

## Pressemitteilung zur Hauptstraße/K39 in Kreuzau

ProRad hat mit Interesse die Zeitungsbeiträge vom [17. Januar](#) und insbesondere vom [24. Januar](#) zur Kenntnis genommen, inklusive der Tatsache, dass es wegen der Einschränkungen für den Radverkehr wohl eine gewisse Verlegenheit gibt. Zudem gibt es einen treffenden Kommentar in der Zeitung vom [28. Januar](#), mit der klaren Feststellung, "dass hier auch in Zukunft kein Platz für Radfahrer sein wird."

Auch wenn es von der Breite her nicht für eine richtige Lösung für den Radverkehr reicht, ist ein Kompromiss allemal besser. Schlechter darf es in Zeiten des Bekenntnisses zur Radverkehrsförderung aber keinesfalls werden. SUV-freundliche Parktaschen auf Kosten des Radverkehrs werten wir eindeutig als "Sünde". Wir verstehen, dass mit einer breiteren Fahrbahn der Begegnungsverkehr vor allem von Lkw erleichtert wird. Wir fragen uns allerdings, ob das auf einer Gesamtlänge von nur 190 m so wichtig ist. Der Planbereich könnte sogar als Tempo-30-Abschnitt deklariert werden. Der Zeitverlust wäre minimal. Dann ist die Beibehaltung der bisherigen Breite der Fahrbahn überhaupt kein Problem<sup>1</sup>. Es ist sogar so, dass der Kreuzauer Rat im August 2022 angeregt hat, in der Mühlengasse ("Verlängerung" der Hauptstraße zum Windener Weg) kurzfristig Tempo 30 einzurichten ([Vorlage 167/2022](#)).

Wir möchten, dass größere Maßnahmen möglichst erst *nach* Feststellung zumindest des Teils des Radverkehrskonzeptes für den Hauptort der Gemeinde geplant werden! Denn es stehen bereits größere Änderungen im Hauptbereich der Hauptstraße und der Bahnhofstraße an. Bei letzterer handelt es sich um einen wichtigen Zubringer ins Zentrum und zum Schulzentrum. Das ist wichtig, weil der gesamte Planungsverlauf sich lange hinzieht. Eine teure Konzeption, die vor geschaffenen Fakten steht, ist nicht sehr hilfreich.

**ProRad** fordert eine Revision der Planung. Das ist möglich, weil der Rat das Vorhaben noch beschließen muss. Das soll am 7.2.2022 geschehen. Wenn der Rat nein sagen würde, wird auch keine Ausschreibung erfolgen. Die [Vorlage 52/2022-2](#) geht davon aus, dass "nach erfolgreicher Vergabe" mit einem Baubeginn im Mai 2023 gerechnet wird. Wir können uns kaum vorstellen, dass eine Vergabe so schnell erfolgt. Geschweige denn, dass der Ausschreibungsprozess in einem *Rennfahrertempo* erfolgt. Wir fragen uns, ob die Firma, die den Bau umsetzen soll, bereits feststeht.

**ProRad** fordert zudem, dass die Sicherheit für Radfahrende (Schüler und Senioren) bei der in der gleichen Vorlage angesprochenen Sanierung des **Windener Weges** verbessert wird, weil es sich um eine wichtige Route zum Schulzentrum handelt – von beiden Richtungen. Denn Routen werden von Eltern nur als sicher genug betrachtet, wenn es keine Lücken bei der Sicherheit gibt. Aus dem Grund wird die vor Jahren mit tatkräftigem Einsatz von Herrn Dr. Nolten vorangebrachte außerörtliche Route zwischen Kreuzau und Drove – sogar mit Beleuchtung – nicht so gut von Schülern genutzt wie man erhofft haben mag. Es ist daher extra bedauerlich, der Zeitung vom 24.1. zu entnehmen, dass der Radverkehr seiner Einschätzung nach wohl über die Eifelstraße geführt werden könnte.

Beispielhaft zum Schulverkehr hat ProRad bereits 2017 zur Kenntnis nehmen müssen, dass beim Umbau der Bismarckstraße in Düren die Belange dieser Zielgruppe völlig außer acht gelassen wurden. Etwas Vergleichbares darf nicht auch in Kreuzau passieren.

ProRad, 2. Februar 2023



*Im Nachfolgenden beleuchten wir einige interessante Zitate von der Webseite der Gemeinde Kreuzau und kommentieren diese.*

*Stichworte: Verkehrswende, Verbreiterung, Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz sowie Elterntaxi*

---

<sup>1</sup> Die stark befahrene Jülicher Straße in Nideggen ist sogar ca. 60 cm schmaler als die heutige Hauptstraße/K39

Auf der [Webseite der Gemeinde steht zu Radverkehr](#):

*Kommunen mit einem hohen Radverkehrsanteil bieten ihren Bürger\*innen ein hohes Maß an Mobilität und Lebensqualität. Deswegen sollen für den Radverkehr möglichst gute Bedingungen geschaffen werden.*

Und zu [Fußverkehr](#) heißt es: *Eine Wende hinsichtlich der Flächen- und Zielgerechtigkeit sowie einer generellen Wertigkeit in der Verkehrsplanung ist für die Verkehrswende unabdingbar.*

Die Gemeinde verschreibt sich also der Verkehrswende. Das Projekt Hauptstraße/K39 läuft letztlich für Fußgänger und Radfahrende nur auf Einschränkungen hinaus – wegen der Verbreiterung der Fahrbahn um 55 cm und der Parktaschen (nordseitig) um 30 cm (und an einer Stelle eine jetzt nicht vorhandene Buswartehalle). Macht insgesamt 85 cm weniger für Fuß- und Radverkehr. Und das wurde in dem Jahr geplant, als in NRW das neue Fahrrad- und Nahmobilitätsgesetz eingeführt wurde!

