

# Ausbau regionales Radverkehrsnetz: Radtangente Rösrath – Bergisch Gladbach – Leverkusen

Handlungsfeld: Aktive Mobilität Rad/Fuß

## Kernaspekte der Maßnahme

- Herstellung einer tangentialen Nord-Süd-Verbindung für den Radverkehr als Ergänzung zu den radialen RadPendlerRouten in Richtung Köln
- Schaffung eines „neuen“ bzw. alternativen Radverkehrsangebots parallel zur Hauptverkehrsstraße (L288)
- Erweiterung/Verdichtung des Radverkehrsnetzes

A04



Neben den radialen Verbindungen in Richtung Köln fehlt insbesondere eine Nord-Süd-Verbindung für den Radverkehr im Rheinisch-Bergischen Kreis. Für eine mögliche Nord-Süd-Verbindung wurde im Rahmen des Mobilitätskonzeptes eine detaillierte Analyse einer möglichen Radtangente durchgeführt. Die detaillierte Ausarbeitung finden Sie im Anlagenband.

Der vorgeschlagene Trassenkorridor gehört zum dichtest besiedelten Gebiet innerhalb des Rheinisch-Bergischen Kreises mit dem höchsten Potenzial. In der Summe der vom Trassenkorridor von rund 1 km Breite tangierten Wohnplätze des Rheinisch-Bergischen Kreises (Bergisch Gladbach und Rösrath) leben rund 90.000 Einwohner. Im Verlauf der Strecke überlagern sich die Potenziale unterschiedlichster Nutzungen, das Gesamtpotenzial entsteht somit durch Überlagerungen von genutzten Teilstrecken und nicht aus der Nutzung der Gesamtstrecke. Die Potenziale in den Siedlungsbereichen sind aufgrund der Überlagerung unterschiedlichster Verkehrs- und Nutzungsfunktionen höher als in deren Zwischenräumen. Auch die Zuführung zu Bahnhaltepunkten (Verknüpfungspunkten) ist eine wichtige Funktion, die von dieser Radvorrangverbindung übernommen werden kann.

Mit dem empfohlenen Trassenverlauf wird versucht, eine Verbindung über das vorhandene Straßen- und Wegenetz herzustellen, die möglichst umwegfrei verläuft und viel Radverkehrspotenzial anspricht. Es werden somit jedoch keine Breiten- und Führungsstandards der RadPendlerRouten erreicht werden können.



Wechselwirkungen und damit verbundene Maßnahmen	A3 / A8 / A15	Quelle(n):	→ Neue Maßnahme		
Erreichung Mobilitätsziele	I	II	III	IV	V
Verkehrliche Wirkung	→ Verlagerung im Berufsverkehr vom motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad → Beschleunigung des Radverkehrs → Steigerung Modal Split des Radverkehrs				
Weitere Vorteile (qualitative Einschätzung u.a. zu Reduktion CO <sub>2</sub> , Lärm, Feinstaub, Fläche, Barrierefreiheit)	→ Verkehrsverlagerungen vom motorisierten Individualverkehr auf das Fahrrad (modal shift) führen zur Senkung von Schadstoff- und Lärmemissionen → Angebotsorientierung im Bereich Radfahren				
Kosten-Nutzen	2	Priorisierung	mittel		
Umsetzungskosten	mittel	Erreichter Planungsstand	Vorschlag Trassenverlauf und mögliche Maßnahmen		
Laufende Kosten	gering – mittel	Umsetzungszeitraum	mittelfristig		
Titel Förderprogramm und Anteil mögl. Förderquote (in %)	Bund: Kommunalrichtlinie Klimaschutz (50–90%) Land: Förderrichtlinien Nahmobilität (bis 80%)				
Best-Practice Beispiele	„fiets filevrij“: Radschnellverbindungen werden in den Niederlanden v.a. im Kontext der Stauvermeidung umgesetzt				
Verantwortlichkeit	Rheinisch-Bergischer Kreis				
Erstakteure, Mitwirkende	Bergisch Gladbach, Rösrath Leverkusen, Köln				
Nächste Schritte	→ Klärung der Projektorganisation → Umsetzungsplanung mit Konkretisierung des Kostenrahmens → Anstoß für die Detailplanungen in Abstimmung mit den Gebietskörperschaften (enge Verknüpfung zur Maßnahme A03 RadPendlerRouten)				