

# Innenstadtring Düren: Anlage

Bei der nachfolgenden Darstellung handelt es sich um das Einstiegsbild beim Vortrag vom 31.10.2019. Dieser diente der Vertiefung des ProRad-Konzeptes für einen Einbahnstraßenring mit Zweirichtungsradweg. Für die Gestaltung der Kreuzungen ist uns eine Diagonalquerung sehr zu Hilfe gekommen, weil das gerade bei Zweirichtungsradwegen eine sehr gute Anbindung aus allen Richtungen ermöglicht.



Zu bewundern ist diese Innovation in Detmold<sup>1</sup> (links). Das rechte Bild zeigt ein theoretisches Beispiel am Platz der Deutschen Einheit. Es führen Zweirichtungsradwege in alle Richtungen und es wird ganz einfach ersichtlich, dass lediglich eine einzige Querung vonnöten ist, um die Kreuzung in einer beliebigen Richtung zu verlassen.

## Ein buchstäblicher Rundgang gegen den Uhrzeigersinn

Der Ring – ehemalige Wallanlagen – wird an den fünf folgenden Orten näher beleuchtet:



1 Siehe <https://www.detmold.de/startseite/leben-in-detmold/mobilitaet/radfahren/radwege/>, ab Abschnitt "einige Besonderheiten in Detmold". Diese Diagonalquerung hat dazu beigetragen, dass Detmold nun als fahrradfreundliche Stadt im AGFS ausgewiesen wird. Mehr Infos dazu: im Suchfeld oben "fahrradfreundlich!" eingeben – es gibt 1 Suchergebnis.

Wir fangen beim Platz der Deutschen Einheit an, und setzen die Erkundung in Fahrtrichtung des Einbahnstraßenringes fort. Dabei kann das Kleingedruckte je nach Interessenlage übersprungen werden.

## 1. Platz der Deutschen Einheit

Nach der Erläuterung anhand einiger Bilder wird die Kreuzung näher beleuchtet.

Die Ansicht aus Richtung **Tivolistraße** verdeutlicht, dass die schöne Baumreihe auf der Schenkelstraße etwas rechts von der Mitte angeordnet ist. Dass passt sehr gut in das Konzept des Innenstadtringes, weil es auf der rechten Seite nur eine Busspur und einen Zweirichtungsradweg geben wird. Zurzeit existieren hier eine überbreite Fahrbahn und ein Schutzstreifen.



Von der anderen Seite betrachtet ist gut erkennbar, dass im Mittelbereich nichts geändert werden muss. Der Radweg kann sogar breiter gemacht werden als dies im Rahmen des Innenstadtring-Konzeptes für die Hohenzollernstraße vorgesehen ist.

Die im Bild zu sehende Abbiegespur kann entfallen, weil in Richtung Bismarckstraße nur Busse (und Radfahrer) fahren werden.



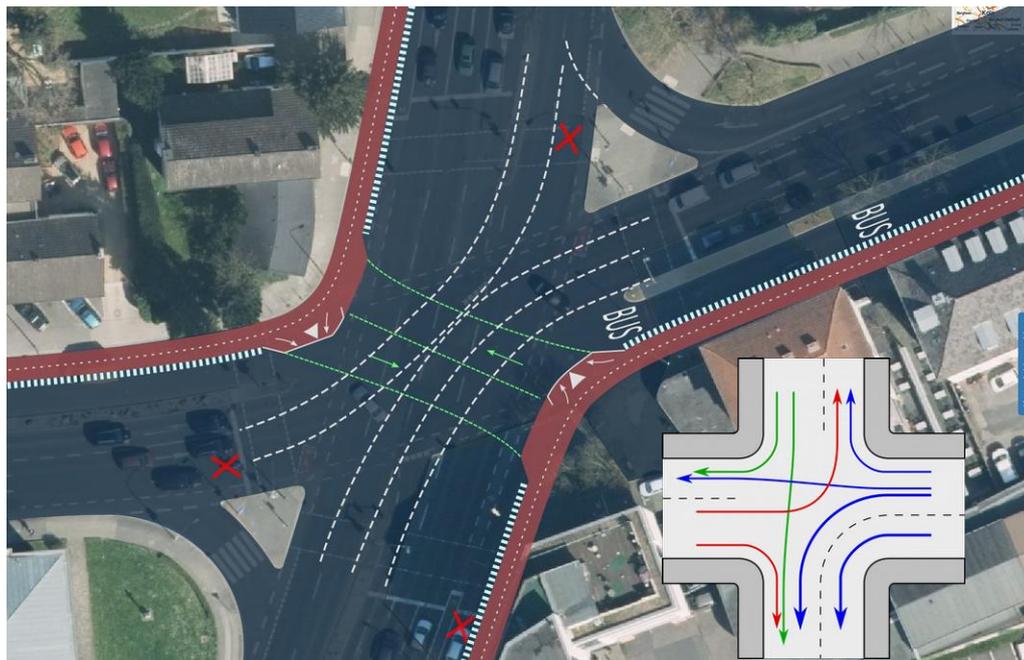
Bildrichtung (an gleicher Stelle) 180° gedreht: Die entgegenkommende Abbiegespur zum Kaiserplatz kann ebenfalls entfallen, weil a) in die Gegenrichtung nur Busse und Radfahrer fahren, und b) nur Busse und Radfahrer abbiegen dürfen.

