

Straßen.NRW  
Straßenverkehrsbehörde Herzogenrath  
Straßenverkehrsbehörde Würselen

Datum: 26.4.2020

## Stellungnahme zur L223 Herzogenrath-Würselen

Sehr geehrte Damen und Herren,

wir haben die L223 zwischen Würselen und Herzogenrath aus Sicht von Radfahrenden begutachtet. Insgesamt ist der Neubau eine deutliche Verbesserung gegenüber den Radverkehrsanlagen vorher. Uns sind trotzdem einige Stellen aufgefallen, die nicht optimal für den Radverkehr sind. Bevor wir darauf im Detail eingehen, möchten wir ein paar Punkte ansprechen, die an vielen Stellen nach unserer Auffassung verbesserungswürdig sind.

Am 15.11.2017 und am 23.11.2017 haben der Bauausschuss der Städteregion bzw. der Städteregionsausschuss beschlossen, dass in Zukunft bei Kreisverkehrsanlagen „die Radfahrer unter Beachtung der rechtlichen Rahmenbedingungen und der geltenden Regelwerke möglichst bevorzugt sind“ (Vorlage 2017/0367-E1). Dies gilt zunächst nicht für Kreisverkehre außerorts. Des Weiteren geben die Verwaltungsvorschriften vor, dass Radfahrende auf einem umlaufenden Radweg eines Kreisverkehrs Vorfahrt bekommen müssen, wenn der Kreisverkehr wegen seines Abstands zur nächsten Bebauung innerhalb bebauter Gebiete liegt. Wir sind der Auffassung, dass beide Regeln durch ihre Lage zur nächsten Bebauung auf alle Kreisverkehre der L223 angewendet werden müssen. Erstaunlich ist, dass die meisten PKW-Fahrer anhalten und Vorfahrt gewähren, wenn ein Radfahrende queren möchten. Sie gehen davon aus, dass die Radfahrende Vorfahrt haben bei der Querung. Dann ist eine Vorfahrtsregelung, die dieser Praxis entspricht, nur noch ein kleiner Schritt.

Ein weiterer störender Punkt sind die Übergänge zwischen Fahrbahn und Radverkehrsanlagen. Hier wurden gemäß dem Leitfaden Barrierefreiheit im Straßenraum Randsteine verwendet, die einer komfortablen und vor allem sicheren Befahrung unmöglich macht. Radfahrende müssen je nach Fahrradtyp – Rennradfahrer stärker als Mountainbikefahrer – bis auf Schritttempo abbremesen. In dem Leitfaden wird darauf hingewiesen, dass die Neigung des Auftritts der Sonderborden, die hier beschrieben werden, die maximal mögliche Aufbaustufe sind. Es ist danach durchaus erlaubt, weniger steile und damit für den Radverkehr deutlich angenehmere Formen zu finden. Bei allem Verständnis für die Bedürfnisse von Sehbehinderten Menschen, muss bei viel befahrenen Radverkehrsanlagen wie diese auch sichergestellt werden, dass der Radverkehr diese mit angemessener Geschwindigkeit (20 – 30 km/h) befahren kann.

Zum Schluss sind die großen weißen Richtungsfelder im Gehwegbereich und die Sperrfelder im Radwegbereich extrem irritierend. Es kostet einen Großteil der Aufmerksamkeit, um als Radfahrende in den Flächen mit großen Kontrasten einen Übergang mit möglichst wenig Schlägen zu finden, so dass nur noch wenig Aufmerksamkeit für den eigentlich wichtigen Verkehr übrig bleibt. Dies ist vor allem extrem gefährlich. Wenn die Barrierefreiheit hier keine sichere und komfortable Führung für Radfahrende zulässt, so ist dies ein Ausschlusskriterium für gemeinsame (insbesondere benutzungspflichtige) Radwege im Kreuzungsbereich. Dann müssen Fußgänger von Radfahrenden rechtzeitig vor dem Kreuzungsbereich voneinander getrennt werden!

Im Folgenden besprechen wir immer einen bestimmten Bereich, der durch eine Karte aus den Originalplänen eingeleitet wird. Auf den Karten haben wir Nummern eingefügt, auf die sich die Textstellen jeweils beziehen. Die Kapitelnummern entsprechen den Nummern der Pläne, von 1 (Plan Kreisverkehr Gymnasium/Berufsschule) bis 10 (Plan Birk).



1.1: Wieso sind hier die abgeschrägten Borden in Kombination mit Sperrflächen für Sehbehinderte auch im Fußgängerbereich?



1.1: Der „Hubbel“ für die PKW wurde schön glatt ausgeführt. Wieso wurde das nicht auch für die Radfahrenden so komfortabel gebaut?



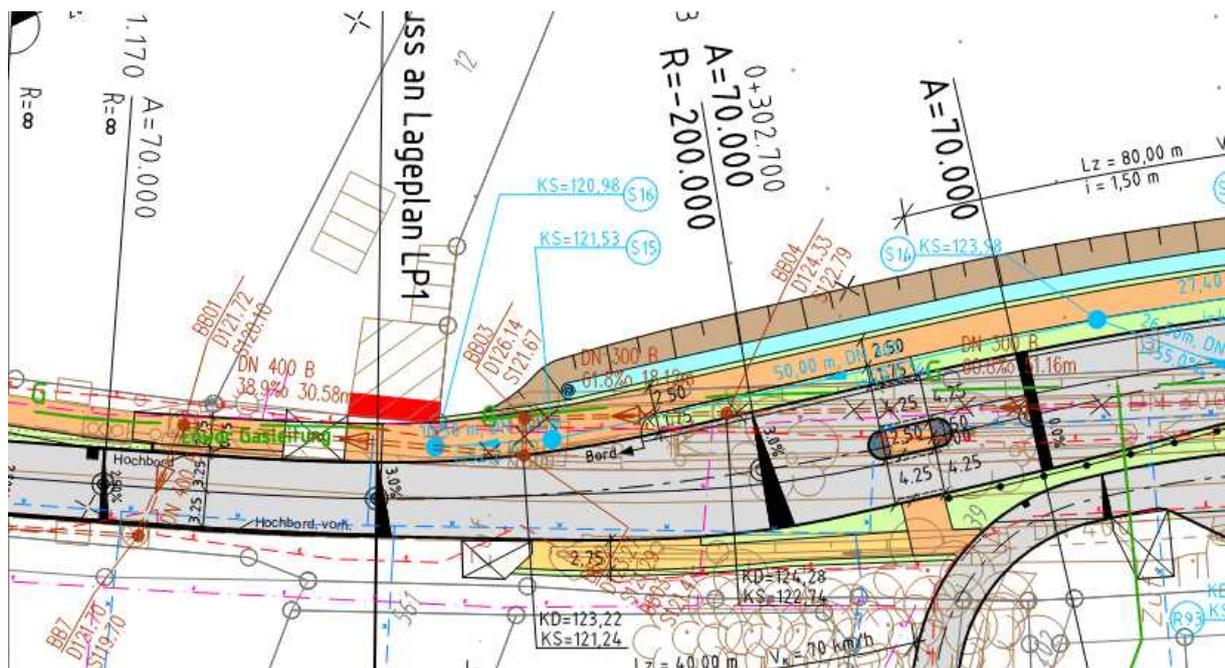
1.2: Die Radwegefurt wurde sowohl auf der Fahrbahn wie auch bei den Radwegen in rot ausgeführt, jedoch nicht komplett für den umlaufenden Radweg. Wieso ist der Fahrradbereich nicht glatt durchasphaltiert und insbesondere durchgängig eingefärbt?



