

BERICHT

Planungswettbewerb Radschnellwege in Nordrhein-Westfalen:

„Radschnellweg Köln - Frechen“

Als Teil des Radschnellwegenetzes



Stadt Brühl



STADT FRECHEN



STADT HÜRTH



Stadt Köln



STADT
PULHEIM



wesseling



Rhein-Erft-Kreis

Projektnummer: 674496

Köln, 17. Juli 2013

1) Projektnummer: 674496

Projektbezeichnung:

„Radschnellweg Köln-Frechen“

Als Teil des Radschnellwegenetzes



Stadt Brühl



2) Federführender Projektträger

Die Federführung für den Radschnellweg Köln-Frechen übernimmt die Stadt Köln.

Projektpartner sind die Städte Köln und Frechen.

Ansprechpartner für die Stadt Köln ist Herr Möllers und für die Stadt Frechen Herr Stahl-schmidt.

3) Lage / Verlauf

Der Radschnellweg verläuft von der Universität zu Köln bis zum Frechener Bahnhof am Rande der Frechener Innenstadt. Diese Strecke hat in der Vorzugsvariante eine Länge von 8,4 Kilometern.

Auf Kölner Stadtgebiet beginnt der Radschnellweg im Inneren Grüngürtel. Ausbaugrenze ist die Fahrradroute, die im Zuge des inneren Grüngürtels zur Zentralmensa der Kölner Universität verläuft. Die Weiterführung ist in Form einer städtischen Fahrradroute geplant und wird im Rahmen des Radverkehrskonzeptes für die Kölner Innenstadt 2013 / 2014 weiter konkretisiert.

Auf Frechener Stadtgebiet endet der Ausbaustandard des Radschnellweges am Frechener Bahnhof. Hier ist beabsichtigt den Radverkehr über das vorhandene Radwegenetz in das Stadtgebiet zu führen.

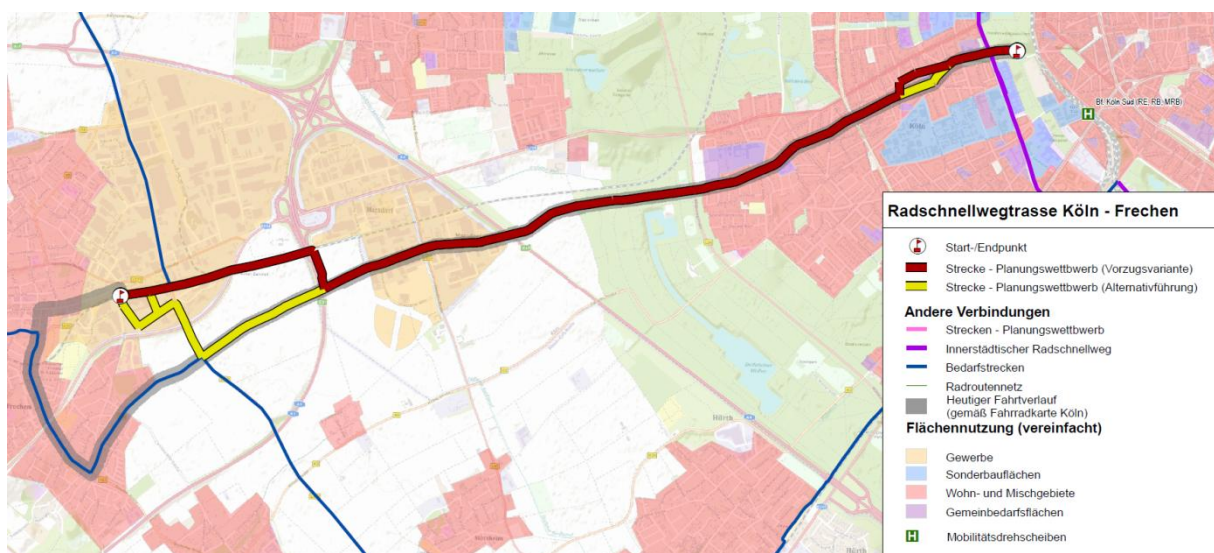


Abbildung 1: Verlauf des Radschnellweges mit Alternativführungen

4) Konzept / Einordnung in den verkehrsplanerischen Zusammenhang:

4.1) Regionale Bedeutung

Die Stadt Köln pflegt aufgrund der engen siedlungsstrukturellen Verflechtung seit Jahren eine enge Zusammenarbeit mit den südwestlich angrenzenden Kommunen des Rhein-Erft-Kreises. Hierzu wurde, basierend auf den im Rahmen der FNP-Fortschreibung ermittelten Abstimmungserfordernissen, 2010 ein halbjährlich tagendes Bürgermeistertreffen ins Leben gerufen, das inhaltlich von einem **interkommunalen Arbeitskreis** der Planer aus den beteiligten Kommunen (**IntAK**) vorbereitet wird.

Im Auftrag der Bürgermeister führt der IntAK zur Klärung überkommunaler Fragestellungen in unregelmäßiger Folge Verwaltungswerkstätten unter Einbeziehung externer Experten durch, derzeit mit dem Focus auf der Bewältigung des zunehmenden Verkehrsaufkommens im Kölner Westen. Die dritte Verwaltungswerkstatt hatte daher am 30.08.2012 in Frechen den Mobilitätsverbund zum Thema. Sie stand unter dem Leitsatz einer „gleichmäßigen und gleichwertigen Verteilung des Verkehrs auf alle Mobilitätsformen zur Entlastung der gesamten Region“ und endete mit der Übereinkunft zur Ergänzung und Entlastung des Hauptstraßennetzes geeignete Verbindungen und Trassen für Radschnellwege zu identifizieren sowie Untersuchungen für einen Ausbau geeigneter Verknüpfungspunkte der verschiedenen Verkehrsträger zu sog. „Mobilitätsdrehscheiben“ einzuleiten.

Dieses Untersuchungsprogramm bekräftigten der Oberbürgermeister der Stadt Köln und die Bürgermeister der Städte Pulheim, Frechen, Hürth, Brühl und Wesseling in ihrem 6. Treffen am 06.02.2013 in Wesseling und beauftragten ihre Verwaltungen offiziell „eine gemeinsame Bewerbung zur Teilnahme am Landeswettbewerb für Radschnellwege vorzubereiten und den Ausschüssen der beteiligten Städte vorzulegen“ sowie Untersuchungen zum Ausbau geeigneter Verknüpfungspunkte des IV mit dem ÖPNV durchzuführen (s. beigefügte Beteiligungsschreiben). Während die Untersuchungen zu den Mobilitätsdrehscheiben noch nicht abgeschlossen sind, konnte der Auftrag zur Bearbeitung einer Radschnellwegekonzeption bereits fertiggestellt werden.

Regionale Verknüpfung der Verkehrsmittel

Zur Bewältigung des zunehmenden Verkehrsaufkommens im Kölner Westen wurden drei Schwerpunkte gelegt:

- Regionaltangente Köln-Rhein-Erft zur Bewältigung des steigenden Kfz-Verkehrs
- Mobilitätsdrehscheiben zur besseren Vernetzung der Verkehrsträger
- Radschnellwege für die Region Rheinland.

Zur Begrenzung des Verkehrszuwachses auf der Regionaltangente sind neben attraktiven ÖPNV-Verbindungen auch Serviceangebote für alternative Formen der Mobilität an strategischen Verknüpfungspunkten vorgesehen. Diese werden als „**Mobilitätsdrehscheiben**“ bezeichnet.

Diese Mobilitätsdrehscheiben bieten Umsteigemöglichkeiten zwischen den Verkehrsträgern und eine umfassende Ergänzung durch Mobilitätsdienstleistungen. Entscheidend ist die Umsteigemöglichkeit auf den schnellen Regionalverkehr.

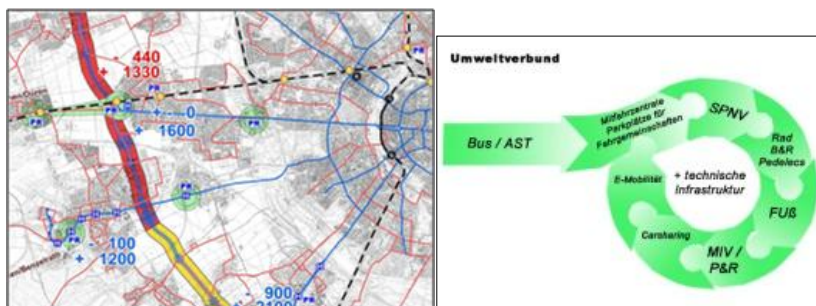


Abbildung 2: Standorte für Mobilitätsdrehscheiben

Konzept Radschnellwege für die Region Rheinland

Basierend auf diese Konzeptionen und Maßnahmen wurde das Konzept Radschnellwege für die Region Rheinland erarbeitet. Dieses Konzept besteht aus zwei Ringschließungen und neun radialen Verbindungen. Neben der Erschließung von wichtigen Wohn- und Arbeitsstandorten ist auch die Verknüpfung mit dem ÖPNV ein weiterer wichtiger Aspekt.

Für die Auswahl von geeigneten Strecken für den Wettbewerbsbeitrag wurden die potentiellen Radschnellwegrouten einer Erstbewertung unterzogen. Insgesamt wurden 18 Streckenabschnitte anhand von 12 Bewertungskriterien untersucht. Aus Sicht der Verwaltung gibt es für den Wettbewerbsbeitrag 3 potenzielle Verbindungen:

1. Verbindung von Frechen nach Köln
2. Verbindung von Pulheim nach Köln
3. Verbindung Köln - Porz - Troisdorf

Von diesen drei Streckenverbindungen wird für den Wettbewerbsbeitrag in erster Priorität die Verbindung Frechen – Köln ausgewählt, da aufgrund der bestehenden Infrastruktur hier sehr gute Realisierungsmöglichkeiten gesehen werden. Zum anderen werden bei dieser Verbindung wegen der bestehenden Pendlerverkehre, sehr hohe Verlagerungspotentiale vom motorisierten Kraftfahrzeugverkehr auf den Radverkehr erwartet.

