

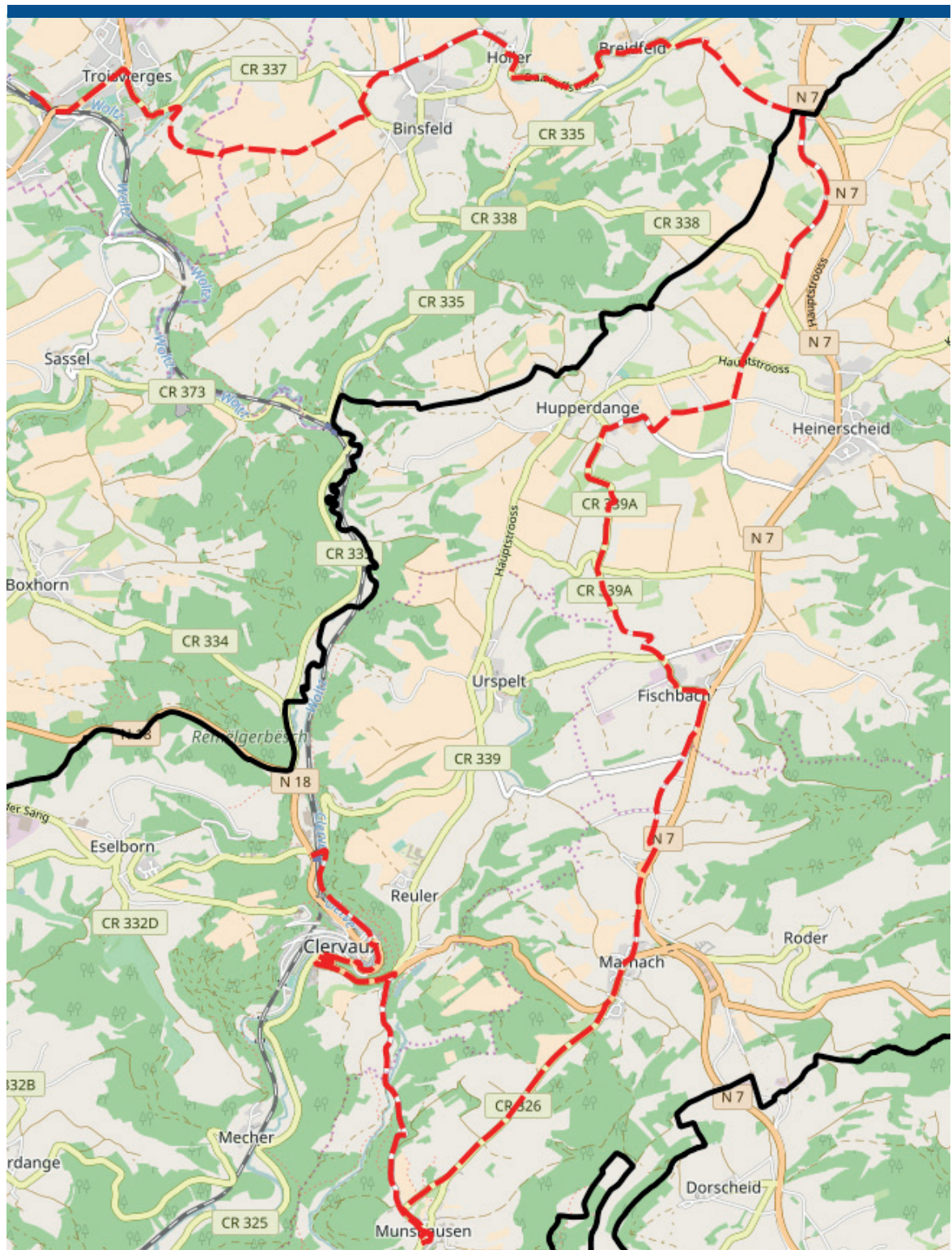
Lëtzebuurger Vëlos-Initiativ

# **Bericht zu Änderungen am Verlauf der thematischen Radroute „Jardins à suivre“**

Dezember 2017

## Aktueller Verlauf

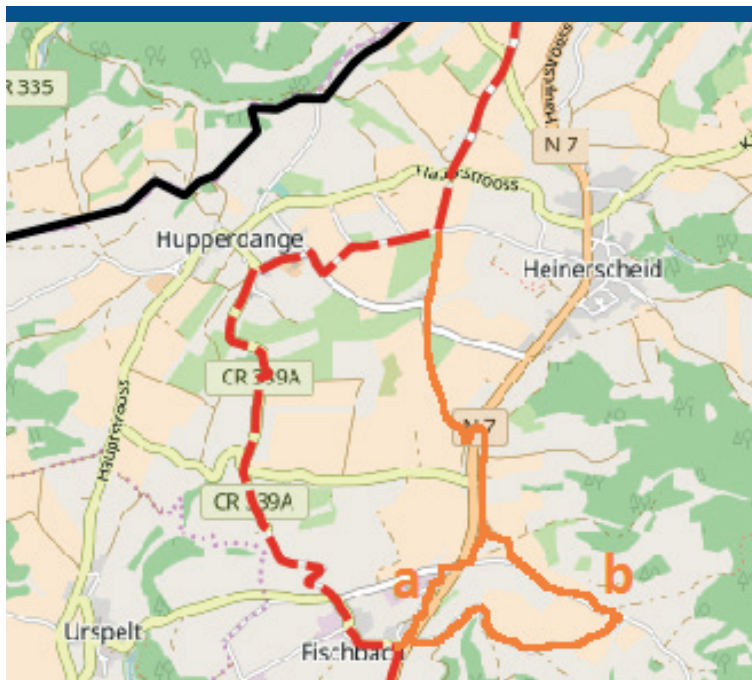
Startpunkt der Route ist der Bahnhof in Troisvierges, von wo aus auch das erste Drittel der Route durch die Gemeinden Troisvierges und Weiswampach bis zur Clerfer Gemeindegrenze in Lausdorn verläuft. Der restliche Teil der Radroute verläuft durch die Gemeinde Clerf bis zum Endpunkt am Bahnhof Clerf.



## Änderungsvorschläge

Die Übergänge des C.R.338 und C.R.339 sollten den gesetzlichen Vorgaben entsprechend als „Gué cycliste“ eingezeichnet und mit den einhergehenden Warnschildern (A,13) für den dortigen Verkehr hervorgehoben werden.

Aufgrund der Befahrung vor Ort und den Vorschlägen für das kommunale Radwegenetz würde die LVI eine Änderung des Streckenverlaufs zwischen dem C.R.339 „Hepperdangerstrooss“ und dem Zentrum von Fischbach empfehlen um die Radroute „Jardins à suivre“ über das zukünftige