

ProRad Arbeitsgemeinschaft Düren

Eine Bürgerinitiative, 2015 gegründet
Geschäftsstelle: Kämergasse 27, 52349 Düren



prorad-dn.de
mail@prorad-dn.de
02421-3889662

Verkehrsministerium des Landes NRW
zu Hd. Herrn Minister Hendrik Wüst
Stadttor 1
40219 Düsseldorf

Düren, 10. Februar 2020

Unser Gespräch vom 4. Februar | B56n

Sehr geehrter Herr Minister Wüst,

am Rande der RADKOMM *Quarterly* im Bürgerzentrum Ehrenfeld in Köln hatte ich am 4. Februar die Gelegenheit, mit Ihnen über die fatalen Auswirkungen der Dürener Ostumgehung (B56n) auf den Radverkehr zu sprechen und Ihnen ein Dokument zu dem Thema zu überreichen. Für dieses Gespräch und insbesondere für Ihre Fragen möchte ich mich herzlich bedanken.

Im Nachgang zu unserem Gespräch möchte ich noch einmal auf den zentralen Punkt meines Anliegens zurückkommen. Zudem möchten wir einen Lösungsvorschlag zur angesprochenen Radroutenunterbrechung ansprechen. Die Idee dazu ergibt sich, weil die Stadt Düren sich nun ebenfalls mit dem Thema befassen wird.

1. Planfeststellungsverfahren

Unabhängig von den konkreten Problemen, die im Umfeld der B56n für den Radverkehr entstanden sind, habe ich mich im Verlauf meiner Beschäftigung mit dem Thema – insbesondere nach Lektüre des Planfeststellungsbeschlusses zur B56n aus 2010 – gefragt, ob es ein standardisiertes Verfahren bei der Planung von Verkehrsvorhaben gibt. Eine Standardisierung, herbeigeführt über eine Art Checkliste oder Kriterienkatalog.

Wie ich Ihnen sagte, gibt es lt. Herrn Schmidt von Referat III.1 keinen Kriterienkatalog, der alle Themen und Anforderungen beinhaltet, die bei der Planung von Bauvorhaben berücksichtigt werden müssen – gemeint sind natürlich nicht Normwerke und allgemeine Richtlinien. Während viele Aspekte des Natur- und Umweltschutzes – was sehr positiv ist – bei solchen Vorhaben Berücksichtigung finden, drängt sich der Eindruck auf, dass der Radverkehr im Planungsprozess nicht (den politischen Zielen) angemessen repräsentiert ist.

Dieser Punkt scheint mir und den Mitgliedern unserer Bürgerinitiative aber sehr wichtig zu sein. Bauvorhaben wie die B56n haben ein nicht zu unterschätzendes Potenzial, einen *negativen* Einfluss auf den Rad- und Fußverkehr zu nehmen. Ständig hören und lesen wir von der "Förderung des Rad- und Fußverkehrs", die nahezu parteiübergreifend gefordert wird, während wir bei aktuellen (und anstehenden) Bauvorhaben feststellen müssen, dass der Radverkehr noch nicht einmal gemessen am niedrigen Status quo

adäquat Berücksichtigung findet. Dies wird – das zeigen uns nicht zuletzt die Rückmeldungen der betroffenen Bürgerinnen und Bürger – nicht zu der gewünschten Steigerung von Rad- und Fußverkehr führen, sondern zu deren Abnahme.

Deshalb muss aus unserer Sicht gewährleistet sein, dass *Straßen.NRW* bei solchen Vorhaben schon im Planungsverfahren nicht nur die Projektstrecke betrachtet, sondern auch deren Auswirkungen auf die Querverbindungen. Auf Tiere ist dabei ebenso zu achten (siehe Planfeststellungsbeschluss!) wie auch auf den Rad- und Fußverkehr. Das ist umso wichtiger, weil leider an verschiedenen Stellen beobachtet werden kann, dass die zuständigen Kommunen nicht ausreichend mit Kompetenzen, Kapazitäten und/oder mit dem richtigen Blick und Willen/Mut ausgestattet sind.

Im konkreten Fall der B56n scheint es sich so darzustellen, dass der Kreis Düren gar nicht involviert war. Dabei ist es der Kreis, der den interkommunalen Pendler- und Schülerverkehr im Blick hat bzw. haben soll. Die Radroute von Düren nach Girbelsrath ist eine solche interkommunale Route.

Außerdem halten wir es für sehr wichtig, dass bei jedem Projekt nicht nur Querverbindungen "abgeklopft" werden, sondern auch, dass es technische Kriterien für Bauwerke gibt, die den Rad- bzw. Fußverkehr betreffen. Deren Dimensionierung und Ausführung muss angesichts der Klimakrise vor dem Hintergrund einer *bewusst* optimistischen Radverkehrsprognose getroffen werden.

