

Stellungnahme zur Beschlussvorlage 2019-0127 vom 03.06.2019 des Amts für Tiefbau und Grünflächen für die Sitzung des VKB am 18.06.2019

Die o.g. Beschlussvorlage sieht eine Ablehnung des Antrages der AfD-Fraktion zum Umbau und Gestaltung der Fußgänger- und Fahrradwege auf der Aachener Straße vor. Begründet wird das vom Tiefbauamt mit dem Verlust von KFZ-Stellplätzen und Einbußen bei der Leistungsfähigkeit der Aachener Straße.

Positionsbestimmung

ProRad ist der Auffassung, dass die Leistungsfähigkeit von Straßen nicht höher bewertet werden darf als die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer. Diese Auffassung bestätigen auch die Regelungen der StVO und der dazugehörigen Verwaltungsvorschriften, wonach die Verkehrssicherheit aller Verkehrsteilnehmer der Flüssigkeit des Verkehrs vorgeht.

Unabhängig davon steht ProRad auf dem Standpunkt, dass eine hohe Leistungsfähigkeit von Straßen automatisch auch zu viel Verkehr führt und deshalb kontraproduktiv ist, wenn es darum geht, den Radverkehrsanteil maßgeblich zu erhöhen und so für bessere Luft und eine höhere Lebensqualität in unserer Stadt zu sorgen. Umso mehr gilt das dann, wenn Straßen mit hoher Leistungsfähigkeit über unzureichende Radverkehrsanlagen verfügen, wie es bei der Aachener Straße zurzeit der Fall ist. Die dort derzeit vorzufindende Situation „lockt“ niemanden aufs Rad und ist zudem gefährlich.

Wenn es dem Tiefbauamt und dem VKB also wichtig ist, die Leistungsfähigkeit der Aachener Straße nicht einzuschränken, bleibt zur Herstellung der Verkehrssicherheit aus Sicht von ProRad nur die Möglichkeit, moderne Radverkehrsanlagen zu Lasten der Anzahl der Kfz-Stellplätze einzurichten. Ohne eine Umverteilung des verfügbaren Platzes zu Gunsten des Radverkehrs ist keine Verbesserung der Verkehrssicherheit zu erreichen.

Ruhender Verkehr

ProRad fragt sich allerdings, ob die Entfernung von Parkplätzen an der Aachener Straße überhaupt zu nennenswerten Einschränkungen beim Parken führen würde. Parken ist zurzeit nur zwischen den Kreuzungen mit dem Rurdammweg und der Rurstraße/Elberfelder Straße möglich. Es stehen insgesamt rund 40 Parkplätze zur Verfügung, von denen ca. 30 Anwohnerparkplätze sind. Die Anwohnerparkplätze vor den Häusern Nr. 48 – 56 führen allerdings zu einer so starken Einengung des Gehweges, dass dort für Menschen mit Rollator, Kinderwagen, Rollstuhl o. ä. kein Durchkommen ist und müssten aus unserer Sicht ohnehin entfernt werden. In diesem Straßenbereich sind zurzeit ca. 8 Parkplätze vorhanden. Zieht man diese ab, geht es letztlich nur um rund 32 Parkplätze an der Aachener Straße, deren Wegfall doch durch den Parkplatz zwischen Aachener Straße und Annakirmesplatz zu kompensieren sein sollte.

Antrag, Beschlussvorlage und Handlungsbedarf

Der Beschlussvorschlag der AfD-Fraktion sieht vor, die Fußgängerwege auf der Aachener Straße so zu gestalten und umzubauen, dass die Fahrradwege auf den Fußweg integriert und durch den Bordstein geschützt werden. Auch wenn dieser Vorschlag etwas „ungelenk“ daherkommt, wird klar, was gemeint ist: Auf der Aachener Straße sollen bauliche Radwege geschaffen werden, die die derzeit vorhandenen Schutzstreifen ersetzen.

Die Beschlussvorlage des Tiefbauamtes stellt die Möglichkeiten, die zur Umsetzung des Vorschlages der AfD-Fraktion zur Verfügung stehen, einander gegenüber und kommt zu dem Ergebnis, dass die Umsetzung keiner der in Frage kommenden Maßnahmen ohne Einschränkungen des Kfz-Verkehrs

möglich ist. Das sieht ProRad genauso - ist aber der Auffassung, dass das nicht dazu führen darf, dass auf den Bau moderner Radverkehrsanlagen auf der Aachener Straße verzichtet wird.

Auch wenn die Ursache des Unfalles, bei dem am 21.03.2019 ein Radfahrer ums Leben gekommen ist, offensichtlich nicht abschließend geklärt zu sein scheint, ist die derzeitige Situation auf der Aachener Straße für Radfahrer nicht nur sehr unangenehm, sondern auch gefährlich. Die Überbreite der Straße sorgt dafür, dass KFZ nebeneinander fahren, auch wenn dafür eigentlich kein Platz ist, dass sie Radfahrern dabei sehr nah kommen und in der Regel nicht den beim Überholen vorgeschriebenen Mindestabstand von 1,50 Metern einhalten. Auch unabhängig von dem tragischen Unfall besteht deshalb dringend Handlungsbedarf!

Alternativroute Goethestraße

Die vom Tiefbauamt favorisierte Alternativroute aus dem Stadtzentrum Richtung Südwesten über die Goethestraße ist - zumindest in der jetzigen Form - aus Sicht von ProRad nicht geeignet, die schnelle Verbindung über die Aachener Straße zu ersetzen. Der Belag der Goethestraße ist in einem schlechten Zustand und für Radfahrer nicht gut zu befahren. Beim Erreichen der Rurstraße muss man sich entscheiden, ob man seinen Weg Richtung Tivolistraße, Aachener Straße oder Richtung Rurdammweg fortsetzt.

