

Sonderausgabe zur Befahrung mit Verwaltung und Politik in Würselen



Inhalt

Burgstraße und Gouleystraße	3	Oppener Straße	12
Bardenberger und Morsbacher Straße	4	Sebastianus- und Wilhelmstraße	13
Kaiserstraße gegen Fahrtrichtung	6	Neuhauser Straße	15
Kaiserstraße Richtung Markt	8	Bahnhofstraße	16
Kreuzungen mit dem Bahntrassenradweg	8	Kaiserstraße	17
Willi-Brandt-Ring	10	Honigmannstraße	17
Hauptstraße	11	B57 Richtung Alsdorf	18

Impressum

Luftpumpe

Sonderheft Radverkehrsanlagen Würselen

V. i. S. d. P.:

Luc Hamers

Herausgeber:

ADFC Aachen e. V.

An der Schanz 1, 52064 Aachen

Redaktion:

Kirsten Lehnig, Walter Jenniches, Ralf Einmal,

Luc Hamers

Bildrechte:

wie angegeben, bei den Autor*innen,

Titel: Luc Hamers

Spendenkonto:

IBAN: DE56 3905 0000 0000 4294 80

Sparkasse Aachen, BIC: AACSD33

Das Titelbild zeigt die Kreuzung von der Kaiserstraße zum Markt. Für den Radverkehr ist dies eines der vielen Beispiele einer falschen Verkehrspolitik in Würselen, in dem das Auto wortwörtlich im Zentrum steht. Diese Kreuzung ist ein zentraler Platz in der Stadt, an dem vier Straßen und der Bahntrassenradweg von Aachen nach Jülich sich treffen.

Die Stadt hat versucht, für den Radverkehr Verbesserungen anzubringen, allerdings anscheinend ohne Bedürfnisse des Radverkehrs zu verstehen. So wurden hier verschiedene Einbahnstraßen in Gegenrichtung für den Radverkehr freigegeben – an sich etwas Gutes. Die Umsetzung an dieser Stelle ist allerdings halbherzig, inkonsequent und für den Radverkehr lebensgefährlich, wie die vielen Beinahe- und wirklichen Unfälle mit Radfahrenden in diesem Bereich belegen.

Sehr geehrte Leserinnen und Leser,

vor einigen Wochen hat der Weltklimarat endgültig bestätigt, was eigentlich alle schon wussten: Der Klimawandel ist von Menschen verursacht. Wenn wir so weiter machen, dann werden wir bis 2030 bereits die eigentlich für 10 Jahre später erwarteten 1,5 Grad Temperaturanstieg erreichen, mit den bekannten Folgen. Wir alle müssen also JETZT handeln. Zur Verminderung des CO₂-Ausstoßes (und vieler weiterer schädlicher Stoffe) ist eine Reduktion des motorisierten Individualverkehrs und der Umstieg auf das Fahrrad unumgänglich. Wie der Artikel in den Aachener Nachrichten am 10. August zeigt, hat die Stadt Würselen noch eine Menge Arbeit vor sich, die Infrastruktur so zu gestalten, dass mehr Bürgerinnen und Bürger sicher und gerne das Fahrrad für Fahrten wählen. Wir sind davon überzeugt, dass attraktive und sichere Radinfrastruktur essenziell ist, um mehr Leute zum Radfahren zu ermutigen und eine solche das auch tun würde.

Die Stadt Würselen hat noch in 2016 damit geworben, dass die Innenstadt mit dem PKW erreichbar ist¹. Wenn man die Radverkehrsanlagen in der Stadt aus Sicht eines Radfahrenden ansieht, wird klar, dass auch im Jahr 2021 Radverkehr in der Stadt – wenn überhaupt – nur am Rande eine Rolle spielt. Hauptsache, der Autoverkehr kommt bis in den letzten Winkel der Stadt, andere Verkehrsarten müssen sich dem einfach unterordnen.

Das vorliegende Heft dient als nachträgliche Unterstützung für die Radtour mit Verwaltung und Fraktionen in Würselen, die die Ortsgruppe Nordkreis des ADFC Aachen organisiert hat. Ziel der Befahrung ist es, den Verantwortlichen bewusst

zu machen, dass es dringenden Handlungsbedarf in Würselen gibt. Aus Klimaschutzgründen müssen sich die Prioritäten der Stadt ändern, vom ausschließlichen Fokus auf motorisierten Individualverkehr hin zu einer Stadt, die zu Fuß und per Fahrrad sicher und attraktiv ist.



Abb. 1: Verwirrende Kreuzung in der Wilhelmstraße

Zur besseren Einordnung der Situationen in diesem Heft, stellen Sie sich bitte folgendes vor: würden Sie ihr 10-jähriges Kind, das gerade auf die weiterführende Schule gewechselt ist, hier mit dem Fahrrad allein zur Schule fahren lassen. Wenn Sie diese Frage an einer Stelle mit nein beantworten, dann ist diese Stelle für den Radverkehr nicht geeignet. Gleiche Frage stellt sich auch für noch jüngere Kinder. Würden Sie hier gerne mit Ihrem 4-jährigen Kind, welches auf dem Bürgersteig fährt, als Begleitperson Fahrrad fahren oder Ihr 7-jähriges Kind alleine auf dem Bürgersteig zum Sportverein, Freunden oder zum Taschengeld-Ausgeben zu den Geschäften fahren lassen? Denn auch Kinder sind Radfahrende, weshalb wir in diesem Heft die Kindersicht etwas in den Fokus gerückt haben.

