

Gesamtperspektive RadPendlerRouten für die Region Köln/Bonn

1. Workshop

Dirk Linder, SSP Consult Dipl.-Geogr., Köln

Elisabeth Neumann, SSP Consult M.A., Köln



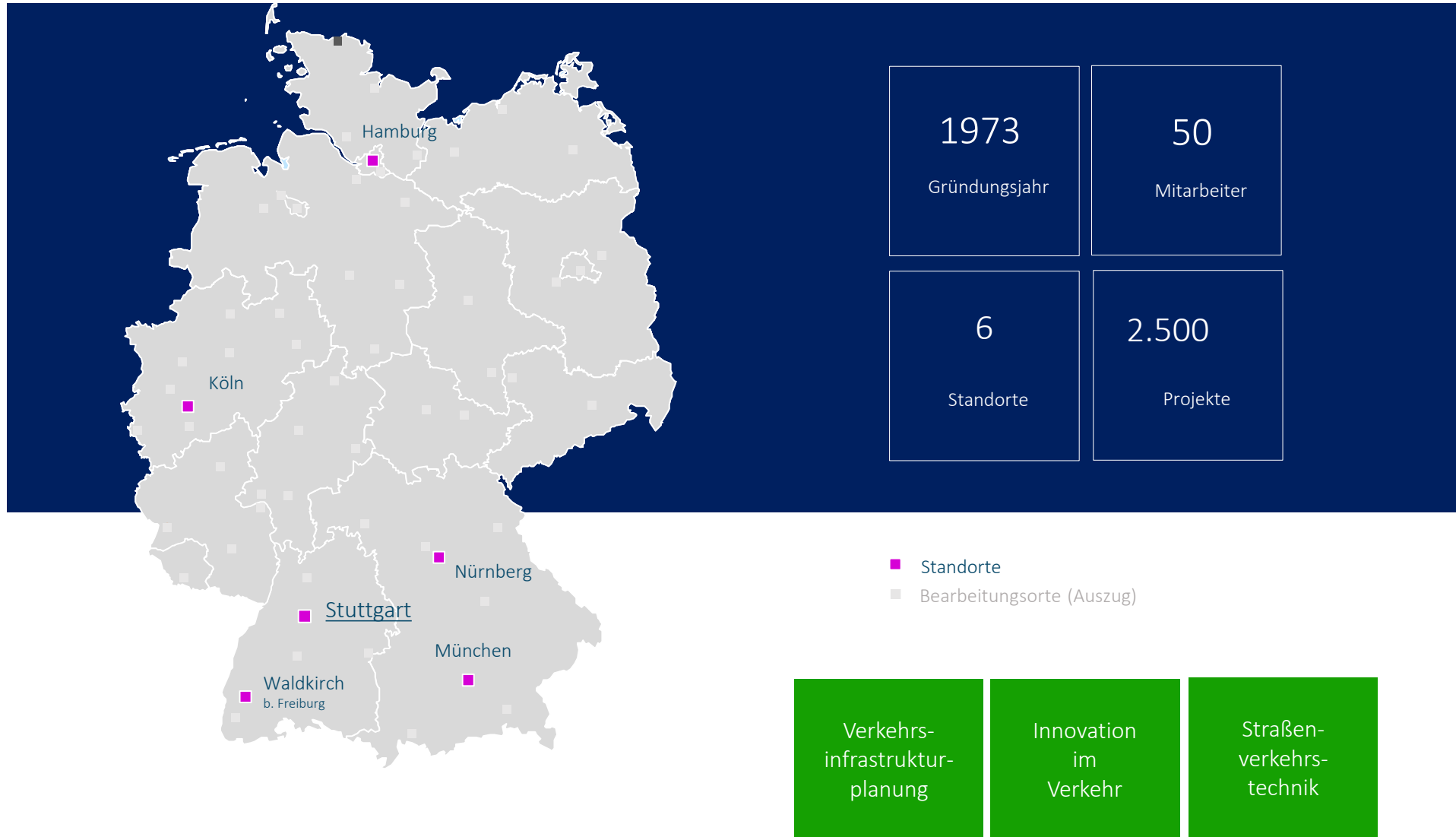
Programm

13:00 Uhr	TOP 1: Begrüßung und Vorstellung des Projekts inkl. Einordnung in den Kontext Agglomerationsprogramm Region Köln/Bonn / Ziel des heutigen Workshops
13:15 Uhr	TOP 2: kurze Vorstellungsrunde
13:30 Uhr	TOP 3: Erläuterung des zeitlichen und inhaltlichen/methodischen Vorgehens im Projekt / Präsentation der digitalen Grundlagenkarte im Entwurf und Verifizierung der Karte durch eine gemeinsame Diskussion
14:30 Uhr	Digitale Kaffeepause
14:45 Uhr	TOP 4: Präsentation und Diskussion von Empfehlungen für Lückenschlüsse/Zubringer Routen bzw. Erweiterungen des Netzes der RadPendler Routen in der Region Köln/Bonn
16:15 Uhr	TOP 5: Ausblick auf den weiteren Bearbeitungs- und Beteiligungsprozess
16:30 Uhr	Ende

TOP 3: Prozess, Methodik und Vorstellung der Bestandskarte



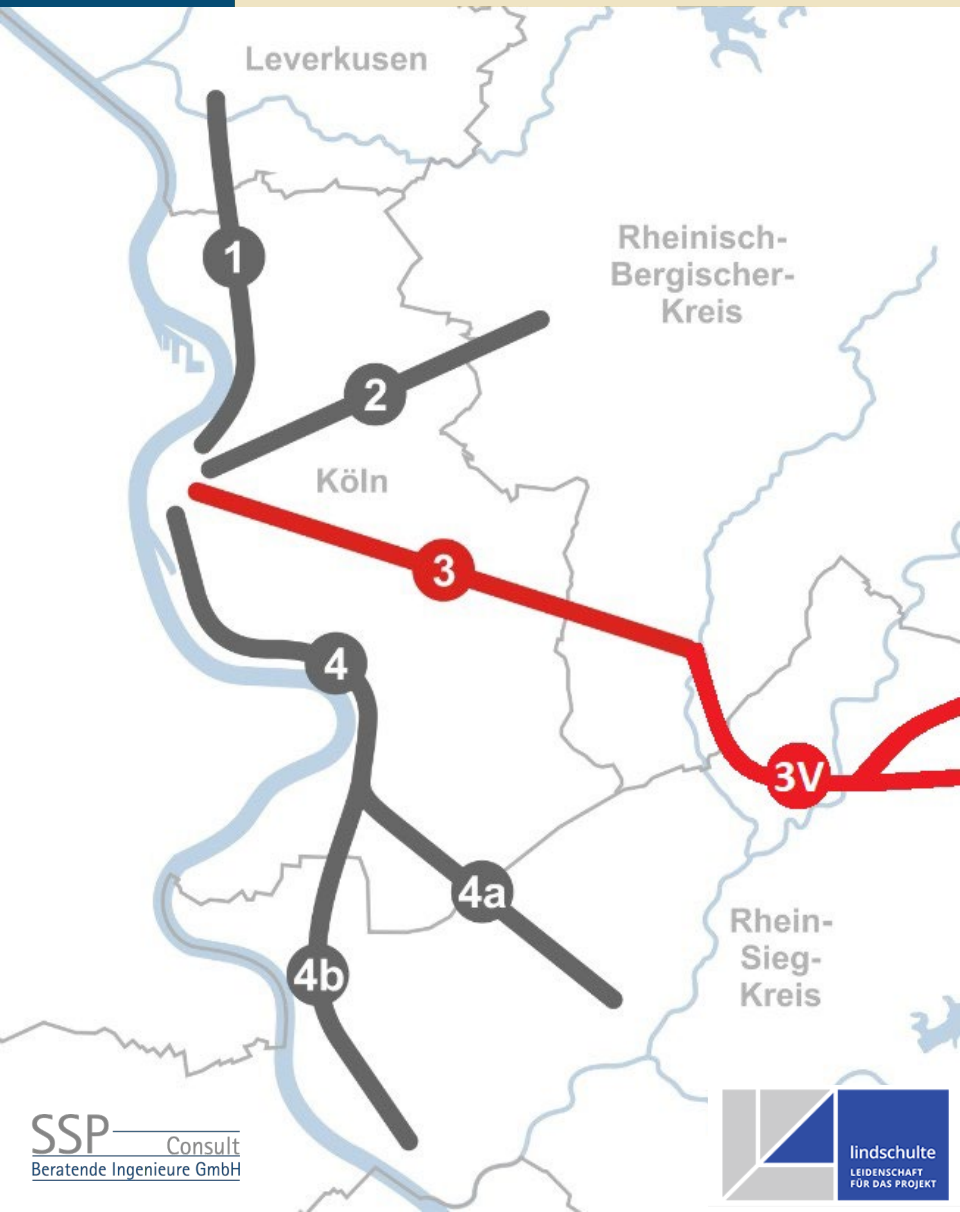
SSP Consult, Beratende Ingenieure GmbH



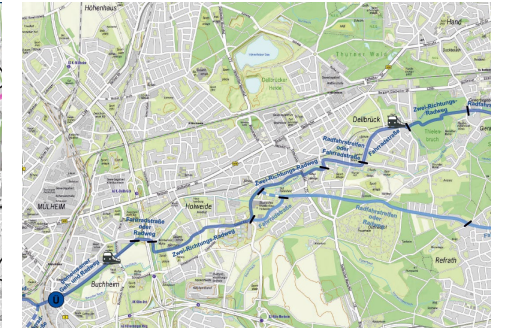
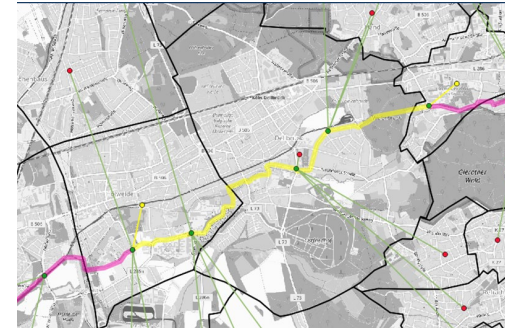
Leistungsspektrum SSP