kommunale Netz, und nicht abseits davon, zu leiten. Anstatt die Radfahrer über den C.R.339A nach Fischbach zu leiten wäre es wünschenswert zukünftig den direkteren und weniger hügeligen Verlauf zu nutzen.



Aktuelle Variante:  
4,4 km, 110-120 m Steigung

Variante a:  
3,1 km, 70-80 m Steigung

Variante b:  
4,7 km, 110-120 m Steigung

Der vorgeschlagene Verlauf kann in 2 Varianten, a und b, unterteilt werden, welche sich nur im letzten Teil in der Streckenführung unterscheiden.

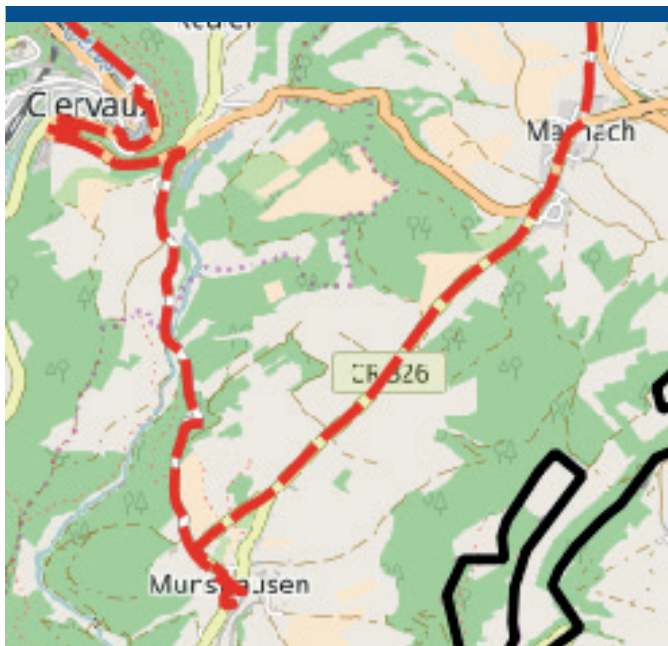
Beide Varianten verlaufen nicht mehr über Hupperdange sondern zwischen Hupperdange und Heinerscheid, welche beide über das kommunale Radwegenetz an die Radroute angeschlossen sind, (über die „Kalborn“) nach Käsfurt und von dort auf die ehemalige N7. Hier befindet sich eine Unterführung mit der die aktuelle N7 unterquert werden kann. Auf der anderen Seite angelangt führt die Route über die „am Nidderland“ südwärts, wo sich kurz vor dem nördlichen Ende von Fischbach der Verlauf der beiden Varianten trennt.

