

STELLUNGNAHME

Projekt:	RadPendlerRouten
Thema:	kurzfristige Alternative RPR4
Datum:	23. September 2020
Ansprechpartner:	M.Sc. Philipp Nahr

1. Aufgabenstellung

Im Nachgang zum Projekt RadPendlerRouten wurde u.a. für den Bereich Westhoven – Poll eine kurzfristig umsetzbare alternative Variante für die RadPendlerRoute (RPR) 4 vorgeschlagen, da die Vorzugstrasse der RadPendlerRoute einige nur längerfristig umsetzbare Neubaustrecken beinhaltet. Diese alternative Variante soll befahren, begutachtet und auf seine Eignung als kurzfristige Alternative zur Vorzugstrasse der RadPendlerRoute 4 überprüft werden.

2. Beschreibung der Trassenverläufe

MACHBARKEITSSTUDIE RADPENDLERROUTEN

Die RadPendlerRoute verläuft im Bereich Westhoven parallel zum Rangierbahnhof Gremberg. Anschließend verläuft die RadPendlerRoute über eine Neubaustrecke ober- bzw. unterhalb der Autobahn 4 und weiter entlang der Bahngleise bis zum Rolshover Kirchweg. Von dort verläuft die Trasse entlang des Alten Mühlenweges bis nach Deutz hinein. Der beschriebene Abschnitt der RadPendlerRoute hat eine Länge von ca. 4,7 km.

KURZFRISTIGE ALTERNATIVE

Die alternative Variante folgt ab dem Ensener Weg den Stadtbahngleisen bis zur Kölner Straße. Von dort verläuft er entlang der Kölner Straße / Siegburger Straße bis nach Deutz hinein. Die Variante hat eine Länge von ca. 6,2 km.

Beide oben beschriebenen Trassenverläufe sind in Abbildung 1 dargestellt.

ROUTENWAHL IM RAHMEN DER RADPENDLERROUTEN

Die oben beschriebene kurzfristige Alternative war aufgrund Ihrer Umwegigkeit keine zu betrachtende Variante im Rahmen der RadPendlerRouten. Dort standen die oben beschriebene Vorzugsvariante sowie eine durchgehend am Rhein entlangführende Variante zur Auswahl (vgl. Teil C – Kartenwerk: Vorauswahl der Trassenvarianten). Die kurzfristige Alternative stellt eine Mischvariante der beiden zur Auswahl stehenden Varianten dar, welche (bis auf die schnellere Umsetzung) keine Vorteile gegenüber den beiden betrachteten Varianten bietet: Sie ist aufgrund der Verbindung zwischen den beiden Varianten deutlich länger als diese und besitzt durch die mögliche Führungsform als Fahrradstraße (siehe unten) weniger Qualitäten als die im Rahmen der RadPendlerRouten betrachteten Varianten (u.a. Zwei-Richtungs-Radweg).