Vorbewertung durch die Stadt Köln		Bewertungskriterien für Radschnellwege (AK AGFS 17.01.2013)												weitere Bewertungskriterien Stadt Köln				
STRECKENABSCHNITTE	Trassenlänge verschiedene Führungsoptionen, baulicher Aufwand, Fahrsicherheit, Pendlervorteile, etc.	Trassen über die Grenzen von mindestens 2 Kommunen (K.O. - Kriterium Wettbewerbsbeitrag)	Mindestlänge von 5 Kilometern mit Radschnellwegcharakter auf der Trasse (Kriterium Wettbewerbsbeitrag)	Mindestlänge von 5 Kilometern mit Radschnellwegcharakter auf der Trasse (Kriterium Wettbewerbsbeitrag)	Mindestlänge von 5 Kilometern mit Radschnellwegcharakter auf der Trasse (Kriterium Wettbewerbsbeitrag)	Mindestlänge von 5 Kilometern mit Radschnellwegcharakter auf der Trasse (Kriterium Wettbewerbsbeitrag)	Mindestlänge von 5 Kilometern mit Radschnellwegcharakter auf der Trasse (Kriterium Wettbewerbsbeitrag)	Mindestlänge von 5 Kilometern mit Radschnellwegcharakter auf der Trasse (Kriterium Wettbewerbsbeitrag)	Mindestlänge von 5 Kilometern mit Radschnellwegcharakter auf der Trasse (Kriterium Wettbewerbsbeitrag)	Mindestlänge von 5 Kilometern mit Radschnellwegcharakter auf der Trasse (Kriterium Wettbewerbsbeitrag)	Mindestlänge von 5 Kilometern mit Radschnellwegcharakter auf der Trasse (Kriterium Wettbewerbsbeitrag)	Mindestlänge von 5 Kilometern mit Radschnellwegcharakter auf der Trasse (Kriterium Wettbewerbsbeitrag)	Mindestlänge von 5 Kilometern mit Radschnellwegcharakter auf der Trasse (Kriterium Wettbewerbsbeitrag)	Verknüpfungsfunktion zum ÖPNV (Bike Verknüpfung)	Erschließung bestehender Gewerbegebiete, Bildungseinrichtungen, Point of Interest	Planungsaufwand, Realisierungsmöglichkeit (Bestandsituation)	zu erwartende Baukosten (bei zu erwartenden Problemen / bestehender Infrastruktur)	Bewertungsergebnis Wertung: + = 1, 0 = 0, - = -1
Frechen - Köln	10,1 km	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	12
Pulheim - Köln	10,9 km	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	12
Köln/ Porz - Troisdorf	20,0 km	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	10
Stadt Köln (innerstädtischer Ring)	16,2 km	-	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	10
Köln/ Deutz - Leverkusen	14,1 km	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	8
Pulheim - Weiden-West (S-Bahn)	7,2 km	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	6
Frechen - Hürth	6,5 km	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	6
Frechen - Weiden - West (S-Bahn)	3,9 km	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	5
Köln - Wesseling - Bornheim - Bonn	28,3 km	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	5
Köln/ Deutz - Rösralth	18,1 km	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	5
Pulheim - Bf. Worringen (S-Bahn)	8,6 km	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	5
Hürth - Köln	9,3 km	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	3
Pulheim - Stromeln - Rommerskirchen	11,0 km	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	3
Köln/ Deutz - Bergisch Gladbach	13,0 km	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	2
Hürth - Wesselingen	9,0 km	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	0
Rogendorf/Thenhoven - Leverkusen	11,0 km	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	0
Frechen - Berghelm	10,3 km	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	-1
Ertstadt - Libor - Brühl	17,6 km	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	+	-3

Abbildung 3: Bewertungsmatrix für die Radschnellwegprojekte

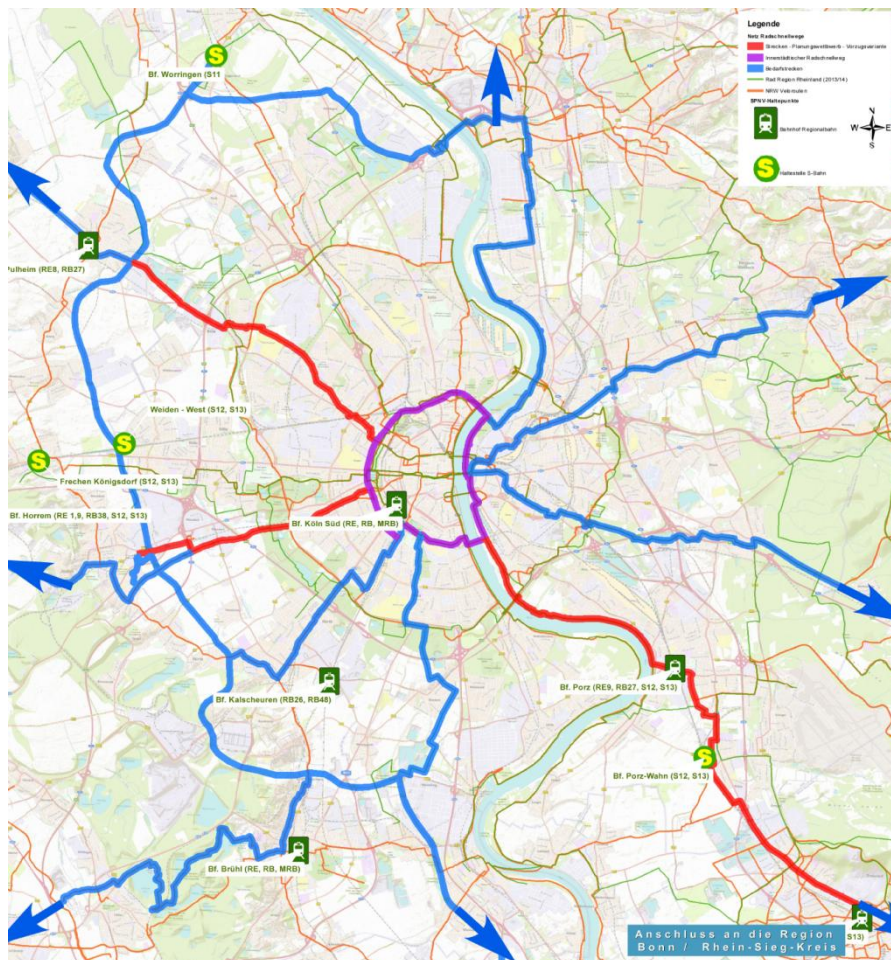


Abbildung 4: Konzept Radschnellwege für die Region Rheinland

Im Rahmen des Strukturprogramms Regionale 2010 wurde die **RadRegion Rheinland (RRR)** als kommunalübergreifendes, ganzheitliches Produkt geschaffen. Verwaltungen, touristische Organisationen und fahrradaffine Institutionen aus 66 Kommunen der Region Köln/Bonn haben sich zum Netzwerk zusammengeschlossen und ein Radverkehrsnetz konzipiert. Es besteht aus einem wabenartigen 3.140 km großen Netz mit einem einheitlichen Leitsystem (gemäß HBR) und verfolgt das Ziel ein fahrradfreundliches Angebot für die unterschiedlichsten Zielgruppen zu schaffen, um die Region Rheinland sowohl für den Alltagsradler als auch besonders für den Fahrradtouristen auf eine neue Art erlebbar zu machen.

Das ausgeschilderte **Radverkehrsnetz (13.800 km) des Landes Nordrhein-Westfalen** verbindet alle Städte und Gemeinden mit einer einheitlichen Wegweisung für den Radverkehr. Es bildet das Grundgerüst der Radwegweisung, die durch lokale und regionale Velorouten ergänzt wird. Dieses Radverkehrsnetz verknüpft primär für den Alltagsverkehr die Zentren der Kommunen sowie die Bahnhöfe miteinander und wird durch hochwertige und überregionale, touristische Routen für den Freizeitverkehr ergänzt.

RegioGrün entwickelt aufbauend auf dem historischen Erbe des inneren und äußeren Grüngürtels (Köln) fünf Freiraumkorridore, um den suburban geprägten linksrheinischen Raum zu gliedern, zu strukturieren und die Siedlungsentwicklung zu steuern. Innerhalb dieser RegionGrün Korridore verlaufen Radrouten die das Kölner Stadtzentrum mit Rhein-Erft-Kreis und der Stadt Bonn vernetzen.

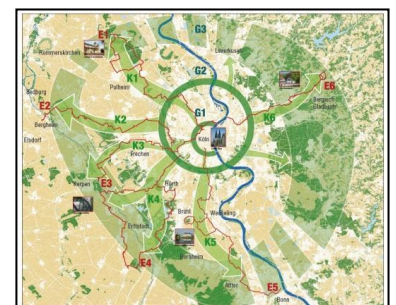


Abbildung 5: Die RegioGrün und das Netz der Freizeitwege

4.2) Kommunale Ziele der Radverkehrsförderung

Die Stadt Köln und der Rhein-Erft-Kreis sind langjährige Mitglieder in der AGFS. In Köln ist die Förderung des Radverkehrs seit langem ein zentrales Ziel der Verkehrspolitik. Die Schwerpunkte in den letzten Jahren lagen auf der Einrichtung von Abstellanlagen, Öffnung von Einbahnstraßen und der Umsetzung von Radverkehrsführungen im Zuge von anstehenden Straßensanierungen. Durch den Bürgerhaushalt 2010 wurde offensichtlich, dass Radverkehr ein die Kölner Bürger bewegendes, zentrales Thema geworden ist.

Auf der Grundlage dieses starken Votums aus der Bürgerschaft ist es nun möglich auch die Radverkehrsnetzplanung auf den aktuellen Stand zu bringen. Dies geschieht auf zwei Ebenen. Auf Bezirksebene werden Radverkehrskonzeptionen erstellt und zwar primär dort, wo zwischen der Fahrradnutzung und dem Infrastrukturanangebot eine besonders große Diskrepanz besteht. In Bereich Lindenthal/Sülz, durch den der Radschnellweg verlaufen soll, wurde kürzlich eine Radverkehrskonzeption erstellt. Für die Innenstadt, die Ziel und Ausgangspunkt der meisten Radschnellwege ist, wird zurzeit ein Radverkehrskonzept erstellt.

Vor diesem Hintergrund kommt den Radschnellwegen eine weitere tragende Rolle in der Radverkehrskonzeption der Stadt Köln zu. Hier soll speziell in den Kölner Außenbezirken und auf Wegen in die Nachbarkommunen das Radfahren attraktiver werden. Hier sollen vor allem im Berufsverkehr verstärkt Wege mittlerer Länge (5-15 km) auf den Radverkehr verlagert werden.

