ProRad Arbeitsgemeinschaft Düren

Eine Bürgerinitiative, 2015 gegründet

Geschäftsstelle: Kämergasse 27, 52349 Düren

prorad-dn.de

Düren, den 13.07.2018

An

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Herrn Arnd Meyer

Landesbetrieb Straßenbau Nordrhein-Westfalen, Herrn Gerhard Decker

Stadt Düren, Radverkehrsplanung, Fahrradbeauftragter, Herrn Uwe Schmitz

Stadt Düren, Mobilitätsmanagement, Herrn Benjamin Raßmanns

Kreis Düren, Fahrradbeauftragter, Herrn Michael Reichert

Betreff: Kreuzungsbereich B56n/B264

Sehr geehrte Herren,

mein Name ist Tanja Malchow und ich wende mich im Auftrag der Arbeitsgemeinschaft ProRad Düren an Sie.

Im Frühjahr dieses Jahres habe ich meinen Urlaub in den neuen Bundesländern verbracht. Ich bin auf dem Wanderweg der deutschen Einheit von Görlitz bis nach Eisenach gegangen und habe dabei viele interessante Gespräche mit den Menschen in Sachsen und Thüringen geführt. Eine Aussage, die ich – unabhängig von dem Thema, um das es in den Gesprächen ging - immer wieder hörte, war: „Das passiert auch nur im Osten“.

Eine Situation, anlässlich derer ich diesen Ausspruch hörte, ist mir besonders in Erinnerung geblieben. Es ging um den Neubau einer Bundesstraße entlang einer Trinkwassertalsperre. Aus Gründen des Trinkwasserschutzes wurde die Bundesstraße auf beiden Seiten mit schulterhohen Mauern eingefasst, damit im Falle eines Unfalles keine Schadstoffe in das Wasser der Talsperre gelangen können (Ölsperre). Den Bau von Radverkehrsanlagen hat man beim Bau der Bundesstraße schlicht vergessen. Die Radfahrer sind nun gezwungen, auf der Fahrbahn zwischen der Mauer und den überholenden Autos zu fahren. Eine Alternativroute gibt es nicht, weil die Bundesstraße durch ein enges Tal führt.

Leider habe ich mir die Kreuzung zwischen der neuen B56n und der B264 (Kölner Landstraße) erst nach meinem Urlaub angesehen. Denn sonst hätte ich der Gastronomin, die die eben zitierte Aussage getroffen hat, auf das Heftigste widersprochen. Radfahrer werden auch im Westen der Bundesrepublik vergessen oder zumindest ihre Bedürfnisse nicht wahrgenommen!

Auch wenn im Bereich der Kreuzung zwischen der B56n und der Kölner Landstraße zahlreiche den Radverkehr betreffende Schilder aufgestellt wurden, entsteht der Eindruck, dass sich niemand

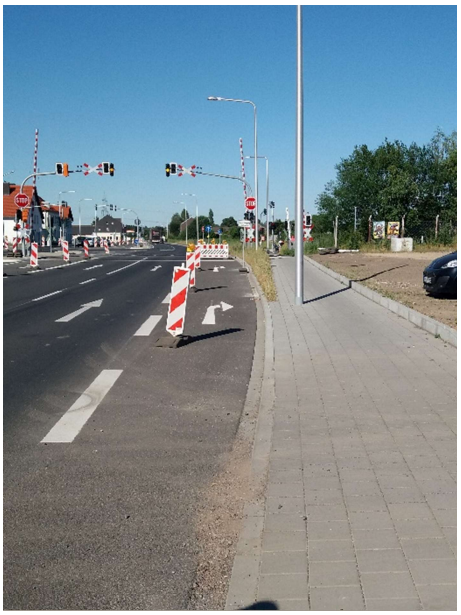
der Verantwortlichen ernsthafte Gedanken über die Radverkehrsführung gemacht hat. Geeignete und den gesetzlichen Vorschriften entsprechende Radverkehrsanlagen fehlen.

Wir von ProRad Düren sind entsetzt, in welch eklatanter Weise hier die Belange des Radverkehrs missachtet bzw. denen des motorisierten Verkehrs untergeordnet werden. Dies passt nicht in ein Bundesland, welches noch vom letzten Verkehrsminister als das „Fahrradland Nr. 1 in Deutschland“ bezeichnet wurde.

