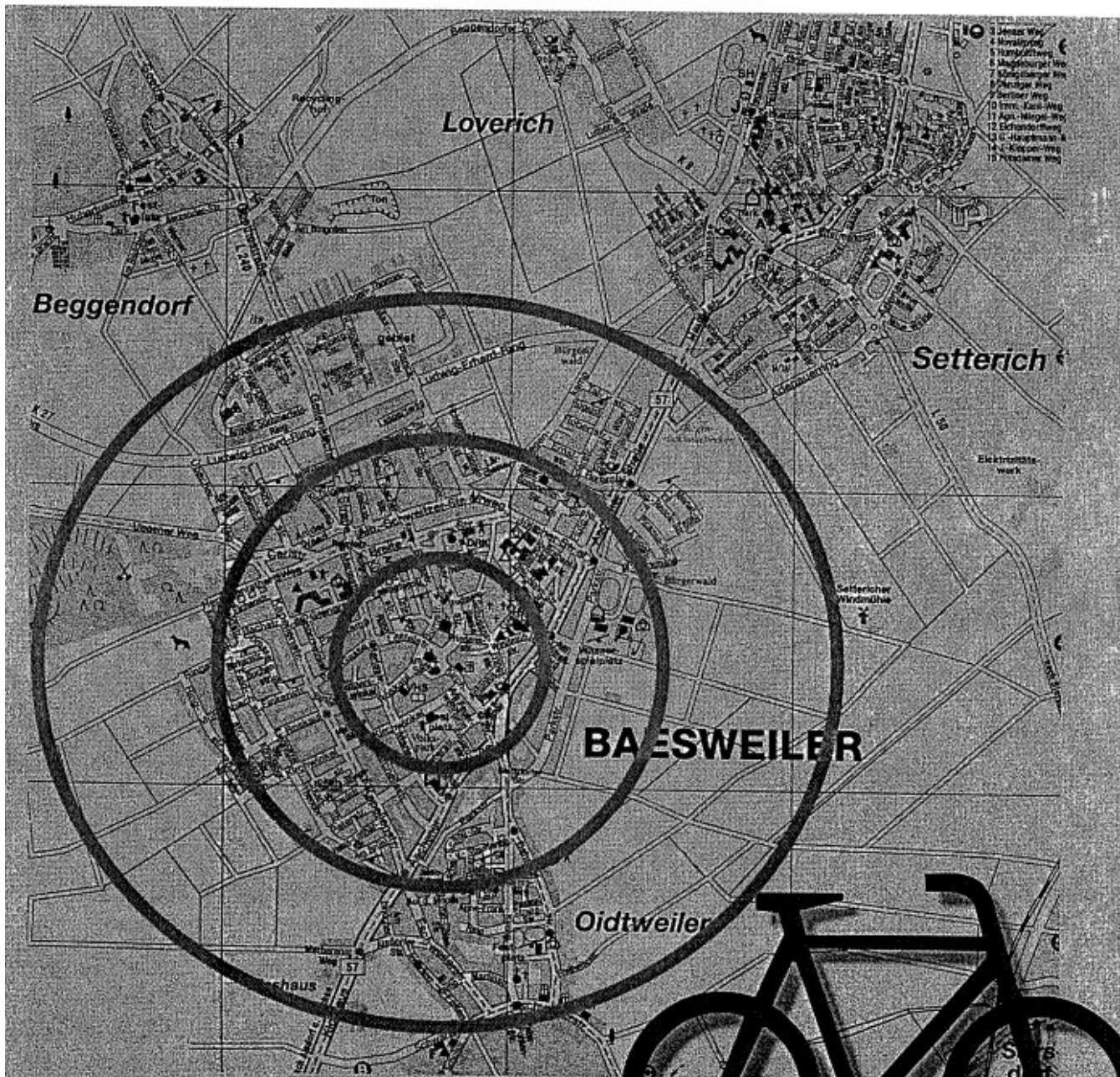


Radverkehrskonzept Stadt Baesweiler



Textband

Radverkehrskonzept Baesweiler

- Schlussbericht -

Auftraggeber: Stadt Baesweiler
Amt 30/301
Mariastraße 2
52499 Baesweiler

Auftragnehmer: Planerbüro Südstadt
Breite Straße 161 - 167
50667 Köln
Tel.: 0221 / 20 89 4-0
Fax: 0221 / 20 89 4-44
e-mail: info@planerbuero-suedstadt.de

Projektleitung: Ulrich Kalle, Dipl.-Geogr.

Bearbeitung: Ulrich Kalle, Dipl.-Geogr.

Mitarbeit: Evelyn Dahlem
Mehmet Sözener, cand.-ing.

Köln, im Juli 2000

Inhaltsverzeichnis

1	EINLEITUNG	1
1.1	Veranlassung und Aufgabenstellung	1
1.2	Ausgangslage	2
2	BESTANDSAUFNAHME	5
2.1	Stadtstruktur	5
2.2	Straßenstruktur	6
2.3	Unfall- und Konfliktanalyse	7
3	NETZPLANUNG	10
3.1	Quellen und Ziele des Radverkehrs	11
3.2	Wunschlinien	11
3.3	Umlegung als Radverkehrsnetzplan	11
4	MAßNAHMENPLANUNG	12
4.1	Grundsätzliches	12
4.2	Hauptachsen	13
4.2.1	Kloshaus/Aachener Straße/Parkstraße/Aachener Straße (Parallelweg)/Hauptstraße/Wolfsgasse/Aldenhovener Straße (B 56)	13
4.2.1.1	Kloshaus (B 57)	13
4.2.1.2	Aachener Straße (B 57).....	14
4.2.1.3	Parkstraße.....	15
4.2.1.4	Aachener Straße (Parallelweg).....	16
4.2.1.5	Hauptstraße (B 57).....	17
4.2.1.6	Wolfsgasse	19
4.2.1.7	Aldenhovener Straße (B 56; zwischen Kreuzstraße und Feldweg nach Loverich).....	20
4.2.2	Aachener Straße/Mariastraße/Carlstraße/Reyplatz/Geilenkirchener Straße/Goethestraße (Südteil)/Langgasse/Goethestraße (Nordteil)	21
4.2.2.1	Aachener Straße (B 57; Kapellenstr. bis Mariastr.).....	21
4.2.2.2	Mariastraße	22
4.2.2.3	Carlstraße (L 225; Mariastraße bis Reyplatz).....	23
4.2.2.4	Reyplatz	24
4.2.2.5	Geilenkirchener Straße (L 240).....	25
4.2.2.6	Goethestraße (Südteil).....	29
4.2.2.7	Langgasse.....	30
4.2.2.8	Goethestraße (Nordteil).....	31
4.2.3	L 225: Übacher Weg/Richt. Ost: Herzogenrather Weg; Reyplatz; Breite Straße/Richt. West: Albert-Schweitzer-Straße; An der Waad; Carlstraße/Jülicher Straße	32
4.2.3.1	Übacher Weg (L 225, Richt. Ost)	32
4.2.3.2	Herzogenrather Weg (L 225, Richt. Ost)	32
4.2.3.3	Carlstraße (L 225), Ostteil.....	33

4.2.3.4	Reyplatz (L 225, Richt. Ost)	34
4.2.3.5	Breite Straße (L 225, Richt. Ost).....	34
4.2.3.6	Albert-Schweitzer-Straße (L 225, Richt. West)	34
4.2.3.7	An der Waad (L 225, Richt. West).....	36
4.2.3.8	Carlstraße (L 225, Richt. West), Westteil	36
4.2.3.9	Jülicher Straße (L 225).....	37
4.2.4	Nördl. Verlängerung An der Burg (Bereich Friedhof Setterich)/Settericher Weg/Mozartstraße/Josefstraße/Willibrordstraße	38
4.2.4.1	Nördl. Verlängerung An der Burg (Bereich Friedhof Setterich).....	38
4.2.4.2	Settericher Weg.....	38
4.2.4.3	Mozartstraße	39
4.2.4.4	Josefstraße.....	39
4.2.4.5	Willibrordstraße	39
4.2.5	Cäcilienstraße/Feldweg (Verlängerung Cäcilienstraße nach Loverich)/Nördlicher Feldweg Loverich-Puffendorf/Parallelweg Ortsumgehung Puffendorf/Lovericher Straße	41
4.2.5.1	Cäcilienstraße.....	41
4.2.5.2	Feldweg (Verlängerung Cäcilienstraße nach Loverich)	41
4.2.5.3	Nördlicher Feldweg Loverich-Puffendorf	41
4.2.5.4	Parallelweg Ortsumgehung Puffendorf	42
4.2.5.5	Lovericher Straße.....	42
4.3	Hauptsammelrouten	42
4.3.1	Eschweilerstraße/Kapellenstraße	42
4.3.2	Martinstraße/Kirchgasse/Bahnhofstraße/Kirchstraße/Löffelstraße/Kückstraße	43
4.3.2.1	Martinstraße/Kirchgasse.....	43
4.3.2.2	Bahnhofstraße	43
4.3.2.3	Kirchstraße/Löffelstraße/Kückstraße	43
4.3.3	Aachener Straße (B 57, von Mariastraße bis Jülicher Straße)	45
4.3.4	Feldweg von Siersdorfer Straße nach Siersdorf	45
4.3.5	Fringsstraße/Schugangasse/nördl. Verlängerung Schugangasse/Siegenkamp/Feldweg nördl. Siegenkamp (nach Loverich)/Karl- Arnold-Straße	46
4.3.5.1	Fringsstraße/Schugangasse/nördl. Verlängerung Schugangasse	46
4.3.5.2	Siegenkamp/Feldweg nördl. Siegenkamp	46
4.3.5.3	Karl-Arnold-Straße	47
4.3.6	Ludwig-Erhard-Ring (K 27)	47
4.3.7	Schmiedstraße (L 50)/Bahnstraße (K 8)/Josefstraße (K 8)	48
4.3.8	Feldweg südl. Lutherstraße/Lutherstraße (Ostteil)	48
4.3.9	Schnitzelgasse	48
4.3.10	Hauptstraße (B 57)/Landstraße (B 57)	48
4.3.10.1	Hauptstraße (B 57 nördlich Wolfsgasse).....	48
4.3.10.2	Landstraße (B 57).....	49
4.3.11	Aldenhovener Straße (östl. Kreuzstraße)/ B 56	49
4.3.11.1	Aldenhovener Straße (östl. Kreuzstraße)	49
4.3.11.2	B 56.....	50
4.3.12	Aldenhovener Straße (westl. Feldweg nach Loverich)/B 56	50
4.3.13	Kreuzstraße/Marktplatz/Schönstattstraße	50
4.3.14	Feldweg Beggendorf-Flöverich	51
4.3.15	Goethestraße (Ortsmitte Beggendorf)	51
4.3.16	Cäcilienstraße/Lindenstraße/Hubertusstraße	51
4.4	Einbahnstraßenprogramm	52
4.4.1	Liegnitzer Straße	55
4.4.2	Königsberger Straße	55
4.4.3	Saarstraße	56
4.4.4	Junkerfuhr	57

4.4.5 Drosselstraße	58
4.4.6 Martinstraße	59
4.4.7 Vietenfuhr	60
4.4.8 Hügelstraße	61
4.4.9 Robertstraße	62
4.4.10 Neue Heimat	62
4.4.11 Am Beeckfließ	63
4.4.12 Im Sack	64

5 BEGLEITKOMPONENTEN 66

5.1 Abstellanlagenkonzept Kernstadt (Haupteinkaufsbereich)	66
5.1.1 Problematik	66
5.1.2 Anforderungen an Fahrradabstellanlagen	66
5.1.3 Empfehlungen zur Typenauswahl von Fahrradabstellanlagen	68
5.1.4 Maßnahmenplanung Abstellanlagen	69
5.2 Radverkehrswegweisung	71
5.2.1 Grundsätzliches	71
5.2.2 Integrierte Alltags- und Freizeitwegweisung	72
5.2.3 Vorhandene Fahrradwegweisung in Baesweiler	72
5.2.4 Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr und Integration der vorhandenen Wegweisung	73
5.3 Radverkehr als System	76
5.3.1 Entwicklung der Radverkehrsplanung: Von der Infrastruktur zum System	76
5.3.1.1 Radwegenetz	76
5.3.1.2 Radverkehrsnetz	76
5.3.1.3 Fahrrad als System	77
5.3.2 System Autoverkehr	77
5.3.3 Systematischer Ansatz Fahrradverkehr	78
5.3.4 Handlungsansätze für Baesweiler	79
5.3.5 Kommunikationsstrategie und Maßnahmenvorschläge zur Öffentlichkeitsarbeit	81
5.3.5.1 Funktionen und Ziele von Öffentlichkeitsarbeit	81
5.3.5.2 Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Radverkehr	82
5.3.5.3 Konzept für die zukünftige Öffentlichkeitsarbeit in Baesweiler	83
5.3.5.4 Aktions- und Startprogramm in Baesweiler	87

6 UMSETZUNG 89

6.1 Prioritäten und Dringlichkeiten bei der Umsetzung	89
6.2 Kostenschätzung	92

Abbildungsverzeichnis:

Autoverkehr als perfektes System

Infrastruktur des Fahrradverkehrs

Radverkehr als System

Planverzeichnis (Anlagenband):

Plan-Nr.	Planbezeichnung	Bemerkungen
9917-01	Stadtstruktur (Quellen und Ziele)	Übersichtsplan
9917-02	Wunschliniennetz	Übersichtsplan
9917-03	Radverkehrsnetz	Übersichtsplan
9917-04	Handlungsbedarf/Maßnahmenübersicht	Übersichtsplan
9917-05	Goethestr./Bongardstr.	
9917-06	Goethestr./Langgasse	
9917-07	Hauptstr./Wolfsgasse	
9917-08	Kapellenstr./Aachener Str.	
9917-09	Carlstr./Mariastr.	
9917-10	Geilenkirchener Str./A.-Sommerfeld-Ring	
9917-11	Herzogenrather Weg	
9917-12	Carlstr./Kapellenstr.	
9917-13	Reyplatz	
9917-14	Geilenkirchener Str./Ludwig-Erhard-Ring	
9917-15	Aachener Str./Ludwig-Erhard-Ring	
9917-16		[Plannummer unbesetzt]
9917-17		[Plannummer unbesetzt]
9917-18		[Plannummer unbesetzt]
9917-19	Hauptstraße (Nordost)	Abstellkonzept
9917-20	Hauptstraße (Südwest)	Abstellkonzept
9917-21	Kückstr./Reyplatz	Abstellkonzept
9917-22	Kückstr. (Nord)	Abstellkonzept
9917-23	Kückstr. (Süd)	Abstellkonzept
9917-24	Löffelstr./Kückstr.	Abstellkonzept
9917-25	Löffelstr.	Abstellkonzept
9917-26	Burgstr./Löffelstr.	Abstellkonzept
9917-27	Kirchstr./Im Sack	Abstellkonzept
9917-28	Kirchstr./Maarstr.	Abstellkonzept
9917-29	Maarstr.	Abstellkonzept
9917-30	Kirchstr. (Mitte)	Abstellkonzept
9917-31	Im Kirchwinkel	Abstellkonzept
9917-32	Kirchstr./Antoniusstr.	Abstellkonzept
9917-33	Kirchstr./In der Schaf	Abstellkonzept
9917-34	In der Schaf	Abstellkonzept

I EINLEITUNG

1.1 Veranlassung und Aufgabenstellung

Die Stadt Baesweiler beabsichtigt für die Gesamtstadt ein Radverkehrskonzept zu erstellen und schrittweise umzusetzen. Während Tempo 30 und Verkehrsberuhigte Bereiche in Baesweiler mittlerweile flächendeckend realisiert sind, gibt es im Bereich Radverkehr noch etliche Defizite, die es auszugleichen gilt.

Aufgabe des hier vorliegenden Radverkehrskonzeptes ist es, die Möglichkeiten einer gezielten Radverkehrsförderung aufzuzeigen und den Entscheidungsträgern konkrete Maßnahmenvorschläge für eine gesamtstädtische Radverkehrsförderung zu unterbreiten. Im Einzelnen soll das Konzept

- eine Radverkehrsnetzplanung inklusive überörtlicher Anschlüsse liefern,
- vorhandene Radverkehrsanlagen in die Netzplanung integrieren und sinnvoll optimieren,
- die flächenhafte Durchlässigkeit für den Fahrradverkehr herstellen (Einbahnstraßenöffnung),
- Probleme im Verlauf der geplanten Radrouten aufzeigen und Realisierungsmöglichkeiten vorschlagen,
- weitergehende Infrastrukturmaßnahmen (Wegweisung, Abstellanlagenkonzept) und Einsatzempfehlungen hierfür aufzeigen,
- die zur Umsetzung nötigen Maßnahmen bis zu skizzenhaften Vorplanungen konkretisieren,
- Möglichkeiten von "Radverkehr als System" (Ideen für die Öffentlichkeitsarbeit und Servicekomponenten) darstellen,
- die bei Realisierung entstehenden Kosten abschätzen und ein nach Dringlichkeiten abgestuftes Maßnahmenprogramm erstellen.

Inhalte des
Radverkehrskon-
zeptes

Diese Auflistung verdeutlicht, dass es sich hier keineswegs um ein konventionelles Radwegeprogramm handelt, sondern vielmehr um ein differenziertes Maßnahmenprogramm zur umfassenden Förderung des Fahrradverkehrs, dessen konkreter Anspruch wie folgt lautet:

»Eine vorbildhafte fahrradfreundliche Verkehrsinfrastruktur mit einem sicheren, komfortablen sowie geschlossenen We-

genetz für alle Verkehrszwecke des Fahrradverkehrs zu planen, die Erkennbarkeit durchgängiger Verbindungen und die Orientierung im Verkehrsraum zu gewährleisten und ebenso Einrichtung zur attraktiven Vorhaltung von Abstellanlagen, Bike-and-ride sowie eine eigene Wegweisung vorzusehen und Vorschläge für andere wichtige Systemkomponenten zu unterbreiten. Auf der Basis einer fahrradfreundlichen Grundausstattung soll sich Baesweiler mehr und mehr zu einer fahrradfreundlichen Stadt entwickeln, die geprägt ist durch ein betont "Fahrradfreundliches Klima" in der Bürgerschaft und in der Kommunalpolitik und in der sich das Fahrrad im Verkehrsgeschehen durch einen eigenen, gleichberechtigten Status sowie einen entsprechend hohen Nutzungsgrad auszeichnet. Mit dem Radverkehrskonzept verbindet sich auch der Anspruch, bei der möglichen Umgestaltung von Verkehrsräumen die Ansprüche *aller* Straßenraumnutzer (Fußgänger, Radfahrer, Kfz-Verkehr und ÖPNV) zu berücksichtigen und diese in ein ganzheitliches, städtebaulich sinnvolles Konzept zu integrieren.«

Ziel: Fahrradfreundliches Klima in Baesweiler

1.2 Ausgangslage

Die leicht wellige, offene und von entsprechend frischen Winden durchwehte Landschaft der westlichen Jülicher Börde mag auf den ersten Blick nicht als ideale Radfahrgegend erscheinen. Dies wird jedoch durch die hohe Besiedlungsdichte von bald 1000 EW/qkm und die kurzen Entfernungen innerhalb des Stadtgebietes mehr als ausgeglichen. Mit Ausnahme der kleinen Dörfer Puffendorf und Floverich in 4 km Entfernung liegen alle Stadtteile innerhalb eines 3 km-Radius um die Kernstadt, also in idealer Radfahrentfernung.

Fahrradfreundliche Siedlungsstruktur

Die flächendeckende Einführung von Tempo 30 und zahlreiche Verkehrsberuhigte Bereiche ermöglichen in allen Wohngebieten eine sicheres, komfortables und entspanntes Radfahren. Besonders bemerkenswert ist die Tatsache, dass auch zahlreiche Ortsdurchfahrten ganz oder teilweise in die Tempo 30-Regelung einbezogen worden sind. Häufig gilt sogar hier die geschwindigkeitsdämpfende Rechts-vor-links-Regelung. Durch diese Maßnahmen werden diese Ortsdurchfahrten für den Radverkehr geeignet gemacht, was angesichts des hier zumeist fehlenden Platzes für Radverkehrsanlagen die bestmögliche Lösung darstellt. Mit der flächendeckenden Realisierung von Tempo 30 ist also bereits ein zentraler Grundbaustein einer "Fahrradfreundlichen Stadt" vorhanden.

Tempo 30 flächendeckend

Problematisch stellen sich allerdings häufig die Situationen im Ortseingangs- und -ausgangsbereich dar. Viele der ortsteilverbindenden Straßen haben einseitige Zweirichtungsgeh-/Radwege. Im Bereich der Ortseingänge enden diese zumeist ungesichert oder mit weniger komfortablen Übergängen. Maßnahmen an diesen Stellen können die Durchgängigkeit des Radverkehrsnetzes erheblich verbessern.

Probleme an
Radwegenden und
Kreuzungen

Defizite sind weiterhin im Bereich einiger Knotenpunkte mit Radwegen festzustellen. Stark abgesetzte Radwegeführungen sind nicht nur unkomfortabel sondern auch hinsichtlich der Sicherheit problematisch. Nicht zuletzt im Hinblick auf die Anforderungen der novellierten StVO besteht hier Handlungsbedarf.

Ein dichtes Netz asphaltierter Feldwege ermöglicht es in etlichen Fällen, hochbelastete Außerortsstraßen zu umfahren. Auch jene Feldwege, die wegen ihrer Lage nicht als ortsteilverbindende Strecken genutzt werden können, haben noch eine wichtige Funktion für den Radverkehr. Diese sind für nicht zielorientierte Freizeitradtouren ("der Weg ist das Ziel") außerordentlich attraktiv. Voraussetzung für beide Nutzungen ist allerdings die Auffindbarkeit dieser Wege. Diese kann nur über eine spezielle Radverkehrswegweisung hergestellt werden. Eine solche Radwegweisung darf sich aber nicht auf den mengenmäßig weniger bedeutenden Freizeitverkehr beschränken, sondern muss auch alle relevanten Alltagsziele im Stadtgebiet ausweisen und Verbindungen zu den Nachbarkommunen herstellen.

-Autofreie Wege
brauchen
Wegweisung

Verteilt über das gesamte Stadtgebiet – mit Schwerpunkt in Baesweiler selbst – gibt es etliche Einbahnstraßen. Aufgrund der Umwegempfindlichkeit des Radverkehrs stellen diese Einbahnstraßen ein wesentliches Hindernis dar. Die meisten dieser Straßen liegen in Wohngebieten, so dass eine Öffnung für gegenläufigen Radverkehr ohne Probleme möglich ist. Die novellierte StVO bietet recht weitreichende Möglichkeiten zur Öffnung von Einbahnstraßen für Radler und durch die flächendeckende Umsetzung von Tempo 30 ist auch die wichtigste gesetzliche Vorgabe bereits erfüllt.

Einbahnstraßen
öffnen!

Ein Defizit des zentralen Einkaufsbereiches in der Kernstadt von Baesweiler ist das Fehlen nutzergerechter Fahrradabstellanlagen. Von daher soll für diesen Bereich ein Fahrradabstellanlagenkonzept erarbeitet werden, um die Nutzung des Fahrrades im Einkaufsverkehr zu forcieren.

Fahrradparken
fördern

Als positiv anzusehen sind die zahlreichen Bike and Ride-Anlagen an wichtigen Bushaltestellen. Allerdings erscheint es zweckmäßig, diese mit anderen, diebstahlschützenden Ständern auszustatten. Das Radverkehrskonzept unterbreitet entsprechende Vorschläge.

Schwierig stellt sich die Situation auf einigen hochbelasteten innerörtlichen Hauptverkehrsstraßen ohne Radverkehrsanlagen dar. Zwar kann die Beschilderung von Ausweichrouten Entlastung bringen, doch löst dies nicht die Probleme des starken Quell- und Zielverkehrs auf diesen mit zahlreichen Funktionen belegten Straßen. Hier gilt es im Benehmen mit den Baulastträgern dieser meist klassifizierten Straßen innovative Lösungen zu finden, wengleich die gesetzlichen Vorgaben für Markierungslösungen den Planungsspielraum in diesen Fällen deutlich einengen.

Probleme an
Hauptverkehrs-
straßen

Insgesamt verfügt Baesweiler über recht gute Voraussetzungen für eine erfolgreiche Radverkehrsförderung mit überwiegend vergleichsweise einfachen, kostengünstigen Maßnahmen. Bei konsequenter Umsetzung des hier vorgestellten Maßnahmenbündels darf mit einer kräftigen Steigerung des Radverkehrsanteils am Gesamtverkehr gerechnet werden. Gleichzeitig wird sich die Sicherheit für den Radverkehr weiter verbessern.

2 BESTANDSAUFNAHME

2.1 Stadtstruktur

Baesweiler ist eine kompakte Stadt. Bei einer Fläche von etwa 28 qkm beträgt die Nord-Süd-Ausdehnung 7,1 km; die Ost-West-Ausdehnung beträgt 6,3 km. Bei rund 26.000 Einwohnern ergibt sich eine Besiedlungsdichte von bald 1.000 Einwohnern/qkm. Diese Besiedlungsdichte ist etwa doppelt so hoch wie der Durchschnitt von NRW und beträgt ein mehrfaches des Bundesdurchschnitts. Baesweiler ist also eine Stadt der kurzen Wege womit eine Grundvoraussetzung für eine starke Fahrradnutzung gegeben ist. Dies wird auch deutlich an den Entfernungen der einzelnen Ortsteile zur Innenstadt. Lediglich Puffendorf und Floverich, wo nur der kleinste Teil der Bevölkerung wohnt, sind rund 4 km von der Innenstadt entfernt. Der Rest der Bevölkerung wohnt innerhalb einer 3-km-Radius um die Innenstadt, also in idealer Radfahrentfernung.

Stadt der kurzen Wege

Die Topographie ist recht fahrradfreundlich. Zwar ist die Jülicher Börde im Bereich von Baesweiler leicht wellig, doch gibt es insgesamt keine Steigungen, die ein ernsthaftes Hindernis für den Radverkehr darstellen könnten. Lediglich die Abraumhalde im westlichen Stadtgebiet stellt ein theoretisch unüberwindliches Hindernis dar, das aber aufgrund seiner peripheren Lage keinerlei praktische Bedeutung hat. Andere naturräumliche Hindernisse wie z. B. größere Gewässer gibt es in Baesweiler nicht. Lediglich der im Mittel überdurchschnittlich kräftige Wind ist bei Fahrten zwischen den einzelnen Ortsteilen bisweilen etwas lästig.

Keine topographischen Hindernisse

Verkehrswege stellen häufig ein Hindernis für den Radverkehr dar. Dies bezieht sich in erster Linie auf Autobahnen (und autobahnähnlich ausgebaute Straßen) und Eisenbahnlinien. Beide lassen sich nur an definierten Zwangspunkten (Brücken und Unterführungen) queren. Da weder eine Eisenbahnlinie noch eine Autobahn das Gebiet der Stadt Baesweiler schneidet, gibt es derzeit keinerlei derartige Hindernisse. Einschränkend ist allerdings hinzuzufügen, dass die geplante Ortsumgehung Puffendorf aufgrund ihrer Troglage zukünftig ein entsprechendes Hindernis bilden wird. Die negativen Auswirkungen auf den Radverkehr dürften allerdings eher klein bleiben, da in Puffendorf nur ein recht kleiner Teil der Gesamtbevölkerung wohnt. Da auch nördlich von Puffendorf keine bedeutenden überörtlichen Ziele des Radverkehrs lie-

gen, dürften die positiven Wirkungen der Entlastung der Ortsdurchfahrt die o. a. Einschränkungen auch aus Radverkehrssicht bei weitem übersteigen.

Hinsichtlich der kernstädtischen Funktionen ist Baesweiler beinahe monozentrisch ausgelegt. Die Mehrzahl dieser Funktionen ist im Bereich des Straßenzuges Kückstraße/Löffelstraße/Kirchstraße angesiedelt. Dies bezieht sich natürlich insbesondere auf die Versorgungsfunktion. Praktisch der gesamte Einzelhandel des langfristigen Bedarfs und der größere Teil des Einzelhandels des mittelfristigen Bedarfs (ausgenommen großflächiger Einzelhandel) ist hier angesiedelt. Ein kleines Nebenzentrum hat sich noch in Setterich, dem zweitgrößten Stadtteil entlang der Hauptstraße angesiedelt. Letzteres dient allerdings primär der Versorgung der dortigen Bevölkerung überwiegend mit Artikeln des kurzfristigen Bedarfs. Im übrigen besteht bezüglich der Versorgung eine Ausrichtung auf die Innenstadt, nicht zuletzt auch aufgrund der Tatsache, dass die kleineren Ortsteile praktisch über fast keine Geschäfte verfügen.

Mit Ausnahme einer Haupt- und einer Realschule in Setterich sind alle weiterführenden Schulen im Bereich Grabenstraße/Otto-Hahn-Straße am östlichen Innenstadtrand konzentriert. Die Grundschulen bleiben hier unberücksichtigt, da diese wohnortnah angesiedelt sind und ganz überwiegend zu Fuß erreicht werden. Für die Radverkehrsplanung sind sie somit ohne nennenswerte Bedeutung.

Die jüngeren Gewerbebetriebe sind im Gewerbegebiet nördlich der Innenstadt konzentriert, wo eine gute Anbindung an das überörtliche Straßennetz besteht. Diese kompakte Anordnung ermöglicht auch eine sinnvolle Erschließung für den Radverkehr.

Insgesamt ist die Stadtstruktur von Baesweiler als sehr radverkehrsgünstig anzusehen. Bei einer intensiven und angebotsorientierten Radverkehrsförderung (Infrastruktur sowie "weiche" Maßnahmen wie Serviceangebote und insbesondere Öffentlichkeitsarbeit) kann mittelfristig eine deutliche Steigerung des Radverkehrsanteils erreicht werden.

2.2 Straßenstruktur

Die Stadt Baesweiler verfügt über ein gut ausgebautes, hierarchisch abgestuftes Straßennetz mit dem eine gute Erschließung aller Stadtteile gewährleistet ist. Zwar gibt es

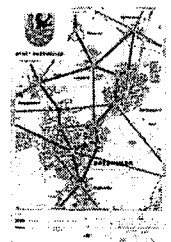
keine Bundesautobahn im Stadtgebiet; über L 240 und B 56 besteht aber Anbindung an die A 4 und die A 44. B 56, B 57, L 50, L 225, L 240, K 8 und K 27 binden Baesweiler in das überörtliche Straßennetz ein.

Probleme bei den überörtlichen Straßen gibt es vor allen Dingen im Bereich der Ortsdurchfahrten. Hier sind insbesondere die Bundesstraßen 56 und 57 zu nennen. Durch die geplante Ortsumgehung Puffendorf dürften die Probleme im Bereich der B 56 allerdings in absehbarer Zeit entfallen. Für den Radverkehr ergeben sich insbesondere Schwierigkeiten aus der Tatsache, dass die Ortsdurchfahrten der Hauptverkehrsstraßen zum größeren Teil recht enge Straßenräume aufweisen, so dass die Handlungsspielräume hier ziemlich begrenzt sind. Für den durchgehenden Radverkehr, dessen Ziel nicht im Bereich der Ortsdurchfahrt liegt, stehen aber überwiegend geeignete und teilweise recht attraktive Parallelrouten zur Verfügung.

Probleme im Bereich der Ortsdurchfahrten

Das übrige Straßennetz ist durch die flächendeckende Umsetzung von Tempo 30 überwiegend recht "fahrradtauglich" (vgl. auch Kap. Ausgangslage), so dass Maßnahmen im wesentlichen im Übergangsbereich zu den Hauptverkehrsstraßen nötig sind. Die Freizeitroute "Rund um Baesweiler" verläuft mit Ausnahme einiger weniger kurzer Verbindungsstücke auf sehr ruhigen, überwiegend autofreien Strecken und ist von daher auch als "familientauglich" anzusehen. Teilabschnitte dieser Rundroute sind auch Bestandteil des hier geplanten Alltagsradverkehrsnetzes.

Die Ergebnisse der Untersuchung der einzelnen Straßen findet sich bei der Beschreibung der einzelnen Routen, weswegen hier nicht im einzelnen darauf eingegangen werden soll. Eine generalisierte Übersicht ist in Plan-Nr. 9917-04 zu finden.



2.3 Unfall- und Konfliktanalyse

Für die Analyse der Radfahrerunfälle in Baesweiler wurde auf Daten der Kreispolizeibehörde Aachen zurückgegriffen. Aufgrund organisatorischer und technischer Umstrukturierungen bei der Unfallstatistik der Kreispolizeibehörde standen nur die Daten für den Zeitraum 1.1.98 bis 30.6.99, also für anderthalb Jahre zur Verfügung. Um dennoch zu aussagekräftigen Ergebnissen zu gelangen, wurden die Radfahrerunfälle dieses Zeitraums entsprechend detaillierter ausgewertet.

Insgesamt wurden im Untersuchungszeitraum in Baesweiler 28 Unfälle mit Radfahrerbeteiligung aktenkundig (19 in 1998, 9 in der ersten Hälfte von 1999, also zeitlich gleichmäßig verteilt). Die Betonung liegt hierbei auf dem Begriff "aktenkundig", da die Dunkelziffer bei Radfahrernfällen erfahrungsgemäß sehr hoch liegt. Vor allen Dingen Unfälle ohne Verletzte bzw. mit geringeren Verletzungsfolgen (insbes. Alleinunfälle) bleiben zumeist unregistriert.

12 verunglückte Radfahrer (43 %) waren unter 18 Jahre; 2 Radler (7 %) waren über 60 Jahre. Der hohe Anteil der minderjährigen Radler ist relativ typisch. Der Anteil der Senioren ist als erfreulich niedrig anzusehen, um so mehr, als Senioren bei Unfällen erfahrungsgemäß besonders schwere Verletzungsfolgen davontragen. Insgesamt wurden bei diesen Unfällen 8 Menschen schwer- und 20 Personen leichtverletzt; tödliche Unfallfolgen waren im Untersuchungszeitraum nicht zu beklagen.

Kinder und Jugendliche verunglücken besonders häufig
--

Lediglich 2 Unfälle waren der Kategorie "Schulwegunfall" zuzuordnen. Der zeitliche Schwerpunkt liegt mit 11 Unfällen (39 %) zwischen 15 h und 18 h. Dies entspricht dem allgemeinen Trend; Schulwegunfälle sind aufgrund zahlreicher Maßnahmen zur Schulwegsicherung auf dem Rückmarsch, während - gerade auch bei Kindern und Jugendlichen - viele Unfälle in der Freizeit geschehen.

Im nächsten Arbeitsschritt wurden die Unfallkurzbeschreibungen analysiert. Hierbei wurden alle Unfälle, bei denen zu vermuten ist, dass Mängel der Verkehrsinfrastruktur eine Rolle gespielt haben könnten herausgezogen und der Unfallort einer Besichtigung unterzogen.

Bei folgenden Stellen wurde Handlungsbedarf erkannt:

Knotenpunkt Ludwig-Erhard-Ring/Geilenkirchener Straße

Die Radwegführungen im Knotenpunkt sind deutlich abgesetzt. Aufgrund des an dieser Stelle für Kraftfahrer teilweise unerwarteten Auftauchens von Radfahrern und der verschlechterten Sichtbeziehungen kann diese Führung als mitursächlich für den Unfall angenommen werden. Eine geradlinige Radverkehrsführung ist anzustreben.

Ludwig-Erhard-Ring/B 57/Adenauerring

Für ortsunkundige Radler, die aus Norden kommend entlang der B 57 Richtung Innenstadt fahren, ist nicht erkennbar, dass die weitere Radwegführung auf der anderen Fahrbahnseite erfolgt. Es darf angenommen werden, dass der Radler, der beim ungesicherten (weil nicht vorgesehenen) Queren des Ludwig-Erhard-Ring verunglückte, die vorgesehene Führung nicht erkennen konnte. Eine Verdeutlichung der vorgesehenen Radverkehrsführung in Richtung Innenstadt ist erforderlich. Da die Radverkehrsführung in diesem Knotenpunkt insgesamt als ungünstig anzusehen ist, sollte eine entsprechende Überarbeitung des Knotenpunktes erfolgen. Weiterhin sollte auch das fehlende Teilstück des Radweges auf der Westseite der B 57 Richtung Baesweiler erstellt werden, wodurch eine deutlich einfacher nachvollziehbare Verkehrsführung geschaffen würde.

Querungsstelle Ludwig-Erhard-Ring im Zuge von Siegenkamp

Die Querungsstelle über den stark und sehr schnell befahrenen Ludwig-Erhard-Ring ist aus Richtung Süden nur sehr schlecht zu erreichen (faktisch keine Akzeptanz); aus Richtung Norden ist die markierte Querungshilfe praktisch gar nicht zu erreichen. Der verunglückte Radler kam aus Richtung Norden, so dass die unzureichende Ausgestaltung der Querungsstelle als wesentliche Unfallmitursache angenommen werden darf. Aufgrund des recht hohen Radverkehrsaufkommens im Zuge von Siegenkamp und des starken und schnellen Kraftfahrzeugverkehrs im Zuge des Ludwig-Erhard-Ring besteht hier eine erhebliche Gefahr sehr schwerer Unfälle. Es erscheint daher dringend geboten, an dieser Stelle eine gut gestaltete, attraktive (Akzeptanz!) Querungshilfe einzurichten

Querungsstelle
dringend
verbessern

3 NETZPLANUNG

Bei der Radverkehrsnetzplanung ist grundsätzlich zwischen zwei Typen von Radverkehrsnetzen zu differenzieren:

- homogene Netze und
- hierarchische Netze.

Bei homogenen Netzstrukturen, die früher recht häufig zum Einsatz kamen, wird versucht, ein möglichst flächendeckendes Radverkehrsnetz (früher oft gleichgesetzt mit Radwegenetz) zu schaffen. Ein solches Netz ist in sich nicht weiter nach Bedeutung der einzelnen Routen differenziert. In der Regel ist es – allein schon aus Kostengründen – nicht möglich, alle Netzabschnitte mit hohem Standard auszubauen. In der Praxis ergeben sich somit eher unbefriedigende Radverkehrsnetze.

Hierarchisch aufgebaute Radverkehrsnetze entsprechen im Prinzip den in ihrer Klassifikation ebenfalls hierarchisierten Straßennetzen des Kraftfahrzeugverkehrs. Allerdings kommt ein Radverkehrsnetz mit weniger unterschiedlichen Kategorien aus als ein Autoverkehrsnetz. Den höchsten Ausbaustandard erhalten Hauptachsen; die darunterliegenden Netzbestandteile erhalten einen einfacheren Standard. Das Funktionsprinzip besteht nun – im Idealfall – darin, dass über kurze Strecken auf untergeordneten Netzbestandteilen die Haupttrouten erreicht werden, auf denen dann bei gutem Ausbaustand der größte Teil der Strecke zurückgelegt wird. Das letzte Teilstück wird dann wieder auf untergeordneten Netzelementen zurückgelegt, sofern das Ziel nicht ohnehin an eine Hauptachse angebunden ist. Dabei sollte allerdings klar sein, dass diese "reine Lehre" natürlich nicht immer konsequent angewandt werden kann, nicht zuletzt auch aufgrund der sehr individuellen Gewohnheiten von Radlern.

Aufgrund der klaren Vorteile und entsprechend dem Stand der Technik ist für Baesweiler ein hierarchisiertes Netz vorgesehen. Da Baesweiler recht überschaubar ist, genügt dabei eine zweistufige Differenzierung in Hauptachsen und Haupt-sammelrouten.

Zweistufige
Netzhierarchie

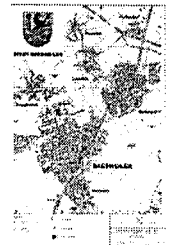
3.1 Quellen und Ziele des Radverkehrs

Basis einer jeden Radverkehrsnetzplanung ist die Analyse von Quellen und Zielen des Radverkehrs. Letztlich geht es darum, die Quellen des Radverkehrs (Wohngebiete) mit den Zielen des Radverkehrs zu verbinden.

Im Rahmen dieser Planung werden neben den Wohngebieten als Quellen folgende Ziele berücksichtigt:

- Kerngebiete (Innenstadt und mittlere Hauptstraße in Setterich);
- Gewerbegebiet;
- weiterführende Schulen;
- bedeutende Freizeiteinrichtungen (Komplex Schwimmbad/Wasserspielplatz);
- benachbarte Ortschaften.

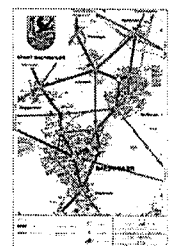
Die Quellen und Ziele des Radverkehrs sind in Plan 9917-01 schematisch dargestellt.



