

Eine radfeindliche Ortsumgehung

– Eine Inventarisierung aller Querverbindungen: ein *Musterbeispiel* –

Die Dürener B56n legt dem Radverkehr im wahrsten Wortsinn Hindernisse in den Weg. Die bei der Umgehungsstraße begangenen Fehlplanungen dürfen sich *nirgendwo* wiederholen, denn...

Bereits 2012 hatte der Bund im Nationalen Radverkehrsplan einen Radverkehrsanteil für 2020 von im Schnitt 15 Prozent anvisiert. Davon sind wir weit entfernt.

Die Planung hätte deshalb nach Ende des Planfeststellungsverfahrens der B56n in 2010 in jedem Fall korrigiert werden müssen, um zumindest einen **Rückgang des Radverkehrsanteiles** auszuschließen.

+ **beidseitige Sackgasse zur B56n**
Durchgang frei für Radfahrer
- zu **schmäler, kurviger Tunnel** unter B56n

- **bisher ohne Überquerung**
- **Ampelkreuzung**

+ **Etwas bessere Radwegführung**
- **teilw. Graben direkt daneben**

- **bisher ohne Überquerung**
- **schlechte (!) Ampelkreuzung**

5 - **komplett unterbrochen!**

5a **Brücke über Bahnlinie**
+ **Bahnüberquerung neu**
- **Umwegstrecke**

- **bisher ohne Überquerung**
- **mangelhafte Ampelkreuzung**

Die Kölner Landstraße kann nur unter großem Aufwand fahrradfreundlich umgebaut werden

Kein Radweg entlang L271!

B56n
Bisher keine Radroute, weil ab hier stadtauswärts kein Asphalt

Hier ist eine neue Brücke für Landwirtschaftlicher Verkehr. Eine Asphaltierung bis Bubenheim bietet sich an - hervorragende Radiale zur Innenstadt.

Sichere Route für Kinder zum Spielplatz

Bubenheimer Spielplatz

Anlass für die Erstellung dieses Dokumentes ist der rot markierte Ort, der die violetten Routen bündelt.



Die B56n-Schneise - Auswirkung auf den Radverkehr

Die in den nachstehenden Abschnitten behandelten Punkte sind entsprechend der Angaben in der Grafik nummeriert. Wir haben versucht, die Details so zu beschreiben, dass auch ortsunkundigen Menschen eine Einschätzung der katastrophalen Auswirkungen der Ortsumgebung auf den Radverkehr möglich ist. Bei allen Detailbeschreibungen wird auf die Karte/Grafik auf der Titelseite Bezug genommen.

Allgemeines

In der Stadt Düren mit den umliegenden Ortsteilen (rd. 91.000 Einwohner) gibt es lt. Pendlerstatistik NRW fast 24.000 sogenannte Binnenpendler. So entsteht ein großes Potenzial zur Verringerung des motorisierten Verkehrs. Zudem bewegt das neu erwachte Klimabewusstsein inzwischen viele Menschen zu einem Umdenken – auch in Bezug auf die Mobilität. Zusammen mit den auf der Titelseite genannten Punkten wird klar, dass Bereits bestehende Planungen, die sich als nachteilig für den Radverkehr erweisen, überarbeitet werden sollen, bevor neue Verkehrssituationen für Jahrzehnte zementiert werden.

Eine signifikante Steigerung des Radverkehrsanteiles würde den Parkdruck in der Stadt deutlich verringern. Wenn die Radverkehrssituation im direkten Stadtbereich verbessert wird ist auch eine Reduzierung der Anzahl von Kfz pro Haushalt möglich – ein weiteres erstrebenswertes Ziel, weil Innenstadtanwohner mit weniger Autos ebenfalls zur Verringerung des Parkdrucks beitragen.

Die Stadt Düren ist ein Mittelzentrum; die eher moderate Taktdichte des Busverkehrs macht das Fahrrad zusätzlich attraktiv - auch abgesehen vom Zeitverlust bei Fußwegen zu Bushaltestellen.