¹ Siehe Seite 55 des Integrierten Handlungskonzeptes Innenstadt Würselen: "... setzt die Stadt – im Unterschied zu den umliegenden Kommunen – auf eine attraktive Erreichbarkeit der Innenstadt mit dem privaten PKW" (http://www.wuerselen.de/wp-content/uploads/2016-12-05_IHK_Wuerselen_Innenstadt_Bericht_final-1.pdf).



**KEINE LUST MEHR
AUSGEBREMST
ZU WERDEN?**

Burgstraße und Gouleystraße



Abb. 2: Keine Vorfahrt: aus der Innenstadt kommend muss der Radverkehr an der Gouleystraße warten

Familien umgehen die Morsbacher Straße gerne über die parallel verlaufende Burgstraße. Aus der Innenstadt kommend kreuzt diese die Gouleystraße, die zu Stoßzeiten von Pkw sehr stark befahren wird. Das führt durch die Fahrzeugschlangen zu langen Wartezeiten, da der Radverkehr hier keine Vorfahrt hat.

In beide Richtungen ist eine Befahrung der Strecke für radfahrende Kinder auf dem Bürgersteig kaum machbar.



Abb. 3: Die Kreuzung mit der Neustraße ist gerade für kleine Kinder sehr gefährlich

In Richtung Bardenberg ist zunächst kein Bürgersteig vorhanden, so dass auch kleine Kinder

auf der Straße fahren müssen. Dann beginnt ein Bürgersteig ohne Absenkung, so dass erst einige Meter später ein Auffahren möglich ist, wobei immer die Gefahr des Unfalls beim Überfahren der zwar abgesenkten aber dennoch deutlich vorhandenen Bordsteinkante besteht. In der Folge ist der Bürgersteig sehr schmal, das Blickfeld an der Kreuzung Neustraße/Burgstraße ist schlecht, für kleine Kinder nicht vorhanden. Kinder zwischen 8 und 10, die den Bürgersteig nutzen und mit dem Rad fahren, müssen hier schon sehr geübt und unglaublich vorsichtig sein, um diese Stelle gefahrlos zu passieren.



Abb. 4: Querung der Fahrbahnen an der Kleinen Straße ist schwierig

In die andere Richtung ist ein sicheres Queren der Neustraße, die Burgstraße befahrend, für Kinder nur mit vielen Umwegen möglich, wobei zudem zwei Fahrbahnen direkt hintereinander überquert werden müssen. Sofern die Kinder begleitet sind, könnten sie grundsätzlich gemeinsam mit einer erwachsenen Person gänzlich die Neustraße und Kleine Straße in einem Rutsch überfahren, stoßen dann aber auf eine hohe Bordsteinkante, auf die das Fahrrad hochgehoben werden muss, während das Kind auf der Fahrbahn steht, ggf. weitere Kinder hinten dran – auf der Fahrbahn stehend – warten müssen.



Abb. 5: Vor der Gouleystraße endet der Fußweg, die Weiterfahrt ist für Kinder unklar

Ein kleines Stück später wird der bis dahin viel zu schmale und von Hauseingangstreppe noch reduzierte Bürgersteig an der Einmündung Gouleystraße durch die Sperrfläche und Parkplätze unterbrochen. Hierdurch wird die Verkehrssituation völlig unübersichtlich. Erwachsene (mit Radanhänger) können ihre Kinder auf dem Bürgersteig nicht begleiten, da dieser zu schmal ist. Für radfahrende Kinder, die einen gegenüberliegenden Bürgersteig suchen und hier zwischen parkenden Kfz durchfahren müssen, ist diese Stelle kaum überwindbar. Sie sind insoweit auf Hilfe

angewiesen, die durch erwachsene Person kaum ohne Gefährdung aller geleistet werden kann.



Abb. 6: Zu schmaler Fußweg, darauf parkende Autos, beispielhaft für viele Stellen in Würselen

Der Bürgersteig an dieser Stelle steht zudem beispielhaft für viele andere Bürgersteige, die radfahrende Kinder kaum gefahrlos nutzen können. Hier sei die Grindelstraße genannt, ebenso die Ather Straße/Mühlenstraße. Auch die Dorfstraße, die eigentlich verkehrsberuhigt ist, aber dennoch Bürgersteige mit Aussparungen für Parkplätze aufweist, ist stellenweise neben den Parkplätzen viel zu schmal gestaltet.

Bardenberger und Morsbacher Straße

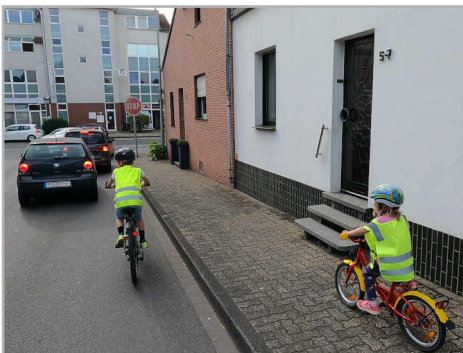


Abb. 7: Ab der Neustraße nach links in die Bardenberger?

Ein Abbiegen nach links von der Neustraße in die Bardenberger Straße in Richtung Würselen bedeutet, dass Radfahrende, die den gegenüberliegenden Bürgersteig, der zum Radfahren freigegeben ist, nutzen wollen, ihr Fahrrad zwischen parkenden Pkw über die hohe Bordsteinkante hinaufheben müssen. Sofern die Fahrzeuge dicht parken, ist ein gefahrloses und die Pkw nicht beschädigendes Durchqueren kaum möglich, insbesondere nicht mit Fahrradanhänger. Für radfahrende Kinder, die ihr Fahrrad noch nicht zügig und schnell hoch genug heben können, stellt dieser Bürgersteig auch wieder ein großes Hindernis dar, insbesondere, wenn mehrere Personen que-

ren und abbiegen wollen und die dahinter befindlichen warten müssen, bis das Kind das Fahrrad hoch gehoben hat.