4.3) Erreichbarkeit wichtiger zentraler Alltags- und Freizeitziele

Universität zu Köln

Mit über 46.000 Studierenden ist die Kölner Universität eine der Größen in Nordrhein-Westfalen. Hinzu kommen noch 4.500 Beschäftigte und die 8.700 Beschäftigten des Universitätsklinikums, das ebenfalls im Einzugsgebiet des Radschnellweges liegt.

Mittelbereichszentrum Lindenthal (Dürener Straße)

Die Dürener Straße ist eins der attraktivsten Mittelbereichszentren der Stadt Köln, dass auf Grund der zahlreichen Fachgeschäfte tatsächlich einen Einzugsbereich hat, der über den Stadtbezirk hinaus geht.

Der äußere Grüngürtel

Eines der wichtigsten Erholungsgebiete des Kölner Westens ist der äußere Grüngürtel mit weiten Flächen zur „stillen“ Erholung, aber auch einigen Erholungsschwerpunkten. Einer dieser Erholungsschwerpunkte ist das „Haus am See“ mit zahlreichen Freizeitangeboten. Des Weiteren führt die Fußball-Route von hier aus zum Rhein-Energie Stadion und der Sporthochschule Köln.

Gewerbegebiet Marsdorf

Das Gewerbegebiet Marsdorf ist mit 4.000 Beschäftigten ein Schwerpunkt des Verkehrsaufkommens, auch für den künftigen Radschnellweg. Hinzu kommen noch beachtliche Verkaufsflächen des großflächigen Einzelhandels unterschiedlicher Branchen.

Stadt Frechen

Die Stadt Frechen mit 50.000 Einwohnern (davon 22.000 Ew. im Einzugsgebiet des Radschnellweges) verfügt über die Ausstattungsmerkmale eines Mittelzentrums. In unmittelbarer Nähe des Radschnellweges befindet sich auch das Gewerbegebiet Frechen Europark, mit einer ähnlichen Größenordnung wie Marsdorf.

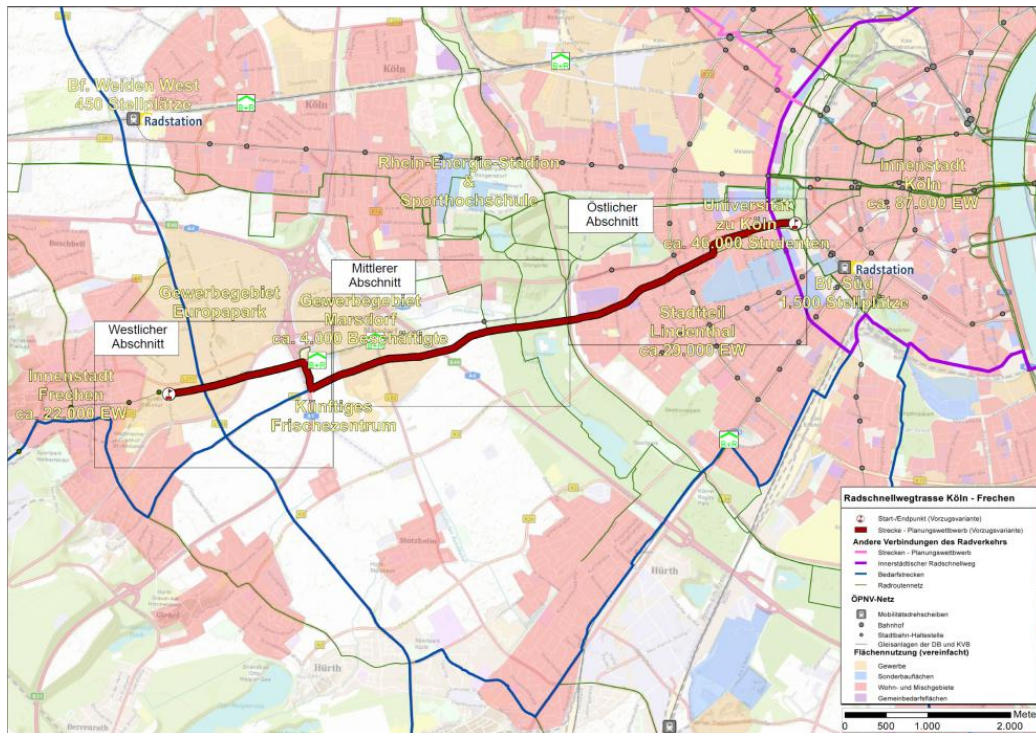


Abbildung 6: Wichtige Ziele im Umfeld des Radschnellweges

4.4) Ergebnisse der Potenzialanalyse

Ausgangslage

Für die Potenzialabschätzung wurde der Einzugsbereich des Radschnellwegs in einem 3 km-Korridor (1,5 km beidseits des Streckenverlaufs) betrachtet.

Die Trasse des Radschnellweges wird bereits heute vom Radverkehr genutzt. Da die Stadt Köln sehr intensiv den Radverkehr zählt und für die Kurzzeitzählungen eine spezifische Hochrechnungsmethodik entwickelt hat, liegt eine sehr gute Datengrundlage vor. Diese erlaubt die Darstellung des heutigen Zustandes.

Bei der Betrachtung der Daten fällt auf, dass die Tagesbelastung von der Innenstadt in die Außenbezirke kontinuierlich abnimmt.



Abb. 7: Heutige Belastung des künftigen Radschnellweges (errechneter Jahresmittelwert)

Methodik

Bei der Berechnung des Potenzials konnte auf das regionale Kölner Verkehrsmodell zurück gegriffen werden. Dieses basiert auf den aktuellen Verkehrsverflechtungen und wird kontinuierlich fortgeschrieben. Fahrradfahrten sind in diesem Modell nicht enthalten, daher wurde ein Verlagerungseffekt vom MIV angenommen und dieser mit den Bestandswerten aus den Radverkehrszählungen addiert. Als erreichbarer Effekt wurde die Verlagerung von 20% der motorisierten Fahrten angenommen. Dabei handelt es sich um Fahrten im Radschnellwegkorridor und im Entfernungsbereich zwischen 5 und 10 Kilometern.

Es konnten nur relativ große Verkehrszellen betrachtet werden. Kleinräumige Binnenverkehre, z.B. innerhalb des Stadtteils Lindenthal wurden nicht dargestellt. Daher sind die Prognosewerte innerhalb des Stadtteiles Lindenthal eher etwas zu niedrig.

Reisezeiten

Eine Potenzialberechnung des Radschnellweges setzt eine Berechnung der heutigen und der künftigen Reisezeit voraus. Auf die Maßnahmen, die zu einer Verkürzung der Reisezeit führen werden in Absatz 5 erläutert. An dieser Stelle soll hervorgehoben werden, dass vor allem die Verkehre von und nach Frechen durch Wegeverkürzung und Optimierung der Verkehrsknoten in den Genuss der deutlich kürzeren Reisezeit kommen. Die Reisegeschwindigkeit liegt dann bei 23 km/h.

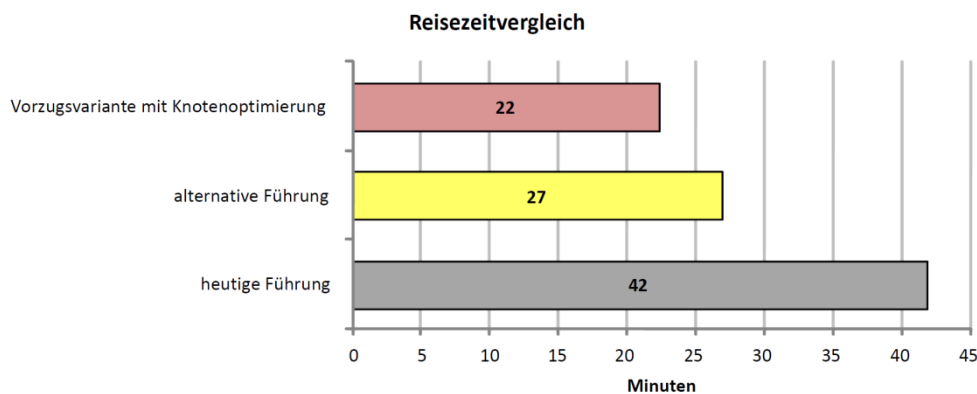


Abb. 8: Heutige und künftig erreichbare Reisezeiten auf dem Radschnellweg

Ergebnisse

Die Annahmen für den Radschnellweg belaufen sich auf eine Reisegeschwindigkeit von 23 km/h. Dabei ist die Optimierung der Verkehrsknoten vorausgesetzt. Ohne Optimierung werden nur 21 km/h erreicht. Im heutigen Netz werden dagegen nur 16 km/h erreicht.

Auf dieser Grundlage konnte eine Umlegung der potenziellen zusätzlichen Radfahrten erfolgen. Diese Werte wurden an unterschiedlichen Punkten in die Trasse eingespeist und mit der „Vorbelastung“, die durch die Zählungen bekannt war, addiert.

Auf diese Weise entstand ein sehr homogenes Bild. Generell ist mit einem Wert von 2.000 bis 2.500 Radfahrern zwischen Lindenthal und Frechen zu rechnen. Die Hauptzunahmen sind also auf dem äußeren Ast zu erwarten, hier liegen auch die eigentlichen Radschnellwegpotenziale der Fahrten mittlerer Länge und hier sind auch für den Nutzer die deutlichsten Verbesserungen zu spüren.