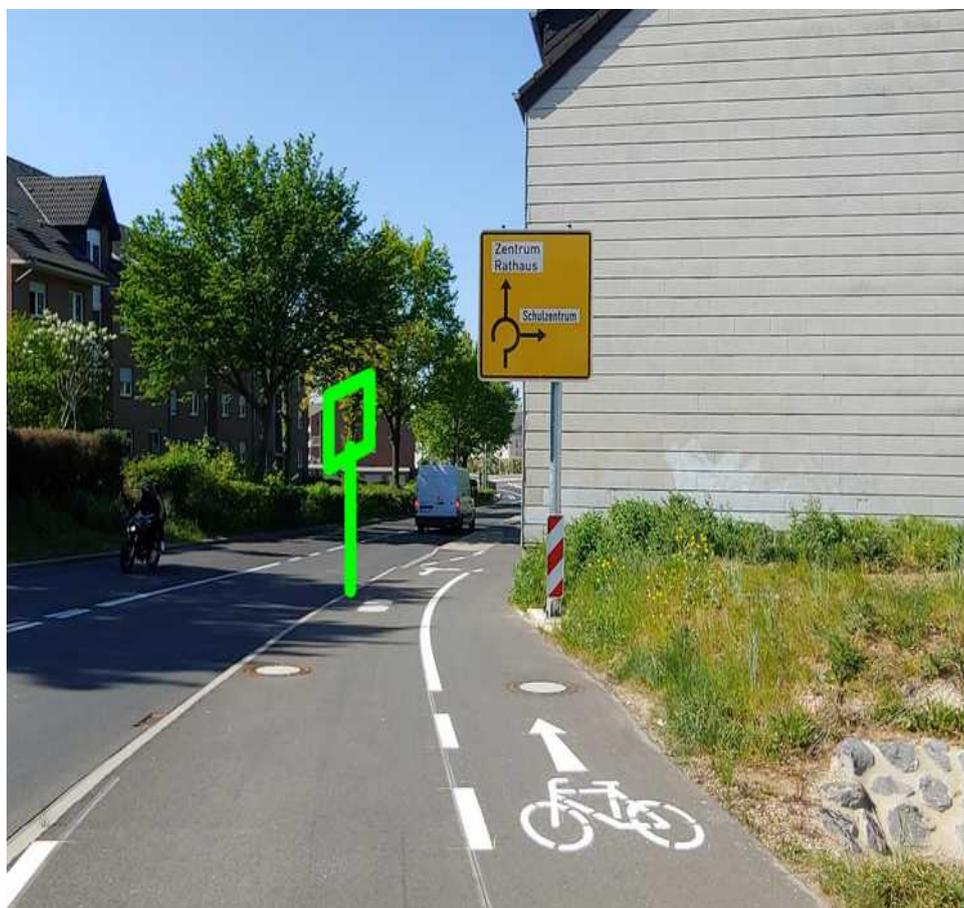
1.3: Die Benutzungspflicht des Radwegs in Richtung Herzogenrath soll aufgehoben werden. Dies wurde bei einem Ortstermin mit Herrn Reinartz vor etwa 2 Jahren so angekündigt. Trotzdem wurde er rot gepflastert und mit Schild versehen. Hier wäre eine saubere Führung auf die Fahrbahn sinnvoller gewesen, wie von uns bereits vorgeschlagen wurde.



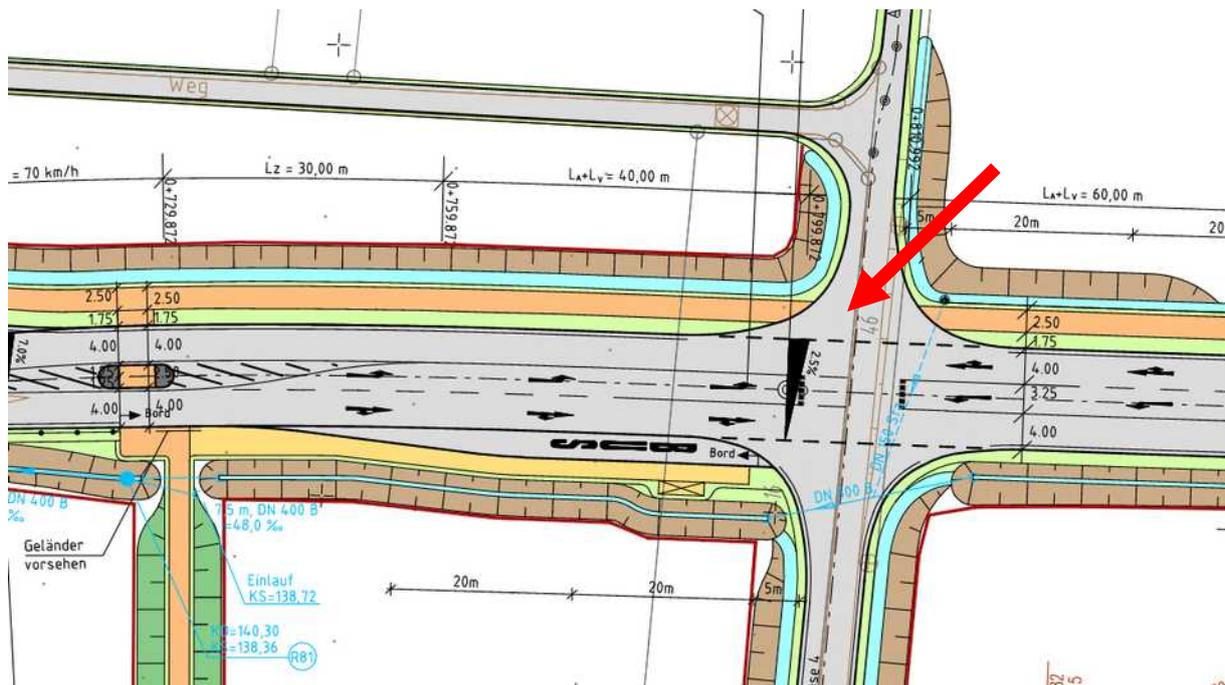
## 2. Gefahrenstelle



2.1 Hier werden die Radfahrende in Richtung Herzogenrath Zentrum dicht an das Haus herangeführt. Gegenverkehr (sowohl Fußgänger wie auch Radfahrende auf der falschen Seite) ist aber erst sehr spät zu erkennen, hier kann es zu Kollisionen kommen. Hier könnte vielleicht ein Spiegel helfen, der parallel zur Fahrbahn aufgestellt wird. Sinnvoll wäre es auch, auf die Gefahrenstelle hinzuweisen.



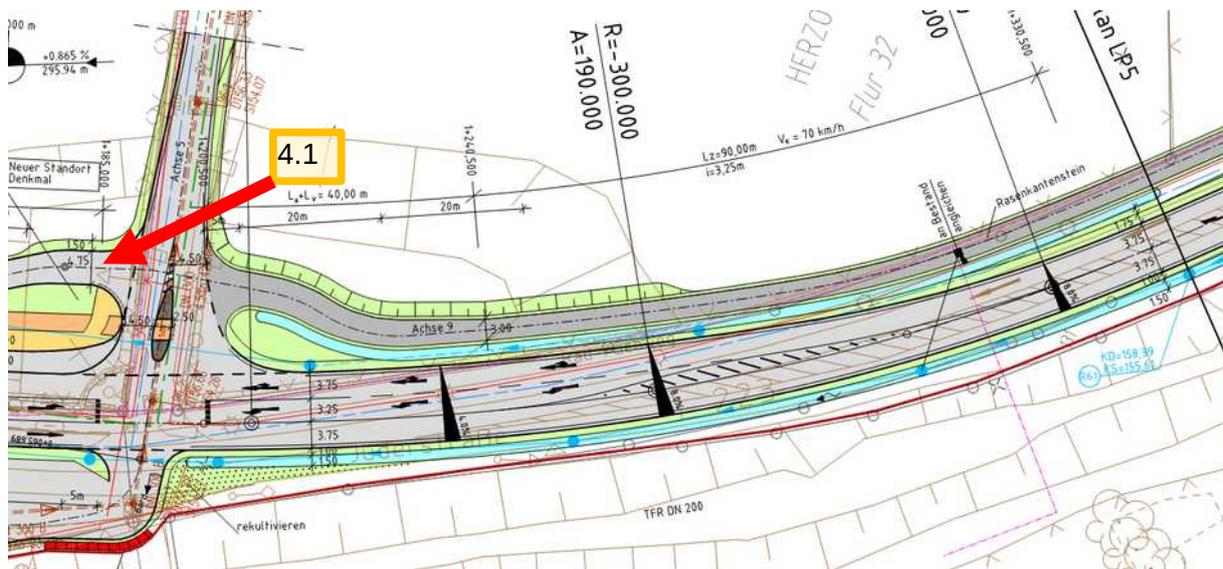
### 3. Kreuzungsbereich



3.1 Hier wurde der Radweg bei der Kreuzung vorbildlich mit rotem Belag ausgestattet. An allen anderen Stellen des Neubaus wurden für Sehbehinderte spezielle Vorkehrungen getroffen, die hier fehlen. Wurden diese vergessen oder sind sie an dieser Stelle nicht notwendig?



