

# Route 4b

## NIEDERKASSEL – KÖLN über Mondorf, Zündorf, Porz, Poll

### STRECKENPROFIL

#### Startpunkt

Mondorf, Anschluss RSW Bonn

#### Zielpunkt

Köln-Deutz Bf

**Gesamtlänge:** 22,6 km

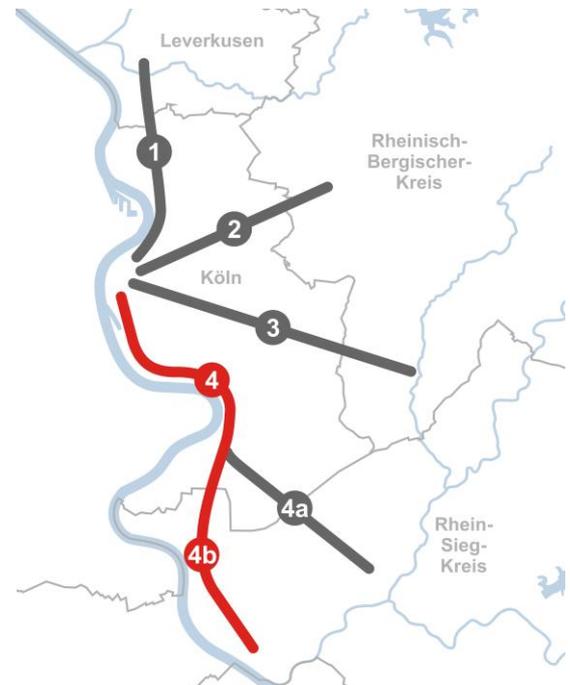
1,4 km Radfahrstreifen

6,1 km Radweg

10,2 km Fahrradstraße

4,0 km Zweirichtungsradweg

0,9 km gemeinsamer Geh- und Radweg



### QUALITÄTSSTANDARDS

- Definition von Qualitätsstandards in Anlehnung an die Vorgaben der AGFS Radschnellwege
  - Fahrradstraße  $\geq 4,00$  m
  - Radfahrstreifen  $\geq 3,00$  m
  - Radweg  $\geq 3,00$  m
  - Zwei-Richtungs-Radweg  $\geq 4,00$  m
  - gemeinsamer Geh- und Radweg  $\geq 5,00$  m
- zusätzliche begleitende Maßnahmen wie z.B. Beschilderung, Beleuchtung, Servicepunkte sowie Knotenpunktlösungen und verkehrliche Maßnahmen
- an Engstellen oder bei fehlenden Alternativtrassen ist eine punktuelle Unterschreitung der Qualitätsstandards im Sinne einer gradlinigen Führung zulässig
- ab den Übergabepunkten können bereits bestehende und / oder geplante Radverkehrsanlagen des städtischen Radwegenetzes genutzt werden

### NEUBAU / AUSBAU / UMBAU

- Neubauten sind im Sinne einer gradlinig verlaufenden Trasse an folgenden Stellen vorgesehen:
  - Neubau eines beidseitigen Radweges entlang der (geplanten und bestehenden) L269
  - Neubau kleinerer Teilstücke zwischen Niederkassel und Zündorf
  - Neubau kleinerer Teilstücke in Porz
  - Neubau eines Zwei-Richtungs-Radweges entlang der Bahngleise in Poll
  - Brückenbauwerk über die A4
- größere Ausbaumaßnahmen sind notwendig, da bestehende Wege / Pfade für den Radverkehr nutzbar gemacht werden sollen:
  - Dammweg zwischen Spich und Wahn
  - Wahner Straße zwischen Wahn und Zündorf
  - Gilgaustraße / Am Blauen Stein entlang der Bahngleise in Ensen

# Route 4b

## POTENTIALE

direkte Potentiale des gewählten Trassenverlaufs:

- bedeutende ÖPNV-Stationen  
*Umsteigehaltestelle: Porz Bf*  
*Endhaltestelle: Zündorf-U*
- mehrere große Unternehmen  
*u.a.: Deutzer Hafen, Gewerbegebiet Rolshover Straße, Gewerbegebiet Siegburger Straße, Gewerbegebiet Mondorf, Krankenhaus Porz, Lanxess, LVR, Strabag, TÜV*
- vier weiterführende Schulen  
*Berufskolleg Köln-Porz, Köln-Kolleg, Realschule Köln-Deutz, Wilhelm-Busch Realschule*

