

Fehlplanung eines Tunnels unter der B56n

– Pressemitteilung zum Arnoldsweilerweg –

Die B56n erweist sich aus Radfahrersicht immer mehr als Fehlplanung aus längst vergangenen Zeiten. Wir erinnern daran, dass bezüglich der Kreuzung mit der Kölner Landstraße und der unterbrochenen Radroute zwischen Girbelsrath und Düren bereits im Sommer 2018 deutliche Kritik seitens ProRad geübt wurde.

Momentan steht ein neuer Tunnel unter der B56n für Fußgänger und Radfahrer im Fokus, ganz besonders, weil dieser viel zu schmal und unübersichtlich geplant ist.

Nach den ersten Kontakten zu Straßen NRW im letzten Sommer kam es diese Woche zu einem weiteren Treffen am Arnoldsweilerweg bezüglich der Radroute zwischen Arnoldsweiler und dem Dürener Zentrum. Der Arnoldsweilerweg wird zukünftig auf beiden Seiten der neuen Straße zur Sackgasse und es gibt nur noch einen Tunnel für Fußgänger und Radfahrer.

„Erst jetzt wurde uns bekannt, dass der Tunnel laut Planunterlagen in beiden Richtungen für Fußgänger und Radfahrer gemeinsam genutzt und inklusive Puffer zur Wand nur 3,10 Meter breit werden wird. Die Zufahrten werden sogar noch enger, nur 2,50 Meter sind dort vorgesehen“, so Rob Maris von ProRad.

„Vor Ort haben wir deutlich Widerspruch angemeldet, aber es hieß, es seien keine Änderungen mehr möglich, weil der Auftrag bereits vergeben sei“.

Andererseits wurde mitgeteilt, dass sich die Fertigstellung nun nochmal verzögere, von Ende 2020 nach 2021.

Tanja Malchow dazu: „ProRad kann sich nicht vorstellen, dass die absolute Fehlplanung in diesem längeren Zeitraum nicht mehr geändert werden kann. Es geht immerhin um einen Zustand, der für Jahrzehnte Bestand haben wird“.

Die Fakten:

Für Radfahrende ist der Tunnel in dieser Form aus folgenden Gründen absolut inakzeptabel:

- ◆ Die Breite ist völlig unzureichend. Gerade wegen der Erwartung, dass einfahrende Radfahrer aufgrund des Gefälles in den Zufahrten beschleunigen werden, ist ein separater Fußweg unabdingbar!
- ◆ Die Breite der B56n in diesem Bereich lässt darauf schließen, dass die Planer die Verkehrsentwicklung in den kommenden Jahrzehnten mitberücksichtigt haben. Derlei Überlegungen haben analog für den Radverkehr überhaupt nicht stattgefunden! Was ist, wenn in den nächsten Jahren von Arnoldsweiler in die Innenstadt deutlich mehr Radverkehr entsteht - was ja schon heute abzusehen ist?
- ◆ Die Zufahrten des Tunnels sind jeweils als Bogen ausgelegt, so dass Zusammenstöße dadurch noch wahrscheinlicher werden.
- ◆ Der Aspekt der sozialen Unsicherheit eines so engen Tunnels ist nicht zu vernachlässigen.

Rob Maris schlussfolgert: „Nichts ist unmöglich. Wenn alle Beteiligten die Probleme anerkennen, könnten einvernehmlich sicher noch kurzfristige Korrekturen möglich sein. Klar, das kostet etwas Geld - ist aber allemal besser, als sehenden Auges etwas Falsches zu bauen“.

Weitere Punkte

ProRad wird auch das Gespräch mit der Stadt suchen, damit weitere Bedingungen für eine sichere Radroute von und nach Arnoldsweiler erfüllt werden. In erster Linie sind das die überquerungsfreie Führung des Zweirichtungsradwegs aus Arnoldsweiler her in die neue Sackgasse und die Überquerung der demnächst ruhigeren Schoellerstraße. Es geht da nicht nur um Sicherheit, sondern auch um eine intuitive Führung.

An Letzterem hapert es hier sehr deutlich. Ferner haben wir im Blick, dass die Arnoldsweilerstraße - auch Zubringer für Menschen aus Grüngürtel und Merzenich - zu den Schulen und zur Südseite des Bahnhofes im Rahmen der Einzelplanungen des Masterplanes wirklich radfreundlich gestaltet wird. Wir können es nicht oft genug wiederholen: Radfahrende wollen eine einladende Infrastruktur, auf der sie sich auch sicher *fühlen*.

Und in Arnoldsweiler selbst wollen wir erreichen, dass der bestehende Zweirichtungsradweg gründlich erneuert wird. Zum größten Teil ist die Breite dort ausreichend; an einigen Abschnitten müsste noch optimiert werden.

