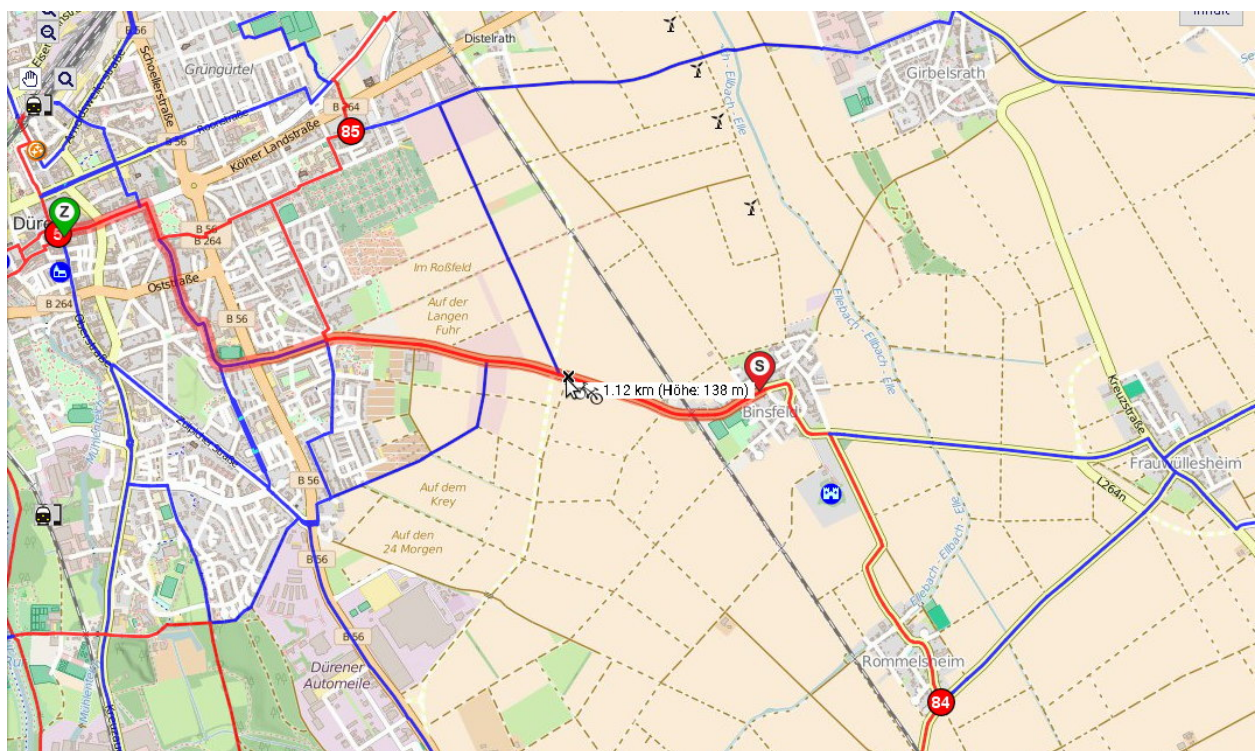


Düren-Binsfeld

Als Einstieg soll hier zuerst ein Screenshot vom NRW-Radroutenplaner gezeigt werden. Es ist eine Route von Binsfeld ins Dürener Zentrum eingetragen. Wie man sehen kann führt die Route einfach über eine Straße, die für viele Radfahrer zumutbar ist, weil nicht besonders verkehrsstark. Zudem gibt es kaum Alternativrouten, und die sind zudem länger. Allerdings wird hier ziemlich schnell gefahren.