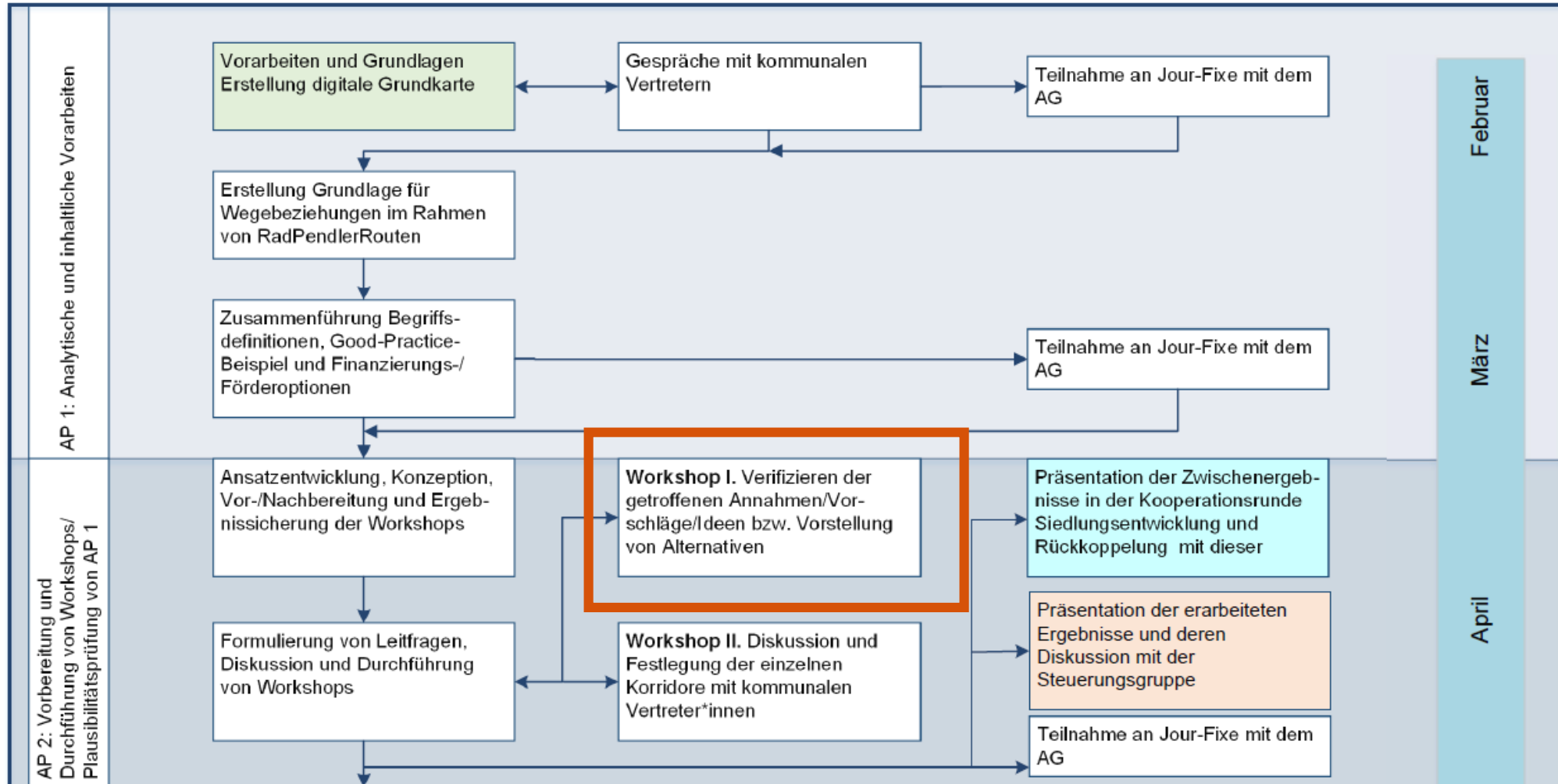
Projektreferenz RadPendlerRouten Köln rechtsrheinisch



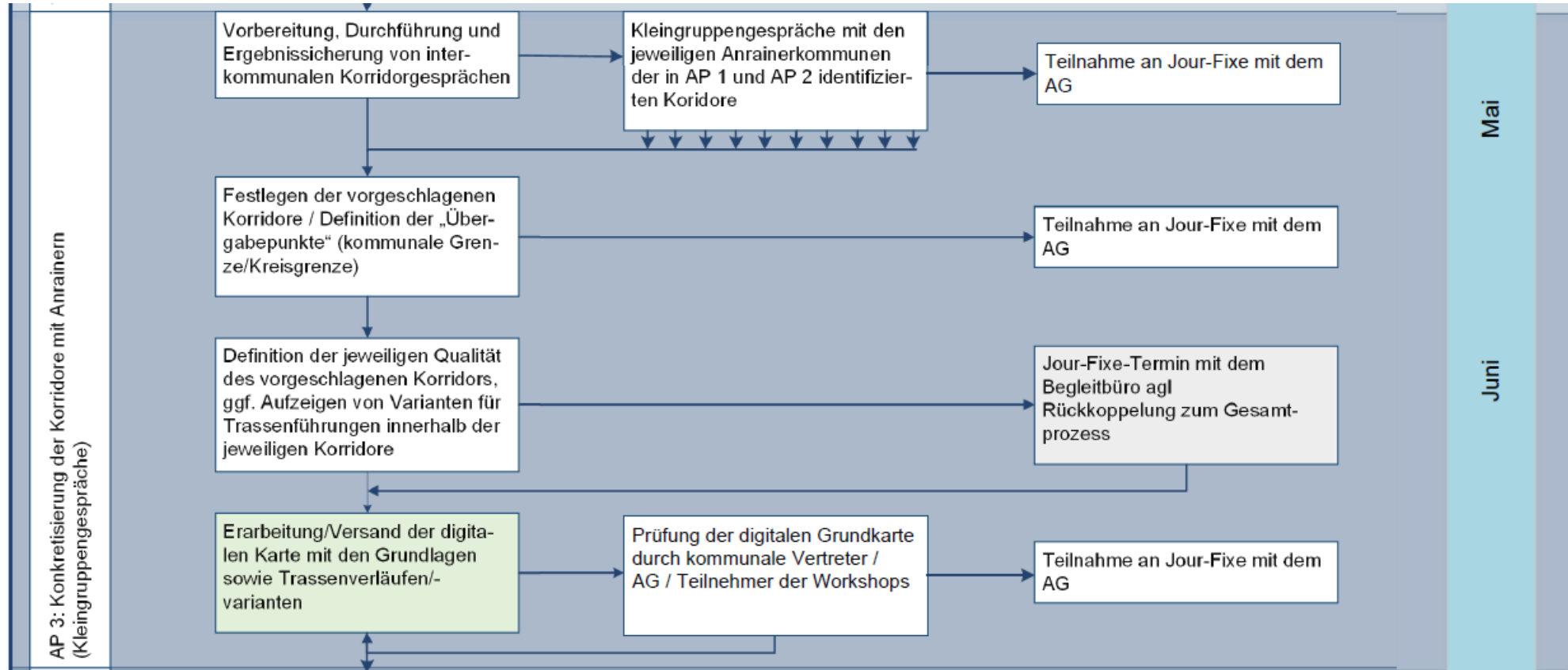
- 2018 – 2020, LINDSCHULTE und SSP Consult:
Machbarkeitsstudie für leistungsfähige RadPendlerRouten im Agglomerationsbereich Köln, Leverkusen, Rhein-Sieg-Kreis und Rheinisch-Bergischer Kreis + Folgeaufträge
- Festlegung von Qualitätsstandards; Korridoranalyse, Trassenvarianten, Nachfrageschätzung, Kostenschätzung, gesamtwirtschaftliche Bewertung



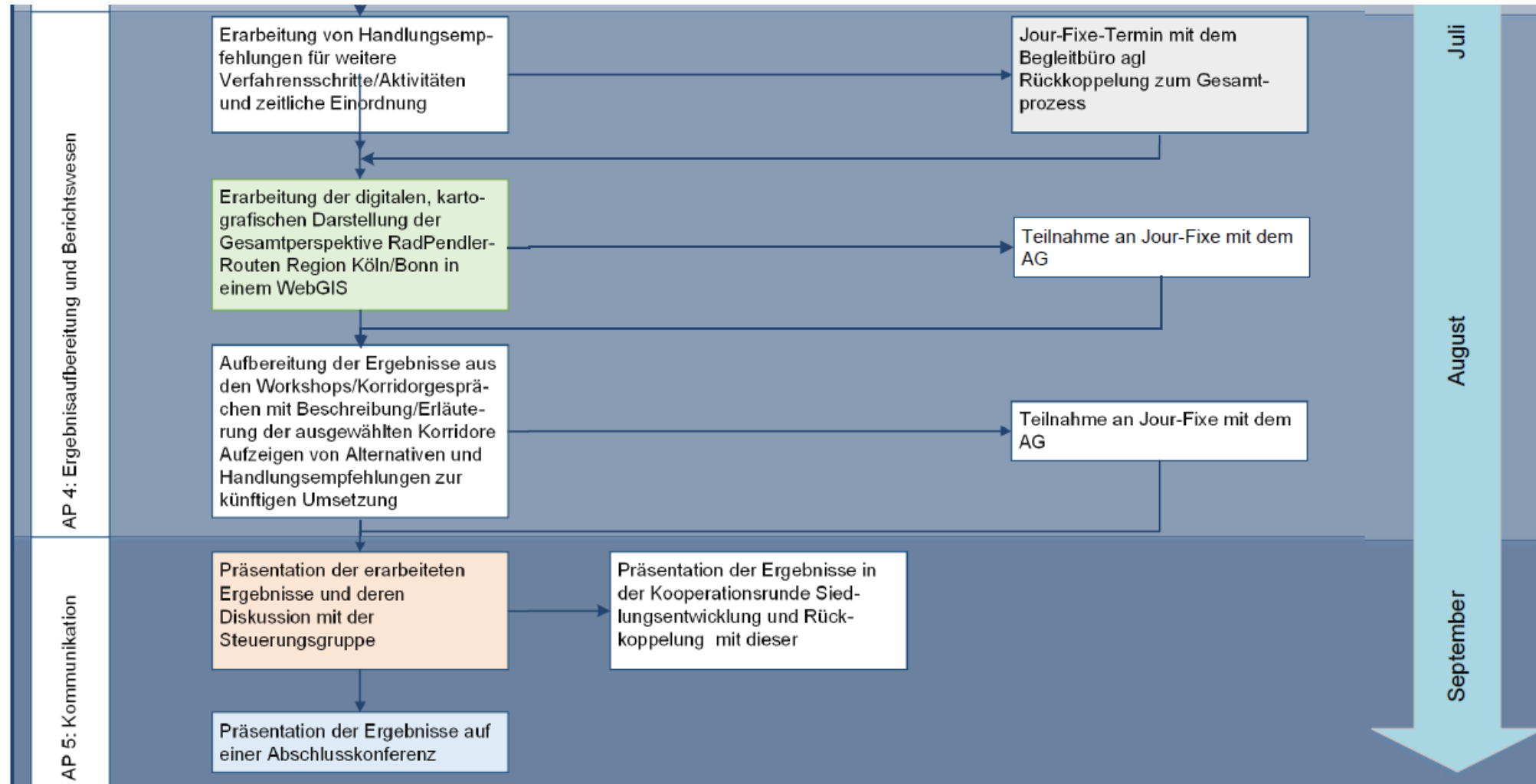
Projektablauf



Projektablauf



Projektablauf



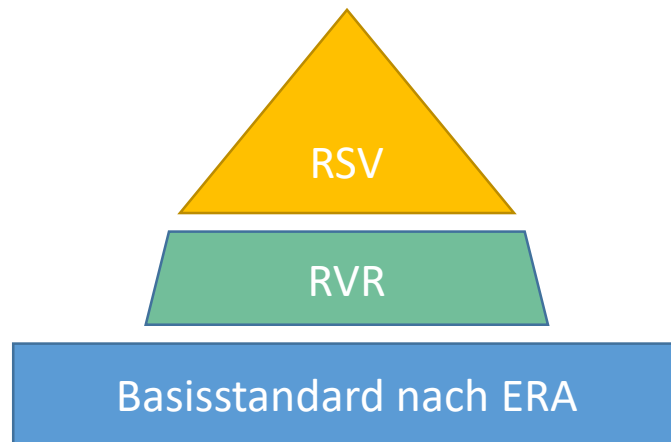
RadPendlerRouten (RPR)

