

Mögliche Gefährdung des Ziels, einen Qualitätsradweg zu erstellen

„Die Projektpartner streben ... an, mit dem Agger-Sülz-Radweg einen durchgängig befahrbaren, alltagstauglichen, einheitlich ausgewiesenen und landschaftsbetonten Qualitätsradweg entlang der Flussläufe von Sülz und Agger zu schaffen.“ (Letter of intent, S. 2)

In der Machbarkeitsstudie wird für den Abschnitt 9.2 (5,4 km) zwischen Rösrath und Overath-Untereschbach ein sehr hoher Handlungsbedarf festgestellt (Prio I), überwiegend Neubau der Strecke, verbunden mit Ausbau und Instandsetzung vorhandener Strecken und ggf. dem Neubau zweier Brücken (Machbarkeitsstudie, S.16, und S.43). Weiter wird in der Machbarkeitsstudie festgestellt: *„Eine Alternative zum Abschnitt 9.2 als Verbindung Lehmbach / Oberauel / Untereschbach besteht nicht. Selbst eine abschnittweise Führung entlang der L284 ist aus Gründen eines fehlenden, ausreichend breiten Radweges, des hohen Verkehrsaufkommens und der hohen Geschwindigkeiten ausgeschlossen. Aufgrund der Topographie und des angrenzenden Gehölz- oder Straßenbaumbestandes erscheint auch die Anlage eines Radweges entlang der Landstraße als nicht umsetzbar.“* (Machbarkeitsstudie, S. 16)

In der Priorisierung der Maßnahmen „Radwegebau an bestehenden Landstraßen“ für 2017 wurde vom Regionalrat Köln neu auf den Rang 5 dieser Rad-/Gehweg von der Stadtgrenze Overath bis Hoffnungsthal gesetzt. Mal abgesehen davon, dass dies nur die Hälfte der Strecke abdeckt (der innerörtliche Teil Overath kommt danach), wird **für die Priorisierung als sonstige fachliche Belange der „interkommunale Agger-Sülz-Radweg“ angegeben** und hoch angesetzt.

Wir befürchten, dass aus Kostengründen dieser **absolut ungeeignete Rad-/Gehweg entlang der L284** gewählt wird, von dem die Machbarkeitsstudie dringend abrät. Wir halten übrigens die Sanierung dieses Rad-/Gehwegs für dringend erforderlich, aber **nicht** als einen Teil des Agger-Sülz-Radwegs.

1. Die Wegführung entlang der L284 widerspricht dem Bestreben, die **Route möglichst nicht entlang von Hauptverkehrsstraßen** zu führen, so wie es im Aggertal meist vorbildlich gelöst ist.
2. Die **Durchgängigkeit des Verkehrs ist unterbrochen** (Straßenbrücke Lehmbach, Ortslage Lehmbach).
3. Die **Verkehrssicherheit ist nicht gegeben**: die Standardbreite von 2,5 m wird nirgendwo erreicht, teilweise sogar weniger als 1,4 m für einen Rad-/Gehweg in beiden Richtungen. Auf der L284 herrscht ein hohes und wachsendes Verkehrsaufkommen (genutzt als Verbindung zwischen A3 und A4 und Stauumgehung; wird weiter ansteigen, wenn die Autobahnbrücke Untereschbach erneuert wird) und es werden hohe Geschwindigkeiten bis weit in die Ortsbereiche hinein gefahren. Dies ist besonders kritisch im Ortsbereich Lehmbach, wo die Strecke für den Radverkehr in Richtung Untereschbach auf der Landstraße selbst, in einer Rechtskurve, mit drei Abzweigungen zu einmündenden Straßen nach links, geführt werden müsste.
4. Die Wegführung entlang der L284 ist auch **nicht familienfreundlich**: die Strecke ist extrem laut, gefährlich vor allem für Kinder und weniger geübte Radfahrer (es besteht kein sichernder Grünstreifen zwischen Radweg und L284), bietet keine interessante Abwechslungen und Haltepunkte für Kinder und Jugendliche, ist eigentlich nur stressig.
5. Ein **Landschaftserlebnis existiert nicht**, da man sich bei dem zu schmalen Radweg entlang der L284 auf das Radfahren konzentrieren muss und die Strecke zum großen Teil entlang von existierenden Gewerbegebieten (früheres Fröling-Gelände) und geplanten Gewerbegebieten (Unterauel) führt – von der schönen Auenlandschaft entlang der Sülz bekommt der Radfahrer nichts mit.

Mit einer Streckenführung entlang der L284 würde das Ziel, einen auch touristisch vermarktbareren Qualitätsradweg zu schaffen, massiv beschädigt – zu Lasten aller Projektpartner. Was sollte auch attraktiv sein an einem Radweg, der gefährlich ist und entlang einer vielbefahrenen Hauptverkehrsstraße an Gewerbegebieten vorbeiführt?