

Vorlage, DS-Nr. 2022/0744

öffentlich

Beratungsfolge	Sitzung am:	Ja	Nein	Enth.
Ausschuss für Mobilität und Bauwesen	25.08.2022			

Betreff: RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen
hier: Bericht über den Stand in der Projektentwicklung und Beschluss für die weiteren Planungen

Beschlussentwurf:

1. Der Ausschuss für Mobilität und Bauwesen nimmt den Sachstandsbericht zum Projekt RadPendlerRoute im Rechtsrheinischen zur Kenntnis.
2. Der Ausschuss für Mobilität und Bauwesen beauftragt die Verwaltung, die Planung für die Abschnitte in kommunaler Baulast an geeignete Fachbüros zu vergeben und die Planung der Abschnitte in Baulast des Landes zu unterstützen.
3. Der Ausschuss für Mobilität und Bauwesen beauftragt die Verwaltung, für die Abschnitte der RadPendlerRouten in Baulast des Landes, Abstimmungsgespräche mit dem Landesbetrieb Straßenbau NRW zu führen mit dem Ziel, Planungsvereinbarungen abzuschließen, um für die betreffenden Abschnitte den Prozess der Baurechtserlangung zu beschleunigen.

Auswirkungen auf den Haushalt:

Finanzielle Auswirkungen: ja

Haushaltsjahr: 2022 ff.
Sachkonto/Investitionsnummer:
Kostenstelle/Kostenträger: -
Gesamtansatz: 65.000,00 € (2022)
Verbraucht: 0,00 € (2022)
Noch verfügbar: 65.000,00 € (2022)
Bedarf der Maßnahme: 0,00 € (noch offen)
Erträge: 0,00 €
Jährliche Folgekosten: 0,00 €

Bemerkung:

Auswirkungen auf das Klima:

Klimarelevanz: nein

Sachdarstellung:

1. Anlass

Die RadPendlerRouten (RPR) im Rechtsrheinischen haben eine große Bedeutung für die Mobilitätswende in der gesamten Region. Die Umsetzung der RPR soll das stark beanspruchte Verkehrsnetz im Rechtsrheinischen entlasten, den Umweltverbund stärken und ein zügiges sowie klimafreundliches Pendeln zwischen Rheinschiene und dem Rechtsrheinischen ermöglichen. RadPendlerRouten sind als Stadt-Umland-Verbindungen zu verstehen, die durch die verbesserte Infrastruktur das Fahrradfahren auch auf längeren Strecken attraktiv machen sollen. Es entstehen qualitativ hochwertige und möglichst breite Radverkehrsanlagen mit einer Gesamtlänge von ca. 80 km. In Summe sollen vier Achsen aus dem rechtsrheinischen Umland in die Kölner Innenstadt geführt werden. Sie fördern gezielt den Alltagsradverkehr, wodurch Verkehrsverlagerungen zugunsten des Radverkehrs erreicht werden. Dies leistet wiederum einen Beitrag zum Umwelt- und Klimaschutz.

2. Projektverlauf

Im ersten Schritt haben die projektbeteiligten Städte und Kreise eine Machbarkeitsstudie unter dem Titel „RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen“ in der Zeit von Januar 2018 bis Januar 2019 erarbeitet, in der die Linienführungen mit Führungsformen je Achse definiert wurden. Alle vier Achsen vereinen demnach ein hohes Verlagerungspotenzial auf sich und wurden als grundsätzlich wirtschaftlich eingeschätzt. Die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie stießen im ersten Halbjahr 2019 im gesamten Projektraum auf Zustimmung in den jeweils zuständigen politischen Gremien, verbunden mit dem Auftrag, das Projekt in die Umsetzung zu bringen und im nächsten Schritt die notwendigen Ausbaumaßnahmen einzuleiten.

Seit Ende 2019 sind die RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen nach Bergisch Gladbach und Rösrath ein mit dem B-Status versehenes Projekt der REGIONALE 2025 Bergisches RheinLand. Dadurch steigt die Chance auf den Erhalt von Fördermitteln für die Umsetzung.