Variante a führt zur N7, die an dieser Stelle aktuell auf Straßenhöhe überquert werden müsste. Nach Überquerung der N7 geht es dann einige Meter später links in die Z.I. Giällewee und durch die „Knupp“ ins Zentrum von Fischbach.

Da aktuell die Überquerung der N7 bei Variante a ein großes Gefahrenpotential birgt und somit nicht für Radfahrer zu empfehlen ist solange hier kein sicherer Übergang in Form einer Unterführung oder einer Lichtsignalanlage besteht könnte Variante b interessant sein da sie durchgängig über Feldwege verläuft und die N7 im Zentrum von Fischbach durch eine bestehende Unterführung vermeidet. Allerdings sorgt der Umweg dieser Variante dafür dass sie, eventuell abgesehen von etwas weniger Verkehr, keine wesentlichen Vorteile gegenüber der aktuellen Variante mit sich bringt.



Ein weiterer problematischer Abschnitt der Radroute befindet sich zwischen den Ortschaften Marnach und Munshausen. Der C.R. 326, auf dem die Route im Mischverkehr, ohne Abgrenzungen oder Fahrbahnmarkierungen verläuft, ist hier zeitweise stark befahren und hat (ein) mangelnde(s) Sicherheit(sgefühl) der Radfahrer zur Folge.



Die Länge dieses Abschnitts beträgt ungefähr 2,5 km und günstige Alternativen abseits der Straße existieren nicht; der aktuelle Verlauf muss somit beibehalten werden.

Es ist hier allerdings unbedingt notwendig für eine Absicherung des Radverkehrs zu sorgen. Dies könnte in einer ersten Phase in Form von Fahrbahnmarkierungen geschehen, sollte sich langfristig aber idealerweise in einer vom Verkehr getrennten Infrastruktur niederschlagen, wie sie auch für das kommunale Radwegenetz von der LVI empfohlen wird.

Schlussendlich sind auch auf dem letzten Teil der Strecke dieser Radroute noch einige Verbesserungen wünschenswert. Die Ein-/Ausfahrt aus Clerf über die N18 wäre für Radfahrer wesentlich angenehmer wenn sie nicht im Mischverkehr fahren müssten sondern, vor allem in Steigungsrichtung, das Aufbringen einer separaten Radspur per Fahrbahnmarkierung ihnen etwas mehr Abstand zu überholenden Fahrzeugen gewähren würde. Dies betrifft ganz besonders das 1 km lange Teilstück ab dem aktuellen Ortsende/-anfang von Clerf, wo der motorisierte Verkehr sich mit bis zu 90 km/h fortbewegt und große Geschwindigkeitsunterschiede zum Radfahrer entstehen.

Da der Verlauf des „Jardins à suivre“ sich mit dem zukünftigen Radwegenetz der Gemeinde Clerf überschneiden sind alle hier vorgeschlagenen Änderungen auch in detaillierterer Form im Maßnahmenkatalog zum Radwegenetz zu finden (Seiten 15, 19, 20, 25, 26, 31, 32, 33, 37, 43, 49, 50, 52).

Auch die Beschilderung der Route wird entsprechend im Beschilderungsbericht zum kommunalen Radwegenetz integriert werden und hier nicht separat aufgeführt.