Wenn der Grünstreifen hier minimiert wird, ist es denkbar, dass der Schutzstreifen links komplett durch einen **Radstreifen** ersetzt werden kann (mehr dazu am Ende dieses Papieres).

Beibehalten eines Schutzstreifens kommt nicht infrage, weil dieser unsicher ist, wenn Fahrzeuge nebeneinander fahren dürfen.



Bei der Darstellung der Lage wird die Busspur deutlich hervorgehoben. Die drei rote X kennzeichnen Fahr/Abbiegespuren, die entfallen können, weil es keine Möglichkeit mehr gibt, vom Platz der Deutschen Einheit aus in die Schenkelstraße zu fahren. Die Darstellung lässt erkennen, dass die **Aufstellflächen** für Radfahrer auf der rechten Seite (weißes Dreieck und Pfeile) womöglich etwas zu weit in die



Fahrbahn hineinragen. Um dies zu vermeiden, muss die Innenkurve des Zweirichtungsradweges etwas in Richtung Philippstor verlegt werden. Das wird vermutlich durch einen Grundstücksankauf realisierbar sein. Links oben ist das aufgrund eines Gebäudes wahrscheinlich nicht machbar.

Es wird betont, dass die Fortsetzung eines Zweirichtungsradweges in die **Tivolistraße** und in die **Philippstraße** rein beispielhaft ist. Dennoch ist denkbar, dass derartige Fortsetzungen realistisch sind. Bei der Tivolistraße wäre ein Zweirichtungsradweg ebenso wie bei der Hohenzollernstraße eine raumsparende Lösung; bei der Philippstraße ist die Eisenbahnunterführung an der Westseite großzügiger.

Mit gestrichelten Linien ist in der Grafik oben eine Fahrspur von der Tivolistraße in die Philippstraße eingezeichnet. Weil es keinen motorisierten Verkehr von der August-Klotz-Straße in die Philippstraße geben wird, kann aus der Schenkelstraße ein freier Rechtsabieger realisiert werden, bei dem die Kraftfahrzeuge nicht mit Verkehr von links rechnen müssen. Lediglich auf den Fußgängerüberweg ist zu achten. Der Verkehr von der Schenkelstraße wird den Ring in die August-Klotz-Straße hinein **gleichzeitig** zweispurig verfolgen können. Mit einer Ampelschaltung muss neben diesen beiden Verkehrsströmen lediglich der Geradeausverkehr von der Philippstraße und der Schenkelstraße und die Diagonalquerung geregelt werden. Weil das so ist, macht es ampeltechnisch keinen Unterschied, ob die Radführung in die beiden Straßen vom Ring abgehend als Einrichtungradführungen oder Zweirichtungsradführungen gestaltet werden. Man könnte sozusagen von einem "rundum Grün" sprechen. Das betrifft natürlich nicht die Fußgänger, für die es unverändert vier "normale" Querungen geben wird. Wie die Ampelschaltung im Detail zu gestalten ist, muss Thema "weitergehender Untersuchungen und Gutachten" werden. Hier sei lediglich vermerkt, dass Radfahrer eine Kreuzung schneller überqueren als Fußgänger. Alleine das rechtfertigt Diagonalquerungen.

