

Initiative Radschnellweg Bergisch Gladbach – Köln

Sprecher der Initiative: Dr. Helmut Röscheisen
Ansprechpartner zum Papier: Horst Hülsen, Günter Hermkes

8.12.21

Radschnellverbindung Bergisch Gladbach – Köln

**Hier: Ergänzung und Korrekturen zur Stellungnahme des Ingenieurbüros
Lindschulte aus Sicht der Initiative**

Diese Stellungnahme behandelt nur unsere Radschnellverbindung GL – K.

1. Beschreibung des Trassenverlaufs der RSV GL -K

Die folgenden Ausführungen gelten nur für den von den Verfassern der Machbarkeitsstudie und der Initiative bisher detailliert behandelten Teil von Bergisch Gladbach bis zur Frankfurter Straße.

Unsere Trasse beginnt in Bergisch Gladbach am Refrather Weg und verläuft dort im Zuge der ehemaligen Trasse der Straßenbahn (die nach Abschluss der derzeitigen Arbeiten asphaltiert werden muss), der Straße Rodemich und der Gierather Straße und erreicht nach 1,95 km die Kölner Stadtgrenze. Von dort verläuft die Route bis Buchheim weiter im Zuge der Gierather Straße, Strundener Straße, Hatzfeldstraße, Dabringhauser Straße, Iddelsfelder Straße, Kochwiesenstraße, Burgwiesenstraße, über den Verbindungsweg zur Wichheimer Straße und den Elisabeth-Schäfer-Weg bis zur Frankfurter Straße, insgesamt 9,2 km.

Die Straßen sind fast durchweg gering belastete Anliegerstraßen und gemeinsame Fuß- und Radwege, aber selbst die Belastung der durch Zielverkehre zu einem REWE- und einem ALDI-Markt stärker belastete Hatzfeldstraße liegt noch weit unter den Belastungsgrenzen für Radfahren im Mischverkehr (Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 2010).

Gewählt wurde die Trasse, weil diese Straßen schon heute von vielen RadfahrerInnen im Alltagsverkehr problemlos benutzt werden, sie sind aber auch Teil des Fernradverkehrs. Das zeigt auch der Radroutenplaner NRW: Der kürzeste Weg entspricht in großen Teilen der Route, bis auf eine Anpassung unsererseits zur Vermeidung eines kritischen Abschnittes (Schweinheimer Straße und Haltestellenbereich Vischeringstraße) ist der Weg identisch, wenn komfortables Fahren auf Asphalt/Beton gewählt wird.

Wichtig für die Planung der Radschnellverbindung als Alternative zur geplanten RadPendlerRoute war auch das Bestreben, keine zusätzliche Trasse zu entwickeln, die zu Lasten des Landschaftsschutzgebiets Thielenbruch und des Naherholungsgebiets entlang der Strunde geht.

2. Zielsetzungen und eingesetzte Maßnahmen

Die vom Ingenieurbüro Lindschulte angeführten Ziele, deutliche Reduzierung des Kfz-Verkehrs und dadurch weniger Lärm- und Schadstoffbelastung, waren zwar auch Ziele der Initiative. Hauptziel war aber, Radfahrerinnen und Radfahrern zügiges Fahren zu optimalen Bedingungen zu ermöglichen. Der Radfahrende als Pendler möchte zügig und bequem vorankommen, d.h. auf dem kürzesten Weg, auf einer ausreichend breiten und glatten Fahrbahn und möglichst ohne Halte. Die von uns gewählten Anliegerstraßen und Wege erfüllen diese Ansprüche. Sie sind heute schon gut geeignet, sie sind nur zu optimieren und zu einer Radschnellverbindung umzugestalten. Die dafür erforderliche Belastung von mindestens 2000 Radfahrern/Tag für relevante Streckenabschnitte ist heute schon erfüllt.