- RPR sind ein Produkt aus der Region Köln/Bonn; deutschlandweit vergleichbare Projekte
- Derzeit Standardisierung und Harmonisierung der Definitionen und Qualitätsanforderungen
- „Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten“ (FGSV, 2021), im Februar 2022 per Erlass in NRW eingeführt
 - Verbindlich bei Baulast des Bundes und Landes, ansonsten empfohlene Anwendung
- RPR entsprechen dem Standard der Radvorrangroute (RVR)



Quelle: FGSV Verlag

RadPendlerRouten (RPR)

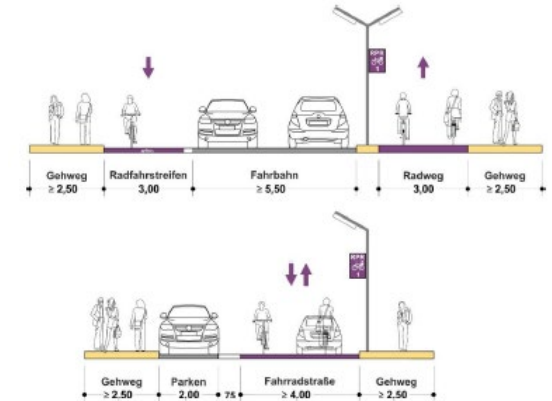


- Einsatzgebiet RSV und RVR: Erschließung bedeutender Quelle-Ziel-Potenziale des Alltagsverkehrs
- Hoher Ausbaustandard, der zügiges Radfahren ermöglicht
- „Wo die voraussichtliche Nachfrage die Anlage einer RSV nicht rechtfertigt oder ihr hoher Standard nicht erreichbar ist, kann der Standard einer RVR eingesetzt werden.“ (H RSV, 2021)
- RSV: Radverkehrspotenzial von min. 2.000, Mindestlänge 5 km.
RVR: keine Festlegungen
- Vorteile RVR: Günstiger und schneller in der Umsetzung als RSV

RadPendlerRouten (RPR)

Grundlegende Anforderungen

- Trassierung: möglichst direkte Verbindung wichtiger Q/Z
 - Möglichst eigenständige Führung
 - Einheitliche, wiedererkennbare Gestaltung
 - Möglichst Vorrang an Knotenpunkten
 - Beleuchtung
 - Betrieb und Unterhalt (Winterdienst, Reinigung)
- Ziel: strategische Fahrtzeitverkürzung



Beispiel Fahrbahnmarkierung RS 1; RPR analog mit unterbrochenem grünen Schmalstrich und Piktogramm

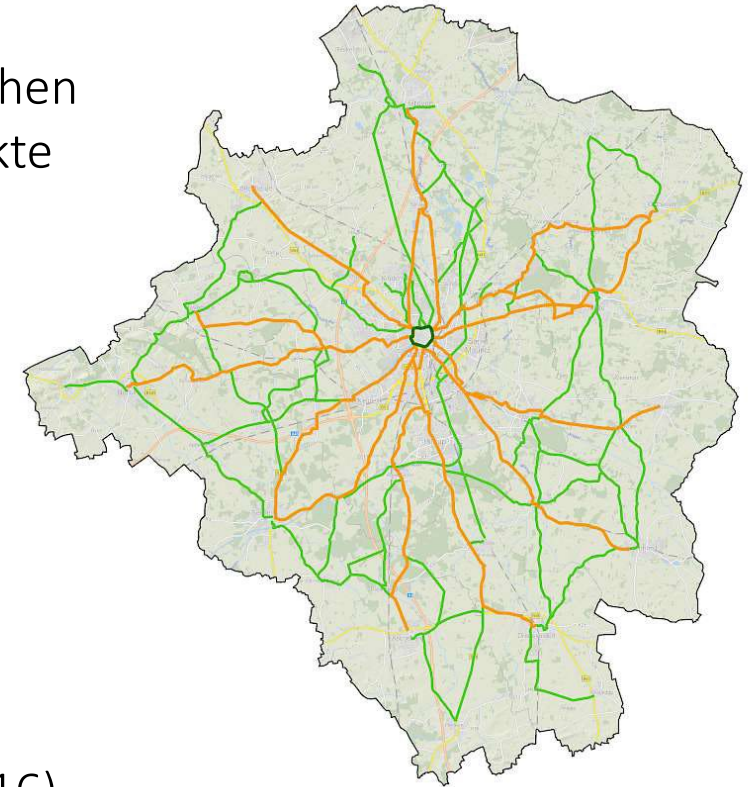
RadPendlerRouten (RPR)

	Radschnellverbindung	Radvorrangroute (auch RPR)
Durchschnittliche Fahrtgeschwindigkeit	20 – 25 km/h	20 – 25 km/h
Mittlere akzeptable Zeitverluste	Außerorts max. 15 s/km Innerorts maximal 30 s/km	Außerorts max. 20 s/km Innerorts maximal 35 s/km
Überholen oder Nebeneinanderfahren bei Einrichtungsführung	3 Radfahrende auf gleicher Höhe	2 Radfahrende auf gleicher Höhe
Begegnung bei Zweirichtungsführung	2 Nebeneinanderfahrende begegnen 2 Nebeneinanderfahrenden	2 Nebeneinanderfahrende begegnen 1 Radfahrenden
Regelbreiten (innerorts/außerorts)	Radweg: 4 m Fahrradstraße: 5 m Einrichtungsradschweg: 3 m Zweirichtungsradschweg: 4 m	Radweg: 3 m Fahrradstraße: 4,60/4,75 m Einrichtungsradschweg: 2,5 m Zweirichtungsradschweg: 3 m

Quelle: H RSV 2021, S. 9 und S. 20, eigene Darstellung

Good Practice RVR/RPR: Velorouten Münster

- 14 Velorouten mit ca. 218 km Gesamtlänge
- Stadtregionale Velorouten als Teil des entwickelten hierarchischen Alltagsradwegenetz; Fokus auf interkommunale Übergabepunkte
 - Velorouten (Radvorrangrouten)
 - Kommunales Zubringer- und Tangentennetz (Hauptnetz)
- Erste Teilabschnitte realisiert, weitere in Bau/Planung
- Formulierung von Zielen zur Radverkehrsförderung durch münsterlandweite Arbeitsgruppe (2013)
- Velorouten als stadtregionale Entwicklungsziele von allen Kommunen beschlossen (2016)
- Zusätzliche Beschlüsse über Zubringer- und Tangentialverbindungen als kommunale Entwicklungsziele (2016)



Quelle: Veloregion, abrufbar unter:
<https://www.veloregion.de/hintergrund/verkehrsplanung/das-velorouten-konzept/>

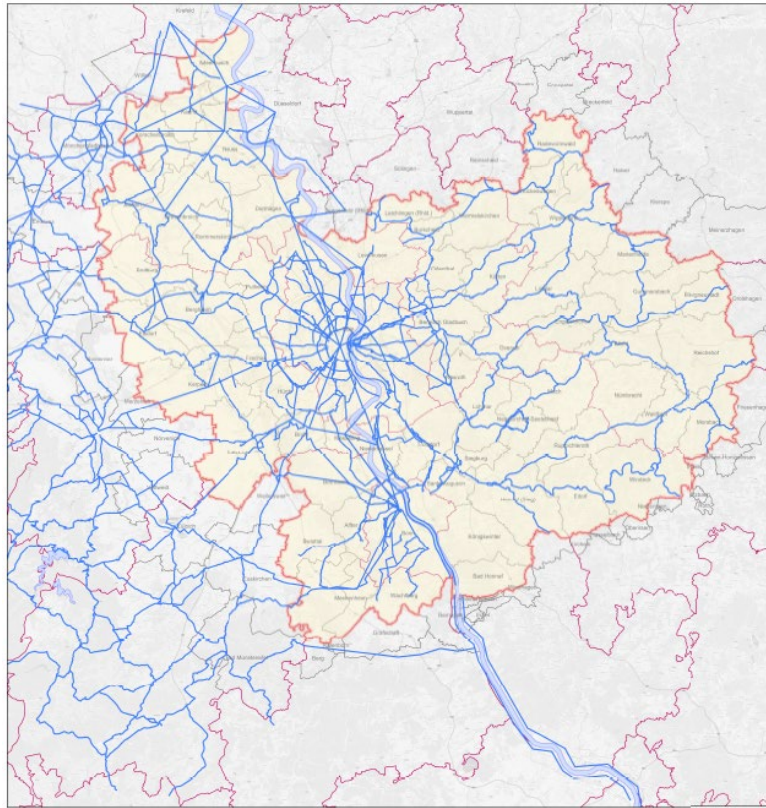
Good Practice RVR: Velorouten Münster

- Realisierung als neue Kategorie unter den Radschnellwegen
 - Orientierung an Bestand und bestehenden Alltagswegen
 - Ausbaustandards leicht unterhalb der Radschnellwege
 - Kombiniertes Geh-/Radweg:
 - im Bestand: mind. 2,50 m Breite zzgl. Sicherheitsstreifen
 - bei Neubau: mind. 3,00 m Breite zzgl. Sicherheitsstreifen
 - Separater Einrichtungs-Radweg:
 - im Bestand: mind. 1,60 m
 - bei Neubau: 2,0 m Breite zzgl. Sicherheitsstreifen
 - Separater Zweirichtungs-Radweg: 3,0 m Breite zzgl. Sicherheitsstreifen
- Weniger Planungsaufwand und schnellere Realisierung
- ca. 50% weniger Kosten (im Vergleich zur Ausführung als Radschnellweg)



Quelle: © Simone Thieringer / Fotomontage SellingerGriesbach, abrufbar unter:
<https://www.veloregion.de/hintergrund/wissen/geschichte-der-velorouten/>

Grundlagenkarte



Gesamtperspektive RadPendlerRouten in der Region Köln/Bonn:
Planungen (Stand: April 2022)

Legende

- Untersuchungsraum: Aufgabengebiet des Region Köln/Bonn e.V.
- Gebietsgrenzen Kreise bzw. kreisfreie Städte
- Gebietsgrenzen Kommunen
- Planungen und Bestand von Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten (z.B. RadPendlerRouten)