Eine Diagonalkreuzung ist am Platz der Deutschen Einheit ganz besonders vorteilhaft, weil die Kreuzung **rautenförmig** ist. Anhand dieses Bildes (rechts ist die Musikschule zu sehen) ist erkennbar, wie unkomfortabel die Lage für Radfahrende derzeit ist: Wenn sie aus der Philippstraße kommend nach links in die Schenkelstraße einbiegen wollen, müssen sie zuerst auf die rote Stellfläche gelangen und dann beim nächsten Grün eine scharfe Kurve einlegen.



## 2. Anbindung Weierstraße

An diesem Ort ist exemplarisch sichtbar, dass ein Zweirichtungsweg an der Innenseite des Ringes den Vorteil hat, dass Radfahrende die August-Klotz-Straße hier nicht überqueren müssen.

Der mittige Grünstreifen müsste nicht verschoben werden. Es ist genug Platz verfügbar für einen **breiteren** Zweirichtungsweg (inkl. Pufferraum). Dieser wird in etwa den Raum bis zur jetzigen Mittellinie einnehmen.

Einen *freien* Rechtsabbieger in die Weierstraße soll es besser nicht geben. Stattdessen soll der Radweg dem jetzigen Rechtsabbieger zunächst folgen (siehe Bild), so dass der rechts abbiegende Autofahrer nicht schräg, sondern im rechten Winkel auf den Radweg trifft und diesen besser überblicken kann. Eine leicht ausgeprägte Schwelle am Ort des Radwegverlaufes würde verhindern, dass der von *Norden* kommende motorisierte Verkehr zu schnell nach links in die Weierstraße hineinfährt.

