Radialkonzept Radwege Düren

In diesem Dokument wird die als Anhang (separate Datei, gut *zoombar*) präsentierte Grafik Punkt für Punkt (gemäß der Nummerierung in der Grafik) erläutert. Hauptziel ist es, Radialverbindungen in die und aus der Innenstadt zu identifizieren; nicht weniger wichtig ist es aber, Radialen zum Bahnhof zu identifizieren, weil der kommunenübergreifende Pendlerverkehr sehr zugunsten der Fahrradnutzung weiterentwickelt werden kann, wenn eine erstklassige Infrastruktur bis zum Fahrradparkhaus existiert. Weil die Erläuterung dieser Radialen kurz und knapp ausfällt, wird das nun am Anfang behandelt.

Bei einem Teil der Radialen wird vorausgesetzt, dass aufgrund der Verkehrsdichte ein echter Radweg oder eine sogenannte Protected Bike Lane (Radweg auf Asphalt, mit physikalischer Trennung) vonnöten ist. Das wird dann jeweils generalisiert als "Radweg" angemerkt.

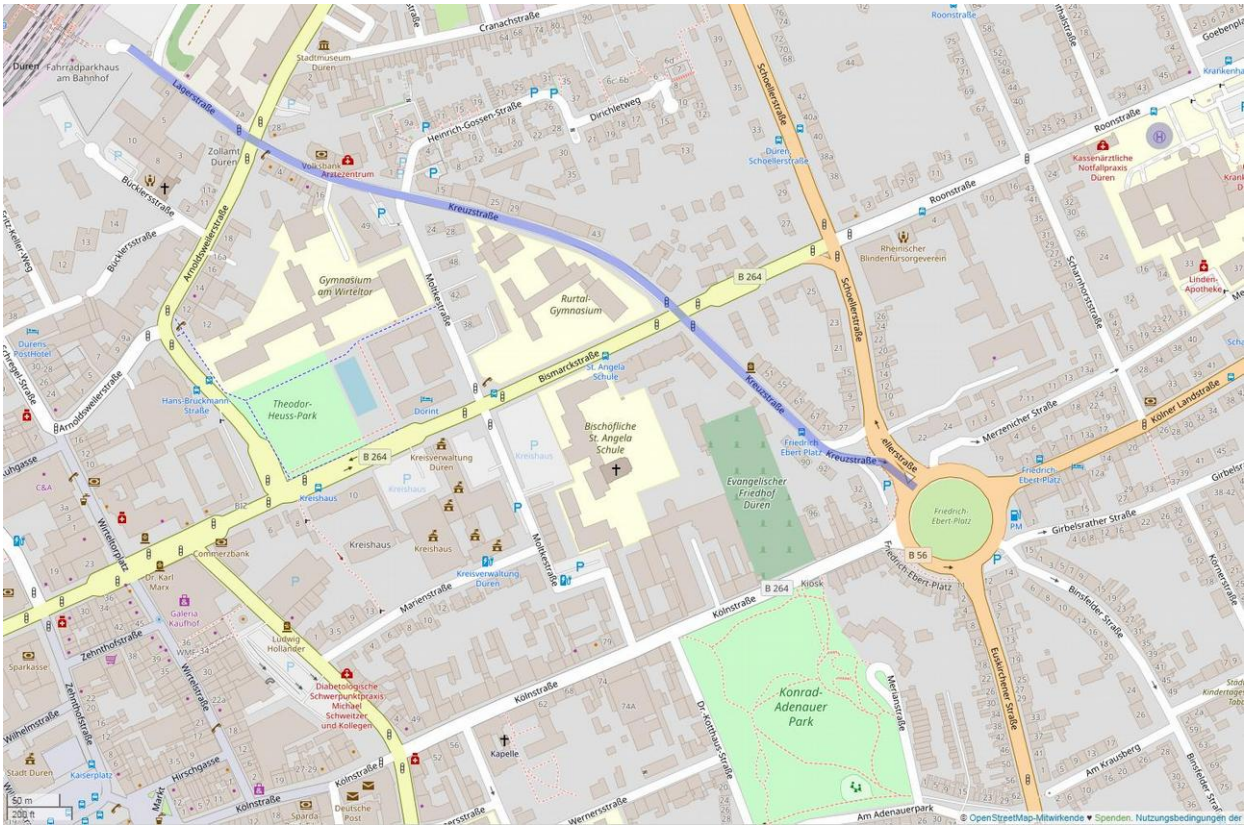
Zur großen Grafik wird auf die beiden Entfernungsradialen 2 und 4 km zum Marktplatz hingewiesen.