SSP Consult
Beratende Ingenieure GmbH

Kartengrundlage Copyright: OpenStreetMap Mitwirkende

0 10 20 km

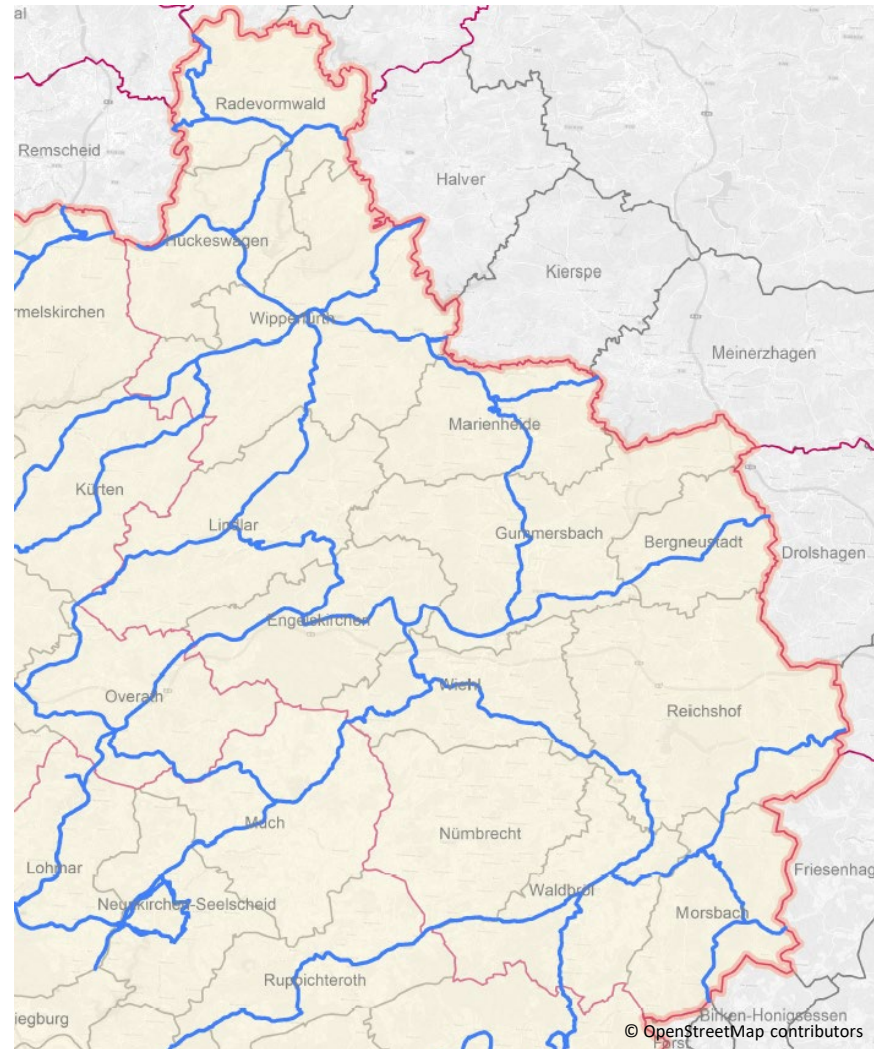
- Bestand an Planungen, Konzepten, Untersuchungen

Diskussion:

- Sind alle geplanten RSV/RVR in Ihrem Verantwortungsbereich enthalten und korrekt verortet?
- Auflösung von Überschneidungen, Inkongruenzen