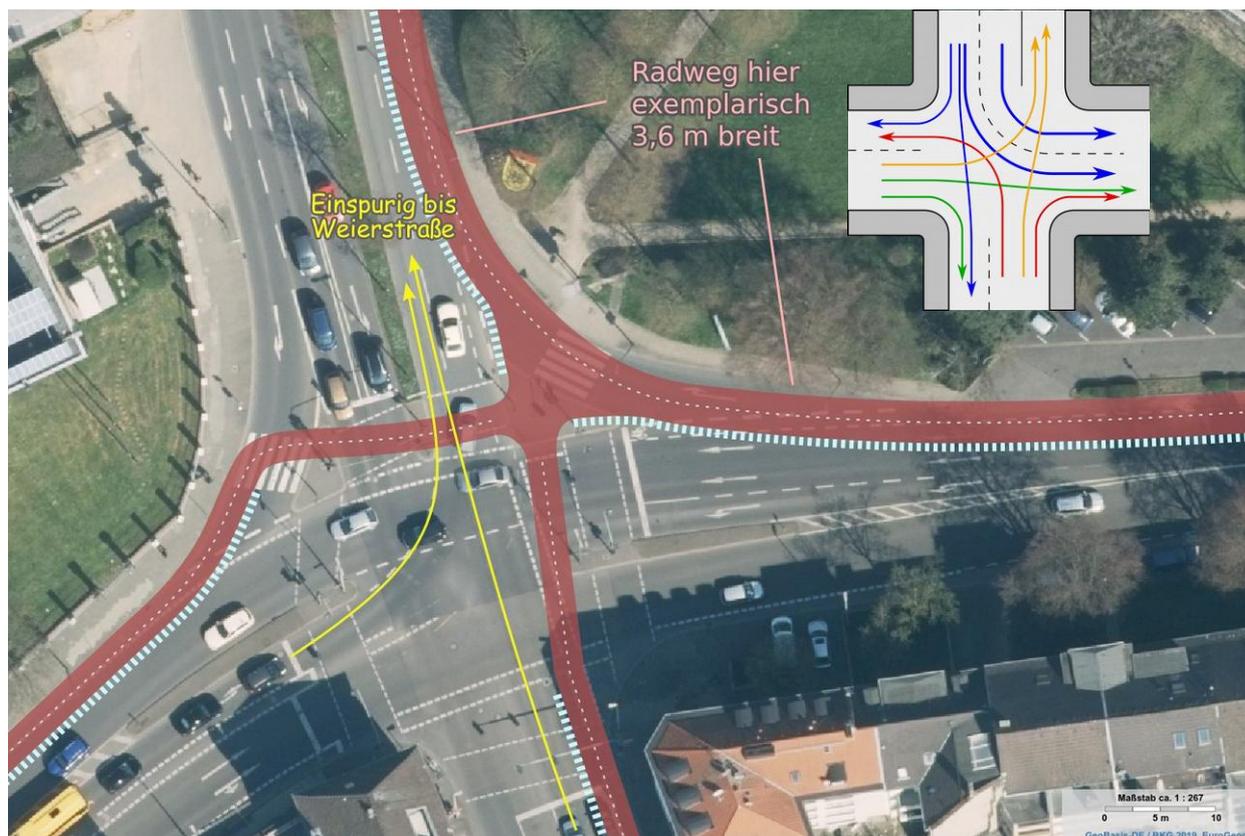


*Die eingezeichnete Grünfläche in der Mitte ist neu.*

(absichtlicher Leerraum)

### 3. Kreuzung Stürtzstraße/August-Klotz-Straße

An dieser Kreuzung gibt es viele Variablen, die einen Einfluss auf die Gestaltung haben können.



Eine denkbare Anordnung ist hier ebenfalls ausschließlich mit Zweirichtungswegen dargestellt. Anders als beim Platz der Deutschen Einheit wurde hier aber davon ausgegangen, dass ein *eventueller* Zweirichtungsweg in der Rütger-von-Scheven-Straße rechts verläuft, weil es an der rechten Seite weniger Bäume gibt, die im Weg stünden. Eine Umsetzung dieser Maßnahme wäre bei Bedarf zu einem späteren Zeitpunkt umsetzbar, wenn sich herausstellen sollte, dass die Schutzstreifen zu wenig angenommen werden.

Ganz wichtig ist aus Sicht von ProRad, dass es in der **Aachener Straße zu einer wirklich guten Lösung** kommt. Der tödliche Unfall von März 2019 spielt natürlich eine Rolle, aber auch die Verkehrsintensität. Ein Zweirichtungsweg erscheint als sinnvolle Lösung, wenn die Breite der netto Fahrbahn beibehalten werden soll.

Die Radwegführung insgesamt sieht bei dieser Grafik nicht sehr elegant aus; jedoch gilt hier das Gleiche wie zuvor beim Platz der Deutschen Einheit: Die Ampelsteuerung wird mit wenigen Phasen auskommen und für Radverkehr bietet sich hier ebenfalls ein "rundum Grün" an. Die konkrete Führung in die abgehenden Straßen ist dann zweitrangig. So auch bei der *hier* etwas ungewöhnlichen Kreuzung zweier Radwege im Bereich des bisherigen freien Rechtsabbiegers rechts oben.

Es hat sich in der (niederländischen) Praxis erwiesen, dass Radfahrende bei einem rundum Grün zwar scheinbar chaotisch durcheinander fahren (wenn es viele Radfahrer gibt), dies aber nicht zu einer erhöhten Unfallrate führt: Schon gar nicht zwischen Kraftfahrzeugen und Fahrrad! Man schreibt das einem gewissen Schwarmverhalten zu. Dass es sicher ist, hat natürlich viel mit der mäßigen Geschwindigkeit von Radfahrern zu tun, aber auch ganz besonders damit, dass Radfahrende konzentriert über die Kreuzung fahren. Unter Umständen erweist sich eine spezifische Ampelsteuerung als gefährlicher, weil Radfahrende sich sicherer fühlen als sie es tatsächlich sind und deshalb nicht sehr bewusst fahren. Wenn die gesamte Kreuzung Manövrierraum für Radfahrende und Fußgänger ist, sind alle gehalten, gut aufeinander aufzupassen.

