

## Beschlussvorlage

zur Behandlung in **öffentlicher Sitzung**

### Betreff

**Trasse RadPendlerRoute 4 (Troisdorf/Niederkassel – Köln)  
Ergänzender Beschluss zur Trasse 4 der RadPendlerRoute (Troisdorf/Niederkassel–Köln)**

### Beschlussorgan

Verkehrsausschuss

| Gremium                    | Datum      |
|----------------------------|------------|
| Verkehrsausschuss          | 23.08.2022 |
| Bezirksvertretung 7 (Porz) | 01.09.2022 |
| Verkehrsausschuss          | 27.09.2022 |

### Beschluss:

1. Der Verkehrsausschuss beschließt als Trasse für die RadPendlerRoute 4 (Troisdorf/Niederkassel – Köln) die Vorzugstrasse der Machbarkeitsstudie „Leistungsfähige RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen“ aus der Beschlussvorlage [0665/2019](#).
2. Der Verkehrsausschuss beschließt, dass für die RadPendlerRoute 4 in zwei Teilabschnitten (Nord und Süd) zusätzlich zu der in der Vorlage [0665/2019](#) vorgestellten Haupttrasse alternative Trassierungen entwickelt werden:
  - Für den Teilabschnitt Nord (Poll, Ensen und Westhoven, s. Anlage 2):
    - Verwaltungsvorschlag, gemäß Ziffer 2.1 der Erläuterung
  - Für den Teilabschnitt Süd (Zündorf und Libur, s. Anlage 3):
    - Verwaltungsvorschlag, gemäß Ziffer 2.3 der Erläuterung

### Beschlussalternative:

1. Der Verkehrsausschuss beschließt als Trasse für die RadPendlerRoute 4 (Troisdorf/Niederkassel – Köln) die Vorzugstrasse der Machbarkeitsstudie „Leistungsfähige RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen“ aus der Beschlussvorlage [0665/2019](#).
2. Der Verkehrsausschuss beschließt, dass für die RadPendlerRoute 4 in zwei Teilabschnitten (Nord und Süd) zusätzlich zu der in der Vorlage [0665/2019](#) vorgestellten Haupttrasse alternative Trassierungen entwickelt werden:
  - Für den Teilabschnitt Nord (Poll, Ensen und Westhoven, s. Anlage 2):
    - Vorschlag der Bezirksvertretung Porz, gemäß Ziffer 2.2 der Erläuterung
  - Für den Teilabschnitt Süd (Zündorf und Libur, s. Anlage 3):
    - Verwaltungsvorschlag, gemäß Ziffer 2.3 der Erläuterung

## Haushaltsmäßige Auswirkungen

**Nein**

### Auswirkungen auf den Klimaschutz

Nein

Ja, positiv (Erläuterung siehe Begründung)

Ja, negativ (Erläuterung siehe Begründung)

### Begründung:

Mit dem Beschluss [0665/2019](#) des Verkehrsausschusses vom 18.06.2019 wurden die Ergebnisse der Machbarkeitsstudie „Leistungsfähige RadPendlerRouten im Rechtsrheinischen“ sowie die in diesem Rahmen erarbeiteten Trassen zur Kenntnis genommen. Die Verwaltung wurde beauftragt, die weiteren Planungsschritte einzuleiten. Für die RadPendlerRoute 4 (Troisdorf/Niederkassel – Köln) wurden in der Bezirksvertretung Porz (BV 7) alternative Trassenvorschläge eingebracht.

Anschließend wurden kurzfristig umsetzbare alternative Trassen durch das beauftragte Ingenieurbüro erarbeitet und die Vorschläge aus der Bezirksvertretung Porz geprüft. Nach eingehender Abwägung und Betrachtung der vorliegenden Machbarkeitsstudie und den zusätzlichen Nachbeauftragungen ist aus Sicht der Verwaltung an der Vorzugstrasse aus dem Beschluss 0665/2019 festzuhalten. Aufgrund von umfangreichen Umgestaltungen und Unwägbarkeiten auf der Vorzugstrasse (Brückenbau über die A4 und Wahner Straße) sollen die alternativen Trassierungen ebenfalls für den Radverkehr attraktiver gestaltet werden, um schnell eine durchgehende Trasse zu realisieren.

### Alternative Trassierung im Teilabschnitt Nord (Poll, Westhoven, Ensen)

#### Problemlage:

Im Abschnitt zwischen den Stadtteilen Westhoven und Poll verläuft die Vorzugstrasse nördlich der Kölner Straße über die A4. Auf der Vorzugstrasse ist die Querung der A4 durch ein Brückenbauwerk notwendig, dessen Planung und Realisierung zeitintensiv ist. Um eine durchgängige Befahrbarkeit der RadPendlerRoute 4 unabhängig von einem Brückenneubau schneller realisieren zu können, wird für diesen Abschnitt eine Alternativtrasse erarbeitet. Hierfür stehen zwei mögliche Trassenführungen zur Verfügung (2.1 und 2.2), die nachfolgend erläutert werden.

