

LUFTPUMPE

adfc
Aachen

Fahrradzeitung für Aachen und Umgebung

Heft 2/2021



Baustellen-Spezial

Hintergrundberichte

Verkehrsregeln

Radverkehrspolitik

Inhalt

Thema: Baustellen

- Baustellenbeschilderungen in Aachen 5
 PlusMinus Baustellen 6

Hintergrundberichte

- Bahntrassenradweg 11
 Kaiserstraße in Kohlscheid 13
 Radverkehrsanlagen in Würselen 20
 Pendlerverkehr Kohlscheid–Aachen 28
 Umbau Lehnstraße 29

Verkehrsregeln

- Radschutzstreifen 33
 Abstand halten! 34

Aus unserem Newsletter

- Kiddical Mass in Aachen 35
 Radlerinnen am Blausteinsee 36

- Loch in der Rad-Vorrang-Route 36
 Neues Lastenrad ADFC Aachen 37
 Treffen Verkehrskommission Baesweiler 38
 Mitgliederversammlung 38
 Neuer Bußgeldkatalog 39
 Auswertung Ordnungswidrigkeiten 40
 Bundeshauptversammlung 41

Berichte und Meldungen

- Herbsteinbruch 42
 Situation in Stolberg 42
 Melden von Gefahrenstellen 43
 Baubeginn L136 Würselen-Alsdorf 43
 Neues im Youtube-Kanal 44
 PlusMinus 44

Kontakte 26

Impressum

Luftpumpe

Erste Fahrradzeitung für Aachen und Umgebung, 39. Jahrgang

V. i. S. d. P.:

Marvin Krings

Herausgeber:

ADFC Aachen e. V.
 An der Schanz 1, 52064 Aachen

Redaktion:

Luc Hamers, Anna M. Limbach,
 Marvin Krings, Torsten Krüger

Bildrechte:

wie angegeben, bei den Autor*innen,
 Titel: Public Domain

Anzeigen:

info@adfc-ac.de

Druck:

Auflage: 2 000
 Druckerei & Verlagshaus Mainz

Spendenkonto:

IBAN: DE56 3905 0000 0000 4294 80
 Sparkasse Aachen, BIC: AACSDE33

Das Titelbild zeigt (mal wieder) die Lothringerstraße, in diesem Fall die Kreuzung mit der Wilhelmstraße. Diese ist im Moment gesperrt wegen verschiedener Baustellen. Der ADFC Aachen kritisiert häufig und immer wieder den Umgang von Stadt und Baufirmen mit dem Radverkehr. Dieses Bild zeigt eine ganz besondere Kombination verschiedener Schilder, die in diesem Fall weder einzeln noch in irgendeiner Kombination Sinn machen. Dass ein benutzungspflichtiger Radweg tatsächlich von Radfahrenden befahren werden darf, liegt in der Natur der Sache, die Freigabe für den Radverkehr ist somit völlig sinnfrei. In Kombination mit einem Verbot für den Radverkehr ist diese für den Radverkehr ohnehin nicht befahrbare – weil gesperrte – Baustelle ein gutes Beispiel für die immer wieder kritisierte Baustellenbeschilderung in Aachen. Weitere Artikel zum Thema »Baustellen« ab Seite 5.

Vorwort

Liebe Leser*innen, Radfahrer*innen, ADFC-Mitglieder,

Überraschung, hier ist noch eine! Zum ersten Mal seit Jahren ist es uns gelungen, innerhalb eines Jahres mehrere Ausgaben der Luftpumpe herauszubringen. Wir sind uns aber ziemlich sicher, dass dies die letzte für 2021 sein wird.

Unsere Ortsgruppe Nordkreis war in den vergangenen Monaten sehr aktiv. Für ein Treffen mit Politik und Verwaltung in Würselen hat sie einiges an Material vorbereitet und als Heft zusammengestellt. Daraus entstand die Idee, dieses Heft zu einer vollen Ausgabe der Luftpumpe zu erweitern, die dementsprechend – wie die letzte – recht nordkreislastig ist.

Das ist aber nicht die einzige gute Nachricht, die wir zu vermelden haben. Unser neues Lastenrad mit ADFC-oranger Box ist endlich eingetroffen. Wir haben es bereits zu diversen Ständen und Codieraktionen mitgenommen. Dabei hat es seine Nützlichkeit sowohl zum Transport als auch als Tisch unter Beweis gestellt.

Zwischen der dritten und vierten COVID-19-Welle haben wir außerdem eine Mitgliederversammlung (in Präsenz!) abhalten können. Es gab einige Änderungen im Vorstand, nachzulesen auf Seite 38. Auch der Bundesverband hat kurz vor Redaktionsschluss noch seine Bundeshauptver-

sammlung abgehalten und dabei fast den gesamten Bundesvorstand ausgewechselt.

Nun zu den unerfreulichen Dingen. In der letzten Ausgabe haben wir uns über die Fortschritte bei der Rad-Vorrang-Route Brand gefreut, da einige Teilstücke nun als Fahrradstraßen eingerichtet und rot markiert wurden. Offen blieb unter anderem das Stück über die Lintertstraße. Leider hat der Mobilitätsausschuss des Aachener Stadtrates beschlossen, dass dieses Stück nicht radverkehrsgerecht gemacht werden soll, was wir natürlich nicht nachvollziehen können.

Ein für viele Radfahrende sehr ärgerliches Thema sind Baustellen. Zweifellos lassen sie sich nicht vermeiden, wenn man ordentliche Infrastruktur haben will. Oft sind sie aber mit unverständlichen Beschilderungen ausgestattet, der Radverkehr wird suboptimal geführt oder gar überhaupt nicht vorgesehen – man denke an das berüchtigte Zusatzzeichen 1012-32 »Radfahrer absteigen«. Daher ergänzen wir unsere beliebte Kategorie Plusminus dieses Mal mit einem Kapitel über Baustellen.

Außerdem berichten wir von unserer Befahrung des Radweges Aachen-Jülich und unserer Auswertung der Tätigkeit des Aachener Ordnungsamtes.

Viel Spaß beim Lesen!

Marvin Krings

Dipl.-Kff. Monika Volkmer

Steuerberaterin

- Existenzgründer
- Vereine
- Unternehmen
- Privatpersonen
- Rentner

info@steuerbuero-volkmer.de

Karlsburgweg 15
D-52070 Aachen
Telefon: 0241-9519100
Telefax: 0241-9519101
Mobil: 0172-2448350



KEINE LUST MEHR

AUF ADRENALINSCHUB?

Warum ich mich (in Aachen) nicht mehr an Baustellenbeschilderungen halte

von Marvin Krings

Die wenigsten Menschen sind begeistert, wenn ihre täglichen Wege durch Baustellen schwieriger werden. Immerhin sind sie meistens mit Qualitätseinbußen wie Engstellen oder langen Wartezeiten an Ampeln verbunden. Manchmal sind Baustellen mit dem Fahrrad gar nicht passierbar.

Deutlich öfter sieht man allerdings Fälle, in denen das Radfahren per Beschilderung verboten ist, obwohl eine Durchfahrt problemlos möglich wäre. Oft steht dann daneben das Verkehrszeichen 357-50 für eine für Rad- und Fußverkehr durchlässige Sackgasse mit in Do-It-Yourself-Manier überklebtem Fahrrad. Gar nicht so selten sieht man auch Verkehrszeichen in der seit 1992 nicht mehr gültigen Version, die dementsprechend auch nicht reflektierend sind.

Zuständig für fast alle Beschilderungen in Aachen ist die Stadt Aachen als Straßenverkehrsbehörde. Diese legt genau fest, welches Verkehrszeichen wo aufgestellt werden soll, und gibt den entsprechenden Plan an das ausführende Bauunternehmen. In der Praxis sieht die Beschilderung dann leider meistens völlig anders aus als im Plan; eine wirksame Kontrolle durch die Behörde findet offensichtlich nicht statt. Auch wenn wir der Stadt falsche Beschilderungen melden, erfolgt in vielen Fällen keine oder eine sehr verspätete Reaktion.

Ein aktuelles Beispiel ist die Kanalbaustelle an der Kreuzung von Wilhelm- und Lothringerstraße. Die dortige Baustelle sollte aus allen Richtungen und in alle Richtungen mit dem Rad passierbar sein. Tatsächlich findet man aus fast allen Richtungen Verkehrszeichen, die die Weiterfahrt für alle Fahrzeuge untersagen, obwohl dort nur Kraftfahrzeuge gemeint sind. Das habe ich der Straßenverkehrsbehörde bereits am Tag der

Baustelleneinrichtung mitgeteilt, behoben wurde das Problem bis zum Ende der Maßnahme aber nicht. Stattdessen wird der Umstand, dass die Stadt dem ADFC Aachen ihren Beschilderungsplan vorher vorgestellt hatte, vonseiten der Stadt öffentlich als »intensiver Austausch« verkauft.

Apropos Wilhelmstraße: Die Stadt hat die Querung der Zollernstraße an der Ecke Wilhelmstraße gesperrt und die Ampel auf Dauerrot programmiert, um Konflikte zwischen Rad- und abbiegendem Autoverkehr zu vermeiden. Stattdessen sollen Radfahrende aus Richtung Normaluhr die Kurbrunnenstraße, die Römerstraße, die Dunantstraße, die Theaterstraße und die Wilhelmstraße queren, um linksrum die Konfliktstelle zu umfahren. Unser Vorschlag, stattdessen den Radverkehr und den abbiegenden Autoverkehr getrennt zu signalisieren, wurde abgelehnt. Begründung war erstens der Verlust an Leistungsfähigkeit und zweitens, dass ein Umprogrammieren der Ampel drei Monate dauern würde.

Die Ampel zu Ungunsten des Radverkehrs umzuprogrammieren ging, wie oben geschrieben, auch spontan.

Zusammengefasst: Baustellenbeschilderungen sind in Aachen in sehr vielen Fällen nicht so gemeint, wie sie aufgestellt wurden, oder so aufgestellt wie sie nicht gemeint sind. Manchmal wirken die Schilder sehr unseriös, weil sie älter sind als ich oder jemand daran herumgebastelt hat. Problemmeldungen an die zuständige Behörde werden nicht oder nur spät beantwortet und die angesprochenen Probleme oft nicht behoben. Das Beschilderungssystem kann ich unter diesen Umständen nicht ernst nehmen. Darum halte ich mich in Aachen nicht mehr an Baustellenbeschilderungen.

Plusminus Baustellen

von Luc Hamers

Wir haben uns entschieden, für diese Luftpumpe ein besonderes Plus-Minus zu erstellen, zu Baustellen in der Region und insbesondere zu der Bedeutung für den Radverkehr. Anders als normale Plus-Minus-Artikel wird sich hier die Situation irgendwann von alleine erledigen, spätestens wenn die Baustelle abgebaut wird. Trotzdem muss auch bei temporären Maßnahmen der Radverkehr ernst genommen werden. Wie immer haben wir in dieser Kategorie einige positive Beispiele, aber eben auch die anderen. Es ist klar, dass die Absicherung von Baustellen und die Führung des Radverkehrs nicht immer perfekt möglich ist. Es gibt aber Vorschläge, wie das in verschiedenen Situationen gemacht werden kann, wie z.B. eine Broschüre der Arbeitsgemeinschaft fußgänger- und fahrradfreundlicher Städte¹ zeigt. Diese können Behörden als Leitfaden nehmen.

+ Plus

Gute Baustelle vor Merzbrück
von Angelika Weber



Auf dem Radweg der Aachener Straße in Richtung Merzbrück wurde eine kleine Baustelle eingerichtet. Scheinbar muss eine Leitung repariert werden. Die Baustelle ist durch Zäune gesichert. Damit Radfahrende und zu Fuß Gehende die Baustelle passieren können, wurde Asphalt auf den kleinen, ungepflegten Grünstreifen aufgetragen. Dieser kleine Bogen ist ohne Probleme für alle Arten von Fahrrädern zu benutzen. Weiter positiv ist auch, dass das Baustellenfahrzeug den Weg nicht verstellt sondern in ausreichender Entfernung abgestellt wird. In den Abendstunden wird die Baustelle sehr gut beleuchtet und ist bereits aus der Ferne zu sehen.

Minus -

Schütz-von-Rode-Straße in Herzogenrath

In Herzogenrath haben wir eine Baustelle gefunden, bei der, wie fast schon üblich, der Radverkehr absteigen sollte. Dass ein solches Schild keinerlei rechtliche Bedeutung hat (das ist zwar ein offizielles Zusatzschild, es hat aber für den Verkehr keinerlei Bedeutung), scheint dem Aufsteller egal. Klar ist nur, dass es ab hier ausschließlich zu Fuß weitergeht. Radfahrende müssten also eigentlich auf die Fahrbahn wechseln, was allerdings durch den hohen Bordstein hier nicht möglich ist.

Ganz besonders ist hier das mit Liebe handgeschriebene Radfahrer-absteigen-Schild. Das ist natürlich Quatsch. Schilder, sogar solche die keinerlei Bedeutung haben, müssen gewisse Anforderungen erfüllen und dürfen nicht handgeschrieben oder handgemalt sein.



