

Trierer Straße / Arnoldsweilerweg



Die Trierer Straße weist entlang der Straße zwischen Düren und Arnoldsweiler einen Zweirichtungsradweg auf. Im Ort wird dieser fortgesetzt bis zur Seitenstraße *auf dem Horstert*. Dieser Radweg ist für heutige Verhältnisse überraschend breit, nämlich 1,75 am Anfang bei dieser Seitenstraße, kurz danach aufweitend auf 2,20 m. Der Radweg ist außerorts 2,40 m breit.

Eine Sanierung mit Asphalt ist geboten.

Der zweite Teil wird weiter unten beschrieben. Das ist der Teil kurz vor Düren (Arnoldsweilerweg).



Hier, am Anfang des Zweirichtungsradweges im Ort ist der Radweg 1,80 m breit. Es bietet sich an, dies nach der Sanierung in modifizierter Form beizubehalten, obwohl der Radweg hier noch nicht 2,20 m breit ist. Der Grund wird beim nächsten Bild ersichtlich.



Von oben sieht man gut, dass die Straße am Zebrastreifen schmaler ist. Diese Gegebenheit hat für Radfahrer den Vorteil, dass man wesentlich sicherer überqueren kann, weil ein Pkw-Fahrer von hinten in dieser Engstelle eher nicht überholt.

Siehe rote Pfeillinie.

Alternativ kann ein Schutzstreifen an der Westseite bis zur Kleiststraße realisiert werden. Da wird der Radweg auch breiter (2,20 m). Das ist für einen Zweirichtungsradweg nicht viel, aber zumutbar, weil der Radverkehr sich in Grenzen hält. Innerhalb einer Stadt ist das anders.

Parkflächen gibt es erst kurz vor dieser Seitenstraße, so dass die Wahrscheinlichkeit von *Dooring*-Unfällen als gering einzustufen ist.



Hier ist der jetzige Anfang des Radweges dokumentiert.

Zudem ist hier gut erkennbar, dass der Fußweg recht schmal ist. Das ist in einem Wohngebiet nicht problematisch, und ist sogar zeitgemäß für solche Situationen: Ein Radweg der breiter ist als der Fußweg.



Hinten im Bild gibt es eine Verschwenkung hinter dem Parkflächenabschnitt. Es gibt keinen Grund, dass die Abgrenzung zum Fußweg so stark verschwenkt.

Für den Fall, dass dieser Abschnitt ein Zweirichtungsradweg bleiben sollte, kann geprüft werden, ob die Parkflächen rd. 30 cm nach rechts verschoben werden können. Dann entstünde eine einheitliche

Breite von 2,20 m bis zum Ortsausgang. Zum Vergleich: Der Radweg an der L249 zwischen Kreuzau und Niederau ist ebenfalls 2,20 m breit.

Bildhinweis: Der Zollstock zeigt das 2m-Maß an.



Die Einmündung der Kleiststraße sollte so realisiert werden wie die Novalisstraße weiter südlich. Fußweg und Radweg durchgehend, und Pkw-Fahrer, die eine leichte Schwelle überfahren müssen. Siehe nächstes Bild.

Man sieht hier, dass der Fußweg nördlich von dieser Einmündung ein Stück weit relativ breit ist. Das bietet die Möglichkeit, den Radweg auch hier auf 2,20 m zu verbreitern, indem etwas vom Fußweg weggenommen wird.



Situation zur Novalisstraße (nach rechts führend).



Ab Kleiststraße weiter gen Süden ist der Radweg 2,20 m breit. Die hier sichtbare Verschwenkung sollte an der Fußwegabgrenzung großzügiger verlaufen, so dass zwei Radfahrer nebeneinander problemlos „die Kurve kriegen“ können (oder zwei die sich hier gerade gegenseitig begegnen).

Beim Klick auf das Bild (vergrößern) ist der Zollstock gut zu sehen.

Hier ist einmal ein älterer Radfahrer Richtung Stadt gefahren, und es fiel auf, dass er die Kleistraße so überquerte, dass er auf dem Fußweg gelang. Wenige Meter danach (hinterm blauen Schild) fuhr er auf dem eigentlichen Radweg weiter. Der Grund wird gewesen sein, dass die Kante am Fußweg deutlich angenehmer/flacher ist, als zum Radweg hin. Etwas, das von Planern berücksichtigt werden sollte!



Weiter hinten gibt es am großen Baum starke Wurzelhebungen. Der Fußweg ist dort aber ziemlich breit. Es bietet sich an, den Radweg hier auf Kosten der Fußwegbreite großzügiger um den Baum zu führen.



Zum Abschluss eine Ansicht zum Ortseingang hin. Im Vordergrund gibt der Zollstock einen Eindruck der Breite des Radweges.

Arnoldsweilerweg



In diesem Bereich ändert sich bereits einiges wegen der B56n, die die bisherige Arnoldsweilerweg kreuzen wird. Der Verlauf der B56n ist hier ersichtlich.

Wichtig: Der Maßstab dieses Kartenausschnittes ist identisch wie die der Karte oben. Ab Ortseingang oben geht es somit um eine größere Distanz als bis hier beschrieben.

Dieser Teil ist schwierig, fahrradfreundlich zu gestalten. Das erfordert noch eine ausführliche Beratungsstunde, damit diese Radialachse möglichst minimal Stellen aufweist, bei denen Radfahrer sich nicht sicher genug fühlen.



Hier wird dem Radfahrer zugemutet, auf einmal auf der rechten Seite der Straße zu wechseln. Deshalb eine Zumutung, weil der Radfahrer wenige hundert Meter weiter wieder nach links wechseln muss.

Es sollte geprüft werden, ob Radfahrer ab hier weiterhin in zwei Richtungen fahren können, oder ob die Radführung ab hier auf zwei Seiten der Straße fortgeführt wird.



Dieses Bild hier ist eingefügt, damit ersichtlich ist, wie hier die Straße unter dieser Brücke rechts etwas schmaler ist als im weiteren Verlauf. Hier sollte der kurze Abschnitt des Fußweges schmaler gestaltet werden, damit etwas mehr Platz ist für Kfz und Radfahrer.



Dieser Abschnitt ist bisher in zwei Richtungen zu befahren. Im Zuge der Errichtung der B56n sollte der ganze Grünstreifen hier verschwinden, so dass man eine radfahrgerechte Überleitung zur Kreuzung bei der Bahnstrecke realisieren kann.

From:

<https://wiki.prorad-dn.de/> - **ProRad Wiki**

Permanent link:

<https://wiki.prorad-dn.de/doku.php?id=sanierung:triererstrasse>

Last update: **2019/02/22 08:01**

