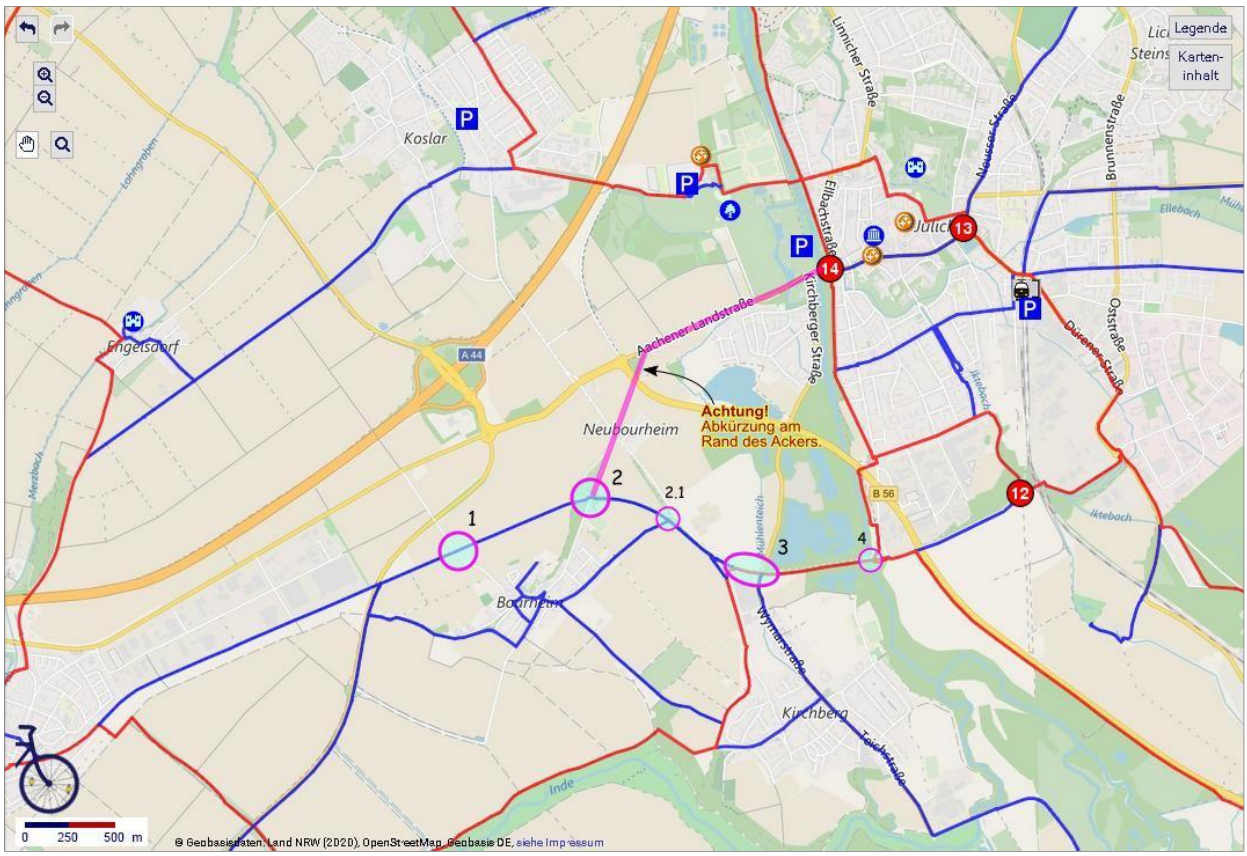
Premiumradweg Aachen-Jülich

Drei Querungen bei Jülich und eine mangelhafte Innenstadt-Anbindung

Die Dorfgemeinschaft Zukunft Kirchberg hat sich im Juni 2020 wegen einer als unsicher betrachteten Querung des neuen Radweges an der L241 (am Ortsausgang von Kirchberg) an den ADFC Aachen gewandt, und von dort aus hat ProRad (Düren) sich dieses Anliegens angenommen, zumal ProRad sich seit Dezember 2019 bereits mit zwei anderen Querungen befasst hat.

Man teilte mit, dass die neue Strecke mitunter sehr gut angenommen wird – daher die Sorge vor möglichen Unfällen. ProRad hat kurzfristig einen Ortstermin mit Frau und Herrn Nogga und Herrn Pallaß von der *Dorfgemeinschaft Zukunft Kirchberg*, dem Ortsvorsteher Herrn Kieven und Herrn Balsliemke anberaumt. Von ProRad waren Herr Giesen (Jülich) und Herr Maris zugegen.