Bevor die Örtlichkeiten bzw. Radialverbindungen näher erläutert werden, muss klargestellt werden, dass alle „3 Schulen“ in der großen Grafik weiterbildende Schulen sind, die also auch von Schülerinnen und Schülern von umliegenden Orten gerade jenseits der B56n besucht werden. Sichere und schnelle Radrouten sind unabdingbar.

Aufgrund der zunehmenden Popularität von E-Bikes und Pedelecs sind Entfernungen von 10 km und mehr für Pendler übrigens auch realistisch geworden. Deshalb zeigen Pfeile die Entfernungen zu Buir und Nörvenich an.

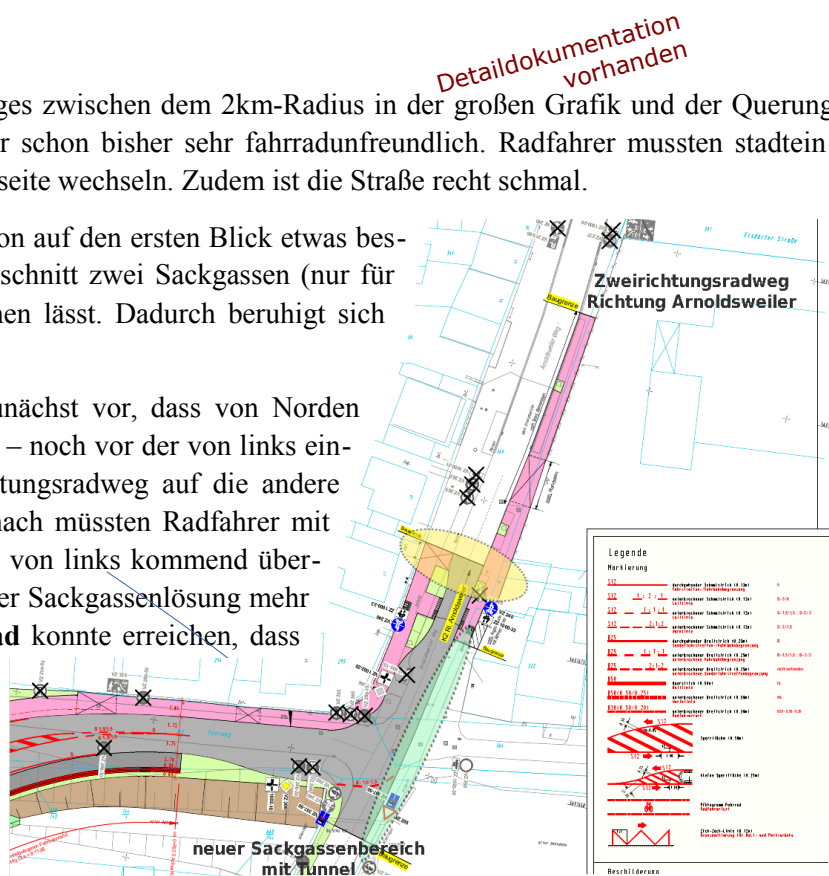
1. Arnoldsweilerweg

Der Bereich des Arnoldsweilerweges zwischen dem 2km-Radius in der großen Grafik und der Querung der Bahnstrecke Köln-Aachen war schon bisher sehr fahrradunfreundlich. Radfahrer mussten stadteinwärts fahrend zweimal die Straßenseite wechseln. Zudem ist die Straße recht schmal.