Im September 2020 unterzeichneten die projektbeteiligten Städte und Kreise eine Kooperationsvereinbarung zur Umsetzung der RadPendlerRouten. Diese bildet die Basis für die laufenden Detailplanungen. Gemeinsam in der übergeordneten Projektgruppe – bestehend aus den Städten Bergisch Gladbach, Köln, Leverkusen, Lohmar, Niederkassel, Rösrath, Troisdorf, dem Rheinisch-Bergischen Kreis (Federführung), dem Rhein-Sieg-Kreis sowie der REGIONALE 2025-Agentur, dem Region Köln/Bonn e.V., dem Stadt-Umland-Verbund „Köln und rechtsrheinische Nachbarn“ sowie dem Landesbetrieb Straßenbau NRW und dem Zukunftsnetz Mobilität NRW – wurde der Entschluss zur Beauftragung von Beratungs- und Prozesssteuerungsleistungen gefasst. Im Herbst 2021 startete diese

Prozessbegleitung. Seitdem unterstützt ein Planungskonsortium, bestehend aus den Planungsbüros Planersocietät und VIA eG sowie der Kommunikationsagentur tippingpoints GmbH und dem Ingenieurbüro ISAPLAN Ingenieur GmbH, die Projektbeteiligten bei der Umsetzung der RadPendlerRouten. Das Konsortium übernimmt fachliche Beratungen bei der Planung und unterstützt bei der Projektsteuerung sowie bei der Öffentlichkeitsarbeit und Kommunikation. Seit Beginn der Beauftragung im Herbst 2021 wurde ein Planungsleitfaden als Grundlage für die Planung der RadPendlerRouten nach HOAI erstellt sowie mit allen projektbeteiligten Städten abgestimmt (siehe auch Abschnitt 3). Zudem wurde auf Basis eines Workshops innerhalb der Projektgruppe durch die Agentur tippingpoints eine Kommunikationsstrategie im Sinne einer gemeinsamen Strategie für die projektbegleitende Öffentlichkeitsarbeit inkl. eines möglichen Gesamtpakets für Kommunikationsmaßnahmen entwickelt und zwei Ausgaben des projekteigenen Newsletters sind erschienen.

Auch die kommunalen Planungen der RadPendlerRouten sind vorangeschritten. Die Stadt Leverkusen erstellt derzeit in Zusammenarbeit mit einem Planungsbüro die Entwurfsplanung für die Abschnitte in kommunaler Baulast. In anderen Kommunen wird die Ausschreibung der Entwurfsplanung vorbereitet. Auch die Stadt Troisdorf beabsichtigt zeitnah die Planungen für die Abschnitte in kommunaler Baulast auszuschreiben. Derzeit wird noch geprüft, ob die Planungsleistungen gemeinsam mit den Abschnitten, die in der Baulast des Landesbetriebes Straßen NRW liegen, ausgeschrieben werden können, um Synergieeffekte nutzen zu können und die Planung des durchgehenden Streckenabschnittes auf Troisdorfer Stadtgebietes in Auftrag geben zu können.

3. Information über die Verständigung auf gemeinsame Planungsgrundlagen

Die Machbarkeitsstudie für die RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen wurde im Jahr 2019 abgeschlossen. Bereits zu diesem Zeitpunkt zeichnete sich ab, dass die anspruchsvollen Standards für Radschnellverbindungen (RSV) in diesem urban verdichteten Raum nicht überall umsetzbar sein werden. Die beteiligten Kommunen einigten sich damals auf projekteigene Standards für die RPR. Sie sollen als neues attraktives Produkt für Radfahrende möglichst hohe Radverkehrsstärken aufnehmen können und gleichzeitig der Situation Rechnung tragen, dass der Standard der RSV innerhalb des stark verdichteten Planungsraums nicht durchgängig umsetzbar ist.

Im Frühjahr 2021 veröffentlichte die Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV) die „Hinweise zu Einsatz und Gestaltung von Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten“ (H RSV). Darin wurde erstmals ein bundesweit einheitlicher Qualitätsstandard definiert, dessen Ausbaubreiten zwischen dem Basis-Standard der „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ (ERA) und dem der Radschnellverbindungen liegen. Das Land Nordrhein-Westfalen hat die H RSV per Erlass eingeführt, wodurch die Standards für Radvorrangrouten für das Land als Baulastträger verbindlich wurden und für weitere Strecken bei der Vergabe von Fördermitteln zu Grunde gelegt werden.