Das Ziel von sicheren Radradialverbindungen zwischen den umliegenden Orten und Düren ist für ProRad ein vordringliches Ziel. Da darf es keine ernststen Problemstellen geben, weil die Annahme einer Route stark von solchen Faktoren abhängig ist. Auch daher ist eine Lösung der Tunnelfrage ein absolutes, unabdingbares Muss.

Arbeitsgemeinschaft ProRad Düren, 20. Juni 2019

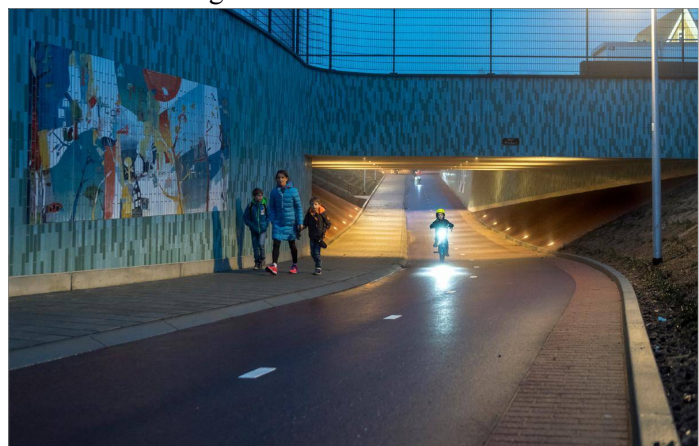


Auf der Folgeseite gibt es eine vertiefende Information. Sollten Bilder von vorbildhaften Tunneln in einer Veröffentlichung verwendet werden, so können wir nach telefonischer Rücksprache ggf. behilflich sein.

Exkurs: Lernen von anderen

ProRad hat im Internet nach Radtunnellösungen in den Niederlanden gesucht, in der Annahme, dass man dort einen Erfahrungsvorsprung hat. Wir fanden ein Dokument einer Stadt in der Nähe von Eindhoven, der von den Tunnellösungen der Stadt Zwolle lernen wollte. In diesem Dokument finden sich einleuchtende Gestaltungsaspekte für eine sichere Tunnelgestaltung. Dieses Lernen wollen zeichnet eine gute Grundhaltung aus. In „Vorzeigeland“ NRW (so der Tenor einiger Verkehrsminister im Laufe der Zeit) scheint es eher so zu sein, dass man gar nicht über die Grenze blickt. Die Stadt Zwolle hat eine langjährige Erfahrung mit Rad- und Fußverkehrsunterführungen. Man weiß inzwischen sehr genau, wie solche Tunneln gestaltet werden sollten - und wie nicht. Zum Beispiel einen simplen rechteckigen Tunnelquerschnitt. Genau diese Form soll nun zur Anwendung kommen. Punktweise:

- ◆ Die Wände sollen so gestaltet sein, dass der Tunnelbereich sich nach oben weitet. Das begegnet dem Problem eines Engegefühls bei rechteckigem Tunnelquerschnitt.
- ◆ Der Tunnel soll möglichst gerade sein, so dass man von der Einfahrt jeweils das andere Ende sehen kann. Das fördert zum einen die soziale Sicherheit, weil jeder bei der Einfahrt bereits erkennen kann, ob sich etwa verdächtige Personen im Tunnel aufhalten. Zum anderen entfällt die Unfallgefahr in Kurven, gerade auch, wenn die Fahrgeschwindigkeit eher hoch sein wird.
- ◆ Optisch verkürzen, indem Tageslicht von der oberliegenden Straße in den Tunnel fallen kann, und zwar vom üblichen Trennbereich zwischen beiden Fahrtrichtungen.
- ◆ Ein Fußweg muss separat vorhanden sein.
- ◆ Gute und robuste Beleuchtung, die ins Design des Bauwerks integriert ist. Letzteres spielt eine sehr wichtige Rolle bei der Attraktivität und dem Sicherheitsgefühl in einem Tunnel! In diesem Zusammenhang drückt ProRad sein Unverständnis darüber aus, dass Beleuchtung grundsätzlich Stadtangelegenheit ist, auch bei einem Projekt des Bundes. Diese Sachlage führt allzu leicht zu mangelhaften und damit inakzeptablen Lösungen.
- ◆ Schließlich wird eine etwas gewölbte Decke empfohlen (siehe erstes Bild).



Bildrechte: Gemeinde Oss (2x), ProRail

Wir haben viele Beispielfotos von Tunneln gesehen. Fast alle neueren Tunnel verfügen über schräge Seitenwände, getrennte Fuß- und Radwege, attraktive Beleuchtung und manchmal auch eine gewölbte Decke.

(der Exkurs wurde am 1.7.2019 leicht überarbeitet)