Anregung

Alternativ zu der in VO/1342/23 vorgestellten Veloroute wird eine kreuzungsfreie und steigungsarme Route entlang der Bahnstrecke Düsseldorf–Elberfeld untersucht.

Begrün(d)ung

Es wäre zu schön gewesen, in der Zeit seit Erstellung der „Machbarkeitsstudie Veloroute Wuppertal – Düsseldorf“ einmal öffentlich diskutieren zu können. So erfahren die Wuppertaler wieder aus den Medien, daß eine Veloroute, ein Radschnellweg oder RadroutePlus (Hamburg) nach Düsseldorf in Arbeit ist.

Daher erfolgt die Anregung, die Radroute entlang der Eisenbahntrasse Düsseldorf–Elberfeld zu führen. Diese Route ist – stets mit der **Relation Düsseldorf Hbf bis Bahnhof Vohwinkel** berechnet –

(1) mit 21,0 Kilometer Länge die kürzeste Verbindung zwischen Vohwinkel und Düsseldorf Hbf, vgl. Bild 1,

(2) die steigungsärmste mit maximal 3,3 % an der „Steilrampe“ zwischen Erkrath und Hochdahl (82 Meter Höhenunterschied auf etwa 2,5 Kilometer Länge).

(3) ohne nennenswerte Kreuzungen und Ampeln.

Die für die Streckennutzung anvisierten Pendler möchten möglichst (1) direkt, (2) steigungsarm und (3) kreuzungsfrei an ihr Ziel kommen. Weder möchten sie über jwd geführt die Landschaft genießen, noch kreuz und quer geführt den Autobahnlärm ertragen müssen.

Die in VO/1342/23 „final abgestimmte Trasse“ (Bild 2) ist aber genau das Gegenteil davon. Mit 26,3 km ist diese mehr als 5 km länger als die direkte Route entlang der Bahntrasse und enthält auch Steigungen bis zu 6 Prozent.

Für die nachfolgende Tabelle ergibt sich in bezug auf Entfernung und Steigungen unter Heranziehung des Radroutenplaners brouter.de auf Basis von Openstreetmap folgendes:

Bild#	Route/Schwerpunkt	Länge km	Höhenmeter absolut	Höhenmeter netto	Höhenmeter „umsonst"
1	Bahntrasse	21,0	135	130	5
2	„final abgestimmt“	26,3	197	142	55
3	kürzeste V.	22,0	150	128	22
4	Rennrad	23,8	170	129	41
5	Rennrad (steigungsarm)	23,9	162	129	33
6	Auto über BAB46	26,5	163	128	35

Der Radschnellweg entlang der Bahntrasse (1) ist gegenüber allen anderen Routen klar im Vorteil. Selbst die kürzeste Straßenverbindung (3) über Wald- und Feldwege ist bereits einen Kilometer länger. Die Rennradrouten (4) und (5) berücksichtigen Radwege nur, sofern diese günstig liegen und eine entsprechend befahrbare asphaltierte Oberfläche aufweisen. Die „final abgestimmte“ Version (2) wird in der Länge (26,3 km) nur noch vom Pkw übertroffen (26,5 km), das vom Düsseldorfer Süden zum Hauptbahnhof muß.

In bezug auf die zu überwindende Steigung hat die offizielle Route (2) den bei weitem höchsten Werte mit 197 Höhenmetern und damit 62 Höhenmeter mehr als die Route entlang der Bahntrasse (135 Höhenmeter). Es stellt sich die Frage, wer diese *Zick-Zack-Kreuz-und-quer-Bergrauf-und-runter-Ampelverwarte*-Veloroute am Ende überhaupt nutzt und ob die über sechs Millionen Euro in einen Bahntrassenradweg nicht besser investiert sind. Auch wenn sich dieser nur in wesentlichen Teilen realisieren ließe.

© Dieses Dokument ist urheberrechtlich geschützt und darf nur in unveränderter Form, Farbe sowie elektr. Verweisen veröffentlicht werden.

Hinweis: Die Bilder lassen sich im Detail heranzoomen. Start ist Düsseldorf Hbf, Ziel Wuppertal Vohwinkel Bf.

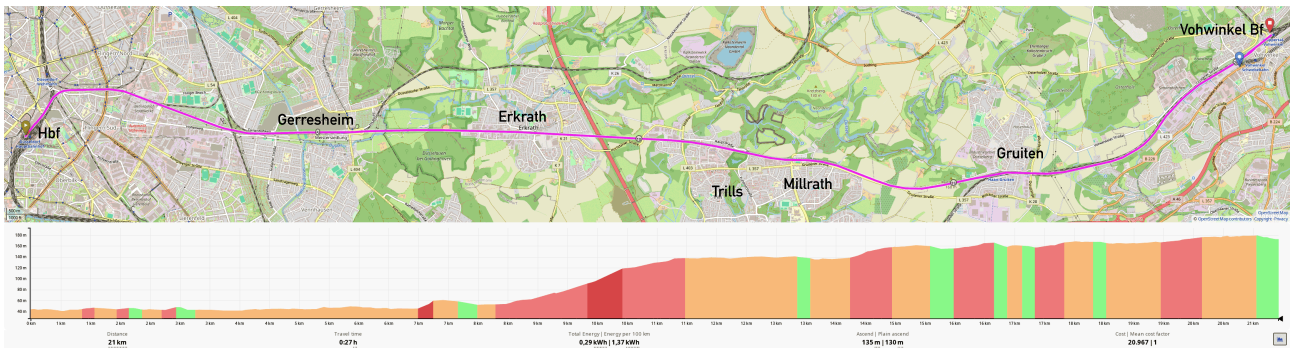


Bild (1): Radschnellroute entlang der Bahnstrecke Düsseldorf – Elberfeld. Länge: 21,0 km, 197 Höhenmeter.