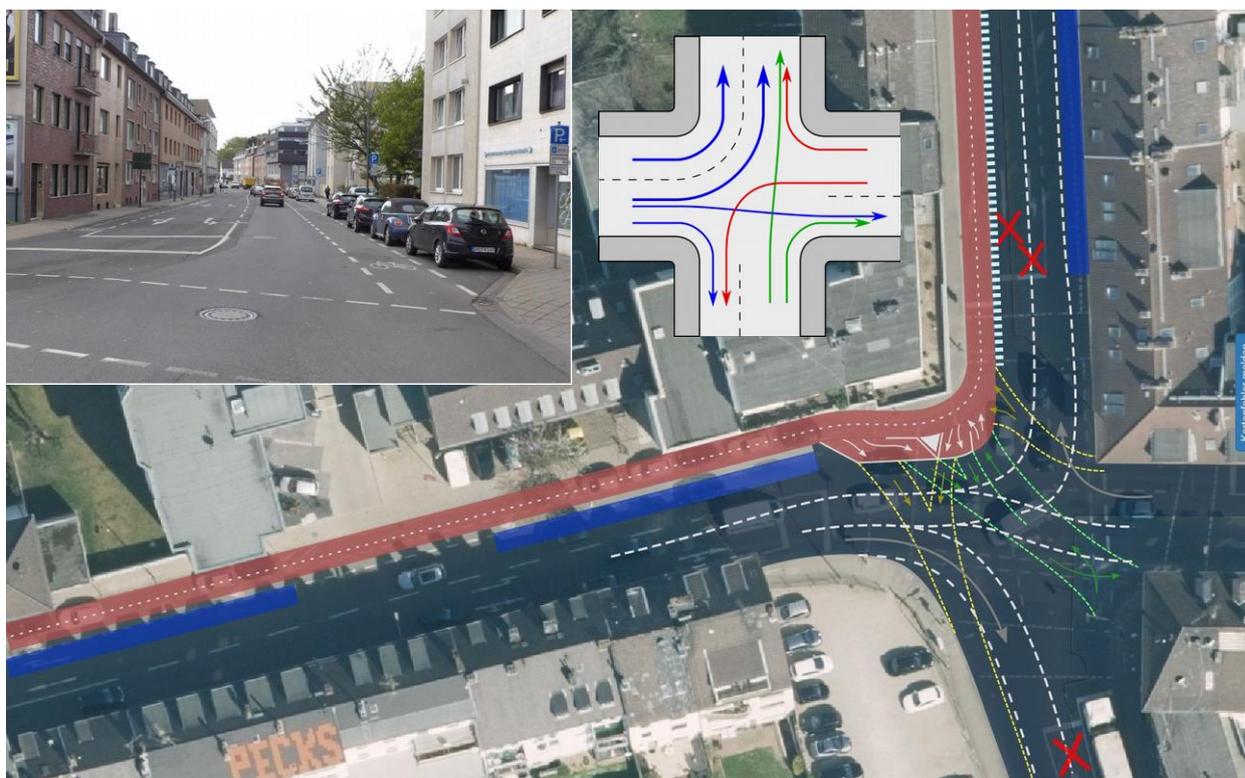
Der Zugang zum Parkraum oben in der **Stürtzstraße** muss bei Einrichtungsverkehr gut überlegt werden. Es muss nach einer für alle Verkehrsteilnehmer vernünftigen und sicheren Lösung gesucht werden.

#### 4. Kreuzung Bonner Straße/Hohenzollernstraße

Diese Kreuzung wird besonders detailliert beschrieben, weil diese ebenso wie die Hohenzollernstraße etwas kritisch ist. Sinngemäß gilt hier wie in der Hohenzollernstraße: Wenn es an dieser Kreuzung "funktioniert", klappt es bei allen Kreuzungen.

Zunächst ist auch hier mit roten X-Zeichen markiert, welche Abbiegespuren entfallen würden. Das Foto wurde von der Kreuzung in westliche Richtung aufgenommen. Dort wo jetzt die Pkw geparkt sind (und auf einem Teil des jetzigen Schutzstreifens), würde der Radweg verlaufen. Die blauen Bereiche im Bild kennzeichnen Parkzonen, wie sie mit der Realisierung des Innenstadtrings denkbar wären. In der Hohenzollernstraße können rechts sogar neue Parkplätze entstehen.