## 4. Beschilderung



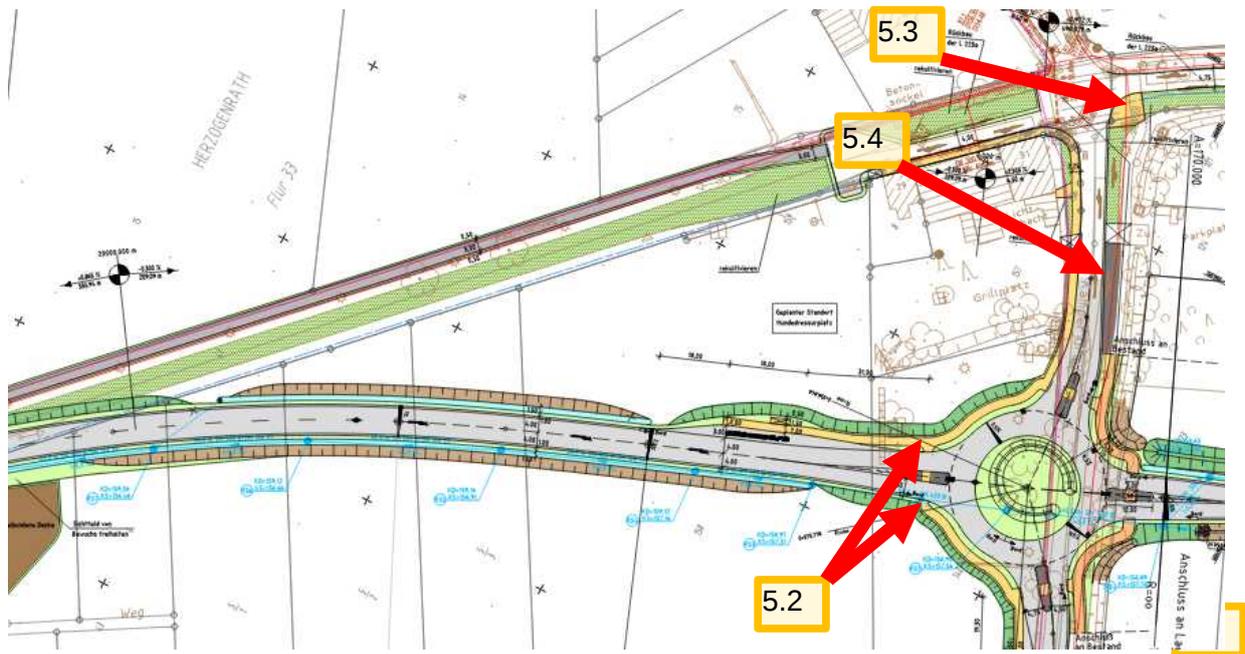
4.1 Hier ist für die Stichstraße Tempo 20 ausgeschildert. Das bedeutet, dass Radfahrende ohne Grund langsamer fahren müssen als auf dem restlichen Abschnitt. Ein Grund hierfür ist nicht erkennbar. Hier sollte die Geschwindigkeit auf 30km/h erhöht werden.



4.2 Mitten auf dem Radweg wurde über die volle Breite des Radwegs eine Baustelle eingerichtet. Das handgeschriebene Schild „Radfahrer abstiegen“ ist sehr besonders, wenn auch völlig bedeutungslos. Hier fehlt auf jeden Fall das Schild Achtung Baustelle. (die Baustelle ist inzwischen wieder aufgehoben, das Bild wurde am 16.4.2020 aufgenommen).



## 5. Kreisverkehr Forstumer Straße



5.1 Der Radweg wurde hier mit zwei zu scharfen Kurven gebaut. Dies ist insbesondere morgens bei Schülerverkehr / Gegenverkehr ein Risiko. Die Vorfahrt-achten-Schilder stehen auf beiden Seiten zu nah neben dem Radweg. Hier besteht die Gefahr, dass Radfahrende in schräger Kurvenfahrt mit dem Schild kollidieren. Vorschlag: das vordere Schild auf die gegenüberliegenden Seite des Radwegs verschieben, das auf der anderen Straßenseite an den Mast mit dem Kreisverkehrsschild. Die Schilder sollten auch in Richtung der ankommenden Radfahrenden gedreht werden, damit sie besser erkennbar sind.

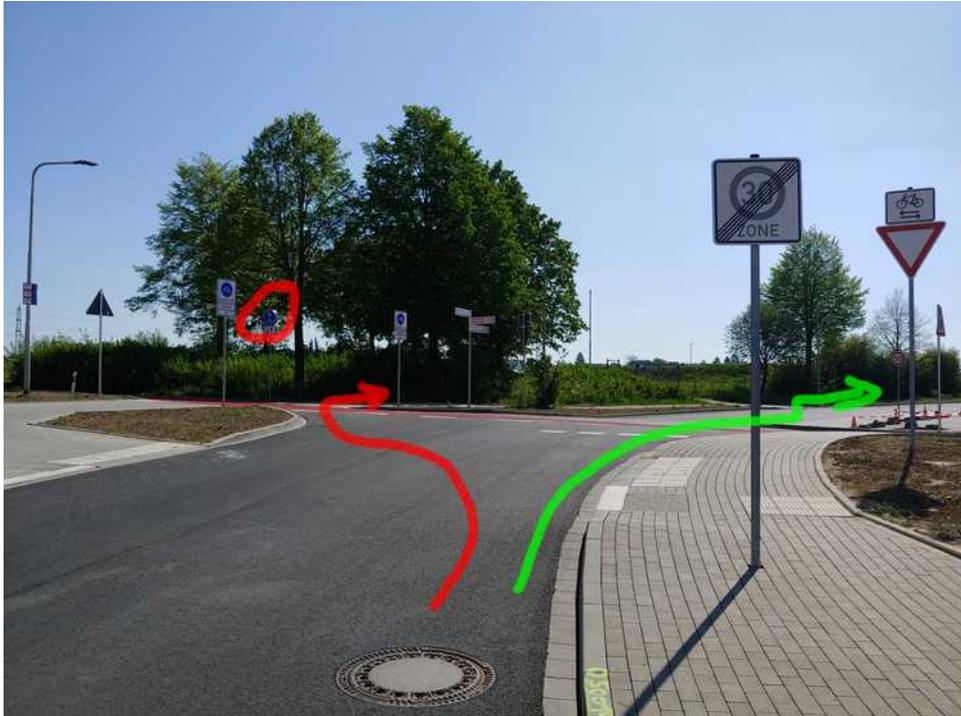


5.1 In beiden Kurven befindet sich Schotter, der sich von dem Nebenbereich gelöst hat. Hier wurde bereits einmal vor einigen Monaten gefegt, dass muss aber alle paar Monate wiederholt werden, damit die Sturzgefahr für Radfahrer verringert wird.

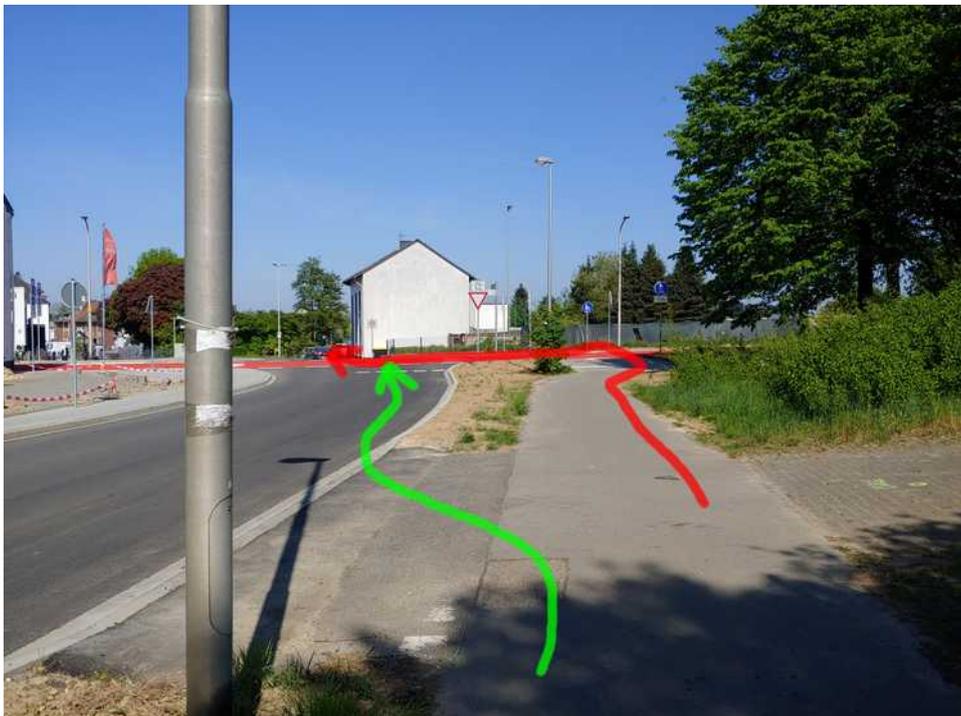
5.2 Auf diesem Teil des Kreisverkehrs sind nur Fußgänger erlaubt. Dies ist allerdings durch die Bauweise nicht erkennbar: die Übergänge sind identisch zu den auf der gegenüber liegenden Seite des Kreisverkehrs, einschließlich Sperrflächen für Sehbehinderte. So besteht die Gefahr, dass Radverkehr auch auf dieser Seite des Kreisverkehrs fährt. Dies konnten wir während unserer Befahrung auch mehrfach beobachten.