Sinnvoll wäre es auch, bereits laufende Projekte noch einmal kritisch zu beleuchten, weil eine ungenügende Berücksichtigung von Radfahrerinteressen dazu führt, dass sich mangelhafte Lösungen womöglich für Jahrzehnte zementieren. Ich brauche Ihnen nicht zu verdeutlichen, dass die Vollständigkeit eines qualitativ guten Radwegenetzes für die Akzeptanz insbesondere bei Schülern und auch bei Pendlern sehr wichtig ist. Das ist ein wichtiger Grund für unsere Beharrlichkeit bei der Dürener Ortsumgehung!

Insgesamt ist bei uns der Eindruck entstanden, dass Planfeststellungsverfahren vom Prozess her optimiert werden könnten – ggf. auch in interdisziplinären Projektgruppen, die es laut Referat StB 22 vom Bundesverkehrsministerium gibt.

Sehen Sie das auch so? Haben Sie die Möglichkeit, sich für eine Verbesserung des Verfahrens einzusetzen?

2. Alternativer Prozessansatz zur Wiederherstellung einer Radroute

Uns ist seit längerer Zeit bekannt, dass es für eine Kommune durchaus möglich ist, eine Anpassung eines neugebauten Landes- oder Bundesverkehrsprojektes vorzunehmen, die Kommune diese dann aber selber finanzieren muss. Die Stadt Düren könnte also die Situation für Radfahrer verbessern, indem sie für eine Wiederherstellung der unterbrochenen Radroute (durch eine Unterführung mittels örtlichen Anhebens der B56n) sorgt. Letzteres ist aber keine befriedigende Lösung, weil der Stadt das Geld dann an anderer Stelle fehlen würde. Das ist der Grund, aus dem wir uns bisher ausschließlich auf das Bundes- und später das Landesverkehrsministerium fokussiert haben.

Das sähe anders aus, wenn der Höchstsatz für Förderbeiträge bei Radverkehrsprojekten, also 90 Prozent, gewährt würde – im Zweifel kulanzweise, sozusagen als Ausgleich für die vielen Nachteile, die für den

Unterstützer: Verkehrsclub Deutschland VCD, Kreisverband Aachen-Düren e.V.; Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC), Kreisverband Aachen-Düren; Bund für Umwelt- und Naturschutz (BUND), Kreisverband Düren; Dürener Sozialrad (Evangelische Gemeinde zu Düren); Fahrrad Gothe, Düren; RSV – Radsportverein Düren.



Radverkehr durch den Bau der B56n entstanden sind¹. Dieser Lösungsansatz dürfte allerdings mit größerem Zeitaufwand bis zur Realisierung verbunden sein. Zeit, die evtl. nicht zur Verfügung steht. Denn sobald der Nordabschnitt der B56n geöffnet wird, steigt das Verkehrsaufkommen auch auf dem bereits fertig gestellten südlichen Abschnitt und die Akzeptanz einer vorübergehenden Baustelle würde deutlich sinken.

Können Sie sich vorstellen, unser Anliegen nach Wiederherstellung der wichtigen Radroute zu unterstützen und die Voraussetzungen dafür zu schaffen? Sei es der übliche (aber beschleunigte) Verfahrensweg mit minimaler Belastung der Stadt Düren; sei es direkt vom Land aus initiiert, was – wir sind uns dessen bewusst – möglicherweise als "Präzedenzfall" gesehen wird. Aus Radfahrerinnen- und Radfahrersicht wäre es das "Risiko" wert und an dieser Stelle könnte schon jetzt ein Zeichen im Sinne des kommenden Fahrradgesetzes NRW gesetzt werden. Insofern sehen wir hier weniger einen "Präzedenzfall" als vielmehr ein Pilotprojekt einer nachträglichen Verbesserungsmaßnahme.

Wir würden uns sehr freuen, mit Ihnen im Gespräch zu bleiben.

Mit freundlichen Grüßen,
Für die Arbeitsgemeinschaft ProRad Düren

(Robbert Maris)

(Horst Malchow)

cc:

- Herrn Peter Koschorreck, Vorsitzender des Verkehrs- und Bauausschusses der Stadt Düren
- Frau Ute Symanski, Vorsitzende RADKOMM

¹ <https://prorad-dn.de/dossier/>

Unterstützer: Verkehrsclub Deutschland VCD, Kreisverband Aachen-Düren e.V.; Allgemeiner Deutscher Fahrradclub (ADFC), Kreisverband Aachen-Düren; Bund für Umwelt- und Naturschutz (BUND), Kreisverband Düren; Dürener Sozialrad (Evangelische Gemeinde zu Düren); Fahrrad Gothe, Düren; RSV – Radsportverein Düren.