Abb. 8: Gegenüber der Neustraße gibt es keine abgesenkte Bordsteinkante, aber parkende Autos

Diesen erlaubten Bürgersteig nutzend zeigt sich ein sehr schmaler Radstreifen, der Konflikte mit zu Fuß Gehenden vorprogrammiert. Die Nutzung der Straße in diesem Bereich ist aufgrund deren schmaler Ausgestaltung gefährlich, zumal Autofahrende in der Regel davon ausgehen, dass Radfahrende hier den Bürgersteig nutzen.



Abb. 9: Radfahrende werden hier in Schlangenlinien geführt

Die Kreuzung mit der Gouleystraße hält für Radfahrende einige merkwürdige Kurven bereit, sowohl vor der Kreuzung wie auch dahinter, weil eine sehr breite Hecke umfahren werden muss.



Abb. 10: Dort, wo Radfahrende nicht mehr auf der Nebenanlage fahren dürfen, ist die Führung auf die Fahrbahn sehr gefährlich

Die Einmündung vom Bürgersteig auf die Fahrbahn ist von der Führung her für Autofahrende kaum erkennbar, für Radfahrende höchst gefährlich, da zugleich das erlaubte Parken auf dem Bürgersteig beginnt. Die Fahrbahn wird hierdurch verengt, die Radfahrenden müssen sich nun zwischen dem Gegenverkehr und parkenden Fahrzeugen (Gefahr von Unfällen durch Türöffner) und trotz der Enge durch überholenden Kraftfahrzeugverkehr ihren Weg suchen.

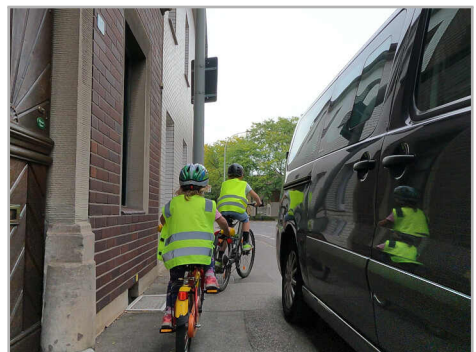


Abb. 11: Radfahrende Kinder müssen sich zwischen parkenden Autos und Hauswänden durchquetschen

Für radfahrende Kinder ist der nun folgende Abschnitt eine große Herausforderung, die eigentlich einiges an Vorausschaufähigkeit, Reaktions-

geschwindigkeit und Straßenübersicht verlangt, die Kinder in dem Alter noch gar nicht haben. Auf der rechten Seite liegen Hauseingänge und zum Teil Treppenstufen, auf der linken Seite parken Kraftfahrzeuge, wodurch sich hier wieder die Gefahr von Unfällen durch Türöffner ergibt. Hier ist weder ein Sicherheitsabstand zu den Fahrzeugen, noch zu den Türen möglich, da der Bürgersteig viel zu schmal ist. Begegnungsverkehr mit zu Fuß Gehenden oder weiteren Personen ist nicht ohne Ausweichmanöver zwischen Autos möglich. Eine Begleitung durch Erwachsene ist zwar erlaubt, aber beispielsweise mit einem Fahrradanhänger wegen der Enge nicht möglich. Konflikte mit Fußgängerinnen und Fußgängern sind ebenfalls vorprogrammiert.

Zu Stoßzeiten müssen sich die Radfahrenden mangels Aufstellfläche an der Kreuzung unter Umständen für mehrere Ampelphasen in die Warteschlange einreihen, bevor erst kurz vor Errei-

chen der B57 ein Fahren auf dem Bürgersteig wieder erlaubt ist und sie nach rechts auf den Radweg der B57 abbiegen können.



Abb. 12: Zu Stoßzeiten stehen Radfahrende hier auch im Stau

Auch beim Linksabbiegen stellt sich das gleiche Problem; hinzukommt, dass eine Zufahrt auf dem Radweg in Richtung Alsdorf nicht vorgesehen ist.

Kaiserstraße gegen die Fahrtrichtung



Abb. 13: Zufahrt der Kaiserstraße gegen die Einbahnstraße

Die Kaiserstraße ist für den Radverkehr gegen die Einbahnstraße freigegeben. Dabei sind jedoch einige Fehler gemacht worden, die es für Radfahrende sehr gefährlich machen. So ist die Spur zu schmal und es wurde kein Sicherheitsabstand zu den parkenden Autos eingezeichnet, so dass sich

öffnende Autotüren zur Gefahr werden. Zudem wurden zwar hier und da Piktogramme und Pfeile aufgebracht, aber bei Weitem nicht genug. Es passiert regelmäßig, dass Radfahrende Richtung B57 angehupt und beschimpft werden, sie mögen doch bitte schön von der Fahrbahn verschwinden und links auf dem Radstreifen fahren. Durch die Enge ist ein Überholen eines oder einer Radfahrenden legal nicht möglich, es wird aber trotzdem häufig gemacht. Regelmäßige Kontrollen finden leider nicht statt.

Ein weiteres Problem sind ausparkende Pkw, die in Richtung der Einbahnstraße links parken: der Fahrer oder die Fahrerin kann den Radverkehr erst dann sehen, wenn das Auto schon auf dem Schutzstreifen steht. Auch zu Fuß Gehende rechnen nicht mit Radverkehr gegen die Fahrtrichtung, beinahe-Unfälle zwischen Fuß- und Radverkehr kommen sehr häufig vor.