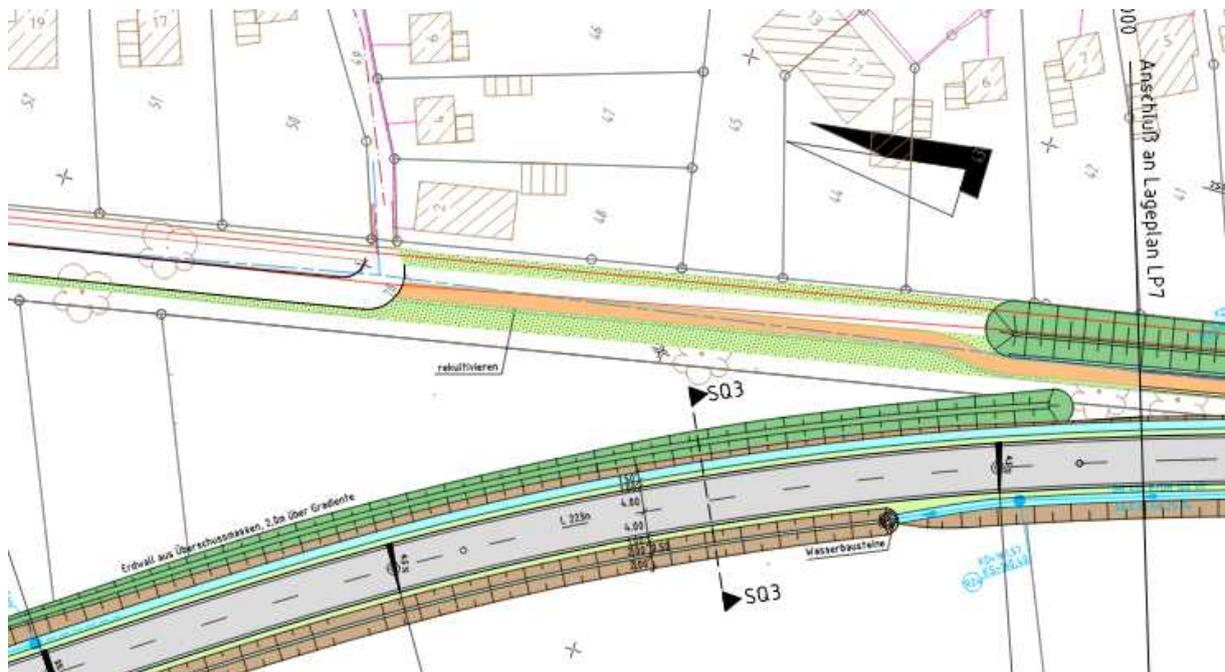
5.3 Die Zufahrt auf den linksseitigen Radweg in Richtung Kreisverkehr / Pley ist sehr ungünstig gelöst. Zum Einen ist die Kurvenführung nur etwas für geübte Radfahrer. Andererseits ist schwer erkennbar, dass das linksseitig aufgestellte Schild Kombiniertes Rad-/Fußweg für die Weiterfahrt gerade aus gilt (roter Pfeil und Kreis). Günstiger wäre hier eine spätere Führung auf die linke Seite.



5.4 Kommend vom Kreisverkehr / aus Pley ist die Geradeausfahrt schwierig. Hier wäre eine Ableitung auf die nebenliegende Straße günstiger, weil keine scharfen Kurven gefahren werden müssen und der Kreuzungsbereich großzügiger ist.



## 6. Fahrradstraße / Radweg



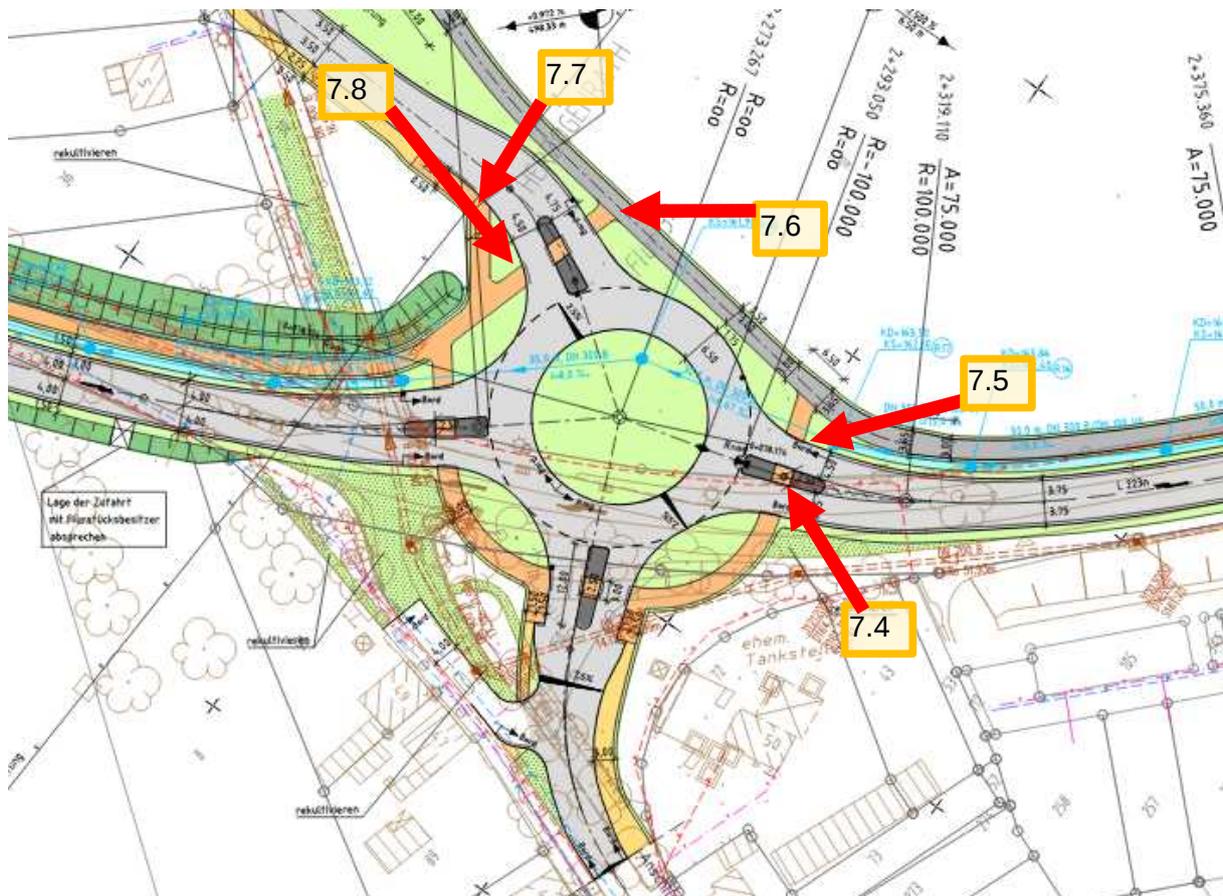
6.1 Der Übergang zwischen Fahrradstraße und kombiniertem Rad- und Fußweg ist merkwürdig beschildert. Die Schilder Verbot für Fahrzeuge aller Art und Radfahrer frei sind überflüssig, da der benutzungspflichtige Rad- und Fußweg ja schon erklärt, dass Radfahrende hier fahren dürfen und motorisierter Verkehr eben nicht. Die weiße abbiegende Linie ist irritierend, da sie darstellt, dass die Straße abbiegt und nicht überfahren werden soll. Hier soll die Linie entweder unterbrochen oder gestrichelt sein.



6.2 Entlang des neuen Radwegs gibt es einen Graben und scharfe Kanten. Hier könnte ein Radfahrer abrutschen und stürzen, insbesondere bei Dunkelheit. Dieser Graben sollen aufgefüllt werden, wie das auch auf der gegenüberliegenden Seite gemacht wurde.