Bahn-Radialen

Dass hier ein großes Entwicklungspotenzial vorliegt, hat viel damit zu tun, dass die Alternative: – Busverkehr einschließlich des Gehens von Haustüre zur Haltestelle und das Warten auf dem Bus – bei einer Mittelstadt wie Düren deutlich weniger attraktiv ist als eine Radfahrt bis zu rund 4 km. Zudem kann man seine tägliche Fahrradfahrt zeitlich so abstimmen, dass die Wartezeit am Bahnhof minimal ist. Umgekehrt kann man sich bei der Heimreise ohne Wartezeiten aufs Rad schwingen und nach Hause fahren. Von großer Wichtigkeit ist auch, wie Pendler den Zeitverbrauch im Vergleich mit 100 Prozent Autofahrt einschätzen.

Zur Zeit gibt es bereits ziemlich viele Radpendler, aber das dürften zur Zeit vor allen Dingen Radfahrende sein, die sich auf Dürens Straßen sicher genug fühlen. Bisherige Wenigfahrer kann man nur mit einer in allen Belangen attraktiven Radinfrastruktur auf das Fahrrad locken.

Wir konzentrieren uns jetzt auf die Kreuzstraße, denn obwohl die **Arnoldsweilerstraße** ein wichtiger Zubringer ist (aus allen Richtungen, auch über den Innenstadtring - rote Strichellinien über Teile des Ringes), ist die **Kreuzstraße** nicht weniger wichtig. Die Karte zeigt das deutlich auf: Über den Kreis-



verkehr, Friedrich-Ebert-Platz, dürfte alles zwischen **Merzenicher Straße** und **Euskirchener Straße** "aufgenommen" werden. Verkehr aus dem Umfeld der **Roonstraße** klinkt natürlich ab Bismarckstraße ein. Daher ist es erforderlich, dass Radfahrer in die Kreuzstraße einbiegen dürfen (Einbahnstraße).

Zudem scheint es sinnvoll, zu beraten, ob die Kreuzstraße als sogenannte Fahrradstraße realisiert wird.

Die Umgestaltung des Friedrich-Ebert-Platzes im Rahmen der Umgestaltung der Euskirchener Straße ist in der Vorplanung bereits ziemlich fahrradfreundlich entworfen; jedoch ist die Anbindung der Kreuzstraße etwas stiefmütterlich geraten. Das muss bei den weiteren Planungsschritten verbessert werden.

Zu den Bahnradialen aus **Düren Nord** und **Mariaweiler** ist anzumerken, dass auch nach dem Umbau vor dem Bahnhof Abstellplätze erforderlich sind. Sollte der Umweg zum neuen Fahrradparkhaus (nicht durch den Tunnel!) im Rahmen der Bautätigkeit südlich des Bahnhofes wirklich minimiert werden können, so wäre das akzeptabel. Der Rad-Bahn-Pendler möchte nicht unnötig Zeit verlieren.

1. Arnoldsweiler

Die Grundlage ist bereits ziemlich gut, weil der Zweirichtungsradweg außerhalb der Ortsgrenzen in einem guten Zustand ist. Zudem wird dieser Radweg in Arnoldsweiler fortgeführt, wenn auch etwas schmaler. Im Bereich der Stadt (bei der B56n) sollen bisher geplante zwei Querungen für Radfahrer von StraßenNRW so umgestaltet werden, dass der Zweirichtungsradweg ununterbrochen bis zur B56n herangeführt wird.