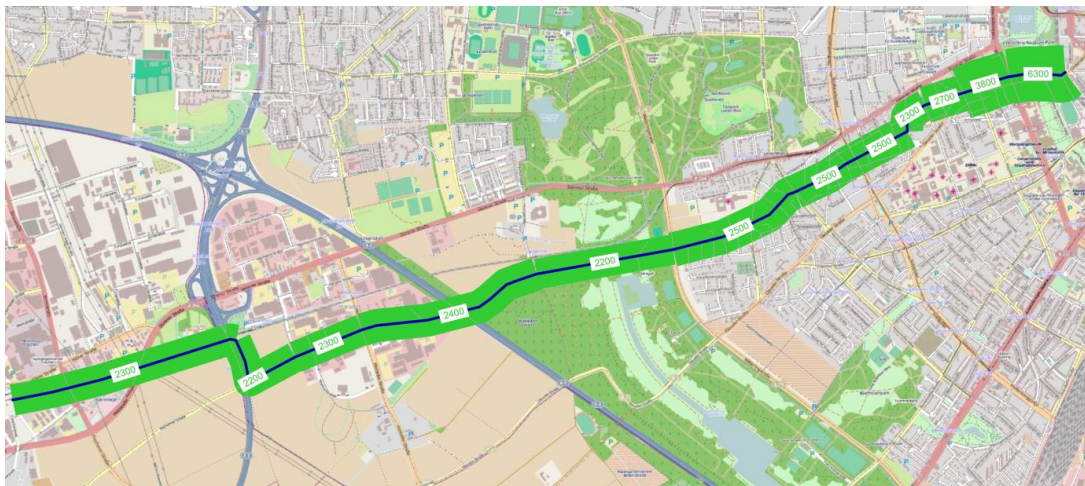


Abb. 9: Prognose der künftigen Belastung des Radschnellweges

4.5) Zukunftsfähigkeit

Bei einer Fortschreibung der heutigen Entwicklung kann von einer weiteren Zunahme des Radverkehrs in Köln ausgegangen werden. In Köln, wie auch in anderen Großstädten, konzentriert sich die äußerst positive Entwicklung des Radverkehrs sehr stark auf die inneren Stadtteile, wo bereits heute Radverkehrsanteile von über 20% erreicht werden und dieser bereits heute in einigen Stadtteilen den Motorisierte Individualverkehr an Bedeutung übersteigt (Ehrenfeld 26% MIV gegenüber 27% Radverkehrsanteil). Die Entwicklung der äußeren Stadtteile bleibt dagegen deutlich zurück und ist immer noch stark vom MIV geprägt. In den Nachbarkommunen ist die Situation ähnlich. So wies Frechen mit 11% im Jahr 2003 nur einen durchschnittlichen Radverkehrsanteil auf. Das Netz der Radschnellwege soll hier zu einer Trendwende beitragen, so dass die hohen Potenziale für den Radverkehr in diesem Raum mobilisiert werden können.

Ein weiterer wichtiger Aspekt ist die nach wie vor die dynamische Entwicklung im Einzugsgebiet des Radschnellweges Köln-Frechen. Eine Reihe von Vorhaben kann den Radschnellweg weiter in Wert setzen bzw. ihrerseits vom Radschnellweg profitieren. Die Planung folgender Vorhaben ist mit der Radschnellwegplanung zu koordinieren:

- Der Masterplan der Universität Köln: Es wird die Schaffung eines universitären Campus angestrebt, wobei innerhalb des Campus dem Radverkehr eine besondere Bedeutung zukommen soll.
- Das Neubaugebiet auf den ehemaligen Klostergärten des St. Elisabeth Krankenhauses (B-Plan Werthmannstraße) grenzt direkt an den Radschnellweg.
- Die Erweiterung des Gewerbegebietes Marsdorf mit dem Frischezentrum als Ersatz für den Großmarkt im Kölner Süden: Dadurch wird der Radschnellweg auf diesem Abschnitt ein integraler Bestandteil dieses Arbeitsplatzschwerpunktes
- Entwicklungsbereich am Bahnhof in Frechen: Der unter Denkmalschutz stehende Bahnhof wurde restauriert und zur Gastronomie umgenutzt. Im Bereich des Bahnhofes Frechen findet derzeit eine Nutzungsverdichtung und städtebauliche Aufwertung statt, die das Potenzial für den Radschnellweg weiter erhöht. Dazu zählen das Alphaforum und insgesamt 159 Wohneinheiten, von denen 85 Wohneinheiten für Studenten vorgesehen sind. Im Umfeld sind weitere Ansiedlungen geplant, dabei ist das in Entwicklung befindliche Gewerbegebiet „Am Keramion“ besonders hervorzuheben.
- Im Bereich des Bahnhofs Frechen ist der Bau einer B+R-Anlage mit 135 Stellplätzen und 5 Fahrradboxen mit Pedelec-Ladestationen vorgesehen.

Es sind also zahlreiche Entwicklungs- und Aufwertungsmöglichkeiten für den Radschnellweg gegeben, die als Synergieeffekt genutzt werden.

5) Beschreibung der Routenführung, alternative Führungen:

5.1) Beschreibung des Trassenverlaufs und alternative Führungen

Der Verlauf wurde bereits in Abschnitt 3 beschrieben. Kleinstmässig wurden zwei alternative Führungen geprüft. Die Erstprüfung wurde nach folgenden Kriterien vorgenommen.

- Umsetzbarkeit Radschnellwegstandard
- Netzwirkung
- Umwegfaktor und Netzlogik

Es folgen die Bewertungen in Kürze:

Alternativstrecke 1: Immermannstraße /Lindeburger Allee gegenüber der Führung über die Bachemer Straße:

Die Entscheidung fiel für die Führung über die Immermannstraße, da so eine LSA umgangen werden kann und die Bachemer Straße auf diesen Abschnitt nicht städtebaulich verträglich auf den Radschnellwegstandard auszubauen ist.

Alternativstrecke 2: Drittes Gleis der Bahntrasse Frechen Köln gegenüber der Führung entlang der Bachemer Straße und der Bonnstraße

Hier fiel die Entscheidung zu Gunsten der Bahntrasse, da hier durch die direktere und zudem kreuzungsfreie Führung deutlichere Reisezeitgewinne zu realisieren sind. In diesem Fall kann es sich sogar um eine Zwischenstufe handeln, falls sich der Ausbau der Gleistrasse aus technischen Gründen doch verzögern sollte.

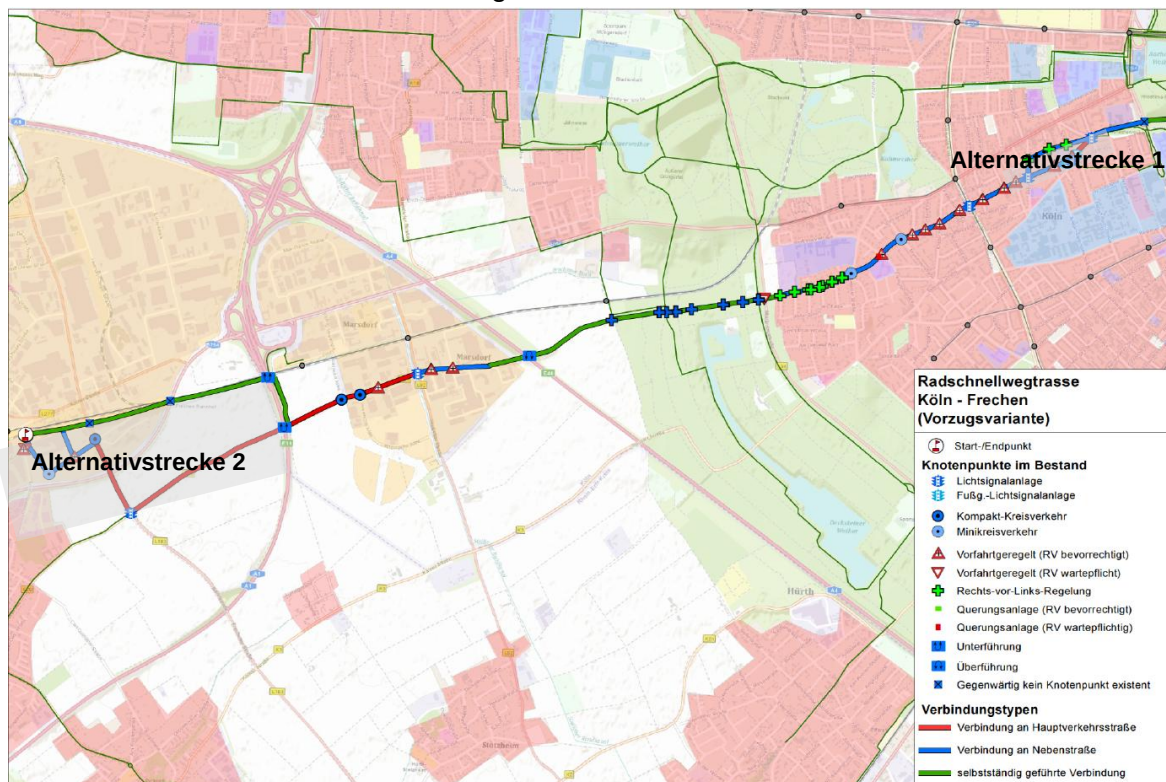


Abb. 10: Knotenpunkte und Streckenabschnitte heutiger Zustand

	heutige Radverkehrsführung (gemäß Fahrradkarte Köln)	Alternativführung	Vorzugsvariante
Länge (in km)	11,2	9,5	8,4
davon an Hauptverkehrsstraßen*	5,1	2,8	0,9
davon an Nebenstraßen*	3,6	4,2	3,2
davon als selbstständig geführte Verbindung*	2,5	2,5	4,2
Anzahl Knotenpunkte	60	53	44
davon LSA	15	8	4
davon Kreisverkehr	2	3	2
davon Minikreisverkehr	3	3	2
davon Überführungen	1	1	1
davon Unterführungen	2	1	1
davon Vorfahrtgeregelter Knotenpunkte (RV bevorrechtigt)	19	13	11
davon Vorfahrtgeregelter Knotenpunkte (RV wartepflichtig)	1	1	1
davon Rechts-vor-Links-geregelte Knotenpunkte	9	14	11
davon Kreuzung mit anderen Rad-/Fußwegen / Landw. Wegen	8	8	8
davon Knoten heute nicht existent	0	1	3
*gerundet			

Abb. 11: Knotenpunkte und Streckenabschnitte im Bestand tabellarisch

Aufgrund der kürzesten Verbindung sowie der geringsten Anzahl an Knotenpunkten wurde die Vorzugsvariante ausgewählt. Diese Vorzugsvariante wurde hinsichtlich des Strecken und Knotenpunktausbaues optimiert. Dabei wurden zunächst die geeigneten Führungselemente an Hand von Musterlösungen ausgewählt, die den Anforderungen an Radschnellwege entsprechen.