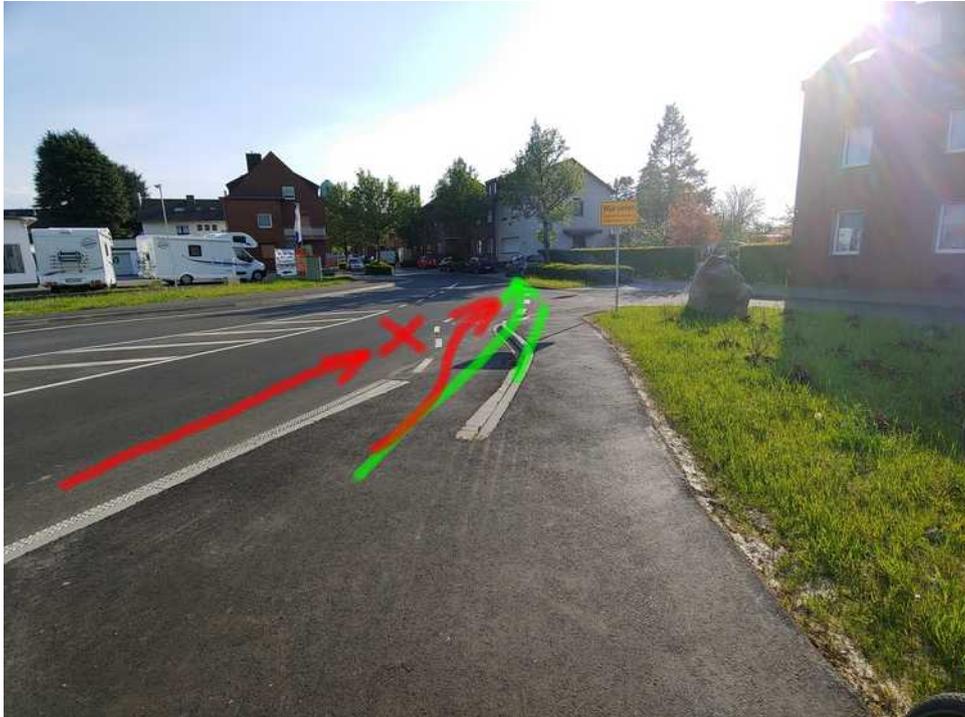
## 7. Kreisverkehr Niederbardenberger Straße



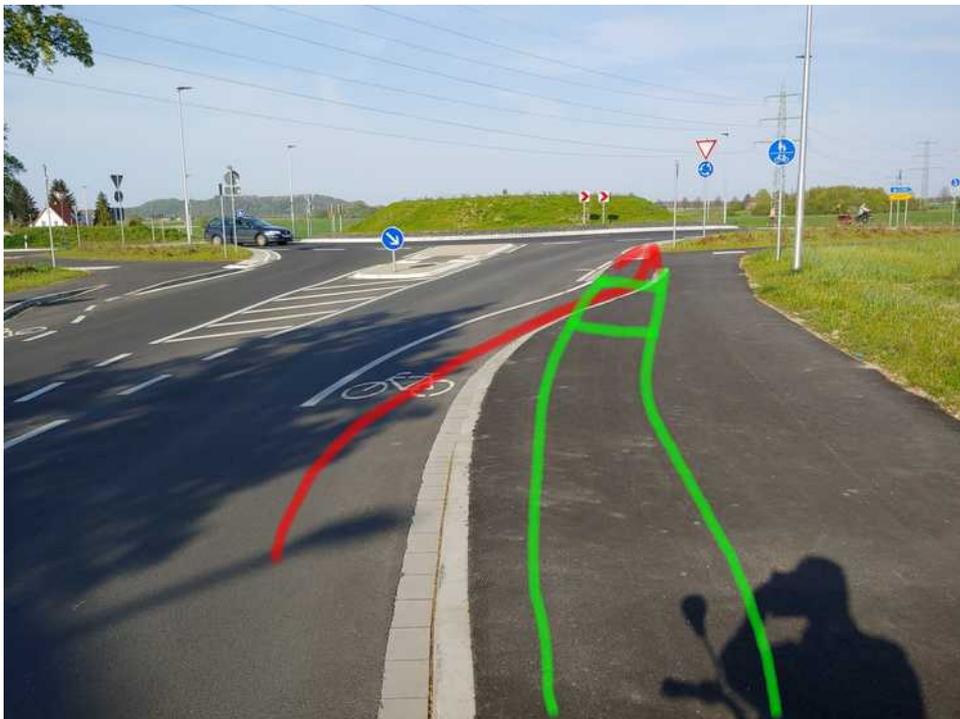
7.1 Abbiegen nach rechts ist hier gefährlich: der Winkel ist für ungeübte Radfahrer zu groß. Außerdem ist die Sturzgefahr durch den Schotter im Kurvenbereich sehr hoch. Dieser sollte asphaltiert werden.



7.2 Die Führung auf die Fahrbahn ist eine echte Nullabsenkung: so sollten alle Übergänge sein. Allerdings birgt die Verschwenkung des Bordsteins und der gestrichelten Linie die Gefahr eine Kollision mit einem von hinten kommenden PKW. Hier wäre es besser, diese Verschwenkung zu entfernen und statt der gestrichelten eine durchgezogene Linie aufzubringen.



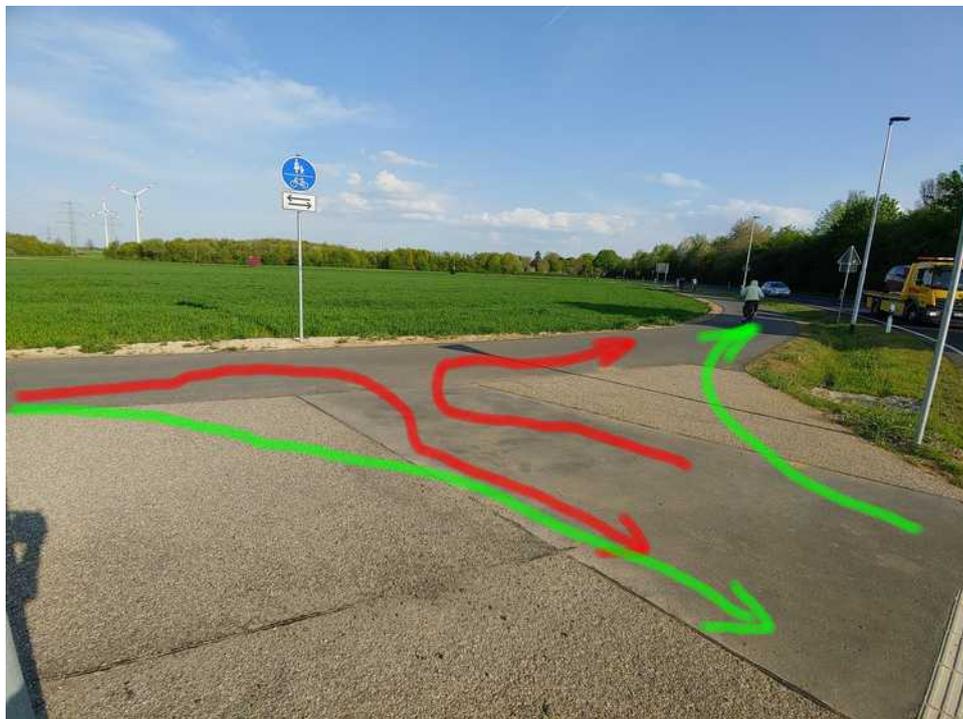
7.3 Durch die Verschwenkung des Bordsteins fahren PKWs über die durchgezogene Linie. Durch die Entfernung dieser Verschwenkung können sowohl die Radfahrer wie auch die PKWs geradeaus fahren.



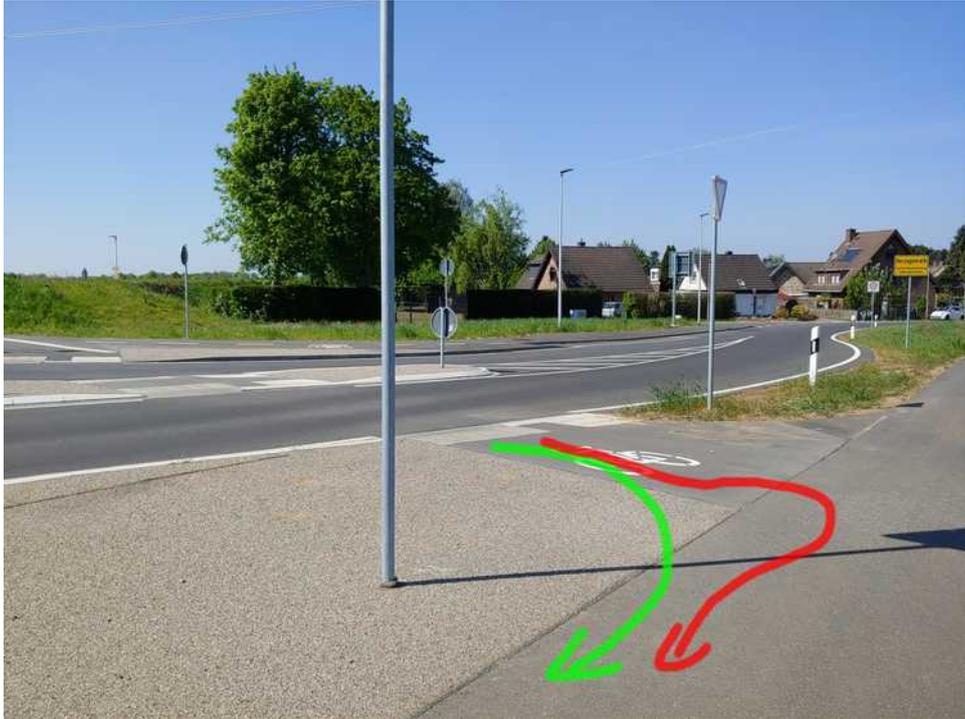
7.4 Der Gullideckel stellt eine Gefahr für Radfahrer dar, da die Reifen zwischen den Rillen einsinken können. Dieser muss entweder versetzt werden oder der Deckel muss getauscht werden.