Beides zusammen genommen, also "pro" Verkehrswende und das neue Mobilitätsgesetz erwecken aus unserer Sicht den Anschein, als sei die Gemeinde mit diesem Vorhaben bereits aus der Zeit gefallen.

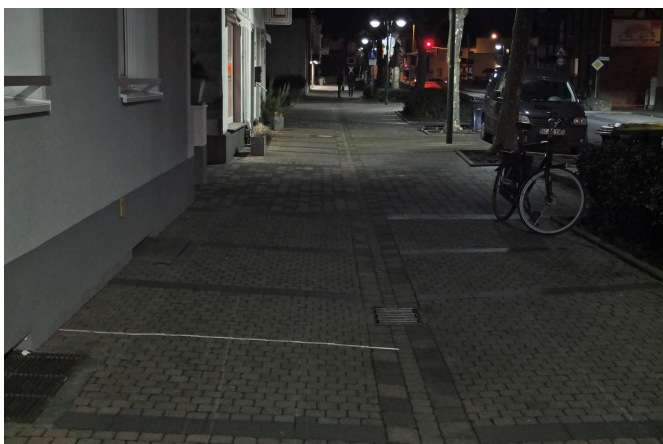
Die Nebenanlage an der Nordseite ist bisher immerhin rund 7,10 m breit. In den Bereichen mit Parktaschen also rund 5,10 m. Damit ist das Konfliktpotenzial zwischen Radfahrenden und Fußgängern überschaubar – zumal man einen Bereich *eher* für Radverkehr etwa farblich hervorheben kann. Es ist deshalb völlig in Ordnung, dass Radfahrende angesichts einer stark befahrenen Straße (mit Stauungen) in der Nebenanlage fahren. Insbesondere auch Kinder und Senioren.

Was zur Zeit vorgesehen ist, passt zudem nicht zu der blumigen Beschreibung auf der [Webseite zum "Fußvolk"](#):

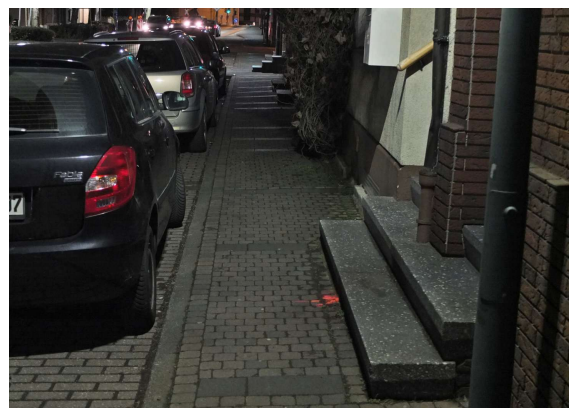
*Stellen Sie sich vor [...] Bürgersteige und Gehwege sind ausreichend breit und ansprechend gestaltet, [...]. Kein Gerümpel, keine Poller, keine Parkuhren oder Schildermasten sowie kaputte Mülleimer und Werbeschilder versperren Ihren Weg. Auf diese Weise wird Gehen wieder zur einfachen und selbstverständlichen Alltagsbewegung, zur gesunden Basismobilität. Das kommt vor allem **Kindern und Senioren** entgegen, die ein Höchstmaß an Funktionalität und Sicherheit im Straßenverkehr benötigen. **Die Jüngsten können endlich unabhängig vom allgegenwärtigen „Elterntaxi“ eine eigenständige spannende Mobilität entwickeln.** (Fettschreibung von ProRad)*

Genau das trifft auch auf den Radverkehr zu! Zudem wird von fast allen Seiten das Elterntaxi zunehmend problematisiert ("Problembewusstsein"). Wenn die bisherige Sicherheit der Infrastruktur für Schüler und Schülerinnen verschlechtert wird, dann ist das inakzeptabel.

Auf ihrer [Webseite zum Mobilitätskonzept](#) schreibt die Gemeinde: *Woran scheitert die Nutzung von alternativen Verkehrsmitteln zum privaten Pkw?* Gute Frage. An der Planung der Hauptstraße etwa.



Durchgehend 4,1 m breit; Parktaschen 2,0 m und die Grünbeete addieren 1,0 m dazu - macht zusammen 7,1 m



Gegenüberliegende Seite: Gehweg 1,3 m breit und die Parktaschen nur 1,85 m. Und das bleibt auch so. Normale Pkw passen hier problemlos hinein