2715

Der Oberbürgermeister

V/66-660-st/op

Dezernat/Fachbereich/AZ

25.02.19

Datum

Beratungsfolge	Datum	Zuständigkeit	Behandlung
Bürger- und Umweltausschuss	14.03.2019	Beratung	öffentlich
Ausschuss für Stadtentwicklung, Bauen und Planen	18.03.2019	Beratung	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk I	25.03.2019	Beratung	öffentlich
Bezirksvertretung für den Stadtbezirk II	26.03.2019	Beratung	öffentlich
Rat der Stadt Leverkusen	08.04.2019	Entscheidung	öffentlich

Betreff:

Machbarkeitsstudie "Leistungsfähige RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen"

Beschlussentwurf:

1. 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 beauftragt, die bestehende interkommunale Kooperation mit den projektbeteiligten Städten und Kreisen im Sinne einer Umsetzung des Gesamtkonzeptes fortzuführen und regelmäßig über den Projektfortschritt zu berichten.
4. Die aufgezeigten Vorzugstrassen werden befürwortet, verbunden mit dem Auftrag an die Verwaltung, die entsprechenden Flächen für die vier Trassen der RadPendlerRouten freizuhalten bzw. zu sichern und die nächsten Planungsschritte (Vor- und Entwurfsplanung) mit den beteiligten Gebietskörperschaften einzuleiten, vorbehaltlich notwendiger Einzelbeschlüsse der zuständigen Fachgremien zu konkreten Finanzierungsbedarfen.

5. Es wird befürwortet, das Projekt „RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen“ in den Qualifizierungsprozess der REGIONALE 2025 „Bergisches RheinLand“ einzuspeisen mit dem Ziel, alle Fördermöglichkeiten zur Umsetzung des Projektes auszuschöpfen.

gezeichnet:

Richrath

In Vertretung
Lünenbach

In Vertretung
Deppe

Schnellübersicht über die finanziellen bzw. bilanziellen Auswirkungen, die beabsichtigte Bürgerbeteiligung und die Nachhaltigkeit der Vorlage

Ansprechpartner/ Fachbereich / Telefon: Frau Oppenberg/FB 660/406 – 6612, Herr Steinkühler/FB 660/406 - 6635

(Kurzbeschreibung der Maßnahme, Angaben zu § 82 GO NRW bzw. zur Einhaltung der für das betreffende Jahr geltenden Haushaltsverfügung.)

A) Etatisiert unter Finanzstelle(n) / Produkt(e)/ Produktgruppe(n):

(Etatisierung im laufenden Haushalt und mittelfristiger Finanzplanung)

Entsprechende Mittel stehen bei Produktgruppe 1205, Aufwendungen für Sach- und Dienstleistungen, zur Verfügung.

B) Finanzielle Auswirkungen im Jahr der Umsetzung und in den Folgejahren:

(z. B. Anschaffungskosten/Herstellungskosten, Personalkosten, Abschreibungen, Zinsen, Sachkosten)

Für die weiterführende Planung zur Umsetzung der RadPendlerRouten soll erneut eine Kooperation abgeschlossen werden. Anzahl der künftigen Kooperationspartner und anfallende Kosten sind zurzeit noch nicht bekannt.

C) Veränderungen in städtischer Bilanz bzw. Ergebnisrechnung / Fertigung von Veränderungsmitteilungen:

(Veränderungsmitteilungen/Kontierungen sind erforderlich, wenn Veränderungen im Vermögen und/oder Bilanz/Ergebnispositionen eintreten/eingetreten sind oder Sonderposten gebildet werden müssen.)

kontierungsverantwortliche Organisationseinheit(en) und Ansprechpartner/in:

D) Besonderheiten (ggf. unter Hinweis auf die Begründung zur Vorlage):

(z. B.: Inanspruchnahme aus Rückstellungen, Refinanzierung über Gebühren, unsichere Zuschusssituation, Genehmigung der Aufsicht, Überschreitung der Haushaltsansätze, steuerliche Auswirkungen, Anlagen im Bau, Auswirkungen auf den Gesamtabschluss.)