¹https://www.agfs-nrw.de/fileadmin/Mediathek/AGFS-Broschueren/Handlungsleitfaden_Baustellen_AGFS.pdf

Minus – Schlechte Baustelle in Brand von Angelika Weber

In Aachen Brand werden die Auffahrten zur A44 in Richtung Belgien erneuert. Leider – oder selbstverständlich – fehlt eine Möglichkeit für Radfahrende die Baustelle zu queren. Zu Fuß Gehende von Aachen kommend können eine Ampel zum Wechsel der Straßenseite benutzen, am Polizeipräsidium erneut die Ampelanlage Debyestraße nehmen, um dann nach einigen Metern erneut die Straßenseite mit Hilfe eines Ampelsignals zu wechseln. Zu Fuß Gehende von Brand kommend werden einige Meter vor der Baustelle zum Seitenwechsel mittels Schild aufgefordert. Allerdings erhalten sie keinerlei Unterstützung z. B. durch eine Querungshilfe. Für Radfahrende ist keine Querung der Baustelle angegeben. Zeichen 241 (getrennter Rad- und Fußweg) ist nicht zu gedeckt. Radfahrende aus Richtung Brand erhalten keinen Hinweis auf die Baustelle, ein sicheres Queren ist nicht möglich. Der Asphalt in der

Baustelle liegt deutlich tiefer als der Radweg, ein Wunder dass es noch nicht zu Stürzen gekommen ist.



Radfahrende aus Aachen in Richtung Brand erfahren ebenfalls keine Information. Sie müssen sich in den laufenden Verkehr einordnen.

Wir halten das für eine Missachtung der Gesundheit von Radfahrenden und eine Respektlosigkeit gegenüber denen, die sich mit ihrer Art der Fortbewegung für den Klimaschutz einsetzen und nicht zum Verkehrschaos in unseren Städten beitragen.

+ PlusMinus – Kreuzung Lehnstraße - B57 in Würselen

Die Lehnstraße in Würselen ist ein heißes Thema sowohl in der Lokalpolitik als auch in den Kreisen des ADFC. Da die Baustelle auch in den Radweg der B57 hineinragt, hatte die Stadt vorbildlich eine Umfahrung auf der Fahrbahn eingerichtet, einschließlich eines Zauns.

Leider wurde während der Bauzeit mehrfach ein Schild aufgestellt, dass es für den Fuß- und Radverkehr verboten hat, diesen Weg zu nutzen. Wir haben auch mehrfach bei der Stadt darauf hingewiesen, das Schild wurde mehrfach entfernt, aber eben auch wieder hingestellt.

Die Breite dieses Sonderwegs war mit stellen-

weise nur 1 Meter geringer als das in den Regelwerken vorgeschrieben ist. An dieser Stelle wäre mehr möglich gewesen, wenn man auf die Linksabbiegerspur verzichtet hätte. Das war in Würselen wohl nicht möglich oder gewollt.



Minus – Kämpchenstraße in Herzogenrath

Auf der Kämpchenstraße in Herzogenrath war eine Zeit lang die komplette Fahrbahn gesperrt. Es gab aber für den Fußverkehr eine eigene Furt. Wieso war diese nicht vernünftig ausgeschildert und auch für den Radverkehr freigegeben? Wir werden es wohl nie erfahren. Es sah aber danach aus, dass entweder nicht sehr viel Aufwand in die Planung dieser Absperrung investiert wurde (obwohl mehr als genug Absperrungen aufgestellt wurden), oder, und auch das ist guter Standard

in unserer Region, die Baufirmen irgendwas aufgestellt haben und es niemand kontrolliert hat.



Minus – Bastei in Aachen

Die Kreuzung an der Bastei ist seit langer Zeit eine Dauerbaustelle. Für Radfahrende, insbesondere diejenigen, die hier nur ab und zu fahren, bietet die Führung des Radverkehrs häufiger Überraschungen. Der Autor kommt in der Regel von der Krefelder Straße und möchte nach rechts in Richtung Ponttor. Wie hier die Umleitung für den Radverkehr ist, ändert sich häufiger. Und sogar wenn man genau hinschaut, sind die Beschilderung und die Führung für den Radverkehr ungenügend.

hier nur geradeaus fahren darf, Radverkehr frei. Allerdings bedeutet das nicht, dass man mit dem Fahrrad in die Ludwigsallee fahren darf. Aber auch nicht, dass man auf den mittleren Grünstreifen fahren darf, da diese Umleitung durch den Park nicht mehr existiert. Wenn man auf dem Bild genau hinschaut, steht links von der Ludwigsallee ein blaues Schild für einen kombinierten Rad- und Fußweg. Das ist allerdings kaum zu erkennen.

Fährt man in die Ludwigsallee, trifft man nach etwa 50 Meter auf ein Schild Fußweg, mit Freigabe für den Radverkehr, allerdings hinter einer Absperrung. Was das jetzt genau bedeuten soll, ist unklar.



Auf der Krefelder Straße steht vor dieser Kreuzung ein Schild, das anzeigt, dass der Verkehr



Augenweide

Brillen. Kontaktlinsen.
Reparaturen.



Augenweide Vennemann Aachen · Fon 0241/30593 · Fax 0241/21057
Kapuzinergraben 24 · 52062 Aachen

+ PlusMinus -

**Baustelle mit kaum
sichtbarer Umfahrung**

Auf der Roermonder Straße in Kohlscheid in Richtung Herzogenrath Zentrum, also der Hauptverbindungsstrecke von Aachen nach Herzogenrath, befindet sich eine Baustelle auf dem Radweg. Dabei hat die Stadt sich Gedanken gemacht, wie man es verhindert, dass Fuß- und Radverkehr in den fließenden Verkehr geleitet werden. Rechts neben der Baustelle, zwischen den Bäumen, wurde ein Notpfad angelegt.



Leider steht vor der Baustelle ein Schild »Radfahrer Absteigen«. Der Radverkehr muss also sehen, wo er bleibt.

Die Situation ist allerdings in der Praxis noch etwas gravierender. Fahrzeuge der Baufirma parken auf dem Radweg vor der Baustelle, somit ist ein Durchkommen nicht möglich und der Notweg ist ohnehin nicht erkennbar.



Minus – B57 in Würselen



Kurz vor der Kreuzung mit der Morsbacher Straße ist der Radweg auf der B57 wegen einer großen Baustelle gesperrt. Wie leider fast schon zu erwarten, ist die einzige Maßnahme für den gesperrten Radweg ein Schild »Radfahrer absteigen«. Immerhin ein gedrucktes Schild, anders als auf Seite 6 gezeigt. Wenn das hier nur eine kleine Nebenstraße wäre, dann wäre der Zustand schon schlimm genug. Leider ist das hier aber, mit fast 17.000 Fahrzeugen am Tag, eines der meistbefahrenen Straßen in Würselen. Insbesondere morgens stehen hier im Berufsverkehr in Richtung Aachen die PKW Stoßstange an Stoßstange.

+ PlusMinus – Brücke über die Wurm

In der letzten Ausgabe der Luftpumpe haben wir von einer Sperrung der Brücke über die Wurm auf der Oststraße zwischen Kohlscheid und Würselen berichtet, und Notpfade, deren Sinn sich damals nicht ergeben haben. Nach dem Druck dieser Ausgabe hat sich gezeigt, dass es eine Umleitung für den Radverkehr über die Hauptfahrbahn werden sollte. Es wurden Ampeln auf beiden Seiten aufgestellt, eine Autospur gesperrt und der Rad- und Fußverkehr darübergelitet. Das ist mal eine sehr gute Maßnahme für den Radverkehr.

Noch besser wäre es, wenn man auf dem Parkplatz dafür gesorgt hätte, dass Autos nicht da

parken, wo man mit dem Rad zur neuen Umleitung fährt. Außerdem wären ein paar Schilder super gewesen, die auf diese Umleitung hinweisen.



+ PlusMinus – Umleitungsschilder auf dem Radweg

Auf dem Ludwig-Erhard-Ring in Baesweiler standen Umleitungsschilder an zwei Stellen mitten auf dem Radweg. Eine Nachfrage beim Ordnungsamt der Stadt ergab, dass diese durch die Baufirma eigenmächtig so hingestellt wurden. Die Stadt hat daraufhin schnell reagiert und am nächsten Tag die Schilder umsetzen lassen.



Befahrung des Bahntrassenradwegs Aachen-Jülich

von Luc Hamers

Am 28. August haben sich einige ADFC-Aktive im strömenden Regen am Eisenbrunnen getroffen. Das Ziel: Jülich, oder genauer: der Bahntrassenradweg Aachen-Jülich.

Bei einer Fahrt von Aachen nach Jülich und zurück haben wir uns angeschaut, wie gut der jetzt offiziell fertiggestellte Radweg wirklich ist. Wichtig ist, dass dies weder ein Radschnellweg noch ein Premiumradweg ist, sondern den Qualitätsanforderungen von radtouristischen Fernradwanderwegen entspricht. Die offizielle Bezeichnung ist ein »Premiumprodukt«. Damit hat er z. B. nicht immer automatisch Vorfahrt.

Sehr negativ finden wir, dass der Radweg erst hinter dem Grünen Weg anfängt. Vom Aachener Stadtzentrum bis zu dieser Stelle gibt es kaum Schilder (die man dann auch noch zufällig finden muss), und die vorhandene Beschilderung zeigt einen riesigen Umweg durch Haaren bis zum Europaplatz, teilweise über kaum befahrbare Pfade.



Eine der beiden Brücken in Haaren

Der Radweg selber ist fast komplett durchgehend asphaltiert und mangels schwerer Verkehrsteilnehmer kaum Verschleiss unterlegen. Der Belag ist sehr angenehm zu befahren. Diese Qualität

wünschen wir uns für alle Radverkehrsanlagen in der Region! Gut sind auch die Stellen, bei denen Kreuzungen durch Brücken vermieden wurden, zwei auf Aachener Gebiet und eine in Alsdorf.



Keine Vorfahrt in Euchen, dafür aber hohe Kanten für den Radverkehr

Wir haben einige Stellen auf dem Gebiet der Städtereion gefunden, die alles andere als premium sind. So hat der Radverkehr in Würselen bis auf zwei Ausnahmen an keiner Kreuzung Vorfahrt und Kreuzungen sind häufig noch nicht einmal als solche erkennbar (siehe auch Seite 22). Neben fehlender Vorfahrt muss man an einigen Kreuzungen mit dem Rad wegen zu hoher Kanten fast bis auf Null abbremsen – während der Autoverkehr sehr geschmeidige Übergänge vorfindet.



In Alsdorf–Mariadorf sieht man ein Beispiel von vielen, an denen unklar ist, wie es weitergeht

Auch in Alsdorf gibt es noch Verbesserungspotential: Es fehlen noch ein paar hundert Meter Asphalt auf dem sonst komplett asphaltierten Radweg und auf Höhe Mariadorf ist die Führung um mehrere Ecken sehr merkwürdig. Hier fehlt an einigen Stellen eine klare Markierung, wie der Radweg verläuft, also wohin man abbiegen soll um auf dem Radweg zu bleiben. Auch in Würselen finden sich einige dieser Stellen.



Gefährliche Kreuzung in Bourheim: Größere Stoppschilder gab es nicht, aber wieso nicht für den Autoverkehr?

Im Kreis Jülich fällt dann auf, dass Radverkehr hier einen ganz anderen Stellenwert hat. Hier haben sogar Feldwege, auf denen vielleicht ein paar mal im Jahr ein Traktor fährt, Vorfahrt. Während der Befahrung haben wir uns die Kreuzung mit der Sankt-Mauri-Straße in Bourheim genauer angeschaut, weil dort Unfallmarkierungen der Polizei auf der Fahrbahn zu sehen waren. Während dessen hat uns der Ortsvorsteher angesprochen, der zufällig vorbeifuhr. Seiner Meinung nach sind die nagelneuen Stoppschilder für den Radverkehr hier nur ein erster Schritt, er möchte auch die Drängelgitter wieder angebracht haben (wie

er auf seiner eigenen Internetseite beschreibt², hat die Stadt Jülich das wohl abgelehnt). Dabei muss man festhalten, dass diese untergeordnete Straße (es gibt zwei weitere Zufahrtsstraßen für den Ort) nur 800 m kürzer ist als die Alternativstrecken, diese aber laut Ortsvorsteher unverzichtbar ist. Unserer Ansicht nach sollte hier der Radverkehr Vorfahrt bekommen und der motorisierte Verkehr mindestens durch Schwellen und Beschilderung abgebremst werden, idealerweise sollte dieser Weg für den motorisierten Verkehr komplett gesperrt werden.

Im weiteren Verlauf der Strecke bis Jülich gibt es weitere Kreuzungen ohne Vorfahrt³ und Kreuzungen, an denen man sich verfahren kann, weil unklar ist, wie der Radweg weiter verläuft. Kurz vor Jülich ist die Führung dann komplett unklar: Nach der Beschilderung wird man in einem Bogen um die Stadt herumgeleitet. Spätestens hier braucht man ein Navi, um die Innenstadt zu finden.



So geht Vorfahrt: Eine der wenigen Kreuzung mit Vorfahrt, hier in Haaren

Insgesamt ist der Radweg von Aachen nach Jülich eine gute Möglichkeit zwischen den verschiedenen Städten sicher und schnell zu reisen, sowohl für Pendler als auch für touristische Fahrten. Es

²<https://www.ortsvorsteher-bourheim.de/2021/08/18/wieder-unfall-mit-personenschaden/>

³Siehe auch die Dokumentation unserer Ortgruppe ProRad Düren unter <https://prorad-dn.de/wp-content/uploads/2020/08/Premiumradweg-Bilddokumentation-final.pdf>

muss aber auf der gesamten Strecke an fast allen Kreuzungen die Vorfahrt verbessert werden, denn Vorfahrt für den Autoverkehr ist an vielen Stellen unnötig und nicht mehr zeitgemäß. Außerdem sollte es an vielen Stellen eine bessere Führung geben, damit man nicht unwillentlich

den Weg nach Jülich verlässt. Es gibt einige Stellen (Würselen nahe Aquana, Würselen Im Hühnerwinkel, Alsdorf Mariadorf, Jülich), an denen sich Radfahrende verfahren werden, wenn sie nicht ganz genau aufpassen oder die Route im Navi haben.