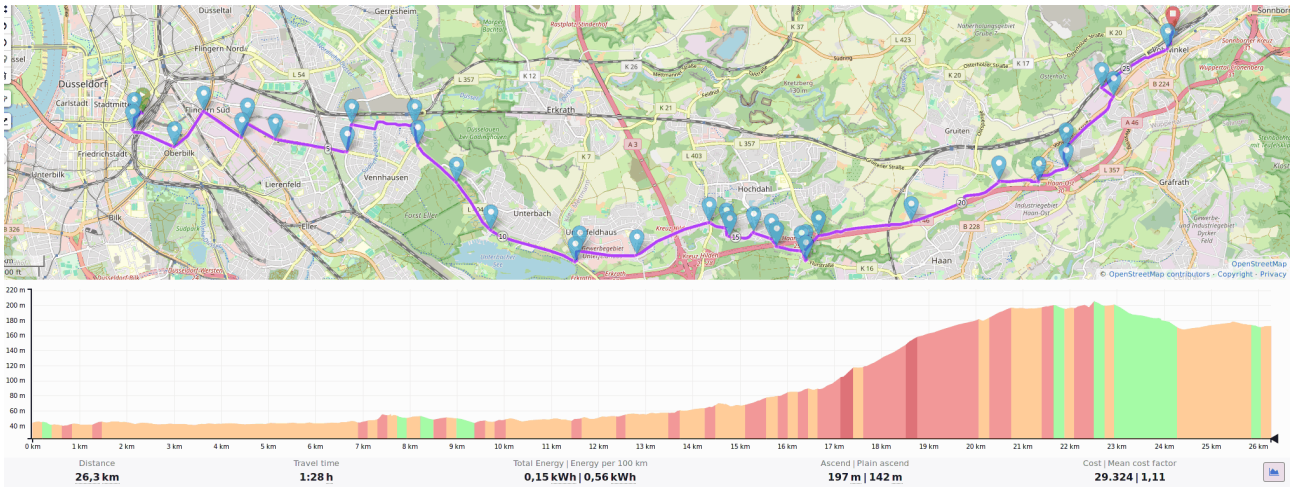


Bild (2): Abgestimmte „finale“ Version. Länge: 26,3 km, 197 Höhenmeter. Mit offiziellem „Übergabepunkt“ Gerresheim Glashüttenstraße.

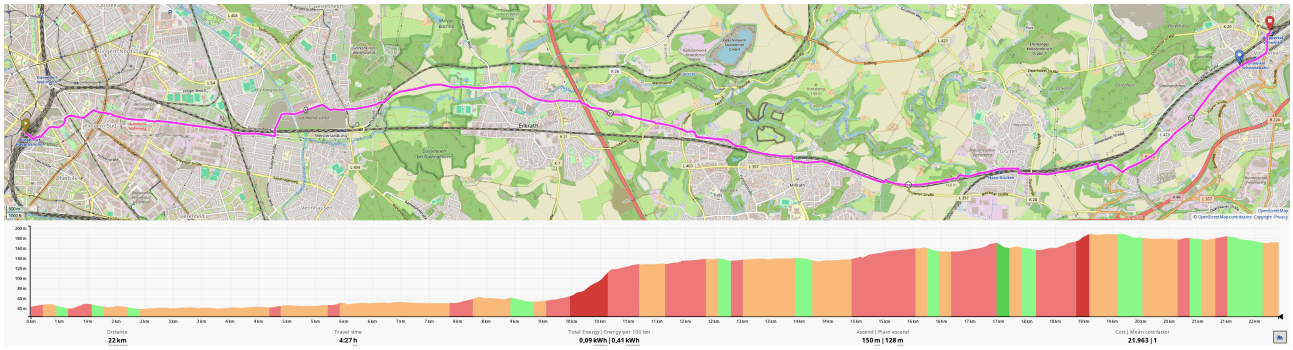


Bild (3): Kürzeste Verbindung mit höchster Steigung 11-12% östlich der BAB 3 im Bereich „Schöne Aussicht“ / „Eulental“. Länge: 22,0 km, 150 Höhenmeter (2. Rang).

© Dieses Dokument ist urheberrechtlich geschützt und darf nur in unveränderter Form, Farbe sowie elektr. Verweisen veröffentlicht werden.

