

Innovationsprojekt „Balkantrasse Bergisches Land“ – Rad & Schiene als Mobilitätspartner für die Region

Die Schienenreaktivierung der Balkantrasse hat eine unabdingbare Voraussetzung: Der durchgängige Radweg als ein wichtiger Abschnitt des touristischen Radwegeverbundes der Panoramaradwege und des Radwegenetzes für Pendler bleibt. Das gelingt mit einer Kombitrasse. Die Koexistenz von Fuß, Rad und Schiene auf einer Kombitrasse und der Einsatz einer Regio-Stadtbahn, die in das Eisenbahnnetz wechselt, unterstreichen den Leuchtturmcharakter des Mobilitätsprojektes. Ziel ist es, gebietsübergreifend die Erreichbarkeit zu erhöhen, den Verkehrsaufwand zu senken, weniger Energie zu verbrauchen, bessere Umweltqualität und eine Reduzierung des Verkehrs zu ermöglichen.

Große politische Herausforderungen müssen schnell angegangen werden

Klimaschutzziele, weniger Luftschadstoffe, lebenswerte Städte, attraktive Wohnplätze, Verkehrssicherheit etc. stellen die größten Herausforderungen unserer Zeit dar. Dabei sticht das Klimaschutzziel hervor: Um die Klimaverpflichtungen des Verkehrssektors bis 2030 zu erreichen, ist ein Gesamtkonzept verschiedener Maßnahmen notwendig, welches Verkehre reduziert, verlagert und effizienter betreibt. Die Minderung der Emissionen um ca. 53% im Jahr 2030 im Vergleich zu 1990 kann mit dem konsequenten Ausbau des Umweltverbundes und insbesondere des ÖPNV gelingen.

Mobilität ohne Auto ermöglichen

Es sind Alternativen zum Auto aufzuzeigen, damit alle mobil sind, und die, die mit dem Auto unterwegs sein müssen, dies auch können. Wer mit dem Auto unterwegs sein muss, ist zwingend auf regenerative Energien angewiesen. Schon heute ist aber klar, dass es auch in Zukunft regenerative Energie nicht im Überfluss geben wird – ein leistungsfähiger, gebündelter Schienenverkehr ist deshalb einer der wichtigsten Mobilitätsbausteine. Dieser ist energieeffizienter als das Elektroauto und entlastet von Stau, Unfällen und Flächenverbrauch. Weitere wichtige Mobilitätsbausteine sind die aktive Mobilität zu Fuß und mit dem Fahrrad.



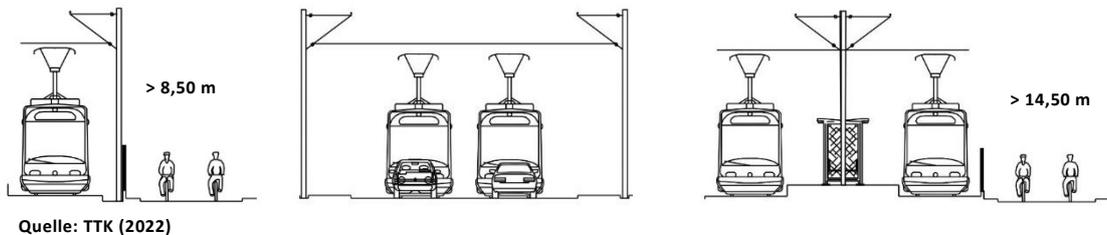
Beitrag der „Balkantrasse“ jetzt nutzen – Aufwertung zu einer kombinierten Mobilitätsachse

Dank des vorhandenen Radweges konnte die Trasse weitgehend gesichert bleiben. Deshalb bietet die Balkantrasse eine seltene Chance für eine Schienenreaktivierung: Als Alternative zum Auto können die Erreichbarkeiten für gebietsübergreifende, lange tägliche Pendlerwege gesichert werden – mit weniger CO₂ und hoher Energieeffizienz. Deshalb ist perspektivisch sicherzustellen, dass aus der Radtrasse eine gebündelte Mobilitätsachse wird, die gegenüber dem Pkw konkurrenzfähig ist: Damit wird für die Menschen der Region Köln, Leverkusen, Rheinisch-Bergischer Kreis mit Burscheid und Wermelskirchen sowie Remscheid eine attraktive Schienenverknüpfung geschaffen sowie die durchgängige Radverbindung erhalten. Diese Chancen gilt es zu sichern und zu nutzen.

Partnerschaftliche Lösung mit Fuß, Rad und Schiene ist möglich

Eine eingleisige Schienenlösung als Teil der Mobilitätsachse ist aufgrund einer ersten Bewertung als Regio-Stadtbahn („Tram-Train“ nach dem Karlsruher Modell) umsetzungsfähig. Schienenverkehr als attraktives und bewährtes Verkehrssystem funktioniert auf der Balkantrasse, weil

- Koexistenz mit dem Rad auf der Trasse möglich ist – ein breiter Radweg, Fußverkehr und Schiene passen gemeinsam auf die ehemals zweigleisige Trasse.
- die notwendigen Kreuzungshaltestellen einer eingleisigen Schienenstrecke mit den Ausweichgleisen ohne Abstriche für den Radverkehr im Bereich der früheren Bahnhöfe eingerichtet werden können.
- der Betrieb mit einer Regio-Stadtbahn im Mischverkehr auf einer Umgehungsstraße (wie in Wermelskirchen geplant) gelebte Praxis ist.
- perspektivisch bei einer Regio-Stadtbahn ein umsteigefreier Übergang in das Eisenbahnnetz in Opladen und in Remscheid-Lennep möglich bleibt.