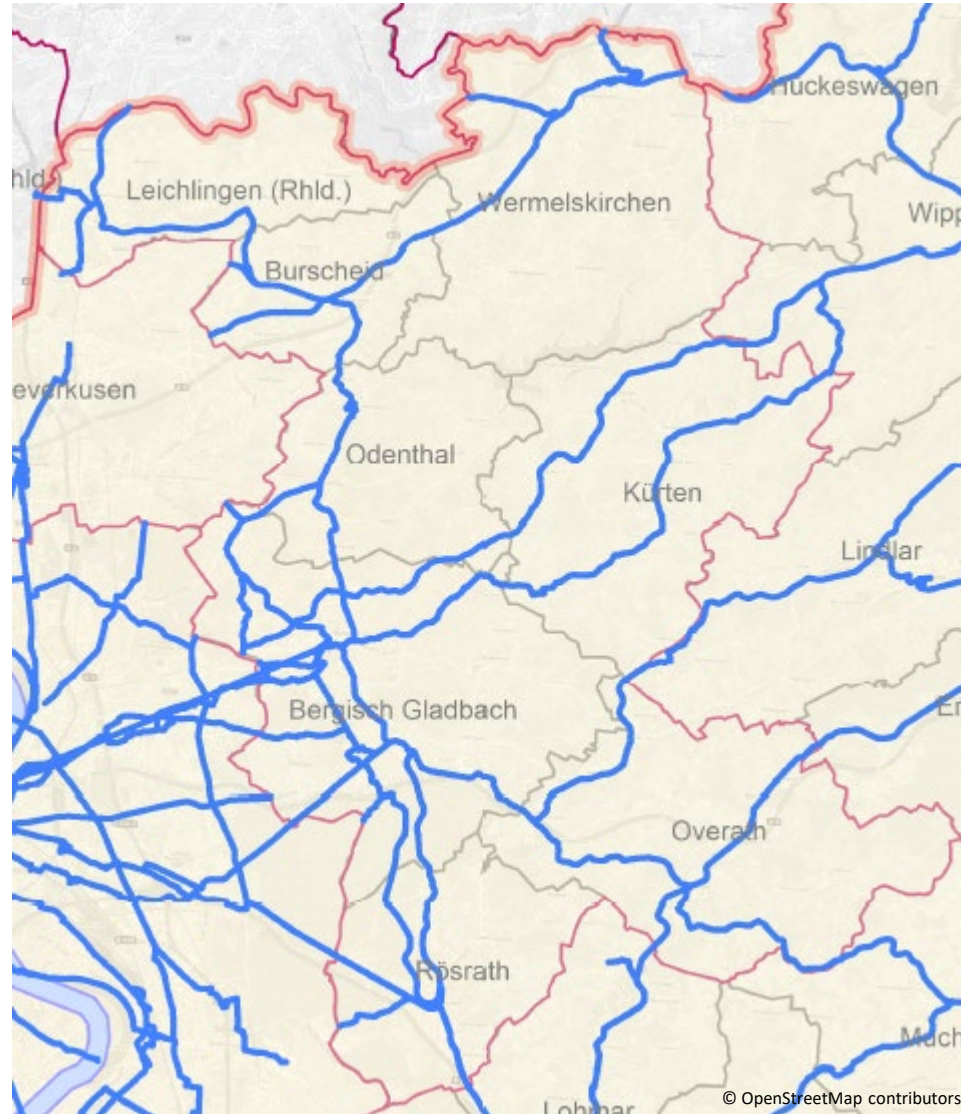
Grundlagenkarte

Oberbergischer Kreis/
Regionales Radnetz
Bergisches RheinLand



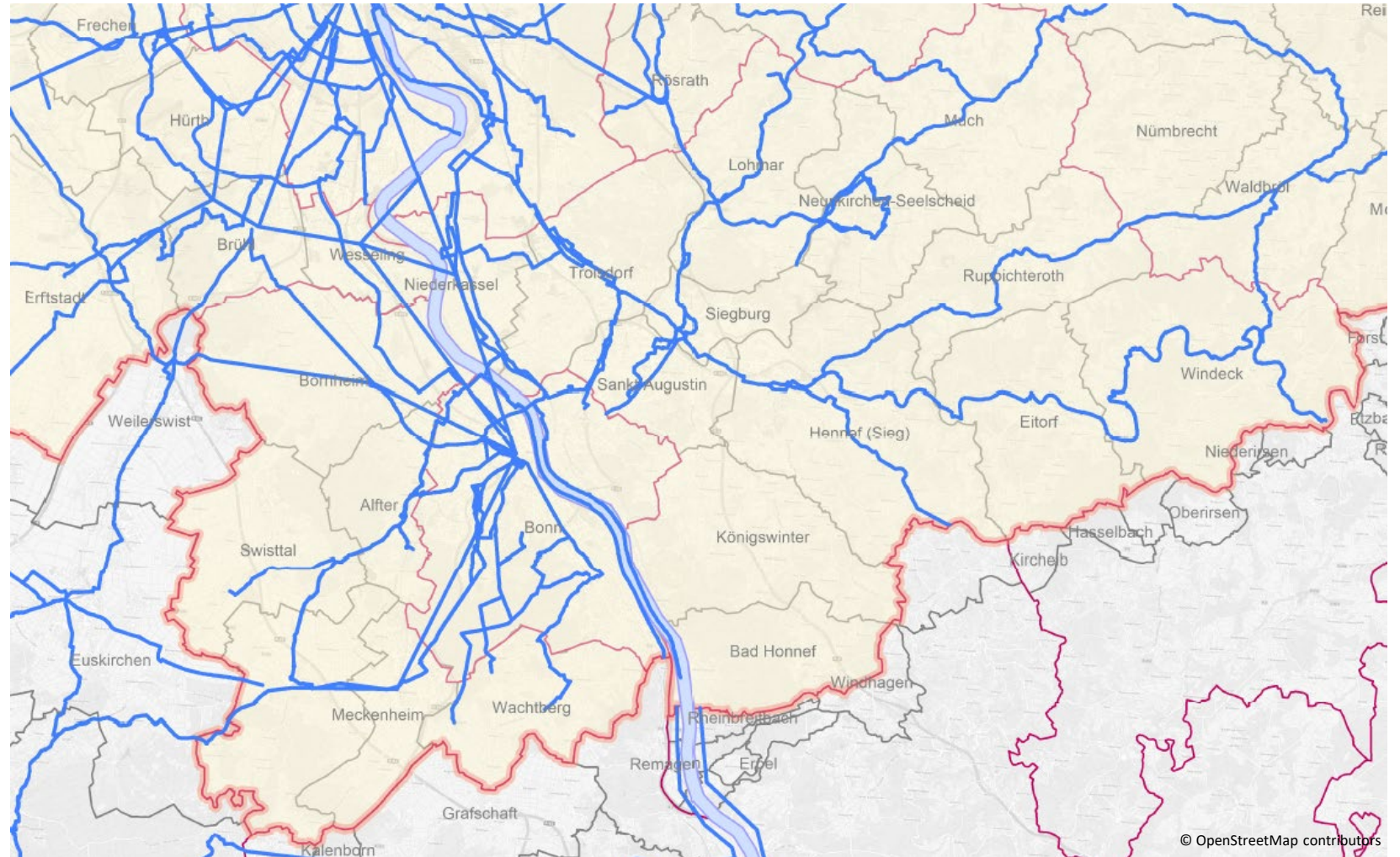
Grundlagenkarte

Rheinisch-Bergischer Kreis/
Regionales Radnetz
Bergisches RheinLand



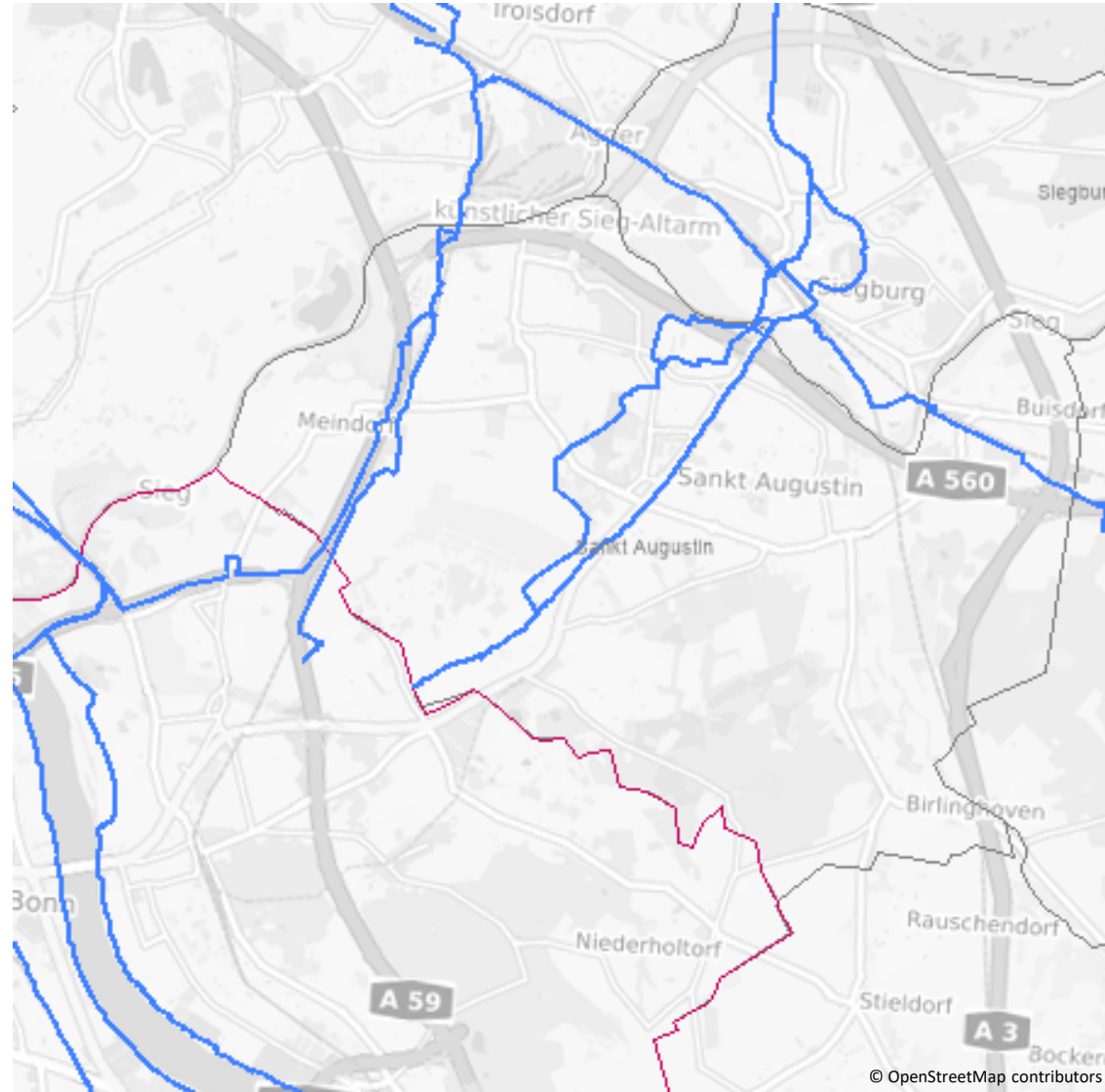
Grundlagenkarte

Rhein-Sieg-Kreis/
Gesamtregionales
Radverkehrsnetz
Rheinisches Revier



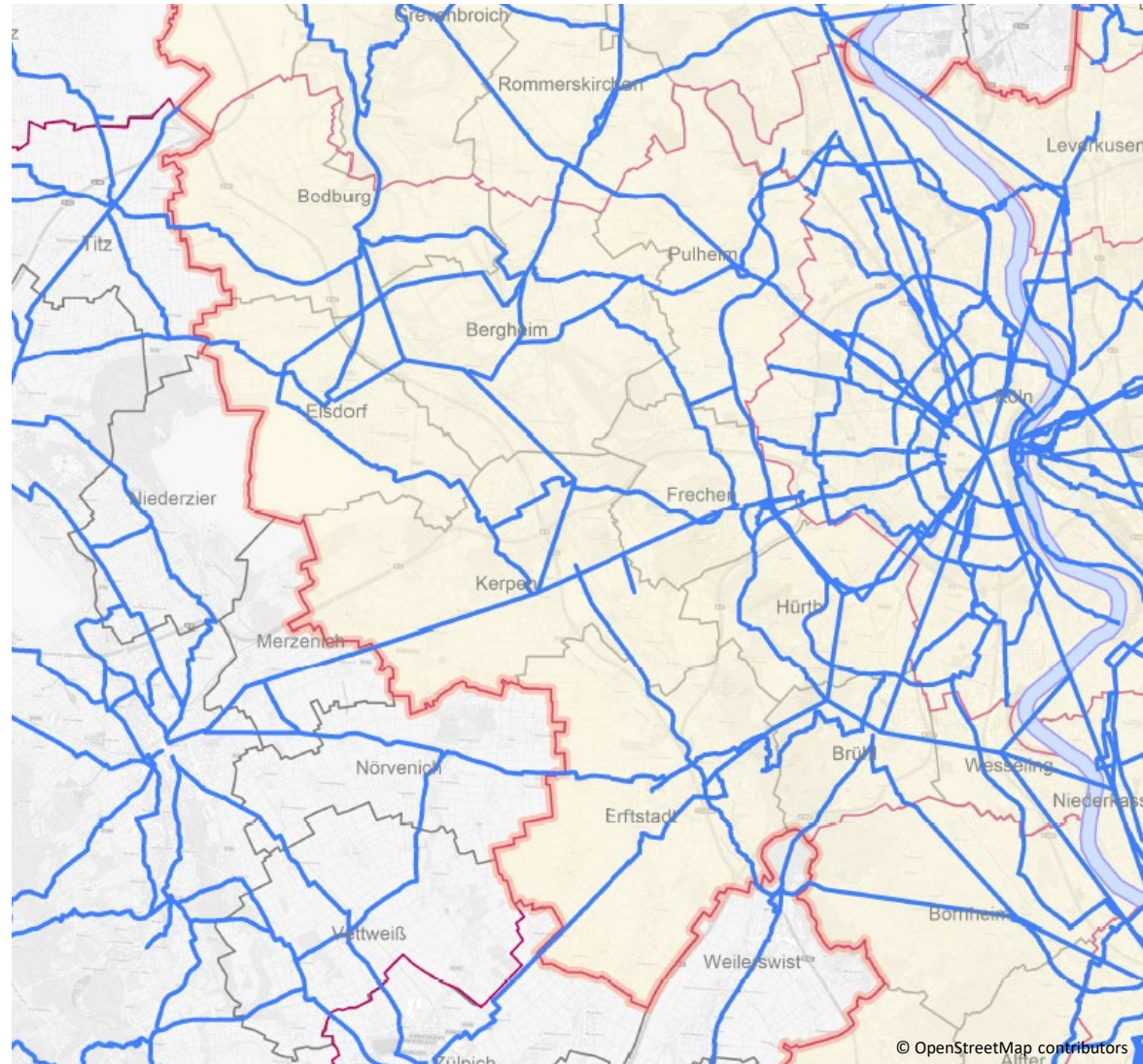
Grundlagenkarte

Rhein-Sieg-Kreis



