

## STELLUNGNAHME

Projekt:	<b>RadPendlerRouten</b>
Thema:	Variantenvorschläge RPR4a
Datum:	8. Oktober 2020
Ansprechpartner:	M.Sc. Philipp Nahr

### 1. Aufgabenstellung

Im Nachgang zum ProjektRadPendlerRouten wurden u.a. für den Bereich Spich – Zündorf alternative Varianten zum Verlauf der RadPendlerRoute (RPR) 4a vorgeschlagen. Diese sollen befahren, begutachtet und bewertet werden und anschließend mit der Vorzugsstrasse der RadPendlerRoute 4a verglichen werden.

### 2. Beschreibung der Trassenverläufe

#### MACHBARKEITSSTUDIE RADPENDLERROUTEN

Die RadPendlerRoute verläuft vom Bahnhof Spich entlang der Bahngleise und unterquert das Linder Kreuz entlang einer vorhandenen Unterführung. Dort verschwenkt die Trasse wieder in Richtung der Bahngleise und unterquert diese am Bahnhof Porz-Wahn. Anschließend verläuft die Trasse über die Wahner Straße – die zukünftig für den Kfz-Verkehr gesperrt werden soll – bis nach Zündorf. Der beschriebene Abschnitt der RadPendlerRoute hat eine Länge von ca. 6,8 km.

#### VARIANTENVORSCHLAG 1

Der Variantenvorschlag 1 verläuft vom Bahnhof Spich entlang der Straße Am Friedhof und überquert in deren Verlängerung die Autobahn 59. Anschließend verläuft der Variantenvorschlag entlang von Wirtschaftswegen über Stockem und Libur bis nach Zündorf. Der Variantenvorschlag 1 hat eine Länge von ca. 7,9 km.

#### VARIANTENVORSCHLAG 2

Der Variantenvorschlag 2 unterquert bereits am Linder Kreuz die Bahngleise und verläuft anschließend entlang von Wirtschaftswegen bzw. der Houdainer Straße bis nach Zündorf. Der Variantenvorschlag 2 hat eine Länge von ca. 6,9 km.

Die oben beschriebenen Trassenverläufe sind in Abbildung 1 dargestellt.