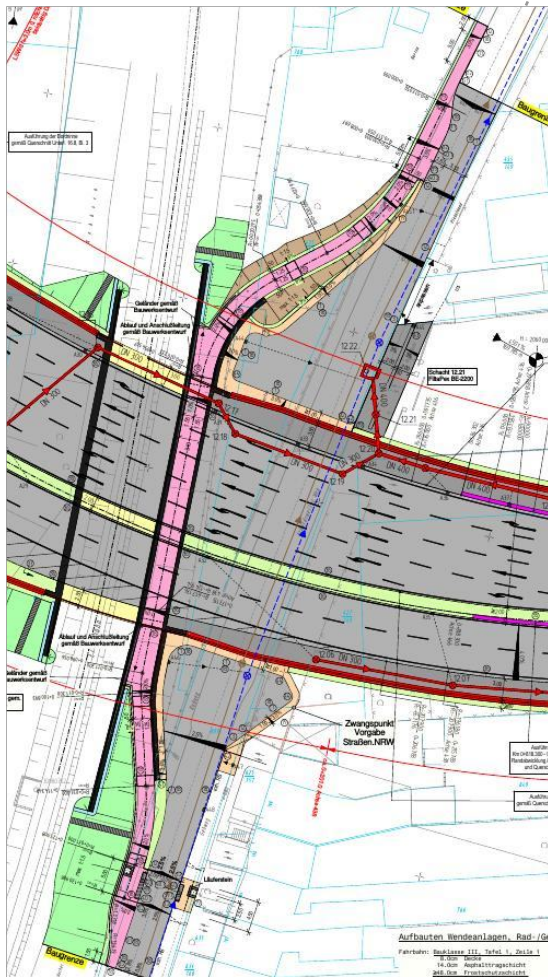
Im neuen Zustand wird die Situation auf den ersten Blick etwas besser, weil die B56n aus diesem Abschnitt zwei Sackgassen (nur für Kfz - siehe nächste Seite) entstehen lässt. Dadurch beruhigt sich der Verkehr in diesem Bereich.

Dennoch sahen die Planungen zunächst vor, dass von Norden kommende Radfahrer – wie bisher – noch vor der von links einmündenden Straße vom Zweirichtungsradweg auf die andere Straßenseite wechseln sollen. Danach müssten Radfahrer mit Ziel Sackgassenbereich die Straße von links kommend überqueren! Hier aber wird aufgrund der Sackgassenlösung mehr verkehr als vorher fließen. **ProRad** konnte erreichen, dass der Zweirichtungsradweg im hellgrünen Bereich fortgeführt wird.

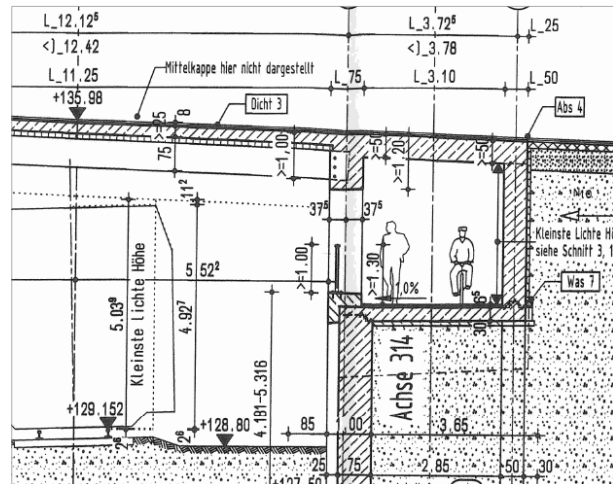
Bisher können dort noch einige Pkws parken. Diese Parkplätze müssen also entfallen.



Das alles sind wichtige Voraussetzungen, dass auch Kinder und Senioren diese Radialverbindung von Arnoldsweiler zur Stadt annehmen.



Die Unterführung (links) unter der B56n ist aber denkbar fahrrad- und auch fußgängerunfreundlich. Diese ist nur 3,1 m breit, und sieht eine gemeinsame Nutzung dieser Breite durch die genannten Verkehrsteilnehmer vor. Noch enger wird es im Bereich der beiden Einfahrten. Hier ist eine Wegbreite von sogar nur 2,5 m vorgesehen – und das, obwohl die Zufahrten kurvig angelegt sind (Sichtbehinderungen!) und ein Gefälle aufweisen. Hier sind Kollisionen fast unvermeidlich.