3.2 Wunschlinien

Prinzipiell ist jeder Radler daran interessiert, sein Ziel auf möglichst direktem Wege zu erreichen. Da dieser direkte Weg eine Gerade ist, wurde in einem ersten Arbeitsschritt ein Wunschlinienplan erstellt, bei dem die Quellen und Ziele des Radverkehrs miteinander verbunden wurden. Zum Erhalt der Übersichtlichkeit wurden allerdings nebeneinanderliegende Linien sinnvoll gebündelt.

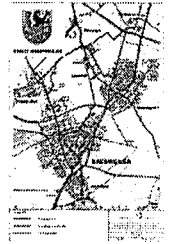
Unter Berücksichtigung der Bedeutung der einzelnen Quellen und Ziele und der anzunehmenden Radverkehrsmengen wurde bereits in diesem Arbeitsschritt eine Differenzierung in Hauptachsen und Hauptsammelrouten vorgenommen (Plan-Nr. 9917-02).



3.3 Umlegung als Radverkehrsnetzplan

Wie bereits bei der Stadtstrukturanalyse dargelegt, gibt es in Baesweiler keine relevanten physischen Barrieren für den Radverkehr. Daher kann hier der Zwischenschritt, bei dem die Wunschlinien über die Zwangspunkte "gebogen" werden entfallen. Somit kann direkt die Umlegung auf das vorhandene Straßen- und Wegenetz erfolgen.

Bei dieser Umlegung werden die Wunschlinien zunächst auf die nächstgelegenen Straßen und Wege gelegt. Es wird dann geprüft, ob die so gewählten Straßen und Wege zur Führung des Radverkehrs geeignet sind bzw. mit vertretbarem Aufwand die Verträglichkeit hergestellt werden kann. Ist dieses nicht der Fall, so wird nach geeigneten Parallelführungen gesucht. Letztlich ist die Umlegung die Schaffung des günstigsten Kompromisses zwischen der direkten Führung des Radverkehrs aus dem Wunschlinienplan und der sichersten und komfortabelsten Führung im Verkehrsnetz. Das Ergebnis der Umlegung ist in Plan 9917-03 dargestellt.



Bei der Differenzierung der Routen im Umlegungsverfahren wurde bei parallellaufenden Routen die jeweilige Funktion herangezogen. So wird in Beggendorf die Hauptachse (Verbindungsfunktion) über die störungsarme Langgasse geführt; die Hauptsammelroute kann ihre mehr erschließende Funktion besser auf der Goethestraße erfüllen. Bei der Verbindung zwischen Setterich und Puffendorf wurde die Führung über die Wolfsgasse ergänzt um eine Führung im Zuge der B 57, da die soziale Sicherheit beim nördlich der Wolfsgasse gelegenen Feldweg bei Dunkelheit nicht gewährleistet ist.

Bei der Verbindung zwischen Übacher Weg und Jülicher Straße wurden beide Äste der L 240 als Hauptachsen ausgewiesen, da diese gegenläufigen Einbahnstraßen voraussichtlich nicht kurzfristig komplett für gegenläufigen Radverkehr zu öffnen sind. Es handelt sich also gleichsam um Richtungsfahrbahnen ein und derselben Route. Im Bereich von Puffendorf wurde bereits die geplante Ortsumgehung berücksichtigt, da durch diese teilweise Feldwege durchtrennt werden.

4 MAßNAHMENPLANUNG

4.1 Grundsätzliches

Im Kapitel Maßnahmenplanung werden die Maßnahmenempfehlungen für das Radverkehrsnetz sowie das Einbahnstraßenprogramm erläutert. Soweit sinnvoll werden ausgewählte Maßnahmen in Plänen dargestellt. Probleme gibt es hier allerdings bei den Plangrundlagen. Für zahlreiche Straßen, auch des klassifizierten Netzes, existieren keinerlei Plangrundlagen; teilweise konnte nur auf veraltete Pläne oder unmaßstäbliche Skizzen zurückgegriffen werden. Dementsprechend handelt es sich bei den Plandarstellungen um

Prinzipiskizzen unterschiedlichen Detaillierungsgrades. Wo keine Plangrundlagen existieren bzw. Plandarstellungen im Rahmen des hier vorliegenden Konzeptes nicht zu leisten sind, erfolgt eine genaue Maßnahmenbeschreibung, ggf. mit Querschnittsangaben.

Plangrundlagen
teilweise nicht
vorhanden

4.2 Hauptachsen

In den nachfolgenden Abschnitten werden die einzelnen geplanten Hauptachsen für den Radverkehr beschrieben. Die Reihenfolge stellt dabei keine Gewichtung dar.

4.2.1 Kloshaus/Aachener Straße/Parkstraße/Aachener Straße (Parallelweg)/Hauptstraße/Wolfsgasse/Aldenhovener Straße (B 56)

4.2.1.1 Kloshaus (B 57)

Die Route beginnt in Höhe der Stadtgrenze Alsdorf an der Kreuzung mit der L 240n mit einem einseitigen gemeinsamen Fuß- und Radweg (Zweirichtungsbetrieb) auf der Ostseite der Fahrbahn. Der hinter einem Grünstreifen gelegene Weg hat eine Breite von ca. 2,50 m; die Asphaltoberfläche ist in gutem Zustand, so dass keine Maßnahmen erforderlich sind.

Die Führung über die signalisierte (zweibegriffiger Signalgeber für Kfz-Verkehr) Rechtsabbiegefahrbahn auf die L 240n ist weit abgesetzt und fahrdynamisch ungünstig. Die Grünanforderung für den Radverkehr erfolgt über Taster, so dass grundsätzlich angehalten werden muss. Es wird empfohlen, die Führung über die Rechtsabbiegefahrbahn zu begradigen. Weiterhin sollte die Grünanforderung für den Radverkehr über richtungsabhängige Induktionsschleifen erfolgen. Da es praktisch keine Abbiegebeziehung des Radverkehrs mit der L 240n gibt, können die Schleifen bereits im weiteren Vorfeld der Einmündung installiert werden, so dass der Radverkehr frühzeitig seine Freigabe anfordert.

Im weiteren Verlauf verschmälert sich der Radweg etwa nördlich von Lemco Keramik auf ca. 2,00 m bis 2,15 m. Da beidseitig genügend Lichtraum vorhanden ist, reicht diese Breite noch.

Bei der Einmündung der Alsdorfer Straße besteht noch eine Kante (Südseite), die abzusenken ist.

Maßnahmen

Begradigung der Führung über die Rechtsabbiegefahrbahn zur L 240n; Installation von Induktionsschleifen am Knotenpunkt L 240n; Kantenabsenkung an der Alsdorfer Straße.

4.2.1.2 Aachener Straße (B 57)

Von Süden kommend schließt sich der Radweg Aachener Straße nahtlos an den Radweg von Kloshaus an und weitet sich schließlich vor dem Knotenpunkt Eschweilerstraße wieder auf ca. 2,50 m auf.

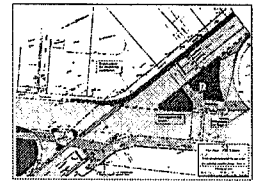
Die Führung über die freie Rechtsabbiegefahrbahn in die Eschweilerstraße ist geradlinig und fahrdynamisch günstig ausgebildet. Die Führung über die Eschweilerstraße selbst ist aber stark abgesetzt und fahrdynamisch äußerst ungünstig. Da auch der Anschluss der Radwege im Zuge der Kapellenstraße sehr ungünstig gestaltet ist, wird eine Änderung der Radverkehrsführung mit einfachen Mitteln empfohlen (siehe Plan 9917-08).

Für die Furt über die Eschweilerstraße ist eine nur schwach abgesetzte, geradlinige Führung vorgesehen, durch die auch die Haltelinie in der Eschweilerstraße etwas vorgezogen werden kann. Hierzu muss der Signalmast vorgezogen werden. Die Eschweilerstraße soll im Bereich der Knotenpunktaufweitung kurze Auffangschutzstreifen erhalten. Linksabbieger in die Aachener Straße erhalten eine Aufstellfläche für indirektes Linksabbiegen.

Für die Dreiecksinsel in der Kapellenstraße ist eine geradlinige Verlängerung des Radweges in Richtung Eschweilerstraße vorgesehen, damit der Radweg unmittelbar aus der Eschweilerstraße angefahren werden kann.

Für Radler aus der Kapellenstraße in die Eschweilerstraße soll im Eckausrundungsbereich der Kapellenstraße eine Absenkung vorgenommen werden. Die weitere Führung erfolgt zum Schutz vor rechtsabbiegenden Kfz auf einer Radfahrertfurt. Hier ist ein zusätzliches Radfahrersignal erforderlich.

Von der Eschweilerstraße Richtung Norden erfolgt die Führung auf einem gemeinsamen Fuß- und Radweg (Zweirichtungsbetrieb) auf der Ostseite der Straße. Die Oberfläche des rund 2,25 m breiten Weges (zuzügl. Lichtraum zu Rasenfläche rechts des Weges) besteht aus kleinteiligem, stark ge-



Begradigung der Radwegeführung

fastem Betonsteinpflaster. Die Oberfläche ist "rubbelig" zu befahren; zunächst kann aber die Pflasterung so belassen werden. Allerdings sollte im Zuge einer späteren Sanierung ein geeignetes Oberflächenmaterial gewählt werden (vorzugsweise maschinell eingebauter Asphalt).

Maßnahmen

Markierung einer geradlinigen Radverkehrsführung im Knotenpunkt Aachener Straße/Kapellenstraße/Eschweilerstraße; Bau eines kurzen Radweganschlussstücks auf der Dreiecksinsel Kapellenstraße; Signalmast in Eschweilerstraße versetzen; Radfahrersignal in Kapellenstraße installieren.

4.2.1.3 Parkstraße

Von der B 57 bis zur Bahnhofstraße handelt es sich um einen selbständig geführten Geh- und Radweg mit einer Breite von 2,50 m. Die Oberfläche besteht aus dem selben, wenig geeigneten Pflaster wie der vorhergehende Abschnitt des Radweges an der B 57.

Vor der Querung der Bahnhofstraße ist ein Drängelgitter angebracht. Dieses ist im Prinzip durchfahrbar; es besteht jedoch Verletzungsgefahr durch in den Weg hineinragende Dornenzweige. Diese sind zurückzuschneiden, ebenso wie die Sträucher, die die Sicht nach Süden behindern. Grundsätzlich sollte aber im Sinne einer unbehinderten Befahrbarkeit dieser wichtigen Hauptachse geprüft werden, ob nicht – nach entsprechend gründlichem Zurückschneiden der Bepflanzung – ganz auf das Drängelgitter verzichtet werden kann. In jedem Falle ist es aber für die Erkennbarkeit bei Dunkelheit erforderlich, das Gitter vollständig mit retroreflektierender Folie zu beschichten. Da hierzu ohnehin ein Austausch des rostigen Drängelgitters erforderlich sein wird, sollte dieses dann auch etwas zurückversetzt werden (bei Beibehaltung des Zwischenraumes in derzeitiger Abmessung). Die Querung der Bahnhofstraße an sich ist aufgrund der nur eher mäßigen Verkehrsbelastung nicht problematisch.

Sicht freischneiden; Drängelgitter verbessern oder entfernen
--

Von der Bahnhofstraße an nördlich ist die Parkstraße als verkehrsberuhigter Bereich (Z 325 StVO) ausgewiesen. Bis in Höhe des Wasserspielplatz besteht die Straßenoberfläche aus ebenem Betonsteinpflaster, das sich gut befahren lässt. Das

Kfz-Verkehrsaufkommen ist sehr schwach. Maßnahmen für den Radverkehr sind hier somit nicht erforderlich.

Auch der Abschnitt vom Wasserspielplatz bis zur Max-Beckmann-Straße ist als verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen. Allerdings ist hier der Autoverkehr etwas stärker und die Oberfläche weniger günstig (stellenweise etwas uneben). Besondere Maßnahmen für den Radverkehr sind aber dennoch nicht erforderlich.

Die Querung der Max-Beckmann-Straße ist übersichtlich und nicht besonders problematisch. Im Sinne einer durchgehend guten Befahrbarkeit von Haupttrouten sollte allerdings geprüft werden, ob auch eine bevorrechtigte Führung über die eher untergeordnete Max-Beckmann-Straße möglich ist. Aufgrund des benachbarten Kreisverkehrsplatzes sind die Geschwindigkeiten im Querverkehr ohnehin eher gering. Selbstverständlich wäre eine solche Regelung baulich und gestalterisch zu unterstützen.

Maßnahmen

Drängelgitter bei Bahnhofstraße freischneiden, versetzen und mit Reflektorfolie beschichten, ggf. auch ganz entfernen; ggf. Querung über Max-Beckmann-Straße mit baulich-gestalterischer Unterstützung bevorzugen.

4.2.1.4 Aachner Straße (Parallelweg)

Der Parallelweg zur Aachener Straße ist mit einer Breite von 3,00 m in Asphalt ausgebaut und lässt sich hervorragend mit dem Fahrrad befahren. Lediglich im Bereich der Querung über die Auguste-Renoir-Straße fehlt beidseitig auf rd. 20 m Länge die Asphaltdecke (geschottert) und muss noch hergestellt werden.

Fehlendes Teilstück
asphaltieren

Problematisch ist die fehlende soziale Sicherheit. Durch den völlig blickdichten Pflanzstreifen besteht keinerlei Sichtkontakt zur Fahrbahn der Aachener Straße; die andere Seite ist unbebaut. Daher sind die beidseitigen Radwege entlang der Fahrbahn als alternative Nachtroute anzusehen. Es fehlt allerdings noch auf der Westseite der Fahrbahn der letzte Abschnitt zwischen dem Nordende der Bebauung und dem Ludwig-Erhard-Ring (K 27). Dieses fehlende Teilstück sollte bald erstellt werden, auch weil von hier aus ein besserer Anschluss an den Knotenpunkt B 57/K 27 möglich ist.

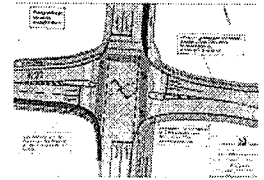
Maßnahmen

Fehlende Asphaltdecke im Bereich Auguste-Renoir-Straße herstellen; fehlendes Radwegeteilstück auf Fahrbahnwestseite zwischen Nordende Bebauung und K 27 herstellen.

4.2.1.5 Hauptstraße (B 57)

Die Führung des Radverkehrs im Knotenpunkt B 57/Ludwig-Erhard-Ring/Adenauerring erfolgt deutlich abgesetzt. Dies ist nicht nur fahrdynamisch ungünstig, sondern auch hinsichtlich der Sicherheit problematisch. Die Führung in Richtung Innenstadt ist eher unklar und für Ortsfremde nicht nachvollziehbar.

Es wird empfohlen, die Radverkehrsführung im Knotenpunkt nicht abgesetzt zu gestalten. Dies kann im wesentlichen markierungstechnisch erfolgen; bauliche Änderungen sind nur in kleinem Umfang erforderlich (siehe Plan-Nr. 9917-15). Da bei nicht abgesetzter Führung die Räumwege deutlich länger sind, würde eine Nutzung dieser Furten durch Fußgänger zu Problemen führen. Deshalb sollen die derzeitigen Furten als Fußgängerfurten erhalten bleiben. Die Radfahrerfurten sind mit Piktogrammen deutlich als solche zu kennzeichnen. Zusätzlich sollen die Zweirichtungsfahrradfurten in der Mitte eine Leitlinie erhalten. Diese Leitlinie dient primär zur weiteren Unterscheidung von den Fußgängerfurten.



Im Rahmen einer Ausführungsplanung sind in jedem Falle die nötigen Änderungen in der Signaltechnik vorzunehmen. Im Grundsatz wird aber die Verlängerung der Räumwege durch die gegenüber Fußgängern deutlich höhere Räumgeschwindigkeit des Radverkehrs mehr als kompensiert.

Die im Plan dargestellte neue Querungsstelle über den Ludwig-Erhard-Ring (Erweiterung der Signaltechnik erforderlich) soll erst nach Fertigstellung des noch fehlenden Radwegeteilstückes auf der Westseite der südlichen Zufahrt der B 57 angelegt werden. Die entsprechende Änderung am Grünstreifen auf der Nordseite des Ludwig-Erhard-Ring sollte aber zur Kostenersparnis bereits zusammen mit den anderen Änderungen vorgenommen werden.

Der Konrad-Adenauer-Ring soll zwischen B 57 und Schnitzelgasse beidseitig mit gemeinsamen Fuß- und Radwegen ausgestattet werden (Zweirichtungsbetrieb).

In Fahrtrichtung Norden besteht bis zur Johannesstraße ein 2,15 m breiter Zweirichtungsradweg. Die schadhafte Oberfläche ist zwar noch befahrbar; langfristig erscheint eine Deckensanierung aber sinnvoll. Die Ausleitung am Radwegende erfolgt über die anschließende Busbucht; es fehlt jedoch die Furtmarkierung über die Einmündung Johannesstraße.

Im weiteren Verlauf erfolgt die Radverkehrsführung im Mischverkehr auf der Fahrbahn. Das Linksabbiegen in die Wolfsgasse ist aufgrund des hohen Verkehrsaufkommens im Zuge der Hauptstraße etwas schwierig.

In Gegenrichtung besteht von der Wolfsgasse bis zum Ludwig-Erhard-Ring ein asphaltierter gemeinsamer Fuß- und Radweg mit einer Breite von ca. 2,50 m (Engstelle bei Bushaltestelle). Dieser ist zwischen Wolfsgasse und Im Weinkeller für Zweirichtungsbetrieb ausgewiesen. Es erscheint sinnvoll, auch den Abschnitt von Ludwig-Erhard-Ring bis Im Weinkeller für Zweirichtungsbetrieb auszuweisen.

Der Abschnitt von Im Weinkeller bis Wolfsgasse sollte jedoch keinesfalls weiterhin auch in linker Richtung als Radweg ausgewiesen bleiben. Da der rechte Radweg an der Johannesstraße – und damit in Höhe von Im Weinkeller – endet, wären Radfahrer verpflichtet, an dieser Stelle (ungesichert) auf den linken Radweg zu wechseln. Radfahrer, die nicht in die Wolfsgasse abbiegen wollen, sondern auf der Hauptstraße bleiben wollen, wären dann gezwungen nach nur etwa 50 m erneut die Fahrbahn zu queren, um dann doch im Fahrbahnraum weiterzufahren. Als Lösungsmöglichkeit bietet sich an, den Abschnitt von Im Weinkeller bis Wolfsgasse in Richtung Norden als Gehweg, "Radfahrer frei" (Z 239 StVO mit Zusatzschild 1022-10 StVO) auszuweisen.

Beschilderung anpassen

Im Übrigen bietet sich für diesen Bereich eine teilweise markierungstechnisch gesicherte Führung an (siehe Plan 9917-07). In Fahrtrichtung Norden wird der Radverkehr am Radwegende auf einem Schutzstreifen für Radfahrer aufgefangen. Die Überleitung auf die Fahrbahn soll im Schutz einer Sperrfläche (vor der Johannesstraße) erfolgen, die mit Markierungsnägeln gegen regelmäßiges Überfahren zu sichern ist. Der Schutzstreifen muss allerdings etwas vor der Verkehrsinsel im Bereich Wolfsgasse enden, da die Fahrbahnbreite im Bereich der Insel nicht mehr ausreicht. Im "Schatten" der Ver-



kehrinsel sollte dann eine Spur für Linksabbieger markiert werden (auch für Kfz).

Von Norden kommende Radler sollen mit einem Auffangschutzstreifen im Bereich der Einmündung Wolfsgasse auf den Radweg übergeleitet werden. Hierzu ist der Durchlass der Fußgängerquerung durch das Grünbeet entsprechend aufzuweiten.

Die deutlich abgesetzte Führung über die Einmündung Im Weinkeller sollte durch eine schwach abgesetzte Führung ersetzt werden (Beetverkleinerung erforderlich).

Maßnahmen

Umgestaltung des Knotenpunktes K 27/B 57 (nicht abgesetzte Radverkehrsführung und neue Querung über Ludwig-Erhard-Ring), Schutzstreifenmarkierung von Johannesstraße bis Querungsstelle Wolfsgasse, Linksabbiegespur in Wolfsgasse markieren, Auffangschutzstreifen mit Radwegeinleitung bei Wolfsgasse schaffen, Begradigung der abgesetzten Führung über Im Weinkeller, Umwidmung der "linken" Fahrtrichtung des westlichen Radweges von Im Weinkeller bis Wolfsgasse, Freigabe des westlichen Radweges in linker Richtung von Ludwig-Erhard-Ring bis Im Weinkeller.

4.2.1.6 Wolfsgasse

Von der Hauptstraße bis zur Bahnstraße handelt es sich bei der Wolfsgasse um eine mäßig befahrene Sammelstraße in einer Tempo 30-Zone. Einzelne verkehrsberuhigende Einbauten sorgen für ein niedriges Geschwindigkeitsniveau des Kraftfahrzeugverkehrs. Die Radverkehrsführung im Mischverkehr auf der Fahrbahn ist gut verträglich, so dass keine Maßnahmen erforderlich sind.

Von der Bahnstraße bis An der Burg befindet sich auf der Straßenostseite ein gepflasterter Zweirichtungsradweg (2,50 m inkl. befahrbarer Sicherheitsstreifen) neben einem Gehweg (1,80 m). Dieser Radweg ist komfortabel zu befahren, so dass hier keine Maßnahmen erforderlich sind.

Im Bereich von An der Burg wechselt der Radweg die Fahrbahnseite. Die Querungsstelle ist rot gepflastert und zusätzlich durch Haifischzähne gesichert. Diese Gestaltung ist nicht

gänzlich unproblematisch, da dies von Radlern u. U. als Vorfahrtberechtigung missverstanden werden könnte.

Auch Gehweg und Zweirichtungsradweg von An der Burg bis Grünstraße sind in Betonsteinpflaster ausgeführt. Der Radweg hat eine Breite von ca. 2,00 m; die Gehwegbreite beträgt ca. 1,25 m. Entgegen den üblichen Gepflogenheiten befindet sich hier der Gehweg zwischen Fahrbahn und Radweg. Da diese Aufteilung kaum verstanden wird und der Gehweg mit einer Breite von 1,25 m ohnehin kaum funktionsfähig ist, wird eine Umwandlung in einen gemeinsamen Geh- und Radweg (Z 240 StVO) empfohlen.

Umwidmung in gemeinsamen Geh- und Radweg
--

Von der Grünstraße bis zur B 56 in Puffendorf erfolgt die weitere Führung auf einem praktisch autofreien, asphaltierten Feldweg. Maßnahmen sind hier nicht erforderlich.

Maßnahmen

Umwandlung der getrennten Geh- und Radwege zwischen An der Burg und Grünstraße in einen gemeinsamen Fuß- und Radweg.

4.2.1.7 Aldenhovener Straße (B 56; zwischen Kreuzstraße und Feldweg nach Loverich)

Die Aldenhovener Straße verfügt beidseitig über schmale (1,00 m), gepflasterte Einrichtungsradwege neben etwa genauso schmalen Gehwegen. Abschnittsweise besteht zwischen Fahrbahn und Gehweg noch ein schmaler Grünstreifen, dessen Bewuchs teilweise in den Radweg ragt. Die derzeit vorhandene Ausweisung als benutzungspflichtiger Radweg ist nach VwV-StVO keinesfalls zulässig (erhebliche Unterschreitung der Mindestbreite); dies gilt auch bei Umwandlung in gemeinsame Fuß- und Radwege.

Eine Aufhebung der Radwege kommt jedoch derzeit auch nicht in Betracht, da die Fahrbahn schmal und hoch belastet ist. Aufgrund der räumlichen Enge ist es auch nicht möglich, auch nur näherungsweise adäquate Radverkehrsanlagen zu errichten.

Es ist damit zu rechnen, dass das Kraftfahrzeugverkehrsaufkommen auf der Aldenhovener Straße nach Realisierung der geplanten Ortsumgehung sehr stark zurückgehen wird, so dass dann keine Radverkehrsanlagen mehr erforderlich sind.

Zu diesem Zeitpunkt sollten dann die Radwege aufgehoben werden und deren Flächen den derzeit viel zu schmalen Gehwegen zugeschlagen werden. Da mit der Realisierung der Ortsumgehung Puffendorf in absehbarer Zeit zu rechnen ist, kann die Beschilderung ausnahmsweise befristet bestehen bleiben.

Radwege nach
Fertigstellung der
Ortsumgehung
aufheben

Kurz hinter dem Ortsausgang endet auf der Nordseite der Radweg und wird über eine Insel als Querungshilfe auf den hier beginnenden Zweirichtungs-Geh-/Radwege auf der Fahrbahnsüdseite übergeleitet. Diese Führung kann unverändert so belassen werden.

Ab der Querungsstelle wird der Radverkehr auf einem gemeinsamen Fuß- und Radweg (Zweirichtungsbetrieb) weiter in Richtung Immendorf geführt. Der 2,10 m breite Weg ist asphaltiert und durch einen Grünstreifen von der Fahrbahn getrennt. Maßnahmen sind nicht erforderlich.

Maßnahmen

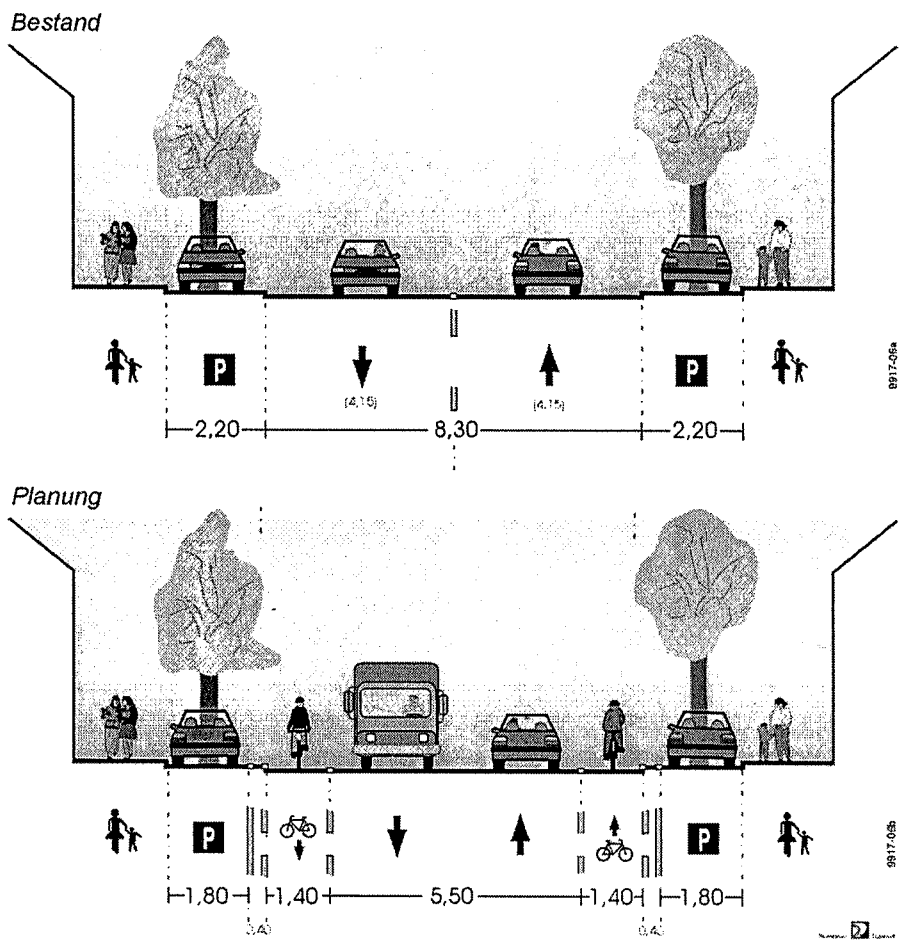
Aufhebung der Radwege nach Fertigstellung der Ortsumgehung Puffendorf.

4.2.2 Aachener Straße/Mariastraße/Carlstraße/Reyplatz/Geilenkirchener Straße/Goethestraße (Südteil)/Langgasse/Goethestraße (Nordteil)

4.2.2.1 Aachener Straße (B 57; Kapellenstr. bis Mariastr.)

In diesem Abschnitt verfügt die Aachener Straße über keine Radverkehrsanlagen. Die Fahrbahnbreite von 8,30 m (Regelquerschnitt außerhalb der Knotenpunktaufweitung) erlaubt die Anlage von Schutzstreifen im Fahrbahnraum. Diese sollten eine Breite von 1,40 m haben, da die dann verbleibende Kernfahrbahnbreite von 5,50 m die Begegnung von zwischen zwei LKW ohne Inanspruchnahme der Streifen ermöglicht; außerdem kann dann die Mittelmarkierung erhalten bleiben. In Fahrtrichtung Norden sollten die Schutzstreifen etwa in Höhe des Abzweigs Parkstraße beginnen (Einleitung vom Radweg auf die Fahrbahn etwa in Höhe der Bushaltestelle). In Gegenrichtung sollte die Überleitung auf den linksliegenden Zweirichtungsradweg im Knotenpunkt Kapellenstraße erfolgen.

Aachener Straße
zwischen Windmühlenstr. und Jülicher Str.
 (Richtung Setterich)



Kopie der Stadt Baesweiler

Maßnahmen

Markierung von Schutzstreifen im Fahrbahnraum.

4.2.2.2 Mariastraße

Bei der Mariastraße handelt es sich um eine innerörtliche Verkehrsstraße mit etwas höherem Verkehrsaufkommen. Der nördliche Abschnitt ist auf 30 km/h begrenzt, aber auch im südlichen Abschnitt ist das Geschwindigkeitsniveau eher niedrig. Hauptursache dürften die zahlreichen Querungsstellen in Form von Mittelinseln sein.

Aufgrund des Verkehrsaufkommens wäre die Anlage von Schutzstreifen eigentlich wünschenswert und bei einer Fahr-

bahnbreite von i. d. R. 7,50 m prinzipiell auch möglich. Allerdings sprechen einige gravierende Gründe gegen die Anlage von Schutzstreifen. So gibt es im nördlichen Abschnitt ein kurzes Teilstück mit beidseitig baulichen Parkständen; die Fahrbahnbreite beträgt hier nur 6,10 m (Schutzstreifen unzulässig). Im Bereich der zahlreichen Inseln (die in jedem Falle erhalten bleiben sollten) müssten Schutzstreifen wegen mangelnder Breite jeweils unterbrochen werden. Im südlichen Teil, der nicht über bauliche Parkstände verfügt, wäre ein beidseitiges Halteverbot erforderlich. Da hier ein nicht unerheblicher Parkdruck besteht, erscheint dies nicht praktikabel.

Keine
Radverkehrsmaßnahmen sinnvoll

Es wird daher empfohlen, den Radverkehr weiterhin im Mischverkehr auf der Fahrbahn zu führen. Weitere (fahrradverträgliche) geschwindigkeitsdämpfende Einbauten und ggf. eine durchgehende Beschränkung auf 30 km/h können zusätzlich die Verträglichkeit erhöhen.

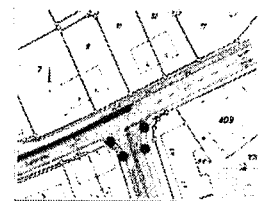
Maßnahmen

Ggf. Einbau weiterer geschwindigkeitsdämpfender Elemente und Beschränkung auf 30 km/h im gesamten Streckenverlauf.

4.2.2.3 Carlstraße (L 225; Mariastraße bis Reyplatz)

Es handelt sich hier um eine relativ stark belastete Einbahnstraße, Fahrtrichtung Osten. Hauptproblem für den Radverkehr ist die fehlende Führung entgegen der Einbahnstraße. Für Radverkehrsanlagen ist auf der 6,50 m breiten Fahrbahn der Carlstraße kein Platz, da zur Erhaltung der Leistungsfähigkeit der Lichtsignalanlage Carlstraße/Reyplatz die Zweispurigkeit unverzichtbar ist.

Der Gehweg auf der Straßennordseite hat in diesem Abschnitt eine Breite von 2,30 m bis gut 2,50 m, wobei sich der schmalere Teil auf den Bereich vor der Einmündung der Mariastraße beschränkt. Daher wird empfohlen, den Abschnitt zwischen Reyplatz und Mariastraße als gemeinsamen Fuß- und Radweg (Einrichtungsbetrieb) auszuweisen. In Höhe der Mariastraße ist dann eine markierungstechnisch und ggf. auch baulich gesicherte Ausleitung auf die Fahrbahn nötig (siehe Plan-Nr. 9917-09). Da westlich der Mariastraße keine Zweispurigkeit mehr erforderlich ist, kann diese Ausleitung auch für eine Führung des Radverkehrs entgegen der Ein-



bahnrichtung auf der Fahrbahn der Carlstraße westlich der Mariastraße genutzt werden (siehe dort). In Einbahnrichtung muss der Radverkehr weiterhin im Mischbetrieb auf der Fahrbahn geführt werden.

Seitens einzelner Anwohner besteht der Wunsch, die Ausleitung des Radverkehrs auf die Fahrbahn erst im Einmündungsbereich Carlstraße/Herzogenrather Weg erfolgen zu lassen. Hintergrund ist der Wunsch, auch weiterhin private Kraftfahrzeuge unmittelbar vor dem eigenen Haus im öffentlichen Straßenraum abstellen zu können.

Grundsätzlich ist eine solche Führung denkbar. Aufgrund erheblicher Sicherheitsnachteile sollte dieser Führung aber nicht der Vorzug gegeben werden. In westlicher Richtung verschmälert sich der Gehweg weiter. Hauptsicherheitsproblem ist jedoch eine Garagenausfahrt zwischen hohen Mauern. Hier kann ein ausfahrender Kraftfahrer den Gehweg erst einsehen, wenn er ihn bereits praktisch vollständig blockiert. Andererseits stehen den Anwohnern, die ihr Kraftfahrzeug im öffentlichen Straßenraum abstellen wollen, einige Schritte in Richtung Westen ausreichende Stellflächen zur Verfügung.

Maßnahmen

Umwidmung des nördlichen Gehweges zum gemeinsamen Fuß- und Radweg und Schaffung einer gesicherten Radwegausleitung in Höhe der Mariastraße.

4.2.2.4 Reyplatz

Für den Reyplatz sind abschnitts- und richtungsbezogen unterschiedliche Führungen vorgesehen (siehe Plan-Nr. 9917-13; aus Gründen der Übersichtlichkeit wird an dieser Stelle der gesamte Reyplatz beschrieben, einschließlich des Abschnitts, der zu einer anderen Route gehört). Aus Richtung Geilenkirchener Straße kommend soll der Radverkehr bis zur Carlstraße auf einem Schutzstreifen geführt werden (mit Ausleitung auf den geplanten gemeinsamen Geh- und Radweg Carlstraße). Im weiteren Verlauf erfolgt die Führung im Mischverkehr auf der Fahrbahn. In Gegenrichtung soll der Radverkehr zwischen Kückstraße und Carlstraße auf einem Radfahrstreifen entgegeng der Einbahnrichtung geführt werden. Im Zuge der geplanten Öffnung der Kückstraße für gegengerichteten Radverkehr ist dieser Radfahrstreifen im

Netzzusammenhang erforderlich. Im Einmündungsbereich der Kückstraße wird der Radverkehr auf einem Auffangschutzstreifen geführt, um Konflikte mit Kfz, die in die Kückstraße einbiegen zu vermeiden.

Da es grundsätzliche Überlegungen zur Umgestaltung des gesamten Reyplatzes gibt, sollte die vorgeschlagene Planung nur umgesetzt werden, wenn mit einer grundlegenden Umgestaltung nicht in absehbarer Zeit zu rechnen ist. Ansonsten sollte eine Führung des Radverkehrs in beiden Fahrtrichtungen Planungsvorgabe für den Reyplatz sein.

Städtebauliche
Umplanung des
Reyplatz abwarten

Zu prüfen ist ggf. auch die Möglichkeit, die erforderlichen signaltechnischen Änderungen (zwei neue Signalgruppen) im alten Steuergerät unterzubringen. In diesem Kontext ist auch das bestehende Gutachten zu sehen, das unter Leistungsfähigkeitsgesichtspunkten die Notwendigkeit einer Lichtsignalanlage am Reyplatz verneint. Ein Abbau der Lichtsignalanlage hätte auch Einfluss auf die Führung des Radverkehrs in der Carlstraße, da dann dort die Zweispurigkeit vor dem Reyplatz entfallen könnte und die Möglichkeit der Führung des Radverkehrs auf einem Radfahrstreifen entgegen der Einbahnrichtung auch in diesem Abschnitt gegeben wäre.

Maßnahmen

Markierung eines Radfahrstreifens entgegen der Einbahnrichtung (Kückstraße bis Carlstraße) bzw. eines Schutzstreifens (An der Waad bis Carlstraße, inkl. Ausleitung in Carlstraße); Anpassung der Signaltechnik (zwei neue Signalgruppen).

4.2.2.5 Geilenkirchener Straße (L 240)

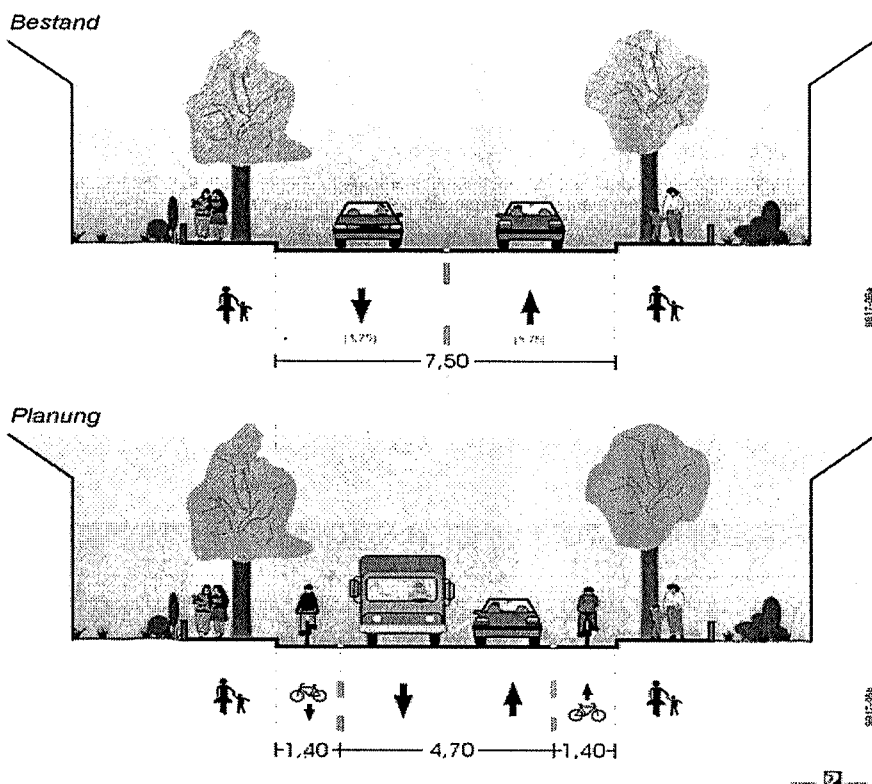
Bei der Geilenkirchener Straße handelt es sich um die relativ hoch mit Kraftfahrzeugverkehr belastete L 240. Im Abschnitt von Reyplatz bis knapp nördlich der Mittelstraße sind keinerlei Radverkehrsanlagen vorhanden. Da die Fahrbahnbreite mit 7,50 m ausreichend ist, wird die Markierung von Schutzstreifen empfohlen. Es wird eine Aufteilung mit 1,40 m breiten Schutzstreifen und einer 4,70 m breiten Kernfahrbahn vorgeschlagen.

Schutzstreifen
markieren

Etwas problematisch ist die Situation bezüglich des Parkdrucks. Ein Abgleich zwischen den von Anwohnern angemeldeten Autos und den Stellflächen (Garagen und Vorflächen) auf den entsprechenden Grundstücken ergibt in der Summe

rechnerisch einen Überhang von 25 Autos. Es dürfte aber durchaus möglich sein, diese Fahrzeuge in den angrenzenden Straßen abzustellen.

Geilenkirchener Straße



In jedem Falle sollte bei der Abwägung berücksichtigt werden, dass es sich hier auch um eine stark genutzte Schulwegroute handelt, zu der keinerlei Parallelführung als Ausweichroute existiert. Der gesamte Radverkehr zwischen Begendorf und der Innenstadt muss also über die Geilenkirchener Straße abgewickelt werden. Da die Unterbringung von Kraftfahrzeugen an der eigenen Wohnung im Grundsatz Sache der Fahrzeughalter ist, erscheint ein verlängerter Weg zu einem in einer Nebenstraße abgestellten Auto (oder ggf. die Schaffung von Stellplätzen auf dem eigenen Grundstück) bei der hier vorliegenden Situation durchaus zumutbar.