Ein Gruselkabinett von Negativ-Beispielen: Die Kaiserstraße in Kohlscheid von Walther Mathieu

Der Kreuzungsbereich der Kaiser-, Friedrich- und Josef-von Lambertz-Straße in Kohlscheid birgt eine Fülle von Merkwürdigkeiten, die aus einer fernen Vergangenheit der Gestaltung von Radverkehrsanlagen stammen. Sie setzen sich in den genannten Straßen fort, fast wie eine demonstrative Sammlung von Negativbeispielen. Bei einer Neugestaltung des Verkehrsraumes sollte dem Radverkehr ausreichend Raum und Sichtbarkeit gegeben werden, statt ihn um die Ecke zu bringen und aus dem Weg zu schaffen.



Abb. 1: Bushaltestelle vor dem Edeka

Beginnend auf der Kaiserstraße am alten Straßenbahndepot – heute Edeka – in Richtung Osten fällt zuerst die Bushaltestelle mitten auf dem kombinierten Fuß- und Radweg ins Auge. Wenn sich hier Fahrgäste aufhalten, ist äußerste Vorsicht geraten – während des Ein- und Aussteigens von Fahrgästen ist der Radweg unbenutzbar (Abb. 1).

Über die dahinter liegende Einmündung der Rehmannstraße verläuft der Radweg mit auffälliger Rotmarkierung. Gut! Hier warten leider viele Autofahrer auf die Einfahrt in die Kaiserstraße, häufig ohne die Radspur frei zu lassen. Auch eine nur zum Teil auf die Radspur ragende Motorhaube gibt dem Radfahrer ein unsicheres Gefühl.



Abb. 2: Sprunghügel für den Radverkehr

Direkt hinter der Kreuzung führt die schöne Radspur auf einen kleinen Sprunghügel zu, der nur mit reduzierter Geschwindigkeit komfortabel bewältigt werden kann. Versierte Radfahrer weichen hier mit einem Schulterblick nach links in den fließenden Verkehr aus, wenn das nicht schon vorher durch querende Fahrzeuge erzwungen wurde.



Abb. 3: Viel zu schmaler Schutzstreifen

Hinter der sportlichen Einlage über den Hügel erwartet den Radfahrer eine qualitative Verschlechterung des Wegeangebotes. Es ist nur noch ein Schutzstreifen am Fahrbahnrand abmarkiert, aber zu schmal; die Fahrbahndecke ist in diesem Bereich miserabel. Seitlich lauern immer wieder allerlei Fahrzeuge in den Einmündungen (Abb. 3).



Abb. 4: Schlechter Zustand: Radstreifen am Boar-dinghouse. Dahinter ein befahrbarer, aber viel zu schmaler Gehweg

Im weiteren Verlauf verschlechtert sich die Situation weiter, der schmale Radstreifen verschwindet gar vollständig. Wer möchte, darf gnädigerweise auf den viel zu schmalen Bürgersteig ausweichen – ein Vorbeikommen an zu Fuß Gegen-den ist jedoch nicht möglich. (Abb. 4).



Abb. 5: Benutzungspflicht, obwohl zu schmal und mit Hindernissen

Dahinter folgt eine zusätzliche Engstelle an der Fußgängerquerung, anschließend ist wieder ein benutzungspflichtiger Radweg auf dem Bürgersteig ausgewiesen. Der steht aber mittig voller Laternenpfähle, meist sind auch zusätzlich Fahrzeuge und Mülltonnen darauf abgestellt. (Abb. 5).



Abb. 6: Häufig Falschparker auf und neben dem Radweg

Kurz vor der Kreuzung verdichtet sich die Situation, am Ärztehaus bzw. Hebammenzentrum ragt ein Zaun bis an den Gehweg, auf dem fast immer Fahrzeuge geparkt stehen – meist auch auf dem Radweg. Ein Wechsel auf die Fahrbahn für eine sichere Fahrt geradeaus ist wegen des nicht ab-gesenkten Bordsteins nicht möglich. (Abb. 6).



Abb. 7: Linksabbiegen mit vielen Hindernissen

An der Kreuzung wird der Fuß- und Radverkehr durch allerlei Hindernisse (Ampelmast, Beschilderung, Schaltkasten, Mäuerchen) geleitet. Eine Beschilderung weist letzteren darauf hin, dass der gerade Weg hier nicht empfohlen wird (Abb. 7).

Wie sich der Weg hinter der von Radfahrenden offenbar zu benutzenden Fußgängerüberquerung darstellt, dazu später mehr. Zunächst fahren wir dazu dieselbe Kreuzung aus der Josef- von-Lambertz-Straße an.



Abb. 8: Absenkung an jeder Grundstückseinfahrt

Hier verläuft die Radverkehrsanlage durch einen bepflanzten Bereich von der Fahrbahn getrennt über mehrere recht holprige Absenkungen von Grundstücksausfahrten. Unerfindlich, warum solche Absenkungen erst weit im Bereich des Fußverkehrsfort enden müssen, statt gleich vorne

zwischen den Sträuchern. Auf diese Weise spüren Radfahrende unmittelbar im Allerwertesten, was Planer ihnen mitteilen möchten, es sei denn, man fährt durchgehend im Schrittempo (Abb. 8).



Abb. 9: Keine Möglichkeit auf die Linksabbiegerspur zu kommen

Der Grünzug zwischen Radweg und Fahrbahn endet vor der Kreuzung, trotzdem kann der Radfahrer, der nach links möchte, sich nicht in den Verkehr einfädeln, denn es gibt dazu keine Absenkung des Bürgersteigs und auch keine geeignete Markierung (Abb. 9). Nur Waghalsige springen dort von der Bordsteinkante in den fließenden Verkehr.



Abb. 10: Wieder Linksabbiegen mit Hindernissen

Stattdessen steht hier wieder die ominöse Beschilderung, die dem Radfahrer empfiehlt, einen Haken hinter die Hausecke zu schlagen, wo er als nächstes für nachfolgende Fahrzeuge komplett

unsichtbar wird. Der massive Ampelmast steht – wie überall in Herzogenrath – mitten auf dem Radweg (Abb. 10).



Abb. 11: Schikane zur Querung, mit scharfer Hausecke

Die vorspringende Hausecke verbirgt bis zum letzten Moment gnädig, welche weiteren Schikanen den Radfahrer hier erwarten. Er hat die Wahl, mit dem Fußgänger auf eine Lücke im abbiegenden Verkehr zu warten und anschließend gegenüber eine akrobatische Einlage auf dem Hinterrad zur Vermeidung des Aufpralls in die Hauswand einzulegen (Abb. 11).



Abb. 12: Zu schmal, aber Benutzungspflicht

Oder, falls das seine Absicht gewesen sein sollte, den Weg um die Hausecke herum in Richtung Markt tangente fortsetzen (Abb. 12).

Dort verschlechtert sich die Lage erneut, denn der Radweg endet hier jäh mit einer Markierung, die den Radfahrer zwischen die Fahrzeuge zwingt, welche ihn zuvor kaum wahrnehmen. Außerdem stehen an dieser Stelle fast immer geparkte Fahrzeuge schon vor der Markierung und dem »Radweg Ende« Schild – nur auf dem Foto ausnahmsweise mal nicht.



Abb. 13: Radweg-Ende ohne Schutz, zu schmal, hier mal nicht zugeparkt

Ist es dem Radfahrer hier gelungen, sich in den Mahlstrom einzufädeln, steht nur sehr wenig Platz zur Verfügung. Bis zum Kreisverkehr an der Südstraße muss er sich halt irgendwie durchschlagen (Abb. 13).

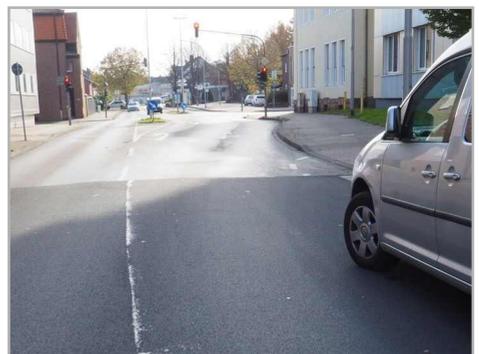


Abb. 14: Unsichtbare Führung auf die Nebenanlage

Betrachten wir die Anfahrt zu dieser Kreuzung nun aus einer weiteren Richtung, nämlich aus der

Friedrichstraße. Dort fährt man zunächst auf der Fahrbahn, womöglich ganz eng zusammen mit der Linie 54. Erst kurz vor der Kreuzung tut sich eine Markierung auf, die einen auf den Bürgersteig überleiten will – wenn man sie rechtzeitig erkennt, denn unmittelbar davor parken stets Fahrzeuge (Abb. 14).



Abb. 15: Und nochmal Linksabbiegen ohne Sicht

Die Parkplätze auf der Rückseite des Gesundheitsamtes werden offenbar nur ungern angenommen. Auch hier soll nach der Beschilderung der Radfahrer möglichst hinter der Hausecke verschwinden (Abb. 15).



Abb. 16: Auf die Fahrbahn oder geradeaus?



Abb. 17: Parkplatz Agentur für Arbeit: gefährliche Ausfahrt

Tut er das, erwarten ihn weitere Überraschungen: Widersprüchliche Signale aus Einfärbung am Boden – die auf die Fahrbahn ableitet (Abb. 16) – und aufgemalter Markierung, die auf dem Gehweg weiterführt (Abb. 17), außerdem die Zufahrt zum Parkplatz der Arbeitsagentur und eine kleine aber holprige Pflasterung.



Abb. 18: Radweg durch die Bushaltestelle

Direkt im Anschluss führt der Radweg wieder mitten durch eine Bushaltestelle (Abb. 18).

Hol' Dir den Newsletter vom ADFC-Aachen:
newsletter.adfc-ac.de



Abb. 19: Tiefe Absenkung

Im weiteren Verlauf – inzwischen erwartet man es bereits – verschlechtert sich die Qualität der Radverkehrsanlage. Hinter der Ebertstraße lauert ein tiefes Loch, das offenbar dem besseren Abfluss des Regenwassers geschuldet ist. Wer hier nicht aufgepasst hat, stürzt, ausgerechnet an der sehr engen Stelle (Abb. 19).



Abb. 20: Engstelle

Dahinter wird es noch enger, erneut mit einer tiefen Absenkung für den Fußgängerüberweg an der durch eine Insel »gesicherten« Querungsstelle – es handelt sich um einen Schulweg, die 50 Zentimeter breite Insel verhindert Überholmanöver, als Fußgänger möchte man eher nicht auf ihr Schutz suchen (Abb. 20).

Hier soll in Zukunft einmal – sogar vorfahrtsberechtigt (!) – der Radschnellweg RS4 verlaufen.

Vermutlich passiert das erst, wenn es keine Kraftfahrzeuge mehr gibt, zumindest keine fossil betriebenen – in frühestens 20 Jahren.



Abb. 21: Verschwenkung auf Schutzstreifen, mit Vorfahrt für den motorisierten Verkehr

Noch weiter entlang der Kaiserstraße wird es noch schlechter – der Radweg verlässt kurzzeitig ganz den Bürgersteig, um in einen abenteuerlich schmalen »Schutzstreifen« auf der Fahrbahn über zu gehen (Abb. 21).

Solche zu schmalen Schutzstreifen sind deshalb besonders übel, weil sie eher den Autofahrer vor der Notwendigkeit eines rücksichtsvollen Überholabstandes schützen – sie werden nämlich in engen Passagen eher als Visierhilfe verwendet, dabei bleiben zwischen Kraftfahrzeug und Radfahrer nur Abstände im Dezimeterbereich.



Abb. 22: Abenteuerliche Führung zurück auf die Nebenanlage

Einfahrten gibt es natürlich auch, damit die Fahrt nicht langweilig wird. Besonders prickelnd, dass die Führung des Radweges genau vor diesen wieder zurück auf den Bürgersteig führt (Abb. 22) – vor die Motorhauben wartender Fahrzeuge. Wer ausweicht, hat das Nachsehen: Dahinter ist keine Möglichkeit mehr, den Radweg zu erklimmen (Bordstein), hier wird man gerne schon mal verständnislos angehupt, was man wohl da auf der Fahrbahn zu suchen habe.



Abb. 23: Ausfahrt am TPH: Häufig halten PKW auf dem Radweg

Querverkehr ist wie im Bild zu sehen auch an der Zufahrt zum TPH oft ein Problem, obwohl es sich hier rechtlich nur um eine Grundstücksausfahrt handelt. Das Auto im Bild steht formatfüllend quer auf dem Radweg (Abb. 23).



Abb. 24: Kreuzung mit der Roermonder Straße: spannendes Schild

Hinter der Einfahrt zum TPH folgt ein ganz erträglicher Abschnitt Rad-Gehweg, um dann an der nächsten Ecke vollends abstrus zu werden, was sogar von einer Beschilderung angekündigt wird: Es handelt sich bei den Radwegen nämlich eher um einen Hindernis-Parcours als eine Radverkehrsablage. (Abb. 24).

Geradeaus zeigt zwar die Ampel kleine grüne Fahrradsymbole, mit Autofahrern, die hier schon lange auf den Grünpfeil warten, muss man sich jedoch arrangieren, wozu man vorsichtshalber besser anhält. Dafür braucht man dann leider die entscheidende Sekunde zu lang – es ist wieder rot.

Hat einen der vorderste Autofahrer noch freundlich durchgewinkt, macht spätestens der zweite ein wütendes Hupkonzert mit Untertext »da ist Rot« und reimt gern auf »Idiot«. Wer es darauf ankommen lässt, gleich vom ersten Fahrzeug umgefahren zu werden, kann das vermeiden – um den Preis zusätzlicher Wartezeit während der langen Rotphase mit Blick auf den Verkehr auf der Roermonder Straße.

