

Dezernat III  
3584/VIII

**Gremium:** Mobilitätsausschuss öffentlich  
**Sitzung am:** 09.10.2024

### **Radpendler Routen vs. Radschnellverbindungen des Landes**

#### **Sachverhalt:**

Am 3.6.2024 ist das Beteiligungsverfahren zum Bedarfsplan der Radschnellverbindungen des Landes sowie zur Definition des landesweiten Radvorrangnetzes angelaufen (vgl. auch DS-Nr. 24/0195). Die Rückmeldefrist für die Stellungnahmen zu „Potenziellen Radschnellverbindungen“ endet am 11.10.2024, während Stellungnahmen zu „Potenziellen Radvorrangrouten und Radwegen“ bis zum 21.12.2024 eingereicht werden können. Somit ist für die Stellungnahme zu den „Potenziellen Radschnellverbindungen“ eine Beschlussfassung in der Sitzung des Ausschusses für Mobilität am 9.10.2024 erforderlich.

Im Rahmen der kommunalen Beteiligung zur erstmaligen Aufstellung eines Bedarfsplans für Radschnellverbindungen (vormals „Radschnellwege“) in NRW wurden im Stadtgebiet von Siegburg die Verbindungen Hennef – Siegburg – Troisdorf und Bonn- Sankt Augustin – Siegburg als potenzielle Radschnellwege des Landes vorgeschlagen. Die Stellungnahme an das Land soll in Abstimmung mit den Kreiskommunen und der Bundesstadt Bonn zentral über den Rhein-Sieg-Kreis erfolgen. Der Ausbau als Radschnellweg des Landes bedarf anderer Ausbaustandards und Planungsprozesse, welche im Folgenden dargestellt und dem geplanten Ausbau als RadPendlerRoute gegenübergestellt werden.

#### **Radschnellverbindungen des Landes:**

Radschnellweg (über 2.000 Radfahrende pro Tag)

#### **Radvorrangrouten:**

RadPendlerRouten (500-2.000 Radfahrende pro Tag)

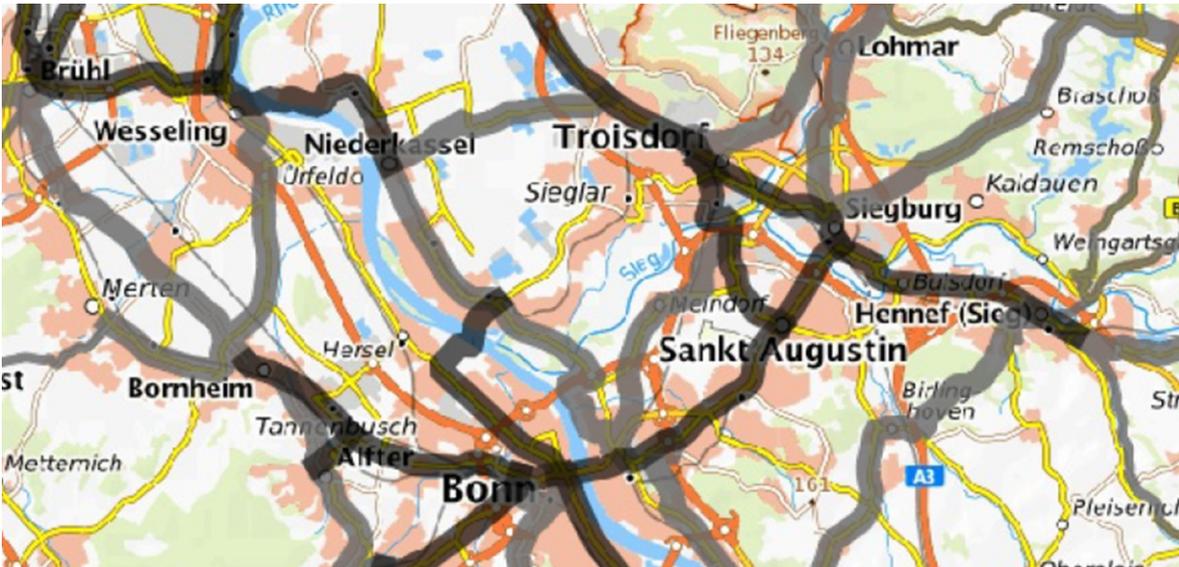
#### **Radvorrangnetz:**

Hauptnetz zwischen zentralen Orten mit drei Standards (Radschnellweg, RadPendlerRouten, ERA-Radweg) [ERA = „Empfehlungen für Radverkehrsanlagen“; Standardregelwerk]

Siegburg betreffend wurden seitens des Landes zwei Relationen für potenzielle Radschnellverbindungen mit einem Potenzial von mehr als 2.000 Radfahrenden pro Tag ermittelt:

- Troisdorf – Siegburg – Hennef
- Bonn – Sankt Augustin – Siegburg

Die Verbindungen sind in anliegendem Kartenausschnitt des Landes dargestellt. Die Relation Siegburg – Sankt Augustin korrespondiert mit der geplanten RadPendlerRoute Lohmar – Siegburg – Sankt Augustin – Bonn und die Relation Troisdorf – Siegburg – Hennef mit der geplanten RadPendlerRoute Hennef – Sankt Augustin – Siegburg – Troisdorf.