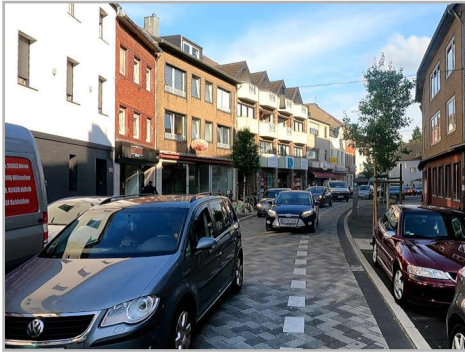


Abb. 14: Autofahrende übersehen den Radschutzstreifen häufig

Neben den allgemeinen Problemen auf der gesamten Strecke gibt es noch einige Stellen, die Radfahrende noch mehr gefährden. Ab der B57 ist eine sehr schmale Radspur vorhanden, die einen scharfen Schlenker macht und zudem regelmäßig zugeparkt wird. Linksabbieger in die Grevenberger Straße schneiden häufig die Kurve und übersehen entgegenkommenden Radverkehr.



Abb. 15: Trotz Schwellen, Markierungen und Schilder werden Radfahrende von links häufig übersehen

An den Kreuzungen mit der Bahnhofstraße und der Klosterstraße sind zwar Bodenschwellen montiert und Markierungen aufgebracht, die auf Radverkehr von links hinweisen. Aber in der Praxis funktioniert dies nur mäßig gut, insbesondere

weil hier Rad-, Fuß und motorisierter Verkehr auf engstem Raum aufeinandertreffen.



Abb. 16: Engstelle am Alten Rathaus

Am Alten Rathaus wird der Radverkehr in Gegenrichtung an einer baulichen Engstelle alleingelassen: der ohnehin viel zu schmale Schutzstreifen endet hier.

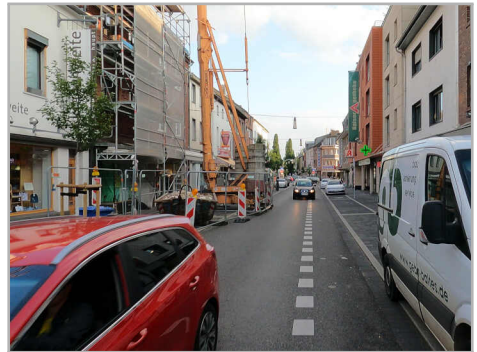


Abb. 17: Trotz Engstelle durch Baustelle ist Parken erlaubt

Aktuell gibt es eine weitere Engstelle durch eine Kranbaustelle. Nur lässt sich ein solcher Kran nicht woanders abstellen, und schmaler kann er auch nicht gemacht werden. Aber dann könnte man wenigstens die Parkplätze gegenüber sperren und gelbe Markierungen aufbringen, um für den Verkehr klar zu machen, wie die Führung aussehen soll.

Kaiserstraße Richtung Markt



Abb. 18: Am Ende der Kaiserstraße fehlt eine Führung Richtung Markt

Am unteren Ende der Kaiserstraße treffen vier Einbahnstraßen aufeinander. Drei davon sind für den Radverkehr gegen die Fahrtrichtung freige-

geben. Allerdings wurde eine Führung für den Radverkehr vergessen. Von der Kaiserstraße zum Markt muss der Radverkehr zuerst ein paar Meter gegen die nicht einsehbare Neuhauserstraße fahren, weil eine Mittelinsel gegen die Fahrtrichtung des Autoverkehrs umfahren werden muss. Vom Markt in Richtung Kaiserstraße behindert ein Büdchen die Sicht auf den Autoverkehr, der aus der Friedrichstraße links abbiegen möchte. Eine Führung in die Kaiserstraße fehlt für den Radverkehr. Außerdem ist nicht erkennbar, dass der Radverkehr den Markt gegen die Einbahnstraße befahren darf, weder für zu Fuß Gehende, die die Straße queren ohne nach links zu schauen, noch für den Autoverkehr aus der Friedrichstraße, der oft die Ecke zu eng schneidet.

Kreuzungen mit dem Bahntrassenradweg



Abb. 19: Nicht erkennbare Kreuzung des Bahntrassenradwegs auf dem Markt

Am Markt kreuzt die überregional wichtige Radverbindung Aachen-Jülich, auch Bahntrassenradweg genannt. Leider ist diese Kreuzung nicht erkennbar. Hier sollte der Radweg sauber markiert sein und selbstverständlich auch Vorfahrt haben. So finden auch Radfahrende kommend vom Markt, aus der Kaiserstraße oder aus der Neuhauser Straße den Zugang zu diesem Radweg.

Auf diesem Bild ist auch zu sehen, oder besser nicht zu sehen, dass die Freigabe für den Radverkehr in Gegenrichtung – bis auf ein kleines Schild – nicht erkennbar ist. Der Autoverkehr könnte das Schild eventuell noch wahrnehmen, der Fußverkehr aber nicht. Hier sollte die Radverkehrsfurt in Gegenrichtung durch deutliche Markierungen und Piktogramme sichtbar gemacht werden.



Abb. 20: Kreuzung an der Wilhelmstraße mit unterschiedlichen Vorfahrtsregeln

Folgt man ab dem Markt dem Bahntrassenradweg, folgt die Kreuzung mit der Wilhelmstraße. Auch hier hat der Radverkehr keine Vorfahrt, auch wenn die meisten Autofahrenden anhalten. Kommen Sie aus der Friedrichstraße, ist die Vorfahrt eigentlich klar: Biegt der oder die Autofahrende nach links in die Wilhelmstraße, dann wird der Radweg gekreuzt und die Vorfahrt muss geachtet werden. Das bedeutet also gleich zwei unterschiedliche Vorfahrtsituationen in der gleichen Furt. Auch hier sollte der Radverkehr Vorfahrt bekommen, wie an der nächsten Kreuzung mit der Krottstraße.

ab da suchen mussten, wie der Radweg weiterführt.



