

Stellungnahme Via Köln zur Wahl der Vorzugstrasse

Die Wahl der Vorzugstrasse im Abschnitt B innerhalb der Haltung Erlangen (Sylvaniastraße bis Kosbacher Damm) wurde in der Lenkungskeissitzung stark diskutiert.

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass die Umsetzung des Metropolradwegs in diesem Abschnitt immer mit Herausforderungen verbunden ist und Kompromisse erfordert. Hier gilt es also abzuwägen, welche Variante die geringeren Eingriffe/Konflikte erfordert und gleichzeitig eine akzeptable Qualität herstellt.

(Die Variantenbezeichnungen beziehen sich auf die beigefügte Übersicht mit ausführlichem Bewertungsraster.)

Konflikte zum Fußverkehr / zur Naherholung

- Die Wege am Kanal weisen einen hohen Naherholungswert auf. Der Weg auf der Ostseite (Variante B3) wird bereits heute so stark durch Zufußgehende frequentiert, dass mindestens zwischen Herzogenauracher Damm und Kosbacher Damm eine Trennung zwischen und Radverkehr erforderlich wäre. Dies ist aber aufgrund der angrenzenden Bebauung und sonstiger Nutzungen auf weiten Strecken nicht möglich. Hinzu kommen Höhenunterschiede, die durch das Queren von Gräben oder die Zusammenführung der Wege an baulichen Engstellen entstehen.
- Der Konflikt zur Naherholung ergibt sich ebenfalls auf der Westseite (Variante B2), hier insbesondere zwischen Adenauer-Ring und Kosbacher Damm. Auch hier wäre eine Trennung erforderlich, aber der Platz steht nicht zur Verfügung. Der konfliktträchtige Abschnitt wäre damit allerdings etwas kürzer als auf der Ostseite.
- Auf der Westseite, südlich des Hafens (Varianten B1 und B2), und auf der Ostseite, südlich des Herzogenauracher Damms, schließen sich Wegeabschnitte an, die jeweils zwischen Kanal und einer angrenzenden Verkehrsachse liegen (Bahnstrecke auf der Westseite, Kraftwerkstraße auf der Ostseite). Die Kanalwegen sind hier auf beiden Seiten eher schlecht von außen erreichbar, so dass diese Strecken weniger vom Fußverkehr frequentiert werden als die nördlichen Abschnitte. Wir würden deswegen in den südlichen Abschnitten mit gemeinsamen Geh-/Radwegen planen.

Synergieeffekte / Maßnahmenbündelung

- Für Variante B1 spricht auch die Möglichkeit, auf eine bestehende Planung (Umweltspur auf der Frauenaauracher Straße) zurückzugreifen. Insbesondere ein Ausbau des Kanalwegs auf der Westseite (Variante B2) und die damit verbundenen Eingriffe wären nur schwer vertretbar, wenn parallel eine neue Radverkehrsachse entsteht.
- Im Workshop mit den Verkehrs-/Fahrradverbänden wurde die Bündelung beider Maßnahmen sehr positiv bewertet.

Anschlüsse

- Die Anschlüsse für den Abschnitt B liegen nach unserer Empfehlung ebenfalls auf der Westseite. Dies ergibt sich zum einen aus der besseren Bewertung im Variantenvergleich und zum anderen aus dem Neubau der Schleusen Kriegenbrunn und Erlangen, welche beide auf die Ostseite versetzt werden sollen.
- Grundsätzlich wäre auch ein Seitenwechsel des Metropolradwegs denkbar. Je nach Lage der Querungspunkte und Länge der Abschnitte pro Seite wäre die Akzeptanz der Wegeführung durch die Radfahrenden fraglich. Mögliche Zeitverluste, die durch die Nutzung der Umweltspur auf Variante B1 entstehen würden, könnten ebenfalls durch den mehrmaligen Seitenwechsel entstehen.

Abwägung

Wir vertreten die Auffassung, dass eine gute Radverkehrsplanung nicht zu Lasten des Fußverkehrs, der auf den o.g. Kanalwegen sehr dominant ist, geschehen sollte. Für die Empfehlung der Vorzugstrasse ist also der Themenkomplex „Konflikte zum Fußverkehr/Naherholung“ von hoher Bedeutung. Hierbei wäre es aus unserer Sicht auch vertretbar, wenn der Metropolradweg durch die Nutzung der Frauenaaracher Straße einen Zeitverlust erleiden würde. Die maximal möglichen Grenzwerte für eine Radvorrangroute werden nicht überschritten.

Das Passieren des Hafens ist eine der Herausforderungen der Trassenführung auf der Westseite. Basierend auf den Hinweisen der WSV und der TÖB könnten wir hier prüfen, in weit Verbesserungen erreicht werden können.