#### 2.1 Verwaltungsvorschlag im Teilabschnitt Nord (Poll, Westhoven und Ensen) (s. Anlage 2):

Diese Trasse führt von der Siegburger Straße aus über die Alfred-Schütte-Allee, über „In der Westhovener Aue“, die Kölner Straße, die Gilgaustraße, die Elisenstraße und die Ulrikenstraße, um dann auf Höhe der Gremberghovener Straße wieder an die Vorzugstrasse anzuschließen (s. Anlage 2). Der Verlauf dieser Trasse ist eine Mischvariante aus dem Trassenvorschlag der Bezirksvertretung Porz (s. Anlage 5) und einem vom beauftragten Ingenieurbüro erarbeiteten Variantenvorschlag für eine kurzfristig realisierbare Alternative im Bereich Poll und Westhoven (s. Anlage 4). Die Führungsformen des Radverkehrs auf der durch das Ingenieurbüro erstellten kurzfristigen Alternativtrasse sind auf einem Großteil der Abschnitte aus Sicht der Verwaltung nachvollziehbar. Eine Ausnahme hiervon bildet der Abschnitt Porzer Ringstraße, für den eine Führung des Radverkehrs auf einer Fahrradstraße vorgesehen ist. Die Ausgestaltung des vorhandenen Straßenraums und die Kfz-Zahlen sprechen gegen die Ausgestaltung als Fahrradstraße, weshalb ab diesem Punkt der Verwaltungsvorschlag der von der Bezirksvertretung Porz vorgeschlagenen Trasse folgt.

#### 2.2 alternativer Trassenvorschlag der Bezirksvertretung Porz im Teilabschnitt Nord (Poll, Westhoven und Ensen) (s. Anlage 2):

Die von der Bezirksvertretung Porz vorgeschlagene Trasse führt von der Deutzer Freiheit über die Siegburger Straße, die Kölner Straße, die Gilgaustraße, die Elisenstraße und die Ulrikenstraße. Auf Höhe Gremberghovener Straße schließt die alternative Trasse an die Vorzugstrasse an (s. Anlage 2). Im Rahmen der Trassenauswahl der Machbarkeitsstudie wurde dieser Trassenabschnitt nach anfänglicher Prüfung nicht näher betrachtet. Er entspricht nicht den vorab festgelegten Anforderungen, da auf diesem Abschnitt Reisezeitverluste durch eine hohe Anzahl von Lichtsignalanlagen (Ampeln) zu erwarten sind und die vereinbarten Qualitätsstandards der RadPenderRouten auf mehreren Abschnitten (z. B. auf Höhe der Siegburger Straße in Poll oder bei Eisenbahn-/Autobahnunterführungen) nicht eingehalten werden können.

Der hier dargestellte Vorschlag der Bezirksvertretung Porz kann aber aufgrund der im vorigen Abschnitt dargelegten langen Bauzeit einer Brücke ebenfalls eine mögliche Alternative zur Vorzugstrasse bilden. Allerdings gewährleistet diese Trasse (wie die alternative Trasse des Verwaltungsvorschlags) eine durchgängige Führung der RadPenderRoute 4 im bestehenden Straßennetz, bei der keine zusätzlichen Ingenieurbauwerke geplant und hergestellt werden müssen.

Der Planungs- und Umsetzungszeitraum wird aufgrund einer durchgehenden Führung auf dem Hauptverkehrsnetz einen längeren Zeitraum in Anspruch nehmen als die im vorigen Absatz dargestellte kurzfristige Trasse des Verwaltungsvorschlags.

### **Alternative Trassierung im Teilabschnitt Süd (Zündorf, Wahn)**

#### Problemlage:

Im Abschnitt zwischen den Stadtteilen Zündorf und Wahn verläuft die Vorzugstrasse über die Wahner Straße. Zum Zeitpunkt der Erstellung der Machbarkeitsstudie wurde davon ausgegangen, dass der Kfz-Verkehr zwischen Wahn und Zündorf nicht mehr über die Wahner Straße abgewickelt wird. Daher wurde im Rahmen der Machbarkeitsstudie zu der RadPenderRoute 4 beabsichtigt, die Trasse auf der Wahner Straße zukünftig als reine Fahrradstraße zu führen. Da zum jetzigen Zeitpunkt im Bereich um Zündorf noch keine eindeutige Entscheidung hinsichtlich eines Gesamtverkehrskonzepts für diesen Bereich vorliegt, ist es sinnvoll neben der Vorzugstrasse auch eine Alternativtrasse in diesem Bereich weiterzuverfolgen. Bei der weiteren Umsetzung der RadPenderRoute 4 im Bereich Zündorf/Libur werden die zukünftigen Planungen zur Ortsumgehungsstraße Zündorf und die Autobahnquerung zwischen der A555 und der A59 berücksichtigt.