E) Beabsichtigte Bürgerbeteiligung (vgl. Vorlage Nr. 2014/0111):

Weitergehende Bürgerbeteiligung erforderlich	Stufe 1 Information	Stufe 2 Konsultation	Stufe 3 Kooperation
[nein]	[ja] [nein]	[ja] [nein]	[ja] [nein]
Beschreibung und Begründung des Verfahrens: (u.a. Art, Zeitrahmen, Zielgruppe und Kosten des Bürgerbeteiligungsverfahrens)			

F) Nachhaltigkeit der Maßnahme im Sinne des Klimaschutzes:

Klimaschutz betroffen	Nachhaltigkeit	kurz- bis mittelfristige Nachhaltigkeit	langfristige Nachhaltigkeit
[ja]	[ja]	[ja]	[ja]

Begründung:

Anlass und Projektzuschnitt

Die Kapazitätsgrenze der vorhandenen Infrastruktur im Einzugsgebiet der Rheinschiene ist erreicht. Die Pendlerstrecken im motorisierten Individualverkehr im Siedlungsbereich Köln, Leverkusen, Rheinisch-Bergischer Kreis und 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.

Ende 2017 hat die Stadt Leverkusen zum Thema „RadPendlerRouten“ (s. auch Beschlusskontrolle BR 2018/2264 zum Antrag der CDU-Fraktion) eine interkommunale Kooperation mit dem Rheinisch-Bergischen Kreis, dem Rhein-Sieg-Kreis, der Stadt Bergisch Gladbach sowie der Stadt Köln unterzeichnet. Unter der Federführung des Rheinisch-Bergischen Kreises wurde hierbei in der Zeit von Ende Januar 2018 bis Januar 2019 eine Machbarkeitsstudie erarbeitet, um insgesamt vier leistungsfähige, regionale Radverbindungen zwischen Köln-Deutz und dem rechtsrheinisch angrenzenden Siedlungsraum zu identifizieren, 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.

Zu dem Kreis der Projektträger gehören:

- Die Stadt Leverkusen,
- die Stadt Bergisch Gladbach,
- die Stadt Köln,
- die Stadt Niederkassel,
- der Rhein-Sieg-Kreis,
- die Stadt Troisdorf sowie
- der Rheinisch-Bergische Kreis (in federführender Rolle).

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.

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, 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 fahrradaffinen Vereine/Verbände im Planungsraum wurde mit einer zentralen Informationsveranstaltung am 19.07.2018 im Stadthaus in Köln-Deutz sichergestellt.

Eine zentrale politische Informationsveranstaltung am 05.12.2018 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 potenziellen 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, finanzierbare 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 sind in Kapitel 3.1 der angehängten Machbarkeitsstudie dargestellt und erläutert.

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 Potenziale (Einwohner, Arbeitsplätze und weiterführende Schulen in Trassennähe),
- Integration in den vorhandenen ÖPNV (gute Anbindung von Haltestellen mit Tarifwechsel),
- Vermeidung planungsrechtlicher Hemmnisse (Flächenbesitz, Schutzgebiete).

Der vorliegende Bericht sowie die Streckensteckbriefe je Hauptachse im Anhang der Studie fassen die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie zusammen. Ausführliche Beschreibungen der einzelnen Trassen und aussagekräftige Grafiken sind in Teil B (Streckensteckbriefe) und Teil C (Kartenwerke) der Machbarkeitsstudie dargestellt. Dort sind Details zur Führungsform der einzelnen Teilabschnitte im Rahmen des übergeordneten Gesamtkonzeptes aufgezeigt und notwendige Bau-, Ausstattungs- und Anschlussmaßnahmen formuliert worden.

Zusammenfassung der Ergebnisse

Die Machbarkeitsstudie bescheinigt neben der grundsätzlichen Machbarkeit einer durchgehenden Wegeführung bei qualitativ hochwertigen Ausbaustandards jeder der vier untersuchten Hauptachsen ein hohes Verlagerungspotenzial 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, Verlagerungspotenzial 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 Potenzial 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 („Wirkaum“). 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, Radschnellwegekonzept Stadt Köln, Mobilitätskonzepte Rheinisch-Bergischer Kreis und Stadt Leverkusen) sinnvoll zu verknüpfen, arbeitsteilig vorzugehen und vorhandene sowie geplante Radverbindungen (Agger-Sülz-Radweg, RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen, Radschnellweg Köln-Frechen, Radschnellweg Bonn-Niederkassel, Tangentiale RadPendlerRoute Rösrath-Bergisch Gladbach - Leverkusen, Panorama-Radweg Balkantrasse) 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.

Anlage/n:

- Teil A - Prozessbeschreibung
- Teil B - Streckensteckbriefe
- Teil C - Kartenwerk-Teil1
- Teil C - Kartenwerk-Teil2
- Teil C - Kartenwerk-Teil3
- Teil C - Kartenwerk-Teil4