## LANDSCHAFTS- UND NATURSCHUTZ

- keine Durchquerung von Naturschutzgebieten
- Durchquerung von Landschaftsschutzgebieten auf jeweils kurzen Abschnitten (insgesamt ca. 2.500 m)
  - LSG Freiräume um Zündorf, Wahn, Libur und Langel
  - LSG Freiraum um das Greberger Wäldchen

## NEUBAU / AUSBAU / UMBAU

Neubau:	8,4 km
Ausbau:	11,0 km
Umbau:	3,2 km

Für den Trassenverlauf sind dabei folgende Baulastträger zuständig:

x,x km	Stadt Köln
2,7, km	Stadt Niederkassel
6,1 km	straßen.nrw

## VERKEHRSVERLAGERUNGEN\*

- hohe Potentiale im Streckenverlauf möglich
- Potentiale nehmen mit der Besiedlungsdichte im Verlauf der Trasse in Richtung Norden zu
- Trasse 4 besitzt ein Verlagerungspotenzial von **2.600 Radfahrern pro Tag**
- Das Trassenteilstück 4b besitzt ein Verlagerungspotential von **1.200 Radfahrern pro Tag**
- nach Ausbau sind täglich bis zu **5.400 Radfahrbewegungen** auf Teilabschnitten zu möglich
- jährliche Verlagerung von bis zu **2,5 Millionen PKW-Kilometern** auf den Verkehrsträger Rad möglich
- Anschluss an den in Planung befindlichen RSW Bonn macht zusätzliches Potenzial möglich