Abb. 22: Keine Führung über die Friedrichstraße: Markierungen und Beschilderung nach Jülich fehlen



Abb. 21: An der Krottstraße hat der Radverkehr Vorfahrt

Hier *hat* der Radverkehr Vorfahrt. Auch wenn das für einige Autofahrende nicht zu gelten scheint, ist dies grundsätzlich logisch und sinnvoll. Für den Radverkehr in Richtung Innenstadt bedeutet diese Kreuzung *mit* Vorfahrt eine Gefahr an der nächsten Kreuzung, wo keine Vorfahrt mehr gilt.

Die nächste Kreuzung ist für den Radverkehr wieder schwierig, und zwar gleich in mehrerlei Hinsicht. Hier sollte der Bahntrassenradweg die Friedrichstraße kreuzen, Radfahrende müssen also nach links abbiegen. Leider ist das aber kaum erkennbar. Uns liegen viele Meldungen von Radfahrenden vor, die am Aquana gelandet sind und



Abb. 23: Fehlende Vorfahrt und Sicht an der Friedrichstraße

Ein weiteres Problem ist, dass hier der Radverkehr keine Vorfahrt hat, obwohl mit einer gestrichelten Linie eine Furt eingezeichnet ist. Die Situation ist also widersprüchlich. CDU und Grüne haben gemeinsam einen Ratsantrag gestellt, dass hier die Furt rot eingefärbt werden soll, was wir begrüßen. Das bedeutet dann aber auch, dass der Radverkehr Vorfahrt bekommen muss. Außerdem sollte durch eine Linienführung mit Piktogrammen sowie Schildern vor der Kreuzung verdeutlicht werden, wie der Bahntrassenradweg verläuft.

Willi-Brandt-Ring



Abb. 24: Radweg am Willi-Brandt-Ring an der Kreuzung mit der Salmanusstraße: wieso hat der wenige Autoverkehr hier Vorfahrt?

Ab der Friedrichstraße führt ein gemeinsamer Rad- und Fußweg parallel zum Willi-Brandt-Ring. Außer dass die Bankette mal geschält werden sollten, ist die Fahrt hier in Ordnung. Allerdings ist völlig unklar, wieso der Rad- und Fußverkehr, der an der Kreuzung mit der Salmanusstraße deutlich in der Mehrheit ist, hier dem Autoverkehr untergeordnet wird, und sogar wegen des Stoppschildes anhalten muss. Ein weiteres Problem sind die beiden Poller, die nicht mehr zeitgemäß sind, weil sie durch ihre geringe Höhe von nachfol-

genden Radfahrenden nicht erkannt werden und somit eine große Gefahr darstellen. Wenn hier schon ein Poller stehen soll, dann bitte ein hohes Modell (etwa 2,5 m), wie es an einigen Stellen auf dem Bahntrassenradweg aufgestellt wurde.



Abb. 25: Gefahr durch unsinnigen Poller

Ein Stück weiter steht ein weiterer Poller an einer Stelle, an der dieser überhaupt keinen Sinn ergibt: eine Zufahrt durch Pkws ist hier ohnehin nicht möglich. Der Poller muss also entfernt werden. Außerdem muss hier dringend ein Grünschnitt durchgeführt werden. Die Bäume und Sträucher ragen weit in den Radweg hinein.



Abb. 26: Die Nebenanlage der Hauptstraße ist für Radfahrende freigegeben

Ein Großteil der Hauptstraße ist als „Fußweg-Radfahrer frei“ ausgeschildert, so auch der Abschnitt ab dem Willi-Brandt-Ring. Anders als der Name es vermuten lässt, bedeutet diese Anordnung nicht, dass Radfahrende frei entscheiden können, wo sie fahren wollen. Sie dürfen auf jeden Fall auf der Fahrbahn fahren. Aber auf der Nebenanlage gilt, dass sich der Radverkehr dem Fußverkehr unterordnen muss und nicht schneller als Schrittempo fahren darf. Leider kennen die meisten Verkehrsteilnehmer diese Regel nicht. Durch die rote Markierung auf der Nebenanlage sehen sich viele Autofahrende genötigt, Radfahrende auf der Fahrbahn zu erziehen, durch zu dichtes Überholen, Hupen oder sogar beschimpfen.

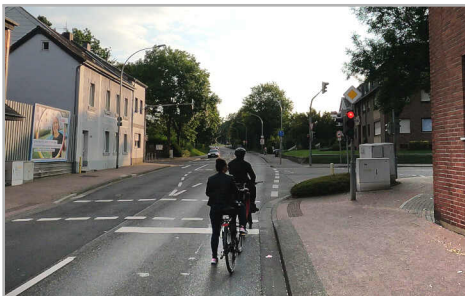


Abb. 27: Hindernisse vor der Dobacher Straße

Die Kreuzung der Hauptstraße mit der Dobacher Straße ist für Radfahrende auf der Nebenanlage durch scharfe Kurven und Hindernisse auf dem Radweg nicht einfach zu befahren.



Abb. 28: Benutzungspflichtig, aber zu schmal

Hinter der Kreuzung müssen Radfahrende auf die Nebenanlage wechseln, die allerdings dafür viel zu schmal ist. Die Radfahrenden auf dem Foto fahren beide S-Pedelec, und dürfen den Radweg nicht benutzen. Ein Stück weiter parken häufig Lieferwagen oder Lkw teilweise auf dem Radweg, wodurch noch weniger Platz bleibt.