In einer Videokonferenz des Kreises mit den betroffenen Kreiskommunen und der Bundesstadt Bonn wurden die Vor- und Nachteile einer Einstufung der ermittelten Verbindungen als Radschnellverbindungen versus Behandlung als RadPendlerRoute intensiv erörtert. Die wesentlichen Punkte sind in folgender Tabelle stichwortartig gegenübergestellt:

<b>Entscheidung bei Verbindungen mit einem Potenzial von über 2.000 Radfahrenden pro Tag</b>		
	<b>Radschnellweg des Landes</b>	<b>Radpendlerroute</b>
<u>Anforderungen</u>	Gemäß des NRW-Leitfadens zu Radschnellwegen Trennung zum Fußverkehr, Regelquerschnitt 6,50 m (davon nur auf max. 10 % der Länge Abweichung zulässig), mind. 5 km lang, kommunenübergreifend, Bevorrechtigung gegenüber untergeordneten Straßen	Gemäß „Hinweise zu Radschnellverbindungen und Radvorrangrouten“ (H RSV) mit vielen KANN-Bestimmungen, flexibel handhabbar, auch kurze Lückenschlüsse möglich (verkehrswerte Einheiten)
<u>Verfahren</u>	Machbarkeitsuntersuchung, Kosten/Nutzen-Analyse; aufgrund Breite und Umweltauswirkung ggf. UVP und planfeststellungspflichtig, sehr lange Verfahren zu erwarten	In der Regel Einzelgenehmigungen, Grunderwerb eventuell kritisch
<u>Baulastträger Planung/ Unterhaltung</u>	Straßen.NRW (gleichgestellt mit Landesstraßen, auch in der OD)	entsprechend StrWG NRW
<u>Finanzierung</u>	100 % Straßen.NRW	Gemäß Baulastträgerschaft, kommunale Maßnahmen mit Förderung (meist 70 %)

Unabhängig davon, dass die Qualitätsanforderungen an Radschnellverbindungen aus Platzgründen häufig (>10 % der Länge) nicht erfüllt werden können (so wäre auf der Frankfurter Straße kein Zweirichtungs-Kfz-Verkehr mehr möglich), besteht aufgrund der Verfahrenslänge die reale Gefahr des Stillstandes bei laufenden Radpendler Routenplanungen. In Fachkreisen wird sogar eine Verfahrenslänge von zehn bis zwanzig Jahren für realistisch gehalten. So sind z. B. vom RSW 1 (Radschnellweg RS 1) bislang nur kurze Teilstücke realisiert, vor allem dort, wo stillgelegte Bahntrassen oder ähnlich „einfache“ Verhältnisse vorliegen. Im Ergebnis besteht auf der Fachebene der betroffenen Kommunen Übereinstimmung darin, dass eine Hochstufung der aktuellen Radpendler Routenplanungen zu Radschnellverbindungen nicht zielführend ist und daher nicht angestrebt werden soll. Stattdessen soll auf die bestehenden Planungen hingewiesen werden, die eventuell auch als Zwischenlösungen für spätere Radschnellverbindungen dienen können. Weiterhin gilt es die Förderung der Planungen zu sichern und eine zwischen den Kommunen und dem Kreis abgestimmte Stellungnahme abzugeben.

Schlussendlich soll ein abgestimmtes Gesamtnetz eingereicht werden. Um diese Ziele zu erreichen, wurde bei o. a. Videokonferenz auf Fachebene abgestimmt, dass die unter Beschlussvorschlag gelistete Stellungnahme eingereicht werden sollte.

Daher rät die Verwaltung, in Abstimmung mit dem Kreis und den betroffenen Nachbarkommunen, die laufenden Planungen zur RadPendlerRoute fortzuführen, statt auf den vorgeschlagenen Routen eine Radschnellverbindung des Landes zu etablieren. Einerseits soll hiermit die Radverkehrsförderung beschleunigt werden, andererseits ist die Frankfurter Str. eine für den Kfz-Verkehr wichtige Verbindung, auf der Beschränkungen des MIV als nicht umsetzbar eingestuft werden. Hiermit wird nicht ausgeschlossen, dass die RadPendlerRouten zukünftig zu Radschnellverbindungen des Landes ausgebaut werden könnten, wenn die Rahmenbedingungen dies irgendwann zulassen würden.

Das bis dahin interkommunal und kreisweit abgestimmte Gesamtnetz zur Stellungnahme „Potenzielle Radvorrangrouten und Radwege“ (Abgabe beim Land bis zum 21.12.2024) soll in der Sitzung des Mobilitätsausschusses am 3.12.2024 vorgestellt werden.

### **Beschlussempfehlung:**

Der MobilA beschließt

1. die bereits beschlossenen RadPendlerRouten weiterhin umzusetzen und diese in diesem Verfahrensschritt nicht zu einer Radschnellverbindung hochzustufen.
2. folgende Stellungnahme gegenüber dem Land abzugeben:

Aus Sicht der Kreisstadt Siegburg wird es schwierig, auf der Achse Troisdorf – Siegburg – Hennef und der Achse Siegburg – Sankt Augustin den Standard für Radschnellverbindungen umzusetzen. Wir möchten deshalb die bereits laufenden Planungen zur RadPendlerRoute weiterführen, um zügig Verbesserungen für den Radverkehr zu erreichen. Die RadPendlerRoute kann eine Vorstufe eines späteren Radschnellweges darstellen. Wir gehen davon aus, dass für die sich in der Umsetzung befindenden RadPendlerRouten eine Förderung gewährt wird. Die Verwaltung wird in diesem Sinne vorgehen und weiterhin an einer möglichst baldigen Umsetzung der beschlossenen RadPendlerRouten arbeiten.

### **Dem Mobilitätsausschuss zur Beratung und Beschlussfassung.**

Siegburg, 23.09.2024