(Bild oben) Links ist die Bahn zwischen Düren und Jülich dargestellt. Die Fahrbahndecke der B56n geht nach Osten leicht abschüssig, weil die (alte) B56 auf einer höheren Ebene verläuft, siehe nachfolgendem Bild.

Eine viel elegantere Lösung wäre eine Unterführung für den Rad- und Fußverkehr nicht an der Bahn entlang, sondern auf der Ebene des Arnoldsweilerweges, dort wo der Verlauf bisher ist. Die B56n ist von Westen kommend abschüssig und steigt in Richtung Osten wieder an, um die Bahnlinie Köln-Aachen zu überqueren (Foto rechts). Eine geringere Absenkung der B56n wäre eine naheliegende Lösung.



Wenn man beachtet, wie viele Fahrspuren die B56n hier aufweist, wird deutlich, dass die Planer die Entwicklung des motorisierten Verkehrs im Auge hatten, die Radverkehrsentwicklung aber nicht im Blick haben!

2. Brückenstraße

Hier handelt es sich um eine wichtige Pendlerverbindung zwischen Merzenich und Düren Bahnhof. Merzenich hat zwar auch eine Bahnhaltestelle, aber nur S-Bahnverkehr.

Im Google-Luftbild rechts ist gut zu erkennen, wie die B56n im Bau eine bisher nicht unterbrochene Strecke (von links unten bis rechts oben durchschneidet).



Dort entsteht nun eine Ampelkreuzung. Direkt daneben befindet sich kaum erkennbar die nun gleichzeitig reaktivierte Bahnverbindung Düren-Euskirchen (im nachfolgenden Bild im Vordergrund erkennbar).



Hier wäre es wünschenswert gewesen, wenn man Beispiele von nutzerfreundlichen Untertunnelungen für Radfahrer und Fußgänger aus den Niederlanden als Inspirationsquelle für Lösungen herangezogen hätte, von denen es einige gibt.

ProRad hatte im Zuge ihrer Kritik an Örtlichkeit 1 (Arnoldsweilerweg) eine Presseinfo zu diesem Thema veröffentlicht: **Was ist ein guter Tunnel für Radfahrer und Fußgänger?**

3. Merzenicher Straße

Auch eine wichtige Radialverbindung, diesmal zur Innenstadt und zum Krankenhaus. Da die B56n mittels einer Brücke über die Merzenicher Straße geführt wird, entstehen hier für Radfahrer aber keine Nachteile gegenüber bisher. Lediglich die Führung eines Grabens direkt neben dem Radweg ist nicht gut durchdacht.

Allerdings ist der Bereich von der B56n bis zum Stadtrand verbesserungswürdig. Das soll noch thematisiert werden.



4. Kreuzung B56n-B264

Detaildokumentation vorhanden

Für Radfahrer stellt diese neu entstandene Kreuzung eine sehr große Verschlechterung dar. Der negative Effekt hält sich nur deshalb in Grenzen, weil der weitere Verlauf der B264 (Kölner Landstraße) stadteinwärts sehr fahradunfreundlich ist. Deshalb ist dieser Abschnitt in der großen Grafik rot eingefärbt. Radfahrer waren deshalb eher geneigt, über die in jener Grafik hervorgehobenen Parallelrouten zu fahren. Nichtsdestotrotz: Hier wurden gemeinsame Fuß/Radwege (Radfahrer in beiden Richtungen) realisiert.

Diese sind zu schmal und es befinden sich Hindernisse und Straßenlaternen mitten auf dem Weg, was unzumutbar ist (beide Bilder).



B264 stadtauswärts



Die Radwegebenutzungspflicht wurde inzwischen zwar aufgehoben, an der unbefriedigenden und gefährlichen Situation für Radfahrer ändert das aber nichts. Stadteinwärts (hinter der Kreuzung, Foto rechts) sorgt die Verengung von zwei Fahrspuren auf eine für kritische Situationen für Radfahrer.

