

Eröffnung B56n

Mit dem Schwerpunkt Arnoldsweilerweg

Vor wenigen Tagen [kommentierte ein Radfahrer](#) auf treffende Weise, wie enorm der Unterschied zwischen den zur Verfügung gestellten Räumen für Radfahrende und für Kfz ist. Wer das aus der Luft betrachtet (wie im Beitrag der [DN/DZ vom 20.4.](#)) erkennt das bereits. Die beiden nachfolgenden Bilder zeigen die Diskrepanz aus der Augenperspektive:



Hier oben gibt es ganze vier Abbiegespuren aus Richtung Arnoldsweiler und *real-Markt*.

Der Tunnel für Radfahrende **und** für Zweibeiner sowie Vierbeiner dagegen misst innen lediglich 3,2 Meter. Das ist weniger als eine Fahrspur im obigen Bild. Und dann muss zudem bedacht werden, dass die Breite in den Kurvungen außerhalb des Tunnels nur 2,5 m breit sein sollten. ProRad hat darauf beharrt, dass das entschieden zuwenig ist.

Wie ProRad ganz frisch erfuhrt, ist der Tunnel sogar zu schmal, um den Asphalt im Inneren maschinell zu verlegen. Im Bild sieht man die leichte Welligkeit infolge der Verlegung per Hand sofort. Trotz des guten Bemühens von Seiten des Landesbetriebes Straßenbau NRW



zeigt sich hier einmal mehr, dass die damalige Planung aus Radfahrersicht eigentlich als unfassbar eingestuft werden muss! Und: Es zeigt den Stellenwert des Zweiradfahrenden aus Sicht von Planern auf. Die Welligkeit wird sogar vom zuständigen Projektleiter als harmlos eingestuft. Das ist einmal mehr ein Beispiel dafür, dass viele Straßenbauer nicht wissen oder wider besseren Wissens nicht berücksichtigen, dass Radfahrende *auch* komfortabel unterwegs sein möchten. Besonders auch im Alltag. Jeden Tag hin und zurück. Zur Schule; zum Arbeitsplatz und bei wiederkehrenden Erledigungen. Im Bild sieht man: Sobald der Tunnel verlassen wird, ist der Asphalt zwar regennass, aber faktisch spiegelglatt. Und an den Wänden machen sich schon Graffiti breit.

Nun haben wir schon 2019 in einer [Stellungnahme](#) darauf hingewiesen, dass man in den Niederlanden viel großzügigere Tunnel für den nicht motorisierten Verkehr baut. Sogar mit Separierung von Fußgängern und Radfahrenden. Es ist noch nicht lange her, da wurde im benachbarten Rhein-Erft-Kreis eine für deutsche Begriffe vorbildhafte Unterführung realisiert. Diese wird sogar in einem [NRW-Leitfaden für den Bau von Radschnellwegen](#) gepriesen:



Abbildung 41: Einsehbarkeit Unterführung K 17 Kerpen-Manheim-neu aus Osten (Bild: Kolpingstadt Kerpen)

Bitte die Bildunterschrift beachten: Eine Kreisstraße. Also der Rhein-Erft-Kreis als Straßenbaulastträger eines sozial sicheren Tunnels. Sogar bei Dunkelheit (Abbildung 42, hier nicht gezeigt).

Kommunikation ist die halbe Arbeit

Vor allen Dingen, wenn mehrere Behörden beteiligt sind. Denn gerade im Laufe des Projektes B56n mussten wir schmerzlich erfahren, wie sehr die Zuständigkeiten über bis zu drei Behörden aufgeteilt sind. Das fing mit unserer Beschwerde 2018 zum Zustand der neuen Kreuzung B264 (Kölner Landstraße) zu B56n an. Einige Radverkehrsanlagen waren dort gemeinsam mit Fußgängern und sogar in beiden Richtungen zu benutzen. Dazu Straßenlaternen etwa mittig auf diesem Weg, der dafür viel zu schmal ist. Straßenbau NRW ist nur für die straßenbauliche Maßnahmen zuständig. Für alles andere zeichnet die Stadt: Für Beleuchtung (als Kommune), für Ampelanlagen und für Beschilderung (als Straßenverkehrsbehörde). Ein Zweirichtungsradweg mit gemeinsamer Nutzung durch Fußgänger hätte von vorneherein viel breiter ausfallen müssen. In der Praxis ist nicht mehr auszumachen, wer für den entstandenen Zustand die Verantwortung trägt. Denn die Protokolle der Planungsberatungen sind für Außenstehende nicht zugänglich.