Ab Eisenbahnbrücke weiter über die Arnoldsweilerstraße bedarf es aufgrund der Verkehrsstärke Radwege. Als Alternative wäre eine Streckenführung am Bahngelände entlang denkbar. Das wird im Rahmen der Masterplan-Ausführung bereits erwägt.

2. Merzenich

Die **a**-Variante ist in erster Linie auch Bahn-Zubringer (für die, die nicht mit der S-Bahn fahren).
Bedauerlich ist hier der Zeitverlust über die neue B56n-Kreuzung. Die **b**-Variante ist in dieser Beziehung (Brücke) besser. Entlang der Strecke ist in der Grafik bereits ein fehlender Radweg angegeben. Dieser ist notwendig, weil das Tempolimit über 50 km/h hinaus geht.

Der weitere Verlauf ist hier violett eingefärbt – lt. Legende Radvorrangroute (Fahrradstraße). Trotz der Tatsache, dass hier auch Busse fahren sollte das ernsthaft geprüft werden, insbesondere auch eine bequeme Führung bis an den Friedrich-Ebert-Platz.

3. Merzenich-Süd

Auch hier sollen Radvorrangrouten in Betracht gezogen werden. Insbesondere die Girbelsrather Straße bietet sich dafür an. So dass auch alle Kreuzungen in diesem Bereich mit Vorfahrt für den Radverkehr entlang dieser Radiale gelten. Auch dies ist gleichzeitig Bahnradiale. **Wichtig**: An dieser Straße gibt es auch eine Schule. Die **Friedensstraße** stellt eine logische Route bis zur südlichen Innenstadt ohne Kreisverkehr dar.

Die Gestaltung als Radvorrangroute ist auch daher wichtig, weil die Kölner Landstraße nur mit größerem Umbau fahrradfreundlich gestaltet werden könnte.

4. Girbelsrath

Wie zuvor. Lediglich ist hier anzumerken, dass die Unterbrechung der ursprünglichen Route einen sehr großen Makel darstellt, der von den damals Verantwortlichen bei der Planung der B56n nicht hätte ignoriert werden dürfen. Das darf nicht vergessen werden, damit sich das zukünftig nicht wiederholt.

5. Binsfeld und Düren-Ost

Leider gibt es keinen Radweg entlang der L271 (siehe Grafik). Es gibt aber Planungen, wonach eine Route über Eisenbahn/B56n-Brücke realisiert werden soll. Hier ist auch ein rotes Fragezeichen angege-

ben. ProRad überlegt sich, ob hier eine alternative Führung für Girbelsrath entstehen könnte. Der gestrichelte Abschnitt ist bereits von der Stadt Düren als Vorhaben zum Radweg genannt worden.

6. Rommelsheim/Bubenheimer Spieleland/Südost-Düren

Den ländlichen Abschnitt dieser Route haben wir bereits dem Kreis Düren als Idee zur Aufwertung (bisher ist die Strecke ab etwa B56n nicht befestigt) vorgeschlagen. Leider wurde noch nicht darauf eingegangen.

Der Abschnitt Zülpicher Straße ist bereits ziemlich gut. Nur der Abschnitt kurz vor dem Ende der Zülpicher Straße sollte nachgebessert werden, einschließlich der Kreuzung zur Friedrichstraße.

Hier sieht man das letzte Teilstück der Zülpicher Straße (stadteinwärts gesehen) mit altem Radweg.

Momentan müssen Radfahrende vor der Kreuzung nach rechts, zur Überquerung für Fußgänger.

Diese Kreuzung sollte aber fahrradfreundlich umgestaltet werden, so dass Radfahrende praktisch geradeaus auf die Oberstraße gelangen, oder – wenn sie auf der Fahrbahn weiterfahren wollen – nach links schwenken. Sinngemäß gilt das Gleiche für die Gegenrichtung, so dass man bei vorhandenem Grün schneller vorankommt.

