

# Unfallaufarbeitung Kreuzau

## zur Rechtsabbiegerkollision mit einem Radfahrer

In diesem Papier wird der Unfall gemäß [Pressemitteilung](#) vom 1.6.2022 zum Anlass genommen, zu einer Verbesserung der Sicherheitslage zu gelangen, ohne den Komfort für Radfahrende zu beeinträchtigen. Es wird zudem Bezug genommen zur – vergleichbaren – Situation an der Einmündung der Eifelstraße in die Hauptstraße. Ziel ist es, letztlich Verbesserungen in weiterem Sinne zu erreichen.



Es ist immer so gewesen, dass Radfahrende entweder vom Fotografenstandpunkt aus die Dürener Straße über die Fußgänger-/Radfahrerquerung (mit Streuscheibe Radfahrer/Fußgänger) überqueren, und dann links in den Geh-/Radweg entlang der Dürener Straße fahren, oder aber mit einem kleinen Schlenker in die (nicht näher definierte) Nebenanlage in der Bildmitte einfahren. Das Gleiche gilt für Radfahrende, die auf der Nebenanlage von Süden (also im Bild von links) nach links in die soeben genannte Nebenanlage fahren. So auch der verunfallte Radfahrer gemäß oben erwähnter Pressemitteilung vom 1. Juni.

Diese Art Unfall ist klassisch bei Zweirichtungswegen. Autofahrer kommt von links, und will rechts abbiegen. Folglich schaut der Fahrer/die Fahrerin nur nach **links**, wenn man von rechts keine Radfahrer erwartet (obwohl es auch Fußgänger geben kann – es gilt hier Vorfahrt beachten). Da der weitere Verlauf eine optische Differenzierung aufweist (Gehwegbereich und Radwegbereich) liegt es nahe, dass viele Radfahrende links fahren. Entweder muss das mit Hilfe von Maßnahmen unterbunden werden, oder aber die Route muss sicherer gemacht werden.



Die Nebenanlage die sich im Bild oben im gelben Oval befindet.

## Die Unfallstelle

Der Radfahrer im Bild fuhr geradeaus. Als das Bild oben auf Seite 1 gemacht wurde, wurde auch ein Radfahrer wahrgenommen, der die Bahnhofstraße in dieser Einmündung schräg überquerte, um auf die Fahrbahn weiter zu fahren. Was hier die Sicherheit verbessern würde, wäre die Einrichtung einer Furt mit roter Einfärbung – gleich mehr dazu.

Es ist gut zu sehen, dass die Breite für eine Trennung von Rad- und Fußverkehr vollkommen ausreicht.

Es ist auch erkennbar, dass die Autofahrerin tatsächlich rechts abbiegen wollte.



Dieser Radfahrer fuhr zufällig beim Fotografieren vorbei

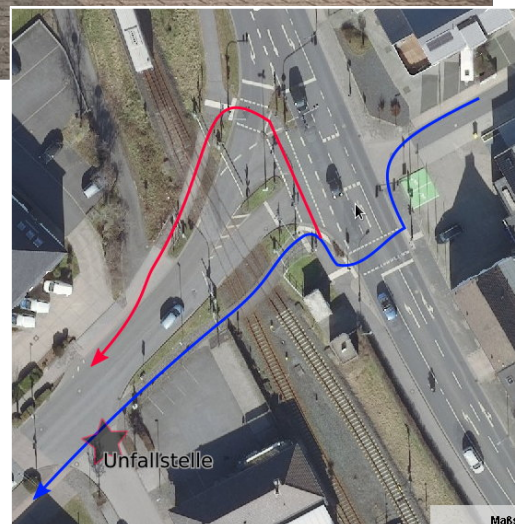
Im nachfolgenden Bild ist ersichtlich, dass der soeben fotografierte Radfahrer am Ende (Einmündung Flemingstraße) die Bahnhofstraße überquert. Es ist aber nicht ausgeschlossen, dass er geradeaus gefahren wäre, wenn das graue Auto da nicht geparkt hätte (dieses Auto steht sehr häufig dort – regelwidrig?). Bitte das Verkehrszeichen dort beachten: Gehweg mit Zusatzzeichen Radfahrende frei.