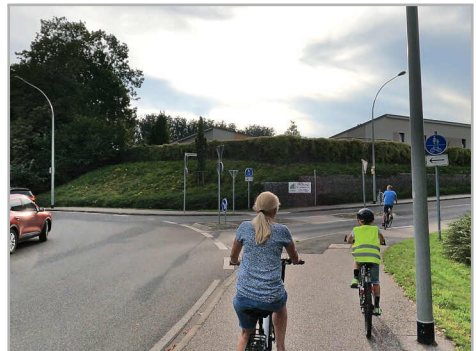


Abb. 29: Kreisverkehr Kapellenfeldchen: zu schmal, Masten im Weg, keine Vorfahrt und Gegenverkehr

Der Kreisverkehr am Kapellenfeldchen ist für den Radverkehr ein großes Hindernis. Zum einen hat

er keine Vorfahrt, zum anderen stehen an vielen Stellen Masten im Weg, wodurch nur wenig Platz bleibt, insbesondere weil Radfahrende hier auch in Gegenrichtung fahren dürfen.



Abb. 30: Gefahr durch fehlende Markierungen

Kurz vor der Ampel gefährdet die Zufahrt zu der Tankstelle den Radverkehr. Es fehlen jegliche Markierungen, die darauf hinweisen, dass hier ein Radweg kreuzt. Autofahrende fahren mit hoher Geschwindigkeit auf das Tankstellengelände,

ohne dabei den Radverkehr zu beachten.



Abb. 31: Rechtsabbiegen schwierig

An der Kreuzung mit der Oppener Straße ist das Abbiegen nach rechts schwierig. Die Oppener Straße ist ab hier Fußweg, der für den Radverkehr freigegeben ist. Allerdings steht hier ein Ampelmast im Weg. Eine Führung auf die Fahrbahn fehlt, der Autoverkehr rechnet nicht damit, dass Radfahrende hier auf die Fahrbahn der Oppener Straße wechseln.

Oppener Straße



Abb. 32: Ende für Radfahrende: keine Führung auf die Fahrbahn

Auf Höhe der Ein- und Ausfahrt der Tankstelle (hier sollte zur besseren Sichtbarkeit der Radfahrenden Piktogramme auf den Weg aufgetragen werden) ist das Ende der Freigabe für Radfahren-

de angezeigt. Jedoch ist keine Führung auf die Fahrbahn vorhanden. Der Autoverkehr an dieser temporär stark befahrenen Stelle rechnet nicht damit, dass Radfahren auf die Fahrbahn wechseln.



Abb. 33: Rechts parkende Autos, links eine Mittelinsel: trotzdem wird hier häufig dicht überholt

An dieser Stelle ist eine Insel, als Querungshilfe für zu Fuß Gehende installiert, grundsätzlich eine gute und sinnvolle Maßnahme. Jedoch entsteht in beiden Fahrtrichtungen eine gefährliche Engstelle für Radfahrende, da diese sehr oft genau hier von Autos überholt werden. Ein Schutz für Radfahrende kann durch eine bauliche Trennung erreicht werden.



Abb. 34: Radschutzstreifen optional?

Der über weite Strecken der Oppenerstraße verlaufende Schutzstreifen ist zu schmal und führt dicht an parkenden Autos vorbei. Ein Ausweichen bei sich plötzlich öffnenden Autotüren kann zur lebensgefährlichen Situation werden. Dieses Problem wird weiter verstärkt, da der letzte Ab-

schnitt Richtung Kreisverkehr bergab führt und Radfahrende dadurch mit hoher Geschwindigkeit unterwegs sind. Für Radfahrende ergibt sich hier ein weiteres Problem, da sie meist mit viel zu geringem Überholabstand und Gegenverkehr konfrontiert sind.



Abb. 35: Schutz endet vor der Gefahrenstelle

In Richtung des Kreisverkehrs zur Sebastianusstraße hin endet der Schutzstreifen für Radfahrende. Gerade hier braucht der Radverkehr Schutz vor abbiegenden Autos, dies kann ebenfalls durch eine bauliche Trennung erreicht werden. Auch hier kommt es oft zu gefährlichen Situationen, bei denen der stärkere Verkehrsteilnehmer gewinnt.

Sebastianus- und Wilhelmstraße

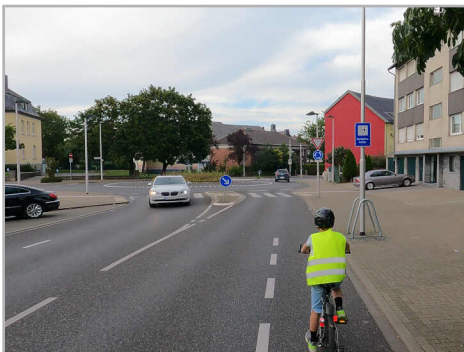


Abb. 36: Breite Radschutzstreifen enden auch hier vor dem Kreisverkehr

Die Sebastianusstraße hat erfreulich breite Radschutzstreifen, es fehlt jedoch der Sicherheitsabstand zu den geparkten Autos sowie eine Markierung dafür. Sehr gefährlich ist jedoch, dass gerade an der Engstelle vor und hinter dem Kreisverkehr der motorisierte Verkehr auf den Radverkehr trifft. Positiv ist hier, dass der Radverkehr auch links gegen die Einbahnstraße freigegeben ist.



Abb. 37: Zu schmale Schutzstreifen zu dicht an parkenden Autos

Ab dem Kreisverkehr sind die Schutzstreifen wie vorher auf der Oppener Straße wieder zu schmal und es fehlt der Sicherheitsabstand zu den parkenden Autos. Wenn Autofahrende ihre Türen öffnen, wird es extern gefährlich für Radfahrende. Durch die scharfe Kurve nach links und die Schräglage kommen Radfahrende weiter in die Fahrbahn hinein als manche Autofahrende das erwarten: Auch in einer solchen Situation kann man regelmäßig enge Überholmanöver beobachten. Auch hier scheint die ungeschriebene Regel zu gelten, dass Radfahrende grundsätzlich immer zu überholen sind.