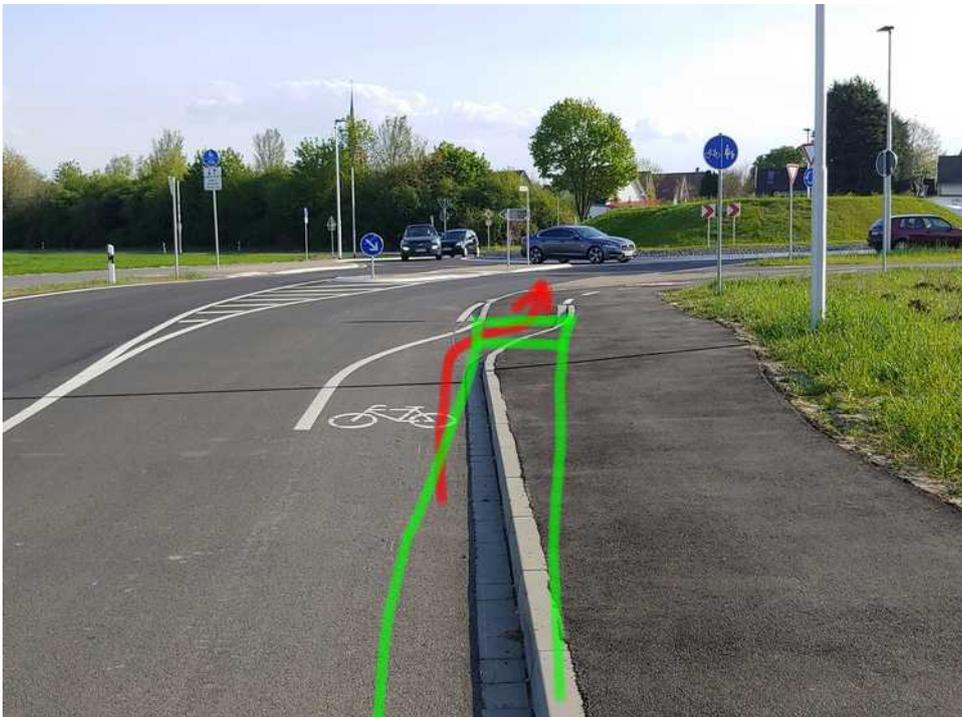
7.5 Die Verbindung zwischen dem Radweg / Wirtschaftsweg und dem Kreisverkehr ist für einige Meter gerade asphaltiert. Links und rechts davon besteht im Moment Sturzgefahr durch losen Schotter. Auch wenn dieser irgendwann festgefahren ist, ist es nicht erkennbar, dass dies kein loser Schotter ist (vergleiche mit 7.1). Hier sollte der Kurvenbereich auch asphaltiert sein.



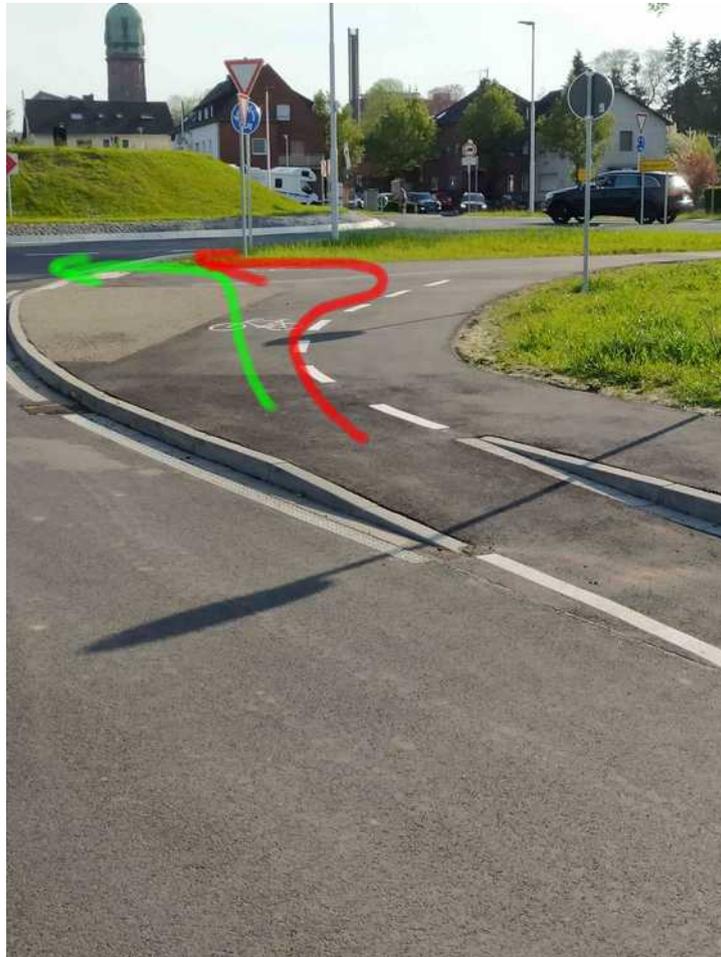
7.6 Wie 7.5, die Kurve sollte asphaltiert werden. Das Fahrradsymbol war an der falschen Seite (rechts) aufgemalt worden, nämlich dort wo Fußgänger auf die Fahrbahn geführt werden, das wurde jedoch inzwischen korrigiert.



7.7 Wie 7.3: durch den Knick in der Führung kommen PKWs und Radfahrer sich zu nahe.



7.8 Die Kurve in diesem Bereich ist zu scharf. Außerdem befinden sich im Bereich links vom Radweg lose Schottersteine, die zu einer erhöhten Sturzgefahr führen. Der Bereich sollte auch asphaltiert werden, damit die Kurve entschärft wird. Sehr schön ist hier aber die Trennung zwischen Geh- und Radweg hergestellt. Diese sollte im Bereich aller Kreuzungen durchgängig beibehalten werden, damit die gefährlich Einbauten beim Übergang vom Radweg auf die Fahrbahn entfallen können.



## 8. Kreisverkehr Duffesheider Weg

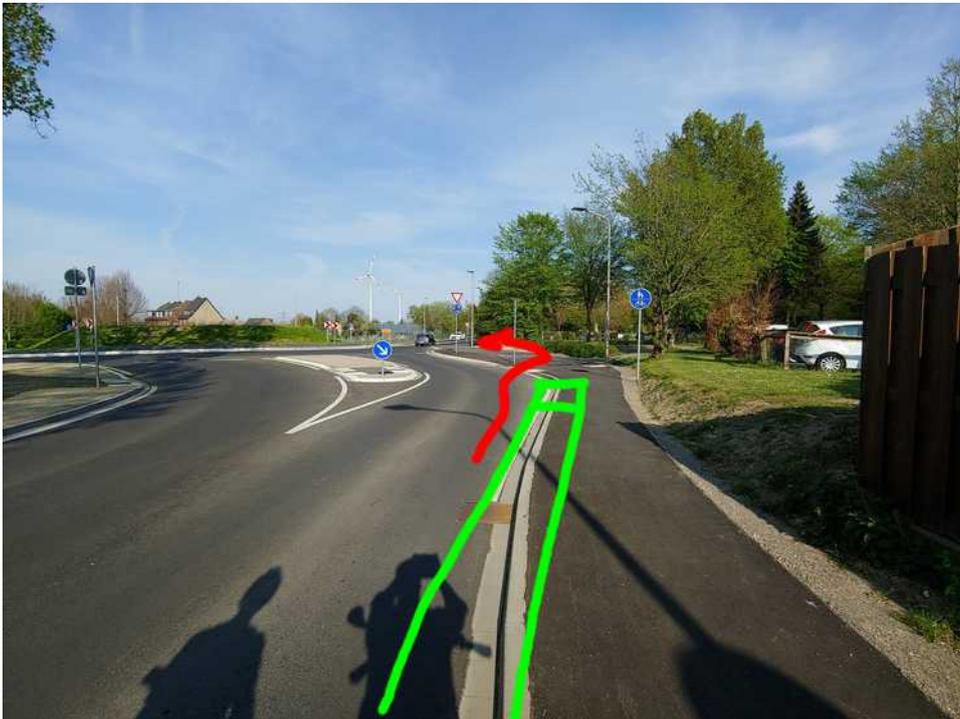


In diesem Kreisverkehr ist die doppelte parallele Führung der Radfahrer über Radweg und Wirtschaftsweg verwirrend. Der Versuch dies durch Beschilderung aufzulösen, hat zu einem großen Schilderwald geführt, der nicht zur Klarheit beiträgt.