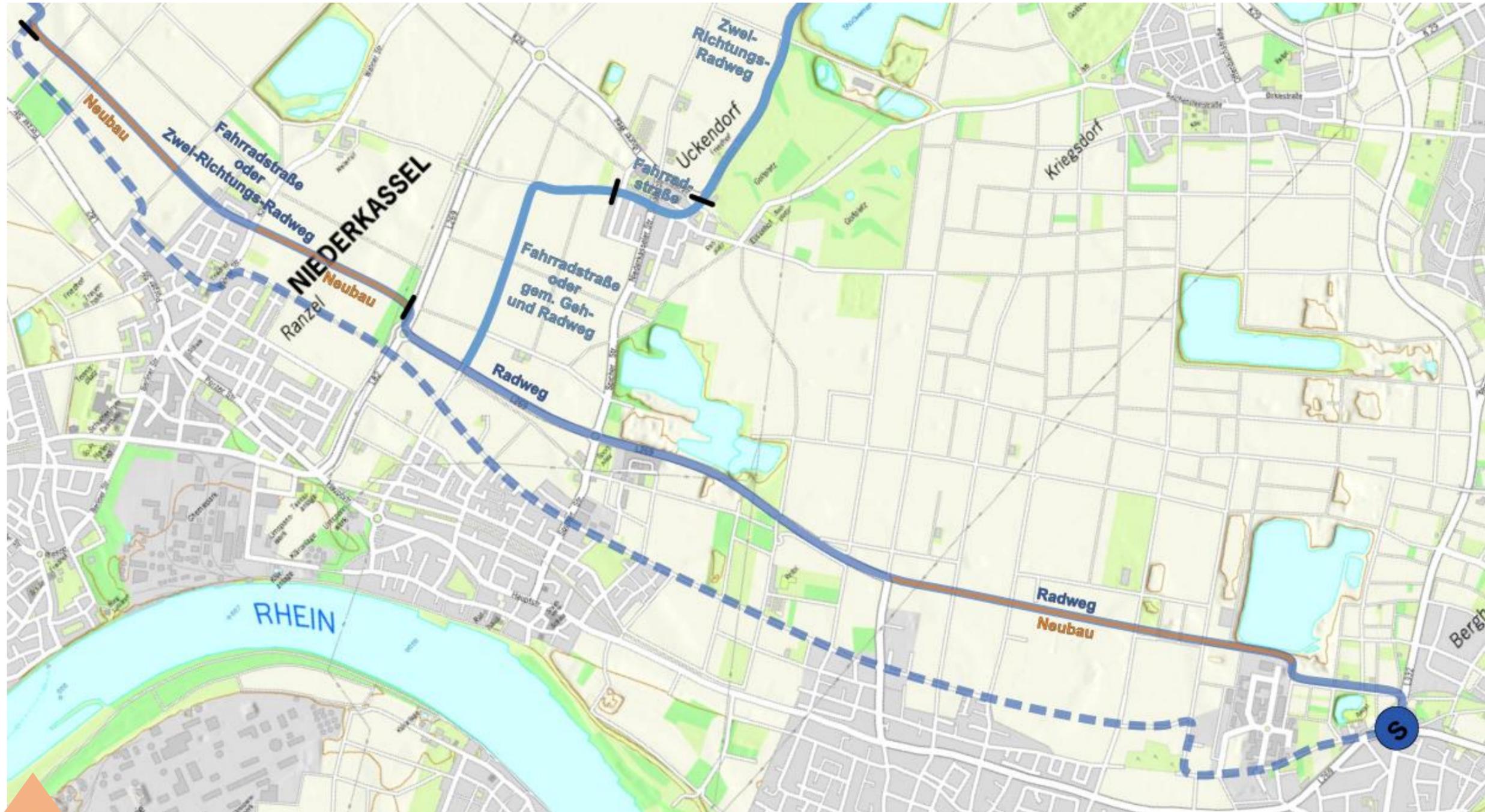
## WIRTSCHAFTLICHKEIT\*

- geschätzte Baukosten: 13,8 – 18,3 Mio. Euro (inkl. Beleuchtung, Beschilderung, Planungskostenpauschale, exkl. Ingenieurbauwerke und Unterhaltung)
- potentieller Nutzen durch deutliches Verlagerungspotential auf der Trasse (vor allem im Nordabschnitt 4)
- die Gegenüberstellung von Nutzen und Kosten zeigt eine **Wirtschaftlichkeit** mit höherem Nutzen gegenüber den Investitionskosten

\*Verlagerungseffekte und Baukosten beziehen sich auf den Bewertungsbereich zwischen den Übergabepunkten