Eine rundum angenehme Signalsteuerung also. Ja – es gibt ein gelbes Blinklicht auf dem Mittelstreifen, aber das ist kaum wirksam. Dabei dürfen Radfahrer hier sogar geradeaus, entgegen der Einbahnrichtung, in die Wilsberger Straße, wenn sie sich auf der Fahrbahn bewegen. Sogar eine Rotmarkierung gibt es da.

Über die kombinierte Fußgängerampel geht es nur auf den Bürgersteig, von wo man sich um die Ecke quetschen muss. Radfahrer sind auch hier offenbar nur Fußgänger mit Stützrollen.

Herzogenrath hat in den Siebziger und Achtziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts versucht, einen Radwegebau mehr oder weniger mit der Brechstange durchzuziehen, auf jeden Fall aber an allen Gestaltungsrichtlinien vorbei. Nach

heutigen Gesichtspunkten erscheint die Aneinanderreihung von willkürlichen Unannehmlichkeiten für den Radverkehr, in die hier und da vorge-täuschte Komfortlösungen eingesprenkelt wurden, geradezu grotesk, quasi aus dem Lehrbuch

Radverkehrsanlagen in Würselen

von Luc Hamers

Am 15. September 2021 hat sich die ADFC-Ortsgruppe Nordkreis mit einigen Vertretern aus Politik und Verwaltung in Würselen getroffen. Wir hatten eine Route durch die Stadt erarbeitet, die wir gemeinsam per Fahrrad gefahren sind. Dazu ist ein Sonderheft im Format der Luftpumpe entstanden. Dieser Artikel zeigt einige Ausschnitte hieraus⁴. Außerdem haben wir auf unserem

unter »beliebte Planungsfehler«.

Unsichere Gelegenheits-Radfahrer werden eher nicht zum Umstieg vom Auto bewegt, versierte Radfahrer ignorieren solche Radwege, trotz geschüttelter Fäuste und Stinkefinger.

Youtubekanal ein Video der gesamten Route erstellt⁵.

Die Stadt Würselen hat noch in 2016 damit geworben, dass die Innenstadt mit dem PKW erreichbar ist⁶. 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.

Kaiserstraße gegen die Fahrtrichtung



Abb. 1: 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 rech-

⁴Das gesamte Heft ist zu finden unter https://speicher.adfc-ac.de/newsletter/2021-09/30_befahrung_wuerseelen.pdf

⁵<https://youtu.be/4GrxyvryvaY>

⁶Siehe 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.wuerseelen.de/wp-content/uploads/2016-12-05_IHK_Wuerseelen_Innenstadt_Bericht_final-1.pdf).

nen nicht mit Radverkehr gegen die Fahrtrichtung, beinahe-Unfälle zwischen Fuß- und Radverkehr kommen sehr häufig vor.



Abb. 2: Autofahrende befahren 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 zugestellt wird. Linksabbieger in die Grevenberger Straße schneiden häufig die Kurve und beachten entgegenkommenden Radverkehr nicht.



Abb. 3: Trotz Schwellen, Markierungen und Schilder wird Radfahrende von links häufig die Vorfahrt genommen

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. 4: 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. 5: 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. 6: Am Ende der Kaiserstraße fehlt eine Führung Richtung Markt

Am unteren Ende der Kaiserstraße treffen vier Einbahnstraßen aufeinander. Drei davon sind für

Kreuzungen mit dem Bahntrassenradweg



Abb. 7: 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.

den Radverkehr gegen die Fahrtrichtung freigegeben. Allerdings wurde eine Führung für den Radverkehr vergessen. Von der Kaiserstraße zum Markt muss der Radverkehr zuerst ein paar Meter gegen die nicht einsehbare Neuhauser Straße 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.

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 Radverkehrsführung in Gegenrichtung durch deutliche Markierungen und Piktogramme sichtbar gemacht werden.



Abb. 8: Kreuzung an der Wilhelmstraße mit unterschiedlichen Vorfahrtsregeln

Folgt man ab dem Markt dem Bahntrassenradweg, folgt die Kreuzung mit der Wilhelmstraße.



Abb. 9: An der Krottstraße hat der Radverkehr Vorfahrt

Auch hier hat der Radverkehr keine Vorfahrt, auch wenn die meisten Autofahrenden anhalten. Kommen sie aus der Friedrichstraße, ist die Vorfahrt eventuell anders: Biegt der oder die Autofahrende nach links in die Wilhelmstraße, dann wird der Radweg gekreuzt, so dass dieser eventuell vorrangig ist.

Sebastianus- und Wilhelmstraße



Abb. 10: 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

Das würde also gleich zwei unterschiedliche Vorfahrtsituationen an der gleichen Stelle bedeuten. Auch hier sollte der Radverkehr grundsätzlich Vorfahrt bekommen, wie an der nächsten Kreuzung mit der Krottstraße.

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 kurz vor dem Willi-Brandt-Ring 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 ab da suchen mussten, wie der Radweg weiterführt.

auch links gegen die Einbahnstraße freigegeben ist.



Abb. 11: 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 extrem 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. 12: Unsichtbare Gabelung in der Wilhelmstraße: Der Autoverkehr rechnet nicht mit links-abbiegendem 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,

Neuhauser Straße



Abb. 14: 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

es kommt häufig zu gefährlichen Situationen.

Am Ende der Wilhelmstraße sehen wir wieder das gleiche Problem, wie es schon auf Seite 20 beschrieben wurde:



Abb. 13: Übergang von der Friedrichstraße in die Neuhauser Straße?

Die Freigaben für den Radverkehr gegen Einbahnstraßen wurden bei der Mittelinsel 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.

ße 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. 15: 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.



Abb. 16: Links Führung extrem: von unsichtbar hinter parkenden Autos ohne Schutz auf die Fahrbahn

Auf Abbildung 16 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. 17: Eingequetscht zwischen parkenden Autos und Hecke

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

ZWEIRADHAUS - FISCHER

IHR E-BIKE CENTER IN ALSDORF

**FAHRRÄDER -
ELEKTORÄDER -
KINDERRÄDER -
MOTORFAHRZEUGE -
SERVICE...**

Inhaber: Hermann Hinterthür



**BROICHER STR .3
52477 ALSDORF**

**02404 - 12 23 - FAX 83 87
ZWEIRADHAUS - FISCHER@T-ONLINE.DE**



Regelmäßige Termine beim ADFC Aachen

- | | |
|---|--|
| 1. Montag im Monat, 19 Uhr:
Arbeitskreis Vorstand & Verwaltung | 3. Montag im Monat, 19 Uhr:
Arbeitskreis Aktionen |
| 2. Montag im Monat, 19 Uhr:
Arbeitskreis Öffentlichkeitsarbeit | 4. Montag im Monat, 20 Uhr:
Arbeitskreis Radverkehrsplanung |

Alle Arbeitskreise finden derzeit hybrid – vor Ort im Welthaus und online – statt.
Informationen unter info@adfc-ac.de

andere Kontakte

ADFC-Verbände

Bundesgeschäftsstelle

Allgemeiner Deutscher Fahrrad Club e. V.
Mohrenstraße 69, 10117 Berlin
Tel: 030 / 209 14 98-0 kontakt@adfc.de
Fax: 030 / 209 14 98-55 www.adfc.de

Mitgliederservice

Am Wall 128-134
28195 Bremen 04 21 / 346 29-0

Landesverband NRW

Karlstraße 88
40210 Düsseldorf
Tel: 02 11 / 687 08-0 info@adfc-nrw.de
Fax: 02 11 / 687 08-20 www.adfc-nrw.de

Stadt Aachen

Beschilderung / Baustellen

Frau Leipold-Beck 02 41 / 432-6182
strassenverkehrsbehoerde@mail.aachen.de

Verkehrslenkung

Herr Grützmacher 02 41 / 432-6844
Herr Havertz 02 41 / 432-6818
strassenverkehrsbehoerde@mail.aachen.de

Radverkehrsplanung

Frau Mans 02 41 / 432-6136
verkehrsmanagement@mail.aachen.de

Fahrrad in Aachen

Frau Dr. Küpper 02 41 / 432-6133
fahrrad-in-aachen@mail.aachen.de

Falschparker

online stadt pate.de/aachen

Frau Gerstacker 02 41 / 432-32220
ueberwachungrv@mail.aachen.de

Ordnungsamt Hotline 02 41 / 432-2801
osd@mail.aachen.de

Instandhaltung / Schlaglöcher

aachener.stadtbetrieb@mail.aachen.de

Ampelhotline

02 41 / 432-1000
ampelhotline@mail.aachen.de

Sonstige

VCD Aachen-Düren

vcd aachen@vcd-aachen.de

Radverkehrsbeauftragter

StädteRegion Aachen

Ralf Oswald 02 41 / 51 98 37 05
ralf.oswald@staedtereion-aachen.de

Radverkehrsbeauftragter

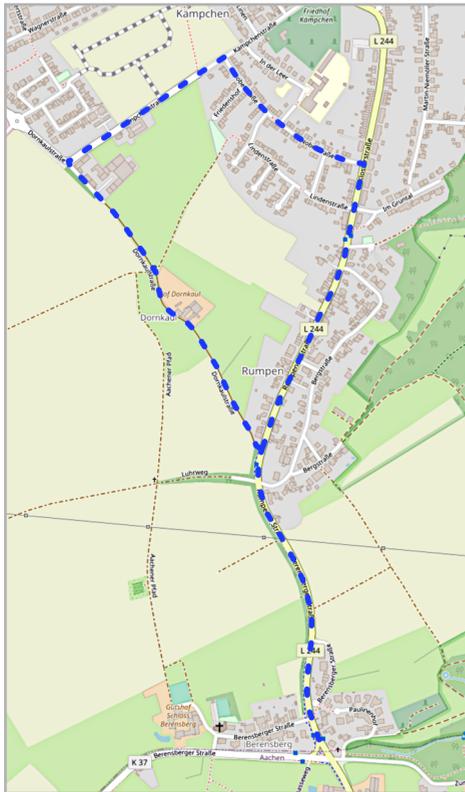
Straßen.NRW Ville-Eifel

Wulf von Katte
wulf.vonkatte@strassen.nrw.de

Verbesserungen für den Pendler-Radverkehr Kohlscheid–Aachen

von Walther Mathieu

In der Klimakrise setzen viele umweltbewusste Kohlscheider Mitbürger*innen darauf, die täglichen Wege von und nach Aachen mit dem Fahrrad zurück zu legen. Alle möglichen Strecken sind jedoch nicht frei von Unannehmlichkeiten, manche Varianten bergen sogar Gefahren, denen sich vor allem die weniger versierten Radfahrenden ungern aussetzen.



Rechts die aktuelle Route, links die neue Route: gleiche Länge, aber deutlich sicherer © Open-StreetMap

Radwege sind wie überall im Land schmal, in schlechtem Zustand, übersät von Querungen für Pkw und baulichen Hindernissen, müssen mit zu Fuß Gehenden geteilt werden, was ein schnel-

les Vorankommen verunmöglicht – und manche enden irgendwo jählings ganz und gar und entlassen Radfahrende in den Malstrom des Kraftfahrzeugverkehrs.

Der westliche Weg von Kohlscheid nach Aachen führt Radfahrende auf Bordsteinradwegen entlang der alten Roermonder Straße nach Riechrich und Laurensberg. In Aachen endet leider der Radweg bei den Wohntürmen.

Eine direkte Verbindung entlang des Kohlscheider Zubringers nach Aachen am Rückhaltebecken Wildbach wurde leider nie mit geplant oder gebaut. Autobahnanbindungen sind dort großzügig angelegt, den Weg durch die Soers über Hasenwald, Ferberberg, Schlosspark- und Rütcherstraße kennen nur Ortskundige – er geht zudem sportlich steil zum Lousberg hinauf. Der geplante Radschnellweg RS4 soll in Zukunft diesen Mangel beheben. Bis der gebaut ist, können aber noch viele Jahre vergehen.

Die östliche Route nach Aachen über Berensberg auf den Soerser Weg ist schon in Kohlscheid-Rumpfen ungemütlich und gefährlich. Dort wird beiderseits der Fahrbahn geparkt, die so schmal ist, dass im Kfz-Begegnungsverkehr gehalten und gewartet werden muss. Ein Radweg existiert in keiner Fahrtrichtung – Radfahrende stecken also im Stop-and-go des Kraftfahrzeugverkehrs und werden von diesem als Hindernis wahrgenommen, zumal hier der Pendlerverkehr mehrfach täglich stockt. Dann kommt auch der Radverkehr nicht mehr voran.

Für diesen gibt es nun erfreuliche Neuigkeiten!

Auf einem Koordinierungstreffen am 2. November zwischen dem Mobilitätsmanager aus Herzogenrath, dem Radverkehrskordinator aus Aachen sowie den Planern aus der Städteregion und von Straßen.NRW wurde die zügige Umsetzung

von Maßnahmen zur Verlängerung der Aachener Radvorrangroute Berensberg bis nach Kohlscheid über Berensberger- und Dornkaulstraße beschlossen.

Die Teilnehmer*innen des vom Kohlscheider Markt aus verlängerten »Strahls« der Sternfahrt anlässlich des diesjährigen Aachener Fahrradtages haben die Führung dieser Route buchstäblich erfahren – und die Möglichkeiten und Hindernisse kennengelernt.

Mobilitätsmanager Hergesell hat die Pläne dem Ausschuss für Mobilität, Sicherheit und Ordnung der Stadt Herzogenrath am gleichen Abend vorgestellt.

Eine umfangreiche Bürgeranregung des Vereins Kohlscheider Bürger zu genau dieser Radverkehrsverbindung, die auf der Tagesordnung des Ausschusses stand, bot dazu die geeignete Gelegenheit.