Kehren wir zum Schwerpunkt zurück. ProRad hatte im Oktober 2020 erreicht, dass Straßenbau NRW ein Grundstück erwarb, damit die nördliche Tunneleinfahrt großzügiger gekurvt werden könnte. Zudem wurde die Einfahrt auch breiter. Wir machten uns aber trotzdem Sorgen um die Kollisionsgefahr bei Gegenverkehr und auch mit Fußgängern. Denn der Geschwindigkeitsunterschied zwischen Radfahrenden zu Fußgängern verhält sich etwa wie zwischen Kfz und Radfahrenden. In der Regel trennt man die beiden Verkehrsarten, wenn der Geschwindigkeitsunterschied mehr als ein Faktor drei ist. Sollte man wenigstens.

Weil wir inzwischen wussten, dass die Stadt für Markierungen zuständig ist, haben wir nach Rücksprache mit dem Projektleiter von Straßenbau NRW ein Markierungskonzept für die nördliche Tunneleinfahrt bei der Stadt vorgelegt:

Diese Darstellung wurde erstellt bevor Straßenbau NRW auf unsere Bitte links den Asphalt verbreitert hat. Daher die Linieneinführung links.

Die Stadt hat nicht auf diesen Vorschlag reagiert. Auch nicht nach einer Nachfrage. Grundgedanke war hier, dass Fußgänger ausschließlich (in beiden Richtungen) in der Außenkurve gehen sollten. Dadurch sind Kollisionen praktisch ausgeschlossen. Jede Fahrspur für Radfahrende ist dadurch

in der Kurve etwas schmal, aber es ist dann zu akzeptieren, dass man hier nicht nebeneinander fährt. Weil wir nicht wussten, was die Stadt vorhatte, und das Projekt sich dem Ende zuneigte, haben wir die Presse kontaktiert. Die [Berichterstattung](#) spricht für sich. Allerdings hatten wir die Presse nicht nur wegen der Markierung, sondern auch wegen eines Verkehrsschildes, welches sich mitten auf einem Geh-/Radweg befindet, kontaktiert.

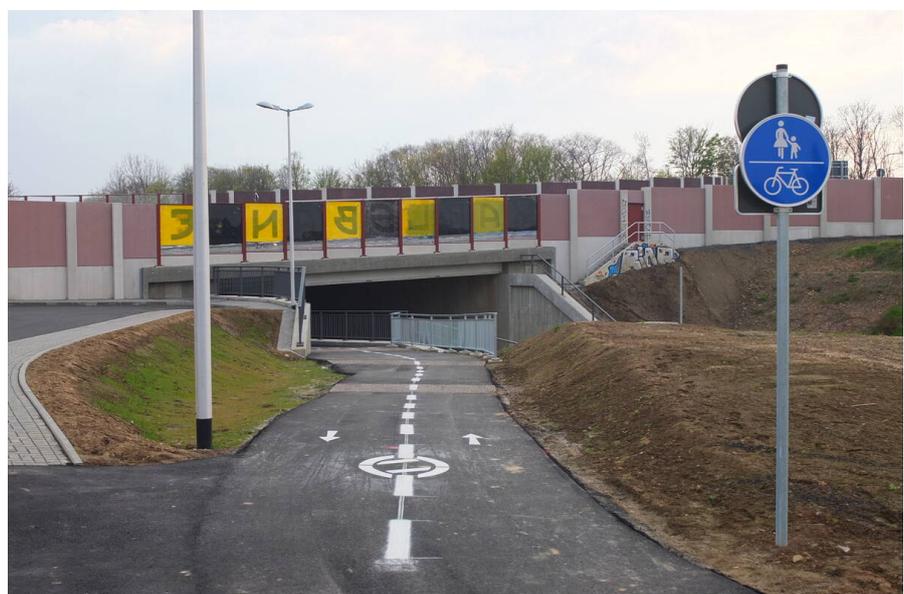
Danach fand endlich eine Kommunikation mit der Stadt statt. Allerdings wussten wir weiterhin nicht, wie die Stadt das Kollisionsproblem angehen wollte. Plötzlich lag am 19.4. eine Realisierung vor:

Damit kann man leben. Das Problem ist wie gesagt: Kommunikation. Ein Restrisiko für Fußgänger bleibt bei dieser Lösung. Wenn man gut durchdachte Lösungen anstrebt, ist der Austausch in vielen Fällen unerlässlich.