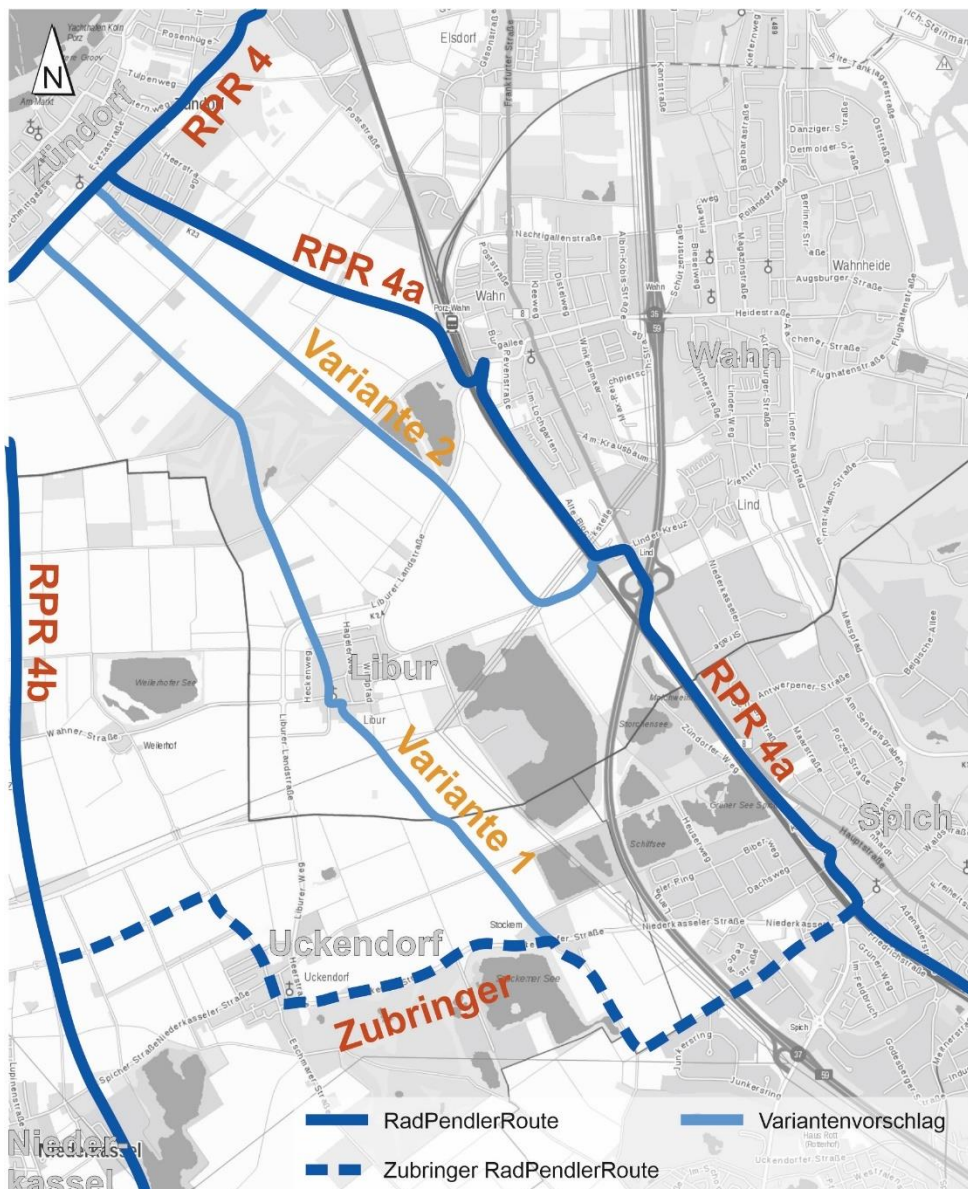


Abbildung 1: Trassenverläufe RadPendlerRoute und Variantenvorschläge

### 3. Trassenbewertung

#### VORGEHENSWEISE

Im Rahmen der Machbarkeitsstudie sind verschiedene mögliche Trassenverläufe geprüft und bewertet worden. Hierzu wurde eine Bewertungsskala und eine Gewichtung im Sinne der Projektziele entwickelt und angewendet. Da im Bewertungsverfahren nicht alle Bewertungskriterien quantitativ und objektiv bewertet werden können, wurde nach der Bewertung der möglichen Trassenverläufe nicht die bestbewertete Trasse zwangsläufig als Vorzugstrasse definiert. Vielmehr fand ein intensiver Abstimmungsprozess statt, in welchem eine Abwägung zwischen den bestbewer-



teten Trassenverläufen stattgefunden hat. Hierbei spielten bspw. geplante Baumaßnahmen im Zuge der Radverkehrsförderung eine Rolle sowie die Möglichkeit, zusätzliche Alternativen zu bereits bestehenden und genutzten Radverkehrsverbindungen zu schaffen.

Die möglichen Trassenverläufe wurden in mehreren Wertungskategorien und -kriterien bewertet:

- Erfassung möglichst großer Potenziale
  - Einwohner, Arbeitsplätze und weiterführende Schulen in Trassennähe
- Integration in den ÖPNV
  - gute Anbindung wichtiger ÖPNV-Haltestellen (z.B. Endhaltestellen/Tarifwechsel)
- Erreichung hoher Qualitätsstandards
  - Gradlinigkeit und Direktheit des Trassenverlaufes
  - Reisegeschwindigkeit
  - Ausstattung/Service
  - soziale Kontrolle
  - ausreichende Breite der Radverkehrsanlage
  - gut befahrbare Oberfläche
  - Beleuchtung
- Realisierungschancen
  - Flächenbesitz
  - Natur- und Landschaftsschutz

Durch eine abgestimmte Gewichtung der Wertungskategorien wurden Schwerpunkte bei der Bewertung der möglichen Trassenverläufe gesetzt. Diese lagen vor allem auf der Erreichung hoher Qualitätsstandards.