In Höhe des Feldweges nördlich der Mittelstraße beginnt auf der Fahrbahnwestseite ein einseitiger gemeinsamer Geh- und Radweg (Zweirichtungsbetrieb). Es besteht für Radler aus Richtung Norden keinerlei Sicherung bei der Überleitung auf die Fahrbahn. Eine solche Sicherung (mindestens markierungstechnisch, besser baulich; vgl. Prinzip Goethestraße/Bongardstraße, Plan-Nr. 9917-05) sollte in die

empfohlene Schutzstreifenmarkierung im südlichen Abschnitt integriert werden.

Mit einer Breite von ca. 2,20 m (teilweise hinter Grünstreifen) liegt der Radweg im unteren Bereich des Zulässigen gemäß VwV-StVO, kann aber noch so belassen werden.

Die Führung über die freie Rechtsabbiegefahrbahn des Ludwig-Erhard-Ring ist deutlich abgesetzt, fahrdynamisch ungünstig und sicherheitstechnisch bedenklich, da keine ausreichenden Sichtbeziehungen bestehen. Im Widerspruch zur Furtmarkierung steht die Anordnung von Zeichen 205 StVO (Vorfahrt gewähren) für Radfahrer. Auch ist in Gegenrichtung kein Zeichen 205 StVO vorhanden. Das Schild ist ungünstig links angebracht und wird teilweise durch Bewuchs verdeckt. In der Praxis ist es für durchschnittlich aufmerksame Radler nicht wahrnehmbar.

Als Sofortmaßnahme sollte Zeichen 205 StVO für Radfahrer entfernt werden, um den rechtlichen Widerspruch aufzulösen. Zur Klarstellung sollte am Mast des für rechtsabbiegende Kraftfahrer vor der Furt angebrachten Gelbblinkers ein zusätzliches Zeichen 205 StVO angebracht werden, ergänzt um ein Zusatzschild, das auf Zweirichtungsradverkehr hinweist (Sinnbild Radfahrer mit gegengerichteten Pfeilen).

Mittelfristig sollte die Führung des Radverkehrs insgesamt "begradigt" werden, auch im Zuge des Ludwig-Erhard-Ring (siehe Plan-Nr. 9917-14). Hierzu erhält der Radverkehr eigene, vom Fußgängerverkehr getrennte Furten mit nicht abgesetzter Führung. Im Zuge des Ludwig-Erhard-Ring soll der Radverkehr nur leicht abgesetzt über die Dreiecksinsel geführt werden (derzeitige Führung: deutlich abgesetzt über Fahrbahnteiler). Hierfür sind eigene Radfahrersignale erforderlich.

Führung im
Knotenpunkt
Ludwig-Erhard-Ring
begradigen

Die derzeitige Querungsstelle über die freie Rechtsabbiegefahrbahn in den südlichen Ast der Geilenkirchener Straße wird nach der Umgestaltung nur noch für den Fußgängerverkehr benötigt. Daher soll diese dann in einen Fußgängerüberweg ("Zebrastreifen") umgewandelt werden.

Aus Richtung Innenstadt und aus Richtung Setterich kommende Radfahrer sollen richtungsabhängige Induktionsschleifen zur Grünanforderung erhalten. Diese Anforderungsschleifen sollen deutlich zurückverlegt installiert werden, damit eine frühzeitige Berücksichtigung im Signalpro-

gramm erfolgen kann. Eine entsprechende Anforderung aus den beiden anderen Zufahrtsrichtungen ist nicht möglich, da Radfahrer hier auch außerhalb der Signalanlage abbiegen können, und somit keine eindeutige Zuordnung möglich ist. In jedem Falle sollte aber mitlaufendes Grün geschaltet werden, so dass der Radverkehr auch ohne Tasteranforderung Grün erhält, wenn eine Freigabe für den parallellaufenden Kraftfahrzeugverkehr erfolgt.

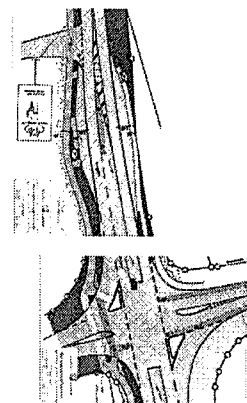
Im weiteren Verlauf wird der Radverkehr auf einem einseitigen Geh-/Radweg (Zweirichtungsbetrieb) auf der Westseite der Fahrbahn geführt. Mit einer Breite von 2,20 m und ebener Asphaltoberfläche kann der Radweg so belassen werden.

Die Führung über die Einmündung Arnold-Sommerfeld-Ring ist fahrdynamisch ungünstig weit abgesetzt. Weiterhin fehlt eine adäquate Querungsmöglichkeit für Radler in die Wilhelm-Röntgen-Straße. Daher wird die Schaffung einer nur leicht abgesetzten Radfahrerfurt und von markierten Linksabbiegehilfen vorgeschlagen (siehe Plan-Nr. 9917-10).

Dabei wird der Radverkehr zwischen der Dreiecksinsel und dem hierfür zu verkürzenden Fahrbahnteiler geführt. Es verbleibt dennoch genügend Fläche, dass Autofahrer die in den Arnold-Sommerfeld-Ring einbiegen die Fahrbahn der L 240 räumen können, ohne die Fahrradfurt zu blockieren.

Fußgänger sollen weiterhin die derzeitige Furt nutzen, da die Fahrradfurt deutlich länger und ohne Fahrbahnteiler ist. U. a. deshalb wird die Fahrradfurt mit Piktogrammen deutlich gekennzeichnet. Eine Leitlinie in der Mitte der Furt (Zweirichtungsbetrieb) trägt zur weiteren Verdeutlichung der Zweckbestimmung bei.

Für eine bauliche Querungshilfe für Radverkehr in die Wilhelm-Röntgen-Straße ist im Fahrbahnraum keine Fläche vorhanden. Für den Radverkehr aus Richtung Beggendorf bleibt die Möglichkeit, im Bereich der Querungsstelle der Bushaltestelle auf die Fahrbahn zu wechseln und sich auf der Linksabbiegespur einzuordnen. Zur Verdeutlichung der Radverkehrsführung insbesondere auch für den Kraftfahrzeugverkehr ist die Markierung (und Einfärbung) eines kurzen Schutzstreifens am Anfang der Abbiegespur und einer Aufstellfläche im Bereich der Wartelinie vorgesehen. Die Markierung eines durchgehenden Schutzstreifens für linksabbiegende Radfahrer scheidet wegen Breitenmangels aus. Alternativ besteht die Möglichkeit des indirekten Linksabbiegens



Führung über Arnold-Sommerfeld-Ring begradigen

Aufstellfläche für Linksabbieger markieren

aus der Einmündung Arnold-Sommerfeld-Ring. Auf diese beiden Möglichkeiten muss dann auch mit einem entsprechenden Schild (siehe Plan) vor der Ausfädelung hingewiesen werden.

Zur besseren Führung des Radverkehrs in der Knotenpunktzufahrt der Wilhelm-Röntgen-Straße sollten hier im Bereich der Knotenpunktaufweitung Auffangschutzstreifen angelegt werden. Diese sollen aber nicht über den gesamten Verlauf der Wilhelm-Röntgen-Straße durchgezogen werden, da hierfür einerseits kein besonderer Bedarf besteht, andererseits auch erhebliche Konflikte mit dem ruhenden Kfz-Verkehr zu erwarten wären.

Maßnahmen

Markierung von Schutzstreifen zwischen Reyplatz und Feldweg nördlich Mittelstraße; geradlinige, nicht abgesetzte Führung im Knotenpunkt Ludwig-Erhard-Ring markieren; geradlinige, schwach abgesetzte Führung und Querungshilfe im Knotenpunkt Arnold-Sommerfeld-Ring schaffen; Linksabbiegehilfe in die Wilhelm-Röntgen-Straße markieren.

4.2.2.6 Goethestraße (Südteil)

Vom Arnold-Sommerfeld-Ring bis zur Beggendorfer Straße besteht auf der Straßenwestseite hinter einem Grünstreifen ein gemeinsamer Fuß- und Radweg (Zweirichtungsbetrieb). Die Breite des asphaltierten Weges beträgt im Bereich der Bushaltestelle am Arnold-Sommerfeld-Ring zunächst 2,50 m; der überwiegende Teil hat aber nur eine Breite von 1,70 m. Dies entspricht bei Anrechnung der Lichträume zwar formell den Anforderungen der VwV-StVO, anspruchsgerecht ist dies aber nicht. Daher wird langfristig eine Verbreiterung auf 2,50 m empfohlen.

Im Abschnitt zwischen Beggendorfer Straße und Carl-Alexander-Straße wird der Radverkehr auf der Westseite der Fahrbahn auf einem einseitigen Zweirichtungs-Geh-/Radweg geführt. Dieser plattierte Weg hat eine Breite von 2,00 m; ein Sicherheitsstreifen zur Fahrbahn besteht nicht. An der Einmündung der Carl-Alexander-Straße endet der Radweg ohne weitere Sicherung.

Da der Radweg innerorts liegt, genügt die Breite nicht den Mindestanforderungen der VwV-StVO. Auch von der Gesamt-

charakteristik her handelt es sich eher um einen Gehweg. Problematisch ist wegen der möglichen Konflikte mit Fußgängern auch die hier befindliche Bushaltestelle.

Eine Verbreiterung dieses kurzen Abschnittes ist zwar theoretisch möglich, aufgrund des unverhältnismäßig großen Aufwandes (Verschiebung des Buswartehäuschens) aber nicht sinnvoll. Es wird daher empfohlen, den Weg zum Gehweg herunterzustufen und den Radweg erst in Höhe der Beggendorfer Straße beginnen zu lassen. Hier ist dann auch eine geeignete Überleitung zwischen Radweg und Fahrbahn zu schaffen.

Radwegende /
-anfang
verschieben

Im Abschnitt zwischen Carl-Alexander-Straße und Langgasse wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Die Verträglichkeit mit dem Kfz-Verkehr ist eher unbefriedigend. Da weder die 6,50 m breite Fahrbahn noch die Seitenräume Platz für adäquate Radverkehrsanlagen bieten, sind hier keine sinnvollen Maßnahmen für den Radverkehr möglich.

Maßnahmen

Verbreiterung des Radweges (südlich Beggendorfer Straße) auf 2,50 m (langfristig); Aufhebung des Radweges zwischen Beggendorfer Straße und Carl-Alexander-Straße; Schaffung einer Überleitung zwischen Radweg und Fahrbahn in Höhe der Beggendorfer Straße.

4.2.2.7 Langgasse

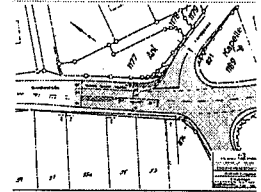
Bei der Langgasse handelt es sich um eine ruhige Nebenstraße in einer Tempo 30-Zone. Teilweise sorgen verkehrsberuhigende Einbauten (Baumscheiben) zusätzlich für ein niedriges Geschwindigkeitsniveau. Der Radverkehr wird im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Die Verträglichkeit ist gut, so dass keine Maßnahmen für den Radverkehr erforderlich sind.

Maßnahmen

Keine Maßnahmen erforderlich.

4.2.2.8 Goethestraße (Nordteil)

Im Abschnitt zwischen Langgasse und Bongardstraße wird der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Diese Führung ist aufgrund des mäßigen Geschwindigkeitsniveaus, des nicht all zu hohen Kfz-Aufkommens und des übersichtlichen Straßenraumes als verträglich anzusehen. Auch bietet die Fahrbahnbreite von ca. 6,50 m keinen Spielraum für Schutzstreifen o. ä. Allerdings ist eine markierte Linksabbiegehilfe in die Langgasse sinnvoll; die Aufweitung im großzügig dimensionierten Knotenpunktbereich bietet hierfür genügend Raum (siehe Plan-Nr. 9917-06).

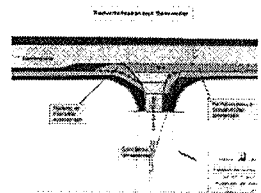


Bei der Linksabbiegehilfe handelt es sich im übrigen nicht nur um eine Radverkehrsmarkierung, sondern um eine Linksabbiegespur für den "allgemeinen" Verkehr, die allerdings für Kfz sehr schmal ausfällt.

Von der Bongardstraße bis zur Stadtgrenze (und darüber hinaus) besteht auf der Westseite der Fahrbahn ein ca. 1,80 m breiter, asphaltierter Geh-/Radweg (Zweirichtungsbetrieb) hinter einem Grünstreifen. Dies entspricht bei Anrechnung der Lichträume zwar formell den Anforderungen der VW-StVO, anspruchsgerecht ist dies aber nicht. Daher wird langfristig eine Verbreiterung auf 2,50 m empfohlen.

Die derzeitige Überleitung zwischen Radweg und Fahrbahn an der Einmündung Bongardstraße ist ungünstig gestaltet. Durch die Absetzung des Radwegendes ist die Führung fahrdynamisch ungünstig. Bei der derzeitigen Markierung wird der Radverkehr über eine Sperrfläche geführt.

Es wird daher empfohlen, die Ausleitung des Radweges an die Fahrbahn heranzuziehen und die Markierung entsprechende anzupassen (siehe Plan 9917-05).



Maßnahmen

Markierung einer Linksabbiegehilfe in die Langgasse; Heranziehen der Radwegausleitung an die Fahrbahn; Anpassung der Markierung; langfristig Verbreiterung des Radweges nördlich der Bongardstraße.

4.2.3 L 225: Übacher Weg/Richt. Ost: Herzogenrather Weg; Reyplatz; Breite Straße/Richt. West: Albert-Schweitzer-Straße; An der Waad; Carlstraße/Jülicher Straße

4.2.3.1 Übacher Weg (L 225, Richt. Ost)

Von Übach-Palenberg kommend verfügt der Übacher Weg (L 225) auf der Südseite über einen gemeinsamen Fuß- und Radweg (Zweirichtungsbetrieb). Mit einer Breite von ca. 2,50 m bis 3,00 m (teilweise hinter Grünstreifen) und einer ebenen Asphaltoberfläche ist der Radweg anspruchsgerecht ausgebildet und bedarf keiner weiteren Maßnahmen.

Maßnahmen

Keine Maßnahmen erforderlich.

4.2.3.2 Herzogenrather Weg (L 225, Richt. Ost)

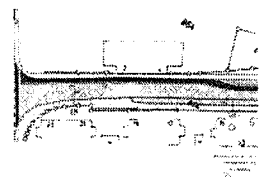
Dieser Abschnitt des Herzogenrather Weg ist Einbahnstraße mit vorgeschriebener Fahrtrichtung Ost; Radverkehrsanlagen sind nicht vorhanden. In Einbahnrichtung kann der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn bleiben, da das Kfz-Verkehrsaufkommen nicht so groß ist, dass dies als unverträglich anzusehen ist.

Wünschenswert ist im Sinne größtmöglicher Netzdurchlässigkeit auch eine Radverkehrsführung entgegen der Einbahnrichtung. Hierzu wird die Markierung eines Radfahrstreifens entgegen der Einbahnrichtung empfohlen (siehe Plan-Nr. 9917-11). Leistungsfähigkeitsprobleme für den Kraftfahrzeugverkehr sind durch die daraus resultierende Verschmälerung der Kfz-Fahrbahn nicht zu erwarten.

Für den Radfahrstreifen ist eine Breite von 1,50 m vorgesehen, zuzüglich eines Sicherheitsstreifens von 0,50 m (die Markierung erfolgt hier mit einer Doppellinie). Im Bereich der markierten Parkplätze ist zusätzlich zwischen Parkständen und Radfahrstreifen ein Sicherheitsabstand von 0,60 m vorgesehen.

Der Abzweig der Carlstraße ist Einbahnstraße mit vorgeschriebener Fahrtrichtung Westen; allerdings handelt es sich um eine "unechte Einbahnstraße". Auch hier sollte eine Öffnung für gegenläufigen Radverkehr erfolgen. Dazu sollen im

Radfahrstreifen
entgegen der
Einbahnrichtung
markieren



Knotenpunktbereich mit dem Herzogenrather Weg Auffangschutzstreifen (beide Fahrtrichtungen) markiert werden. Es sollte aber grundsätzlich geprüft werden, ob die Einbahnregelung hier nicht ganz aufgegeben werden kann. Dann wären auch die Auffangschutzstreifen entbehrlich.

Maßnahmen

Markierung eines Radfahrstreifens entgegen der Einbahnrichtung; Markierung von Auffangschutzstreifen im Abweig Carlstraße.

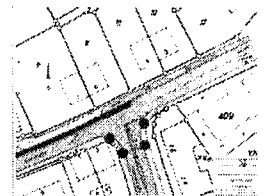
4.2.3.3 Carlstraße (L 225), Ostteil

Dieser Abschnitt der Carlstraße ist Einbahnstraße mit vorgeschriebener Fahrtrichtung Ost; Radverkehrsanlagen sind nicht vorhanden. In Einbahnrichtung kann der Radverkehr im Mischverkehr auf der Fahrbahn bleiben, da das Kfz-Verkehrsaufkommen nicht so groß ist, dass dies als unverträglich anzusehen ist. Lediglich der Abschnitt zwischen Mariastraße und Reyplatz ist recht hoch belastet. Die Platzverhältnisse lassen aber hier die Anlage von Radverkehrsanlagen in Einbahnrichtung nicht zu.

Wünschenswert ist im Sinne größtmöglicher Netzdurchlässigkeit auch eine Radverkehrsführung entgegen der Einbahnrichtung. Hierzu wird westlich der Mariastraße die Markierung eines Radfahrstreifens entgegen der Einbahnrichtung empfohlen, der sich an den vorgeschlagenen Radfahrstreifen im Zuge des Herzogenrather Weg anschließen soll.

Radfahrstreifen
entgegen der
Einbahnrichtung
markieren

Im Abschnitt zwischen Mariastraße und Reyplatz soll die Führung auf einem gemeinsamen Fuß- und Radweg erfolgen (Details siehe Route Geilenkirchener Straße/Reyplatz/Mariastraße und Plan 9917-09)



Maßnahmen

Markierung eines Radfahrstreifens entgegen der Einbahnrichtung zwischen Herzogenrather Weg und Mariastraße; Umgestaltung des nördlichen Gehweges zu einem gemeinsamen Fuß- und Radweg von Mariastraße bis Reyplatz, einschließlich baulich gesicherter Überleitung.

4.2.3.4 Reyplatz (L 225, Richt. Ost)

Von der Carlstraße bis zur Breite Straße ist der Reyplatz Einbahnstraße mit vorgeschriebener Fahrtrichtung Breite Straße. Es sollte möglichst auch eine Führung entgegen der Einbahnrichtung angeboten werden. Die entsprechende Planung ist im Zuge der Route Aachener Straße/Mariastraße/Carlstraße/Reyplatz/Geilenkirchener Straße/Goethestraße (Südteil)/Langgasse/Goethestraße (Nordteil) ausführlich dargestellt.

Maßnahmen

Siehe "Maßnahmen" an oben angegebener Stelle.

4.2.3.5 Breite Straße (L 225, Richt. Ost)

Die Breite Straße ist Einbahnstraße mit vorgeschriebener Fahrtrichtung Osten. Aufgrund der zentralen innerstädtischen Lage wäre eine Öffnung für gegenläufigen Radverkehr eigentlich wünschenswert. Der verhältnismäßig starke Kfz-Verkehr erfordert hierfür eine Abtrennung mindestens in Form eines Radfahrstreifens. Um den nötigen Platz auf der 6,00 m bis 6,20 m breiten Fahrbahn zu gewinnen wäre ein Halteverbot auf der Fahrbahn erforderlich. Bei der derzeitigen Situation erscheint dies nicht umsetzbar, so dass gegenläufiger Radverkehr derzeit nicht ermöglicht werden kann. Es sollte aber in jedem Falle bei eventuellen Veränderungen in der Verkehrsstruktur eine erneute Prüfung erfolgen (z. B. bei Herabstufung der Straße).

Öffnung für
gegengerichteten
Radverkehr derzeit
nicht möglich

Maßnahmen

Derzeit keine Maßnahmen möglich.

4.2.3.6 Albert-Schweitzer-Straße (L 225, Richt. West)

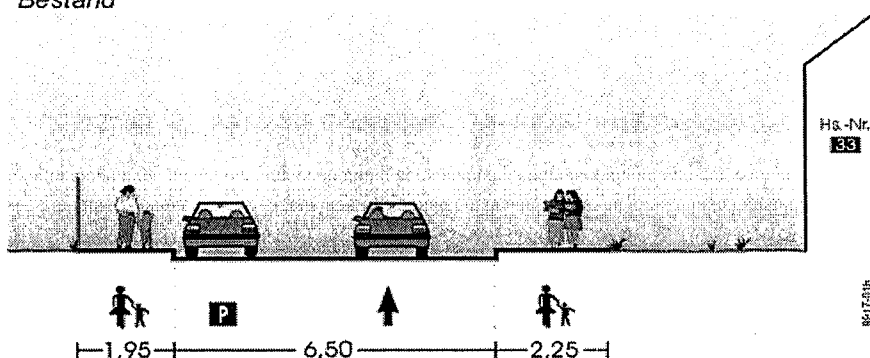
Die Albert-Schweitzer-Straße ist eine überwiegend zweispurige Einbahnstraße (Fahrbahnbreite 6,50 m) mit vorgeschriebener Fahrtrichtung Westen. Vom Urweg bis Siegenkamp gibt es bereits einen baulichen Radweg entgegen der Einbahnrichtung. Dieser sollte durch einen Radfahrstreifen entgegen der Einbahnrichtung bis zum Reyplatz verlängert werden. Hierzu ist es erforderlich, das Parken auf die andere

Fahrbahnseite zu verlagern. Die Zweispurigkeit ist dann aufzugeben. Leistungsfähigkeitsprobleme sind nicht zu erwarten, da auch die zuführende Jülicher Straße nur einen Richtungsfahrstreifen aufweist. Vor dem Reyplatz sollte dann eine Aufweitung zur Kombispur erfolgen.

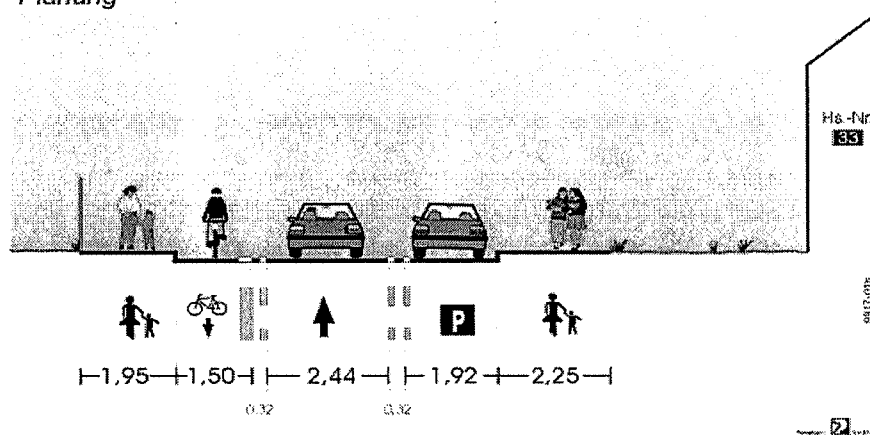
Gegenläufigen Radfahrstreifen markieren

Albert-Schweitzer-Straße

Bestand



Planung



Es wird empfohlen, den Radfahrstreifen nur auf das Mindestmaß von 1,50 m einschließlich Breitstrichmarkierung zu bemessen. Ebenso soll auch das Parken am rechten Fahrbahnrand auf nur 1,80 m (zuzüglich 12 cm Schmalstrich) markiert werden. Es soll dann aber beidseitig mit einem Nettoabstand von 20 cm eine gestrichelte Linie (S-1/1) markiert werden. So entsteht eine 2,44 m breite Kernfahrbahn, die für die meisten Fahrzeuge ausreicht. Lediglich Busse und LKW müssen diese Markierung überfahren. So wird erreicht, dass sowohl zum Radfahrstreifen als auch zu den parkenden Kfz ein ausreichender Abstand eingehalten wird.

Maßnahmen

Markierung eines Radfahrstreifens entgegen der Einbahnrichtung.

4.2.3.7 An der Waad (L 225, Richt. West)

An der Waad ist Einbahnstraße mit vorgeschriebener Fahrtrichtung Westen. Zu Erhöhung der Durchlässigkeit für den Radverkehr empfiehlt sich die Öffnung für gegenläufigen Radverkehr. Hierzu sollte ein Radfahrstreifen in Gegenrichtung markiert werden.

Mit einer Fahrbahnbreite von 6,50 m ist An der Waad der Albert-Schweitzer-Straße völlig vergleichbar. Daher sollte die Querschnittsaufteilung in gleicher Weise erfolgen.

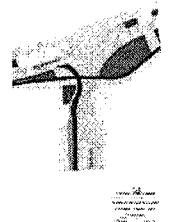
Gegenläufigen
Radfahrstreifen
markieren

Maßnahmen

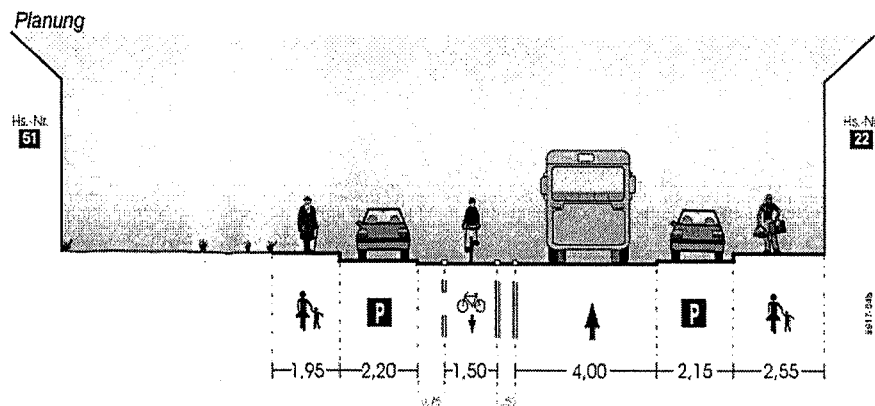
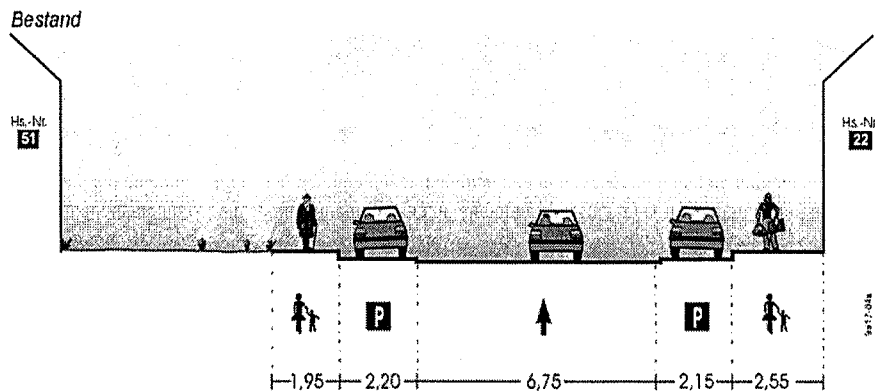
Markierung eines Radfahrstreifens entgegen der Einbahnrichtung.

4.2.3.8 Carlstraße (L 225, Richt. West), Westteil

Bei diesem Abschnitt der Carlstraße handelt es sich um eine Einbahnstraße mit vorgeschriebener Fahrtrichtung Westen. Zur Erhöhung der Durchlässigkeit für den Radverkehr empfiehlt sich die Öffnung für gegenläufigen Radverkehr. Hierzu sollte ein Radfahrstreifen in Gegenrichtung markiert werden (vgl. Plan-Nr. 9917-12 für den Einmündungsbereich Kapellenstraße sowie Querschnitt; über den restlichen Straßenverlauf stehen keine Pläne zur Verfügung).



Carlstraße (Richtung Kapellenstraße)



Maßnahmen

Markierung eines Radfahrstreifens entgegen der Einbahnrichtung.

4.2.3.9 Jülicher Straße (L 225)

Die Jülicher Straße ist eine stärker befahrene innerörtlichen Hauptverkehrsstraße. In Fahrtrichtung Osten verfügt sie über einen Radweg (Einrichtungsbetrieb). In Fahrtrichtung Westen wird die Markierung eines Schutzstreifens empfohlen (Unterbrechung im Bereich der Mittelinsel erforderlich). Dieser sollte dann im Bereich der Einmündung Siegenkamp auslaufen.

Maßnahmen

Markierung eines Schutzstreifens in Fahrtrichtung Westen.

4.2.4 Nördl. Verlängerung An der Burg (Bereich Friedhof Setterich)/Settericher Weg/Mozartstraße/Josefstraße/Willibrordstraße

4.2.4.1 Nördl. Verlängerung An der Burg (Bereich Friedhof Setterich)

Hier handelt es sich zunächst um die Friedhofszufahrt, die für den Kraftfahrzeugverkehr eine Sackgasse darstellt. Der breite asphaltierte Weg ist in sehr gutem Zustand. Der Kraftfahrzeugverkehr ist sehr schwach (nur Friedhofsbesucher), so dass der Radverkehr völlig problemlos im Mischverkehr geführt wird.

Im weiteren Verlauf handelt es sich um einen asphaltierten Feldweg, der in Loverich auf den Settericher Weg stößt. Der Weg ist gut ausgebaut und ohne weitere Maßnahmen für den Radverkehr geeignet. Aufgrund der fehlenden Sichtbeziehungen (hohe Hecke) im Bereich der engen Kurve um die Grünanlage an der Südecke des Friedhofes könnten hier ggf. eine Mittelmarkierung und Richtungspfeile sicherheitsfördernd wirken.

Maßnahmen

Ggf. Markierung von Richtungspfeilen und Mittellinie im Kurvenbereich Südecke Friedhof.

4.2.4.2 Settericher Weg

Der Settericher Weg ist als Verkehrsberuhigter Bereich ausgewiesen (Z 325 StVO). Die ausgesprochen ruhige Straße ist für die Führung des Radverkehrs gut geeignet, so dass keine Maßnahmen für den Radverkehr nötig sind.

Keine Maßnahmen erforderlich

Maßnahmen

Keine Maßnahmen erforderlich.

4.2.4.3 Mozartstraße

Es handelt sich um eine ruhige Wohnstraße in einer Tempo 30-Zone, in der das Geschwindigkeitsniveau durch Baumscheiben zusätzlich niedrig gehalten wird. Die Führung des Radverkehrs im Mischverkehr auf der Fahrbahn ist völlig problemlos.

Da das Verkehrsaufkommen auf der Puffendorfer Straße nicht sonderlich hoch ist und außerdem der Knotenpunkt Mozartstraße/Puffendorfer Straße mit rechts-vor-links geregelt ist, stellt die Querung der Puffendorfer Straße kein Problem dar.

Keine Maßnahmen erforderlich

Maßnahmen

Keine Maßnahmen erforderlich.

4.2.4.4 Josefstraße

Obschon es sich bei der Josefstraße um die K 8 handelt, wird der Radverkehr hier problemlos im Mischverkehr auf der Fahrbahn geführt. Die Ausweisung als Tempo 30-Zone, rechts-vor-links-Regelung und eine Insel als Querungshilfe im betrachteten Abschnitt sorgen für ein niedriges Geschwindigkeitsniveau des ohnehin schwachen Kfz-Verkehrs.

Zur Erleichterung des Linksabbiegens in die Mozartstraße kann im "Schatten" der Verkehrsinsel eine gesicherte Linksabbiegehilfe markiert werden. In Gegenrichtung wäre dies auch sinnvoll, um den linksliegenden Radweg nach Floverich und den Feldweg nach Beggendorf zu erreichen. Allerdings steht dies im Konflikt zum Platzbedarf einer Ausfädelungshilfe des Radweges an der Willibrordstraße.

Linksabbiegehilfe markieren

Maßnahmen

Markierung einer Linksabbiegehilfe in die Mozartstraße.

4.2.4.5 Willibrordstraße

Vom Ortsausgang Loverich bis zum Ortseingang Floverich verfügt die Willibrordstraße über einen einseitigen gemeinsamen Fuß- und Radweg (Zweirichtungsbetrieb) auf der Straßenwestseite. Der knapp 1,50 m breite Weg liegt hinter einem

0,60 m breiten Grünstreifen; die Leuchten sind ca. 0,75 m vom Radweg entfernt. Die Asphaltoberfläche ist im Abschnitt nördlich der Dorfstraße in erneuerungsbedürftigem Zustand.

Mit Unterschreitung einer Breite von 1,50 m werden die Mindestanforderungen nach VwV-StVO auch bei maximaler Anrechnung der lichten Räume unterschritten. In der Praxis stellt jede Begegnung eines Radlers mit einem anderen Verkehrsteilnehmer auf diesem Weg – egal ob Fußgänger oder Radfahrer – bereits einen Konfliktfall dar. Da darüber hinaus der nördliche Abschnitt eine desolate Oberfläche aufweist, sollte der Radweg auf ganzer Länge auf 2,50 m verbreitert werden. Dabei sollte nördlich der Dorfstraße der gesamte Weg erneuert werden. Es wird empfohlen, den Grünstreifen zu erhalten und die Verbreiterung ausschließlich in Richtung Acker vorzunehmen. Die Leuchten stehen dann gerade eben auf dem Weg, ragen aber nicht weiter hinein.

Radweg verbreitern

Innerhalb der Ortsdurchfahrt Floverich wird der Radverkehr im Mischbetrieb auf der Fahrbahn geführt. Die Ausweisung als Tempo 30-Zone und eine rechts-vor-links-Regelung sorgen für ein niedriges Geschwindigkeitsniveau des ohnehin schwachen Kfz-Verkehrs. Besondere Maßnahmen für den Radverkehr sind somit weder nötig noch sinnvoll, zumal die Fahrbahnbreite von 6,50 m ohnehin keinen Spielraum für Schutzstreifen o. ä. lässt.

Vom nördlichen Ortsausgang bis zur Stadtgrenze an der B 56 verfügt die Fahrbahn über keinerlei Nebenanlagen; der Radverkehr wird im Mischprinzip abgewickelt. Die Fahrbahnbreite von 6,50 m erlaubt auch nicht die Markierung von Schutzstreifen.

Aufgrund des Geschwindigkeitsniveaus des Kraftfahrzeugverkehrs wären Radverkehrsanlagen grundsätzlich sinnvoll. Da die Kfz-Menge jedoch eher klein ist, besteht hierfür keine hohe Dringlichkeit. Langfristig erscheint der Bau eines gemeinsamen Fuß- und Radweges aber sinnvoll (einseitig, Zweirichtungsbetrieb, 2,50 m hinter Grünstreifen, Asphalt).

Maßnahmen

Ausbau des Radweges zwischen Loverich und Floverich; langfristig Bau eines Radweges von Floverich zur B 56.

4.2.5 Cäcilienstraße/Feldweg (Verlängerung Cäcilienstraße nach Loverich)/Nördlicher Feldweg Loverich-Puffendorf/Parallelweg Ortsumgehung Puffendorf/Lovericher Straße

4.2.5.1 Cäcilienstraße

Die Cäcilienstraße ist eine ruhige Nebenstraße in einer Tempo 30-Zone. Der Radverkehr wird ohne Probleme im Mischverkehr auf der Fahrbahn abgewickelt, so dass hier keine besonderen Maßnahmen für den Radverkehr nötig sind.

Keine Maßnahmen erforderlich

Maßnahmen

Keine Maßnahmen erforderlich.

4.2.5.2 Feldweg (Verlängerung Cäcilienstraße nach Loverich)

Es handelt sich um einen gut ausgebauten asphaltierten Feldweg, der für den Radverkehr so belassen werden kann.

Keine Maßnahmen erforderlich

Maßnahmen

Keine Maßnahmen erforderlich

4.2.5.3 Nördlicher Feldweg Loverich-Puffendorf

Es handelt sich um einen gut ausgebauten asphaltierten Feldweg, der für den Radverkehr so belassen werden kann.

Keine Maßnahmen erforderlich

Bei Realisierung der geplanten Ortsumgehung Puffendorf wird dieser Feldweg durchschnitten; die Umgehungsstraße kann an dieser Stelle nicht gequert werden. Die weitere Führung erfolgt dann über den Parallelweg zur Ortsumgehung und über die Lovericher Straße und wird nachfolgend beschrieben.

Maßnahmen

Keine Maßnahmen erforderlich

4.2.5.4 Parallelweg Ortsumgehung Puffendorf

Geplant ist hier ein Feldweg, so dass von einer guten Nutzbarkeit für den Radverkehr ausgegangen werden kann.

Keine Maßnahmen erforderlich

Maßnahmen

Keine Maßnahmen.

4.2.5.5 Lovericher Straße

Die Lovericher Straße ist eine schwach bis mäßig befahrene innerörtliche Verbindungsstraße. Sie verfügt nicht über Nebenanlagen. Aufgrund des geringen Kraftfahrzeugverkehrs sind Maßnahmen für den Radverkehr nicht erforderlich.

Keine Maßnahmen erforderlich

Maßnahmen

Keine Maßnahmen erforderlich.

4.3 Hauptsammelrouten

In diesem Kapitel werden die Hauptsammelrouten dargestellt. Im Gegensatz zu den Hauptachsen werden hier nur für ausgewählte Punkte und Abschnitte detaillierte Maßnahmevorschläge gemacht; zu den übrigen Abschnitten werden vereinfachte grundsätzliche Aussagen getroffen.

4.3.1 Eschweilerstraße/Kapellenstraße

Die Eschweilerstraße ist als unproblematisch anzusehen. Der Knotenpunkt Eschweilerstraße/Aachener Straße/Kapellenstraße wird im Zuge der Aachener Straße behandelt.

Die Radwege im Zuge der Kapellenstraße wurden noch nach älterer Planungsphilosophie entworfen und sind aus heutiger Sicht nicht optimal gestaltet. Als wenig aufwendige Maßnahme zur Verbesserung wird die Absenkung der Kanten an den Einmündungen auf "Null" empfohlen. Dies kann kostengünstig mit vorgesetzten Keilen (Mastix) geschehen.

Nullabsenkung vornehmen

Maßnahmen

Nullabsenkung der Radwegkanten im Zuge der Kapellenstraße.

4.3.2 Martinstraße/Kirchgasse/Bahnhofstraße/Kirchstraße/Löffelstraße/Kückstraße

4.3.2.1 Martinstraße/Kirchgasse

Die Martinstraße und die Kirchgasse liegen in einer Tempo 30-Zone und sind nur schwach befahren. Sie bedürfen keiner Maßnahmen.

Keine Maßnahmen erforderlich

Maßnahmen

Keine Maßnahmen erforderlich.

4.3.2.2 Bahnhofstraße

Die abschnittsweise im Zuge der Bahnhofstraße vorhandenen Radwege entsprechen hinsichtlich ihrer Gestaltung teilweise nicht den modernen Anforderungen. Da es sich hier um eine Tempo 30-Zone handelt, entfällt ohnehin die Notwendigkeit einer Benutzungspflicht, ohne die auch keine Benutzungspflicht erlassen werden darf. Daher sollte eine Umwandlung zu "anderen Radwegen" erfolgen. Weitere Maßnahmen sind dann nicht erforderlich.

Radwegebenutzungspflicht aufheben

Maßnahmen

Umwandlung der Radwege zu "anderen Radwegen"

4.3.2.3 Kirchstraße/Löffelstraße/Kückstraße

Mit Ausnahme des südlichen Abschnitts der Kirchstraße, in dem keine Maßnahmen für den Radverkehr erforderlich sind, handelt es sich um Einbahnstraßen mit vorgeschriebener Fahrtrichtung Süden. Insbesondere auch aufgrund der Einkaufsfunktion dieses Straßenzuges ist die Möglichkeit zur Nutzung im Zweirichtungsbetrieb durch den Radverkehr äußerst wünschenswert. Die Kückstraße liegt in einer Tempo 30-Zone; der Rest ist verkehrsberuhigter Bereich. Somit sind bezüglich der zulässigen Geschwindigkeiten die Voraussetzun-

Gegenläufige Radfahrmöglichkeiten wünschenswert

gen für eine Öffnung für gegenläufigen Radverkehr erfüllt bzw. sogar übererfüllt.