7. Stockheim

Es gab bereits Überlegungen, die sog. Panzerstraße zu verbessern, so dass Radfahrende hier komfortabler vorankommen. Es wäre sinnvoll, diese Überlegungen weiter zu verfolgen, auch wenn der B56-begleitende Radweg nun erneuert und verbreitert wurde. Zudem wäre das auch sehr attraktiv für Freizeitfahrer.

8. Niederau/Kreuzau

Die Radwege im Bereich nördlich der **Renkerstraße** müssen dringend erneuert werden. Im Frühjahr 2020 hat ProRad einen konkreten Vorschlag zur gleichzeitigen Verbreiterung der Radwege eingereicht. Die Resonanz war eher mau; hier werden noch weitere Argumente vorgetragen. Der Meinungsunterschied zur Stadt spitzt sich zu auf die Frage, ob die Fußwege effektiv schmaler werden "dürfen". Angesichts der Tatsache, dass Radweg und Fußweg auf gleicher Ebene führen, sollte das kein Problem sein. Wichtig ist, dass Radfahrende auf einem breiteren Radweg automatisch mehr Abstand zu beifahrerseitigen Autotüren haben, und andere Radfahrer links (statt nicht oder gar rechts) überholen können.

Im Abschnitt südlich der Renkerstraße gibt es seit einigen Jahren Schutzstreifen. Die damalige Entscheidungsgrundlage (Verkehrsdichte) war eindeutig fraglich, weil insbesondere der Lkw-Verkehr übermäßig vertreten ist. ProRad tritt für einen Umbau ein. Wenigstens muss über Lösungen *geredet* werden.

9. Ruruferradweg

Für Pendler ist diese Route außerhalb des Winters von Interesse, insbesondere wenn der Arbeitsplatz unweit der Rur ist. Für die Variante **a** mangelt es an einer Beschilderung, aber Pendler dürften diese Route auch ohne Beschilderung "finden", weil sie eher nach einer optimalen Route "suchen".

10. Lendersdorf

Die Verbindung zur Innenstadt ist eigentlich hervorragend. Nur die kurze Querverbindung über die **Renkerstraße** muss angepasst werden. Aber mehr auf Sicherheit bedachte Radfahrer können vom Boisdorfer Weg/Hammerstraße auch der (roten) Route nach Norden Folgen, und an **Gut Boisdorf** rechts abbiegen.

Stadtauswärts sollte aber eine bessere und intuitive Querung unmittelbar westlich der Johannesbrücke eingerichtet werden.

11. Boisdorfer Siedlung

Beim ProRad-Vortrag vom 30.9.2019 (*Forum Politik*) wurde diese Route bereits aufgrund ihrer Schwächen erörtert. Insbesondere die Sperre mit dem deutlich erkennbaren Trampelpfad daneben (unmittelbar an der Bahnstraße) wurde angesprochen. Es ist sehr bedauerlich, dass da bis heute nichts passiert ist. Obwohl auch die Dürener Zeitung in der Ausgabe vom 15.10.2019 über diesen Punkt berichtete.

Zunächst wurde diese Route als Radiale bis **Lendersdorf** identifiziert. Nachdem die Route 10 identifiziert wurde, haben wir die Route 11 verkürzt. Jedoch ist mit roter Linie eine direkte Verbindung zum Krankenhaus Lendersdorf eingezeichnet. So gibt es hier eine Gesamtroute für alle von der Bahnstraße kommend zum Krankenhaus.

Zu beachten ist, dass zwei Varianten **a** und **b** eingezeichnet sind. Die Variante **b** (am **Jugendstadion**) wurde uns freundlicherweise von einem Bürger genannt, und ist eine schöne, ruhige Strecke. Viele würden den kleinen Umweg zur Innenstadt gerne fahren.