5. Radroute Girbelsrather Straße

Detaildokumentation
vorhanden

Zwischen Girbelsrath und Düren gibt es einen Wirtschaftsweg, auf dem bisher die Radroute Düren – Girbelsrath verlief, der nun aber durch die B56n unterbrochen wurde. Die große Grafik zeigt, dass der Wirtschaftsweg auch von Merzenicher Radfahrern frequentiert wird, was die Gemeinde Merzenich auch ausdrücklich bestätigt hat. Wichtig ist in diesem Zusammenhang: Die Fortsetzung zur Dürener Innenstadt führt größtenteils über ruhige Straßen und man kann die fahrradunfreundliche Kölner Landstraße meiden.

Auch an dieser Stelle zeigt sich mehr als deutlich, dass die Planer überhaupt nicht an den Radverkehr gedacht haben.

Wie die Grafik zeigt, wirkt die Unterbrechung sich denkbar negativ aus. Für Merzenicher zwar weniger als für Radfahrer aus Girbelsrath und den dahinterliegenden Orte, aber der Komfort ist dahin und die Ampeln schaffen Wartezeiten. Das ist der Grund, dass **ProRad** bis zu Verkehrsminister Wüst (das Land NRW ist verantwortlich für Planung und Realisierung auch von Bundesstraßen) schriftlich versucht hat, zumindest ein Gespräch über eine querungsfreie Wiederherstellung dieser Radialroute zu erreichen. Weil selbst die Bitte um ein Gespräch bisher nicht beantwortet wurde, haben wir nun diese Dokumentation erstellt. Und eine Visualisierung, wie die Lösung an der unterbrochenen Radroute aussehen könnte:



Das Bild zeigt eine naheliegende Lösung: Die B56n wird über eine Länge von vielleicht 100 m umgebaut wie im Bild dargestellt, so dass Radfahrer und Fußgänger die bisherige Route auch in Zukunft ohne Gefälle nutzen können. Ohne Gefälle ist unabdingbar, weil rund 25 m hinter der B56n auch noch die Bahnlinie Düren – Euskirchen überquert werden muss, die über eine einfache Signalanlage abgesichert werden könnte.

Diese Lösung muss bereits 2020 realisiert werden, weil der letzte Bauabschnitt bei den Örtlichkeiten 1 und 2 erst 2021 fertiggestellt sein wird. Erst dann wird der Verkehr hier in vollem Umfang rollen!

5a. Kreuzungspunkt B56n-Bahnstrecke

Hier wurde eine kostspielige Brücke über die nun reaktivierte Bahnstrecke realisiert. Auch hier sind die Prioritäten erkennbar, die bei der Planung eine Rolle gespielt haben mögen: Für einen Brückenbau zugunsten des Radverkehrs an der Örtlichkeit 5 wurden keine Mittel bereitgestellt.

Damit der Radverkehr bei dieser Ortsumgehung nicht ganz auf der Strecke bleibt, hat die Stadt Düren beschlossen, hier eine Signalanlage für die Bahnüberquerung zu bauen, und zudem eine Teilstrecke asphaltiert. Die Karte zeigt aber, dass es ab einem bestimmten Punkt nicht mehr auf dem direkten Weg weitergeht. Selbst wenn es eine direkte Fortsetzung Richtung Stadt gäbe: Es ist zur Innenstadt ein Umweg. Die gilt es, zu vermeiden, wenn man Berufspendlern im Blick hat.