Für die Öffnung einer Einbahnstraße ist auch die Kfz-Belastung von Bedeutung. Daher wurde seitens der Stadt am 6.9.99 (11 - 12 Uhr) und am 7.9.99 (16 - 17 Uhr) der Kfz-Verkehr gezählt. Gezählt wurde am Reyplatz und in Höhe des Restaurants Krichel. Für die Vormittagsstunde wurden 263 Kfz (Reyplatz) bzw. 238 Kfz (Krichel) gezählt. Nachmittags, in der mutmaßlichen Spitzenstunde wurden 383 bzw. 257 Kfz gezählt. Daraus lässt sich für den stärker belasteten oberen Bereich eine Tagesbelastung (DTV) von rund 4.000 Kfz ableiten. Dies ist nicht wenig, stellt aber kein entscheidendes Hindernis gegen eine Öffnung für gegenläufigen Radverkehr dar.

Gleichzeitig wurde mittels Kennzeichenerhebung der Durchgangsverkehr ermittelt, wobei als Zeitfenster 10 Minuten angesetzt wurden. Aus der Vormittagszählung wurden 47 Kfz (ca. 18 %) als Durchgangsverkehr ermittelt; nachmittags waren es 52 Kfz (ca. 14 %). Damit ist klargelegt, dass auch durch eine andere Verkehrsführung im Umfeld keine wesentliche Verminderung der Kfz-Belastung erreicht werden kann.

Kaum verlagerbarer Durchgangsverkehr

Obgleich im verkehrsberuhigten Bereich die "Fahrgasse" (der überwiegend von Kfz genutzte Bereich; eine Fahrgasse im engeren Sinne gibt es in verkehrsberuhigten Bereichen nicht) eher schmal ist, ergeben sich hieraus keine wesentlichen Probleme für gegenläufigen Radverkehr. Durch den niveaugleichen Ausbau können Radfahrer ggf. problemlos in die Seitenbereiche ausweichen. Auch der auf 30 km/h beschränkte Abschnitt ist niveaugleich ausgebaut, so dass auch hier eine flexible Interaktion möglich ist.

Etwas problematisch ist lediglich die unübersichtliche Kurve Kückstraße/Löffelstraße. Hier sollte der Kfz-Verkehr durch entsprechende Beschilderung an den gegenläufigen Radverkehr erinnert werden. Zusätzlich kann im Kurvenbereich noch ein gegenläufiger Schutzstreifen angelegt werden. Dieser müsste dann mit weißem Pflaster eingelegt werden, da Markierung auf Pflasteruntergrund nicht hält. Eine weitere Option besteht in der Montage eines Verkehrsspiegels auf der Kurvenaußenseite, wobei dieser nur eine Zusatzmaßnahme mit geringerer Wirkung darstellen würde.

Unübersichtliche Kurve sichern

Wichtig ist in jedem Falle, den Kraftfahrzeugführern zu verdeutlichen, dass sie mit gegenläufigem Radverkehr zu rech-

nen haben. Dies gilt insbesondere auch für die Einmündungen in diesen Straßenzug. Neben der o. a. Kurve sollte auch in den Ein- und Ausfahrtbereichen eine kurze Markierung für den Radverkehr erfolgen.

Insgesamt wird empfohlen, den Straßenzug für gegenläufigen Radverkehr durch Beschilderung zu öffnen. Aufgrund des niedrigen Geschwindigkeitsniveaus sind keine besonderen Konflikte zu erwarten.

Einbahnstraßen-
öffnung
empfohlen

Maßnahmen

Öffnung für gegenläufigen Radverkehr durch Beschilderung und kleine Begleitmaßnahmen.

4.3.3 Aachener Straße (B 57, von Mariastraße bis Jülicher Straße)

Hier sollten – wie auch südlich der Mariastraße empfohlen – Schutzstreifen markiert werden. Auch hier sollte die Breite der Streifen auf der 8,30 m breiten Fahrbahn 1,40 m betragen (Details siehe Hauptachse südlich der Mariastraße).

Maßnahmen

Markierung von Schutzstreifen.

4.3.4 Feldweg von Siersdorfer Straße nach Siersdorf

Dieser Weg bedarf keiner Maßnahmen für den Radverkehr.

Keine Maßnahmen
erforderlich

Maßnahmen

Keine Maßnahmen erforderlich.

4.3.5 Fringsstraße/Schugansgasse/nördl. Verlängerung Schugansgasse/Siegenkamp/Feldweg nördl. Siegen- kamp (nach Loverich)/Karl-Arnold-Straße

4.3.5.1 Fringsstraße/Schugansgasse/nördl. Verlängerung Schugansgasse

Mit Ausnahme punktueller Verbesserungen im Bereich der nördlichen Verlängerung der Schugansgasse sind keine Maßnahmen nötig.

Maßnahmen

Punktuelle Verbesserungen nördlich der Schugansgasse.

4.3.5.2 Siegenkamp/Feldweg nördl. Siegenkamp

Im Streckenverlauf bestehen keine Probleme. Allerdings ist die derzeitige Querungsstelle über den Ludwig-Erhard-Ring als äußerst problematisch anzusehen (vgl. auch Unfallanalyse). Diese reduziert sich derzeit auf eine weit abgesetzte Führung über eine Sperrfläche (nach Ausleitung über einen schmalen Gehweg). Diese Führung ist fahrdynamisch ungünstig und auch nur in Fahrtrichtung Norden überhaupt erreichbar. Daher ist die Akzeptanz durch den Radverkehr in keiner Weise gegeben; es wird ausschließlich "frei" gequert.

Zur Sicherung dieser stark frequentierten Querungsstelle wird ein Ausbau empfohlen, der den Aufenthalt auf der Fahrbahnmitte sichert, die Erreichbarkeit auch von Norden ermöglicht und durch eine komfortable Führung eine möglichst hohe Akzeptanz gewährleistet. Da gleichzeitig die Linksabbiegemöglichkeiten (insbesondere die Linksabbiegespur aus Richtung Westen nach Setterich) zu erhalten sind, bleibt allerdings nur ein eingeschränkter Handlungsspielraum. Aufgrund des Fehlens von Plangrundlagen des Querungsbereiches kann nachfolgend nur eine verbale Handlungsempfehlung gegeben werden.

Die Lage der Querungsstelle ist beizubehalten. Sie sollte jedoch baulich als Insel ausgeführt werden (auf der derzeitigen Sperrfläche). Die Ausleitung aus der Zufahrt Siegenkamp soll etwa in der derzeitigen Position verbleiben. Der Weg bis zur Querungsstelle ist aber deutlich zu verbreitern (auf mind. 2,50 m); die Kurvenradien sind fahrdynamisch günstig auszuführen. Zur Sicherung der aus Norden kommenden Rad-

fahrer bei der Querung von Siegenkamp kann ggf. zusätzlich eine Aufpflasterung (niveaugleich) im Bereich der Ausleitung angelegt werden. Die derzeit diagonal stark abgesetzte Führung des Radweges des Ludwig-Erhard-Ring über den nördliche Feldweg ist zu begradigen zugunsten einer nur schwach abgesetzten Führung. Dabei sollten dann auch Radfahrer, die von der Mittelinsel kommen fahrdynamisch günstiger geführt werden. Die Radfahrfurt sollte im Idealfall als fahrdynamisch wirksame Aufpflasterung angelegt werden. Die so zu erreichende Geschwindigkeitsreduktion ein- und ausfahrender Kfz dient dabei im wesentlichen der Sicherung der von Norden kommenden Radler, die hier relativ scharf nach links abbiegen müssen. Im Rahmen dieser Maßnahme sollte auch geprüft werden, in wie weit ein Rückbau des Einmündungstrichters (insbes. westlicher Kurvenradius) möglich ist. Neben dem geschwindigkeitsreduzierenden Effekt verkürzt sich hiermit auch die Länge der Radwegefurt im Zuge des Ludwig-Erhard-Ring. Die Führung über die Querungsstelle ist den Fahrradfahrern mittels eines geeigneten Vorwegweisers zur Verkehrsführung zu verdeutlichen.

Neue Querungshilfe dringend erforderlich

Maßnahmen

Ausbau der Querungsstelle mit Insel, Auffangradweg und Umgestaltung der nördlichen Einmündung.

4.3.5.3 Karl-Arnold-Straße

In dieser ruhigen Nebenstraße (Tempo 30-Zone) sind keine Maßnahmen für den Radverkehr nötig.

Keine Maßnahmen erforderlich

Maßnahmen

Keine Maßnahmen erforderlich.

4.3.6 Ludwig-Erhard-Ring (K 27)

Der gemeinsame Fuß- und Radweg auf der Nordseite der K 27 ist relativ schmal. Hier sollte langfristig eine Verbreiterung auf mindestens 2,50 m erfolgen. Die erforderlichen Maßnahmen an den Knotenpunkten L 240, Siegenkamp und B 57 sind bei den querenden Routen beschrieben.

Radweg langfristig verbreitern

Maßnahmen

Langfristig Verbreiterung des Radweges.

4.3.7 Schmiedstraße (L 50)/Bahnstraße (K 8)/Josefstraße (K 8)

Im Zuge dieser Route sind keine Maßnahmen für den Radverkehr nötig.

Keine
Maßnahmen
erforderlich

Maßnahmen

Keine Maßnahmen erforderlich

4.3.8 Feldweg südl. Lutherstraße/Lutherstraße (Ostteil)

Im Zuge dieser Route sind keine Maßnahmen für den Radverkehr nötig.

Keine
Maßnahmen
erforderlich

Maßnahmen

Keine Maßnahmen erforderlich.

4.3.9 Schnitzelgasse

Die Schnitzelgasse ist eine ruhige Nebenstraße in einer Tempo 30-Zone, die der Radverkehr ohne weitere Maßnahmen als Parallelroute zur B 57 nutzen kann (südlicher Anschluss an B 57 ist beim Knotenpunkt B 57/K 27 dargestellt).

Keine
Maßnahmen
erforderlich

Maßnahmen

Keine Maßnahmen erforderlich.

4.3.10 Hauptstraße (B 57)/Landstraße (B 57)

4.3.10.1 Hauptstraße (B 57 nördlich Wolfsgasse)

Zwischen Wolfsgasse und Adenauerring (Nordende) bestehen keine Radverkehrsanlagen, obwohl diese aufgrund der hohen Kfz-Belastung wünschenswert sind. Die Fahrbahnbreite würde

in Teilabschnitten theoretisch die Anlage von Schutzstreifen ermöglichen. Dies würde aber den Wegfall der Mehrzahl der Kfz-Stellplätze bedeuten, für die auch kein Ersatz geschaffen werden könnte. Da die erforderlichen Eingriffe in den ruhenden Verkehr in dieser Lage nicht umsetzbar erscheinen und außerdem keine durchgehende Schutzstreifenlösung geschaffen werden könnte, wird die Anlage von Schutzstreifen nicht empfohlen.

Ab dem Adenauerring besteht auf der Fahrbahnseite ein gut nutzbarer gemeinsamer Fuß- und Radweg. Dieser endet allerdings auf freiem Feld nördlich von Setterich. Der Weg sollte in vergleichbarem Standard bis zur B 56 verlängert werden.

Radweglücke
schließen

Maßnahmen

Verlängerung des Geh-/Radweges bis zur B 56.

4.3.10.2 Landstraße (B 57)

Von der B 56 bis in Höhe Schönstattstraße besteht ein komfortabler gemeinsamer Fuß- und Radweg. Dieser sollte langfristig mit vergleichbarem Standard nach Gereonsweiler verlängert werden.

Radweg
verlängern

Maßnahmen

Langfristig Verlängerung des Geh-/Radweges nach Gereonsweiler

4.3.11 Aldenhovener Straße (östl. Kreuzstraße)/ B 56

4.3.11.1 Aldenhovener Straße (östl. Kreuzstraße)

Die Aldenhovener Straße verfügt hier beidseitig über Radwege bzw. Geh-/Radwege. Diese Wege unterschreiten aufgrund ihrer Dimensionierung die Mindestanforderungen der VwV-StVO ganz erheblich. Durch den Bau der Ortsumgehung Puffendorf entfällt die Notwendigkeit von Radwegen, so dass dann eine Umwandlung zu Gehwegen erfolgen kann.

Entwidmung der
Radwege nach
Fertigstellung der
Ortsumgehung

Maßnahmen

Umwandlung der Radwege in Gehwege nach Fertigstellung der Ortsumgehung Puffendorf.

4.3.11.2 B 56

Die B 56 verfügt über keinerlei Nebenanlagen. Langfristig ist die Schaffung eines (einseitigen) gemeinsamen Fuß- und Radweges (Zweirichtungsbetrieb) nach Aldenhoven wünschenswert. Aufgrund der geringen Bedeutung der Strecke für den Radverkehr ist die Dringlichkeit aber als sehr klein anzusehen.

Maßnahmen

Langfristig Bau eines Geh-/Radweges nach Aldenhoven.

4.3.12 Aldenhovener Straße (westl. Feldweg nach Loverich)/B 56

Die B 56 verfügt auf der Südseite über einen gut ausgebauten gemeinsamen Fuß- und Radweg (Zweirichtungsbetrieb), der ohne weitere Maßnahmen den Anforderungen genügt.

Keine Maßnahmen
erforderlich

Maßnahmen

Keine Maßnahmen erforderlich.

4.3.13 Kreuzstraße/Marktplatz/Schönstattstraße

Es handelt sich um sehr ruhige Straßen in einer Tempo 30-Zone, die ohne weitere Maßnahmen hervorragend zur Führung des Radverkehrs geeignet sind.

Keine Maßnahmen
erforderlich

Maßnahmen

Keine Maßnahmen erforderlich.

4.3.14 Feldweg Beggendorf-Floverich

Der asphaltierte Feldweg ist für den Radverkehr bestens geeignet, so dass keine Maßnahmen erforderlich sind.

Keine Maßnahmen
erforderlich

Maßnahmen

Keine Maßnahmen erforderlich.

4.3.15 Goethestraße (Ortsmitte Beggendorf)

Aufgrund der nicht ganz geringen Kfz-Belastung wären Radverkehrsanlagen u. U. sinnvoll. Die Breite des Straßenraumes erlaubt jedoch nicht die Anlage von Radverkehrsanlagen, so dass hier auf Maßnahmen verzichtet werden muss. Im übrigen wird im Kernbereich die Verträglichkeit durch die Geschwindigkeitsbegrenzung auf 30 km/h verbessert. Der Durchgangsradsverkehr wird über die Langgasse geleitet (vgl. ebenda).

Keine Maßnahmen
möglich

Maßnahmen

Keine sinnvollen Maßnahmen möglich.

4.3.16 Cäcilienstraße/Lindenstraße/Hubertusstraße

Im innerörtlichen Bereich ist die Geschwindigkeit dieses nur schwach belasteten Straßenzuges auf 30 km/h begrenzt (abschnittsweise sogar nur Schrittempo), so dass der Radverkehr gut im Mischverkehr geführt werden kann.

Der Außerortsbereich der Hubertusstraße verfügt über keinerlei Nebenanlagen, bei zulässigen Höchstgeschwindigkeiten von 70 - 100 km/h. Von daher ist (auch zum Schutz der Fußgänger) die Anlage eines einseitigen gemeinsamen Fuß- und Radweges (Zweirichtungsbetrieb) wünschenswert. Aufgrund der nur eher schwachen Kfz-Belastung und der geringeren Bedeutung für den Radverkehr hat diese Maßnahme aber nur niedrigste Priorität.

Langfristig Geh- /
Radweg bauen

Maßnahmen

Langfristig Bau eines Geh-/Radweges im Außerortsbereich der Hubertusstraße.

4.4 Einbahnstraßenprogramm

Verteilt über das gesamte Stadtgebiet – mit Schwerpunkt in Baesweiler selbst – gibt es etliche Einbahnstraßen. Aufgrund der Umwegempfindlichkeit des Radverkehrs stellen diese Einbahnstraßen ein wesentliches Hindernis dar. Die meisten dieser Straßen liegen in Wohngebieten, so dass eine Öffnung für gegenläufigen Radverkehr ohne Probleme möglich ist (z. B. Saarstraße, Drosselstraße, Vietenfuhr; selbst die enge Hügelsstraße ist als unproblematisch anzusehen). Bei fast allen Einbahnstraßenregelungen – in Baesweiler und anderswo – ist festzustellen, dass mit der Einbahnregelung eigentlich nur der Autoverkehr "gemeint" war; der Radverkehr wird aber gleich mitgetroffen. Die novellierte StVO bietet nun recht weitreichende Möglichkeiten zur Öffnung von Einbahnstraßen für Radler.

Einbahnstraßen treffen Radler meist ungewollt

Grundsätzlich gibt es unterschiedliche Möglichkeiten zur Radverkehrsführung entgegen der Einbahnrichtung. Bereits seit langer Zeit werden Radwege entgegen der Einbahnrichtung gebaut. Diese Lösung kann bei Straßen mit starkem und/oder schnellen Kfz-Verkehr sinnvoll sein.

Unterschiedliche Möglichkeiten zur Öffnung von Einbahnstraßen für gegenläufigen Radverkehr

Ebenfalls seit langem im Einsatz sind Radfahrstreifen entgegen der Einbahnrichtung. Rechtlich handelt es sich hierbei um auf der Fahrbahn markierte Radwege; dementsprechend ist ihr Einsatzbereich ähnlich dem von Radwegen.

Eine weitere Möglichkeit ist die Umwandlung in eine sogenannte "unechte Einbahnstraße". Hierbei wird Zeichen 220 StVO (Einbahnstraße) entfernt; es bleibt lediglich Zeichen 267 StVO (Verbot der Einfahrt), ergänzt um Zeichen 1022-10 StVO (Radfahrer frei). Juristisch bedeutet dies, dass die Fahrtrichtung auf der Fahrbahn nicht mehr vorgegeben ist und Kraftfahrer wenden dürfen (theoretisch, praktisch fehlt oft der Platz). Das Parken auf der in Fahrtrichtung linken Fahrbahnseite ist dann nicht mehr zulässig.

Durch die Novellierung der StVO im August 1997 wurde auch die Möglichkeit geschaffen, "echte" Einbahnstraßen mit geringer Verkehrsbelastung für gegenläufigen Radverkehr zu öffnen. Hierfür muss aber eine Reihe von Voraussetzungen erfüllt werden. So darf u. a. die zulässige Höchstgeschwindigkeit nicht mehr als 30 km/h betragen; die Straße muss übersichtlich sein. Durch die flächendeckende Umsetzung von Tempo 30 ist in Baesweiler die wichtigste gesetzliche Vorgabe für die Öffnung von Einbahnstraßen für gegenläufigen

Auch "echte" Einbahnstraßen können geöffnet werden

Radverkehr bereits erfüllt. Die Fahrgassenbreite muss mindestens 3,00 m betragen; bei Bus- und stärkerem LKW-Verkehr mehr als 3,50 m. Falls erforderlich, muss dem Radverkehr auch ein Einfahrtbereich in die Einbahnstraße angeboten werden, wozu selbstverständlich auch Markierungen zählen.

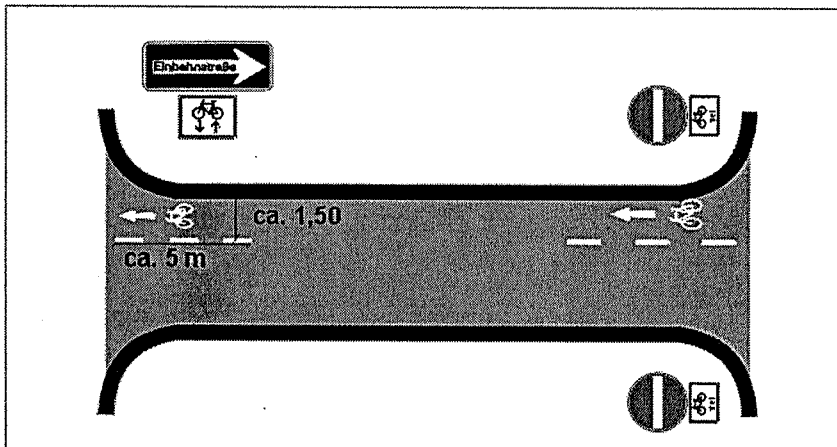
Eine weitere Voraussetzung ist die Dokumentation des Unfallgeschehens vor und nach der Öffnung. Im Rahmen der Unfallanalyse wurde auch das Unfallgeschehen in Einbahnstraßen untersucht. Im Untersuchungszeitraum geschah ein Radfahrerunfall in einer Einbahnstraße. Hierbei kollidierte ein Radfahrer, der Am Beeckfließ entgegen der Einbahnrichtung befuhr beim Queren der Goethestraße mit einem auf dieser fahrenden Motorrad. Die Einbahnregelung Am Beeckfließ hat ihren Ursprung in der geringen Fahrbahnbreite. Die Einmündung zur Goethestraße ist sehr übersichtlich. Es handelt sich also um eine "gewöhnliche" Vorfahrtverletzung, die in keinem ursächlichen Zusammenhang mit der Einbahnregelung zu sehen ist. Somit besteht aufgrund der Unfallanalyse kein Anlass auf eine Einbahnstraßenöffnung zu verzichten.

Insgesamt stellen sich die Voraussetzung für die Öffnung von Einbahnstraßen in Baesweiler als günstig dar. Lediglich die gegenläufigen Einbahnstraßen im Zuge der L 225 sind problematisch; der Straßenzug Kückstraße/Löffelstraße/Kirchstraße bedarf ebenfalls einer differenzierteren Betrachtung. Diese Straßenzüge werden - da auf Hauptachsen bzw. Hauptsammelrouten des Radverkehrs liegend - im Rahmen der Maßnahmenplanung für das Radverkehrsnetz behandelt. Für alle anderen Einbahnstraßen werden nachfolgend Empfehlungen zur Öffnung für den gegenläufigen Radverkehr gegeben.

Dabei soll die Art der Öffnung dieser Einbahnstraßen im Grundsatz einheitlich sein, da so allen Verkehrsteilnehmern am leichtesten nachvollziehbar die für Baesweiler neue Regelung vermittelt werden kann. Aufgrund der örtlichen Gegebenheiten wird für Baesweiler als Regellösung die Öffnung der "echten" Einbahnstraße empfohlen. Hierzu wird unter Zeichen 267 StVO (Verbot der Einfahrt) Zeichen 1022-10 StVO (Radfahrer frei) angebracht. An der Einfahrtseite wird unter Zeichen 220 StVO (Einbahnstraße) mit einem Zusatzschild (ohne Nummer) durch ein Fahrradsinnbild mit zwei gegenläufigen Pfeilen auf den entgegenkommenden Radverkehr hingewiesen.

Dort, wo in Gegenrichtung aus der Einbahnstraße herausfahrende Radler wartepflichtig sind, ist dieses entsprechend kenntlich zu machen. Hierzu kann eine verkleinerte Ausführung von Zeichen 205 StVO (Vorfahrt gewähren) zum Einsatz kommen. Bei rechts-vor-links-Regelung sollten die allgemein in Baesweiler verwendeten "Haifischzähne" zum Einsatz kommen. Dies gilt im übrigen auch für die dann gegenüber den in Gegenrichtung fahrenden Radlern wartepflichtige Zufahrt.

Je nach örtlicher Situation sind für die Ein- und Ausfahrtbereiche teilweise auch noch markierte Ein- und Ausfahrthilfen vorgesehen. Hierbei handelt es sich um kurze Auffangschutzstreifen mit einer Länge von etwa 5 m. Bei weniger übersichtlichen Kurven im Verlauf der Einbahnstraße soll auch im Kurvenbereich ein Schutzstreifen für den gegenläufigen Radverkehr markiert werden, um zu vermeiden, dass Autofahrer die Kurve schneiden.



Für gegenläufigen Radverkehr geöffnete Einbahnstraße mit markierten Ein- und Ausfahrthilfen.

Da die Öffnung von Einbahnstraßen ein in Baesweiler neues Element der Radverkehrsführung darstellt, ist eine begleitende Öffentlichkeitsarbeit für die Akzeptanz insbesondere bei Kraftfahrern und Anwohnern unerlässlich. Nähere Aussagen hierzu finden sich im Abschnitt "Radverkehr als System".

Öffentlichkeitsarbeit unerlässlich

4.4.1 Liegnitzer Straße

Straßencharakteristik

Die Liegnitzer Straße (vorgeschriebene Fahrtrichtung: Süden) ist eine reine Anliegerstraße in einer Tempo 30-Zone ohne Verbindungsfunktion für den Kraftfahrzeugverkehr. Die Straße ist beidseitig angebaut (Einfamilienhäuser), verfügt aber dennoch nur auf der Westseite über einen Gehweg. Die Fahrbahnbreite beträgt 4,00 m; dementsprechend ist das Geschwindigkeitsniveau des Kfz-Verkehrs sehr niedrig. Punktuell ist einhüftiges Parken zu beobachten (Fahrgassenbreite an diesen Stellen >3,00 m); der Parkdruck ist jedoch gering, da die meisten Häuser über ausreichend Stellflächen auf eigenem Grundstück verfügen. Die Straße ist insgesamt sehr übersichtlich; die Sichtbeziehungen an beiden Enden der Straße sind gut.

Empfehlung

Es wird empfohlen, die Straße für gegenläufigen Radverkehr durch Beschilderung freizugeben. Begleitend wird empfohlen, für Radfahrer die in Richtung Roskaul ausfahren, "Haifischzähne" zu markieren, wie vor Im Kirchwinkel bereits vorhanden. In der wartepflichtigen Zufahrt von Roskaul sollen ebenfalls Haifischzähne markiert werden.

Maßnahmen

Freigabe für gegenläufigen Radverkehr durch Beschilderung; Markierung von Haifischzähnen vor Roskaul und auf Roskaul.

4.4.2 Königsberger Straße

Straßencharakteristik

Die Königsberger Straße (vorgeschriebene Fahrtrichtung: Norden) ist eine reine Anliegerstraße in einer Tempo 30-Zone ohne Verbindungsfunktion für den Kraftfahrzeugverkehr. Die Straße ist beidseitig angebaut (Ostseite Mehrfamilienhäuser, Westseite Einfamilienhäuser), verfügt aber dennoch nur auf der Westseite über einen Gehweg. Die Fahrbahnbreite beträgt 4,00 m; dementsprechend ist das Geschwindigkeitsniveau des Kfz-Verkehrs sehr niedrig. Es wird mehr oder weniger durchgehend einhüftig geparkt (Fahrgassenbreite an diesen

Stellen >3,00 m); insbesondere im Bereich von Grundstückszufahrten bestehen aber genügend Ausweichmöglichkeiten. Der Parkdruck ist hoch, da die Mehrfamilienhäuser nicht über Stellplätze verfügen. Die Straße ist insgesamt sehr übersichtlich; die Sichtbeziehungen an beiden Enden der Straße sind gut.

Empfehlung

Es wird empfohlen, die Straße für gegenläufigen Radverkehr durch Beschilderung freizugeben. Begleitend wird empfohlen, für Radfahrer die in Richtung Im Kirchwinkel ausfahren, "Haifischzähne" zu markieren, wie vor Roskaul bereits vorhanden. In der wartepflichtigen Zufahrt von Im Kirchwinkel sollen ebenfalls Haifischzähne markiert werden.

Maßnahmen

Freigabe für gegenläufigen Radverkehr durch Beschilderung; Markierung von Haifischzähnen vor Im Kirchwinkel und auf Im Kirchwinkel.

4.4.3 Saarstraße

Straßencharakteristik

Die Saarstraße (vorgeschriebene Fahrtrichtung: Süden) ist eine reine Anliegerstraße in einer Tempo 30-Zone ohne Verbindungsfunktion für den Kraftfahrzeugverkehr. Die Straße ist beidseitig angebaut (Ein- und Zweifamilienhäuser), verfügt aber dennoch nur auf der Ostseite über einen Gehweg. Die Fahrbahnbreite beträgt 5,50 m. Auf der Gehwegseite wird einigermassen durchgehend auf der Fahrbahn geparkt (restliche Fahrgassenbreite im Bereich der Parker >3,50 m). Der Parkdruck ist mäßig, da die Zahl der Pkw die Zahl der Stellplätze auf den Grundstücken übersteigt. Die Straße ist insgesamt sehr übersichtlich; die Sichtbeziehungen an beiden Enden der Straße sind zufriedenstellend.

Empfehlung

Es wird empfohlen, die Straße für gegenläufigen Radverkehr durch Beschilderung freizugeben. Begleitend wird empfohlen, für Radfahrer die in Richtung Roskaul ausfahren, "Hai-

fischzähne" zu markieren, wie vor Im Kirchwinkel bereits vorhanden. In der wartepflichtigen Zufahrt von Roskaul sollen ebenfalls Haifischzähne markiert werden.

Maßnahmen

Freigabe für gegenläufigen Radverkehr durch Beschilderung; Markierung von Haifischzähnen vor Roskaul und auf Roskaul.

4.4.4 Junkerfuhr

Straßencharakteristik

Junkerfuhr (vorgeschriebene Fahrtrichtung: Norden) ist eine reine Anliegerstraße in einer Tempo 30-Zone ohne Verbindungsfunktion für den Kraftfahrzeugverkehr. Die Straße ist beidseitig angebaut (Ein- und kleine Mehrfamilienhäuser), verfügt aber dennoch nur auf der Ostseite über einen Gehweg. Die Fahrbahnbreite beträgt 4,00 m; dementsprechend ist das Geschwindigkeitsniveau des Kfz-Verkehrs sehr niedrig. Es wird locker (aber nicht durchgehend) einhüftig geparkt (Fahrgassenbreite an diesen Stellen >3,00 m); insbesondere im Bereich von Grundstückszufahrten bestehen aber genügend Ausweichmöglichkeiten. Der Parkdruck ist mäßig bis stärker, da die Anzahl der Stellplätze auf den Grundstücken nicht ausreicht. Die Straße ist insgesamt sehr übersichtlich. Die Sichtbeziehungen im Bereich der Einmündung Roskaul ist zufriedenstellend, im Bereich der Einmündung Im Kirchwinkel mäßig aber dennoch ausreichend.

Empfehlung

Es wird empfohlen, die Straße für gegenläufigen Radverkehr durch Beschilderung freizugeben. Begleitend wird empfohlen, für Radfahrer die in Richtung Im Kirchwinkel ausfahren, "Haifischzähne" zu markieren, wie vor Roskaul bereits vorhanden. Weiterhin sollte im Ausfahrtbereich vor Im Kirchwinkel ein kurzer Auffangschutzstreifen (Länge ca. 5 m) markiert werden. Die wartepflichtige Zufahrt von Im Kirchwinkel sollte ebenfalls Haifischzähne erhalten.

Maßnahmen

Freigabe für gegenläufigen Radverkehr durch Beschilderung; Markierung von Haifischzähnen und eines kurzen Auffangschutzstreifens vor Im Kirchwinkel; Markierung von Haifischzähnen auf Im Kirchwinkel.

4.4.5 Drosselstraße

Straßencharakteristik

Die Drosselstraße (vorgeschriebene Fahrtrichtung: Nordwest) ist eine ruhige Wohnstraße in einer Tempo 30-Zone ohne nennenswerte Verbindungsfunktion für den Kraftfahrzeugverkehr. Obwohl die Drosselstraße beidseitig mit Mehrfamilienhäusern angebaut ist, besteht nur auf einer Fahrbahnseite ein Gehweg (südlicher Teil: Ostseite; nördlicher Teil: Südseite). Durch zahlreiche verkehrsberuhigende Einbauten (Baumscheiben, Anrampungen) ist das Geschwindigkeitsniveau recht niedrig; auch wird hierdurch eventueller Schleichverkehr abgeschreckt. Die Fahrbahnbreite beträgt 5,50 m; im Bereich der zahlreichen Baumscheiben beträgt die Restbreite 3,25 m. Im Bereich der Linkskurve zum nördlichen Abschnitt verengt sich die Fahrbahn auf 4,50 m um sich wieder dann auf 5,25 m aufzuweiten. Aufgrund des hohen Parkdrucks werden sämtliche Parkmöglichkeiten im Straßenraum genutzt (insbesondere die Flächen zwischen den Baumscheiben). Im Endeffekt ergibt sich dann durchgehend eine nutzbare Fahrgassenbreite von mindestens 3,25 m (mit Ausweichmöglichkeiten). Insgesamt ist die Straße übersichtlich, ausgenommen der Bereich der Linkskurve zum nördlichen Abschnitt. Die Sichtbeziehungen am Anfang und Ende der Straße sind gut; die Sichtbeziehungen in den Einmündungsbereichen Birkenstraße und Buchenstraße ausreichend.

Empfehlung

Es wird empfohlen, die Drosselstraße durch Beschilderung und mit Markierungsmaßnahmen für gegenläufigen Radverkehr freizugeben. Im Bereich der Linkskurve sollte ein Schutzstreifen entgegen der Einbahnrichtung markiert werden, um zu verhindern, dass Autofahrer in diesem etwas unübersichtlichen Bereich die Kurve schneiden. Zur zusätzlichen Sicherung können noch kurze Auffangschutzstreifen in den Ein- und Ausfahrtbereichen markiert werden (nicht zwingend

erforderlich). Weiterhin sollten auch zu Birkenstraße, Buchenstraße und Finkenstraße hin "Haifischzähne" markiert werden. Auch können ggf. zusätzlich im Bereich der Zufahrten Buchenstraße und Finkenstraße Ein- und Ausfahrthilfen markiert werden.

Maßnahmen

Freigabe für gegenläufigen Radverkehr durch Beschilderung; Markierung von "Haifischzähnen" vor Birkenstraße, Buchenstraße und Finkenstraße; ggf. Markierung von kurzen Auffangschutzstreifen in den Ein- und Ausfahrtbereichen; Markierung eines Schutzstreifens im Kurvenbereich.

4.4.6 Martinstraße

Straßencharakteristik

Die Martinstraße ist im Abschnitt zwischen Kirchgasse und Eschweilerstraße Einbahnstraße mit vorgeschriebener Fahrtrichtung Westen. Es handelt sich um eine ruhige Straße (überwiegend Wohnnutzung) ohne nennenswerte Verbindungsfunktion für den Kfz-Verkehr in einer Tempo 30-Zone. Der untere (südöstliche) Abschnitt hat an der engsten Stelle eine Fahrbahnbreite von 3,60 m; diese weitet sich ab dem Beginn der Linkskurve auf 5,00 m auf. Der Parkdruck ist mäßig bis etwas höher. Im breiteren Abschnitt werden wechselseitig angeordnete markierte Parkstände teilweise durch Baumscheiben eingerahmt. Im Bereich der Baumscheiben beträgt die Fahrbahnrestbreite 3,35 m. Der Kraftfahrzeugverkehr ist schwach; das Geschwindigkeitsniveau niedrig. Die Straße ist übersichtlich; lediglich im Kurvenbereich gibt es diesbezüglich leichte Einschränkungen. Die Sichtbeziehungen im Bereich der Einmündung Kirchgasse sind gut, bei der Eschweilerstraße ist die Sicht nach rechts gut, nach links eher ungünstig. Zur Verbesserung der letztgenannten Sichtbeziehung wurde bereits ein Verkehrsspiegel installiert.

Empfehlung

Es wird eine Freigabe für gegenläufigen Radverkehr durch Beschilderung und mit Markierungsmaßnahmen empfohlen. Im Bereich der Linkskurve sollte ein Schutzstreifen entgegen der Einbahnrichtung markiert werden, um zu verhindern, dass Autofahrer in diesem etwas unübersichtlichen Bereich die

Kurve schneiden. Hierzu muss der (in vorgeschriebener Fahrtrichtung gesehen) erste Parkstand demarkiert werden. Darüber hinaus sollten kurze Auffangschutzstreifen in den Ein- und Ausfahrtbereichen markiert werden. Als Variante bietet sich an, den Auffangschutzstreifen auf der Seite der Kirchgasse bis zum Schutzstreifen im Kurvenbereich zu verlängern. Hierdurch kann auch leichter erreicht werden, dass in diesem Abschnitt nicht geparkt wird (aufgrund der Fahrbahnbreite auch derzeit unzulässig). Weiterhin sollten auch zur Kirchgasse hin "Haifischzähne" markiert werden; ebenso in der wartepflichtigen Zufahrt der Kirchgasse.

Maßnahmen

Freigabe für gegenläufigen Radverkehr durch Beschilderung; Markierung von Schutzstreifen in den Ein- und Ausfahrtbereichen und im Kurvenbereich; Markierung von "Haifischzähnen" vor und auf der Kirchgasse.

4.4.7 Vietenfuhr

Straßencharakteristik

Vietenfuhr ist eine ruhige Wohnstraße in einer Tempo 30-Zone, die aufgrund der Schleifenführung keinerlei Verbindungsfunktion für den Kraftfahrzeugverkehr hat; d. h. sie wird ausschließlich von Anliegern genutzt. Lediglich der Abschnitt südlich des Sackgassenteilstücks von Vietenfuhr ist Einbahnstraße; die vorgeschriebene Fahrtrichtung ist Süden/Osten. Nur die Westseite ist angebaut (Mehrfamilienhäuser); ebenso gibt es nur auf der angebauten Seite einen Gehweg. Die Fahrbahnbreite beträgt durchgehend 4,70 m. Der Parkdruck ist im Nordteil einigermaßen hoch (keine Stellplätze bei den älteren Mehrfamilienhäusern), so dass in einigermaßen dichter Folge auf der rechten Fahrbahnseite geparkt wird. Die Straße ist sehr übersichtlich; lediglich im Bereich der Linkskurve wird die Sicht durch eine hohe Hecke auf der Kurveninnenseite behindert. Die Sichtbeziehungen in den Ein- und Ausfahrtbereichen sind gut.

Empfehlung

Es wird eine Freigabe der Vietenfuhr für gegenläufigen Radverkehr durch Beschilderung und mit Markierungsmaßnahmen empfohlen. Im Bereich der Linkskurve sollte ein Schutz-

streifen entgegen der Einbahnrichtung markiert werden, um zu verhindern, dass Autofahrer in diesem etwas unübersichtlichen Bereich die Kurve schneiden. Gleichzeitig ist im Kurvenbereich die Anordnung von Halteverbot erforderlich. Probleme sind durch das Halteverbot nicht zu erwarten, da hier der Parkdruck eher gering ist und in Richtung Georgstraße genügend Ausweichmöglichkeiten bestehen. Weiterhin sollten im Ausfahrtbereich gegenüber des Sackgassenabschnitts "Haifischzähne" markiert werden; ebenso in der wartepflichtigen Zufahrt dieses Sackgassenabschnittes.

Maßnahmen

Freigabe für gegenläufigen Radverkehr durch Beschilderung; Markierung eines Schutzstreifens im Kurvenbereich; Anordnung von Halteverbot im Kurvenbereich; Markierung von "Haifischzähnen" am Nordende des Einbahnstraßenabschnitts und in der Zufahrt des Sackgassenabschnitts von Vietenfuhr.

4.4.8 Hügelstraße

Straßencharakteristik

Die Hügelstraße ist eine sehr ruhige Wohnstraße in einer Tempo 30-Zone, ohne Verbindungsfunktion für den Kfz-Verkehr. Nur der Abschnitt westlich der Alexanderstraße ist Einbahnstraße; die vorgeschriebene Fahrtrichtung ist West. Die Fahrbahnbreite beträgt 3,00 m; die Seitenräume sind durchgehend nur durch Flachborde von der Fahrbahn abgetrennt, so dass nötigenfalls problemlos in die Seitenräume ausgewichen werden kann. Die Parkstände sind in den Seitenräumen untergebracht und aufgrund der Fahrbahnbreite scheidet ohnehin jegliches Parken auf der Fahrbahn aus. Die Hügelstraße ist übersichtlich; die Sichtbeziehungen in den Ein- und Ausfahrtbereichen sind zufriedenstellend.

Empfehlung

Es wird empfohlen, die Hügelstraße durch Beschilderung für gegenläufigen Radverkehr freizugeben; zusätzlich sollten vor der Alexanderstraße und in deren wartepflichtiger Zufahrt "Haifischzähne" markiert werden.

Maßnahmen

Freigabe für gegenläufigen Radverkehr durch Beschilderung; Markierung von "Haifischzähnen" vor und in der Alexanderstraße.