Diese Route ist nur bei Ortskundigen bekannt. Es fehlt hier eine Beschilderung.
Der hier gezeigte Ansicht ist gesehen von der Fahrbahn der Bahnstraße. Der kombinierte Fuß/Radweg ist für beide Richtungen. "Am Jugendstadion" ist hier nur ein schmaler Trampelpfad, der kurz vor der Bahnstraße ziemlich steil ansteigt.
Hier müsste mit Asphalt und einer Verbreiterung verbessert werden.

Ein kleiner Teil ist bislang als Einbahnstraße ausgewiesen. Leider ist die Fahrbahn dort schmal.

12. Birgel/Rölsdorf

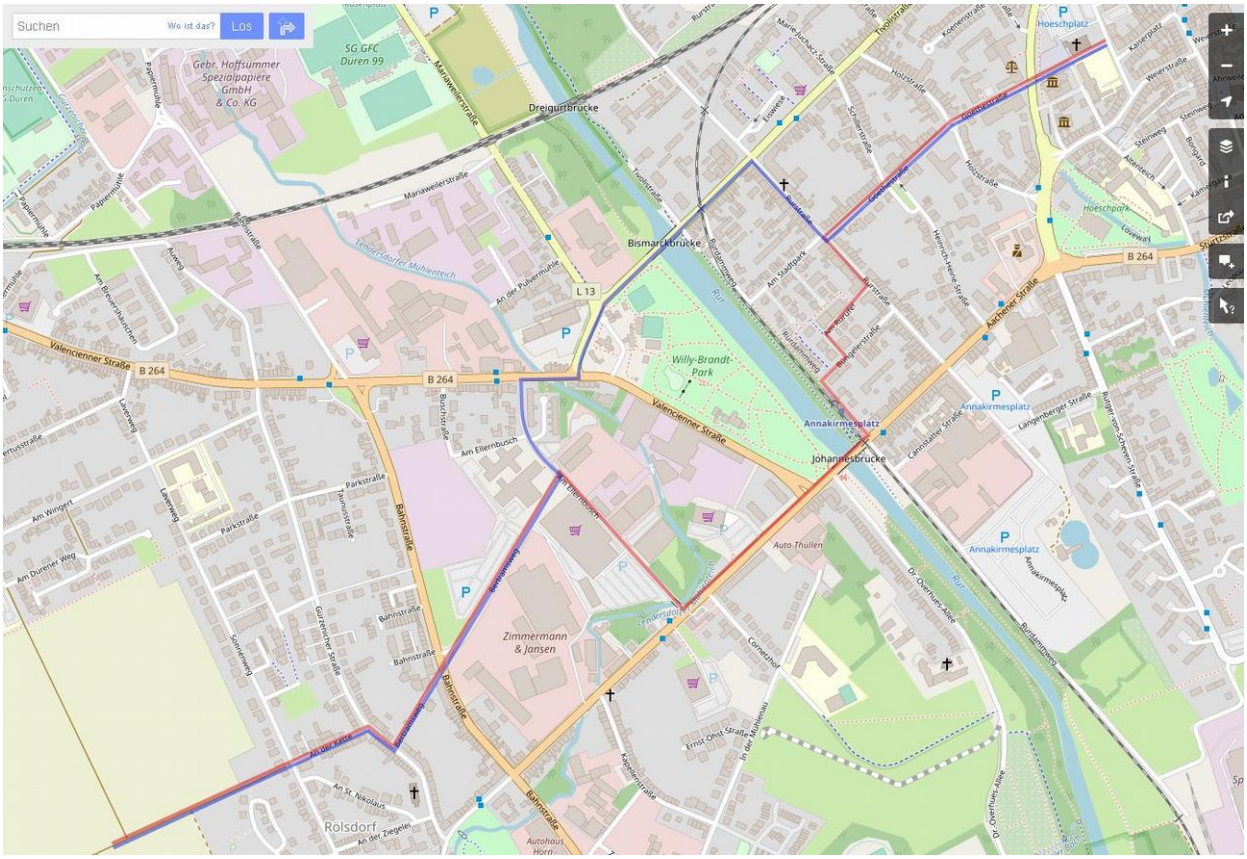
An dieser Route müssten im Wesentlichen punktuelle Verbesserungen vorgenommen werden, zum Beispiel eine sicherere Überquerung bei der Monschauer Straße (parallel zur B399). Der Radweg entlang **In der Mühlenau** weist sehr viele Unebenheiten auf.