Der hier dargestellte Überblick aus dem Radroutenplaner NRW zeigt die Punkte auf, die aus unserer Sicht mit Kreis Düren, Stadt Jülich und Straßen NRW beraten werden sollen. Vorrangig allerdings ist Handlungsbedarf bei Querung **3** angezeigt.



Die Querungen **1 und 2** erregten anhand eines Leserbriefes in der Jülicher Zeitung die Aufmerksamkeit von ProRad und aufgrund der Befassung mit diesem Radweg wurde zudem festgestellt, dass es von Aachen kommend **keine schnelle, sichere und bequeme Route** zur Jülicher Innenstadt gibt. Im gezeigten Ausschnitt ist daher ein neu zu planender Routenabschnitt ab Querung 2 in violett eingezeichnet. Wir schlagen hier eine **extra Abkürzung** zwischen B56 und Aachener Landstraße vor, weil das Umfeld dort denkbar unglücklich gestaltet ist. Zudem muss die Radinfrastruktur an der Aachener Landstraße verbessert werden. Es böte sich auf diese Weise auch eine angenehme Routenführung von und zum **Aldenhovener Gewerbegebiet an – für Pendler**.

Jeder der hier genannten Punkte wird in einem eigenständigen Abschnitt dieses Dokumentes behandelt, in Reihenfolge der Nummerierung. Dazu kommt der kleinere Punkt der Rurbrücke (4). Jeweils in Fettschrift sind Wünsche bzw. Forderungen formuliert.

1. Sankt-Mauri-Straße

Bourheim ist ein recht kleiner Ort (laut *Zukunft Kirchberg* ca. 900 Einwohner). Die dorthin führende St. Mauristraße wirkt eher wie ein etwas breiterer Wirtschaftsweg, und wird wenig befahren, da die Hauptzufahrt nach Bourheim die Adenauerstraße ist. Allerdings fahren die Autos relativ schnell. Aufgrund der Tatsache, dass der Radweg zumindest im Sommer viel stärker befahren wird, sollte die Vorfahrtsregelung hier geändert werden: **Vorfahrt für den Premiumradweg**.

Dieses Bild wurde Mitte Dezember 2019 aufgenommen. In der Ferne ist Bourheim zu sehen.
Es ist auch gut erkennbar, dass Radfahrende von links und von rechts erst spät zu erkennen sind.
Vor allen Dingen außerhalb der Winterzeit.

Ansicht vom Ort ausgehend, ansteigend. Aus der Gegenrichtung kann somit mit höheren Geschwindigkeiten gerechnet werden.
Wenn der Radweg Vorfahrt bekommt, macht es Sinn, **dass dieser etwas erhöht die Straße quert**. Dadurch entstehen Rampen, die helfen, den Verkehr zu entschleunigen.
Vom gepflasterten Bereich sollte etwas weggenommen werden.

Sollte die Vorfahrt nicht geändert werden,wäre hier eine Mittelinsel notwendig. Die Breite wäre dafür ausreichend.

Ansicht etwas weiter nach links. Hier ist gut ersichtlich, dass Radfahrende erst relativ spät freie Sicht auf die Sankt-Mauri-Straße bekommen.
Egal, ob der Radweg Vorfahrt erhalten soll oder nicht: das ist unfallfördernd! **Das Buschwerk sollte in jedem Fall reduziert werden**. Fünf zusätzliche freigeschnittene Meter sind wünschenswert.

In westlicher Richtung gibt es links einen Wall und Sträucher. Rechts ist die Sicht zur Straße dorfwärts frei.

Von der anderen Richtung des Radweges (Richtung Aachen) gesehen. Der Erdwall ist weniger problematisch als das Grün. **Auch hier sollte etwas Grün weggeschnitten werden**. Drei Meter sollten ausreichen.

2. Adenauerstraße

An dieser Straße gibt es schon deutlich mehr Verkehr.

Hier wurde beobachtet, dass einige Radfahrende vom Premiumradweg auf den Radweg entlang der Adenauerstraße wechseln – sehr wahrscheinlich um von dort zur Innenstadt Jülichs zu gelangen. Dies wurde an der L241 bei Querung 3 noch häufiger beobachtet. Obwohl das von dort ein Umweg ist. Da es sich vor allen Dingen um Freizeitradverkehr handelt, wundert das nicht, weil die Radinfrastruktur dort sicherer und durchgängiger ist. Deshalb wird betont, dass gerade Alltagsverkehr (Pendlerverkehr) eine schnellere Möglichkeit von/bis zur Adenauerstr. geboten werden sollte. Diese Route ist jetzt bereits schneller, aber in großen Teilen unsicher und nicht intuitiv zu befahren.