Die gemeinsame Planungsgrundlage fasst die wichtigen Hinweise zur Planung von RVR zusammen und bildet damit die Grundlage für Ausschreibung, Planung und Bau der RadPendlerRouten. Die Standards für RVR sollten auf mindestens 80 % der Gesamtstreckenlänge einer RPR eingehalten werden, um einen spürbaren Nutzen

zu erzielen. Ebenso bedeutsam ist die strategische Verkürzung der Fahrzeiten im Radverkehr, die den Umstieg auf das Fahrrad auch für höhere Distanzen attraktiv macht und durch die gezielte Bevorrechtigung an Knotenpunkten erreicht werden kann. Besonders aufkommensstarke Streckenabschnitte werden im Produkt der RPR in höheren Standards ausgebaut als durch den Standard der RVR vorgegeben.

In den Planungsgrundlagen für die RPR sind Musterlösungen enthalten, die beispielhaft bauliche Anlagen und Markierungen, die am häufigsten in der Praxis auftreten, aufzeigen. Sie sollen die Planung vor Ort erleichtern und im Sinne einer möglichst großen Verständlichkeit und Akzeptanz einheitlich angewandt werden.

Durch die Unterzeichnung der Absichtserklärung am 14.07.2022 im Rahmen eines Fototermins in Bergisch Gladbach-Bensberg haben sich alle beteiligten Gebietskörperschaften zur Einhaltung der in der Planungsgrundlage genannten Standards zu Bau und Unterhaltung verpflichtet. Damit wurde eine Grundlage für eine bedarfsgerechte, sichere und möglichst einheitliche Qualität für die RadPendlerRouten geschaffen. Dieser Meilenstein im Projekt ist Kern der zweiten Ausgabe des Newsletters, der dieser Vorlage als Anlage beigefügt ist.

Aufgrund des hohen bürgerschaftlichen Engagements im Projektraum und des großen Interesses der Bevölkerung an der Umsetzung der RadPendlerRouten wird seitens des Projektkonsortiums eine Informationsveranstaltung im Herbst 2022 zur Erläuterung der Planungsgrundlagen anknüpfend an die Beteiligung der Fachöffentlichkeit im Rahmen der Erarbeitung der Machbarkeitsstudie angestrebt. Interesse an dieser Informationsveranstaltung kann per Mail an standortentwicklung@rbk-online.de mit dem Stichwort „Planung RPR“ bekundet werden – dann erfolgt eine Aufnahme in den Einladungsverteiler.

4. Abschluss von Planungsvereinbarungen mit Straßen.NRW

Die RadPendlerRouten verlaufen in Teilen über oder entlang von Straßen in Baulast der Kommunen selbst. Darüber hinaus kommt jedoch auch Straßen.NRW bezogen auf das Gesamtprojekt auf Teilabschnitten mit einer Gesamtlänge von etwa 25 km die Rolle des Baulastträgers zu. Auf Troisdorfer Stadtgebiet sind ca. 3,8 km entlang der B 8 zwischen Troisdorf Mitte und Troisdorf-Spich (bis Stadtgrenze Köln) davon betroffen. Der Landesbetrieb Straßenbau NRW empfiehlt den betreffenden Städten für diese Abschnitte den Abschluss von Verwaltungsvereinbarungen. Eine Verwaltungsvereinbarung ist ein öffentlich-rechtlicher Vertrag gemäß § 54 VwVfG NRW. Im vorliegenden Fall wird empfohlen, zunächst Planungsvereinbarungen für den gesamten Prozess der Baurechtserlangung abzuschließen. Für den Bau der RadPendlerRouten bedarf es anschließend der Verhandlung über ggf. weitere Verwaltungsvereinbarungen.