Ich möchte das zunächst an einigen Beispielen deutlich machen, indem ich Sie zu einer Reise entlang der B264 über den Kreuzungsbereich mitnehme:

1. Fahrtrichtung stadtauswärts

1.1. Da auf der Kölner Landstraße stadtauswärts keine Radverkehrsanlage vorhanden ist, fährt der Radfahrer (ich verwende der besseren Lesbarkeit halber nur die männliche Form), der in Richtung Merzenich unterwegs ist, auf der Fahrbahn in den Kreuzungsbereich ein. Kurz vor der Kreuzung ist der Bordstein zum straßenbegleitenden Fußweg zwar abgeflacht. Ein Schild, durch das der Radfahrer aufgefordert wird, diesen Weg zu benutzen, ist allerdings nicht vorhanden. Da die Rechtsabbiegespur auf der Fahrbahn zu diesem Zeitpunkt bereits begonnen hat, wäre es für eine Auffahrt auf einen Radweg aber ohnehin zu spät. Der Radfahrer bleibt also zunächst auf der Fahrbahn und ordnet sich auf der Geradeausspur ein.



1.2. Im Kreuzungsbereich angekommen, stellt er verwirrt fest, dass die Ampelanlage zur Überquerung der B56n nicht nur ein Fußgänger-, sondern auch ein Radfahrersymbol darstellt (ohne Bild). Dies ist überflüssig. Einerseits, weil der Radfahrer ja auf der Fahrbahn bleiben musste, andererseits aber auch deshalb, weil auf der stadtauswärts führenden Straßenseite hinter der Kreuzung keine Radverkehrsanlage vorhanden ist. Dort befindet sich lediglich ein sehr schmaler Fußweg, der durch Laternen zusätzlich verengt wird.
Ein Hinweis an dieser Stelle: Dreht man sich an dem Punkt, von dem aus dieses Foto gemacht wurde, nach rechts um, sieht man das Verkehrszeichen 240, das einen Weg kennzeichnet, der die B56n in Richtung Süden ein kurzes Stück linksseitig begleitet. Das Schild ist in Fahrtrichtung Merzenich aber nicht wahrzunehmen. Es ist auch nicht davon auszugehen, dass Radler diesen Weg in Richtung Merzenich benutzen, da sie dann über die Straßen Am Altwerk und An der Tränke ohnehin wieder auf die B264 geleitet werden und somit einen Umweg in Kauf nehmen müssten, der sie an einem zügigen Vorankommen hindert.

1.3. Auf der anderen Straßenseite – also linksseitig der B264 - befindet sich ein Rad-/Fußweg, der durch das Zeichen 240 als solcher gekennzeichnet und somit auch für den stadtauswärts fahrenden Radfahrer benutzungspflichtig ist. Der Radfahrer muss nun also die Straßenseite wechseln, um auf dem linksseitigen Rad-/Fußweg weiterzufahren. Ein schwieriges Unterfangen, egal, ob die Ampel bei der Anfahrt auf den Kreuzungsbereich bereits grün zeigte und der Radfahrer in Fahrt bleibt oder er wegen Rotlicht halten musste, denn er hatte sich ja auf der Geradeausspur eingeordnet. Eine heikle Ausgangslage, um über die Fuß-/Radverkehrsampel auf die linke Straßenseite zu wechseln.

1.4. Auf dem linksseitigen Rad-/Fußweg findet der Radfahrer nun als Erstes diese Situation vor. Auch nach der Entfernung des rot-weißen Warnschildes ist der Platz knapp, da diesen Weg nicht nur stadtauswärts fahrende Radfahrer, sondern auch Fußgänger benutzen und er außerdem für stadteinwärts fahrenden Radfahrer freigegeben ist.

1.5. Im weiteren Verlauf des Weges stellen nicht nur die Laternenmasten, die relativ zentral auf dem Rad-/Fußweg stehen, ein Hindernis dar, sondern auch Haltestellen- und Bahnübergangsschilder, vor dem Chinarestaurant parkende Autos sowie Blumenkübel vor der Tankstelle (alle Fotos wurden Richtung stadteinwärts aufgenommen). Wie schon gesagt, alles zu betrachten vor dem Hintergrund, dass der Weg von Radfahrern und Fußgängern benutzt wird – und zwar jeweils in beide Richtungen!

2. Fahrtrichtung stadteinwärts

2.1. Von Merzenich kommend hat der Radfahrer die Wahl, entweder auf der Straße stadteinwärts zu fahren, oder auf dem Fußweg zu bleiben. (Zur Erinnerung: In Richtung stadtauswärts ist derselbe Weg als Rad-/Fußweg mit dem Zeichen 240 beschildert und somit benutzungspflichtig.) Entscheidet sich der Radfahrer auf dem Fußweg zu bleiben, erwarten ihn dieselben Probleme wie bereits unter 1.5 beschrieben – ein enger Weg mit Gegenverkehr, Fußgängern und diversen Hindernissen. Als positiv kann hier lediglich bewertet werden, dass der Radfahrer frei in seiner Entscheidung ist, entweder die Fahrbahn oder den Fußweg zu benutzen.

