

Mitteilungsvorlage

Drucksachen-Nr. 0255/2019
öffentlich

Gremium	Sitzungsdatum	Art der Behandlung
Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr	25.06.2019	Mitteilungsvorlage

Tagesordnungspunkt

Radweg entlang der S-Bahn Linie 11

Antrag des ADFC zur Planung eines Radweges entlang der S-Bahn Linie 11 im Zuge des zweigleisigen Ausbaus

Anfrage

Die Deutsche Bahn (DB) beabsichtigt auf dem Abschnitt zwischen Bergisch Gladbach und Köln-Dellbrück einen durchgängig zweigleisigen Ausbau der S-Bahn Linie 11. Ziel ist es, die Taktung in den Hauptverkehrszeiten von bisher 20 auf 10 Minuten zu verdichten. In einer Sitzung des Ausschusses für Anregungen und Beschwerden (AAB) vom 20.02.2019 wurde der Antrag gestellt (Drucksachenummer 0071/2019), im Zuge des Gleisbaus einen Radweg entlang der Trasse zu berücksichtigen. Der Radweg soll vom S-Bahnhof bis zum Duckrather Weg (Stadtgrenze) geführt werden. Der Antrag wurde zuständigkeitshalber in den Ausschuss für Umwelt, Klimaschutz, Infrastruktur und Verkehr (AUKIV) überwiesen.

Stellungnahme der Verwaltung

Die Verwaltung begrüßt diese Anregung zur Förderung des Radverkehrs. Radwege entlang von Gleistrassen bestehen durch viele positive Aspekte, z.B. ermöglicht die geradlinige Führung mit geringem Gefälle sowie großen Kurvenradien einen hohen Fahrkomfort. Des Weiteren erhöht sich die Verkehrssicherheit auf Radwegen ohne Beeinträchtigungen durch den Kfz-Verkehr. Die Ertüchtigung kann zudem das Fahrrad-Image von Bergisch Gladbach aufwerten und somit zu mehr Fahrradfreundlichkeit beitragen. Ein weiterer Vorteil ist die mögliche Anbindung an die geplanten Radwege von und zur integrierten Gesamtschule Paffrath (IGP).

Der angeregte Radweg umfasst eine Gesamtlänge von ca. 2,2 km. In der Richtlinie „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“ wird für einen Zweirichtungsradweg eine Mindestbreite von 2,50 m empfohlen. Unter Berücksichtigung einer hohen Frequentierung und zusätzlich Fußgängern wird insgesamt eine Breite von 4,00 m angeraten. Eine Weiterführung entlang der Gleisanlagen würde sich aufgrund des Naturschutzgebietes Thielenbruch als schwierig erweisen. Zwar hat die Bahn bereits angekündigt, die Trasse auch dort auszubauen, allerdings würde der einseitige Radweg zusätzliche, sensible Fläche benötigen. Aus diesem Grund ist ab Thielenbruch eine Anbindung über den Knotenpunkt Mülheimer Str./Schlodderdicher Weg/Duckterather Weg an die Mülheimer Straße vorteilhafter.

Bei einer integrierten Gesamtbetrachtung des Netzes stellt sich hier allerdings die Frage, inwiefern der Radweg verträglich und komfortabel über die Mülheimer Straße in Richtung Köln weitergeführt werden kann. Die Benutzungspflicht auf dem Hochboard neben der Fahrbahn wurde aufgehoben, so dass der Radverkehr zurzeit auf der Fahrbahn geführt wird. Der Abschnitt weist einen großzügig dimensionierten Straßenraum auf, der somit ein hohes Potential für die Integrierung des Radverkehrs aufweist, z.B. im Zuge einer Straßenraumumgestaltung.

Ein weiterer Aspekt sind die Kosten. Diese lassen sich für die Erweiterung der Brückenbauwerke, wie bereits im AAB geschildert, auf mind. 1,5 Mio. Euro schätzen. Hinzu kommen die Kosten für den Bau des Radweges, die sich auf über 2,9 Mio. Euro beurteilen lassen. Nicht berücksichtigt bei den Kosten sind die notwendigen Rampen zu den querenden Straßen, Beleuchtungsmittel, Grundstückserwerbe sowie Stützwände für die Führung des Radweges auf Fahrbahnniveau. Insgesamt liegen somit die Kosten schätzungsweise im zweistelligen Millionenbereich.