13. Gürzenich/Düren-West

Auch hier gibt es zwei Varianten. Wir wissen, dass einige Radfahrer stadteinwärts die Variante **b** benutzen und stadtauswärts die Variante **a**. Wobei uns auch einmal genannt wurde, dass für die Variante **a** die **Goethestraße** befahren wird, gefolgt durch einen Abschnitt der **Rurstraße**, so dass man genau in der Ecke an der Haltestelle **Annakirmes** ankommt – dieser Radfahrer (Pensionär) meidet die **Aachener Straße**. Für Pendler dürfte dieses "gekurve" eher nerven.

Im Nachfolgenden ist dieses Routenbeispiel von diesem Senior detailliert dargestellt.

Die Monschauer Straße wird von diesem Radfahrer aber auch gemieden, wo es sich anbietet. Das stärkt uns in unserem Anliegen, dass die ehemaligen Radwege an beiden Seiten der Monschauer Straße, die vor



vielen Jahren in Parkplätze umgewandelt wurden, wieder zu Radwegen werden sollen. Es ist ohnehin etwas seltsam, dass Pkw die Bordsteinkante überwinden müssen, um auf ihren Parkplatz zu gelangen.

Selbstverständlich muss eine Wiederherstellung mit einer Sanierung einhergehen. Die Pkw können den Raum einnehmen, der jetzt von den neuen Schutzstreifen *inklusive* Pufferraum eingenommen wird.

Die Fahrbahn ist dann nicht mehr überbreit, aber das bedarf diese Straße auch nicht. Wenn der Verkehr staut, staut dieser in erster Linie auf dem bei Punkt 11 besprochenen Abschnitt der Bahnstraße.

Wir sind sicher, dass sehr viele Radfahrende einen derartigen Rückbau mit Sanierung begrüßen würden. Voraussetzung ist allerdings, dass die Weiterfahrt zur Innenstadt sicher ist. Für die Aachener Straße käme vermutlich nur ein Zweirichtungsradweg infrage.

14. Gürzenich/Derichsweiler

Auch der Radweg zwischen Derichsweiler und Gürzenich ist dringend sanierungsbedürftig, vor allem am Ortsausgang Derichsweiler.

Wir gehen im weiteren Verlauf davon aus, dass die Straße **Am Wingert** eher als die Valencienner Straße als Radiale genutzt wird, weil Valencienner Straße und Schillingsstraße als weniger sicher wahrgenommen werden. Allerdings bedarf es im Am Wingert Maßnahmen zur Reduzierung des Kfz-Aufkommens. Zum Beispiel durch eine Kfz-Sperre auf Höhe der Dr. Decker-Straße und/oder geschwindigkeitshemmende Schwellen.

Von Derichsweiler aus gibt es einen kleinen Umweg. Der könnte nur vermieden werden, wenn die Fußgängerbrücke zu *An Sankt Johannes* erneuert und verbreitert würde. Man kann auch über die Schillingsstraße fahren, aber viele würden an der ruhigen Seite des Gewässers fahren.

15. Mariaweiler

Die Lage ist hier ziemlich eindeutig. Es muss angemerkt werden, dass der Radweg an der Mariaweiler-straße (Variante **a**) sanierungsbedürftig ist. Wenn aber die Variante **b** aufgewertet würde, entwickelte sich diese zur bevorzugten Strecke zur Innenstadt und vor allen Dingen zum Bahnhof . Dabei würde man zudem die als unsicher empfundene **Tivolistraße** meiden.

Eine Aufwertung der Variante **b** würde insbesondere die Sanierung der ziemlich maroden Brücke über die Rur beinhalten müssen.

Im Bild (von der Brücke kommend), kann man rechts einbiegen, auf den Ruruferradweg.