2.2. Egal, wie der Radfahrer sich entscheidet – sobald er an die Kreuzung kommt, muss er auf den ersten Blick davon ausgehen, dass hinter der Kreuzung stadteinwärts rechtsseitig keine Radverkehrsanlage vorhanden ist. Nur, wenn er genau hinsieht und sich mehrere Meter nach rechts oder links bewegt (was in der Praxis unrealistisch ist), erblickt er das Zeichen 240, das hinter der Ampelanlage auf der anderen Straßenseite gut versteckt ist). Dunkelheit dürfte die Situation noch verschärfen.

Auf der gegenüberliegenden Straßenseite befindet sich ebenfalls das Verkehrszeichen 240. Letztlich wird dem Radfahrer somit auf beiden Seiten die Benutzung des Radweges vorgeschrieben. Da man naturgemäß aber nur einen Radweg gleichzeitig benutzen kann, kann der Radfahrer die Vorschrift gar nicht einhalten.

2.3. Entdeckt der Radfahrer nun wider Erwarten das hinter der Ampelanlage versteckte Verkehrszeichen 240, überquert er die B56n auf der rechten Seite der B264 und fährt stadteinwärts auf dem als solchem markierten, aber letztlich lediglich als Bürgersteig geeigneten, Rad-/Fußweg weiter. Dort wird er zunächst mit Hindernissen wie Laternenmasten und parkenden Autos konfrontiert.

2.4. Weiter stadteinwärts bekommt der Radfahrer dann den Hinweis, dass die Busspur für ihn zum Befahren freigegeben ist. Eine Spur zum Einfädeln fehlt allerdings.
Da kein Radweg-Ende-Schild vorhanden ist, könnte der Radfahrer auch auf dem Rad-/Fußweg weiterfahren, der aber im weiteren Verlauf noch weniger für den Radverkehr geeignet ist als bisher schon.

2.5. Die zweite Möglichkeit ist, dass der Radfahrer das rechtsseitige Verkehrszeichen 240 nicht entdeckt, dafür aber das gleiche Verkehrszeichen auf der gegenüberliegenden Straßenseite sieht. (Zur Erinnerung: Richtung stadtauswärts ist dieser Weg ein reiner Fußweg). Der stadteinwärts fahrende Radfahrer wird dann also, ohne bemerkt zu haben, dass auf seiner Straßenseite hinter der Kreuzung ebenfalls das Zeichen 240 aufgestellt ist, die Straßenseite wechseln. Das stellt ihn – je nachdem, ob er auf der Straße oder dem Fußweg, der für Radfahrer freigegeben ist, unterwegs ist - vor mehr oder weniger große Probleme (s. auch Punkt 1.3).

2.6. Nachdem sich im weiteren Verlauf des Weges zunächst Laternenmasten in den Weg stellen, endet der linksseitig geführte Rad-/Fußweg dann plötzlich in einer Baustelle. Die Situation wird vermutlich auch nach der Entfernung der Baustelle nicht besser, weil der Radfahrer dann auf dem nicht zum Radfahren geeigneten linksseitigen Fußweg bleiben muss und damit nicht nur Fußgänger gegen sich aufbringt, sondern auch nicht zügig vorwärts kommt. Dass stadtauswärts radelnde Menschen die Straße benutzen dürfen/müssen, macht die Sache noch seltsamer.

Mir ist nicht bekannt, ob die Radverkehrsbeschilderung an der Kreuzung bereits abgeschlossen ist. Allerdings ist leider festzustellen, dass - selbst für den Fall, dass die derzeit mehr als kuriose Beschilderung noch geändert wird – dringend erforderliche bauliche Veränderungen im Nachhinein wahrscheinlich schwierig oder teuer werden. Denn dass die Radverkehrsanlagen im Kreuzungsbereich der B56n und der B264 den Regelungen der Empfehlungen für Radverkehrsanlagen (ERA) und den Verwaltungsvorschriften zur Straßenverkehrsordnung (VwV StVO) entsprechen, darf bezweifelt werden.

Im Kreuzungsbereich sind – wenn überhaupt - nur kombinierte Rad-/Fußwege vorhanden, die bei lediglich 2,10 Metern Breite dann i.d.R. auch noch für beide Richtungen freigegeben sind. Darüber hinaus befinden sich auf diesen Zweirichtungsradwegen Hindernisse, die nur teilweise ohne großen Aufwand beseitigt werden können (Autos, Blumenkübel). Die neuen Straßenlaternen, Verkehrsschilder und den Schaltkasten wird man vermutlich nur mit viel Aufwand und unter Aufwendung erheblicher Kosten an eine passendere Stelle setzen können.