Das Bild rechts wurde Mitte Dezember 2019 aufgenommen (Ansicht Richtung Aachen).
Die Fahrbahn ist mit Hilfe von vier Inseln künstlich verengt (beide Bilder).

Ansicht Richtung Aachen

Von Aachen kommend ist die Sicht in beide Richtungen ausreichend; das ist hier nicht weiter dokumentiert.

Von der anderen Seite gibt es erst ziemlich spät einen guten Überblick – besonders auf den straßenbegleitenden Radweg.

Nach links ist es vergleichbar.

Ausgehend von diesen beiden Gegebenheiten, erscheint es sinnvoll, dass der die Adenauerstraße **begleitende Radweg** im Bereich der Üerquerung des Premiumradweges **rot eingefärbt** wird. Dadurch würde für Radfahrende, die auf dem Premiumradweg unterwegs sind, verdeutlicht, dass Radler, die den Radweg entlang der Adenauerstraße befahren, Vorfahrt haben.

2.1. 450 Meter östlich der Adenauerstraße

Hier überquert der Radweg einen kaum genutzten Feldweg.

Dass der Radweg hier keine Vorfahrt hat, ist nicht vermittelbar und an dieser Stelle nicht notwendig. Es wurde bereits festgestellt, dass der Radweg gut angenommen wird und mehr genutzt wird als der Feldweg
–Auf den ca. 1.800 Metern zwischen St. Mauri Str. und Querung 3 muss der Radfahrer momentan 5 Mal Vorfahrt gewähren.Das beeinträchtigt den Fahrspaß für sportliche Radfahrer und Freizeitfahrer gleichermaßen.

Hier ist der in südliche Richtung verlaufende Wirtschaftsweg zu sehen.

ProRad fordert die Umkehrung der Vorfahrt.

3. Umfeld der L241-Querung bei Kirchberg

3.1. Einmündung des Radweges in eine Straße

"Bevor die Querung mit der L241 erreicht wird, gibt es zuerst die zuvor genannte Einmündung:

Der Radweg ist vor dem Ende abschüssig, was eine potenzielle Gefahr darstellt. Es gibt besonders rechts wegen der Büsche eine eingeschränkte Sicht auf die Straße. **Ein Rückschnitt des Grüns ist hier sinnvoll.**

… Insbesondere auch im Hinblick auf die Straße, die von rechts kommt und auf der Ortsverkehr vom oberen Teil Kirchbergs stattfindet.

Blick "rückwärts" auf dieselbe Einmündung von der Querung mit der L241 bei Kirchberg aus gesehen (vorheriges Bild).
Hier wird bemängelt, dass die Straße eigentlich zu schmal ist für Kfz und Fahrrad, da die vom Gesetzgeber vorgesehenen 1,50 m Abstand zwischen Kfz und Fahrrad de facto gar nicht möglich sind.
Eine Verbreiterung ist wünschenswert, oder zumindest ein Verbot für LKW.

3.2. Querung L241

Der Ort Kirchberg hat gemäß den Angaben von *Zukunft Kirchberg* rund 1.700 Einwohner, es gibt einige Industriebetriebe und zusätzlich Durchgangsverkehr nach Schophoven, weshalb die L241 wesentlich stärker befahren wird, als die Adenauerstraße, gerade auch durch Lieferverkehr mit LKW. Es muss festgestellt werden, dass es hier aus Kirchberg kommend keinerlei geschwindigkeitsbeschränkende Maßnahmen gibt!

Von Aachen kommend ist nach rechts, zum nahen Ortseingang ausreichend Sicht.

Das gilt eingeschränkt auch für die Sicht nach links.

Von der anderen Seite allerdings ist die Sicht beschränkt. Hinter den geparkten Autos sollte **etwas Grün weggeschnitten werden**. Hier unten wird das noch deutlicher ersichtlich.

Nach links ist die Sicht beschränkt durch den Zaun und die dahinter liegenden bewachsenen Erdhügel.
Bei diesem Bild wird ein Lösungsansatz zur Vergrößerung der Sicherheit erkennbar: Der Grünstreifen kann genutzt werden, die Fahrbahn vor Ort zu verschwenken – für den Zweck der Errichtung **einer Mittelinsel**.
Eine Mittelinsel hat das Ziel, dass der Kfz-Verkehr überhaupt wahrnimmt, dass da "etwas" ist. Die damit einhergehenden Verschwenkungen helfen, die Geschwindigkeit zu reduzieren.