Eine Verbreiterung und Verbesserung des Belages gerade im hier sichtbaren Pfad bietet sich aber auch an, weil …

... es vom anderen Ende her gesehen eine gerade Strecke wäre.

Hinweis: zur Rur müsste man hier am Ende des bereits breiten Abschnittes nach links abbiegen.

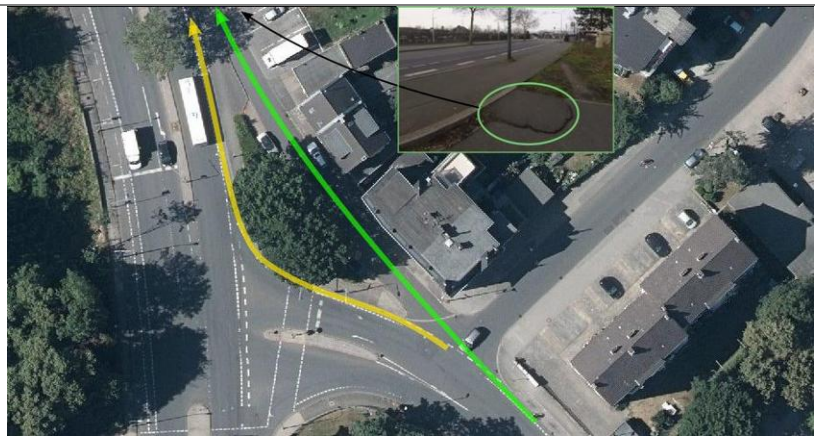
16. Düren-Nord/Birkesdorf

Die **Neue Jülicher Straße** und die **Veldener Straße** sind beide Zubringer für diesen Bereich, vermutlich mit vergleichbarer Radverkehrsdichte. Das große Problem ist hier die Zollhausstraße. Deshalb ist die Route hier nicht weiter gezeichnet. Als Alternative bietet sich die **Behringstraße** an. Dafür müsste der kleine Park neben Möbelhaus Boss fahrradfreundlich gestaltet werden. Dann wäre zudem die längere **Eintrachtstraße** Bestandteil einer Radiale für viele Birkesdorfer.

Es gibt bereits einen Trampelpfad (siehe Bild). Und zwar ziemlich genau schräg über das Gelände (Skaterpark). Offiziell werden Fußgänger und Radfahrer am Nordrand dieses Parks geführt.

Gemäß der Empfehlung, sogenannte *Desire Lines* (tatsächlich befahrene Wunschroutenabschnitte) nach Möglichkeit als richtige Routenabschnitte zu gestalten, so wünscht sich ProRad hier einen Radweg anstelle dieses Trampelpfades, mit guter Anbindung an den künftigen Radweg (PBL).

Ein netter Detailpunkt ist die Einmündung der Neuen Jülicher Straße in die Veldener Straße. Das Bild zeigt, dass es hier einen Parkbereich gibt, der eigentlich für Radfahrende als eine Art Rechtsabbieger genutzt werden kann (siehe Bild). An dessen Ende ist bereits ein wenig Asphalt als Rampe zu sehen (Bild in Bild), aber dieser Übergang zur Veldener Straße für Radfahrer soll ordentlich gestaltet werden!
Die gelbe Route mit Warten vor Fußgängern (und Pkw) entfällt dann.



17. Birkesdorf-Ost

Die alte Jülicher Straße ist die natürliche Radiale für das Bäumequartier. Aufgrund häufig chaotischer Verhältnisse in dieser Straße sollte eine Umwandlung in eine Radvorrangroute diskutiert werden.

Grafikdokument: https://prorad-dn.de/wp-content/uploads/2020/08/Düren-Radialen.pdf *(openstreetmap)*
Hinweis: Alle Straßennamen sind nach Einzoomen *im PDF-Viewer lesbar.*

Quellenhinweis:

Grafiken/Luftaufnahmen basieren auf *Openstreetmap* oder *TIM 2.0* (Land NRW); Fotos: *ProRad*.