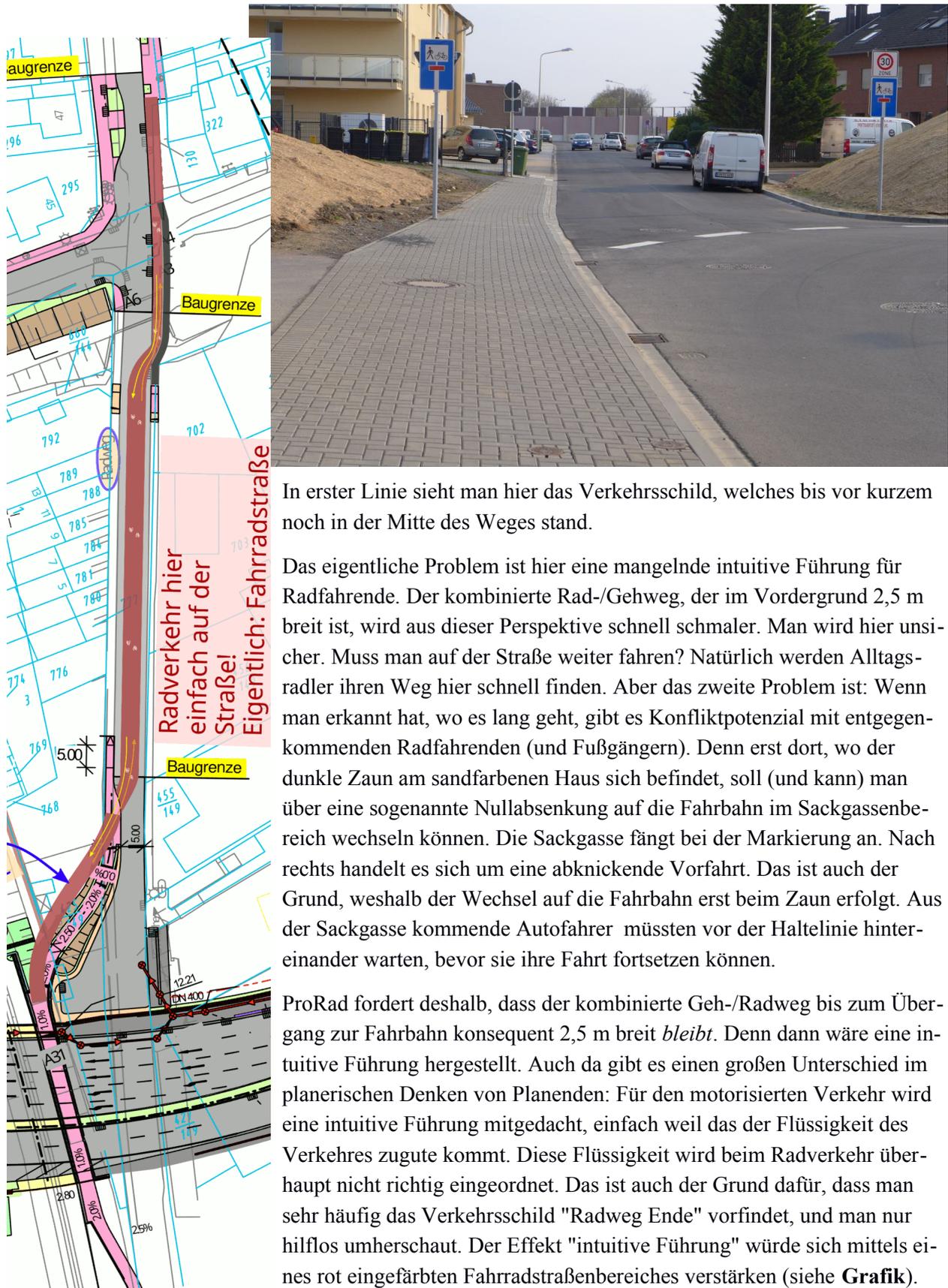
Bereich Heerweg

Bei einem ProRad Ortster-

min in 2019, der zufällig in der nachmittäglichen Berufsverkehrszeit stattfand, erkannten wir, dass hier ziemlich viel los ist. Für den Radverkehr sollte möglichst eine sichere Führung in beiden Richtungen ermöglicht werden, und zwar abseits des Arnoldsweilerweges bis zum neuen Sackgassenbereich dieser Straße.