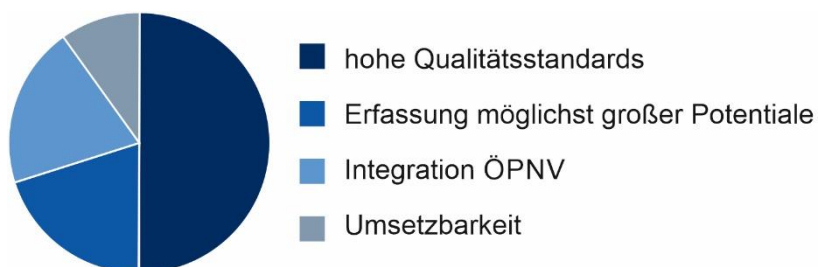


Abbildung 2: Gewichtung der Wertungskategorien

Anzumerken ist, dass durch das oben beschriebene Vorauswahl-Verfahren eine **grundlegende Umsetzbarkeit** der Trassenvarianten **vorausgesetzt** wurde. Eine gesonderte Bewertung der Kategorie **Umsetzbarkeit** ist daher **nicht** im Rahmen des Bewertungsverfahrens **berücksichtigt** worden, da für alle näher betrachteten Trassenvarianten eine grundsätzliche Umsetzbarkeit vorausgesetzt wurde. Auch wurden im Rahmen des Bewertungsverfahrens die **Kosten** sowie der **Aufwand** für einen Neu-/Aus- und Umbau **nicht berücksichtigt**.



## ERGEBNISSE

Der Trassenverlauf der Vorzugstrasse der RadPendlerRoute 4a wurde in dem betrachteten Abschnitt im Vergleich zu den Variantenvorschlägen am besten bewertet. Insbesondere bei der Gradlinigkeit des Trassenverlaufes, der möglichen Reisegeschwindigkeit, der möglichen Breite der Radverkehrsanlage, der ganzjährig zu befahrenen Oberfläche und der möglichen Beleuchtung ist die Trasse sehr gut zu bewerten. Sie bindet außerdem den Bahnhof Wahn direkt an, was eine Verknüpfung zwischen Fahrrad und Bahn ermöglicht. Insbesondere, da Wahn ein Bahnhof mit Tarifwechsel ist ergeben sich hier attraktive Verknüpfungsmöglichkeiten. Die geplante Umwandlung der Wahner Straße in eine Fahrradstraße ermöglicht zudem mit einfachen Mitteln eine hohe Qualität für die Radfahrenden.

Im Vergleich zum Stand der Machbarkeitsstudie (2018) hat sich in der Zwischenzeit eine Veränderung der Planung zur Umwandlung der Wahner Straße in eine Fahrradstraße ergeben. Hieraus ergibt sich, dass zur Ermöglichung der dargestellten Qualität der Radverkehrsanlage, entsprechend den Ergebnissen der Machbarkeitsstudie ein Radweg entlang der Wahner Straße erforderlich wird (vgl. Teil C – Kartenwerk; Plan R4). Als Alternative bietet sich ggf. der Variantenvorschlag 2 (siehe Fazit) an, wobei dieser teilweise aufgrund eines verkehrsberuhigten Bereiches umgelegt werden müsste (siehe nächster Absatz).