5.2) Wahl der Führungselemente

Die Wahl des Führungselements wird im Wesentlichen durch die vorhandenen baulichen Anlagen vorgegeben. Dann werden nach Möglichkeit die dazu passenden Musterlösungen umgesetzt. Es werden drei Grundsatzlösungen unterschieden für die jeweils unterschiedliche Musterlösungen vorgeschlagen werden:

- Selbstständig geführte Radschnellwege (mit dem Kürzel S)
- Radschnellwege im Zuge von Hauptverkehrsstraßen (mit dem Kürzel H)
- Radschnellwege im Zuge von Nebenstraßen (potenzielle Fahrradstraßen mit dem Kürzel F)

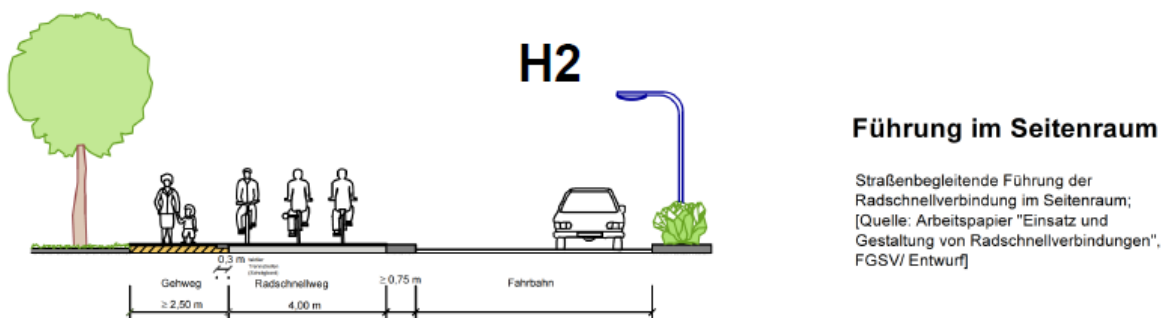


Abb. 12: Radschnellwege in Zuge von Hauptverkehrsstraßen mit der Musterlösung H2 (Zweirichtungsführung) in einer Gesamtlänge von 0,9 Kilometern werden im Gewerbegebiet Marsdorf realisiert.

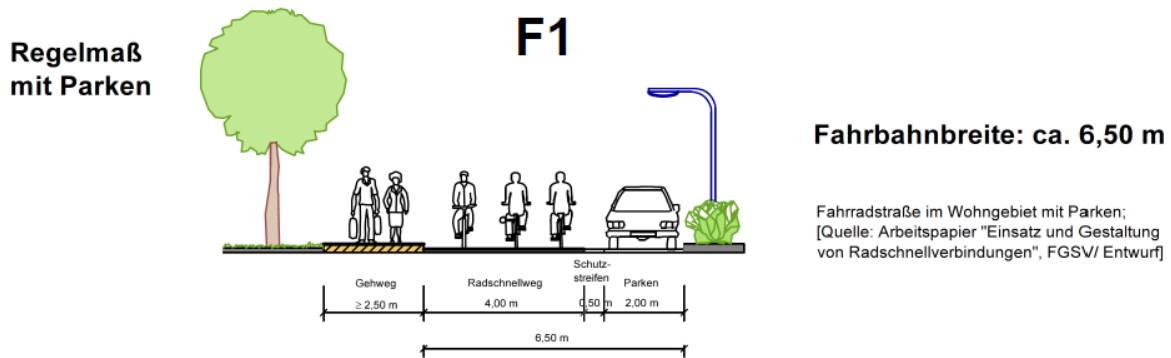


Abb. 13: Radschnellwege im Zuge von Fahrradstraßen mit der Musterlösung F1 in einer Gesamtlänge von 3,2 Kilometern stellen die Regellösung im Kölner Stadtgebiet dar.

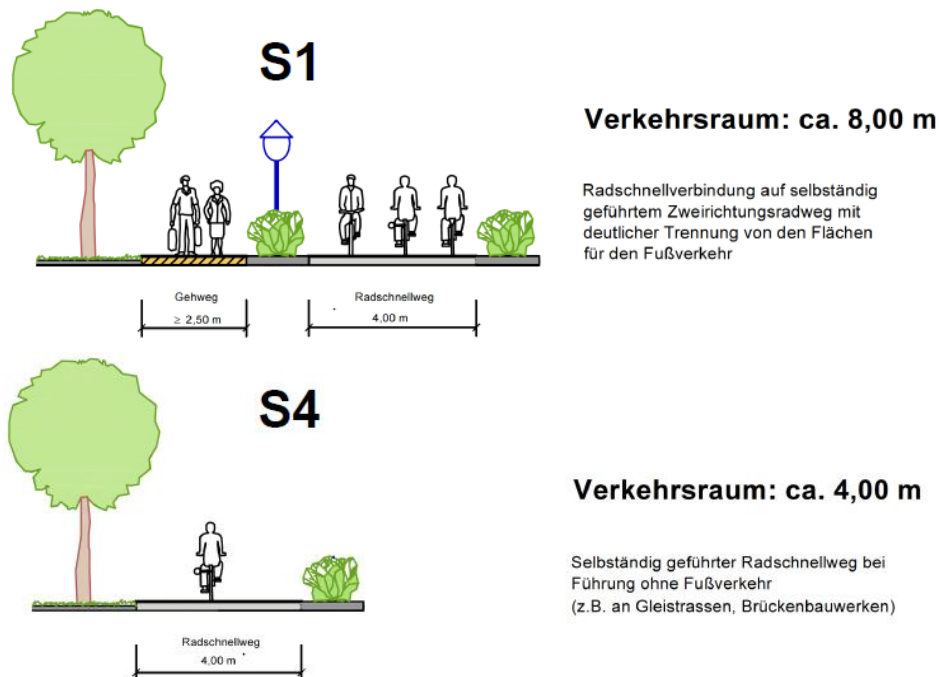


Abb. 14: Selbständig geführte Radschnellwege mit den Musterlösungen S1 und S4 in einer Gesamtlänge von 4,2 Km werden im Kölner Grüngürtel und auf der Bahntrasse entlang der Eisenbahnstrecke angelegt.

Vorzugsvariante	Querschnittstypen (Länge in km)				Gesamtlänge
Verbindungstyp	Typ 1	Typ 2	Typ 3	Typ 4	
Verbindung an Hauptverkehrsstraßen (Typen H1 bis H3)		0,9			0,9
Verbindung an Nebenstraßen (Typen F1 bis F3)	3,2				3,2
Selbstständig geführte Verbindung (Typen S1 bis S4)	2,5			1,7	4,2
Gesamt					8,4

Abb. 15: Verteilung der Querschnittstypen bei der Vorzugsvariante (s. auch Anhang)

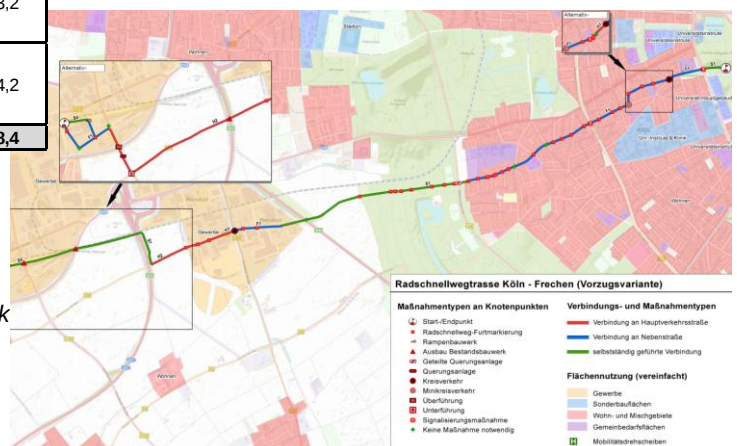


Abb. 16: Querschnittstypen im Überblick

Restriktionen im Zuge der Radschnellwegtrasse

Abschnitte auf denen der Radschnellwegstandard nicht erreicht werden kann, gibt es im Zuge der Vorzugsvariante nicht. Allein im Verlauf der Bahntrasse ist der Ausbau entsprechend des Querschnittes S 4 vorgesehen, da hier die Brückenbauwerke als begrenzendes Element gesehen werden. Es ist allerdings auf diesem Abschnitt nur in sehr geringem Umfang mit Fußgängern zu rechnen, da anders als im Kölner Grüngürtel attraktive Ziele in Fußgängerentfernung fehlen.

5.3) Ausgestaltung der Knotenpunkte/ Über- und Unterführungen

In der Vorzugsvariante mit einer Gesamtlänge von 8,4 Kilometern sind insgesamt 44 Knotenpunkte vorhanden. Davon ist an 8 Knotenpunkten baulicher Änderungsbedarf gegeben. An 32 Knotenpunkten reichen Markierungsmaßnahmen bzw. Änderungen der Vorfahrtregelung aus. An vier Knotenpunkten ist gar kein Änderungsbedarf gegeben.

Auf der geplanten Strecke gibt es zurzeit fünf Signalanlagen. Eine dieser Signalanlagen soll zu einem Kreisverkehrsplatz, eine andere zu einem Minikreisverkehr umgebaut werden. Bei den drei übrigen müssen die Signalschaltungen für den Radverkehr optimiert werden. Teilweise sind hier Abhängigkeiten zu laufenden Vorhaben zu beachten. Im Einzelnen sind dies:

- Der Knotenpunkt Bachemer Straße / Innere Kanalstraße wird um eine ca. 70 Meter zum Hauptknoten versetzte signalisierte Radverkehrsfurt erweitert, so dass der Radverkehr hier direkt und ohne Versatz queren kann.
- Der komplexe Knotenpunkt Bachemer Straße / Hans-Sachs-Straße / Immermannstraße / Classen-Cappellmann-Straße wird in einen Komplexen Kreisverkehr umgebaut (siehe Bild 14). Der Radschnellweg wird dann aus der umgestalteten Nebenfahrbahn kommend direkt über die Kreisfahrbahn geführt. Heute ist der Radverkehr auf der künftigen Relation nur mit mehrfachem Warten an LSA möglich. Um die Verkehrssicherheit zu erhöhen werden künftig zwei Straßen für den Kfz-Verkehr nur noch als wegführende Einbahnstraßen betrieben.

