

# **Pressemitteilung von ProRad Düren**

## **Zu den Planungen für die Umgestaltung der Aachener Straße**

Endlich, fast drei Jahre nach dem tödlichen Unfall eines Fahrradfahrers auf der Aachener Straße, liegen Planungen für eine Umgestaltung des Verkehrsraums vor. Erstmals konnten wir uns zu den Entwürfen der Verwaltung im Rahmen des Mobilitätsforums am 20.01.2022 äußern. Inzwischen können die in einigen Punkten nochmals angepassten Planungen im Ratsinformationssystem der Stadt Düren unter der Beschlussvorlage 2022-0082 vom 09.03.2022 eingesehen werden. Leider tragen aus unserer Sicht nicht alle vorgenommenen Anpassungen zur Verbesserung der Situation bei.

### **Verbesserung am Unfallort, ansonsten nicht befriedigend**

Zumindest für den Bereich, in dem der tödliche Unfall am 21.03.2019 geschehen ist, ist tatsächlich eine Verbesserung der Sicherheit für Radfahrende erkennbar. Statt eines 1,50 Meter breiten Schutzstreifens soll dort ein Radfahrstreifen mit einer nutzbaren Breite von mindestens 2,25 Meter entstehen.

Ansonsten wirken die Planungen aber nicht wie „aus einem Guss“. Aufgrund der verschiedenen in den Planunterlagen enthaltenen Führungsformen besteht die Gefahr, dass sich Radfahrenden womöglich nicht intuitiv erschließen wird, wo ihr Platz im Verkehrsraum ist. Die Leistungsfähigkeit der Straße für den motorisierten Verkehr hat in der vorgelegten Planung weiterhin Vorrang vor der Sicherheit zu Fuß Gehender und Radfahrender. Solange die Interessen des motorisierten Verkehrs bei Planungen Vorrang vor denen anderer Verkehrsteilnehmer haben und schwächere Verkehrsteilnehmer nur den verbliebenen Verkehrsraum zugestanden bekommen erweist sich jede neue Planung als Stückwerk. Das zeigt sich bei der Aachener Straße sehr deutlich. Der häufige Wechsel von Führungsformen und die gemeinsame Nutzung einer Verkehrsfläche durch Fußgänger und Radfahrer führt zu neuen Gefahrenstellen und Konflikten.

Wir halten es für wichtig, zumindest im Verlauf einer Straße eine Führungsform konsequent und sicher umzusetzen.

### **Besonders im Abschnitt 1 bleiben die Planungen hinter den Erwartungen zurück**

Während für den Abschnitt 2 ausreichend dimensionierte Radfahrstreifen vorgesehen sind, sollen sich zu Fuß Gehende und Radfahrende im Abschnitt 1 einen gemeinsamen Rad- und Gehweg teilen. In diesem Bereich werden Konflikte somit nur verlagert - von denen zwischen Autofahrenden und Radfahrenden hin zu denen zwischen Fußgängern und Radlern. Zwar wurde im Mobilitätsforum die der ERA 2010 entsprechende Breite des gemeinsamen Rad- und Gehweges von 2,50 Meter positiv hervorgehoben, die durch einen Sicherheitstrennstreifen von 0,75 Meter zu den parkenden Fahrzeugen ergänzt werden soll, wir sind da allerdings weniger euphorisch. Zum einen häufen sich auf gemeinsamen Geh- und Radwegen erfahrungsgemäß die Konflikte. Fußgänger fühlen sich von Radfahrern bedrängt und gefährdet, während Radfahrende auf den gemeinsamen Wegen nicht zügig vorankommen. Zum anderen, weil der zur Verfügung stehende

Raum an der Aachener Straße durch Hindernisse in Form von Laternenmasten, Mülltonnen und auf den Geh-/Radweg mündende Hauseingänge oder Treppen eingeschränkt und die Verkehrssicherheit gefährdet wird.

Der Bereich der vorhandenen Engstelle in der Nebenanlage vor der Hausnummer 58 soll baulich aufgeweitet werden. Wir sehen die Gefahr, dass dieser Rad-/Gehwegabschnitt beparkt werden wird. Wir würden uns wünschen, dass dem z.B. durch die Aufstellung von Pollern entgegenwirkt wird.