Die Umformung zu einer Radschnellverbindung wird durch verkehrstechnische und verkehrsrechtliche Maßnahmen erreicht:

Verkehrstechnische Maßnahmen sind

- Reduzierung aller nicht notwendigen Verkehre wie Schleich- oder Schwerlastverkehr,
- Schaffung einer durchgehende Fahrgasse von 4,5 bis 5 m Breite durch stellenweise Umordnung/Neuordnung des ruhenden Verkehrs,
- Verbesserung der Sicherheit und des Verkehrsablaufs an den Knotenpunkten,
- durchgehende Radverkehrswegweisung und
- einige notwendige bauliche Maßnahmen.

Und die angestrebten Maßnahmen - Reduzierung Schleichverkehr und Schaffung einer Fahrgasse - können durch die verkehrsrechtlichen Instrumente der Fahrradstraße (Zeichen 244 StVO) mit Zusatzschild „Anlieger frei“ und Markierungen erreicht werden.

Die Anliegerstraßen und die selbständigen Fuß- und Radwege sind sorgfältig analysiert worden. Die Optimierung der Trasse erfolgte streng entsprechend den Empfehlungen für Radverkehrsanlagen ERA 2010, dem Leitfaden Radschnellverbindungen in NRW und den verkehrsrechtlichen Vorschriften StVO und VwV-StVO. Deshalb gibt es z.B. in unserer Planung auch einige Abschnitte, auf denen die RadfahrerInnen weiterhin im Mischverkehr fahren sollen.

3. Trassenbewertung

Die Trassenbewertungen der Machbarkeitsstudie RadPendlerRoute sind leider nicht im Einzelnen nachvollziehbar. Es ist nicht erkennbar, welches Gewicht den einzelnen Kriterien gegeben wurde.

Die vom Ingenieurbüro Lindschulte ermittelten Bewertungsergebnisse sind

- für die RadPendlerRoute 7,0
- für die Radschnellverbindung 6,8

- für die Kombination RPR von Schlottauer Weg bis Strundener Straße, der Rest RSV 7,1.

Bewertet man diese Ergebnisse richtig, weist die RPR ohne die Führung über den Thielenbruch eine geringere Qualität auf als unsere RSV GL – K. Grundsätzlich ist der Abstand von 6,8 – 7,1 allerdings marginal.

Auch die bessere Erreichbarkeit der Ziele durch die RadPendlerRoute ist nur scheinbar gegeben. Die Wege zu den genannten Zielen sind nach Süden für die RPR bis maximal 100 m kürzer, beim Weg zum Eingang der Gesamtschule Dellbrück sind es z.B. nur 60 m. Die Gesamtschule Holweide wird dagegen von der Radschnellverbindung GL - K direkt angebunden, auch der Weg zur Grundschule Neufelder Straße nördlich der Straßenbahn ist 100 m kürzer.

Auch die restlichen Wertekategorien werden eher durch die Radschnellverbindung GL – K als durch die RadPendlerRoute erfüllt.

Der im Fazit des Ingenieurbüros Lindschulte angesprochene erhöhte Aufwand, der für Fahrradstraßen bei einer „hochwertigen“ Umsetzung einiger Planungs- und Baumaßnahmen erforderlich werden kann, z.B. bei der Straßenraumaufteilung und der Knotenpunktgestaltung, kann von uns hier nicht nachvollzogen werden.

Nicht behandelt wird die Tatsache, dass die Radschnellverbindung mit deutlich geringerem Planungs- und Bauaufwand realisiert werden kann, da die bauliche Infrastruktur weitgehend vorhanden ist. Außerdem würde die Radschnellverbindung GL – K nur maximal 1 Mio. € kosten (davon nur reine Maßnahmen für den Radverkehr ca. 300.000 €, alles Preisstand 2019) statt 4 bis 6 Mio. € für die RadPendlerRoute.

Abschließend bleibt noch die Frage, ob ein Ingenieurbüro die eigene ursprüngliche Planung so kritisch hinterfragen kann, dass es zur Erkenntnis gelangt, dass diese für den geplanten Zweck absolut unzureichend war.

Es spricht also vieles für die Realisierung der Radschnellverbindung der Initiative.