Die roten Aufstellflächen an der Kurve im Radweg bewerkstelligen, dass der Radverkehr auf dem Zwei-richtungsradweg nicht von wartenden Radfahrern behindert wird. Auf diese Flächen kann somit nicht verzichtet werden.



Das Geschehen auf der Kreuzung selbst sieht recht komplex aus. Die farbigen Pfeile dienen nur der groben Orientierung in der Grafik. Und: Die hier sichtbaren *Führungslinien* auf der Fahrbahn sehen vom Straßenrand betrachtet natürlich überhaupt nicht wie Chaos aus.

Die Parkbereiche in der Bonner Straße sind in der Grafik an der Straßenseite angeordnet, wo sie bisher auch sind. Das ist nicht optimal; besser wäre es, alle Parkbuchten an der Außenseite des Innenstadtringes anzuordnen, weil das eine strikte Trennung von Parkbuchten und Radverkehr ermöglicht. Parkbuchten auf der Innenseite des Ringes sind ungünstig, weil sie *Dooring*-Unfälle begünstigen. Denn die Fahrzeuge parken in Fahrtrichtung der Radler, die auf der dem Parkbereich zugewandten Radweghälfte unterwegs sind. Der einzige Vorteil von Parkplätzen wie im Bild dargestellt ist der, dass die danach folgende Aufstellfläche für Radfahrende optisch nicht in die Fahrbahn hineinragt. An dieser Stelle wird zudem daran erinnert, was im Hauptdokument auch beschrieben ist: Ohne Parkbuchten gedacht bietet ein Radweg, der an der rechten Seite (in Fahrbahnrichtung – also die Außenseite des Ringes) angeordnet ist, mehr gefühlte Sicherheit, weil Radfahrende an dem der Fahrbahn zugewandten Radweghälfte Sichtkontakt mit dem entgegen fahrenden Verkehr haben. Allerdings: Wenn der Sicherheitspuffer gut gestaltet ist, sollte das kein wirkliches Problem sein. **Ein Radweg an der Innenseite weist eine direkte Nähe zum ehemaligen Wall auf. Wie im Hauptdokument erwähnt, bietet das hervorragende Möglichkeiten für eine ansprechende Gesamtgestaltung.**

Es ist hier vollkommen offengelassen, welche Optionen für die Radverkehrsführung in der **Friedrichstraße** und der **Bonner Straße/Oststraße** betrachtet werden. Beide Straßen sind stark befahren; in der Friedrichstraße gab es 2019 noch einen Unfall, bei dem ein Radfahrer auf dem Schutzstreifen verunfallte, und der Verkehr auf der **Kölnstraße** sollte reduziert werden, was mit mehr Verkehr auf der **Oststraße** einhergehen könnte. Das alles sollte in einem Gesamtkonzept für Düren beachtet werden.