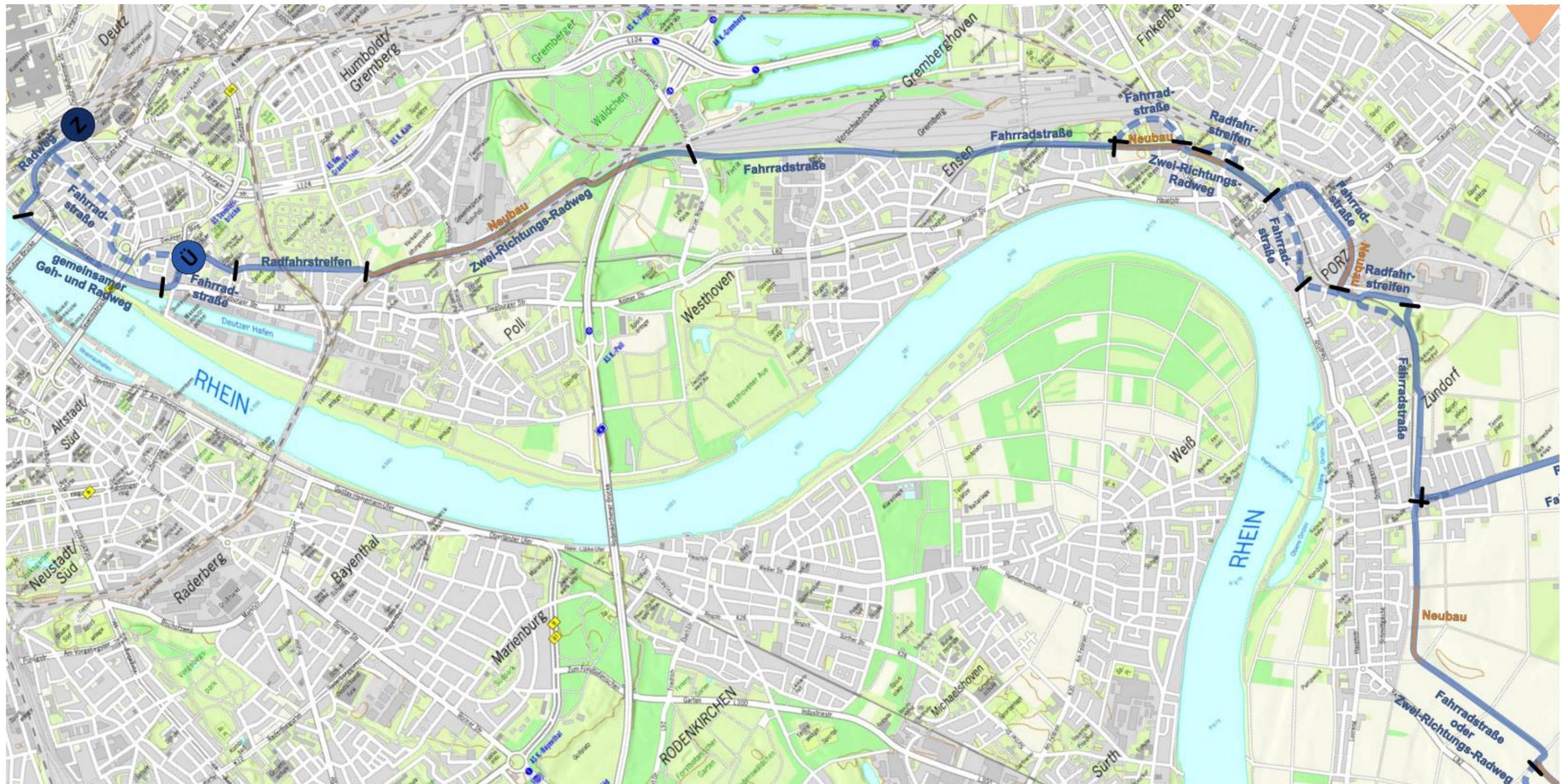
# Route 4b

 Vorzugstrasse    Alternativtrasse    Start- / Ziel- / Übergabepunkt    Zubringertrasse



# Route 4b

 Vorzugstrasse    Alternativtrasse    Start- / Ziel- / Übergabepunkt    Zubringertrasse

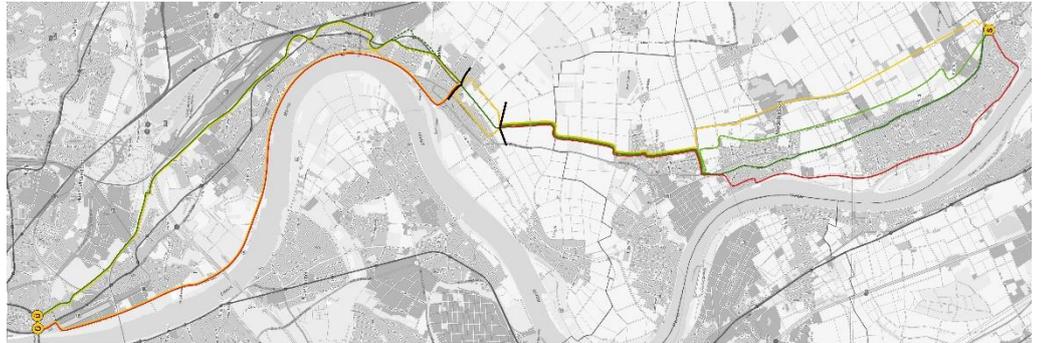


# Route 4b

## UNTERSUCHTE TRASSENVARIANTEN

Befahrung, Bewertung und Prüfung der verschiedenen Trassenvarianten zwischen den Übergabepunkten

(Führung ab den Übergabepunkten in Abstimmung mit der jeweiligen Stadt)