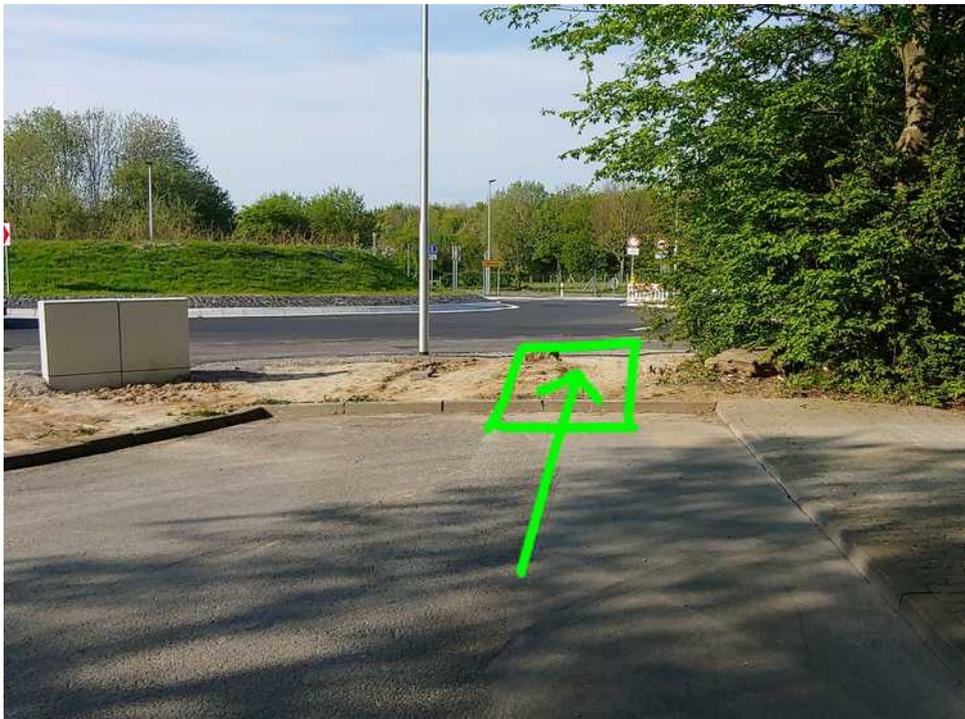
8.1 Hier wurde ein kurze steile Rampe gebaut, die erst sehr spät zu erkennen ist. Direkt nach der Rampe müssen Radfahrer eine scharfe oder sehr scharfe Kurve fahren, je nachdem ob sie halb rechts auf den Radweg oder scharf rechts auf den Wirtschaftsweg fahren möchten. Der Bereich rechts neben dem Radweg ist nicht befahrbar, hier besteht sturzgefahr. Hinzu kommt, dass sich unten an der Rampe bei Regen Wasser sammelt, dass im Winter gefriert, was sogar im letzten sehr milden Winter einmal passiert ist. Rampe + unsichtbar vereiste Fläche + scharfe Kurve = hoher Sturzgefahr!



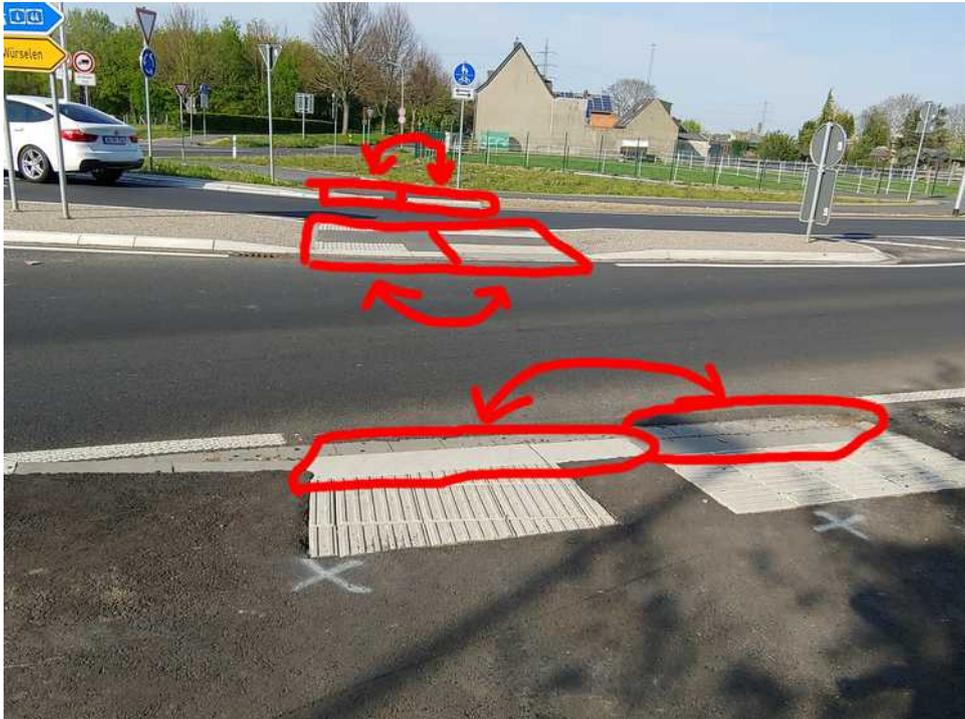
8.2 Die Zufahrt von der Kirchenstraße auf den rechtsseitigen Radweg ist sehr gefährlich. Wie man auf dem unteren Bild erkennen kann, ist die Kante (eigentlich für Fußgänger) beim parallelen Befahren gerade hoch genug, dass ein Radfahrender stürzen könnte. Sogar wenn man den abgeschrägten Teil der Rampe trifft, steht das Vorfahrt-achten-Schild genau da wo Radfahrende fahren würde. Der Sinn des Schildes ist außerdem fraglich: es zeigt in Richtung eines Fußgängerwegs (siehe Bild bei 8.3). Insgesamt wäre es deutlich besser, wenn auch hier (wie auf der anderen Straßenseite) eine Rampe gebaut werden würde, damit Radfahrer ohne Sturzgefahr auf die Nebenanlage geführt werden.



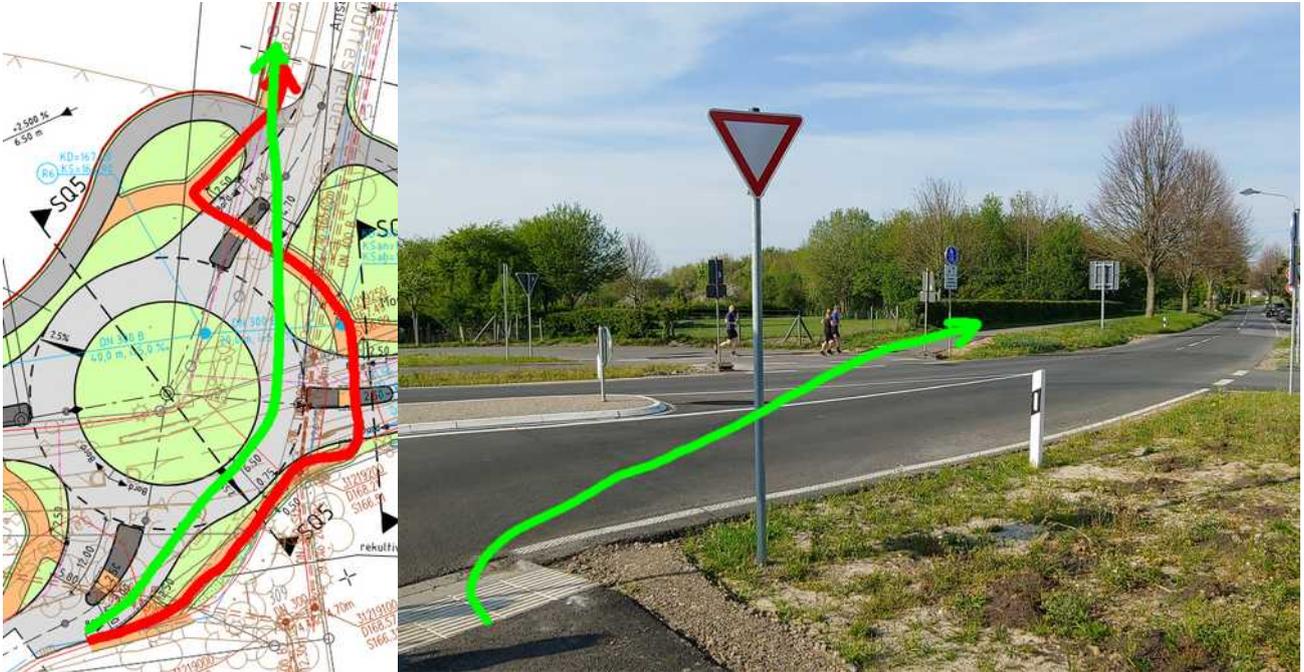
8.3 Es fehlt eine Zufahrt für Radfahrer von der Straße Am Höfeviertel zum Kreisverkehr. Es gibt einen Fußweg, der von Radfahrern nicht befahren werden darf. Eine Geradeaus-Fahrt ist nicht möglich. Hier sollte eine Zufahrt zum Kreisverkehr gebaut werden.