Um eine durchgängige Befahrbarkeit der RadPenderRoute 4 unabhängig von der Führung über die Wahner Straße schneller realisieren zu können, wird in diesem Abschnitt eine Alternativtrasse auf Grundlage der Vorschläge aus der Bezirksvertretung Porz erarbeitet. Hierfür stehen zwei mögliche Trassenführungen zur Verfügung (2.3 und 2.4), die nachfolgend erläutert werden.

#### 2.3 Verwaltungsvorschlag im Teilabschnitt Süd (Zündorf und Libur) (s. Anlage 3):

Diese Trasse führt ab dem Gartenweg über die Houdainer Straße und die Aloys-Boecker-Straße. Sie schließt auf Höhe der Frankfurter Straße wieder an die Vorzugstrasse an. Auf Höhe der Liburer Landstraße soll die Alternativtrasse um einen Zubringer zum Wahner Bahnhof (Tarifgrenze) erweitert werden. Diese Trasse bietet ähnliche Vorteile, wie die Vorzugstrasse. Sie besitzt eine geradlinige Führung, bindet die Potentiale in Form von Wohn- und Arbeitsstandorten gut an und schafft durch den Zubringer zum Bahnhof Wahn eine Schnittstelle zum ÖPNV. Eine Herausforderung besteht bei dieser Trasse im Bereich der Bebauung der Houdainer Straße. Hier ist die Straße als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen, wodurch es zu Nutzungskonflikten kommen kann.

#### 2.4 Alternativer Trassenverlauf der Bezirksvertretung Porz im Teilabschnitt Süd (Zündorf und Libur) (s. Anlage 3):

Diese Trasse führt ab dem Gartenweg über die Urbanusstraße und den Stockumer Weg und schließt bei der Uckendorfer Straße an den Zubringer der Trassen 4a und 4b an die Vorzugstrasse an (s. Anlage 3). Vor dem Hintergrund der Bewertungskriterien der Machbarkeitsstudie ist diese Trasse schlechter zu bewerten als die andere Alternativtrasse in diesem Teilabschnitt. Insgesamt weist diese Trasse im Vergleich zur Vorzugstrasse einen größeren Umweg auf. Zudem werden weniger Potentia-

le erfasst als bei der Vorzugstrasse oder dem Verwaltungsvorschlag und ein möglicher Zubringer zum Bahnhof Wahn wäre mehr als doppelt so lang wie der potentielle Zubringer des Verwaltungsvorschlags.

### **Begründung der Trassenauswahl**

Die hier dargestellten alternativen Trassenverläufe weisen vor dem Hintergrund der vorab definierten Wertungskriterien im Vergleich zur Vorzugstrasse der RadPendlerRoute 4 Nachteile auf. Eine Umsetzung der Vorzugstrasse wird langfristig am effektivsten zu Schaffung leistungsfähiger RadPendler-Routen im Rechtsrheinischen beitragen.

Der Vorteil der alternativen Trassenverläufe besteht in der schnelleren Umsetzbarkeit im Vergleich zur Vorzugstrasse, die aus der Tatsache hervorgeht, dass zur Realisierung keine Neu-, sondern nur Umbauten im Straßenraum vorgenommen werden müssen.

Die Verwaltung hält an der Vorzugstrasse fest und Abschnitte, die einen Neubau von Radverkehrsanlagen zur Schaffung der RadPendlerRoute 4 vorsehen, werden weiter bearbeitet. Gleichzeitig forciert die Verwaltung Planungen auf den zwei dargestellten alternativen Führungen, um eine schnelle Umsetzung einer durchgehenden Trasse zu gewährleisten.

### **Auswirkungen auf den Klimaschutz:**

Die Verwaltung verfolgt das Ziel, die sektorspezifischen Beiträge zum Klimaschutz zu erfüllen.

Die RadPendlerRouten bilden als Konzept einen Rahmen für Maßnahmen der Radverkehrsförderung. Der thematische Fokus des Konzepts liegt auf der Realisierung von attraktiven Radverkehrsverbindungen zwischen der Stadt Köln und den umliegenden Kreisen und Kommunen. Besonders für Pendelverkehre ergeben sich somit Verlagerungspotenziale. Den Bürgerinnen und Bürgern wird eine adäquate Alternative zur Nutzung des privaten Pkw angeboten, der Umweltverbund wird gestärkt. Dies trägt zu einer möglichen Reduktion des Treibhausgasausstoßes bei, wodurch der Beschluss einer Trasse für die RadPendlerRoute 4 als positiver Betrag zum Klimaschutz bewertet werden kann.

Anlagen:

Anlage 1\_Öffentlichkeitsbeteiligung

Anlage 2\_Übersichtskarte Trassenverläufe Porz Nord

Anlage 3\_Übersichtskarte Trassenverläufe Porz Süd

Anlage 4\_Nachuntersuchung kurzfristige Alternative Nord

Anlage 5\_Nachuntersuchung Variantenvorschlag RPR 4 Nord

Anlage 6\_Nachuntersuchung Variantenvorschlag RPR 4 Süd