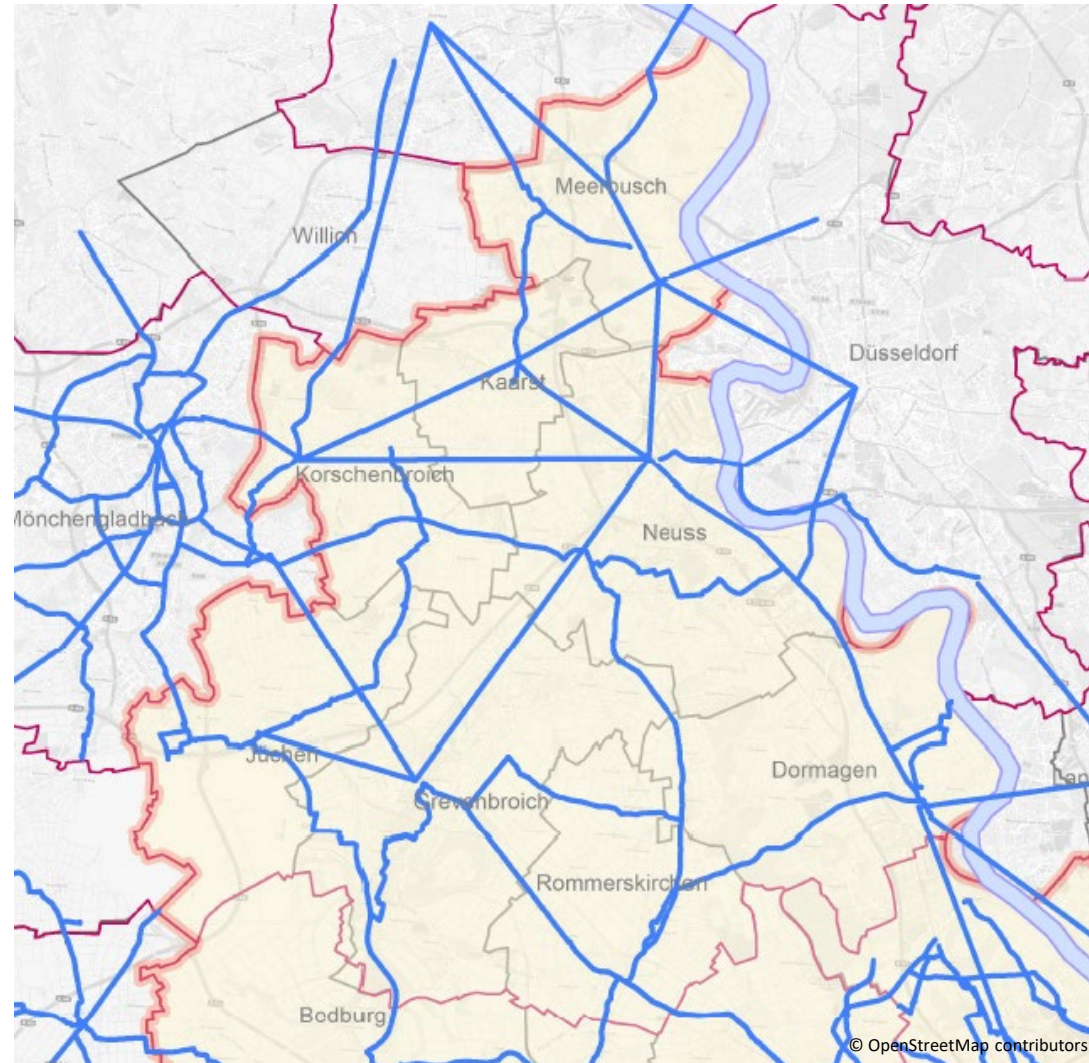
Grundlagenkarte

Rhein-Erft-Kreis/
Gesamtregionales
Radverkehrsnetz
Rheinisches Revier



Grundlagenkarte

Rhein-Kreis Neuss/
Gesamtregionales
Radverkehrsnetz
Rheinisches Revier



© OpenStreetMap contributors

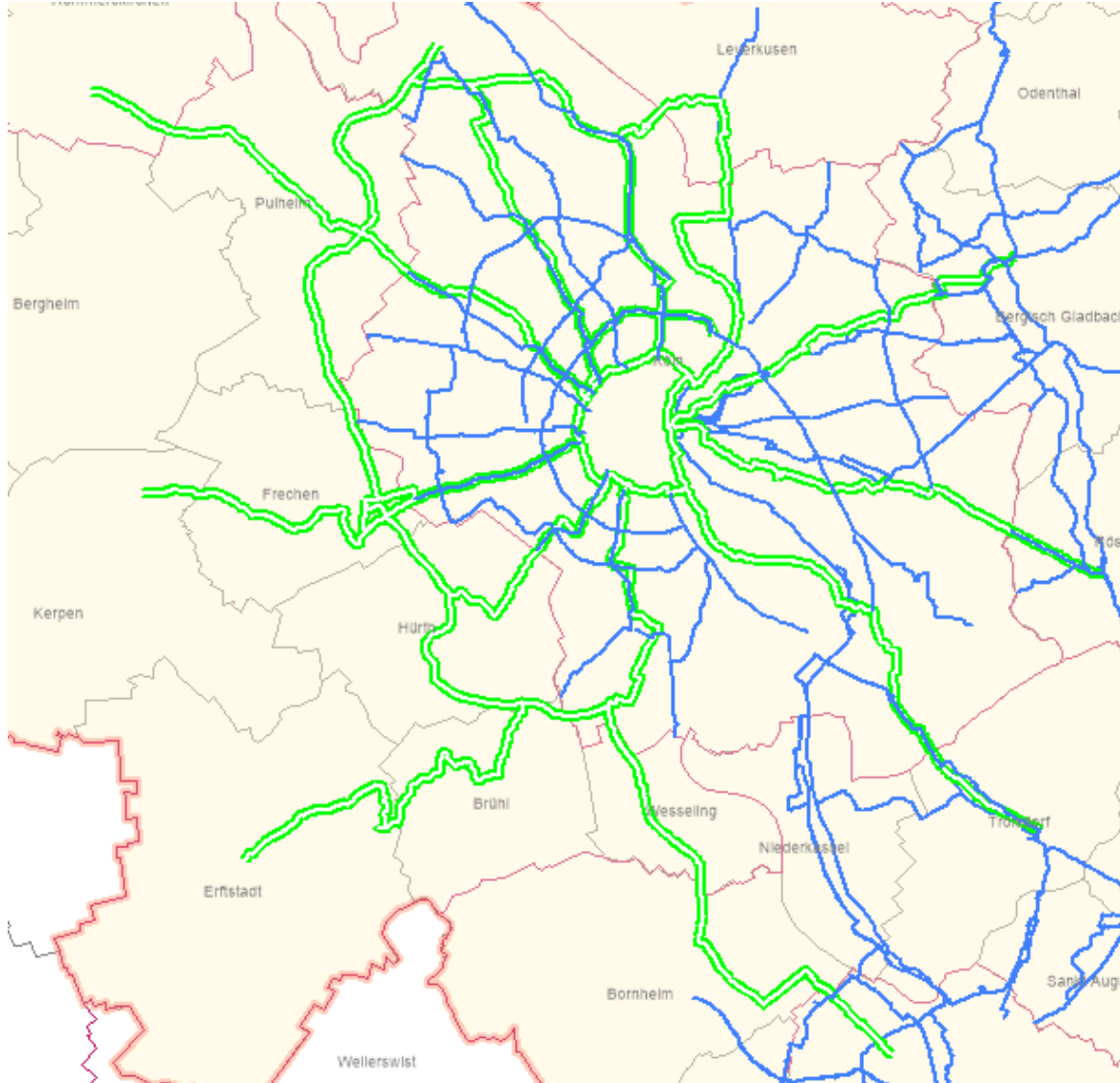
Grundlagenkarte

Stadt Köln/
Gesamtregionales
Radverkehrsnetz
Rheinisches Revier



Grundlagenkarte

Stadt Köln



Layer "Radschnellwege Köln" mit potentiellen RSW-Trassen, Machbarkeitsstudien, RPR Trassen