Schon im ersten Halbjahr 2022 sollen von den beteiligten Straßenbaulastträgern folgende Maßnahmen umgesetzt werden:

- Die Kreuzung Berensberger Straße / Soerser Weg / Zum Blauen Stein, bei der es sich verkehrstechnisch um einen außerörtlichen Knoten handelt, wird von Straßen.NRW zu Gunsten des Radverkehrs umgebaut, indem die Rechtsabbiegerspur für Kfz aus Richtung Kohlscheid nach Berensberg ersatzlos entfällt; stattdessen wird der Radweg vorfahrtsberechtigt gerade durchgeführt und entsprechend rot markiert.

- Die Bushaltestelle wird im Zuge des Barrierefrei-Umbaus zur Fahrbahnkante verlegt, der Radweg konfliktfrei dahinter vorbei geführt.
- Die hinderliche Verschwenkung des Radweges an der kleinen Berensberger Straße wird beseitigt, der Radweg begradigt und ebenfalls vorfahrtsberechtigt rot markiert.
- Der Zweirichtungsradweg wird bis Ortseingang Rumpen auf eine Breite von 2,5m gebracht, der Grünstreifen zur Straße wird schmaler.
- Die Bushaltestelle »Rumpen Schule« wird barrierefrei umgebaut, der dort bisher unterbrochene Radweg dahinter zur Dornkaulstraße durchgeführt.
- Für Radfahrende, die ihre Fahrt auf der Rumpener Straße fortsetzen möchten, wird eine Querungs- und Einfädelhilfe eingerichtet.
- Der Radverkehr vom Zweirichtungsradweg wird in die Dornkaulstraße weiter geführt, die als Fahrradstraße ausgewiesen wird.
- Die Dornkaulstraße erhält – wie bereits vorgesehen – durchgehend eine neue Fahrbahndecke.
- Die Planungen sollen im Frühjahr abgeschlossen und dem Ausschuss vorgestellt werden.
- Baubeginn wird in der ersten Jahreshälfte 2022 sein.
- Die (dort schmale) Dornkaulstraße wird zwischen Haus Nr. 63 und Rumpener Straße *reine* Fahrradstraße, also gegen Kfz abgepollert.
- Die Strecke führt in Kohlscheid zunächst über die Kämpchenstraße zur Alten Bahn, auf der der Radschnellweg RS4 geplant ist.

Umbau Lehnstraße – Bürger und ADFC politisch ausgebremst

von Walter Jenniches

Vor einigen Monaten befasste sich die Ortsgruppe Aachen Nordkreis mit der Ausführungsplanung zum Umbau der Würselener Lehnstraße. Zu dem Zeitpunkt war zwar schon der politische Beschluss zum Ausbau gefasst, mit dem Ausbau

selbst war aber noch nicht begonnen worden. Auf den ersten Blick war bereits zu erkennen, dass der Kfz-Verkehr sowohl in fließendem als auch in ruhendem Zustand die Planung dominiert. Einerseits zahlreiche Stellplätze, z. T. in Überbreite

von 2,2 m, andererseits schmale Gehwege unter 1,80 m und eine ungesicherte Führung des Radverkehrs entgegen der Einbahnstraße.



Nadelöhr für zu Fuß Gehende

Dazu muss man wissen, dass in dem betroffenen Teilabschnitt der Lehnstraße zwei Schulen, ein Kindergarten und ein Seniorenheim liegen. Es sind gerade diese Nutzergruppen, die ein besonders geschütztes Umfeld benötigen, um gefahrlos am Verkehr und am öffentlichen Leben teilnehmen zu können. Es wäre aus unserer Sicht Aufgabe der Verkehrsplaner gewesen, deren Belange angemessen in die Umgestaltung einfließen zu lassen. Weil das aber versäumt wurde, hatten wir vom ADFC einige pragmatische Empfehlungen zur Verbesserung der Verkehrssicherheit dieser Gruppen vorgetragen, die ohne große Eingriffe in die Ausbauplanung umsetzbar gewesen wären⁷. Eine Antwort auf unsere Stellungnahme ist die Verwaltung bis heute schuldig geblieben. Auch seitens der Anlieger hagelte es Kritik an der Verkehrssicherheit, die sich in einer spontan einberufenen Bürgerversammlung Ende September entlud.

Immerhin sah sich die Verwaltung genötigt, einen offensichtlichen Planungsfehler bei der Trassierung zu korrigieren und in diesem Zusammenhang auch einen Vorschlag des ADFC zur Verbesserung einer besonders kritischen Situation einzuarbeiten und diese Veränderungen vom Rat beschließen zu lassen. Obwohl wir vom ADFC sowohl an die Verwaltung als auch an die Politik ap-

pelliert hatten, unsere Vorschläge zur Verkehrssicherheit bei der erneuten Beschlussfassung zu berücksichtigen, ist der Rat der Stadt Würselen mehrheitlich dem Vorschlag der Verwaltung gefolgt, den zweiten Bauabschnitt der Lehnstraße entsprechend der vorgelegten Ausbauplanung zu realisieren. Dem Beschluss ging eine heftige und kontroverse politische Debatte voraus, die sich aus unserer Sicht leider zu wenig mit unseren konkreten Vorschlägen befasste, als mehr eine Generalabrechnung mit einer jahrelangen verfehlten Verkehrspolitik war. Bürgermeister Nießen hatte das erkannt, und die Möglichkeit in den Raum gestellt, kleinere Korrekturen kurzfristig zu prüfen. Der Rat ist ihm leider nicht gefolgt.

Die Problematik der Verkehrssicherheit lässt sich gut anhand eines 10-jährigen Schülers verdeutlichen, der die Lehnstraße in Gegenrichtung mit seinem Fahrrad befahren möchte und aufgrund seines Alters nicht mehr auf dem Gehweg fahren darf.

*Der Schüler kommt aus der Klosterstraße und möchte gerne in die Lehnstraße einbiegen. Dummerweise blockiert gerade ein Linksabbieger die Zufahrt zur Lehnstraße, da er sich ganz rechts am Fahrbahnrand eingeordnet hat. Das macht der nicht absichtlich, er weiß es halt nicht besser. Eine Fahrbahnmarkierung, die ihn auf entgegenkommende bzw. einfahrende Radfahrer*innen aufmerksam gemacht hätte, existiert nicht. Der Schüler steht mitten auf der Kreuzung und weiß nicht weiter.*

Ist diese Hürde genommen, fährt der Schüler am Altenheim vorbei. Hier darf auf über 50 Länge vor dem Altenheim geparkt werden. Die Konfliktsituation kennen wir schon von der Kaiserstraße. Wir wissen also, dass die Fahrer von ausparkenden Fahrzeugen den entgegenkommenden Radverkehr erst zu spät wahrnehmen. Die Sichtfelder, die aufgrund der Anregungen des ADFC zwischen den Stellplätzen jetzt freigehalten werden sollen, mildern die Gefahr ein wenig ab, sind aber auch nur der Versuch, eine offensichtliche Gefährdungssituation ein wenig zu korrigieren. Einem Kind fehlt die Erfahrung, das Verhalten der ausparkenden Autofahrer vorzusehen.

⁷ Siehe https://speicher.adfc-ac.de/newsletter/2021-07/20_lehnstrasse.pdf

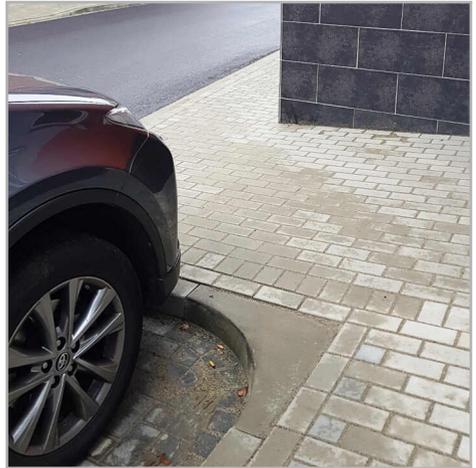
Dann steht der Schüler plötzlich vor einem Bordstein, der quer zur Fahrtrichtung eingebaut ist und seine Fahrt blockiert. Eine Querungshilfe für Senioren und Kleinkinder. Aber warum auf dieser Seite? Der Radverkehr muss doch nicht ausgebremst werden, wenn man eigentlich den KFZ-Verkehr entschleunigen will. Was macht unser Schüler bei Gegenverkehr (z.B. ein Bus oder LKW)? Wenn ihm sein Leben lieb ist, bleibt er stehen und wartet den Gegenverkehr erstmal ab. Nicht sehr fahrradfreundlich, oder?

Hat unser Schüler die ersten drei Schikanen heil überstanden, erwarten ihn die Schrägparkplätze vor der Schule. Ausparkende Fahrzeuge beanspruchen aufgrund der Enge der Fahrbahn deren gesamte Breite. D.h. wenn gerade jemand aus einem der Schrägparkplätze ausparkt und nicht damit rechnet, dass jemand mit dem Fahrrad in Gegenrichtung der Einbahnstraße unterwegs ist, kann das zu einem ungewollten Zusammenstoß führen. Aber woher sollte der Autofahrer wissen, dass da jemand von der anderen Seite kommen kann?

Die fünfte und letzte Schikane erwartet den Schüler dann an der Einmündung in die Bahnhofstraße. Wenn es so kommt, wie die Verwaltung es prophezeit hat, dann steht da gerade ein amtlich geduldeter (!) Kleinklasten auf der Sperrfläche und lädt dort seine Getränkeboxen oder was auch immer aus. Pech für den Schüler, denn das Fahrzeug versperrt ihm die Sicht in die Bahnhofstraße. Er muss sich also ganz vorsichtig vortasten und dabei aufpassen, dass er nicht von einem Linksabbieger aus Richtung Kaiserstraße umgenietet wird. Denn es passiert dort schon heute nicht selten, dass Linksabbieger die Kurve schneiden und den entgegenkommenden Radverkehr nicht auf dem Schirm haben. Aber woher sollten die das auch wissen?

Fazit: Es fehlt an deutlichen Hinweisen auf den entgegenkommenden Radverkehr. Zusatzschilder an den beiden Einmündungen reichen nicht aus. Es müsste zumindest durch Fahrbahnmarkierungen deutlich gemacht werden, dass mit Radverkehr in Gegenrichtung zu rechnen ist. Wir vom ADFC meinen, dass es noch möglich sein muss, wenigstens in ein paar Eimer Farbe zu in-

vestieren, um die Verkehrssicherheit zu verbessern. Außerdem schaffen die verkehrstechnisch überflüssigen Sperrflächen an der Kreuzung mit der Bahnhofstraße große Verunsicherungen und Gefährdungen. Hätte man diese Flächen in den Gehweg einbezogen, wäre die Situation verkehrstechnisch sicherer und die beiden Restaurants auf den Ecken hätten mehr Raum für eine attraktive Außenbewirtung.



Schikane für zu Fuß Gehende

Aber die Diskussion im Rat hatte auch ein Gutes. Es ist einigen Kommunalpolitikern klargeworden, dass es an der Zeit ist, viele liebgewonnene Gewohnheiten auf den Prüfstand zu stellen und sich der Folgen des eigenen Handelns deutlicher bewusst zu werden. Wir müssen lernen, den Verkehr auch aus der Sicht von Kindern, Senioren oder Eltern mit Kinderwagen zu betrachten. Es muss erkannt werden, welche Bedürfnisse die unterschiedlichen Verkehrsteilnehmer haben, welche Rolle der öffentliche Raum neben der vordergründigen Abwicklung des Verkehrs haben soll und welche Bedeutung Straßen und Plätze für das soziale Leben in der Stadt? Wir vom ADFC hoffen, dass diese Erkenntnis auch eine gute Basis für das zukünftige Mobilitätskonzept der Stadt Würselen ist, dass bald erstellt werden soll.

Seit  95 Jahren:

In Aachen der Spezialist für
...modische Bequemschuhe
...WMS-Kinderschuhe

In ihrem Leben wird sie
423 Paar Schuhe
besitzen...



Dieses wird
das Wichtigste sein.

Schuh Walbert 
der Spezialist für
die Ersten

Aachen • Löhergraben 5-7 • Telefon (0241) 40 59 46
Kundenparkplatz Einfahrt Rosstraße

Sinn und Unsinn von Radschutzstreifen

von Luc Hamers

Wie der Name schon sagt, sollen Radschutzstreifen radfahrenden Menschen Schutz im Straßenverkehr gewähren. Der ADFC hat sich jahrelang dafür eingesetzt, dass (schlechte) Radwege neben der Straße abgeschafft werden und durch Radschutzstreifen ersetzt werden. Die Idee dabei ist, dass Radfahrende auf der Fahrbahn eher wahrgenommen werden als auf einem Radweg, möglicherweise sogar noch hinter einer Reihe parkenden Autos. Dadurch sollen z. B. Abbiegeunfälle vermieden werden.



Die Eschweiler Straße in Alsdorf zeigt klar, dass Schutzstreifen den meisten Autofahrenden unbekannt sind

Schauen wir uns an, wie die Verkehrsregeln für solche Schutzstreifen sind. Diese sind eigentlich ganz einfach:

- Sie gelten ausschließlich für den motorisierten Verkehr, nicht für den Radverkehr.
- Der motorisierte Verkehr darf diese grundsätzlich nicht befahren, es sei denn, er muss – z. B. wegen eines breiten entgegenkommenden Fahrzeugs – ausweichen.
- Halten oder sogar parken ist auf Schutzstreifen grundsätzlich nicht erlaubt.
- Eine Benutzungspflicht für Schutzstreifen gibt es nicht.

Gerade letzteres hört sich erstmal merkwürdig an: Wieso sollten radfahrende Menschen nicht den Schutz dieses Streifens aufsuchen?