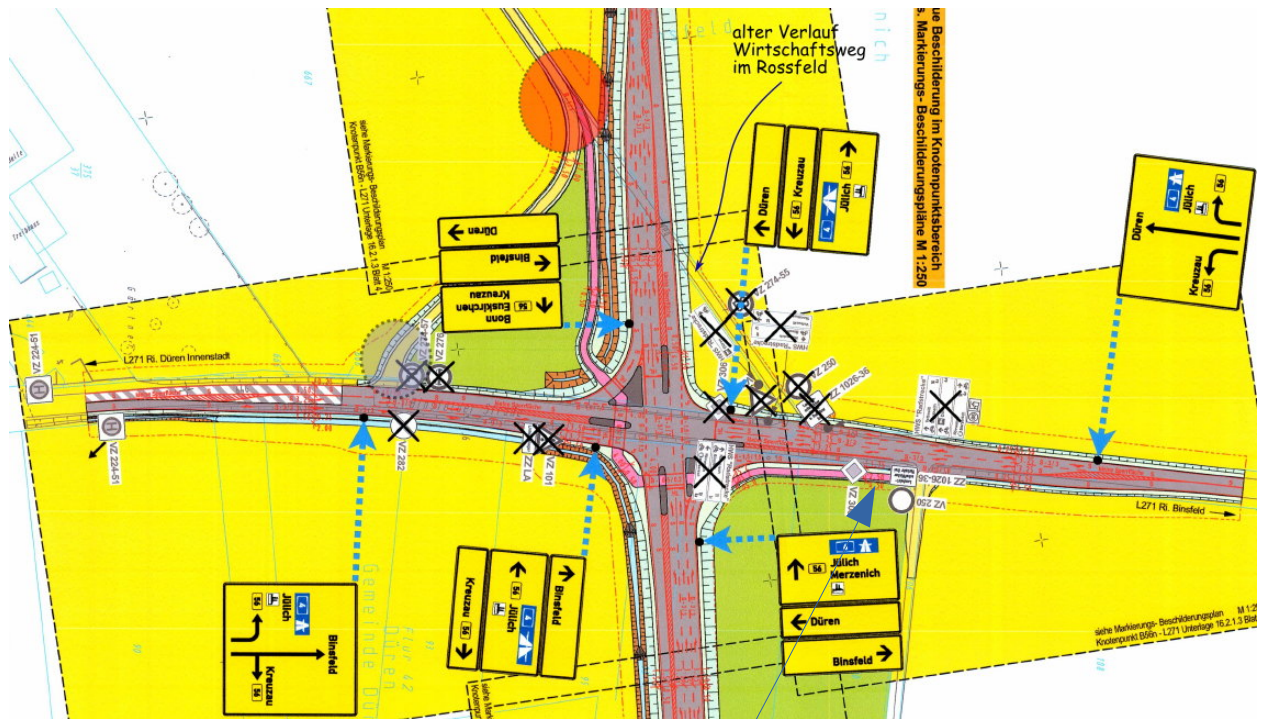
Es ist übrigens ersichtlich, dass Frauwüllesheimer Radfahrende auch durch Binsheim fahren würden, und zudem, dass Frauwüllesheim nur unwesentlich weiter entfernt vom Dürener Zentrum ist als Girbelsrath.

Alle Einwohner dieser drei Orte östlich von Düren sind als Radfahrer deutlich benachteiligt. Und Eschweiler über Feld sowie Nörvenich kann man auch dazu rechnen. Eine von der Stadt nunmehr geplante Zwischenlösung (im Rossfeld) reicht nicht aus, weil dieser die Bedingung der meisten Alltagsradler „schnell von A nach B“ nicht erfüllt.



Dort, wo das Fahrradsymbol in dieser Karte (bei dem die B56n zum Stichtag 1.12.2019 noch nicht drin ist) platziert ist, kreuzt die B56n die angegebene Route. Die blaue Strecke, die von dort nach Norden führt ist der Landwirtschaftsweg *im Rossfeld* (dieser wird gleich wieder angesprochen).

Die neue Kreuzung mit der B56n erweist sich als für Radfahrer schlecht umgesetzt. Schauen wir uns den betreffenden Planabschnitt an (nächste Seite), und vergegenwärtigen uns dabei, dass die Straße zwischen Düren und Binsfeld ohne Radwege ausgestattet ist/war.



Der alte Verlauf des Wirtschaftsweges ist von oben mit kurvigem Pfeil und Kommentartext angedeutet. Oben, im rotorangenen Kreis biegt dieser Wirtschaftsweg nun ab, und endet dort, wo der kleinere graue Kreis eingezeichnet ist. Landwirtschaftsfahrzeuge werden von hier die B56n überqueren können, wenn sie zur anderen Seite fahren müssen. Dass die Einmündung des Wirtschaftsweges etwas von der Kreuzung entfernt konzipiert ist, ist gegen diesen Hintergrund verständlich.

Nun stellen wir uns vor, wie ein Radfahrer von Binsfeld kommend (rechts) nach Düren will. Er hat die Wahl, weil es in Richtung Düren keine Radwegebenutzungspflicht gibt. Aber Kinder und ältere Radfahrer würden sicher lieber in der Nebenanlage über die Kreuzung fahren, zumal die Abbiegespuren nicht förderlich sind für das Sicherheitsgefühl.