Wir haben hier einiges erreicht, obwohl in der Zwischenzeit erschwerte Rahmenbedingungen in Form zweier Zäune an Grundstücksgrenzen entstanden. Das praktisch einzige – noch ignorierte – Problem, für das wir noch kämpfen wollen, wird aus nachfolgendem Bild ersichtlich.



In erster Linie sieht man hier das Verkehrsschild, welches bis vor kurzem noch in der Mitte des Weges stand.

Das eigentliche Problem ist hier eine mangelnde intuitive Führung für Radfahrende. Der kombinierte Rad-/Gehweg, der im Vordergrund 2,5 m breit ist, wird aus dieser Perspektive schnell schmaler. Man wird hier unsicher. Muss man auf der Straße weiter fahren? Natürlich werden Alltagsradler ihren Weg hier schnell finden. Aber das zweite Problem ist: Wenn man erkannt hat, wo es lang geht, gibt es Konfliktpotenzial mit entgegenkommenden Radfahrenden (und Fußgängern). Denn erst dort, wo der dunkle Zaun am sandfarbenen Haus sich befindet, soll (und kann) man über eine sogenannte Nullabsenkung auf die Fahrbahn im Sackgassenbereich wechseln können. Die Sackgasse fängt bei der Markierung an. Nach rechts handelt es sich um eine abknickende Vorfahrt. Das ist auch der Grund, weshalb der Wechsel auf die Fahrbahn erst beim Zaun erfolgt. Aus der Sackgasse kommende Autofahrer müssten vor der Haltelinie hintereinander warten, bevor sie ihre Fahrt fortsetzen können.

ProRad fordert deshalb, dass der kombinierte Geh-/Radweg bis zum Übergang zur Fahrbahn konsequent 2,5 m breit *bleibt*. Denn dann wäre eine intuitive Führung hergestellt. Auch da gibt es einen großen Unterschied im planerischen Denken von Planenden: Für den motorisierten Verkehr wird eine intuitive Führung mitgedacht, einfach weil das der Flüssigkeit des Verkehrs zugute kommt. Diese Flüssigkeit wird beim Radverkehr überhaupt nicht richtig eingeordnet. Das ist auch der Grund dafür, dass man sehr häufig das Verkehrsschild "Radweg Ende" vorfindet, und man nur hilflos umherschaut. Der Effekt "intuitive Führung" würde sich mittels eines rot eingefärbten Fahrradstraßenbereiches verstärken (siehe **Grafik**).

Das sollte also auch gemacht werden, zumal die Stadt diese von ProRad als Radialroute deklarierte Strecke inzwischen als Radvorrangroute definiert hat.

Sieben B56n-Querungen

ProRad hat im Zuge der Unterbrechung der Girbelsrath-Route (**Bilder unten**) an allen sieben Querungen der B56n detailliert beschrieben, wo es in Sachen Fahrrad(- und Fußgängerfreundlichkeit) hakt: [Eine radfeindliche Ortsumgehung](#).

Das beschränkt sich nicht auf diese Route, sondern es betrifft zum Beispiel auch die Kreuzung zur Straße zwischen Binsfeld und Düren. Es ist einfach nur traurig. Mit diesem Beitrag wird somit das letzte Glied in dieser Kette dokumentiert, weil dieses soeben erst fertiggestellt wurde.

ProRad, 22. April 2021



(Januar 2020) beide Bilder: Claudia Veith



im Hintergrund: die Brücke über die *reaktivierte* Bördebahn Düren-Zülpich

Im Zuge der vom Bund getragenen Kostenüberschreitung von **14 Millionen** fordert ProRad bereits die *Reaktivierung* der Nörvenich/Girbelsrath-Route nach Düren mittels Fahrrad-/Fußgängerbrücke, vom Bund finanziert im Rahmen der "Kostenüberschreitung".