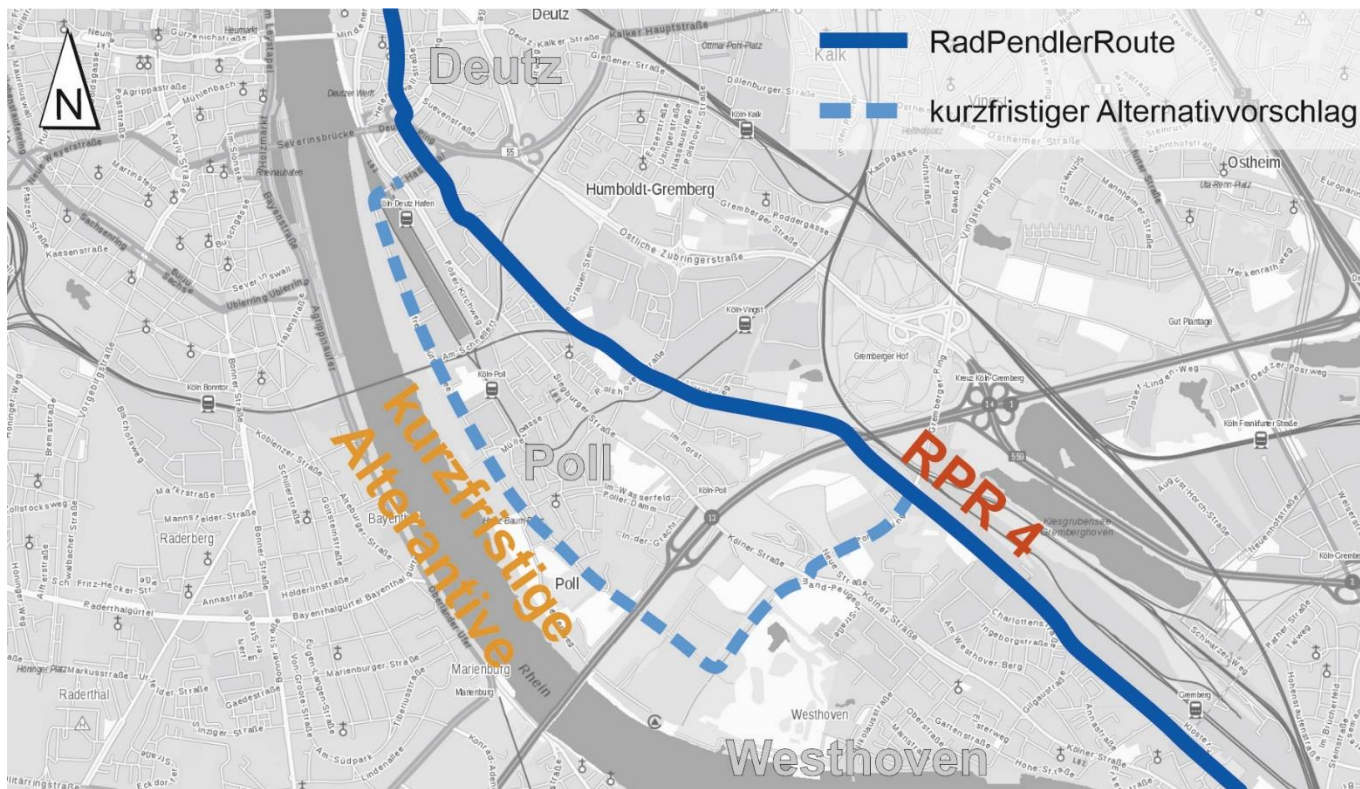


Abbildung 1: Trassenverläufe RadPendlerRoute und der kurzfristigen Alternative

3. Notwendigkeit und Eignung der kurzfristigen Alternative

Aufgrund der notwendigen Baumaßnahmen (u.a. Überquerung Autobahn, Radverkehrsanlage entlang der Bahnlinie Richtung Poller Holzweg) ist für die Umsetzung der Vorzugsroute der RadPendlerRoute 4 ein längerer Zeitraum bis zur Fertigstellung notwendig. Um die RadPendlerRoute 4 auch ohne die fertiggestellten Baumaßnahmen in ihrer gesamten Länge nutzen zu können ist die Umsetzung einer kurzfristigen Alternativführung bis zur Fertigstellung der Vorzugsvariante sinnvoll und erforderlich.

Für eine kurzfristige Alternative eignet sich eine Führung entlang der Porzer Ringstraße, der Westhovener Aue, dem Westhovener Weg und der Alfred-Schütte-Allee. Da eine Führung entlang der Kölner Straße – die ggf. in Teilen ebenfalls kurzfristig umsetzbar wäre – mit deutlichen Qualitätseinbußen verbunden ist (vgl. Stellungnahme zum Variantenvorschlag RPR4), ist die skizzierte Alternative zudem die Einzige, die zu den RPR Kategorien(Kriterien) passt und eine mögliche Alternative darstellt.

In Abbildung 2 und Abbildung 3 sind beispielhafte Fotos des Straßenraumes dargestellt.

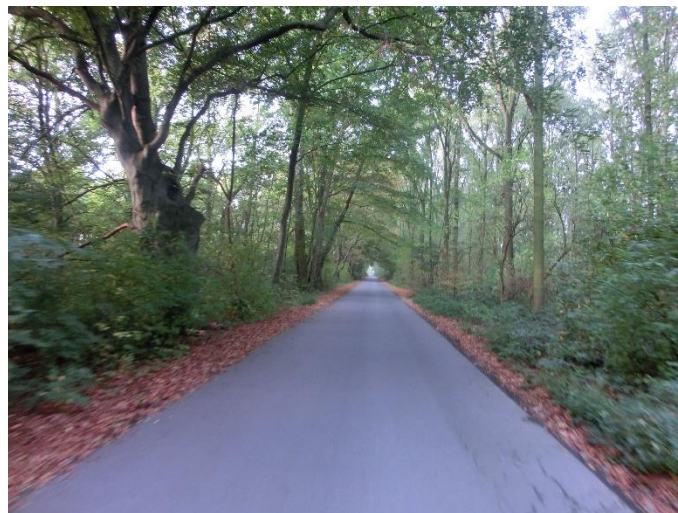


Abbildung 2: Porzer Ringstraße / Westhovener Aue



Abbildung 3: Westhovener Weg / Alfred-Schütte-Allee



4. notwendige Maßnahmen zur Umsetzung der kurzfristigen Alternative

Entsprechend der vorhandenen straßenräumlichen Situation und den festgelegten Qualitätsstandards der RadPenderRouten werden Führungsformen für die kurzfristige Alternative definiert, die in Abbildung 4 dargestellt sind.