Wenn wir uns aber anschauen, wie solche Streifen in der Praxis funktionieren, zeigt sich, dass diese Frage gar nicht so abwegig ist, wie sie zunächst klingt. In Realität kennen nämlich zumeist weder Radfahrende noch andere Verkehrsteilnehmer die Regeln. So glauben einige Autofahrenden, dass solche Streifen immer befahren werden müssen, es sei denn, es fährt dort jemand auf einem Fahrrad. Außerdem scheinen alle der Meinung zu sein, dass solche Streifen benutzungspflichtig wären. An vielen Stellen werden solche Streifen aber leider so gebaut, dass sie für den Radverkehr lebensgefährlich sind. Sie sind dann viel zu schmal und führen dicht an parkenden Autos vorbei. Wenn dann der motorisierte Verkehr noch der Meinung ist, dass diese gestrichelte Linie eine Leitlinie ist, der man folgen muss, und die Radfahrenden so mit minimalstem Abstand überholt, oder Radfahrende, die genug Abstand zu parkenden Autos halten, von Autofahrenden übelst bedrängt, beschimpft und angehupt werden, spätestens dann schützen diese Streifen überhaupt nicht mehr.



Schutz bieten die Streifen nicht, wenn mit zu geringem Sicherheitsabstand überholt wird

Was macht das jetzt mit uns radfahrenden Menschen? Zunächst gilt immer, dass man sich selber nicht gefährden darf. Das bedeutet konkret, dass Radfahrende z.B. mindestens einen Meter Abstand zu geparkten Autos halten *müssen*, egal

ob da ein Schutzstreifen ist oder nicht. Und wenn Schutzstreifen so gebaut werden, dass diese nicht sicher befahren werden können, dann beschwert euch bei eurer Stadt oder bei Straßen.NRW.

Abstand halten!

von Luc Hamers

Eigentlich ist schon lange klar, dass Autofahrende genügend Abstand halten müssen, wenn Radfahrende überholt werden. Wie viel war allerdings immer strittig, Gerichte hatten das ab 1,5 Meter aufwärts definiert. Seit der Änderung der Straßenverkehrsordnung in 2020 ist es jetzt klar geregelt: 1,5 Meter innerorts, 2 Meter außerorts. Angenommen scheint das bei den meisten Autofahrenden aber nicht zu sein. Auch scheint es unklar zu sein, wann diese Abstände gelten. Schauen wir uns hier mal ein paar Beispiele an, um zu verdeutlichen, wann das gilt.

den (also Lenkerende oder linker Ellbogen) gilt, ist hier das Auto schon zu nah dran.



Abb. 1: Zwei Fahrbahnen, sonst keine Markierungen

Abbildung 1 zeigt die Krefelder Straße kurz vor der Bastei. Hier gibt es keine Markierungen für den Radverkehr. Der einzuhaltende Abstand ist damit völlig klar: mindestens 1,5 Meter. In diesem Fall ist überholen also nur möglich, wenn die linke Spur frei ist, Autofahrende müssen auf diese beim Überholvorgang ausweichen. Da der Abstand nicht ab der Fahrradmitte, sondern ab dem linken Ende der Rads oder des Radfahren-



Abb. 2: Radverkehrsschutzstreifen auf der Krefelder Straße

Manche glauben, dass Radschutzstreifen wie gezeigt in Abbildung 2 die Abstandsregeln verändern. Wenn man man zwei Sekunden darüber nachdenkt (falls das nicht reicht: Wie viel Schutz bringt eine gestrichelte Linie?), kann das aber nicht sein. Und so ist es auch: es ändert sich überhaupt gar nichts! Auch hier müssen Autofahrende mindestens 1,5 Meter Abstand einhalten. Auch hier ist das Auto also viel zu nah dran. Ob man auf diesem Streifen mit dem Fahrrad überhaupt fahren soll, wird im Artikel auf Seite 33 beschrieben.

Aber spätestens eine durchgezogene Linie sollte die Situation doch ändern, oder? Hier verweise ich wieder auf die 2-Sekunden-Denkpause: Auch eine durchgezogene Linie schützt nicht, also gilt der 1,5 Meter-Mindestabstand auch hier. Und auch hier ist das Auto viel zu dicht an uns dran.



Abb. 3: Radweg auf der Fahrbahn, mit einer durchgezogenen Linie

Welche Strafe jetzt den drei Autofahrenden drohen, falls wir sie anzeigen, ist unklar. Spätestens im letzten Bild reden wir über Straftaten, die zum Führerscheintzug führen können. Bei den anderen beiden Bildern aber wahrscheinlich auch. Allerdings ist es sogar mit Video einer Helmkamera als Beweismittel unklar, ob es zu Strafen kommt. Einige ADFC-Mitglieder haben hier in der Vergangenheit schon schlechte Erfahrungen gemacht. Bei Online-Anzeigen wird manchmal noch nicht einmal das Beweismaterial ange-

fragt, manchmal bekommt man einen Brief von der Staatsanwaltschaft, dass das Verfahren eingestellt wurde, weil man den Autofahrenden alleine mit dem Verfahren schon genug Schreck eingejagt hätte (bei einem dokumentierten Überholabstand von nur wenigen Zentimetern!). Das war allerdings vor der StVO-Änderung. Ob Polizei und Staatsanwaltschaft inzwischen mehr Mühe aufbringen, wenn es um solche Straftaten geht, wird sich zeigen.

Jetzt noch ein Appell an die Autofahrenden: Bitte haltet diesen Mindestabstand ein! Dies ist einer der wichtigsten Gründe, aus dem viele Radfahrende sich im Straßenverkehr unsicher fühlen, oder erst garnicht mit dem Rad unterwegs sind. Und auch wichtig: Der Mindestabstand gilt auch, wenn die Straße zu schmal ist oder bei Gegenverkehr. In einer solchen Situation darf dann nicht überholt werden. Bitte überlegt, ob der Zeitgewinn von einigen Sekunden bis Minuten das Risiko Wert ist, die Gesundheit eines einen Radfahrenden zu gefährden!

Kiddical Mass in Aachen

von Luc Hamers

Am 19. September fand in Aachen die Kiddical Mass statt. Unter Polizeibegleitung fuhren etwa 150 Kinder und Erwachsene eine Runde durch Aachen. Los ging es am Westpark. Über den Grabenring fuhren die Teilnehmer vorbei am Bushof, kreuzten den Hansemannplatz und die Jülicher Straße. Nach zwei Runden um den Europaplatz und einem kurzen Abstecher über den Markt endete die Fahrt wieder am Westpark. Beeindruckend waren dabei vor allem einige wirklich kleine Nachwuchsradler, die mit dem Laufrad die ganze Strecke tapfer durchgehalten haben. Vielen Dank an die Polizei, die am Schluss die Organisatoren fragen, ob sie so etwas nicht häufiger im Jahr machen wollten.



Kiddical Mass auf dem Templergraben

Aus unserem Newsletter 2021-09:
speicher.adfc-ac.de/newsletter/2021-09/

Frauenradtour zum Blausteinsee

von Anna M. Limbach

Am 25. September hat die erste Radtour für Frauen des ADFC Aachen stattgefunden. Am Neumarkt in Aachen ging es teils mit reiner Muskelkraft, teils elektrisch unterstützt, los in Richtung Europaplatz, dann an der Wurm entlang nach Haaren. Mit etwas Mühe konnte selbst das Lastenrad, das eine Teilnehmerin fuhr, durch die Schikane an der Hofenburgerstraße bugsiert werden. Glatter ging es dann über den Bahntrassenradweg Aachen-Jülich nach Würselen, anschließend über die Felder nach Euchen, Mariadorf und Hoengen. Bei Niedermerz führte der Weg nach rechts und der Blausteinsee wurde zur drei Vierteln umrundet, bevor die große Pause am Blausteinsee begann. Während dieser Pause fand ein reger Austausch zu Fahrradinfrastruktur und Problemen in der Städtereion statt. Gegen 17 Uhr begann der Rückweg nach Aachen. Die Gemeinschaft löste sich mit der Zeit immer weiter auf, da manche Teilnehmerinnen auf dem direkten Weg nach Hause fuhren. In Würselen gab es für

die letzten vier verbliebenen Damen noch ein Eis. Die Radtour war im Ganzen ein großer Erfolg. Durch das ruhige Tempo war die Tour für jedes Alter geeignet und die Gelegenheit zum Austausch wurde begeistert angenommen. Wir planen für die Zukunft weitere Radtouren für Frauen.



Frauenradtour zum Blausteinsee

Aus unserem Newsletter 2021-09:
speicher.adfc-ac.de/newsletter/2021-09/

Loch in der Rad-Vorrang-Route Brand

von Marvin Krings

Am 30. September fasste der Mobilitätsausschuss des Aachener Stadtrats den Planungsbeschluss zur Lintertstraße. Diese sollte ein Teil der Rad-Vorrang-Route von Brand nach Aachen sein.

Entsprechend dem Vorschlag der Verwaltung soll der Radverkehr in Richtung Aachen zunächst von der Sittarder Straße auf einem Radweg bis Auf dem Plue geführt werden. An dieser Stelle mit erheblichem Gefälle soll er sich dann entscheiden: Entweder geht es nach rechts durch die schmale Wohngebietsstraße Auf dem Plue bis zur Adenauerallee, die dann ohne weitere Hilfen gequert werden soll. Oder man ordnet sich dort in den

Autoverkehr der Lintertstraße ein, der zwar auf 30 km/h beschränkt werden soll, sich aber genau wie auf dem Grabenring voraussichtlich nicht daran halten wird. Dort gibt es dann keinerlei Radinfrastruktur mehr, bis kurz vor der Einmündung in die Adenauerallee ein paar Meter Schutzstreifen auftauchen. In der Adenauerallee selber muss man sich dann wieder selbst überlegen, wie man nach links in die Altstraße zum weiteren Verlauf der Route kommen soll.

In Richtung Brand gibt es einen 1,41 m bis 1,5 m breiten Schutzstreifen von der Adenauerallee bis zum Goldberg; außer ausgerechnet an der Bus-

haltestelle, dort war wohl kein Platz mehr fürs Rad. Die Restfahrbahn ist dabei jeweils etwa 5 m breit. Nach unserer Erfahrung führt dies in erheblichem Umfang zu gefährlichen und unangenehmen Überholvorgängen. Dann folgt für einige Meter ein 2,0 m breiter Radfahrstreifen. An der Schönforststraße geht es dann auf einen linksseitigen Radweg zur Sittarder Straße weiter nach Brand.

Dieser Teil der Route wird also ein Schreckensstück der Rad-Vorrang-Route Brand bleiben. Förderung des Radverkehrs sieht anders aus! Trotzdem stimmten alle anwesenden Mitglieder des Mobilitätsausschusses dafür. Hintergrund dieser Entscheidung auch durch die selbsternannten »progressiven« Fraktionen ist, dass bei einer fahr-

radfreundlichen Umgestaltung Parkplätze weggefallen wären und es entsprechende Beschwerden von Anwohner*innen gab. Man hofft zwar, dass sich dieses Problem in einigen Jahren von selber löst und diese Führung ein Provisorium bleibt, aber daran glaubt der ADFC Aachen jedenfalls nicht.

Offensichtlich werden also trotz Radentscheid und deutlichen Ergebnissen der Kommunal- und Bundestagswahl nach wie vor Verteilungskonflikte im Zweifel zugunsten des Autoverkehrs gelöst. Da mit derartigen Befindlichkeiten quasi an jeder Straße in Aachen zu rechnen ist, wird die Stadt den Radentscheid vermutlich nicht umsetzen.

Aus unserem Newsletter 2021-09:
speicher.adfc-ac.de/newsletter/2021-09/

Der ADFC Aachen hat ein neues Lastenrad

von Luc Hamers

Der Kreisverband Aachen hat ein neues Lastenrad gekauft. Dies war schon länger geplant, aber nach dem Diebstahl des alten Rads umso dringender.

Nach vielen Probefahrten und Recherchen hat sich der Vorstand für ein Modell von Douze entschieden. Ein wichtiges Argument dabei war, dass es sich mit möglichst wenig Eingewöhnung durch alle fahren lässt, ein Kriterium, das nicht von allen Rädern erfüllt wurde. Außerdem hat das Rad eine große Metallkiste (natürlich in ADFC-Orange) mit einer integrierten Schublade und einen verschiebbaren Deckel, auf dem man auch im offenen Zustand etwas draufstellen kann. Damit ist das Rad auch perfekt geeignet für einen ADFC-Stand. Das neue Rad hat auch eine Elektromotorunterstützung, die das Fahren des doch ziemlich schweren Rads erheblich erleichtert (in der ersten Unterstützungsstufe) bis hin zu echt sportlichen Beschleunigungen (in der höchsten Unterstützungsstufe).

Wir sind noch auf der Suche nach einem bezahlbaren Stellplatz in der Nähe des Welthauses. Wenn da jemand eine Idee hat, dann kontaktiere er bitte den Vorstand.



Neues Lastenrad des ADFC Aachen

Aus unserem Newsletter 2021-09:
speicher.adfc-ac.de/newsletter/2021-09/

Treffen mit der Verkehrskommission in Baesweiler

von Luc Hamers

Am 1. September hat sich die Ortsgruppe Nordkreis mit der Verkehrskommission in Baesweiler getroffen. Wir hatten im Frühjahr eine Analyse der Verkehrsschilder und Markierungen für Radfahrende erstellt und an die Stadt geschickt. Die hier benannten Punkte wurden als Basis für eine Befahrung per Fahrrad mit Ordnungsamt, Bauamt, der technischen Beigeordneten und Vertreter aller Fraktionen verwendet.