### **Platz ist da!**

Platz für eine bessere Lösung wäre auch im Abschnitt 1 zwischen Johannesbrücke und Knotenpunkt Elberfelder Straße/Rurstraße vorhanden ... wenn man sich entscheiden würde, die Parkplätze aus diesem Bereich z.B. auf den Annakirmesplatz (Elberfelder Straße) zu verlagern. Düren hat sich im Klimaschutzteilkonzept Mobilität das Ziel gesetzt, den Modal-Split für den Radverkehr von 10 % auf 15 % bis 2025 zu erhöhen. Das wird ohne eine konsequente Umverteilung des Straßenraums nicht möglich sein.

### **Bitte immer auch an Rad fahrende Kinder denken!**

Unbefriedigend finden wir auch, dass stadteinwärts auch in Zukunft nur ein direktes Linksabbiegen des Radverkehrs in die August-Klotz-Straße ermöglicht werden soll. Zwar muss lt. aktuellen Planungen dann nur noch eine Fahrspur überquert werden, dennoch wünschen wir uns, dass Planer sich bei der Bewertung von Radinfrastruktur immer auch fragen: „Würden wir ein zehnjähriges Kind dort fahren lassen?“ Nur, wenn die Antwort „ja“ lautet, ist es ein guter und sicherer Radweg und eine Infrastruktur, die zu einem Umstieg nennenswerter Bevölkerungsteile aufs Rad führt.

Wir verfolgen hier übrigens einen Ansatz, der es ermöglicht, vom Radfahrstreifen am rechten Fahrbahnrand mittels einer Linksabbiegerampel für den Radverkehr sicher nach links in die August-Klotz-Straße einzubiegen, den wir auch im Mobilitätsforum vorgetragen haben. Leider wurde dieser Vorschlag von der Verwaltung verworfen, weil für eine solche Lösung keine zeitlichen Kapazitäten (bezogen auf den Ampelzyklus) bestünden. Hier wurde erneut deutlich, dass die Leistungsfähigkeit der Straße für den motorisierten Verkehr nach wie vor im Fokus steht. Wenn Sie Interesse haben, stellen wir Ihnen das Konzept gerne vor.

### **Im Bereich des Knotenpunktes Kreispolizeibehörde bleibt es gefährlich**

Für gefährlich halten wir die veränderten Planungen im Abschnitt 2 im Bereich des Knotenpunkts vor der Kreispolizeibehörde. Hier sind nun bauliche Anpassungen an den vorhandenen Verkehrsinseln geplant, um Platz für die Markierung von zwei Fahrstreifen im Kreuzungsbereich für die Fahrt in die Aachener Straße Richtung Rölsdorf zu gewinnen. Das mag im Kreuzungsbereich und kurz danach noch funktionieren. Rund 15 bis 20 Meter hinter der Ampelfurt verengt sich die Fahrbahn dann aber auf ca. 5 Meter, so dass sich an der Gefährdung von Radfahrenden trotz Ersatz des Schutz- durch einen Radfahrstreifen nichts ändern wird.

Wir fordern am östlichen Beginn der Aachener Straße in Fahrtrichtung Rölsdorf die konsequente

Umsetzung einer einspurigen Verkehrsführung. Aus der Rütger-von-Scheven-Straße kommend wird ohnehin nur einspurig links abgebogen und die Stürtzstraße kann so umgestaltet werden, dass es auch hier nur eine Geradeauspur gibt. Bis rund 60 Meter vor der Kreuzung ist die Stürtzstraße ohnehin einspurig, erst danach weitet sie sich auf. Die Reduzierung auf eine Geradeauspur vor der Ampel sollte den Verkehrsfluss also nicht nennenswert beeinträchtigen. Letztlich geht aber die Sicherheit des Verkehrs ohnehin dessen Flüssigkeit vor.

### **Einbeziehung der Stürtzstraße ist konsequent**

Abschließend sei gesagt, dass wir es als sehr positiv und konsequent empfinden, dass die aktuellen Planungen vorsehen, den Schutzstreifen in der Stürtzstraße in Fahrtrichtung Altenteich durch einen Radfahrstreifen zu ersetzen und dadurch eine einspurige Verkehrsführung für den motorisierten Verkehr herbeizuführen (Abschnitt 3).

ProRad, 17. März 2022