4.4.9 Robertstraße

Straßencharakteristik

Die Robertstraße ist eine sehr ruhige Wohnstraße in einer Tempo 30-Zone, ohne Verbindungsfunktion für den Kfz-Verkehr. Nur der Abschnitt westlich der Alexanderstraße ist Einbahnstraße; die vorgeschriebene Fahrtrichtung ist West. Die Fahrbahnbreite beträgt 3,00 m; die Seitenräume sind durchgehend nur durch Flachborde von der Fahrbahn abgetrennt, so dass nötigenfalls problemlos in die Seitenräume ausgewichen werden kann. Die Parkstände sind in den Seitenräumen untergebracht und aufgrund der Fahrbahnbreite scheidet ohnehin jegliches Parken auf der Fahrbahn aus. Die Robertstraße ist sehr übersichtlich; die Sichtbeziehungen in den Ein- und Ausfahrtbereichen sind gut.

Empfehlung

Es wird empfohlen, die Robertstraße durch Beschilderung für gegenläufigen Radverkehr freizugeben; zusätzlich sollten vor der Alexanderstraße und in deren wartepflichtiger Zufahrt "Haifischzähne" markiert werden.

Maßnahmen

Freigabe für gegenläufigen Radverkehr durch Beschilderung; Markierung von "Haifischzähnen" vor und in der Alexanderstraße.

4.4.10 Neue Heimat

Straßencharakteristik

Neue Heimat liegt innerhalb eines verkehrsberuhigten Bereiches (Z 325 StVO), wobei aber anzumerken ist, dass im Gegensatz zu Neue Heimat die angrenzenden Straßen (Im Weinkeller und Honterusstraße) trotz entsprechender Ausweisung

kaum den Charakter eines verkehrsberuhigten Bereiches aufweisen (Trennprinzip). Die Breite der gepflasterten "Fahrbahn" beträgt durchgehend 4,00 m. Das Geschwindigkeitsniveau des sehr schwachen Autoverkehrs (keine Verbindungsfunktion) ist entsprechend dem Straßencharakter sehr niedrig. Die Straße ist sehr übersichtlich; lediglich der Bereich der Linkskurve (Hecke auf Kurveninnenseite) ist etwas unübersichtlich. Die Sichtbeziehungen an der Einmündung Honterusstraße sind gut; an der Einmündung Im Weinkeller sind die Sichtbeziehungen nach links gut, nach rechts eher mäßig.

Empfehlung

Es wird empfohlen, die Straße durch Beschilderung für gegenläufigen Radverkehr freizugeben. Zusätzlich sollten im Kurvenbereich und vor der Ausfahrt zu Im Weinkeller kurze Schutzstreifen markiert werden (Farbmarkierung wegen Pflasteruntergrund).

Maßnahmen

Freigabe für gegenläufigen Radverkehr durch Beschilderung; Markierung von kurzen Schutzstreifen im Kurvenbereich und vor Im Weinkeller.

4.4.11 Am Beeckfließ

Straßencharakteristik

Am Beeckfließ ist mit Ausnahme eines Anwesens anbaufrei, hat keine Nebenanlagen und entspricht von der Charakteristik her eher einem breiten Wirtschaftsweg (Fahrbahnbreite: 4,00 m). Lediglich der südwestliche Abschnitt ist Einbahnstraße (vorgeschriebene Fahrtrichtung: Nordost); das Anwesen darf von beiden Seiten aus angefahren werden. Das Kfz-Verkehrsaufkommen ist gering (keine relevante Verbindungsfunktion); das Geschwindigkeitsniveau mäßig. Die Straße ist sehr übersichtlich; die Sichtbeziehungen in den Ein- und Ausfahrtbereichen sind gut.

Empfehlung

Es wird empfohlen, die Straße durch Beschilderung für gegenläufigen Radverkehr freizugeben. Hierbei ist auch auf-

grund der Vorgaben der StVO eine Beschränkung auf 30 km/h erforderlich. Diese Beschränkung korrespondiert gut mit der Straßencharakteristik, so dass keine Akzeptanzprobleme zu befürchten sind. Zusätzlich sollte ein kurzer Auffangschutzstreifen im Ausfahrtbereich zur Goethestraße markiert werden, damit Kraftfahrer, die von Süden kommend rechts in Am Beeckfließ einbiegen, auf entgegenkommenden Radverkehr hingewiesen werden (etwas Sichtbehinderung durch Hecke).

Maßnahmen

Freigabe für gegenläufigen Radverkehr durch Beschilderung, einschließlich Beschränkung auf 30 km/h und Zeichen 205 StVO vor Goethestraße; Markierung eines Auffangschutzstreifens vor Goethestraße.

4.4.12 Im Sack

Straßencharakteristik

Obwohl Im Sack als verkehrsberuhigter Bereich (Z 325 StVO) ausgewiesen ist, besteht baulich nach wie vor das Trennprinzip. Das Kfz-Verkehrsaufkommen ist schwach; das Geschwindigkeitsniveau sehr niedrig. Die Fahrbahnbreite schwankt zwischen 3,10 m und 3,40 m. Parken im Fahrbahnraum ist somit nicht möglich; es sind aber Senkrechtparkstände vor der Kirche vorhanden. Die Übersichtlichkeit des Fahrbahnraumes ist insgesamt zufriedenstellend; gewisse Einschränkungen gibt es lediglich im Kurvenbereich. Die Sichtbeziehungen im Bereich der Einmündung Löffelstraße sind sehr gut; im Bereich der Einmündung Roskaul noch ausreichend.

Empfehlung

Es wird empfohlen, Im Sack durch Beschilderung für gegenläufigen Radverkehr freizugeben. Zur Sicherung der Einfahrt von Roskaul sollte hier eine Einfahrthilfe in Form eines Fahrradpiktogramms (mit Richtungspfeil) und eines 3 m kurzen Schutzstreifens (zwei Striche S-1/1) markiert werden. Gefahren für von Roskaul einfahrende Radfahrer sind nicht zu befürchten, da aus Im Sack herausfahrende Kraftfahrer wegen der rechts-vor-links-Regelung ohnehin sehr vorsichtig heranzufahren.

Maßnahmen

Freigabe für gegenläufigen Radverkehr durch Beschilderung;
Markierung einer Einfahrthilfe bei Roskaul.

5 BEGLEITKOMPONENTEN

5.1 Abstellanlagenkonzept Kernstadt (Haupteinkaufsbereich)

5.1.1 Problematik

Jede Fahrradfahrt beginnt und endet mit einem abgestellten Fahrrad. Daher sind Fahrradabstellanlagen zur Förderung des Radverkehrs ebenso wichtig wie Wegeinfrastruktur. Das Fehlen geeigneter Abstellmöglichkeiten am Zielort stellt ein wesentliches Hindernis gegen die Fahrradnutzung dar. Weiterhin stellt die Angst vor Fahrraddiebstahl ein wesentliches Hemmnis gegen die Fahrradnutzung dar. Fahrradständer mit größtmöglichem Diebstahlschutz bauen dieses Hemmnis ab. Daher stellen Fahrradabstellanlagen an Start- und Zielort eine wichtige Systemkomponente im Gesamtsystem Fahrradverkehr dar. Dabei sind die Anforderungen an Abstellanlagen unterschiedlich, in Abhängigkeit vom Einsatzzweck und Einsatzort.

Fahrradabstellanlagen genau so wichtig wie Wegeinfrastruktur

Bei der hier vorliegenden Maßnahmenplanung geht es um das zielnahe Fahrradparken im Einkaufsbereich. Dabei profitieren hiervon nicht nur Radfahrer. Wenn es gelingt, einen Teil des Einkaufsverkehrs vom Auto auf das Fahrrad zu verlagern (erfahrungsgemäß sind die meisten Einkäufe in Kernbereichen nach Umfang und Gewicht eher klein), wird Parkraum für diejenigen frei, die nicht auf das Auto verzichten können oder wollen. Angesichts der – insbesondere von der Geschäftswelt – immer wieder beklagten Parkraumknappheit dient somit das Fahrradabstellanlagenprogramm gerade auch den Interessen des Einzelhandels.

Fahrradparkkonzept dient Einzelhandel

Aufgrund der Tatsache, dass diese Vorteile in der Geschäftswelt erfahrungsgemäß nicht im Bewusstsein verankert sind, gilt es aber in jedem Falle, vor Umsetzung des Programms Kontakt mit z. B. dem Gewerbeverband aufzunehmen. Dabei soll sowohl für das Abstellkonzept allgemein geworben werden, als auch eine Abstimmung über Details vorgenommen werden (vgl. auch Kapitel "Kommunikation").

5.1.2 Anforderungen an Fahrradabstellanlagen

Im Gegensatz zu Autoabstellplätzen, für die wenig mehr als eine ebene und befestigte Fläche erforderlich ist, sind die

Anforderungen an Fahrradabstellanlagen komplizierter. Je nach dem, wo und für welche Zielgruppe Abstellanlagen installiert werden, sind entsprechende Differenzierungen unumgänglich. Einen universell geeigneten "besten" Fahrradständer gibt es dementsprechend nicht.

Ganz allgemein benötigen Fahrräder Haltevorrichtungen, die ihnen einen sicheren Stand verleihen und sie nicht beschädigen können. Von entscheidender Bedeutung ist die Möglichkeit, den Rahmen und mindestens ein Laufrad am Ständer festschließen zu können.

Aus diesen beiden Kernforderungen ergibt sich bereits, dass die üblichen Vorderradklemmer gänzlich untauglich und somit weitgehend funktionsuntüchtig sind. Mit wenigen Ausnahmen gehören die allermeisten der im öffentlichen Raum befindlichen Fahrradständer in Baesweiler dieser Kategorie an.

Felgenklemmer
untauglich

Im einzelnen sind folgende Anforderungen von Fahrradabstellanlagen zu erfüllen:

- **Standfestigkeit:** Das Fahrrad muss - auch in beladenem Zustand - sicher und ohne Beschädigungsgefahr gehalten werden. Gepäckträger, Kindersitze und Körbchen müssen hinten wie vorne leicht zugänglich sein. Dies bedeutet insbesondere, dass es möglich sein muss, das Fahrrad im Ständer stehend zu be- und entladen. Gerade Eltern kleinerer Kinder sind von dieser Problematik besonders betroffen, da sie häufig gleichzeitig ein Kind (bisweilen auch zwei Kinder) im Kindersitz und Einkäufe mit dem Fahrrad zu transportieren haben.
- **Diebstahlschutz:** Unabdingbare Mindestvoraussetzung ist die Möglichkeit, den Fahrradrahmen und mindestens ein Laufrad (vorzugsweise Vorderrad) mit einem Bügelschloss oder einem kurzen, dick stahlummantelten Kabelschloss am Ständer anschließen zu können¹. Der AnschlieÙvorgang muss bequem und einfach handhabbar sein. Die Funktion muss leicht und eindeutig erkennbar sein. Komplizierte Schließvorrichtungen sind auch bei sehr gutem Diebstahlschutz ungeeignet, da sie fast nicht genutzt werden. Ständersysteme, die die Verwendung dazugehö-

¹ Nach derzeitigem Stand der Technik bieten nur gute Bügelschlösser einen einigermaßen guten Diebstahlschutz; einige dick stahlummantelte Kabelschlösser bieten auch einen gewissen Schutz. Alle anderen Schloßtypen sind für eine adäquate Diebstahlvorbeugung ungeeignet weil blitzschnell zu knacken.

riger spezieller Schlösser voraussetzen kommen ebenfalls nicht in Betracht.

Fahrradabstellanlagen sollten grundsätzlich so angeordnet werden, dass sie leicht einsehbar sind (Sozialkontrolle), um ungestörtes Arbeiten von Dieben zu verhindern. Darüber hinaus ist bei abseitig stehenden Anlagen auch unter Umständen wegen der Angst vor Überfällen oder Belästigungen mit Akzeptanzproblemen zu rechnen. Lediglich bei Abstellanlagen für sehr kurze Abstellzeiträume - z. B. vor einer Bäckerei - können unter Umständen gewisse Abstriche bei der Diebstahlsicherheit gemacht werden. Demgegenüber ist bei Abstellanlagen mit besonders langer Abdelldauer - also insbesondere bei Bike & Ride-Anlagen - ein erhöhter Diebstahlschutz erforderlich.

- **Bedienungskomfort:** Der Abstellvorgang muss zügig und leicht erledigt werden können. Der Bewegungsspielraum muss ausreichen, um Beschädigungen der Räder und Verschmutzung der Kleidung auszuschließen.
- **Witterungsschutz:** Insbesondere bei Abstellanlagen für größere Parkdauer ist ein Witterungsschutz wünschenswert. Ganz besonders gilt dies für Bike & Ride-Anlagen, die bei jedem Wetter genutzt werden. Der Witterungsschutz sollte auch Schutz vor seitlich einwehendem Regen bieten, wobei allerdings darauf zu achten ist, dass die Einsehbarkeit und Übersichtlichkeit der Anlage nicht wesentlich behindert werden darf.
Bei dem hier vorliegenden Konzept entfällt allerdings die Anforderung "Witterungsschutz".

5.1.3 Empfehlungen zur Typenauswahl von Fahrradabstellanlagen

Nach ausführlicher Prüfung der auf dem Markt befindlichen Fahrradständer wird der Einsatz der Baureihe "Beta" der Firma Orion-Bausysteme empfohlen. Bei den Beta Fahrradparkern handelt es sich um Anlehnbügel, bei denen das Fahrrad mit der Gabel am Bügel an Kunststoffpuffern anlehnt. Das Vorderrad wird praktisch auf dem gesamten Umfang geführt, so dass es nicht umschlagen kann und das Fahrrad sicher steht. Das Rad wird mit Rahmen und Vorderrad angeschlossen. Bei sehr kleinen Bügelschlössern, bei denen das Vorderrad nicht mit umfasst werden kann, genügt auch das Anschließen des Rahmens alleine, da konstruktionsbedingt das Vorderrad

"Orion, Baureihe Beta" empfohlen

dann nicht aus dem Ständer herausgenommen werden kann. Es sind sowohl Ständer mit einseitiger Einstellung als auch mit doppelseitiger Einstellung verfügbar, als Einzelständer und als Reihenanlagen.

Der hier vorgeschlagene Ständertyp wird vom ADFC empfohlen. Voraussetzung hierfür war die Erfüllung der Mindestanforderungen des ADFC, die die o. a. Anforderungen teilweise noch übersteigen (Prüfung durch TÜV).

Die Anzahl der erforderlichen Fundamente hängt von der Ausführung des Ständers ab. Sie schwankt von einem Blockfundament mit zwei Köchern pro Stellplatz beim Einzelparker und einem halben Blockfundament mit einem Köcher pro Stellplatz beim Doppelparker bis hin zu weniger als einem viertel Blockfundament und weniger als einem halben Köcher pro Stellplatz bei Reihenanlagen. Neuerdings sind für Reihenanlagen auch Befestigungsklammern verfügbar, die Menge und Größe der erforderlichen Fundamente weiter reduzieren, bei allerdings schwächerem Halt. Weiterhin ist auch eine Montage in Klemmhülsen (z. B. Dambach-Hülse) möglich. Die Verwendung von solchen Hülsen empfiehlt sich immer dort, wo bei einzelnen Anlässen (Kirmes, Karnevalszug etc.) eine temporäre Entfernung der Ständer erforderlich ist.

Weil der Ständer im Gegensatz zu anderen Anlehnbügeln recht kurz ist (Einzelparker ca. 60 cm, Doppelparker weniger als 80 cm) fügt er sich gestalterisch vergleichsweise gut in das Stadtbild ein. Da er in allen RAL-Farbtönen verfügbar ist (Pulverbeschichtung), kann eine Anpassung an die übrige Straßenmöblierung erfolgen.

5.1.4 Maßnahmenplanung Abstellanlagen

Radfahrer sind beim Abstellen ihres Fahrrades äußerst umwegempfindlich. Dies gilt ganz besonders im Einkaufsverkehr, da das Fahrrad hier – teilweise auch schiebend – von Geschäft zu Geschäft bewegt wird. Gerade ältere Menschen nutzen ihr Fahrrad gerne derart als "Lastesel", der das mühselige Tragen der Einkäufe erleichtert.

Hieraus ergibt sich, dass es erforderlich ist, die Ständer den einzelnen Geschäften möglichst dicht zuzuordnen. Somit kommt hier nur ein dezentraler Ansatz in Frage. Größere Sammelanlagen am Rande des Einkaufsbereiches würden kaum genutzt werden.

Ständer dezentral anordnen

Problematisch ist die Flächenverfügbarkeit. Im Straßenzug Kückstraße/Löffelstraße/Kirchstraße besteht eine erhebliche Flächenkonkurrenz durch unterschiedliche Nutzungen wie z. B. Kfz-Stellplätze, Außengastronomie, Geschäftsauslagen etc. Hierauf musste bei der Anordnung der Ständer Rücksicht genommen werden. So wurde in die Flächen des ruhenden Kfz-Verkehrs nicht eingegriffen. Auch die Flächen der für die Belebung der Innenstadt essentiellen Außengastronomie wurden nicht angetastet. Punktuell können kleine Veränderungen bei Sondernutzungen erforderlich sein (z. B. Verschiebung von Flächen für Geschäftsauslagen). Genehmigungen für (durchweg untaugliche) Werbefahrradständer sind dort einzuziehen, wo die Fläche für das Abstellkonzept benötigt wird (kommt nur vereinzelt vor). In jedem Falle wurde darauf geachtet, den Bewegungsraum der Fußgänger nicht ungebührlich einzuengen (bei einigen der vorhandenen Ständer bestehen diesbezüglich Defizite).

Problem:
Flächenknappheit

Grundsätzlich wurde versucht, möglichst allen Geschäftsnutzungen Fahrradständer in angemessenem Umfang zuzuordnen. Dabei wurde auch nach Art der Nutzung differenziert. So benötigt etwa ein Eiscafé gewöhnlich mehr Fahrradständer als ein Herrenausstatter.

Der vorgenannte Ansatz machte es erforderlich, nahezu alle verbleibenden geeigneten Flächen für Fahrradständer zu nutzen. Dennoch konnte in Einzelfällen nicht verhindert werden, dass Bereiche, in denen eigentlich Fahrradständer erforderlich wären, aufgrund des Fehlens geeigneter Flächen unversorgt bleiben müssen.

Die einzelnen Standorte für die Abstellanlagen sind in den Plänen 9917-21 bis 9917-34 detailliert dargestellt. Hierbei handelt es sich um ein skizzenhaftes Planungskonzept, das zwar ausführungsnah ist, jedoch nicht um eine Ausführungsplanung. Vor Umsetzung sind noch verschiedene Dinge zu prüfen.

In jedem Falle ist ein Abgleich mit den erteilten Sondernutzungsgenehmigungen erforderlich; bei Konflikten muss in jedem Einzelfall eine Interessensabwägung erfolgen. Weiterhin ist zu prüfen, ob die vorgesehenen Standorte auch auf öffentlichem Grund liegen. Durch die einheitliche Oberflächengestaltung bis zu den Hausfassaden sind entsprechende Differenzierungen in der Örtlichkeit nicht zuverlässig möglich. Ebenfalls muss geprüft werden, ob Konflikte mit Leitungen bestehen (Leitungsträger beteiligen).

Im Übrigen sind die Herstellerangaben zur Montage zu beachten, wobei allerdings hiervon abweichend aus Praktikabilitätsgründen empfohlen wird, statt zweier kleiner Einzelfundamente je Ständer ein Blockfundament zu gießen.

Über den Innenstadtbereich hinaus wurde auch für den Bereich der Hauptstraße in Setterich ein Abstellkonzept erstellt. Aufgrund der überwiegend unzureichenden Plangrundlagen konnte hier allerdings nicht näherungsweise die Darstellungsgenauigkeit des Innenstadtkonzeptes erreicht werden. Grundsätzlich ist der Abstellanlagenbedarf in Setterich vergleichsweise kleiner. Durch die enge Ortsdurchfahrt besteht aber erheblicher Platzmangel, so dass nicht an allen Stellen, an denen ein Abstellbedürfnis besteht auch Abstellanlagen vorgesehen werden konnten.

5.2 Radverkehrswegweisung

Neben der Wegeinfrastruktur für den Radverkehr stellt eine Fahrradwegweisung einen weiteren wichtigen Bestandteil einer flächendeckend fahrradfreundlichen Infrastruktur dar. Erst durch ein adäquates Wegweisungssystem wird die Wegeinfrastruktur auch für alle Benutzergruppen erschlossen. Die große Mehrheit der Radfahrer benutzt für ihre Fahrtziele stets die Wege, die sie auch mit dem Auto oder dem ÖPNV benutzen, da sie nur diese kennen. Dabei handelt es sich allerdings zumeist um Verkehrsstraßen oder gar Hauptverkehrsstraßen. Radfahrer sind nur schwer davon abzubringen, ihre täglichen Regelstrecken zu verlassen. Auch Ortskundigen ist meist nicht bewusst, dass es abseits ihrer gewohnten Strecken eine Vielzahl von schnellen und sicheren Routen gibt, die nicht selten auch landschaftlich schöner geführt sind. Das Aufzeigen dieser Verbindungen kann nur mit einer attraktiven Wegweisung erfolgen.

Fahrradwegweisung ist ein wichtiger Bestandteil der Radverkehrsinfrastruktur

5.2.1 Grundsätzliches

Die Notwendigkeit einer eigenständigen Wegweisung für den Radverkehr ergibt sich aus mehreren Gründen:

- Der Radverkehr stellt eine eigenständige Verkehrsart dar. Radler können gänzlich andere Strecken nutzen als Autofahrer.

- Radfahrer sind sehr umwegempfindlich. Daher ist der Aspekt der Wegelänge bei der Routenauswahl viel stärker zu berücksichtigen als beim Kfz-Verkehr.
- Radverkehr ist schutzbedürftig. Deshalb zeigt eine Radwegweisung soweit möglich Verbindungen auf, die abseits von Hauptverkehrsstraßen zum Ziel führen.
- Durch die Schilder werden Autofahrer ständig daran erinnert, dass sie mit Radfahrern rechnen müssen.
- Weiterhin ist ein Radwegweisungssystem auch ein guter Werbeträger für eine verstärkte Nutzung des Fahrrades. Es stellt somit auch einen Bestandteil der unverzichtbaren Öffentlichkeitsarbeit zur Herstellung eines fahrradfreundlichen Klimas dar.

5.2.2 Integrierte Alltags- und Freizeitwegweisung

Eine wichtige Forderung für die Fahrradwegweisung lautet, dass sie sowohl den Anforderungen der Alltagsradler als auch der Freizeit- und Radwanderverkehre gerecht werden sollte. Die Durchgängigkeit und Geschlossenheit eines Radverkehrsnetzes wird erst durch eine Beschilderung klar erkennbar und fördert zugleich die intensive Nutzung des Fahrrades.

Entgegen landläufiger Meinung ist das Fahrrad keineswegs überwiegend ein Freizeitgerät, sondern dient - genauso wie der Pkw - allen Verkehrszwecken. Bezogen auf die anteilige Kilometerleistung ist der Privat-Pkw sogar mehr Freizeitfahrzeug als das Fahrrad. Von daher liegt der Schwerpunkt der Fahrradwegweisung auf den Belangen des Alltagsverkehrs (Arbeit, Schule, Einkauf, Besorgungen, Besuch usw.) unter angemessener Berücksichtigung des Freizeitradverkehrs.

Fahrrad wird ganz überwiegend im Alltagsverkehr genutzt

Die Struktur Baesweilers ermöglicht es, von praktisch allen Punkten des Stadtgebietes aus schnell mit dem Fahrrad ins Grüne zu gelangen. Hinzu kommen landschaftlich reizvolle, abgasfreie Radrouten zwischen den Stadtteilen.

5.2.3 Vorhandene Fahrradwegweisung in Baesweiler

Derzeit existiert in Baesweiler nur eine ausschließlich touristisch angelegte Fahrradwegweisung. Ausgewiesen sind nur Kreisradwanderwege (auch benachbarter Kreise) sowie der Rundweg Baesweiler. Hinweise auf Alltagsziele fehlen gänzlich. Zwar finden sich auf den Pfeilwegweisern auch Ortschaf-

ten als Zielangaben, doch ist die Wegeführung ausschließlich an touristischen Gesichtspunkten ausgerichtet. Diese Strecken sind häufig nicht alltagstauglich, da sie teilweise zur Umgehung von Autostraßen umwegig geführt werden und außerdem auf freiem Feld bei Dunkelheit die Sicherheit im öffentlichen Raum nicht immer als gewährleistet anzusehen ist.

Derzeit nur touristische Wegweisung vorhanden

5.2.4 Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr und Integration der vorhandenen Wegweisung

Anfang 1999 erschien das "Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr" der Forschungsgesellschaft für Straßen- und Verkehrswesen (FGSV). Hiermit besteht erstmals ein bundesweit einheitliches Regelwerk für die Fahrradwegweisung. Zwar hat das Merkblatt keine unmittelbar bindende Wirkung; es stellt aber den aktuellen Erkenntnisstand dar. Für Nordrhein-Westfalen ergibt sich allerdings in der Praxis dennoch mehr oder weniger eine Verbindlichkeit des Merkblatts. Zukünftig sollen durch das Land nur noch Wegweisungssysteme gefördert werden, die diesem Merkblatt entsprechen². Da nicht anzunehmen ist, dass irgendein Baulastträger auf die Landesförderung verzichten wird, ergibt sich faktisch eine Verbindlichkeit in NRW. Mittel- bis langfristig ist also damit zu rechnen, dass die gesamte Fahrradwegweisung in Nordrhein-Westfalen entsprechend dem Merkblatt zur wegweisenden Beschilderung für den Radverkehr gestaltet sein wird.

Fördermittel nur bei Merkblattkonformer Gestaltung

Derzeit steht auf Landesebene die Umsetzung der Beschilderung des landesweiten Radverkehrsnetzes an. Zwar führt nach bisherigem Planungsstand keine dieser Routen durch Baesweiler, es führen aber einige Routen durch die nähere Umgebung von Baesweiler. Diese Routen werden dann entsprechend dem Merkblatt ausgeschildert.

Somit ist die Gestaltung einer städtischen Wegweisung in Baesweiler weitgehend vorgegeben. Wie die drei Wegweiser-typen (Tabellenwegweiser, Pfeilwegweiser und Zwischenwegweiser) aussehen ist hier beispielhaft dargestellt.

² Das Merkblatt lässt in der Farbfrage Gestaltungsspielräume, weswegen für NRW seitens des Landes zusätzlich die Farbe Rot als verbindlich festgelegt wurde.

The diagram illustrates three types of bicycle route signs:

- Tabellenwegweiser (Table sign):** A rectangular sign with rounded corners, divided into three horizontal sections. The top section shows an upward arrow, the name 'Linnich' with a tree icon, and the distance '10'. The middle section shows a bicycle icon, the name 'Loverich', and the distance '2,0'. The bottom section shows the name 'Alsdorf' with distance '6,1' and a rightward arrow, and 'Baesweiler' with distance '2,1' and a bicycle icon.
- Pfeilwegweiser (Arrow sign):** A rectangular sign with a large arrow pointing left. A bicycle icon is positioned to the left of the arrow. The text 'Geilenkirchen' and 'Immendorf' with distances '5,2' and '1,1' is to the right of the arrow.
- Zwischenwegweiser (Intermediate sign):** A square sign with a leftward arrow and a bicycle icon below it.

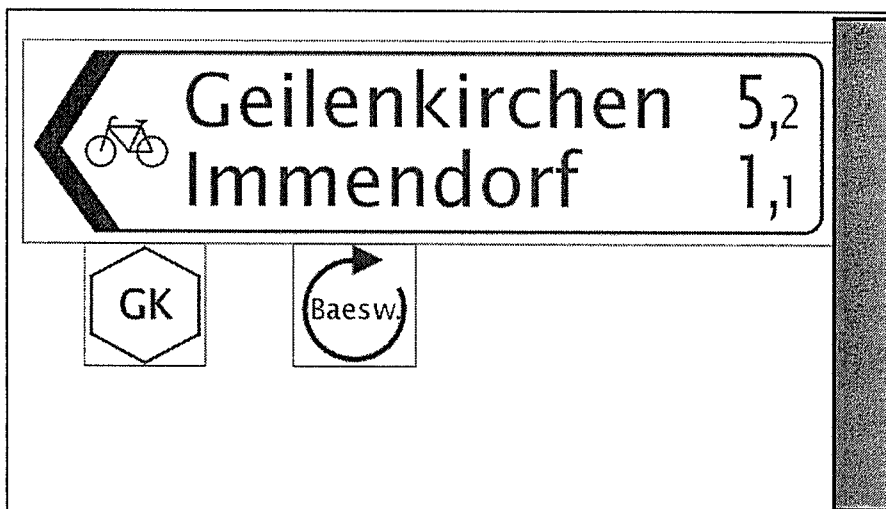
Tabellen-
wegweiser

Pfeilweg-
weiser

Zwischen-
wegweiser

Die einzelnen Schilderelemente (Pfeilwegweiser und Richtungselement des Tabellenwegweisers) weisen jeweils ein Fern- und ein Nahziel aus. Die Tafeln werden aus Aluminiumhohlraumprofilen hergestellt; ihre Abmessungen sind 1000 mm * 250 mm. Die Kantenlänge der quadratischen Zwischenwegweiser beträgt - je nach Umfeld - 250 mm, 300 mm oder 350 mm. Die Regelschriftgröße beträgt 63 mm; kleinere Schriftgrößen sind kaum lesbar. Ergänzend können noch Zielpiktogramme aufgenommen werden (z. B. für "Bahnhof"). Nicht alltagstaugliche Routen (unbefestigte Oberfläche, mangelnde soziale Sicherheit bei unbeleuchteten Wegen etc.) werden mit einem grafischen Symbol gekennzeichnet, das aus einem Baum und einer stilisierten unebenen Oberfläche besteht. Weitere Details sind dem Merkblatt zu entnehmen.

Zusätzlich können auf kleinen Einschubtafeln an der Unterseite der Wegweiser touristische Routen aufgenommen werden. Hiermit kann die vorhandene Wegweisung gut integriert werden. Ein Beispiel, wie sich sowohl der Rundweg Baesweiler als auch Hinweise auf die angrenzenden Routen des Kreis Heinsberg integrieren lassen ist nachfolgend dargestellt.



Pfeilwegweiser mit Einschubtafeln für touristische Routen

Die derzeit auf den Pfeilwegweisern vorhandenen Ziel- und Entfernungsangaben würden bei Einrichtung einer kommunalen Wegweisung unmittelbar auf den oben dargestellten Schildern gemäß Merkblatt aufgenommen. Die vorhandenen Schilder sind dann zu entfernen. An Standorten, an denen keine Wegweiser eines kommunalen Wegweisungssystems vorzusehen sind, können die alten Schilder aber übergangsweise belassen werden.

5.3 Radverkehr als System

5.3.1 Entwicklung der Radverkehrsplanung: Von der Infrastruktur zum System

Betrachtet man die kommunale Radverkehrsförderung seit ihrem Bestehen, so lassen sich drei unterschiedliche Stufen in der Entwicklungsgeschichte der Radverkehrsplanung aufzeigen:

5.3.1.1 Radwegenetz

Die 60er und 70er Jahre waren geprägt von der „Radwegephilosophie“. Radverkehrsförderung reduzierte sich allein darauf, möglichst viele Straßen mit sogenannten Bordsteinradwegen auszustatten und damit Kfz-Verkehr und Fahrradverkehr zu separieren. In Teilbereichen von Baesweiler wurde diese Philosophie sogar bis weit in die 90er Jahre hinein verfolgt, wenngleich auf höherem Qualitätsniveau.

60er & 70er Jahre:
Bordsteinradwege

5.3.1.2 Radverkehrsnetz

Seit den späten 80er Jahren steht als planerisches Leitbild nicht mehr das „Radwegenetz“ sondern das „Radverkehrsnetz“ im Raum. Ansatz ist hier, ein flächendeckendes, hierarchisch gegliedertes Verkehrsnetz mit unterschiedlichen Infrastrukturelementen, je nach städtebaulicher Situation zu realisieren. Neben Tempo 30 als Grundbaustein beinhaltet ein Radverkehrsnetz die Elemente Radwege, Radfahrstreifen, Schutzstreifen, markierte Abbiegespuren in Knotenpunkten, Fahrradstraßen, fahrradfreundliche Lichtsignalsteuerungen sowie die Öffnung von Einbahnstraßen und ggf. Fußgängerzonen. In den 90er Jahren sind noch die Begleitkomponenten Abstellanlagen, Bike & ride und Radverkehrswegweisung sowie eine maßnahmenbegleitende Öffentlichkeitsarbeit hinzugekommen.

80er & 90er Jahre:
Radverkehrsnetze

Während Baesweiler in den Bereichen flächenhafte Verkehrsberuhigung und Tempo 30 überdurchschnittlich gut dasteht, wird die Radverkehrsnetzplanung erst mit diesem Gutachten zusammenhängend in Angriff genommen, so dass hier noch Nachholbedarf besteht.

5.3.1.3 Fahrrad als System

Aktuelle Forschungsergebnisse belegen inzwischen, dass sich Radverkehrsförderung im eigentlichen Sinne nicht mit dem Bau und der Ausstattung einer Radverkehrsinfrastruktur begnügen darf. Das hohe Potential des Fahrrades im innerörtlichen Verkehr kann nur dann erfolgreich ausgeschöpft werden, wenn neben der Infrastruktur als Grundbaustein auch der Servicebereich und die Öffentlichkeitsarbeit als gleichwertige Faktoren behandelt werden. Dieses neue Leitbild wird mit „Radverkehr als System“ umschrieben.

Neue Aspekte:
Service und Öffentlichkeitsarbeit

5.3.2 System Autoverkehr

Was unter einem systembezogenen Ansatz zu verstehen ist, soll im folgenden beispielhaft am „Verkehrssystem Auto“ skizziert werden (vgl. Abb. "Autoverkehr als perfektes System" im Anhang).

Für das Auto gibt es eine flächendeckende, umfassende öffentliche und private Infrastruktur, deren Komponenten gut ineinander greifen. Im öffentlichen Bereich sind die Zuständigkeiten auf den verschiedenen Verwaltungsebenen festgelegt, Unterhaltungsintervalle sind geregelt, es gibt Einsatzpläne für den Winterdienst oder das Mähen von Böschungen an Bundesautobahnen. Über ein perfekt hierarchisch abgestuftes Straßensystem (Autobahnen, Bundesstraßen, Landstraßen, Kreisstraßen und Stadtstraßen) hinaus zeigen – mindestens in den größeren Städten – rechnergesteuerte Parkleitsysteme flexibel freie Parkkapazitäten an; zulässige Höchstgeschwindigkeiten an Autobahnen werden verkehrs- und sogar witterungsabhängig per Computer gesteuert. In den technisch hochgerüsteten Verkehrsleitzentralen der Großstädte werden unzählige Daten und Videobilder zusammengeführt und bei kleinsten Unregelmäßigkeiten werden Gegenmaßnahmen eingeleitet. Autofahrer werden vom Finanzamt durch die km-Pauschale belohnt und/oder steuerlich beim Kauf von abgasarmen Autos begünstigt.

Im privaten Bereich erstattet der Einzelhandel die Parkgebühren; Veranstalter geben genaue Auskunft darüber, wie man den Veranstaltungsort mit dem Auto erreichen und wo man dieses parken kann. Verkehrsnachrichten im Radio berichten mehrfach stündlich über aktuelle Staus, die Motorbeilage der Tageszeitung oder das Motorjournal im Fernsehen informie-

ren regelmäßig über die Vorzüge neuer Automodelle, nützliches Zubehör, günstige Versicherungen etc.

Ein dichtes Netz von hochspezialisierten Servicestellen und Waschanlagen gehört heute ebenso zum Standardangebot wie ein bundesweites, lückenloses Wegweisungssystem, das gewährleistet, dass Autofahrer, auch ohne Vorbereitung und ohne Ortskenntnisse, ebenso wie von Baesweiler nach Alsdorf auch von Flensburg nach Rosenheim fahren können. In absehbarer Zeit werden sogar satellitengestützte Navigationssysteme, die Autofahrer mit visueller und auditiver Unterstützung von der Haustür bis zum Zielpunkt leiten, zur normalen Ausstattung von Autos gehören.

Autofahrer haben de facto eine 24-Stunden-Mobilitätsgarantie und die stete Gewährleistung für eine vollständige Verkehrsinfrastruktur, die sich selbstverständlich auf dem neuesten Stand von Wissenschaft und Technik befindet und mit großem personellen und finanziellen Aufwand laufend weiterentwickelt wird. Dem Autofahrer bietet sich also auf seinem Verkehrssektor ein kaum zu übertreffender Perfektionsgrad. Was den durchschlagenden Erfolg des Autoverkehrs jedoch ausmacht, ist nicht nur das hierarchisch gegliederte und flächendeckende Straßensystem, sondern die Vielzahl von additiven Servicekomponenten. Nicht zuletzt das perfekte Zusammenwirken öffentlicher und privater Handlungsträger bewirkt eine enge und lückenlose Verzahnung zwischen öffentlicher und privater Dienstleistung.

5.3.3 Systematischer Ansatz Fahrradverkehr

Es gibt sicherlich heute ein sehr differenziertes und gut entwickeltes Instrumentarium an baulichen und markierungstechnischen Infrastrukturelementen sowie entsprechender Begleitkomponenten (vgl. Abb. "Infrastruktur des Fahrradverkehrs" im Anhang).

Fortschrittliche Städte planen und realisieren hierarchisch strukturierte Radverkehrsnetze mit Abstellanlagen, Wegweisung, Bike & Ride-Anlagen und Fahrradstationen. Es lässt sich jedoch in Deutschland kaum eine Stadt finden, die flächendeckend eine vollständige und qualitativ hochwertige Infrastruktur vorweisen kann. Es gibt ebenfalls kaum eine Stadt, die, gemessen am Standard des Autoverkehrs, über ein geschlossenes Netz von Fahrradabstellanlagen an Ziel- und Quellpunkten verfügt. Eine Radverkehrsinfrastruktur kann je-

doch nicht schon das Ziel sein. Sie ist erst die Basisvoraussetzung, um eine fahrradfreundliche Stadt zu werden. Attraktiver Radverkehr erfordert mehr. Will man wirklich das volle Potential für den Radverkehr ausschöpfen, dann muss analog zum Autoverkehr auch der „Radverkehr als System“ behandelt (vgl. Abb. "Radverkehr als System" im Anhang) und müssen ähnliche Qualitätsstandards geschaffen werden. Dabei erscheint es angesichts der günstigen Stadtstruktur von Baesweiler durchaus realistisch, mit einer konsequenten Umsetzung dieser Fahrradförderungsmaßnahmen einen Radverkehrsanteil in einer Größenordnung von +/- 20 % zu erreichen.

Auffallend unterentwickelt ist derzeit vor allem der Bereich Service. Hier das Dienstrad, dort der schnelle Reparaturservice, vielleicht die Fahrradstation mit Rundum-Service, die Waschanlage, der schnelle Fahrradkurier, der firmeneigene Wartungsdienst, die bewachte Abstellanlage bei Großveranstaltungen, die Fahrradluftpumpe auch an der Tankstelle, der Lieferservice des Supermarktes.

Service-Bereich
unterentwickelt

Eine Stadt, die planmäßig und systematisch ein Netz von fahrradspezifischen Dienstleistungen aufgebaut bzw. initiiert hat, gibt es in Deutschland bislang nicht. Wer aber den Radverkehr ernsthaft fördern will, muss sich am Komfort- und Qualitätsstandard der Konkurrenz, also der Autowelt orientieren.

Nachfolgend werden für die Verhältnisse in Baesweiler geeignete Maßnahmen und Handlungsansätze aufgezeigt. Dabei ist es wichtig, diese Maßnahmen untereinander und zu äußeren Einflussfaktoren abzustimmen.

5.3.4 Handlungsansätze für Baesweiler

Sicherlich können nicht alle Komponenten des "Systems Radverkehr" auch in der Kleinstadt Baesweiler zum Einsatz kommen. So ist z. B. ein stärker frequentierter Bahnhof natürlich Voraussetzung für die Errichtung einer Fahrradstation. Das Beispiel der Niederlande zeigt aber, dass auch in Kleinstädten viele sinnvolle Elemente umgesetzt werden können. Allerdings sollte hier nicht der naheliegende Vergleich mit den benachbarten niederländischen Städten (Kerkrade etc.) herangezogen werden, da die Provinz Limburg als "Fahrraddiaspora" der Niederlande gilt; hierfür sind die anderen Provinzen besser geeignet.

Ein zusammenhängendes Radverkehrsnetz als Basis für jede Radverkehrsförderung kann in Baesweiler, wie in diesem Gutachten dargelegt, mit vergleichsweise verträglichem Aufwand und in einem überschaubaren Zeitrahmen geschaffen werden. Durch die flächendeckende Umsetzung von Tempo 30 und zahlreiche gut nutzbare Wirtschaftswege sind bereits jetzt die Bedingungen zum Radfahren im Wesentlichen recht ordentlich, so dass mit den weiteren Maßnahmen nicht bis zur Vervollständigung des Netzes gewartet werden sollte.