Abb. 38: Unsichtbare Gabelung in der Wilhelmstraße: der Autoverkehr rechnet nicht mit linksabbiegender Radverkehr

Auf der Wilhelmstraße gibt es eine Gabelung, die allerdings in den Schutzstreifen nicht sichtbar ist. Autofahrende sind immer wieder überrascht, wenn Radfahrende sich hier links halten, es kommt häufig zu gefährlichen Situationen.



Abb. 39: Übergang von der Friedrichstraße in die Neuhauserstraße?

Am Ende der Wilhelmstraße sehen wir wieder das gleiche Problem, wie es schon auf Seite 8 beschrieben wurde: die Freigaben für den Radverkehr gegen Einbahnstraßen wurden bei der Mittelsinsel nicht berücksichtigt. Per Rad darf man hier geradeaus in die Neuhauser Straße, muss dann aber teilweise gegen den Strom fahren, der Autoverkehr erwartet das so nicht. In der gezeigten Situation müssen wir um den weißen Lieferwagen herumfahren.



Abb. 40: Die Zufahrt in die Neuhauser Straße ist schon viel zu schmal

Ab der Kreuzung mit der Kaiserstraße kann man das grundsätzliche Problem der Neuhauser Straße schon gut erkennen: Sie ist gegen die Einbahnstraße für den Radverkehr freigegeben, aber viel zu schmal dafür. Man stelle sich dabei vor, dass an dieser Stelle häufig noch zu Fuß Gehende unterwegs sind, die den Zebrastreifen kreuzen.



Abb. 41: Kreisverkehr Klosterstraße: bei Gegenverkehr helfen die Linien zur Führung auf die Straße kaum

Am Kreisverkehr mit der Klosterstraße sind Schutzstreifen auf die Fahrbahn gemalt, passend zur restlichen Straße auch hier viel zu schmal. Den Namen verdienen sie aber nicht, geschützt

werden Radfahrende hierdurch nicht.



Abb. 42: Links Führung extrem: von unsichtbar hinter parkenden Autos ohne Schutz auf die Fahrbahn

Auf Abbildung 42 kann man links eine extrem gefährliche Stelle sehen. Hier wird der benutzungspflichtige Radweg, der (auch viel zu schmal) hinter und dicht an den geparkten Autos geführt ist, plötzlich auf die Fahrbahn geschwenkt. Radfahrende tauchen also plötzlich vor Pkws auf, die damit nicht rechnen und die Schutzstreifen ohnehin meistens ignorieren. Diese Stelle ist lebensgefährlich!

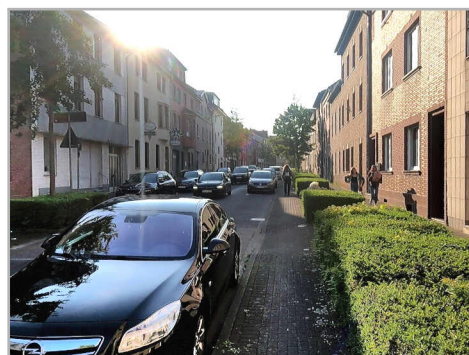


Abb. 43: Eingequetscht zwischen parkenden Autos und Hecke

Ab der Klosterstraße – wenn man denkt, dass ein Radweg wirklich nicht noch schmalere

den kann – passiert aber genau das: der Radverkehr wird zwischen den parkenden Autos und Hecken eingequetscht. Zu Fuß darf dieses Streifen nicht benutzt werden, der Fußweg ist

laut Beschilderung rechts. Allerdings hält sich da kaum jemand dran, und die Autos wären dann auch nicht erreichbar.

Bahnhofstraße



Abb. 44: Kreuzung mit der Lehnstraße: unnötig große Sperrfläche, unsichtbarer Radverkehr von rechts

Bei der Umgestaltung der Lehnstraße wurden aus Sicht des Radverkehrs zahlreiche Fehler gemacht. So gefährden Sperrflächen im Eckbereich sowohl die Sicherheit der Radfahrenden als auch die der zu Fuß Gehenden, hier insbesondere der Schul- und Kindergartenkinder. Gleichzeitig ver gibt die Stadt hier die einmalige Chance, durch eine Ausweitung der Gehwege auf die Sperrflächen mehr Raum für eine großzügige Gestaltung der Außengastronomieflächen zu schaffen. Die geplante Engstelle vor der Polizei zwingt den Radverkehr in Straßenmitte, was zwangsläufig zu Konflikten mit dem entgegenkommenden Kfz-Verkehr führen wird. Die Parkplätze vor dem Altenheim haben keine Sichtbeziehung zum entgegenkommenden Radverkehr. Hier wird die Konfliktsituation, die wir schon von der Kaiserstraße her kennen, in ähnlicher Weise neu geschaffen. Dazu fehlt eine Markierung des Radfahrstreifens, um mehr Aufmerksamkeit auf den entgegenkom-

menden Radverkehr zu wecken. Größere Abstände zwischen den parkenden Fahrzeugen könnten u. U. die Sichtverhältnisse deutlich verbessern. Generell sind die Gehwege in der Lehnstraße zu eng geplant, um z. B. kleinere Kinder auf dem Fahrrad sicher über den Bürgersteig fahren zu lassen. Auch für Fußgängerinnen und Fußgänger, insbesondere mobilitätseingeschränkte Menschen, sind die schmalen Gehwege eine Zumutung.