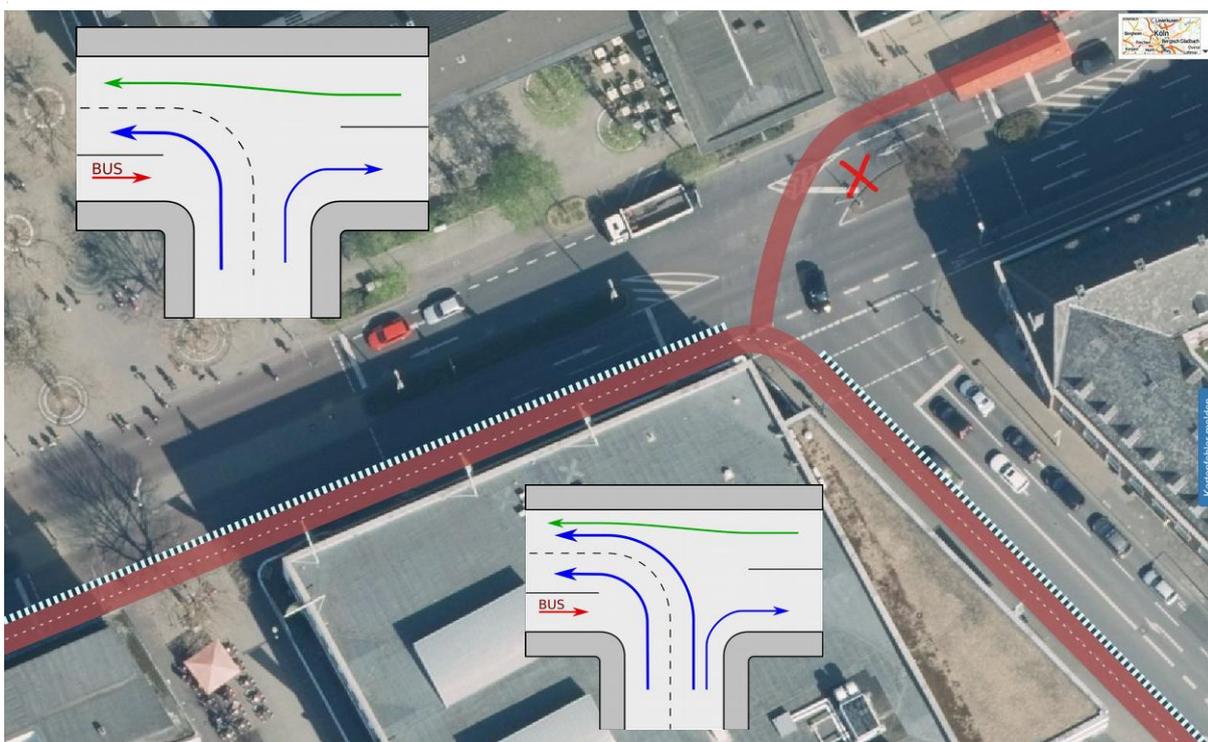
## 5. Anbindung zur Bismarckstraße

Bisher ist die Situation unglücklich, weil die Hans-Brückmann-Straße von Norden kommend rund 80 m versetzt in die Bismarckstraße mündet. Der kurze Abschnitt der Bismarckstraße bis zur **Schützenstraße** erweist sich dadurch als Flaschenhals. Der Einbahnstraßenring würde diesen Flaschenhals deutlich entschärfen können.



Weil es sich hier nicht um eine Kreuzung handelt, kann der Verkehrsfluss womöglich ohne Ampel für den motorisierten Verkehr gehandhabt werden. Entweder durch Vorfahrt von rechts (in der kleineren schematischen Darstellung unten die grüne Linie), welche nur den Fluss der aus der rechten Fahrspur der Schützenstraße kommenden Fahrbahn beeinträchtigt. Oder indem im Ring nur *eine* Fahrspur der Schützenstraße für links vorgesehen wird (siehe schematische Darstellung links oben).

Letzteres ist u.U. kritisch, angesichts von Fahrzeugen, die über den Innenstadtring von der **Aachener Straße** zur **Philipstraße** wollen. Allerdings hätten diese Autofahrer alternativ die Möglichkeit, bereits vor der **Johannesbrücke** links in die **Valenciener Straße** abzubiegen, und dann über die **Tivolistraße** in die Philipstraße zu gelangen. Autofahrer mit Ziel Bismarckstraße werden über die **Stürztstraße** keine Nachteile gegenüber bisher haben, weil der ganze Ring mit zwei parallelen Fahrspuren ausgestattet würde.



Ähnlich wie im zuvor besprochenen Fall ist die Anbindung des Radverkehrs zur Bismarckstraße nur vereinfacht (als Einrichtungsradweg *zum* Ring) dargestellt ohne den abgehenden Radverkehr zu berücksichtigen.

Wenn die Schenkelstraße klug gestaltet wird, ist es denkbar, dass an der Nordseite der Schenkelstraße ein Einrichtungsradweg oder Radstreifen nach Westen eingerichtet wird. Angesichts der in der Bismarckstraße ansässigen Schulen ist es sinnvoll, eine solche Möglichkeit zu prüfen.

### Quellenhinweis:

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