Wir haben uns ab dem Kreisverkehr Aachener Straße und Ludwig-Erhard-Ring stückweise bis zur Kreuzung mit der Kapellenstraße durchgearbeitet. An allen Kreisverkehren soll der Radverkehr an den umlaufenden Radwegen Vorfahrt bekommen. Für die Jülicher Straße soll ein externes Büro beauftragt werden, um hier ein Konzept zu erarbeiten. Hier ist morgens und nachmittags eine Menge Schülerverkehr auf dem Fahrrad unterwegs. Auf der Jülicher Straße ist zwar nur 30 km/h erlaubt, trotzdem wurde hier linksseitig ein benutzungspflichtiger Radweg angelegt. Dass hier Schüler fahren dürfen, könnte vielleicht noch Sinn machen, für alle anderen macht das Fahren links von der Straße auf einem Radweg, der am Gymnasium endet, jedoch keinen Sinn.

Für den Abschnitt von der Petronellastraße bis zur Kapellenstraße wurde noch keine Lösung ge-

funden. Auch dieser Abschnitt soll noch untersucht werden. An der Kreuzung mit der Eschweilerstraße soll der freie Rechtsabbieger durch Markierungen und einer klaren Vorfahrt für den Radverkehr abgesichert werden.

Alle besprochenen Punkte wurden zwei Wochen nach dem Ortstermin in der Sitzung der Verkehrskommission genau so beschlossen, wie es besprochen wurde. Aus unserer Sicht hat sich gezeigt, dass trotz manchmal kontroversen Diskussionen in Baesweiler ein starker Wille besteht, die Situation für den Radverkehr weiter auszubauen.



Kreisverkehr Aachener und Jülicher Straße in Baesweiler

Aus unserem Newsletter 2021-09:
speicher.adfc-ac.de/newsletter/2021-09/

Mitgliederversammlung

von Luc Hamers

Am 23. September fand nach zweieinhalb Jahren endlich wieder eine Mitgliederversammlung statt. Coronabedingt war das vorher nicht möglich. Weil die Versammlung so lange nach der letzten war, war auch der Vorstandsbericht entsprechend lang: In Aachen ist eine ganze Menge pas-

sirt beim Radverkehr und im Verein. Ein kurzer Auszug hieraus sind die Gründung der Ortsgruppen Düren, Eilendorf, Eschweiler, Stolberg und Nordkreis, der Radentscheid, an dem der ADFC mitgearbeitet hat, der Kauf eines neuen Lastenrads und eines Pavillons und die Einmischung des

ADFC in zahllosen Infrastrukturprojekte der Region zur Verbesserung der Lage für Radfahrende.

Es wurde auch ein neuer Vorstand gewählt:

1. *Vorsitzender:* Marvin Krings

2. *Vorsitzende:* Angelika Weber

Kassenwart: Michael Haßler

Beisitzer: Karin Offermann, Annegret Limbach,
Benedikt Haumer, Luc Hamers

Als Delegierte des Kreisverbands Aachen zur Landesversammlung wurden folgende Personen ge-

wählt:

Delegierte: Benedikt Haumer, Luc Hamers

Vertreter: Marvin Krings, Pascal Pfeiffer

Außerdem wurde ein neues Referat Mobilität und digitale Infrastruktur gegründet, mit dem Referenten Pascal Pfeiffer. Die Radtouren bleiben vertrauensvoll in den Händen von Karin Offermann und Uwe Klehn.

Aus unserem Newsletter 2021-09:

speicher.adfc-ac.de/newsletter/2021-09/

Endlich: Neuer Bußgeldkatalog!

von Luc Hamers

Am 8. Oktober hat der Bundesrat nun doch endlich über den neuen Bußgeldkatalog abgestimmt. Dieser war eigentlich mit der neuen Straßenverkehrsordnung in 2020 schon beschlossen worden, musste aber aufgrund eines Formfehlers nach bereits zwei Monaten ausgesetzt werden. Daraufhin hatten allerdings verschiedene Länder Bedenken angemeldet, weil es vermeintlich bei überhöhter Geschwindigkeit zu schnell zu Fahrverboten kommen würde. Damit waren dann aber auch die für den Radverkehr wichtigen Änderungen zunächst ausgesetzt.

Nun hat der Bundesrat endlich dem Kompromiss zugestimmt, in dem bei bestimmten Vergehen die Fahrverbote durch höhere Bußgelder kompensiert wurden. Der neue Bußgeldkatalog soll nun laut Verkehrsministerium am 9. November in Kraft treten.

Was bedeutet das jetzt konkret für den Radverkehr? Zunächst mal, dass es deutlich höhere Bußgelder für PKW-Fahrende gibt, wenn sie durch Falschparken Andere gefährden. Hier werden dann Bußgelder zwischen € 55 (Falschparken ohne Behinderung auf einem Gehweg, Radweg oder Schutzstreifen) und € 80 (bei Gefährdung) bzw.

€ 100 (bei Sachbeschädigung) fällig, teilweise sogar mit Punkten. Hier ist dann zu hoffen, dass die Ordnungsämter auch endlich anfangen, dies strenger zu kontrollieren. Außerdem kann man auch selber Drittanzeige bei seinem Ordnungsamt erstatten, wenn eure Durchfahrt durch einen solchen Falschparker behindert oder gefährdet wird. Ganz einfach geht das in Aachen und Alsdorf: Hier kann man die Anzeige schnell, einfach und unbürokratisch mit der App Stadtpate einreichen.

Die in den Medien und auch im Newsletter 2021-04 angesprochenen drastische Erhöhungen der Strafen, wenn Radfahrende widerrechtlich z. B. den Fußweg befahren, sind im beschlossenen Bußgeldkatalog moderater. So kostet das Fahren auf einem ausgeschilderten Fußweg jetzt € 35 statt bisher € 25, wenn ein Fußgänger behindert wird. Trotzdem ruft der ADFC alle – natürlich auch Radfahrende – dazu auf, sich an die Verkehrsregeln zu halten und eben nicht auf einem Fußweg zu fahren.

Aus unserem Newsletter 2021-10:

speicher.adfc-ac.de/newsletter/2021-10/

Auswertung der Ordnungswidrigkeiten in Aachen 2020

Das Ordnungsamt Aachen hat über zwei Internetportale die im Jahr 2020 erfassten Ordnungswidrigkeiten im ruhenden Verkehr zugänglich gemacht. Der ADFC Aachen hat die Daten analysiert und richtet den Fokus auf einige Punkte.

Ordnung vor Sicherheit

Über 160.000 Park- und Halteverstöße hat das Ordnungsamt der Stadt Aachen im Jahr 2020 erfasst. Der »Fachbereich Sicherheit und Ordnung« legte dabei den Schwerpunkt auf Ordnung (66%), während die Sicherheit mit 34% nur zweitrangig war – wie auch im Vorjahr. Sicherheitsrelevante Verstöße allerdings begegnen uns in Aachen dauernd und überall: Das Verhältnis von etwa 1 zu 2 lässt sich also kaum auf darauf zurückführen, dass diese so viel seltener wären.

Über 60% aller Verstöße fielen auf die Parkraumbewirtschaftung; im Schnitt erfassten die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter jeden Tag 274 fehlende Parkzettel im Stadtgebiet. Bei den Verstößen auf Radverkehrsanlagen (Radwege, Geh-/Radwege und Schutzstreifen) waren es hingegen unter 5 pro Tag, weniger als 1% aller Verstöße. Bemerkenswert ist bei diesen Verstößen, dass die meisten aus Drittanzeigen stammen. Nur 35% der Anzeigen wurden vom Ordnungsamt erfasst, etwa 1,6 pro Tag, während 3 pro Tag von Dritten kamen.



Parken auf einem Radfahrstreifen vor der Victoria-schule

Auch die im September 2020 eingeführte Fahrradstreife führte zu keiner spürbaren Veränderung der erfassten Verstöße auf Radverkehrsanlagen im Vergleich zu den Vormonaten. Im Oktober kam das Ordnungsamt zwar auf seine sportliche Höchstleistung von täglich 3 Verstößen auf Radverkehrsanlagen (Drittanzeigen: 4), danach ließ die Leistung aber rapide nach und so man fand im Dezember nur noch 1,4 Verstöße (Drittanzeigen: 1,4) pro Tag.

Hilfe aus der Bevölkerung

Über 5.000 Verstöße wurden dem Ordnungsamt von Dritten gemeldet. Der ADFC begrüßt, dass immer mehr Menschen sicherheitsgefährdendes Halten und Parken im öffentlichen Straßenraum nicht mehr dulden und mittels der einfach zu benutzenden Webseiten wie www.weg.li oder www.stadtpate.de diese dem Ordnungsamt melden. Alle Drittanzeigen mit vollständigen Angaben und gutem Foto, welches den Regelverstoß dokumentiert, werden nach den Erfahrungen des ADFC vom Ordnungsamt verfolgt.

Keine Sheriffs sondern Paten

Anders als bereits in der Lokalpresse kolportiert, schert sich niemand um die Parktickets der Nachbarn, sondern um sichere Geh- und Radwege oder Feuerwehzufahrten für alle. Bei den Drittanzeigen fallen 99,65 % bzw. 5.072 von 5.090 auf sicherheitsrelevante Verstöße.

Qualität der Daten unterirdisch

Obwohl Aachen »Digitale Modellregion« des Landes NRW ist, werden die Daten nicht vollständig als Open Data zur Verfügung gestellt und unterliegen intransparenten Differenzen. Die schließlich

notwendigen Daten konnten der Aachener Verwaltung nur mit einer Anfrage nach dem Informationsfreiheitsgesetz regelrecht abgerungen werden, welche dann noch – absichtlich und anders als üblich – nicht maschinenlesbar waren.

<https://aachen.adfc.de/pressemitteilung/auswertung-der-ordnungswidrigkeiten-in-aachen-2020>

Aus unserem Newsletter 2021-10:
[speicher.adfc-ac.de/newsletter/2021-10/](https://aachen.adfc.de/newsletter/2021-10/)

41. Bundeshauptversammlung am 13. und 14. November 2021

von Marvin Krings



Der neue Vorstand © Dirk Michael Deckbar

Am 13. und 14. November 2021 fand die 41. Bundeshauptversammlung des ADFC statt. Nachdem die Bundeshauptversammlung 2020 wegen der Pandemie ausgefallen war, wurde für die aktuelle Sitzung ein Hybridkonzept erdacht.

Die Delegierten konnten dadurch wahlweise unter einem strengen Hygienekonzept in Berlin oder online teilnehmen. Für Abstimmungen und Wahlen wurde erstmals eine Software verwendet; als Nebeneffekt entfiel die recht aufwendige händische Zählung von Stimmzetteln durch Freiwillige des gastgebenden Verbands.

Da ein großer Teil des bisherigen Bundesvorstands nach teilweise langjähriger Tätigkeit in den Ehrentamts-Ruhestand wechselte, waren viele Stellen neu zu besetzen.

Neue Bundesvorsitzende ist die bisherige stellvertretende Vorsitzende Rebecca Peters aus Niederkassel. Als Beisitzer*innen wurden gewählt: Christoph Schmidt aus Köln, Hanna Grau aus Weilerswist, Reinhard Buschmann aus Berlin, Amelie

Döres aus Mainz, Joachim Lohse aus Hamburg und Christian Tänzler aus Berlin.

Als Ziele hat sich der Vorstand unter Anderem den Ausbau Deutschlands zum Fahrradland bis 2030, noch mehr Präsenz des ADFC im Tourismus und eine Verstärkung des Bereichs »Fahrradlicher Arbeitgeber« gesetzt.

Insbesondere fordert der ADFC, dass das Fahrrad einen angemessenen Platz im Koalitionsvertrag erhält und die Verkehrswende nicht auf eine Antriebswende reduziert wird.

Die vielfältigen und in den letzten Jahren angewachsenen Aufgaben des Bundesverbands müssen natürlich auch irgendwie finanziert werden.

Dazu wurde eine Beitragsneuordnung beschlossen: In Zukunft gehen 60 % (statt bisher 50 %) der Mitgliedsbeiträge an den Bundesverband, abzüglich eines Sockelbetrags von 25 000 Euro pro Landesverband (statt bisher 7 500 Euro).

Gleichzeitig werden die Beiträge für Vollzahler*innen, die seit 2016 unangetastet waren, um etwa 10 Euro pro Jahr angehoben.

Der ermäßigte Beitrag bleibt konstant, Jugendmitgliedschaften sind bis zum vollendeten 22. Lebensjahr (statt bisher dem 18.) möglich und Einstiegsmitgliedschaften kosten zukünftig 19 Euro im ersten Jahr (statt bisher 19,50 Euro).

Aus unserem Newsletter 2021-11:
[speicher.adfc-ac.de/newsletter/2021-11/](https://aachen.adfc-ac.de/newsletter/2021-11/)

Überraschender Herbststeinbruch an der L 238

von Angelika Weber

Der Wechsel der Jahreszeiten von Sommer auf Herbst geht jedes Jahr aufs Neue mit Hinweisen an Autofahrende daher. Rundfunk und Fernsehen weisen Autofahrende auf die schlechte Sicht durch tiefstehende Sonne hin und erinnern an den gesetzlich festgelegten Wechsel von Sommer auf Winterreifen. Was wird eigentlich für die Sicherheit von Radfahrenden getan? Mir ist da noch nichts aufgefallen.

Nehmen wir als Beispiel die L238, sie verbindet Eschweiler Pumpe mit Stolberg Atsch. Ich vermisse hier einen sicheren Radweg. Die Stolberger Straße in Eschweiler – auf Stolberger Stadtgebiet heißt sie Eschweiler Straße – hat einen begleitenden Zweirichtungsradweg. Teilweise profitiert der Radweg von einer Beleuchtung für Autofahrende auf der gegenüber liegenden Seite. Der Radweg hat meist eine Breite von 2,50 Metern. Meist,

denn Bushaltestellen und fehlender Grünschnitt schmälern den Weg extrem.