Layer "RSV Korridore gesamt" mit 25 Trassen

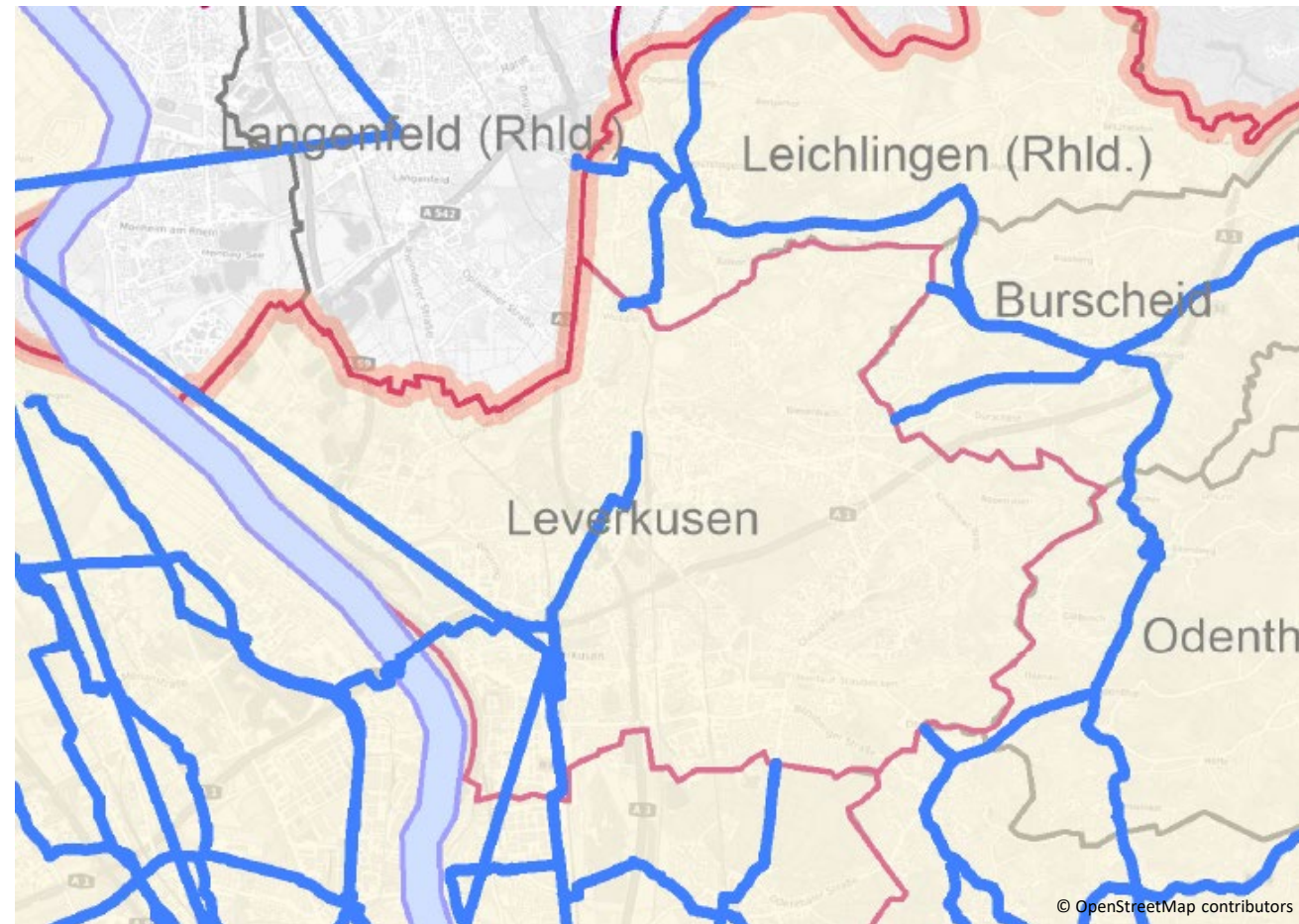
Grundlagenkarte

Stadt Bonn



Grundlagenkarte

Stadt Leverkusen

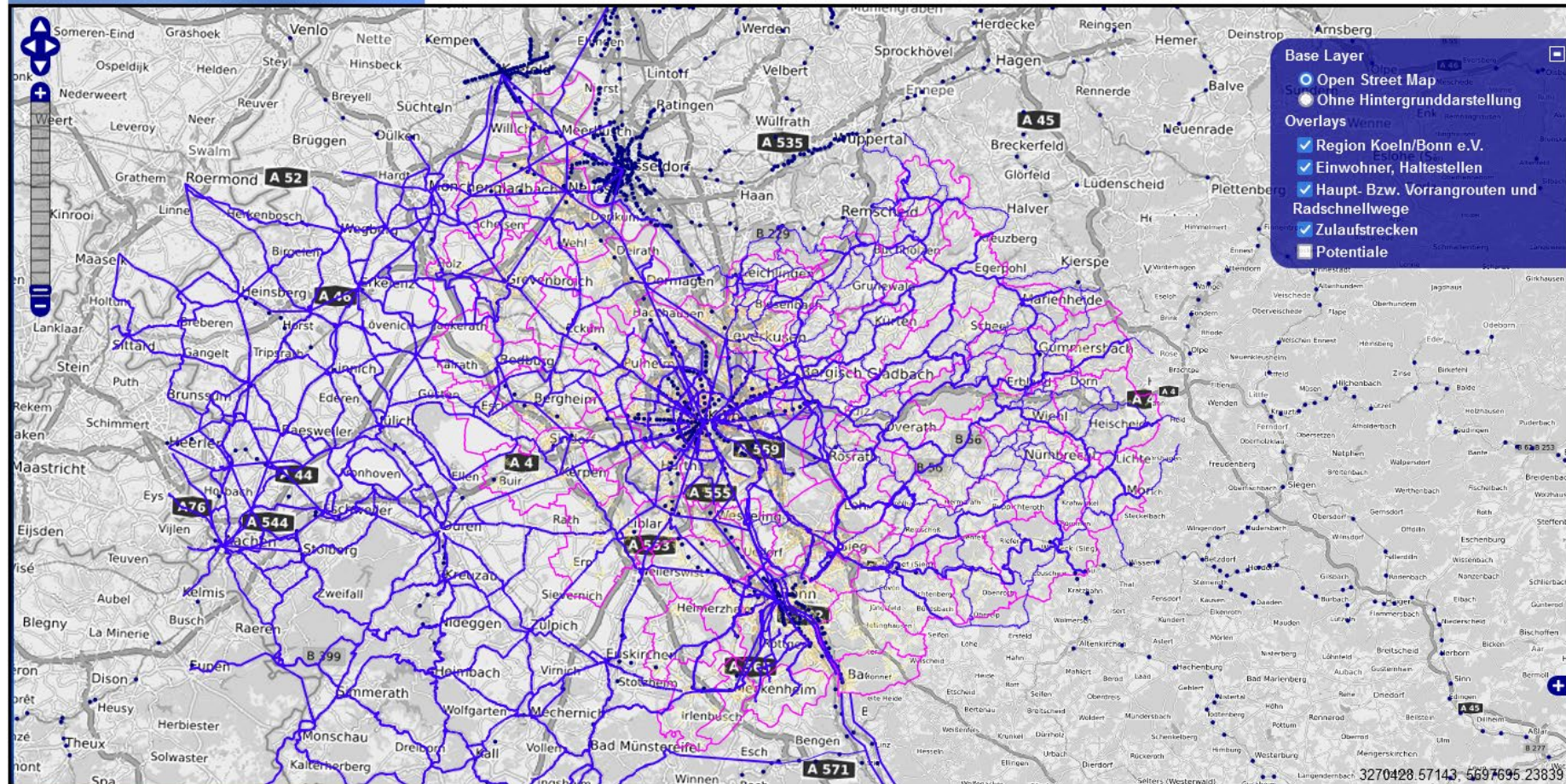


© OpenStreetMap contributors

WebViewer

SSP Consult
Beratende Ingenieure GmbH

Radverbindungen Region Köln/Bonn e.V.



Ansprechpartner: E. Neumann
Email: elisabeth.neumann@ssp-consult.de
SSP Consult, Beratende Ingenieure GmbH

Downloads:

Legende

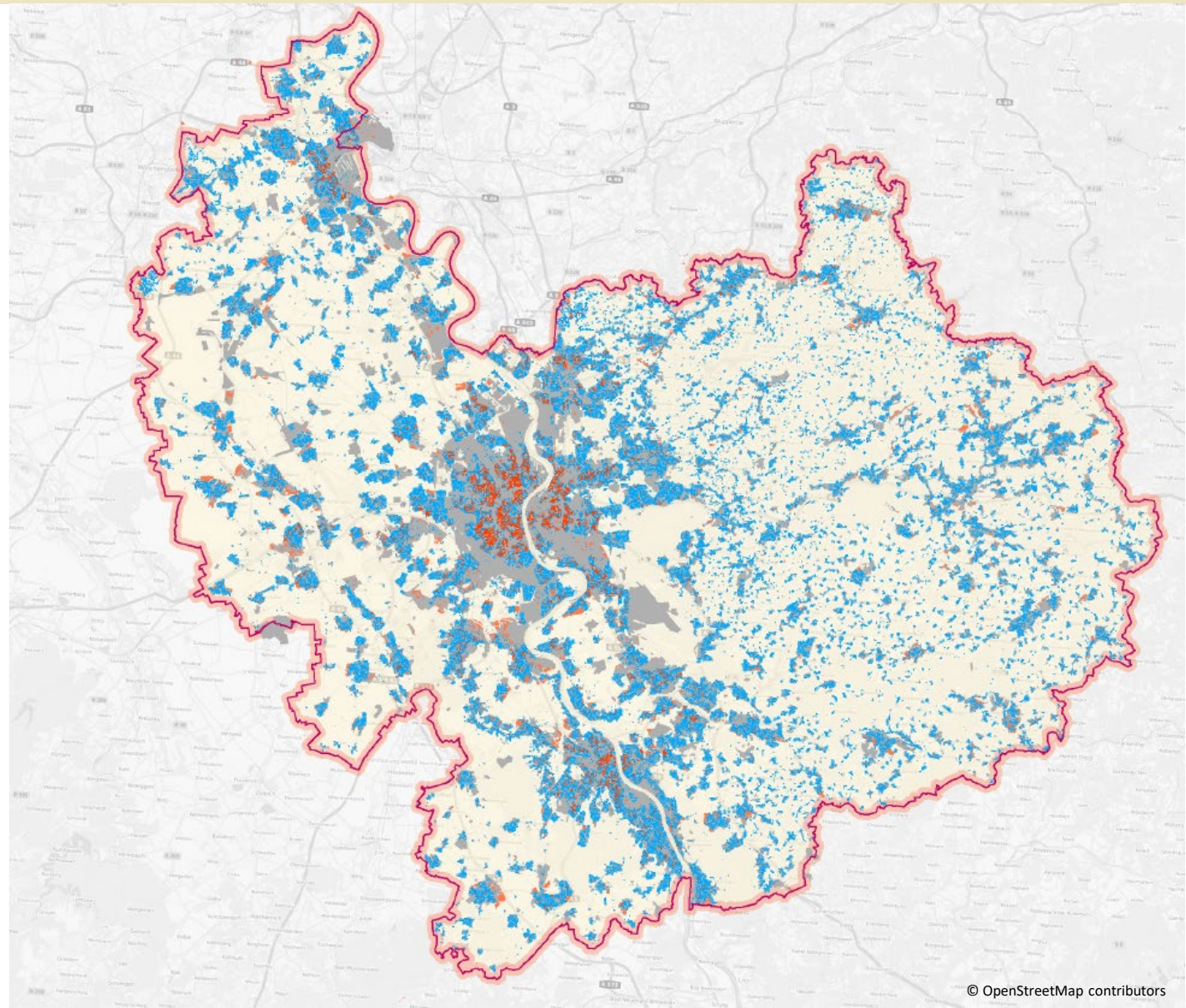
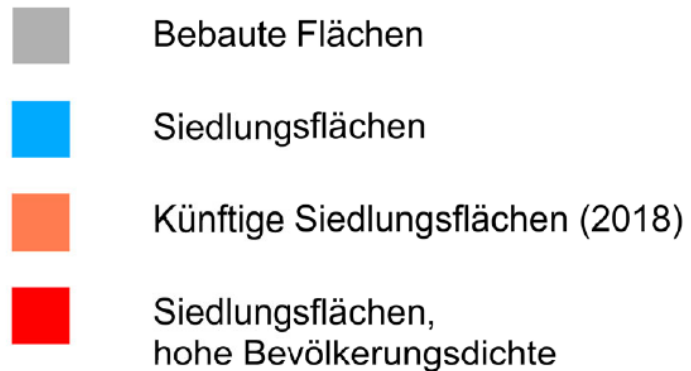
Digitale Kaffeepause



Basisdatenanalyse: Siedlungsschwerpunkte

- Verschnitt heutiger und künftiger Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung