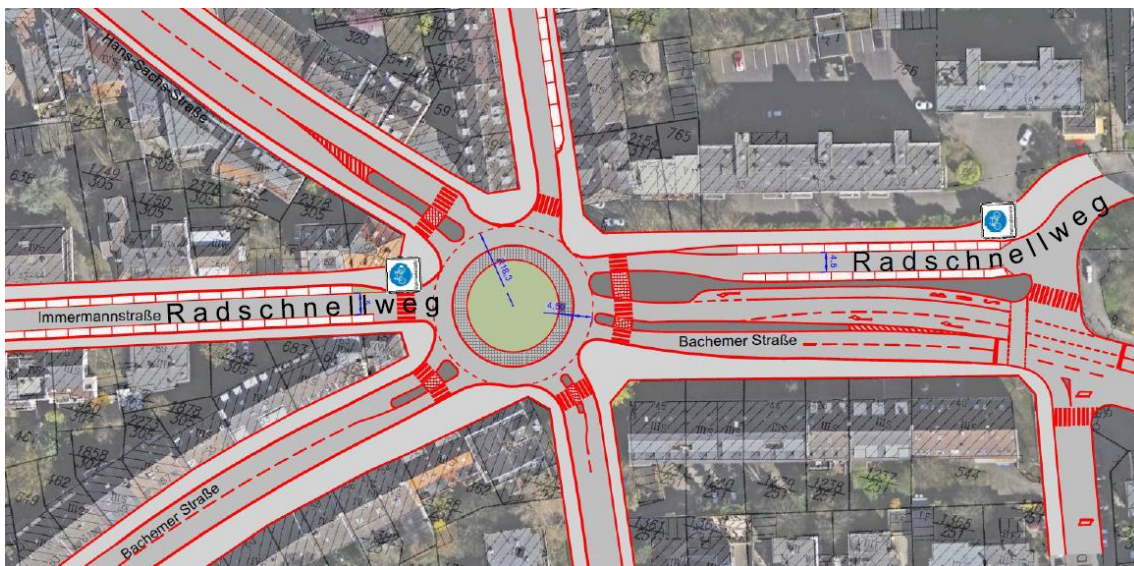


Abb. 17: Der Kreisverkehrsplatz Bachemer Straße / Hans-Sachs-Straße / Immermannstraße ist die größte Maßnahme zur Knotenpunktumgestaltung im Verlauf des Radschnellweges

- Der Knotenpunkt Bachemer Straße / Lindener Allee wird in einen Minikreisverkehr umgestaltet und damit sind beide Führungen (über die Bachemer Straße oder die favorisierte Führung über die Immermannstraße möglich). Planungen hierzu liegen bereits vor und können im Kontext mit dem Radschnellwegeprojekt jetzt realisiert werden.
- Am Knotenpunkt Bachemer Straße / Lindenthalgürtel wird die Signalisierung beibehalten. Da dort sehr lange Verlustzeiten entstehen, wurde bereits die Einbeziehung in eine Überarbeitung der Signalprogramme im Zuge des Lindenthalgürtel vorgenommen. Die Wartezeiten für den Radverkehr sollen hier halbiert werden.
- Der signalisierte Knotenpunkt Toyota-Allee / Horbeller Straße wird innerhalb der nächsten zwei Jahre wegen der Umsiedlung des Frischezentrums ausgebaut. Auch hier wird in diesem Zusammenhang der Radschnellweg mit eingeplant.

Im weiteren Verlauf des Radschnellweges sind zwei Minikreisel und zwei Kompaktkreisverkehre bereits vorhanden. Die Kompaktkreisverkehre erfordern eine bevorrechtigte Radverkehrsfurt, während an den Minikreisen keinerlei Maßnahmen erforderlich sind. Das gleiche trifft auf die bestehenden Unter- und Überführungen zu.

In einem Fall wird eine wartepflichtige Querung zu einer „geteilten Überquerungshilfe“ umgebaut, dabei handelt es sich um die Querung der Militärringstraße. Hier besteht bereits eine Überquerungshilfe, die allerdings was Lage, Komfort und Größe der Wartefläche angeht nicht mehr den aktuellen Anforderungen entspricht.

Insgesamt wird der Radschnellweg an 36 von 44 Knotenpunkten bevorrechtigt geführt. Auf dem Abschnitt zwischen Lindener Allee und Decksteiner Straße besteht bereits ein Vorrang, da die Bachemer Straße hier Tempo-30-Straße und nicht Teil einer Tempo-30-Zone ist. Der Vorrang und der künftige Charakter als Fahrradstraße sollen hier durch eine flächige rote Einfärbung und die Markierung von Piktogrammen verdeutlicht werden.



Abb. 18: Auf der Bachemer Straße zwischen Decksteiner Straße und Lindener Allee muss lediglich der bestehende Vorrang für den Radverkehr verdeutlicht werden.

Im weiteren Abschnitt zwischen Decksteiner Straße und Militärring ist die Bachemer Straße Teil einer Tempo-30-Zone mit Rechts-vor-Links-Regelung. Hier wird durch die Einführung der Fahrradstraße die Rechts-vor-Links-Regelung aufgehoben. Wegen der zahlreichen Einmündungen entsteht zudem ein hoher Beschilderungsaufwand. Es wird daher davon ausgegangen, dass die Einmündungen als „Einfahrten aufgepflastert werden“. Die bereits beschriebenen Markierungen sowie zwei bis drei Schilder im Zuge der Fahrradstraße verdeutlichen diese Widmung.



Abb. 19: Durchgezogene Bordführungen ergänzt durch markierte Piktogramm sind ein Vorschlag zur Reduzierung des Beschilderungsaufwandes.

5.4) Regelquerschnitte

Die Anforderungen hinsichtlich der Breiten und der Ausgestaltung für Radschnellwege des MBW NRW / AGFS NRW Arbeitskreises können im Zuge der Vorzugsvariante überall erfüllt werden. In den meisten Fällen lassen sich die Musterquerschnitte, wie sie in Abschnitt 5.2 und Anhang dargestellt sind, realisieren.

Daher werden an dieser Stelle noch einmal zwei Beispiele herausgegriffen. Dies betrifft die Toyota-Allee in Köln Marsdorf und die Führung entlang des Güterbahnhofes Frechen.

Die Toyota-Allee hat als gewerblich geprägte Straße einen völlig anderen Charakter als der Abschnitt im Zuge der Bachemer Straße. Da der östliche Abschnitt eine Sackgasse ist, wird auch hier eine Fahrradstraße vorgeschlagen. Westlich der Horbeller Straße ist allerdings angesichts der künftig steigenden Verkehrsmengen eine separate Führung erforderlich. Diese wird nach reiflicher Überlegung als Zweirichtungsführung realisiert, obwohl dafür eine Reihe Längsparker aufgegeben werden muss. Auf der Nordseite gelegen, kann der Radschnellweg ohne zusätzliche Querung in Richtung Bahntrasse abgeschwenkt werden.

Querschnitt Toyota-Allee (Köln Marsdorf)

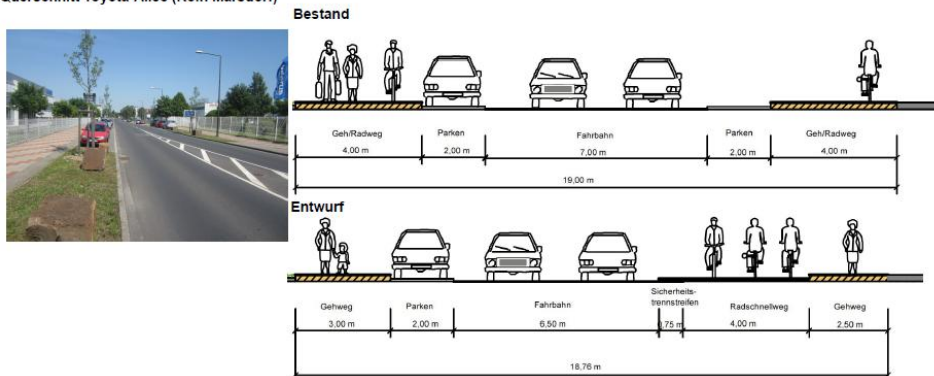


Abb. 20: Querschnitt Toyota-Allee, wo die bestehenden gemeinsamen Rad- und Gehwege durch eine Radschnellwegführung ersetzt werden.

Abweichungen von den Musterlösungen gibt es ebenso im Zusammenhang mit der Führung im Bereich der Gleistrasse. Hier und auch an den beiden Überführungsbauwerken ist zunächst ein Gehweg entbehrlich. Dieser Weg ist für Fußgänger wenig attraktiv und Ziele in der Nähe fehlen. Hier reicht daher ein Ausbauquerschnitt auf vier Meter nutzbare Breite.

Querschnitt Gleistrasse



Entwurf

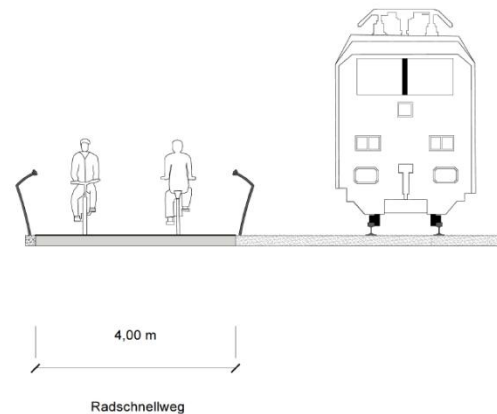


Abb. 21: Im Zuge der Bahntrasse kann eine Ausbaubreite von 4 Metern vorgesehen werden.

5.5) Topografie / Weiteres

Topografische Besonderheiten, wie Steigungen oder Gefälle existieren nicht.

6) Berücksichtigung anderer Verkehrsträger / Schnittstellen ÖPNV / MIV / Fuß

Die wichtigste Schnittstelle mit dem regionalen Schienenverkehr ist der RE- und RB-Bahnhof in Köln Süd, der heute bereits eine fahrradfreundliche Führung vom Radschnellweg zum Bahnhof Süd aufweist. Dieser Bahnhof soll als Mobilitätsdrehscheibe ausgebaut werden. Ebenso wie der Bahnhof Weiden West, der über die tangential Verbindung angebunden wird. Am Bahnhof Köln Süd ist im Zusammenhang mit dem Uni-Campus-Projekt die Fahrradstation mit 1.500 geplanten Stellplätzen von herausragender Bedeutung. An den Arbeitsplatzstandorten (z.B. Marsdorf / Europark) sollen die Angebote für den Nachtransport (Leasing-Räder, Mieträder, Fahrradboxen etc.) aufgebaut werden. Die beiden unmittelbar am Radschnellweg gelegenen Stadtbahnstationen Frechen Bahnhof und Haus Vorst wären mögliche Ansatzpunkt dafür. Park+Bike-Stationen bieten sich in diesem Zusammenhang ebenfalls an. Mögliche Standorte können in dieser Planungsphase nicht genannt werden.