Erschwerend kommt hinzu, dass die relativ ruhige, parallel zur Kölner Landstraße verlaufende Alternativroute, die auf der Girbelsrather Straße vom Friedrich-Ebert-Platz nach Girbelsrath führt (von wo aus man dann auch nach Merzenich gelangen kann), nun von der B56n unterbrochen wird. Radfahrer, die die Kölner Landstraße meiden möchten, werden gezwungen, einen Umweg über den schlecht gestalteten Kreuzungsbereich B264/B56n zu nehmen.
Von Herrn Decker hatte Herr Rob Maris (AG ProRad) auf eine Rückfrage hin bereits erfahren, dass die B56n mit einem Brückenbauwerk über die Merzenicher Straße geführt wird. Auch die Bahnstrecke nach Zülpich wurde mit einem entsprechenden Bauwerk versehen. Warum ist das an der Girbelsrather Straße unterblieben?

Leider zeigt die Art der Umsetzung der Radverkehrsführung im Kreuzungsbereich der beiden Bundesstraßen nicht nur, dass geltende Vorschriften nicht eingehalten wurden, sondern auch, dass die Planer offenbar keinen Blick für die Bedürfnisse der Radfahrer haben, die doch denselben Stellenwert einnehmen sollen wie die des motorisierten Verkehrs.

- Eines davon ist, sicher an´s Ziel zu gelangen.
- Radfahrer, die das Rad nicht nur in ihrer Freizeit, sondern auch für den Weg zur Arbeit nutzen oder um Besorgungen zu machen, möchten zügig vorankommen.
- Viele Radfahrer meiden die großen Straßen und sind gerne auf Nebenstraßen wie der Girbelsrather Straße unterwegs.

Keines dieser Bedürfnisse wurde beim Neubau des Kreuzungsbereichs B264/B56n auch nur im Entferntesten berücksichtigt!

- Sicher ist der Radfahrer bei der Überquerung der Kreuzung aufgrund der Ausführung als Zweirichtungswege, der gemeinsamen Nutzung mit Fußgängern und der vielen Hindernisse nicht – weder subjektiv noch objektiv.
  Die Nutzung der Radwege auf der linken Straßenseite ist innerorts eine häufige Unfallursache. Darauf nimmt auch die ERA unter Punkt 3.5 deutlich Bezug und führt aus, wie Zweirichtungsradwege beschaffen sein müssen, wenn sie denn tatsächlich unvermeidbar sind.
  Und letztlich gebe ich zu bedenken, dass vermutlich niemand sein Kind mit einem guten Gefühl allein über diese Straßenkreuzung schicken würde – egal, ob es 8, 10, 12 oder 14 Jahre alt ist …
- Ein zügiges Vorankommen ist durch die mehrfach erforderlichen Wechsel der Straßenseite nicht möglich. Auch die im gesamten Kreuzungsbereich installierten Anforderungsampeln (besser: „Bettelampeln“), die dem nicht motorisierten Verkehr erst auf Knopfdruck und mit zeitlicher Verzögerung Grün geben, selbst wenn der Kfz-Verkehr bereits grün erhalten hat, sorgen dafür, dass dem Radfahrer die Möglichkeit zu flüssigem Fahren genommen wird.
- Die Nebenstrecke auf der Girbelsrather Straße wurde unterbrochen.

Große und wichtige Anliegen unserer Zeit sind der Schutz des Klimas, die Reduzierung von Feinstaub, weniger Lärm und Verkehr, mehr Gesundheit für die Menschen. Alle diese Ziele lassen sich durch mehr Radverkehr erreichen. Verkehrsplanungen wie die im Kreuzungsbereich der B56n mit der B264 tragen aber nicht dazu bei, dass Menschen auf´s Rad umsteigen und das Auto stehen lassen. Das geht besser!

Wir von der Arbeitsgemeinschaft ProRad Düren fordern, dass Radverkehrsanlagen entsprechend der gesetzlichen Vorschriften so gestaltet werden, dass es dem Radfahrer ermöglicht wird, sicher, ohne gefährliche Hindernisse auf einem gut und eindeutig geführten Weg unterwegs sein zu können ohne dabei mehrfach die Straßenseite wechseln oder an Ampeln zunächst ausdrücklich Grün anfordern zu müssen. Dass diese eigentlich selbstverständlichen Forderungen, für die es auch gesetzliche Vorschriften gibt, offenbar noch nicht einmal bei einem Neubau umgesetzt werden, bei dem „alles möglich“ ist, macht uns fassungslos!

Ich möchte Sie deshalb im Namen von ProRad Düren auffordern, mit uns gemeinsam einen Ortstermin wahrzunehmen und anschließend zu diskutieren, welche Verbesserungen für den Radverkehr im Kreuzungsbereich noch möglich sind.

Mit freundlichen Grüßen
Tanja Malchow

im Auftrag der ProRad Arbeitsgemeinschaft Düren
eine Bürgerinitiative, 2015 gegründet