Eine wichtige und relativ schnell umsetzbare Maßnahme ist die Umsetzung des hier vorgelegten Abstellanlagenkonzeptes für den innerörtlichen Einkaufsbereich. Ein wesentliches Hindernis für die Nutzung des Fahrrades im Einkaufsverkehr sind Umstände beim Parken und Beladen des Rades. Die hier empfohlenen Ständer lösen dieses Problem und bieten dem Fahrradnutzer zudem den Vorteil zielnahen Parkens, was mit dem Auto derzeit nur mit viel Glück zu erreichen ist.

Fahrradparken ist wichtiger Baustein

Die vorhandenen fünf Bike & Ride-Anlagen an wichtigen Bushaltestellen stellen bereits einen sehr guten Ansatz zur Verknüpfung der Verkehrsmittel des Umweltverbundes dar. Allerdings sind hier noch Nachbesserungen erforderlich. Während die Überdachungen sowohl funktional als auch gestalterisch als hochwertig anzusehen sind, sind die darunter befindlichen Fahrradständer (Felgenhalter) als untauglich anzusehen. Vor allen Dingen das Fehlen einer Anschließmöglichkeit stellt bei den langen Abstellzeiten an Bike & Ride-Anlagen ein gravierendes Defizit dar. Hier kann durch den Einsatz von geeigneten Ständern mit Anschließmöglichkeit schnell und kostengünstig ein kräftiger Qualitätssprung erreicht werden.

Wesentlich für die Inwertsetzung des vorhandenen Radverkehrsnetzes ist die Information hierüber. Der vor einiger Zeit herausgegebene Plan "Stadt Baesweiler auf dem Weg zur fahrradfreundlichen Stadt - Fahrradrouthenetz für Alltag und Freizeit" stellt einen ersten Ansatz hierzu dar. Es darf aber nicht übersehen werden, dass nur die wenigsten Menschen im Alltagsradverkehr zu einem solchen Plan greifen. Daher sollte ein Wegweisungssystem für den Alltagsradverkehr geschaffen werden, durch das nicht nur die vorhandenen Wege allgemein nutzbar werden; darüber hinaus wird auch ein hoher Werbeeffekt für den Radverkehr erreicht (vgl. auch Kapitel "Radverkehrswegweisung").

Ein wesentlicher Teil der weiteren Maßnahmen ist dem Oberbegriff "Kommunikation" zuzuordnen. Daher ist diesen "weichen" Maßnahmen nachfolgend ein eigener Abschnitt gewidmet.

5.3.5 Kommunikationsstrategie und Maßnahmenvorschläge zur Öffentlichkeitsarbeit

5.3.5.1 Funktionen und Ziele von Öffentlichkeitsarbeit

Bei der Wahl des Verkehrsmittels und in der Ausgestaltung des persönlichen Mobilitätsverhaltens spielen vielfältige Faktoren eine Rolle. Mobilität und Verkehrsverhalten sind nicht alleine vom Verkehrsangebot und den baulich-infrastrukturellen Gegebenheiten abhängig, sondern in starkem Maße auch von Werten, Einstellungen, Gewohnheiten und Bedürfnissen. Die Entscheidung über die Nutzung eines Verkehrsmittels wird zu einem Großteil von psycho-sozialen Kriterien beeinflusst und in einem subjektiven Prozess getroffen. Anders ausgedrückt: "Radfahren beginnt im Kopf". Infrastrukturelle Angebote, die das Rad fahren in Baesweiler attraktiv und sicher gestalten, reichen daher alleine nicht aus, um die Fahrradnutzung zu fördern und das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel zu positionieren. Vielmehr muss durch verhaltensbeeinflussende Kommunikationsmaßnahmen am individuellen Verkehrsverhalten angesetzt und ein zusätzlicher Handlungsansatz mit serviceorientierten und kommunikativen Strategien entwickelt werden.

Generelles Ziel der Öffentlichkeitsarbeit ist es, Verhalten zu verändern. Unter dem Begriff Öffentlichkeitsarbeit sind daher informative, systematische und methodische Bemühungen in der Öffentlichkeit um Verständnis, Vertrauen und Verhaltensveränderungen mit Hilfe gezielt eingesetzter Kommunikationsprozesse zu verstehen. Öffentlichkeitsarbeit ist ein als Querschnittsaufgabe langfristig angelegtes Handlungsfeld, das sämtliche Informations- und Kommunikationsmaßnahmen beinhaltet. Ihre Funktion ist es, einerseits über Veränderungen zu informieren, aufzuklären und Änderungen und neue Regeln zu vermitteln bzw. bewusst zu machen. Andererseits will Öffentlichkeitsarbeit die Bürger und alle an der Förderung des Radverkehrs Beteiligten in Entscheidungen einbinden, sie zu Verhaltensänderungen motivieren und für Akzeptanz und Unterstützung werben.

"Radfahren beginnt
im Kopf!"

Öffentlichkeitsarbeit soll Verhalten
ändern

5.3.5.2 Öffentlichkeitsarbeit zum Thema Radverkehr

Öffentlichkeitsarbeit ist unabdingbar, wenn man das Verkehrsmittel Fahrrad als alltagstaugliches und zeitgemäßes Verkehrsmittel darstellen und die Fahrradnutzung steigern will. Maßnahmen der Öffentlichkeitsarbeit sollen aber nicht beliebig erfolgen und bloße Krisen-PR umfassen, indem sie kurzfristig auf negative Ereignisse, Kritik oder Attacken reagieren und nur aus punktuellen Aktionen mit kurzfristigen Zielsetzungen bestehen. Basis einer auf Verhaltensveränderung im Verkehrssektor ausgerichteten Öffentlichkeitsarbeit muss vielmehr eine langfristige, konzeptionell auf die spezifischen Eigenheiten von Baesweiler abgestützte und exakt definierte Handlungsstrategie sein. Dabei darf natürlich Radverkehr nicht isoliert betrachtet werden, sondern muss in den Gesamtzusammenhang der Stadt- und Verkehrsentwicklung eingebettet sein.

Es ist daher sinnvoll und für die weitere Entwicklung hilfreich, zunächst ein Konzept bzw. eine Strategie zu entwickeln, welche die Grundlage für die zukünftige Erarbeitung öffentlichkeitswirksamer Maßnahmen bildet. Dieses Maßnahmenkonzept soll sowohl institutionalisierte (nach innen) als auch organisierte (nach außen) Öffentlichkeitsarbeit umfassen und möglichst viele unterschiedliche Kommunikationsmittel einbinden. Dabei ist eine enge zeitliche Koppelung mit der Umsetzung von Infrastrukturmaßnahmen erforderlich. So sollte natürlich ein Faltblatt zur Öffnung von Einbahnstraßen unmittelbar vor Umsetzung des Einbahnstraßenprogramms herausgebracht und insbesondere auch an die Anwohner verteilt werden. Vor Realisierung des innerstädtischen Abstellanlagenkonzeptes empfiehlt sich in jedem Fall eine intensive Diskussion mit dem Gewerbeverband Baesweiler bzw. dem Gewerbeverein Setterich bzw. auch mit dem Initiativkreis "Stadtmarketing Baesweiler".

Der Kommunikationsinhalt, der dabei über die Öffentlichkeitsarbeit transportiert werden soll, ist, dass das Fahrrad ein zeitgemäßes und alltagstaugliches Verkehrsmittel ist, in dessen vermehrter Nutzung auch ein wichtiger Schlüssel zur raschen Linderung bzw. Lösung von Verkehrsproblemen liegt. Dabei ist es wichtig zu verdeutlichen, dass der Großteil des motorisierten Verkehrs im Kurzstreckenbereich stattfindet, also in idealer Radfahrentfernung. Gleichzeitig muss vermittelt werden, dass Rad fahren nicht Verzicht bedeutet, sondern Gewinn für den Einzelnen und eine Steigerung der Lebensqualität aller beinhaltet. Dies ist auch für den Kfz-Ver-

kehr von Bedeutung, denn durch die Reduktion des Autoverkehrs aufgrund einer vermehrten Fahrradnutzung wird nicht zuletzt die Mobilität des verbleibenden Kfz-Verkehrs gesichert. So wird z. B. durch die Verlagerung von Einkaufsfahrten auf das Fahrrad Parkraum frei, der denjenigen zu gute kommt, die auf das Auto angewiesen sind (z. B. Lieferanten und Handwerker). Als Reaktion wird letztlich die Beeinflussung der Verkehrsmittelwahl im Sinne eines stadt-, umwelt- und sozialverträglichen Verkehrs angestrebt.

Radverkehr sichert
Automobilität

5.3.5.3 Konzept für die zukünftige Öffentlichkeitsarbeit in Baesweiler

In Baesweiler muss Öffentlichkeitsarbeit von Beginn an als eigenständiger und gleichrangiger Baustein in der Radverkehrsförderung angesehen werden, wenn langfristig eine Verhaltensänderung bei den Verkehrsteilnehmern erreicht und gesamtstädtisch ein positives Klima für die verstärkte Nutzung des Fahrrades erzeugt werden soll. Sie muss sich dabei an die Bürger wenden, für Unterstützung und Akzeptanz innerhalb der Verwaltung werben und auch die an der Förderung des Radverkehrs Beteiligten von der Notwendigkeit und Zweckmäßigkeit der Maßnahmen überzeugen.

5.3.5.3.1 Institutionalisierte Öffentlichkeitsarbeit

Wichtiger Baustein einer wirksamen und erfolgreichen Öffentlichkeitsarbeit, die das Thema Radverkehr positiv in die Öffentlichkeit trägt, ist die Bewusstmachung der Möglichkeiten im Radverkehr und die Verankerung dieser Grundgedanken in der Verwaltung selbst. Hier muss eine eindeutige Verwaltungsidentität (Corporate Identity) geschaffen werden, damit Verwaltungsmitarbeiter das Thema glaubwürdig und positiv vertreten und gegenüber der Öffentlichkeit erfolgreich kommunizieren können. Dies gelingt nur dann, wenn die Verwaltungsmitarbeiter selbst über die Neuerungen und Veränderungen im Bereich des Radverkehrs informiert (Mitarbeiterinformation) und von der Notwendigkeit bzw. Zweckmäßigkeit der Maßnahmen überzeugt sind und diese daher auch selbstbewusst nach außen darstellen. Verwaltungsmitarbeiter sind dann die besten Multiplikatoren und Imagebildner.

Öffentlichkeitsarbeit nach innen

Um im Vorfeld der Umsetzung von fahrradspezifischen Maßnahmen innerhalb der Verwaltung aber auch mit allen am

Planungsprozess und an der Förderung des Radverkehrs Beteiligten einen möglichst breiten Konsens zu finden, empfiehlt sich in Baesweiler die Bildung eines "begleitenden Arbeitskreises". In diesem Arbeitskreis sollten neben Mitgliedern der Verwaltung und des Stadtrates auch die Polizei, Vertreter von Schulen und Freizeiteinrichtungen, Vertreter der Verkehrsbetriebe (ASEAG, BVR), Vertreter des Rheinischen Straßenbauamtes Aachen, Mitarbeiter des Kreises und möglichst auch der ADFC (z. Z. gibt es keine ADFC-Ortsgruppe) vertreten sein. Dieser Arbeitskreis bietet nicht nur ein internes Forum für projektbezogenen Meinungsaustausch, sondern ermöglicht auch einen vertiefenden Informations- und Erfahrungsfluss. Aufgrund der Ausgangssituation für die Förderung des Radverkehrs in Baesweiler empfiehlt es sich außerdem, mit diesem Arbeitskreis andere Städte zu besuchen, in denen die Radverkehrsförderung im infrastrukturellen Bereich bereits weit vorangeschritten ist und zahlreiche Maßnahmen umgesetzt sind. Eine solche Exkursion trägt nicht nur dazu bei, Vorbehalte und Befürchtungen zu zerstreuen, sondern gibt auch einen Einblick in die vielfältigen Möglichkeiten der Radverkehrsförderung. Sie ist somit wichtiger Bestandteil der Überzeugungsarbeit nach innen, die für einen positiven Verlauf des Programms "Fahrradförderung in Baesweiler" und damit eine deutliche Akzeptanz und Unterstützung durch Bürger und verschiedene Interessensvertreter absolut notwendig ist. Um dies auch nach außen zu transportieren, sollten auch Pressevertreter zur Teilnahme an der Exkursion eingeladen werden.

"begleitenden Arbeitskreis" gründen

Kopie der Stadt Baesweiler

5.3.5.3.2 Organisierte Öffentlichkeitsarbeit

Ziel der organisierten Öffentlichkeitsarbeit ist es zunächst, Bewusstseinsbildung für das Verkehrsmittel Fahrrad zu betreiben und das Fahrrad als Alltagsverkehrsmittel zu positionieren. Gleichzeitig soll den Bürgern vermittelt werden, dass die Stadt Baesweiler den Radverkehr besonders fördert und durch die Umsetzung verschiedener Maßnahmen attraktiver, sicherer und komfortabler gestalten will. Um dieses Ziel erfolgreich umzusetzen, ist der Einsatz verschiedener Kommunikationsmittel und die zielgruppenspezifische Gestaltung der Öffentlichkeitsarbeit notwendig. Denn organisierte Öffentlichkeitsarbeit richtet sich nicht nur an die derzeitigen Radfahrer bzw. das Potenzial der Fahrradnutzer, sondern auch an Autofahrer, Einzelhandel, Arbeitgeber und Serviceanbieter. Diese Vorteile und Möglichkeiten sind oftmals nicht bewusst und müssen durch eine aktive Öffentlichkeitsarbeit

nach außen transportiert werden. Darüber hinaus gilt es, auch bei denjenigen Autofahrern, die nicht zum Umstieg auf das Fahrrad bereit oder in der Lage sind, Rücksichtnahme und Akzeptanz gegenüber dem Radverkehr zu erreichen.

Als Startaktion mit der die Absicht der Verwaltung, den Radverkehr in Baesweiler verstärkt zu fördern, an die Öffentlichkeit getragen wird, bietet sich ein großes Fahrradfest an, das in enger Zusammenarbeit mit dem "Initiativkreis Stadtmarketing Baesweiler" und Einbindung der ortsansässigen Fahrradhändler sowie anderer Gewerbetreibender organisiert wird. Hierbei können nicht nur die Planungen der Stadt vorgestellt und diskutiert werden, sondern auch Informationen zu Regelungen und Sicherheitsstandards gegeben werden. Grundsätzlich ist eine solche Veranstaltungen eine gute Gelegenheit, um durch ein buntes Programm möglichst breite Teile der Bevölkerung anzusprechen. Eingebunden werden kann hier beispielsweise ein "Schwarzes Brett", an dem in Form einer Ideensammlung alle Baesweiler Bürger ihre Wünsche und Anregungen für die Fahrradförderung äußern können, eine Sicherheitsüberprüfung der Fahrräder in Zusammenhang mit einer Fahrradführerscheinprüfung für Schüler und hier kann auch der Startschuss für eine Aktion "Baesweiler radelt mindestens einmal in der Woche" gegeben werden. Diese Aktion soll verdeutlichen, dass bereits der Ersatz einer Autofahrt durch die Nutzung des Fahrrades erhebliche Entlastungen für den Verkehr aber auch für Anwohner und Umwelt bedeutet.

Fahrradfest als
Startaktion

Als Veranstaltungsort bietet sich der Kirchplatz in der Innenstadt an. So kann ein Fahrradfest gleichzeitig ein wenig dazu beitragen, den vom "Initiativkreis Stadtmarketing Baesweiler" geäußerten Wunsch nach mehr Veranstaltungen und nach Belebung des Kirchplatzes zu erfüllen.

Diese Aktionen aber auch alle anderen Maßnahmen zur Fahrradförderung sollten von Beginn an durch eine möglichst große Pressepräsenz, die das Thema Radverkehr unter möglichst vielen verschiedenen Aspekten in den Mittelpunkt des öffentlichen Interesses rückt, begleitet werden. Solche PR-Arbeit (Public-Relations) in Form von Pressekonferenzen, Presseveröffentlichungen, Vorträgen und Seminaren, Projektberichten und Artikeln in den Lokalzeitungen schafft ein positives Verwaltungsbild und trägt gleichzeitig zur Bewusstseinsbildung, Sensibilisierung und Information der Bürger bei. Durch ein positives Feedback über die Entwicklung des Radverkehrs fühlen sich sowohl die Bürger als auch die Ver-

waltungsmitarbeiter in ihrem Handeln bestärkt und sind motiviert, auch weiterhin das Fahrrad vermehrt im Alltagsverkehr einzusetzen.

Daneben sollten auch klassischen Elemente der Werbung (Printprodukte wie Broschüren, Plakate und Faltblätter) genutzt werden. Sie können auf einzelne Maßnahmen (z. B. Öffnung von Einbahnstraßen) bezogen werden und spezieller auf die neuen Elemente eingehen, indem sie die direkten Veränderungen darstellen und neue Regeln vermitteln und erläutern oder den gesamten Projektumfang und Maßnahmenkatalog vorstellen und Ansprechpartner für weitere Informationen, Fragen und Anregungen nennen.

5.3.5.3.3 Aktionen an Schulen

Schüler sind im Radverkehr eine besonders wichtige Zielgruppe. Daher ist es sehr sinnvoll, an Schulen und mit den Schülern besondere Aktionen durchzuführen, die das Fahrrad als attraktives Verkehrsmittel darstellen. Bereits bei Kindern und Jugendlichen sollte eine positive Einstellung zum Fahrrad als modernes und schnelles Verkehrsmittel vermittelt werden.

Öffentlichkeitsarbeit sollte sich daher nicht auf die durch die Polizei durchgeführte Radfahrausbildung in den dritten und vierten Klassen beschränken, sondern den Kindern und Jugendlichen die Möglichkeit geben, Eigeninitiative zu ergreifen, ihre Wünsche und Anforderungen an ein Radnetz in Baesweiler zu erkennen und zu beschreiben und damit Einfluss auf die Planungen zu erlangen.

Eine gute Möglichkeit bietet sich hier in Form eines Fragebogens, der die Schüler motiviert sich mit dem Thema zu beschäftigen und sie dazu anregt, sich Gedanken über Verbesserungsmöglichkeiten zu machen. Die Ergebnisse dieser Fragebogenaktion könnten dann gemeinsam mit einem zuständigen Planer besprochen und möglicherweise vor Ort diskutiert werden. Für eine solche Aktion bieten sich insbesondere Projektwochen o. ä. an.

Außerdem sollte der Sicherheitsaspekt gerade bei älteren Schülern verstärkt aufgegriffen werden. Durch Sicherheitschecks in Kooperation mit der Polizei aber auch durch das Angebot von Fahrradreparaturkursen kann hier ein größeres Bewusstsein geschaffen werden. Darüber hinaus sind ältere

Schüler auch deshalb eine besonders wichtige Zielgruppe, da im Vorfeld des 18. Geburtstags (Führerscheinerwerb) die entscheidenden Weichen für die Verkehrsmittelwahl im Erwachsenenalter gestellt werden.

5.3.5.4 Aktions- und Startprogramm in Baesweiler

Für ein Startprogramm zur Öffentlichkeitsarbeit im Rahmen der verstärkten Radverkehrsförderung empfehlen sich folgende Aktionen und Maßnahmen:

Begleitender Arbeitskreis

- Gesprächsforum für alle an der Radverkehrsförderung Beteiligten
- Kreis zur Erläuterung von Vorbehalten und Problemen
- Möglichkeit zur intensiveren Meinungsbildung durch verstärkten Informations- und Erfahrungsaustausch

Fachexkursionen

- Einblick in Gesamtkonzepte, Maßnahmenausgestaltungen und Lösungsvarianten in anderen Städten

Fahrradfest

- Vorstellung und Erläuterung der ersten umgesetzten Maßnahmen (vor allem Maßnahmen die unproblematisch sind und auf breite Zustimmung treffen; hierzu eignet sich insbesondere das Einbahnstraßenprogramm außerhalb der Innenstadt)
- Darstellung geplanter Maßnahmen zur Radverkehrsförderung (z. B. Abstellanlagenkonzept)
- "Schwarzes Brett" für Anregungen und Wünsche der Bevölkerung
- Sicherheits-Check für Fahrräder und Ausrüstung (durch Polizei und örtlichen Fahrradhandel)
- Attraktionen rund ums Rad: Fahrradakrobaten, Ausstellung von "Exotenfahrrädern"
- Verlosung eines Fahrrades (gesponsert) und zahlreicher Werbegeschenke rund um das Thema)

Intensive Pressearbeit

- regelmäßige Veröffentlichungen zum Thema Radverkehr in Tageszeitungen (Aachener Zeitung, Aachener Nachrichten) und Werbezeitschriften (Super Mittwoch/Super Sonntag, Neue Woche)

Faltblätter zu verschiedenen Fahrradthemen

- Öffnung von Einbahnstraßen (getrennte Faltblätter für Nebenstraßen, klassifizierte Straßen und Einkaufsbereich; für letzteren Bereich ggf. zusätzlich Plakate)
- Markierungen
- Abstellanlagenkonzept Kernstadt und Setterich (ggf. zusätzlich Plakate)
- Bike & Ride (ggf. in Zusammenarbeit mit AVV)

Aktionen mit Schülern

- Fragebogen um Wünsche und Bedürfnisse der Schüler zu erkennen
- Sicherheits-Checks und Fahrradreparaturkurse

Freizeitangebote

- Tourentipps und thematische Radtouren (Rundweg Baesweiler, Radwanderwege der Kreise Aachen und Heinsberg, ggf. auch grenzüberschreitende Routen in die Niederlande)

6 UMSETZUNG

6.1 Prioritäten und Dringlichkeiten bei der Umsetzung

Grundsätzlich gilt, dass Hauptachsen eine höhere Priorität genießen als Hauptsammelrouten. Dies ist jedoch nicht der alleinige Maßstab für die Priorisierung. Entscheidend sind ebenfalls Kriterien wie Netzschluss; Verkehrssicherheit und das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Maßnahme. Dies kann z. B. bedeuten, dass eine Hauptachse, an der weniger schwerwiegende Mängel mit hohem Kostenaufwand zu beseitigen sind in die unterste Priorität eingestuft wird, während eine Hauptsammelroute die oberste Priorität erhält, weil mit einer preisgünstigen Maßnahme ein Sicherheitsproblem gelöst und ein Netzschluss hergestellt werden kann. Besondere Gründe sind z. B. erhebliche Sicherheitsdefizite und Maßnahmen, mit denen Radwege an die verschärften Anforderungen der novelierten StVO (bzw. VwV-StVO) angepasst werden. Fragen der praktischen Umsetzbarkeit (z. B. zu erwartende Akzeptanz zu einem bestimmten Zeitpunkt) stellen ein weiteres Kriterium dar.

Die Priorisierung erfolgte in fünf Kategorien:

1. Sofortmaßnahme (i. d. R. kleine, einfache Maßnahme)
2. hohe Priorität
3. mittlere Priorität
4. niedrige Priorität/langfristige Maßnahme
5. wünschenswerte, aber nicht unbedingt erforderliche Maßnahme

Nach den oben genannten Kriterien erfolgte die Einstufung in die Kategorien, die der folgenden tabellarischen Übersicht zu entnehmen ist.

Prioritäteneinstufung für die Einzelmaßnahmen

Straße / Weg / Knotenpunkt (KP)	Maßnahmen	Einstufung	Anmerkungen
Hauptachsen			
KP Kloschhaus/L 240n	Begradigung Radwegeführung; Induktionsschleifen	NP/L	
KP Kloschhaus/Alsdorfer Str.	Kantenabsenkung	S	
KP Aachener Str./Kapellenstr./Eschweilerstr.	Umgestaltung des Knotenpunktes inkl. Änderung Signaltechnik	HP	
KP Parkstr./Bahnhofstr.	Grünschnitt; Drängelgitter versetzen bzw. entfernen	S	
KP Parkstr./Max-Beckmann-Str.	Umbau Querung für Bevorrechtigung	W	Auframpung Querungsstelle o. ä.
Parallelweg Aachener Str., Bereich Auguste-Renoir-Str.	Teilstück asphaltieren	MP	
Aachener Str. (Westseite), südl. L.-Erhard-Ring	Bau des fehlenden Radwegteilstücks	HP	
KP Aachener Str./L.-Erhard-Str./Hauptstr./K.-Adenauer-Str.	Begradigung der Radverkehrsführung; Schaffung einer neuen Querung	HP	
Hauptstr. (südl. Wolfsgasse)	Änderung der Radwegbeschilderung	S	
KP Hauptstr./Im Weinkeller	Begradigung der Radverkehrsführung	MP	
KP Hauptstr./Wolfsgasse	Änderung der Radverkehrsführung	HP	
Wolfsgasse	Änderung der Radwegbeschilderung	S	-
Aldenhovener Str. (zw. B 57 und Feldweg nach Loverich)	Aufhebung der Radwege	MP	nach Fertigstellung Ortsumgebung Puffendorf
Aachener Str. (Kapellenstr. bis Jülicher Str.)	Markierung von Schutzstreifen	MP	
Mariasstr.	Tempo 30 durchgehend anordnen; Verkehrsberuhigungsmaßnahmen	W	
Carlstr. (Mariasstr. bis Reyplatz)	Umwidmung Gehweg zu Geh-/Radweg; baulich gesicherte Ausleitung	HP	
Reyplatz	Markierung eines Radfahrstreifens entgegen der Einbahnrichtung (inkl. Änderung Signaltechnik); teilw. Markierung von Schutzstreifen	HP	
Geilenkirchener Str. (südl. L.-Erhard-Ring)	Markierung von Schutzstreifen	HP	
KP Geilenkirchener Str./L.-Erhard-Ring	Umgestaltung des Knotenpunktes inkl. Änderung Signaltechnik	HP	
KP Geilenkirchener Str./A.-Sommerfeld-Ring	Begradigung der Radverkehrsführung; Radwegausleitung	MP	
Goethestr. (südl. Beggendorfer Str.)	Radwegverbreiterung	NP/L	
Goethestr. (Beggendorfer Str. bis Carl-Alexander-Str.)	Entwidmung des Radwegs	S	
KP Goethestr./Langgasse (Nord)	Ummarkierung des Knotenpunktes	NP/L	
KP Goethestr./Bongardstr.	Umbau Radwegausleitung	MP	
Goethestr. (nördl. Bongardstr.)	Radwegverbreiterung	NP/L	

Herzogenrather Weg (L 225, Richt. Ost)	Markierung eines Radfahrstreifens entgegen der Einbahnrichtung	MP	
Carlstr. (Herzogenrather Weg bis Mariastr.)	Markierung eines Radfahrstreifens entgegen der Einbahnrichtung	MP	
Albert-Schweitzer-Str.	Markierung eines Radfahrstreifens entgegen der Einbahnrichtung	MP	
Carlstr. (westl. An der Waad)	Markierung eines Radfahrstreifens entgegen der Einbahnrichtung	MP	
Jülicher Str.	Schutzstreifenmarkierung	NP/L	nur Fahrtrichtung Westen
KP Josefstr./Mozartstr.	Markierung einer Linksabbiegehilfe	NP/L	
Willibrordstr. (südl. Floverich)	Ausbau des vorhandenen Radwegs	MP	
Willibrordstr. (nördl. Floverich)	Bau eines Geh-/Radweges zur B 56	NP/L	
Straße / Weg / Knotenpunkt (KP)	Maßnahmen	Einstufung	Anmerkungen
Hauptsammelrouten			
Kapellenstr.	Nullabsenkung der Radwegkanten	S	
Bahnhofstr.	Umwandlung der Radwege in "andere Radwege"	S	
Kirchstr./Löffelstr./Kückstr.	Öffnung für gegenläufigen Radverkehr (Beschilderung und punktuelle Markierungen)	MP	
nördl. Verlängerung Schugansgasse	punktuelle bauliche Verbesserungen	NP/L	
KP Siegenkamp/L.-Erhard-Ring	Knotenpunktumbau (u. a. Querungsstelle und Auffangradweg)	HP	
Ludwig-Erhard-Ring	Radwegverbreiterung	NP/L	
B 57 (südl. B 56)	Bau eines Geh-/Radweges	HP	Lückenschluss
B 57 (nördl. Schönstattstr.)	Bau eines Geh-/Radweges nach Gereonsweiler	NP/L	
B 56 (östl. B 57)	Bau eines Geh-/Radweges nach Aldenhoven	NP/L	
Hubertusstr.	Bau eines Geh-/Radweges im Außerortsbereich	NP/L	
Einbahnstraßenprogramm (hier nicht einzeln aufgeführte Nebenstraßen)	Öffnung für gegenläufigen Radverkehr durch Beschilderung und punktuelle Markierungsmaßnahmen	S	Insgesamt 12 Straßen

Einstufung: Erläuterung der Abkürzungen

- S** Sofortmaßnahme
HP hohe Priorität
MP mittlere Priorität
NP/L niedrige Priorität/langfristige Maßnahme
W wünschenswerte, aber nicht unbedingt erforderliche Maßnahme

Diese Prioritätenliste ist als Leitlinie zu verstehen. Aktuelle Entwicklungen können hier selbstverständlich zu Anpassungen führen. So ist es beispielsweise sinnvoll, Radverkehrsmaßnahmen mit anderen Maßnahmen zu kombinieren, also z. B. mit Erneuerungen des Kanalnetzes. Sachzwänge wie etwa Liegenschaftsprobleme können dazu führen, dass auch dringliche Maßnahmen zurückgestellt werden müssen.

Anpassungen der
Prioritätenliste
erforderlich

Unter diesen Gesichtspunkten sollte mit dieser Leitlinie kreativ umgegangen werden, ohne das Gesamtziel dabei aus den Augen zu verlieren.

6.2 Kostenschätzung

Für die vorgeschlagenen Maßnahmen wurde eine überschlägliche Kostenschätzung vorgenommen. Hierzu muss deutlich darauf hin gewiesen werden, dass diese Schätzung nur einen ersten Anhaltspunkt bieten kann. Eine genauere Schätzung ist nur auf Basis von Entwurfs- bzw. Ausführungsplanungen möglich, die nicht Bestandteil dieses Konzeptes sind. Darüber hinaus führen lokal unterschiedliche Konkurrenzsituationen auch zu deutlich schwankenden Preisen für vergleichbare Leistungen.

Kostenschätzung
gibt nur groben
Kostenrahmen an

Insgesamt ergibt sich für die vorgeschlagenen Maßnahmen im Radverkehrsnetz ein Kostenrahmen von ungefähr 2,15 Millionen DM. Dieser verteilt sich auf die im vorhergehenden Kapitel genannten Prioritäten wie folgt (Werte gerundet):

Sofortmaßnahmen:	knapp 50 TDM
Hohe Priorität:	gut 500 TDM
Mittlere Priorität:	knapp 350 TDM
Niedrige Priorität/langfristig:	gut 1,2 Mio. DM
Wünschenswert, aber nicht zwingend:	gut 30 TDM

Diese Differenzierung relativiert den auf den ersten Blick hoch erscheinenden Betrag ganz deutlich: über die Hälfte entfällt auf langfristige Maßnahmen. Im Anhang befindet sich eine Tabelle, in der die einzelnen Teilabschnitte getrennt dargestellt sind und die Kosten nach Maßnahmenart differenziert werden. Betrachtet man die Tabelle genauer, so fällt auf, dass die Mehrzahl der kostenträchtigen Maßnahmen auf klas-

sifizierte Straßen entfällt, die nicht in der Baulast der Stadt Baesweiler liegen. Somit ist der Anteil der Kosten, der von der Stadt Baesweiler zu tragen ist durchaus verträglich. Eine Ausdifferenzierung nach Baulastträgerschaft ist allerdings im Rahmen dieses Konzeptes nicht möglich, da an vielen Stellen (insbes. Kreuzungen klassifizierter mit städtischen Straßen) eine klare Trennung nicht möglich ist (und oft auch im Detail erst verhandelt werden muss).

Hohe Kosten fallen
überwiegend bei
anderen Baulast-
trägern an

Als Fazit ergibt sich, dass die Kosten für die Stadt Baesweiler im überschaubaren Rahmen bleiben, insbesondere wenn sich (zunächst) auf die dringlichen Maßnahmen konzentriert wird, deren Erledigung schnell und kostengünstig einen großen Sprung in der Qualität des Radverkehrsnetzes ermöglicht.

In diesen Kosten für das Radverkehrsnetz sind die Kosten für die Abstellanlagenkonzeption noch nicht enthalten. Für den Innenstadtbereich ergeben sich hierfür Kosten von etwa 27 TDM. Für die Abstellanlagen in Setterich ist mit Kosten in einer Größenordnung von 10 TDM zu rechnen.

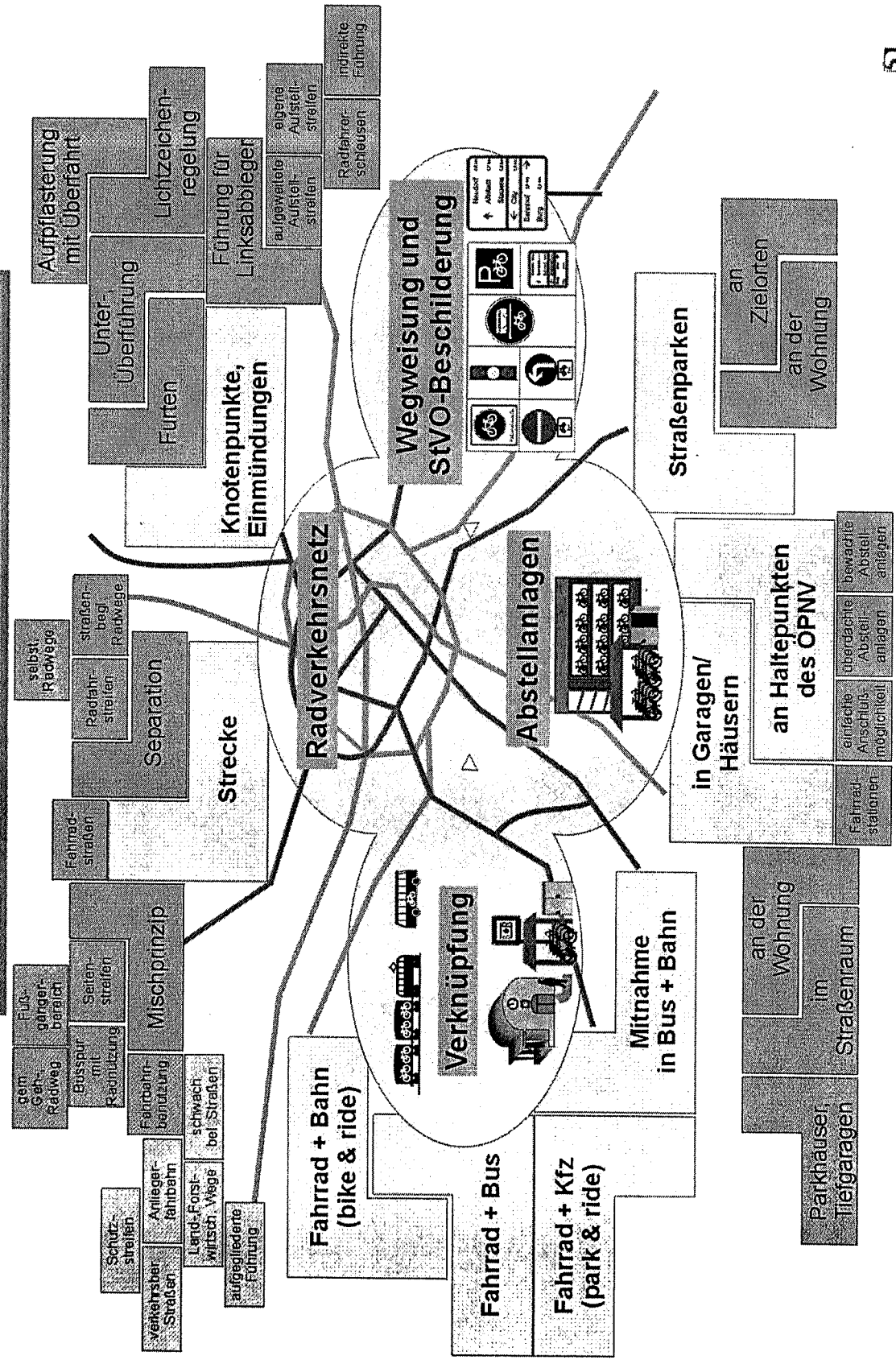
Grundsätzlich ist noch anzumerken, dass die Kostenangaben die gesetzliche Mehrwertsteuer noch nicht enthalten.