Vom Rurdamm aus kommt man wegen fehlender Einbindung nicht auf die Tivolistraße, sondern müsste dort am Bahnübergang absteigen. Richtung Aachener Straße kann man zwar fahren – aber attraktiv ist das auch nicht. Heute hat man dort regelmäßig mit Brennesseln oder Hundeleinen zu tun. Stadteinwärts von der Aachener Straße Richtung Rurdammweg muss man auch am Bahnübergang absteigen und die Fußgängerampel nutzen.

Die vielen Abbiegevorgänge auf dieser Route sorgen nicht für ein zügiges Vorankommen, das aber nicht nur Autofahrern, sondern auch Radfahrern wichtig ist. Und letztlich landet der Radfahrer dann doch wieder auf einer stark befahrenen Straße (Tivolistraße oder Aachener Straße) oder „holpert“ auf miserablen Untergrund über den Rurdammweg Richtung Bismarck- oder Johannesbrücke.

Auch unabhängig davon ist ProRad allerdings der Meinung, dass eine Alternativroute dringend notwendige Verbesserungen der Radinfrastruktur an der Aachener Straße zwar ergänzen, aber nicht ersetzen kann. Je nachdem, wie es Start und Ziel der Fahrt sinnvoll machen, möchten Radfahrer – ebenso wie Autofahrer – ihre Strecke frei wählen dürfen.

Forderungen von ProRad und Abgleich mit dem Klimaschutz-Teilkonzept Mobilität

ProRad fordert den VKB dringend auf, der Beschlussvorlage des Tiefbauamtes nicht vorschnell zu folgen, sondern die Möglichkeiten zur Einrichtung baulich getrennter, moderner, den aktuellen Anforderungen entsprechenden Radverkehrsanlagen im Interesse der Verkehrssicherheit mit der gebotenen Sorgfalt zu prüfen. Es ist nicht nur denkbar, sondern geboten, zur Herstellung der Verkehrssicherheit Einschränkungen der Leistungsfähigkeit der Aachener Straße oder den Verlust von KFZ-Stellplätzen in Kauf zu nehmen.

Wenn eine Entscheidung für moderne Radverkehrsanlagen getroffen wird, dient das nicht nur der Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer. ProRad ist überzeugt, dass der Radverkehrsanteil in Düren nur dann nennenswert ansteigen wird, wenn anerkannt wird, dass die derzeit vorhandenen Radverkehrsanlagen nicht geeignet sind, mehr Menschen aufs Fahrrad zu bringen. Nur wenn die Menschen eine attraktive Radinfrastruktur vorfinden, bei der sie sicher und auch schnell vorankommen können, wird sie das zu einem Umstieg aufs Rad veranlassen. In diesem Zusammenhang empfehlen wir auch einen Blick ins einstimmig beschlossene Klimaschutz-Teilkonzept Mobilität:

- Dort wird ausdrücklich die Reduzierung der Fläche für ruhenden und fahrenden Autoverkehr aufgeführt. Bisher wurde davon noch nichts umgesetzt.
- Es wurde festgehalten, dass die Radfahrstreifen und Schutzstreifen (die in Düren aufgrund der Breitstrichmarkierung teils noch als Mehrzweckstreifen zu werten sind) lediglich im Bereich der in der ERA vorgesehenen Mindestmaße oder sogar darunter liegen. Es wird festgestellt, dass diese Markierungen insbesondere an den Hauptverkehrsstraßen mit den entsprechend hohen Verkehrsmengen und einer sehr hohen Verkehrsdichte von den Radfahrenden subjektiv negativ wahrgenommen werden. Man kommt zu dem Ergebnis, dass ein solches negatives Empfinden der entscheidende Grund sein kann, warum viele Menschen in Düren die Fahrradnutzung nicht „wagen“ und der angesprochene Effekt u.a. noch dadurch verstärkt werden kann, dass in Düren häufig illegal auf Schutzstreifen gehalten und geparkt wird. An stark befahrenen Straßen sei dies für unsichere Radfahrer ein echtes Problem, für alle anderen ein Stress- und „Nerv“-faktor.
- Als Vision wurde formuliert, dass bei einer entsprechenden Abnahme der Pkw-Verkehrsmengen formuliert werden könnte, dass alle zweiten Fahrstreifen zu einer Umweltspur umfunktioniert werden. Es gibt auch einen präzisen Vorschlag für eine entsprechende Formulierung: „Überall wo die befahrbare Breite mehr als eine Kernfahrbahnbreite beträgt, wird der zusätzliche Raum in eine Radverkehrsanlage umgewidmet. Erreicht der zusätzliche Raum die für eine Umweltspur erforderliche Breite, so wird diese eingerichtet.“
Auch wenn bis jetzt noch keine Abnahme der Pkw-Verkehrsmengen festzustellen ist: Warum Visionen nicht auch einfach mal umsetzen? Vielleicht stellt man plötzlich tatsächlich fest, dass eine gute Radinfrastruktur zu mehr Radverkehr – und damit zu weniger Pkw-Verkehr - führt. Ohne den Mut, eine Vision auszuprobieren, wird die Frage, was zuerst da war (Huhn? Ei?) wahrscheinlich nie beantwortet werden können.

Egal, für welche der zur Verfügung stehenden Maßnahmen - (geschützte) Radfahrstreifen auf der Fahrbahn oder bauliche Radwege in der Nebenanlage - sich die Verantwortlichen im VKB entscheiden:

ProRad steht sehr gerne als Gesprächspartner zur Verfügung, wenn es darum geht, zu überlegen wie die Maßnahmen am besten umzusetzen sind.

Arbeitsgemeinschaft ProRad Düren, 13.06.2019