Nun werden die Radfahrer gebeten, vor der Kreuzung die Straße zu überqueren und dann an der linken Seite auf dem Radweg weiter zu radeln (rosa eingefärbt). Das ist ziemlich seltsam konzipiert. Es fehlt an der rechten Straßenseite der Hinweis, dass man nach links zum Radweg queren kann.

Das Problem, das dann auftaucht: Die Überquerung der B56n geht mit drei Bettelampeln einher, zwei davon sind „gekoppelt“, so dass man zwei mal drücken muss (und warten). Sobald man aber die Straße nach Düren überquert, gibt es wieder drei Bettelampeln, zwei davon gekoppelt und automatisch Grün mit der Hauptrichtung, und die letzte, die man wieder drücken muss. Das alles ist in Widerspruch mit modernen Erkenntnissen, wie man der Radverkehrsanteil ansteigen lassen kann.

Schließlich wird man bis zum rotorangenen Kreis geführt. Erst dann kann man seine Route über den abgelenkten Teil des Wirtschaftsweges fortführen. Oder aber 270° nach links, dem Wirtschaftsweg folgen, wenn man auf die Straße nach Düren weiterfahren will. Diese Zick-Zack-Kurve aber ist ein schlechter Witz! Warum ist die Verknüpfungsstelle des Radwegabschnittes mit dem Wirtschaftsweg so weit weg? Offensichtlich gehen die Planer davon aus, dass Radfahrer von der Tendenz her eine neue Route über *im Rossfeld* nach Düren fahren würden. Dann aber haben die Planer offensichtlich noch nie davon gehört, dass nicht nur Autofahrer schnell von A nach B wollen, sondern auch die Alltagsradfahrer. Ist man weiterhin im touristischen bzw. Freizeitdenken verhaftet? Die Beschilderung von Fahrradrouten und das Knotenpunktsystem lassen darauf schließen.

Das Fazit: Man hat viel Geld aufgewendet für ein Stück extra Radinfrastruktur bei einer Kreuzung, aber nur als reine Insellösung. Damit bekommt man nicht mehr Radfahrer auf dieser Radialroute nach Düren. Obendrein ist es schlecht, weil der Radfahrer zu oft vor einer Ampel steht.

Zugegebenermaßen: Für Radfahrer von Düren nach Binsfeld sieht die Lage viel einfacher aus. Einfach bis zur Kreuzung auf die Straße weiterfahren (oder nur die Nebenanlage über die B56n „erfahren“. Aber entscheidend ist: Umgekehrt geht es umständlich und zudem nicht intuitiv!

Wie würde die Lösung für Radfahrer aussehen, wenn die Planer sich richtig Gedanken darum gemacht hätten, insbesondere unter Berücksichtigung der Tatsache, dass auf der B56n keinerlei Radverkehr vorgesehen ist? Richtig: Eine Brücke für Rad- und Fußverkehr über der B56n oder eine Unterführung (abgesenkt, oder die B56n vor Ort angehoben - das ist erst mal zweitrangig).

Nur unter diesen Bedingungen ist es überhaupt realistisch, daran zu denken, dass es dort auch Schülerverkehr gibt. Voraussetzung allerdings ist, dass die ganze Strecke sicher ist.

Bürgerradweg

Inzwischen ist bekannt, dass die Gemeinde Nörvenich¹ einen Bürgerradweg just nördlich der L271 plant. Soweit uns bekannt ist, bedeutet Bürgerradweg, dass Bürger mitfinanzieren. Und das in Zeiten eines allgemeinen Bekenntnisses zur Radverkehrsförderung.

Hier stellt sich die Frage, ob der Radweg nördlich überhaupt sinnvoll ist, angesichts der Tatsache, dass die Radverkehrsampel sich an der „verkehrten“ Seite der Kreuzung befindet. Immerhin erlaubt dieser Radweg die Anbindung an die von der Stadt Düren geplante neue Radverkehrsrouten im Rossfeld.

Viel sinnvoller wäre es, wenn ein neuer Radweg über die volle Länge der L271 entlang geführt würde, mit Brücke oder Unterführung, weil es so die kürzeste Strecke für Altagsradler darstellen würde, die ihr Ziel südlich von der Dürener Innenstadt haben (Schulen, Arbeitgeber).

Dazu kommt - wie bereits erwähnt - dass die Autos ziemlich schnell fahren. Der Graben an der Nordseite der L271 müsste zugeschüttet werden, so dass Platz ist für einen Zweirichtungsradweg, der auf dem Zweirichtungsradweg mit Fußweg im Stadtbereich anschließt.

ProRad, 1.12.2019

1 Hier stand bis September 2021 "Vettweiss" - das ist falsch