Überschlägliche Kostenschätzung

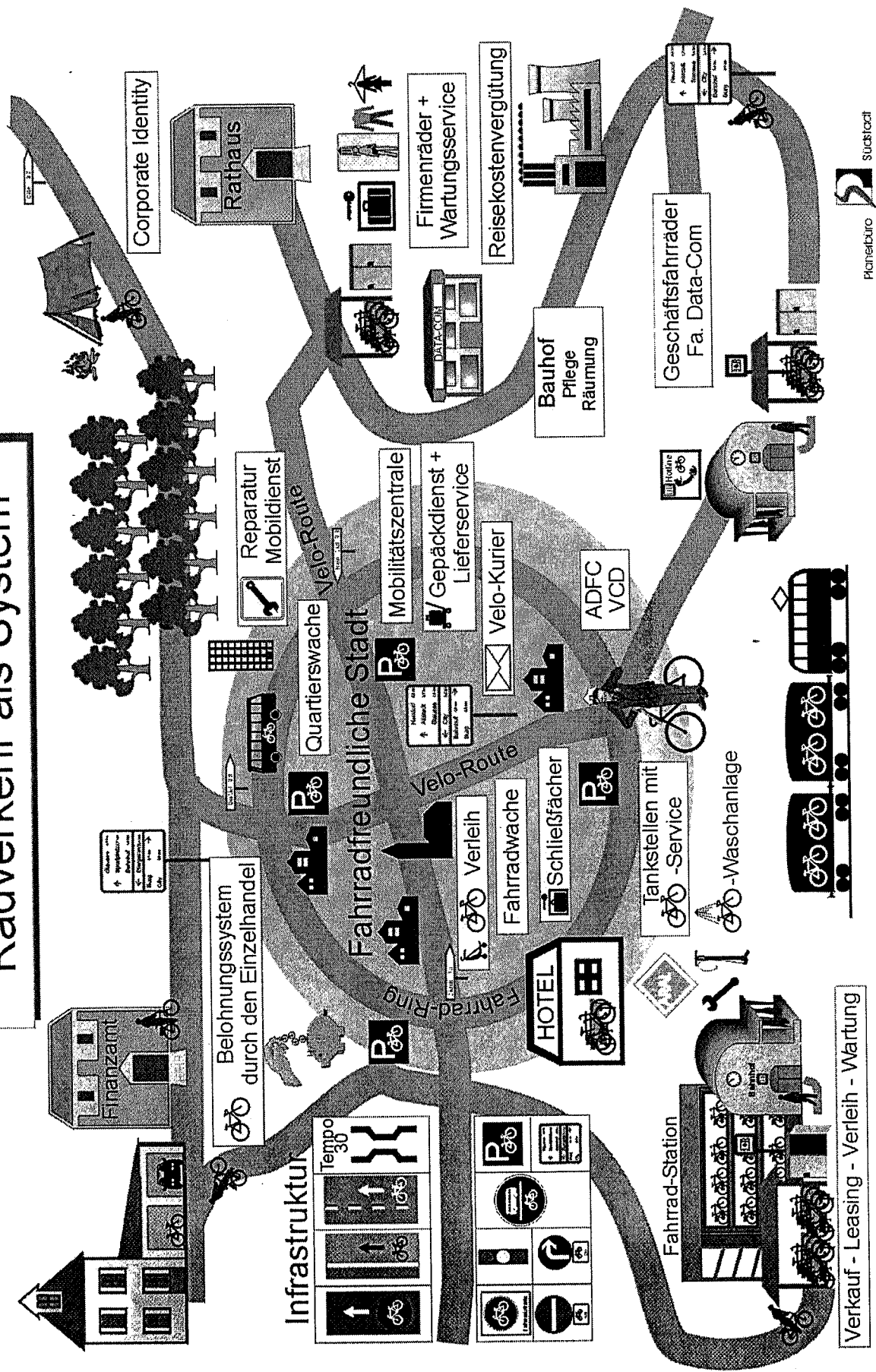
Straße / Weg / Knotenpunkt (KP) Hauptachsen	Maßnahmen	Kosten für Umbau	Kosten für Markierung	Kosten für Beschilderung	Kosten für Signaltechnik	Kosten für Sonstiges	Summe	Ein- stuf- ung	Anmerkungen
KP Klosterhaus/L 240h	Begräbung Radwegeführung; Induktionsschleifen	2.500	1.120	300	20.000	-	23.920	NP/L	
KP Klosterhaus/Alsdrfer Str.	Kantenabsenkung	500	-	-	-	-	500	S	
KP Aachener Str./Kapellenstr./Eschweilerstr.	Umgestaltung des Knotenpunktes inkl. Änderung Signaltechnik	12.000	4.400	-	14.100	-	30.500	HP	
KP Parkstr./Bahnhofstr.	Grünstreifen; Drangegitter versetzen bzw. entfernen	-	-	-	-	1.000	1.000	S	Aufräumpung Querungsstelle o. ä.
KP Parkstr./Max-Beckmann-Str. Parallelweg Aachener Str., Bereich Auguste-Renoir-Str.	Umbau Querung für Bevorrechtigung Teilstück asphaltieren	10.000 15.000	-	2.000	-	-	12.000 15.000	W MP	
Aachener Str. (Westseite), süd. L.-Erhard-Ring	Bau des fehlenden Radwegleistücks Begräbung der Radverkehrsführung; Schanung einer neuen Querung; Radweganschluss an Schmitzelgasse (möglichst beidseitig)	108.000 41.000	-	-	15.000	-	108.000 60.900	HP HP	
KP Aachener Str./L.-Erhard-Str./Hauptstr./K.-Adenauer-Str. Hauptstr. (südl. Wolfsgasse)	Änderung der Radwegbeschilderung	-	2.900	2.000	-	-	1.000	S	
KP Hauptstr./im Weinkelner	Begräbung der Radverkehrsführung	3.500	700	-	-	-	4.200	MP	
KP Hauptstr./Wolfsgasse Wolfsgasse	Änderung der Radverkehrsführung Änderung der Radwegbeschilderung	4.250 -	2.100	-	-	1.000	6.350 1.000	HP S	nach Freigabe Ortsumgehung Puffendorf
Aldenhoverer Str. (zw. B 57 und Feldweg nach Lovrich) Aachener Str. (Kapellenstr. bis Jülicher Str.)	Aufhebung der Radwege	-	-	2.000	-	-	2.000	MP	
Mariastr.	Markierung von Schutzstreifen tempo 30 durchgehend anordnen; Verkehrsberuhigungsmaßnahmen	-	40.000	30.000	-	-	70.000	MP	
Carlstr. (Marienstr. bis Reypplatz)	Umwidmung Gehweg zu Geh-/Radweg; baulich gesicherte Ausleitung	15.000 6.000	-	5.000	-	-	20.000	W	
Reypplatz	Markierung eines Radfahrstreifens entgegen der Einbahnrichtung (inkl. Änderung Signaltechnik); teilw. Markierung von Schutzstreifen	1.500	8.200	3.500	27.000	-	40.200	HP	
Gellenkirchener Str. (südl. L.-Erhard-Ring)	Markierung von Schutzstreifen	500	6.750	7.500	-	-	14.750	HP	
KP Gellenkirchener Str./L.-Erhard-Ring	Umgestaltung des Knotenpunktes inkl. Änderung Signaltechnik	15.000	4.400	1.000	24.000	-	44.400	HP	
KP Gellenkirchener Str./A.-Sommerfeld-Ring	Begräbung der Radverkehrsführung; Radwegausleitung	6.250	4.800	1.000	-	-	12.050	MP	
Goethestr. (südl. Beggendorfer Str.) Goethestr. (Beggendorfer Str. bis Carl-Alexander-Str.)	Radwegverbreiterung Entwidmung des Radwegs	61.000 -	-	-	-	-	61.000 200	NP/L S	
KP Goethestr./Langgasse (Nord)	Ummarkierung des Knotenpunktes	-	3.100	-	-	-	3.100	NP/L	
KP Goethestr./Bongardstr.	Umbau Radwegausleitung	6.250	850	-	-	-	7.100	MP	
Goethestr. (nördl. Bongardstr.)	Radwegverbreiterung	80.000	-	-	-	-	80.000	NP/L	

Herzogeneramer Weg (L 225, Richt. Ost, westl. Marienstr.) mit Caristr. (Herzogeneramer Weg bis Marienstr.)	Markierung eines Radfahrstreifens entgegen der Einbahnrichtung	-	10.500	2.000	-	-	-	12.500	MP	
Albert-Schweitzer-Str.	Markierung eines Radfahrstreifens entgegen der Einbahnrichtung	-	20.700	3.700	-	-	-	24.400	MP	
An der Waad	Markierung eines Radfahrstreifens entgegen der Einbahnrichtung	-	10.000	1.200	-	-	-	11.200	MP	
Caristr. (westl. An der Waad)	Markierung eines Radfahrstreifens entgegen der Einbahnrichtung	-	6.700	1.400	-	-	-	8.100	MP	nur Fahrdichtung Westen
Jülicher Str.	Schutzstreifenmarkierung	-	4.250	5.000	-	-	-	9.250	NP/L	
KP Josefstr./Mozartstr.	Markierung einer Linksabbiegehilfe	-	3.000	-	-	-	-	3.000	NP/L	
Willibrordstr. (südl. Floverich)	Ausbau des vorhandenen Radwegs	84.000	-	-	-	-	-	84.000	MP	
Willibrordstr. (nördl. Floverich)	Bau eines Geh-/Radweges zur B 56	150.000	-	-	-	-	-	150.000	NP/L	
Hauptammelrouten										
Kapellenstr.	Nullabsenkung der Radwegkanten	8.000	-	-	-	-	-	8.000	S	
Bahnhofstr.	Umwandlung der Radwege in "andere Radwege"	-	-	1.400	-	-	-	1.400	S	
Kirchstr./Löffelstr./Kückstr.	Öffnung für gegenläufigen Radverkehr (Beschilderung und punktuelle Markierungen)	6.250	-	8.000	-	-	-	14.250	MP	kostentrich abschätzbar, hängt vom Grad der Verbesserungen ab
nördl. Verlängerung Schugangasse	punktuelle bauliche Verbesserungen	-	-	-	-	-	-	-	NP/L	
KP Siegenkamp/L.-Erhard-Ring	Knotenpunktumbau (u. a. Querungsstelle und Auffangradweg)	38.000	700	1.500	-	6.000	-	46.200	HP	gerechnet bis Stadtgrenze
Ludwig-Erhard-Ring (B 57 bis Stadtgrenze)	Radwegverbreiterung	427.000	-	-	-	-	-	427.000	NP/L	gerechnet bis Stadtgrenze
B 57 (südl. B 56)	Bau eines Geh-/Radweges	150.000	-	-	-	-	-	150.000	HP	Lückenschluss gerechnet bis Stadtgrenze
B 57 (nördl. Schönstattstr.)	Bau eines Geh-/Radweges nach Gereonsweiler	90.000	-	-	-	-	-	90.000	NP/L	gerechnet bis Stadtgrenze
B 56 (östl. B 57)	Bau eines Geh-/Radweges nach Aldenhoven	300.000	-	-	-	-	-	300.000	NP/L	gerechnet bis Stadtgrenze
Hubertusstr.	Bau eines Geh-/Radweges im Außerortsbereich	150.000	-	-	-	-	-	150.000	NP/L	gerechnet bis Stadtgrenze
Einbahnstraßenprogramm (hier nicht einzeln aufgeführte Nebenstraßen)	Umrang für gegenläufigen Radverkehr durch Beschilderung und punktuelle Markierungsmaßnahmen	-	8.400	26.400	-	-	-	34.800	S	Insgesamt 12 Straßen
Summe der Kosten		1.791.500	144.870	108.100	100.100	7.000		2.151.570		

Infrastruktur des Fahrradverkehrs



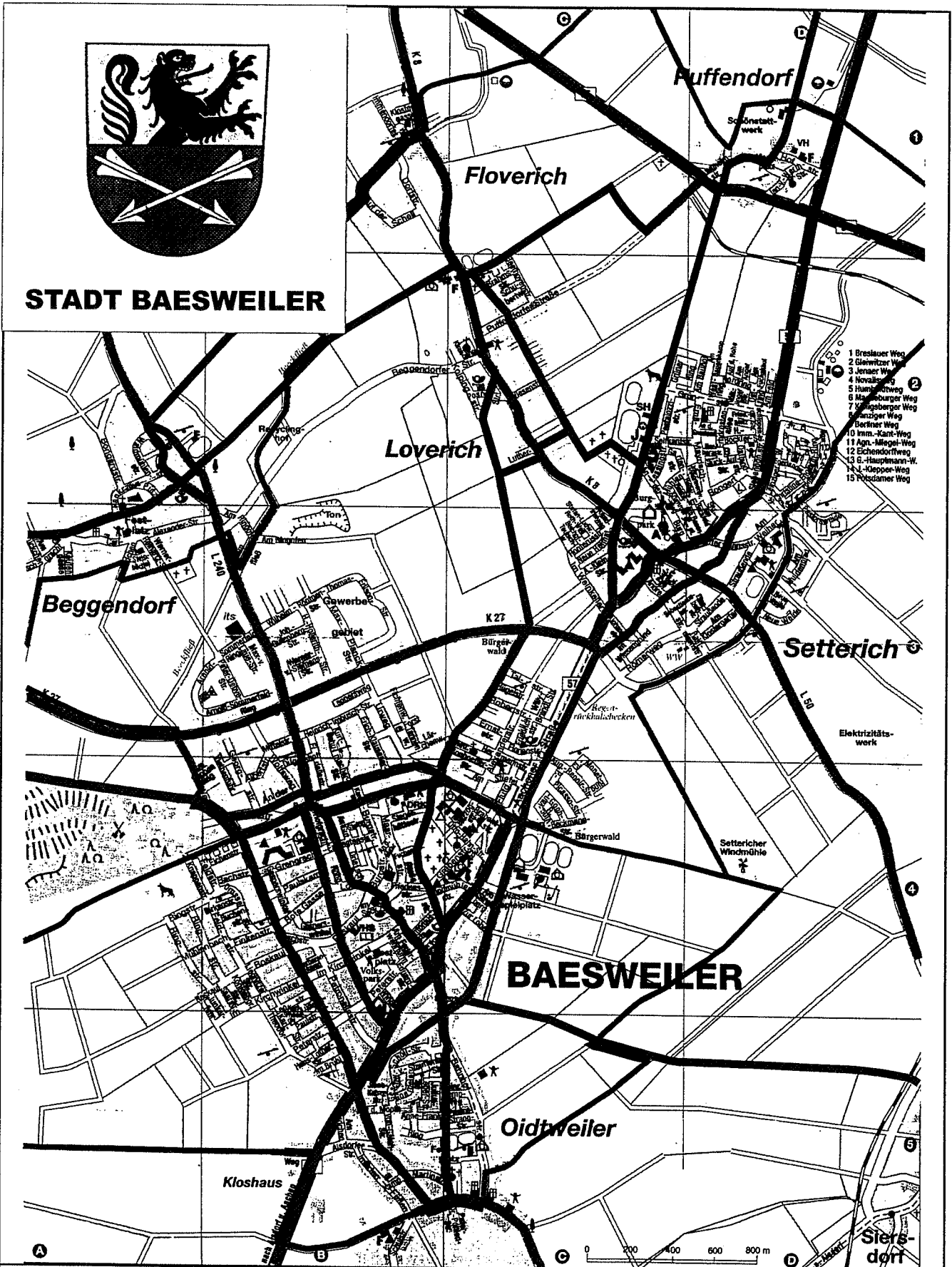
Radverkehr als System



Planerbüro Suchstrotz







STADT BAESWEILER



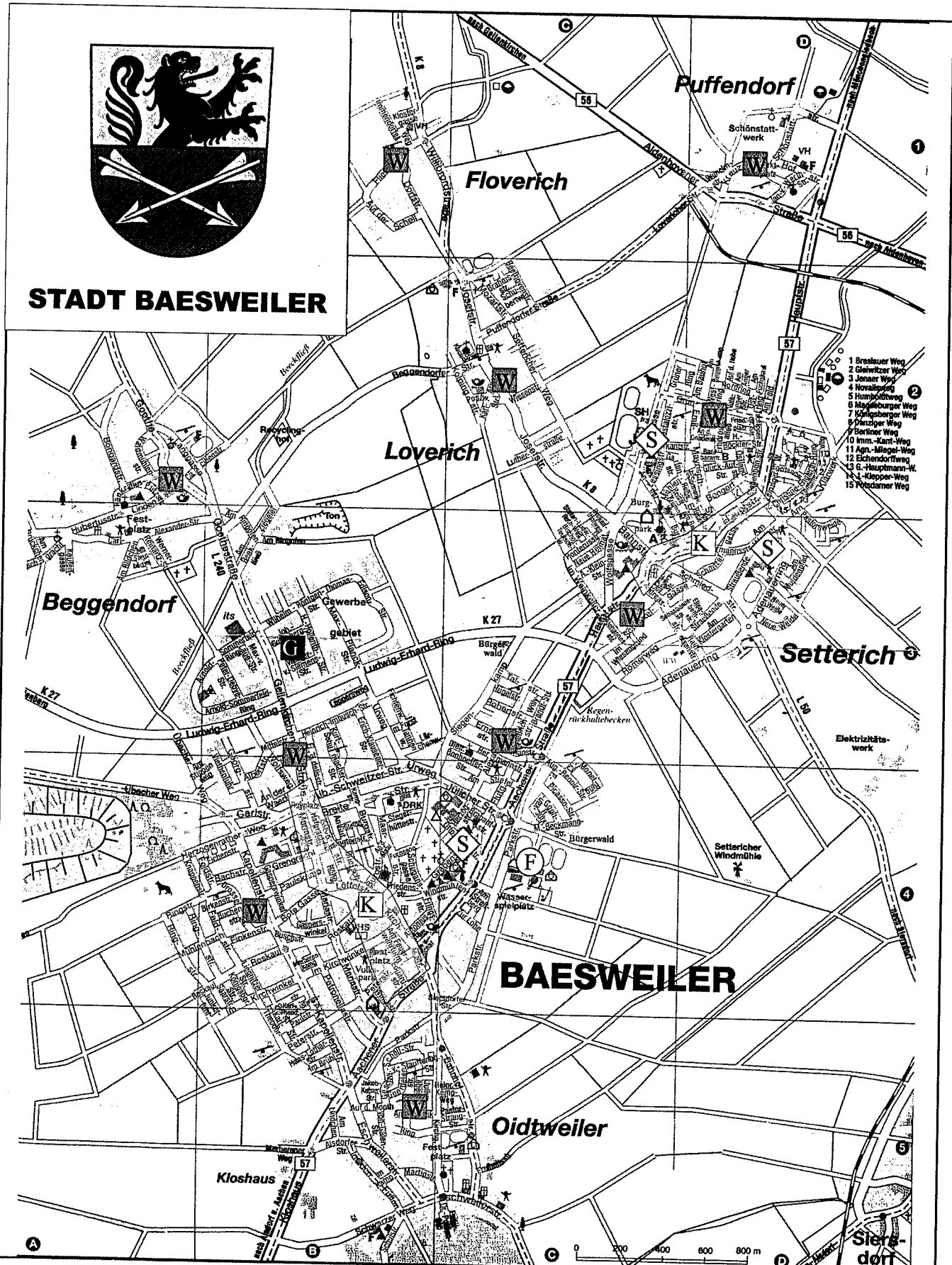
- 1 Breslauer Weg
- 2 Gieswitzer Weg
- 3 Jenseer Weg
- 4 Novakow Weg
- 5 Humboldtweg
- 6 Magesburger Weg
- 7 Kopsberger Weg
- 8 Banziger Weg
- 9 Berliner Weg
- 10 Imn.-Kant.-Weg
- 11 Agn.-Meyer-Weg
- 12 Echendorffweg
- 13 G.-Hauptmann-W.
- 14 J.-Klepper-Weg
- 15 Priesdamer Weg

Kopie der Stadt Baesweiler

Legende  Hauptachse  Hauptsammelroute  Freizeitroute	Planerbüro  Südstadt <small>Breite Straße 161-167 • 50667 Köln • Tel. 0221/20894-0 • Fax 0221/ 20894-44</small>
	Radverkehrskonzept Baesweiler
	Radverkehrsnetz
	- Planung -
	11/99 Plan 9917-03



STADT BAESWEILER



- 1 Brestauer Weg
- 2 Gleiwitzer Weg
- 3 Jansen Weg
- 4 Nosselweg
- 5 Humboldtweg
- 6 Mayenburger Weg
- 7 Klingsberger Weg
- 8 Planziger Weg
- 9 Bantzer Weg
- 10 Imm.-Karl-Weg
- 11 Agn.-Miegel-Weg
- 12 Echendorffweg
- 13 G.-Hauptmann-W.
- 14 Klepper-Weg
- 15 Potsdamer Weg

Kopie der Stadt Baesweiler

- Legende**
- (F) bedeutendes Freizeitziel
 - (S) weiterführende Schule / Schulzentrum

- (K) Kerngebiet
- (W) Wohngebiet
- (G) Gewerbegebiet


Planerbüro Südstadt
 Breite Straße 161-167 • 50687 Köln • Tel. 0221/20894-0 • Fax 0221/ 20894-44

Radverkehrskonzept Baesweiler

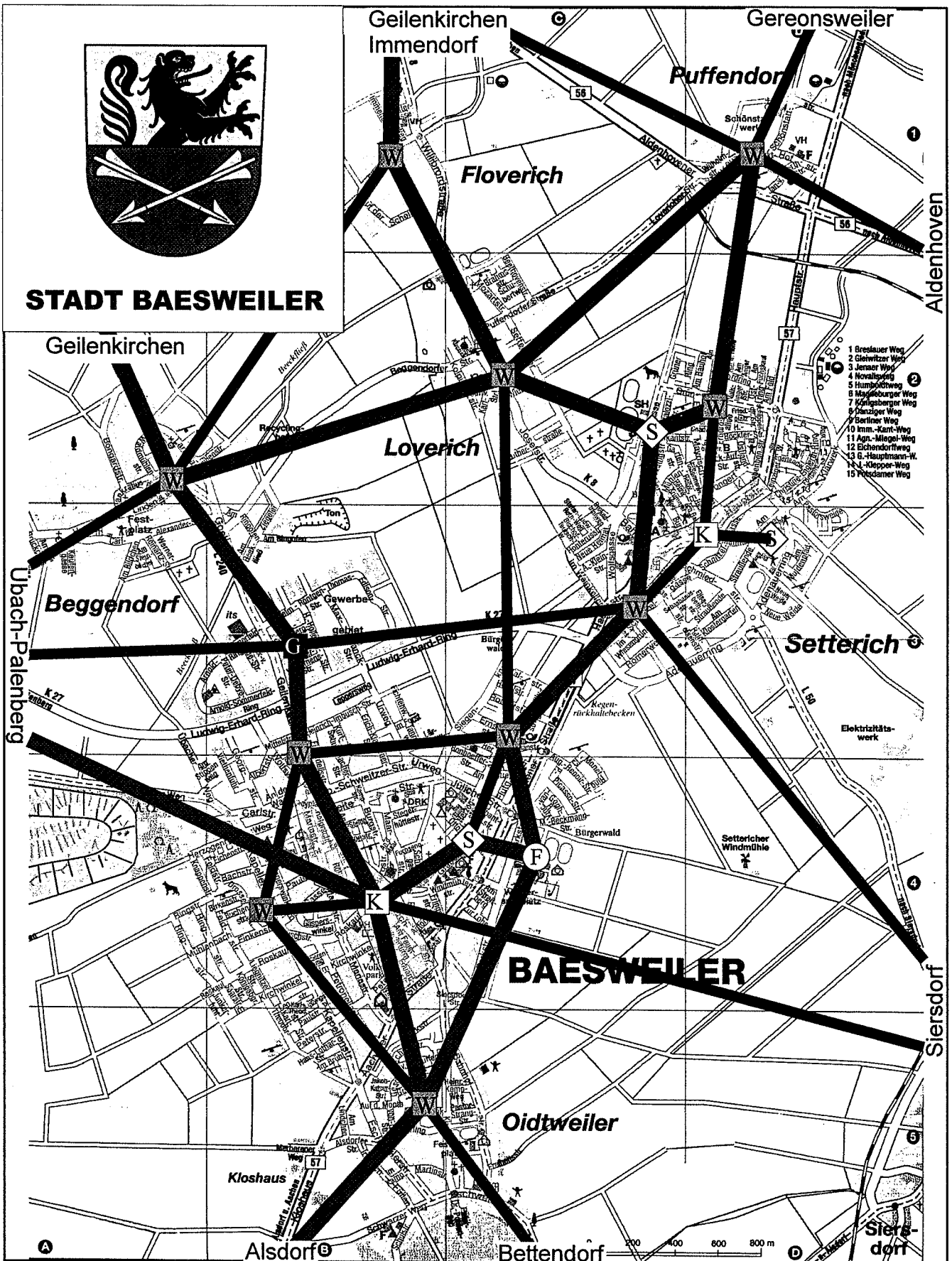
Strukturplan

08/99

Plan 9917-01



STADT BAESWEILER



- 1 Breslauer Weg
- 2 Gieswitzer Weg
- 3 Jerser Weg
- 4 Novallweg
- 5 Humboldtweg
- 6 Hauptberger Weg
- 7 Kriegerberger Weg
- 8 Danziger Weg
- 9 Berliner Weg
- 10 Imm.-Kant-Weg
- 11 Agn.-Mittel-Weg
- 12 Eichendorffweg
- 13 G.-Hauptmann-W.
- 14 L.-Klepper-Weg
- 15 Pilsdamer Weg

Kopie der Stadt Baesweiler

Legende

- Hauptachse
- Hauptsammelroute
- bedeutendes Freizeitziel
- weiterführende Schule / Schulzentrum
- Kerngebiet
- Wohngebiet
- Gewerbegebiet

Planerbüro



Südstadt

Breite Straße 161-167 • 50687 Köln • Tel. 0221/20894-0 • Fax 0221/ 20894-44

Radverkehrskonzept Baesweiler

Wunschlinienplan

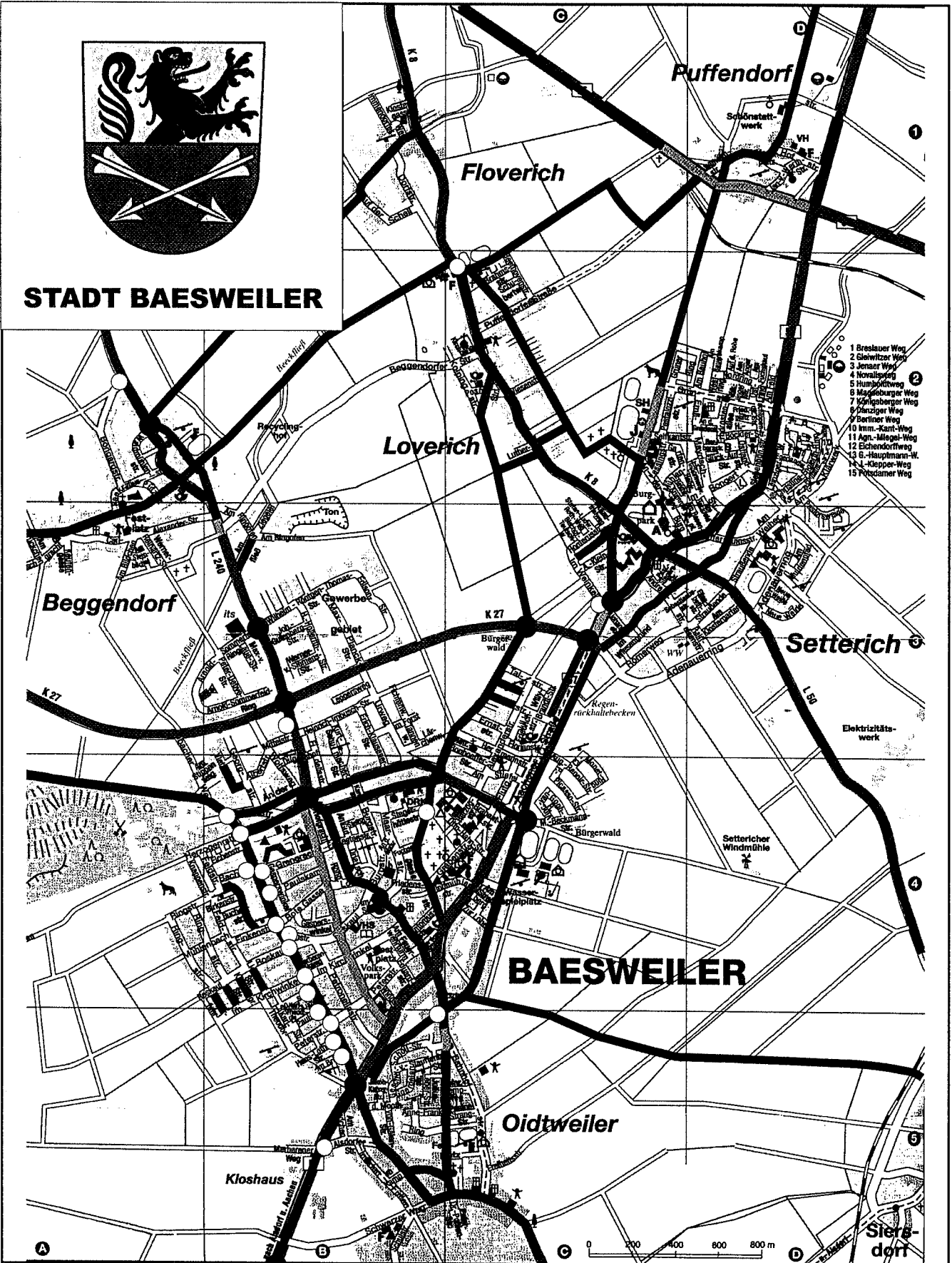
- Planung -

08/99

Plan 9917-02









STADT BAESWEILER



- 1 Breslauer Weg
- 2 Gieswitzer Weg
- 3 Jenerer Weg
- 4 Novallinger Weg
- 5 Humboldtweg
- 6 Mühlbacher Weg
- 7 Krügersberger Weg
- 8 Dänziger Weg
- 9 Berliner Weg
- 10 Imm.-Karl-Weg
- 11 Agn.-Mittel-Weg
- 12 Eichendorffweg
- 13 G.-Hauptmann-W.
- 14 L.-Klepper-Weg
- 15 Pöschel-Weg

Legende

-  Keine Maßnahmen erforderlich
-  Linienhafte Maßnahmen
-  Verkehrsrechtliche Maßnahmen
-  Einbahnstraßenöffnung
-  Knotenpunktgestaltung
-  Punktuelle Maßnahme

Planerbüro  Südstadt

Breite Straße 161-167 • 50687 Köln • Tel. 0221/20894-0 • Fax 0221/ 20894-44

Radverkehrskonzept Baesweiler

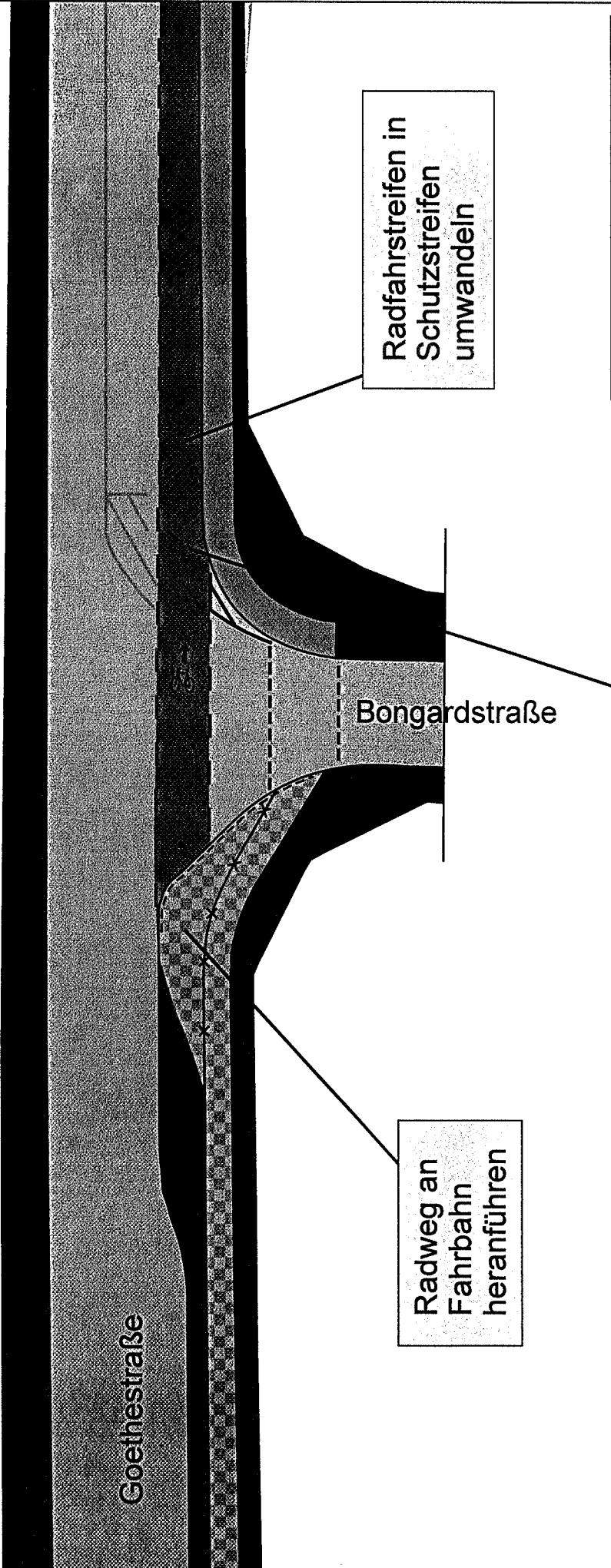
Maßnahmenübersicht

(Handlungsbedarf)

01/2000

Plan 9917-04

Radverkehrskonzept Baesweiler



Radfahrstreifen in Schutzstreifen umwandeln

Radweg an Fahrbahn heranführen

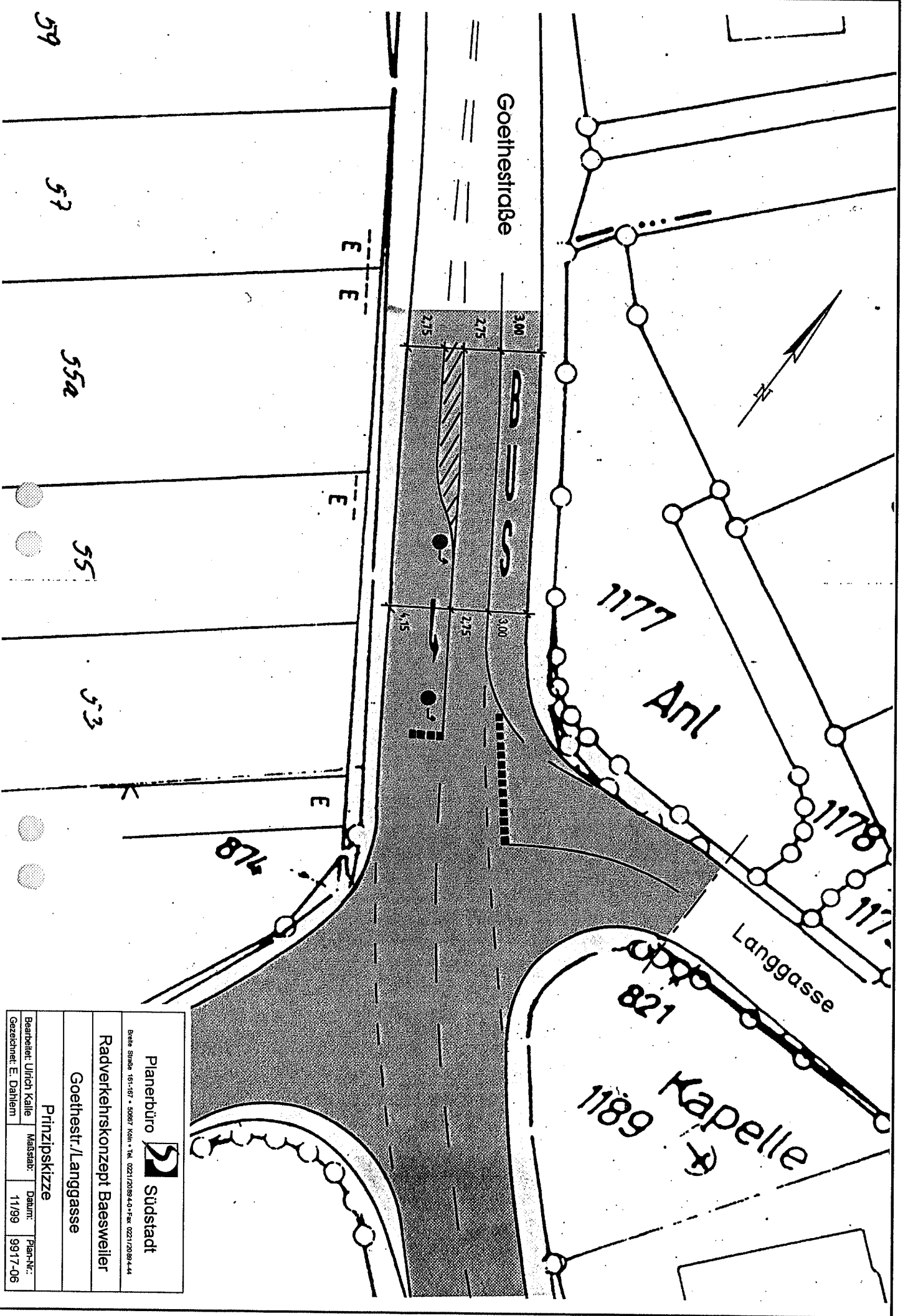
Sperrfläche demarkieren


Planerbüro Südstadt
Breite Straße 161-167 • 50667 Köln • Tel. 0221/20 89 4-0 • Fax 0221/ 20 89 444

Radverkehrskonzept Baesweiler
Goethestr./Bongardstr.

Prinzipskizze (unmaßstäblich)

Bearbeitet: Ulrich Kalle	Maßstab:	Datum:	Plan-Nr.:
Gezeichnet: E. Dahlem		08/99	9917-05



Planerbüro				Südstadt	
<small>Baerle Straße 15b-16f • 50697 Köln • Tel. 0221/20984-0 • Fax 0221/20984-44</small>					
Radverkehrskonzept Baesweiler					
Goethestr./Langgasse					
Prinzipskizze					
<small>Bearbeiter:</small> Ulrich Kalle	<small>Maßstab:</small>	<small>Datum:</small>	<small>Plan-Nr.:</small>		
<small>Gezeichnet:</small> E. Dahlem		11/99	9917-06		

579

57

55a

55

53

874

821

1189

1177

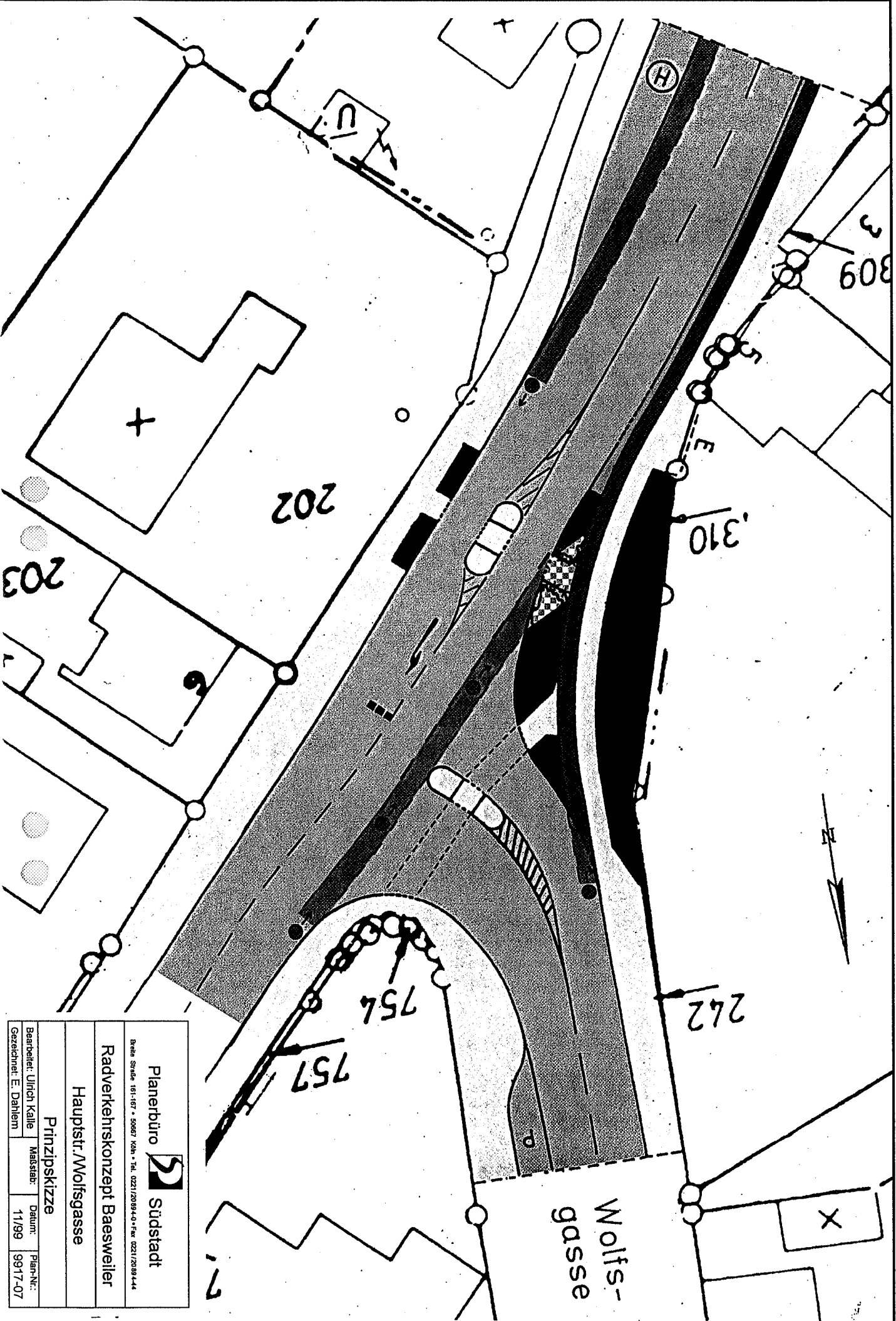
Anl.