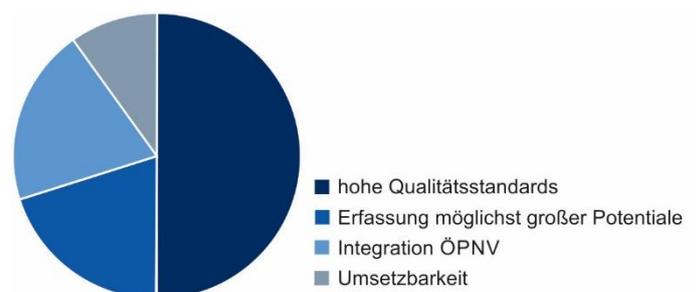
## ALLGEMEINE BEWERTUNGSGRUNDSÄTZE UND ZIELE

### grundsätzliche Überlegungen

- Definition projektspezifischer Qualitätsstandards (*Anwendung der AGFS-Standards in Teilen aufgrund des verdichteten Raumes mit dichter Besiedlung nicht immer möglich*)
- weitest mögliche Nutzung / Ausbau von bestehender Infrastruktur, welche bisher für den Radverkehr nicht bzw. nur bedingt nutzbar ist
  - Schaffung „neuer“ Verbindungen für den Radverkehr
- Vermeidung von Knotenpunkten mit Lichtsignalanlagen zur Ermöglichung einer möglichst hohen Reisegeschwindigkeit
- direkte Anbindung großer Unternehmen und Schulen im Sinne der RadPendlerRouten
- Anbindung wichtiger ÖPNV-Stationen
  - Umsteige- und Endhaltestellen
  - Stationen mit Tarifwechsel
- Streckenverlauf größtenteils unabhängig vom Kfz-Verkehr sowie entlang von Grünflächen
  - selbstständige Radverkehrsanlagen ohne Interaktion mit fließendem und ruhendem Kfz-Verkehr
  - Erholungsfaktor
- gemeinsame Flächen mit dem Fußgängerverkehr nur in Ausnahmefällen
  - Vermeidung von Konflikten

### Vorgehensweise

- Bestands- und Potenzialanalyse im Bereich des Trassenkorridors
- Definition möglicher Trassenverläufe
- Bewertung verschiedener Trassenverläufe in einer Bewertungsmatrix
- Bewertung der Trassenvarianten in vier Hauptkategorien:
  - Erfassung möglichst großer Potentiale
  - Integration in den ÖPNV
  - hohe Qualitätsstandards
  - Realisierungschancen
- Gewichtung der Bewertungen je Hauptkategorie



- Abwägung und ggf. Anpassung der Trassenalternativen und Benennung einer Vorzugstrasse

# Route 4b

## ÄBWAGUNG DER TRASSENALTERNATIVEN

### Faktoren zur Auswahl der Vorzugstrasse

- Trasse als Verlängerung des RSW Bonn
  - in ähnlichem Standard
- aufgrund der großen zurückzulegenden Distanzen stellt die Entfernung der Trasse zum Siedlungsschwerpunkt kein bedeutendes Hindernis dar
- möglichst gradliniger Verlauf der Trasse
- Anbindung der Stadtbahn-Endhaltestelle Zündorf zur Ermöglichung von Umstiegen auf die Stadtbahn
- Verlauf der Trasse möglichst siedlungs- und unternehmensnah im Bereich Porz
- Schaffung neuer Radverkehrsverbindungen
- gradliniger direkter Verlauf abseits der Kfz-Verkehre entlang der Bahngleise in Ensen / Weckhoven

### Faktoren zur Nichtberücksichtigung alternativer Trassen

- zu erwartende politische Ablehnung bei der Umsetzung möglicher Alternativtrassen (Fahrradstraße Niederkassel)
- Trassenführung innerhalb der Ortskerne aufgrund der hohen Kfz-Belastung bzw. Flächenverfügbarkeit schwierig
  - im Hinblick auf die festgelegten Standards
- Führung entlang des Rheins ist jetzt schon vorhanden und nutzbar
  - bei Hochwasser jedoch nur eingeschränkt nutzbar
  - würde keine neue Verbindung schaffen
  - Umsetzung der gewünschten Querschnitte aufgrund der räumlichen Gegebenheiten (Deich, Hochwasserschutz) nicht möglich