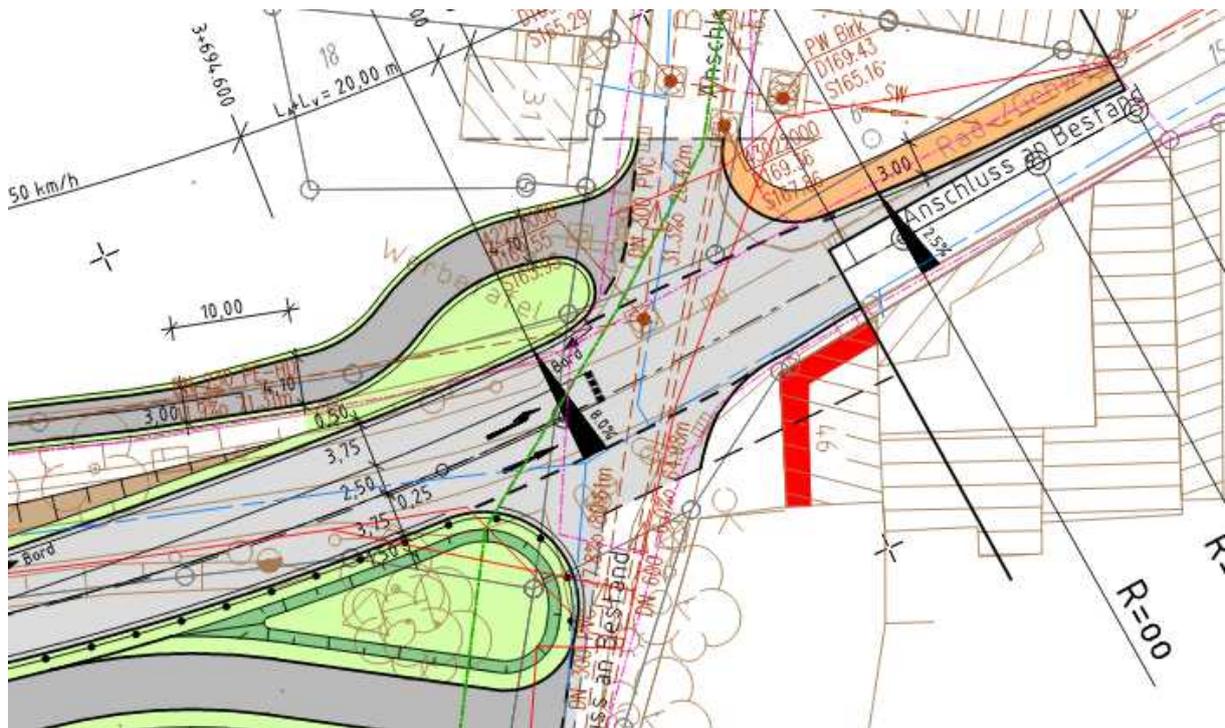
8.4 Die Führungssteine sind bei zwei von vier Kreuzungen falsch herum eingebaut worden. Bei allen anderen Kreuzungen bei diesem und auch bei den anderen Kreisverkehren fahren Radfahrer links, die Fußgänger gehen rechts.



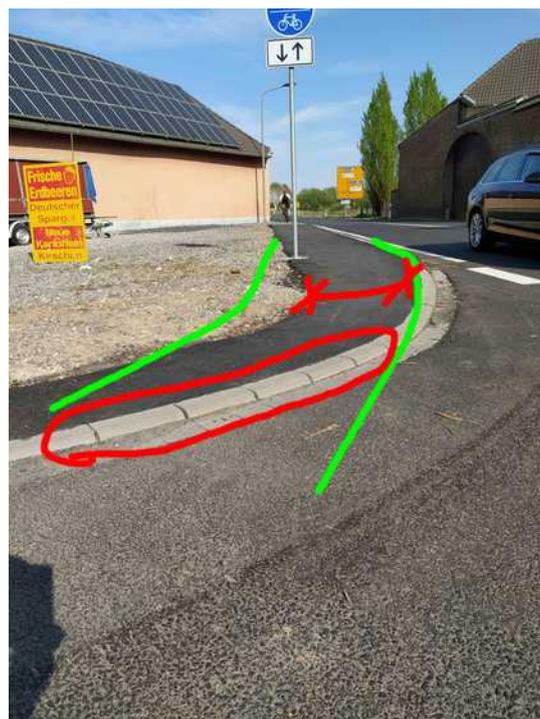
8.5 Wenn man als Radfahrer aus der Kirchenstraße auf den linksseitigen Radweg auf dem Duffesheider Weg fahren möchte, dann ist die jetzige Führung über die Nebenanlagen sehr umständlich, mit zwei sehr scharfen Kurven und über 9 unkomfortable Randsteine. Insbesondere auf dem Duffesheider Weg ist eine Fahrt über der Straße auf den linksseitigen Radweg in einer geraden Linie zu befahren.



## 10. Anschluss Birk



10.1 Der Anschluss an den bestehenden Radweg Birk ist verbesserungswürdig. Der kombinierte Rad- und Fußweg ist an dieser Stelle viel zu schmal (20m weiter bei der Hausecke lässt sich das nicht ändern, an dieser Stelle aber sehr wohl!). Der Weg sollte außerdem einen Teil der Kurve der Randsteine folgen, damit er nicht noch schmaler wird. Außerdem sind die Randsteine zu hoch, ein komfortables Befahren ist bei normaler Geschwindigkeit nicht möglich. Es besteht außerdem Sturzgefahr, wenn ein Radfahrender parallel zu den Randsteinen auf die Radweg fährt. Hier sollte ein asphaltierter Übergang gebaut werden, ohne Randsteine.



Gern würden wir mit Ihnen über die Details unserer Stellungnahme diskutieren, am besten bei einem Vor-Ort-Termin, um zu optimalen Lösungen auch für den Radverkehr zu kommen.

Für Ihre Bemühungen danken wir Ihnen recht herzlich im Voraus und verbleiben

mit freundlichen Grüßen

**ADFC Aachen e.V.**

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Luc Hamers', written over a horizontal line.

Luc Hamers  
Arbeitskreis Verkehrsplanung

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Volker Schober', written over a horizontal line.

Volker Schober  
Arbeitskreis Verkehrsplanung

Verteiler:

[kontakt.rnl.ve@strassen.nrw.de](mailto:kontakt.rnl.ve@strassen.nrw.de)

[Ralf.Oswald@staedteregion-aachen.de](mailto:Ralf.Oswald@staedteregion-aachen.de)

[horst.herberg@staedteregion-aachen.de](mailto:horst.herberg@staedteregion-aachen.de)

[strassenverkehrsbehoerde@herzogenrath.de](mailto:strassenverkehrsbehoerde@herzogenrath.de)

[andreas.ulrich@wuerselen.de](mailto:andreas.ulrich@wuerselen.de)

[Christoph.vondenDriesch@herzogenrath.de](mailto:Christoph.vondenDriesch@herzogenrath.de)

[buergemeister@wuerselen.de](mailto:buergemeister@wuerselen.de)

[Karl-Josef.Reinartz@strassen.nrw.de](mailto:Karl-Josef.Reinartz@strassen.nrw.de)

[Wulf.vonKatte@strassen.nrw.de](mailto:Wulf.vonKatte@strassen.nrw.de)