Haltestelle	Anzahl	Fahrradabstellanlagen
Köln Weiden-West	450	überdachte RH / Fahrradpavillion / Boxen
Köln Lövenich	141	überdachte RH / Fahrradboxen
Haus Vorst	50	überdachte RH / Fahrradboxen
Marsdorf	11	überdachte RH
Köln Müngersdorf/Technologiepark	32	überdachte RH / Fahrradboxen
Köln Süd	1.500	Fahrradstation
Klettenbergpark	48	überdachte RH / Fahrradboxen
SUMME	2.232	Fahrradabstellplätze in hochwertigen Anlagen

Abb. 22: Liste der Bike+Ride-Standorte im Umfeld des Radschnellweges.

7) Begleitende Infrastrukturelemente

7.1) Beleuchtung

Eine durchgehende Beleuchtung ist generell innerorts vorhanden. Darüber hinaus gibt es allerdings drei Abschnitte an denen die Beleuchtung ergänzt bzw. mit neu gebaut werden muss. Folgende Abschnitte sind hier gemeint:

- Grüngürtel zwischen Haus am See und Toyota-Allee
- Zwischen Bachemer Landstraße und Stadtbahntrasse
- Im Zuge der Neubaustrecke entlang der Eisenbahntrasse

Insbesondere der Abschnitt im Grüngürtel ist ökologisch sensibel und wird mit einem dynamischen Beleuchtungssystem ausgestattet, dass nur dann leuchtet, wenn Radverkehr auf der Trasse stattfindet. Im Rahmen des Projektes Smart-City Cologne, das Projekte für eine moderne und nachhaltige Stadt fördert, ist eine Realisierung möglich. Voraussichtlich wird der örtliche Energieversorger die „Rhein-Energie“ eine Pilotanlage am Radschnellweg errichten.

7.2) Servicestationen und Rastplätze

Die Ausstattung mit weiteren Infrastrukturelementen ist im Rahmen der Machbarkeitsstudie in Detail zu prüfen. Zurzeit werden Radstellplätze mit kompakten Servicestationen an Schnittstellen vorgesehen, die auch eine gewisse Attraktivität aufweisen.

Interessante Orte unter touristischen Aspekten sind:



- Das Waldlabor
- Das Haus am See

Kompakte Servicestationen werden sich hier auf das Wesentliche beschränken und neben Informationsangeboten einen Luftpumpautomaten sowie ein einfaches Werkzeugangebot beinhaltet.

Abb. 23: Ein Luftpumpautomat ist eine einfache und effektvolle Maßnahme

7.3) Winterdienst und Reinigung

Der Radschnellweg soll auch im Winter befahrbar sein, damit den Pendlern eine ganzjährig wirksame Alternative zur Verfügung gestellt wird. Der Winterdienst sollte also einen Standard aufweisen, wie er auch für Hauptverkehrsstraßen in Köln üblich ist. Dabei sind auch hier die besonderen Belange des Radverkehrs, z.B. die besondere Empfindlichkeit gegenüber Glätte zu berücksichtigen. Aus diesem Grunde wird der Radschnellweg in der 1. Winterdienststufe des Winterdienstplanes eingestuft, um hier die Befahrbarkeit entsprechend von Hauptverkehrsstraßen zu gewähren. Bereits heute werden wichtige Radwegeverbindungen in besonderer Priorität im Winterdienstplan berücksichtigt. Seit gut zwei Jahren werden auf den wichtigsten Radwegeverbindungen neu angeschafften Spezialfahrzeugen eingesetzt.

Im selben Maße ist die ganzjährige Reinigung der Radschnellwegstrecken durch entsprechende Fahrzeuge vorgesehen. Auch bei der Reinigung soll eine ähnlich hohe Priorisierung wie bei Hauptverkehrsstraßen gelten. Der geplant Radwegschnellweg wird in den Kehr-

dienstplan analog zu Hauptverkehrsstraßen aufgenommen. Diese gilt im gleichen Maße für den Straßenkontrolldienst.

8) Kostenschätzung

8.1) Kosten für den Ausbau der Streckenabschnitte

Die Kostenschätzung für die Streckenabschnitte erfolgt auf Grundlage von Richtsätzen je Kilometer Ausbau. Entscheidend sind dabei die jeweils gewählten Ausbauförmn, wie sie im Abschnitt 5.2 erläutert wurden. Relativ preisgünstig sind die Föhrungsforme der Fahrradstraße, da hier überwiegend Markierungs- und Beschilderungsmaßnahmen durchgeführt werden. Die Neubaumaßnahmen, sei es Straßenbegleitend oder als Neubaumaßnahme am Bahngelände schlagen mit höheren Kosten zu Buche. Insgesamt kann einschließlich Planungskosten und Mehrwertsteuer von rund **2,15 Mio. € Kosten** für den Streckenausbau ausgegangen werden. Zusätzlich wurden noch Kosten in Höhe von ca. **0,69 Mio. €** für die Beleuchtung im Neubau sowie im Grüngürtel kalkuliert. Teile davon können voraussichtlich im Rahmen des Smart-City-Projektes umgesetzt werden.

8.2) Kosten Knotenpunkte

Die Kostenschätzung für die Knotenpunkte enthält 40 Maßnahmen, wobei die meisten Knoten einfache Markierungsmaßnahmen sind. Die beiden größten Positionen sind die beiden Überföhrungen im Zusammenhang mit der Trassenföhrung am Güterbahnhof und der komplexe Kreisverkehr. Insgesamt ergeben sich für den Ausbau der Knotenpunkte **3.47 Mio. €** Bau und Planungskosten geschätzt.

Maßnahme an Knoten	Anzahl Maßnahmen	Kosten (netto)	plus 10% Planungskosten	Kosten (brutto)
Ausbau Bestandsbauwerk	2	960.000 €	1.056.000 €	1.256.640 €
Bau geteilte Querungsanlage	1	7.000 €	7.700 €	9.163 €
Bau Kreisverkehr	1	1.500.000 €	1.650.000 €	1.963.500 €
Bau Minikreisverkehr	1	50.000 €	55.000 €	65.450 €
Radschnellweg-Furtmarkierung herstellen	32	32.000 €	35.200 €	41.888 €
Optimierung bestehender Signalisierung	3	100.000 €	110.000 €	130.900 €
Gesamtkosten Knotenmaßnahmen	40	2.649.000 €	2.913.900 €	3.467.541 €
Streckentyp Maßnahmen	Länge der Maßnahmen (in km)	Kosten (netto)	plus 10% Planungskosten	Kosten (brutto)
Verbindung an Hauptverkehrsstraße	0,9	389.000 €	427.900 €	509.201 €
Verbindung an Nebenstraße	3,2	286.000 €	314.600 €	374.374 €
selbstständig geföhrte Verbindung	4,2	965.000 €	1.061.500 €	1.263.185 €
Gesamtkosten an Strecken	8,4	1.640.000 €	1.804.000 €	2.146.760 €
Beleuchtung	4,4	528.000 €	580.800 €	691.152 €
Gesamtkosten Radschnellweg Köln - Frechen		4.817.000 €	5.298.700 €	6.305.453 €

Abb. 24: Tabellarische Kostenübersicht

8.3) Gesamtkosten

Die Gesamtkosten für die Radschnellwegstrecke in der Vorzugsvariante mit einer Länge von 8,4 km werden demnach auf rund **6,3 Mio. Euro Bau und Planungskosten** (brutto) geschätzt.

9) Kommunikationskonzept

Die Stadt Köln sieht die Radschnellwege als Qualitätssprung in der Radverkehrsplanung. Entsprechend intensiv sollen die Radschnellwege in das Gesamtkonzept zur Kommunikation einbezogen werden. Das bedeutet, dass die sehr auffällige Markierung der Einmündungen ein wesentliches Merkmal der Radschnellwege sein wird.

Grundsätzlich wird auch im Zuge der Radschnellwege die Wegweisung gemäß der HBR NRW vorgesehen. Das Radschnellweglogo wird analog zu den touristischen Routen eingeschoben. Um den Charakter des Schnellweges zu unterstützen, werden zusätzlich zur HBR-konformen Wegweisung, in Anlehnung an die Beschilderung an Autobahnen, Entfernungstafeln empfohlen. Auf ausgewählten Standorten sollen Sie auf die wichtigen Ziele aufmerksam machen.



Abb. 25: Entfernungstafeln als Element mit Wiedererkennungswert.



Die Radschnellwege sollen in bewährter Form beworben werden, auch mit den klassischen Medien wie z.B. Faltblättern, die sich in Köln nach wie vor sehr großer Beliebtheit erfreuen.

Abb. 26: Klassisch aber dennoch sehr beliebt.

Auch eine klassische Form der Kommunikation ist der direkte Kontakt mit dem Bürger.

Obwohl grundsätzlich gewollt, ist die Umwidmung in eine Fahrradstraße ein ungewohnter Schritt. Daher ist der frühzeitige Dialog, insbesondere mit den Anwohnern der Bachemer Straße nötig.



Abb. 27: Direkter Kontakt mit dem Bürger



In Köln wird seit 2009 der Radverkehr durch Dauerzählstellen erfasst. Auch auf dem Radschnellweg ist mindestens eine Dauerzählstelle geplant. Ein Display wird dann der Visualisierung dienen, um den Erfolg des Radschnellweges für die Nutzer direkt sichtbar zu machen.

Abb. 28: Zählgerät mit Display

10) Politische Beschlusslage

Den politischen Gremien wurden das Ziel des landesweiten Planungswettbewerbs vorgestellt und das erarbeitete Radschnellwegnetz für die Region wie die Bewertungsmatrix der möglichen Trassen vorgestellt.

Am 06.02.2013 haben die Bürgermeister der linksrheinischen Kölner Nachbarkommunen (Stadt Brühl, Stadt Frechen, Stadt Hürth, Stadt Pulheim und der Stadt Wesseling), des Oberbürgermeisters von Köln sowie des Landrates des Rhein-Erft-Kreises die beteiligten Verwaltungen beauftragt, eine Bewerbung zur Teilnahme am landesweiten Planungswettbewerb Radschnellwege in Nordrhein Westfalen vorzubereiten und den beteiligten Städten vorzulegen.

Die politischen Gremien der Stadt Frechen, der Stadt Köln und des Rhein-Erft-Kreis haben die Verwaltungen ermächtigt, sich zusammen am landesweiten Planungswettbewerb mit der Gesamtkonzeption zu beteiligen und in erster Priorität für die Strecke Köln – Frechen einen Wettbewerbsbeitrag zu erarbeiten (s. beigefügte Beteiligungsschreiben).