Zur Zeit geht eine Gefahr von nassem, in den frühen Morgenstunden auch gefrorenem Laub aus. Da die Anzahl der Radfahrenden auch im Winter steigt, kommt es mehrfach auf kurzen Straßensegmenten zu Gegenverkehr. Ausweichmanöver sind unvermeidbar. Ein schlechter Zustand des Radweges wird so zu einer Gefahrenstelle. Die Stadt Stolberg wurde um eine Reinigung gebeten.



**ZWEIRADHAUS
ESSER**



Inh. R. Kilic

**Südstraße 140
52134 Herzogenrath – Kohlscheid
☎ 0 24 07 / 22 86
www.zweiradhaus-esser.de**

Öffnungszeiten

**Mo. - Fr. 09:00 - 18:30 Uhr
Sa. 09:00 - 14:00 Uhr**

**Ihr Fachgeschäft für
Fahrräder und
E-Bikes**

Melden von Gefahrenstellen

von Luc Hamers

Beim ADFC kommen häufiger E-Mails von Leuten an, die auf bestimmte Probleme von Radverkehrsanlagen hinweisen wollen. Wir leiten die natürlich an die zuständigen Behörden weiter. Es gibt aber einen einfacheren Weg: Auf der Internetseite gefahrenstellen.de kann jeder selber solche Stellen anmelden. Es gibt auch eine App, mit der solche Stellen direkt vor Ort gemeldet werden können. Einige Behörden in Aachen, wie z. B. die Polizei, nutzen diese Informationen bereits.

Wir rufen jeden auf, diese Plattform zu nutzen. Je mehr Menschen das tun, desto eher werden auch Behörden diese Informationen nutzen um für uns alle die Infrastruktur zu verbessern.

Hinter dieser Plattform steht u. a. das Institut für Straßenwesen an der RWTH Aachen (ISAC) und die Deutsche Hochschule der Polizei. Sie wird gefördert durch das Bundesministerium für Verkehr und digitale Infrastruktur (BMVI).

Baubeginn L136 zwischen Würselen und Alsdorf

von Luc Hamers

Der im Newsletter 2021-03 berichtete Umbau des Radwegs auf der L136 zwischen Würselen und Alsdorf-Mariadorf hat nun endlich begonnen und ist sogar schon weit fortgeschritten. Baubeginn sollte eigentlich bereits nach den Sommerferien sein, wurde allerdings durch das Hochwasser verzögert: Die Baufirmen wurden dort dringender gebraucht.



Beginn des Radwegs auf Würselener Seite: Hier sollte eigentlich noch eine Querunginsel gebaut werden

Auf Würselener Seite soll es eine Querunginsel geben, sodass der Radverkehr aus Alsdorf kommend sicher auf die andere Straßenseite kommt.

Wie das allerdings genau aussehen soll, ist im aktuellen Baufortschritt noch nicht zu erkennen. Die Fahrbahn sieht so aus, als wäre sie frisch asphaltiert, aber ohne Verschwenkung, die für eine Mittelinsel nötig wäre. Auch ist unklar, wie man aus Würselen auf den Radweg wechseln soll. Wie auf dem Bild zu erkennen ist, fehlt eine stetige Führung von der Fahrbahn auf die Nebenanlage. Der gepflasterte Bürgersteig rechts ist aktuell noch für den Radverkehr freigegeben.



Autobahnauffahrt zur A44: Verbesserung der Verschwenkung auf Alsdorfer Seite, die Querung der Mittelinsel ist noch in Arbeit

Bei der Zufahrt zur A44 war eigentlich mit Straßen.NRW besprochen, den Radweg weiter anzuheben (auf dem Bild hinter der Kreuzung), damit eine bessere Sichtbeziehung zwischen Auto- und Radverkehr entstehen würde. Das ist aber leider wegen der Entwässerungsanlage neben dem Radweg nicht möglich. Eine Vorfahrt für den Radverkehr soll es hier nicht geben, weil das wohl die Vorschriften nicht hergeben: Es handelt sich hier um eine Zufahrt auf eine höherrangige Straße – hier also auf die Autobahn – die eine Vorfahrt

für den Autoverkehr vorschreibt. Wäre das eine normale Seitenstraße, hätte der Radverkehr Vorfahrt gehabt. So etwas sollen normale Verkehrsteilnehmer noch verstehen...

Auf Alsdorfer Seite hören die Verbesserungen am Ortseingang auf, eine Verbesserung auf Höhe der Pestalozzistraße ist somit nicht geplant. Hier ist es also nach wie vor nicht möglich, aus Würselen kommend nach links auf die Pestalozzistraße zu wechseln.

Neues von unserem Youtube-Kanal

von Luc Hamers



Auf unserem Youtube-Kanal haben wir zwei neue Videos veröffentlicht. Im ersten Video⁸ schauen

wir uns an, wie man von Würselen nach Aachen kommt, wenn man den nicht-ausgeschilderten Radweg Aachen-Jülich nicht kennt oder findet. Wir fahren über die B57 und finden ganz besonders schlechte und schlecht gewartete Radverkehrsanlagen.

Im zweiten Video⁹ fahren wir in Würselen die Route, die wir gemeinsam mit Verwaltung und Politik der Stadt am 15. September 2021 gefahren sind. Einen ausführlichen Artikel zu dieser Befahrung findet ihr auf Seite 20.

Plusminus

von Luc Hamers

+ Plus Ludwigsallee in Aachen

In der Baustelle der Ludwigsallee kann man so langsam erahnen, wie diese in Zukunft aussehen wird. Bislang war diese mit zwei Autospuren und einem Schutzstreifen für den Radverkehr mäßig angenehm. In der Baustelle kann man erkennen, dass es hier einen breiten Radweg geben soll, und für den Autoverkehr nur noch eine Spur.

⁸https://youtu.be/JK0wbo_951E

⁹<https://youtu.be/4GrxyvryvaY>



+ PlusMinus -

**Verbesserte Durch-
fahrt am alten Zoll-
haus**

Am Ende der Neustraße in Herzogenrath stehen Drängelgitter, die vermeiden sollen, dass Mofafahrer mit hoher Geschwindigkeit durchfahren und so z.B. kleine Besucher der Kindertagesstätte dahinter gefährden. Leider standen die Gitter so, dass man aus dem Kreisverkehr nur sehr umständlich durchkam und dafür eine 180°-Kehre fahren musste. Außerdem standen sie sehr dicht zusammen, wodurch Radfahrende regelmäßig hängen blieben und Lastenräder und Räder mit Anhängern überhaupt nicht durchkamen.

Die Stadt hat jetzt reagiert und die Gitter versetzt,

weiter aus einander und leicht schräg. Das löst einige der Probleme, aber nicht alle. Man muss immer noch im Kreisverkehr weit ausholen um die 180°-Kehre zu fahren.



+ Plus

**Konflikt gelöst am Reitstall
Teuterhof**

von Walter Jenniches

An der L 23 (Schweilbacher Straße/Rolandstraße) zwischen Würselen und Kohlscheid liegt der Reitstall Teuterhof. Unmittelbar vor der Zufahrt verläuft der Geh- und Radweg, der in beide Richtungen befahren werden kann. Seit der Reitstall Teuterhof existiert, gab es immer wieder Konflikte zwischen dem Radverkehr und Besuchern des Reiterhofs, die mit ihren Fahrzeugen den Weg blockierten, weil das Tor der Reitanlage regelmäßig verschlossen ist. Gerade aufgrund der Tallage gab es des Öfteren haarsträubende Manöver der Radfahrer*innen, die ihren Schwung nicht verlieren wollten.

Als der ADFC sich im Frühjahr mit der Verkehrssicherheit des Radverkehrs auf dieser Straße befasst hatte, wurde auch dieser Konflikt wahrgenommen. Gemeinsam mit den Pächtern des Reitstalls haben wir überlegt, ob es möglich ist, eine konfliktfreie Zufahrt zum Gelände zu schaffen, bei der Behinderungen im Bereich des Geh- und Radweges ausgeschlossen sind. Schnell konnten

wir uns darauf verständigen, dass es am sinnvollsten wäre, das Tor soweit in das Gelände zurück zu verlegen, dass wartende Fahrzeuge den Weg nicht blockieren müssen. Aus Sicht des Reitbetriebs musste noch geklärt werden, inwieweit die zu erwartenden Verkehre mit größeren Fahrzeugen dadurch keine Behinderung erfahren. Kurze Zeit nach unserem Gespräch wurde die Zufahrt mit beweglichen Bauzaunelementen zurück verlegt, so dass der Geh- und Radweg jetzt ungehindert genutzt werden kann. Es freut uns sehr, dass die Pächter des Reiterhofs so schnell und pragmatisch reagiert haben. Dafür nochmals unser ausdrücklicher Dank. Und es zeigt, dass wir mit guten Argumenten und sachlichen Gesprächen einiges bewegen können.



Minus – Sturzgefahr in Herzogenrath

Im Rahmen des Umbaus für die Markttangente wurde die Puetgasse, eine beliebte Abkürzungsstrecke von Würselen-Bardenberg nach Herzogenrath-Kohlscheid, für den motorisierten Verkehr gesperrt, mit einem sogenannten Modalfilter. Das ist eine bauliche Durchgangsbeschränkung, die bestimmte Verkehrsarten durchlässt und andere eben nicht.

An dieser Stelle wurden Blumenkübel aufgestellt. Um aber normale PKWs abzuhalten, wurden sehr niedrige Poller in die Mitte gebaut. Jetzt stelle man sich vor, dass eine Gruppe Radfahrende bergab durch die Lücke fährt. Die ersten beiden werden diese Poller, ausreichend Tages- oder

Scheinwerferlicht vorausgesetzt, vielleicht noch sehen. Alle die danach kommen, könnten ohne Warnung auf einen solchen Minipoller stoßen und werden garantiert stürzen! Das Problem ist bei normalen 1-Meter-hohen Pollern schon bekannt, diese Minipoller sind aber eine neue Qualität!



+ Plus Kleine Verbesserungen in Alsdorf

Wie in der letzten Ausgabe berichtet, hatte die Ortsgruppe Nordkreis zusammen mit dem Bund für Umwelt und Naturschutz einen Termin mit der Stadtverwaltung Alsdorf zu der Aachener und Jülicher Straße. Die ersten beiden kleinen Verbesserungen aus diesem Termin wurden jetzt umgesetzt. Zwischen Bahnübergang und Helmut-Schmidt-Straße wurde eine weiße Linie aufgebracht. Dadurch wird man als Radfahrender zur Ampelquerung geleitet und nicht mehr aus Versehen im Dunkeln die hohe Bordsteinkante runterfahren.

Eine weitere Verbesserung befindet sich hinter dieser Querung. Wer in die Pestalozzistraße fahren wollte (das ist ab hier die nächste Straße nach

rechts), musste schieben, weil die nächsten 50m als Fußweg ausgeschildert waren. Dieser ist jetzt für den Radverkehr freigegeben. Die gleiche Freigabe gibt auch in die andere Richtung, sodass Radfahrende aus der Pestalozzistraße bis zu der Ampelquerung fahren können.



Name

Vorname

Geburtsjahr

Straße, Hausnummer

PLZ, Ort

Telefon (freiwillig)

Beruf (freiwillig)

E-Mail (freiwillig)

Ja, ich trete dem ADFC bei. Als Mitglied erhalte ich kostenlos die Zeitschrift Radwelt und genieße viele weitere Vorteile, siehe www.adfc.de/vorteile.

Einzelmitglied (Jahresbeitrag)

ab 27 Jahre (56 €)

18-26 Jahre (33 €)

Jugendmitglied 7-17 Jahre (16 €)

Mein*e Erziehungsberechtigte*r ist mit meinem ADFC-Beitritt einverstanden.

Name des*der Erziehungsberechtigten (Vor- und Nachname)

Familien-/Haushaltsmitgliedschaft (Jahresbeitrag)

ab 27 Jahre (68 €)

18-26 Jahre (33 €)

Familien-/Haushaltsmitglieder:

Name, Vorname

Geburtsjahr

Name, Vorname

Geburtsjahr

Name, Vorname

Geburtsjahr

Zusätzliche jährliche Spende: €

Ich erteile dem ADFC ein SEPA-Lastschriftmandat bis auf Widerruf:

Gläubiger-Identifikationsnummer: DE36ADF00000266847

Mandats-Referenz: teilt Ihnen der ADFC separat mit

Ich ermächtige den ADFC, Zahlungen von meinem Konto mittels Lastschrift einzuziehen. Zugleich weise ich mein Kreditinstitut an, die vom ADFC auf mein Konto gezogenen Lastschriften einzulösen. Für die Vorabinformation über den Zahlungseinzug wird eine verkürzte Frist von mindestens fünf Kalendertagen vor Fälligkeit vereinbart. Hinweis: Ich kann innerhalb von acht Wochen, beginnend mit dem Belastungsdatum, die Erstattung des belasteten Betrages verlangen. Es gelten dabei die mit meinem Kreditinstitut vereinbarten Bedingungen.

Kontoinhaber*in

D E

IBAN

BIC (nur bei ausländischen Bankverbindungen)

Datum, Ort, Unterschrift (für SEPA-Lastschriftmandat)

Schicken Sie mir bitte eine Rechnung.

Datum, Unterschrift (bei Jugendmitgliedern unter 18 Jahren des*der Erziehungsberechtigten)

Bitte einsenden an ADFC e. V., Postfach 10 77 47, 28077 Bremen oder per E-Mail an mitglieder@adfc.de.
Sie können auch online Mitglied werden unter: www.adfc.de/mitglied-werden

**Achtung:
Beitragsätze
nur gültig bis
28. Februar 2022**

madame
cargo

Lastenräder
für jede
Lebenslage -
Kaufen, Leihen, Leasen



WWW.MADAMECARGO.DE