Zusätzlich zum optischen Eindruck trägt dieses Schild dazu bei, dass diese Nebenanlage als Zweirichtungsverkehrsrouten, eben durchgehend, praktiziert wird. Auch an der Einmündung zur Flemingstraße gibt es übrigens hin und wieder "brenzlige" Situationen mit rechts abbiegenden Autofahrenden.

## Lösungsvorschlag

ProRad plädiert dafür, diese intuitiv befahrbare Strecke beizubehalten. Denn wenn – etwa aus Sicherheitsgründen – eine eindeutig erkennbare Maßnahme getroffen würde, dass diese Nebenanlage entlang der Bahnhofstraße nur ortsauswärts benutzt werden dürfte, müssten alle eingangs genannten Radfahrenden die Einmündung dieser Straße zur Dürener Straße queren (Ampelwartezeit!) und anschließend



nach der dort befindliche Querung des freien Rechtsabbiegers (von Norden) eine scharfe Kurve einlegen (Luftbild, rote Linie), oder direkt nach der Mittelinsel auf der Fahrbahn weiterfahren.

Eine Furt *und* die oben erwähnte Roteinfärbung in der Einmündung würden die Sicherheitslage für Radfahrende ohne Komforteinbußen verbessern. Ggf. hilft auch eine erhöhte Lage der Nebenanlage über die Einmündung hinweg. Eine Alternative etwa wären Noppen, wie sie auf der Eifelstraße vorliegen:



Die Noppen befinden sich in der Bildmitte just vor dem Haltestreifen. Die Gemeinde Kreuzau wünscht sich schon seit einiger Zeit, dass hier eine Roteinfärbung realisiert wird, damit auch hier die typische Zweirichtungsradwegunfallgefahr bei rechts abbiegenden Autofahrenden minimiert werden kann.



Das Problem stellt sich jedoch, dass das bei einem Gehweg nicht regelkonform ist. Auch nicht mit "Radfahrer frei". Früher war die ganze Strecke bis zum nördlichen Ortsausgang mit Radwegebenutzungspflicht versehen. Dann wäre das möglich gewesen. Seit 2017 gibt es aber auch die Möglichkeit, bei Nebenanlagen mit dem abgebildeten Doppelpiktogramm (auf die Oberfläche der Nebenanlage gesprüht) eine rote Furt zu realisieren. Zudem wären Radfahrende dann auch nicht gehalten die realitätsferne Schrittgeschwindigkeit einzuhalten. Das ist ProRad schon seit 2019 ein Dorn im Auge, als allmählich deutlich wurde, dass zur Aufhebung der Radwegebenutzungspflicht immer häufiger "Gehweg/Radfahrer frei" zum Zuge kommt.

Wie soeben erwähnt, könnte man auch hier eine erhöhte Lage der Nebenanlage realisieren. Das wäre auf jeden Fall die sicherere und nebenbei für Personen mit eingeschränkter Mobilität eine komfortablere Lösung. Beispielhaft wird hier die Einmündung an der Zülpicher Straße in Düren gezeigt (natürlich wäre die Anrampung ohne Grünstreifen etwas steiler oder aber die Furtlage weniger erhöht).



## Fazit

Weil es einige Optionen und vor allen Dingen mehrere Detailpunkte zur Verbesserung der beiden hier besprochenen Situationen gibt, bietet es sich an, das Thema mit Hilfe einer interdisziplinären Besprechungsrunde, bei der auch die Straßenverkehrsbehörde des Kreises zugegen ist, anzugehen. Wenn das letztlich zu weniger Unfällen beitragen kann, sollte das nicht aufgeschoben werden.