Den rechtsrheinischen Nachbarkommunen Stadt Rösrath, Stadt Bergisch Gladbach, der Stadt Leverkusen und dem Rheinisch-Bergischen Kreis sowie den Mitgliedern der RadRegionRheinland wurde ebenfalls das Gesamtkonzept und die Trasse Köln – Frechen für den Wettbewerbsbeitrag vorgestellt. Die Gesamtkonzeption wurde begrüßt und die Teilnahme am landesweiten Planungswettbewerb unterstützt.

11) Zeitplan für die Realisierung

Mit der Umsetzung des Projektes soll umgehend begonnen werden. Es werden sich drei Bauabschnitte ergeben:

- Hauptabschnitt über die Bachemer Straße bis einschließlich des Grüngürtels
- Abschnitt im Gewerbegebiet Marsdorf bis zum Haus Vorst
- Neubau im Zuge des Bahngeländes

Der Abschnitt bis einschließlich des Grüngürtels weist die geringsten Abhängigkeiten zu anderen Projekten auf und kann voraussichtlich als erster Abschnitt realisiert werden.

Der zweite Abschnitt im Bereich Marsdorf muss mit den Ausbaumaßnahmen im Rahmen der Ansiedlung des Frischezentrums koordiniert werden. Ein Vorlauf gegenüber der eigentlichen Ausbauplanung ist hier von Vorteil, da die Anforderungen des Radschnellweges so frühzeitig eingebracht werden können.

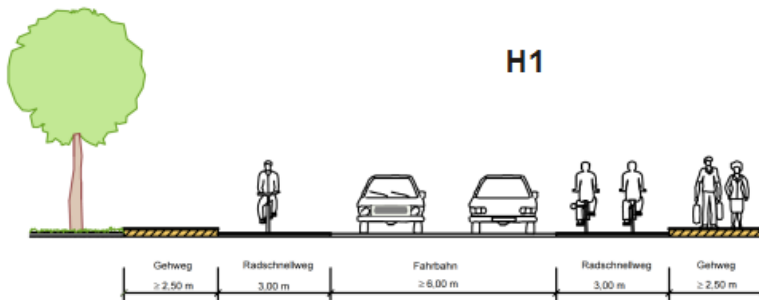
Für den dritten Abschnitt muss ein Einvernehmen mit dem Eisenbahnbetreiber, der „Häfen und Güterverkehr Köln AG“ über die Trassierung und die aus betrieblicher Sicht entbehrlichen Flächen hergestellt werden. Da es sich um ein städtisches Unternehmen handelt, kann aber von einer zügigen Abwicklung ausgegangen werden.

Die Stadt Köln als Antragsteller wird die weitere Umsetzung des Radschnellweges Köln – Frechen mit dem entsprechendem **Personaleinsatz** unterstützen. Über den gesamten Projektzeitraum wird ein Projektingenieur das Verfahren begleiten. Die Partner sowie der interkommunale Arbeitskreis werden in die weitere Bearbeitung einbezogen. Die Umsetzung des Radschnellweges Köln - Frechen, sowie den Ausbau des entwickelnden Netzes wird innerhalb der Werkstattgespräche und übrigen bestehenden Netzwerken vorangetrieben.

Die Stadt Köln arbeitet aktiv am bundesweiten Arbeitskreis Radschnellwege mit und hat in der Vergangenheit auch auf Landesebene am Arbeitskreis mitgewirkt, um aktuelle Aspekte bei der weiteren Entwicklung des Projektes mit einfließen zu lassen.

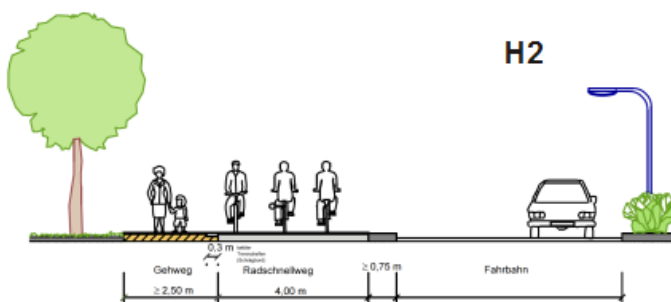
12) Anhang: Musterlösungen

Musterlösungen für Verbindungen an Hauptverkehrsstraßen



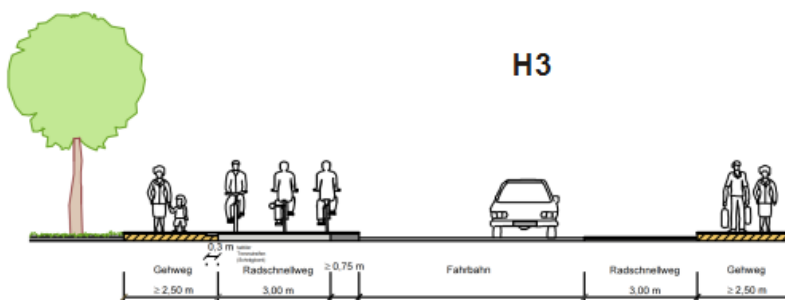
Richtungsführung auf Fahrbahnniveau

Führung des Radschnellweges:
Beidseitig richtungsgetrennte Führung
auf Radfahrstreifen



Führung im Seitenraum

Straßenbegleitende Führung der
Radschnellverbindung im Seitenraum;
[Quelle: Arbeitspapier "Einsatz und
Gestaltung von Radschnellverbindungen",
FGSV/ Entwurf]

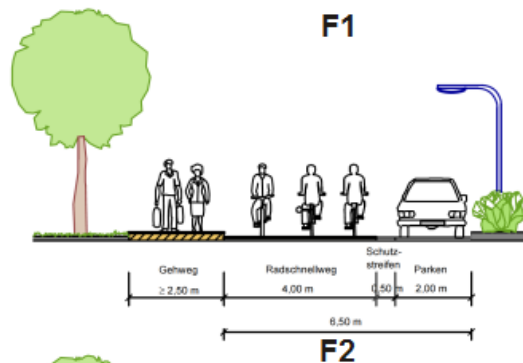


Asymmetrische Führung

Führung des Radschnellweges: Beidseitig
richtungsgetrennte Führung auf Radweg
bzw. Radfahrstreifen; [Quelle: Arbeitspapier
"Einsatz und Gestaltung von
Radschnellverbindungen", FGSV/ Entwurf]

Musterlösungen für Verbindungen an Nebenstraßen (künftige Fahrradstraßen)

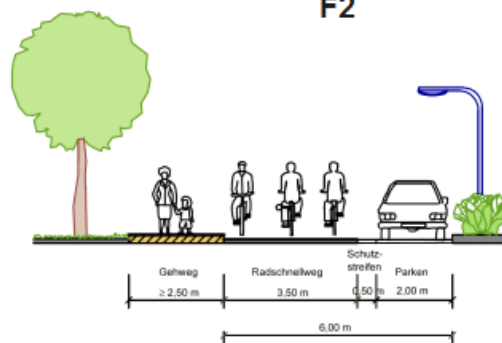
**Regelmaß
mit Parken**



Fahrbahnbreite: ca. 6,50 m

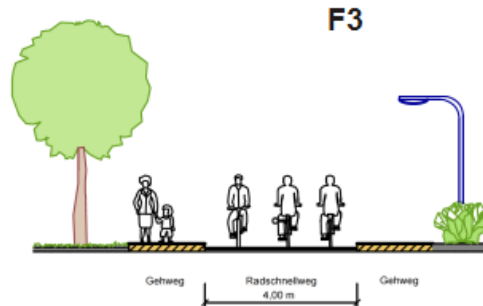
Fahrradstraße im Wohngebiet mit Parken;
[Quelle: Arbeitspapier "Einsatz und Gestaltung
von Radschnellverbindungen", FGSV/ Entwurf]

**Mindestmaß
mit Parken**



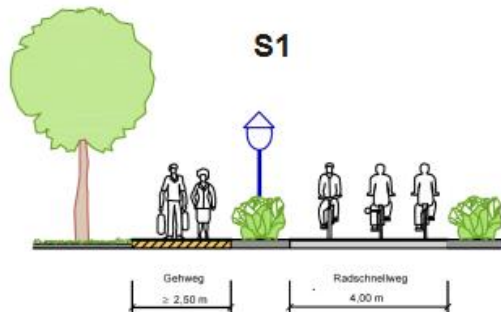
Fahrbahnbreite: ca. 6,00 m

**Regelmaß
ohne
Parken**



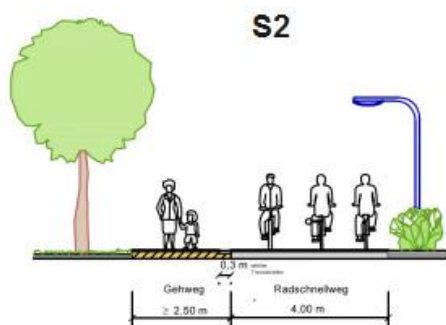
Fahrbahnbreite: ca. 4,00 m

Musterlösungen auf selbstständig geführten Verbindungen



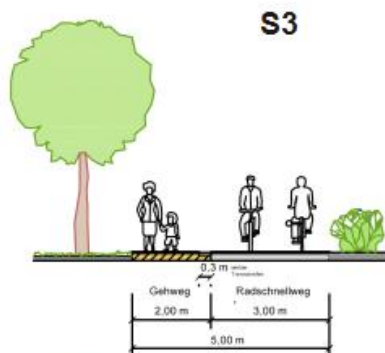
Verkehrsraum: ca. 8,00 m

Radschnellverbindung auf selbstständig geführtem Zweirichtungsradweg mit deutlicher Trennung von den Flächen für den Fußverkehr



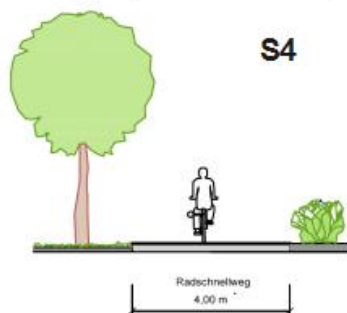
Verkehrsraum: ca. 6,50 m

Radschnellverbindung, deutliche Trennung von den Flächen für den Fußverkehr bei eingeschränkter Flächenverfügbarkeit



Verkehrsraum: ca. 5,00 m

Selbstständig geführter Radschnellweg bei geringer Flächenverfügbarkeit (Ausnahme für kurze Strecken)



Verkehrsraum: ca. 4,00 m

Selbstständig geführter Radschnellweg bei Führung ohne Fußverkehr (z.B. an Gleistrassen, Brückenbauwerken)

Musterlösungen für Über- und Unterführungen