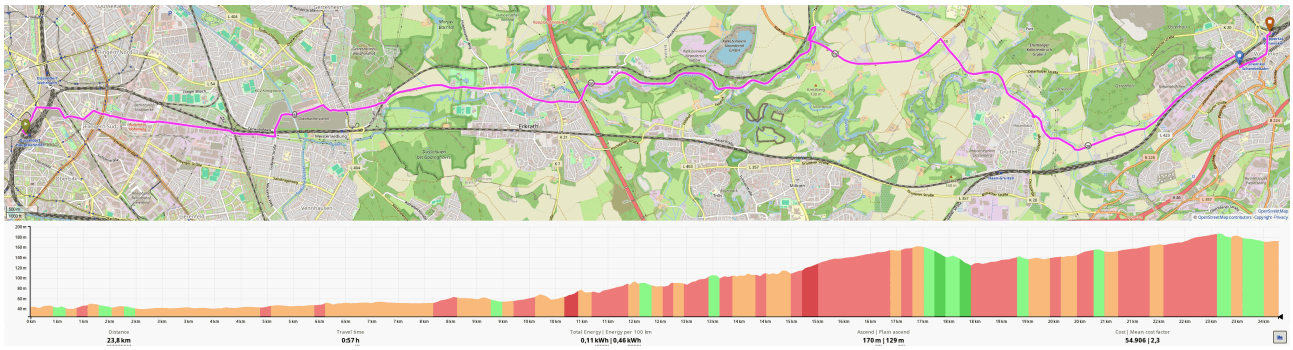


Bild (4): Rennrad, d.h. keine Feld- oder Waldwege, Länge: 23,8 km, 170 Höhenmeter.

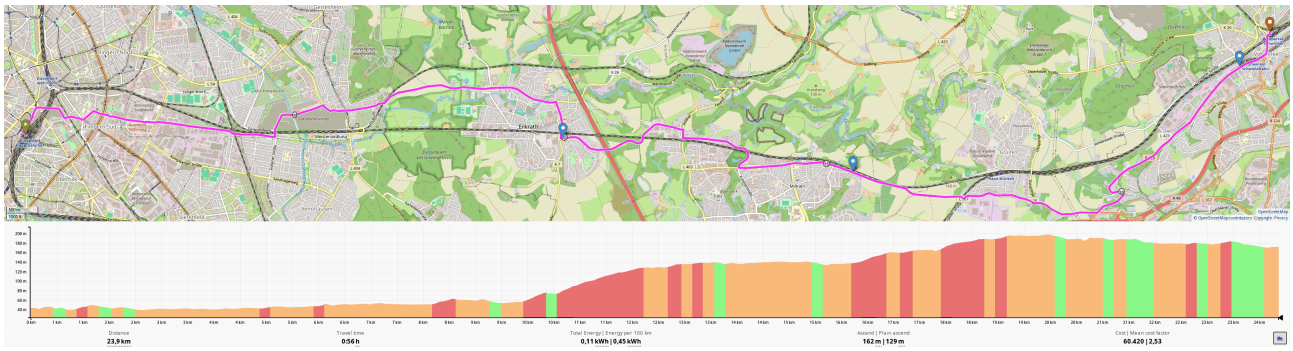


Bild (5): Rennrad, alternativ mit weniger Steigungen. Länge: 23,9 km, 162 Höhenmeter.

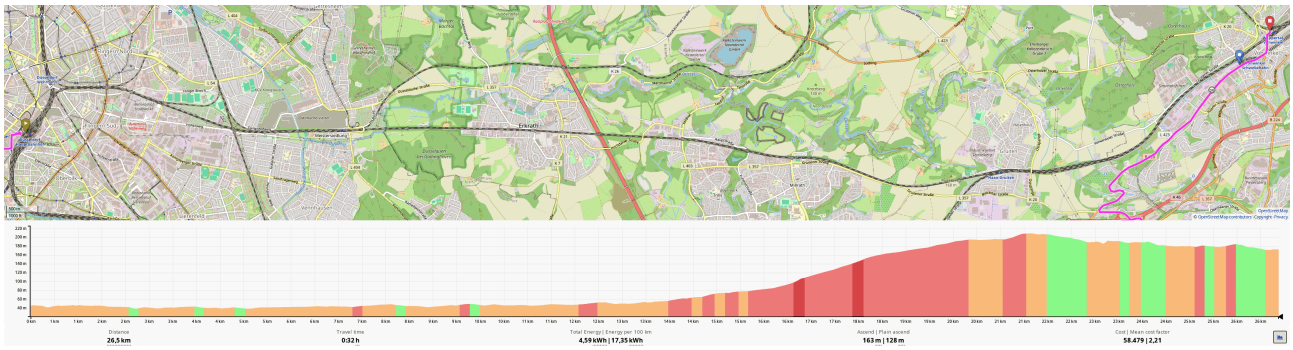


Bild (6): Zum Vergleich: Route per PKW über BAB 46. Länge: 26,5 km, 163 Höhenmeter.

© Dieses Dokument ist urheberrechtlich geschützt und darf nur in unveränderter Form, Farbe sowie elektr. Verweisen veröffentlicht werden.