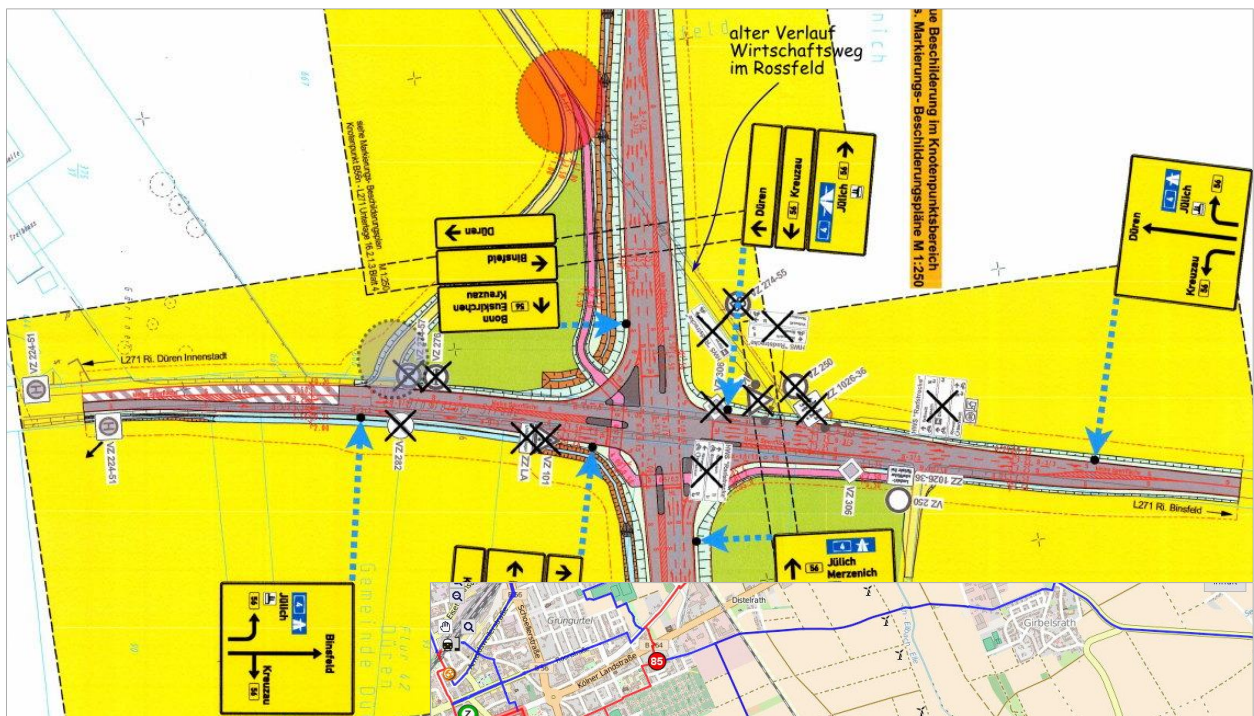
Diese Örtlichkeit ist hier mit 5a gekennzeichnet, weil die Stadt aufgrund der Kritik von **ProRad** eine „eigene“ Lösung des Problems des unterbrochenen Wirtschaftsweges herbeiführen wollte.

6. Route Düren-Binsfeld

Detaildokumentation vorhanden

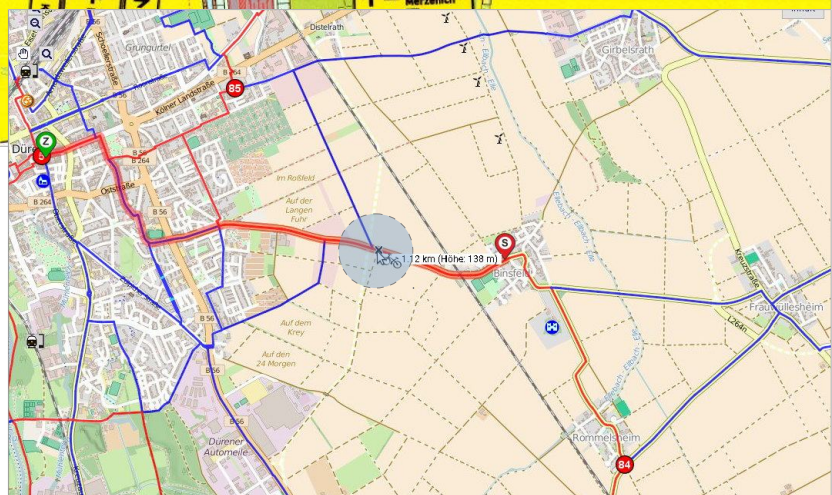
Hier war bisher keine Kreuzung. Ähnlich wie bei Örtlichkeit 2 (Brückenstraße) wäre zusätzlich zur Kreuzung eine querungsfreie Lösung für Radfahrer denkbar. An dieser Radiale gab es bisher auch keinen Radweg, so dass die Gelegenheit bestünde, den Radverkehr ähnlich wie der Bahnverkehr zu „reaktivieren“.