Quelle: TTK (2022)

Kombitrasse in der Übersicht

- Auf einer Hälfte der Kombitrasse kommt wie bisher ein Zweirichtungsradweg mit Fußverkehr zur Ausführung ($\geq 4,50$ m incl. Bankett). Das bisherige Qualitätsniveau wird überwiegend gehalten und dort, wo es möglich ist, weiter ausgebaut. Für die Wandertouristik sollten auch parallele Wege geplant werden.
- Auf der anderen Hälfte der Kombitrasse kommen elektrisch angetriebene Regio-Stadtbahnen zum Einsatz. Sie sind leichter und flexibler als Eisenbahnen. Stadtbahnen lassen sich verkehrlich, landschaftlich und städtebaulich gut integrieren und erreichen die für längere Reiseweiten benötigte Geschwindigkeit und Kapazität. Das Schienenverkehrsangebot ist barrierefrei und witterungsunabhängig. Es kann eine flexible Stadtbahn mit den Qualitäten der Eisenbahn entstehen.

Schulterschluss bei der Entwicklung eines klimafreundlichen Mobilitätsprojektes zeigen

Angesichts der Vorlaufzeiten müssen heute die Entscheidungen getroffen werden, um Schiene, Rad- und Fußverkehr gemeinsam zu stärken, damit sie in Kooperation ihren Beitrag zur Mobilitätswende leisten können. Eine vertiefende Machbarkeitsstudie, die beauftragt wurde, zeigt dazu den weiteren Weg auf. Sie gibt Aufschluss über die verkehrlichen Potenziale und zeigt Effekte einer Reaktivierung der Kombitrasse insbesondere im Hinblick auf die Klimawirkungen auf. Gleichzeitig sind die baulichen und betrieblichen Optionen im Umgang mit besonderen Verkehrsanlagen (z. B. Kreuzungsbahnhöfe, Haltepunkte, Brücken und Engstellen) herauszuarbeiten, auch um eine erste Kostenschätzung und Fördermöglichkeiten transparent aufstellen zu können.

Innovationsprojekt „Balkantrasse Bergisches Land“ gemeinsam unterstützen

Die „Balkantrasse Bergisches Land“ mit dem Ansatz, Rad & Schiene kombiniert auszubauen, soll als ein Leuchtturm- und Pilotprojekt für die gesamte Bundesrepublik Deutschland dienen. Ein ergebnisoffenes Vorgehen von Politik, Verwaltung und beauftragten Gutachtern unterstützt das Ziel, die Chancen einer Reaktivierung der Kombitrasse realistisch einzuschätzen und positiv weiterzuentwickeln.

Ingo Wortmann

Präsident des Verbandes Deutscher Verkehrsunternehmen e.V. (VDV)

Schnell erklärt: Regio-Stadtbahnen und ...

- *...die Finanzierung: Die Infrastruktur wird genauso wie bei einer Eisenbahn mit bis zu 90 % auf Basis des Gemeindeverkehrsfinanzierungsgesetzes (GVFG) bezuschusst.*
- *...der Betrieb: Es gibt keine Abstriche bei der Geschwindigkeit, die nur durch die Streckenverhältnisse vorgegeben wird. Für die Zugsicherung gelten die gleichen Anforderungen wie bei der Eisenbahn.*
- *...die Integration als Verkehrsband: Querungen sind bei Stadtbahnen niveaugleich und sicher möglich, für die Zufahrten zum Radweg oder den Zugängen zu den Haltestellen kann somit auf Über- bzw. Unterführungen verzichtet werden.*
- *...der Anwohnerschutz: Lärminderungsmaßnahmen an Fahrzeug und Trasse sind von vornherein in das Projekt „hinein zu planen“, dasselbe gilt für potenzielle Ausgleichsaufforstungen.*
- *...die Verbesserung der Planung: Ein früher Bürgerdialog bindet die Bürgerschaft und die zukünftigen Nutzer ein, um die Gestaltung vor Ort bestmöglich umsetzen zu können.*

Potenziale einer Integrierten Raum- und Verkehrsplanung sichtbar machen

Von großer Bedeutung ist eine frühzeitige Flächennutzungsstrategie, wie das Beispiel des Karlsruher Modells zeigt. Die Kombiachse bietet rund um die Haltestellen Verdichtungspotenzial. Hier liegt ein großer Vorteil der Schienenachse zur verkehrssparsamen Flächenentwicklung der Städte. Multimodale Mobilitätsstationen an den Haltestellen mit Carsharing, Fahrradabstell- und Serviceeinrichtungen und digitale On-demand-Shuttle erweitern zusätzlich den Einzugsbereich.

Links

[VDV-Leistungskostengutachten](#)
[VDV-Leitfaden zur Reaktivierung](#)
[VDV-Reaktivierung von Eisenbahnstrecken](#)
[Straßen.NRW-Radvorrangrouten](#)