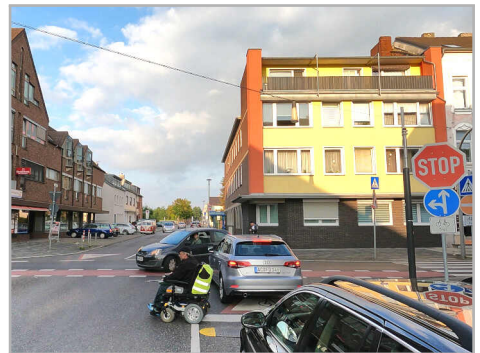


Abb. 45: Kreuzung zur Kaiserstraße: ohne Worte

Ein Blick in die Bahnhofstraße zeigt, dass die teils privaten, teils öffentlichen Parkplätze auf der linken Seite zu kurz dimensioniert sind. Wenn größere Fahrzeuge hier abgestellt werden, ist die verbleibende Gehwegbreite oftmals nicht mehr nutzbar. Dies stellt insbesondere für Kinder und mobilitätseingeschränkte Menschen ein großes Problem dar, da sie auf die Fahrbahn ausweichen müssen. Hier ist nur mit deutlichen Markierungen und ordnungsbehördlichen Maßnahmen eine Abhilfe möglich. Größere Fahrzeuge müssen sich dann einen anderen Parkplatz suchen.

Der links aus der Grevenstraße kommende Radverkehr wird durch Linksabbieger aus der Kaiserstraße geschnitten, die nicht mit entgegenkommendem Radverkehr aus der Grevenberger Straße rechnen. Das Zusatzschild unter dem Einbahnstraßenschild wird offensichtlich nicht hinreichend wahrgenommen. Eine zusätzliche Markierung auf der Fahrbahn wäre hier hilfreich.

Richtig gefährlich ist jedoch, dass die Autofahrenden hier meinen, dass der Radverkehr im Weg ist. Der Autor wurde schon mehrfach beschimpft, er sollte gefälligst auf dem Radstreifen links fahren. Offensichtlich ist nicht gut genug erkennbar, dass dies der Radstreifen in Gegenrichtung ist. Wegen der rechts parkenden Autos ist für die Radfahrenden einen Sicherheitsabstand von mindestens 1m vorgeschrieben. Trotzdem wird man hier regelmäßig überholt, der Mindestabstand dafür beträgt 1,5m. Der kann aber auf dieser Straße nicht

eingehalten werden. Hier sollte ein Überholverbot einspuriger Fahrzeuge² angeordnet werden, wofür in der letzten Änderung der Straßenverkehrsordnung ein neues Schild eingeführt wurde. Natürlich muss in der Kaiserstraße mehr kontrolliert werden: die besten Regeln helfen nicht, wenn sich keiner daran hält.

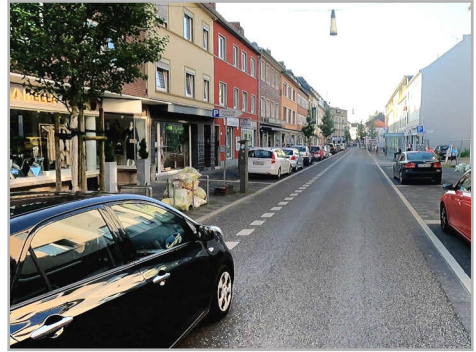


Abb. 46: 1,5m Sicherheitsabstand beim Überholen: scheint in der Kaiserstraße nicht zu gelten

Honigmannstraße



Abb. 47: Kreuzung zur Kesselsgracht: fehlende Sicht auf den Radverkehr, kombiniert mit schlechter Markierung

Im Bereich der Zufahrt der Honigmannstraße in den Willi-Brand-Ring ist der Radweg nur schwer einsehbar. Der Bewuchs behindert hier die Sichtverhältnisse massiv. An der Einmündung der Kesselsgracht in die Honigmannstraße sind die Sichtverhältnisse insbesondere für die aus dem Reckerpark ausfahrenden Fahrzeuge unzureichend. Außerdem wird beim Ausfahren nicht bedacht, dass der Fuß- und Radweg entlang der Honigmannstraße im Zweirichtungsverkehr befahren werden kann. Wie uns einige Eltern berichtet haben, fahren hier morgens und nachmittags viele Kinder zur Schule und nach Hause und werden vom querenden Verkehr übersehen.

²Verkehrszeichen VZ 277.1, siehe z.B. <https://de.wikipedia.org/wiki/%C3%9Cberholvorgang>

B57 Richtung Alsdorf

Auf der B57 führt ein gemeinsamer, in zwei Richtungen zu befahrenden benutzungspflichtiger Rad- und Fußweg in Richtung Alsdorf.



Abb. 48: Sehr schmal, aber viel Gegenverkehr

Auf den Bildern kann man erkennen, dass die geforderte Mindestbreite hier auch ohne Grünbewuchs schon deutlich unterschritten wird. Gerade morgens und abends kommt es hier häufig zu Begegnungsverkehr, sowohl Rad- wie auch Fußverkehr, wofür die Breite aber nicht ausreicht. Dies ist nicht irgendeine exotische Stelle im Radnetz, die kaum benutzt wird, sondern die Hauptverbindung für den Radverkehr von Aachen in

Richtung Alsdorf und Baesweiler.



Abb. 49: Engstelle an der Bushaltestelle

Die Mindestbreite wird an der Bushaltestelle Immeln sogar noch weiter unterschritten. Hier verengt sich der Radweg noch stärker: es steht auf der einen Seite ein Bushäuschen und auf der anderen Seite ist die Haltebucht für den Bus.

An der Kreuzung mit der Neustraße ist der Übergang von Fahrbahn auf Radweg schlecht gestaltet: Radfahrende müssen fast bis zum Stillstand abbremsen um nicht Rücken und Felgen zu gefährden.