Achtung: Rechts im Vordergrund gibt es eine Straßenlaterne der ehemaligen Bahnanlage. Mehr dazu gleich.

Aus der Luft betrachtet sieht das so aus:
Fahrbahnbreite 6,5 m (entspricht der RaSt 06-Empfehlung).
Es kann (im Bild) oben 2,2 und unten 2,9 m gewonnen werden. Wenn der Bereich oben etwas nach links erweitert wird, kann auch hier mit 2,9 m gerechnet werden. **Damit ist die Errichtung einer 2,5 m breiten Insel, auf dem Radfahrende warten können, realistisch**.

Eine Ausdehnung der Fahrbahn "oben" nach links entspricht einer (erwünschten) Verschwenkung für den Verkehr von Jülich kommend.

Außerdem halten wir wie bei der Adenauerstraße eine **farbliche Markierung** des Fuß- und Radweges entlang der L241 für notwendig, weil sich hier zwei gut genutzte Radrouten kreuzen. Die Insel würde gleichzeitig den Autofahrern signalisieren, dass außerhalb des Ortes eine wichtige Querung der L241 befindet und eine Geschwindigkeitsreduzierung hervorrufen. Die farbliche Markierung signalisiert den Nutzern des Premiumradweges Richtung Aachen, dass auch mit Radverkehr von rechts gerechnet werden muss!

An der L241 dauerte unser Ortstermin relativ lang, weil intensive Überlegungen angestellt wurden. Zum Beispiel auch zu den zwei nicht mehr betriebenen Straßenlaternen der ehemaligen Bahnanlagen. Diese sollten erneuert werden, sodass die Querung auch am Abend gut beleuchtet ist.

Ein heute genutzter Abzweig zur Innenstadt

Regelmäßig musste während des Ortstermines aufgepasst werden, dass heranfahrende Radfahrer nicht blockiert werden. Es gab auch eine Reihe von Radfahrenden, die den L241 begleitenden Radweg als Zubringer (oder umgekehrt) zum Premiumradweg genutzt haben. Das belegt, dass diese eingangs erwähnte Routenvariante tatsächlich genutzt wird. Die kürzere Variante zu/ab Querung 2 wäre in jedem Fall attraktiver, wenn der Bereich zwischen B56 und Innenstadt deutlich aufgewertet wird

Dieser Innenstadtroute ist ein **eigenes Papier** gewidmet, weil es hier um viele Einzelmaßnahmen ginge, die es aber wert sind, angegangen zu werden. Zudem werden zur Zeit Förderprogramme aufgelegt, die Maßnahmen mit bis zu 90 oder 100 Prozent bezuschussen. Dazu kommt, dass die *Dorfgemeinschaft* auch bemängelt, dass der Schüler- und allgemeine Radverkehr mit den Zielen Brückenkopfpark, Sportplätze, Freibad, Koslar und Barmen zur Zeit keine ausreichend sichere Verbindung hat.

4. Rurbrücke

Im weiteren, ruhigeren Verlauf der Strecke folgt die Rurbrücke, die sich seit längerer Zeit in einem desolaten Zustand befindet.

In erster Linie sind es die Holzbohlen, die ziemlich unregelmäßig erscheinen, und den Fahrkomfort deutlich beeinträchtigen. Außerdem stören die Baustellenzäune, die mutmaßlich dazu da sind, eine eventuelle Gefahr, die von der Kante beim blauen Geländer ausgeht, zu verhindern. Wir sind der Meinung, dass eine **Gefahr nicht ersichtlich ist, und entsprechend sollte das plausibel erklärt und die Bohlen ersetzt werden.** Im jetzigen Zustand stellen vielmehr die Bauzäune eine Gefahr dar, da deren Füße teilweise ohne Zaunmodul auf dem Radweg stehen und im Dunkeln nicht erkannt werden können.

5. Fazit und Schlussbemerkung

Im Bereich des Stadtgebietes Jülich besteht dringender Handlungsbedarf, um Radunfälle auf dem Premiumradweg vorzubeugen. Vorrangig betrifft das die Querung mit der L241 und die Grünschnittmaßnahmen, weil diese Maßnahmen die Sicherheit erhöhen.

Der neue Radweg ist im befahrenen Bereich des Ortstermines aufgrund des historisch gewachsenen Bewuchses aus der früheren Nutzung als Bahnlinie ziemlich dicht. Dadurch ist es auf diesem Radweg frühmorgens und abends auch schneller dunkel als im Freien. Weil der Asphalt schwarz ist, würden weiße Randstreifen in solchen Bereichen die Sicherheit und den Fahrkomfort zum Beispiel für Pendler erhöhen.