Im Rahmen dieser Stellungnahme wurden die Variantenvorschläge 1 und 2 ebenfalls entsprechend der oben beschriebenen Vorgehensweise bewertet. Im Ergebnis wurde der Variantenvorschlag 1 insgesamt am schlechtesten bewertet. Der Variantenvorschlag 2 erhielt eine Bewertung zwischen dem Ergebnis des Variantenvorschlags 1 und der Vorzugstrasse der RadPendlerRoute. Die schlechtere Bewertung gegenüber der Vorzugstrasse ergibt sich vor allem durch die geringere Potentialerfassung (keine direkte Anbindung des Stadtteils Wahn) sowie die nicht vorhandene Anbindung des Bahnhofs Wahn. Die Variante 2 besitzt zudem den Nachteil, dass diese abschnittsweise (Houdainer Straße im Bereich Zündorf) derzeit als verkehrsberuhigter Bereich („Spielstraße“) gekennzeichnet und entsprechend ausgebaut ist. Die Variante 1 besitzt zudem einen deutlich indirekteren Verlauf als die anderen beiden bewerteten Varianten. Auch ist der Umbauaufwand der Variante 1 deutlich höher, da hier einige Flächen asphaltiert werden müssen, welche derzeit geschotterte bzw. wassergebundene Decken aufweisen.

## INTERPRETATION DER ERGEBNISSE

Es zeigt sich, dass die Vorzugstrasse der RadPendlerRouten deutlich besser bewertet wird als die Variantenvorschläge. Dies liegt – wie oben beschrieben – vor allem daran, dass die RadPendlerRoute deutlich mehr Einwohner und Arbeitsplätze (Stadtteil Wahn) anbindet sowie den Bahnhof Wahn, welcher aufgrund seiner Lage (erste Station im Kölner Tarifgebiet) eine besondere Bedeutung besitzt. Der geringere Realisierungsaufwand und die damit geringen Kosten sprechen ebenfalls für die Vorzugsvariante. Die RadPendlerRoute ist zudem kürzer als die Variantenvorschläge – insbesondere im Vergleich zum Variantenvorschlag 1. Hier ist auch darauf hinzuweisen, dass das Ziel der RadPendlerRouten vor allem großräumige Verknüpfungen ermöglichen soll und die Quelle-Ziel-Relation nicht nur nahräumig, sondern insbesondere über längere Distanzen möglichst gradlinig verlaufen soll. Daraus ergibt sich, dass die Vorzugstrasse die in der Machbarkeitsstudie festgelegten Qualitätsstandards besser als die Varianten erfüllen kann.

## 4. Fazit

Die in der Machbarkeitsstudie RadPendlerRouten gewählte Vorzugsvariante ist im Vergleich zu den Variantenvorschlägen der zu präferierende Trassenverlauf. Insbesondere aufgrund der Anbindung des Bahnhofes Wahn sowie die direkte Anbindung des Stadtteils Wahns werden durch den Trassenverlauf große Potenziale erschlossen. Anzumerken ist jedoch, dass für den Trassenverlauf der RadPendlerRoute die geplante Sperrung der Wahner Straße für



den Kfz-Verkehr umzusetzen ist – ansonsten sind umfangreiche Baumaßnahmen (z.B. für den Anbau eines Radweges) notwendig. Übergangsweise stellt daher der Variantenvorschlag 2 eine gute alternative Trassenführung mit ähnlichen Qualitäten dar. Hierfür sollte jedoch der Bahnhof Wahn über die Liburer Straße an die RadPendlerRoute angebunden werden sowie auf eine Führung durch den verkehrsberuhigten Bereich Houdainer Straße verzichtet werden. Dies entspricht dem im Rahmen der RadPendlerRouten festgelegten Vorgehen, wonach Führung durch verkehrsberuhigte Bereiche ausgeschlossen ist.

Die Vorschlagsvariante 1 ist zur Anbindung der Stadtteile Stockem und Libur eine sinnvolle Netzerweiterung/ein sinnvoller Zubringer zum RadPendlerRouten-Netz. Für die RadPendlerRoute mit dem Hauptaugenmerk auf der weiträumigen Verknüpfung (aus/nach Richtung Troisdorf) stellt dieser Trassenverlauf jedoch einen zu großen Umweg und eine unzureichende Anbindung des Stadtteils Wahn dar.