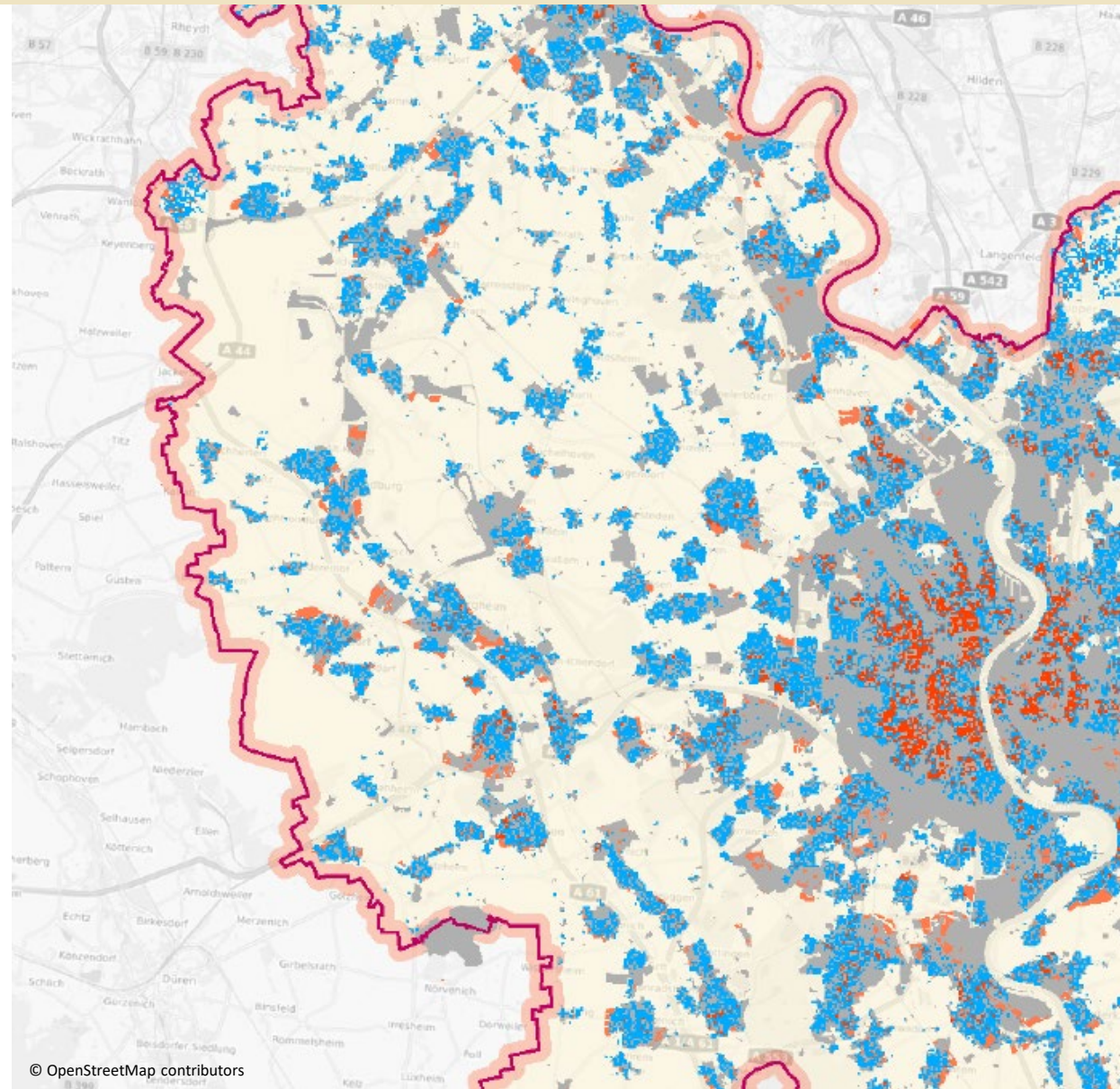
Siedlungsschwerpunkte



Basisdatenanalyse: Siedlungsschwerpunkte

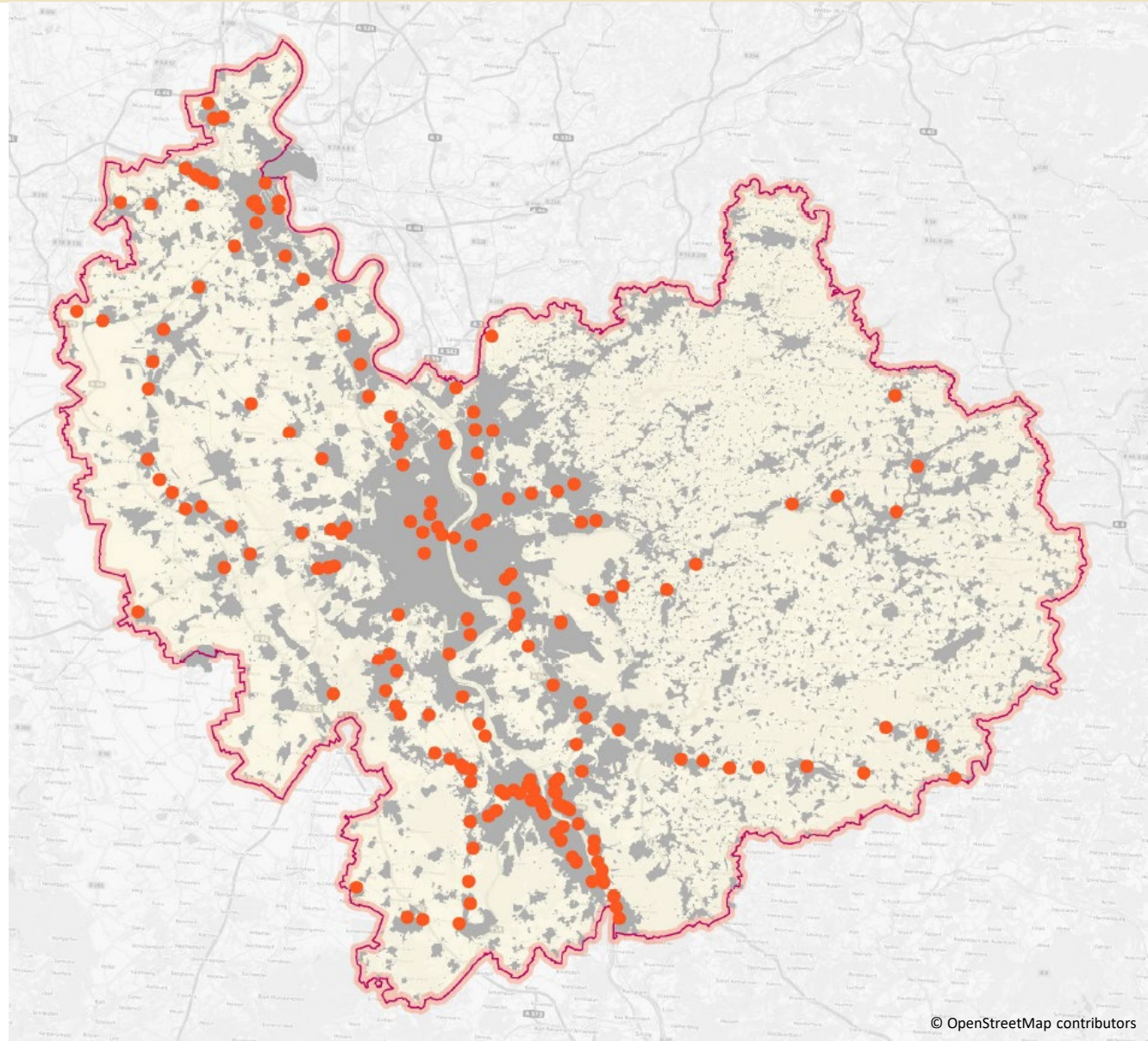
Siedlungsschwerpunkte

-  Bebaute Flächen
-  Siedlungsflächen
-  Künftige Siedlungsflächen (2018)
-  Siedlungsflächen, hohe Bevölkerungsdichte



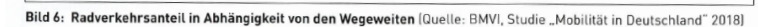
Basisdatenanalyse: Wichtige Haltepunkte

- Bestimmung hochrangiger ÖV-Haltepunkte (SPNV, SPFV, in Einzelfällen Tram) als intermodale Verknüpfungspunkte
- Inkl. Fest disponierter Vorhaben aus dem NRW Zielnetz 2032



SSP Consult
Beratende Ingenieure GmbH

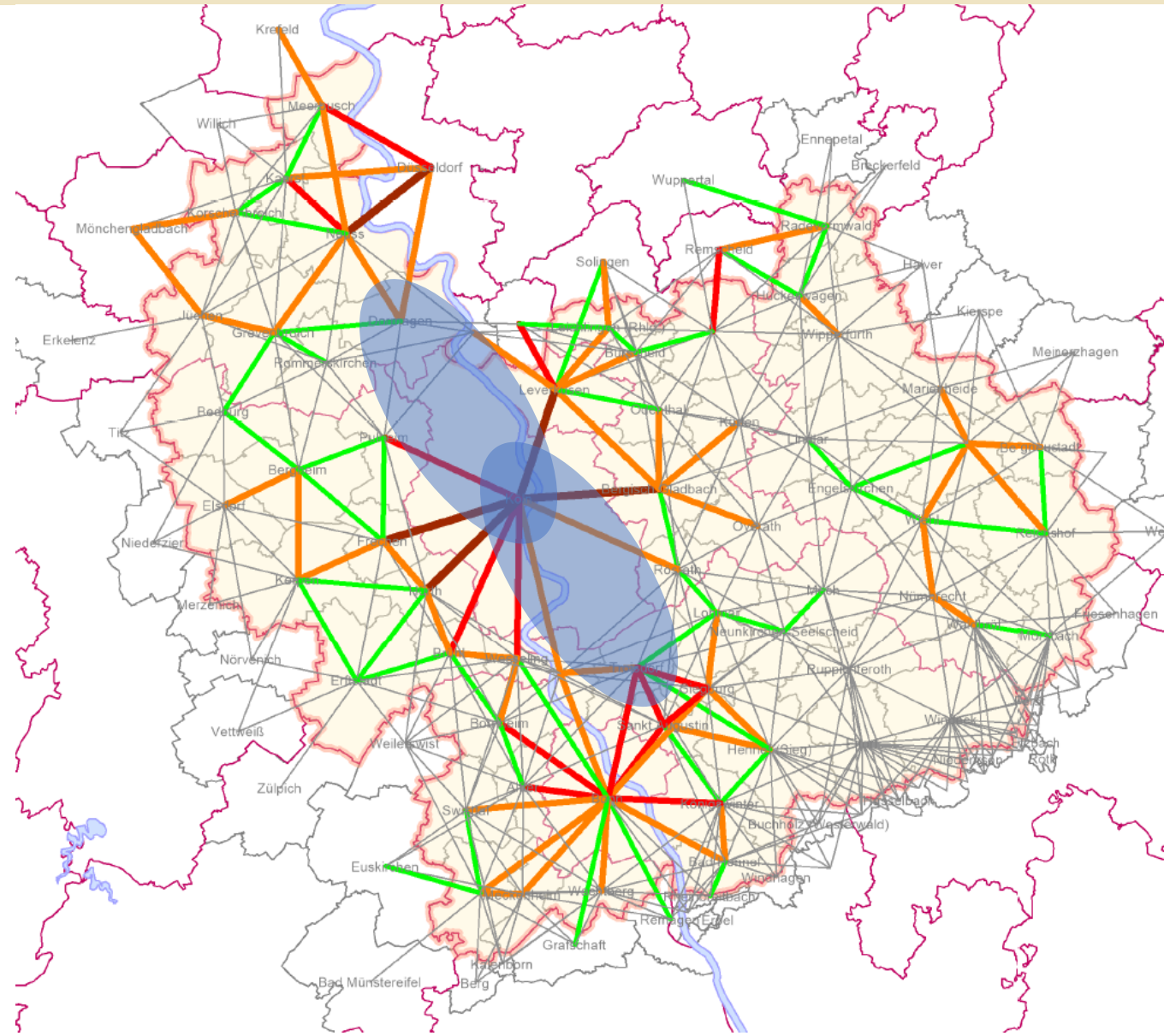
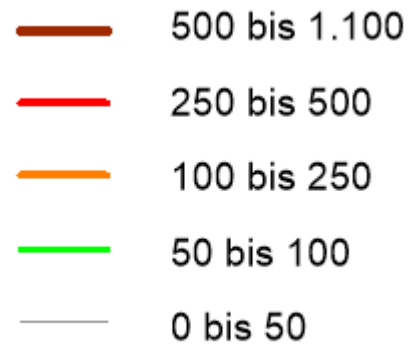
-



32

Basisdatenanalyse: Pendlerverflechtungen

- Wichtige Pendelrelationen
- Radfahrende/Tag zum Arbeitsplatz im Querschnitt

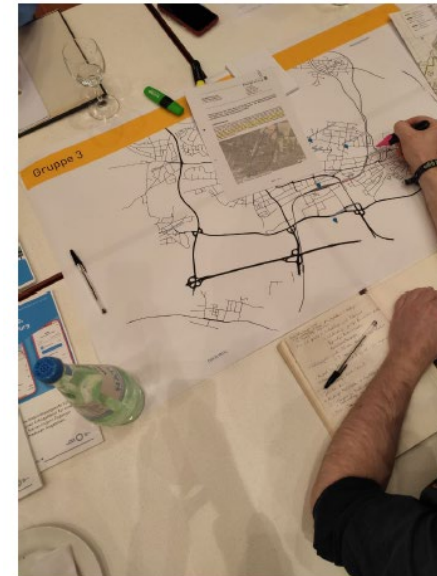


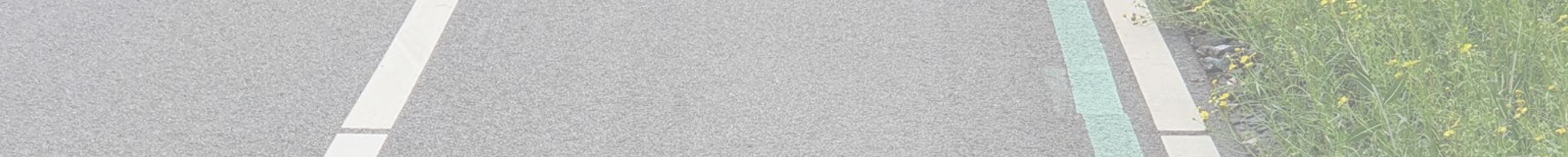
TOP 5: Ausblick



Der weitere Prozess

- Im zweiten Workshop: Festlegung der Korridore aus erstem Workshop
- In den „Korridorgesprächen“:
 - Konkretisierung der Trassenverläufe (oder Varianten)
 - Vertreter*innen der Anrainerkommunen jeweils eines Korridors
 - In Kleingruppen, digital, bis zu zehn zweistündige Gespräche
 - Bis Juni 2022





Vielen Dank!