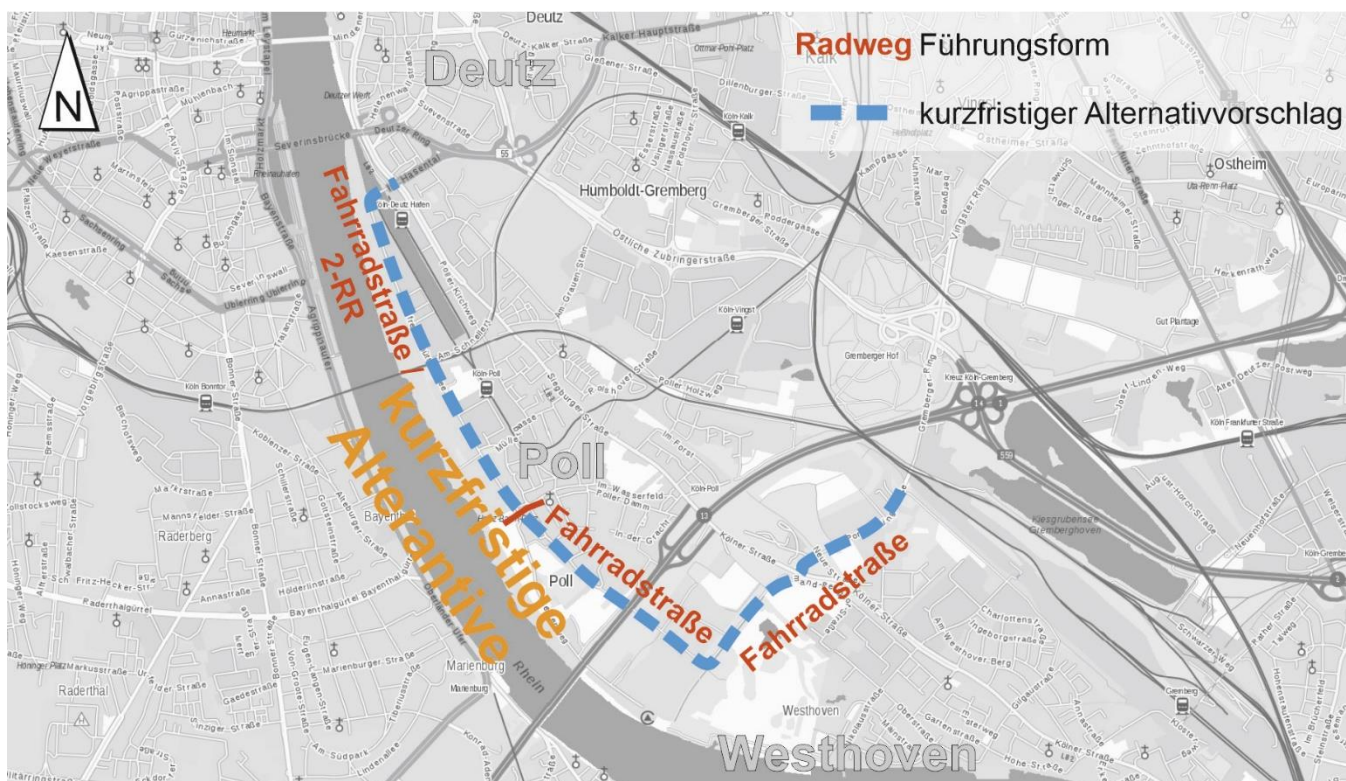


Abbildung 4: Führungsform der kurzfristigen Alternative

Bei der Ausweisung von Fahrradstraßen ist zu beachten, dass diese auch entsprechend als Fahrradstraßen erkennbar sind. Dies bedeutet neben der Beschilderung auch ggf. eine Anpassung der vorhandenen Parkierungsregelungen, der Aufbringung einer entsprechenden Markierung und / oder kleinere bauliche Maßnahmen in Bereichen von Knotenpunkten. Dies wäre hier bei einer weiteren Entwicklung bzw. Ausweisung zu berücksichtigen.

5. Fazit

Die gewählten Führungsformen sind – zumindest unter den Gesichtspunkten einer kurzfristigen Umsetzung – ohne größere baulichen Maßnahmen umsetzbar. Aufgrund der Umwegigkeit der Alternative im Vergleich der RadPenderRoute ist jedoch darauf hinzuweisen, dass diese nur für den Zeitraum als RadPenderRoute beschildert werden sollte, in dem die Vorzugstrasse noch nicht umgesetzt ist. Als dauerhafte Lösung im Sinne der Zielsetzung der RadPenderRouten ist die kurzfristige Alternative nicht anzusehen. Die Vorzugsvariante der RadPenderRoute weist aufgrund ihrer eigenständigen Führung (Zwei-Richtungs-Radweg entlang der Eisenbahn / Poller Holzweg) bessere Möglichkeiten zu zügigen Fahrgeschwindigkeiten und geringeren Interaktionen mit anderen Verkehrsteilnehmenden auf. Aufgrund des direkten Trassenverlaufes ist die Vorzugsvariante zudem kürzer und dadurch ebenfalls schneller zu befahren als die kurzfristige Alternative.

Die kurzfristige Alternative könnte jedoch langfristig als Zubringerroute zur RadPenderRoute beibehalten werden.