Die Ortschaft Binsfeld liegt hier rechts vom Planausschnitt, Düren links davon. Die B56n verläuft von oben nach unten (Nord-Süd).



Die Kreuzung befindet sich im hellblauen Kreis im nachfolgenden Kartenausschnitt aus dem Radroutenplaner NRW (hier noch ohne B56n).

Die rosa gefärbten Wege im Planungsdocument (hier oben) sind Rad/Fußwege. Radfahrer befinden



sich in der Situation, dass sie an dieser Kreuzung auf der Fahrt von Binsfeld Richtung Düren zweimal (B56n Richtung Westen; Binsfelder Straße Richtung Norden) queren müssen, obwohl einmal reichen würde, und zwar nur an der Nordseite der Kreuzung. Warum macht man es so kompliziert? Warum wurde hier keine Unterführung ohne jegliche Ampeln eingerichtet? Und warum werden Radfahrer, die von Binsfeld nach Düren fahren, bis zum rotorange eingefärbten Kreis geführt? Sicher, die „blaue“ Radroute Richtung B264 spielt eine Rolle.

Die Radwegebenutzungspflicht im Kreuzungsbereich ist zumindest von Binsfeld nach Düren aufgehoben. Aber das hilft Radfahrern nichts, die sich auf der Fahrbahn nicht sicher fühlen und deshalb lieber auf Nebenanlagen radeln. Dazu kommt, dass man sechs(!) mal auf eine Bettelampel trifft; nur zwei davon automatisch Grün. Um den Radverkehr für Alltagsradler attraktiv zu machen, müssen Strecken wie diesen optimalerweise mit dem Rad in einer vergleichbaren Zeit zurückzulegen sein wie für Autofahrer.

7. Südost-Radiale

Im soeben gezeigten Kartenausschnitt hier oben ist diese Radiale mit gelbem Oval kenntlich gemacht. Man kann hier gut sehen, wie die Route „offiziell“ in Richtung Innenstadt weiterführt.

Hier ist eine Brücke über die B56n realisiert, die für die Landwirtschaft gedacht ist, weil nicht nur Straßen, sondern auch landwirtschaftliche Areale durch die B56n getrennt werden. Diese Brücke wird natürlich auch von Radfahrern genutzt. Der Bereich in Richtung Rommelsheim, Bubenheim und Jakobwüllesheim (siehe große Karte/Grafik) ist allerdings zum größten Teil nicht befestigt. Es gibt bei Regen auch viele Pfützen. Daraus lässt sich etwas machen, für Berufspendler, den Schülerverkehr und für sonstige Alltagsfahrten.

Im Frühjahr und Sommer würde das Spieleland Bubenheim mit dem bekannten Maislabyrinth davon profitieren, wenn Besucher häufiger mit dem Fahrrad statt mit dem Auto anreisen.



Das Foto zeigt die Landwirtschaftsbrücke in Richtung Südost.

Arbeitsgemeinschaft ProRad, Januar 2020

Detaildokumentation: <https://prorad-dn.de/dossier/>

Hinweise:

- Dargestellte Planauszüge sind Planungsdokumente von Straßen.NRW, Niederlassung Euskirchen, entnommen. Planungsdateien wurden ProRad im September 2018 zur Verfügung gestellt.
- Die Bilder wurden von mehreren ProRad-Aktiven erstellt.
- Zu 15 Prozent Radverkehrsanteil im Nationalen Radverkehrsplan 2020: <http://www.nationaler-radverkehrsplan.de/nrvp2020> (Seite 11 und 77), siehe auch <https://www.zukunft-mobilitaet.net/11001/analyse/nrvp-2020-details-analyse-kritik/>