Die Möglichkeit einer finanziellen Förderung für Infrastrukturmaßnahmen des Radverkehrs besteht zwar. Die förderfähige Summe für den Neubau von Radwegen beträgt jedoch max. 500.000 €. Folglich wäre die Stadt Hauptkostenträger für diese Maßnahme. Des Weiteren müssten z.B. für eine Förderung durch das Projekt „Klimaschutz durch Radverkehr“ die notwendigen Flächen Eigentum der Stadt sein. Die Flächen sind jedoch überwiegend privat oder Eigentum der Bahn und diese benötigt voraussichtlich die eigenen Flächen für das zweite Gleis sowie für Lärmschutzmaßnahmen. Folglich wäre eine Einigung mit den Privateigentümern z. B. der Grundstücke Wohnpark Gronau und Gewerbegebiet Britanniahütte erforderlich. Neben der noch nicht absehbaren Einigung erschweren die dafür aufzuwendenden, zusätzlichen Kosten eine etwaige Umsetzung.

Des Weiteren liegt noch keine detaillierte Planung für den Gleisausbau vor. Die DB schreibt zurzeit die Leistungsphase 3 nach HOAI aus und beginnt anschließend mit der Detailplanung. Eine Planung der Verwaltung ist unter diesen Umständen schwierig, da nicht klar ist, welche Flächen aufgrund des genauen Trassenverlaufs der S 11 benötigt werden. Es besteht das Risiko, dass nach Abschluss der Planungen seitens der DB die Planungen für ei-

nen etwaigen Radweg neu aufgenommen werden müssen

Als letzter Aspekt sind die sich in Planung befindlichen RadPendlerRouten zu nennen. Eine im Februar 2019 veröffentlichte Machbarkeitsstudie bescheinigte u. a. für die Trassenvariante zwischen den Bahnhöfen Köln-Deutz über Köln-Dellbrück bis Bergisch Gladbach eine hohe Wirtschaftlichkeit (vgl. Abb. 1). So ergibt sich zukünftig in ca. 500 m Entfernung zu der Bahntrasse eine durchgängige RadPendlerRoute. Es stellt sich die Frage hinsichtlich der Notwendigkeit einer zusätzlichen Radwegeverbindung in Ost-West-Richtung.

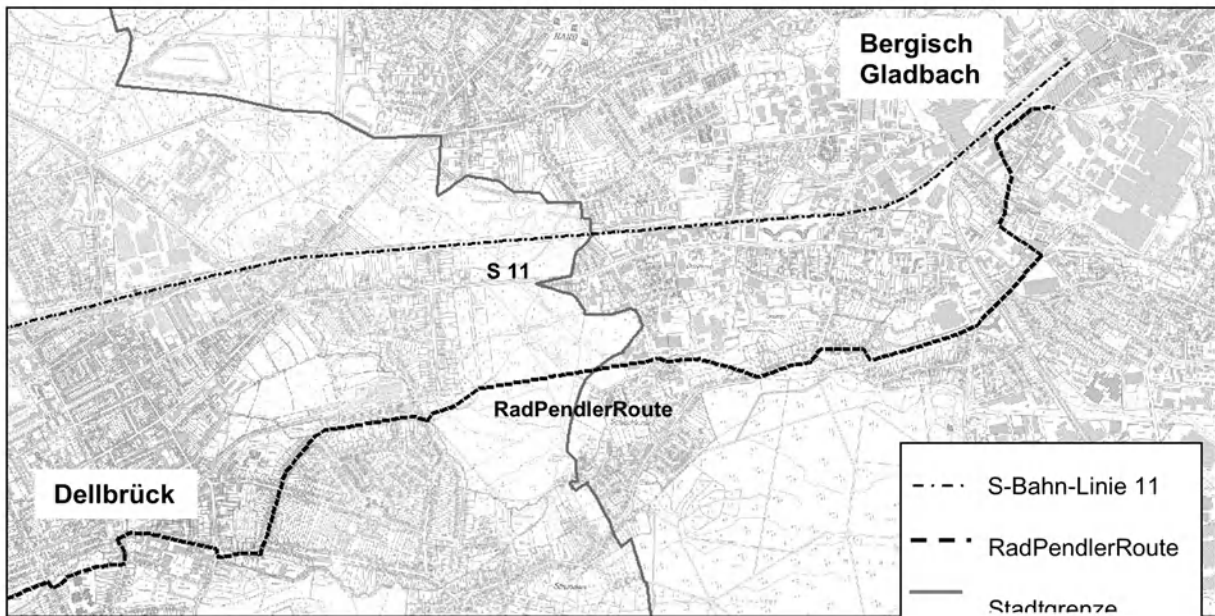


Abbildung 1: Verlauf der S-Bahn Trasse und der RadPendlerRoute in Richtung Köln-Dellbrück

Zusammenfassend ist ein Radweg entlang der S-Bahn Linie 11 ein guter Ansatz. Da bisher allerdings noch keine detaillierte Planung der Bahn vorliegt und folglich unklar ist, welche Flächen überhaupt zu Verfügung stehen, empfiehlt die Verwaltung, die Anregung vorerst nicht weiter zu vertiefen und die Planungen der DB abzuwarten.