Nach Aussagen des Landesbetriebs Straßenbau NRW, Betriebssitz Gelsenkirchen sowie Regionalniederlassung Rhein-Berg und des Ministeriums für Verkehr NRW gegenüber dem Projektkonsortium RPR im September 2021 kann für den Fall, dass der Landesbetrieb die Maßnahmen zur Herstellung der RadPendlerRouten selbst umsetzen sollte, eine schnelle Umsetzung nicht gewährleistet werden. Die Maßnahmen würden weitestgehend auf hinteren Plätzen der UA II R Liste stehen, da es überwiegend um einen Ausbau bereits vorhandener Radverkehrsanlagen geht und somit eine geringe Priorität im Vergleich zu anderen Maßnahmen vorliegen könnte. Durch den Abschluss von Planungsvereinbarungen, und damit die Übernahme des Prozesses der Baurechtserlangung durch die Kommunen, können die Maßnahmen voraussichtlich deutlich schneller umgesetzt werden.

Entscheiden sich die Kommunen für den Abschluss von Planungsvereinbarungen, erhalten sie eine Aufwandsentschädigung. Zusätzlich zu 100 % der aufgewendeten Kosten im Zuge der Planung erhält die Kommune einen Zuschlag, der den Mehraufwand der Kommunen entschädigen soll. Den Kommunen steht frei, wofür sie diese Verwaltungskostenpauschale einsetzen. Straßen.NRW macht hier keinerlei Vorgaben, solange die Verpflichtungen aus der Planungsvereinbarung erfüllt werden. Bereits im Strategiegeläch am 31. März 2022 mit Dezernentinnen und Dezernenten der jeweiligen Kommunen und Kreise wurde die Bereitschaft zum Abschluss von Planungsvereinbarungen diskutiert. Mehrheitlich haben sich die Dezernentinnen und Dezernenten dafür ausgesprochen, eine gemeinsame Planungsvereinbarung für die Umsetzung aller Streckenabschnitte der RPR in Baulast des Landes abzuschließen und die Verwaltungspauschale für eine zentrale Projektsteuerung einzusetzen. Dadurch profitieren insbesondere die Kommunen, die aufgrund fehlender personeller Kapazitäten nicht oder nur unter sehr hohem Aufwand eigenständige Planungsvereinbarungen abschließen könnten.

Derzeit ist noch offen, ob und ggf. welche Gebietskörperschaft die Funktion des Auftragnehmers, der die Planungsvereinbarung für das Gesamtprojekt mit dem Landesbetrieb abschließt, übernehmen kann. Es werden seitens der Projektsteuerung aktuell Gespräche mit potentiellen Auftragnehmern geführt. Sollten diese Gespräche nicht erfolgreich verlaufen, werden die Kommunen durch die Projektsteuerung und das Planungskonsortium beim Abschluss der jeweiligen Planungsvereinbarungen bestmöglich unterstützt – zum Beispiel durch gemeinsame Vertragsverhandlungen mit Straßen.NRW.

5. Nächste Schritte

Ziel der Verwaltung ist es, die Entwurfsplanung der RadPendlerRoute in Troisdorf unter Berücksichtigung der vereinbarten Planungsgrundlage bis voraussichtlich Ende des Jahres auszuschreiben. Dabei soll die Ausschreibung für die Abschnitte in kommunaler Baulast mit der Ausschreibung für die Abschnitte in Baulast des Landes kombiniert werden, um Ressourcen zu sparen und eine einheitliche Qualität der Planung zu erreichen. Sollte zeitnah keine Planungsvereinbarung mit Straßen NRW zustande kommen ist zu überlegen, ob zunächst die Planungen der Streckenabschnitte in kommunaler Baulast vorangetrieben werden.

Zudem werden im zweiten Halbjahr 2022 seitens der Projektsteuerung Abstimmungsgespräche mit dem Landesbetrieb Straßenbau und den betreffenden Kommunen geführt, um Synergieeffekte im Zuge der Vertragsverhandlungen rund um die Planungsvereinbarungen zu generieren.

Die nächste Sitzung der übergeordneten Projektgruppe findet im Oktober 2022 statt.

Im Auftrag

Thomas Schirmmacher
Co-Dezernent II