1178

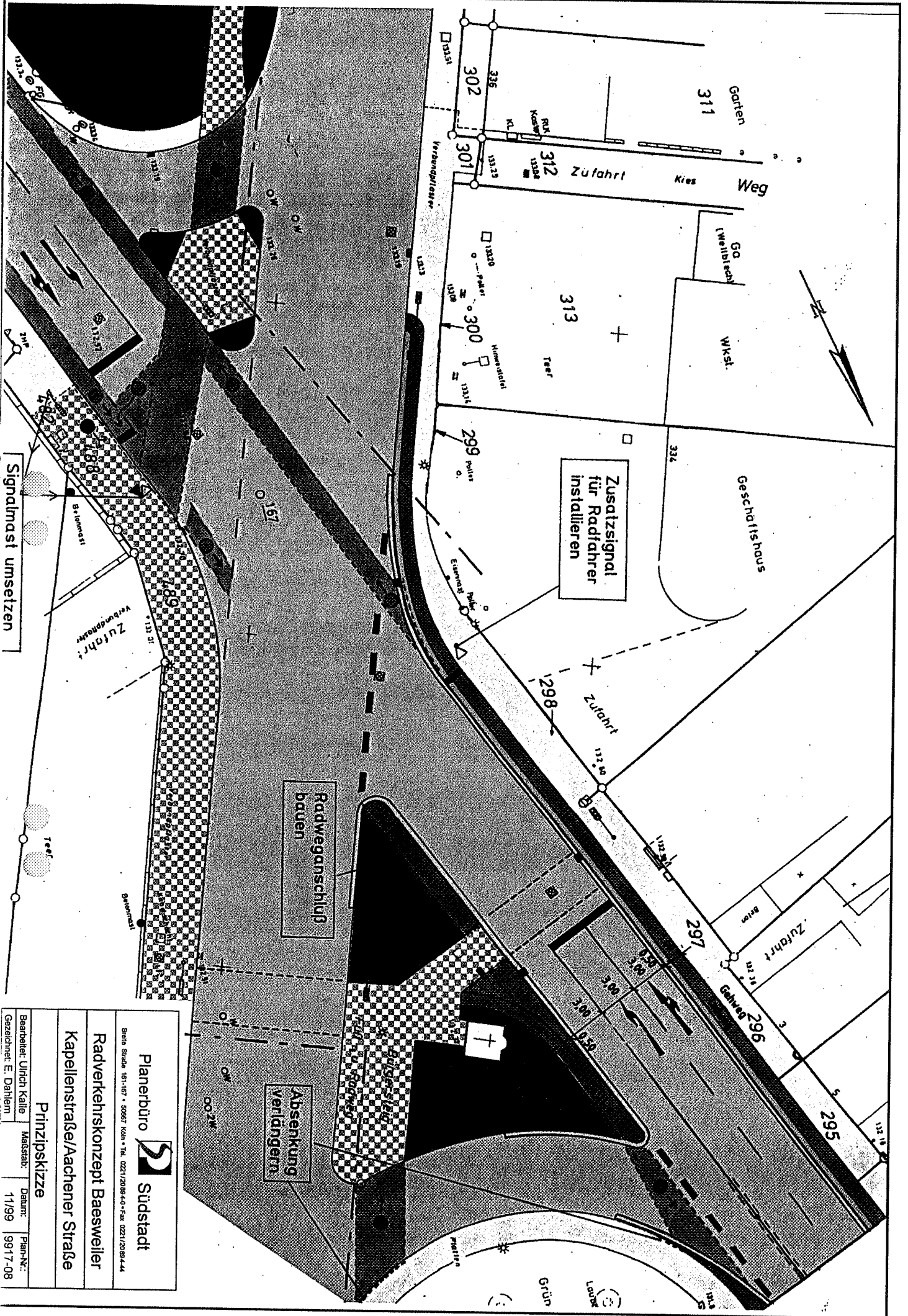
117


Langgasse

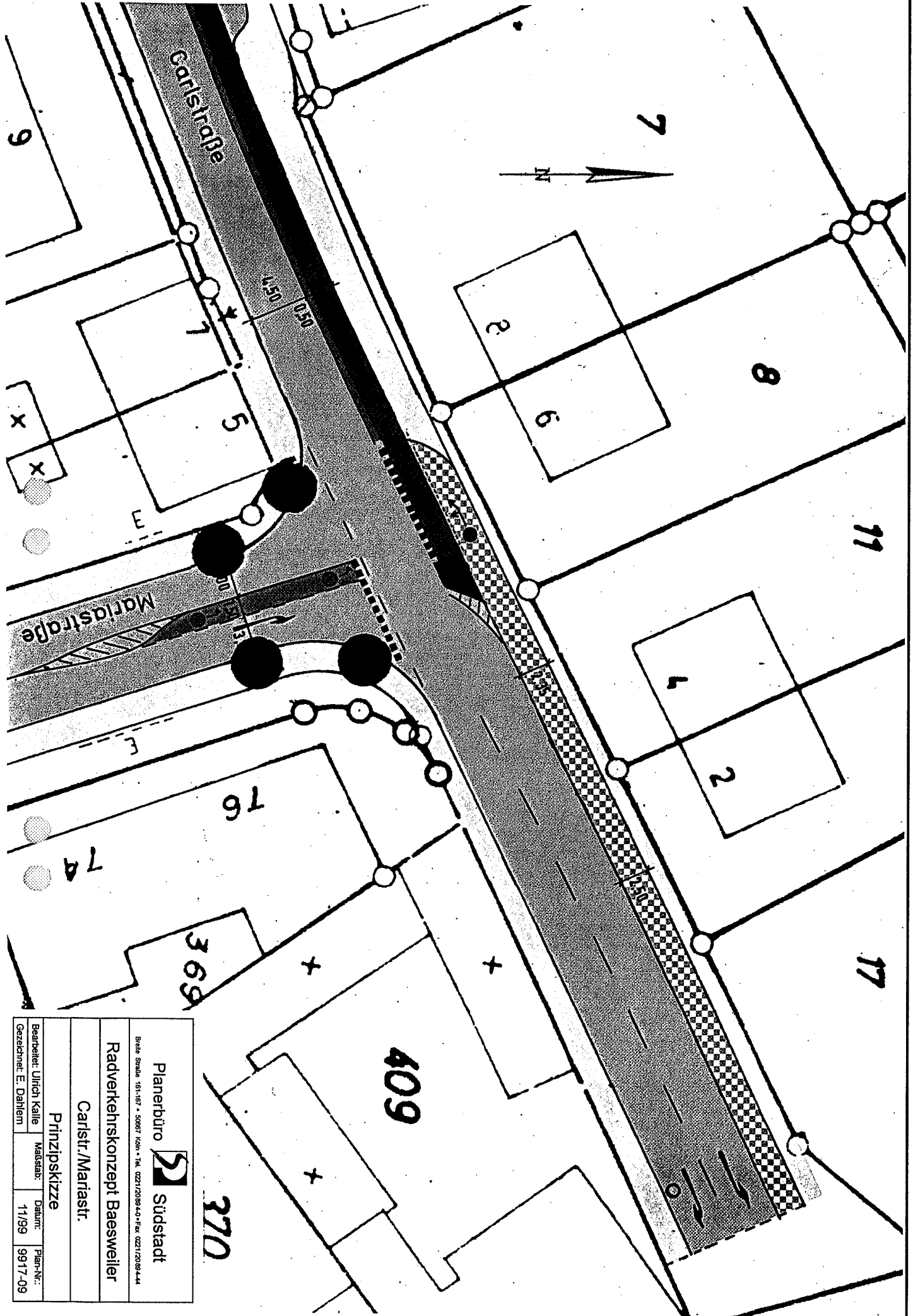
Kapelle




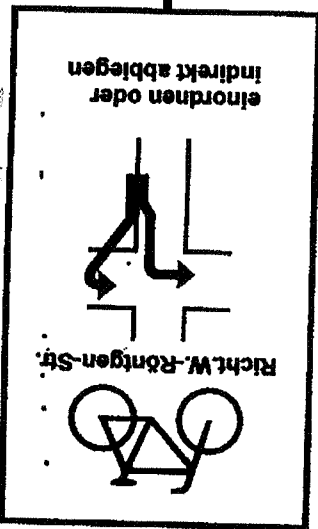
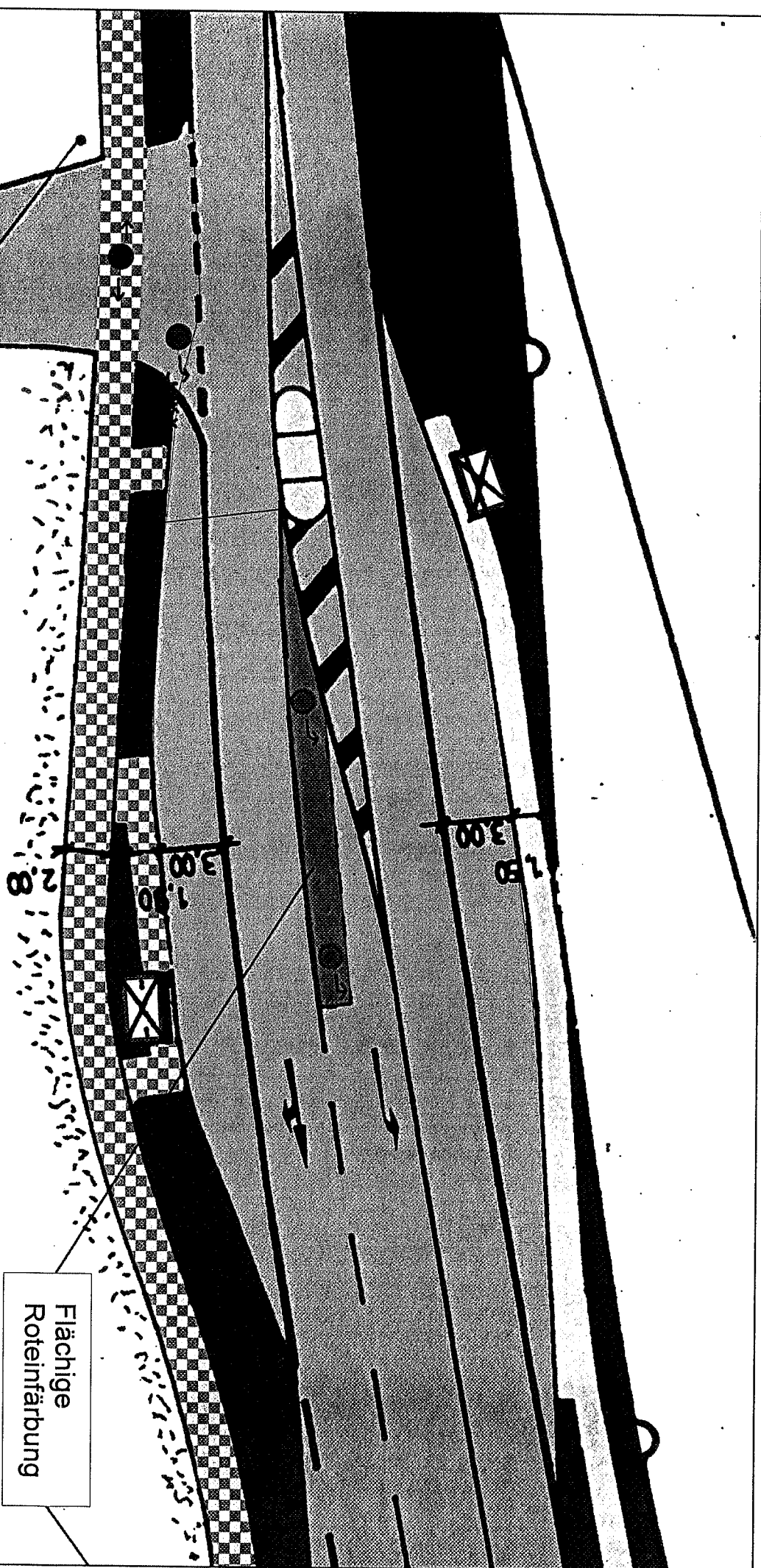
Planerbüro 			
Südstadt			
Biele Straße 161-167 • 50667 Köln • Tel. 0221/20994-0 • Fax 0221/20994-44			
Radverkehrskonzept Baesweiler			
Hauptstr./Wolfs-gasse			
Prinzipalskizze			
Bearbeitet: Ulrich Kalle	Maßstab:	Datum:	Plan-Nr.:
Gezeichnet: E. Dahlern		11/99	9917-07




	
Planbüro Südstadt	
Baesweiler Straße 161-167 • 56687 Köln • Tel. 0221/208944 • Fax 0221/208944	
Radverkehrskonzept Baesweiler	
Kapellenstraße/Aachener Straße	
Prinzipskizze	
Bearbeiter: Ulrich Käle	Maßstab:
Gezeichnet: E. Dahlmann	Datum: 11/99
Plan-Nr.: 9917-08	

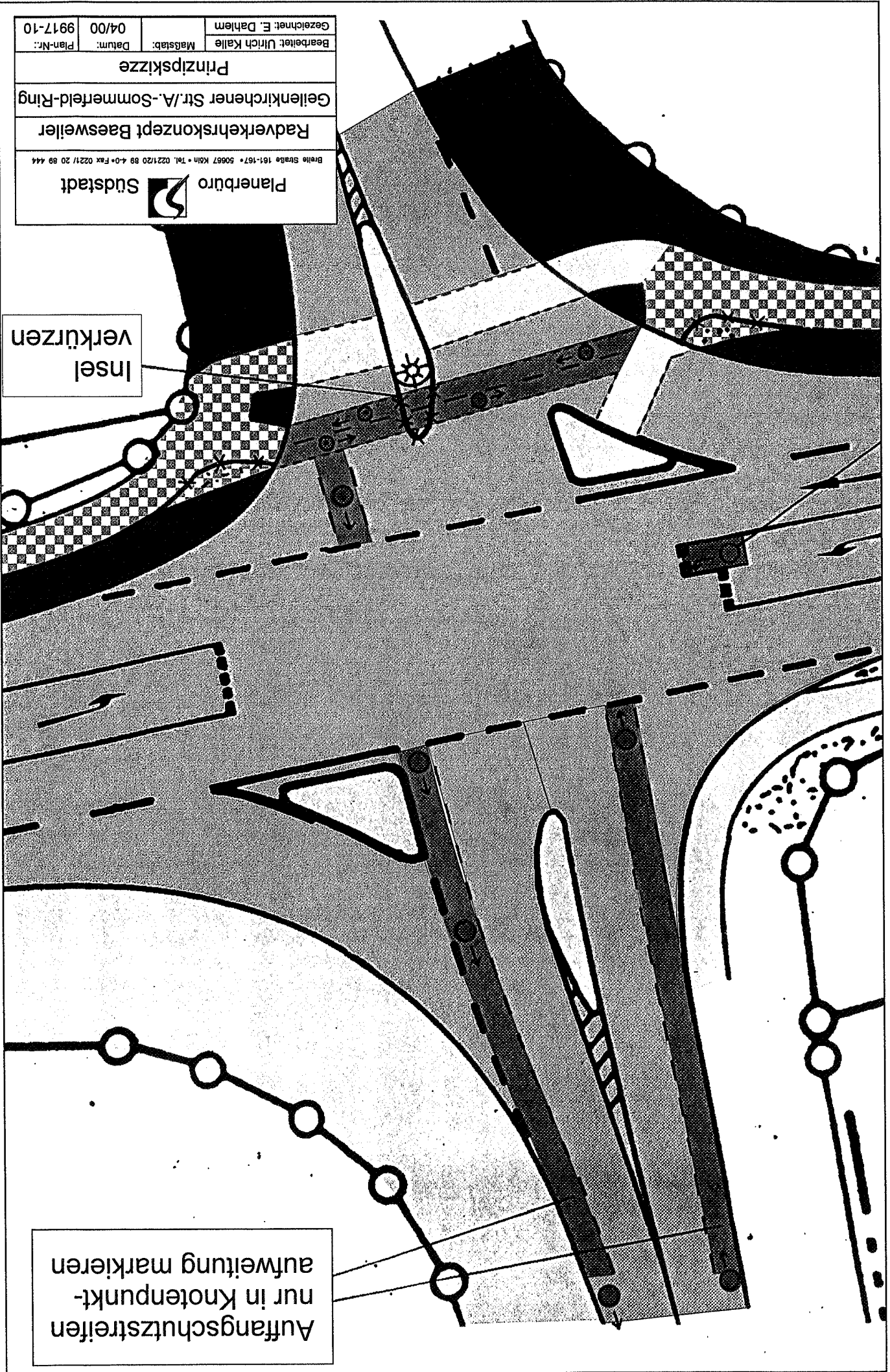


Planerbüro  Südstadt			
Biele, Straße 151-157 • 50697 Köln • Tel. 0221/20984-0 • Fax 0221/20984-44			
Radverkehrskonzept Baesweiler			
Carlstr./Mariastr.			
Prinzipskizze			
Bearbeiter: Ulrich Kalle	Maßstab:	Datum:	Plan-Nr.:
Gezeichnet: E. Dahlem		11/99	9917-09



Flächige
Roteinfärbung

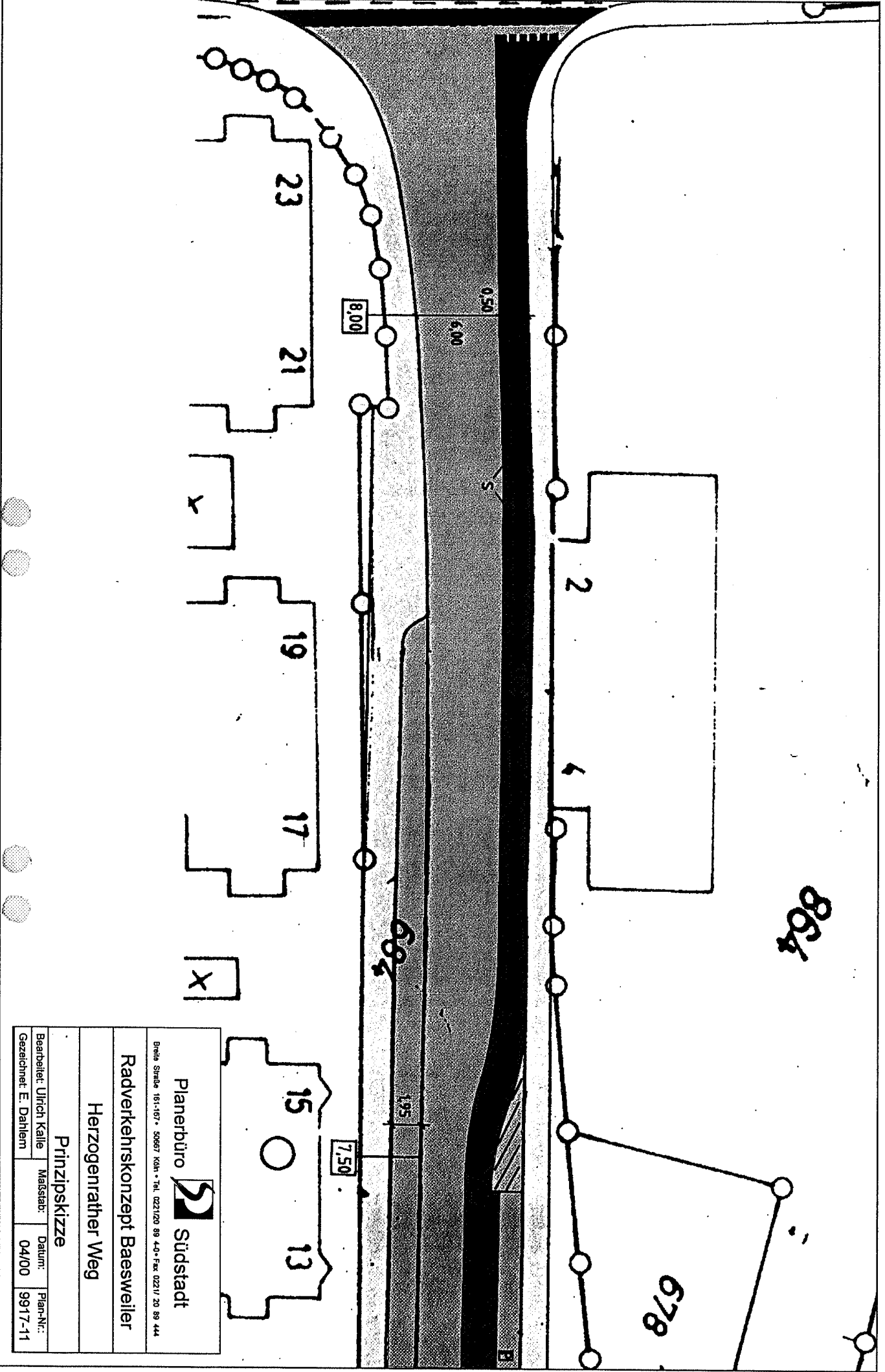
			
Planerbüro Südstadt			
Breitle Straße 191-197 • 50697 Köln • Tel. 0221/20 89 40 • Fax 0221/ 20 89 444			
Radverkehrskonzept Baesweiler			
Gellenkirchener Str.-A.-Sommerfeld-Ring			
Prinzipskizze			
Bearbeitet: Ulrich Kalle	Maßstab:	Datum:	Plan-Nr.:
Gezeichnet: E. Dahlem		04/00	9917-10




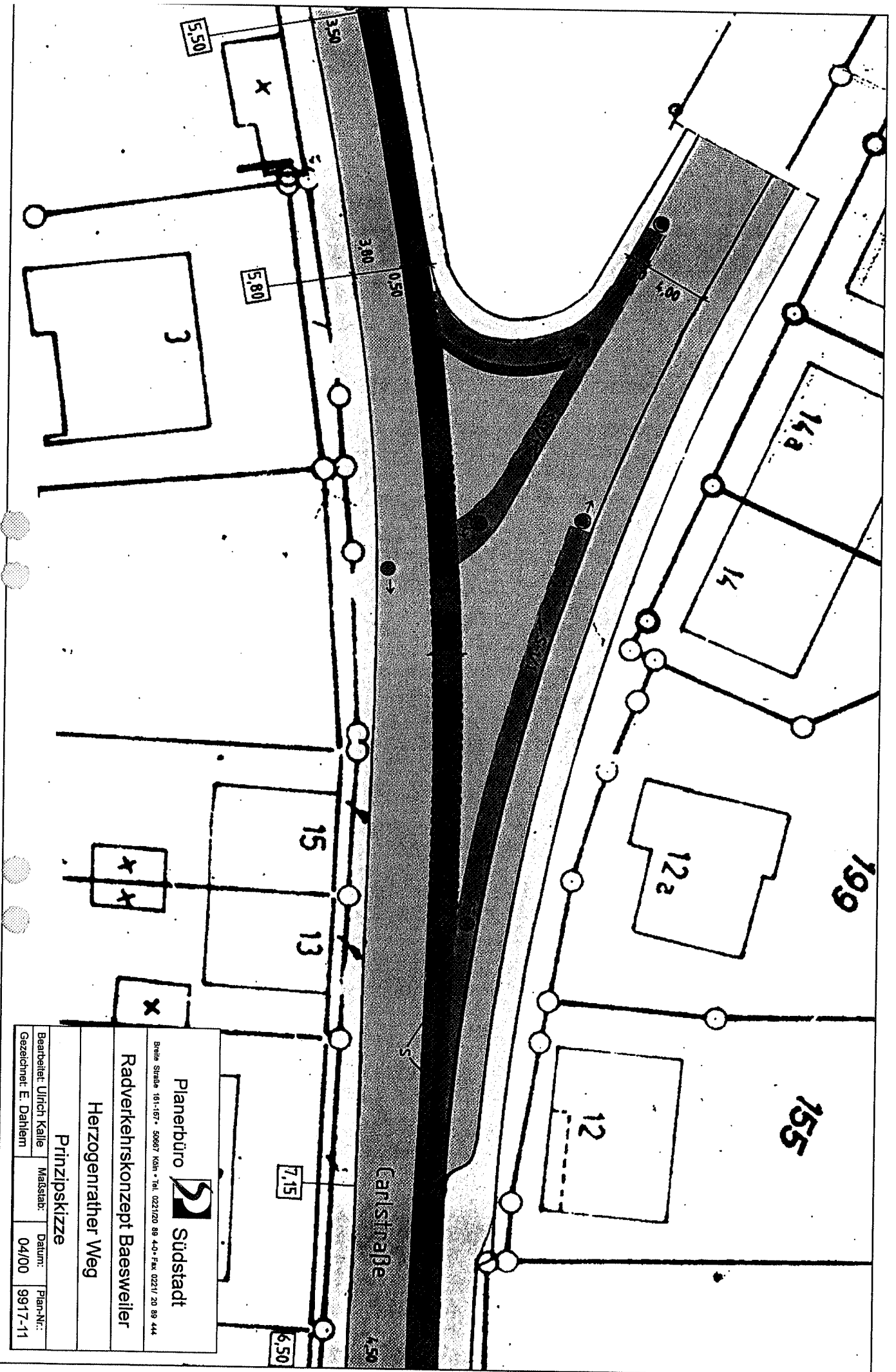
Gezeichnet: E. Dahlem	Masstab:	Datum: 04/00	Plan-Nr.: 9917-10
Prinzipskizze			
Gellenkirchener Str./A.-Sommerfeld-Ring			
Radverkehrskonzept Baesweiler			
Planerbüro Südstadt Breite Straße 161-167 • 50667 Köln • Tel. 0221/20 89 44-0 • Fax 0221/ 20 89 444			


Insel verkürzen

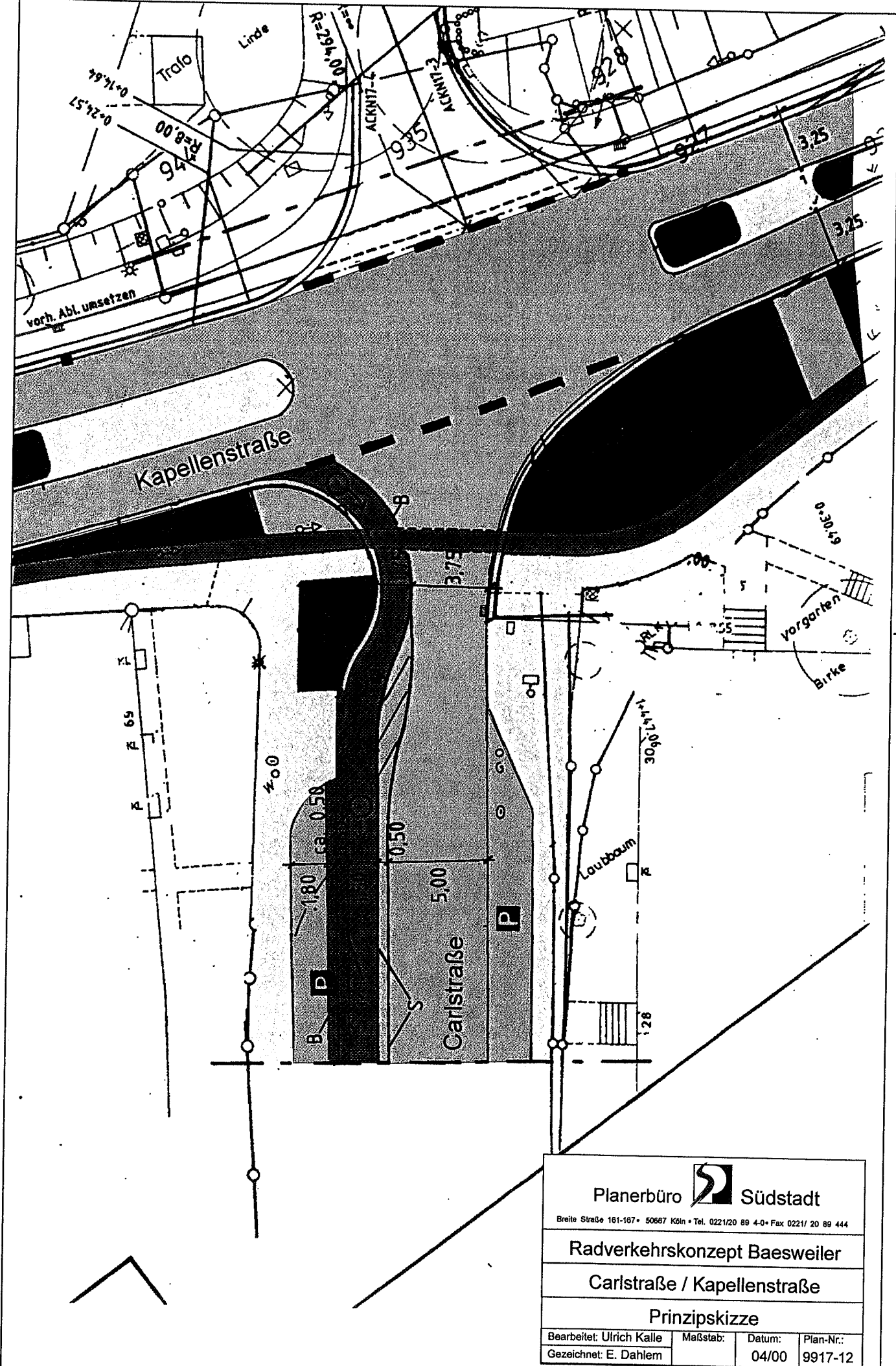
Aufgangsstreifen nur in Knotenpunkt-aufweitung markieren



Planerbüro  **Südstadt**
 Breite Straße 161-167 • 50667 Köln • Tel. 0221/20 89 40 • Fax 0221/ 20 89 444
Radverkehrskonzept Baesweiler
 Herzogenrather Weg
 Prinzipskizze
 Bearbeitet: Ulrich Kalle Maßstab:
 Gezeichnet: E. Dahlem Datum: 04/00 Plan-Nr.: 9917-11



Planerbüro  Südstadt
Belle Straße 101-107 • 50667 Köln • Tel. 0221/20 89 440 • Fax 0221/ 20 89 444
Radverkehrskonzept Baesweiler
Herzogenrather Weg
Prinzipskizze
Bearbeitet: Ulrich Kalte Maßstab: Datum: 04/00 Plan-Nr.: 9917-11
Gezeichnet: E. Dahlem



Kopie der Stadt Baesweiler

Planerbüro  Südstadt

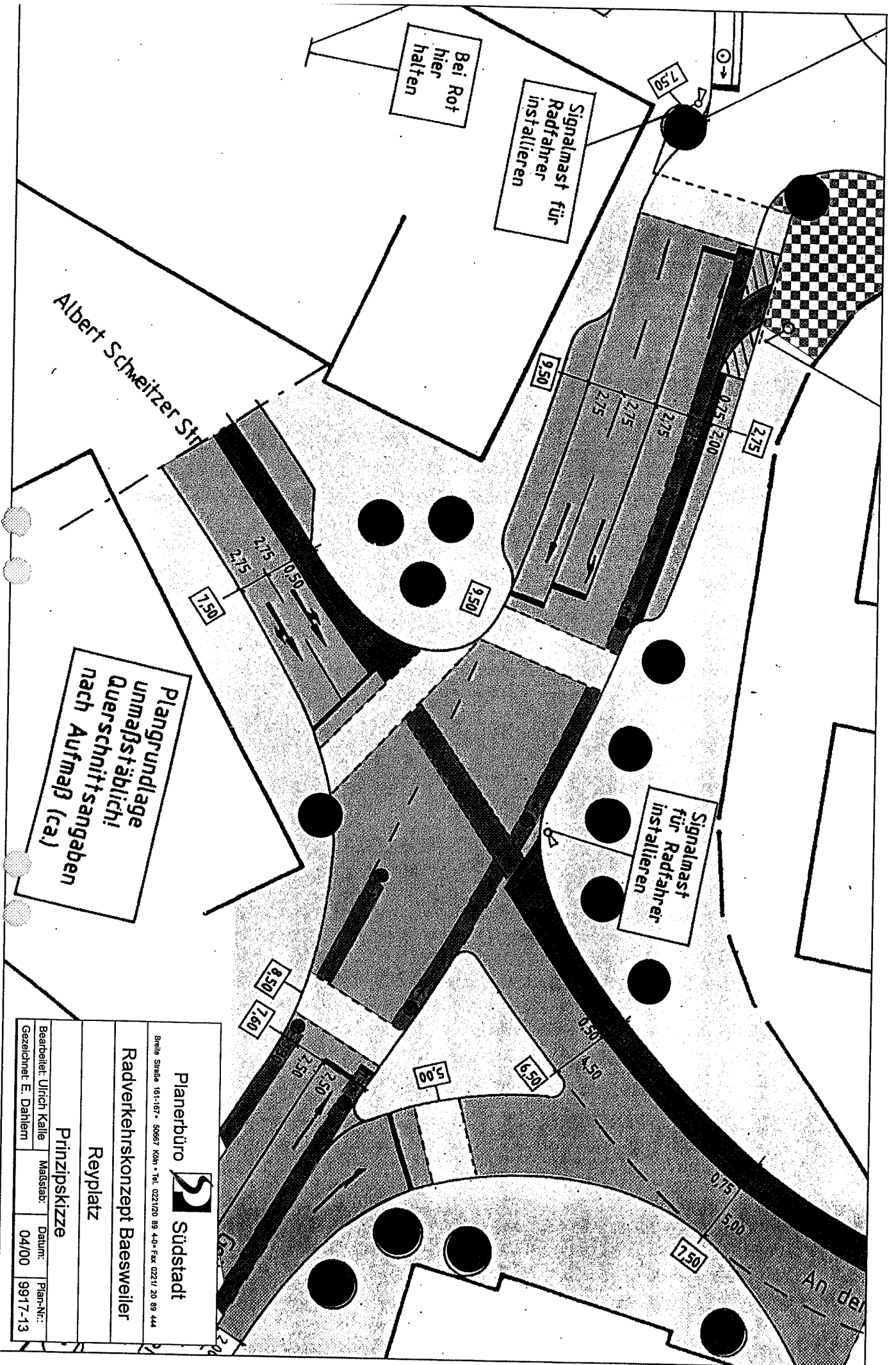
Breite Straße 161-167 • 50667 Köln • Tel. 0221/20 89 4-0 • Fax 0221/ 20 89 444


Radverkehrskonzept Baesweiler

Carlstraße / Kapellenstraße

Prinzipskizze

Bearbeitet: Ulrich Kalle	Maßstab:	Datum:	Plan-Nr.:
Gezeichnet: E. Dahlem		04/00	9917-12



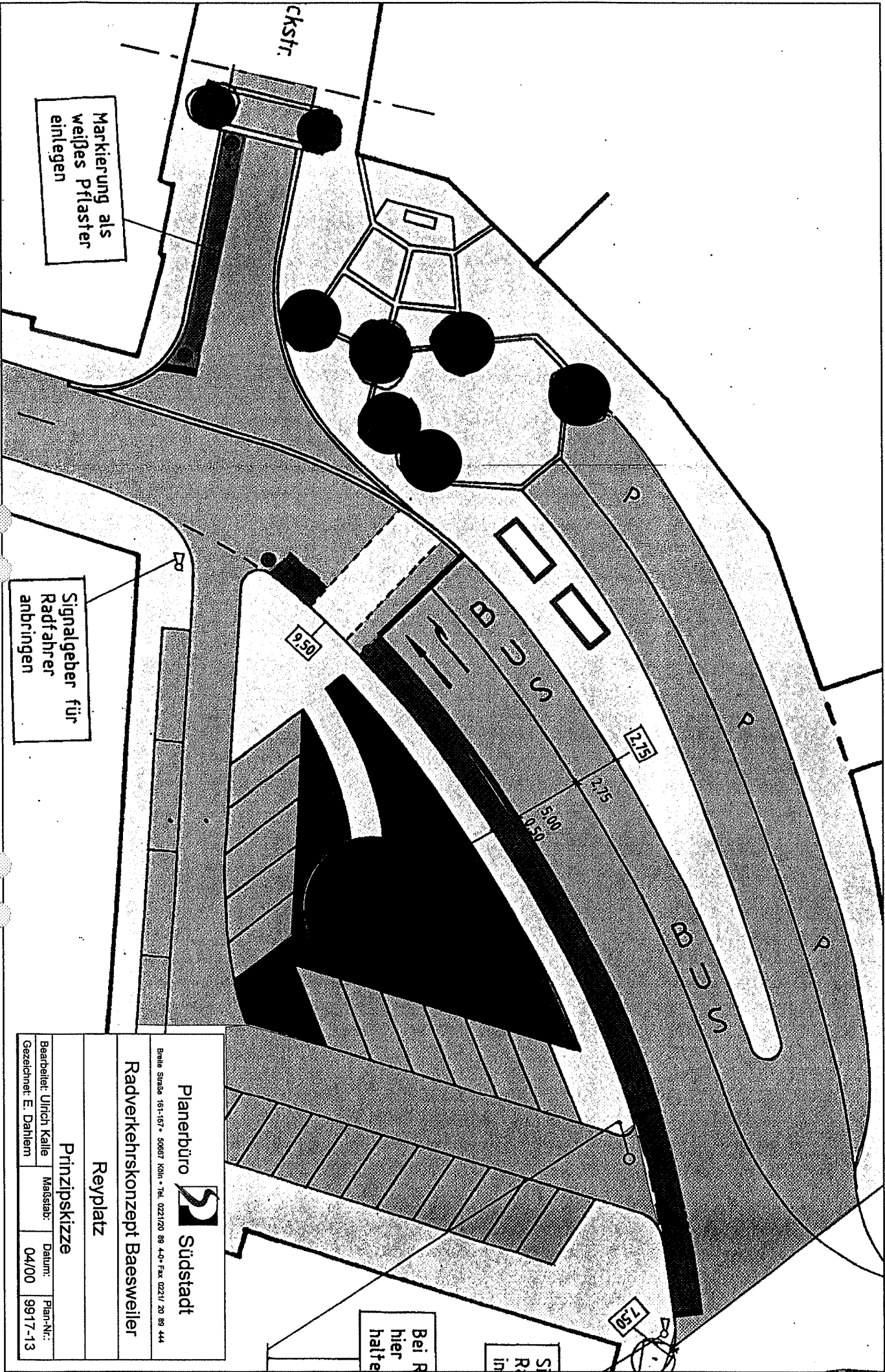
Planerbüro  Südstadt
Biele Straße 161-167 • 50667 Köln • Tel. 0221/20 89 440 • Fax 0221/ 20 89 444


Radverkehrskonzept Baesweiler

Reyplatz

Prinzipiskizze

Bearbeitet: Ulrich Kalle	Maßstab:	Datum:	Plan-Nr.:
Gezeichnet: E. Dahlem		04/00	9917-13



Planerbüro  **Südstadt**
 Bralle Straße 161-167 • 50987 Köln • Tel. 0221/20 99 440 • Fax 0221/ 20 99 444
Radverkehrskonzept Baesweiler
Reyplatz
Prinzipskizze
 Bearbeitet: Ulrich Kalle Maßstab: Datum: Plan-Nr.:
 Gezeichnet: E. Dahlem 04/00 9917-13

Bei R hier halte

S R im


Plangrundlage
teilweise
unmaßstäblich

Querungsstelle erst nach
Realisierung des Radweges
auf der Westseite der B57
errichten

Gehweg zu gemeinsamen Fuß- und Radweg
ausbauen (2,50m-3,00m Breite,
bis Schnittzelgasse);
Grunderwerb erforderlich

Gemeinsamen Fuß- und Radweg
bis Schnittzelgasse bauen
(Breite 2,50m-3,00m;
Zweirichtungsbetrieb)



Planerbüro 			
Südstadt			
Bulle Straße 161-167 • 50667 Köln • Tel. 0221/20 89 440 • Fax 0221/ 20 89 444			
Radverkehrskonzept Baesweiler			
Aachener Straße(B57)/L.-Erhard-Ring(K27)			
Prinzipskizze			
Bearbeitet: Ulrich Kalle	Maßstab:	Datum:	Plan-Nr.:
Gezeichnet: E. Dahlern		04/00	9917-15

Radverkehrskonzept Baesweiler

- Ergänzungen zum Schlussbericht -

Auftraggeber: Stadt Baesweiler
Amt 30/301
Mariastraße 2
52499 Baesweiler

Auftragnehmer: Planerbüro Südstadt
Breite Straße 161 - 167
50667 Köln
Tel.: 0221 / 20 89 4-0
Fax: 0221 / 20 89 4-44
e-mail: info@planerbuero-suedstadt.de

Projektleitung: Ulrich Kalle, Dipl.-Geogr.

Bearbeitung: Ulrich Kalle, Dipl.-Geogr.

Köln, im Dezember 2000

1 ERGÄNZUNGEN ZUM RADVERKEHRSKONZEPT BAESWEILER

In seiner Sitzung am 12. September 2000 befasste sich der Ausschuss für Verkehr und Umwelt der Stadt Baesweiler mit zahlreichen Einzelmaßnahmen des Radverkehrskonzeptes. Bei einigen vorgeschlagenen Maßnahmen fasste der Ausschuss Beschlüsse, die von den Empfehlungen des Gutachters abweichen. Diese Abweichungen werden nachfolgend zusammenfassend dargestellt.

1.1 Aachener Straße (Kapellenstraße bis Jülicher Straße)

Ergänzend zur Empfehlung der Anlage von Schutzstreifen soll die Frage geprüft werden, ob der Radverkehr zum Zentrum auch über die Grabenstraße geführt werden kann, wobei auch die Frage der Verkehrssicherheit in diesem Bereich zu klären ist.

Weiterhin ist die Nutzung der Parkmöglichkeiten (die Parkmöglichkeiten im Straßenraum würden durch eine Schutzstreifenmarkierung entfallen) nach Durchführung einer Halterermittlung mit den dort ansässigen Gewerbetreibenden abzustimmen.

1.2 Carlstraße (Herzogenrather Weg bis Mariastraße)

Bei der Führung des Radverkehrs entgegen der Einbahnrichtung soll die Ausleitung vom Gehweg (später dann gemeinsamer Geh- und Radweg) nicht, wie vom Gutachter empfohlen, in Höhe der Mariastraße erfolgen, sondern erst in Höhe der Einmündung Carlstraße/Herzogenrather Weg. Hiermit soll gewährleistet werden, dass in diesem Abschnitt weiterhin auf der Fahrbahn geparkt werden kann.

Aufgrund des Wunsches der Anlieger ihre Privatfahrzeuge weiterhin im öffentlichen Straßenraum abstellen zu können, wurde diese Führungsvariante zwar vom Gutachter als Möglichkeit im Gutachten aufgenommen, jedoch wegen deutlich schlechterer Sicherheit nicht priorisiert.